

ベトナム国
南北高速鉄道建設計画策定プロジェクト
(開発計画調査型技術協力)
ドラフトファイナルレポート

日時 平成 24 年 11 月 16 日 (金) 14 : 00 ~ 17 : 19

場所 JICA 本部 1 階 111 会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教
作本 直行 日本貿易振興機構（JETRO）総務部 主査・環境社会配慮審査役
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA
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

JICA

<事業主管部>

上條 哲也 経済基盤開発部 参事役
小泉 幸弘 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課 課長
小野 智広 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課
今井 正樹 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課

<事務局>

河野 高明 審査部 環境社会配慮審査課 課長
上田 露草子 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

氏家 寿之 日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 副技師長

午後 2 時 00 分開会

○上田 それでは、お時間になりましたので、開催させていただきたいと思います。

当課の河野がちょっと遅れて参りますので、まずは主査の方を決めていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

7 月以降、委員の方には 1 回程度主査をしていただいているんですけども。

○作本委員 では、作本、やります。

よろしいでしょうか、2 時になりましたので。進行役ということで、作本が、やらせていただきます。

今日は、ベトナム国の「南北高速鉄道建設計画策定調査プロジェクト」スコーピング案／最終報告書ドラフトということで、この WG を開催させていただきます。

どうしましょう。先に事業の概要に何か追加するようなことがあればご紹介してください。あるいは、ご質問に直接入ってしまうか。そこはお任せしますが。

○小野 質問に直接入っていただいて結構です。

○作本委員 それでは、ベトナムの南北高速鉄道建設計画策定プロジェクト（ハノイ-ビン区間及びホーチミン-ニャチャン区間）の案件については皆さん方も周知されているということで、委員のほうから出してあります質問項目について順番に進めるということにさせていただきます。

まず、1 番目の二宮さん、よろしいでしょうか。

○二宮委員 1 番と 2 番も一緒にいいと思うんですけども、順番に確認させていただきます。

丁寧なご回答をいただきまして、ありがとうございます。私の聞き方も非常に大ざっぱと言いますか、大きな聞き方だったのですが、追加で教えていただきたいんですけども、ご回答いただいているように、中では、各駅の候補地、十何ポイントかあったと思うんですけども、それぞれ細かにパースなどを描いていただいて、計画を検討していただいているというのは拝見したんですけども、私がベトナムの様子をよくわかっておりませんで、通常、ここで書いておられることは基本的に JICA さんの調査団のほうでの提案も含んで、現地で具体的に計画されている駅周辺の整備の内容がここに書いてあるというふうに理解してよろしいのでしょうか。

○小野 具体的に計画されている駅等がございます。過去に韓国の KOICA が実施した調査や、ベトナム側自身が行った調査などもありますので、その計画内容等と比較しながら、こ

の調査でも提案をさせていただいているということです。ベースに先方の計画（つまり、現地で具体的に計画されている整備内容）ももちろんございます。

○二宮委員 現地で具体的な計画があるということですよ。

○小野 はい。

○二宮委員 それに基づいて実際にそれが進められていくときに、計画があっても、具体的に進めていくプロセスで、現地の商業に携わっている方とか、居住者の方とか、個々具体的ことはそれぞれあるんでしょうけれども、例えば共同住宅化して土地を集約するとか、そういうようなプロセスの中で、そこに住んでおられる方とか地権者の方とコミュニケーションしながら進めていって、例えば日本だったら駅の周辺開発だと行政がお金を出すのか、JRが出すのかとか、そういうのでもめるんですけれども、ベトナムの場合、社会主義国なので全部国とか地方政府がお金を出すような感じになるんでしょうかね。その後の進め方はどうなるのかというのがちょっと気になったもので。もちろん、この事業とは直接関係ないというか、新幹線が整備された後の国内の話になると思うんですけれども、その辺のところはどういうふうに進んでいくのか、教えていただくとありがたいと思ったんですが。

○氏家氏 では、私から。具体的なことはこれからベトナム側でも検討されることになるかと思えます。と言いますのは、本件はこれからベトナム国会の承認を経るという手続がまだ一つございますので。国会承認を経た後、各駅周辺の都市計画である空間計画とか建築計画、交通計画とか、いろいろセクターによって計画がございますけれども、その計画で駅を位置づけ、必要に応じて用地取得が必要であれば、用地取得の幅、具体的には施設整備に必要なところの用地取得をベトナム側が行っていく、あるいは、中央政府が行っていくということになるかと思えます。

具体的な事業のスキームはこれからベトナム側とも詰めていくことになりますので、駅周辺の具体的な整備者、責任機関というのは今後、関係機関の調整の下に具体論が今後進められていくことになるかと思えます。

○二宮委員 わかりました。そこも踏まえて、具体的に進んでいくときにも、日本の場合は駅周辺の整備というのは経験が豊富なので、現地の政府とコミュニケーションしながら進められるといいなと思って、それはこの事業の枠から外れるんですけれども、そういう意味でのコメントだったんです。コメントがちょっとわかりづらくて、非常に丁寧に回答していただいてありがたかったのですが、そういう意味でした。ですから、このご回答自体は、2番も含めて中でも非常に細かく検討していただいていると思えますので、これはこれで了解いた

しました。

○作本委員 ちょっと私のほうから、コメントで気になっていたことなのですが。私は特に質問、コメント等を出してはいないんですけども、今回、ハノイとホーチミンの二つの都市には人口はかなり集まっているというか、集中しておりますね。それに対して、新幹線がどこで停まるか確定されていないかもしれないけれども、途中駅は人口規模が何分の1というより、かなり小さいわけですね。そういう意味で、今、二宮委員がおっしゃったような、どこで停まるかということと全体的な沿線の開発計画、国への発展の寄与度というのは、日本の東海道新幹線の場合と全く違うものがあるのではないかということを感じていると思うんですね。

新幹線によってどこの都市が将来的に発展するだろうかと、経済的な意味だけではありませんけれども。そういうことも推測のつく範囲でありますので、重要なポイントではないかなんと思っているんですね。特に二宮さんがおっしゃったように社会主義圏ですから、必ずしも意思決定が透明性をもってなされるわけではないということですから、結論としてはJICAさんの今までの経験をできるだけ発揮していただきたいと、いろいろところで経験されていますから。そういうことを僕自身は期待したいと思います。

○小野 次の段階に進む際には、いただいたコメントを踏まえてやらせていただきたいと思っています。

○作本委員 すみません、進行のほうに移りますが、2番もよろしいですか。

○二宮委員 はい。

○作本委員 では、3番、松下さん、お願いいたします。

○松下委員 回答、ありがとうございました。とりあえずこの回答で了解いたしました。日本の新幹線システムをベースとして海外へ展開した事例が既にあると思うんですが、そういった事例がこれまでどれくらいあるのかということと、JICAが関わった事例がありましたら、それを教えていただければと思います。

○小泉 小泉からお答えします。まず、日本の新幹線の海外での事例というのは、有名な台湾の新幹線がございます。ただ、台湾の場合も経緯がございまして、下のインフラの部分はヨーロッパのシステムがかなり先行して入っていて、途中から日本のシステムに入ってきたということで、パッケージで全体、最初の設計思想から日本が入っているというケースはこれまでございません。ですので、事例としては一つもないという状況になります。

それから、JICAの協力で高速鉄道に関する協力というのは、例えば研修で高速鉄道の関

係に関心ある人を呼ぶということはございますけれども、調査の熟度で一番進んでいるのがこの案件になります。

○作本委員 では、3番はそういうことで、4番、石田さんのほうからお願いいたします。

○石田委員 これはテクニカルレポート No.4 のことなんですね。Environmental Sensitivity Map ということでマップがいっぱい出ているんですけども、これだけたくさん出していたいたんですが、どういう活用をされているかわからなかったの、それをお聞きしたかったんです。目的はよくわかりました。どうやって具体的に活用されたんですか。

それから、Table of contents で、2-2-3 でフューチャーステップスとあるんですが、これは書いてないんですが、何で書いてないのかなと思って。目次には書いたけれども、書けなかったということなのか、それとも私が見落としているのか。2-2 ページにはユーティライゼーション・オブ・エンバイロメンタル・センシティブティ・マップで終わっているんです。しかも、ユーティライゼーションだけでも、5行で終わっているんですね。あとはずっと地図が出ているんですよ。地図はわかりますけれども、これは重ねないと意味がないでしょう。GIS ですよ。古い言葉で言えばオーバーレイですよ。オーバーレイして初めて真価を発揮するんじゃないですか、こういうものは。こんな地図を延々と見せられてもどうしようもないというのが印象でした。一応見ましたけれども、何で重ねないのかなと思って。重ねて説明するセクションがないのか。

ひょっとしたら私が本文のほうで見落としているものかもしれない。例えば DFR Vol.III、エンバイロメンタル アンド ソーシャル コンシダレーションそのものですから、その中でひょっとしたら書いているのかもしれない、見落としているのかもしれない、もしそうであればご教示ください。そこを見ます。

○氏家氏 私から説明いたします。確かにこのテクニカルレポートにはつくった地図を載せているだけでございますけれども、実際の活用としてオーバーレイして影響の度合いを見ております。それは、例えば、Vol.III の報告書になりますが、3-22 ページが一つの例なんですけれども、このように重ね合わせるによりまして、建物がどのくらい影響を受けるとか、あるいは、保護区を通る、通らないとか、いろいろ重ねて検討を行っています。

これは代替案を最初に設定する路線計画のときからそれを活用してまして、実際の代替案評価のとき、それから、最適案を選んだ後、その最適案がどれくらいスコーピング上の環境影響を及ぼすかという判断のときに活用しております。テクニカルレポート中のいろいろな場面で重ね合わせたりしていますので、テクニカルレポートでは路線を載せないでつくり

ましたセンシティブティマップを記載しているということになります。

○石田委員 一つ教えてください。生態系影響は、動植物と重ね合わせというのは何ページなんですか。テクニカルレポート3で言うと。

○氏家氏 保護区との重ね合わせという意味ではレポートには掲載していないかもしれません。

○石田委員 レポート3には保護区の重ね合いとか森林部の重ね合いは掲載されなかったわけですか。

○氏家氏 実際に重ね合わせた図としては載せていないとことです。

○石田委員 ああ、そうなんですか。もったいないですね。

すみません、長引かすつもりは全くないんですが、センシティブティマップスの01はプロテクトイド・エリアとはっきり緑で示されていて、これはよくわかるんですよ。これと路線図とか、プロテクション・アンド・プロダクション・フォレストが02にあるので、こういうものを路線図とか人口図と重ね合わせていただくのが。ディステリビューションフォレストというのはゼネラル2でありますね。そういうものと社会的データとかフラッドブローンとか、こういうものと居住区域とか人口の率に応じた色分けしたものを重ねるのが、恐らくオーバーレイの本質だと思うんです。あと、カルチュラルヘリテージもあるし。それをやらないというのは理解できない。

○氏家氏 実作業としては重ね合わせているのですが、報告書には図だけを掲載しているというような状況になっています。

○石田委員 わかりました。報告書を書いた方々の方針もあるんでしょうけれども、ちょっともったいないなという気はします。わかりました、ありがとうございます。

以上です。

○作本委員 よろしいですか。ありがとうございます。

では、次、5番、二宮さん、お願いいたします。

○二宮委員 5番もちょっと当たり前のような書き方になってしまったんですが、これは他の委員の先生のをを見せていただいて、13番の作本先生のところとも関連するんですけども、私も代替案検討プラス環境社会面の評価というSEAの二つの大きな目的から言うと、代替案のほうがメインだったような感じが強かったもので。最初の1回目のWGのときにも、計画予定地に農地がかかっているところが多かったり、かなりの面積の農地が失われるということを懸念しておられた委員の方もおられたので、そこら辺の評価がどういうふう

なっているのか心配だったのでこういうコメントになったわけです。

ご回答いただいた内容はよくわかるんですけども、例えば農地の喪失分の社会コストみたいな評価はどこかに載っていましたっけ。

○氏家氏 では、農地としてどれくらい取得面積が必要かということを出しては、それに対する必要なコストも算出しております。特にニントゥアン省で多く農地取得に関する懸念と言いますか、コメントが寄せられましたが、そこに関しましては、ニントゥアン省内での農地面積に対してどれだけの農地面積が本件で取得する必要があるかということを出して、比率などを具体的に計算しております。それは報告書の Vol.III の 3C の 2 ページになりますが、ここで農地、例えばこの省でいきますと、全体の水田の 0.26%の取得が必要であるとか、そういうような計算をしています。次のページに表が具体的な……。

○二宮委員 そうすると、これは農地の取得にどれくらい費用がかかるとか、つまり事業コストのような視点になっているわけですね。

○氏家氏 そうですね。

○二宮委員 環境容量という視点から評価をすべしという議論を最初の WG でやっていたみたいだったので、それがどういうふうに反映されているのかなと、そこがちょっと興味だったんですけども、実際には環境容量という視点から SEA をやるというのは、手法が確立されているというか、統一したやり方がまだないので、難しいのかなと思ったんですけども、今回は実際にはそういう視点からの評価はやらなかったということですね。

○氏家氏 そこまではやっておりません。

○二宮委員 わかりました。結構です。

○作本委員 視点がなかったということで。よろしいですか。

○二宮委員 そのところがちょっと。やるべきなのではないかなという議論も前にあって、今回どういうふうにやられたのかというのが、資料がたくさんあって全部カバーしきれてなかったの、見落としがあったのかなと思ったんですけども、今度やるとなるとどうやるかという議論をしなければいけないので、とりあえずはこの質問に対しては以上です。

○作本委員 またもしご意見があれば、まとめの段階にでも追加してください。

次の 6 番目、清水谷さん、お願いいたします。

○清水谷委員 私の質問は、SEA と EIA が、どのあたりがどういうふうになっているのかというのがレポートを読んでいく中でわかりにくかったので、このような質問をさせていた

だきました。回答については前よりはよくなったかもしれないですが、またさらに確認をしたくなりました。

基本的には SEA をやれば、SEA の結果を反映させて計画案を策定するという形になると思います。ですから、その計画と SEA が 1 対 1 のセットになると。そういった考え方からすれば、SEA が終了した時点で一度、それに基づいた計画案がどうなのかというレポートが出てくるのが前提になるかと思いますが、なぜかこの図を見るとすぐにその次の段階の EIA のスコーピング、EIA の段階に入っているように見えるわけですね。

ですから、報告書として出されるものと EIA や SEA がどういう関係になっているかというところをもう少し明確にする必要があるのではないかと思います。例えば、ファイナルレポートは SEA のレポートの結果を含み、また次の段階の EIA のスコーピングの中身も反映するというふうにも見えますが、計画論的に言えば、計画は計画できちんと 1 回クリアにして、詳細に入っていくにはまた EIA に入っていくというような、しっかり切れ目があるべきだと思います。

○作本委員 いただいた資料を簡単に説明していただけますか。

○小泉 確認ですが、今のご質問は、“Scoping on EIA”というのは本来ここではなくてこっちのタイミングでやるべきなのではないかという。

○清水谷委員 はい。“Scoping on EIA”というのは、もう EIA の段階の 1 ステップになっていますので。

○小泉 確かにそうですね。

○小野 もちろん、今回の調査はここで終わって、次のステップがあるという認識でいますが、その次につなげるために案として、つなげる材料として提示するというのもここではやるべきではないというご意見でしょうか。というのは、また改めて次の段階でのより詳細な調査を立ち上げる際にやりやすいのではないかと思うのですが。

○清水谷委員 その考え方ははっきりさせたいということだと思います。実際には計画なら計画の時点で許可をもらうというか、計画が承認されたときに進めるということが前提になるので。本来ならスコーピングは早めにやっても、もし変更がなければ、それでも問題ないと思うんですけども、“Scoping on EIA”を今の段階でやらないといけないものかどうかというのはあるかと思います。ただ、将来的に次に進めるので、スコーピングを含む情報も入れておくという考え方であれば、それもありかなという理解はできると。

○作本委員 今おっしゃるように SEA と通常の EIA の組み合わせ方はいろいろあるんですよ

ね、世界中に。同じではない。日本でついこの間 SEA を取り消したというか、下ろしたようでありましてけれども、EIA の予備的な段階でこの戦略アセス、SEA 的なものを入れたというようなやり方もあるでしょうし。完全に法体系を全く分けているところもあるので、今のところはどのようなパターンをとるのかということが明確にされていると、制度とか仕組みということで。そこははっきりさせておいたほうがよろしいのではないかなと思うんですね。

それで私は気になって、ベトナムが既に日本よりも数段進んだというか、EU 並みの戦略アセスを入れていますから、国内の仕組みにどの程度まで沿っているのかということ、コメントを見ながら悩んでいると思うんですが、ぜひそこを。私は 13 番にこの質問項目を入れてあるんですけども、関わるのではないかなと思って先に質問させていただきました。

ご質問は、スコーピング部分はもう既に SEA の一部に組み込まれているから、EIA を入れたらどうなるかと、そういうことですよ。

○清水谷委員 はい。

○氏家氏 本件、確かに新しいディシジョンなどでは、前のエンバイロメント・プロテクション・ローから記載されているんですが、SEA というのは確かに制度化されているんですが、確かまだそんなに例は多くはないと思います。実際行われていますのは、地域のマスタープランとかいうものに入れたりして、そちらで SEA などが行われている例があるかなと思うんですけども、このように大規模なプロジェクトに関してはまだ実施例はないというふうに認識しています。

ベトナムの法令との関係でございますが、調査団としましては、ベトナム鉄道を通じまして、本件がどのような位置づけになるのかということで、SEA に対しまして確認はしている最中でございますけれども、法律を見ますと、マスタープランに対して SEA を行うというふうになっております。ただ、本件はベトナム側で言う Pre-F/S に相当する調査でございます、マスタープランの次の段階にいつているというような状況でございます。

そういう意味で、ベトナム側の SEA は若干上流側のプランであり、プログラムであったり、ポリシーもそうなんですけれども、それに対するものとして行われることではございますが、本件は一步進んだ段階の調査ステージにございまして、果たしてベトナム側の SEA に法律上乗るのかどうなのかというのは非常に曖昧な状況です。ただ、実際問題としては、今後、仮に本件が SEA が必要だとベトナム側で判断されたとしても、今の法律上基づく SEA の中身を見ますと、今、スコーピングでやっているのとかなり近いことが SEA の内容として法律上記載されていますので、かなりの部分の情報は SEA のプロセスの一環とし

て使えるだろうと思っております。

○小野 すみません、それに追加して。清水谷委員がおっしゃっている SEA の段階を 1 回切るべきというコメントですが、確認させて下さい。もしかしたらマスタープランレベルの SEA というふうにとられているのかなと思ひまして。本調査はもうプロジェクト段階に進んでいる状況でして、マスタープランではないんです。

○清水谷委員 その場合は SEA という言葉を使わないほうがいいんじゃないでしょうか。結局、SEA ということになると、その対象となるものに対してやるわけですから、その結果を基に、その結果で何かまとめたものが出てこないといけないと思います。それを、SEA の結果を出して、その次のフェーズまでやってから何かのドキュメントが出てくるということであれば、それが一連の一つの流れですから、そこで全然別のものが別の名前で出されるのはちょっと不自然な感じがしますね。

○小野 かなり大規模な距離というか内容なものですから、SEA というほうがいいのかという判断もあったんですが、そうであれば SEA という言い方を使わないようにしたいと思います。

○氏家氏 実際、今やられている内容から見ますと、日本ではアセス法も改正されますけれども、計画配慮段階の配慮書の実施にかなり近い内容……。

○清水谷委員 そうですね、そのレベルだと思っております。

○氏家氏 ということになっております。ただ、JICA のガイドライン上、SEA という言い方をしている部分もございますので、SEA という呼び方の下に調査を進めておりますが、実際の内容は配慮段階に近いということになります。

○清水谷委員 そういうふうに理解されていれば大丈夫だと思います。そういうことがわかるような文言をどこかに入れてもらえるといいですね。

○作本委員 新しい分野ですからね。わかる仕組みとか枠組みをできるだけ教えていただければ。

いいですか。

○清水谷委員 はい。

○作本委員 では、まだ議論はあるかもしれませんが、6 番はそういうことで終わらまして、7 番につきましてお願いいたします。

○清水谷委員 ここでの質問は、スコーピングのオルタナティブについて、スコーピングをしていくというところなんですけれども、そこで mitigation measure やモニタリング案など

の記述がいろいろ書かれていると。これに対して、一般論でいけばスコーピング段階だから mitigation measure と、まだプレフィクションとかしっかり評価もしないのにすぐに mitigation measure でとって、モニタリングもすぐに、いかにも評価まで終わっているかのように見えるかですよね。でも、そういうことについて、こういうことが一般論としてやられているということで、これは問題ないとは思いますが。コメントのとおりでいいと思うんですけれども。

それであれば、例えば EIA の段階で考えていた、スコーピング案をつくっていく段階で考えていた mitigation measure を含めた評価をやってもまだ足りないのではないかという懸念が出てきた場合はこうするとか、あるいは、モニタリングも、今のところ EIA をやる前、実施段階ではこんな懸念があるぞというのがわかっていて、でも実際に EIA をやってみたら他の懸念が出てきたとか、もっと強化しないとイケないとか、そういったものがあればその都度、EIA のレポートの中では更なる配慮をするということが前提だと理解しておけばよろしいですか。というか、そういう書きぶりになっていくということですよ。

○小野 その理解で結構です。

○清水谷委員 わかりました。それであれば。

○作本委員 では、次の 8 番に移らせていただきます。これは作本ですが、財務分析あるいは経済的な面での説明はもう既にされているということは存じていたんですけれども、助言対応結果という一覧表の 6 番に、財政、技術、人材の三つについて対応するよという指摘を行ったにも関わらず、回答のほうは財政面のところを、一言、言葉を落としておられましたので。特にこの新幹線については、今はもうないのかもしれませんが、これから国会を通すということですし、前に財政の面で、国家財政の何分の 1 かをこの新幹線が占めるからということで本件が否決されたことがありました。

これは政治的な理由だということを耳にはさんでおりますけれども、これが財政的に見合うかのかというような分析を一言、この対応結果の中に入れていただきかけたわけありません。ということで、「財政面」という言葉自体をポツンと落としていたものですから、気になったところです。もちろん経済的なこと、財務分析はやらなければ、収支の点ですから、必要条件だということで、他のところでやられていることは存じ上げておりますので、特にご回答で異存ありません。

そういうことで、8 番は結構です。

9 番のほうに移りますが、また二宮さんをお願いしてよろしいでしょうか。

○二宮委員 9番も1、2と同じようなこと、8、5も含めてですね。ステークホルダー協議のところでも検討していただいた内容を利害関係者と共有していただいていると思うのですが、そういうときにどこまでの情報が共有されているのかというのが見えなかったのです。我々が検討する際にいただいた資料をステークホルダー協議の参加者が全部見ているわけではないですよ。配布資料みたいなものがあって、その事前説明があって、そのうえでということなんだろうと思うんです。そうすると、例えば、1とか2で先ほどお話ししたような駅が設定された後の周辺の開発についてどこまで地元の方々は理解しておられるのかなと、そのところがよくわからなかったのです。質問させていただきました。

○氏家氏 ステークホルダー協議で配布いたしました資料など、Vol.III のアペンデックスのほうにパワーポイントのスライドの資料が添付されています。ご指摘の自然環境保護区の部分とか、時間が限られますので、一部、例示して示したりもしているんですけども、先ほどの農地への影響に関してですとか、各省などに応じて事前にまずお送りして、当日はプレゼンテーションと、実際に配布して行っております。あと、レポートにはつけておりませんが、この他にブロッシャーを、簡単なものをつくりまして、それも配布しております。

○二宮委員 基本的にはここで集まった皆さんは。

○氏家氏 当日は、大きいパネルをつくりまして、会場に張り出しまして、皆さんが自由にご覧いただいて、ルートの通る状況ですとか、先ほどセンシティブティマップとか路線のオーバーレイの話が石田先生からございましたけれども、オーバーレイした状況もパネルとして展示して、皆さんの意見を自由にいただけるような感じにいたしました。

○二宮委員 ここに参加されている皆さんは英語ができて、英語で……。

○氏家氏 いや、ベトナム語……。

○二宮委員 ベトナム語ですか。

○氏家氏 はい。

○二宮委員 では、資料は全部ベトナム語で書かれているんですか。

○氏家氏 こちらは英語の報告書ということで英語のバージョンを出していますが、実際はベトナム語に直して対応しております。

○二宮委員 居住者の代表とか地区の住民組織の代表みたいな方というのは入っていませんかね。

○氏家氏 それは後半のステークホルダー協議のところでのお話だと思いますが、社会組織の代表者などはステークホルダー協議にはお呼びしたという状況でございます。

○二宮委員 ビジネス関係の方は入っていたということですがけれども、またさっきの話に戻るような感じになるんですけれども、実際に事業が始まっていくと放っておいてもそのとおりにいくというわけではなくて、そこの地域の人たちがこうしてほしい、ああしてほしいとか、まだなのとか、予算も経済状態によって当初想定していたものが削られちゃったりというようなことも起きてくるので、現地の居住者の皆さんが相当インボルブしないと、当初説明を受けたような状況に自動的に数年後になるということにならないので。

大体、こんなはずではなかったとか、やると言ったのにそうならなかったという話になるので、現地の関係者との協議というのが、理想的には事業が動き出した後もチャンネルがつながっているほうがいいんですけれども、それはさっきの話と同じように先の話になってしまうので、この段階でできるだけ正確な状況というか、これからの動きみたいなものが、直接影響を受ける方々に伝わっていく必要があるんだろうという問題意識だったんです。

資料は非常に丁寧につくっていただいていると思うんですが、そこに参加できなかった方に配布して、例えば、アンケートをとるとか、要望を受けるといことは、今回はやっていないんですか。

○氏家氏 招待いたしましてご参加いただけなかった NGO の方にはヒアリングを行っておりますけれども、その他の方々にまでアクセスして意見交換というところまでは行っておりません。

○二宮委員 わかりました。後半の話にも絡んできて先取りしちゃったような感じなんですけれども、そんなようなことが少し懸念だったので、こういう質問をさせていただきました。内容としては了解いたしました。

○作本委員 今、二宮さんからご質問あった内容は、私も似たところがありまして、後ほどのステークホルダーの項目でまた改めて議論させていただきたいと思いますので、ぜひ補強をお願いいたします。

それでは、二宮さんの9番が終わりましたので、全体に関わる項目が意外と多いんですけれども、松下さん、お願いいたします。

○松下委員 10番の回答、ありがとうございます。回答いただいた中で、テクニカルレポート No.4 の North_03 と South_03 という図を見ているんですが、この読み方を教えてください。洪水、海面上昇による影響を受ける線形は避けるようにしましたということですが、具体的にどういうふうに路線が想定されているのか。

○氏家氏 例えば、この図でいきますと、路線が具体的に落ちていないのでわかりづらいと

ころがあるかと思いますが、ピンクで示したところが、洪水が頻繁に発生する地域になりますので、そういうところは基本的に避けるような線形にしているということでございます。

○松下委員 それを書いてあるのかと思ったら書いていなかったのでもっとわかりにくかったんです。そういうことは一応配慮されているということであれば結構だと思います。

それから、4 以下のところで、ちょっと不勉強で意味がよく理解できないんですが、「盛土区間においてもボックスカルバートにより影響の軽減が可能なことを検討し」とありますが、ボックスカルバートによる影響の軽減ということについて説明をお願いしますか。

○氏家氏 こちらは Vol.II の B のほうにございます。具体的にステークホルダー協議では、盛土区間におきまして洪水がそこで遮断されることへの懸念が出されたわけですが、ボックスカルバートを設置するとそこを水が抜けていくわけです。降雨強度からどれくらいの水量がカルバートのキャッチメントでくるかと、それがどれくらいの感じで抜けていくかということ計算しておきまして、それをステークホルダー協議で具体的に示したということになります。

○松下委員 ステークホルダー協議でそういった説明をされて、協議の段階では納得を得られたと受け止めてよろしいのでしょうか。

○氏家氏 そうですね、はい。

○松下委員 ありがとうございます。

○作本委員 11 番に移ってよろしいですか。では、清水谷さん、お願いいたします。

○清水谷委員 11 番と 12 番、一緒に回答しておられますので。回答、ありがとうございます。

11 番に関する質問やコメントについてはこの回答で理解しましたが、12 番のほうで、ゼロオプションの記載について、他のモードとの比較の説明の必要性なんですけれども、やらない案を同時に比較するわけですから、住民移転の規模というか、本当に大きい影響がないということも、何もしない案というのはあるわけですね。

そういった意味で何もしない案というのは、住民移転の規模などの情報も含めて、同じ土俵で比較をしてコメントをいただく必要があったのではないかとということがコメントの趣旨になります。ですから、一方的に大気汚染や温室効果ガスの排出量などというだけの問題ではないと思うんです。どこかで比較をしたときにある情報だけ見せずに説得したと思われないうように、フェアな手続だったということとどこかで担保する必要があるかだと思います。

○氏家氏 ステークホルダー協議の場面では、項目を大気汚染、温室効果ガスなどに絞って、

このあとにゼロオプションの話を示したわけです。今、報告書には入っておりませんが、住民移転も含めた、いわゆる社会環境も含めた全体の表をつくりまして、報告書には添付する予定にしております。

○清水谷委員 わかりました。

○作本委員 確かにゼロオプションの理由づけとしてはちょっと弱いですね。いろいろな側面を検討したからゼロオプションは該当しないというか、むしろ実施するんだという説明をつけてほしいところですよ、せつかくですからね。

○氏家氏 はい。

○作本委員 途中から飛び込んですみません。

今のは 11 番で、12 番もよろしいんですか。

○清水谷委員 住民移転の規模の情報も含めて住民にきちんとコメントをしていただいたという記述をどこかに入れていただきたいと思います。

○作本委員 それはまた改めて案文のときにご検討いただくということでお願いします。

13 番は作本です。これも、先ほど申し上げましたけれども、ベトナムでの戦略アセス SEA というのは、PPP すべてを含むというヨーロッパの最新版に近いようなモデルシステムで。ただ、先ほどお話のとおり配慮書に近いというご説明もありましたし、まだ前例がないというようなこともあります。いただいた資料の 16 ページあたりを見ますと、SEA の括弧書きで代替案の比較検討と。SEA は代替案だというようなご理解を持っておられるのだとすれば、代替案自体は 1969 年くらいに考えられている、大昔の、我々にとっては日本にもない大事なことでありますけれども、戦略アセスと必ずしもイコールではないのではないかと。

足を引っ張るようで申しわけないんですけれども、16 ページあたりも含めて、代替案比較をやっさいえすれば、戦略アセスはすべて満たしたかのようなイメージを、この書き方から受けてしまうので。特に、さっき申し上げました 16 ページの表 12、SEA として、（＝代替案の比較検討）と書いてあるんですね。SEA は代替案比較だけではなくて、特にベトナムの場合は、さっき申し上げましたとおり PPP、政策まで環境配慮を行いなさいという、ヨーロッパ型の最も進んだ仕組みを、もちろんメニューを先取りしちゃったということがありますけれども、実際はどうかという問題はあるんですが、そのところを書き方等で気をつけていただいたほうがよろしいのではないかなというのが私の意見です。

こちらの回答では、代替線形とか駅の位置案とかも比較しましたということで、比較をさらに細かいところでもやっていますよというような説明になっていますので、私が質問した

内容とはちょっと違うというかずれているかなというイメージを持ちました。

戦略アセスというのは、我々が考えている JICA のガイドラインは今ヨーロッパで進んでいる SEA ですよね。いわゆる政策決定の早い段階で意思決定すると。計画でもいいですし。

○小野 先ほどのプロジェクトの計画配慮段階に一番合致する英語の言い方に直すということではいかがでしょうか。ご説明したように SEA の段階ではありませんので。

○作本委員 ただ、ベトナムで前例がないものですから、概念がもやもやとしているんですが、好ましい本来のあれで考えている戦略アセスというのは、新幹線計画を考えるそもそものところで、国全体の交通網にこういう配慮を含めて最初に議論したかどうかというところになってくると。この新幹線構想というのは 10 年ぐらい前に走っているんですか。

○小泉 計画そのものは 2000 年ぐらいからです。

○作本委員 2000 年ぐらいから動いているわけですね。

○小泉 話としては。

○作本委員 そういう意味では、あまりさかのぼると、そのころにはまだ SEA はなかったじゃないかと言われちゃうかもしれないんですが、考え方としては今の JICA のガイドラインでもよろしいのかもしれませんがね。モデルが固まっていないところでこういうことをお願いするのは無茶だというのはわかっているんですが。

どうぞ、上條さん。

○上條 その点については、はっきり言って全く同じです、うちの意見も。今回、表現上の混乱が起きてしまいましたけれども、SEA に対する考え方は全く同じです。ですから、代替案イコール SEA だなんて思っていないです。

○作本委員 代替案イコールだと思っていますか。

○上條 思っていないです。

○作本委員 思っていないですね。

○小泉 適切な表現がないので、今ここにこういう提案をしている……。

○作本委員 こういう書き方になっているけれども……。

○小野 1 回目の委員会で同じようなご指摘があって、SEA に括弧書きでこういう言い方をすればいけるのかなという工夫の表れでもある書き方なのですからけれども。

○上條 そうです。第 1 回では確か SEA ではないかという視点でしたね。

○小泉 まさにこの議論をしていただいたと思っています。

○上條 私たちの中では SEA 的という考え方でやっていたんです。

○作本委員 わかりました。では、表現上もうまく整えていただくということで。

○上條 整理します。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

次の 14 番、これも作本なんですけど、住民移転数が約 1 万件ですね、9,777 人ではなくて世帯というかなり膨大な数の住民移転が予想されると。しかも、大都市の周辺で起こるといふことで、調べていただいたことにはお礼申し上げたいんですけども、同時に相当な対策を立てていただかないと、社会混乱を起こすのではないかという気がいたします。新幹線ですから、まっすぐ線を引くしかないのだから、代替案その他の対策というのはなかなか難しいと思うんですね、最短距離をとらなければいけないとか。まことに難しいとは思いますが、何かしらこれから行われるような RAP、その他で対策というところを、重点を置いて書いていただければと思います。対策面の記述がかなり弱かったのではないかという、読んだ限りの印象でありますけれども、気がします。

相手国政府でやるべき内容であるということは知っています。住民移転に関しては相手国政府が特に責任を持ってやるべきことだというのはわかっているんですけども、そこに任せ過ぎると住民の衝突とかいろいろな問題が起こりますので、できれば JICA さんが今までの経験を活用して口を出して要求するよふにということをぜひお願いしたいと思います。

併せて、北と南があつて、南区間でも高速鉄道建設で 1,500ha の用地取得が予定されている。ここだけで 5,500 世帯というのは大き過ぎる数字だなと思うんですけども、かなりの数の用地取得が予定されているのですが。こういうところで、施設そのものだから、場所をちょっとずらすとか変えるということによつて、減らすための策が思いつかないのかなというのが私からの質問です。住民移転対象の数があまりにも多いので、私も見当がつかないんですけども、少しでも減らすための方策はないものかということでご質問しました。

答えとしては、想定される世帯数でありますということで、詳細な対策は検討されるということを書いてあるんですけども、具体的に減らす、あるいは、目に見えた対策を打たれるというよふところが今一つ伝わってこないものだから。感じ取れないものだから。いかがでしょうかね。

○小泉 回答にも書かせていただきましたとおり、数値は、実際に移転となる世帯数そのものではなくて、例えば農地を持っているとか、そういうのも含めて影響を受けるということを書いてございますので……。

○作本委員 影響を受けるよふの数ですか。

○小泉 その点をご理解いただければと思います。

○作本委員 では、私のほうを修正させていただきます。

○小泉 ただ、移転対象家屋数が幾つになるかということは、今の調査の熟度ではまだそこまで確定しているものではないと。逆に言いますと、線形がそこまでかっちり決まっているわけではございませんので、今後この調査の熟度をより深く行っていく中で、今おっしゃっていただいたような対象家屋数を減らすような工夫ができるのかどうか、例えば線形のところでも、駅の周辺部ですと、当然高速 300km で走るわけではございませんので、多少のカーブは許容できるのではないかとか、そういうようなことも個々に検討していくところはあると思うのですね。ですので、これから調査の熟度が深まっていくにつれてより密にきめ細かく検討していくことができると思います。

○作本委員 わかりました。そういうことで、努力の余地を私どもは期待したいものですから、何かしらの形で文案を後で作成したいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、スコーピング案の次のブロックに入りますが、清水谷さんからお願いいたします。

○清水谷委員 15 番については、私のほうから質問させていただきました。JICA 式の環境影響評価書の書き方についてまだちょっと慣れていなかったのですが、このような質問をさせていただいたんですが、先ほどの説明の中で mitigation measure やモニタリングなども含めてスコーピング段階でやっていくと、記述できるものは記述していくというやり方ということを理解しましたので、これについてはご指摘のように理解すればいいのかなと、こちらもそれで理解を深めさせていただいたところです。

以上です。

○作本委員 指摘の表を参照するということですね。わかりました。

今のところはよろしいですか。

○清水谷委員 はい。

○作本委員 16 番、石田さん、お願いいたします。

○石田委員 16 番は、私、事前コメントを書いたときには資料 2 の A と書いていたんですが、どの資料かというのが落ちていたので。これは資料 2 の A です。

ご回答いただいて、また新たに該当箇所の英語を読むと、「ザ・セクション・イン・ニンビン・アンド・フォールズ・ウィジン・ザ・バウンダリー・オブ・エンデミック・バード」何とか、となっているんですけども、この「ウィジン・ザ・バウンダリー・オブ・

「エンデミック・バード」ということを今きちんと教えてください。その定義がきちんとしていないと、私が持つ懸念とそちらが考えておられる安心性が食い違うと思うんですね。

「バウンダリー」というのは極めて灰色で、危ないということだと思っんです、環境を考える際に。にも関わらず、B というのは理解できない。例えば、こういうときにせつかくつくられたプロテクトデアリアとかエンデミックスピーシーズのハビタットの図で、これだけ離れていますよと言っただけだと、多少は理解が進むんですけれども。

○氏家氏 では、この点についてご説明いたします。ご指摘の区域は BirdLife International が指定しております固有鳥類保護区に該当しまして、かなり広い範囲がベトナムでは指定されております。図でお示しできればよかったです、線形も逃げられない程度の広範囲な指定がなされていますので。

○石田委員 それはオフィシャルですか、それとも BirdLife International の……。

○氏家氏 BirdLife International の指定している範囲です。

○石田委員 ベトナム政府はそれを認めているんですか。

○氏家氏 政府としての公式なものではございません。

○石田委員 NGO が設定した……。

○氏家氏 はい。

○石田委員 それがどのようになっているんでしょうか、バウンダリーということは。

○氏家氏 線形はその中を通っています。そのエリアはかなり広いものですので、例えば海岸から山岳部までずっと指定しているようなイメージで……。

○石田委員 つまり、鳥が回遊するなり飛び回るなり索餌活動するところにかかっているということですよ。

○氏家氏 はい、そうです。

○石田委員 ということであれば、影響評価は B であると言うためには、B であるという理由が要るんじゃないでしょうか。そこには鳥は例えば 1 年に 1 回ぐらいしか飛んでこないとか。量でも質でもどっちでもいいですけれども、何らかの評価が要ると思うんですね。だから、資料 2 の A の当該セクションのところには「ザ・セクション・イン・ニンビン・アンド・フォールズ・ウィジン・ザ・バウンダリー・オブ・エンデミック・バード」何とかローランドなので、B-というのはいやっぱり理解できないんです。

「ウィジン・ザ・バウンダリー」と言われましたけれども、それはバウンダリーではないですよ、
「ウィジン・ザ・スコープ・オブ・エンデミック」、「ウィジン・ザ・エリア・オ

ブ・エンデミック・バード」ですよね。バウンダリーにならないですよ。「ウィジン・ザ・エリア」ですよね。そのエリアで産卵しているとか子育てをしているのであればアウトじゃないですか。でも、そんなのはしていない、たまに餌をとりにくるだけというのであれば、餌の範囲が狭まるので B でいいだろうという説明をしてくれれば問題ないんです。だから、その追加は要るんじゃないでしょうかね。それが可能な範囲で、資料でわかるようであれば、ぜひつけ加えていただけませんか。

○氏家氏 わかりました。

○石田委員 鳥はやっぱりそこら辺まで書いておいたほうがいいと思うんです。お願いします。

ありがとうございます。以上です。

○作本委員 ありがとうございます。

それでは、17 番、作本のが 2 ページ以上続きますので、嫌気がさすかもしれませんが、よろしくおつき合い願います。

まず 17 番です。今回の新幹線と言いますか、高速鉄道は保護林を通りますよね。保護林を通過するというところで、次の 18 番には保護林の土地の利用、用途変更と言うんでしょうか、日本でも農地を宅地に変えるということで手続が行われるということでありましてけれども、これによっても固有の鳥類等への影響は起こり得るのではないかなと思うんですが、どうなんでしょうか。今後、EIA で調査するというご回答をいただいているんですが、当然のように保護林を新幹線用地として、あとは EIA で調査しますからという形でいいのでしょうか。

固有の鳥類がどのくらいベトナムにいるのかわかりませんが、自然豊かなところかと思しますので、何かしら事前のこういう鳥類がいるとかいないとか全くなしで、EIA の段階で調べるということなんだろうけれども、どういうスタンスで臨まれるんでしょうか。EIA で重要な部分の調査であるというご回答はわかるんですが、いかがでしょうか。

○氏家氏 本件に関しましては、可能な範囲で二次データで集められる情報は集めまして、代替案比較の際にもこれを考慮しながら行っております。保護林に関しましては、代替案比較の際に、基本的には通るときのスコアをつける際にも、保護林を長く通る場合は、その案は少し点数が低くなるような感じでスコアのやり方なども行って、極力そういう影響の少ないような案を選ぶようにはしております。

○作本委員 DFR、ドラフトファイナルの段階でこれからスコーピングを行おうという、そ

の直前にあるものですから、どういう調査項目を選ばなければいけないかというときに、固有の鳥何々は EIA で調査対象にいたしますというのでは、ちょっと私も。例えばベトナムの資料等でどのくらい固有種があるとか、どのような鳥がこのあたりに珍しく住んでいるとか、ある程度の情報はわかっているのではないかという心配からなんですけれども、いかがでしょう。鳥の一覧表みたいなものはもう出ているんじゃないでしょうか、ベトナムあたりで。

○氏家氏 ベトナムにいる種というのは出てきますけれども、保護林にどういう種が営巢しているとか、飛来しているかというところまでの具体資料は。

○作本委員 EIA で白紙状態でこれから調査しますというのはいくんでしょかね、手持ちの情報がない。今のお話によれば、一般的に珍しいと言われるような鳥はどのようなものがあるかぐらいのデータはもうつかんでおられるんですよね。あとは、その地域に具体的にいないかということになってくると、そこにしかないものもいるでしょうし、そういう調査は必要になるかと思うんですが。

○氏家氏 一般的な情報は集めておりますけれども、路線が通るところにどういう鳥がいるのかというところまで、具体的なデータは二次データでは集めきれないものですので、それは EIA の段階で現地での調査で把握していくものという趣旨での回答ということになります。

○作本委員 わかりました。これだけ大きい事業ですから、南北にかかって、地形、地理、あるいは生態系、異なるところをまたがる新幹線でありますから。生態系は目に見えないものですから、生態系への影響とか海外への影響というようなところは注意深く臨んでいただきたいというのが私個人の希望でもあります。特に保護区を通過するのは仕方ないことかと思うんですけれども、どういうものが住んでいるか、生きているかぐらいは、事前にわかるところで把握しておいていただきたいと思ったのが 17 番です。これは EIA 調査の行い方で、できるだけ専門家を混ぜていただくというような形で補完していただければありがたいと思います。

18 番目は既にお聞きしたことですけれども、保護林があるんだけれども、簡単に手続ということで、土地の用途変換というんでしょうか、利用変換、これはできるものなんですか、手続を進めると書いてあるんですが。

○氏家氏 言葉のところかもしれませんが、ベトナムの森林の指定のところ、保護林と言った場合、日本では保安林に該当する……。

○作本委員 保安林程度ですか。

○氏家氏 はい。該当するものでございまして。

○作本委員 保護区というほどの意味合いではないんですね。

○氏家氏 はい。保護区は基本的には線形上すべて避けております。

○作本委員 そうですか。私には若干の誤解がありました。保護林というのはそういう意味合いですね。むしろ生産林との対象用語ぐらいの意味合いで考えてよろしいですか。

○氏家氏 はい。それは事前配布資料の 31 ページの下に補足で書かせていただきました。

○作本委員 あ、ここに書いてありますね。保護林は水源涵養とか土壌保全。こういうのもある意味では森林全体の保全を目的とする用途ということで。

○氏家氏 国立公園とか自然保護地区に該当するようなところまでのレベルではないということですか。

○作本委員 入らないと考えているということでしょうか。わかりました。理解しました。

次の 19 ページについては、7km を超えるトンネル 7 ヲ所ということで、廃棄物、建設残土については追記いたしますというご回答でよろしいかと思いますが、コメントに残すかどうかはまた検討させてください。

次は 20 番にいきます。スコーピングの評価であります。自発的住民について工事前と工事中だけが A-、B- という記述になっているんですが、それに対して、工事中について B- に置き替えるということを書かせていただきましたので、よろしいのではないかと思います。ここで A とか B とか +、- をつけたからどうなるということではありませんけれども、それだけ注意していただければという意味合いでありますので。安全である、問題ないという断定がしづらかったものですから、こういう形で書かせていただきました。私は B- 又は C- ということを書いておりますが、B- ということで、慎重にやっていただけるということと考えました。そういうことでこれは結構です。

21 番は、高速鉄道というか新幹線ができて利用者への便宜の点は、確かに便利になると思います。生活も快適になるということにはわかっているんですけども、その点だけをかなり強調されているという印象を持ったんですね。鉄道をこれだけのものをつくりますと、先ほど申し上げましたように、大きい都市二点を結ぶことを最重要というか、優先度を持っておられるということになると、沿線住民の環境はどうなるのか、利便性はどうかということをお悩んでしまうわけでありまして。そういう意味で、沿線住民の利便性を向上するとい

うことが書いてあるんですけれども、具体的にどこどこに停めるのとか、どういう全体的開発を考えるのかというような視点から、緻密なご検討をいただければと思って、この 21 番を書きました。

ご回答は、この文書のご回答そのまま正しいかと思えますし、ありがたいと思うんですが。いかがでしょうね。大都市の人たちが新幹線を使って便益を受けるといのはわかるんですね。ホーチミンとハノイの人たちがこれだけ大都市にいて、そこに人の移動もあるだろうということで利便性を高めるということはわかるんですが、その途中の駅の周辺の人たちにとっては、目の前を新幹線が通過しているだけと、そういう風景になってもらいたくないものですから。この国全体の一番の基幹部分ですよ。日本での東海道新幹線以上のインパクトを持った事業になるのではないかと思いますから、そういう意味での配慮というか、弱い人たちへの配慮も含めてということで 21 番は書いてあります。ご回答はそのまま、この文脈のとおりかと思えます。

22 番にいきます。南と北で分けておりますけれども、仏教寺院とか小さい宗教施設というものもたくさんあるのではないかと思います。既に調査されているかのようにも見えますが、工事の最中にまた発掘、出てきてしまったりということが十分起こり得るのではないかと。しかも、南北の 2 区間合わせて約 660km ですから、そういうことからいくとその可能性は十分あるので、関係省庁、特に歴史・遺産というのに関わる場所、あるいは、ベトナム側の専門家を交えての専門的な知識を含めてスコーピング調査を行うことが必要なのではないかという気がいたしました。そういう意味での指摘であります。

Google での調査等は既に行われているということでもありますけど、歴史・文化遺産に関しては事業を進めたい側の気持ちもわかるんですけれども、歴史・文化遺産は一度壊しちゃうとどうしようもないということですから、C ランクにさせていただいているんですけれども、できるだけ現地の専門家の声を含めて事業を進めていただきたいということです。ご回答は C にさせていただいたということを書いてありますから、私の考えをくみ取っていただいたと考えておりますけれども、内容が内容だけに重要なことですので、どうするかまた後にさせていただきます。

23 番もまた C ということになっちゃったんですが、ベトナム、インドシナのこのあたりの国は少数民族がたくさんいるわけですね。国境をまたがって暮らしているような人たちもいるということを知っております。難しい調査かとは思いますが、彼らの生活文化とか社会とか、宗教のありようとか、このあたりは基礎調査として、JICA さんなら今まで相当デ

一々の蓄積があるかと思うので、そういうものをある程度重ねたうえで、工事前あるいは工事中、供用後の影響を考えていただければと思います。一律これが C になっていたということなんですけれども、慎重さという意味ではどうなのでしょう。私のほうから A とか B とか重要なのではないのでしょうか。ただ、裏面のほうには B-としますと書いてあるんですが、変更されたという意味でとらえていいんですか。

○氏家氏 回答のほうは現状をご説明している状況なんですけど、南区間は確かにかなり少数民族が住んでいるコミューンを多く通るものなので、工事前 A-で、工事中、供用後 B-という形にしております。ご指摘は北区間に対するものかと思いますがけれども、少数民族は北区間にももちろん住んでおりますが、南と比べて比較的少ない状況で、今の最適案の路線線形ですと、少数民族が 500 人から 1,000 人程度居住するコミューンを 2 カ所ほど通ると。これは既存のデータに基づいたものです。ということですので、南と比べて C 程度なのかなというような今の案でございます。

○作本委員 どうなのでしょうかね。工事前、工事中、供用後、みんな C ということになっているわけですね。コミューン通過のところは B-と。

○氏家氏 南のほうは多くのコミューンで少数民族がおりますけれども、北のほうは、現段階で確認されています少数民族が住んでいるコミューンは 2 カ所ですので、南は A、B、北は C というような今の評価にしております。

○作本委員 そうですか。実際どうなんですか。少数民族への影響というのはどういう形であらわれるというか、影響が及ぶというか。どういうふうに考えたらいいもののでしょうか。

○氏家氏 工事前ですと、移転対象になるかならないかというところがまず大きな……。

○作本委員 まず移転ですね、部族が分散するとか、そういうことですね。

○氏家氏 工事中となりますと、実際に工事労働者ないしは工事関係者が入ることによって、文化・生活への影響ということになってくるかと思えます。供用後となりますと、路線が仮にコミューンを分断するということであれば分断による影響とか、あるいは、駅近くでも開発が進みますと、もともと持っていた少数民族の文化・生活に違った意味の形の、それをプラスととらえるか、マイナスととらえるかはあるんですけども、影響がありますので、その辺、各段階に応じてそれぞれ影響が考えられると。

○作本委員 それぞれの段階は、どちらが重要で、軽くなるか重くなるというような判断はまだ難しいわけですね。

○氏家氏 そうです、この段階では。

○作本委員 供用後において軽くなって問題が消えるというたぐいのものでもないんですよ。

○氏家氏 はい。

○作本委員 わかりました。少数民族は重要な点かと思ひまして、書かせていただきました。理解いたしました。

私の番号がずっと続きますけれども、24番。これは、事故の可能性としまして、建設段階とか、労働者とか、そういうところには随分触れていただいているんですが、むしろベトナムの、言葉は失礼ですけども、例えば田舎のほうに住んでいる方が速い電車が走ってしまつて交通事故を起こすとか、線路を越えようとしたときにぶつかっちゃつたとか、それから、動物がいるかどうかわかりませんが、住民への安全対策のための知識、情報ということが気になりましたので、教育面が大事だろうということで記述させていただきました。

それに対するご回答は、住民への周知、看板その他を追記しますということですから、ぜひここはそのまま、できるだけ啓蒙活動をやっていただくということをお願いしたいと思います。ご回答はこのままで結構です。

25番は、私はベトナムに地震はないかと思つたんですけども、ネットの資料ですけども、日本が一番だとすると、150カ国ぐらいで73番ぐらいにベトナムが入るということなんですね。のみならず、フィリピンでもし地震があつた場合、あそこはミナツボその他いろいろあるわけですし、津波の影響がここに及ぶだろうと。特に海岸を走っている新幹線ですから、その影響はあるだろうと。

あと、ご存じのように日本とベトナムの間では原発の協力協定が進んでいるわけですね。この沿線の近くにあるのではないかと。距離はわかりませんが、26番で紹介していただきましたけれども、自然災害と原発ということにどのような安全面の配慮をなされているのか。海岸線を走る新幹線ということもありますから、そのあたりのことを質問いたしました。耐震性については、このご回答では検討しているということですけども、それ以外の津波と原発について、20kmあるから大丈夫か、大丈夫ではないかというのがわからないところもありますので、それをご説明いただけますか。ここに書かれている内容の延長でも結構です。

○氏家氏 書いている程度の情報しか我々もないわけですが、津波に関しましては、海岸域の低地は極力避けるような形で路線計画がなされています。実際に津波がどれくらい上がってくるかというのは、今検討中だと思いますので、今のところは海岸の低地を避けていると

ということで、被害程度は小さいものではないかというように考えております。

それから、原子力発電所に関しましては、1号機は特にロシアの支援で行われることになっているかと思うんですが、距離は15km、20kmと。これが果たしてどういうものなのかということとはなかなか判断が難しいところかと思えます。実際問題、原発建設に伴う環境影響などはまだ検討中なのか開示もされておきませんので、特に事故時に想定される被害というものもデータがまだ開示されておきませんので、今のスコーピングの段階で考慮するのはちょっと難しい状況かと思えます。

○作本委員 そうしますと、2号機は日本が関わる可能性は高いわけですね。

○氏家氏 2号機は日本の。

○作本委員 今のは私もわかりませんが、一定の距離を確保していただくことが、いろいろな意味で最後の助けになるのではないかなと思えます。今、ロシアのほうで行っているところから20kmということで、日本の30kmに比べれば若干狭いにしても、逃げることは十分可能な距離かなと思えますけれども、予定地からの距離を確保していただけるように、少なくとも日本がこれから支援する原発の関連で事故が万一重なるということ Avoiding it if possible. Thank you very much. Within the range of understanding, I answered 26 questions. It is.

3時半なんですけれども、一息入れますか。小休止を入れますか。

○河野 では、1回ブレークを。

○作本委員 では、ちょっと小休止いたしましょうか。40分まで小休止ということで、12～3分休みということにいたしましょう。

午後3時28分休憩

午後3時40分再開

○作本委員 それでは、40分になりましたので、後半を続けさせていただきます。

27番からの環境配慮のほうに入りたいと思います。まず、松下さんからお願いいたします。

○松下委員 27につきましては、回答ありがとうございました。この回答で了解いたしました。

それから、28ですが、これについては、回答としては理解いたしました。高速鉄道に

よる騒音とか振動、あるいは、トンネル微気圧波というのは、ベトナムの人にとっては全く初めての経験であると思いますので、二宮委員の意見にもございますが、できるだけ事前にこれまでの日本の経験など、あるいは、情報をしっかり提供することが重要であるということが一つと、実際に供用した後にモニタリングをしっかりとやっていただくということについて強調しておきたいと思います。

以上です。

○作本委員 ありがとうございます。

○二宮委員 29 も同じです。

○作本委員 よろしいですか、28 と 29、それで。特に。

○松下委員 はい。

○作本委員 特に JICA さんから何か。

○小泉 当然、このポイントは我々としてもよく配慮して設計にも反映していきます。この分野の配慮を行うことが日本の高速鉄道の優位性を発揮できるということにもつながりますので、その点からもしっかりと説明して理解を得るようにしたいと思います。

○作本委員 日本の優れた点はいっぱいあるわけですので、ぜひ期待いたします。

○小泉 そういうことでぜひ打ち出したいと思います。

○作本委員 29 番、二宮さんもよろしいですか。

○二宮委員 はい。

○作本委員 それでは、30 番、清水谷さんのほうに移ります。

○清水谷委員 30 番の質問は、2011 年 12 月 5 日のスコーピング案に関する答申を確認した中で、項目 11 において「高速鉄道供用地に必要な電力供給に関わる環境負荷も含めて評価すること」という指摘が事前にあったということを確認しています。ですから、電力供給に係る環境負荷が正しく評価されているかどうかということの証拠を示す必要があるかと思っています。

例えば、今回の回答でいけば、電力消費量が 0.13%上がるということであれば、イメージ的には電力の供給量が上がるということで CO₂ の排出に換算したらどのくらい増えるとか、そういうような書き方のほうがいいかと思います。そういう意味で環境影響がどうなのかという議論を加えていただきたいと。

○氏家氏 CO₂ 自体は別途、どれぐらいの削減量になるかということで自動車などからの転換の際に計算しております。その際に、2030 年時点のベトナムの電源割合が第 7 次マスタ

ープランに出ておりますので、それをベースに電気消費に伴う CO₂ 量がどのぐらいかということは概算で出しております。

報告書から見直しましたので、数字が若干変わっているんですけども、どれぐらいのボリュームかというのは、事前配布資料で全体の CO₂ の削減量ということでは出しておりますが、減る分と増える分がどうかというところはお出ししていなかったと思いますので、それをお出しすると電力に伴う負荷も出てくるかと思います。

○清水谷委員 負荷というのをそういった意味で説明を加えていただくということでいいと思います。

○作本委員 今ご回答いただいた電力 0.1%ほどなんですか。ベトナムはそれほど電力問題は抱えていないということですか。火力発電でしたっけ。

○氏家氏 今はいろいろ問題あるんですけども、JETRO さんが出されています報告書で、2030 年時点にベトナムで想定される電源開発計画がございまして、それで見込まれる電力供給量と実際の高速鉄道に伴う消費量を比較しますと、0.1%程度になります。

○作本委員 そうですか。そのころには電力供給がまだ増えていくという見込みの下で。

○氏家氏 そういうことでございます。

○作本委員 新幹線を走らせると電気をくうんじゃないかなと思っていたんですけども、0.13%とかなり小さかったのでびっくりしたんですが、わかりました。すみません、勝手な質問で。

それでは、次、社会配慮のほうに入ります。二宮さんからお願いいたします。

○二宮委員 31 番は了解しました。ご回答は用地取得のことが中心だったみたいですが、先ほどの 14 番のときに作本主査が私の申し上げたいこともおっしゃってくださったので、枠組みは今回整理したけれども、個別の対策については今後だということだったので。これは対象が非常に大きいので丁寧にやっていただくことが重要と思います。そのくらいまでしかこの段階では言えないかなということですが、そういうようなコメントが残ればいいかなと思っています。

○作本委員 休み時間に石田さんとも話していたんですけども、1,700km という長い区間で、スコーピングとか DFR を一遍に議論するのは大変ことですよね。1,700km 南北に走っていれば地形とか自然とかいろいろなことで違うわけですよね。

○氏家氏 対象区間は 1,700 km ではなくて、合わせて約 660km ぐらいです。

○作本委員 ああ、そうですか。南と北を同時に議論しなければいけないということがある

ので。

○氏家氏 北区間と南区間が本件調査の対象区間になります。それでも約 660km 近い距離がございました。

○作本委員 わかりました。

次のステークホルダー協議のほうに移ります、情報公開。32 番、清水谷さん、お願いいたします。

○清水谷委員 32 番の質問の意図は、高速鉄道を建設するかどうかというときにステークホルダーと協議する場合、建設すべきかどうかという議論がまずないといけない。そのときに大規模な住民移転の必要性であったり、援助国から資金を借りて建設するということが最終的に国民負担にもなるというような情報も含めて議論しておく必要があるかと思うのですが、その証拠となる箇所がレポートのどこにあるのかということを確認したかったということです。この回答の中で、Vol.III の Table3-5 の 19 や Appendix8A とあるんですけども、この中のどこにあるのでしょうか。

○氏家氏 8A は議事録になってしまうんですが、実際この後のバージョンのレポートでは、当日使ったプレゼン資料も新たにつけ加えているのがございます。その際に、GDP に対してどれぐらいの投資額になるかということも説明しておりますので、その資料がこの後のバージョンには入ってくることになります。実際はこのテーブルと言いますか、議事録になりますが、その中で説明されている部分は出てくるかと思えます。

○清水谷委員 いい面だけを見せて、「どうですか」と言ったときに、「建設してほしい」というような回答を誘導しているかのようなやり方でないような証拠を報告書の中に記載しておくべきだと思うので。後々そういう情報を入れていただけるということであれば、それで問題ありません。

○作本委員 また文案のときにご検討に含めていただけると。

次の 33 番いきます。これはまた作本です。ステークホルダー協議の実施内容を報告していただいているんですけども、見た限りの資料では、中央政府、地方政府と書いてあって、地方のどこから人がどのくらい集まったのかということがわかりづらかったんです、英文のほうで確認すればよかったです。これはまず大都市で開催されていますね、ハノイとホーチミンで開催されているということで、地方都市の人たちが来れたのかなというか、地方都市の人たちがどれだけ参加できたのかということ疑問に感じた次第です。

ステークホルダーの誰が来たかということとは後にして、解説では「各市・省で開催したス

「ステークホルダー協議」という言葉を使って説明されているので、言葉は沿っているのかなという気がいたしまして。地方都市の人たちも集められたということをご回答でいただきましたが、そのあたりはどのような配分というか、お考えだったのか教えていただけるとありがたいと思います。

○氏家氏 今まで大きく2回ステークホルダー協議を行っております。

○作本委員 ええ、これが3回目ですね。

○氏家氏 はい。1回目はハノイで開催いたしまして、そのときの参加者の概要は添付資料7の1になります。

○作本委員 添付資料ですか。すみません、そこまでよく見ていませんでした。

○氏家氏 このときに、中央政府の方もそうなんですけれども、地方からも関係者を呼びまして、ハノイで開催しております。これが第1回目でございます。

第2回目につきましては、添付7の4ページですが、沿線の各直轄市、省でそれぞれ開催しまして、都合11カ所で行っております。そのときには、中央からもそうなんですけれども、主な対象者は地方政府あるいは地方の専門家とか企業組織とか社会組織の方、あるいは、学識者とか、マスメディアの方もいらっしゃったんですけれども、そのような参加者を各対象となる市・省で開催しております。

この第2回目のステークホルダー協議におきましては、ここで一旦行いました後、もう一度この総括となるステークホルダー協議をハノイとホーチミンで行っております。11の市、省でやった後、総括するステークホルダー協議として行われましたのが総括ステークホルダー協議になりまして、ハノイは北区間を対象に、ホーチミンでは南区間の関係者を対象に、地方の方も呼んだうえで開催しております。

○作本委員 地方の人を呼んでおられるんですね。どうもすみません、私、こちらの資料で何人まで入っているということを調べてきませんでしたので。

○石田委員 それは2012年7月から9月、開催済みというやつの一つですか。

○氏家氏 そうです。

○作本委員 2回、これまでやっているんですね。

○石田委員 2回目なんですか。

○氏家氏 2回目のその2というような感じになります。

○石田委員 スコーピング段階、2012年11月というのはまだ……。

○氏家氏 これからでございます。

○石田委員 わかりました。

○作本委員 どうもありがとうございます。了解いたしました。

ちょっと関連で、37番、作本のところですが、NGOの人に声をかけたけれども、来なかったというのはちょっと気になる記述だったんですけども、これはお国柄なのか、どういうことが考えられるでしょうか。

○氏家氏 調査団としましても、NGOの方にお会いまして、ステークホルダー協議の前、総括の前でしたので、ぜひ参加してくださいというお話をしましたし、招待状もお送りしたんですが、事前にNGOの方が線形を見られてそれほど大きな問題がないというふうにお感じになった部分と、いろいろお忙しかったということもあったようでありまして、結果的にご参加いただけなかったという状況でございますので、特に政治的なものではないと思いません。

○作本委員 そうですか。例えば、政治的に監視の目があって、社会主義国ですから。それほど緊張する国ではないですよ。

○氏家氏 そのようなことはございません。マスメディアの方もいらっしゃって報道もされておりますので。

○作本委員 ああ、そうですか。わかりました。

○石田委員 併せて。せっかくなので。ここに「IUCNへヒアリングをしたときには計画路線の線形案を見る限り問題が少ないという回答をいただいた」と。線形案を見たんですけども、線形案が何について問題がないと考えられたのでしょうかね。つまり、生態系について問題がないと考えられたのか、それともソーシャルなことも含めて、住民移転なども含めて問題がないという回答だったのか。

○氏家氏 主に自然環境に関する……。

○石田委員 自然環境ですよ、この人たちは。IUCNもWWFもBirdLife Internationalも皆さん、ステークホルダーとしてご関心があるのは自然保護ですよ。そういう意味ではソーシャルなほうからの意見はまだ十分に得られていないというふうに理解してよろしいでしょうか。つまり、この人たちは自然環境を守る人たちなので。

○氏家氏 主にそういう観点から意見をお伺いしようと思いましたので、自然環境系のNGOの方にご意見をお伺いしたという状況です。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○作本委員 勝手な進め方で申しわけないんですけども、37番、高速鉄道の建設に伴っ

て直接に影響を受ける方がいますよね、例えば先ほどの土地を提供するような人たちを含めて。そういう人たちはどのくらい含まれているんですかね。先ほど統計データも入っていたんですが。社会主義という、ベトナムは開かれているところだと思いますけれども、声をかけたら村長さんとか、そういう立場にある人だけが来て、具体的に土地を手放すような、影響を受ける人たちが来づらいのではないかという印象を持ってしまうんですが、どうなんでしょうか。今回のステークホルダーはいろいろな分野から集められたということは今ご説明がありましたが、影響を受ける人という観点からどうでしょうか。

○氏家氏 本件、北区間、南区間、300km から 400km ぐらいのところでの、大きな路線の代替案の検討の状況でございますので、そこで各代替案も含めて被影響者をそこで特定してお呼びするのは、今の段階ではかなり難しい状況かと思えます。

○作本委員 まだ EIA の前ですから、どこに駅ができるかまだわからないところですよ。

○氏家氏 そういうことで代替案ということになります。

○作本委員 都市の周辺部の人たちの立退きぐらいはわかっているけれども、誰が影響を受けるかというのはまだ把握しづらいような段階にあるということでしょうかね、考え方としては。

○氏家氏 はい。

○作本委員 今の段階ではステークホルダーの持ち方としてそういうことで仕方ないということもわかるんですが、このまま EIA に入ってしまった場合には誰が対象者が影響を受ける人かわからないまま EIA が実施されとなると、ステークホルダー協議の意義はほとんどないまま突っ走ってしまうのではないかというもう一つの懸念が出てくるんですが、そのことは心配なくていいでしょうか。

○氏家氏 次の EIA の段階では、恐らく F/S と同じ時期に EIA が行われることになるかと思えますけれども、F/S の段階で路線、それから、公私境界を示す ROW がある程度確定してきましたら、その段階に応じた被影響者が特定できて参りますので、そこで EIA あるいは住民移転計画をつくる時に社会経済調査なども行いますので、それで具体的に特定してこういう協議の場にお呼びして議論するということになってくるかと思えます。

○作本委員 Right of Way ですか、ROW の話が出たんですが、どことどの駅で新幹線が停まるというのはいつごろ決まるものなんですか。というのは、これだけ広範囲にわたる事業ですから、どことどの駅で停まるのが決まるのはまだ相当先になるんですか。もちろん EIA の前。

○小野 まだ相当先になります。

○作本委員 先になるわけですか、どこで停まるかというのは。

○小野 先ほど作本委員もおっしゃったような否決ではなく、継続審議ということで、この計画、構想自体が国会を突破していません。それを突破した後に、今、氏家団員がおっしゃった設計内容が進んでいきます。このまま、自動的に前に進んでいくということはないです。

○作本委員 相手の動きを見ながらというか、国会を通らないと話にならないんですね。

○小野 ベトナム側が決断してもらわないと前に進まないんです。我々もここまでが精一杯です、調査内容は。ベトナム側が次に進むという決定をしないと、我々も何ともできないというのが実情です。

○作本委員 わかりました。

○石田委員 そうすると、既に 34、35、36 の内容あたりが含まれていると思うんですが、私になぜ 34 でたった 1 行で表現したかということ、同じような懸念を違う角度から持っているんですね。国会に提出するのであれば、Highspeed Railway をつくる場合に、住民に対してこういう影響が想定されますというようなことをある程度説明しなければいけないんじゃないですか、逆に今お聞きしていると。

ステークホルダーミーティングのいいところは、住んでいる人たちだから、影響を受ける人たちの視点から工事が来た場合にどのような影響を受けるか、自分たちの口から語ってもらおうと。我々がわかりえない情報を与えてくれるわけですから、とても有益なツールなんですよね。それにも関わらず、参加者の大半が政府職員かアカデミシャンか、政府がトップダウンでつくった組織のトップ。構成員は誰も来てないんですよね。これで本当に大丈夫なんですか、意見をこの段階で国会の人たちにわかってもらうようにするためにということも含めて。

もちろん EIA まで進めば本当に影響を受ける、例えば、理髪店のおじさんとか、家がつぶされる主婦とかの意見をお聞きになられるんでしょうけれども、この段階でもう少し聞いておいてもよかったんじゃないのかなという印象を私は持ちました。本当に代表者が代表して意見をちゃんと述べているのかということころは、開発分野でもこの 10 年間散々やってきたじゃないですか。必ずしも村長さんはみんなのことをわかっているわけではないし、委員会の長というのはすべてのことを把握しているわけではないというのは、JICA 側が散々いろいろ開発プロジェクトで悩んできたところだと思うんですよね。

ちょっと本筋からそれる話をしたかもしれませんが、私はそういう懸念も込めて、政府職

員ばかりじゃないのかという、短い1行で表現させていただきました。

○作本委員 進め方がうまくなくて申しわけありませんでした。34番に移ったということで、よろしく願いいたします。私の不手際で申しわけありません。

○石田委員 すみません。35番、36番もすべて関連していると思うんですけども。

○小泉 人数のバランスとして確かにそういう面があるかとは思いますが、今、こちらの総括のところにも書いてございますとおり、マスメディアもそうですし、NGOもそうですし、そういうところも含めて声をかけていると。それから、我々は国会の時の議論の情報を得ましたが、非常にリベラルにと言いますか、ある意味予想以上にいろいろな意見が出て参りました。それは現在のベトナムの国力から見て必要ないのではないのかとかいうようなことも含めて、極めて民主的と言いますか、様々な意見が出たというのがありました。

そういう中で、こういうようなプロセスを経て必要なかどうかを判断していただく。そのためにステークホルダーミーティングを、ハノイ、ホーチミンだけでなく、各省、11だったかと思いますが、のレベルで行っていますので、そういうのを踏まえて、今度、国会で議論していただくことになるかと思うんですけども、その材料にしていきたいと考えています。

○作本委員 すみません、今お話があった中で、行政の担当者が出てくるのはよくわかるんですけども、党のほうからはこの中に人が入っているんですか、人民委員会でしたっけ。

○小泉 党の方も含まれています。

○氏家氏 政府というくくりの中に入っています。

○作本委員 政府というくくりの中に混ざって入っていると考えて。わかりました。

どうでしょうか。

○石田委員 私からはもう結構です。

○作本委員 よろしいですか。

では、今ので34番は終わったということにして、35番、松下さん、お願いします。

○松下委員 既に作本委員、石田委員が提起されたことと同じ観点からですが。工夫されて多様なステークホルダーに対して参加を求めてきたことはよく理解できるんですが、もう一つ、具体的な線形が決まっていないこととか、国会の承認を得ていないということで、影響住民がまだ特定できないという面があるとは思いますが、今後できるだけきちんと影響住民の意見も反映するというのを配慮していただきたいと思います。

○作本委員 わかりました。

○二宮委員 36 も同じです。

○作本委員 はい。36、よろしいですね。

○二宮委員 はい。

○作本委員 わかりました。

37、これもさっき私、以前に絡めてご質問いたしました。直接影響を受ける人の見込みというようなことで申しあげましたので。

では、38 番に移ってよろしいでしょうか。二宮さん。

○二宮委員 39 番の清水谷委員のところも同じ回答になっていますが、私はこの回答で掲載していただければ、そのほうがいいと思いますので、そういう対応でいいと思います。

○作本委員 39 番、清水谷さんに対する回答も一緒の枠になっておりますが、いかがでしょうか。

○清水谷委員 私の質問に対する回答も添付していただけるということですので、それで結構です。

○作本委員 よろしいですか。

では、次に移ります。最後の最後の項目になりますが、40 番は作本ですので、ちょっと申し上げます。ベトナムでオートバイが交通機関としてかなり重要な役割を占めていると思うんですが、オートバイは交通手段として使われているわけですけれども、車に換算する場合とか、交通利用量というような把握でどうされているのかなと思ったんですね。確かオートバイとしては出てきていませんよね。何かそれを換算する方法がおりますか。3 台で車 1 台に置き換えるとか、そういうことは特にはない。

○氏家氏 高速鉄道ですので、駅を各省の省都に設けたりしているんですけども、省間を移動する交通というのは、オートバイは現地ではかなり限定的な状況でございます。さらに 2030 年時点になりますと、バスサービスによりオートバイの利用はますます、省間の移動という意味では減るだろうというところから、今のところオートバイは考慮しないで省間移動ということを考えております。ただ、駅へのアクセスとか、ベースとなる移動の発生ということにおきましては、オートバイのボリュームも一応考慮しているということになります。

○作本委員 2030 年ごろになったらオートバイの台数は減ると。

○氏家氏 各省を移動するという意味で。ただ、駅へのアクセスとかいうところではまだまだオートバイは利用されるであろうということはあると思います。

○小泉 ホーチミンーニャチャンの南区間ですと、約 380km になるのですが、我々の調査、

推測によりますと、この南区間では全区間乗るお客さんが一番多いと見ています。そうしますと、380km、東京から名古屋ぐらいまでの距離になりますので、そこをオートバイを使って移動する方は、2030年までなるとさすがにかなり少ないのではないかと見ておりますので、カウントはしていないという形にしました。

○作本委員 この事業はオートバイのメーカーさんにも何かしらの影響が及ぶ事業になるかもしれないですね。

○小泉 ぜひ駅まで来ていただいて使っていただきたいと。そういう意味では駅駐車場の計画での配慮は必要なのかもしれないと思います。

○作本委員 そうですよ、関わるかもしれませんね。わかりました。ありがとうございます。

それでは、41から四つ、清水谷さんからお願いいたします。

○清水谷委員 では、説明します。41と42、44については、助言委員会で質問するような内容ではなかったかもしれないんですけども、最終的にドキュメントはずっと残っていきますので、とりあえず助言をさせていただきました。41、42、44番の質問に対する回答については、それで問題ないと思います。

○作本委員 「Indicator」というよりも「Rating」という言葉のほうが適切ですかね。41番に書いてあるんですが。

○清水谷委員 例えばTable4.2.1であれば。かなりそれは……。

○作本委員 英語自体が「Indicator」じゃないほうが。

○清水谷委員 それは「Rating」だと思うんです。「Indicator」という言葉自体は、例えば、SEAの話でいきますと、どういった影響が起きそうだと。影響が起きるものについては、一般的にはどうやって測っていいのかわからない、その影響を何で見たらいいのかというのはわからない、指標がわからない。

○作本委員 指標ですか。

○清水谷委員 ですから、Indicatorというもので測定可能なものでもってそれを評価するというときに使う用語。

○作本委員 英語になりますね。

○清水谷委員 そうですね。そういう意味でここでのIndicator……。

○作本委員 表題は「Rating」になっているんですね。

○清水谷委員 そうなんです。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

○清水谷委員 同じように 42 番も環境に配慮する項目とか側面というような意味であるはずの部分に「Indicator」というような表現になってしまっています。

あと、44 番の質問としては、これはアカデミックな分野においては画期的だということですので、この様式にされるほうが自然だと思います。

次、43 番ですが、これは私自身がまだ JICA さんのやり方に慣れていなかったのを教えてもらうというか、一般的に思った懸念を質問という形で出したものです。そういう意味では、影響評価をしてどのくらいの影響が出たのかを見てから、mitigation measure をやっていくということが一般的なんですけれども、こちらでは最初から mitigation measure も配慮した形でどれだけのものかというようなことで議論するということを、最初のほうでそういう議論があったので、そういうことであれば、それで結構だと思います。

ただ、つけ加えるとすれば、繰り返しになるかもしれませんが、mitigation measure も含めた形で影響評価を EIA の段階でしたときにどうだったのか、それが予想したとおりのものなのか、それとも予想以上に大きかったのかという形で、更なる mitigation measure をするべきかどうかという議論を、EIA を実施するレポートの中には入れていただきたいと。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

石田さん、何かありますか。

○石田委員 すみません、私が口を出すべきことではないですけれども、今まで何度かこの委員会で審議するときには mitigation measure は含めませんよということは確認してきたと思うんですね、私の記憶に間違いなければ。松本さんがいないけれども、松本さんが言っていたのは、日本はそれをやってきたのでごっちゃになっているから正しく evaluation ができないと。それは今はやらないようにしていると彼はおっしゃっていたし。だから、mitigation measure を含めて evaluation するのは無理があるんじゃないですか。

○氏家氏 mitigation measure を含めないで整理するのはスコーピング表のことではございませんでしょうか。今ご指摘いただいている表は EIA の TOR に関する表でございます、日本のアセスメントもそうなんですけれども、最終的な評価の場合は、こういう対策を行うからこうであるということも含めて評価するのが一般的な整理だと思います。

実際の過程では、例えば騒音でございまして、防音壁がないと幾らになるかというのを計算して、最終的にどれぐらいの高さの防音壁が必要かというステップは踏むんですけれども、最後の評価というところの記述におきましては、施す、あるいは、考え得る環境保全対

策を含めて評価を行うというのが一般的だと思います。

○清水谷委員 4.7.1、4.7.2 というところが TOR に相当する部分で、EIA で行う手続を説明している。

○氏家氏 そうです。報告書のイメージを……。

○清水谷委員 しているというところなんですか。

○氏家氏 はい。

○清水谷委員 ただ、スコーピングのところにモニタリングとか影響評価がすべてわかっているかのような書き方になっているので、ちょっと誤解をしたかもしれません。

○二宮委員 スコーピングの項目の中に通常のモニタリングみたいなことは入らないことが一般的なんですか。

○清水谷委員 いえ、スコーピング段階で懸念されていることが明らかであれば、モニタリングを含めようという議論はスコーピング段階で決めておくべきですが、EIA レポートの中でモニタリングを、どの項目をどのくらいの期間とか、周期をどのくらいでチェックしていくかとかいうような、具体的なところは EIA のほうで決めていくということになると思うんです。

○氏家氏 基本的にはおっしゃるとおりだと思いますが、先ほどの議論に戻りますけれども、今は前倒しで参考までにここに掲載しているという状況でございます。それはまた次の EIA の段階で精査されて、最終的にどういうモニタリングでいくのか、あるいは、対策を施すのかということが検討されることになります。

○清水谷委員 繰り返しですけれども、スコーピング案の段階でいろいろ懸念されていることを予測して、モニタリング案とか mitigation measure を仮に対策の案を出しておく。それで EIA レポートになったときには、mitigation measure 自体はその施設の一部と考えて、mitigation measure を含めたもので最終的な影響がどのくらいなのかというのを EIA の中で記述するという形なんですか。それとも、mitigation measure を含める前の影響がどのくらいあるからというのを一度示して、その後、mitigation measure をやったらこれだけ軽減されるというような書きぶりになるのか。そこはどのような形なんでしょうか。

○上條 後者ですよ。

○氏家氏 基本的には後者ですけれども、それは項目によるケース・バイ・ケースの部分があると思います。例えば、新幹線の車両ですと、今、仕様上ロングノーズタイプあるいは流線型形にすると。それは一つのメジャーでもあるんですけれども、最初からギブンコンディ

ションで与える仕様でもあるわけですので、例えばそれを前提に予測を行うということになるかと思います。必ずしも mitigation measure がゼロで、それに対して予測してこういう対策だということではなくて、measure 中でもギブンコンディションはもともと与えられるものもあるということになってくるかと思います。

○清水谷委員 わかりました。理解しました。

○作本委員 よろしいですか。

○石田委員 大体趣旨はわかったんですが、例えば、エコシステム・プログラム・ファウナ・イン・バイオダイバーシティのところ、私がわかるのは生物のことなので、そっちを見ているんですが、これは何をやりなさいという表ですよ、TOR に近いということは。これはプロポーズ・メソドロジーだから、北セクションで何を EIA で何をやってくださいというプロポーズをしているわけですよ。何をやりなさいということは、サーベイ・フォア・グラスピング、いずれにしてもコンディションと、だからベースラインをつかめと。それから、プロデュクションはちゃんとこういうところを見なさいと。それで、最後に evaluation というのを持ってくるというのは、これはつながるんですか。教えていただきたいんですが。何でこんなところに evaluation という項目がポンと出ているのか。それを改めて教えてください。わからなくなりました。

○氏家氏 調査、予測、評価という流れの中で、こういう調査を行ったうえで予測を行い、最終評価を……。

○石田委員 最終評価も仕事だと。

○氏家氏 はい。

○石田委員 でも、最終評価は mitigation も含めた上で最終評価をしろと。さっき言いましたけれども、私、この後助言しますけれども、鳥類についてはわかっていないから C-にしてくれという助言をしようと思っているんですよ、B ではなくて。今の段階でわかってないので。今後わかると。わかったら、評価するときには、EIA するときには、EIA 調査をして、予測をして、評価をします。その評価の欄については、mitigation measure をやるので、どういう対策をやるのでこれはほとんど影響はないという評価をするようになるわけですね。

つまり、それがマグニチュードのインパクトと mitigation を分けてある、マグニチュードインパクトはこれだけ大きいと。そこで一旦評価をします。その次の項目で mitigation measure があるので、mitigation measure をやったら、A-だったのが B-になるよという、2段階の評価ができると思うんですけれども、ここで提案している評価は mitigation measure

をやった段階で、mitigation measure を含めてどのぐらいの影響になるのかということの評価しなさいということなんですね。すみません、長くなりましたけれども、2 段階で evaluation を評価しない。つまり、evaluation は一つだけだと。そこには mitigation measure も含めているという指示書なんですね、これは。指示書の原型というかプロポーザルというか。

○氏家氏 この表で言いますと確かにそうなんですけれども、実際の評価の記述の仕方と言いますのは、いろいろな記述の仕方があるかと思います。

○石田委員 普通はそうだと思います。

○氏家氏 通常であれば対策を含めて一気に評価することもありますけれども、対策がないときにはこうですけども、こういう対策をしたらこうなるというような評価の書き方をしている EIA 報告書もあるかと思います。それは、今後、現況がわかり、予測を行った段階で、考え得る対策がどうかというところで予測を行って、それでもって評価のときに2段階にするのか、あるいは、1 段階でいくのかというようなことを適宜検討するということになるかと思います。

○石田委員 EIA は日本側はやらないんですか。日本側は支援するだけですよ。相手国ですよ、EIA はね。

○氏家氏 そうです。

○石田委員 ということは、今言われたような考え方は相手国には十分説明しておく必要があるということですよ。業者選定するときにもちゃんとそういうふうにやってくださいよということ。はい、わかりました。

○作本委員 よろしいですか。

では、項目ごとの検討は一応今終えたということにいたしまして、それでは、全体の見直しに入りたいと思います。

○河野 時間が40分しかないものですから。

○作本委員 あ、そうですか。40分しかないそうですから、それを前提にさせていただいて。全体の項目数もそれほどはないんですね。

では、1番から変更、修正も含めて順番にやっていきたいと思います。よろしいでしょうか。

○二宮委員 この間大分考えて悩んだんですけども、1、2は落としてもらって……。

○作本委員 よろしいですか。では、3番、松下さん。

○松下委員 3番は残していただきたいと思います。文章をつくりますと、「高速鉄道システムのベ国への導入に当たっては」、以下同じ文章であって、「特有の諸条件を勘案するとともに、技術移転や人材育成プログラムについても十分配慮すること」。以上です。

○作本委員 よろしいでしょうか。そちらのほうはよろしいですか。ありがとうございます。
では、4番に移ります。石田さん。

○石田委員 4番、落としてください。

○作本委員 よろしいですか。

では、次の5番に移ります。二宮さんですが、いかがでしょうか。

○二宮委員 5番、作本主査の……。

○作本委員 先ほど環境容量のお話があったところですね。

○二宮委員 ええ、13あたりを残されますか。そしたらそっちに委ねちゃいます。

○作本委員 私も13は悩んでいるんです。

○二宮委員 文言としては、私のコメントはあまり適切ではないと思うので。ちょっとフォーカスが定まっていないので。できればもう少し具体の言葉で、13あたり関連して残していただけると。投げてしまいまして、申しわけないんですが。そうすると、5は落としたいなと思います。

○作本委員 わかりました。路線選定代替案ですね。5と13だとどうやってくっつけたらいいのかちょっと悩むんですけれども、とりあえず5番落とすということでもありますけれども、△にさせていただきます。また後で戻るかもしれません、5番と13番。

次に、6番に移ってよろしいでしょうか。

○清水谷委員 6番は残していただいて。

○作本委員 残す。何か文案はありますか。あるいは、このままで。

○清水谷委員 とりあえずこのまま。

○作本委員 はい。では6番はそのまま残すと。

○清水谷委員 7番は、私自身、JICAにおけるやり方にあまり慣れていなかったということでの質問だったので、これはとりあえず落としてください。

○作本委員 落としてよろしいですか。

8番は、財政面のところは他の文章で触れているということで落とします。

9番、二宮さん、いかがでしょうか。

○二宮委員 9番も落としてください。

○作本委員 よろしいですか。

10 番、松下さん。

○松下委員 10 番、これも念のためですが、残していただきたい。文章としては、「気候変動と洪水の影響に関し具体的な評価と検討を行うこと」と。

○作本委員 事務局の方、これはドラフトファイナルですよ。何か具体的に書き込むべきことがもしあれば、我々に注意喚起していただけるとありがたいのですが。今のような表記でよろしいですか、すべきことで。

ドラフトファイナルまでできていますが、スコーピング直前ですからね。

○小泉 評価と検討を行うことということですが、これを記載すること。要はドラフトレポートに反映することという。

○作本委員 ドラフトレポートに書き込むかどうかということがこの時点では大事なことなんでしょうね。

○小泉 タイミングとしてはそういうことです。

○作本委員 では、今のような「記載すること」という表記で。また次の項目の検討で落としたりしたらご注意をお願いします。

では、次に 11 番に移ってよろしいでしょうか。文章は長いですが。

○清水谷委員 残してもらいたいです。

○作本委員 残すと。

○清水谷委員 それから、12 番も残して。

○作本委員 残したい。文案は、長いですから大変でしょうけれども、思いつくところがあれば。

○清水谷委員 通常もっと短いかもしれませんね。

○作本委員 そうですね。短くて、ポイントをはっきりさせるような形のほうが。

今、急ということなので難しければ先へ……。

○河野 後ほどメールで送っていただければと存じます。

○作本委員 メールでのやりとりでも構いませんから、残したいということでお話があれば、それだけでもありがたいと思います。

○清水谷委員 では、11 番と 12 番は後ほどメールで送ります。

○河野 はい、お願いします。

○作本委員 13 番はちょっと悩ましい、先ほどの二宮さんとの。では、残していただいて、

「ベトナム法上の」からなのですが、「ベトナム法上の SEA 規定に基づく PPP の要件を取り入れた上で、本事業での SEA の適用を検討すべきである」ということで。

○上條 これは SEA ではないと思うんです。

○作本委員 SEA ではない？どうなんですか。

○上條 誤解が起こっていますよね。これは SEA ではありません。

○作本委員 SEA ではない……。

○小野 用語は計画配慮というものをを用いては……。

○上條 日本語で言えば、日本の発想では配慮段階だという趣旨……。

○作本委員 日本の配慮に近いような内容であると。

○上條 なので、SEA ではないのです。SEA という言葉を残さないほうがいいと思います。SEA をやれと言われてたら困ってしまう。

○作本委員 ベトナムも困っちゃう。

○上條 だって SEA ではないのです。それはもう説明しました、こちらから。

○作本委員 ベトナムが SEA を取り入れる以前ということですか。

○上條 いや、このプロジェクトのコンセプト自体が SEA ではないのです。それは説明しました。日本のアセス法で言えば配慮書段階だと。ですから、SEA という言葉ではない言い方のほうがいいと思います。あと、PPP をとか言われても困ってしまいます。

○作本委員 ベトナムの国内法では PPP をやれと言っているわけですよね。その対象案件から外れるということですか。ベトナムはポリシーから何から全部取り入れると、インドネシアとベトナムの2カ国は。そこまで SEA を制度的に取り入れているわけですね。

○上條 これはポリシーではないのですから。これはプロジェクトですから。

○作本委員 プロジェクトだから、上位の計画なり政策について検討するというのが筋じゃないんですかね。

○上條 だから、これを行っていること自身がプロジェクトレベルの話なんです。

○作本委員 プロジェクトレベルですよ。だから、時間的に政策から先にきちゃったからというんだったらわかるんですけども。今さら政策にさかのぼれる議論じゃないだろうというならわかるんですけども、戦略アセスの対象事項に、私も確認が甘いですけども、鉄道、輸送のところは戦略アセスの対象分野じゃないかと思うんですが、どうなんですか。

○氏家氏 このプロジェクトは SEA 対象じゃないという理解です。

○上條 さかのぼれということですか、作本さんがおっしゃっているのは。

○作本委員 いや、さかのぼれというよりも、SEA に関する判断というか意思決定の議論はベトナムの中でやるはずだと思うんですが、全くなしということでもいいんですか、これは。配慮的なものだというのはわかるんだけど。

○氏家氏 今、作本さんがおっしゃっているのは、ベトナムの SEA 規定の部分を少し整理した上で、本件がどういう位置づけで進められているのかということと……。

○作本委員 どこのプロセスにあるのかという意味です。SEA 自身を実施しろという意味ではありません。それは国によって違いますね。

○氏家氏 本件のやっていることを、SEA という文言から変えるにしましても、ベトナムの SEA というのはどういうもので、本件はその中でどういうところに……。

○作本委員 配慮だというならばそれで構いません。

○氏家氏 位置づけられるのかということ整理したうえでということと理解しましたが。

○作本委員 そういう意味合いです。先ほどの清水谷さんとの議論が頭の中に残っているためにそういうことになっているんですけれども。それならば可能ですか。例えば今のような資料はととも……。

○氏家氏 ベトナムの法律の枠組みは書くことはできるんですけれども。

○上條 それは法律を紹介するだけですよね。

○氏家氏 まあ、紹介に終わっちゃいますけれども。

○作本委員 紹介の部分はあるかと思うんですけれども。

○氏家氏 今、少しあるんですけれども、もうちょっとそこを充実させてということになるかと思います。

○作本委員 ただ、SEA を全くやらないと言われちゃうと。ヨーロッパの SEA ではなくて、ベトナム流の SEA でも構わないんですが、やらないとなるとまたちょっとこれも。JETRO ガイドラインもあるわけですし、ちょっとおかしいし。プロセスがあったのかどうか、今どこにいるのかぐらいのことは知りたいような気がするんですがね。ベトナムとインドネシアについて全く SEA に触れずに行っちゃったというのも、あとから何か反省点を求められるような気がしてしょうがないんですが。

○上條 この件はマスタープランをやっているわけですよね、一つ前の段階で。

○作本委員 マスタープランの段階で一番関わる場所は SEA だと思いますけどね。

○上條 それは前の調査で1回やっているわけです。

○小泉 ベトナム法の SEA 規定をレビューし、その中でこの調査がどの位置づけにあるの

かというのを確認するということがいけるでしょうか。

○作本委員 それが一番具体的ですね。

○小泉 まず、ベトナムの SEA 法がどういうものか、それをレビュー……。

○作本委員 ということをつかんで説明いただいて。

○小泉 今の調査のステージがその中のどこに位置しているかと。

○作本委員 あるいは、SEA の判断時期から過ぎているというか終わっているんだっただけで構わないと。

○小泉 もう過ぎていると思うんです、プロセスとしましては。ただ、そこをちゃんとレビューして、この調査の位置づけをはっきりさせないとまた誤解が生じる可能性があるんです。そういうことはいけるでしょうか。

○作本委員 よろしいですかね、上條さん、今ので。ベトナムの仕組みを前提にした上で、意思決定とかいうのは SEA から終わっちゃっている、あるいは、仕組みが違うというのなら、それはそれで構わないと思うんですが、小泉さんのお話で、流れが今このポジションにあるかということをご説明いただくとありがたいと思います。よろしいですか。今の文案については、事業の位置づけを明らかにすること。ありがとうございます。

それでは、次に移らせていただきます。14 番ですね。14 番は移転世帯数なんですけど、これは残していただきたいと思います。住民移転、先ほど小泉さんからご修正いただきましたので、「影響を受ける移転世帯数が南北合計で 9,777 世帯と相当な規模に及ぶので」ということで、あと後半に行きますが。これに対する代替案の検討はもうされているんですね。「ので」の次に、「これを減少させるための対策を検討すべきである」ということで、最後の文章を。南の区間のほうは飛ばしちゃいましたけれども。減少させるための対策の説明が弱かったような気がするんですね。これは mitigation とも関わっちゃうかもしれないけれども。

○氏家氏 更なる被影響世帯数を減らす対策を……。

○作本委員 減らすことだけでもかなり意義があると思うんですが。

○氏家氏 次の段階への提案事項として検討するということがございます。

○作本委員 はい。代替案の方法になるのか、いろいろな手法があるかと思うんですけども。

○石田委員 今回の DFR に含めるのではなくて、EIA でそれをやってくださいと、そういう意味ですか。

○作本委員 そのほうが具体的ですね。ただ、DFR に書き込めればそれはそれでいいんでしょうけれども、実際それを確かめるのはEIAのプロセスそのものでしょうね。

○上條 今のはゼロオプションも入れれば四つをただ並べているだけです。並べることで自体が影響緩和という観点もあってやっているわけですが、それをもって緩和策と言っていたらそれはそれでいいのですけれども、それ以上のことはできないのです。四つを並べて、どれがいいだろうかとやっているだけです。それ以上のことをいえば、RAP までつくれということであれば次の段階ですよ。

○作本委員 そうですね。

○上條 だから、代替案の比較まではしております。

○作本委員 比較まではできると。

○上條 もうしてあるんです。

○石田委員 これは数字が大きいのが気になりますけれども、今の段階では対策を検討できないということ……。

○上條 対策というか、比較をしていること自体も対策だと理解しています。

○石田委員 そういう意味で。それ以上の具体的な対策は次の段階であるということですね。

○上條 RAP までいくことは次だということですね。

○作本委員 そういう意味ではこれを減少させるための対策はまだ早いわけですね。

○上條 だから、比較することは対策だと僕は理解していますけれども、それが対策ではないと言われることには反対です。

○作本委員 やはり大きな注意を払っておくべき点だと思うんですが。

○清水谷委員 ですから、EIA の段階では、そのルートの部分には確実に地図のどこを歩いていくかというのを決めていくということで、移転しないといけない人たちをできるだけ軽減するという対策はその時点でとれるということではないんでしょうか。

○上條 そうですね。そういう方策がないかということを検討するのだと思います。

○作本委員 それは代替案ではないわけですか。

○上條 代替案もいろいろな代替案があると思います。

○作本委員 ありますね、大きい代替案じゃなくて小さい……。

○上條 今のルート選定ということではないけれども、幅をどうするかとか、構造をどうするかとかいうことになれば、代替案になってくると思います。

○石田委員 例えば、今の計画の長いプロセスも、この計画をやっている段階で過去の新幹

線、台湾ではどこまで影響を見たかということや、古い話ではフランスの TGV を通したときに、フランスはどこまで見たかというところを例として引用してもいいんじゃないですかね。

○小泉 一つの例ですが、用地取得を最小限にするために線路と線路の距離をどこまで小さくできるか、そういうようなことは検討しているんですね。その検討のために鉄道総研に依頼して、時速 350km ですれ違っても支障のない範囲でどう小さくできるかと、その結果、TGV のスタイルでやるよりも 1m ぐらい縮小することができる。そういうようなことは今の調査の段階でも入れています。この結果、用地取得の面積が少なくなる、すなわち影響世帯数も減らすことができるわけですが、そういうようなことは当然取り入れているということがあります。

○石田委員 わかりました。

○作本委員 そういう意味では、減らすための方策はまだ考えられるわけですよ。

○小泉 ええ、それは当然入れております。

○作本委員 例えば 3 世帯とか 1 世帯減るだけでもありがたいと思っていますから。元の文章に戻しますけれども、南北合計で 9,770 世帯と相当な規模に及ぶので、申しわけありません、冒頭のを消しちゃったと思うんですが、「これを緩和するための代替案検討を行うべきである」というふうなことをお願いいたします。代替案というのは、大きいのではなくて小さいのを含めてということね、上條さんのあれで。であるということでもりあえずお願いいたします。

○氏家氏 「EIA 段階」というのは消すんですか。

○小野 この表現だとこれからやるようにというふうに読み取れちゃうので……。

○作本委員 これから組み入れていただくようにということが我々の趣旨ですよ。

○小野 では、「EIA 段階」ということでよろしいですか。

○作本委員 これは完全に EIA になりますね。

○小野 では、それはちょっと……。

○作本委員 DFR の段階で押さえておかないと EIA につながらないものですね。

○清水谷委員 例えば、トンネルにするのか、地上を走らせるのかという案も EIA のときに出てくるんですよ。

○小泉 基本的な方針として、先ほど申し上げたようにいかに用地取得を小さくするかとかいうのは今回の中でやって、その結果このまま減らしていると言えますので、そういう取組

みは明確にしておいたほうがいいかなと。それは報告書の中でいろいろなところに分かれて書いてありますが、そういうのを一つ整理するというのもあるかと思います。

そういう意味での取組みはもう既にやっていますので、それを報告書でわかるように反映するということではできると思うんですね。加えて、EIA の次の段階に進んだときにさらにそこからどういうことができるかというのは、本件の線形を決める段階で議論することになるのではないかと思います。

○作本委員 時間の関係で先に行かせていただきます。15 番、お願いしてよろしいでしょうか。

○清水谷委員 15 番は削除でいいと思います。

○作本委員 よろしいですか。

16 番、石田さんのところ。

○石田委員 助言にしますので、今から読みます。全く新しく。ちょっと長いですよ。

「HSR の路線が鳥類の生息範囲内を通過するものの、その具体的な影響が判明してはいない。工事中及び供用時における生態系／生物相の評定は C-とし、EIA 段階での調査項目に含めること。」。末尾はまたちょっと変えるかもしれません。要するに EIA でもう一回調査してくださいということです。今は不明なので B ではありませんよということです。

以上です。

○小泉 こういう場合の鳥類というのは特にどういうものか、例えばタンチョウヅルとかいろいろあるかと思うんですが、そういう希少価値のものということで意識されていると思うんですけども。

○石田委員 いえ、希少は意識していません。

○小泉 一般に鳥類すべてですか。

○石田委員 先ほどいただいた情報は鳥類の生息範囲にかかっていると思うんです。どうしてもかかるわけですね、鳥類は広いから。それは EIA の調査待ちですね。だから、希少種だけとは普通は考えないのではないのでしょうかね。

影響を与えると言った場合、希少種だけに与える影響というのは明らかに片手落ちだと思うんですね。希少種は爆弾として目立つけれども、他の鳥類だっているわけですから、例えばその個体群が減少したときにポピュレーションに何らかの影響を与えるとか。あと、途中も言いましたけれども、ふだん見向きもしないスズメだったとしても、スズメの生息場とか餌場をばあっと通ってしまうんだから、そのポピュレーションは減少するわけですよ、

餌がいっぱいあるというようなところ。

そういう意味では、調査をやる立場からは希少種に絞ってほしいとかいう提言を私たちがしてほしいというのはわかるけれども、そんなこと言えないです。希少種だけを守れば生態系が守れるわけではないし。そこは全部調べていただいたうえで、どこはちょっと削っても構わないけれども、これは絶対守らなきゃなのというのはその次の判断じゃないでしょうかね、mitigation も含めて。この段階では、いただいた資料からではわからないし、希少種だけだということは入れられないと僕は思います。これはまたメールで議論しましょう、何かできるのであれば。

以上です。

○作本委員 ありがとうございます。

17 番は、今、石田さんのお話を聞いていて、保護林の植物のことを書いていたんですが、内容的には吸収されるかと思うので、17 番は、保護林はうたっておりますけれども、なしということで、削除をお願いします。

18 番も、用途変更の手続ですから、これもなしで結構です。

19 番は廃棄物のことで、これは残したいと思います。冒頭から南区間では 7km を超える長大トンネルが 7 件予定されており、大量の土砂が廃棄物として排出されると見込まれるので、しょうかね、今はまだわからないわけですね。その処理方法、EIA になるかと思うんですが、その処理方法を検討すること。あるいは、土砂は建設廃土と言ったほうがわかりやすいですか、特定されて。EIA の段階ということに当然なると思うんですね。よろしいですか、このあたりだったら一般的な。建設廃土と言って絞りをかけたほうがよろしいですか。

○小泉 廃土と書いてしまうと、逆に再利用できるかとかいろいろ……。

○作本委員 建設廃土はあらゆる土砂が入ってきますね。

○氏家氏 むしろ土砂だけでもよろしいと思います。

○小泉 この表現のほうがいいのかと思います。

○作本委員 よろしいですか、トンネルから出てくるということ。

○小泉 はい。

○作本委員 他にこの土を使われるということをご説明いただいておりますが。

次に 20 番。B-としておりますというご回答を書いていたいただいているんですけども、最後のほうの「供用後の…」と 20 番については、文章を後でまた検討させていただきます。評価の B とか A というのも改めて作文させていただきたいと思います。

○氏家氏 ちなみに、他のいろいろな事例では、住民移転が発生したとしましても、発生時期に着目して評価をしております。それは工事前であったり工事中であったりということで、供用後はその後の生活再建の部分になってくると思うんですけども、その部分は通常は D 評価にしておりまして、住民移転計画のほうで別途フォローするというような整理の仕方が今は一般的だと思います。

○作本委員 住民移転のほうに取り上げるという形で。そういう意味では D というのは必ずしもおかしいわけではないですね。供用後では問題の場面が変わったというふうに理解されているということで。D になって供用後で問題が片づいたかのように……。

○氏家氏 いや、そういうわけではございません。

○作本委員 これで終わりだと思っているのかという印象を持ったんですが、そうじゃないんですね。場面が変わって別の取り上げ方をするというか、注意の払い方をされるということで。そういうことですか。もしそういうお考えでしたら、20 番は意味がわかりましたので、除かせていただきます。

21 番、もう既にご回答いただいておりますけれども。

○石田委員 その前に 16 番にもう一回戻っていただいていいですか。ごめんなさい。ご質問を受けて趣旨の一つはわかりました。16 番の文章の「生物相の評価は B-又は C-とし」とつけ加えてください。どっちかわかりませんので、どちらも使えるようにしておきましょう。

以上です。お任せします。

○作本委員 また、21 番ですけれども、ご回答いただいた文章を利用させていただいて、最後のほうの「沿線住民の利便性を全体的に向上させること」ということにさせていただきます。いただいた回答の文章に入っている「沿線住民の利便性を全体的に向上させること」ということでお願いいたします。

22 番、文章の初めのほうですが、「寺院などの小規模な宗教施設や墓地等に対する移転については、」でも。最後のほうの「関係省庁の」というところでもありますけれども、「ついては」で、ずっとおりてきて、「関係省庁との対策を含めた連携と、ベトナム側の専門家を交えた十分なスコーピング調査を行うこと」、それをお願いいたします。

○氏家氏 スコーピング調査を行うことということなのでしょうか。

○作本委員 今の段階で調査を行う、スコーピング調査というのはおかしい……。

○氏家氏 これも EIA 段階で調査を行うことと。

○作本委員 EIA ですね。スコーピングは EIA の一部に入っているんですけども、スコー

ピングを行うことで。スコーピングは今やっているわけですね、項目を拾っているわけですから。「調査を行うこと」だけでよろしいですか、EIAの中で。

○氏家氏 EIA 段階ですね。

○作本委員 EIA 段階で専門家を組み入れて、例えば考古学に詳しい人の知見も仰ぐようにということのお願いです。

○小野 「EIA 段階で」と入れていただければ、もうそれで。

○作本委員 それでは「EIA 段階で」ということで。

○小野 入っていないと誤解が生じるということで。

○作本委員 わかりました。ありがとうございます。

○氏家氏 「スコーピング」は消していいんじゃないでしょうか。

○作本委員 「スコーピング」は残しておいて。

○氏家氏 残しておきますか、EIA の中にももちろんスコーピングを……。

○作本委員 EIA の中に入っているわけですからね。EIA のどこで入れるんだということになると、スコーピングを残しておいたほうが。

○上條 スコーピングを十分にと言われてもよくわからないというか。スコーピングの中でこれを含めておいて、遺跡とかそういうことですか。

○作本委員 「スコーピング調査」という言葉はおかしいですか。

○上條 においてEIA 調査をやれということなんですか。

○作本委員 EIA 調査ですね。EIA の中でスコーピングの段階から……。

○上條 そうでしょうけれども……。

○作本委員 それに続いた調査があるわけですからね。「スコーピング調査」という言葉自体はおかしいかもしれないですね。

○上條 スコーピングだけでは意味がないかもしれない。

○作本委員 もし「EIA」という言葉が入っているならば、「調査を行うこと」でいいでしょうか。

○氏家氏 はい。

○作本委員 「スコーピング」という言葉を外してください。ありがとうございます。

それから、23 番の少数民族のところですけども、工事前とか工事後、私が「C とするのはおかしい」と言って、ご回答のほうでは「C としました」ということなんですね。少数民族のことは触れておいたほうがいいと思うんですが。冒頭の文章を残していただいて、

「北区間では、少数民族モン族など複数住んでおり、これらの少数民族への影響が考えられるので、文化・生活・生計基盤、宗教などを専門的な知識の下で調査すべきである」というところで結構です。「南区間においても、30の民族があるとのことであり、慎重な対策を検討すべきである。」と。AとかBとかという評価は除きました。よろしいでしょうか。「少数民族」はどうしても残しておく必要があるかと思いました。

すみません、時間をとってしまって。作本が続くんですが、24番に入ります。これも住民への周知ということで残していただきたいと思います。「住民への安全教育を徹底すること」、「実施すること」でも結構です。右側のいただいた回答文を使わせていただいておりますけれども、「住民への安全教育を実施すること」。

○小泉 確認ですけれども、この「住民への安全教育」というときに念頭にあるのは、工事中なのか……。

○作本委員 だけではなくて。新幹線が目の前を通ったら、それでも横断するような人たちがいるかもしれませんよね。

○小泉 ただ、高速鉄道のとくに当然踏切はつくらないことにしていますし。

○作本委員 それでも飛び越えるようなことはないですか、大丈夫ですか。よく高速を横切る人がいっぱいいるとか。

○小泉 ゼロとは言いませんが、道路の話で、道路が整備されたときに、それまで30kmで走っていた車が100kmで飛ばして事故が増えたというのはまさにございますので、そういうことを想定されているのかと思うんですけれども。

○作本委員 そうです、高速道路を横切る人たちがいますので。

○小泉 ええ、道路はよくありますが。

○作本委員 新幹線になったらもっとそれを無理やり。迂回路がないわけですよ。どうしたらいいんでしょうね。

○小泉 確かに否定はできないんですか。

○作本委員 事故を起こさないために。

○小泉 フェンスで侵入できないような安全対策はとるんですが。逆に入ってこないような、人が入れないような対策をきっちりとか、そういうところを……。

○作本委員 そういうことのほうがいいですか。安全対策ということで。

○小泉 ええ、その配慮を……。

○作本委員 じゃ、そのように文章にお願いいたします。住民への安全対策を行うこと。対

策のほうがいいですね、安全教育よりも。安全対策を講じることということで。

○小泉 そうですね。それをお願いします。

○作本委員 すみません、運びが悪くて5時過ぎてしまいました。

○氏家氏 「安全対策の実施を提案すること」ということで……。

○作本委員 それは相手国のことですから、そのようにしてください。

次いきます、25番。これは耐震性と津波と、原発のことはまだよくわからないということですので……。

○上田 24番は、提案はEIA段階ですか。

○作本委員 はい。

○小泉 安全対策ですね、教育ではなくて。

○作本委員 EIA段階で提案というのはないですね。

○小泉 安全対策は今の調査ですね。

○作本委員 引き続きということで、どこの段階でも構わないわけですね。

○小泉 今回のこの調査の報告書でも記述している。そのほうがよいかと思います。

○作本委員 むしろ今の報告書の中に組み入れることということのほうがいいですね。DFR報告書において。

○小泉 本報告書で……。

○作本委員 「本報告書」でよろしいですか。「で提案すること」、ありがとうございます。

次の25番は、耐震性についてご検討いただいていることでもありますけれども、自然災害、ここに書かれていることありがたいと思いますけれども、この時代ですから、原発は除くといったしましても、地震のことを入れておきたいと思います。「自然災害、とりわけ地震対策には十分な……」、あ、「耐震検討」でよろしいですか、「耐震検討には十分配慮すること」でよろしいですか。「配慮」という言葉がこの中に。

もう一回よろしいですか。「地震等の自然災害に対して十分な配慮を行うこと」、「配慮」というんですけれども、対策を講じるという意味で「十分な配慮を行うこと」。これもEIAの段階でということでもいいですね。ありがとうございます。

26番は、今申し上げたとおり原発ですから、除かせていただいて、27番以降に入ります。松下さん、お待たせしてすみません。

○松下委員 27は落としていただいて結構です。

○作本委員 文章はそのままよろしいですか。

○松下委員 いや、27は落としていただいて結構です。

○作本委員 落として。ごめんなさい。

○松下委員 28は、29の二宮委員のコメントと合体ということで。29を二宮委員がこのまま残されるのであれば、それにつけ加えて、「供用後においても必要なモニタリングを行い、適切な対策をとるよう働きかけること」と最後のところに。「必要なモニタリングを行い、適切な対策をとるよう先方に働きかけること」。

○上田 26番に戻りますが、これも落としてしまってよろしいですか。

○作本委員 26は落としてください。

松下さん、よろしいですか。では、次の二宮さんのところ。

○二宮委員 あれですよ、29に……。

○作本委員 一緒にするということ。

○松下委員 29につけ加える形で。

○作本委員 わかりました。

○二宮委員 それで結構です。

○作本委員 ありがとうございます。

では、30番、清水谷さん、お願いいたします。

○清水谷委員 残します。それで文章を短くします。「高速鉄道の供用時に必要な電力供給にかかる環境負荷を、必要とする電力量の増加量による……」、「高速鉄道の供用時に必要な電力供給にかかる環境負荷を、CO₂排出量に置き換えて」……、「必要な電力供給にかかる環境負荷を、CO₂排出量に換算して記述すること」、「記載すること」。

○作本委員 文案はまた後でメールで。

○松下委員 そうですね。

○作本委員 では、時間を過ぎておりました申しわけありません。33番は、作本です。ステークホルダーのことを聞きましたので、削除ということにさせていただきます。

34番、石田さんが出られちゃいましたけれども……。

○上田 31番、32番。

○作本委員 あ、ごめんなさい、飛ばしちゃった。

○二宮委員 31は落としてください。

○作本委員 31もいいですか。

では、32番、清水谷さん。

○清水谷委員 32 番、残します。これも文章を短くするために、「HSR の建設の是非に関するステークホルダーとの協議において、大規模な住民移転の必要性や国民負担などに関する情報を含めて議論されたことがわかるように」……、すみません、「ステークホルダー協議の章において、HSR の建設の是非をステークホルダーと議論する箇所で、大規模な住民移転の必要性や国民負担などに関する情報を含めて議論されたことがわかるように記述する」。

○作本委員 すみません、もう一度文章がつながるようにお願いします。HSR というところで。ステークホルダーミーティングのことですよ。

○清水谷委員 ええ、ステークホルダー。

○二宮委員 これは Highspeed Railway でしょ。

○清水谷委員 そうです。

○二宮委員 高速鉄道ということですね。

○清水谷委員 そうです。「ステークホルダーミーティングの詳細を記述する章において、HSR の建設の是非に関するステークホルダーとの議論の記述の箇所において、大規模な住民移転の必要性や国民負担などの懸念される情報を含めて議論していることがわかるような記述にすること」。「情報をステークホルダーに説明していることがわかるように」、「していることがファクトとしてわかる証拠を記述すること」と。細かいところは後で。

○作本委員 細かいところはまた後で。証拠ってちょっと気になるから、また後で改めてご検討いただくということで。内容だけ大きいところは残していただいて。

よろしいですか。時間の関係もありますので、先へ行かせていただきます。33 番、先ほど申し上げましたけれども、これは、ご説明がありましたので、削除ということにさせていただきます。

34 番、石田さんはさっき出られましたので、そのまま残しておく形でよろしいですか。

35 番。松下さん。

○松下委員 35 は、37 番の作本委員のコメントと一体化していただいて結構です。

○作本委員 37 番は消そうかと思っているんですが。

○松下委員 後半ですね。後半部分、「直接の環境社会影響を受ける可能性のある人々を含めた協議を実施し」というか、これをまとめていただくと。今、文章がすぐにはできませんが。

○二宮委員 36 も同じあれなんですけれども、34、35、36 の回答のところの一番最後のパ

ラグラフの「今後」というところから、その4行下の「意見を吸い上げる」とあるんですけれども、この言葉をそのまま使ったらどうかと思うんですが。

○松下委員 そうですね。それで結構だと思います。

○作本委員 「今後」ってわかりますか。

○松下委員 「今後、国会承認のプロセスを経てプロジェクトが進む段階に応じて、EIA や住民移転計画の策定過程において、コミュニケーションレベルのステークホルダーや被影響住民の意見を吸い上げる」。

○作本委員 あ、そっちのことですか、「今後」は。「国家承認」の右側の回答のほうですね。では、文案をちょっと見ていただけますか、「今後、国会承認の」、このような文案で残してよろしいですか。ありがとうございます。

では、33 から、今のこれで 35 にきて、二宮さんの 36 番のよろしいですね。そして、37 番の作本も。38 番、二宮さん、どうでしょう。

○二宮委員 清水谷先生が残していただくならそれでいいんですけれども、私はこの回答でいいので、これ自体はもう要らないと思います、38 は。

○作本委員 あ、回答は。そうですね、清水谷さんと重なっている回答がきておりますから。いかがでしょうか。

○清水谷委員 すみません、私、勘違いしていました。今日の協議でやりますと言われたことについて、それで納得いけば助言案として残さないというのがそういう形なんですかね、基本的には。

○二宮委員 いや、それはあえて残してもいいと思いますけれども……。

○松下委員 メールのように書くことも……。

○作本委員 うん、メール審議で残して、その過程で削っていただいても追加していただいても構わない。

○二宮委員 ここは添付・掲載するというだけの話だから、してもらえればそれでいいんですよね。と私は思ったんですけれども。

○作本委員 決断つかないときには残していただいといて構いません。

○清水谷委員 そういう意味であれば 39 も落としていただいてもいいです。

○作本委員 落としてよろしいですか。

○清水谷委員 同じように、さかのぼって。私、残すと言ったんですけれども、6 番を直していただけるという話だったので、これも落としていただいてもいいです。

○作本委員 落としていいですか。じゃ、6番、削除ということで。

38と39はそういうことで削除ということでよろしいでしょうか。

40番に移らせていただきます。これは作本のところですが、オートバイの件はご説明がありましたので、削除で結構です。

41番のほうに。

○清水谷委員 41番から44番もすべて削除で結構です。

○作本委員 全部よろしいですか。

○清水谷委員 はい。というのは、納得していただいたと思いますので。

○作本委員 レーティングとか言葉の問題か。わかりました。今の段階でまだ文章に手を入れるということも、メール審議で行うという形でよろしいですか。すみません、私のやりとりが悪くて、予定の時間より15分オーバーしました。おわび申し上げます。

では、今日のWGはこれで。これは今もう一回見直したほうがいいですか。

○河野 いや、それはいいのではないかと思います。スケジュールの確認だけさせていただきます。12月3日に全体会合があつて、ここで確定しますので、11月29日、木曜日を目標にまとめていただければと思います。事務局から21日の水曜日に案を委員の皆さんに送らせていただきます。

○作本委員 ありがとうございます。

今の文章のほうを21日にいただいて、29日。1週間ほどの間で最終化するということですね。

○河野 そうですね。

○作本委員 では、そういうスケジュールでいきたいと思います。よろしく願いいたします。

すみません、時間を過ぎましたけれども、今日はありがとうございました。

午後5時19分閉会