

第1回環境社会配慮審査会

日時 平成 21年 4月 13日(月) 15:00~17:30

場所 JICA本部 12C会議室、JICA兵庫テレビ会議室、JICAハートム事務所

出席委員 (敬称省略)

委員	小林 正興	個人
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学㈱代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授

欠席委員

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

事務局

事務局

上條 哲也	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第二課長
飯島 大輔	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第二課

委員・事務局以外の発言者

郡司 勇	(株)オリエンタルコンサルタンツ
佐井 茂	(株)日本開発サービス
伊藤 富章	独立行政法人国際協力機構 経済基盤開発部 運輸・交通・情報通信グループ 次長
内藤 智之	独立行政法人国際協力機構 経済基盤開発部 運輸・交通・情報通信グループ 課長
後藤 隆寛	独立行政法人国際協力機構 経済基盤開発部 運輸・交通・情報通信グループ

村山委員長 それでは、本年度第1回の環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

きょうは、中間報告として、ウガンダ国ナイル架橋建設計画調査が上がっています。まず最初に、ご説明をいただいて、その後少しディスカッションをさせていただこうと思います。よろしくお願いたします。

後藤 それでは、早速ウガンダ国ナイル架橋建設計画調査の環境カテゴリーの変更についての報告をさせていただきます。

本日の発表内容ですけれども、前回審査会以降の調査結果をご報告させていただいて、具体的には前回発表内容の確認と、路線代替案の紹介、あとは比較検討を行いまして、その結果として、住民移転以外の社会環境影響がかなり少ない。住民移転についてもAではなくて、B評価ということで、最終的にBに変更するという事になった旨ご報告させていただきたいと思っております。

それでは、前回発表内容の確認ですが、前回本プロジェクトを環境カテゴリーAとした理由は、いずれの新規架橋ルートも住民移転を伴い、一部の案では大規模な住民移転が予測され、既存社会インフラへの影響も考えられ、環境や社会への重大で望ましくない影響の可能性があるということで環境カテゴリーAという形になっております。

これが現在の路線代替案です。今回選定されたのが、ここに記載のありますアライメントAです。現在架かっている橋が、赤字で記載した部分になります。アライメントBが画面下側のアライメントで、上方がアライメントCになっております。画面下側が上流、上側が下流にな

っております。川の流れはこのように流れております。今回、パブリックコンサルテーション等を経てアライメントAが本件のアライメントとして選定されました。

これが事前調査時のスコピーング及び評価結果になります。それぞれの路線について評価を行っております。今回選定された路線Aに関して、この黄色く塗っております部分ですが、路線B、Cと比較して、いずれの項目においても一番影響が少なくなっております。既存インフラや社会サービスについては事前調査段階では不明ということになっておりました。

続きまして、これが今回のスコピーング及び評価結果になっております。選定された路線Aに関しましては、すべての項目でB評価ということになっております。事前調査時点でわからなかった既存インフラや社会サービスについても、Bということで判定をしております。路線B、Cと比較しましてもA評価が多く、総合的に一番影響が少ない形になっております。

路線代替案についての比較検討プロセス、以下の1から8番のプロセスで路線の検討を行いました。まず、第1回パブリックコンサルテーションを実施しました。その後AからCのルート別の線形の代替案の比較を行いまして、最適線形案を選定しました。さらにその後AからCのルートごとに橋梁の形式の代替案を比較検討いたしまして、最適な形式案を選定いたしました。

その後、フォーカスグループディスカッションを行い、最適線形及び橋梁形式の選定を行いました。その後、関係者を集めてステアリングコミッティー、技術委員会を開催し、路線A案ということで承認を得た後に、第2回パブリックコンサルテーションを行いました。この第2回パブリックコンサルテーションにおいては、現場関連機関、ジンジャ市やニジェル町、ジンジャ市周辺の環境団体や政府機関、建設交通省、土地住宅省やアカデミックな機関としてはマテリアル大学、他ドナーとしてAFDBやUNEP、各種メディア等を招いてパブリックコンサルテーションを行って、結果として路線A案という形で最適架橋位置が決定されました。

パブリックコンサルテーションですが、第1回パブリックコンサルテーションを平成20年12月に実施しております。目的は、プロジェクトの概要説明及び意見交換。77名の参加を得ております。選定の間段階で行いましたフォーカスグループディスカッションは3月6日に実施して、プロジェクトの概要及び最適路線、これはAからCの中のそれぞれ各1案について、最適路線を説明いたしました。その後ステアリングコミッティー、技術委員会での検討を経て、第2回パブリックコンサルテーションを行い、橋梁建設にかかわる最適路線と橋梁形式選定に関する説明及び基本合意を形成いたしました。このときの参加者は145名です。内訳等の詳細は後ほどコンサルタント団員より補足いただきます。

路線代替案についての比較検討結果です。選定された路線 A 上には26の建造物がございます。16の家屋等と、10の商業・工業関連施設、路線 B に関しましては30の建造物、22の家屋等と8つの商業・工業関連施設、路線 C、一番長いアライメントに関しましては81の建造物、79の家屋等と2つの鉄塔等があるという形になっております。

以上のことから、選定された路線 A に関しては住民移転による重大な影響があるとは考えられません。

路線 A に関する移転建造物の属性分析を行いますと、16件が住宅、うち建設中が8つの建造物です。2つの建造物がガソリンスタンド及び8つの建造物が工業施設となっております。この路線代替案 A の場合は繊維工場の倉庫と事務棟全体が移転対象となります。繊維工場からは既に移転に関して基本合意を取りつけております。移転世帯に対する補償についても、ウガンダの制度に基づいて代替地の提供もしくは金銭補償等を行う予定になっております。

住民移転以外の社会環境影響に関してですが、以下5点が想定されております。地域経済への影響、土地利用や地域資源利用への影響、ただ、路線 A は3案の中で最も接続道路延長が短いため土地取得面積も最小となっております。

3点目、既存社会インフラへの影響についてですけれども、B、C案は右岸側で送電線と交差しますが、A案に関しては影響がないという形になっております。ただし、配電線との交差及び近接している箇所というのは、A案は9カ所あります。

4点目、水利用への影響に関しては、A案では右岸側240メートル下流にビール工場の取水口がございます。工事に関しては、濁水対策等について注意を払う必要があると考えております。また、繊維工場の取水口もありますが、それに関しては本ルートより上流側であるため影響はございません。

5点目、H I V / A I D S等の感染症に関しては、施工段階の外部からの労働者の流入等によって起こる可能性を示唆するものですが、土木工事の際の共通する問題であるとも考えられ、適切な緩和策を講じることによって最小化できるものと考えてございます。

以上、簡単にご説明させていただきましたが、今、ご報告させていただいたとおり、今回のスコーピング及び評価結果におきまして、いずれの項目についてもB以下となっておりますことから、現在環境カテゴリー A となっております本案件を環境カテゴリー B という形に変更したということをご報告させていただきます。

コンサルタント団員の方から補足説明をお願いいたします。

佐井 社会環境担当の J D S の佐井と申します。よろしく申し上げます。

今のご説明で特に補足することはないんですけれども、先ほどおっしゃっていた2回目のパブリックコンサルテーションの3カ所の属性だけ簡単に説明します。

中央政府、セントラルガバメントから48名、それから地方行政機関から23名、それから、プライベートセクター、先ほどお話のあった繊維工場とか、ビール工場もちょっと関係あるんですが、そういったところからの参加が27名、メディアが21名、NGO、それから、大学関係者で26名、トータル145名ということになっています。

以上です。

村山委員長 それでは、今の点に関してご質問、ご意見がありましたらお願いをいたします。

平山委員 架橋後の交通量を従来のもものと比較したような調査というのは、推計なり過去の調査という形ではあるのでしょうか。要するに、便利になったということで交通量がふえる。そのためにいろいろな環境問題が起こってくるという心配はないのだろうかということですが。

郡司 団長をしています郡司と申します。

将来の交通需要予測を実施しております。幾つかの仮定もございましてけれども、大きくはウガンダ国及び周辺国の経済開発、それが将来どれくらいまで伸びるかということが大きなファクターとなっております。従いまして、そういった長期のウガンダ及び周辺国の将来開発計画というのが別の調査内容として一つになっております。そのほかに、実はパイプライン、このパイプラインが、主に燃料がケニア、モンバサからずっと通過してまいります。ですので、パイプラインができると逆にそれを担っていた今のタンクローリーとか、そういう車両数は減るであろうというようなこともございまして、ただ、これらの計画がどの程度まで確実かということは調査の段階では100%確認することはできませんが、計画自体は持っているということを確認しております。そういうことはありますが、現況2008年で交通調査を実施しております、2008年の交通量調査、各種の車両のODなども調べております。それらが将来どういうふうが増えていくかというようなことを車種別に推計いたしまして、トータルで現在の交通量の大体3倍ぐらいになる。2025年をターゲットにしておりますが、平均でいきますと5、6%だったかと思えますけれども、平均の交通量はちょっと低いかなと思えるふしもあるんですけれども、大体5、6%で伸びるという推計が、ハイ、ミドル、ローとございましてけれども、ミドルケースでそういうふう推計しております。

佐井 1点だけ補足させていただきます。今回は路線のA、B、C、そのうちのどの路線が最適かということを決めるために環境面からの調査を直営で、私が社会環境、それから自然環境担当者もおります、で調査しました。今ご質問のあったような件につきましては、本件につい

ではE I A調査をやることになっていまして、それがまだモビライゼーションしていないんですけれども、ウガンダ側でやることになっています。ですから、恐らくそういう面についても実際どういう状態になるのか、予測も含めたスタディがやられる予定になっています。そのあたりも我々モニターしていったって、J I C Aのガイドライン、JBICのガイドラインを見ながら、整合性をとりながら過不足のないような調査になるように進めていく、そういう予定にしております。

以上です。

平山委員 交通量が年率で5から6%ふえる。2025年には3倍になるということですが、例えば大気汚染とか騒音等の公害関係の影響というのは社会影響と同じようにBであると今は判断されているということなのでしょうか。

郡司 環境、公害といいますか、騒音、振動、大気、それらについてはBというふうに評価しております。実は、このプロジェクトが取りつく国道があるんですけれども、国道の部分は既にE Cが2車線から4車線への拡幅ということを実施中、あるいは既に実施した区間がございます。当然そういうところでもE I Aを実施しておりますので、交通量に関しましても我々が実施した推計と、その前に世銀がプレインベストメントスタディというのを実施しておりますけれども、そのスタディで推測した将来推計量と非常に似た数値になっております。そういうことから既にE Cが将来を見据えた拡幅を実施している。2車線から4車線にしておるんですけれども、今回我々の橋梁も4車線で計画しております。そういう意味で、対応策がとれないというようなことはないであろうと考えております。当然E I Aが実施されますので、E I Aの中でもし大きな重大な影響があるとしたら、それに対するミティゲーション（を講じることとなりますが）、それは十分に対応できる範疇にあるものと思っております。

平山委員 くどいようですが、今、おっしゃったことの根拠は世銀とE Cの調査ということですね。自分たちがやった調査ということではなくて、世銀なりE Cがやった事業ないし調査結果を考慮すると、そんなに大きな影響はないであろうと結論したとおっしゃっているわけですね。

郡司 現段階におきましては、これからE I Aを実施いたします。E I Aの中で大気等に関しましても、大気汚染、交通量をベースにしましてそれをアセスするということになっておりますので、今、100%何ら問題がないというふうには申し上げるつもりはありませんが、過去に行われた事例を考慮しますと重大な影響があるというふうには考えにくいと思っております。

平山委員 質問ですが、今のご報告は社会影響の面でBであったということで、今後の調査

の結果によっては、例えば公害とか自然環境保護の面ではAになる可能性もあり得るという趣旨でしょうか。

上條課長 今、この調査はスコピーングをやった結果カテゴリーBとしたいというものです。今の調査団のご報告によれば、公害項目も含めてBと判断されています。その結果を今皆さんにご報告しまして、私どもとしては、カテゴリーBとして今後扱いたいということです。

平山委員 そうであるとすると、環境項目いわゆる公害項目などでBとするということの根拠というのは、まだ十分なものがないのではないかという気がちょっとしますが。これは私のコメントです。要するに、私も行ったことがありませんのでよくわかりませんが。

村山委員長 今の点はいかがでしょうか。きょうの資料でいくと、一番最初に事前調査の報告段階でこの案件をカテゴリーAとした理由が書かれていて、ここは主に社会環境にフォーカスを当てたということによろしいですか。その点がBになったので今回は全体としてBだという理解でよろしいですか。

後藤 その通りです。基本的に前回の事前調査の段階で、騒音、振動については評価が既にBという形でなされておりますので、今回は主に影響が出るであろうと想定された社会環境を重点的に調査して、その結果それらの影響についてもBであろうということが判明いたしましたので、AからBに変えさせていただきたいという形でございます。

内藤 JICAの担当課長をしている内藤です、本件を担当しています。

改めまして、皆さんご承知かと思うんですが改めまして申し上げますと、今回最終的に路線案Aというのが現地でのパブリックコンサルテーションも踏まえて選定された。路線案Aというのはどういう路線か。もちろん、委員の皆様多くは現場をごらんになっていらっしゃるのではなかなかイメージが付きにくいかと思えますけれども、そもそも路線Bないし路線Cというのも含めて、当初環境カテゴリーAになり得るというふうに設定した理由のところ、大きく、例えば路線Cというのが一番住宅地を跨いでしまったり、もしくは発電所が路線にあるんですけども、大きな移転を伴ったりというような、大きく社会的にも、それから環境的にも影響があるのではないかというのが大きな懸念でした。アライメントA、路線Aに関していうと、実は一番住民の住んでいる住居地帯に近くない案でございます。それから、一部工場の脇を通っておりますけれども、ここに関して既にアクセス道路の延長線上でございます、先ほど調査団のコンサルタントからもご報告がありましたけれども、既にECの資金等々で拡幅が行われていたりして、その延長線上にある。公害いわゆる排気ガス、それから振動等々に関しても現在の既存の道路上から条件が一番普遍的というか、交通量が仮に増えたとしてもそ

これは想定範囲内というところでアライメントAというのが条件としては、公害、振動に関しては変動が一番少ないであろうという想定をしております。逆に、現在の橋、アライメントAの若干北側にあるのですが、そこから離れれば離れていくほどアライメントCであったり、アライメントBであったり、町に近づく、もしくは村に近づく、発電所に近づく等々の影響が出てくる場合は、新たにそういった重大な影響が発生するのではないかという前提にのっとり今まで審査をお願いしておりました。

結論を改めて申し上げますと、路線A、現在の架橋位置から一番近いところで、仮に交通量がふえたとしても、その影響というのはかなり想定内だと言えます。それは以前の世銀によるブレインベストメントスタディであったり、仮に2050年の頃の将来交通量が現行交通量の3倍程度になるかもしれないというところであっても、そこもある程度想定範囲内というところ、当初から公害、振動に対するところは低目に見積もっていたというところ、今回その路線案が選定されたことで、改めてご確認をお願いしているという経緯でございます。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

長谷川委員 3つの路線のうちAを選定したというご説明、ほぼわかったんですが、3ページ目、今回のスコピーング及び評価結果というところで、Cは明らかにAという評価が多くて環境面からはどんなものかという感じですがけれども、AとBに関しましては、総合的に見ると路線Bでもある程度いいのかなという感じがしないでもないんですけども、ただ、これは社会環境の側面ではなく、経済面とかいろいろな側面も含めて、結局Aになった、そういう理解をさせてもらっていいわけですか。

佐井 先ほども申し上げたように、今回の作業というのは路線の最適路線の選定ということで、環境だけでやっているわけではないのです。当然技術的に線形のスムーズさとか、そんなこともあります。それから、いわゆる自然環境の要素もあります。ということで、結論から申し上げますと、長谷川先生がおっしゃるとおり、実際のところはそれほど差がつけられなかったのです。ですから、路線CのところでもAとつけていても、実際マグニチュードの面からするとそれほどはっきりAというほどでもないのです。実際この地域、先ほどの図面を見ていただいたらわかりますように、人間もそんなに住んでいませんし、ですから、住民移転に関しても路線Cは例えばAと書いていますけれども、80軒ぐらい、それとあと実際住民移転の数を確認したやり方というのは航空写真から確認し、あとは私が現地に行って一つずつチェックしていったんですけれども。ですから、一つの敷地の中に4つぐらい家畜小屋があったりしてもそれは全

部1と勘定する、という意味で、路線Cであってもそれほど環境に影響ない。あえて差をつけるとしたら路線Aがよりプレファブルかなという、そういうことです。ですから、おっしゃるとおりで、環境社会配慮の観点からだけでは路線代替案間で余り差がないものもあるため、はっきり路線Aがベストだということではないです。ですから、今回のJICAのご説明の中で環境社会配慮以外の架橋位置案選定基準についてちょっと省略されている部分があるのですが、最適ルートを選定のパラメーターはもっと他にたくさんあります。もちろん建設コストとかあります。そういうことも含めて最適ルートは決められましたけれども、社会環境に関してはこの項目で比較した、そういうことです。

以上です。

野村委員 今のお答えでわかったところもあるんですけども、3つのルートがあって、そのうちより影響が大きい案と小さな案という意味で、ウエートづけというのか、ABCづけをするというのは、当然だろうと思うんですが、一方でJICAのガイドラインでA、B、C、といったときに、重大な影響というのは、どうもガイドライン上環境影響の評価を客観的に比べるということ自体が余り意味があるかどうかわからないんですけども、それでも不可逆的な影響があるとか、あるいは非常に影響を受けやすい土地であるというような形で例示がされているときに言われる重大な影響ということと、そうでもない、普通の農地か住宅地といった場合の、そこにはある種客観的な差があるのかなという気がしています。ただ、私がこう言いながら客観的な評価をするのは難しいというふうなことを申し上げているんですけども。

ただ気になるのは、住民移転の数です。一番小さくて26ですか。最大で81というのは、81でもAとするのか。つまり、JICAのガイドラインに基づいて重大か重大でないかということの評価をするときに、81でAですよと評価したとすると、ほかの案件でも当然81でAだという相場観が適用されるということの意味していると思うんです。だとすると、住民移転が起こる案件というのは、今後有償の案件でいっぱいあると思うんです。そのときに81でAという評価をするとすると、今後のオペレーション上非常に問題が出てくるんじゃないかと思います。JICAとして客観的に81というのは重大な数であると思っているのかどうかを確認したいんですけども。

佐井 先ほどからお話ししているように、今回の作業というのは路線A、B、Cの相对比较なのです。今、野村委員がおっしゃった客観的な比較というのは、私には意味がよくわかりませんが、差をつけるためにあえてAかBとしたので、これは同じフォーマットというか、評価基準、Aが重大なインパクト、Bが多少のインパクトという、JICAのガイドラインの基準

を使っているのですが、これで見ると80軒でもAということなんですけれども、これはあくまでも相対的に比較するためにAとかBとかCとか、それを使ったんです。ですから、これはJICAのガイドラインでいうAとかBとかCということではないです。相対比較のためにあえてA、B、C評価をしたということです。

内藤 担当課の内藤です。

ちょっと言葉が不足しているかと思って、改めて申し上げます。アライメントCというのは、この図だけだとなかなかわかりにくいのですが、重大なインパクトが見込まれると我々考えているところは何かということ、そもそもここは国道、国際回廊が通るようなところではないです。これはもともとアライメントの候補として上げている理由としては、以前に日本の国際建設協会のスタディを参考にしております、こういったアライメントも考えられる。なぜかということ、川の幅等々から橋の位置から決めてきてアライメントというのを決めました。何を申し上げたいかということ、ただし、このアライメントCを相対的な環境社会影響評価としてのAが多いというふうに私も考えているところは、特に川の左岸側、国際回廊が通るようなはずもないようなところに国際回廊を通していく。ほとんど交通量がないようなところにヘビートラフィックを通していくということの環境的なインパクト、それから社会的なインパクトというのは、様々な側面で影響は非常に大きい。

一方で、先ほど申し上げたように、アライメントAに関していうと、一番既存のルートに近いところで社会的にも環境的にも、パブリックコンサルテーションの結果が示しているとおり一番受け入れられやすいということがございます。私どもとして、野村委員のご質問にお答えすると、もともとの想定されている、いわゆる我々にとっても、それからウガンダのジンジャ市、ムコノ市周辺の方々にとっても想定内の範囲はどこかということ、アライメントAというのが一番の候補であって、アライメントCというのは想定を越えるほどのインパクトを持っているというところで、もちろん住民移転の数というのも精査したところ、そういう八十幾つという数が出てきましたから、それ以上のインパクトがあり得る。これは環境的にも非常に、例えばナイルリゾートという、リゾート施設があったり、そういった施設用への負のインパクト等々がある。副次的なところを踏まえて、私どもやはりアライメントAよりも重大なインパクトがあるというところで差をつけているところでございます。

伊藤 経済基盤部の次長の伊藤と申します。

今の野村委員のご質問は、これは環境審査会の場でございますので、当然ながらガイドラインあるいは、その他のこれまでのいろいろな案件と同じような形での審査をなさっているとい

う中で、このスコピーング結果の表が必ずしも今の説明での位置づけと若干説明不足のところがあったかと思えます。その点で多分ご指摘・ご質問されたのではないかと理解してよろしいでしょうか。従いまして、今、内藤が申しましたように、記述の部分は若干混乱を招くような表現になっておりますけれども、そういったいろいろな面での検討結果ということで訂正させていただければ思っております。

野村委員 繰り返しになりますけれども、ガイドライン上でAといているのと、この表上でAと書かれているものが同じ重大性、同じ度合いと位置づけるのはなかなか難しいところはあると思うので、相対評価的になってしまうのはしょうがないのかなとは思いますが、ただ、繰り返しになりますけれども、81家屋の移転は重大であるというのは、重大か重大でないかの判断を計量的に示すことになってしまうので、そこのところはよく気をつけておかないと、この間あそこで81世帯でAだといったのに、今度は100世帯でBなのか。私の記憶では、円借款の場合200世帯、300世帯ぐらいだったらAにはしていなかったと思うんです。ですから、今後JICAのすべての案件で81世帯はAだという前例をつくるのは余り賢くないんじゃないか。

村山委員長 今の点に関しては、確かに野村委員おっしゃるように具体的な数字が出てきた後で議論をしようとする恐らくそういう話をせざるを得ないかなと思えます。ただ、カテゴリAと判断した段階でどの程度情報があったかということを考えると、必ずしも80という数字がそのとき出ていたかどうか。むしろその後精査をする中で具体的な数字が出てきて判断をしているところもあるという気もします。そういう意味で、恐らく最初の段階では安全側に考えて議論する俎上に載せようということであったけれども、今回調べてみるとさほど大きな問題がない点も見られるようだし、比較した上では一番小さなインパクトのものが選ばれたという考え方をとれば、必ずしも最初から数字で議論されていたのではないのかなというふうに思えます。

野村委員 これまでの調査の経緯については、今、委員長がおっしゃられたことに全く同感です。幅広く見て影響があるかもしれないからAにして調査をしてみましょう。結果としてどうなりましたかという話ですが、私がしつこく言っているのは、(4)の今回のスコピーング及び評価結果、住民移転が路線AではB、路線CはA、Aは81家屋、Cは26家屋というふうに比較してしまうと、では81というのはAなんですねと今回の調査結果として出てきてしまう。本当にそうなんですかと。

内藤 ご指摘の点、大変よく理解しました。おっしゃるとおりだと思います。この(4)の

住民移転で路線CがAだということを今回この会議の論点にしようとは思っていなかった。これは我々もうちょっと見直しさせていただきたいと思います。路線案Aを申し上げたかったのが、今回路線案Aに関してパブリックコンサルテーションも踏まえて最適路線案として採択されて、そこがスコーピングとしてカテゴリーB、いわゆるこの案件としては最適架橋案はカテゴリーBとしたいというところを論点としたかったところを改めて申し上げたいと思います。私どもで、そこはご指摘のところ細かく詰め切れていないところを必要に応じて修正をしていきたいと思います。ご指摘ありがとうございます。

長谷川委員 ちょっと混同があると思うんです。案件としてカテゴリーAにするかBにするかという、A、Bの話と、それからここにあるような評価例のA、Bというのは、必ずしも一致してこないと思います。カテゴリーAにするかBにするかというのは、総合評価的にたくさん項目があって、それでどうしようかというのでカテゴリーA、Bになるのであって、ですから、たまたまここではCがAだったり、路線AがBであったりしますけれども、ここでAだからカテゴリーAになるとか、ここでBだからカテゴリーBになるんだという話とはちょっと、必ずしも一致しないのではないかと。先ほどおっしゃったように相対的なレーティングをしたということも多分あると思いますし、ですから、そこを混同すると何が何だかわからなくなるところがあるかもしれないと思いました。

村山委員長 そういう意味では、この表のただし書きでは重大なインパクトとか、このあたりを読むと野村委員がおっしゃることも一理あるという気がしますので、そのあたり表現をご検討いただけますか。

伊藤 先ほど申し上げましたように、野村委員のおっしゃること、あるいは懸念されることは十分理解いたしますので、説明資料を訂正して、わかりやすい、いわゆる環境審査会におけるA、Bという判断と、スコーピング結果の総合的な評価の表に使用しているA、Bというような同じ記載ぶりのA、Bをつかわず、誤解がないように資料を訂正して改めて提出させていただきたいと思います。

村山委員長 そのほかいかがでしょうか。小林委員はいかがでしょうか。

小林委員 結構です。

村山委員長 私から1点だけ確認させていただきたいんですが、先ほどパブリックコンサルテーションで3カ所のご説明がありました。地元の代表のような方がいらっしやらなかったように思うんですが、そのあたりはいかがでしょうか。

佐井 ローカルガバメントの中にそういう村レベルのチーフが含まれています。

村山委員長 それでは、もしないようでしたら、このご報告はこれまでとしたいと思います。これまでカテゴリー分類については、審査会の議論というよりは、事務局で検討した結果をご報告いただくということになっていますので、今回もそういった形でご報告いただいたということになります。よろしいでしょうか。

では、どうもありがとうございました。