

**カンボジア国**  
**国道5号線（中央区間）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26年8月8日（金）14：00～15：07

場所 JICA本部1階 111会議室

（独）国際協力機構

### 助言委員（敬称省略）

松下 和夫 京都大学 名誉教授  
/地球環境戦略研究機関（IGES）シニア・フェロー  
松行 美帆子 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 准教授  
米田 久美子 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹

### JICA

#### <事業主管部>

上條 哲也 社会基盤・平和構築部 参事役  
三宅 繁輝 社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第二チーム  
課長  
土橋 徹 社会基盤・平和構築部 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  
鈴木 絵里 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

午後2時00分開会

長瀬 時間になりましたので、はじめさせていただければと思います。では、米田委員に主査をお願いして、よろしくお願いたします。

米田主査 それでは、早瀬委員は今日は欠席ということですのでよろしいんですね。松行委員は遅れて来られるということで、当ワーキングのほうを先に始めたいと思います。

早瀬委員のコメントの部分はどうでしょうか。一つ、こちらのご連絡をいただいているということですね。そのほかの部分についてはどうでしょうか。とりあえず簡単に中身の確認をしたほうがよろしいですか。

長瀬 通常は、もう回答案を確認していただいて、どんどん進めていただければと思います。もし必要性を感じられたらコメントなり助言に残していただくという形です。

松下委員 とりあえず、米田委員と私のコメントに対する回答を確認して、それに対する質問出したサイドにしても答えを出していただいきたいということで。

米田主査 はい。その間に松行委員が来られることを期待してということですね。

松下委員 はい。

米田主査 それでは、順番に一つずつやっていきたいと思います。

まず、2番が私の質問なんですけれども、この件はご説明いただいて、了解いたしました。これはこれで結構です。

それから次、3番、スコーピング・マトリックスに関する質問ですけれども、これもお答えいただいた点で了解いたしました。

この件に、早瀬委員からいただいているコメントが関連していますので、この早瀬委員のコメントに全部集約したいなと思っています。

それから、じゃあ4番のほうを、松下委員。

松下委員 4番については、回答をいただいた内容で了解いたしました。

米田主査 5番が早瀬委員の質問で、これをコメントに残したいというお話だというふうに理解しています。

6番が私のほうの質問ですけれども、これも了解しました。最初、意味がちょっとよくわからなかったのですが、文言を修正していただければ多分意味は通じるので、修正していただければそれでいいと思います。

それから7番ですが、これも回答していただいてありがとうございます。それで、後からちょっと思ったのですが、このVUというカテゴリーまで調べるとなると数が倍ぐらいにいきなり増えてしまうので、かなり難しいのかなという気はします。昨日、別件でIFCですか、のガイドラインとか見ていたら、やはりCRとENだけをチェックしているというようなことがあるので、何かそういう説明をつけていただければいいのかなと思います。どこそこのガイドラインに準じてとか、そういう形でCRとENについてここではチェックしましたというふうに書いていただければいいかなというふうに

思っています。ただ、IUCNの定義というかはこうですということは覚えておいていただければと思います。

それから、次いきます。8番はこれで了解いたしました。修正してください。

それから9番ですが、これも言葉の問題で、前のほうに一応書いてはあるので、意味が通じるかなとは思いますが、できればもうちょっとどこかにその説明していただいたほうがいいかな、あるいは言葉を変えるとかしていただいたほうがいいかなというふうに思っています。ちょっと、ぱっと見ただけでは意味が通じにくい、あるいは誤解を招く表現ではないかなというふうに思います。

それから、10番も、外来種に関する件ですが、了解いたしました。できる範囲でチェックしていただければと思います。外来種も保護するようにとられてしまうといけないということです。

それから、11番は早瀬委員のコメントで、とりあえず飛ばして。

12番がまた私のほうの質問ですが、これは騒音なり振動なりを減らせるということがあまり明記されていないような印象でしたので、スコーピング・マトリックスと、あとそのミティゲーションの表のほうの後ろにありますけれども、そちらに書いていただいたほうがいいんじゃないかなというふうに思います。

それから13番は、修正していただければ、それで意味が通ると思います。

14番は廃棄物の件ですけれども、回答で了解いたしました。これ見たときに、ここまでやるのかな、すごいなと思ったんですけれども、何かこれをやられた理由というかはあるのでしょうか。今向こうの国で非常に廃棄物に関して関心が高いとか、何かそういう、向こうのコンサルの方が非常に関心が高かったとか、何かそういう理由があるのでしょうか。

渡辺氏 ちょっとここにも書いてあるんですけれども、今回その対象区間で実際にごみ収集が行われているのは2ヵ所だけなんです。ほかのところはやっぱり道路脇に捨てているというところが多くて、これは現地政府もコミュニケーションレベル、小さな村落レベルでみんな問題になっていることなので、それは現地のコミュニケーションを訪問したときにどこからもそういう話が出たという、それで、あえてもうちょっと詳しく、本来もうちょっと大体この辺の場所ということだけ特定できればいいと思ったんですけれども、もうちょっと詳しくなったという背景がございます。やっぱり現地の事情も重要視していますので。

米田主査 了解しました。

それで、15番も同じような廃棄物の話で早瀬委員の質問なのですが、これに関連してその早瀬委員が、どのような方法で確認しているのかという質問があるんですけれども、それに対するお答えとしては、目で見て分類しているというようなことよろしいのでしょうか。

渡辺氏 分類はそうです。目で見ても。

米田主査 特に何かやっているというのでは。

渡辺氏 今回は中を仕切って、その中のものを分けていって、各分類ごとに重さをはかったという形です。

米田主査 わかりました。

それから、これもまた16番の早瀬委員のコメントに関連してなのですが、私のほうもちょっと混乱してしまった部分があるんですけども、報告書の最初のほうにスコーピング・マトリックスがあって、それはスコーピング段階で、しかもその最初と後みたいなきき方をされていたと思うんですけど、評価が最初の評価と、最終的な評価みたいなきき方をされていて、ただ、その最終的というものがあくまでもやはりスコーピング段階であったということですよね。それで、報告書の後ろのほうの表では、プロジェクトが終わった段階での評価が書かれているのだと思うのですが、そこはちょっと報告書を見ていてわかりにくいのかなと思ってですね。最初のそのスコーピングの表のところか何かに、ちょっと何か注意書きというか説明を入れていただいたほうがいいのではないかなと思いました。

櫻井氏 前の南区間でこれ、ちょっと話題になったんですけど、スコーピングは調査を始める前にこういう方向で調査をしますよということなので、言うなれば当初計画ですよね。最終段階の評価ということで、調査をした結果こういうことがわかりましたというのが、その後ろのほうに書いてあるので、それを踏まえての評価はこうでございますというのが、そしてさらに緩和策を書いてあると、その中では建設段階と供用段階と2段階で書いておりますという構成になっているので、全体は標準的にそういう構成で書いています。

米田主査 スコーピングのマトリックスの中で例えば15-55ページとか、ドラフト・レーティングとファイナル・レーティングという、1つの項目について2つ書いてあったりしますよね。それでますますちょっと混乱してしまったんですね。

渡辺氏 これはドラフト・レーティングというのは、この会議に出る前の段階のレーティングで、ファイナル・レーティングというのはこの会議に出た、この会議の終わったときのものです。ということの意味なので。

米田主査 今はそれを理解しましたけれども。

上條 ドラフトというほうを消せばいいのではないですか。

渡辺氏 消せばいいんですね。

上條 そうです、それを消さなきゃいけないです。

松下委員 ドラフト・レーティングを消すのですか。

渡辺氏 はい。

米田主査 それであればいいのかな、そうですね。はい。それで、じゃあ次へ行きましょう。17番お願いします。

松下委員 17番は、回答いただきまして、これで了解いたしました。

米田主査 18番も、先ほどの廃棄物との関連の回答で了解しています。早瀬委員のほうでコメントを出されているんですけども、働きかけていくということですが、私が思うには、報告書にも書いておいたほうが残るのでいいのではないかなと思ってます。早瀬委員のコメントにちょっとそれをつけ加えさえていただこうかなと思ってます。後でそれは確認したいと思います。

19番、気候変動。

松下委員 19番は、気候変動への影響が、今回の事業による排出量は非常に低レベルという記述があったわけですが、一般的には気候変動全体に与える影響に対して個々の事業の影響は非常に小さいということが通常の例ですので、少し書き方を工夫していただきたいというふうにコメントしたわけですが、回答表の一番最後の10ページに修正をさせていただいているので、この趣旨、ミティゲーションのほうにも書いていただいたので、これで私としては了解したいと思います。

米田主査 それでは、20番は飛ばしまして、21番が私のほうの質問ですが、回答で了解いたしました。

22番お願いします。

松下委員 22番についても、回答で了解いたしました。

米田主査 23番も、文化遺産2つでしたか、3つでしたか、ある中で、1つだけその道路のほうを動かすということを最初から考えていないということがちょっと気になったんですけども、都市部で市街部で周りにたくさん住宅があるということで、了解いたしました。

その他の部分に移りますが、松行委員の部分は飛ばして、27番。27番も了解しました。地雷のことがちょっと気になったものですから質問したのですが、報告書のほうにきちんと書いていただければいいと思います。

それから、28番なのですが、化学物質の単位なんですけれども、ちょっと日本の数値等と比較してみますと、かなり大きな量になってしまうんですね。それはその分析技術が日本の場合はかなり進んでいると思うんですけども、カンボジアで分析技術がないからこれだけ高いのか、基準値ですよ、その環境基準のような数値がこんなに高いのか。でも、ちょっと信じられないぐらい量が多いんですね。単位が違うのではないかなという気が、どうしてもその懸念が拭えないので、申しわけないのですがもう一回確認をしていただければと思います。本当にmg/lでいいということであればいいんですけども、ちょっとこれはどうかなという気がいたしますので、もう一度確認をお願いしたいと思います。

上條 これはμgならいいのですか。僕もちゃんと確認しているわけではないのですけれど、すごく高いというのは。

米田主査 カンボジアの基準は、日本の1,000万倍とか。

上條 1,000万倍。

米田主査 例えばアルドリンが日本の水で検出されている最大が、18pg/lなんですね。カンボジアの基準の0.01mg/lというのは、1,000万pg/lになってしまうので、ちょっとあまりにも違うのかなと。DDTなども何かものすごく大きなような、すみません、きちんと桁を言っていないで申しわけない。ものすごく大きな量になってしまうので、ちょっとどこかやっぱり違うのではないかなという気がしています。

櫻井氏 では、これは確認するのでいいですか。

米田主査 はい、もう一回ちょっと確認していただければと思います。

それから29番ですが、29番は了解しました。

30番も、まあ了解しました。

31番も、わかりました。この絵を見て、Construction Siteって何だろうとちょっと思っただけなんですけれども、作業用の場所ということで了解しました。

コメントのほうに移ります。

33番が私のコメントですが、これが先ほどのスコーピング・マトリックスと、最後のほうのミティゲーションの表との若干混乱していたというところがあって、書いていないと思ったんですが、後ろのほうでは書いてあるということで、これは了解いたしました。

その次が、38番ですか。松下委員ですね。

松下委員 これについても、回答で了解いたしました。

米田主査 39番は、修正していただけるということで、了解いたしました。

40番も、とりあえず回答で了解いたしました。これは以前に松行委員がたしかおっしゃられていたことだと思います。今回も松行委員もほかにもたしかご意見が出ていますので、またそれは後で調整することになるのかなと思います。

それから、またその他のほうで、42番についても、修正していただいて、文中のものは表にはないということで了解いたしました。

それから、43番も、これは単なるミスだと思いますので、了解いたしました。

それから、44番についても、甲殻類とか貝が両生爬虫類の仲間であるというような表現になってしまうので、その部分の表現を変更してください。

それから、45番についても、これも単なるミスなので、了解いたしました。

もう5号線については何度もワーキングをやっているもので、それほど大きな問題はなにかないかなというふうに思っています。

あっという間に終わってしまいましたが、どうでしょうか。

松下委員 今やった中でコメントとして、助言として残すべきものを検討することですね。

米田主査 はい。私のほうは、特にないというか、先ほどの、一つは早瀬委員から出ているコメントのほうに合体したいと思っていることと、それからもう一つは松行

委員と少し調整したいなと思っている部分があります。

松下委員のほうで、何か残したい部分がありますか。

松下委員 私のほうも、回答いただいてほぼ了解いたしましたので、助言として残す事項は特にはありませんが。

米田主査 今のところは特にないということで、よろしいですか。

松下委員 はい。早瀬委員が1件あるんですね。

米田主査 そうですね。そうしましたら、では早瀬委員からいただいたコメントとして残してくださいというのが1つ来ています。これがその廃棄物、汚染等について、もうこれはプロジェクトの範囲を超えている部分になるかと思うんですけども、そういう問題提起をしていってくださいというコメントです。

これは回答にもありますので、問題提起をしていくことは可能なのだと思います。先ほど申しましたけれども、私としてはやはりそれはちょっと報告書に書いて残しておいていただいたほうがいいのではないかなと思いますので、早瀬委員のコメントの最後の行で、「その重要性を」の後に、申し上げてよろしいですか。

花井 はい、書き取ります。

(PC・プロジェクター準備)

米田主査 回収が月に2回というのもあまりというかできればもう少し回数をふやすとか、そういうことも。

櫻井氏 雑談的に言うと、その首都のプノンペンでも昔からごみ収集と、どこの大都市でもそうなんですけれども問題になっていて、例えば日本が収集車を供与したりして、体制を今つくりつつあるところなんです。ですから、まだそれが地方までは及んでいないという状況。ただ、地方の中核都市的なところでは、民間の業者に委託してごみ収集がもう行われてきてはおります。

米田主査 そうなんです、民間があるんですね。

櫻井氏 はい。バタンバンとか、そういうところでは行われているようです。

上條 道路の当局者のほうはどうするのですか。ごみが管理区域内にあったら。

櫻井氏 それは全然もう頭が回っていません。

上條 ほったらかし。

櫻井氏 ほったらかしです。

上條 雨が降るのを待っているのですか。

櫻井氏 道路の用地の管理という概念が全くありませんので、だから道路の敷地内に何かされていても、パトロールしていませんのでほとんどわからない、それが実態です。

上條 でも、何かきつと提案するわけですよ、今回のもので。

櫻井氏 道路管理をまず本当はしっかりしろという思いが、やらないといけないと思っています。じゃないと、例えば移転した人たちがまた中へつくっちゃったり、そ



うということが起きるものですから、やっぱり一度確保した用地はそのまま管理していかなければいけない。

上條 もし不法投棄のごみを対処しようとしたら、道路局がどこからかダンプカーが何か持ってきて、人夫を雇ってきれいにして……

花井 すみません、お待たせいたしました。先ほどの早瀬委員からの。

米田主査 下から2行目になります。「その重要性を」の後に、「最終報告書に記述するとともに」を挿入していただいて、実施期間を通じて提起していくことというふうにつけ加えさせていただきたいと思います。

これは、5番の早瀬委員の質問、コメントと、私の18番の質問、それでしたかね。廃棄物はほかにもありましたね。一応、とりあえずそれをあわせた形ということにしてください。

あと今、先ほどお話のあった道路の管理をしていかなければ、これが5号線のもう最後の勧告といいますか助言になると思うので、維持とか管理とかそういうことの重要性を強調するというか、報告書に書いて実施機関に伝えるということは必要なのではないかなという気がしますので、何かそういう助言を残そうかなと思うんですけれども、松下委員、いかがですか。

松下委員 すみません、ちょっとよく理解できていないので。

米田主査 そうしましたら、松行委員がいらっしゃるまで、少し休憩という形にしたいと思います。

午後2時34分休憩

午後2時39分再開

米田主査 よろしいでしょうか。それでは松行委員のご質問の部分にいきたいと思います。

どうぞ、1番から。

松行委員 すみません、遅れまして、お待たせしてしまって申しわけございません。それでは、まず番号の1番、これは理解しました。ありがとうございます。

あとは、番号の24番。これでマスタープランに本事業が沿ったものということなのですが、ここの説明でマスタープランというのは急速な経済成長の前につくられたものということなのですが、全くその状況が違ってしまっている状態で作られたマスタープランに沿って大丈夫なのだろうかという確認をさせていただきたいのですが。

櫻井氏 このマスタープランと言っているものは2006年にJICAがおこなったものです。時代遅れになっているというのは、その当時の経済成長の予測が今の急速なものを予測していないものですから、はるかに規模が小さい計画になっておりまして、5号線については例えば4車化は途中のコンパンチュナンまでご提案しております。それを今回は全線やろうということですので、そういう意味ではマスタープランの線を拡大しているという意味では間違っていないということになります。

それから、その上位計画にNational Socio- Economic Development Plan、NSDPと  
いうのがありまして、これがつい最近、今、確認許可を受けたかどうかというところ  
なんですけれど、今までのやつは14年までのものがあつたのですが、これが14年から  
18年ものものが最近出まして、その中でもこのカンボジアの場合には1号線というのが  
プノンペンとホーチミンを結んでおります。それから5号線というのはバンコクとプノ  
ンペンを結ぶ。それから4号線というのが唯一の輸出港でありますシアヌークビルに延  
びる。基本的にこの3本が非常に重要路線ということになりますので、これを整備して  
いくというのは国家経済戦略、それから道路の整備マスタープラン、両方の意味から  
もその基本線に沿っているということは、もうこれは確かでございます。

松行委員 わかりました、ありがとうございます。

25、26は、ありがとうございます、これで理解しました。

32は、こう書いていただくとわかるのですが、これがはたしてこの表から読み取れ  
るものですか。表の15.5-1ですよ。読み取れればいいんですが。15.5-1、どっちだ  
ろう。

米田主査 5-2と書かれていますけれども。

松行委員 15.5-2ですか。これが読み取れないとやっぱり、どうしてここに書いて  
いないものでこういうふうに評価しているのかというふうに思ってしまうと思うん  
ですよ。

櫻井氏 この中にその点を追記するように、今、どこへ書こうかなと思ってちょっ  
と探しているんですけども、確かにコストの説明のところが多分ないので、そこに  
追記をするというようなことを考えたいと思いますが。

松行委員 ありがとうございます。

あと、34ページ。15-57。これはスコーピングですね。すみません、この表の15.4-1、  
これスコーピングなのですが、最終的なのはどちらでしたか。

櫻井氏 最終評価は、15-84からなんですけれど、評価結果、それからミティゲーシ  
ョン、緩和策まで出たものが表の15.6-5というのがございますけれども、83か84かそ  
の辺になると思うんですね。ちょっとずれが場合によってあるので。

松行委員 ごめんなさい、私これ、スコーピングのほうで言っていたんですが、ち  
よっとほかのところであつたのですが、最終のところで見ただけがいいなと思ったの  
ですが……

櫻井氏 私がたしかJICAに報告したやつで言うと、15-84ページかと思うんですが。

松行委員 それはいいのですが。

櫻井氏 この表ですよ。基本的に82になります、15.6-2でございますが、それ  
が最終評価の表でございます。

松行委員 地域分断になるんですが……Existing social infrastructures and services  
とかですね。これ地域分断書いていない……

櫻井氏 ランドスケープですか。

松行委員 ランドスケープではなくて、地域分断のところが、スコーピング・マトリックスですと19のExisting social infrastructures and servicesで書いてあるんですが、ここで書いているかなと。

櫻井氏 すみません、項目は何でございましょうか。

松行委員 Existing social infrastructures and servicesです。

米田主査 88ですか。

松行委員 これですね。これはインパクトのところで書いていて、特にミティゲーションではそれに対する対応とかは書いてない.....

櫻井氏 はい、ここではプルサットバイパスでは新規に、ないところに道路をつくるので、地域分断が起きますというふうな評価をしております。

松行委員 拡幅のところでは。

櫻井氏 拡幅については、そこにご説明したように、いろいろ緩和策をとるのにあまり大きな、既にもう地域分断と言われれば地域分断が起きておりますので、あまり起きないということがあります。

松行委員 ただ、地域分断が起きているとおっしゃっていますけれど、私ここ行ったことないんですけど、ずっとこのグーグルアースで見ていると、写真を見るとやっぱり沿線に住宅があるところって向かいにもあるんですね。ということは、やっぱりそこが一つのコミュニティーになっているはずなんですよ。それで、たしかここで中央分離帯を設置するというふうに、横断歩道の設置が私どれくらい効果があるのかというのが正直、特に途上国ですと交通マナーがかなり悪いので、横断歩道のところに人が立っていて、じゃあとまるかということ、とまらないことのほうが多いんじゃないのかなというふうに思ったり、あと中央分離帯が設置されても、やっぱり車のスピードが上がると渡りにくくは確実にになるので、やっぱり今よりも拡幅することによる影響は、私あると思うんですよね。あと、やっぱりこの幅が広がることによる心理的な影響というのも無視できないと思うので、横断歩道とか中央分離帯をつくれればいいのか、それで全て解決するのかということ、ちょっと違うんじゃないのかなというふうに思います。

35については、これはわかりました。

これだけですね。はい。

米田主査 ありがとうございます。

それで、助言に残される部分を。分断の部分ですかね。

松行委員 何かもう一個あったような気が.....

1つが32番で、もう少しそのわかりやすく書いてもらいたいというところなのですが、これはご対応いただけるのであれば、表現だけなので助言案には残さないでおきたいと思います。

あと、その地域分断に関しては、これはスコーピング・マトリックスも直すべきなんですか。

米田主査 スコーピング・マトリックスはスコーピングの段階というお話だったので、最終。

松行委員 直すとしたら最終のこちらのほうですね。

米田主査 そうですね。

松行委員 まず1つが、これでちょっと教えていただきたいんですけど、例えばここでインパクトのところで、「may」と使っているのはどういうことなんでしょう。例えば15-90ページのExisting social infrastructures and servicesのところで、operational phaseの一番下に、地域分断のところなんですけれど、Spilt of local communities or widening disparity may occur in Pursat Bypass section.と書いてあるんですけれど。

渡辺氏 これは、この段階では確実にわからないもの、可能性があるものについては全て「may」という単語を使っています。

松行委員 ほかはどういう表現を、例えばほぼ確実にわかるものとかは。

渡辺氏 例えば、今の土地利用で見ますと、ほとんど住居がないので、大きなその地域分断は起こらないとは思うんですけれども。

松行委員 質問の内容はそうではなくて、「may」というのが可能性のあるものとおっしゃっていたんですけれど、では、可能性が高いものというのはどういうふうな表現を。

渡辺氏 普通に通常使われている「be likely to」とかですね。完全に起こるものについては「will」という形です。

松行委員 「will」ですか。最後のこういうのっていつもAとかBとかCではなくて、こういう表現でしたか、ドラフトファイナルって。

櫻井氏 我々がやらせていただいている調査では、過去を含めてそういうふう書いてあると。

松行委員 こうですか。何かこう、説明をされると「may」は可能性があって「will」は確実だと、そういうふうに言われるとわかるんですけれど、読んでいると正直、何かよくわからないので。

では、助言としては、ここの表の15.6-5のExisting social infrastructures and servicesのoperational phaseの一番下のSpilt of local communities or widening disparity may occur in Pursat Bypass section.というところは、このPursat Bypass sectionだけではないと思いますので、この「in Pursat Bypass section」を削除お願いしますというのを入れてください。

米田主査 安全というのは、どうでしょう。ちょっと分断とは違いますね、安全と分断とありますが、趣旨が違うのかなと思いました。

40番のほうで一応もう追記しますというふうに言われているので。

松行委員 なるほど。

米田主査 とりあえず、これはこれでいいかなと思ってはいるんですけど、もし何かコメントが残るのであれば、それにつけ加えようかなとも思ったんですけども、これは趣旨がちょっと違うかなと思うのでいいと思います。

松行委員 はい。

渡辺氏 ただ、今の既存道はどちらかというとなら集落で、道路ができてそこにくっついてきたという感じですけど、そこにバイパスは、やるところを……

櫻井氏 バイパスのほうは基本的にほとんど田んぼの中を走っているんで、今の段階では地域分断というのは、そういう意味での道を挟んでの行き方ができなくなるというケースはほとんどないです。ただ、厳密に言いますと、地域分断というのは今まで自由に行き来していたところが行けなくなるという観点から、我々は例えば農作業で自由に行けたのに行けなくなるからこれは地域分断だと、我々道路屋としては考えておまして、だからそれはちょっと完全にゼロにするというのは、正直なところわかりません、道路をつくる以上は。

松行委員 いや、なので評価のところを私は言っているんで。あと、どちらかというとなら私が指摘しているのは、このバイパスの話ではなくて、拡幅をするところの話なので。

櫻井氏 なので、先ほどちょっとご説明したように、あるとすれば絶対それはあります、拡幅によって。ただ、程度があまりにも違い過ぎるので、同列に議論するのはかなというのがちょっと疑問という程度です。

松行委員 でも、これですと、かえって今のお話と反対で、プルサットバイパスだったらそういったことが起こり得るといふふうには書いていますよね。でも実際、今のお話ですとプルサットバイパスは畑のところを走っているから実際はほとんど今、地域分断というのは起こらないという話でしたよね。

櫻井氏 松行委員のおっしゃる、道を挟んでの向かい方の人とこっちの人が行き来ができなくなるねという意味では、プルサットバイパスでは実は起こる箇所が極めて限られております。ただ、地域分断という言葉が、少なくとも日本で道路屋が使っている言葉の中には、今まで自由に、向かい方ということではなくて一人の人が向こうに行けた、あるいは帰って来られた、それができなくなる。さっき言ったように農作業ですとトラクターで行けた、それが行けなくなる。これも地域分断と考えておりますので、バイパスのほうがその意味では大きい。

松行委員 そういうことですか。

櫻井氏 現道は、既にもうそういうことができない状態が、ちょっとその程度がひどくなるという意味では、その重要さが大分違うのではないかなという意味でございます。

松行委員 ただ、やっぱりコミュニティが道路を挟んであって、その横断が難しくなるというのは、私はそんなに軽いことではないと思うんですけど。なので、もちろんその表現として、もしかしてもう少し細かく、このプルサットバイパスと拡幅部分を分けて、もう少しプルサットバイパスでは今までなかったから、農耕機とかが渡りにくくなる、その拡幅のところでは人の横断がしにくくなるというふうに分けて書くという方法はありますけれど、全くその拡幅によって人の行き来が難しくなることを書かないということは、私はやっぱり影響があるのであれば書くべきだと思います。

ただ、その表現の方法は、もし並列に扱えないのであれば分けていただいても結構です。ただ、その場合は、もう少し詳しく書いていただいたほうがいいと思います。

米田主査 ミティゲーションはこの問題が起きたらというのだけで、よろしいですか。

松行委員 ちょっと待ってください……

米田主査 こういうことが予想されるということで、それに対するミティゲーションとして。

松行委員 ミティゲーションをちょっと見ます。

米田主査 今のような表現でいいですかね。

松下委員 例えばこういう案はどうですか。拡幅による地域分断は……拡幅とプルサットバイパスは別ですよ。

松行委員 別ですね。

松下委員 については、拡幅による地域分断……

松行委員 地域分断も発生するみたいな。

松下委員 も起こり得るので、地域分断はプルサットバイパスセクションだけではなく、拡幅による影響もあるので、それを含めて記述することと、そういう書き方ですか。

松行委員 そうですね、ありがとうございます。ミティゲーションに関しては……

松下委員 拡幅による影響もあるので、それを含めて記述をすることと。

松行委員 ミティゲーションは、横断歩道と標識の部分が、これミティゲーションなんですよね。これくらいしかしようがないんですよ。ミティゲーションに関しては、もうこれくらいしかないの、いいです。

米田主査 すみません、今の修正ですけれども、拡幅時の影響について、地域分断はプルサットバイパスセクションだけではなく、拡幅による影響もあるので、でいいですか。

松行委員 「影響もあるので」、はい、それで。

米田主査 で、記述をすること。

松行委員 はい。私が挙げさせていただいた部分で、助言として残していただきました

いのは、ここだけです。

米田主査 ありがとうございます。

そうしますと、残った助言が2つという形になるのですが、それでよろしいでしょうか。

上條 一つ確認なのですが、水質汚濁対策は緩和策には書かなくていいということですか。緩和策には書かないけれど、どこかレポートに書いておいてくださいと、そういうことでもいいのでしょうか。道路事業者の肩幅を超えてしまうことだとは思いますが、生活雑排水のことであれば。

ごみは道路の管理区域内にも捨てる人がいるだろうから、事業者が何とかしなければいけないということで緩和策かなという気がするのですが、生活雑排水ということになるともう、多分道路事業者が手に負えることではなくなってしまうと思うのですが、けれども、何らかの問題提起をどこかに書いておきなさいと、そういう趣旨でしょうか。

米田主査 そういうことになりますね。こういうことが重要ですよ、必要ですよというような表現をどこかに入れてということになりますね。

松行委員 関連部局に言ってもらうことはできないんですか、それは道路事業者。

米田主査 それを、だから最後に関連機関へ問題提起しておくということですね。

上條 緩和策ではないけれどもということ、よろしいわけですね。

米田主査 そうですね。

以上でよろしいでしょうか。あとは、ではメールで送っていただいて、もし何かあればまた追加なり修正なりするという形にしたいと思います。

非常に早いのですが、今日はこれで終わりにしたいと思います。ありがとうございました。

長瀬 ありがとうございます。一応、9月5日の全体会合での確定を目指していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

どうもありがとうございました。

午後3時07分閉会