

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

カンボジア 国道5号線改修事業

スコーピング案

日時 平成23年7月8日（金）14：00～17：11

場所 JICA本部 112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 海洋研究所海洋生命科学部門 助教
岡山 朋子	名古屋大学 エコトピア科学研究所 特任講師
武貞 稔彦	法政大学人間環境学部 准教授
田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科 教授
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
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂 教授
柳 憲一郎	明治大学法科大学院 教授

JICA

＜事業主管部＞

三宅 繁輝	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課 課長
福井 貴規	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課
府川 賢祐	東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課 課長
福田 千尋	東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課
兼松 祐人	東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課

＜事務局＞

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
植松 京子	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

櫻井 栽之	株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル 顧問
齋藤 公美	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 開発事業部 都市・物流部

午後2時00分 開会

○河野課長 それでは、お時間になりましたので始めたいと思います。

本日はカンボジアの国道5号線整備事業のスコーピング案のワーキンググループということでございます。

まず初めに、主査の先生を決めていただきたいのですが、今日出席されている先生方、皆さん、過去2回ずつというところで、どなたかお願いできますでしょうか。

田中先生、皆さんに先ほどこちよつと確認したところですね……

○田中委員 多分、僕3回やっているんじゃないかと思いますが。まあ、いいですよ、ほかの人がいなければ。一応、数、何回になって……

○河野課長 田中先生は2回に……。3回ですか。

○田中委員 ちゃんと大事な情報なんで……

○河野課長 すみません、ちょっともう一度確認させてください。

○田中委員 たしか以前ですかね、6月のときにやったときにも、たしか2回と言われて……

○河野課長 すみません、よろしくお願いします。

○田中主査 分かりました。では、私、8月1日に出席を予定しておりますので、了解いたしました。それでは、主査をお引受けいたします。

それでは、今ご指名というか、まあそういうことで私が主査をさせていただくということになりましたので、進めさせていただきますが、定例どおり、まずあれでしょうか、各委員から出していただいたコメントをご紹介いただいて、それに対する事務方の案、考え方についてご報告いただく、そういうことでよろしいでしょうか。

それでは、これ事業部のほうからお願いすることになりますか。それでは、よろしくお願いいたします。

それで、あわせてこの別添資料は其中でお使いになるのかな。

○福井 そうです。

○田中主査 それでは、よろしくお願いいたします。

○福井 では、経済基盤開発部の福井と申します。よろしくお願いします。

今回、事前にご意見、ご質問等いただきましてありがとうございました。いただいた質問をこのように整理させていただきまして、ある程度同じような趣旨のものについてはまとめて回答させていただきたいと思います。

まず最初ですけれども、1から3番、交通需要予測に関するご質問と認識しておりますが、そ

のうちの1番と2番、これは予測の根拠を示されたいという趣旨です。これについては別添のほうの交通量予測方法についてという資料を用意していますので、それをちょっと簡単にご説明させていただきます。

予測手法については、本当に基本的な話しですので、ひょっとしたらよくご存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、簡単にご説明します。

通常こういった幹線道路の将来需要予測をする場合には、一般的に4段階推計法というのを採用して行っております。これは何が4段階かといいますと、調査対象地域を幾つかのゾーンに分けて、今回のカンボジアの件でいえば、カンボジア国を198のゾーンに分けて、その各ゾーンからどれだけの交通が発生するか、あるいは集中するかというのを予測するのが第1段階。第2段階が、発生、集中した交通が1のゾーンから2のゾーンにどれだけ行くか、あるいは1のゾーンから3のゾーンにどれだけ行くかといった分布を推計するのが第2段階。第3段階はここにはないんですけども、通常、鉄道とか、あるいは航空とか道路とか、そういった交通機関ごとの交通量を、機関ごとの交通量を求めるところ、それが第3段階。第4段階が、そのうちの道路でいえば、例えば1から2のゾーンに行くときに、どの道路を使って行くのかというのを推計するのが第4段階で、4段階推計法と呼ばれています。

将来交通需要を予測する際の基本的なやり方としては、まず現況のOD表、OD表というのは、出発地と目的地を表にしているものなんですけれども、それはアンケート調査とかインタビュー調査とかで実態を調査して、現況のOD表については作成します。それに対して現況の交通量、各道路の交通量、これも実際の交通量を調査します。現在の現況のODと各道路の交通量、これを使って各4段階を推計するモデルを作成します。それで現況をまず再現した上で、次に将来の人口の伸びであるとか、あるいは通常GDPの伸びであるとか、あるいは車両の保有率とかの伸び、そういったものから将来のODの状況をまず予測して、現況で再現したモデルを使って最終的にはどの道路にどれだけの交通が流れるのかと、そういうのをシミュレーションできるようなモデルをつくって計算をすることになっています。そういった話しが1ページ目にざっと書いてあります。

このカンボジアに関していえば、2006年にJICAがカンボジア国全国道路網調査というのをやってまして、そこでOD表は作成されています。それを活用しまして現況の再現、それから今回将来推計に当たっては、指標としては各ゾーンごとの人口の伸びをトレンドで推計して、それから車両の保有台数の伸び、これはゾーンごとじゃなく全体ですけども、将来をトレンドで推計して、それを使って将来のOD表をつくって、将来の交通量等を予測しています。

5ページですけれども、その結果として、一例ですが、バツタンバン周辺の交通量推計結果を示しています。実際、コンピューター上でこういった表示で出てくるんですけれども、イメージがわくように地名とか道路番号を入れています。このバツタンバン周辺を拡大したのが6ページにあります。今回、2021年時点での推計結果ですけれども、国道5号の北側211とありますけれども、乗用車に換算したときに2万1,100台が、この地点では通っているという推計結果になっています。それが現道の市内に入っていくのが1万3,100台、バイパスのほうに流れていくのが8,100台という推計結果になっておりまして、これを根拠としてスコーピング案のときには3分の1程度がバイパスのほうに迂回するというような評価として記載させていただいております。

とりあえずここで一度ご質問等あれば。

○田中主査 これちょっと続けていきましょうか。ごめんなさい、さっきお話ししをしません、つくりのいいところまでいきましょうか。とりあえず5番までいきましょうか。

○福井 同様に3番の質問についても、そういったデータを明記することということのご意見をいただいていますので、別添資料の2番で、ページ番号でいいますと7ページのように、表の5.1.1にこの推計結果の交通量のデータは記載することとしています。

続きまして、質問の4、5ですけれども、これはいわゆる北区間のところに関するご質問になっております。

4番のご質問は、改修事業はもう少しきめ細かく、代替案全部をそれぞれ適切なところに適用するようなことにならないのかというご意見をいただいております。

実際はどの区間にどの断面を採用していくかというのは、これから検討していく段階になっております。ちなみに、カンボジア側としては、この北区間の部分については全区間を4車線で整備してほしいという希望を持たれております。

それから、5番ですけれども、農業トラクターにとってよい案は何かということで、農業トラクターのように低速車にとってよい案ということでいえば、やはり4車線にして、低速車と高速車を分離するのが交通安全上よいというふうに考えております。そういったものについても、表の8.1.2に記載できていなかったのが記載することとしています。別添の資料の3、ページ番号でいうと8ページ、9ページですね。9ページの左側のところに追記しております。

以上です。

○田中主査 ありがとうございます。5番までの交通需要予測と、それから北区間の扱いでしょうか。これについてのご意見、ご質問が出ましたら、いかがでしょう。コメントに対する

ご意見。

では、よろしゅうございますか。

それでは、先へ進んで、またご意見がありましたら、あるいは質問がありましたら、どうぞ遠慮なくお出しいただくということで。

次は、今度はバタンバン・バイパスの関係ですね。これずっと続きますが、一連で15番まで、ではお願いいたしますでしょうか。

○福井 はい。では、質問6ですけれども、コンポンチュナン・バイパスについては本文にほとんど言及はないが、今回対象としないのかということです。

実際の借款対象は、今後、今回の調査結果を勘案して相手国側と協議によって決めていくんですけれども、現時点ではこのコンポンチュナン・バイパスについては融資対象としない旨で、相手国政府は了解をしているところです。

それから、7番ですけれども、バタンバン・バイパスとコンポンチュナン・バイパスとの比較において、バタンバン・バイパスのほうを整備必要性は高いと評価した理由は何かということです。

これについては、まずバタンバン・バイパスとの比較のときに、交通量で見たときに、先ほどの別添資料の7ページ、修正版のほうを見ていただきまして、2021年の時点での交通量予測が、どちらも車道の幅員は若干違うんですけれども、どちらも2車線の区間で、交通量が2万100台と1万5,700台ということで、バタンバン・バイパスのほうが交通量が多くなっておりますので、将来的に混雑度がバタンバン・バイパスのほうが高くなってくるとというのがまず1点としてあります。

それから、もう1カ所の対象と考えている区間である北区間ですね、北区間のところと一体的に整備することで相乗効果が期待できるのではないかということから、このバタンバン・バイパスのほうを優先するという評価にしてあります。

それから、8番ですけれども、バタンバン・バイパス、六つの路線案の検討された観点の比較表はないのかということですが、これについては表8.2.1に示してあります。事前にお送りしていましたスコーピング案の中で既にお示しさせていただいておりますので、それ以外に何かご不明の点があれば、また言っていただければご説明したいと思います。

それから、9番です。ちょっとミスがありまして、11番も9番と同様の趣旨と考えています。バイパス案の比較で何が決め手となったのか。政府案のどれもがあえて市街地を通そうとしているように見えるので、その意図があるのではないかと。11番では、地元住民の意向として、

そういうのもあるのではないかというような趣旨のご質問をいただいております。

それに対しては、まず地元州政府案としては、とにかく市街地の道路に対応することを優先してほしいという思いを持たれております、地元の政府としてはですね。それに対してJICAとしては、まず通過交通が市街地に流入することを防止するという観点、それから移転家屋を極力減らすという観点、そういった観点から農地を通過するルートを提案しております。現地のほうに入って政府側とも協議をしている中では、相手国政府もこの調査団案のルートを支持するほうに至っております。

ちなみに、調査団案の3については、トンレサップ湖及びその周辺の自然環境への影響に懸念があることから採用しない方向で、これについても地元州政府と合意する方向になっております。

それから、10番です。バイパス案比較では、北区間のように道路概念図の比較はやらないのか、やるのであればどの段階でやるのかというご質問です。

このバイパス区間につきましては、まずは路線、ルートをどうするのかということについて相手国側と調整をしているところで、その合意を得た上で、最終的に地形測量であるとか、そういった検討、調査を行いまして横断構成を作成していくことになります。ということで、現在まだ路線について相手国側と協議中の段階ということです。

それから、12番ですけれども、1案を選んでいるけれども、消滅する耕作地の割合は2案と比べてどの程度かというご質問です。

1次現地調査の結果なので、まだ分かっている内容というのは少ないんですけれども、調査案1では所有者710人分程度、案2は所有者330人分程度というふうになっております。現時点では、面積というのはちょっとまだ分からない状況で、今後、環境社会配慮調査の中でそういったことについても調査していく予定にしております。

それから、13番、ルートの名前のつけ方で「コンサル案」となっているやつを「調査団案」にしたほうがいいのかというご意見です。

これについてはおっしゃるとおりですので、今後「調査団案」と変更して使っていきたいと思えます。

それから、14番ですけれども、調査団案3のルートを図6.1.2に重ねてほしいと。同様に縮尺も欲しいということでご意見いただいております。

これについては別添資料の4で重ねた絵、あと縮尺のほうを示しております。ページでいいますと、11ページですね。11ページのところで、上の図が自然保護区に調査団案の3を重ねて

入れています。それから、図の5.3.1、今の自然保護区の図6.1.2、それから6.2.2の縮尺については、10ページ、11ページのところに入れています。

ちなみに、我々、入手している地図では縮尺というのが入ったものがないので、極力正確な縮尺になるようにしておりますけれども、若干誤差があるかもしれないと、こうご了承ください。

それから、15番ですけれども、バイパス・ルートの検討の際には、既成市街地の拡大の可能性の検討を十分にする必要がありますというご意見をいただいております。

これはご意見のとおりだと考えておりまして、JICAとしても、そういった市街地の拡大の可能性というのも考慮しながら、今後ルートを検討する際に、そういったことも考えながら相手国側と協議を進めていきたいと考えております。

以上です。

○田中主査 それでは、今6番から15番までですね。バットンバン・バイパスを中心に回答についてご説明いただきましたが、いかがでしょう、ご質問なりコメントを出された委員の方。

はい、どうぞ。

○二宮委員 私の6番のところについては、ご説明いただきましたので分かりました。

○田中主査 ほかの委員の先生、いかがでしょうか。

特に石田委員と柳委員で、集中してここは整理されていますけれども、いかがでしょう。

○石田委員 9番にお答えいただいた政府案は、市街地の中を通している理由が書かれていますが、これ州政府ないしは住民のニーズとしては、市街地の道路整備を優先してほしいというニーズがあるというふうに理解していいんですか。

○福井 そうですね。現道の道路についても、やはり傷んでいたり、決してすばらしい道路ではないので、できればそういったところも改良してほしいという思いは当然あると思います。

○石田委員 その点に関しては、国と州政府の間ではちゃんと優先順位としての話しはついていっているのでしょうか。

○福井 そうですね。そういった現道を改良するという話しも重要ですが、今回のプロジェクトとしては、市街地への通過交通を排除するという観点のほうが重要じゃないかということが、我々、JICA側のスタンスとして相手国側とは話しをさせていただいております。それについてはこれまでの話し合いの中では、相手国側もそれについては理解をいただいているという状況になっております。

○石田委員 州政府とか、ローカルエスパーティに対してはこれからだという、そういう理解

をしてよろしいんですか。

○福井 州政府との話しですね。州政府とも話しをしております。

○石田委員 州政府も了承済みだということですね。

○福井 はい。

○石田委員 はい、分かりました。

○柳委員 私のほうは、今の石田委員のご質問で大体了解いたしましたので結構です。

○田中主査 よろしいですか。

それでは、ほかの委員も、もしご意見があったら、また出していただくということで。

では、先に進みましょうか。

次は、冠水のところと、あとその他のところはどうですかね、ありますかね。では、その他も含めて24番までいきましょうか。よろしいでしょうか。

○福井 それでは、16番ですけれども、5ページの「5.4 調査内容」というところで、道路の排水調査を盛り込むことというご意見をいただいております。

実際は、記載はできていないんですけれども、この調査内容の道路の現況調査及び問題点の抽出というところで、問題点の抽出の中で調査は実際にやっております。冠水の調査以外にも舗装の損傷とか、さまざまな技術的な問題を想定して、それに関連する調査をこの中でやるということにしております。

それから、17番ですけれども、農水産業、住居、季節的冠水による土地利用の季節的变化など総合的に説明してほしい。あとルート上、どこが冠水するのか図示してほしいというご意見をいただいております。

冠水については、道路計画・設計の観点からいえば、道路の近くの水位に注目することになるんですけれども、季節的冠水というのは非常に広範囲にわたっていますので、本調査で冠水の全体像というのを調査するのは非常に困難だと認識しています。現状として把握できていません。ただ、道路でどこが冠水したのかというところについては把握しておりますので、その冠水区間を、別添資料の5、12ページですね、別添資料の12ページ、図6.2.2のところ、冠水区間という引き出しを書いていますけれども、それだけを示させていただいております。

それから、18番ですけれども、北区間の代替案で冠水のことを比較しないのはどうしてかというご意見です。

これは北区間の代替案の中では、何もしないゼロ・オプション以外については、冠水に対しても対応できると想定していましたので書いていなかったんですけれども、表の8.1.2に追加

記載することとしております。別添資料の3ですので、8ページ、9ページのあたりに冠水の話についても記載をすることとしました。

ちなみに、現地にその後、調査に入っていって、この北区間の冠水というのが、さらに上流側のタイで発生したダムの崩壊、決壊という一過性の原因による可能性が出てきていますので、この冠水の扱いについては、今後さらなる調査を行って検討を進めていきたいと思っております。

それから、その他に入りまして、19番、交通事故発生状況についてどのように把握しているかということですが、現時点で道路の状況と交通事故の関係については分析ができておりません。ただ、一般論としては、高速車両と低速車両を同じ車線内で通行させるのではなくて、それを分離するということは、交通安全を高めるというのはいえと考えています。また、舗装の穴が散見されていますけれども、そういったものについても二輪車の走行にとっては非常に危険ですので、こういった路面を改良するということも、危険性を低減するものと考えております。

それから、20番です。自然保護区と希少動物の記述は矛盾しないかと。6.1の(3)のところなんですけれども、これはおっしゃるとおりで、ちょっと記載が混乱したところがありますので、記載内容を修正しようと考えております。今、「調査団案-3は採用しないことで関係者と協議は進んでいる。」でとまっているんですけれども、その後ろに、「その他のバイパス・ルート案は保護区から離れている。」というふうにまず記載させていただいて、6.1(5)のところで「バタンバン・バイパスの調査団案-3を除き、調査対象道路は市街地・住居地区もしくは耕作地であり」というふうに修正させていただきたいと思っております。

それから、21番ですけれども、これは恐らく趣旨としては、5号線の改修事業とバイパスの事業と二つは別なだけけれども、同時に進んでいくんですよということの確認だと思うんですけれども、そういうことでよろしかったですかね。

そういう観点でいえば、おっしゃるとおりで、そのように進めていくと。ただ、一つの借款事業としてはやるんですが、対象区間は二つで並行して整備を進めていくということになります。

それから、22番ですけれども、地雷リスクはどのくらいあるのかというご質問です。

今回の事業対象地域は、全体としてカンボジアの中では地雷・不発弾の少ない地域に属しているといえます。既存道路の沿道及びバイパス路線沿線は市街地・居住地域あるいは耕作地ですので、地元住民が歩行・耕作などを今している状態ですので、危険性は極めて少ないといえ

ます。ただし、慎重を期して、このバイパス路線の地形測量のために現地に測量業者が入る前には、公共事業運輸省を通じて地雷・不発弾の調査・除去をしてもらうこととしています。

また、工事中の危険性という観点でいうと、一般的に土を盛る工事は、地雷・不発弾を覆う工事になるので安全性が増すと考えられるんですが、逆に地面を掘削するような工事は非常に危険ですので、橋梁の基礎を設計する資料を得るためのボーリング調査であるとか、あるいは橋梁工事での地盤の掘削工事、こういったものでは問題が出てくると思います。なので、そういったこともありますので、いずれにしてもカンボジア側の関係者と協議をして、これについては慎重に進めていこうと考えております。

それから、23番ですけれども、これらの改修を行う場合、のり面もアスファルト舗装するのかというご質問です。

一般的には、のり面からの土砂流出防止策としては、植栽をして、草を生やしてそれを防ぐというのが一般的です。ただ、草が生えるまでの間というのは、やはり土砂流出してしまいますので、一般的には植栽なんですけれども、実際どういうふうにそこを整えるかというのは、これからの工事設計の中で具体的には検討していくとなると思います。

それから、24番ですけれども、自然災害の際には災害道路としても使用されることを想定して計画してほしいというご意見です。

おっしゃるとおり、カンボジアでは多くの道路が毎年、洪水時に家畜などの避難場所になっていますし、カンボジアだけじゃなくて、多くの国において道路が災害時にさまざまな役割を果たすことは承知しておりますので、冠水する区間の道路計画・設計に当たっては、ご意見のようなことについても十分配慮して進めたいと思っております。

○田中主査 では、また質問、コメントを出していただいた委員のほうからいかがでしょうか、回答内容について。

はい、どうぞ。

○岡山委員 ごめんなさい、21番からちょっとお聞きしますが、ということは、これ最初にいただいたのがカラーじゃなかったのでもうまいち分からなかったんですが、この別添で今日いただいた10ページが非常によく分かりやすく、工事の全容としては、この北路線のシソフォンからバタンバンまでを、カンボジア政府としては全面まず4車線にしたいという希望があるということでしたけれども、どこをどのくらいに改修していくかは、今後検討しますというお答えということで了解しました。

よく見ると多分青い、縦縦、横横になっているのが、既存の小さな道路なんでしょうか、ひ

よっとして。そうですね。なのでカンボジア政府案としては、この既存道路を拡幅していく形でバイパスとしたいというご希望なんですね。

○福井　そうです。

○岡山委員　なるほど、なるほど。それに対して、この調査団案は、割と弓なりになっているのは、新規でここをつくっていくということになるんですね。

○福井　そうです。

○岡山委員　これを同時に進めていくときに、多分5号線をいきなり全部やることはないので、片側からだんだん工事をしていって、それで少し渋滞が起こり得るときには、多分周りのこの細かい道路に車が迂回していく、出ていくということが予想されるのでしょうか。

○福井　工事中ですか。

○岡山委員　はい。

○福井　そうですね。北区間のところの拡幅については、現道を活用しながら拡幅できると思いますし、バイパスについても調査団案のように新規でつくるものについては、全く現道を使ったまま新しいところに道路をつくるということになりますので、迂回ということは発生しないと思います。

○岡山委員　そうですね。政府案ですと両方とめてしまう可能性があるもので、確かにちょっと詰まるのかなというふうに見受けられるんですけども、一方でやっぱり新規でつくるということは、政府案よりはきっと立ち退きであるとか、農地の消失が大きくなるというのは、もうやむを得ないという評価でしょうか。

○福井　新規のバイパスのほうは、立ち退き等は少なくなると思います。政府案は、市街地の現道部分を拡幅するので、当然市街地ですからいろんな住居等が張りついていますので移転は多くなると思います。それに対して調査団案は、去年耕作地ですので、耕作地の面積が減っていくということはあるんですけども、移転という観点でいえばよりインパクトがちっちゃいというふうに思っております。

○岡山委員　了解しました。ありがとうございます。

○田中主査　よろしいですか。

ほかの委員はいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○岡山委員　植栽は了解しました。よくあるので、網を張ったり、少しずつ段にして、そこに草を植えていくというような、いろんな多分やり方、考えられようかと思います。

最後、防災道路なんですけれども、ちょっと気になったのは、災害道路としての使用というのは、すみません、日本の場合なんですけれども、何らかのときに要は災害緊急車両が走るために確保されている道路という意味合いなものですから、そこに家畜がたくさんいる状況というのが、ひょっとしてそれを妨げてしまったりしないのかなというのが少し気になったんですけれども。そういう事態が生じたときですね。

○櫻井氏 家畜と申し上げましたのは、実はご存知かもしれませんが、カンボジアはメコン川の洪水が毎年7月から9月ぐらいにかけて起きます。そうすると、それまで草地でえさを食べていた牛がいくところなくなりまして道路に、唯一、水のないところである道路に上がってまいりまして、それは車道に入ることは余りなくて、横の路肩の部分の土の部分で生活をします。従いまして、そのことを考慮して道路幅をある程度決定しなきゃいけないという要素も入ってくるという趣旨でありました。

それから、防災道路という意味で見ますと、これは幹線道路でございますので、まさにそのために一般については4車線の拡幅が必要になると。片側はオートバイ車線ということになるかもしれませんが、そういう検討も必要であるというふうには、この要素の中で考えております。

○岡山委員 のり面は割となだらかな感じに、少し広がるんですかね。その道路、車道ではなくて、そこから下の緩やかに落ちていくところ……

○櫻井氏 下も使っちゃいますので、かなり道路の近くまで水が上がって参りますので、牛はそういうところにいるということです。

○岡山委員 そうですね。

○櫻井氏 防災観点からいえば、国道5号線は非常に幹線道路でいつでも通行ができる状態にはなっているというふうに思っております。

○岡山委員 了解しました。

○田中主査 ほかの委員はいかがでしょう。

はい、どうぞ。

○石田委員 17番、ご説明ありがとうございました。若干意外だったのが、冠水区間がタイ側のダムの決壊によるものがメインな理由であるというふうにお書きになられたのは、ちょっと意外だったので、ああそうなのかと、その点は納得しました。

いや、当初想定したのは、トンレサップ湖が右側にあって、どうも図を見るとグラスマンドに近い水色が点々と粒状に載っているので、これがひょっとして湿地帯として延伸して道路側

にやってくるのかなという理解だったんですね。そのあたりの事情はどうなんでしょうか。そのタイ側のダムとは関係ない、通常起こる雨季、乾季での水の移動、水位の移動、その点についてもうちょっと詳しく説明をお願いできませんか。

○櫻井氏 まさに石田先生おっしゃったように、トンレサップ湖はご存知のように、低水位の時期と高水位の時期では面積が3倍に変わると言われておりまして、私も実は高水位の時期にこの地区に行ったことはまだございません。それで、右側の線がどこまできているかというのは私もよく分からないんですが、ごく大雑把にいいますと、その6.1.2の図でいいますと、グレーで塗られているあたりぐらいまでくる可能性があるのかなというふうに考えております。

トンレサップの斜線で記入してあるのが保護区域で、それに広がって薄いピンクというか紫というか、その辺ぐらい、あるいはその外のグレーぐらいまでくる可能性があるかなというふうに考えておりますけれども、いずれにしても黄色である本線付近まで上がってくることは、恐らくはないんじゃないかなと。ただ、我々としては、そこもよく分からないので、実は現地で聞き込みを住民からいろいろやって参りました。

それから、中央の運輸省で聞いている情報、それから現地の州政府で聞いた情報、それから地元住民に聞いた情報というようなものを集めております。先ほどのダムの件については、2000年の10月に何日間にわたって冠水したという情報があって、それは過去になかったことで、今年もまだ起きていないと。非常に珍しい事象であったというふうな情報を得ました。それでいろいろ調べていったところが、どうもダムの決壊につながっていたという情報が分かったという訳で、ほかの区間ではまだそういう自然災害として起きている可能性もなきにしもあらずですので、今後さらに調査を進めて道路設計に結びつけていきたいということでございます。

○石田委員 分かりました。ということは、ライスフィールド、これ黄色い図だけで見て話をすると、図6.2.2は、5号線はライスフィールドの中を突っ切っているような形になっていますが、いわゆる薄黄色で塗られたライスフィールドまでは、洪水範囲は延伸してこないという、そういう理解でよろしいんですか。

○三宅課長 ちょっとよろしいですか。私、ちょっと前回のときに駐在していたって申し上げたとおり、このバタンバンとプノンペンの間、距離で300km以上あるんですけれども、その差の高低差って30mぐらいしかないんですね。ですから、先ほどトンレサップが広がるということで申し上げましたけれども、湖が広がるだけじゃなくてライスフィールド全体が水没する状態になるんです。ですから航空写真で見ると、道路だけが水の中にぽつんと浮かんでいるような形になりますので、この5号線の左側全体も水没するような形になります。それは湖が

広がったというよりも、雨で全体が水没したというような感じになるとイメージされたほうがよろしいかと思います。

○田中主査 よろしいですか。

関連して、私も17番で、なるほど排水調査をやったほうがいいんじゃないかと、これは多分指摘をしたら、それはもう既に終わっていますと、現況調査の中で終わっていますということですね。であれば、その調査結果というか、もうちょっと丁寧に書いてもいいんじゃないかと思ったところですね。

この排水区間の——これは例えば17番のご意見とか、あるいは18番のご意見ですね。つまり冠水対策、今回の道路整備の一つの大きな課題なんでしょう、これ。そうでもないんですか。つまり、道路整備をなぜ行うかと、いろんな理由があると思うんですが、冠水状況を改善することも調査目的の一つになっているんですか。

○櫻井氏 今、課長のほうからご説明あったように、全体の水位が上がってしまうので、路面の高さが低いところでは冠水しやすくなることも事実でございます。そういう区間がどの程度あるのかを、さらにまた詳細に調べないといけないと。それに応じて路面高を上げるとかいうことも考えなきゃいけないと。

それから、もう一つ、純技術的に申し上げますと、水が上がってきて舗装のすぐ下まで、あるいは舗装の土がピッチぐらいまでくると、土がやわらかくなって舗装の強度が不足しますので、舗装が傷みやすくなります。そのためにはやはりできるだけ、まあ事業費との絡みもあるんですが、路面の高さを高くしたいなと技術的には考えております。あと事業費との関係でどこまでできるかですけれども。

○田中主査 そうすると、あれでしょうか、この18番で石田委員がご質問されている冠水対策としては何をやっているかということ、道路全体を高くするというのが有効だということですか。

○櫻井氏 それから、もう一つ、もしその水が、この絵でいいますと左手のほう、山のほうから流れてくる量が多いんだという、それを道路がせきとめているんだとすれば、やはり通水断面を確保しなければいけないと。カルバートなどを入れて通水断面を確保するということも考えられますが、まだその解析は今後の作業ということになりますので。

○田中主査 分かりました。そうすると私の16番の質問に関係していえば、つまりどこまで、ではその調査が済んだんだという話しですね。道路の排水調査、私は記述だけで道路排水施設の不適切により冠水が生じるというから、まず道路排水施設ってあるのかなということと、その不適切という程度はどういうものかな、それはきちんと記述されたほうがいいし、調査をし

ていなければ調査をしたほうがいいという指摘をさせていただいたんですね。

もしその回答のところで、道路の現況調査で終わっているとすれば、どこまでが、どういう調査が終わっているかということのをちょっと明記してくださいねと。その上で、今後こういう調査が必要だ。今のお話しであれば、道路そのものが水位の状況に応じて、あるいは実態に応じて、場合によってはどういう機能を果たしているかというのを、やっぱりもう少し解析を試みる必要があるという話しになりましたね。これは今後の技術調査で行うことになるんでしょうか。そういうことだと思いますけれども。趣旨としてはそういう趣旨です。質問の趣旨としては。

○福井 基本的には、道路をつくる上で地域特性として冠水する中で、その道路構造として冠水に対してどう耐えるのかと。舗装面でいえば、いわゆる今の現状のような簡易舗装のものであれば、冠水してしまうとそこから道路が崩れてしまいますし、それに対してどういう対策をすべきかとか、あるいは先ほどちょっと現地調査団のほうからもお話しがありましたとおり、道路自体をかさ上げる必要があるのかとか、道路構造を計画する上で必要な冠水に関する調査というのは当然必要だと思いますので、把握すべきところはしていくことになると思います。

○田中主査 ですから現時点で、つまりこのレポートというか、スコーピングがまとまった時点で、どこまでの——例えば冠水という問題について、ここでは道路排水施設の不適切により冠水が生じると書かれてあったものですから、調査をしたということであれば、実施済みだということであれば、何が分かったんですかと、どういうことが分かっているんですかということと、それから残された課題としてどういうことを調査するんですかと、その2段の整理が必要かなということで指摘をさせていただいています。

○福井 分かりました。

○石田委員 これまでの記録で、5号線では大規模な冠水で車が通れなくなったりだとか、そういうことは事実としてあったんでしょうかね。冠水はするけれども、5号線は無事で通っていたというところなんでしょうかね。そういう事実関係も調べられるといいのかもしれないと思いますが。

○三宅課長 調査結果として、レベリング、高低差のレベリング測量と、それと冠水しやすい地域のヒアリングは今回の調査の中で行っております。

○石田委員 それは今現在行って……

○三宅課長 もう既に行った結果です。

○石田委員 それはただ私たち、いただいた資料には載っていないと。

○櫻井氏 はい、つけておりません。というのは、非常に詳細な、こんな厚い資料に、何十ページになりますのでつけておりません。

○石田委員 でも、先ほどからお話しが出ているように、カンボジアのこういう低地で、標高差がないところで、河川に依存した洪水、冠水で、且つ今までそういう冠水の流域があるのであれば、分厚い中から少しどういう時期に、どういう冠水があつて、どういう被害を及ぼしたとか、これをまとめるだとか、そういうところを解析して載せていただいたほうが役に立ちそうな気はするんです。せっかくいい道路をつくっても、冠水したらスピード落としちゃうから、ほとんど意味ないですよ。恐らく途上国に行かれると、みんな冠水でそういう目にあつて、都市部でも農村部でもそういうことにあうと調査に行けなくなったりだとか、渋滞でつかまってしまったりだとかで、結構実質的に被害を受けていることもあると思いますので、冠水は意外と重要な気がします。

○福井 先ほど田中主査からもご意見ありましたので、今、我々分かっているものと、あとこれから道路計画をする上で分からなきやいけないことなどがあれば、スコーピング案のほう、追記するような形にしたいと思います。

○田中主査 ほかの委員はよろしいですか。

○三宅課長 冠水対策につきましては、これからの調査事項としても盛り込みたいんですが、水位が上がって、恒常的に水没する地域ということがあるとすれば、それは恒常的な対策としてかさ上げしないといけないんですけれども、カンボジアの冠水の特徴の一つとして、雨季の集中豪雨、雨というのは、雨季の雨は2時間、3時間程度でざっとやむんですけれども、そのときに集中豪雨を受けて、その箇所だけが一時的に水没するという水没状況も非常に多いので、そういうことによって水没する地域があるとすれば、その対策というのは今後、ヒアリング結果や何かを用いながら対策を検討しなければならないと思います。

○田中主査 よろしいですか。

はい、どうぞ。

○岡山委員 疑問なんです、三宅さんが見ていらしたということで教えていただきたいんですが、やっぱり途上国では、特にこういう雨季、乾季のはっきりした国では、毎年もう絶対ある時期には水没するという地域というのは結構あるんですけれども、こちらこの割と5号線の真ん中のあたりに家が集中しているように、都市部が一応あるんですが、ここの中でも毎年ある程度、このある1カ月、2カ月期間は1階には物を置かないようにしているような地域というのがあるんでしょうか。都市としても、一旦この地域は水没しますというふうに……

○三宅課長 道路ではなくて……

○岡山委員 それ以外のところですか。

○三宅課長 ええ。トンレサップ湖の近くとかなんかで、毎年これぐらいまで水位が上がるというところは大体分かっております。

○岡山委員 それはもう住民の方が取り込み済みで、そういう暮らしをしていらっしゃる。

○三宅課長 そうですね、過去の経験で。湖の周辺の家というのは、高床式の家になっておりまして、床を地面の近くに持っていくようなことをしないというのは、毎年これぐらいまで上がるというのがわかっておりますので、そういう経験値はあると思います。

○岡山委員 なるほど。そういう対策も既に住民としてはしていると。

○三宅課長 はい。

○岡山委員 ありがとうございます。

○三宅課長 先ほど申し上げたのは、それ以外の——ここまで上がるという以上に、集中豪雨によってさらに上がる可能性があるかないかということに対しては、対策を打つ必要があると思います。

○岡山委員 そうですね。今後の気候変動、どうなるか分からない中での多少の不安要素はあるかとは思いますが。

○田中主査 二宮委員、よろしいですか。この中の19番かな。

○二宮委員 私のところは大体いただいた説明でよろしいですが、一般論でも構わないので、ご回答いただいた文言を報告書のどこか関連するところに載せていただいて、考え方を整理して頂いたほうが、より理解がクリアになるかなと思います。

○福井 分かりました。

○田中主査 それでは、先へ参りましょうか。

それでは、次の25番からですね。とりあえず29番までですかね。これ住民移転の話で、住民移転のところも含めて、では31番までともかくいってみましょう。スコーピングの前までですね。

○福井 では、25番ですけれども、今回の事業対象地域の住民の社会経済状況について明らかにされたいというご意見です。

こういった住民の社会経済状況については、今後の社会環境調査の中で調査することとしておりまして、現時点では既存のデータというのは見つかっておりませんが、これから調査をします。

それから、26番ですけれども、第1回協議に参加した住民代表の属性を明らかにされたいというご意見です。

第1回の協議に参加された方は、各県の知事、市長、地区長など、基本的に対象地域の政府関係者や地域の取りまとめ役の方に参加していただいております。

27番ですが、第1回協議の参加者からの意見を紹介してほしいということで、主な意見としてはここに書いてあるとおりですが、まず国道5号線の改良をしてほしいということ、それから住民に対する公平な補償をしてほしいということ、それからバイパス線、ルートの選定の際には、円滑な交通の実現、家屋移転の低減、交通事故の低減といったことを考慮してほしいということ、それから5号線は国際道路の役割を担うことから、道路は4車線で計画してほしいと、こういった節のご意見が多く集中しておりました。

それから、28番ですが、第2回協議の実施が、影響への対応案が作成された後では、住民を含む影響を受ける人々からの意見を十分に酌み取り、反映することができないのではないかとご意見です。

通常、国家レベルのインフラ・プロジェクトの実施に当たっては、地域の政府関係者の賛意と協力が基本となりますので、第1回のステークホルダーミーティングでは、各県の知事、市長等を対象とした基本的合意を目指すような場として開催させていただいております。対応策については、住民からの意見聴取後に、必要に応じて修正・追記して最終決定していくこととしております。

29番ですが、7.2 (3) のところの記載ぶりで、「責任あるステークホルダーの発言と双方向のコミュニケーションが取れた協議を実施するため」といった記載のところについて違和感を覚えますというご意見です。

まずプロセスと結果、公平性と補償については、明瞭な情報共有を適宜実施していきながらやっていくつもりではあります。今回、この「責任ある」という表現で少し誤解を生じさせてしまっていますので、この「責任ある」ということについては削除したいと思っております。

それから、住民移転のほうですけれども、30番、不法居住者への補償はどのように行う予定か、手法とプロセスを示していただきたいということですが、今後の詳細調査を経て、住民移転計画と補償の具体的方法とプロセスを策定することになりますので、現時点では示すことはできません。

それから、31番ですけれども、仮に零細な農漁業、季節的で零細な漁業が存在した場合に、現在の体制と法律で補償を含む対応は可能なのかというご意見です。

今後の住民移転計画、それから用地取得計画での詳細調査に含まれる事項となってくるんですけれども、あくまで移転住民の生計向上が基本であることから、もし現体制での対応が不可能な場合には、新たな方策を策定する必要がありますので、そういったことも住民移転計画の中に盛り込んでいきたいと考えております。

以上です。

○田中主査 よろしいですか。

ここまでですかね、ステークホルダーミーティングとか住民移転の問題を、主に指摘をいただいて回答いただいているんですが、いかがでしょうか。

○柳委員 25、26は了解いたしました。

○田中主査 石田委員はいかがでしょう。

○石田委員 27番ですが、一番最後のご意見で、道路は4車線で計画してほしい。その理由が国際道路の役割を担うからと、非常に何か思いやりのある、住民と思えないような意見ですけれども、どの層からこういう意見が出たんでしょうか。

○齋藤氏 政府関係者、地元の市長等です。

○石田委員 地元の市長さんたちは、やっぱり国際道路だという認識があると。分かりました。ありがとうございます。

○田中主査 第1回協議の参加者は、基本的には知事さんとか市長さんとか……

○齋藤氏 そうです。行政の長です。

○石田委員 それから、あと28番、趣旨は理解できました。それで、そういうスケジュールで対応策を修正・追記し、最終決定するという、スケジュール的には大丈夫なんでしょうか。対策は最初に案を示すわけですね。それを住民の反応を見て修正、改善すると。

○齋藤氏 そうです。

○石田委員 スケジュール的に、それから内容的に実際に実施可能かというのは大丈夫なんでしょうか。

○齋藤氏 まず道路・バイパスの原案が決定したのがつい最近ですが、それが決まらなないと詳細な対応ができません。また、ステークホルダーミーティングは3回実施予定ですが、2回目が年内、3回目が年度内となります。まず2回目に対応策の案を示し、3回目で最終的に合意を得る形にするというスケジュールでございます。その段階で決まった詳細な計画であるとか調査結果は、適宜きちんと情報共有して意見をいただいて、修正して最終的な計画にする予定です。

○石田委員 すみません、私、読み落としたかもしれません。第2回協議には、住民のさまざま

まな方々は呼ばれるご予定……

○齋藤氏 はい、そうです。

○石田委員 分かりました。

○齋藤氏 2回目、3回目は地域の被益及び被影響住民が対象になります。

○田中主査 この2回目、3回目の住民協議ですが、これは地点とか場所とかはもう計画はされているんですか。

○齋藤氏 場所とかどういう体制でやるかという具体的なことは次の現地調査では決定する予定です。

○田中主査 第1回目は、これは4カ所ですか、バットンバン、シソフォン、ブルサット、コンポンチュナンですか、この4カ所で行われていますが、これは位置関係がちょっと分からないんですが、今回の予定されている5号線整備とバイパス関係でいくと、第2回協議は今のご説明ですとバットンバン中心だということではありますが、それで地理的な配分といいますか、バランスはいいんでしょうか、大丈夫でしょうか。

○齋藤氏 1回目は、5号線の対象区間全線を対象としました。何で4カ所かということ、全部を回っていると時間もないので、ちょっと遠いところから来ていただくような形にして、4カ所で絞って、場所を絞って開催したということになります。

○田中主査 よろしいですかね。ほかの委員の皆さんは。

○二宮委員 30番のところは、これから策定するということなんですが、合法、非合法を問わずに補償の受給資格者とするということだったので、どのようなプロセスをお考えかということが非常に関心があったので、こういうふうなお伺い方をしました。例えば第2メコンのときにも非合法の居住者がおられて、そういう方に対しての補償もなされたと理解していますが、これまでに非合法で滞在している人たちに対する補償の経験の蓄積があって、何か想定される手法みたいなものが既に今の段階であるのであれば教えていただきたいと思ったんですけれども。それは全く白紙で、ゼロから検討するということなんでしょうか。

○三宅課長 第2メコンの手法は、参考として情報は収集しておりますが、全く白紙ではないんですけれども、そのときと事情等は違いますので、今回は今回で検討が必要だと考えております。

○二宮委員 分かりました。

○田中主査 では、よろしいでしょうか。

○石田委員 31番なんですが、先ほども少し社会経済調査のお話が出たので、ここで私が取

り上げた、特に零細な農漁民の方々、農業と漁業、一緒にやっていると思いますが——に対する調査、実態、季節的な漁業だとか農業なんかの生計の調査は行われて、零細の人たちの存在も明らかになるというふうに考えてよろしいですか。

○福井 今回の計画で影響を受けるような範囲については、調査をする予定にしています。

○石田委員 範囲についてはですね。もちろん線形に係るようなところについては、そういうことですよね。特に住民については、線形に係るところで生計を営んでおられるとか、住居があるとか田畑があるとかいう方々ですね。地域的にはこのあたりはどうなんですか、零細農漁民が多いんでしょうか。

○三宅課長 カンボジア全体が、そう考えてよろしいかと思います。

○石田委員 分かりました。でも、ただカンボジア全体がそうだけれども、そういう零細な人々に対して適切な補償ができるかどうかというのは、これから調査班のほうで確認していくということでしょうか。

○三宅課長 はい、そうです。

○石田委員 はい、分かりました。

○田中主査 それでは、よろしいでしょうか。

次の32番以降の項目ですが、少し長いんですが、これ評価の話ですね。項目の評価の話ですので、頑張ってスコーピング案の51番までまとめてお願いしちゃいましょうかね。

○福井 まず32から35なんですけれども、同様の趣旨で、少し混乱させてしまった原因が、5号の北区間とバタンバン・バイパスとの評価をごちゃごちゃにしてやってしまったので、すごい混乱させてしまったので、今回、別添資料6に、各区間ごと、それから代替案ごとについて表をつくっております。13ページからですね。

ちょっとざっとご説明させていただきますと、最初の13ページは、北区間の案の1ですので、特に拡幅はせずに舗装だけを改良するという案です。ですので用地取得とか、住民移転というのは基本的に発生しないのと、あと自然環境への影響も基本的にほとんどないと。ただ、一方で交通混雑や渋滞の軽減はされないで、今後交通が増えていけば大気汚染、地球温暖化は悪化するというような案になっておりまして、セルに色をつけているところなんですけれども、大気汚染とか地球温暖化とか、こういうのは総合評価としてはA-になっております。セルに薄色をつけているのが、この案の特徴として示しているところで、字自体が赤色だったり緑色だったりするやつは、スコーピング案、事前にお送りしているところから変わっているところに色をつけております。

それで、15ページですけれども、ちょっと表題が前の14ページにいっちゃっていますけれども、これが北区間の案の2と案の3で、案の2というのは4車化する案で、案の3というのは2車線にプラスして2.5mの幅員をつくるもので、スコーピングの評価としては大体同じなので、今、案の2と案の3というのは一つにまとめています。これの特徴としては、現在の2車線が4車線、あるいは2車線プラスオートバイ車線に拡幅するというものですので、用地取得や住民移転が発生します。一方、交通混雑は軽減されて、交通安全も向上します。それによって地域経済も発展し、就業機会の増大などが起きます。また、工事中には就労機会がふえたり、燃料等、地元から調達することによって地域経済の活性化が起きます。また、公共サービスへのアクセスは改善されるというような特徴の案というふうに考えておりまして、それゆえに水色のパッチをつけていますけれども、非自発的住民移転はA-、それから雇用であるとか既存インフラ・サービス、こういったものはA+というような評価になっております。

それから、17ページですけれども、ここからはバタンバン・バイパスの評価になってきますけれども、調査団案の1と調査団案の2というのが、一つにまとめておりますけれども、新しいところにバイパスをつくるというものです。この特徴としては、農耕地をつぶして新たに道路をつくるということになりますので、自然環境への影響が発生します。一方で、住民移転や家屋移転は少なくて済みます。将来にわたって市街地に進入する通過交通は減少するので、交通事故や交通渋滞が減少しますというような特徴を持っていると考えておりまして、雇用や地域経済はA+、土地利用、地域資源活用はA-、既存インフラ・サービスはA+、被害と便益の偏在A-というようなことになっております。

19ページに、調査団案3ということで、トンレサップ湖に近いルートを通す案ですけれども、これの特徴としては自然環境への影響が懸念されるということ、一方、住民移転は少ないということがありますので、自然環境のところでA-になっております。

それから、最後にバイパスの地元州政府案で、市街地にバイパスをつくる案ということで、案1から案3をまとめて評価していますけれども、基本的に現道を拡幅する案になりますので、住居地域を通過しているので多くの家屋移転が発生します。ただ、現道拡幅ですので、自然環境への影響は少ないです。という案で考えて、将来的には沿道の市街化も進んでいきますので、バイパスの機能は減殺されるのではないかなというような案になっておりまして、評価としては非自発的住民移転のところはA-、バイパスなんですけれども、既存インフラ・サービスのところはB+程度にしてあります。

というようなふうに表をつくり直しております。

あわせて23ページ以降の表の9.2.1.1、1.2等ですけれども、これについても今回のにあわせていろいろ追記をしております。

というような修正を行いました。

まずは先にかせていただきます。

それから、36番ですけれども、マトリックス表の見方の話で、負の影響要因の交通量の増加・走行速度の増加、走行速度の増加というのは、走行速度の減少ではないのかというようなご意見、それから商業施設の増加・経済産業活動の増大について、土壌汚染の評価が示されているが、水質汚染や地盤沈下等について評価していないのはなぜかというふうな話し、そのほか、そもそもこれを説明してくださいということなんですけれども、まずこの2点に関していえば、負の要因としての交通量の増加・走行速度の増加に関していえば、交通量が増加することによって、渋滞が起こることだけではなくて、走行速度が増加することによって、例えば騒音がふえるとか、そういった負の影響も考えられますので、ここの負の影響というところに走行速度の増加という形になっております。

それから、水質汚染・地盤沈下のところについては、単純に漏れていただけですので、それは今回追記をしております。先ほどの9.1.1の修正のところには、それを反映しております。

それから、37番と38番、それから39、40ですね。これは、これまでのほかの案件のこういった助言委員会でも同様の議論がなされているんですけれども、この地球温暖化の総合評価B+になっているが、交通渋滞緩和の効果はあるんだけど、交通の総量は増加するので再考が必要じゃないかというような趣旨の同様の意見をいただいております。

今回それに記載した考え方としては、カンボジアの今後の経済成長は継続していくと考えられますので、経済成長すれば国全体としての総交通量も当然増加すると。その中で、道路網を現状のまま放置すると交通渋滞が悪化して、大気汚染・地球温暖化への影響も増大していくと考えられますので、その道路を改良するということは、こういった地球温暖化についての改善にも寄与するという考え方でB+にしております。

ただ、これについてはご意見等、多々いただくことになるかと思いますが、後ほどご意見いただければと思います。

それから、41番ですが、新たな発生源の出現により大気汚染や騒音が発生して悪影響が生じることに留意することというご意見をいただいております。

これについてはおっしゃるとおりですので、先ほどの9.1.1の表の中で反映をしております。

それから、42番ですけれども、自然環境保護区の総合評価がA-になっている理由ということ

でいただいているんですが、これもバイパス案の中の複数の案を一つの表にしていたので、こういうおかしなことになったので、今回、案ごとに表をつくっておりますので、そういうふうに修正をしております。

それから、43番ですけれども、ジェンダーの総合評価がB+になっている理由として、移動時間の短縮等が挙げられていると。交通弱者に対する移動とアクセスの確保を同時に考慮すべきじゃないかというようなご意見をいただいております。

これについては、まずカンボジアでは本格的な公共交通機関というのが未整備である一方で、低所得者のための交通機関として、大型のリヤカーをオートバイで牽引しているモトルモという交通機関がありまして、別添資料の7に写真をつけていますが、35ページですね。こういった交通機関が、いわゆる低所得者など、交通弱者の方が利用するようなものがありまして、走行車線として通常の四輪車とこういったものと分離するということによって交通の安全性も改善されますし、あと道路の路面を改良することによって、平坦性とか平面設計とかも変わってきて、走行速度が向上したり、あるいは乗客の疲労軽減も期待できるというふうに考えています。そういった観点からも、また交通弱者の移動・アクセスも改善されるという評価にしております。

それから、44番ですが、土壤汚染の項は工事中の評価でDであり、総合評価でもDとなっているが、かつての内戦による土壤汚染の可能性はないか再評価することというご意見をいただいております。

これについては、地雷や不発弾については、今回のバイパス建設のための地形測量及び工事に先立って調査や除去を行うことから、地雷・不発弾等による汚染の可能性は低いというふうに考えています。

それから、45番ですけれども、既存道路整備、バイパス道路整備事業において道路排水設備の改善により、水象に及ぼす影響の向上、交通利便性の向上にも留意して評価を行うことというご意見をいただいております。

今後この道路排水施設の検討の中でもいただいた今のご意見も踏まえて、調査、検討を進めていきたいというふうに考えております。

それから、46番ですけれども、「水質汚染」の項の供用時、負の影響要因の「C」が付されているが、その意味を説明してくださいというものです。

これについては、供用時のタンクローリーなどの交通事故で、油や化学薬品などが流出する可能性があることを考慮してCとしています。こういったものについては、表の9.1.1にも追記

をしています。ただし、こういった事故に対するカンボジアの実態は現時点では不明であるので、現状からどれくらい悪化するというのは現実には不明な状況になっております。

それから、47番ですが、社会環境、3、土地利用のところがA-、主に農地消失によるものがあるが、それほど深刻な影響が出ると予測しているのか。一方で、米の輸送能力が上がるので、逆に農地が拡大することは考えられないのかというご意見をいただいております。

これについては、道路用地を確保するために、農地は必然的に消失しますのでA-としています。一方で、輸送能力向上による農地の拡大については、道路建設の間接的な効果としては考えられますが、現時点で直接的なものではないので評価はしておりません。

それから、48番ですけれども、地域内利害対立がB-であるのはなぜかというご意見ですけれども、例えばバイパスの開通によって、バイパス沿道で新たな商売を始める者が出る一方で、既存市街地の道路では交通量は減少し、売り上げが減少する者も出ると考えています。同様に、既存国道の改良によって、交通が高速化して沿道に住む住民は騒音や振動が増加する一方で、道路から離れた地域の方々は道路改良による便益を受けることが考えられます。そういった被害・便益の偏在が地域内対立につながることもあるというふうに考えておりまして、B-というふうにさせていただいております。

49番ですが、ジェンダーがB+であるのはなぜか。計画時に、例えばステークホルダーミーティングのジェンダーバランスがとれていれば、ジェンダー問題は改善されるのかというご意見をいただいております。

まず道路整備の社会経済効果として、企業進出とか、あるいは通勤圏拡大によって、男性に限らず女性についても就業機会が拡大すると考えています。この道路改良・建設に関するジェンダー問題の例としては、道路設計に当たり女性が乗る自転車などに対する交通安全の配慮あるいは河川や灌漑用水などが水くみや洗濯などに利用されている場合には、その利便の保全などについて女性の立場から見て問題はないかのチェックが必要と考えています。これらについて、今後のステークホルダーミーティングの中で、女性の意見を聴取できるように努力することが必要であるというふうに考えております。

それから、50番、HIVリスクも、それもそれほど感染が広がるリスクが高いのか、現在はどうか、むしろ総合病院のアクセスが上がる等のメリットはないのかというご意見をいただいております。

これはADB等、ほかの国際援助機関においても、工事中の労務者がHIVを持ち込むことに加えて、道路交通の改善によって長距離輸送の従業者がHIVを持ち込む可能性が増加するというよ

うな見解もありますので、今回はそれに従ってこういった評価としております。

それから、51番ですけれども、子供の権利は阻害されると評価されているが、例えば歩道橋や地下道を適宜用意することはできないかというご意見をいただいております。

これは道路の横断が難しくなる一方で、通学しやすくなることも評価して、移動時間の短縮のところはB+としています。沿道には学校が多くて、自転車で通学・帰宅する生徒・児童も多く見られるような状況になっています。一方で、道路拡幅、交通の高速化に伴い、子供だけじゃなくて一般歩行者も道路の横断が難しくなります。こういったものに対する対策として、ご意見のように歩道橋・横断地下道の設置というのも有効なんですけれども、事業費や地形の制約等で設置できないことも考えられますので、それ以外の対策として、例えば横断者の特に多い箇所で横断歩道を設置したり、あるいはその前後で走行速度を下げさせる標識、ハンプとかも含めてですけれども、そういったものを設置するようなことも考えられます。そういった対策については、今後の道路設計の段階で検討していく予定にしております。

以上です。

○田中主査 では、ここまで。

それでは、スコーピングの内容です。特に項目の評価の内容ですね。いかがでしょうか。

最初のこの評価を分けてきちんとしてくださいねというのは、これはいいと思うんですね、必要だと思いますね。そうしないとちょっと分かりにくいですのでいいんですが、二宮委員から出ていた36番とか、このあたりいかがでしょう。

○二宮委員 分かりにくさというのは大分解消されたと思います。整理していただいてありがとうございました。

ただ、ちょっと気になったのは、北区間の改良というのは拡幅も伴うんですね。道路拡幅。

○福井 北区間の改良は、基本的に現道の拡幅で考えています。

○二宮委員 道路の機能自体が高まるということですね。

○福井 はい。

○二宮委員 そうすると、ちょっと気になるのは、新しく配布していただいた資料の15ページのところ、交通量の増加と走行速度の増加というのが並んでいるのはやっぱりちょっと違和感があります。道路が舗装されたり拡幅されたりして機能が強化されますので、そうするとこの＋の影響のところ、正の影響のところ、交通容量が増大して渋滞が緩和されて＋の影響ですねとなっています。それは理解できるのですが、ただ、一方では、やはり将来的に道路機能が強化されてモータリゼーションが高まってくると、交通量が増加し、交通渋滞も生まれてくる

であろうから、その視点からいくと、負の要因になりますねという、そういう対比じゃないのかなという理解をしたのですが。走行速度が増加するというのは、速度が増加して、例えば交通事故が増加するとか、そういうことを想定するのであれば、交通事故の増加のところで評価をすればいいし、速度が増加をして交通渋滞が緩和をするという機能に着目するならば正の要因で見ればいいし、そうしないと速度が増加して大気汚染がB-評価になるというのは、通常速度が増加すると移動の効率性が高まるという理解からいけば本来はプラスの評価とならないといけないので、整合がとれなくなります。

私の感想では、例えば将来的な交通量の増加と交通渋滞みたいな項目がここに入るとすると、もっとクリアかなという気がします。前の案1のところでは、交通量の増加と交通渋滞機能が並んでいますよね。案2、3のところについては、交通量の増加と走行速度の増加というのが並んでいて、ちょっとここが矛盾するような気がしています。

○櫻井氏 では、私のほうからちょっとご説明させていただきたいと思います。

今、15ページ、二宮先生、お話しになりましたので、実はこの図が見にくいのは、ちょっと先ほど福井さんのほうからもお話しありました上の工事中、供用時の境目がちょっと切れちゃっているので見にくいところがあります。この交通阻害までが工事中でございます。その右側が供用時ですね。同じことで、正のほうへいきまして、工事関係車両云々までが、三つが工事中、その右が供用でございます。

先ほどお話しがありました騒音・振動について述べますと、まず工事中について言いますと、工事関係者の流入、作業基地の設置などで騒音が増えるでしょうねと。それから、道路拡幅の施工をすることで、施工中いろいろ騒音が出るので、これもマイナスでしょう、振動も出るかもしれません。それから、関係の車両・重機などの稼働、これ工事と違うのでちょっとあれなんですけれども、搬入するものも含めて騒音・振動が出るでしょう。それから、仮設もしかりで、アスファルトプラントなんかは結構な騒音が発生しますので、騒音が出るでしょう。それから交通阻害も、先ほど岡山委員のほうからお話しありましたように、一時片側をとめたりなんかすると、いろいろと問題が出るでしょう。供用時になりますと、道はよくなるんですが、従いまして交通量が増えます。幅も増えて余裕がありますので走行速度も上がります。渋滞が起きなくなりますので。従って、そこで走行速度の増加と交通量の増加という記載にしております。従いまして、走行速度が上がりますと、現在の自動車の騒音というのはエンジン騒音よりもタイヤのノイズのほうが主体ですので、走行速度が上がると非常にノイズが増すだろうということで、増加するであろうというふうに考えております。

その交通事故が増加するのではないかということについては、実はそれをずっと下にいて、次のページの一番下、その他のところの事故、ここでB-というふうに評価しております。

という見方でございます。

供用、プラスの部分では、路面の改善によって、あるいは道路工事の改善によって、今度逆に、今非常にでこぼした路面であるのが平らな路面になりますので、騒音の減少というのがこちらのほうからは出て参ります。どちらが勝るかは、ちょっと今のところでは分かりませんが、それでそういうふうに二つの評価をしておると、こういうふうにご理解いただけるとありがたいんですが。

○二宮委員 そこは、騒音という点では分かりますが、では大気汚染というところはどうかというふうに理解したらよろしいでしょうか。

○櫻井氏 大気汚染ですか。

○二宮委員 はい。

○櫻井氏 では、大気汚染について今のご説明いたしますと、まず工事関係者の流入、工事の施工、工事車両・重機等の稼働、こういったものはほこりなどを立てますので、あるいは煙を排出しますので、多少の影響が出るのではないかなというふうに考えております。これは大気質を今後の調査ではかることにしておりますけれども、その中で出てくるかなということでCを書いております。それから、交通阻害、これも先ほど言いましたように片側通行止めしますと渋滞が生じますので、これは大気汚染に確実に悪影響が出るであろうと。それから、交通量の増加・走行速度の増加、これはちょっと微妙な面が確かにございます。走行速度が増加することは、大気の汚染の減につながるというふうに思いますけれども、一方で交通量がふえることも確かでございますので、トータルとしてはふえるのではないかなということで一応B-を、慎重にといいますか、安全を見てB-とさせていただきます。

それから、右のほうの供用後になりますと、交通容量が増えますので、渋滞が減るということで、これはB+というふうに考えました。

○二宮委員 走行速度の増加と交通量の増加というのは、それぞれの項目に分けるということはできないんですか。僕だけが分からないのかな、ちょっとすっきりしないんですけれども。

そうすると、走行速度が増加することで、騒音面では多少の負の要因になりますよということとはクリアになるし、交通量が増大することで大気汚染に対してもマイナス要因になりますということもクリアになります。今おっしゃったように、ちょっとどういう効果がそれぞれあるかわからない部分というのはCなり何なりというふうにしておけばいいし、それぞれが整合的

になるかなという気がするんですが、ちょっとこだわり過ぎて申し訳ないんですけども、このところがちょっとよく分からないので、そういう対応が可能であれば、そういうふうにしていただくと分かりやすいかなという気がいたしました。

○櫻井氏 これは今までの全部をあわせたという考え方ですので。

○福井 今のご意見も踏まえてちょっと考えてみます。

○田中主査 はい、どうぞ。

○岡山委員 単純な話しなので、多分この13ページと15ページの、要は1案と2、3の項目を比べたときに、1案のときには——両方とも供用時なんですけれども、供用時の左端からいくと交通量の増加で、ポチ、1案は交通渋滞とあって、2案、3案のほうは走行速度の増加になっているんです。それを同じふうに取り取るのはすごく難しいものですから、そもそもここでどうということかなと思うんですね。

これを同じマトリックスで一緒に比べていこうと思ったときには、1案では交通渋滞と書かれているのに、その影響はとても出ていますと。何ですが、同じく正の影響のほうの供用時でも交通渋滞の緩和と第1では書いてあるんですが、案2、3のほうですと交通容量の増大・交通渋滞の緩和と、交通容量の増大というのが入っているんですね。

○櫻井氏 これはちょっと作成上の間違いでございます。

○岡山委員 そうですか。どっちに合わせるんですか。

○櫻井氏 案の2のほうに合わせて……

○岡山委員 2、3のほうが正しいんですね。

○櫻井氏 はい、書き直します。失礼いたしました。

○岡山委員 いえいえ。ただ、何というか、これは予測で、先ほど慎重にというのがありましたよね。そういう可能性も、要はリスクがあるかどうかということも大きく考えて、こういうふうに評価していますということであると、大変うがった話しになってくるんですけども、先ほど例えばモトルモの話がちょっとあったんですが、もしあそこの道路の状態で、モトルモが一番低速車線にいたとしても、こちらの道路状況がよくなることで高速化が起こったときに、やはりモトルモが事故を起こしてしまう、起こされてしまうリスクというのも、何かひょっとしたら上がるんじゃないかなと、少し怖いなと写真を見て思ったりもしたんです。なので高速化すること、あるいは高速化することで事故が減るのではなくて、逆に交通事故の増加というのは何らかの評価もひょっとしたらあるのではないかなというふうにちょっと感じました。

同じく歩行者の横断歩道化も同じですね。高速化しているところで横断歩道をして大丈夫か

しらというのも若干気になっています。

○田中主査 今の岡山委員のコメント、もうちょっと後ですね。何番ですかね。

○岡山委員 すみません、ちょっと飛びましたね。43と、それから51ですかね。

○田中主査 そうですね。そのあたり。

○岡山委員 はい。飛んでいます。すみません。

○田中主査 ほかにいかがでしょうか。確かに大気とか地球環境の問題は、いつも問題になる場所ですね。今回の追加資料で出していただいて、これでクリアになった分もありますし、またやや分からなくなっていて、尋ねてみたくなる項目もあるんですが、一つは総合評価という欄がありますね。これは前からあるわけですが、これをどのように理解するか。

例えば、この13ページのところを見ますと、この別添資料です。これ修正案のほうの別添資料ですが、この大気汚染という項目を見れば、これは負の影響要因が大きくA-というのは交通量の増加とか渋滞というところから出てくる。これは13ページですね。これは案1ですから、車線を増やさない訳ですね。ですから、路面改修だけ行くと。道路構造の路面のほうにはB+になっていて、トータルでA-だと、こういう評価になっているんですね。

これを例えば案2のほうに持っていくとということ、これが15ページの評価になるんでしょうか、案2に持っていくとですね。そうすると、道路面の構造の——要するに正の影響は同じく、これ別のところに、それがDになっていて、交通容量の増大とか渋滞の緩和とかが今度はB+になっている訳ですね。その上で、今度は負の要因のところでは、交通量の増加とか、あるいは交通阻害ということでB-がついていて、総合評価で今度これB+になっているんですね。

こういう評価が、一体何をもって、つまり総合評価がついているのかとか、あるいは案1と案2で比べたときにB+の評価ですね、道路構造・路面の改善というところに案1はB+がついているけれども、逆に案2になると交通量の増大、渋滞の緩和のほうにB+がついているということですね。

意味はわかります。4車線になるので、交通渋滞が緩和されるということなんですが、しかしそうであれば道路構造の路面のほうだって、これはやはりB+があってもいいんだろうかなと思うわけですね、例えばね。ここはD評価になっている、例えば。それは小項目の評価ですが、つまりトータルとしてそれがB+になるというロジックというか、それは前のほうではA-だし、案2になるとB+ですよ、これ一体どういう価値で判断してこのようになるんでしょうか。

○福井 明確にロジカルになっていないと思います。どちらかといったら全体として、中の細かいところじゃなくて全体としてどうかという、かなり感覚的なところで評価をしてしまっ

いるところがあると思います。

○田中主査 ほかの委員さんから、どうでしょうか。これ地球温暖化とか、いかが。松下委員、いかがでしょうか。

○松下委員 そうですね。これはほかでも議論したことです。ベースラインをどこにとるかによってかわってきます。経済全体が成長すれば当然交通量がふえて、そのときに道路を整備することによって渋滞が緩和される。だけど渋滞が緩和されると、またさらに交通量が増えて、さらに温暖化に対する影響も大きくなるということも想定される。ちょっとこれはなかなか議論が難しいです。

ある時点で道路整備によって渋滞が改善されることは事実です。しかし長期的に見ると、例えばこの調査団の案の1では非常に外側を通して距離をとっているわけですね。それではトータルでは非常に交通量が増えるという感じがします。

話は戻りますが、政府側が出していた案は、もともとある道路を改良して都心に近くなると、小ぢんまりとした案ですけれども、大きく外側から上がってくると、新しい交通需要を非常につくっているという印象を非常に強く受けます。

○岡山委員 恐らくは37、38、39、40のところで、読んで違和感を感じているのは、まさにこのポイントなんだと思うんですね。本当にここだけではなくて、ほかでも毎度問題になることだと思うんですけれども、それでいつも回答は大体同じで、要はこのまま経済発展を緩やかに進めていく、BAUをとったときに、BAUでそのままいってしまったときの大気汚染及び地球温暖化の影響よりは下げることが出来ますというロジックなんだというふうにいつも理解をしているんです。

ただ、ここで道路を拡幅することで、あるいは分かすことで、絶対量自体は上がることは間違いないので、現状と比べたらここがマイナスにならないのはおかしいでしょうというのが、我々の違和感ですね。

毎度ここでとまるんですけれども、すみません。

○田中主査 確認ですけれども、余り議論にならなかったんですが、1ページですね、この別添資料、きょうお出しいただいた、いわゆる4段階推計法と呼ばれるもので、将来交通需要を推計していますという話になりますね。このときに、いわゆるバイパスを整備することで、ある種の交通空間というか容量が生まれる訳ですね。容量が生まれると。要するに、そういう流れるスペースをつくる訳ですね。そうすることで、そこに勢いよく流れ出す訳ですね。そうすることで交通需要が喚起されると。そういう効果というのは、この推計の中に埋め込まれて

いるんですか。

あるいはあくまで、単に固定的に道路をセットして、それがつまりGDPの伸びだとか将来人口の伸びだとか、土地利用の変化だとか、それを織り込んで上方修正していくと、そういうやり方なんでしょうか。

○福井 後者ですね。

○田中主査 ああ、多分そのことだと思うんですね、違和感。つまり、ですから本当は交通、ここでいえばバイパスですが——つくってある程度交通空間を増やせば、それによって喚起されて、そこが便利だからってどんどん流れてくる車があるはずですから、そこと本当はもとの案と比較して、初めて総合比較ってできるんじゃないですかねという違和感もあるんですね。

○福井 通常この4段階推計法を使う場合は、例えば道路ができた後のゾーンの都市開発の計画とか、もしも明確になっているのであれば、その発生量が、交通の発生量が増えるとか、そういうことはやったりはするんですけれども、今回はそこまではやっていないんですけれども、単純に道路ができることによって誘発されて出てくるような交通とかというのは、なかなか反映はできないんですね。

○田中主査 今の話しは、将来計画である開発計画があったり、ある何か工業団地ができるとか、あるいはそういう住宅団地ができると、計画があれば当然そこに人口が増えるので、あるいは利用者が増えるので交通需要が増えるだろう、そういう話しですよ。

分かりました。

何かありますか、コメント。

はい、どうぞ。

○柳委員 バイパス道路をつくるときに、利用可能性を高めるということも必要なんだろうと思うんですね。というのは、既成市街地を通ると。この5号線にとっては、利用者というのは、その既成市街地を通ることに利用可能性もある訳です。例えば、商店があるとか、そこで食料を調達するとか、そういうこともある訳ですね。だから、全くそういうものがないバイパスだけを通過してしまうというのは、なかなか利用度を高めることはできないので、例えば日本では道の駅をつくっていますよね。そういったふうな道路の附帯施設を整備するということをおわせて工夫していかないと余り利用度がないと。結構、郊外というと、どれだけあるのかというところに、せっかく整備しても利用度が少ないと予想したとおりにならないということも考えられますので、そういった工夫をぜひやっていただきたいと、そういうふうに思います。

○櫻井氏 その点でございますけれども、10ページの図でちょっとご説明させていただきたい

んですが、表3の案の1と案の2というのを、今、地元政府とも協議しております。その中で、この図で南のバタンバンから左の下のほうに道路が1本延びておりますが、これが国道57号線という準幹線道路でございます。これとの交差点には、当然交差点をつくりますので、ここから市内にまた1本入り口ができるというふうに道路計画上は考えております。

それから、さらにそれよりも右のほうへいきまして、調査団案1というマスがありまして、そこにぐにゃぐにゃと川が流れておりますが、そのちょっと左上のほうに、赤白のちょっとこれは見にくいんですが、道路が書かれております。これも中心部に向かって、一応狭いですが舗装された道路になっております。

という南西側に少なくとも2点の中心部に向かってのアクセスがあつて、これらが将来、バイパスができたときの中心部とのアクセス道路になるだろうと。加えて、もちろん北側のほうでは、南側の国道5号にぶつかるだろう、こういうふうに考えております。

それから、もう1点、実は地元の協議の中で、先生のご意見と全く同じような意見、すなわちなるべく都心に近いところに計画してほしいという希望を入れまして、いろいろ考えました結果、1の案の調査団1という囲いの斜め上の先ほど言いました57号線の交差点を過ぎたあたりから真っすぐ右のほうへいって、調査団案2、あるいはDPWT案3と書いてある、その線に結びつけることも、田んぼの中を通って可能なので——ということが現地調査の結果判明いたしまして、今そのような方向で路線を修正しつつあるところでございまして、まだ今後もずっとこういう細かいいろいろ調整をしていくわけですが、今地元政府としてはその方向で希望を調査団を踏まえて協議をしております、こういうより使いやすいバイパスにしたいということは絶えず考えておりますものでございます。

○田中主査 よろしいですかね。

ほかの項目ではいかがでしょうか。自然保護……

○松下委員 43番に飛んでよろしいですか。

○田中主査 はい、どうぞ。

○松下委員 43番については、モトルモというんですか、こういう交通機関があるということはありませんでした。それが安全に、あるいは速度が改善されると、そういう説明としては了解いたしました。

しかし、ただ一般的に考えてみると、恐らく将来的には大型車両とか高速車両がどんどん増えてくると、こういった低速で在来型の輸送機関は端に追いやられて、かえって地元の人たちが日常的に使う交通機関は非常に使いにくくなると。これは推測ですけれども、そういう事態

が非常に心配されるので、そういうことがないように何らかの配慮を今から考えていく必要があるというふうに思います。

○田中主査 よろしいでしょうか。

ほかの項目はいかがでしょう。何か追加のコメントがありましたら。

○石田委員 追加で、特に出していなかったんですが、いただいた表を見ていると、気づいたこととして、例えば17ページ、例えばの例で挙げますけれども、17ページが分かりやすいと思ったものですから、17ページの供用時の沿道地域の経済活動の活発化・地域経済の増進で、農産物の移動、市場へのアクセスの改善等を含むと。先ほどお話しに出ましたが、貧農の人たち、所得の低い人たちが沿線地域に住んでいるということで、今からお話しするのは、そんなにたいした大きな、大規模な商業活動、特に今からの質問には考えていないんですが、ちょっとした農業や漁業の出荷、集荷などのことを考えると、例えば雇用や生計等の地域経済、A+というふうになっていますけれども、これA+にするには、そういう貧農の人たちや零細の人たちが、既に組織化がなされていて、出荷用のトラックがあつたりとか、使える車があるということが恐らく前提になってくると思うんですね。そうでない限りは仲買人がやってきて、仲買人が全部出荷してしまうから、これはむしろひょっとしたらA-かもしれない。

それから、作物の売れぐあい、恐らくどこで売れるか、近いところに大きなマーケットがあつて、そこに持っていくのはどうかというのにかかりますから、国道5号線沿線、それからバイパス沿線の場所によってもかなり差がつくと思うんですね。これ農村開発ではほとんど常識だと思うんですけれども、必ずしも道路を通したからといってすべてよくなる訳じゃない、道路に近い部分と道路が離れている部分ですごく差がついている。その本人の農業をやっている人たちの努力とは関係ないところで勝負が決まってくるというのは、途上国ではよくみられるところなんですね。

そうすると、これをA+とかB+というふうに一概に言えるものかどうかというのは非常に疑問なんです。だからといってこの表を変えてほしいと言っているんじゃないで、何らかの注釈があってもいいんじゃないかなと。単純にA+というふうに言えるのかどうかというのが今のところ疑問です。

質問というよりコメントです。

○田中主査 どうぞ。

○櫻井氏 私の現地を見た感じでお話ししますが、例えば11ページの、まあ大きな図がないので、適切な図がないので、11ページの下6.2.2の図をご覧いただきたいんですが、この図し

かないので申し上げますと、バツタンダンからシソフォンの間の真ん中のほうに5と書いてございますが、5号線のマーク、図の6.2.2ですね。この下のところにちょっと赤くなっているところがございます。これ小さな町でございます。それから、そのちょっと5の上のところにも枝線が出て、道路がわきへ出て、ここにも市街地がございます。そういうのが、実はこの表にあらわし切れないものが点々とございまして、私、調べた訳じゃないので何とも言えないんですが、地元の零細の農民が売りに行くというのは、こういうところに売りに行くんだらうと。こういうところに朝、肉だとか野菜だとかを売るマーケットが毎朝できます。そこに止まるものですから、実は交通が渋滞いたします。ここでの断面をどうするかというのは道路設計上の大きな問題になって参りますが、ここに売りにきているのは、明らかにちょこっと野菜を並べていたり、ちょこっと肉を、鶏を置いていたりという近所の農家の方、これを零細と呼ぶかどうかはちょっと別としますと、近所の農家の方なんだろうなというふうに思います。こういう方たちが売りにくるときに何を利用しているか、あるいは買いに行くのに何を利用するかというとき、モトルモなんですね。このモトルモというのは部落の中まで入っていきますので、庶民の役に立っているだろうというふうに思っております。

そういうことも含めて、実は国道に出るまでの道路の改善というのは非常に大きな問題だと思っておりますが、とりあえずは国道が改善されると、そういう市場に行くのがやりやすくなるのかなという道路屋としての希望でございます。

○石田委員 そうすると、そのモトルモは、ある程度の農村部をカバーするような形で走っているというふうに理解していいわけですね。

○櫻井氏 交通用語でパラトランジットといいますけれども、バスみたいなそういう公共交通に対して、それに準ずる機能を果たしているというふうに見られております。

○石田委員 それは、農民の人たちが、ほとんど支払える金額で……

○櫻井氏 もちろん農民だけじゃなくて、先ほど写真にありましたけれども、小学生も乗ったりなんかするぐらいの金額で乗っております、というふうに理解しております。

○石田委員 はい、分かりました。

○田中主査 ほかの項目はよろしいですか。

私、ちょっと1点だけ確認したいんですが、この46番のことで、水質汚染のことですが、この水質汚染にCがついている理由として、交通事故の可能性があるのでCをつけたというふうに、こう言っていますが、これは供用時に確かにそういうことはあるかもしれませんが、事故によって水質汚染があるかもしれませんが、もっと長期的には、私が書き加えたのは、商業施設がこ

れは増加していくということが沿道であるわけですね。そういう評価が、項目が入っていますね、これね。そのことは水質汚染に、あるいは廃棄物はその結果ふえるとか書いてあるわけですね。とすれば、同じように排水も出るんじゃないでしょうかと、そういう趣旨で指摘をしているんですね。この点はいかがなんでしょうか。

○福井　そういうこともありますね。田中先生がおっしゃるようなことも多分あると思いますので、ここはそういったご意見も踏まえて、そこら辺の評価は少し見直すことに……

○田中主査　つまり商業施設とか、施設が多分道路沿道に開発されていくと。特にバイパスでしようかね、出てきて、先ほど来、ある意味、市街地の拡大が一部生じると思うんですが、そのことが結果としてごみを増やしたり、あるいは水を増やしたり、排水ですか、汚水を増やしたり、こういうことはあり得ると思うんですね。それは多分、タンクローリーが事故を起こすよりももうちょっと確率が高いんじゃないかと、私はちょっと感じたものですからコメントしたんですが。

○三宅課長　そうですね。排水とか廃棄物の可能性は考えられると思いますね。ただ、その規模としましては、にわかにできるそういう沿道の町というのは、すぐに水道とか、電気は引かれるかもしれませんが、水道は引かれませんが、その水はどこからくるかというと、大体天水を集めているんですね。ですから、その量としては非常に限られたものになると思います。

○田中主査　そうですか。なるほどね。そうでしょうね、インフラの水道の整備というのはまたこれ大変な課題ですからね。

分かりました。

ほかによろしいですかね。

はい、どうぞ。

○石田委員　すみません、先ほどの私の発言に関してなんですが、そうするとモトルモを使って農民の人たちがうまく近隣の村に出荷をする、それから材料を仕入れるということをやっている、それが日常的に行われているとすると、バイパスを引くとか5号線を整備するというのは、特にプラスとしては関係ない話しであって、現状ではもう既にそれはできているわけ。だから、これはA+とされているということ自体は、つまり農業とか農村の小規模な商売だとか農業にかかわることよりも、もう少し長距離に至るような物質の移動だとか、国際、2国間を越えた話だとか、そういうことでA+とされているというふうに理解してよろしいですか。もしそうだったら、「農産物の市場へのアクセスの改善等を含む」というのは削ったほうがいいと思います。

○櫻井氏 貧困者云々というところに書いている趣旨は、先ほど言いましたように確かに本来は、細い道路のほうの改善のほうが大きな寄与をすると思いますけれども、国道5号の状況が改善するということは、やはり全体とすれば零細農民の方が近くの町へ売りに行くのには寄与するであろうという私の考え方です。今の状態よりはよくなるであろうと。

○石田委員 では、いずれにしても調査に含めてください。調査に含めるというか、それがA+なのかB+なのかわかりませんが、それは実態は把握される必要があるかどうか分かりませんが、今のお話を聞くとA+のような気がしないんですね。ここでA+とつけるほどの理由はないような気がします。ただ私もそれ以上の根拠はありませんけれども、お話を聞いている限りではA+じゃないような気がしますね。既に実際にモトルモで売られていて、例えばエチオピアとか中国の雲南省のように、道路も引かれてない、建設企業さんがお入りになられていますけれども、ああいうところで道路を新たに引かれるのであれば、モトルモみたいなものを使って共同出荷できますが、それはA+だと思うんですが、彼らはエジプトだとか中国の雲南省、みんな歩いて行っていますから、3時間、4時間、片道かけて、しかも裸足だったりするんです。それと、ここは状況が全然違うということを私分かりましたから、A+というのは農業に関してはないような気がしますね、お話を聞いていると。だから、A+と書くんだったら「農産物の市場へのアクセスの改善を含む」というのは外したほうがいいような気がします。

すみません、私もとりあえずの状況分らないので、これ以上のことを言えないんですが。ミクロの商業のお話と、もう少し長い現地での物の移動というのを分けて考えられたほうが表がはっきりするんじゃないかなという気はしています。すみません、気はしていますぐらいのコメントしかできないです。現場を見ていないので。

○田中主査 よろしいですかね。

それでは、ひとまずもう2時間たって、ちょっと私も疲れてきましたので休憩をしたいと思っています。コメントのつまり52番からあと60番まで、この後、休憩後に再開をして、その後、助言案の整理ということに移りたいと思いますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

では、7、8分休憩を、よろしいですか。お願いいたします。

<休 憩>

○田中主査 それでは、再開ということにいたしたいと思います。

残ったコメントですね、52番から60番まで一気にご説明をいただいた後、確認をし、そして

助言案のほうの整理に入っていきたいと思います。

それでは、よろしくお願いいたします。

○福井 引き続きよろしくお願いいたします。

全体の52からですけれども、将来の交通需要の評価は、その予測及び管理のための計画を具体的に示す必要がある。あるいは53番もあわせて交通需要管理のための長期計画が示される必要があるというご意見をいただいております。

これについては、当然交通需要管理に関する長期計画というのが示された上で、こういう検討をすべきだというご意見については、まさにそのとおりだと思っております。一方、今回のこのプロジェクトの調査としては、主としては都市間交通の用に供する国道整備に関する調査となっておりますので、一応そこに焦点を当てた内容になっているということについてご理解いただければと思っております。

それから、54番ですけれども、バイパス建設の目的が都市部の渋滞緩和と環境改善であるならば、コンサル案1か2が妥当と思われるというような趣旨のご意見をいただいております。

これについては、先ほど調査団のほうからもご説明ありましたが、まさに今の調査団案1と調査団案2の折衷案みたいなことについても、カンボジアの政府側とも話しを進めているところになっております。

それから、スコーピング案のほうにいきまして、55番ですけれども、地域分断の可能性について、分断が生じる場合のコストの評価は、地域で生活を共有する人々によってなされる必要があるため、ステークホルダー協議を通じて住民の意向を丁寧に拾い評価に反映させることというご意見をいただいております。

これについては、ご意見を十分留意して、今後の調査を進めていきたいと思っております。

56番ですけれども、女性の就業機会の拡大を道路整備という要因変化によってのみ「全体として正の影響」と評価することはできないのではないかというご意見をいただいております。

これについては、先ほどと同等になるんですけれども、「4道路整備の社会経済効果」として、企業進出や通勤圏拡大によって、男性に限らず女性についても就業機会が拡大すると考えて、そのような記載をさせていただいております。

それから、57番ですけれども、カンボジア国の歴史的な経緯から土地所有の実態把握は困難であるように思われる。このような状況を考慮しつつ、住民移転・用地取得に当たっては、国際的標準に基づいて被影響住民に不利にならないように配慮すること、こういう意見をいただいております。

この住民移転の計画は、これからということで先ほど示させていただきましたけれども、そういったご意見も踏まえまして、今後、被影響住民に不利益にならないよう配慮するように、相手国政府側とも話しをしていきたいと思っております。

それから、58番ですけれども、生計、農水産業の実態を把握し、詳細にそれらへの影響を分析すること、そのためには調査項目に加えること、水系の利用者へ与える影響も現地調査しておくことというご意見をいただいております。

これについても、今回のプロジェクトの道路計画に必要となる調査については、今後の環境社会配慮調査等の中で行っていきたいと思っております。

その他に入りまして、59番ですけれども、スケジュールでは自然環境、社会環境の調査は終了しているが、新たに自然及び社会調査を行うことというご意見をいただいております。

事前に配布させていただいた資料の中では、スケジュールとして第1回目の調査のみについて示していましたので、今回、別添資料8のところで、調査の全体スケジュールを示しております。

最後のページですね。最後のページで、パラでA3横にしておりますけれども、下から3番目で環境社会配慮助言委員会、第1回助言委員会というのが7月上旬のところにありますけれども、現在はここの状況になっております。これまで現地に入りまして、この左側にあるような基礎的な調査を一通り終えております。これからまた現地のほうに入っていくんですけれども、さらに具体的な道路計画に必要な情報、例えば航空測量による図形をつくったり、あるいは先ほどからもご説明させていただいています、さらに必要な調査として、環境社会配慮調査等を、これからさらにやっていくこととしております。

さらに、右のほうに書いてあるような項目を進めて、予定としては11月末から12月の頭ころ、第2回の助言委員会となっております。それまでに第2回の現地ステークホルダー協議を11月、秋ごろですね、それから助言委員会の後になりますけれども、第3回のステークホルダー協議を年明けに行って、まとめていきたいというふうに考えております。

それから、最後になりますけれども、60番で、トンレサップ湖への影響について、「離れているから影響は無い」という一文だけでは、その分析は不十分だというようなご意見です。

当然このトンレサップ湖の重要性というのは十分認識しておりまして、その影響を最小にするためにも、既存の国道の上流側へのバイパス設置を検討するとともに、既存国道5号線の改良の計画・設計に当たっても、現在の流路、流域が変化しないように配慮することを考えております。

記載ぶりの修正としては、単純に離れているから大丈夫ということではなくて、「バイパスがトンレサップ湖から見て、既成市街地及び既存国道5号線より上流側に、トンレサップ湖より50km以上離れた位置に建設されるため、影響は限定的であると考えられる。」といったある程度の記載に修正させていただければと思っております。

ちなみに、このトンレサップ湖に流入する河川を3本程度選んで、これからの調査としては、そういったところの水質調査も行う予定にしております。また、住民が利用している動植物についても、今後の社会環境調査の中で実態を調査していく予定にしております。

以上でございます。

○田中主査 ありがとうございます。

それでは、52番以降、60番までの項目で、コメントをお出しいただいた委員の皆さん、いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○二宮委員 私の52と53のところは、先ほどの議論があったマトリックス表にも関係するところで、交通渋滞とか交通環境を整備することで出てくる正の影響と、それから長期的に見たときのマイナスの影響をどういうふうに見るかということに関係してくることなんですね。したがって、当然必要な道路整備はするんだけど、そのことをもう少し戦略的、計画的にプランを持ってやらないと、先ほど来言うようなモータリゼーションが拡大していったって、インドネシアとかタイとか大都市で起きているようなことが、同じようにインドシナ半島全体で起きるようなことでは、大きな禍根を残すだろうというような問題意識に基づいてのコメントですので、そこは当然この事業の中でそういったことを想定したすべての調査をやるということはなかなか難しいということは分かりますが、今後も恐らくカンボジア等に対しては、さまざまなインフラ整備の支援を日本としても続けていくんでしょから、そうであればどこかでやっぱりきちんと、もう少し上位の計画をきちっと整備をしないといけないという前提でやらないといけないので、そこら辺のところを少し相手方にも伝わるような書きぶりにしていただくという、そういうことになるのかなと思います。

ですから、このいただいた回答の順番としては、長期的なプランが必要だけでも、だけどこの事業の中では道路整備なので、あくまで事業の枠の中で考えますというのは、どっちかというところからは逆にならないといけないだろうと思うんですね。これは道路整備をする事業なんだけれども、やはり長期的なプランなしに個別の道路がそれぞれに整備されていくと、大きな問題が残るということを経験上、我々は知っているので、環境社会配慮のプロセスを経る

ようになってからは、そういった問題が長期的視点で見たときに解決されるようになりましたねというような、そういうプロセスが望ましいという、そういう意味合いであります。ですから、そこを酌んでいただいた書きぶりにしていただければいいというふうに思っております。

あとついでですので、55と56については、55については、そのときにステークホルダーの意見を十分酌んでくださいということです。それから56は松下先生とか岡山先生のご指摘とほぼ同じ趣旨で、そこでの議論は基本的に私もそれで了解なのですが、ただ、道路整備をされれば当然利便性が高まって就業機会が増大するのでその効果は女性にも裨益しますということですが、それは社会全体のことであるので、特に女性に限ったことではないのではないかなと思ったのでコメントしたわけです。

確かに、先ほどのリヤカーのモトルモなどによって、幹線道路沿いで農作物を売ったりするような女性の利便性が高まるという、そういうお話を伺いましたので、そういうことを強調するのであれば、それはそれでいいのかもしれないですけども、回答を見る限りでは本来ガイドラインに載っているスコーピングのところのジェンダーという項目の趣旨とはちょっと違うような気がしたので、そういうコメントをしました。そこをちょっと配慮していただければというふうに思います。

○田中主査 今の関連で、私もほぼ同意見なんですけど、男女の何ですかね、女性の就業機会の拡大ということに対して、本当に道路が整備されることは、社会全体の発展方向としてそれはプラスなんですけど、道路の整備そのものが本当にそれがどの程度プラスなのかというのは、もっと慎重に評価したほうがいいんじゃないでしょうかということですね。

ある意味、逆に言うと道路を整備することによって貧富の差が大きくなるとか、利益と被害が拡大するなんてこと幾らでもあるわけですね。ですから、逆に女性にとっての権利が、非常にそこで損なわれる可能性もないわけじゃないと思います。

○岡山委員 ジェンダーのところなんですけど、そもそもそういう評価になったところのこの評価理由のところに、私が、すみません、場所を忘れましたけれども、コメントをつけたところで、就業機会のことも後半に書いてあるんですけども、もう一つは計画時に要は女性の意見を反映させるということも書いてあって、それがすなわちステークホルダーミーティングのときに、女性の参加を得るということですよ。それをもう少しきちんと記載されたほうがいいのではないかと思います。

要は、そこで女性の意見というのは、イコール子供の意見を代弁することが多いので、先ほどの交通弱者であるところの意見が多分出ると思われるんですね。それがあって、道路のユー

ザーとしての女性及び子供がどう考えているかということを反映させるというのが肝要かなというふうに考えています。

○田中主査 49番のところですね。

○岡山委員 はい、ありがとうございます。

○田中主査 分かりました。

それから、52番、53番で二宮委員がご指摘されている交通需要の長期計画ですが、この計画にはそういうことを明記したほうがいいという指摘をしたほうがいいのかどうかということがあるんですね。つまり上位計画がどこにあって、どういうふうに位置づけられているんだ、何かそういう整理はあるんでしょうかね。バイパスであったり、あるいはこの整備、道路改修とか道路の舗装改修ですかね、こういうことの上位計画のようなものはあるんですか。

○福井 今ざっと確認して分かっていることとしては、2005年から2006年にJICAが実施していますカンボジア国全国道路網調査というのをやっております、それが実質上、道路のマスタープラン的に扱われています。その中で、今回の5号線の北区間、一応その中で優先順位としては第2位のグループに入っていて、今回のバタンバン・バイパスは其中で優先順位第3位のグループに位置づけられていると。優先順位第1位のグループというのは、ほとんどか改良済み、あるいは今実施中になっていますので、その中ではこの優先順位第2位、第3位のこのあたりはかなり優先率が高いというような位置づけになっているようです。

○田中主査 余りいろいろ言うともたありそうですけれども、ほかの項目はいかがでしょうか。よろしいですかね。

石田委員、いかがでしょうか。

○石田委員 58、59は理解しました。60は長々と書きましたが、要は、まずはもう回答いただいたように書いていただければいいと思うんですね。非常に透明度の高い世界で有数の淡水湖のそばである事業であることを意識していただいて、雨季、乾季で変わる移行域があつて、移行域は生物も人間も利用していると。その移行域というのは、移行域として考えると、境界域として考えるとバンダリーが非常に近いわけですね。乾季の境界は遠いんですけれども、雨季のバンダリーは非常に近くなるので、そこに与える影響についてはやはり何か一言触れて、つまりトンレサップ湖の価値にもちゃんと触れて、価値とシーズナルな意向に触れて、かつ自然環境及び社会条件について与える影響についても、いまして記述がほしいと、そういった意味です。ですので、ここで回答いただいている部分で大体いいというふうに理解しています。いいんじゃないかと思います。

○田中主査 よろしいですか。

松下委員は何かありますか。

○松下委員 趣旨は了解いたしました。助言案のときにまた、残したいと思います。

○田中主査 そうですか。

それでは、どうぞ武貞委員。

○武貞委員 特に事前にコメント等を提出していないのですが、岡山委員から出ている54番のこととか、先ほどのお休み前の議論で田中委員や柳委員から話しがあつたと。新しくバイパスとして農地のところに道路をつくるわけですが、その周辺の農地開発に関しては何か規制とかを設けるようなことというのを想定されているのでしょうか。

というのは、もちろん道路がついた土地を持っている人にしてみれば、そこにお店をつくったりして何らかの機会にすることができるかもしれない一方で、逆に土地を業者に買ったたかれる人たちも出てくる可能性もあるという両面があり得ると思うんですけれども、そのあたりの規制については何か行われるような予定があるのでしょうか。

すみません、ちょっと突然の質問で申し訳ありません。

○櫻井氏 私の知っている範囲では、規制という話しは余り聞いたことは…。そうだ、こちらのほうが詳しいね。規制あるかな、ないでしょう。あるんですか。

○齋藤氏 あるとしたらバットンバン市の市の中で何か設けられているものがあるかも分かりません。それは今後の調査、詳細調査の中で調べることになります。あるのであれば、そこで調整が必要かと思います。

○武貞委員 むしろその農地が、どのぐらいそれによって減ってしまうのかという影響の部分に……。

○櫻井氏 むしろそういう観点からの個人的な心配としては、道路ができると、その両側の土地が非常に使いやすくなるので、転売されて、大規模にしかも転売されて工場などに変わっていくということが十分考えられます。それに対する規制は、どうも余り強くないように。少なくともプノンペンの郊外なんかを見ていると、ものすごい勢いで今そういう土地が、農地が工場用地に変わっていています。

○齋藤氏 ただ、もう一つつけ加えますと、バットンバンというのは、ご存知だと思うんですが、カンボジアの米蔵、穀倉地帯で、お米も輸出しているような場所ですので、さらに水田が減る、あるいは増加するということに対して、住民あるいは政府関係者の意識はかなり強いです。NGO等も入って、お米に香りをつけたり等、いろいろ海外に売る努力、ブランドを

高める努力をしています。最近は焼酎が新しくできていたりしています。

ですから、多分住民だけじゃなくてNGOも入って、そういうことを、水田の面積が減るということに対してはかなり意識が高い地域だと思いますので、後々の調査の中でまた話し合っていきたいと思います。

○武貞委員 すみません、もう一つ、それと関連することでもあるんですが、もともと結構冠水する地域で、それはそのトンレサップ湖が広がる部分とか、あと上流から流れてくると両方あるんだと思うんですが、冠水することによってその地域の農地が、要は更新され、栄養が更新されて、豊かな農地であったみたいなことがもしあったのであれば、今回新しく盛り土をして道路をつくることで、今まで冠水していたところがしなくなると。しなくなったら、その農地が今までのような収量が得られなくなるとか、そういった影響というのもあり得るものなんでしょうか。

○櫻井氏 それは正直あり得ると思いますが、道路線の山側については、そういう傾向はむしろ少ないというふうに……

○武貞委員 左側ということですね、地図上で……

○櫻井氏 はい。そういう農業をとっているのは、多分先生ご存じかもしれませんが、国道1号線、プノンペンから南側のほうのメコン川の水、ああ上流もそうですが、メコン川の水の洪水時にそれを取り込んで、コルマタージュ灌漑と言っておりますけれども、泥水で取り込んで養分の入った泥を中に沈殿させるというのは、伝統的に行われている農法でございます。

ただ、それはトンレサップ湖の多分沿岸もそうだろうというふうに私は推定しておりますが、国道5号よりも左側は山からの水なので、そういうことが起きているのかどうか。ただ、道路の設計上は従来の水の流れ方を大きく変えないようにするというのとは一大原則でございますので、パイプカルバートといいます、管を埋めたり、あるいはコンクリートで開口部を別につくって流したりというようなことで、流水域を変えないというのは一大原則でございます。それは設計の中で十分取り入れています。

○武貞委員 分かりました。ありがとうございます。

○田中主査 それでは、後でまた武貞委員も、コメントを、助言を出していただいても構いませんので、それでは全体を通して少し助言案をどこまで盛り込むかというご意見の集約をさせていただきます。

まず1、2、3ということで交通需要予測、交通需要の関係がございまして、これについてはいかがでしょうか。後の例えば二宮委員から先ほど出された52、53あたりも、私はこの交通需

要のところにおさめていいんじゃないかと思っているんですが、関連させていただいていかがでしょうか、この1、2、3あるいは52、53あたりですが。松下委員、二宮委員、それから私あたりですが。

○松下委員 52番のコメントに一体化して、1、2あたりは入れていただければと思っています。

○二宮委員 私もそれで。

○田中主査 よろしいですかね。

そしたら52番を採択して、53番、1番、2番というのを落とすと。

それから、あとこの表の中にきちんとした総合評価、交通需要等の状況を入れてくださいという私の意見と、ではこの今言った52と3番、この3番、そこだけ残しましょうか。よろしいですかね。3番の私の意見と52番を中心にすると。52番については、お手数ですが二宮委員、ちょっと見ていただいて、うまく表現が取り込まれているかどうかという、そのところだけちょっとご確認をいただくということで、交通需要のところは整理したいと思います。

よろしいでしょうか。

それから、次の4番からですが、これは5号線の道路整備のほうですね、バツタンバン、これは北区間で、これはバイパスの話ですかね。

○岡山委員 違うと思います。

○田中主査 違いますよね、これね。そうですね。

いかがでしょう、4番、5番、岡山委員、石田委員。

○石田委員 5番は落としてください。分かりました。

○田中主査 いいですか。

○岡山委員 そうですね、こちら後ほどになりますけれども、何かまだ工事自体が、どういう設計になるかというのも決まっていらないので、まだ検討中というようなことですね。ですので、すみません、ちょっと54のところでもう1回考えたいので。バイパスですけれども。要は今まだ決まっていらないことについて、どこまで助言をつけていいのかよく分からないものですから。まず一旦は落としてください。

○田中主査 では、いいですか。もし復活するなら、またコメントのところで、助言案のところで出してください。

○岡山委員 はい。

○田中主査 それから、6番からバツタンバン・バイパスの主にルートとか、代替案比較のことを15番まで整理をしていただいております。残念ながら柳委員が退席を……

○松下委員 柳委員は途中退席されましたが、後で助言案をメールの形で事務局と主査のほうに送らせていただきたいとのことです。○田中主査 ああ、そうですか。そうすると、柳委員のところは触らずに6番以降ですね、二宮委員、石田委員あたりでちょっとそれぞれのご意見の分を整理いただけないでしょうか。

○二宮委員 6番は落としていただいて結構です。

○田中主査 いいですか。はい。

それから、柳委員がありまして、今度は9番の石田委員のご意見でしょうか。

○石田委員 これも代替案の比較項目の話なので、ほかの方々が述べておられることや、それから後ほど54番で岡山委員が述べておられることがより明瞭ですので、これはとりあえずは外してください。

○田中主査 そうですか。

○石田委員 はい。

○田中主査 そうですね、54番の岡山委員の意見も、ある意味、ここで整理したほうがいいですね、この場合。

○岡山委員 そうですね。

○田中主査 54番のご意見はいかがでしょう、岡山委員。見たついでに。

○岡山委員 すみません、ほとんど設計の話し、あるいはルートの話しなんですけれども、バイパス案にしても、先ほど4番の改良案の二つの事業についても、結局まだ少し計画が流動的であると、設計が。これに対してのコメントということで許されるのであれば、すみません、私はこんなふうに考えますということではあるんです。

何というんですかね、改良事業のほうは、少なくとも全部、全区間で2車線化ということではなくて、少し流動的にニーズに従って設計を変えてもいいんじゃないですかと。工事費と鑑みながらということもあるんですけれども。及び先ほどの水の流れであるとか冠水のことも含めて、多分いろいろな、まだ詳細なデザインが必要なんではないかなというふうに思われるんです。

それから、54番も同じく、こちらはバイパスですけれども、こちらそもそもここに書かれているように、折衷案が出ていますということが書かれているわけですから、まずはそちらを伺いたいというような気がしますし、その折衷案ということを知っていない段階では、こういうあたりのは、またこんなふうに考えられますという意見です。そうしましょう。

○田中主査 私は一委員としては、当然助言案に載せて指摘をしても構わないかなと思います

けれども、ただ文書が長いので、最後のパラグラフぐらいを中心にまとめられるといいんじゃないかなと思いますが。

○岡山委員 そうですね。理由は除いて意見だけにしておきたいと思います。

○田中主査 そうですね。

○石田委員 すみません、9番もう一度ちょっとリフレッシュします。単に落とすんじゃなくて、やっぱりここで私が気になったのは、柳委員からも恐らくメールで出てくるかもしれないんですけども、政府案がやっぱり市街地に非常に近いという理由は、市街地の道路を整備したいというようなことということは正しく評価してあげたいなと思うんですね。それをどこか、もし代替案のコメント、助言をするところで、政府案提案の理由について再検討してくださいという項目を入れられるのであれば入れてほしいと思います。助言、1項として出すにはちょっと大き過ぎるかなという気がしています。

○岡山委員 すみません、多分バイパスと、あるいは今回の二つの事業の目的をどこかに置かということかなと思うんですけども、要はユーザーが町の人と、それからロングドライブでここを迂回する人たちと多分二つに大きく分かれるんだと思うんです。政府案のほうは、どちらかといえば地域の人にも利便性が高いようにというのをすごく配慮されている。ただ、先ほどのHIVじゃないんですけども、もし本当に5号線からロングドライブの人を除いて全体の交通量をうまく分散させるということであれば、ある意味で大きな迂回路のほうがいいかもしれない。それをちょっと判断、自分的にはつきかねるんですけども、そういうことを多分どちらに重点を置いて整備していくか。この2案というのは、多分その折衷にかなり近いんだと思うんですね。

さらに今、それで、なおかつもっと政府の中と2案の折衷案がさらに詰められているという状況なんだと理解しています。そういうことを踏まえて、地元のニーズ、政府のニーズ、それからその他要件をかんがみて一番いいルートを選んでいただきたいなというふうに思うんですけども。

○田中主査 それでは、助言にいきますか。

9番の石田委員のご意見は、つまり政府案の意図もあるので、そこも十分考慮してというふうな、そんなようなご意見をまとめたいということですかね。

○石田委員 はい、そうです。

○田中主査 分かりました。もしそれで、うまい表現があれば、それ出していただいて、ただ調査団のほうとしては、もう既にある程度案の1か案の2あたりで折衷案を先方と調整している

ということなので、今さら言われてもというようなこともあるかもしれませんが……

○櫻井氏 ちょっとその過程で申し上げますと、石田先生のご意見にちょっとお答えすることもあるんですが、向こうが一生懸命考えた末に、市街地のほうは自分たちのお金でできるかなと、だからその提案のほうをこの際やってもらおうかなと、そういう言い方になってきております。ですから、向こうを無視しているわけではなくて、ギブアップしたわけではなくて、自分たちがやろうかと。自助努力といいますか、またそういう経済的な状況にもなっているというふうにも言えると思うんですが。そういう中での折衷案への妥協といいますか、そういう選択といいますか、そういうことです。

○田中主査 なるほど。そういうことであれば、石田委員いかがですか。

では、表現を整理する、あるいは場合によっては落としていただいてもいいかと思ひますし、表現を何か整理していただいてもいいかと思ひます。

○石田委員 ちょっと預らせていただいてもいいですか。

○田中主査 そうですね。9番ですね。ありがとうございます。

あと柳委員の話しがあつて、あと13番。10番、これはあれですかね、具体的な代替案比較の道路概念図の比較の話しがちょっとありますね、10番。13番、14番ですが。

○石田委員 10番はよろしいです。

○田中主査 いいですよ。はい、分かりました。

それから、13番、14番。

○石田委員 13番、14番も結構です。

○田中主査 よろしいですかね。

○石田委員 はい。

○田中主査 ということで、ここまで代替案のところ、まあ2、3項目出ると思ひますが、もう1回、後で全体整理します。

それから、16番から冠水と排水の話がありまして、私のところと石田委員から出ていまして、基本的に16番は指摘をさせていただきたいと思ひます。載せるといいですか、採用させていただきたいと思ひます。もし、排水調査を盛り込むこととしていますが、一応この案にしておいていただいて、調査結果があればそれを明記するとか、そういう形で、それか今後の調査、排水調査に必要な事項を課題を提出することとか、抽出することとか、そんなふうにしたいと思ひます。とりあえず原案はこの形にさせていただきたいと思ひます。

それから、17番、18番はいかがでしょう。

○石田委員 17番は、後ほどの60番のところで、この面積拡大、要するにシーズナルな変化があるという、移行域という言葉を使っていますので、そこまでまとめて入れたいと思うんですね。

○田中主査 分かりました。

○石田委員 そちらに、冠水を生計だとか農水産業から見た形での助言にさせていただければというふうに思っていますので、後ほど、では17番は、だから60番に移すことにしたいと思います。

○田中主査 分かりました。

それで、18番はいかがですかね。

○石田委員 18番は落としていいと思います。

○田中主査 分かりました。

○石田委員 落としてください。

○田中主査 はい。

○二宮委員 19番、落としてください。

○田中主査 19番、よろしいですか。その他のところで。今度19番は落とす。

20番の自然保護と希少動物の記述の関係ですが……

○石田委員 これも訂正していただいたので結構です。

○田中主査 いいですか。

それから、21番ですね。

○岡山委員 ここからしばらく、すみません、21番、確認済みです。それから、22も結構です。工事も結構です。23。

○田中主査 いいですか、23。

○岡山委員 はい。それから、24も状況は分かりましたので結構です。

○田中主査 よろしいですか。はい、分かりました。

では、21番から以降、ずっと削除というか、落とすということにしたいと思います。

25番から、今度、環境社会配慮ということですか。いかがでしょうか。

○松下委員 25は残していただいて、案文としては最初の2行をとりまして、「事業対象地域の住民の社会経済状況を明らかにすること。」ということをお願いします。

26は落としてください。

○田中主査 はい。

○石田委員 27から29ですが、28、29は説明いただいて理解できましたので落としていただいて、27を残してください。

○田中主査 はい。これも最終的には表現を整理することになりますでしょうかね。27ですかね。意見を紹介することとか、明記することとか……

○石田委員 はい、参加者からの意見を明記してくださいと。

○田中主査 明記することと。はい、分かりました。

30番からいかがでしょうか。

○二宮委員 30番は落としてください。

○田中主査 よろしいですか、落として。

次の31が石田委員で零細、農漁業の関係、特に漁業のことですかね。

○石田委員 これは残していただきたいと思います。

○田中主査 可能か確認することとか何か、そういうことですかね。

○石田委員 ええ、そういう形でお願いいたします。

○田中主査 対応が可能か確認することという表現で。

○石田委員 お願いいたします。

○田中主査 それから、32番から、今度はいわゆるスコーピング表の評価表の話になります。どうでしょうか、32から……

○松下委員 32は一応対応していただいたので、これは落としていただいて。

○田中主査 はい。ですから、これは今回の対応を指摘することが、つまり……

○松下委員 対応していただいているということで……

○田中主査 いいんですかね、どうでしょうかね。この別添資料というのはどういう……

○松下委員 別添資料に受かっているという理解ですかね。

○田中主査 そうすると、別添資料のまた内容をもう1回整理させて指摘をするとか……。あくまで事前に出された事前配布資料をもとに、我々は審議をしたという建前にするかどうかですね。そういうことですね。

○松下委員 もし事前資料を前提とすれば、それぞれ案ごとに評価理由を書き分けることとか、そういうことになります。

○田中主査 そうですね。例えば、そうですね、それでは33番とか、34番とか、何かこういうあたりでまとめて、32、33、34、35と、1案で出しておくかですね。

では、そのようにしましょうか、よろしければ。いいですかね。

では、32番のような表現でもよろしいですし、33番に……。何か、このきちんとした仕分けをしてくださいねということを指摘しますということにしましょうか。

それから、36番からは、少しこれまた違う話しでしょうかね。

○二宮委員 36は先ほどのマトリックス表の整理との関連です。最初に我々が見た資料よりはだいぶ見やすくなったんですが、恐らく37から40を含めて、ABCDの評価のところも、これは各プロジェクト、それぞれに統一した基準がある訳ではなくて、その担当の方のご判断でこのようになっていると思うんですが、それにしてもちょっとほかの案件も見えていて、この評価のところが少し直観的に分かりづらい部分が多いかなという感じはします。先ほどの田中先生のご指摘にもありましたが、同じ項目で案が違くとA-とB+とプラスマイナスが全く逆転していると。そのようなこともあるので、どうしたらいいんでしょうね、少し練っていただくということに……。

○田中主査 そういう趣旨ですよ。評価を慎重にもう1回再検討することとか、そういうことですかね。あるいは分かりやすく表現を工夫することとか。

何かそのような、今少し圧縮して評価の仕方とか、あるいは評価に当たっての根拠の記述の仕方をもう一度検討することとか、分かりやすく記述するように努めることとか、何か包括的な表現にして、36の指摘を残すようにいたしましょうか。いかがでしょうか。

二宮委員、よければそうします。あるいは具体的に、この項目のここが悪いというのであればそのような指摘……

○二宮委員 そういう個別のことをやり始めるとちょっと切りがないんだろうと思うんです。ですから、何かちょっと言葉をつくって1項目を残すと。

○田中主査 そうですね。分かりました。では基本的に残すということで、ちょっと表現を引き取っていただくということで。

○岡山委員 個別という意味では、37、38、39、40は、さっきも申し上げたように、ここだけは全員口をそろえて、温暖化と大気汚染についての、ここだけはB+というのはどうなんだろうというコメントですので、やはり違和感、これだけの人間が感じていますので、特にこの第2案でしたっけ——に関して、1案以外のところの5号線の改修案に関して、ここだけが逆にB+を大気汚染と温暖化でつけるのであれば、それに関する根拠、さっき先生がおっしゃったように、理由あるいは根拠のさらなる明記をすることということで。何かちょっと言い過ぎな印象も、やっぱりなきにしもあらずだと思います。

○田中主査 私は全くそれで構いません。よろしいですか、両委員。

そうしたら、基本的に今岡山委員おっしゃっていただいた39番を中心に表現を整理していただいて、よろしいですかね、岡山委員にお願いして。

○岡山委員 はい。

○田中主査 ということでまとめると、ここは。

それから、41番ですが、これはこのままさせていただきたいと思います。きちんと分けて評価してくださいねという話しだと思いますので。

それから、42番。

○松下委員 42は落としてください。

○田中主査 よろしいですか。

それから、43番。

○松下委員 43は少し整理しまして、やや一般的な表現に変えますが、「女性、子供、貧困層等、交通弱者に対する移動とアクセスの確保を考慮すること。」と。例えば、ちょっと右に移りますが、「低所得者層が利用する交通機関であるモトルモの走行車線を分離、確保するなどにより、安全性と走行性を確保すること。」と。例えば、そんな形で。

○田中主査 そうですね。ちょっと長いので、ちょっとあれかもしれませんね。もし整理できていればいいんですが、私の理解では女性、子供、貧困層など……

○松下委員 「女性、子供、貧困層等、交通弱者に対する移動とアクセスの確保を考慮すること。」と。それだけでもいいです。

○田中主査 例えばということですね。その後、「例えば低所得者層が利用するモトルモ」……

○松下委員 「モトルモの走行車線を分離するなど、安全性と走行性を改善すること。」と。

○田中主査 そうですね。では、そのような表現で43番はいかせていただきます。

44番は結構です。これは落とします。

45番も、これはこのまま指摘をさせていただきたいと思います。

それから、46番は、これも指摘を残させていただきたいと、水質のことですね。

47番、48番、このあたりはいかがでしょうか。

○岡山委員 先ほどの47、48はいいんですが、多少ほかの委員からも若干の懸念は出ていましたが、49番なんですけれども、まずジェンダーに関して、これはここではなくてひょっとしたら、環境社会配慮のほうなのかもしれないんですが、ステークホルダーミーティングに対して女性の意見を多く入れることと、それからその意見に注目して、且つ尊重することというもの

を入れさせていただきたいなと思います。

○田中主査 今の話は、49番は一応ここからは落として構わないけれども……

○岡山委員 そうです。

○田中主査 協議ですね、ステークホルダーミーティングのほうに……

○岡山委員 そうですね。だから、環境社会配慮のほうに持っていくようにしたいと思います。

○田中主査 分かりました。

そこで、何かあれでしょうか、女性の意見を聞くこととかいうような、そういう文面で……

○岡山委員 はい、加えたいと思います。

○田中主査 それで、代替すると。

それで、47、48はよろしいですか。

○岡山委員 はい。

○田中主査 分かりました。

○岡山委員 50もいいです。51も……

○田中主査 子供の件ですね。

○岡山委員 歩道橋もそうなんですね。これも本来はそういう意見がステークホルダー協議で出てくるのであれば、やっぱり尊重はしてもらいたいなというふうには思うので。いいです、先ほどのほうにまとめたいと思います。

○田中主査 なるほど、あれですね、ステークホルダーミーティングのほうに。分かりました。では、これは表現として落とすと。

それから、52、53は先ほどの整理で、52番を生かして53番は落とすということでよろしいでしょうか。

それから、54番は、これは例の代替案の話ですね。

○岡山委員 そうですね、一番最後のところで、まだ案の検討段階ですから、でも検討するに当たって、多分石田先生のところもそうなんですが、政府あるいは地元の方々等々の意見を踏まえてさらなる検討ですかね。何と云えばいいんですかね。

○田中主査 何と言いましょうか。

いや、委員の見解の表明として、一番最後のパラグラフが多分その推奨だと思うんですが、もうちょっと前の段階で意見をよく聞くことというもちろん表現のまとめ方、これは先ほど石田委員が……

○岡山委員 そうですね。

○田中主査　そういうやり方もありますが。

○岡山委員　そうさせていただきたいと思います。

○田中主査　分かりました。

○岡山委員　ちょっと預からせてください。

○田中主査　55番の地域分断はいかがでしょうか。

○二宮委員　55番は、回答していただいていますけれども、重要なものだと思いますので、先ほど岡山先生がステークホルダーミーティングの項目にということだったので、同じ項目がいかなと思います。

○田中主査　ああ、なるほど。そうすると、そこへ。

○二宮委員　ええ、残していただいて。

○田中主査　移して、ステークホルダーミーティングのところで、こういう指摘をしておくということですね。

56番は。

○二宮委員　56番もほかのジェンダーの指摘と一緒にいいかなと思ったんですけれども、ちょっとまた違う問題意識が入っているような感じがしますので、ちょっと表現を変える形で残させてください。

○田中主査　分かりました。これも残すということですね。

57番。

○松下委員　一緒に残す形で。文章を言いますと、「カンボジア国では土地所有の実態把握は困難であるという状況を考慮し、」、以下はここに書いてあるとおり。「住民移転、用地取得に当たっては、国際的標準に基づいて被影響住民に不利にならないように配慮すること。」と。

○田中主査　分かりました。この原案を生かして。

58番ですね。農水産の実態把握。

○石田委員　58番は、先ほどの17番、58、60を合体させます。

まず59番は、スケジュールをつくっていただいたので落としてください。

合体された形は二つになりまして、一つは60番の最初の段落の一番最後ですね。「地域の住民が利用している動植物に対して与える影響を調査、分析すること。」と。調査、分析を行うことというのが一つ。

二つ目は、ちょっと長いんですけども、ポイントは、要するに季節変化に対応した利用、この季節変化というのは、縮小、拡大を繰り返す水系の変化に対応した水系と利用者に対して

の影響を再評価してくださいということが趣旨です。ということで、文書はちょっと長いですが、けれども、こんなふうにつくってみました。

今から読みます。

「季節的变化に呼応した農漁業、生計を調査し、雨季・乾季を通して拡大・縮小するトンレサップ湖の水系及び湿地域へ与える影響の再評価を行うこと。」と。

○田中主査 もう一度、読み上げていただけますかね。

○石田委員 はい。「季節的变化に呼応した農漁業、生計を調査し、雨季・乾季を通じて拡大・縮小するトンレサップ湖の水系及び湿地域」、ごめんなさい、次が抜けていました。「湿地域並びにその利用者に与える影響の再評価を行うこと。」。

切ったほうがいいですかね。ちょっと長いですかね。

○田中主査 とりあえず、ではそれでつくってみて。

一応、今まで出された原案としては、これを生かしていくということ、あとまた武貞委員、もし必要があればこれに追加していただくということで、もう1回、では1番から、最初から整理したいと思います。いいですか、事務方のほう。

1番は落とします。2番も落とします。3番を入れます。1番、2番をあわせる形で、52番を全体項目のほうに持っていきます。いいですね、52番。これについて、一応この案で整理しておいていただいて、二宮委員のほうから少し拡張していただくという形にしたいと思います。よろしいですかね。

それから、次に、もとへ戻りまして4番のところは、この一番下のところですかね、4番の最後の「つまり」のところあたりでしょうかね。

○岡山委員 そうですね。工事、まだ設計、固まっていはいないんですが、まあ十分に、言うまでもないと思うんですけども、いろんな意見及びコスト等々鑑みて検討されたいということ。

○田中主査 ですから、一応、委員原案としては「つまり」以下のところをちょっと入れておいていただいて、これを委員のほうで少し拡張するという事で……

○岡山委員 はい、そこだけでいいです。はい、了解です。

○田中主査 多分、区間ごとに何か、柔軟な案にしてほしいという、そういう意見だと思いますので、お願いしたいと思います。

それから、5番は落とします。6番も落とします。

それから、7番以下は、柳委員のところは、ちょっと柳委員の意見に従ってということで、

一応これ、どうしますかね、7、8あるいは柳委員の11、12あたりはどうしますかね、15あたりは。空白にしちゃいますか。原案だけ入れといて……

○松下委員 とりあえず案は残しておいて……

○田中主査 そうしましょうか。分かりました。

○松下委員 それを柳委員が改正するような形で。

○田中主査 分かりました。それでは、7、8、11、12、それから15、ここはこのままの形で残しておいていただいて、柳委員の意見に沿って整理するということにしたいと思います。

それから、9番は、これはどうしましょうかという話しでしたね、さっきね。

○石田委員 預かって……

○田中主査 預かりということで、では一応表現をこのまま入れておくので、最後に整理することによってよろしいでしょうか。

○石田委員 はい。

○田中主査 では、このままにしておいていただいて、表現は石田委員のほうから送らせていただきます。

○石田委員 はい、そういたします。

○田中主査 それから、10番は削除できると。それから、13番も削除で、14番も削除でよろしいと、こういうことであります。

それから、16番、これもこの形でさせていただきたいと思いますが、最後のところ、ちょっと表現を、「調査結果を盛り込むこと」というような表現にしたいと思います。分からなければ、原案のまま送ってくださっても構いませんので、私のほうで加筆します。このようにしたいと。

17番、18番は、これ削除でいいということですね。後のほうに、また吸収する部分もあります。

それから、19番も、これも削除でよろしいということによかったんですね。よかったですね。

それから、20番も、これ削除ということでいいと思います。

それから、岡山委員の21、22、23、それから24ですかね、これも一応、削除ということによってよかったですね。

○岡山委員 はい。

○田中主査 それから、25番は、若干修文ありますが、ほぼこの原案のままということで残していただきたいと思います。

それから、26番は削除で、27番ですね。これは参加者からの意見を明らかにすることを明記することということで残しておく。

28、29は削除にすると。

それから、住民移転の30番、これも削除でよかったですね。

それから、31番ですね。これは基本的に残すということで、確認すること、何か対応が可能なのか確認すること、たしかそのような……

○石田委員 はい、そうです。

○田中主査 それから、32、33、34、35あたりは、これは要するにちゃんと使い分けて書いてくださいねという話なので、では32番の松下先生の案を採用させていただいて……

○松下委員 案ごとに……

○田中主査 はい、案ごとにとということで、では32番を代表で記載させていただくということで、33、34、35は削除ということになります。

それから、36番はちょっと長いんですが、もう少し一般的な表現に変えて、つまり評価の仕方と評価の項目の設定の仕方というんですかね、そこを分かりやすくすることということにしたい。これ委員のほうから案が出ますが、一応このままにしておいていただいて、委員の案が出た段階で差しかえという、上書きしていただくということで、それでよろしいですね。

それから、37番、38番、39、40、これは大気と例の地球温暖化の問題で、39番の表現をもとにこのまま残しておくということにしたいと思います。もし必要があれば、岡山委員のほうから少し整理をしていただくと。

41番、これは残させていただきたいと思います。

42番は削除、それから43番、これは少し表現が先ほどありましたが、一応原案のままにしておいて、先生に手を入れていただく。あるいは先ほど聞き取っていただいた範囲の中で整理をしていただければと思います。

○松下委員 一応もう1回、言いましょうか。「女性、子供、貧困者等、交通弱者に対する移動とアクセスの確保を考慮すること。」と。

○田中主査 そうですね。例えばとか何かあるんですね。

○松下委員 例えば、まあ右側に書いてあることを少し書くと。

○田中主査 そうですね。

よろしいでしょうか。

44番は削除で結構ですね。それから、45番は残す。46番も残させていただくということにし

たいと思います。このままでいいですので、残しておけば私のほうで少し手を入れさせていただきます。

47、48は削除、49も、これは49はステークホルダー、環境社会配慮のほうに持っていくということで整理いたします。

○岡山委員 はい、持っていきます。

○田中主査 それから、50番は削除、51番は49と同じようにステークホルダーミーティングのところで少し意見をまとめさせていただくということにいたします。

それから、次の52番のところは先ほどの整理になります。それから、52番、53番。

それから、54番のところは、これも一番下のパラグラフあたりを、ちょっと原案にしながら……

○岡山委員 そうですね。検討することということで。

○田中主査 岡山委員のほうに表現を検討させていただきます。

それから、55番は、これはステークホルダーミーティングのところに移させていただいて、ほぼこの原案の形で1回整理してみるということによろしかったですね。

それから、56番の女性の就業機会に関するこの評価の問題は、これは一応原案として残させていただくということに。

○二宮委員 そうですね。

○田中主査 ちょっと場合によっては表現に手を入れるかもしれませんがと……

○二宮委員 そうですね。

○田中主査 それから、57番の土地所有の実態把握の問題、これは先ほどありましたように、ほぼこの形のままで整理をしていただくということです。残るということですね。

それから、58、59、60は2項目にまとめて整理をするということですね。1項目めは、私の理解では60番の第1パラグラフの最後のところですか、「地域住民が利用してきた動植物に対して与える影響を調査、分析すること。」、「しておくこと。」というのが一つと、それから二つ目はちょっと長いので、私の把握した範囲では、「季節的变化に呼応した農漁業、生計を調査し、雨季・乾季を通じて拡大・縮小するトレンサップ湖の水系及び周辺地域、並びにその利用者に与える影響を調査すること。」と、何か落ちたかな。

○石田委員 はい、「再評価すること。」と。

○田中主査 「再評価すること。」と。

ということで、少し混乱したかもしれませんが、一応そんな形で助言案の原案を整理させて

いただくということをお願いしたいと思います。

それでは、また事務局のほうでお手数ですけれども、委員と全員返信をお願いしたいと思います。

スケジュールはどうでしょうかね。

○河野課長　そうですね、できましたら来週の水曜日ぐらいまでに原案を送らせていただいて、そこから審議をしていただいて、例えば22日、金曜日まで、確定が8月1日の全体会合になりますので、22日でもまだ余裕があるかと思いますが。

○田中主査　そうすると、7月13日、水曜日あたりに原案が送られてくるということですね。その約1週間かけて、各委員が上書きなり修正をしていただいて、7月20日ぐらいに一応、第1原案をつくって、それをもう1回、各委員が確認をして、7月22日の金曜日には一応案として固めるような段取りでいくと、そういうことでよろしいですか。

ということで、それでは委員の皆さん、それから武貞委員も、ぜひもし必要があれば、全く構いませんので、修正をさせていただけたらというふうに思います。

○武貞委員　はい、ありましたら。そうさせていただきます。

○河野課長　先生、すみません、時間がきたのですが、前回の全体会合で申し上げましたように、我々のほうで助言案が固まる中で不明点等があれば、ご質問していきたいと思っていて、地域部と開発部のほうからご質問はありますか。

○福井　特にはないです。

○河野課長　では、原案をつくってシェアしますので、その段階で不明点があったらご質問させていただくという形にしたいと思います。

○田中主査　そうですね。この表現の意味はとか、今日も我々もやりとりさせていただきましたけれども、遠慮なく提起していただければと思いますので。余り案が固まったときにちょっと出されると、やや、前の日にとかに出されると少し対応が難しいときありますので、早い段階でお出しいただければ。

○河野課長　そうですね。そういたします。

○田中主査　それでは、よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

午後 5 時 11 分　閉会