

カンボジア国
国道5号線（南区間）改修事業
（協力準備調査（有償））
ドラフトファイナルレポート

日時 平成25年8月2日（金）14：00～17：18
場所 JICA本部 111会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教
二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 准教授
原嶋 洋平 拓殖大学 国際学部 教授
米田 久美子 一般財団法人 自然環境研究センター 研究事業部 研究主幹

JICA

< 事業主管部 >

上條 哲也 経済基盤開発部 参事役
三宅 繁輝 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課 課長
土橋 徹 経済基盤開発部 計画・調整課

< 事務局 >

長瀬 利雄 審査部 環境社会配慮審査課 課長
花井 あかね 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

櫻井 裁之 株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル
渡辺 幹治 株式会社ソーワコンサルタント
山下 晃 環境社会基盤コンサルタント株式会社

午後2時00分開会

長瀬 時間になりましたので、皆様よろしいでしょうか。実は、石田委員からは20分ぐらい遅刻しますということ、二宮委員からも15分ぐらい遅刻しますというご連絡をいただいております。両委員がいらっしゃってからそれぞれのコメント、質問等はいただきたいというような進め方でよろしいでしょうか。それでは毎回主査を決めさせていただきます。おんていおるんていすけれども。

原嶋委員 私やってもいいです。

長瀬 では、原嶋委員に主査をお願いするという形で、それではお願いいたします。

原嶋主査 それでは、お手元の資料は回答表と16章、これはそっくりそのままかえたということですか。そっくり差しかえということですか。

三宅 修正です。

上條 網かけのところが修正になっています。

原嶋主査 これは質問の中に関係する。それでは、もし差し支えなければ路線図、全体図がわかるようなものを見せてください。たまたま前回の全体会で、次の段階でお話があったのはミドルセクションですね。

三宅 順序として、北、南、中央の順で行っています。

原嶋主査 北はどういう状況ですか。

三宅 北はもう既にL/Aが締結されまして、今本体に入っております。

原嶋主査 今回は南セクションということですね。それでは、二宮先生と石田先生は後からということで、私と米田先生のところを中心にその間を進めていきます。素朴な疑問で、読んでいて、私が勉強不足なのか、影響の範囲とROWの関係性と、質問の中にも出てくるんですけれども、ほとんどが国有地のようなことになっているというふうに記載があるんですけれども、その現在の土地の権利の関係というのは、ざっくりと何かわかるものはありませんか。路線は4車線ですね。その影響の範囲のところがあって、その4車線をつくるところがあって、それぞれ土地利用の関係が違って、実際収用するところはまた関係するところというんですけれども、その関係を僕が十分咀嚼できていない。

三宅 今回の工事につきまして既存道路の拡幅ということになっておりますので、工事はすべてROWの中で完結します。ROWは中心線から片側30メートルずつ、つまり両方合わせて60メートルなんですが、拡幅した場合も用地的にはその中におさまります。問題につきましては、今回ROWの中に、不法住民とっていいと思うんですけれども、そういう住民が住んでいたり、影響を受ける人たちがいるということからその対応を今回いろいろご指摘いただいていると理解しております。

原嶋主査 現状の道路の幅は、場所によって違うのでしょうか、大体どのくらいなんですか。2車線ぐらいですか。

三宅 今、現道は片側1車線ずつで、路肩の部分に、モーターサイクルが走れるよう

な路肩部分があるような車幅になっております。

原嶋主査 それを拡幅して、しかし、ROWの30メートル以内に当然おさまるということですね。確認ですけれども、State Landという言葉がよく出てきていますけれども、そのROW全域が全線にわたって、いわゆる国有ということになっているわけですか。

三宅 はい。今回5号線はすべて、ROWはすべて国有地です。

原嶋主査 それを前提に質問事項に。まず全体事項ということで、3番目に上げたのは、以前かなり議論になっていて、カンボジア全体の住民移転の方針の法制化というのは、何年前か記憶にないんですけれども、かなりいろいろ議論になったんですけれども、これはその後制度的には確立はしていないということで理解をしていいのでしょうか。それと、文書の中に幾つかカンボジアの住民移転にかかわるいろいろな制度とか法律の紹介がありましたけれども、それは新しい議論の内容は反映されていないということで、理解をしたほうがいいのでしょうか。

山下氏 コンサルタントをしております環境社会基盤コンサルタントの山下と申します。

先生の仰るように、National Resettlement Policyという形で、住民移転の法律をつくらうという意向がありまして、実際にはADBで支援を行っていたのですが、いろいろな詰めていく作業の中で法制化にはまだ至らなかったという現状があります。ただ、そのままですと、非正規の人に対する補償のあり方ということが明確にカンボジアの国内法制度で規定されていない状態なものですから、これは引き続き必要だという認識のもとにカンボジア政府とADBは引き続きTAという形で現在も検討を進めております。他方、数年前からの大きな変更点としましては、ここにお書きしましたように、収用法というものがカンボジアの正式な法制度として通りまして、実際に施行されております。これは正規の者であって、正規の民地を、収用ではなくて買収するときに必要な法律ということになっておりますので、引き続き非正規の住民については今後検討されていくであろう法律でカバーする。現状は我々ドナーの要求もありますので、そのギャップを埋める作業として、RAPの中でしっかりその落ちがないようにということをお互い確認する。

原嶋主査 そのときも非正規の住民の方と補償の再取得価格、補償基準の問題が多分当時のカンボジアの法律とかルールでは必ずしも国際的なスタンダードではないという議論があったと思うんです。そのギャップについては今回触れた事項でもよろしいんですね。

山下氏 はい、その通りです。

原嶋主査 1番はよろしいですか。

二宮委員 1番は確認なので大丈夫です。

原嶋主査 では、全体事項はそういうことで、次に代替案の検討ということで進め

させていただきたいと思います。4番から11番、私と二宮先生ですけれども、何かありましたら。

二宮委員 私は、これのお答えは、要するに農地の面積のボリュームとしては非常に小さいということだったんですけれども、私の質問の趣旨は機能面の損失ということで、農地の多様な、農業生産の大きさということだけではなくて、農地が持っているその他の機能についても評価をしているのかどうかということだったんですけれども、このお答えもそうですし、ほかのところを見てもそういうところが見当たらないので、多分そういう視点での議論ではないんですね。面積的には非常に小さいので、農業生産活動に占める割合は小さくて余り大きな影響はない。多分それ以外のマルチ・ファンクショナルリティーといいますか、そういったことについては、取り立てた評価をここでしているわけではないということなんですね。そうであれば、多分そうなんだろうと思ったんですけれども、その確認の意味もあったので、そのことが確認されれば私としては結構です。

原嶋主査 ちなみに、ここで米作をしている方というのはどういう層で、どういうところに住んでいる方、全員一律ではないのでしょうか、全体的な傾向としてはどういう層の方なのでしょうか。

三宅 カンボジアの農民というのは、どちらかという一箇所に固まって住むというよりも、散村形態をとる集落が多いので、日本ほど集中はしておりません。つまり、田んぼ、農地があるところに数十軒が固まって集落をつくるということが多いです。今回バイパスのところにつきましては、ほぼそういう農村集落というよりも都市型の生活をしている方が多いので、農民というよりも普通の都市住民、もしくは近郊型の農業を営んでいる方への影響のほうが大きいんじゃないかとは思いますが。

原嶋主査 事業地の95%が米作地、これを読んでいて結構大きな規模のように印象として持ったんですけれども。とりあえずこれは進めさせていただいて、多分次の問題を出していただいているので、代替案の議論で、これは率直な読んだ感想としては表16.5-1の代替案の検討のところについて、若干違和感を感じたところがあるので、これはご説明いただけますか。これが改定された部分ということなのでしょうか。一言で申し上げますと、必ずしも住民移転が一番少ないところが最適とは言い切れないのでしょうかけれども、このケースの場合には恐らく、代替案3のほうが適切ではないかというふうに読み取れないわけではなかったんですけれども、それについての補足ないし、これはこれを見ろということなのでしょうか。

三宅 ちなみに、追記部分につきましては、16-50ページのところの(3) Overall Evaluationのところを追記する形で説明を加えております。

原嶋主査 追記のポイントというのは何ですか。私の思った素朴な違和感は、16.5-1の表、Tableの、住民移転は明らかに3のほうが少ないんですね。代替案3のほうがたしか少ないんですね。それにもかかわらず、3を選んだということがどうも私しっく

りこなかったんですけれども、それについての説明というか、それはこの追記の部分ということですか。

三宅 ポイントにつきましては、ここの回答のところに書かれています通り、代替案3、つまり片側1車 + Motorcycle Laneという形ですと、供用後10年程度、2030年ごろには4車線への拡幅が必要になる計算になります。そうした場合に、また再度住民移転が発生するような事態になりますので、そういうのを踏まえて今回最初から4車線に拡幅することを提案しております。

原嶋主査 10年程度で拡幅が必要になるということですか。交通量を賄えないということですか。

三宅 6-18ページをご覧くださいませでしょうか。現行のキャパシティが大体PCU2万5,000程度と想定しております。

土橋 2030年度時点の交通量で大体2万8,000台ぐらい。車道が上り線1車線、下り線1車線の場合は可能交通量が大体2万台から2万5,000台ぐらい、2万5,000台ぐらいだと若干、渋滞が発生しながらの交通量ですので、2030年ぐらいになるともう先ほどの代替案3ですと車道部分が2車線プラスアルファしかありませんので、2万5,000台ちょっとぐらいしか流せないということになります。

原嶋主査 そもそも交通量を吸収できないというのは、代替案の設定の仕方そのものに疑問を感じないわけではないんです。なぜかということ、交通量のある程度満たす、何年先まで満たすのかわからないんですけれども、それが前提の上に住民が多いとか、そういう議論をするわけですね。コストが高いとか、いろいろな議論をするわけなんですけれども、代替案3だけ10年後は交通量を吸収できないというのは、代替案の設定そのものが若干個人的には疑問を持つんですけれども、全線にわたって、それはほかの区間も同じような。基本的には何年先まで交通量を予測されて、何年先ぐらいまでは吸収しようという前提なんですか。例えばほかの代替案だと、そこがちょっと……

三宅 先週行いました中央区間については2035年ぐらいです。そのときの交通量の伸びをカバーできるような感じで設定いたしまして、4車線を提案しております。

原嶋主査 Alternatives、ゼロはともかくとして、1、2、3の場合はそれが難しい。1、2の場合には2030年は一応吸収できるだろうという。

三宅 片側2車にした場合は2030年もクリアできることになります。

原嶋主査 そうすると、3だけ前提が違うAlternativesのような感じがしないでもないんですけれども、3の設定をしたという、何か理由は。

三宅 3の設定は……

原嶋主査 特徴としてはどうということですか。

三宅 特徴は、ここをご覧くださいの通り、車道に比べて、これはモーターバイクの専用レーンとして考えていますので、車幅が2メートル50ということでやや狭くなっております。この幅になりますと、自動車は走るにはちょっと狭くなりますので、つまり車

は1車線のみ。それで、スピードの遅いスクーター、モーターサイクルについては外を走るということになるので、車の許容量というのはこの1車線しかカバーできません。今現在カンボジアというのはモーターサイクルの交通量が非常に多いので、この形態をとる道路というのが結構多いんですが、これからモータリゼーションが進みまして、自動車が増えた場合に、この絵の中でも2台走っているんですけども、これは車道と考えてください。こういう形で片側2車線道路にしなければ今後の交通量の伸びを吸収、カバーできないというのが我々の提案です。

原嶋主査 素朴な疑問は、代替案の設定そのものに何かやや違和感というか、基本的な前提は同じ幾つか選択肢を立てるとというのが代替案なんでしょうけれども、そういうふうになっていないような感じがして、当然そうするともう最初から、結論ありきというのが言葉はよくないでしょうけれども、やや.....

三宅 現行のこのタイプか、あとは通常の我々が提案したこのタイプかという以外に、今申し上げたようにカンボジアの主要なタイプというのがこういうのもありますので、これも含めて検討したほうが、カンボジア政府側を理解説得しやすいというのがありまして、この代替案3というのを含めた形になっております。

原嶋主査 ポジティブに理解すれば、代替案3というのはカンボジアで比較的一般的な道路のスタイルを当てはめてみた、そういうふうに理解していいんですか。

三宅 そうです、はい。

原嶋主査 それを踏まえた上でも2になるということですか。石田先生、今ちょうど1ページ目の6番まできています。今、代替案の検討ということは、4から11を対象に議論をしていますので、ご質問などありましたら。

石田委員 今のところ、原嶋先生がおっしゃられたところですけども、カンボジア全体の道路交通量の増加に対応する、産業振興に対応するという意味では、目的は全部違います。ゼロオプション、それからOnly pavement widen into Alternatives3では、同じレベルで比較は別にしていないんです。同じ目的に到達するのに、飛行機を使うのか、車を使うのか、馬車で行くのかだったらそれはわかるんですけども、それを普通多分代替案というと思うんですが、日本では多くの場合代替案というよりどちらかというに対案なんです。だから、最初にやるのが決まっているので、その場合に技術的にどれを採用したほうがいいだろうという対案にすぎないと思うから、時々思うんですが、Alternativesという言葉が本当に正しいのかどうかはわからないというふうな気がします。

つぶやきですけども。

原嶋主査 続いて、7、8、9、10でありましたらご遠慮なく。

石田委員 7番は、これは地図で見ると道路のそばに見えたんです。だから、気になって見たんですが、最も近い森林でも300メートル以上離れている、だから心配しなくていいということですね。間違いありませんね。間違いなければいいです。道路沿い

のものはない。

それから、水田は限定的であると。限定的であるけれども、水田が奪われる人たちはChapter17Resettlement Action Planでカバーすることになっているんですね。では、これは南区でしょう。先週中区をやったときに、真ん中、センターをやったときに、Alternativesの提言で農地の計算は全然していないんです。農地がどれだけ取られるか。皆さん宅地の話ばかりしているんですか、宅地と人だけ。Chapter17では農地の補償はやるんですね。やるのだったら私の質問はいいんです。バイパスのほうですね。バイパスのほうは特にルート3をやるのだったら新たに田んぼというか、田舎の中を真っ直ぐ通すわけですから、12キロ近く通すので、田んぼを通るんですね。ここは何をやっているんですか。ルート3の道路で潰れるところの生計というのは、工業地ですか。それともその計算はこれから計算しますという、そういうお答えなんですか。でも、ルート3の2つのLand acquisitionのところ、loss of agricultural land becomes larger routesだから、やっぱりagricultural landは失われるというふうにレポートでは書かれています。

櫻井氏 調査団の団長をしております櫻井でございます。

今、石田先生のお話は、Kampong Chhang Bypassのルート1、2、3というふうに承りましたが。

石田委員 50から55と書いてあります、そのことです。

櫻井氏 Kampong Chhang Bypassのところというのは確かにしております。したがって、延長が長ければ長いほど農地がかかるというのは比例的にそういうことはいえるということになります。

それから、1と2は主として既存の道路を拡幅して、Kampong Chhang Bypassの場合には拡幅してバイパスとして使いたいという地元州政府の感覚と評価しております。それで、そういう点から見ますと、ルート3という、採用しようとしている案が一番農地の潰れは大きくなります。これは事実です。ただ、バイパスの機能を確保するという意味でいいますと、やはり市内の道路を拡幅して、将来バイパスといいながら両側に家が密に建っているというのは交通計画上余り好ましいことではありませんので、バイパスの本来の機能が得られませんので、やはり農地の潰れは生じますけれども、本来の事業の目的を達するという意味でルート3を提案しております。

原嶋主査 今、農地の潰れは避けられないということで、確認のためですけれども、農地が潰れた場合の補償というのは、後ほど出てきますけれども、いわゆる被影響世帯というか、そういう形でカバーして。

櫻井氏 もちろん、適切な補償がされるというふうに。今までの例からしてもきちんと農地に対する補償はされる。

原嶋主査 それは、その農地というのは、先ほど三宅さんからもご説明があったことに関係がありますけれども、主には農地と離れているとか、比較的みんな農地に

接近して住んでいる方。

櫻井氏 割合そばにいと、うんと離れているということではない。

原嶋主査 この場合の農地はState Landではなくて、どういう所有関係の方が多いんですか。

山下氏 バイパスにつきましては原則的にPrivate Landです。それはEntitlement Matrixと呼ばれるResettlement Action Planの中に入ってくる所で、きちんと書かれておりました。

原嶋主査 正当なタイトルというか、タイトルを持っている方が正当な権利に基づいて水田なんかをやっていらっしゃる方が一般的に多いということですか。

山下氏 そうです。

米田委員 先ほどのバイパスの周りに家が建つとバイパスの機能が余りよろしくないというお話なんですけれども、新しい道ができるとまたそこに人が集まってきて、結局いずれは今の市街地のようにになってしまうということはないのでしょうか。

三宅 ROWの外に集まるという可能性はあると思います。

米田委員 中には入らない。

三宅 基本的に今回そういうことはしないように、させないようにしなければいけないと思います。

米田委員 将来的にももう入ってこないようにしっかり監督しなさいということですか。

石田委員 では、今のところもまた何かあると思いますが、私のが多いので、これを先に片づけると、9、10のところなんです。Acceptance by people、これは先週やった中央区の話とまた同じ話だなと今思いながら、結局同じなんです、道路建設のPAというのは人々のAcceptanceですね。そのPAというのは、何度も繰り返すようすけれども、お金がもらえるから、土地が売れるからいいというのは、それは確かに一つあるでしょう。でも、それだけではなくて、お金をもらえる人もいるし、もらえない、近くの人にも別に影響は出ない。子供たちが横断するに当たっても大丈夫そんな計画だからということでAcceptanceする人たちもきつといるはずなんです。だから、それも含めてPAだと思うんです。だから、余りお金、お金と狭義の意味でPAを使わないほうがいいと思う。これはまた言いますけれども、先週と同じでまた言いますけれども、これは開発協力なんです。確かに金は貸していますけれども、銀行として金を貸しているんですが、これは国際協力なんです。公共事業ではないんです。公共事業けれども、公共事業ではないんです、変な言い方だけれども。国際協力で公共事業という手段を使っているにすぎない。だから、日本でやっている道路建設とはちょっと考え方を改めて、ここを今後やられるときにはお金だけで書かないほうがいいと思います。私はまた同じ質問をします。

原嶋主査 中央区で議論をしたのはどこですか。

石田委員 中央区の議論というのは、ここで要するにAcceptance by the affected peopleというのは、そこにバイパスが通ることで土地が売れる。所有している土地が売れる。だから、人々は喜んでいるという記述だったんです。今回もそれがあります。usually welcome improvement of the road in front of their property since the value of the land becomes higher、土地価格が上がるから喜んでいると。ルート1もそう書いてあるんです。ルート3もそうなんです。since the value of the land becomes higher、だから、Owner of the properties along the Bypass welcome constructionと、それも確かに重要な要素ですが、それ以外の要素にも目を向けていただきたいというところです。以上です。10番わかりました、ありがとうございました。ちゃんと説明がなされている、結構でございます。

原嶋主査 とりあえず進めさせていただいて、また後ほど。11番は。

米田委員 10番のお答えの中でRAPのページと項目が書かれているんですが、私どもが受け取っているのはDFRの17章か、あるいはEIAの中に入っているRAPの部分で、このお答えの部分がどこに該当するのかわからなかったんですけれども。章立てが違うんですかね、どこに書いてあるのかすぐにわからなくて。

土橋 RAPの方向性については画面に出させていただいていますけれども、以前お配りさせていただいたDFRにもその旨が引用されておりまして、DFRでは17-42ページに該当します。

米田委員 章立てが違うということでしょうか。

土橋 章番号とは違いますが、記載内容は同じになっています。

米田委員 そういう項目がないようなので、では、17-42ですね。

石田委員 17-42は一番最後のB-1。

原嶋主査 正確に、訂正していただいたほうがいいと思うんです。この回答表のところの記載に間違いがある。正確に訂正をお願いします。今はRAP、P52～53、「8.2.2(a)」をご参照くださいと書いてあります。これを訂正する必要がある、正確に訂正していただいたほうがいいと思います。どういうふうになるんですか。DFRの17章の41ページ。

土橋 17-41～17-42ページ、8.2というのが17.7-2になります。ページ番号から、まずRAPと書いてあるのはDFR、ページ番号が17-41ページから42ページ。

原嶋主査 を参照してくださいというのが正式な答えなんですね。

土橋 はい。

石田委員 43と44、45のTable17、7-3もそうではないんですか。Questions and Responses the Public Consultation Meetingsというのも。これは、要は、41と42で何をしましたと目次が全部書かれているだけであって、意見があったかなかったかというのは書いてないと思うけれども。住民の反応としては、バイパス建設にかかわらず原則的に事業に賛成で、特定のオプションに関する否定の意見は出されていませんで

した。(どこそこをご参照ください)だから、意見が出されていないということが記述されているのは、43とか44のほうではないんでしょうか。41、42は目次です。何やりました、何を予定してやりましたという。だから、42、43、44、45は結構意見が出ている。

三宅 43から45のところのセルの中から質疑応答になっています。

石田委員 だから、41から45にすればいいですね、そういう意味では。

原嶋主査 これは回答表の訂正ということでお願いします。とりあえず進めさせていただいて、11番は特にこれで結構です。では、続きましてスコーピング・マトリックスのところ、12番から20番です。では、石田先生。

石田委員 これは私、少し時間差で間違えてやっていたようで、スコーピング段階で固めた表がこれですね。スコーピングのときに委員会から意見を言って、皆さんのほうで事前にスコーピング表を完成させていただいたのがこれなので、これに今さらどうのこうの言っても私が間違っていることに気づきました、ごめんなさい。だから、12番は結構です、ありがとうございます。

原嶋主査 13番で橋の建設と道路と、ざっくりと申し上げると、幹線道路とバイパスと橋というのが混在している事業のようなんですけれども、橋というのは事業としては一体に見て十分な規模、要はアセスなんかをするときの規模としては橋の20メートルから30メートルの橋はそんなに小さくないような感じもするんですけれども。

三宅 全体の橋長が20メートル、30メートル、ですから、川幅はせいぜい10メートルあるかないかぐらいということで、非常に小さな川を横断する。

原嶋主査 3つつくる、3つが予定されている、それはもう道路として一体としていろいろな手続も含めて進めていくことで十分と。

三宅 既存の橋梁がありますので、それを拡幅するか、もしくは非常に小さなものなので、場合によってはボックスカルバート等でカバーできるかもしれません。橋脚を伴うものが3つ、それ以外にもっと短くてボックスカルバート、要はコンクリートのブロックに穴をあけただけのもの、そういうもので済むものもあるということで、そういうのを含めて全部で7つ。

原嶋主査 橋脚を伴うものも、カンボジアのルールとかいろいろあるのでしようけれども、それは事業としてはもう一体として捉えて問題はない事業なんでしょうか。

三宅 はい、一体として問題ないと思います。

原嶋主査 それはJICAのガイドラインにそれは問題ないんですか。

上條 事業の中で切る必要がないと思います。切るほうが逆に問題だと思いますけれども。

原嶋主査 余り、規模にもよるのでしようけれども、それは特にこの規模であればそんなに問題はない。

上條 問題はないと僕は思いますけれども。

石田委員 あわせて、河川内の橋脚工事をするものについては川の中に橋脚を建てるわけですね。川の中に脚を建てるわけですね、ないところに脚を建てるんですね。掘ったり、出た土をどこかにやったりするので、いわゆるそのときの工事の影響というのはないんですか、そこに棲んでいる生物とか。あとは、そこから流れ出るセジメンテーションというか、流れを食い止めて別のところに土砂が堆積するとか、そういったところは考えなくていいようなレベルなんですか。

櫻井氏 それでは、調査団から。

そういう実際の工事のやり方というのは実は施工計画の段階で実際にはやることになります。もちろん全く川の水が濁らないという状態は技術的にいって不可能です。しかしながらインターナショナルな業者が行いますので、当然そういうものをミニマムにするように、工事する場所を矢板で仕切るとか、あるいは場合によっては水をつけかえて、その場所だけは水が流れないようにするというのをやると思います。ただ、今の段階でどの程度というのは、予測はなかなか難しいですけども、そういうめっちゃくちゃに下をほじくり返してやるというような事態はないというふうに理解しております。

石田委員 それは16の後半部分のImpacts and Mitigation Measuresという、影響と緩和策という長い表がありますけれども、その中で言及されているのでしょうか。

櫻井氏 はい。濁り水が発生しますということは評価しております。

石田委員 12番のSoil Pollutionなんですけど、これのImpacts and Mitigation Measuresのほうは、16-68なんですかね。Table 16.6-6のてっぺんのSoil Pollutionというところなんですけど、予測ではスコーピングのときにはOperation PhaseでB -、何らかの影響が出ると予測されているんですけど、Operation PhaseでMitigation Measuresは全く考えておられない。これは何か理由があるのでしょうか。16-43ではB - になっているんです。Soil Pollution、No.4です。それに対する対策が16-68の真ん中、Soil Pollutionなんですけれども、Operation Phaseでは対策が何もとらなくていいと。

三宅 Operation Phaseのところでも何も対応をとらないというご質問でしょうか。

石田委員 はい。これはどういうふうに見ればいいんでしょうかという質問です。

三宅 こちらのConstruction Phaseにつきましては、それは工事車両による油の漏れとか何かを抑えるんですけど、Operation Phaseになりますと、工事車両からのそういう油の漏れとか、それに伴う土壌汚濁、汚染の発生というのはなくなるものと思います。拡幅は行っても現状と変わらない状態になりますので、Operation Phaseについてのミティゲーション対策というのはこの中では特に言及しておりません。

石田委員 そうすると、スコーピング・マトリックス、つまり16ページの43で、供用時には油や燃料の漏れ、それからいろいろな荷物とか、そういう燃料を搭載した車がぶつかることによる事故による漏れのようなものは実際に調査をしてみるとほとんどないであろうという、そういう予測ですか。

渡辺氏 調査団の渡辺です。

そういう話を可能性はあるかなと思ったんですけれども、実際にそういうことはない、発生しないということなので、Operation Phaseは一応影響なしという。

石田委員 わかりました。ありがとうございます。以上です。

原嶋主査 続いて、14番、15番です、二宮先生、16番、米田先生。

二宮委員 14番わかりました。わかりましたが、補足の質問です。例えば木材製品、木材を取り扱うような、製材所みたいなものが近くにあるということなんでしょうか。

渡辺氏 木材、民芸品を扱う施設があります。陶器を売る、農産物直売所みたいなものも道路沿いに点在しています。

二宮委員 質問に対する答えはこれでいいと思うんですけれども、例えば農産物の物流センターのようなものが道路沿いにできて、そして輸送を効率的にするという、いわゆるどちらかという産業政策みたいなものが同時にないと、ただ道路ができただけでそうなるかどうかというのはわからない。そこは厳密に言うと、そうすると、例えば周辺の土地を、まとまった土地を使って、例えば農協みたいな集団がそこに集荷センターみたいなものをつくったりということは、これは経済活動としては自由な競争のもとでできるんですか。

三宅 今のお話は道路建設とはまた別の話になると思うんですが、JICAのプロジェクトの中では道の駅をつくったりとか、そういう組織化のサポートや何かも別途行っております。

二宮委員 そこはちょっともどかしいところで、どうしてもここは道路の話しかしないので、道路のベネフィットを語るときにどうしても道路をどう使うかという附属の政策が議論されないと本当はあれなので、そこが少しないものねだりなんですけれども、もどかしいところがあるんですけれども、そうすると、そういうことも多分起こり得るだろうということで、道路そのものができること自体は当然そういう機能を強化するわけですからベネフィットだという、そういう意味合いのここはプラスになるんですか。

三宅 その通りです。

櫻井氏 現実にPursatのちょっと手前に道の駅をJICAの支援でつくっております。実はあれ以外にもう一つ手前のKampong Chhangにももう一つつくろうかという計画が大使館ではそういう話をされております。ということで、これを機に、やはり地元の産物を少しでも売ろうという動きは、Pursatは一時、先生が行かれたときはまだうまくいっていなかったんじゃないでしょうか。

二宮委員 一番最初のものは今から1週間後ぐらいにオープンしようかというような、仮オープンみたいな。

櫻井氏 実は、あれは1年後に閉鎖しました。また再開しました。

二宮委員 それはどういう。

櫻井氏 バスが全部ある特定のレストランとお金のやりとりがあって、観光バスが行くのが決まっているんです。それで、寄ってくれないので商売が成り立たない。しかし、今度は観光バスの会社と提携してやって、人が行くようになって、やっぱりそういうトライ・アンド・エラーがどうしても必要かと思います。その面でもJICAとしては。

二宮委員 カンボジア政府が独自でそういう道の駅みたいなものとか、集荷センターみたいなものを誘導して補助金を出してつくるみたいな動きはあるんですか。

櫻井氏 集荷センターはその話は聞いたことはございませんが、とりあえずは道の駅ということです。

二宮委員 それは完全にJICAが支援している。

櫻井氏 JICA、日本政府が援助しているというふうになります。

二宮委員 そういふような思いがあつての質問でしたが、この回答で了解いたしました。15番もわかりました。

米田委員 16番も緩和策で植栽をするということを書いていただければいいのかなと思います。

一つ確認といひますか、元の文書でbuild-up areasという書き方をしてあつたんですけども、これは市街地という意味になるのでしょうか。build-up areasでは木が日影になっていいんだということですか。

渡辺氏 そうです。市街地です。

米田委員 では、植栽をするとしても市街地の部分だけということになりますか。

渡辺氏 郊外に行くとユーカリの木がありますので。

米田委員 それも切ってしまうわけですね。

渡辺氏 もう切らざるを得ないです。

米田委員 その郊外の部分は植栽はしないんですか。

渡辺氏 移植はしないです。ユーカリですのですぐ生えてくる。抜き取ってまた植え直すということは。

米田委員 植え直しをするんですか。

渡辺氏 もう一回新しく植え直します。

米田委員 それは事業の中でやられるんですか。

渡辺氏 植栽も含めて。

米田委員 では、拡幅した道路には大体全部植栽をするという。

渡辺氏 全部とは……

米田委員 完全にはいかないですか。大体わかりました。

原嶋主査 17、18、19、石田先生、続いてまた米田先生です。

石田委員 17、ありがとうございます。先ほどと同じです。18も、これは団長ともよく話ししているんですが、毎回出てくるお話なので、とりあえずご回答ありがと

うございました。毎回同じことですね。大型生物の移動というのは、それはよくわかるんですが、本当に小型の昆虫とか両生類とか爬虫類をどう評価すればいいのか。とりあえずはいいです。それから、19番も読ませていただいてわかりました。ロングベークと呼ぶんですか。ここは観光客が押し寄せるかもしれないみたいなことがOperation Phaseで書いてあるんですが、そのあたりはどんな見積もりですか。

櫻井氏 これは向こうの文化芸術省と協議しております。それからそこに実は奈良の文化財研究所の方が支援で入っておられまして、その方々とも相談をしました。

石田委員 それは遺跡の復旧なんですね。

櫻井氏 ロングベークというのは、昔軍隊が駐屯していたところらしいです。そこから南のほうに、配付資料の中にも入れましたが、お寺のあるところがありまして、そこが都があったところで、その間を連絡する通路が3本走っているんです。そのうちの2本を横切るんですが、1本はほとんど使われていない。両側に橋があったんだと思うんですが、それが壊れていて、1本は人が現実に使っています。その交差点部分について、文化芸術省及び文化財研究所の方のご意見を伺いましたところ、これは発掘調査でいいだろう。交差点だけは発掘調査してください。原状保存する必要はありませんというご意見をいただいております。

石田委員 道路が通るんですか。

櫻井氏 はい。そこを横切ります。向こうの文化財研究所の方のご意見は、できれば将来、オドンバイパスですけれども、バイパスの交差点付近にちょっとした駐車場をつくってくれないか。史跡公園としてむしろ売り出したいというご意見をいただいております。その方向で道路を計画しております。

石田委員 繰り返しの質問ですけれども、相手方とも仏教国で大切な遺跡をずっと保存している彼らですけれども、そこは通してもいいという話になっているんですね。

櫻井氏 はい。そこは仏教施設ではなくて、そういう軍隊が通る道だったようなところなので、宗教施設というよりは単なる史跡となります。

石田委員 了解いたしました。ありがとうございます。結構です。

米田委員 20番は先週から、中央区間のときから話をしているので、わかりました。ROWはリザーブに入らないということを保護区の説明をしているところに明記してください。

以上です。

原嶋主査 中央区でも同じ問題があったんですか。

米田委員 Biosphere Reserveの境界が一体どこなのかというのがわからなくて、先週大分お話をして、後に出てきますけれども、それを整理して書いてくださいという。

原嶋主査 基本的には重ならないということでもよろしいわけですね。続きまして、環境配慮ということで、21番からありますけれども37番のところ、米田先生最初4つです。

米田委員 21番は書いていただくということで構いません。

22番は今と同じような話なんですけれども、72番にコメントがありますので、ここはこれで結構です。

23番もケアレスミスということで、構いません。

24番は、田畑など人的な開発が進んで生態学的に全く異なるので参考となるものがなかったという、調査団としてそういう結論であるということは理解しました。ただ、どうしても本当にそうかなという気持ちはあるんですけれども、一応理解しましたということで24番はこれで今は構いません。

石田委員 25番は、1番は本当につまらないコメントで申しわけないと思ったんですが、middle sizeという言い方に意味があるのかなと、ただそれだけです。ミドルというからには大小の長さを定義しなければいけないんじゃないかという、それはもうそちらで考えてください。英語を出すカンボジア政府がmiddle sizeと入れておいたほうがCroakerの意味が通るのであれば、そうされたほうがいいと思います。英語は私たちが読むのではないですから。相手を読むわけですから、もうそれは調査団が一番ご存じですので、お任せします。

25番の2つ目の質問、ありがとうございました。

それから、26番、書きかえていただいてよくわかるようになりました。これもありがとうございます。

27番、ご回答では、それぞれ別々な場所で述べているわけですね。また後で出てくるとしますので、とりあえずは結構です。ありがとうございます。

原嶋主査 28から30です。

米田委員 28番は再確認をしてくださいということです。

29番なんですけれども、いろいろ見ているうちにどこに書いてあったか忘れてしまったんですけれども、何か魚のほかにエビを食べているというような話もどこかに書いてあったと思うんですが、インタビューして出てこなかったということなんですけれども、今からではもう間に合わないのかもしれないかもしれませんが、本当にエビとか、食べているのか、もう一度聞いていただけないかなと思うんですけれども、それは無理だということであれば調査の結果ではこうであったというふうに書いていただくしかないかと思うんですが。

それから、30番は、わかりました。

原嶋主査 29番はいかがですか。エビなどを食用としているような習慣とか。

渡辺氏 魚ぐらいしか見ていない。

石田委員 オニテナガはいないんですか。

三宅 オニテナガはこの近辺にはおりません。メコン川の本流のところですよ。ミャップのあたりにはいると聞いています。

原嶋主査 30番のwetland、これはwetlandがない、ミスというのは、wetlandがない

ということで理解していいということですか。

米田委員 書いてある場所が違う。西にあるようなことが書いてあったけれども、実は東だったみたいな、そういう話です。

原嶋主査 引き続いて31番から32番、石田先生。

石田委員 まず31番ですが、ここは鳥類の季節移動は今まで一度も考えていなかったんですが、この道路を横切るような形で鳥類の季節的な移動というのはない地域ですか。マイグレーションで、いわゆる渡りはしない。

渡辺氏 そこまでは調査していません。

石田委員 一度チェックしてもらえますか。ない可能性もありますけれども、念のためお願いいたします。確実に車両数は増えるでしょうから、幅が広がって。チェックがお願いできれば。では、これはコメントに残します。むしろチョウです。鳥は多分上のほうを飛んでいけるでしょうから、チョウは、台湾とか近隣の国でも高速道路を越えられなくてみんな死骸になってぶつかっているんです。

32番、これも実は団長とは何度もやりとりをしている課題でして、コメントに残したからどうこうできるものでもなくて、むしろ私たちに与えられた宿題でもあると僕は認識しています。ですから、コメントのような形で残すのが果たしていいのかどうか、検討させてください。

原嶋主査 後ほどお願いします。続いて、33、34。

米田委員 33番は了解しました。34番もわかりました。ただ、騒音や振動が雨期と乾期で変わらないのかどうかというのは、ちょっとどうなのかなという気はしますが、実際測定ができないのかなというのは思いましたので、了解しました。

原嶋主査 それは一般的にいかがですか、雨期と乾期で騒音とか、影響の違いというのは。

渡辺氏 余り、日本でやるときも冬と夏とか、梅雨時期という区別はない。特に雨が降っているときは測定できないということと、あともう一点は、例えばセミが鳴いているときとかカエルが鳴いているときは測定ができないというところがあるのですが、バックグラウンドがないという所がそれ以外の条件です。

三宅 私も経験からいうと、雨期と乾期の騒音とか振動の大きな差というのはないと思います。カンボジアの雨期というのは日本の梅雨と違って、雨期においても2時間ぐらいわっと降りますので、そのときはばたばたというすごい音になりますし、そのときに車とかモトドックはぴたっと走るのをほとんどやめますので、かなり道路的には静かになると思います。

原嶋主査 続いて石田先生、35番です。

石田委員 結構です。ありがとうございます。

原嶋主査 米田先生、36番です。

米田委員 36番なんですけれども、今まで見てきたものと違うゾーニングの絵が出

てきたということで、どうしてもこの絵を使わなければいけない理由があるのかどうかということ、今までのBiosphere Reserveの理解をかなり混乱させるものだという気がするんです。現地の方に確認していただきたいんですけども、この絵を使う必要があるのであればかなり丁寧に説明していただいたほうがいいと思いますし、そうでないのであればDFRと整合性というか、同じものにしていただきたいなという気がします。絵を出していただいてもいいかと思いますが、EIAの67ページなんですけど、ゾーン1、2、3という呼び方で、やはり守るところと使うところというような分け方をしている。67でしたか。今までBiosphere Reserveのコア、バッファ、トランジションという3つの地域分けの話をさんざんしてきていたわけなんですけれども、これは全く違う絵になっているので。

渡辺氏 これはTonle Sap Authorityという所がつくったゾーニング、戦略的なマスタープランの計画図みたいな、そんな意味合いだと思ってください。これは、ここが保護区だという意味ではないです。保護区ではないです。戦略的なゾーニングというイメージで思っていて、これまで報告書に、DFRに載っているのは、あくまでBiosphere Reserveの保護区のゾーニングです。

米田委員 ただ、ここではBiosphere Reserveの説明の中に書いてあります。

渡辺氏 その後にProtected Areasなんですけど、その上のほうに。

米田委員 これの上の説明は。

渡辺氏 説明のところにTonle Sap by Authority、その上から5行目です。

米田委員 場所としてTSBRの話をしている中で出てきている。

渡辺氏 その後にもう一つ。

米田委員 Based on the geographical and hydrological characteristics、そこから始まるんですね、この絵の話が。ただ、その上はTSBRの話をしているということで。

渡辺氏 Tonle Sap Authorityはこれをやりましたという、話は別になっている。

米田委員 そこがわかりにくいんです。

渡辺氏 それは修正するようにいたします。

米田委員 この絵を入れている理由は何なんですか。

渡辺氏 これはローカルコンサルタントと確認いたします。どうしてこっちの図を使ったかということを確認いたします。

米田委員 何かざっと調べたりしていても、この絵は余りお目にかからなくて、コア、バッファ、トランジションの絵ばかり目につくものですから、もしこの絵を使うのであればかなり丁寧に説明していただかないと混乱を招くかなという気がいたします。一番下のところにallowedという言葉を使っていますね。ということは、やはり何か規制があるという印象ですので、その辺も。

原嶋主査 こういうEIAは基本的に制作主体はどちらになるんですか。DFRはわかりますけれども、EIAは。

三宅 MPWTが作成しています。

原嶋主査 先方の機関が国内法に基づいて提出しているという書類ですか。JICAさんのお立場としては、これについては支援をしているという形になるんですか。制作主体ではないわけですね。逆だったりするんですか。今日の議論のある意味では範囲の中なのか外なのか、若干そういうのはありますけれども、全体としては注意が必要なことは米田先生のおっしゃる通りです。後ほどまた。二宮先生。

二宮委員 37は了解です。私の問題意識と実際に書かれていることが少しかけ離れているように感じましたのでこのような質問をしましたが、質問自体に多少無理があったかもしれません。5番に関して、自然環境としての農地が潰れる場合に、農地としての機能、エコシステムとしての機能を評価した上で、その上でそれをどう毀損しないようにしていくのかという議論を前提として、proper construction planを考えると、あれっおかしいというような思いでこれを読んでいたんですけども、わかりました。実際に書かれていることというのは、水路を切らないようにとか、多分工事の施設を検討するとか、そういうようなこと、実際に5番で農地は場所としてのボリュームの議論しかなされていないので、ここも本来は大事なところかなと思いますが、そうすると37も踏み込んだ議論には余りならないので、これで了解ですと言うしかない。proper construction planというのが大きな、アバウトな言い方だったので、具体的に何を想定しているのかがちょっと分かりにくかったのでこのような質問をしました。

原嶋主査 全体設計が周辺の農地との関係が何となくしっくりしていないところがあって、指している場所がそれぞれによって違うから混乱している部分もあるとは思いますが、整理すると、一番メーンの道路は基本的にはもう全部国有地で、非正規の方もあってしょうけれども、農地はほとんどないという理解でいいわけですか。

三宅 正規な農地というのはいないです。

原嶋主査 非正規の農地はあり得るわけですね。非正規な農地という言い方がいいかどうかわかりませんが。

三宅 家庭菜園的につくってしまっているというのはあると聞いています。

原嶋主査 バイパスについては正規の農地もあるということですか。

三宅 はい、その通りです。

原嶋主査 これはどっちを指しているんですか。道路沿いの農業用水が存在している箇所があるというんですけれども、これはどっちを指すんですか。

渡辺氏 一応30メートル30メートルROWは確保されているんですけども、中でまだ農業用水が通っているところもあれば、実際に農地になっているところもまだ存在している。合計60メートルずっと更地というわけではない。本当は道路用地なんですけれども、そういった農業施設がまだ点在しているということです。農地になっているものもあります。事実上農地として使われている。

原嶋主査 それらは実際にどいていただくことになるのでしょうかけれども、それはRAPで対応するということが基本になるわけですね。そうならざるを得ない。そうなるわけですね。農業用水等がどのくらいの固定されたものなのか、本当にそんなに固定されていないようなものも含んでいる可能性があるのでしょうかけれども、道路の拡幅によって、どの程度のしっかりしたものは別ですけども、既存の事実上の農業用水が遮断されたりするケースもあり得るわけですね、現実にはあり得るわけですね。

三宅 基本的に水を要するところは先ほどの橋梁とかカルバート以外に道路の下にもパイプを通したりして水を抜きますので、それをやったために水が遮断されることはありません。

原嶋主査 農地として使っていないなくても、途中の農業用水の経路になっている場合もないわけではないけれども、それは今おっしゃったような対応でそれを遮断するようなことはしないようにするということが一般的な対応になるわけですね。

三宅 そうですね。こちらDFRの写真集のところにもそういうカルバートで抜いているところが幾つか写真で撮られていますので、ご覧いただければと思います。

原嶋主査 メーンの道路のところも事実上農地として使われているところがある。バイパスについては正式なタイトルをもって農地として使われている、そういうことで、それらの移転は、非正規、正規の違いはあるけれども、RAPの中で対応するということが基本的な方針ということになるわけですね。実際雨期だけ使っている。雨期だけ流しているとか、そういうところもあるでしょう。

三宅 そもそもこちら辺の一带というのは、乾期になると完全に枯れてしまいますので。

原嶋主査 雨季だけ機能しているみたいなところですか。むしろないと困る場合もあるでしょうね、排水とか。

三宅 微妙な高低差がありますので、完全に遮断してしまうと水が片方だけ上がってしまって、道路のところに水がオーバーレイすることもありますので、その高さを整えるという意味合いもあると思います。

原嶋主査 とりあえずこれはここで一旦、では続けて社会配慮。環境配慮のところ念のために確認ですけども、TSBRに対する影響というのは、前から何度も何度も、前の段階から、スコーピングの段階から何度も何度も議論されているので、基本的には問題はない。距離が何キロかあるということと、それも含めて問題はないということの理解でよろしいわけですね。その辺は、記述の問題の若干の齟齬はあるようですけども、米田先生、特に懸念される場所は。

米田委員 問題が全くないということはないだろうと思っています。

原嶋主査 中央区ではそれは問題になっていないんですか。

米田委員 中央区間でもそういう議論はありました。

原嶋主査 中央区間ではどういう議論をしたんですか。

米田委員 基本的にはやっぱり雨期などに水でつながってしまうということで、そういう一つの生態系になるのであれば全く影響しないということはないのではないかと。可能性があるというぐらいですけれども。

原嶋主査 それは現地のEIAではどういうふうになるんですか。TSBRに対するインパクトというのは、現地の影響評価ではどういうふうに扱っていらっしゃるんですか。

渡辺氏 基本的には同じような形で。

原嶋主査 基本的にはないという扱いで、現地の手続も問題なく進む。とりあえず一旦区切りにして、では、社会配慮に進めさせていただいて、38番から51番です。石田先生が冒頭幾つかございますけれども。

石田委員 これは、報告書で地元の小規模漁業が受けそうな影響というのはどこかに書かれていましたか。それをまず教えてください。16-44のスコーピング・マトリックスのところで、impacts of bridge construction on local fisheryと書いてある。だから、きっとこれが私引っ掛かったんです。ただ、先ほど来からのお話だと、ほとんどないのではないかとということではなかったですか。ご説明を聞いていると、それは多分ないのではないかと。Social Environmentは16-61ページに、インパクトとミティゲーションの項目がありますが、そこでSocial Environmentとして出されているのは、これはフィッシャリーはない。

渡辺氏 建設段階の2つ目に。

石田委員 16-65でいいですか。建設段階の2つ目。

渡辺氏 可能性がある。

石田委員 これに対する方策は。

渡辺氏 方策は、地域住民に対して、まず工事計画を事前に説明しておくということが。

石田委員 それはそのお隣のミティゲーションのところに書かれている、3つ目ですね。やれることはそれぐらいですか。どこかに注意が必要であるみたいなことは文章で挿入できませんか。今の段階ではまだ無理で、これから詳細設計すればわかってくるでしょう。注意を促してくださいというような。ぜひお願いします、コメントに残しませんけれども、ぜひお願いします。ありがとうございます。よくわかりました。

39番、40、41、42、すべて大丈夫です。結構です。ありがとうございます。43番です。これは二酸化炭素と書いてしまったから車だけではないですよ、もっとほかのものもありますと書かれたと思うんですけれども、車が出す排出ガス全般と考えればどうなるのでしょうか。スコーピング・マトリックスでは温暖化が何かに出して対応が必要である、影響が予測されると書かれているんです。ところが、climate changeというのがCO₂ emission from vehiclesというのがありますが、これは16-68の実際のミティゲーションを考える段階で、調査が終わってミティゲーションを考える段階になるとその項目がもうなくなっているんです。つまり、それはもう査定した結果ミティ

ゲーションを考えなくても、手段を考慮しなくてもいいような、そういうレベルだったんだろうかということなんでしょうか。

三宅 これについては、今回の事業によっての影響という形で調査するのは非常に困難ではないかと考えています。

石田委員 おっしゃることはもっともなんですけれども、ただ、この場所でいつも審議している道路案件については、大体毎回のようには道路が増えると車が増えて総和として増えるのではないかと委員の方々皆さん心配される、僕もそう思うので、やはり1つぐらい何か入れておいてもいいんじゃないでしょうか。全くないというのほかとの整合性がとれなくなるんじゃないでしょうか。

上條 インパクトで何らかの説明をしてから、もしないならいと言わなければおかしい。スコーピングに入れるのであれば。スコーピングで調べるといっているわけですね、だからインパクトの説明をしないといけないのですよね。CO₂のインパクトはどうだったのかという説明をしてミティゲーションをやらないといけないのではないのですか。

渡辺氏 本文に評価の表、グラフが載っているんです。中央区間のときに添付資料で添付した例が将来的な汚染物質とCO₂の排出量の推移、あれは南区間からとったものです、そういう形では書かせていただきます。

石田委員 16-68にNo or Unknown Impact Itemsとあるから、そこに入れてもいいんじゃないでしょうか。そこに1つだけつけ加えて、今、上條さんがおっしゃっていただいたように入れておけばどうですか。

上條 書き足します。

石田委員 ありがとうございます。以上です。

原嶋主査 44、45はお答えということで、46、二宮先生。

二宮委員 これは具体的なイメージがわからなかったものですから、施工管理等の過程でステークホルダー協議を必要に応じて実施しますということなんですけれども、大体そのときに持たれるステークホルダー協議というのはどんな、どのくらいの対象の人が集まって、どういう情報について共有して、施工を進めていくのでしょうか。あるいはそういうことをもう少し踏み込んだ具体を書いてもらうとありがたいなと思います。ここはConstruction Phaseのところ、77の表のところですけども、ローカル・フィッシャーリーに対するインパクトも書かれている。そうすると、漁業者の人たちが対象になるだろうと思います。

櫻井氏 通常工事の状況を考えますと、やはり130キロ、140キロありますと、全線にわたって一発でというわけにももちろんいけないので、工事が始まる前の段階で当然、例えば5キロ単位ぐらいで工事をやっていく中で、周辺の集落に対して、いつ、いつごろからこういう工事をしますと、例えばこの道路は一時使えなくなりますよというような説明はすることになると思います。したがって、頻度というのは今の段階

では非常に申し上げにくいんですけれども、要所、要所で地元に影響が出るような段階においては事前に周知徹底するという意味での説明会を行います。ただ、地域経済への影響ということになりますと、これの説明会、あるいは相談会というのはまた全く別の議論になってしまうかと思うんです。これは今度社会的なほうのインパクトの話になりますけれども、これは収入タイプのほうはまた別の議論で、住民会議のプログラムということになるかと思えます。every stageというのは、今、申し上げたように用地の調査に入る段階、あるいは工事の始まる段階、そういう段階での説明ということになります。それから、今考えておりますのは、供用が近くなった段階では交通安全の問題についての注意を喚起するというをしたほうがいいかなと思っております。

二宮委員 そうすると、項目としてはローカル・エコノミーのところに入らざるを得ないんですね。何となくちょっと違和感があります。要するに、今のご説明でいうと、私たちの生活の現場でも、ある特定の道路を封鎖して下水工事をやっているときご不便をおかけしますみたいな紙が1枚ポストに入っていたりする、そういうような意味合い、情報提供みたいな。そうすると、ここではステークホルダー協議と書いてあって、every stageと書いてあるので、非常に丁寧にいろいろなことをやっていただけるのかなというイメージがあるのと、フィッシャリーにも言及してあるので、例えばある特定の季節に特定の漁が行われているときに、漁業者の人にその期間工事をずらしたほうがいいのかとか、そういうような現場の意見を吸い上げながらやるのかとか、そういうことを読んだ限りではイメージしたんですけれども。そこまでのことはやらないとなると、いわゆるステークホルダー協議というようなニュアンスとはちょっと違いますね。ここに書いてある、素直に受け取れるような意味合いであれば地域経済というような項目で、経済でも農業、漁業が中心でしょうけれども、その辺の配慮をして、利害関係者とのコミュニケーションをしますということで、非常によく理解できるんですが、そうであれば、今、団長がおっしゃったような意味がストレートに通じるような表現ぶりのほうがいいかなという気はいたします。ただ、それはあえて書くほどのことではなくて、通常施工をやる時にはなさるようなことなんだろうと思いますので。そうすると、ここに書かれているインパクト・ミティゲーションとはちょっと、実際に行われるであろうことと整合性がないような気がします。

櫻井氏 今のお話は、EIAのTable、77ですか。

二宮委員 EIAの78のLocal economies such as employment livelihoodと書いてある。

櫻井氏 77にLocal economiesというのがございますけれども。

二宮委員 そこをつなげて対比しながら読むと何となく、いわゆる小規模ステークホルダーミーティングみたいな、私は施工のステージがどういうふうな手順ですすめられるのかというのは正確なところはわかっていないんですけれども、この区間始めます、この区間の漁業者の方の声を聞いて、季節や手法を考慮しますということをや

るのかなとイメージしたんですけれども。

渡辺氏 every stageというのはちょっとわかりづらい表現、もうちょっと具体的に修正いたします。

二宮委員 どんな施工の段階があって、どのような対象の人、要するに意見聴取しながら齟齬のないように進めますということだろうと思うので、それはぜひそうやっていただけたらいいと思うんです。この区間いつぐらいまでここをやっているから不便になりますけれども、ご迷惑をおかけしますみたいな、そういう話だとちょっと違うだろうと思うんです。

渡辺氏 現地人の単純労働者を雇用する場合というのも考えたこともあります。迷惑なこともあるけれども、例えば労働者として働けるという機会も含めてという意味です。

二宮委員 そのエリア、エリアで雇っていく。

渡辺氏 特に影響を受けた住民は優先的に。

二宮委員 ではそういうことも直接的に書いていただきたいと思います。

原嶋主査 続いて、47。

米田委員 47は説明していただいてありがとうございました。わかりました。

原嶋主査 質問は48から54までありまして、石田先生48、49。

石田委員 49ありがとうございました。48は、丁寧に説明をしている。これはみんなこの人たちは字を読めるんですか。識字率は高いんですね。高いけれどもちゃんと説明をしている。私たちはわからないので、ローカルコンサルタントをやられている、皆さんがやられているステークホルダーミーティングの現場に立ち会うことはまずないので、とにかく小難しい表を出したり、小さい字で、よくあるのは、A4の紙に印刷して、黒板に張りつけて、そんなの幾らカンボジア人が目がよくても後ろから見えるわけがないし、とにかくカンボジアの人がわかるところだけ取り出して、大きい絵で説明するとか、数字で示すとか、そこにローカルファシリテーターとか、コーディネータをよく活用されて、もうご経験があるでしょうからおやりになっていただければいいと思います。回答をいただいたということで、大丈夫だと私は思います。48、49、結構です。ありがとうございます。

原嶋主査 50番でROW、先ほど三宅さんがおっしゃったので確認ですけれども、ROWとRPWの間が出た、そこをそのまま農地として使うことを容認するような記述がちょっと見受けられたんですけれども、それが基本的には、言い方はよくないですけれども、排除するという形になるわけですね。方針としては国有地になる。

三宅 そうですね。国有地の内部のそういう継続的に農業というのは今回補償が終わった後というのは禁止することになります。

原嶋主査 では、それで。あと51番米田先生で、52、53、54まで石田先生、まとめて。

米田委員 51番は、これもそういうことを聞いていないのかなという気もしたんですけれども、とりあえず回答は理解いたしました。

石田委員 52番、53番、ご説明ありがとうございました。54番、細かくて恐縮なんですけど、道路事業はこれからなんですね。これからなのに道路事業そのものに対する満足というのは、まだよくわからないんですが、2番のBad、余りよくないことが起きるだろうと思っている人たちが少数派でいるんですが、それに対しては理由がきちんと13個書かれていますので、これはこれで地道に対処していかれるんじゃないかと思っています。ただ、この段階でSatisfaction with the project、プロジェクトはまだ何にも始まっていないので、彼らは想定しているのは違うんじゃないですか、プロジェクトの。今、説明を受けてこんなことが起きるんじゃないかなと思っている、その希望とか想定に対して彼らが満足しているか、していないかという。アンケートをとったか、聞き取りしたか、表がSatisfaction with the projectなんですね。これはよくわからないんですが、意味づけが。やった結果Satisfyかというのはよくわかるんですけれども。何もやっていないのにSatisfactionもないんじゃないか。何かもう少し表現の仕方に工夫をされるといいんじゃないでしょうか。何のねらいでこれをSatisfactionの統計をとったのか、よくわからないんですけれども。期待度合ではないですか。expectationとか、それをいっているのではないですか。そちらにされればいかがですか。

櫻井氏 私の個人的な解釈で言うと、こういう沿道の人たちは前々から道路を直してほしい、直してほしいと言っているわけです。それでようやく直ることになった。

石田委員 だから、expectationに対して期待が高まっていますけれども、実際道路を直してみたら自分たちが思っている工法と違っていたりすると、またSatisfactionが下がったり、上がったりするんです。Satisfactionはやった後でないとのはかるのは難しいんじゃないでしょうか。

三宅 期待という表現に変えたいと思います。

原嶋主査 5分ほど休憩させていただいて、これからコメントになります。

午後3時41分休憩

午後3時48分再開

原嶋主査 それでは、コメント部分の議論をさせていただきます。順番に、最終的に助言として入れる必要があるか、ないかということも含めて、先生方のご意見をいただいて、少し編集を始めていただいて、また最後に質問事項が1から54までありますので、その中で幾つかまた場合によっては復活する必要があるものについては後ほど振り返ってコメントとして入れることで、55番から始めさせていただきます。回答に対するご質問と、あるいは助言としての必要、不必要のご意見をそれぞれの先生方からいただきたいと思います。まず55番、二宮先生です。

二宮委員 55番は悩んでいますけれども、ほかの先生のコメントとの兼ね合いです

けれども、確かにこのDFRの中では、トラフィックボリュームとか将来推計、書いていただいているのですが、私のコメントの仕方が余りクリアでなかったんですけれども、先ほど冒頭のところで原嶋先生が議論されていましたが6番のところ、代替案があるけれども、結局は代替案ありきではないけれども、想定されているようなやり方になっているんじゃないか。つまり、将来的に推計をして、そのボリュームを小さく抑えるような政策が一方であって、もしその政策が機能するようであれば代替案1でもうまくいくかもしれない。だけれども、実際には2030年ぐらいにはボリュームはこれだけ大きくなって、再拡張せざるを得ないから代替案2なのであるというような、そういう言い方になっているので、書いてはあるけれども、結局ボリュームはもう自然的に増えていくことを政策ではコントロールし得ないという前提のもとで代替案が設定されて、最適案というのが想定されているというような、そういう全体の、どうも読んでみるとやはりそういうことをイメージしながら報告書が書かれているような感じがあったので、そうであるとどんな政策があって、どのような理想の方針があって、それで道路についてはこういったAlternativesといいますか、政策チョイスがあって、こうなったときにはこう、こうなったときにはこうというのがあると、その上で代替案選択も説明できるしというような書き方になっていると非常にクリアだなという願望があって、それでこのコメントになったのです。そうすると、先ほどの石田先生のCO₂のところ、いわゆる交通のボリュームというのは当然増えていく。without projectでも増えていく。増えていくいき方をどう想定するか。それは多分十分予測しづらいところもあるけれども、ある程度予測した上で政策的な対応をしていくということもあって、そういうようなことを考えると、何かそういうことが少しわかりやすいような書きぶりにしてほしいというコメントの残し方もあるのかなと思ったんですけれども、一つ一つの事柄自体、調査の内容自体はカバーしていただいているので、WGの資料の中でもきちんと書いていただいていますので、書き方の問題、レポートの構成の問題だけであるならば余り細かく言わなくてもいいかなと思ったりして、ちょっと何を言っているかよくわからないかもしれませんが、そういう意味で、どうしたらいいかなというのが、考えあぐねているところです。

上條 代替案の比較のところに、例えば政策みたいなことを項目に足したらいい、そういうご意見ですか。

二宮委員 代替案の比較のところに、どうしてこの代替案になるかという。

上條 上位政策との整合性とか、そういう項目を立てて、比較してくればよりわかりやすいという、そういうご趣旨ですか。

二宮委員 そうですね。例えば6章のところで将来推計してもらっていますが、その推計がこういうふうになるのであればこれでも十分いけるんだけれども、そうでない場合はこうだということがわかるように、確かにおっしゃるようについているとまだ大分違うような感じがします。

上條 例えば配付されている今回の代替案の比較がありますけれども、一番上ぐらいに、上位計画との整合性の観点から見るとどれがいいとか、そういう項目を立ててくれるとわかりやすい、そういうことであれば多分対応できると思いますけれども。

二宮委員 そうすると、その中の書きぶりがどうなるかというのがちょっと、多分途中ではもう見られないですね。

上條 そうですね。最終的に図書館にアップされればそれを見ていただくことになると思いますけれども。

原嶋主査 基本的には道路以外の鉄道とか航空の交通のマスタープランとか上位計画との整合性についてもう少しクリアにしてほしいという助言であれば、それはそれでよろしいと思います。

二宮委員 そうですね。そういう書き方になる。書かれてはあるんですけども。

原嶋主査 ただ、例えば鉄道や航空など、他の輸送機関との役割分担を含めて上位計画との整合性を明確にすること。

二宮委員 記述したほうがよいのではないかのところを、上位計画との整合性を明らかにすること。

原嶋主査 とりあえずそういうふうに入れておいて、役割分担を含めて交通に関する上位計画との整合性を明確化すること。とりあえずそうしておいてください。

三宅 今回の5号線については、ちょうどパラレルに鉄道が、プノンペンから延びる北線が通っておりますので、もしその北線が近々に復興する可能性があったとすれば、そのような他のモードとの比較というのは今回の調査の中に当然入ると思います。ただ、ADBが一応改修はやっているんですけども、これはまだ当面ひょっとしたらできないんじゃないかというのは大方の人が思っている部分はあるんですが、要は鉄道が今回復興の可能性が極めて低いということで、この他のモードとの比較というのは今回は特にしておりません。航空については、プノンペンではご存じの通り飛んでいるのが近郊ですとバンコクとハノイ、ホーチミンぐらいですので、今回の5号線への影響は極めて低いということで、航空のモードについても検討の対象外とさせていただいております。

原嶋主査 とりあえずこれはこれで残して次に。56番は、基本的には最終的には多分ご回答にある通り全線を対象とした計画をつくっていただくということで、基本的にはこういう形で残していただいて、次に57、58、59、60です。これは代替案の検討、先ほど質問のところにもありましたけれども、ここをどうやってまとめて、既に改定案というか、追記案はもう出されていますけれども、ここをどうやってまとめますか。

石田委員 最初の57、58が、実は道路の建設方法というか、代替案が4つあって、舗装するのか、広げるのか、その4つの案、バイパスではないほうの案です。これに対していろいろな理由を、目的と、それから負の効果を中心にまとめてくださいという、私の要望にどうやらおこたえしていただいたようです。お勧めしているのが2でしょう。

原嶋主査 表の16.5-1と16.5-2の2つについて、ほぼ同じような。

石田委員 5-1は、Alternatives2、4車線が選ばれている。それを推薦している。

Alternatives2は、objectiveは経済開発とSocio-Economicへの影響とMaintenance Costと、それとあとはResettlementである。それがきちんと描かれていればいいんじゃないでしょうか。

原嶋主査 いずれにしても、最低限申し上げられることは、表16.5-1と16.5-2について、選択結果の理由が必ずしも十分ではないので、もう少し詳しく記述してほしいという助言はとりあえず書いておいて。

石田委員 それにこたえていただいて、まず表の16.5-1に対して追記1が出ているんです。

原嶋主査 表16.5-1と表16.5-2における代替案の検討において、選択結果の理由が必ずしも十分ではないので、詳細に。

石田委員 十分でないので……

上條 この間まとめた文章と同じような気がします。

石田委員 中央区間もこれでしたか。あのときもこのようにしましたか。

上條 同じようだなと思って。

石田委員 同じようなんです。でも、別々として考えていきましょう。全体計画の理由が十分ではないので、代替案の目的と負の影響にも触れながらまとめること。

原嶋主査 先ほど私が6番で申し上げた点もそれに含まれる。

石田委員 目的と負の影響に触れて推奨理由を追記すること。59、60もそれでいいんです。

原嶋主査 とりあえずそういうことで。61ですね。これも先ほどおっしゃっていた点ですね。

石田委員 これはまだ実は私の疑問が解けていないんです。これを見ると対応していただいているんです。対応していただいているんですが、多分両者の間に認識の違いがあって、新しくつくっていただいた16-54の表の中のAcceptance by the Affected Peopleという、ここはやっぱりお金、貨幣価値だけに限っているんです。それで、次のページの16-55で、Contribution to development of socio-economic activities and local economyで、社会経済生活や、生活や生計に与える影響について記述なさっているんです。これが建設業界はそうするんですか。Acceptance by the Affected Peopleというのは、Acceptance by the Affected Peopleは、普通に聞くと、総合的なものではないですか。人はそんなにお金だけ考えて判断しているわけではないし、お母さんだったらお金よりも子供の安全を優先するかもしれないし、だから、本当にくどいように申しわけないんですが、ここを分ける理由がわからないんです。だから、そこは整理していただきたい。もう一度考えて。だから、PAが土地収用ないしはお金に関することだけに限定するのであれば別の言葉を使っていただきたい。では、コメントします。

原嶋主査 表現はともかくとして、61は残すということで、表現についての見直しをお願いします。Acceptance by Peopleの表現についての見直しをご検討いただきたいということで、後からまた相談できればと思っています。残しましょう。62番、いかがですか。

石田委員 これはきちんとかなり詳しく文章で書いていただいているので、よろしいと思います。16-57できちんと表現されていますので、とてもいいんじゃないでしょうか。

米田委員 62番ですけれども、これは水生生物の話だけでいいんでしょうか。interruption and separationというのは。

原嶋主査 水生生物だけではなくて、陸生の動物まで。

米田委員 入れられればそうしていただきたいと思ったんですが。

石田委員 16-57、つまり新しく今日つくってくれた回答16-57で、コメント番号61番対応箇所というところでは、there is a possibility that various reptiles, amphibious and fishes are living in the areaなので、爬虫類、両生類、魚類という3つは入って考えていただいているようです。だから、これでいいのかなと思ったんですが。米田先生、追記があれば。今日いただいた回答の新しい資料です。

米田委員 わかりました。

原嶋主査 ただ、これは石田先生のコメントで以下コメント本文のところ、このinterruption and separationの影響について明記しておくべきだということは残してください。

石田委員 わかりました、ではそうしましょう。

原嶋主査 interruption and separationによる影響は明記すること。

石田委員 負の影響とその対策については。

原嶋主査 それは残しておいてください。実際に明記していただいているわけです。

石田委員 重要なので残す、了解です。

原嶋主査 続いて、二宮先生63番。

二宮委員 63番は、これはさっきのものと関係するのですが、要はこの表に、つまりトラフィックジャムは将来的に増えても、それが短期的に解消されることはベネフィットなんだというふうにシンプルに書いてあるんだけど、それは本当はそう単純にいえる話ではないので、そこはただしここに私が書いたように、これを明確に厳密な意味でどちらがどうだということを示すのは困難なので、それを回避するような政策の対応との対比が大事なんだと思うんです。その辺のことが関係性がわかるような書き方にすべきではないかというのが私の。したがって、仮にですけれども、お願いすると、最初の代替案2及び3のいうところから、Pollutionの評価というところまで残して、「評価は」です。「混雑解消の便益と交通量増の費用及び交通混雑を回避するような政策の関係が明確になるような表現で示すこと。」

櫻井氏 交通量増の費用の裏返しを我々通常交通便益、混雑解消の便益というふう
に捉えるわけですが。

二宮委員 つまり短期的には混雑解消するんですけれども、将来的には交通需要が
増えるんですね。

櫻井氏 交通解消の便益というのは、交通量増によって、通常のごういふ解析では
便益として計算するのは交通量増による費用、すなわち走行時間の増と費用の増と走
行費用、いわゆるマイクロベシヨソコストの増が混雑解消によって減るということ
で、これを便益として計算するわけですので、交通量増の費用というのと混雑解消の便
益というのをどういふふうにご比較するのた。

二宮委員 交通量増というより交通需要増ですね。将来の需要を呼び起こすとい
ふことは事実なので、そこが要するに需要に対して道路インフラの供給が少ないから
整備をするというロジックでいくと、そこがまたいっばいになると次のところとい
う話になっていきかねないので、したがってどう需要をコントロールするんですかとい
うような政策が一方では必要がある。

櫻井氏 ということは、交通量コントロールの費用という感覚ですか。つまり、単
純に言うと、TDMの費用ということですか。トラフィックディマソコントロールの
マネジメントの費用という考え方ですか。

二宮委員 マネジメントそのものが費用というのではなくて、ここで、例えば今書
いてある書き方でいうと、トラフィックジャムは小さくなる。継続的に小さくなる。
例え交通量のボリュームがインクリーズしてもトラフィックジャムは小さくなるので、
ベネフィットのほうが大きいというふうにご書いてあるんです。だけれども、それは長
期的な視点で見ると必ずしもそうはいえない。

櫻井氏 この場合の長期というのは、4車線の場合には一気に容量が4万台以上にな
りますので、まだ実は今回の交通需要予測は2030年までしかやっておりますが、ま
ともにいくと40年ぐらいいまではもつということになっています、4車にした場合は、2
車線プラスオートバイ車線による。4車線にした場合には一気に容量が増えますので、
供用後20年ぐらいいまでは十分いけるといふふうにご我々認識しておりますけれども、そ
の先をもさらに見通せということですか。

二宮委員 いえ違います。そういうことがクリアにわかるような書き方にしたほう
がいいんじゃないかということですか。ですから、40年まではそうはいえるけれどもと
いうことです。

櫻井氏 ただ、はっきり書くということになると、実は我々コンサルタントの立場
から言いますと、40年先の交通量を本当におまえら見通せるのかという批判を受けた
ときに、耐え切れないというところをございまして、そこら辺は曖昧にしたとい
うところをございます。

二宮委員 ただ、もう少し、今ここに書いていふように、ずっと前から交通の問題

については議論があるように、当然ものすごく長期になってくるとそれは予測不可能なんですけども、しかし、予測をした期間の中でもずれは出てくるわけです。経済開発の度合いによって多数の外的な要因の影響を受けますので、したがって、ボリュームのインクリーズというのは決定的に考慮すべき要因ではないのだというような書き方というのは、ちょっと引かかるんです。

上條 将来の需要はある程度想定されているわけです。その想定のもとに代替案を並べているわけです。混雑解消の便益というのはどういう表現でやっているのかわからないけれども、アクセスが改善されるとか、何かそういう言い方をされているのでしたか。

櫻井氏 簡単に言うと混雑によって生じるいろいろな……

上條 この項目で言うと。

櫻井氏 減りますということで便益として計算するわけですが。

上條 このRoad/transport Functionというところで読んでいるのですか。便益というか。

櫻井氏 はい。

上條 それだとよくわからないからというコメントですか。

二宮委員 考え方として、先ほど上條さんがおっしゃったような代替案のところにそれに対してどういう政策的対応が。

上條 混雑の解消というような言い方で1個入れたらいいのではないかということですか。

二宮委員 将来的に起こり得る混雑の解消ですね。現時点でそんなに混雑しているわけではない。

上條 想定するのはプロジェクト目標年だと思いますけれども。だから、僕はどう対応したらいいのかと思いながら聞いているだけなのですけども。

二宮委員 私が言っているのは箱の中の表現をもう少し変えられないのかということなんです。箱というのは、16-48のTable16.5-1です。代替案の比較の中で。Impact to Living Environment Pollutionですから、例えばPollutionというのは大きくならざるを得ないです。道路をつくって、トラフィックジャムが解消するからPollutionが小さくなりますというのは余りにシンプルな表現かなという気はしました。もちろんそうなってくると、今、櫻井さんがおっしゃるようにどこの段階でPollutionが大きくなったらインパクトがプラスでマイナスで、どの段階で転じるのかということが長期になってしまうんですけども。そこはわかっていますよということが読んだ人がわかるような書き方にしてほしい。多分バンコクにしても、ジャカルタにしても、最初からあんなに混雑していたわけではなくて、ボリュームのコントロールを誤っているところがあると思うんです。当初はやはりつくってジャムが解消してよかったという評価だと思うんですけども、長期的なコントロールを誤っているからジャムがエキ

スパントしてしまって、Pollutionが大きくなっているということなんだろうと思うので、カンボジアで同じことにならないようにするということが大事な視点で、それは当然経済発展に伴って徐々にじわじわと起きてくることなので、当然5年後、10年後というよりもちょっと先になるんです。そうするとこの事業そのもののフォーカスでいくと、何となくずっと先のことのような感じがするんですが。

原嶋主査 そうすると、もう少しブレークダウンすると、16.5-1の表のImpact to Living Environment Pollutionのところのeven if以降はかなり断定的な書き方をしているという心配が。仮に増えても、もしかしたら増えたら相殺してしまうんじゃないかというご懸念があるので、この書き方がかなり断定的過ぎるんじゃないかということを感じるんですけれども、そこを直していただく。そういうご懸念だと思うんです。かなり断定的な書き方をされているので、そこを見直すということで、特定して書かれていただいたほうがいいんじゃないですか。この表現、表の1のこの文章の表現を見直す。余り全体で敷衍するとそれはそれでまたいろいろご意見出るんですけれども、二宮先生の一番の根っこはそこですね。断定的な書き方をしていることは事実です。

二宮委員 Pollutionと書いてあるので。

原嶋主査 そこはいかがですか。よろしいですか。とりあえずそういうことで、この表現を見直す。交通量が増えたことによるマイナス面もあるので見直す。それでは先に進めさせていただきます。63は、まずはそこに特定して、64、石田先生、65、米田先生。

石田委員 まず64ですが、また私の勘違いがあって、スコーピング表にコメントしてしまいましたが、改めて16-69を見たんです。そうすると、認識の違いが若干あるので、そこはすり合わせをしたいんです。16-69を見ると、Impact on the core areas is unlikely to occur、本当にそうなんですか。国道5号線、中央区間と比べるとはるかにcore areasに近いところを通っているという印象もあるし、バッファー・ゾーンもトランジションではなくてバッファー・ゾーンがそばを通っているんです。本当にそばを触れているんです。だから、水域でつながっている場合、そう言い切るのはちょっと危険。unlikely to occurというのは、かなり強い言い方なので、ちょっとこれは危険ではないかと思うんです。

それから、その次の文章の、その次のProtected areasのImpactのところRoad widening will require acquisition of agriculture landと、農地の取得が必要であると、However, the required land will be very small to the total agricultural land.これはまた生産力とか用地取得の話にもっていつているので、ここで言っているのはProtected areasの話なんです。だから、どっちかといえば生態系に近いような、今の自然を大切にしましょうと、小学校並みのスローガンでいえばそういうことかもしれませんが、Protected areasをどう使うかということであって、agricultural landの取得割合が0.02%とか、そういう話はそれはまたよそですべきであって、ここではないんです。

だから、この記述はちょっとここにはそぐわないと思うんです。ということで、こんな表現にしたいと思います。「保護区への影響と緩和策の再検討をしてください。」それでは余りにも不親切なので、何について再検討すればいいかということですが、やっぱり定義にかえるしかないでしょうね。「保護区への影響と緩和策について、バッファ・ゾーンの定義(自然価値を守りながら持続的開発を行う地域)に触れた上で、再検討すること。」再検討の中身は後で話し合っているんですか。余りここでだらだらと長く話ししても意味がないと思うので。

原嶋主査 米田先生、次です。

米田委員 65番は残したいんですけども、ご回答はメコン委員会の話しかないんですが、ほかにも別に無理ということではない。あるいはもう既にしているという意味合いなのかもしれないんですが。

原嶋主査 基本的に残すということですか。

米田委員 はい。特に問題がなければ残したいんですが。

原嶋主査 ただ、EIA及び最終報告書、これは、助言そのものは最終報告書が対象になるんですね。だから、EIAは除いたほうがいいですね。とりあえずそういう形で残しておきます。石田先生66、67、68。

石田委員 66は結構です。67、これは、影響はこの人たちには出ないんですか。チャム人、ベトナム人、カンボジア人、中央地区でもこの3つに分けられた民族系の言葉の人たちに対しては記述がありましたけれども、ここではこういうモスクやコミュニティ圏へのアクセスが疎外されるとか、そういうことは出そうにないんですね。

櫻井氏 イスラム系のチャムの方に対しては代替地を用意するときにモスクに不便にならないようにというような配慮はあってということになっております。負の影響は出ない。

石田委員 だからこれはもう大丈夫だろうと。了解です。67番了解です、落します。68は安全性が向上します。これは、もし4車線が選ばれた場合ですね。実際にはインパクトやミティゲーションは議論されていないんですね。これで結構でしょう。要りません。68番は結構です。落してください。

原嶋主査 67、68、69は落して、69、70、71で、69は落していただいて結構です。71は残してください。宗教施設はさっきの石田先生がおっしゃったロングベイ、これは宗教施設ではないんですか。文化施設、文化遺産にはなるけれども、宗教施設ではないわけですね。

三宅 あれは宗教遺跡ではないです。

原嶋主査 ステークホルダーミーティングで盛んに出ていた宗教施設というのはモスクのことですか。

三宅 モスクと、あと仏教寺院です。

原嶋主査 とりあえず70は落してください。69、70は落して、71はそのままとりあ

えず残してください。続きまして、米田先生72です。

米田委員 これは残すんですけれども、中央区間のときの助言と同じ表現で入れさせていただきますたいんですけれども、よろしいでしょうか。「カンボジアの保護区・保護林の」というところは同じです。「制度について、管轄省庁、根拠法・規制等を整理し、プロジェクト対象地との関係を記述すること。」。

櫻井氏 71番の原嶋先生のところに戻りたいんですけれども、「国道5号線とバイパスによって使用できなくなる井戸の数とその水量」という、水量は難しいので。

原嶋主査 「水量」はわかりました。井戸の数で結構です、水量は確かに。

73、石田先生です。

石田委員 本当は質問のところに書いていけばよかったんですけれども、今さらなんです、プログラムやFaunaがリストアップされていますけれども、情報機関に行かれたわけですね、関係機関に。漁業局も行かれましたか。

渡辺氏 そこは行ってないです。

石田委員 この後詳細設計があるんですか。そっちにコメントとして残すために、「詳細設計の実施では国際機関及び国内の主要な調査研究機関からの情報収集も試みる」と出ないかもしれませんが、残しておきます。それでいいんじゃないでしょうか。

原嶋主査 74、5、6。

米田委員 74番は落してください。75番も落してください。76番も落してください。私のほうで混乱していて、EIAもこちらから要求できるのかなという気がしていましたけれども。

原嶋主査 ただEIAそのものを助言の対象というよりは、EIAの内容とDFRの内容に余り齟齬が感じられるようであれば、その点は指摘していただいてもいいと思います。

米田委員 それはどこか別の場所に入れようと思っています。

原嶋主査 さっきありましたね。36番を含めて、TSBRの記述についてDFRとEIAの間での……

米田委員 整合性をとることというふうにしたいと思います。TSBRだけではなくて、76番の場合はカンボジアの保護区には国立公園が幾つあってみたいなのが数字が書いてある、その数字に違いがあるということですので。

原嶋主査 では、TSBRを含めて保護区に関する記述について、EIAの記述内容との整合性を確認すること、とりあえずそういう形で。

長瀬 73のところですけども、詳細設計において情報収集を試みるということというふうにご提案いただきましたが、これは協力準備調査の最終報告書への提案ですから、そういう提言を残すことというような趣旨でよろしいですね。

石田委員 提言です。

長瀬 提言を残すということでもよろしいですね。

石田委員 今回やることをやっていただいたので。

原嶋主査 77です。

石田委員 水系、トンレサップ、国道5号線、考えてみればトンレサップと、それに流れ込む水系と、雨期になると広がって行って、道路際まで冠水する、または水が越えていくという話をずっとここ数年間この案件を見るたびにしてきた気がするんです。だから、環境圏としては非常に広いというのは、皆この周りの人たちは認識されていると思うんです。今回たまたま漁業への影響が出てきているんですが、考えてみれば、漁業者が認識できる場所というのは、所詮は限られている。本来であればトンレサップ、TSBRを管理する官庁がモニタリングしなければいけないんです。そういう small scale fishery というか、小規模漁業を保護することも含めて。もし何か水質が悪化したりして彼らに影響が出るようであれば、それは彼らを保護するとか、ストップするとか、権限があるのかどうか私は知りませんが、TSBRを管理している、または管理しているようなワーキンググループのような管理している組織なりがなければおかししいし、なかったらつくらなければいけないし、そこを見ていくことなんです。その上で漁業者に対してのお知らせをするとか、情報収集、小さな漁協に対して知らせるとか、漁労長、組合長と相談するとか。そういうふうにして、そこは上意下達の部分が必要だと思うんです。ここではたと迷うんですが、考えた提言は、TSBRを管理するTSBRの管理母体、そういうのがあるのか知りませんが、TSBRの管理母体がトンレサップ湖周辺で小規模な生計を営む人たちと自然環境への影響について、定期的なモニタリングを行うよう申し入れること。とりあえず書いておきます。あとは現実にこういうことができそうな組織があるかどうか申し入れること。これはいかがでしょうか。現地を知っておられる方々。TSBRの話は大きいのがあつたわけだ。ユネスコが定義している。みんなここを守らなければいけない、守らなければいけないと定義して、別にゾーニングもしているし、実際これはだれがやっているのかという話です。たまたま道路を通したから私たちは影響を議論していますけれども、でも、ちょっと待てよ。母体はいないんじゃないか。ゾーニングするのは、ゾーニングは調査すればできるけれども、ゾーニングした後のほうが重要。

渡辺氏 一応管理母体は国家メコン委員会なので。

石田委員 メコン委員会がカンボジア。

渡辺氏 そうだと思うんです。

石田委員 メコン委員会はベトナムも中国も含めて連合体でしょう。

渡辺氏 省としては水資源省の下の機関です、そこが管理母体です。なので、そこは当然行くつもりであります。

石田委員 環境省ではないんですね。

渡辺氏 環境省ではないです。ただ、保護地域の境界を決めるときは環境省がやりなさいという指示になっています。管理をするのはメコン委員会。

石田委員 メコン委員会に申し入れましょうか。メコン委員会が必要であればコンソーシアムというか、環境省と一緒にやってくれればいいのであって、ワーキンググループをつくるなり、モニタリングコミュニティをつくるなりしてくれればいいのであって。

櫻井氏 コンサルタントレベルでお話をしに行くことはできるんですけども、例えば正式にJICAがそういう文書あるいはMPWTをつかって申し入れたときに、彼らが言うことを聞いてくれるかというのはまた別の議論になってしまうような。現実問題としては。

石田委員 了解しています。重々了解しています。では、報告書レベルですので、喚起を促すだけにしましょうか。管理母体に対して定期的なモニタリングを提言すること。同じですね。申し入れることというのはよく使いますけれども、では、申し入れるのではなくて、提案にしておきましょう。申し入れを削って提案にしてください。提案すること。

原嶋主査 78は削除していただいて結構ですので、79は、これは事実関係の確認をしていただくということですので、確認してください。79はとりあえず残してください。80、81、米田先生、二宮先生、いかがですか。

米田委員 80番は結構です、修正していただきました。

二宮委員 81は、DFRの16-74ページに載っている表がちょっとわかりづらいというのが趣旨なんですけれども、だれがどういう責任で、最終的にどういうふうの問題解決に至るのかというのが表から見えないので、ただ、この表はEIAレポートから引っ張ってきているのと、これをここだけ変えるというのができないのであれば、何か補足の説明で回答に書いていただいているようなことをもう少し明確に報告書の中で表現していただけないかというのが私のお願いなんですけれども。環境マネジメントですから、特に供用後はそんなに起きないかもしれないんですけども、道路ですから。ただ、建設中などに、いわゆるEMPでいうところの不適合が起きたときに、どういうふうに報告し、どういうふうに改善するのかということです。このFigure16.7-1だと、例えばConstruction ContractorというのはSupervision Consultant Environmental Unitから、Supervision and Control Line、とコントロールを受ける、下から上の流れはないのかとか、そういうのが気になるんです。Local CommunityやLocal GovernmentからSupervision Consultant Environmental Unitに矢印が伸びていますけれども、双方向ではないんですか。双方向のコミュニケーションがなくて一方通行なんですかということ、表だけ見るとそういうふうにしにしか読めないの。それを何かの言葉でそうしてくださいというのはちょっと言葉がなかなか思いつかないんですけども。

渡辺氏 では、そのように文章を加えて双方向の形にして修正します。

二宮委員 この表自体はEIAからきているからいじれないということですか。

渡辺氏 まだEIAのファイナルではないので、こちらから提案して、こういうので

うだと持って行くことは可能です。

原嶋主査 では、81番は本文のところに残す形で。「例えば」までは場合によっては除いてもいいかもしれません。

ということで、とりあえずざっときて16ぐらいあります。時間があれですけども、1番から重複する部分は飛ばしていただきますけれども、54で質問事項のところでご意見があったところで助言として残す必要があって、先ほどのところには含まれていない部分について再度確認していきますので、必要なところがありましたらお声をかけてください。まず、1番から3番ですけども、特にここはよろしいですか。1番から3番は削除。4番、5番、6番、7番、11番までで、私と石田先生ですけども、代替案のことについては先ほど石田先生の。

石田委員 7番は61に含めましたので、大丈夫です。

原嶋主査 ちょっと気になるのは、農地が潰されるという話が出ていたので、そこが今のところ言及されていない部分があるので、それを場合によってはあれしますので、そこだけ残して、ここはよろしいですね。

石田委員 結構です。

原嶋主査 12番、13番から20番までで、橋梁のところは特に具体的には言及されていない点が気になるのと、残す必要のあるところございますか。石田先生、二宮先生、米田先生、それぞれ。

石田委員 私は大丈夫です。

米田委員 16番は残したいんです。

原嶋主査 16番は先ほど出ていました。

米田委員 文章は修正します。

原嶋主査 18番よろしいですか、石田先生。しばしば出てくるところで。

石田委員 大丈夫です。

原嶋主査 削除。米田先生、20番、これはさっきのことと関係して。

米田委員 いいです。ただ明記してくださいということはお願いします。

原嶋主査 では、この中では16番だけとりあえず残してください。21番から37番へいきますけれども、米田先生冒頭幾つかございますけれども、残す必要は。

米田委員 いいです。

原嶋主査 TSBRとかトンレサップ湖の影響の問題は先ほどのところで大体カバーして。石田先生が大分包括的なご意見をいただいているので。25から石田先生が3つございます。

石田委員 27番は、この内容を64番に使いたいんです。まず27に戻ってください。27に戻っていただいて、そこの文章の一部を使います。27の一部を64にコピーします。まず27の「水質から水生生物」までコピーしてください。次に64に飛んでください。まず上を消します。バッファー・ゾーンの定義の後の括弧を全部消してください。

「バッファー・ゾーン及びトランジション・ゾーンの定義にふれた上で、水質・小規模な生計・水棲及び陸棲への影響について言及すること。」以上です。

原嶋主査 64と27。

石田委員 合体しました。

原嶋主査 さっきチョウ。

石田委員 チョウも入れます。「水棲及び陸棲生物、季節的移動を行う生物（チョウ）」、文献で見つかりませんか。またはメールで問い合わせるとか。

渡辺氏 もしそういうものがあるとすれば、かなりマニアックな方。

原嶋主査 ちょっと戻って、21、22、23、24、米田先生です。

米田委員 24番は73番に合体させてください。

原嶋主査 24を73。

米田委員 石田先生の助言に。

原嶋主査 24を73に。文章としては、これは落す。25、26、27、28、27は64と合体して残して、もう一度米田先生が29、30です。

米田委員 これもとりあえず落していただいてもいいです。

原嶋主査 これは落す。31、石田先生、これは61と。

石田委員 落してください

原嶋主査 これ自身は落していただく。32石田先生。

石田委員 私自身は、これは正論だと思うんですが、ただし、この助言をするのが今の段階で妥当かどうかというのは、すごい悩むんです。これはだれも反論できないと思うんです。絶対反論できません。反論するのは無理だと思います。これに対して反論するのは、ただ、今の段階でこんなことを言っても仕方ないなと自分でも思っているんです。やめましょう。Alternativesのところでも少し入れてくれたから、これはやめましょう。落しましょう。

原嶋主査 33、34、米田先生です。

米田委員 いいです。

石田委員 35番も要りません。

原嶋主査 35も削除、36。

米田委員 これは先ほど後ろへもっていきました。

原嶋主査 37、二宮先生。

二宮委員 要りません、削除です。

原嶋主査 38です。

石田委員 38から42まで要りません。

原嶋主査 43は重要ですか。

石田委員 43は残します。

原嶋主査 これはさっきの……

石田委員 どこかにもう入れていただきましたか。

原嶋主査 確認ですけれども、38、39、40、41、42は落す。43のCO₂について、これはどうしますか。

石田委員 二酸化炭素の排出について、その影響と緩和策について言及すること、それだけです。

上條 インパクトをちゃんと記載すること、緩和策は必要ないということですか。

石田委員 緩和策がなければ結構です。緩和策について、とにかく記述すること、それで結構です。

上條 インパクトで判断して、ミティゲーションが要らないという判断になれば、それはミティゲーションは書かなくていいことですね。

石田委員 ですから、言及にしました。

原嶋主査 44、45は落してください。46。

二宮委員 46は、EIAについてもまだ訂正可能ということですね。「地域経済、インパクト、ミティゲーションとして示されているevery stageでのステークホルダー協議はどの段階でだれを対象にどのような協議を行う予定か、具体的な記述をすること。」

原嶋主査 これは審査部に確認ですけれども、EIAの記述に対する直接的な助言というのはこちらでも別に問題はないんですか。資料としてはいただいているので、拝見しているという前提なので、それらは両方見ているわけですけれども、我々の仕事としてはDFRが比較的メインの仕事、助言がメインの仕事とみますけれども、それは仕事として差し支えは.....

上條 ステークホルダーミーティングという表現が多分ちょっと誤解を招いたと思うのです。説明会なのです、彼らの今までの説明ぶりでは。ですから、ここの表現はこういう詳細に言われる表現ぶりではなくて、例えば地域経済へのインパクトのミティゲーションの表現ぶりについて、実態に即して修正することとか、そうしていただければやりやすいのかなという気がするんですけれども。every stageといわれると、その表現が誤解を招いていると思うので。

二宮委員 事実上のステークホルダー協議ではないんですね。

上條 さっきも説明しましたがけれども、最初の建設工事の供用が、要は説明会なのです、イメージとしては、頭の中に書いていることは。だけれども、そこをevery stageのステークホルダーミーティングという言い方をしているのが多分誤解を招いているのだと思います。ですから、この表現ぶりを修正させていただくということであれば、はい、わかりましたになると思うのですけれども。

二宮委員 そうですね、そうしましょうか。この段階でステークホルダー協議的なことをしていただくということであれば、それは非常に素晴らしいので、そういうふうに願いたいですがけれども、今の上條さんのご提案ということで、そういう意味では

少し後ろに下がる形になりますけれども、でもしようがないです。実際は、現実には難しいでしょうから。誤解を招かないような表現にさせていただければと結構です。

上條 地域経済へのインパクトのミティゲーションについて、表現ぶりを修正すること。

原嶋主査 冒頭にEIAの中でというのを入れますか。DFRではなくて。では、残すということ。

二宮委員 より実態に即した表現にということですか。

原嶋主査 47番米田先生。

米田委員 要りません。

原嶋主査 47は削除、48。

石田委員 48、49要りません。

原嶋主査 48、49削除、50も削除、51、米田先生です。

米田委員 51もいいです。

石田委員 52、53、54は不要です。54番はexpectationにかえていただけるんですね。54まで要りません。

原嶋主査 これで大体、一回元に戻って赤字を確認していいですか。まずずっとなしで、16番です。

米田委員 16番読み上げてよろしいですか。元の文章を使いますが、括弧の後までを削除して、「道路脇の」から始めます。「道路脇の樹木は美観をつくり日影になっているため、拡幅工事後に緩和策として植林や植栽を行うこと。」その後につけ加えます。「その際、外来種を導入しないよう配慮すること。」

櫻井氏 外来種とはユーカリのことですか。実情ものすごく多いんです。私も余り好ましくないと思っているんですけれども、どんどん植えるんです。

渡辺氏 既存の街中に植わっているrain treeの鳳凰木も正しくは外来種なんです。

米田委員 とりあえず、配慮なのか、助言なのか、そういう形で残したいと思いません。

上條 カンボジアの街路樹で郷土樹種はあるのですか。そういう事例はあるのですか。多分日本でもほとんどないと思いますけれども、街路樹に郷土樹種を植えるというのは。苗木とか、なかなか育てられないです。そういうものを扱っている業者さんとか。

櫻井氏 大きな、本当に自然に生えている木みたいなものは、種をとったりするのも難しいようで、現実にはそういう、今言ったrain treeとかも含めて外来種で仕込むのが現実には多いです。rain treeは、ご存じのように大きな木です、木陰が涼しいのでよく使われています。

原嶋主査 極端な悪影響は気をつけてほしいという趣旨ですね。

米田委員 そうですね。

原嶋主査 ユーカリまでは、どこまでセーフなのか私も線引きがなかなか難しいと思いますけれども、その線引きですね。

米田委員 ただ今までこの話には必ずくっついてくるとお思いますので、植栽の話には必ずこういう文章がついてきているとお思いますので、導入しないよう検討することとか、何かそういう形で残したいという。

原嶋主査 外来種の導入を最小限にするようにとか、そういうことはあるかもしれませんが。外来種の導入による影響を最小限にするよう配慮する。一切というのは現実に難しいことは事実です。

上條 多分実際にほとんどないとお思います。私も東京で知っている事例はありますけれども、郷土種を植えている。

原嶋主査 外来種でないものはない。

上條 郷土樹種を植えているところというのは、僕も東京都内で1カ所見にいったことがありますけれども、例外的です。まず樹木が手に入らない。そこの技術者の人ともお話ししたことありますけれども、特別な配慮でやっているのです。まず郷土樹種といっても、遠くから持ってきたらもしかしたら外来樹種に当たるかもしれないし、だから、この言葉遣いは非常にデリケートだとお思いますけれども、そんなに簡単にできることではないです。安全上、街路樹種というのはある程度見晴らしのことも考えなければいけないし、余り枝が張るようなものは逆に困るわけです。

原嶋主査 これはこれで、「その際」以降の表現は場合によっては割愛することも含めて。

石田委員 道路を拡幅したら大木を全部、元々あるものを切るわけですね。景観はがらっと変わるでしょう。そういうことです。むしろそっこのほうが影響は大きい気がする。

米田委員 景観というか、私は日影がすごく気になっているんですけれども。

石田委員 日影と景観が変わるから、村の人の気持ちも随分変わるかもしれない。アクセプトするということでしょうね。

三宅 ただ現状が堤防通りになって、盛土になっているので、植わっているのはそのちょっと外側なんです。今回の拡幅幅の盛土のところでは何とかおさまる程度なので、実際に切る木というのは多分そんなにはないんじゃないかとお思います。

石田委員 お答えの文章だけ見るとかなり大木を切るようなイメージを受けるんです。ちょっと心配したんです。数がそんなに多くなければいいでしょう。

原嶋主査 27は64と合体しています。残っているのが、43です。43はこういう形で残すということをお願いします。また細かい表現は、46です。46は先ほど直していただいている形で残す。その次、55以降です。55は残して、56残して、57、58、59、60は一個にまとめていただいています。詳細は場合によってはメールでも結構だと思います。61も残す。これはAcceptance by Peopleという言葉自身の遣い方ですか。

石田委員 これは住民のソーシャルエコノミックに関することは、追記3でやってくれているんです。ただ、それでいいのかどうか。これはAcceptance by Peopleのほうに住民の社会生活、生計に与える影響を入れるのがいいのか、それともこちらで、16-55、新しく今日いただいた16-55でContribution to development of socio-economic activities and local economyにするのがいいのか、宿題として預らせてください。これはdevelopment of socio-economicではないと思うんです、私が言いたいのは。だから、今解決つかないので、預かります。

原嶋主査 62番は先ほど言った下のほう、そのこのところを残す。63は先ほど直していただいていますね。表現です。表の中の本文がありますけれども、あの表現がやや断定的過ぎるので、見直す。64は直していただいています。65はほぼそのままです。若干直して。

米田委員 最初のところ削ってください。Protected areas及びEcosystemの項、まで削ってください。

上條 確認だけなのでですけども、64はもう今から調査団が行って調べることも現地で調べることはなかなか難しいので、これからやれる範囲でという理解でいいでしょうか。石田委員の64番、これは結構いろいろ難しいなと思いながら僕は聞いていたのですけれども。もう現地で調査する期間はほとんどないので、調べられる範囲というのは限定されると思うのですけれども。

石田委員 64はもちろんそれでいいんです。

上條 特にチョウとか、どうするのかなと思いながら聞いていたのですけれども。

石田委員 Protected areasのところに新たに書いてくださいという話なんです。そこに書いておかないと、いろいろなところに分散してわからなくなるんです。このかなり前の何十番かで分散して書いていますというのですけれども、でも読むほうは分散して読まないんです。わからないから、Protected areasにまとめていただければ、すごくわかりやすいんです。今、上條さんがおっしゃられたように、現状わかる範囲でいいと思います。チョウについては……

上條 この趣旨は、編集を、ちゃんとわかるように編集しろという、そういう趣旨なのですか。今の書き方ではわからないから。

石田委員 今のProtected areasへの影響と緩和策については、こういったものが抜けているんです。だからそれについて書いてくださいということです。書き足してください。チョウについては難しいでしょう。見つからなかったらいいんじゃないでしょうか。見つからない可能性は十分あります。見つからなければいいと思います。現地に行ってやってくださいとは言いません。

原嶋主査 66、67、68、69、70は落して、71はほぼこのまま。水量は除くですけども、このまま助言です。72、73、助言がほぼ。74、75は落して、76、これは。

米田委員 76は整合性をとるという話で。

原嶋主査 EIAと整合性を確認する。詳細な表現はまた後で。77は先ほどの。

上條 77番なのですけれども、これはこの事業の担当省庁からもしこういうことをJICAが提案したとしても違和感を感じられるのかなと思うんですけれども。公共事業省を支援するためにやっているわけですけれども、公共事業省に対してこういうことを言って国家メコン委員会に言いに行ってくださいと言うわけです。ですから、国家事業省の責任範囲をかなり越えた話なのではないかなと思うんですけれども。

石田委員 では、「国家事業省が」にしましょう。「国家事業省がTSBRで」にすればいいんじゃないですか。国家事業省がTSBRで、「トンレサップ湖周辺で」というのは消して。「国家事業省がTSBRで」、「トンレサップ湖周辺まで」全部消してください。これでいいんじゃないでしょうか。

上條 では、このプロジェクトの中で行うモニタリングをちゃんとやれと、そういう趣旨ですか。

石田委員 そういう趣旨です。ですから、道路を通すことによる影響をちゃんと見てください。その通りなんです。その通りの全うな提案なんです。

原嶋主査 だれに対してと、そこを特定するのは難しい。でも、一定のモニタリングはどこかでチェックしないとそれは。全くしない、頻度とか、スケールは別に。

上條 ただ議論の中で国家メコン委員会ということがあったので、そちらに何をしたらいいのかなと思ったのですけれども。

石田委員 国家事業省に提案してください。

原嶋主査 とりあえずそれで、77。78はなしで、79はほぼこれで残していただいて81も環境管理計画、役割を整理することですね。「例えば」以下は要らないので、環境管理計画で整理すること。表現は全体を通してきれいに修文していただく。大体そんなようなことで。

石田委員 61番はその文章のままですととりあえず残しておいて、ドラフトに入れてください。出てきた段階で直します。

原嶋主査 石田先生の問題意識としては。

石田委員 Acceptance by Peopleだと土地の値段が上がるからラッキーという話を住民がしているからこれはアクセプトが高いんだと言っているのだと、住民のパセプションの分析としては不十分、ただ住民はそうではなくてnegativeなこととか、子供が道路を横断するときはどうだとか、通学がどうだとか、牛がそこを横切るときにはねられるとか、いろいろあると思うんです。それを全部総合的に分析してくれということなんです。

原嶋主査 今の感じでいいんじゃないですか。Acceptanceの評価というのを単に道路ができることによって便益を受けるということだけではなくて、もう少し包括的に評価して。

石田委員 Acceptance by Peopleの評価を、道路ができることによって……

原嶋主査 表何々におけるAcceptance by Peopleの評価において、道路ができることによる直接的な利益の享受だけではなく、

石田委員 直接的な利益といういろいろな含まれるから、経済的な利益だけではなく、その他、経済的な利益その他の、でもここでディベロップメントに結びつけてプラスのContributionについても分析、そのプラスだけでやられても困るので、その他の経済的な利益だけでなく、その後「住民の」につなげてください。「その他」は消してください。

原嶋主査 影響についても考慮すること。

石田委員 ありがとうございます。

原嶋主査 とりあえず全体の表現とかまとめ方は少し審査部で整理していただいて、たたき台をつくっていただくということで、スケジュールをお願いします。

長瀬 どうもありがとうございました。なるべく来週月曜日なりに一案つくって皆様に共有させていただきたいと思います。それから、その後のスケジュールですけれども、9月6日の全体会合にてコメント確定を目指しますので、そんなに大急ぎという感じではありませんが、1週間とかそれぐらいで大体メールで審議していただくようなイメージでよろしいでしょうか。

原嶋主査 頭文字になっているのは少し正式な文書に、例えばEIAとかそういうのは直してください。レポートの場所が曖昧な場合はページとか、場合によっては入れるとか、表の番号を書くとか、よく全体会合でどこをどう指しているのかわからないとかよくあるので、できる範囲をお願いします。あとは、事業者のご意見がまた何かあれば。

三宅 特にありません。

長瀬 よろしいでしょうか。それでは今日のワーキンググループは以上で終了させていただきます。どうもありがとうございました。

午後5時18分閉会