

2011 年 8 月 2 日

環境社会配慮助言委員会委員長 村山 武彦  
担当ワーキンググループ主査 田中 充

カンボジア国 国道 5 号線整備事業(協力準備調査)スコーピング案に対する助言

### **助言案検討の経緯**

#### ワーキンググループ会合

- ・日時：2011 年 7 月 8 日（金）14:00～17:10
- ・場所：JICA 本部（112 会議室）
- ・ワーキンググループ委員：田中委員、石田委員、二宮委員、松下委員、岡山委員、柳委員、武貞委員
- ・議題：カンボジア国 国道 5 号線整備事業（協力準備調査）に係るスコーピング案についての助言案作成
- ・配付資料：1) 助言委員会ワーキンググループ事前配布資料（スコーピング案）  
2) 別添資料 1～8（一覧表+36 ページ）
- ・適用ガイドライン：国際協力機構環境社会配慮ガイドライン（2010 年 4 月）

#### 全体会合（第 15 回委員会）

- ・日時：2011 年 8 月 1 日（月）14：30～18：17
- ・場所：JICA 本部（229 会議室）

上記の会合に加え、メール審議により助言を確定した。

### **助言**

#### **事業計画案**

1. 調査団案および DPWT 案の長所と留意点を表にまとめて紹介しておくこと。そのうえで、これらの 6 ルート案が誰とどのような協議を経て最終案に絞り込まれたのか、その合意プロセスそのものを丁寧に記述しておくこと。
2. 各区間の整備優先度の評価については、バタンバン・バイパスとコンポチュナン・バイパスとの総合評価の比較において、事業実施の難易度が高いバタンバン・バイパスの方が整備の必要性は高いと評価された理由を明記すること。
3. 北路線全線において片側 2 車線化工事が必要であるとは思われない。改修事業は費用を鑑みつつもう少しきめ細かく、適当な区間に適切な拡幅工事等を適用するような事業を行うよう、柔軟な設計を行うこと。
4. バイパスは、通過交通が市街地を通ることによって発生する渋滞や騒音などの問題を軽減したり防いだりすることができ、既成市街地では難しい大規模な道路拡幅も可能となるメリットがあるが、その一方で、通過交通のためだけでなく、その既成市街地を出発地または目的地とする交通を円滑に誘導する役割もあるため、既成市街地から離れすぎるとその間のアクセス交通の混雑を新たに生むことも想定されるので、既成市街地の拡大の可能性を踏まえ

- つつ、バイパス路線の検討を行うこと。
5. バイパス路線の決定においては、バイパス沿線の土地が無秩序に買収・開発され、農地が失われるなど副次的開発により周辺の自然環境・社会環境に影響を与える可能性も予見されるところ、沿線土地開発に関する規制の設定、農地保護についても今後考慮すること。

### 交通需要予測

6. 都市内の移動手段を道路交通にのみ依存する計画では、経済成長に伴う交通需要の増大に道路等の社会資本整備が追い付かず、交通渋滞と大気汚染が拡大する懸念が大きいとため、将来の交通需要予測に基づく、交通需要管理のための計画が適切に示されること。
7. 表 5.1.1 の各区間の優先度の評価に関して、例えば将来交通需要・交通混雑の状況等、総合評価の根拠となるデータを明記すること。

### スコーピング案

8. (事前配布資料の)9.1 マトリックス表によるスコーピング案(表 9.1.1)は、どの案を対象とした影響評価が明らかにすること。また、マトリックス表における正負の環境影響とそれらを含めた総合評価は、長期・短期の影響にも配慮して相互に整合性のある整理とすること。さらに必要に応じて評価の根拠について補足の説明を付記すること。
9. (ワーキンググループ当日配布資料の)スコーピング案について、特に対策を講じなかった時に予測される交通状況よりは改修及びバイパス事業を行うことにより大気汚染及び地球温暖化が改善されるという評価は納得できるが、5号線改修事業の2及び3案だけがB+という評価がなされている根拠には疑義が生じる。この評価については再検討し、その評価の根拠について詳細な説明を明記すること。
10. バッタンバン・バイパス事業に係るスコーピング案「公害・汚染対策」の「大気汚染」及び「騒音・振動」の供用後の評価について、既存道路周辺では渋滞緩和により改善される一方、新設のバイパス道周辺では新たな発生源により悪影響が生じることに留意すること。
11. スコーピング案の「水象(地表水、地下水)」及び「交通利便性」への影響を評価する際に、既存道路及びバイパス道路の整備事業による道路排水設備の改善を考慮すること。
12. 供用時の「水質汚染」の評価に際して、「商業施設の増加・経済産業活動の増大」に及ぼす悪影響の可能性を考慮すること。
13. 道路整備による女性の就業機会の拡大に関する正の影響は、交通事情以外の社会的要因も十分に勘案した評価とすること。

### ステークホルダー協議

14. 事業がもたらす正負の影響、影響への対応策及び事業に関する懸念について、第1回ステークホルダー協議で参加者から得られた意見を報告書に記載すること。
15. ステークホルダー協議において女性に一定程度参加してもらい、女性の意見を尊重すること。特に交通弱者である女性・子ども・高齢者・貧困層の意見

を集約するにあたり、女性の意見は重要である。

16. 地域分断の可能性について、分断が生じる場合どのようなことが問題となるかについての評価は地域で生活を共有する人々によってなされる必要があるため、ステークホルダー協議を通じて住民の意向を丁寧に聴取し評価に反映させること。

### **環境配慮・排水対策**

17. 今回の道路整備事業の背景の一つに道路排水施設の不適切により冠水が生じる旨の記載があるが、実施済みの道路排水調査結果について報告書に記載すること。また、必要に応じて、この内容を踏まえて道路排水に係る調査事項を今後の環境調査計画に盛り込むこと。
18. 雨季における浸水及び冠水の範囲を、北区間道路とバイパス道路の地図上にプロットして、水の影響がどこに届くのかを明確に見えるようにしておくこと。そのうえで、浸水及び冠水となる区間における工事上の留意点、工事後の冠水時期における運用時期での留意点や対策について記述すること。

### **社会配慮**

19. 事業対象地域の住民の社会経済状況を明らかにすること。
20. 仮に事業対象地に季節的または零細な農漁業民が存在した場合、既存の法律に基づいて彼らへの補償が可能かどうか確認すること。
21. 女性・子ども・高齢者・貧困層など交通弱者による移動手段を考慮すること。例えばモトルモの走行車線を4輪車類の走行車線と分離するなど安全性を確保すること。
22. カンボジアでは土地所有の実態把握が困難であることを考慮しつつ、住民移転・用地取得にあたっては、被影響住民に不利にならないよう国際的標準に基づいて配慮すること。
23. 住民が利用してきた動植物に事業が与える影響を調査分析すること。
24. トンレサップ湖は世界有数の淡水湖であり、雨季には湖面面積を大幅に拡大し、生物の多様性の度合いも高まり、移行域は湿地として広く周辺とつながる。そのため、湖面面積の季節的拡大、湿地の出現といった境界域の存在を過小評価できない。境界域、季節的変動領域の利用（たとえば零細かつ季節的な農漁業）について認識し、「湖は離れているから影響は無い」という現時点での評価を見直すこと。
25. トンレサップ湖の社会・自然的価値に言及し、季節によって拡大・縮小するトンレサップ湖の水系域及び連続する湿地帯に呼応した農水産業・生計の手段、生活の状況を調査により把握し、道路建設事業とその運用が自然環境及び湖利用者に与える影響について評価し、より具体的に記述すること。

以上