

環境社会配慮助言委員会

第171回 全体会合

日時 2025年8月8日（金）13:58～16:00

場所 JICA本部2階202会議室及びオンライン

（独）国際協力機構

助言委員

東 佳史	立命館大学 政策科学部・大学院 教授
阿部 貴美子	実践女子大学 人間社会学部 非常勤講師
石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 元助教
奥村 重史	あずさ監査法人 コンサルティング事業部 ディレクター
小椋 健司 (※)	元日本高速道路インターナショナル株式会社 元プロジェクト担当部長
鎌田 典子	一般財団法人 自然環境研究センター研究本部 上席研究員
衣笠 祥次	株式会社三菱 UFJ 銀行 経営企画部 サステナビリティ企画室 環境社会グループ 次長
源氏田 尚子	公益財団法人 地球環境戦略研究機関 (IGES) 東京サステナビリティフォーラム フェロー
重田 康博	宇都宮大学 国際学部／国際協力 NGO センター 元教授／政策アドバイザー
柴田 裕希	東邦大学 理学部 准教授
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター研究本部 元研究主幹
鈴木 和信	日本大学 国際関係学部 教授
鈴木 克徳	特定非営利活動法人「持続可能な開発のための教育推進会議 (ESD-J)」 理事
田辺 有輝	特定非営利活動法人「環境・持続社会」研究センター (JACSES) 持続可能な開発と援助プログラム プログラムディレクター
谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部 元教授
錦澤 滋雄	東京科学大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 准教授
二宮 浩輔	山梨県立大学 国際政策学部 元教授
長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部・大学院経済科学研究科 名誉教授
林 希一郎	名古屋大学 未来材料・システム研究所 教授
原嶋 洋平 (※)	拓殖大学 国際学部 教授
山岡 暁 (※)	宇都宮大学 地域デザイン科学部 客員教授

敬称略、五十音順

(※) 会議室参加

JICA

池上 宇啓	審査部 環境社会配慮監理課 課長
三戸森 宏治	東南アジア・大洋州部 東南アジア第二課 課長

調査団

森本 博行	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
林田 貴範	個人コンサルタント (委託: 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル)

○池上 皆様、こんにちは。こちらJICA本部におります審査部事務局の池上です。

2分ほど早いですが、委員の皆様、ご参加いただけたようですので、始めさせていただきます。

音声のほう届いてますでしょうか。もし届いてましたら、何らかのリアクションをお願いできればと思います。はい、ありがとうございます。

石田委員から発言が15分ぐらい難しいとコメント入っておりますけれども、このまま開始させていただきます。

まず本日、会議室のほうから、原嶋委員長、山岡委員、小椋委員の3名にご出席いただいております。また、ご欠席のご連絡は貝増委員からいただいておりますので、会議室3名、リモート18名の合計21名のご参加のもと、本日の会議を進めさせていただきます。

まず、私のほうから、いつもの注意事項、留意事項を何点かご説明させていただきます。

参加者皆様、毎度ですけれども、逐語録を作成していただきますので、必ずお名前を明確に名乗っていただいたあと、原嶋委員長の指名を待って、発言のほうお願いします。また、質問やコメントにつきましては、JICA宛てか委員宛てかを明確にさせていただきますようお願いいたします。なおJICA宛ての場合は、事業部宛て、審査部宛てというふうに、明確にいただかなくても、そちらについてはJICA側で適宜割り振らせていただきます。

そして、発言は、他の方の発言が終わるのを確認して、ご発言いただければと思います。

会議室から参加いただいております3名の皆様、発言される際には、必ずマイクをオンにして発言をお願いします。3名で2本という中途半端な数のマイクになっておりますけど、適宜回して使っていただければと思います。

そして、オンライン参加の皆様、ハウリングを防ぐために事務局の設定で一律ミュートにしておりますので、発言される際にはミュートを外して、通信状況が許せばですけれども、カメラをオンにいただけるとありがたいです。また、発言が終わりましたら、スムーズな進行のために、以上です、と伝えていただき、速やかにミュートしていただければと思います。

以上がいつもの注意事項ですけれども、こちらのほうで、原嶋委員長のほうにマイクをお渡しできればと思います。

原嶋委員長、よろしくお願いします。マイクをお願いします。

○原嶋委員長 それでは、原嶋でございます。

それでは、早速JICA環境社会配慮助言委員会第171回の全体会合を開催させていただきます。よろしくお願いします。

既にご案内ありましたが、本日は全体で21名のご参加でございまして、貝増委員ご欠席でございます。小椋委員、そして山岡委員、そして私が会議室からの参加ということで、よろしくお願い申し上げます。

それでは、まず最初、ワーキンググループのスケジュールの確認ということで、今、お手元にワーキンググループのスケジュール、10月までのスケジュールが示されていると思いますけれども、詳細な点につきましては、数日中に事務局のほうに変更等のご連絡をいただきたいと存じますけれども、何か大きな点で、確認すべき点ありましたら、ここでご発言頂戴しますので、サインを送ってく

ださい。

あと、事務局から何か追加、補足がありましたら、お願いします。

それでは、委員の皆様いかがでございましょうか。細かな日程変更については、速やかにご連絡いただければ、変更いたしますけれども、大きな点で何か確認すべき点ございましたら、サインを送ってください。よろしいでしょうか。

それでは、一応ワーキンググループのスケジュール確認これで終えさせていただきまして、本日、案件概要説明が1件ございます。カンボジア国の国道1号線のメコン架橋整備事業でございます。

それでは、本件につきまして、準備が整いましたら、説明をご担当からお願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

○三戸森 それでは、東南アジア・大洋州部東南アジア第二課の三戸森から、ご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

この件、カンボジア国国道1号線・メコン架橋整備事業の概要をご説明するものでございます。次のページをお願いします。

目次はこちらのとおりでございます。こちらに沿って、今日はご説明をさせていただきます。次をお願いいたします。

事業背景でございます。こちら、まず事業の必要性ですが、カンボジアの国道1号線、こちらは南部経済回廊の一部として、プノンペンとベトナムのホーチミン市を結ぶ重要な人流・物流のルートです。JICAはこれまでこの回廊の連結性強化に向けた支援を行ってまいりました。

一方で、プノンペン都市圏及びその周辺地域では急速な都市化、そして、交通需要の増加に伴いまして、深刻な交通渋滞が発生しています。重層的な環状道路の整備、主要幹線道路の多車線化による交通容量の拡大、さらには交通安全の強化が急務となっております。くわえて、こちら右下の地図にあるんですけれども、こちらはプノンペン都が左側にありまして、右側にアレクサ市というものがございます。で、このアレクサ市というところがプノンペン都の中心からすごく近いところなんですけれども、こちらの開発ポテンシャルというものが注目されておりまして、この地域への安定的かつ円滑なアクセスの確保というのも重要な課題となっているという背景がございます。次をお願いします。

この国道1号線については、JICA長らく支援をしてまいりました。まず国道1号線の改修計画では、2005年から17年にかけて無償資金協力を実施しておりました。こちらでは、プノンペンとネアックルン間の往復2車線の道路を改修しています。この時に被影響住民が4,474世帯出ておりまして、その時に登記制度の未整備とか、補償単価への不信などから、いろいろとご指摘があったという背景もございました。

そのあと、JICAは技術協力、住民移転のための環境社会配慮能力強化プロジェクトを実施しまして、環境社会配慮ガイドライン2010年版の理解の促進に向けた研修の実施、さらには標準な住民移転手順書を策定したりも支援をしてまいりまして、こちらでカンボジア政府の適切な補償、そして対応するというのが為されたというものでございます。

くわえて、今回、橋梁がありますが、橋梁の支援では、この通称つばさ橋と呼ばれているものを、無償資金協力で支援をしてございます。この時も被影響住民というのが出ておりまして、この時は2004年のJICAガイドラインに基づいて適切なRAPが作成されて補償が行われたというものでござ

います。また、フェリーサービス関係者からは一部、生計に影響が出たというようなことも聞いております。次お願いいたします。

今回の国道1号線の様子でございます。左上の写真が現在4車線に既になっているところの写真でございますが、このUターンをする時の専用レーンがなかったりというところで、そういうところで渋滞が起きてしまったり、安全性に問題があるなどというのがございます。左下の写真では、いろんな速度の車が並行して走ってる、バイク、トゥクトゥクと乗用車とか、そういうことも渋滞の原因であったりしているというところでございます。

右下にございますが、こちらは実際の道路の状況を今のわかる時点で撮っております。道路の用地の内部に簡易的な構造物っていうのがあって、道路の用地の外にパーマナントな建物があると、こういうようなものも現状としてあると、こういうことも、現状では確認をしております。次お願いいたします。

その次が事業背景、今度は橋梁のほうでございます。

こちら橋梁は、先ほどご説明しましたアレクサ市とプノンペンを結ぶものでございます。現状はアレクサ市とプノンペンの行き来にはフェリーが利用されております。このアレクサ市の開発っていうのは、カンボジアの政府の計画としてもこの環状道路を整備していくこととか、開発を進めていくということが確認をされております。

さらにアレクサ市へのアクセスというところでは、韓国が北部に友好橋の建設っていうものを予定していたり、あとは南東部に環状3号線の一部を成す架橋っていうのをカンボジア政府の資金で建設をするという予定になってまして、今回の支援をしようとしているところは、その間に位置するものというふうに考えております。次お願いいたします。

こちら事業概要でございますが、今ご説明しましたとおり国道1号線のプノンペン都～ネアックルン間において、道路の改良・拡幅をする、そしてメコン架橋を建設するということを、事業の対象としておりまして、対象地域において道路輸送・物流の円滑化を図り、カンボジアの南部経済回廊の連結性向上に寄与することを目的としております。

少し飛ばしまして、実施機関はカンボジアの公共事業運輸省になります。調査期間は今年の8月から来年の12月を予定しているものでございます。次お願いいたします。

具体的に事業を実施する場合と実施しない場合の、影響、そして代替案検討、こちらのとおりにしております。

交通渋滞の状況、そして経済的損失、また、交通安全、自然環境、そして社会環境というところから分析をしておりますが、ここに記載したとおりでございます。次お願いいたします。

で、具体的な代替案検討についてを、二つご紹介させていただきます。

一つが、国道1号線の改良・拡幅というところでございます。こちら、3案示しておりますが、黄色い案が、現行の国道1号線を拡幅するという、改良するという案でございます。で、赤いものが最短ルートで考えた場合というものを示しております。そして緑色はメコン川の対岸を通ったルートというもので、この赤と緑は新たなルートを考えるというもので、代替案の検討をしております。次のページお願いいたします。

具体的にこの国道1号線の改良・拡幅ということで、経済性、交通円滑性、安全性、施工性、維持管理性、自然環境への影響、社会環境への影響ということ、それぞれ評価をいたしました。配点

は、経済性、自然環境、社会環境の3つを高く上げております。ここの3つが特に影響としては重要ということで、配点を多くしまして分析をしております。この3案を、それぞれどう評価をしたかということをご説明します。

まず現道改良案、黄色のものでございます。前のページで黄色で示した道については、工事費については100%、そして交通容量は高い効果が見込まれる。交通事故のリスクという意味でも、高い改善効果が見込まれ、施工についても容易だけれども、既にある道路なので、現況の交通への配慮が必要であると。維持管理については容易であると。自然環境の影響は、樹木の伐採などは少ないと。ただ大気汚染、振動、騒音などがあるということで、ただ、他の代替案よりも生態系へ影響を与える可能性は小さいというふうに評価しています。

社会環境への影響は用地取得は最少、そして影響建物は2,000ぐらい、住民移転は最少であろうというような評価をしております。

次に右側の最短ルートというもので、これ、前のページで赤で示したものでございます。こちらについては、最短の道を選ぶというものでございますが、交通容量としては、長距離への移動としては効果が高いんだけれども、つばさ橋までの地域内交通としての改善効果というのは、町を通らなかつたりするということで、限定的ではないかということでございます。交通事故のリスクなど、そういうところも同じような評価をしております。

施工性については、新たなものを造るので容易、そして維持管理については、維持管理する道路が現行の国道1号線等を加えて、2倍になるということで、その点を評価として低くしております。自然環境への影響としては、こちらは一部の区間が、前のページで青い色に示していたバサック湿地、KBAを通過するということで、ここは生態系の影響が大きいというようなことで評価をしております。用地取得は250ha、影響建物、住民移転は、あまり人が住んでいない地域ということで少ないというような評価をしております。

最後が緑の案でございますが、メコン川の対岸案というもので、工事費については、200%と黄色の案よりは倍ぐらいの費用がかかるのかなというふうに見ております。交通円滑性、安全性、施工性というのは、赤の案と、2番目の案と基本的には同じような評価をしております。維持管理についても、同じく管理する道路が、もともとの国道1号線に加えて、2倍になるというような評価をしております。こちらの自然環境への影響については、こちらの緑の案の場合には、このKBAっていうのは回避することができるんですけども、この道路を造る時に盛土をすることで、もともとの氾濫原として湿地があったところを、そこを狭めてしまう、洪水位を上昇させる可能性があるという点を評価として入れております。用地取得は325haで、影響建物、住民移転は少ないというふうにしております。

このうえで評価しましたのが、初めの黄色い案、現道改良案というものが、78点ということで多くの影響建物が発生するんだけれども、住民移転は限定的であり、事業実施の可能性が最も高いと評価しまして、それぞれのほかの赤の案は52点、緑の案52点というような評価をしております。次お願いいたします。

次が橋梁のメコン架橋の建設ということで、こちら3つの案を提示いたしました。

まず初めが黄色いものでございますが、黄色が環状2号線と接続する案。これは環状2号線が黄色の下の方、南の方から出ていますが、そこに接続した形で対岸のアレクサ市に橋梁を整備する

というものでございます。

もう一つが環状2号線とは接続しないんだけど、国道1号線の途中でアレクサ市側に行くというもので、こちらは赤で示しているものでございます。

緑の3つ目の案は、メコン架橋非建設案ということで、そもそも橋梁は建設をしないと。その代わりに左上の部分、北西のカンボジアの韓国友好橋と、あとは環状3号線のメコン架橋というところ、建設中のものをベースに使うというような案にしております。次のページお願いいたします。

そのうえで先ほどと同じような項目で評価をしております。

環状2号線の接続案のところでは、経済性は100%としております。ただ、20点の配点なんですけれども、100%で12点。この理由はあとでご紹介をいたします。

交通の円滑性、接続性については、環状2号線、そして国道1号線との接続性が高いということ、あと環状2号線の延伸により、都心の混雑緩和が見込まれるということの評価をしております。交通事故のリスクというところでは、あまり高くないというような評価をしております。

施工性についても国道1号線との交差点付近での切り回しというのが重要になるということで、あとは維持管理性については、割合容易だろうという評価をしています。自然環境の影響は、樹木伐採発生するが影響は小さいと評価してまして、用地取得が13ha、影響建物が40軒程度というふうに見ております。

次の環状2号線非接続案というもので、前の表ですと赤で示したものでございます。こちらについては、工事費は120%ということで、より費用が必要になってくるということで、距離が増えたりということで、120%としております。アレクサとプノンペン南側の地域とのアクセス性が悪かったりとか、環状2号線としての接続性が悪いということで、この接続位置がボトルネックになったりする可能性があるということです。

また、環状2号線との連続性の悪さによって、安全性の面では交通事故のリスクがあるということでございます。施工性、維持管理については、先ほどと同じものでございまして、自然環境の影響については、こちらは新たな赤い案はKBAに近接するところを少し評価として反映しております。用地取得33haで、50軒の影響建物があるということでございます。

最後の緑の案、橋梁をそもそも造らないというのですが、こちらは経済性が、その分、事業費は低くなるということで45%として、点としては高くしております。交通の円滑性、接続性については、アレクサ、プノンペン南側地域とのアクセス性が良くないということ、あと環状2号線が十分に機能しないということで、その接続性というのも果たせなくて、都心の混雑緩和ということの機能が限定的になってしまうということで、その点を評価に反映をしております。交通事故リスクというところでは、3号線とか、ほかの橋梁に交通が集中することによる交通事故リスクっていうのを評価をしております。施工性は容易ということにしています。

維持管理についても、供用がないので維持管理不要ということで高く評価しています。自然環境への影響としては、先ほども緑の案でありましたけれども、環状3号線のところから繋ぐところで、盛土をすることで、メコン川の氾濫原を狭める、そういう可能性っていうのを評価をしております。用地取得52ha、影響建物は0軒というふうにしています。

このうえで、3案を評価したものとしては、初めの案の黄色の案、環状2号線接続案が合計78点、そして2号線の非接続案が58点、そして、橋梁を造らない緑の案が68点ということで、こちらの環状

2号線に接続する案っていうのが、適切であろうというような評価をしたところでございます。次お願いいたします。

次が環境社会配慮事項でございますが、今後、第1回の時には協力準備調査のスコーピング案、そして第2回ではドラフトファイナルレポートの段階で助言をいただければというふうに考えております。

環境社会配慮ガイドラインは2022年1月版のものを適用させていただき、環境カテゴリはA、そして分類根拠は道路セクター及び影響を及びやすい特性、大規模非自発的住民移転に該当するためというふうにしております。

環境許認可でございますが、こちらはEIA報告書は調査団の支援のもと公共事業運輸省により作成されまして、カンボジアの環境省による環境許認可の取得が必要となります。次お願いいたします。

想定される影響の内容と程度でございますが、こちらのそれぞれの内容を工事中、供用中に見てまいります。大気汚染、水質、廃棄物、騒音・振動でそれぞれの項目を記載しております。次お願いいたします。

次が自然環境と社会影響ですが、自然環境は生態系、水象、そして社会環境は住民移転・用地取得ということで、こちらに記載した項目をお示しております。次お願いいたします。

そのうえで、次が社会影響で、被害と便益の偏在、文化遺産の景観、HIV/AIDS等の感染症、事故、そして、その他として越境の影響、気候変動というもので項目を用意しております。次お願いいたします。

次でございますが、想定される住民移転の対応方針でございます。

こちら前回の無償資金協力事業では工事に最小限必要な道路幅、こちらを暫定道路幅（PRW：Provisional Road Width）を設定してまして、暫定道路内にある構造物の撤去・補償が行われました。これ右上の図を見ていただくと、カンボジアの道路法に基づく道路用地幅というのがROWと言っていますが、これまでの無償で支援を補償したのがPRWと言われているものでございまして、少し小さくなっているということでございます。

現在道路を改良しようとしておりますが、必要な道路の幅員内に、このROWとPRWには2,000棟以上の簡易構造物が立地しておりまして、こちらは前回の事業を実施後にまた増築されたというような建物も含まれております。

補償方針については、違法占有者の扱いにおいてJICAガイドラインとの間にカンボジア側の方針などギャップありますけれども、ガイドライン遵守を実施機関には確認をするという方針でございます。

下の場合分けをしております。ROW外っていうところ、ここはメコン橋梁が主ですけども、こちらは本事業で新たに取得する土地/建物を所有している住民っていうのがいまして、右側にカンボジアの補償制度の方針と、JICAガイドラインとのギャップっていうのを示しております。

真ん中、ROW/PRW内というところも書いておりますが、こちらカンボジアの補償制度・方針というところでは、実施機関のMPWTは前回事業で補償済みの土地/建物に対して補償しないことを表明していたりとか、土地法においてROW内の違法占有者に補償は行われないことが明記されているということです。JICAガイドラインでは違法占有者もまた補償対象とされるということでございます。

その他、フェリー事業者・関連事業者については、用地取得によらない被影響住民への補償は、カンボジア政府としては制度化されていないと。JICAガイドラインとしては、用地取得以外でも生計手段を喪失する場合は補償や支援が必要とされているというところがございます。最後、次のページお願いいたします。

このうえで、調査スケジュールでございますが、これから代替案の検討、そして事業スコープの確定をしてまいります。で、調査を進めてまいります。今日、事業概要を説明していただき、9月にスコーピング案のワーキンググループ、そして全体会合を10月にさせていただいて、さらに2回目のワーキンググループを来年の8月、そして全体の会合を9月ということで、予定をしているものがございます。

長くなりましたが、以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今のご説明に対して、ご質問等承りますけど、そもそも1点、教えていただきたいんですけども、代替案の検討が二つあって、一つ目の代替案で別線メコン川対岸案っていうのがありますが、これには環状2号線と接続する橋を架けるということを含んでいるのでしょうか。

○三戸森 この部分で橋梁についてのコストとかは明確に説明はしてませんが、それが前提となっております。

○原嶋委員長 組み合わせが複雑な感じがするんですが。それと当然、建設費が高くなるのは必然なんですよ。それが一つあります。それをちょっと今、前提としてご質問させていただきますけれども、これから、委員の皆様からのご質問を承りますので、順次進めさせていただきます。

それでは、衣笠委員、どうぞお願いします。

○衣笠委員 原嶋委員長、ありがとうございます。衣笠です。

私のほうからJICAさん向けに1点質問と2点コメントです。

1点目は、代替案検討の国道1号線の改良のところ。現道改良案で、評価が多くの影響建物が発生するが、住民移転は限定的というところだとあります。この意味合いとしては、道路拡幅とか、橋梁の建設に当たって、物理的に影響を受ける建物の数は多いけれども、住民の移転は最小限に抑えられるってことをおっしゃってるんだと思うんですけど、状況を教えていただきたいと思ってます。

例えば、その建物の用途が非住宅なのでということで、住民の生活に直接関係がないので、移転の必要性が低いんですということであれば、経済移転はどうなんだとか、あるいは、もう住民が居住しているんだけど、建物の一部だけが用地にかかるんだよということなのか、こういった状況であるかを、ライブリーな形で教えていただくと非常にありがたいなと思いました。

2点コメントというところでいうと、私もちょっとこの地域がこういった地域かっていうのはわからないんですけども、結構な住民が暮らしているということであるならば、歩行者の歩行可能性というか、歩行者空間の確保をしっかりとされてるかといったところを、しっかりといただけるようお願いできればというふうに思ってます。当然、都市計画の中で、歩道の整備とか、横断歩道の設置といったことがされるんだろうというふうに思っておりますけれども、一方でその歩道の縮小とか、横断困難な交差点の増加で、歩行者が不便になってしまわないように、また、安全性が低下しないようにご配慮いただければと思いました。

あとは、結構新興国であるかなというふうに思うんですけど、道路拡張すると、生じた余剰スペースで、例えば住民による非公式な駐車スペースとして利用される可能性も多々あるかなというふうに思いますし、特に商業地域とか、交通量の多いエリアであると、違法駐車とか、これが交通渋滞とか、事故の原因となることもあるだろうというふうに思いますので、しっかりとその明確な標識とか、路面標示による駐車禁止の周知とか、地域住民への交通ルールを守りましょうねといった啓発とか、あるいは同時に、公共駐車場の整備とか、政府等に働きかけるのであれば、こういったところも、一つ考慮に入れていけるといいのかなと思いました。

私からは以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、柴田委員、聞こえますか。お願いしてよろしいでしょうか。

○柴田委員 はい、柴田です。ありがとうございます。

私からちょっと2点、ご質問させていただければというふうに思います。

1点目、計画の背景のところなんですけれども、背景で、本日もご説明いただいていたんですけれども、交通改善の道路の事業になりますので、周辺の街に与える影響も、また、交通だけではなくて、周辺の街や土地利用に与える影響も大きいのかなというふうに思われます。そこで、この地域の都市マスタープランのようなものですとか、土地利用計画、あるいは、既存の交通のマスタープラン、交通計画みたいなものがあれば、それとの整合性みたいなところも触れていただければなというふうに思いました。またこれ、ワーキンググループの時にということになるかもしれませんが、それが1点目です。

それから、2点目なんですけれども、毎回なかなか難しいところなんですけど、代替案の比較のところで、例えば交通の円滑性と安全性、なかなか表裏一体というか、関連していて、難しいところかなというふうなことも思うんですけれども、例えば、今画面で映していただいているところで、例えば交通の円滑性について、これは別線最短ルートとメコン川対岸案、こういったところは、地域内の交通の改善効果は限定的ということで、既存の道路との流入流出が少ないので、既存の地域交通は改善されないという意味かなというふうに受け取ったんですけれども、逆に見ますと、なんていうか、流入流出少なくなるので、安全性という意味では、高くなる側面もあるのかなというふうに思っていたんですが、点数としては低い点数になっておりまして、こういったところ、こういったような根拠のある評価なのかっていうところ、評価の裏付けといいますか、そういったところも、細かいところはまたワーキンググループでということになるかもしれませんが、もしございましたら、お話しいただければというふうに思いました。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、会議室から山岡委員にご発言いただきます。

○山岡委員 山岡です。

11ページの代替案検討のこの黄色と緑の比較の妥当性についてです。それ1点だけなんですけれども、内容的には3つほどあります。

まずその本命案に対して、この緑の案は点数が全体的には低いんですけれども、この内訳、そもそもこの配点が妥当かというのはあるんですが、それは信用するとして、交通の円滑性、接続性と、

あと自然環境への影響が、この黄色の案に対して、緑の案が非常に低いので、総合的に評価が低くなっていると、こういう結果だと思います。それでまず交通についてなんですけれども、そもそも、現在、これ約20kmの間に、上流にも橋が今後架かる、下流側にも今後橋が架かるというこの状況の中で、さらにその間で本当に橋が必要なのかという、ここなんですけれども。必要なのかもしれません。恐らくこれは現状と将来の交通需要予測をしたうえで、この橋が3本必要になるということだというふうに解釈は出来るんですが、そこまで信頼性の高い交通需要予測をされているのかどうかというのが、1点目の質問です。

次は、自然環境への影響なんですけれども、緑の案の点数が低いのは、要は森とか、メコン川の氾濫原を狭める可能性があるとか、この点で点数が低いというふうにされているわけです。ところが、盛土でも水がたまらないほうに対して、管渠とかあるいは暗渠、いわゆる、パイプとかボックスカルバートで盛土の下に構造物を造れば、氾濫してもそれがいわゆる湿地側に水が流れるというそういう構造にすることは可能だと思います。となると、自然環境への影響はこんなに差がつかなくてもいいんじゃないのかな、というふうに思うわけです。そうすると総合点は変わってくる可能性があるんで、そこはどうお考えになるのかなというのが、2点目の質問です。

3点目です。これは5ページのところで、本事業では、環状2号線の一部を成すメコン架橋の建設をカンボジア政府が要請されているという、多分この影響が大きいんじゃないのかなと思うわけです。この間のインドの件でもありましたけれども、ダブルデッキについては、インド側が非常に要求しているという、こういう要請というのは、先ほどのその代替案検討は、あくまでも科学的な視点から、点数をつけてるわけなんですけれども、結局相手側政府の強い要求というのは、かなり多分最終的な代替案の選定においては強い影響を与えているのではないかなというふうに、推測されるわけです。これは現実的にあり得ると思うんですが、あり得るのであれば、代替案検討の中でなんらかそれは取り入れたほうが説明がつくのではないのかなと、こういう意見です。

今までそういうことはあまりやられていないようですけれども、もしも本当に科学的に全部説明されるのであれば、先ほど言った点も配慮して最終的な代替案を選定されるのが妥当ではないのかなというふうに思います。ということで、これに対してご意見を伺えればと思います。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、ちょっとここに対応いただいて。主には住民移転の限定的という意味と、周辺都市のマスタープランとの整合性、代替案で、今、山岡委員からの話ということで、とりあえずお願いしてよろしいでしょうか。

○三戸森 はい、ご質問、コメント、ありがとうございます。

まず、衣笠委員からいただきました影響の建物が多いけれども、移転が少ないのはなぜかというところについては、私たち、認識しているところとしては、多くのところがお店であったりとか、住居に使っていないものの建物がほとんどであるということからでございます。できれば、写真、スライドを見せていただきたいんですが、4ページです。

例えばですけれども、こちらの右下のものにございます。もともとあった用地の外にある建物っていうのが、パーマネントの建物があって、そこにROWの中に追加でこういう簡易な構造物があって、ここで例えばバイクの修理をするとか、そういう作業をしたりとか、そういうところが多く出

来ているというのが現状で認識しているところでして、ここに住まわれてるというよりは、こちらで追加的にもともとあった建物に足して、ここで作業したりとか、お店をやられたりとか、そういうものがあるというのが現状として、そこがほとんどであろうという認識で、こういう言い方をさせていただいたというものでございます。

あと、2点目にいただいた歩車のところのスペースを維持するということは、ここ交通安全のこともしっかり考えていこうということで、この事業は考えております。横断歩道とか、場合によって歩道橋を準備するとか、そういうことも、渡る面では考えておりますし、いただいたところの歩車というところも、しっかり考慮してまいりたいと思います。

あと、駐車スペース、違法駐車のところについてもこちらもそういう事象が出ないように、そしてそういう影響がないようにということでは、しっかりと確認して、また、計画のところ、そして、実際に円借款に移る時には、そういうところでのソフトコンポーネントとかにもしっかりと考えていきたいと思っております。

そして、二つ目。柴田委員からいただきましたところでは、一つ目は、道路交通だけではなくて、町への影響をしっかりと考えるということが重要というご指摘かと思われました。ご指摘いただいた交通マスタープランもしっかり配慮するということもご指摘いただいております。現状、複合的に考えていければと思っておりますが、私たちもカンボジアで、技術協力もやっておりますし、アドバイザーも入れてございます。そういうところで、ここで気づきのところとか、道路交通に併せてしっかりとそれプラスアルファでどういう影響があるかということも、カンボジア側と話したりとか、対話するということは、できる環境にございますので、そういうところ、しっかり活用してまいりたいなと思っております。

それと二つ目は、代替案で、円滑性と安全面の両立が難しいということもご指摘をいただいております。代替案のところでは、既存の交通との連結がないとか、そういうところで低くしているのではないかなというようなご指摘をいただいたかと思っております。ご指摘のとおり、ここで評価した時には、国道1号線っていうところの中で、ここに都市が開発されていて、そこでこの周辺の町とか、そこでの連結をしているっていうところも、評価する際には、点数に反映したものでして、全く新しいものっていうのは、起点と終点のところの連結性っていうのは、すごく効果が高いし、交通の移動時間も短いんですけれども、その間の連結性というところを考慮して、点数には反映をしたというものでございます。

続いて、山岡委員から頂戴いたしました、まず一つ目としては、この橋梁を3つかける意義があるのかというところ、ご指摘いただいて、交通需要予測をしっかりしているかということでご指摘を頂戴いたしました。

まず、橋梁が3つ必要というか、今回の橋梁が必要なところとしては、アレクサ市の開発っていうのが、ポテンシャルとして高いというのと、まさにプノンペン市の、本当にまさに中心部のところ、そしてそこがもう人口稠密になっていまして、そこからすぐ近くにあるということで、これはカンボジア側の開発計画としてあるというのもあるんですけれども、それを受けても、じゃあこの都市を開発していくといった時のポテンシャルとしては、アレクサ市を活用されるっていうのは、私たちとしても、必然なのかなというふうには考えておりまして、その時にアレクサ市から近いのは、先ほどお示ししたのは、韓国の北部にある橋梁と、アレクサ市に近いんですけれども、それと、南部の

この環状2号線の私たちが支援をしようとしているものでございます。このカンボジア政府が造ってる3号線の橋梁っていうのは、かなり離れているということもございまして、このアレクサ市がこれから開発されていくということを考えた時には、この二つで橋梁っていうのは必要になってくるのかなというふうに考えております。

交通需要予測についても、私たちもこれまでの無償資金協力でも交通需要予測も確認をしております。今回も同様に先行調査で調べております。今回もしっかりとどれぐらい交通量が増えるのかどうかっていうことを、確認しながら調べてきたところでございますが、あまり、今回の事例とは、直接合致しないところではございますが、例えばですけど、無償資金協力で予測してた時は、その予測が過大だったかということ、実態の今の現状を見ると、それ以上の交通が増えていたり、こういうことが実際には起きております。

ご参考に2004年に前回事業で需要予測した時っていうのは、都心部から12から15km地点の1日当たりの交通量で比較すると、2004年の実測値が4,800から5,100PCU/dayだったのが、実際に完工後の3年後、2019年の目標値を1万4,000PCUというふうに設定しました。これを実際に実測したところ、実測値が3万2,000PCUということで、2倍以上の実際の交通があるということで。ご参考までに現在の実測値は4万8,000PCUと大幅に超過をしているところでございまして、同じような手法を用いて、交通量というのでも確認していこうというふうに思っております。

2点目、自然環境、そして盛土のところ、メコン川の氾濫原ということで、こちらは構造物を造ることで対応できるかというご指摘を頂戴しております。自然環境の評価っていうのが、低い評価なんじゃないかということも、ご指摘として頂戴しておりますが、その場合に、ここもどれぐらい動くかっていうのはあるんですけども、私たちとしては、この環状2号線接続案が一番だというのは、変わらないのかなと思ってるのが、例えばこういう洪水対策として、暗渠などを造った時には、コストとしてはその分上がっていくのかなというので、経済性っていうところでは、今の20点ってところが、少し調整があるのかなというふうには思っているところでございまして、そういうところの調整というのが出てくるのかなというふうには思っております。そのうえでは構造物、評点としては調整になってくるのかなというふうには思っておりますが。あとで、コンサルタントからも補足あればさせていただければと思います。

あと橋梁については、カンボジアが要請している、それを強く希望してるっていうところは、あるんですけども、先ほどご説明したとおり、アレクサ市としての開発っていうもののポテンシャルがすごく高いのかなということで、その必要性があるのかなというふうに考えた次第でございます。

○原嶋委員長 それでは、補足をよろしければどうぞ。調査団のほうから。

○森本氏 調査団の森本と申します。

まず需要予測につきましては、今JICAさんのほうで、プノンペン都の都市交通マスタープラン作りというのを、技術協力プロジェクトで、我々の調査とは別で実施しているところです。その中で今後30年間のプノンペン都、アレクサも含めての人口予測ですとか、そういった将来の都市規模の拡大を考慮した人口配置等々を検討されているところですので、我々としてはそのデータをもらって適切に需要予測に反映したいかな、というふうに考えております。

次、盛土が洪水氾濫原を狭めるというところのイコライザーみたいなものを設置すると、効果が

出るのではないかといった点につきましては、我々の調査の中で、それらの影響も含めまして、しっかりと河川測量と、あと氾濫解析をしていきますので、分析していきたいなというふうに考えております。

調査団からは、以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。それでは、引き続き質問を承ってまいります。

まず、小椋委員から、会議室から、手短にお願いしてよろしいでしょうか。

○小椋委員 特に今回は前回の国道1号線の拡幅時にくわえての追加補償になるような可能性もあるということなので、特に16ページについて教えて欲しいのですけれども。

前回の1号線拡幅の時には恐らく建物の移転補償はされたと思うのです。それで、土地の補償はどうだったか。特に土地法はポルポト政権が崩壊したあとに、土地の所有が認められたがゆえに出来た法律と認識しておりまして、それ以前に既に土地を所有していらっしゃった方いるのではないか。土地法でセンターラインから30mが道路区域ですと言っても、既存の土地所有者の方には、土地も補償をされたのかどうかということと、その土地補償された時に、公共事業者なのかカンボジア政府なのかかわからないですけど、登記されたのかどうかということ。それから、補償後に建てられた構造物は補償しないといった契約条件が付されていたのかどうか。

この3点について教えていただきたいのと、それと現在、ライトオブウェイしかり、Provisional Road Widthって言うのですか、暫定的な道路区域の境界のプレートとか、境界がわかるようなポストっていうんですか、日本だとフェンスを張ったりするんですけど、なかなかそこまでの資金もないでしょうから、道路予定地や道路区域の土地管理は、今どうなっているのかどうか。その点を伺ったうえで、今後恐らく公共事業省は、このJICAガイドラインとのギャップに対して、随分抗うといえますか、コンフリクトが予想されるので、そこをどういうふうに隘路を生み出していくかに繋がれたらと思うので、今の質問になっています。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、源氏田副委員長、聞こえますか。

○源氏田副委員長 はい、源氏田です。私のほうからは環境影響について、一つ質問と一つコメントになります。

スライドの15ページ目ですが、こちらの気候変動のところです。供用時の影響として、交通量の増加に伴うCO₂発生量の増加と、あとは車両走行速度が向上することによるCO₂発生量の減少という、この二つが想定されると書いてあるのですが、調査及び評価の方針を見ると、対象事業による温室効果ガス削減量の予測だけになっています。ここなんですけれども、予測される影響としてはCO₂発生量の増加と減少、両方があるわけですので、削減だけの予測ではなくて、増加の予測もしていただければと思うのですが、こちらはどうぞお考えなのか伺いたいということが1点です。

それからコメントなんですけれども、スライドの14ページ目なんですけど、生態系のところです。KBA2箇所、サムナップ湿地とバサック湿地に近接しているということで調査をされると思うのですが、これ、湿地ということで、恐らく水鳥などの野鳥がたくさん生息してるのではないかと思います。で、KBAに指定されているということなので、中には絶滅危惧種もいるかもしれないということで、絶滅危惧種などがいた場合には、関係者からの聞き取りをされるということなんですけど、漁

業、行政だけに今なってますけれども、もしも絶滅危惧種の野鳥がいるというような状況があった場合には、鳥類の専門家からも、意見を聞いていただければと思います。

以上、質問とコメントが一つずつです。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、二宮委員、聞こえますか。よろしくお願いします。

○二宮委員 私からもJICAへ1点質問と、それからもう1点は、コメントというかお願いをさせていただきます。

1点は、スライドの5ページ目あたりと思いますが、現在はアレクサ市とプノンペン都市圏との交通はフェリーだということなんですけれども、このフェリーの渡河部というのは、今回の3本の事業、特に環状2号と接続する案と、接続しない案、最初の二つの案、この両方どちらかと位置がかぶっているものなのかどうかということを確認させてください。

というのは、渡河部の部分と、フェリーの発着部分と、あと、橋の連絡予定地がもしかぶっていない場合でも、恐らくフェリーの渡河部の周辺で、ビジネスなどをなさっていらっしゃる方がいらっしゃると思いますので、そこへの影響もあると思うんです。ステークホルダー協議などをされる場合に、そのエリアも、フェリーが運営されている部分、そこで宿泊施設だとか、それからお土産物屋とか、それから食堂みたいなことをやっていらっしゃると思いますので、そういうところも、聞き取りの対象にさせていただきたいというお願いです。

それから、二つ目のお願いなんですけれども、これはつばさ橋、3ページのところかな。約20年ぐらい前に建設をされた時に、当時市ヶ谷の研究所に田中研一さんという研究員の方がいらっしゃって、当初、JICAの環境社会配慮ガイドラインを適用する最初の事例ということで、このつばさ橋の時の環境社会配慮、非常に詳細に調査をされていらっしゃって、議論をさせていただいたことを思い出しました。で、その時話題になったのが、生計がやはりここでお仕事をしていらっしゃる、フェリーのたもとなど発着所などでお仕事していらっしゃる方は、橋が架かれれば当然ビジネスが縮小するだろうから、その部分について補償、あるいはステークホルダー協議での意思疎通と参加の機会を十分取るということが非常に重要だということ。それから、16ページのスライドのあたりにもこう言及がありましたけれども、不法占拠をされていらっしゃる方々、意外とたくさんいたということが、当時わかったということで、その時はその補償がどうなるかということも議論の対象になったんですけれど、今回、ガイドラインでは当然、不法占有者も対象とされるということですので、カンボジアの国内法ではそれは対象になっていないということなので、カンボジア、ガイドラインに沿っていただくということは、先ほど、課長さんからも言及がありましたけれども、その部分をぜひ、しっかりと対応お願いしたいということです。

それから、生態系に関してだと思うんですけれども、その時、お土産物屋さんなどで、販売されている商品で、わりかし絶滅危惧の懸念されるような動植物が捕獲されて、販売されていたというようなこともありました。そういう論点が20年前の議論の時に、大変議論されて、そこで積み上がっている実績ありますので、ぜひ今回の新しい架橋のところで、その当時の議論を、ぜひ参照していただいて、その時から恐らく経済構造がだいぶ変わって、社会の状況も変わっていると思いますので、そことの比較で、今回の調査をしていただきたいというのが、2件目のお願いです。

私からは以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、もうお一方いただいてから、対応をお願いします。

鈴木和信委員、聞こえますでしょうか。

○鈴木（和）委員 はい、鈴木です。ありがとうございます。手短に二つほど質問させていただきま

す。
サムナップとバサックの湿地ですけれども、先ほど源氏田委員と同じ指摘なんですけれども、恐らくここ、魚、漁業と鳥、恐らく有名なところで、KBAになってると思うんですけれども、Important Bird Area にも指定されているような情報がありましたので、ぜひそのあたりの聞き取り等々お願いしたいなと思うんですが、軽く調べただけで、ちょっと正確なところかわからないですけれども、恐らくその二つの湿地は、カンボジア国内法に基づく保護区等には指定されていないのではないかなと思うんですけれども、その場合、この湿地の管轄省庁みたいなのところはどこであるのかとか、もしわかれれば教えてください。

2点目が16ページのフェリーのところなんですけれども、フェリー事業者の方から、いろんな、あまりよろしくないというか、昔、ちょっと不平みたいのがあったってことですけれども、このギャップのところで生計手段が喪失する場合は、補償や支援が必要とされるってあるんですけれども、ちょっと私、よくこのわかってなくて申しわけないんですが、具体的にこういったフェリー事業者の方への補償とか支援っていうのは、具体的にどういったものが、今想定されるのか、わかる範囲で教えてください。

以上になります。ありがとうございます。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。それではよろしいでしょうか。

小椋委員から土地の補償に関連すること、あと源氏田委員から温室効果ガスの問題、で、二宮委員からは川を渡る場所の問題のところ。あと湿地の問題とフェリーの事業者への補償ということをお願いします。

○三戸森 はい。ご質問ありがとうございました。

まず、小椋委員からご質問いただいた土地に関してでございます。ご説明いただいたとおり、土地の所有というところでは、クメールルージュの後にと、混乱があったというところは、ご指摘のとおりです。国道については、1999年にROW内の占有禁止っていうのが明文化されて、ROWの指定っていうのが、土地所有権が認められたあとであったということで、政府と占有者の間で紛争があったというふうにはされております。前回の無償事業では、ROW内は政府の所有として、土地の補償は行わないという方針をとって、ここについては対話によって住民の理解を得ているというふうに認識をしております。さらなる補償をどうするかとか、そういうところについては、今日ご説明をしたとおりのところでございますが、いろんなケースがあるのかなというふうには思っておりますので、そこら辺もスコーピングのところできっと前回補償しているのか、また戻って建てたのかとか、いろんなケースがあるのかと思うので、そこら辺はスコーピングの時に、しっかりと調べてまいりたいというふうに思っております。

ROW内の土地管理どうなってるかということも、ちょっと今ご説明したところの程度の認識というのが、ちょっと私たちの今の現状でございます。

次に、源氏田委員からいただいたところで、CO₂の削減量は計測するが、増加分は予測しないかと

いうところについてですが、こちらについても、削減量を確認する時には、交通量の増加に伴うCO₂量とか、そういうところは考慮しながら事業はやっております。ただ、私たちが明確に削減量と書いているのが、開発効果といいますか、事業をした効果として、通常の渋滞が起きている状態から、それが解消されることでのCO₂の削減量とその差分を示しているというものでございます。その増加とか、環境への影響というところのCO₂っていうのは、しっかり意識しながらやってまいりたいと思います。

あと、KBAについては、もし希少種がいる場合には、鳥類の専門家の方に、ご指導、ご意見をいただくというところについては承知いたしました。ご助言ありがとうございます。

あと、二宮委員から頂戴しましたアレクサ市のフェリーの交通位置がどこら辺かということのご質問かと思っています。こちらは10ページ映していただけますか。ここの黄色いところが今回想定している橋梁でして、左上にカンボジア韓国友好橋がございまして。フェリーはこの黄色よりも上の韓国の橋梁に近いといいますか、間よりもちょっと韓国側の橋梁よりのところが、今、フェリー事業者が運行している場所だというふうに理解をしております。なので、重なってはいないんですけども、しっかりと影響は出ますので、そこで、フェリービジネスの影響っていうのも、しっかりと対話をしてまいりたいと思います。

鈴木委員から、二つ目のところで、フェリー事業者への支援、何があるかというところについては、こちらしっかり考えていかないといけないとは思っております。過去の無償とかでも、対話をしていろいろとニーズも聞いたりということをしてはいますが、私たちがやっているソフトコンポーネントとかに何か対策、対応っていうのが含められるのか、あとは実際の対応っていうのは、対策案はJICA、私たちが考えるにしても、カンボジア政府が、していただくっていうところがあるので、そこに働きかけていくとか、そういうことも併せてやっていく必要があるのかなというふうに思っております。

二宮委員からも、つばさ橋の時の生計が悪くなったあとの補償を考えることも大切ということもいただいているのかと思っております。

あと、いただいた生態系への影響を受けたお土産とか、そこら辺も状況変わってきているところもあると思うんですけども、しっかりと実際のそういうビジネスがどういう内容なのかっていうところもしっかりと確認してまいるといいうところも、ご意見として、しっかり受け止めたいと思います。

そして最後、鈴木委員から、KBA、そして希少種、鳥類、魚類の聞き取りをしっかりとやるということも、ありがとうございます。対象の省庁については、生物多様性については、環境省が対象となりまして、野生動物、森林については、農林水産省、カンボジアのそちらになります。あとはカンボジアの開発評議会、CDCと呼ばれてるところも、関わってくるというところでございます。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは続きまして、重田委員、聞こえますか。どうぞお願いします。

○重田委員 私は2回ぐらいここのネアックルン橋（日本語名：つばさ橋）に行って、あと1999年にNGO・外務省定期協議会の共同評価で、ここの橋をまだ通ってない段階でフェリーで渡ってスバイリエンのほうに行った覚えがあり、そのあと、2018年につばさ橋に行って、フェリー乗り場を実際に見ました。先ほどフェリーの話がされましたけども、乗り場は、当時行った時はすごく活気があ

ったんです。周辺のお店には人々もたくさんいたし、フェリーが着くと多くの人が降りてきました。ちょっとそこから乗って。それが時代とともに、つばさ橋ができたことによって、片っぽの町はにぎわって、片っぽの町はもう閑古鳥が鳴いてて、ほとんど人もいないというような、そういう状況でした。もう既に質問とコメントにも出てますので、そこに住んでる人たち、改めて橋を造る時に、住民の補償というのをしていただきたいとお話を聞いて思いました。

それで、このアレクサ市の開発のポテンシャルっていうのはカンボジア全体の開発の中でかなり大きな比重を占めているのかなと。質問はこの高速道路は建設中で、このプノンペン～バベットの高速道路をかなり意識してるのが、今回の事業の国道1号の改良と、あと架橋の建設に関係してるんじゃないのかなと。ちょっと高速道路との関係を説明していただきたいということが1点と、あとやはりこのつばさ橋に行った時に、橋を造るのにだいぶ苦労されたっていうのは、JICAのホームページでもJICAの方からもいろいろ聞いたんですけれども、その橋と橋の川岸というか、そこはかなりいろんな生態系がいて、ワニも出だし、いろんな動物もいたっていうことを聞いてて、新しく橋を造る時にも、やっぱりその辺の生態系というものを十分考慮して、建設していただきたいということが1点と、その2点でしょうか。とりあえず、質問とコメントは。

○原嶋委員長 はい、どうもありがとうございました。

それでは、阿部貴美子委員、聞こえますか。

○阿部委員 はい、ありがとうございます。

まず質問が、1点目は、橋の所なのですけれども、橋の10ページの図をお示しいただきたいんですが、橋を架けるということで、この黄色の所です。アレクサ市内に入った後のこの道路を、図で言うと、左のほうに曲がっているあたりなのか、ちょっとよくわからないんですけれども、道路というのは、今回のプロジェクトではどのような道路をまず造ることになっているか、いないのか。そして国道1号では、どういったものを今度拡張として行うのかが明らかですけれども、このアレクサ市内の道路については何を行うのか行わないのか、どのように行うのかということを、簡単に良いので教えていただきたいと思います。

それからコメントが、先ほどから何人もの委員の方が、アレクサ市の今後ですとか、現状についてコメントされておりますけれども、このアレクサ市の土地の所有状況というものがどうなのかということで、カンボジアの場合は、投機的な土地の売買なども現在非常に盛んですので、ぜひこの道路を造る時には、そのような投機的な売買があるということを踏まえて、誰がその段階での所有者なのかということに留意をして調べていただきたいと思います。

それから後半のほうで、今後の環境や社会への影響評価というところですが、ページで言うと、14ページと15ページにある社会影響というところなんです。こちらのほうにHIV/AIDSの感染症に対する配慮の予定がなされているということで、ありがとうございます。

これに加えて、ジェンダーの配慮ということで、やはり工事がありますと様々な人がその地域に入ってくるため、女性や子ども、あとは少年に対するセクシャルハラスメントですとか、あるいは、性犯罪の可能性というものが有りますので、そのような可能性について、どのような影響があり得るのかですとか、あるいはその防御策も含めてご検討いただきたいと思います。

今、子どもの話を少ししましたけれども、やはり、交通の影響によって、工事中もそうですが、供与のあとも交通量が増えるということで、子どもと弱者の方が、やはり道路を渡る時などに何らか

の不便を被るですとか、交通事故に遭うといったようなことがどのように回避され得るのかといったあたりも調査ではご検討いただきたいと思います。

以上になります。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

谷本委員、聞こえますか。お願いしてよろしいでしょうか。

○谷本委員 事業部へ質問が3点あります。

まず1点目ですが、スライドの3枚目をお願いします。ここの国道1号線改修計画の黒ポツの二つ目です。同事業による被影響住民は4,474世帯、うち移転住民は364世帯、登記制度の未整備や補償単価への不信感を背景に、補償の妥当性や住民参加の不十分さがNGO等から指摘されたというケースがありますけれども、こういうその住民の不信感の根源、あるいは根本は、もっとほかのところにあるのではないかと想定します。例えば、他国の例であったんですが、村長とか、それから補償額を決定する評価委員会のメンバーが補償額の一部を抜き取るというふうなことが発生していたんです。本事業ではこのようなことは無いのですか、ということが1点目です。

続いて2点目の質問です。スライドの9をお願いします。ここは社会環境への影響ということで、先ほど衣笠委員も、少し触れられておりましたけれども、ここの別線最短ルート案、それから別線メコン川対岸案。この二つの用地取得が別線最短ルート案では250ha、別線メコン川対岸案では用地面積が325haで、評価が両方とも12です。これはやっぱり別線メコン川対岸案の用地取得が325ということで、別線最短ルート案の250よりも1.5倍大きいということであれば、評価の12、特に別線メコン川対岸の評価は12ではなくて、もっと低くなるのではないかと思いますので、このあたりを見直していただければと思います。

それから、最後の質問です。スライドの11をお願いします。これも同じように社会環境への影響で、環状2号線非接続案、用地取得33ha、評価が8。メコン架橋非建設案、用地取得52haで評価12ということですが、この環状2号線非接続案が評価8になっているのは、用地取得が33haプラス影響建物が50軒ということで8なんです。他方、メコン架橋非建設案、これは用地取得だけは52haで評価12、これはちょっとこういう評価でいいのかどうか。これはもう一度評価を見直していただければありがたいと思います。

以上です。ありがとうございます。

○原嶋委員長 それでは、もうお一方いただいたあと、対応をお願いします。

奥村委員、お願いしてよろしいでしょうか。奥村委員、聞こえますか。

○奥村委員 奥村ですけど、すみません、なかなかミュートが解除できず。

17ページに移っていただきたいのですが。

多分調査団の方への質問になると思うのですが、ステークホルダー協議を2回ということで予定されてますけれども、これどういった人を対象にどういった周知をして、集めて、どういった形で実施するのでしょうかというのが質問です。

あともう1点。開始直後に第1回のステークホルダー協議をやるのですが、このEIAとRAPが開始してから急いでこのステークホルダーを集めるのか。その前に、例えばMOEとの事前協議の段階で、もうステークホルダーの募集みたいなのはスタートして進めるのかということ、どちらでしょうかというのが2点目の質問です。よろしくお願いします。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

それでは、順次対応お願いしてよろしいでしょうか。お願いします

○三戸森 ありがとうございます。ご質問ありがとうございました。

まず、重田委員からご質問いただきましたアレクサの開発ポテンシャルということは、確認いただいたところで、高速道路との関係っていうのを、ご質問1点目として頂戴したかと思っております。

高速道路については特にこの国道1号線の違いってというのは、物流とか、南部回廊とのコネクティビティというところでの意義っていうのが、大きくなるのかなと思っております、さらには全体としてカンボジアは包括的インターモーダル運輸物流システムマスタープランというのを作っていて、全体の交通の改善とか、物流の改善という計画を作っております、そんな中では高速道路と国道1号線、メコン架橋も両方あって、両立するというものですので、何か対立関係にあるというよりは、相互補完をするような関係のものであるというふうに、考えてございます。

また、生態系を考えて橋梁を造るというご指摘については、しっかりと受け止めたいと思います。

そして、阿部委員からいただきましたアレクサ側メコン架橋のあとの、黄色のところの、あとの道路の状況。こちらはROWは既にカンボジア政府によって確保されているということでございます。

2つ目のご質問でも、アレクサ市での土地の状況、所有者を見て、投機的なものに気をつけるようにというご指摘をいただいているかと思いますが、この主にやるところというところは、土地として確保されているというところでございます。線形が橋梁を造る時の入り口が少しずれるとか、そういうところでももし生じる場合には、新たな確保とかが必要になる可能性はございますので、そういう時には十分注意しなければならないなというふうに思っております。

3点目には、ジェンダーの配慮が重要ということで、ご指摘を頂戴いたしました。また、弱者、子どもへの配慮ということも、ご指摘を頂戴いただいています。この調査の中では、被影響住民のところでも女性などへの配慮というのは、十分にしようというふうに考えておまして、包摂性を十分に配慮した調査を実施するという予定です。具体的には住民移転の説明会でも、ジェンダーバランス、あとジェンダーの視点からのヒアリングというのも実施していこうというふうに考えておりますので、女性のエンパワーメント促進に向けた取り組みを検討していくとか、社会的弱者へのフォーカスグループディスカッションを、想定しているというところでございますし、交通安全ってというのは、まさに考える時は、子どもであったりとか、弱者っていうのを、考慮して考えるということでございます。

次に谷本委員からご質問いただいた、ご指摘いただいた点でございますが、前回の無償資金協力の1号線の時には、住民との対応、対話のところ、住民の不信感の根本に、何かの評価委員会のメンバーから、補償の額が中抜きされてたのではないかとすることは、ご指摘がありました。これについては、そういうものがあったというふうには、認識をしておりますが、そういうところで、対話をする仕方、また、そういうことで何を心配に思っているのかというのは、しっかりと対話をして、あまり大きくない人の声をちゃんと聞くということは、しっかりとできるようにしていきたいと思っております。

あと、代替案の用地取得の評価の点のところは、よろしければちょっと次の質問のステークホルダー会議の奥村委員のご質問の回答と併せて、よろしければ調査チームから。

○原嶋委員長 今1点、補償の中抜きというのは、今その前のメコンの事例ではなくて、別の事例で

そういうことがあったということなので、ちょっと誤解がないようにしてください。

それでは、調査団のほうから、代替案の検討の2箇所と、あとステークホルダーミーティングのここ、まとめてお願いしてよろしいでしょうか。

○森本氏 はい、ありがとうございます。

まず社会環境への影響というところで、どのように配点をつけたかというところを説明させていただきます。

まず、こちら、国道1号線の比較表ですけれども、まず用地取得に対して、10点満点、あと影響建物に対して10点満点という配点をして、それぞれに対して100%から20%の重みづけといいますか、配点をつけたというところが背景になります。

まず、環状2号線への接続につきましては、用地取得面積が一番少ないというところで、こちら高く評価しておりまして10点満点中の8点。それに対して影響建物数が比較的多いので、影響建物数については、4点という点数をつけて、合計が12点というふうになります。で、環状2号線の非接続案につきましては、用地取得面積が3案比較しますと中位ぐらい、影響建物数が一番多いので、これらにつきましては、どちらも4点、4点というところで合計8点をつけております。メコン架橋非建設案につきましては、用地取得面積が一番大きいので、まずこちらについては、用地取得についての2点、影響建物数が全くないので、こちらは10点満点ということで、2と10を足して12点という評価をしておりました。

これらにつきましては、スコーピングに向けて現地政府ともよく確認をして、どこが実際ボトルネックになるのかと、あとどのような影響があるのかっていうところをよく改めて検討して、必要に応じてこの点数っていうのを見直していければなというふうに考えております。

次にあと一つ戻っていただいて、国道1号線のほうですけれども、確かに別線の最短ルート案と、メコン川対岸案で、12点、12点と点数が同じっていうのは、ご指摘のとおりかもしれないので、こちら、よく見直すようにいたします。

次、ステークホルダーミーティングにつきましては、環境担当から、ご説明させていただきます。

○林田氏 自然環境を担当している林田と申します。

ステークホルダー協議につきましては、今月下旬に現地に渡航しまして、再委託の準備を進めていると共にステークホルダー協議の進め方について実施機関、公共事業省並びに環境省と、あと関係の方々と相談しながら、詳細を、細部を詰めていきたいと考えております。で、具体的にはプノンペン都とメコン川両岸のカンダル州の各ディストリクトごとに一応密なステークホルダー協議を進めていって、そこで沿道住民の人とか、あとコミュニティ代表者、各種役所の方々、そういったものを巻き込んで実施体制を設計していきたいと考えております。

以上です。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

それでは、鎌田委員、聞こえますか。

○鎌田委員 はい、聞こえております。原嶋委員長ありがとうございます。また、三戸森課長、ご説明いただきありがとうございます。

右下の番号で10ページ目をお願いできますでしょうか。

私が質問したかった点については、実は阿部貴美子先生と全く同じで、この橋のアレクサ市側の

部分の道路がどのように改良されるのかっていうのが聞きたかったので、その点についてはもうご回答いただきました。なので、コメントが2点ほどあります。

1点目はコメントというか感想みたいになってしまうんですけど、先ほどからアレクサ市に開発ポテンシャルが高いという発言が何度かあったかと思います。実際に衛星写真を見ると、本当にプノンペンとこんなに近いのに、こんなにも違うのかっていうぐらいプノンペンが茶色でアレクサ側はほぼ緑ということで、おっしゃるとおりだなと思っています。

一方で、私のように自然環境保全に従事している人間からすると、橋がないだけで、これだけ近くでもこんなに緑地が守られているんだなということに改めて驚きました。本当に感想みたいになってしまうんですけど、今回のこのJICAさんの橋とこの絵にありますカンボジア韓国友好の橋、あと右下ですか、カンボジア政府が建てているメコン架橋のこの設置がアレクサ市の開発のまず基点になるのかなと思います。その点において、アレクサ市の長期的な開発において、改めて自然環境保全との両立の重要性を感じましたというのが、感想みたいなコメントです。

もう1点が、阿部先生からの質問にあったこのアレクサ市側の黄色い部分で、道路に関してはもう用地はもう確定しているというような発言がJICAさんからあったかと思います。このエリア、今回の事業対象地の中で本当に唯一というぐらい緑地がある部分、恐らく農地、もしくはプランテーションのような森林かなと思います。源氏田先生や鈴木和信委員からも指摘があったと思うんですけど、すぐ右側に湿地のKBAがあります。恐らく水鳥がいるだろうと思います。私が調べる限り、ちょっと本当に事実かわかりませんが、ペリカンのような絶滅危惧種がいるという情報もありました。また、水鳥のタイプにもよるんですけど、近隣の農地を餌場として利用するような水鳥もたくさんいるかと思うので、特にこのアレクサ市の道路と重なる部分、近隣のKBAの利用とも関連して、詳細に生物多様性の調査をいただければなと思いました。コメントです。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございます。

それでは、鈴木克徳委員、聞こえますでしょうか。

○鈴木（克）委員 はい、鈴木克徳です。よろしくお願いします。

私からはコメントというか、3つほどお願いしたいと思います。

一つはスライド9を出していただきたいのですが、スライド9で社会環境への影響ということに関して、既に衣笠委員とか、小椋委員、二宮委員等、多くの委員の方からご指摘がありましたけれども、ROWの中の違法の占拠といったことに関して、当初、住居ではない、お店だというような話がありましたけれども、やはり2,000軒もあるということは非常に大きな影響があるということだろうと思います。これの処理は非常に重要なことになってくるし、なかなか厄介だろうと思うので、現在の案では、78点ということで現道改良案が最適ということになっていきますけれども、この点については、くれぐれも十分な配慮をして、お話し合いをしていただけたらというのが1点目のコメントです。

2点目は、橋の造り方について、どこにどういう橋を造るのがわからない段階では、何とも言いにくいのですが、橋を造った場合には、底質への影響が出てくることは間違いなく考えます。環境調査のところで、水質のところで、底質についての話が、表立って書かれていなかったのですけれども、底質の調査というのは、必ず実施していただきたいというのが、2点目です。

3点目は、その橋の話に関連してですけれども、やはり大なり小なり渡河事業への影響というのがありうと思うので、事業者がどういう状況であって、それに対してどういう対応をするのかといったことについても、アセスメントに際しては、考慮していただきたいというお願いです。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、長谷川委員、お願いしてよろしいでしょうか。

○長谷川委員 はい、概要説明ありがとうございました。

スライドの13をちょっとお願いします。5番目の想定される影響の内容と程度ですけれども、調査及び評価の方針の欄で、このスライドの中で、大気汚染と水質と、それから廃棄物のところが、定性的評価というふうな表現が使われております。ほかにある影響項目には使われてなかったんですが、特にここで定量か、定性かっていうのは明記されてたもんですから、ちょっと気になりました。

しかも、この大気、水質あたり、それからその下の騒音あたりもそうですけれども、定量的な予測モデルがあって、定量的評価に結びつけるっていうのが通常ではあるんですけれども、廃棄物あたりは定量化できても、基準がなかなか見つけにくいのでそうともならないと思いますが、ほかの大気、水質、そのあたりは定量的評価というものは常識かと思うんですが。という中で、あえてこの定性的評価というふうな言葉で明記したというあたりが気になって。

例えばこういう言わずもがななんで、定量的評価っていうのは、この3つの項目に関しては。だから、それプラス定性的なほかの資料も使ってより厳密に評価をしてみようという意味合いの定性的評価なのか。なんかこの定性的評価というのは、特にこの3つの項目について使われたという意図がなんかどっかにあるのかどうか、あるいはもしこの文字面どおりだとすると、既存資料などによる定性的評価とかっていうのは具体的にどんなことを想定されているのか、そのあたりをちょっと教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それではコメントが多いので、ちょっと先に進めさせていただきます。

錦澤委員、お願いしてよろしいでしょうか。

○錦澤委員 はい。スライドの12ページの代替案の比較で安全性のところなんですけれども。ごめんなさい、スライドの9です。

この安全性のところの、別線最短ルート案の同上っていうところは、ちょっと意味がわからなかったんですけれども。これは私専門じゃないので教えていただきたいんですけど。

一般論として、道路で片側1車線のものを2車線にするっていうことで交通事故のリスクが下がるっていうことは、もうこれはエビデンスがあって通説になっているということなんですか。恐らく片側1車線で対面で正面衝突するというのが一番重大な事故で、2車線にすると中央分離帯設けるとかっていうのは、措置を取るとそういった事故は回避できるのかなと思うんですけれども、この交通事故のリスクが下がるということには、そういった、その例えば、歩行者の横断の措置等コメントありましたけれども、そういったいくつかの前提があるのかなと思ったので、ちょっとその点について教えてください。

以上です。

○原嶋委員長 それでは、鋤柄委員、お願いしてよろしいでしょうか。

○鋤柄委員 はい。スライドの7番を見せていただけますか。

この代替案の検討について事業を実施しない場合として、これだけの項目についてデメリットが書いてあります。しかし、ここでの検討は国道1号線の改良・拡幅のみのように見えます。今日のご説明の中では、橋を架ける事業に関しては相手国政府が強く主張されているということでした。この橋梁事業について、その事業を実施しない場合はこういうデメリットがあるのだ、という点も整理して示されれば、論点がかなりわかりやすくなると思いますので、ワーキングの際にはぜひお願いしたいと思います。これはお願いです。

以上です。

○原嶋委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、鎌田委員、鈴木克徳委員からは、主にはコメントということで、承っていただきたいというふうに思います。あと、長谷川委員からは定性的評価の問題で、錦澤委員からは交通リスクの低減の考え方、あと、鋤柄委員からは橋を架けることに対する実施しない場合の評価をどう考えるかという点でお願いしてよろしいでしょうか。

○三戸森 はい、ありがとうございました。

鎌田委員、鈴木克徳委員、コメントいただきありがとうございました。重要な点ありがとうございます。

長谷川委員から頂戴いたしました定量評価のところでございますが、スライド13を映していただければと思いますが、定量評価については、私たちの意図としては、このわかりにくくて恐縮ですが、例えば水質ですと、計画地周辺のベースライン調査をやるところで、ここで定量的な確認っていうのはできるかと思っております。一方で、カンボジアの場合には、その元のデータがなかったりすることもあるので、そこに補足するというか、それと一緒に定性的な評価っていうのも並行してやるということで、定量的評価も、当然ながら必要ということで、認識してございますので、ご説明させていただきます。

あとは、鋤柄委員からいただきました代替案、橋梁を造らない時のことについては、こちらで代替案検討のところでは、ここに含めて検討してまいりたいと思います。

そして、錦澤委員からいただいた安全性、最短ルートのところは、もしよろしければ、調査団にお返ししてもよろしいでしょうか。

○森本氏 調査団の森本です。ご質問ありがとうございます。

別線ルート案の評価のところ、安全性のところでも同上と書かせていただいた理由につきましては、その上に書いてございますつばさ橋よりも東側、つまりプノンペンからつばさ橋よりも東へ移動する長距離交通に対しては、こういった別線ルートに流れるだろうと推察されるんですけども、とは言いつつも、現状、国道1号線のこの対象区間を利用されている方の多くが現道から発生している交通のほうが大多数だというふうに認識しております。なので、20km、30kmを迂回する別線を造っても大多数の交通というのは現道を使い続けるだろうというふうに考えています。つまり、その別線ルートを造ったとしても、大多数が現道を利用し続けていて、で、その現道というのは往復2車線でその狭い空間の中で、トラックもいたり、スピードを出す車もいたり、ゆっくり走る車もいたりというところで、安全性っていうのは、たとえ別線を造ったとしても、現道上の交通安全性って

うのは、課題としては残っていくだろうというところで評価点を低くした次第です。

○原嶋委員長 錦澤委員、いかがでしょうか。今のところは。

○錦澤委員 はい、わかりました。

○原嶋委員長 あと、多分、車線の関係とその2本の道路のそのどちらを選択するかということがちょっと整理されてない。錦澤委員の問題意識と、今のご説明と若干違っている感じがしますけれども、よろしいですか。

錦澤委員、よろしいでしょうか。

○錦澤委員 代替案の設定の、この赤と緑のルートの設定の仕方の問題だったのかなということも思ったんですけども。

○原嶋委員長 要はバイパスを造った時に現道をみんな利用するんじゃないかっていう仮定を立てるような感じがするんですけど、そうするとバイパスを造る意味がなくなっちゃう感じです。

○錦澤委員 そのバイパスになるようなルートの代替案を設定しないと、なんとなく今のご説明聞いた限りですと、あまり何て言うか根本的な赤と緑のこのルートのその代替案としての、なんて言うか設定した意義っていうのがあんまりちょっと読み取れなかったかなという気がしました。

○原嶋委員長 そもそも今バイパスを造っても、現道を選択するっていうことが、その仮説が仮に正しければ、今後JICAがバイパスを造ることは選択しなくなっちゃう。極端なことを言えばそうなるので、ちょっとそれだけで説明して良いかどうかはちょっと注意が必要なので、ここではそこまですておきますけど、よろしくお願いします。

ほかよろしいでしょうか。

東委員、どうぞお願いします。

○東委員 はい、委員長、ありがとうございます。私のほうから、3点ほど質問です。

スライド10枚目お願いいたします。カンボジア韓国友好橋、KOICAの案件ですけど、まずこれは有償なのか無償なのかということと、これはどの代替案になるにしてもこの橋と不可分一体だと思えますので、お伺いするところです。

それと、右下の環状3号線メコン架橋、建設中とありますけれども、これは中国の案件でしょうか。これ、無償でしょうか、有償でしょうかということです。と申しますのは、タイとの国境紛争で、かなりの国内避難民、それと1700万の人口規模60-90万人、つまり総労働人口の1割ほどの出稼ぎ労働者が帰ってきたっていうことで。出稼ぎ労働者からの送金というのは、ナショナルアカウントではちょっとわかりませんが、相当な額があると思います。それとトランプ関税45%から一応19%に下がったわけですけども、輸出総額の37%をアメリカが占めますんで、今までの関税10%から19%っていうのは、かなりの負担に景気の冷え込みが予想されるんですが、その中でこういう有償案件というのが増えて、その財政の健全性というのはどうなるのかなというところをちょっとお聞きしたいと思います。これは国担当、三戸森課長です。

それとなぜかと言いますと、新しいテッコ―空港ができますけども、私、年に一遍必ずカンボジアに出張はするんですけども、乾季に行っても雨季に行っても、現在のプノンペン空港で、新しい空港を造るほど、そのキャパをオーバーしてとは思えないんです。それはフンセン前首相の記念碑みたいなもんですから、無理に造ったような感じなんですけども、あれは中国の有償です。そうやって有償のプロジェクトが増えることによって、その財政の健全性、つまり途中で中止というこ

とにならないのかというその見通し、それは国担当としてやっておられるのかどうかということが1点です。次14ページ、お願いいたします。

生態系の問題です。これは湿地ですけども、これはコメントなんですけれども、今のプノンペンでは湿地を埋め立てることによって、洪水、冠水が頻発して、より深刻になっているということで、湿地の埋め立て云々というのは、避けたほうがいいのではないかなという点です。

それと、16枚目お願いいたします。谷本委員のコメントに関わるんですけども、今回のプロジェクトは有償ですから、補償の際に無償、前のようなネアックルンの時の補償と違いまして、その補償が直接相手の地域住民の口座に落ちるのかどうか。谷本委員が他国の例を引用して言うておられましたけど、中抜きがあるのか。今度はもう有償になりますから。全てカンボジア財務省の差配によるものということになると思います。その点是有償と、無償から有償になる際の補償の支払い方、それはどうなるのか。その点です。

以上です。

○三戸森 東委員、ありがとうございました。

まずいただきました、ほかの橋梁の様式なんですけれども、韓国の友好橋については、有償で支援をしているものでございます。で、KOICAではなくて、韓国のEDCFの事業でございます。あとメコン架橋については、こちらはカンボジア政府の予算で実施するというふうに認識してございます。

3つ目に有償が増えていくことで、カンボジア大丈夫かというところなんですけれども、そこについては、JICAとしても注視しておりますが、カンボジア政府は対外債務をかなり慎重に管理している国だというふうには理解しております、公的債務のGDP比率っていうのが、30%以内に納めていて、今後の10年とかのスケールでも、そこまで安定して、その数字に推移するだろうということで見えてございます

あとは、湿地の埋め立てというところは避けるということで、現状、湿地に接触するようなものはないというふうには見ておりますが、その視点は、注意をしたいと思います。

あと補償については、有償になることで無償から変わることというところでは、ガイドラインとか、そういう基準っていうのが、円借款の場合には、ほかのADBの基準であったりとか、そういうところとも当然、JICAとしてのオリジナルであるんですけども、そういう横並びを見ながら、支援をしていくことになりますので、無償に比べて、何か不便なことがすごく生じるんじゃないかってよりは、よりしっかりとどちらもしっかり対応するんですけども、ほかの機関の対応とかも見ながら、しっかりと対応できるんじゃないかなというふうに考えております。

○原嶋委員長 東委員、いかがでしょうか。

○東委員 はい、ありがとうございます。

まず韓国の件、これは有償であるということは了解いたしました。

それで次の環状3号線で、これはカンボジア政府が独自予算でやってるっていうことです。

で、デットレシオの件ですけども3割以下ということなんですけど、例えばそれに入っていないようなプロジェクトがありますよね。プノンペン南部の川から、そのタイ湾に抜けるテッコ―運河、それもかなりの額がかかるはずなんですけれども、それは入っていないというのは、10年ぐらい前から統計局に中国が入るようになって、かなりその見通しなんか、その経済指標がマニピュレートされているというような説もあるんですけど、その点はいかがなんでしょうか。

補償の件ですけれども、やはり現実的に、例えばタイとカンボジアの国境紛争で、国内避難民が出て、そしてカンボジア赤十字が見舞金を送ると。で、フンセン一族が見舞金を送ると。そういうのをやっぱり途中で抜けているよねというのは漏れ聞こえてくるところなんですけれども、その点は本当に大丈夫なんでしょうかということです。

以上です。

○三戸森 東委員、ありがとうございました。

まず一つ目の指標のところで、中国の影響があるかどうかというところは、私たちもしっかりと、IMFとか公式に出してるものにプラスアルファで、どういう影響があるかっていうところは、しっかりとウォッチして、考えていきたいというふうに思いますので、ご指摘、ありがとうございます。

それと補償のところについても、いろんな視点、そして本当に影響がないのかというところを、しっかりと見ないといけないというご指摘かというふうに、理解しておりますので、そこは影響を受ける方たちのところと、ちゃんと対話をしてということを一層やっていかなければいけないというふうに、認識をいたしました。

○原嶋委員長 それでは、一通り、質疑進めさせていただきましたけれども、どうしても、重要な点ありましたら、いただきますので。

重田委員、どうぞ。

○重田委員 今の東委員の質問に関連して、ページ数で言うと5ページですか。左側、ちょっと5ページ見ていただいてよろしいですか。

左下に今あったご説明、現在、3号線の一部を成すメコン架橋がカンボジア政府自己資金で検討中と。あとカンボジア韓国友好橋の建設、韓国輸出入銀行。あと、このJICAさんのこのメコン架橋の話も入ってくると思うんですけど、このカンボジアが自己資金で橋を建てるっていう時は、どのような基準で資金を出しているのか、資金の規模とか、いろんな事情とかあると思うんですけど、今後カンボジア政府も自己資金によってインフラを建設していく方向で動いていかざるを得ないです。というのはUSAIDとか、JICAの資金も、非常に今後厳しくなってくると思うんですけども、その辺はどのような基準でカンボジア政府が自己資金でお金を出すようになってるかっていうことが1点と。

質問の2点目は、USAIDの援助削減は、カンボジアの場合どういう影響があったのか。カンボジアのケース、援助削減は人道支援とかが多いと思うんですけども、知ってる範囲内で教えてください。

以上です。

○三戸森 重田委員、ありがとうございます。

資金を出す場合、カンボジア政府がインフラの整備をする場合というのは、こちら、一概に単純に言えないところはあると思いますけれども、技術的に、ある程度、自分たちの国の経験とかでも出来そうなところっていうのを優先してやる、それでさらに先ほど言いました上位計画であるところで、優先的にやらなければいけないっていうものを実施されているというふうに思っております。技術的によりチャレンジングな部分っていうのは、外国の資金を引き続き活用していこうと、そういうような違いがあるのかなというふうに、そういう現状が引き続きあるのかなと思っております。

それと、USAIDがいなくなったというところへの影響については、いろいろ出てきていると思うんですけども、カンボジアだと、例えば、地雷除去とかそういうところとかについては、USAIDから直接資金が来てる、米国が支援してたんですけども、ではなくて、米国の国務省の予算で来ているということもあって今のところは、活動が急に止まるというほどまでは出てなかった、継続できたりするというところもあります。当然ながら、影響が出てきている部分もあったりするという状況でございます。ただ、すごく、私たちJICAの事業としてすごく明確な影響がすごく出ているというところは聞いていないというところでございます。

○重田委員 ありがとうございます。

○原嶋委員長 どうもありがとうございました。

一応本件、1号線側と、アレクサ側がありまして、1号線側のほうは特に補償を巡る問題について、多くのご指摘いただきました。

あとアレクサ側は、橋梁の建設のそもそも必要性からいろいろ議論ありましたし、あと、まだこれまであまりこう開発が進んでいない、良い意味で進んでないという面がありますので、それをどう扱うか、どう手を加えていくかということについては、十分な配慮をいただきたい、とりわけ湿地との兼ね合いで十分な配慮をいただきたいという点が、大きな点としてあります。細かなご指摘も併せまして、9月に予定をされているんでしょうか、ワーキンググループにおきましては、これまでのご指摘を踏まえて、調整をしていただいて、資料用意していただきたいというふうに思います。

あとちょっと言葉の使いかたで、違法占有者ってことになってますけど、ここは違法って言い切っているのかどうか、ちょっとそれはまた確認してください。インフォーマルなのか、イリーガルなのか。

それでは、一通りご発言いただきまして、9月にワーキンググループを開催するという方向で、今準備していただくということになりましたけれども、時間も限られておりますけど、何かご発言必要ありましたら頂戴しますので、サインを送ってください。

よろしいでしょうか。

それでは一応、本件、ここで締めくくりとさせていただきます。

どうも長い間、ありがとうございました。

それでは、続きまして、今後のスケジュールということで、事務局からお願いします。

○池上 はい、事務局、池上です。

今後の全体会合のスケジュールですけども、こちら資料のほうに記載のとおり、第172回は来月9月8日の月曜日、14時からで予定しております。

ただ、8月に、ワーキングで特に助言を作成するようなもの、今のところ予定されておきませんので、今の時点では助言確定の対象になるものがないという状況でございます。他方、半年に一度、当方のほうからご説明させていただいておりますモニタリング状況の報告、これが前回は3月でしたので、半年ごとということになりますと次は9月になります。モニタリング状況の報告だけで全体会合を開催するというのは非常に非効率ですので、もし、それ以外の議事がなければ、9月はなくして10月ということになる可能性も今のところございます。そういった状況でございます。

以上です。

○原嶋委員長 ありがとうございました。

それでは最後になりますけども、何かご発言の必要がありましたら承りますので、サインを送ってください。

これまでご発言いただいていないのは、石田委員、田辺委員、林副委員長ですけれども、それ以外の委員の皆さんも、何かご発言の必要がありましたら、遠慮なくサインを送ってください。

よろしいでしょうか。

それでは、予定をしておりました議事が全て終わりましたので、これをもちまして第171回の全体会合を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。

閉会 16:00