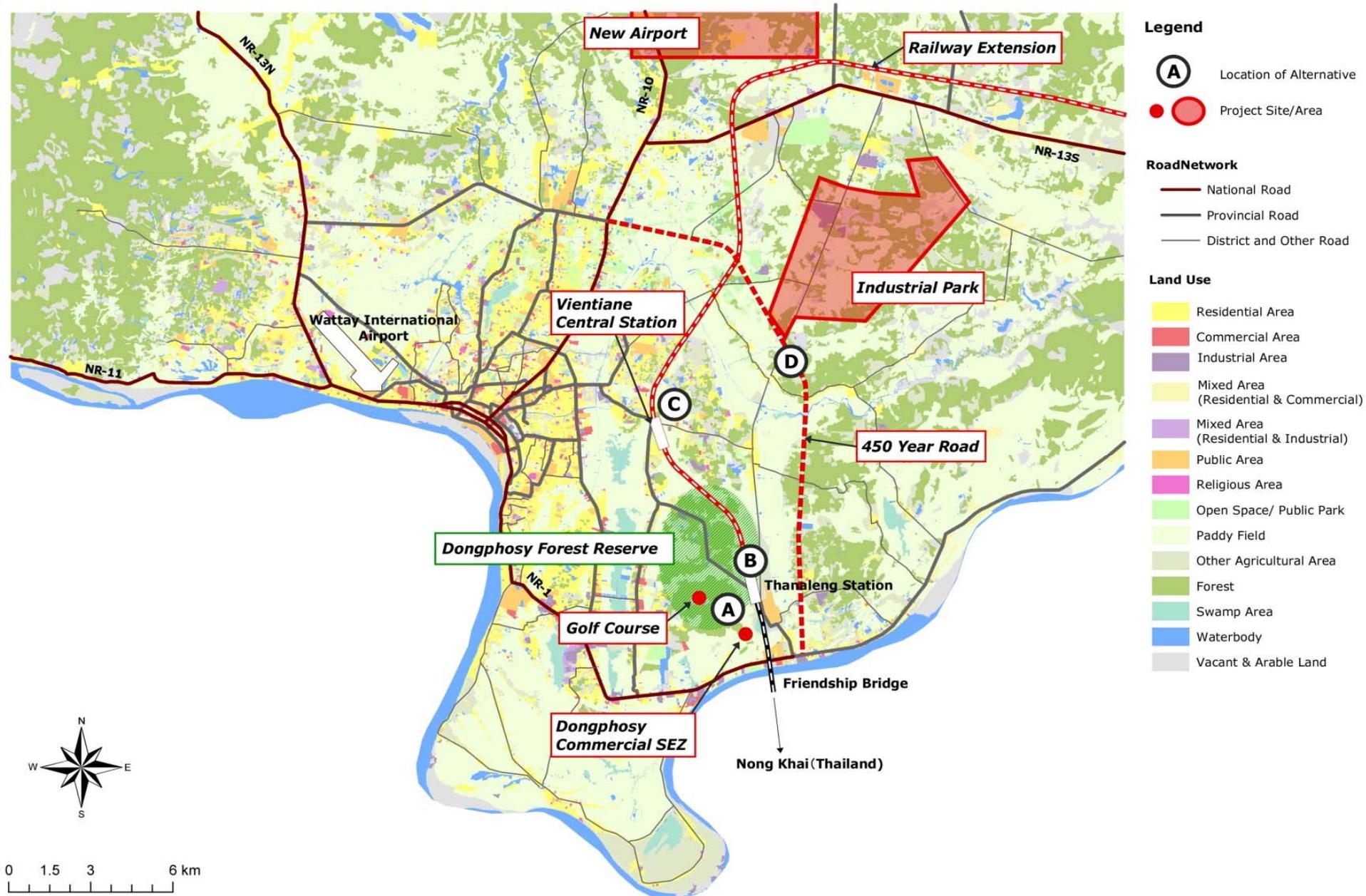


代替案/関連事業サイト位置図



代替案検討プロセス

技術面の検討 Chapter 4

アクセス性(鉄道・道路)
事業費・事業性
上位計画との整合性

環境社会配慮面からの評価 Chapter 7

スコーピングに基づく
優先案の選定
P7-33 Table 7.5.2

EIAレベルの詳細調査
P7-37 7.6~

最適案の選定
P4-30 Table 4.4.1



ラオス国「全国物流網計画調査（ビエンチャン・ロジスティクス・パーク F/S）」環境助言委員会WG

	事前コメント	回答
① 現況環境状況の記述について		
1	<p>P7-3：森林保護政策によって現行林は減っているが潜在林は増加しているとある。この Current forest と Potential forest の違いはよくわからないが、保護政策が何らかの効果をあげているのであれば、政府が事業目的のために用途変更する可能性があっても、むやみに開発するべきではないのではないか（岡山委員）。</p>	<p>Current Forest は原生林、Potential Forest は2次林を意味しています。</p> <p>ラオス政府は、2000年以降、森林保護策として、全国的に不法伐採の取締を強化しましたが、ドンフォシー保護区では、焼畑が繰り返され、結果、森林の荒廃が進みました。</p> <p>ビエンチャン市は、森林の荒廃やゴルフ場開発等が進むドンフォシー森林保護区の森林保全策として、開発は南部に限定し、北部に植林を行う計画を打ち出しております。今後、同計画に基づき、焼畑は行われなくなり、森林再生が進むことが見込まれています。</p>
2	<p>P7-11：ビエンチャン市の一般廃棄物処理及び最終処分状況が書かれているが、今後、処分量は増加する見込みとだけあり、本事業との関係性が不明である。</p> <p>P7-34のWasteの項には、供用時の廃棄物管理はオールBという評価になっているが、その根拠が不明。</p> <p>建設時の建設廃棄物については既存の処分場を利用させてもらうかわりに、ビエンチャン市及び建設予定の新規住宅地の廃棄物収集に、この物流網が活かせるといった共存計画が示されると良いのでは（現時点でもビエンチャン市での廃棄物収集は50%程度である）。</p> <p>及び、産業パーク全体からの産業廃棄物処理については全く記載がない（岡山委員）。</p>	<p>P7-11は、ビエンチャン市の現況説明の一項目として廃棄物処理の概況を記したものです。</p> <p>事業実施に伴い、廃棄物として切土が発生することが見込まれるものの、すべての代替案において、土壌汚染等による重大な悪影響は認められないところ、B評価と致しました。</p> <p>建設時の建設廃棄物（主に切土）につきましては基本的に建材としての再利用を予定しています。なお、既存の処分場は一般家庭用のゴミ処理が対象となっております</p> <p>産業パークの廃棄物処理につきましては、VLP建設との直接的な関連性が低いという観点から、記載はしていません。</p>
3	<p>P7-46：ビエンチャン市のドンフォシー森林保護区の保護方針及び対策については「北半分は植林地区を設定し保護していく」ということでよいか、再度確認したい（7.7.2関連）。理由：P7-46では同森林が劣化が著しいこと、かつコミュニティの人々の生活は森林の産物に依拠していること、が記されている。これら記述からは今後とも慎重な保護が必要であると理解される（早瀬委員）。</p>	<p>ご理解のとおりで間違いございません。ビエンチャン市は、ドンフォシー森林保護区の開発計画の承認手続きを行っております。同開発計画には、南部を開発地区とし、北部を植林による森林再生区として保護する方針が打ち出されています。</p>
② 代替案、関連施設の位置について		
4	<p>7.5節において代替案候補地A、B、C、D、E（現行物流サイト）について比較評価を行っているが、相互の位置関係が分かりにくい。例えば、候補地CとDでは、鉄道延伸計画のことに触れているが、これらの関連計画を含めて位置図を記載すること（田中委員）。</p>	<p>代替案及び関連施設の位置関係、及び縮尺を記した地図を添付いたしました。</p>

5	P4-29 : Figure4.4.1 Alternative Options for Development of VLP に森林保護区の位置を示すべきである。(森林保護区の中に VLP を建設するか否かが本案件の大きな論点の一つであるため、どの Alternative Options が森林保護区内にあるかをはっきりと示すべきである (松行委員))	代替案及び関連施設の位置関係、及び縮尺を記した地図を添付いたしました。
6	P2-16 の地図に道路の名前を明記してほしい。あわせて 2-20 の地図、P2-21 を重ねた地図があるとよい。現時点の既存道路及び建設中の 450 年道路、鉄道及び産業パーク建設計画 (空港等)、住宅地計画が全体でわかる地図を地名付きで用意してほしい。 現在バラバラに示されている地図は縮尺も形態も違って全体をイメージしにくい。(ちなみに先日配布された ppt 資料の 6 枚目の地図が一番分かりやすい。これを拡大して、既存道路の名称と ICD 関連施設 (新空港等) 立地予定、縮尺、地名が分かると良い。) (岡山委員)	
③ 代替案検討のプロセスについて		
7	代替案 A から E の検討にあたって、最終的な総合評価の結果を導出するプロセスをさらにわかりやすく記述すべきである (柳委員)。	評価結果を導出するプロセスにつきまして、別添の補足資料のフロー図を報告書に追記します。
8	最終的に B の位置になった理由が不明 (岡山委員)。	P7-33 のスコーピングの結果、総合評価として、代替案 B が最適案と評価されました。 その上で、P4-30 Table4.4.1 において、技術面 (アクセス性、事業コスト、事業性等) を含めた総合評価を行い、代替案 B 及び代替案 D が他案よりも優位という結果となりました。 最終的に、代替案 D は、既存の鉄道利用が困難であるとの理由から、代替案 B を本事業のサイトとして決定いたしました。
9	Access Road の評価も、候補地の比較検討に重要な要因となっている。この Access Road に関する説明を丁寧に加えること (田中委員)。	各代替案において、以下の Access Road の整備が必要となります。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替案 A : 約 700m (住民移転なし) ・ 代替案 B : 約 500m (住民移転なし) ・ 代替案 C : 約 6 km (数世帯の住民移転あり) ・ 代替案 D : Access Road 建設なし
10	4-31 Table4.4.1 Comparison of Proposed VLP Sites in the Vientiane Capital の 8-1 Natural について、site A と site B については、植生や生態系についての記述がなく、Fair と判断されている。Site A, B は森林保護区内に位置していることから、生態系について追記して、評価をすべきである (松行委員)。	代替案 A・B につきましては、Table4.4.1 に本調査で実施した EIA レベルの自然環境調査の結果として、希少種が認められない点、及び植生が 2 次林である現況について追記いたします。

11	<p>P7-40：表 7.6.3 の記述は適切か。 同表は分析項目や分析結果が何も示されずに、ただ「in good condition」と記されている。「必要な分析項目が抜けていないか」、「その分析結果は何を持って in good condition とされたのか」がわからなければ説得性に欠ける。これらの結果はレポートに公表され共有される必要がある（早瀬委員）。</p>	<p>表 7.6.3 の EIA 結果は、本調査で実施した水質、土壌、大気、騒音、交通量、動植物等のサーベイ結果をもとに環境基準を参照して判断いたしました。分析項目・分析結果の詳細につきましては Appendix として添付いたします。</p>
12	<p>当物流網計画のなかでは道路網及び鉄道建設が重要な事業であり、それらは既に他国企業あるいは他国支援によって建設中である。ロジスティクスパーク、すなわち物流ハブ基地は確かに産業振興の要のひとつではあろうが、道路及び鉄道計画に則して計画されるべきである。その意味ではタナレーン駅あるいはビエンチャン駅横に物流ハブを建設するのが最も合理的であると考えられる（岡山委員）。</p>	<p>代替案 C（ビエンチャン駅建設予定地近く）のアクセス道路は、現道が幅員約 5m の狭幅員の道路であり、約 5 km の拡幅が必要となります。</p> <p>他方、代替案 B（既存タナレーン駅近く）は既存道路の幅員が十分であり、アクセス道路の建設は約 500m に限定されます。</p>
13	<p>しかしタナレーン駅の B 地区は森林保護区内。さらに現存する道路では物流量をスムーズにはくことができない可能性があり、その場合は森林保護区内にさらに道路建設計画が必要になる可能性もある。ビエンチャン駅付近はなぜ建設に不適當であるのか。あるいはタナレーン駅建設位置を変更することはできないのか。（南側あるいは北側に）（岡山委員）</p>	
<p>④ 鉄道延伸事業との関係について</p>		
14	<p>P7-32/34：スコーピングについて見直す必要があるか。代替案 C 及び代替案 D に重大な環境影響である「A (significant)」の項目が多くなっているが、その理由は「鉄道延伸」による影響によるものと考えられる。しかるにロジスティクスパークの建設地がどの代替案に決定されようとも鉄道延伸計画は別に推進されるものと思われる。そうするとアセスメントで対象とする事業の範囲の中に鉄道延伸計画をさげられない一体の事業として位置付けてアセスメントを実施するべきであると考えられる。つまり、いずれの代替案においても鉄道延伸を前提として環境影響評価が実施されるべきだと考える。そうすると、表 7.5.2 及び 7.5.3 は大きく書きかえられる必要がある。（鉄道延伸計画の扱いについて説明をいただきたい）（早瀬委員）</p>	<p>C 及び D 案を採用する場合には、現在、計画検討段階の鉄道延伸事業が必須要件であるという観点から、不可分一体の事業として、同事業も評価の対象に含めています。</p> <p>他方、A 及び B 案は、既存線を利用して事業効果を確保できるため、鉄道延伸事業の影響は含めないことといたしました。</p>
15	<p>表 7.5.2 において候補地 A～D のスコーピングを行って相互比較を行っている。ここで候補地 C が受けている評価「A (significant)」や「B (major)」の中で Railway Extension、の項に表記されているものがいくつかみられる。</p> <p>この Railway Extension は、物流基地事業 VLP とは独立に進められる鉄道事業計画ではないのか、あるいは VLP に伴い付属事業として実施されるべき事業であるのか。</p> <p>もし、前者であるとすれば、候補地代替案の比較評価に際しては、VLP 事業本体のみで発生する環境社会面の評価に基づき代替案を検討し、候補地を選定すべきである。そのうえで、仮に候補地 C を事業地として選定する場合には、鉄道延伸等の関連計画を含めて総合的に環境社会面の評価を行い、また環境保全計画を検討することが妥当である。</p> <p>提示された原案は、鉄道延伸計画の影響を含めて比較評価</p>	

	を行っているが(表 7.5.3)、鉄道延伸計画の影響評価を除いて比較評価すべきではないか(田中委員)。	
⑤ CO2 削減効果について		
16	P7-44: 森林更新(主伐と植林)による二酸化炭素削減効果は日本のような森林では有効であるが、ここは熱帯雨林に近い気候であり、そのような気候の熱帯林では必ずしも植林が有効であるとは言えない。現行林は減少していることから、できるだけ保全したほうが良いのでは(岡山委員)。	焼畑や開発の影響により、ドンフォンシー森林保護区には保全すべき原生林が残存していない状況です。この状況を踏まえ、ラオス政府は、開発地区と保全地区を明確に分割し、同保護区北部に植林を行うことによって森林再生を進めたい意向があります。
17	P7-44: 焼畑農業はきちんと管理されていることによる二酸化炭素削減効果があるとされているが、実際には焼畑となった林地に再植林することはないのではないかと(畑作目的に焼くのため) (岡山委員)	
18	P7-44: 二酸化炭素排出量の影響に関する記述(表 7.6.5)において、事業を行わない場合には焼き畑農業により、長期的には二酸化炭素吸収量はゼロとの記述があるが、この点の説明を丁寧をお願いしたい。焼き畑農業であっても、焼かれた畑以外のところ植生が繁茂しており、その面積が一定量確保されるために、ある程度の二酸化炭素吸収効果は見込めるのではないかと。また、本文の記載では、長期的には地域の森林の二酸化炭素吸収量に対するインパクトは無視できるとあるが、この点を上記の指摘との関係で丁寧にする必要があるかと(田中委員)。	ご指摘を踏まえ、焼畑での相殺につきましては考慮せず、現在の植生を踏まえたCO2排出量の影響について再評価し、報告書に記載いたします。
19	P7-44: 温室効果ガスに関する評価は、代替案地で焼畑を行っているという不法行為や今後の保護区設定解除を想定して評価するのではなく、森林保護区としての今後の森林再生保全計画を実施した場合を想定して、それによる吸収量の算定との比較検討をすべきである(柳委員)。	
20	鉄道輸送との複合物流による環境負荷軽減は供用時に得られるものである。その効果については、BAU よりもどのくらい環境負荷を減らせるのか明記すべき(再掲)。ただし、物流量全体は増加の見込みで、トラック輸送も大幅に増えることから、供用時の、例えば2025年度の輸送量の増加に伴う環境負荷の増大量も明記しておくべき(岡山委員)。	本事業実施により、輸送手段がトラック輸送から鉄道に転換し、その結果、環境負荷の低減が図られることが見込まれます。 ご指摘の通り、将来的な輸送増加に伴いトラック輸送の絶対量も増加が見込まれるところ、環境負荷に関する分析を行い、報告書に記載いたします。
21	P8-11: トラックとトレーラー輸送サービスがあげられ、しかし鉄道による環境負荷低減が見込まれるという経済(環境)評価は、このまま特段の開発を行わないとトラック輸送だけになるが、ロジパーク整備によって鉄道輸送がリンクするようになるためBAUよりは環境負荷が低くなるということか(岡山委員)。	
⑥ ステークホルダー協議について		
22	P7-62: ステークホルダーミーティング(SHM)の内容をみると単なる説明会ではないかと(岡山委員)。	第1回目の協議は、地域住民の事業概要に関する理解を深めていただくことを意識して実施しましたので、事業者側からの説明が多くなっています。
23	特に一回目の協議では、出席者の約半数が役人や技術者などで質疑応答でも地域住民の発言が少ない。地域住民が自由に発言できる配慮が必要である(二回目の協議では出席者の大半が地域住民であり発言も活発であることが伺える)(二宮委員)。	ご指摘の通り、第1回目の協議において、地域住民の発言が少ないのは、政府関係者の出席が多かったということが理由として挙げられます。

		本事業では、今後、移転にかかる住民協議が行われる予定ですが、地域住民が発言しやすい環境を配慮するよう、報告書にて提言いたします。
24	質疑応答の際、得られた回答に対し質問者がどれだけ納得したり、当初の疑問が解消されたりしているか、報告書の記述からは読み取れない。表記の方法だけの問題か、協議の進め方自体が双方向的なコミュニケーションを意識した進め方になっていないためなのか、確認のうえ工夫が求められる（二宮委員）。	双方向的なコミュニケーションによる協議を意識いたしましたが、こうした協議に参加することが初めての住人が殆どであったため、限られた時間で行われる協議の場においては、十分な理解を得られていない可能性があると考えました。 対応策として、ステークホルダー協議における質疑応答は議事録（ラオ語、英語）を公開し、引き続き、本事業に関する質問・コメントを受け付けています（P7-61）。
⑦ パブリックオピニオン意識調査について		
25	ドンフォシー森林保護区開発計画の策定にともない、同区の森林の保護と開発に関する政府の基本的考え方が、地域住民にも明確に説明される必要がある。報告書の内容（図 K17、K18 や SHM の質疑応答等）を見る限り、住民は同区内で複数の開発プロジェクトが進行していることに戸惑いを覚え、以前に比べて環境が劣化していると感じている。この不安を解消する努力が求められる。（二宮委員）	第 2 回目の住民協議においては、地域住民の意識調査の結果を考慮し、本事業に伴う環境影響についての説明を行いました。 意識調査の結果、周辺住民の中には、ドンフォシー周辺に大型事業が集中していることに対し、不安を感じていることが明らかとなりました。特に本事業に関する地域住民の懸念事項は、騒音及び大気汚染であることが明らかになりましたので、この点につきましては、事業実施・供用段階において、特に重点的にモニタリングが必要である旨、提言いたします。
26	P7-64：実際に産業ベースな事業であることから、特に周辺住民及びビエンチャン市民、環境 NGO の意見が重要である。この事業で利益があると応えた参加者はおよそ半数、事業実施を望む人は 8 割近いが、環境面での評価は半々に割れていることをいかに評価するか。（岡山委員）	
27	パブリックオピニオン調査の結果は、調査票への回答結果だけでなく、インタビューによって明らかになった定性的データについても何らかの形で整理し情報開示することができるのではないか。貴重な情報が含まれていると思われる（二宮委員）。	定性的データ（意識調査の選択肢「Others」を選択した場合の内容）につきましては、報告書に追記いたします。
28	調査票の回答に対するより踏み込んだ調査が望まれる。たとえば、図 K11、K12 など、なぜそう思うか、という情報が、開発計画策定や今後の開発の過程で非常に重要である（二宮委員）。	
⑧ 用地確保・住民移転について		
29	P7-56：アグロフォレストリー導入が非自発的移転対象者への緩和策であるのなら、その関連性が判る記述が望ましいと思います。（石田委員）	移転対象の大半は、畑作によって生計を立てていますので、保護区内にアグロフォレストリーを導入し、新たな生計手段を得ることにより、移転に伴う収入減のリスクが緩和されると考えます。
30	P7-35：非自発的移転対象（30 世帯）に違法居住者が含まれるのであれば、そのことを明記して欲しいと思います（石田委員）。	30 世帯中、25 世帯が土地所有権を持たない違法居住者にあたります。同居住者についても、RAP-related survey の対象としています。
31	P7-46：7.6.7 RAP-related survey について、非自発的移転の対象者に不法居住者は含まれているのか（松行委員）？	
32	候補地検討の重要な要素は住民移転である。候補地 B では約 30 世帯の影響を受けるとの記述があるが、他の候補地に	代替地 C は「B」評価の誤りです。大変申し訳ありませんでした。代替地 A・B・C は事業実施に伴い住民移

	<p>においてもおおよその影響世帯数を明記する必要がある。特に表 7.5.2 の「Involuntary Resettlement」の項で、候補地 B を「B」評価、候補地 C を「A」評価（住宅地との記述があるが）としている根拠を明示すると、この点が明確になる（田中委員）。</p>	<p>転が発生するものの、いずれも大規模移転にはあたらないため、B 評価としました。</p> <p>事業サイトに居住する移転住民数は以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替地 A：4 世帯 ・ 代替地 B：30 世帯 ・ 代替地 C：1 世帯 ・ 代替地 D：0 世帯 <p>事業実施に伴い必要な取得田畑面積は以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 代替地 A：田畑なし ・ 代替地 B：畑地 35ha ・ 代替地 C：水田 35ha ・ 代替地 D：畑地 35ha
33	<p>P7-51 (9 行目)：「special assistance」について述べられているが、具体化することが重要である。どうなっているか？ (7.7.3 関連) (早瀬委員)</p>	<p>ラオス国の法制度においては、金銭補償の場合、土地証書保有世帯と非保有世帯に対して補償に大きな差が生じるため、本報告書では、非保有世帯に対しても代替地提供による補償を行うこと等の提言を行っています (P7-49、Table 7.6.7)。</p>
<p>⑨ 環境管理計画 (EMP) について</p>		
34	<p>ここで取りまとめられる環境管理計画には、事業の工事段階とともに、施設供用・実施段階の環境管理内容を記述する必要はないか (田中委員)。</p>	<p>報告書の Proposed EMP は、事業実施中のみを想定しておりました。ご指摘を踏まえ、工事実施前、工事期間、工事終了後 (供用期間)、3 フェーズに分けた形で EMP 案を追記いたします。</p>
35	<p>7.7 Proposed Environmental Management Plan」について：ここの記述 (例えば p7-52 の「(1) Scope and Objectives」の 1 行目に「pre-construction and construction」とある、また p7-55 にも「construction phase」をだけ意識した表現がある) からは、同計画は「工事期間中」における環境管理計画であると理解される。むしろ「供用後」の管理計画が重要であると考えられ、整備する必要がある。もし、供用後も含んでいるとするなら、表 7.7.7 に記された内容は網羅的ではない (例えば排水処理において、水処理の実施体制、管理方法などが書かれていない) (早瀬委員)</p>	
36	<p>当該地域 (ドンフォンシー保護区の B 候補地) は、メコン川流域で洪水の影響を受けやすい地理的条件にあり、排水計画を丁寧に説明する必要がある (田中委員)。</p>	<p>代替案 B は丘陵地帯に位置しており、地域洪水の影響は受けにくいと判断しました。ただし、雨季の工事期間中及び供用後の廃水処理を含めた排水計画に関しては、EMP 案にて記載いたします。</p>
37	<p>維持管理の計画 (p6-14) やモニタリング計画 (p6-7) これらの計画を具体化して実施するようフォローアップに配慮することが重要 (早瀬委員)。</p>	<p>維持管理計画及びモニタリング計画がラオス国側により適切に策定され、実施されるよう、引き続き、ラオス側と協議を行い、フォローアップいたします。</p>
<p>⑩ その他</p>		
38	<p>物流サービス開発も効果として見込まれているが、具体的にはトラック輸送とトラックドライバーが増え、さらにトラック輸送者を対象としたロードサイドビジネスが起るものと予想される。これは経済効果あるいは供用時の効果に含めても良いのでは (岡山委員)。</p>	<p>ロードサイドビジネスの可能性は考えられると思いますので、経済効果あるいは供用時の効果として追記いたします。</p>

39	物流網計画において重要なポイントは鉄道輸送の充実である。物流鉄道の重要性は理解できるが、他国に隣接する立地を活かすのならば、ベトナムからビエンチャンにかけては道路建設ではなく、路線を整備すべきでは。(※ロジパーク事業外への意見) (岡山委員)	ラオスの長期的な鉄道延伸構想としましては、計画中のビエンチャン駅から北に延伸し、中国の昆明に連絡する北線建設、及びのタケクあるいはサバナケットまで延伸し、その後ベトナムに連絡する南線建設の構想があると聞いています。
40	実際の鉄道網整備予定は少ないことから、ハブ化と言っても、結局トラック輸送がメイン。すると、このロジパークは多機能物流サービスをもつとあるが、具体的にはタイから鉄道によって運ばれるコンテナをトラックに効率的に載せ替えてラオス国内あるいはベトナムに配達するための積み替え輸送が主たる機能である (岡山委員)。	本事業は、先行している鉄道延伸計画を踏まえて計画を策定しております。 本事業で建設される施設は、主にタイからの輸入貨物、及びビエンチャン周辺の工場等で生産される物を取り扱うことが想定されていますが、将来的には、ラオス地方都市及び中国、ベトナムとの物流のハブとして機能し、空荷を減らすことにより、物流コストの低下が期待されています。
41	貿易品目から検討すると、必ずしも産業パークからの物流のみならず、農産物の輸送も視野に入れ、かつ空荷輸送を軽減する工夫が必要である。現行鉄道を有効に利用するため、貨物専用の物流駅の建設や、引き込み線による荷下ろし、その場 (ロジパーク) での荷捌きも検討するべきではないか。鉄道計画が固定されており、こちらは変更できないのだろうか (岡山委員)。	
⑪ 報告書記載上の不備等		
42	P4-28 下から 6 行目 As a result, Alternative A and B have relatively higher suitability for VLP location from utilization of railway, cost and environmental point of view.とあるが、4 案から 2 案に絞る際に考慮に入れられたのは、utilization of railway, cost and environmental point of view の 3 項目のみなのか? もしそうであれば、この 3 項目で 4 案から 2 案に絞った理由を明記すべきである (松行委員)。	説明に誤りがありましたので、修正いたします。大変申し訳ありませんでした。 各代替案の評価につきましては、P4-30 Table4.4.1 の各項目において、Good、Fair、Bad と評点を行った上で判断しております。
43	P7-17 : no site-specific, organized fauna and flora study has been conducted in the Forest Reserve という記述と、7-13 No endangered and/or rare faunal/floral species occur around this forest reserve. という記述は矛盾していないか (松行委員) ?	P7-17 は、過去、ドンフォシー森林保護区において、大学、政府研究機関等による動植物調査が実施されたことがないという事実を言及したものです。 P7-13 は、本調査の結果、保護対象となるべき貴重種は存在しない事が判明しましたので、その旨記載いたしました。 ご指摘の通り、文章の流れから、矛盾した内容に見受けられますので、7-17 頁の該当箇所を修正いたします。
44	P7-34/35 : 表 7.5.2 (7-33 頁) と表 7.5.3 (7-34 頁) の関連について、代替案検討で 57 項目行っているようであるが、表 7.5.2 は 30 項目なので、ほかの 27 項目も代替案ごとに一覧表にして明示することが必要である (柳委員)。	検討項目は大項目数が 30、小項目数が 57 となります。 P7-32 の 57 Environmental Factors を、30 Environmental Factors (57 Sub-factors) と書き換え、明確にいたします。
45	P8-11(1) : Reduction of CO2 emission は経済効果ではない→供用時の環境的効果は重要なので別項に記載を (岡山委員)。	ご指摘の通り、供用時の環境効果につきましては、別項にて記載いたします。