

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

ベトナム国「南北高速鉄道建設計画策定 プロジェクト（開調）」スコーピング案

日時 平成23年11月11日（金）14：00～17：00

場所 JICA本部 201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 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
早瀬 隆司 長崎大学大学院 水産・環境科学総合研究所 教授

JICA

< 事業主管部 >

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 主任調査役

< 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

岩田 鎮夫 株式会社アルメック 取締役
高木 清晴 社団法人海外鉄道技術協力協会 常務理事
高橋 昇 株式会社PMI 技術顧問
氏家 寿之 日本工営株式会社 コンサルタント海外事業部 副技師長

午後2時00分 開会

河野課長 それでは、すみません、岡山先生は遅れていらっしゃるんですけども、助言委員会を始めたいと思います。

今日は、ベトナムの南北高速鉄道建設計画策定プロジェクトのスコーピング案に係るワーキンググループということでございます。

それで、まず主査を決めていただきたいのですが、過去にやられている先生方の回数なんですけれども、少ない方としては、石田先生、武貞先生が2.5回ということで、どちらかの委員にお願いできればと思います。

武貞委員 これは全体会合はいつですか。

河野課長 12月5日月曜日です。

石田委員 私は大丈夫です。

武貞委員 すみません、私は全体会合にちょっと出られないんですが、どうでしょうか。お願いしてもいいですか。

石田委員 やりましょうか。

河野課長 それでは、石田委員に主査をお願いしたいと思いますけれども、事前質問・コメント回答表は昨日送付が遅かったのですが、できましたら、いつもと同じようにいくつかの質問で区切っていただいて、最初に委員に回答を読んでいただいて、ご質問をして頂くという形でできればと思うんですが、どうでしょうか。

石田主査 いつもと同じように順番に質疑をしていただくという形ですよ。

河野課長 そうですね。回答を読み上げるという形にはいたしませんので、できましたら質問があればということでお願いします。

それとあと、もう一つ、今日の回答表は、コメントと質問と分かれていまして、できましたら質問とコメントをワンセットでやっていただけると、全体・代替案であるとか、あと環境社会配慮であるとか分かれていますので、そちらのほうがわかりやすいのかもしれないです。

石田主査 つまり、項目ごとに質問とコメントは一緒にしてやったほうがよろしいのではないかということですね。

河野課長 そうですね。

石田主査 わかりました。なるべくそのように心がけたいと思います。ちょっと前後するかもしれませんが。

すみません、委員の皆様、今、急にそういうことをJICAのほうから言われたので、不手際があるかもしれませんが、もしありましたらご指摘ください。

では、始めてよろしいですか。

河野課長 お願いします。

石田主査 主査というよりも、一人の委員としてまずお願いしたいのは、昨晚、この資料が届いて、コメントの回答は読んだんですけども、添付資料を全然読む時間もなにもなかったもので、ちょっとご説明願えないですか。

河野課長 そうですね。

石田主査 では、その質問項目のところに来たときでもいいんですけども、せっかくいただいているので、簡単に説明してください。ぜひお願いします。

河野課長 わかりました。添付資料だけで宜しいでしょうか。

石田主査 できるだけ、簡単で結構です。通常ですと、この回答表だけですので。回答は私たちももちろん読みますけれども、前日の夜に渡されて、次の日のこの会議までに読めというのはちょっと厳しいものがあると思いますので。

河野課長 すみませんが、質問自体が委員から直前に送られてきたものですから、我々も準備ができなかったところがあります。そこもご了承いただければと思います。

石田主査 ですから、ちょっと今簡単に説明していただければと思います。

小野 添付資料をまず簡単に説明します。

1については、3番目の石田主査からいただいている質問、他国も同じようなシステムがあるのではという質問に対して、他国の状況を一覧にしたものです。

添付資料2につきましては、これも、今、2030年時点の平均断面交通量だけではなく2008年との比較が必要というコメントを6番でいただいているのに対してご用意させていただきました。

添付資料3は、16番目のコメント、岡山委員からいただいたミッシングリンクについての補足説明資料です。

添付資料4、5というのは、23番、24番でいただきました田中委員のコメントに対応する資料としてご用意させていただきました。他の調査の内容についてです。

添付資料6につきましては、29番目のコメント、他のインフラ整備計画の状況について示した資料になります。

そして添付資料7は、38番目のコメントに対応した保護区とか森林の管理区分について

の説明資料になります。

添付資料8は、47番目のコメントに対して、ステークホルダーミーティング、これはまだ第1回目の案ですけれども、2回目、3回目はそれ以降にまた調整してつくり上げていきます。

簡単ですけれども、添付資料はこのような内容のものをつけさせていただきました。

石田主査 あとは、MASTER PLAN (Up To 2020) というのがあります。

小野 すみません、これは相当なボリュームが多いので出すか迷ったんですけれども、10番目のコメントで、石田委員からいただきました比較検討、その内容を既に公開されていますけれども、この部分だけを配付資料としてお示ししました。

石田主査 すみません、この調査の前のマスタープランですか。

小野 そうです。VITRANSS2と言われている調査です。

石田主査 この調査が前提になっているというプランですね。

小野 そうです。

石田主査 わかりました。ありがとうございました。

委員の皆様から今の時点で何か添付資料についてご質問やお尋ねになりたいことはありませんでしょうか。

特によろしければ、またその質問とかコメントに該当したときにありましたらよろしくお願いします。

それでは、1番から始めますが、最初は全部10番まで私です。順番にいきます。

1番は、具体的に書いていただいてありがとうございました。ぜひこういうことを記入してくださいというふうにコメントに残したいと思います。

それから、2番ですけれども、ピンというのは特にどういう意味で将来的にも重要だとみなされている都市なんでしょうか。それだけちょっと教えてもらえますか。ベトナム政府は何を重要だというふうに認識しているのか。産業なのか、雇用なのか、それとも自然保護なんですか。

小野 ここの回答の内容以上ということになりますかね。ここに示させていただいたとおり……

石田主査 書いてあることは全部読めるのでわかります。大きな需要とニーズというのは、何の需要とニーズなのですか。例えば日本が新幹線をつくったとき、東京、大阪につくったのは、大阪には産業があり、それから太平洋ベルト地帯まで通すという意味があっ

で需要とニーズがあったわけですね。そういうことが聞きたいだけです、単に。何でピンを選んだのかということ、需要とニーズ以外のことをもう少し掘り下げて説明してください。ただそれだけです。そんなに悩まないでください。

小泉課長 確認してこの中でお答えします。

石田主査 わかりました。では先に進みますね。先に進んでいいんですか。

小泉課長 先に他のところを進めていただいて、その後、また戻ります。

石田主査 はい。

3番もありがとうございました。

4番も結構です。

5番もわかります。

特に6番なんです、こちらの意図は、2008年、いわゆる現時点からどれだけ伸びるかという率がわからないと歴史的な経緯というか、現時点でのベースラインを押さえておかないとシミュレーションの意味がないんじゃないかと思ったんです。だから、2030年だけ出されても、では現状はどうなのということがわからないと、どの程度伸びるとかもわかりませんし、必要性もニーズもわからないと思ったんです。

小野 その点については、ご指摘のとおりなので改善してお示ししました。

石田主査 資料2で拝見しました。要するにHSRだけ上乘せしているわけですね。でもやはりサウスはバスの重要も非常に高いと。HCMC以上届かないから、そうか、そういうことか。CRは変わらないと。Airは多少伸びると。わかりました。

ちょっと戻りますけれども、すみません、3番で、他国も同じようなシステムがあるという中で、後にも出てくるんですけれども、今回、新幹線をベースに考えておられるというのは、前のVITRANSSで既に新幹線にしようというふうなことが決定がなされているから新幹線を中心に考えるということなんですか。

小泉課長 石田主査がおっしゃっている新幹線というのは、他のフランスとかのシステムじゃなくて日本の新幹線ということなのではないでしょうか。

石田主査 ええ、我が国の新幹線。ここでいっているのは、日本語で入れてある資料の新幹線というのは、いわゆるハイスピードレールウェイのことを新幹線と呼んでいるんですか。それとも日本の新幹線を新幹線と呼んでいるんですか。

小泉課長 まずVITRANSS2の中では高速鉄道という位置づけで整理しております。つまり時速300キロ程度の交通モードが必要だというふうに出しております。

それに対しまして、今回の調査を実施するに当たりましては、ベトナム政府から日本の新幹線方式の検討をしてほしいというのが出てございまして、それを受けて検討しておりますが、ただ、その際に、日本の仕組みだけでなく、他の国、具体的には先ほど資料1に書いてございますフランスですとか、あるいはドイツ、その他の主要とも比較した上で日本の新幹線方式も含めて広く検討するという形にしております。

石田主査 わかりました。10番までは、私のほうはとりあえずいいと思います。

それでは、11番以下、早瀬先生、いかがでしょうか。

早瀬委員 これは今、私の懸念は、この区間が先行して実施されたときに、残りの区間の計画を立てるときに何らかの前提というか、制約になるだろうと。路線選定もこの段階で行われるんですけれども、残りの計画の部分の環境影響評価を今の段階で一緒にする必要はないのかという懸念なんですけれども、お答えの趣旨はよくわかりました。

ちょっと1点だけ質問させていただきたいんですけれども、起点と終点については、これは今まちの名前で書いてありますけれども、起点と終点そのものも幾つかの代替案が今の段階ではあるのでしょうか。それとももう決まっているのでしょうか。

小野 ターミナル駅のことですね。

早瀬委員 そうですね。

小野 今の段階でもまだ検討が進んでいます。バシッとここにいうふうに決まっている段階にはありません。

早瀬委員 その位置がどこになるかによっては、その先の経路というものは制約されるわけですね。制約というのか、もちろん場所が変わればその先の経路が変わり得るということですよ。

小泉課長 今おっしゃっていただいたその先のというのは、例えばハノイ中央駅ですとかホーチミン中央駅からさらに街中までのということなののでしょうか。

早瀬委員 街中までといいますか、これは南北を縦貫するというのが最終的な姿で、北側と南側が今第一段階でやられているんですが、その真ん中の今あいている部分、その経路の話なんですけれども、ちょっと今具体的な、論理的というのか、頭の体操をやっているんですけれども、その場所が変わり得るわけですよ。そうすると、場所がAの地点とCの地点ということでしたら、その先の経路はもちろん変わり得るわけですよ、当然。

小泉課長 そうですね。そこは可能性としてはもちろんあります。

早瀬委員 その先については、全く今の段階では配慮しないで決めるということになる

んでしょうか。

小泉課長 ただ、我々普通、全線の計画、それからその中で段階整備計画と考えるときに、やはりその先の延伸ということを意識して当然考えなければいけないと。まさに新大阪駅をつくったようなイメージだと思うのですけれども、物理的に大阪駅に乗り入れられなかったという経緯もございますが、やはりその先に延伸するということを考えてあの位置に選定したのではないかと思いますので、同じようなことは当然あるかと思います。

早瀬委員 わかりました。

石田主査 よろしいでしょうか。

それでは、12番の武貞先生、いかがですか。

武貞委員 質問を出すのが遅くなりまして申しわけありませんでした。

それで、いただいたこの12番の回答はなるほどということよく理解します。

それで、1つだけ確認をしておきたいのは、これはもしかしたら今日出していたいただいたマスタープランをよく読めばわかるのかもしれないのですが、普通の鉄道ではなくて高速鉄道を引く必要性というか、その部分で、高速鉄道を引くことに優先度をある程度置いておられるのかなと思うんですが、普通のコンベンショナルな鉄道よりも供用期間の例えば電力利用の負荷というのはもしかしたら高速鉄道のほうが高いのかなというふうに思っています、もしそうだとすると、コンベンショナルなレールではなくて、やはりスピードレールを引くことのほうを優先する理由というのはどういうことなのかなと思ってこの質問をさせていただきました。そもそも供用時点の電力使用量というのはやはり高速鉄道のほうが高いんですか。非常に基本的な質問で恐縮なんです。

小泉課長 やはり高速鉄道と例えば在来の鉄道と、同じような電化鉄道ということで考えたときに、高速鉄道のほうが高いのは事実としてございます。

ただ、一方で、特に日本の高速鉄道と他国の高速鉄道と比べたときに、乗客1人のエネルギーの消費、負荷といいますか、そこは日本のほうが圧倒的にすぐれているということもひとつ日本のシステムの優位性として今打ち出しているところではございます。

武貞委員 同じ高速鉄道を引くのであれば、日本のシステムを持っていくと非常にエネルギー効率がいいですよということだと理解しますが、一方で、コンベンショナルな鉄道よりもそっちのほうが、供用後の少なくとも電力に関する負荷はある意味高いわけですが、それを超えるベネフィットが逆にあるから高速鉄道をという検討がこの中でされているという理解でよろしいんでしょうか。

小泉課長 やはりそこにつきましては、電力の状況というのがひとつ制約条件としても
ちろん考慮しておりまして、高速鉄道を引く際にどれくらいの間隔で例えば変電所とかを
確保しなくちゃいけないのか、それだけの電力需要がベトナムで確保できるのかという大
きな問題がございます。

これは、ただ単に高速鉄道だけではなく、ベトナム全体の経済の伸び、それに対する電
力の手当て、原子力とかいろいろ話題になっていますけれども、そういうところも見据え
た上で高速鉄道にもしかるべき配分をしていただく必要があるということは我々としても
提言していく必要がありますし、当然検討の中に含めていきます。

武貞委員 今後の検討の中に入っていくということですか。わかりました。ありがとう
ございます。

石田主査 それでは、13番の田中先生、いかがですか。

田中委員 趣旨は了解しました。この上位計画との関係でまた後で出てくるかもしれま
せんが、上位計画のVITRANSS2、ここでおおよその路線は引かれているわけですね。
そういうことですか。それに加えてベトナム鉄道のVRによるプレ調査などで検討されて
いるということですか。

小泉課長 このベトナムの南北高速鉄道に関しましては、VITRANSS2、JICAで実施し
た調査が唯一ということではございませんで、ベトナム政府も一方でプレFSというもの
を実施しております。それらの調査で線形がどうだとか、そういうところも検討しており
ますので、ここもベースに今回より調査の中で深めていくというアプローチをとっており
ます。

田中委員 そうすると路線ルートは、先ほどのいろいろな都市を連担するという話もあ
りましたが、ほぼそこで確定しているような感じなんですか。

小泉課長 イメージとして想像していただきやすいのは多分日本の例だと思いのですけ
れども、中央リニアの話があったときに、南アルプスを通るかどうかというのは3カ所ぐ
らい示されたと思うんですけれども、そういう意味でのあのレベルの3カ所ということ
ではないんですね。あの中から1カ所選ばれていますけれども、実際その中でどれくらい
ふれるかというのはそれぞれの地域の特色を見る必要があるかと思いますので、基本線は中
央リニアの大体おおよそどこを通るという線がもう既にございまして、その中でもう少し
詳しく議論していくと。

田中委員 路線構造の話は後で、ルートが決まったとき、その後、トンネルにするか、

平面でいくか、あるいは橋で渡すかといろいろあると思うんですが、わかりました。

この市街地に入ったときの扱いは今どんなふうに行っているんでしょうかね。やはり平面でいくんでしょうか。あるいは地下に行くとか。

小泉課長 そこはまさに議論のポイントになっておりまして、十分用地が確保されているか、あるいはもう既に密集化されていて、現実的には地下しかないかというところが出てまいります。

また、地下となった場合に、それだけのコストを出しても中心部まで乗り入れるのがよいか、その手前の郊外でひとまずとめるという選択肢は当然あるかと思えますので。

田中委員 わかりました。それはでは次の段階ですか。今回のこのフェーズで検討することになるんですか。

小泉課長 ハノイ中央駅まで地下で乗り入れるという形は、最終的な市内までの乗り入れかどうかというところは我々の今の調査のところではそこまで考えるのは難しいかなと。

田中委員 なるほど。わかりました。ちょっとその点を確認したかったのでこういう質問を出しました。

石田主査 ありがとうございます。

質問とコメントを一緒に見てくださいということでちょっと見ていますが、コメントのほうで、私のところは29から30、31なんですね。そこで見てみると、29はありがとうございました。添付資料6はとても参考になります。

それから、30、31は、どちらかといえば5.5で高速鉄道システムの選定方針を立てると。日本の強みはもちろんあると。日本よりも他の国にもいろいろあるので、客観的に評価するというのをわざわざお書きになられているんですね。

にもかかわらず、Bでは、総合システムであれでとか、Aでも優位性があるということが書いてあるので、こういう書き方、書き方の問題だけにとどまらないと思うんですけども、これは結論であって、なぜ最初に結論を持ってくるのかなという。恐らく結果的にはそうなるんでしょうけれども、それを最初から方針として出すことで比較するというのは代替案の検討にはならない、最初からバイアスがかかっている。つまり前提を置かれたことになりかねないというふうに思うんですよね。そんなことをするよりも、むしろちゃんと表にして、日本の新幹線システムの優位性を示せばいいだけの話だと思うんですが。ここで言うのはなぜかなと、それが30、31の趣旨です。その点についてお聞きしたかったです。

小泉課長 これは並べ方の問題というのも含めて、確かに前半のところで既に日本の新幹線を前提に置いたような書き方をしながら、5のところでは他国との比較というのはちょっと違和感があるのは確かだと思います。

石田主査 代替案の比較という観点からちょっとそぐわないんじゃないかなという気はしますね。

以上が私の懸念です。

その点いかがなんでしょうか。いずれにせよ、この部分については、高速鉄道同士のことを社会的・経済的、それからコストの問題、技術の問題から比較された表というものをつくれる予定なんでしょうか。

小泉課長 今お配りしました資料1というのは、これは非常に基本的なレベルでの比較ということで書いてはいるんですけども、そういうのをどこかで示したほうがいいということでしょうか。

石田主査 これはテクニカルな話ですよ。コストの話だとか、それから周りに与える影響だとか、例えばもし雇用なんかも入れるのであれば、雇用も入れてもいいと思うんですけども。つまり、ある技術を選定するときには多角的に考えると思うんです。この資料ではあくまで技術的な話しかしていない、スピードだとか強度だとか。それ以外の比較がなされていないにもかかわらず、総合システムであるとか、優位性があるとかというのはちょっと理解できないんです。

小泉課長 わかりました。

石田主査 皆さんは理解できるかもしれませんが、少なくとも私は理解できません。技術の理解はできましたけれども、他は理解できないです。

小泉課長 もちろん、技術以外での観点での比較検討、例えば先ほど申し上げましたエネルギーの問題というのもあるかと思いますが、雇用の確保というのがどれぐらいシステムによって違うのかというのは正直わかりませんが……

石田主査 あと安全性だとか。

小泉課長 ええ。いろいろな要素というのは当然ございますので、そういう要素も含めて、要は多角的なおっしゃっていただいたその部分は反映するようにしたいと思います。

石田主査 よろしくお願いします。それはコメントを残したいと思います。

田中先生のほうも32番で触れておられますので、いかがでしょうか。

田中委員 回答で結構です。私が別のところを読まなかったのであれかもしれません。読み落とししたんですね。表のほうには入っていますね。

小泉課長 先ほどの石田先生の質問2番に関連してですけれども、ビンが確かに現時点で非常にそれほど大きくないというのは事実ではございますが、この沿線の中のそれぞれの都市の特徴というのを見ましたときに、やはりこのビンというのは一つ地理的な要所と見えますか、拠点ということになっております。

今、鉄道の観点でのものももちろんそうですけれども、例えば広くメコン地域全体を見ましたときに、このビンというのはラオスのビエンチャンから直にアクセスする道路、これは日本が整備している東西経済回廊よりもう一つ北側のところですが、ビンに抜けるルートというような形で交通上の要所というのがございます。

そういうことも含めまして、このビンというのが今後ベトナムの中でクラス1と書いてはございますけれども、ハノイ、ホーチミンに次ぐ都市、具体的にはハイフォン、ダナン、カントーというのがございますが、ビンは今現在そのもう一つ下なんです。それがそのクラスに並ぶような位置づけということで、今後開発のポテンシャルのある地域というように見ております。そのためにも、最初の区間ということで、ハノイからビンというのがベトナム側から示されておりますし、我々としてもそこは一つの可能性の高い区間なのではないかというふうに考えております。

石田主査 どうもありがとうございました。理解が進みました。

それでは、岡山先生がいらっしゃいましたので、急なことで恐縮なんですけど、今ちょうど質問事項全体、代替案のところまで終わるところで、あとは岡山先生の分ですね。

岡山委員 すみません、私今、読み返していたら、先のところなんですけど、ステークホルダー協議のところでも質問とコメントを1つずつ出していたのが反映されていなかったようなんですけども。

石田主査 それはぜひそこにいった段階でぜひ聞いてください。

岡山委員 そうですね。ただ、石田先生、他の先生とほぼ同じことだったので、多分大丈夫だと思います。

14と15と16の交通のことに、特にこのトリップ量のことは質問に対する回答を読ませていただきまして、大体理解ができました。

16のところだけ、資料3、これはちょっと口頭で説明していただけるとありがたい。何がどうつながっていないのがどう問題なんでしょうか。この西から東に関してのところ

つながる予定ですが切れているということなんですかね。

岩田氏 お手元の添付資料3に図面が示してございまして、その黒い部分、この部分が高速道路で今欠落している。わかりにくいんですが、この2つがないとホーチミンの都市サイドの幹線道路とうまくつながらないということをこれは示しております。特に高速道路、幹線道路の場合にはそのネットワークがきちんとできているかどうかということで、そのネットワーク全体の経済性とか需要への対応というのが変わってまいります。ということで、この2つの区間がいろいろな意味で非常に大きな影響を地域に及ぼしているということになっています。

岡山委員 そうすると、ここに、ホーチミンなので、こちらから駅ができて高速鉄道が入って、この道路ときちんとアクセスしないと、ここにフィーダーがつかないということですかね。

岩田氏 ホーチミンですと、これは我々交通需要予測をつくっているんですが、かなり複雑なコンピュータ上のモデルを使ってやるんですけども、こういう2区間があるなしで大分交通の流れが変わってくるという意味で、具体的にこれがどの程度高速鉄道に影響を及ぼすかというのは今現段階で我々は資料を持っておりませんが、そういう分析は駅の位置等と絡めてかなり解析できるような仕組みにはなっています。

岡山委員 14番のところでもちょっとどういうことですかと聞いたところでは、ホーチミンサイドでは鉄道用地の確保が困難ということで、実際にはここまでこの鉄道というのは延びないんですか。計画の全容が特にと、多分前半と後半と2つに分かれているということでしたので、まず最初はハノイからビンまでということで、その次のことは今余り考えなくてもいいのかもしれないんですが。

小野 今、岡山委員がおっしゃられているのは、ホーチミンからメコンデルタのこの、その南の部分ということですか。

岡山委員 ホーチミンまで延びてくるところは当然ホーチミンに駅ができるんですよ。

小野 そうです。

岡山委員 そういう意味では、このホーチミン市の地図に北側から延びてくる部分、どこかの駅のところまでは鉄道完成予定の路線が多分あるんだろうと思います。

小泉課長 新しく入ってくると。

岡山委員 そういうことですよ。それ自体はちょっと図示されていない。

小泉課長 ここには今ちょっと道路の観点でしか主に書いていないので、ちょっとわか

りづらくなっていますが。

岡山委員 ホーチミンから南側はとりあえず今のところは考えていないと。

小泉課長 少なくとも我々日本の中では今ここは考えておりませんが、ただ、この区間につきましても、実際には高速鉄道の構想もしくは計画というのがございまして、一部の報道によると韓国が一生懸命頑張っているという話も聞いております。

岡山委員 了解しました。ありがとうございます。

石田主査 14、15、16はよろしいですか。

岡山委員 結構です。

田中委員 追加でよろしいですか。この配付資料のほうに5.7の関連で、先ほどちょっと経済性のことはいかがですかという質問、コメントを出したら、それについては検討しますということで、この表3のほうにそれが書いてあるということですが、表3では確かに代替案の比較検討において考慮する項目ということでありまして、この中に経済性のコストのものと、それからあと表4のほうには特に地域経済の影響の程度ということで書いてあります。コストと経済効果、両方検討するんですかね、これ。

小野 両方検討します。

田中委員 ということでいいんだよね。今日のいただいている回答にはコストのことが書いていなかったもので、ちょっと気になったんですが。

小野 「コスト」という書き方しかしていないということですか。

田中委員 ええ、今日の32番の回答に「経済性（コスト）」と書いてあるので、私は経済的側面の中にコストの面、費用の面、それから経済効果の面があるなと思ったものから、その2つを含めて検討したほうがいいんじゃないかという指摘だったんですね。

小野 はい。経済効果も当然入ってきます。

田中委員 わかりました。

石田主査 他に全体・代替案のところでは追加またはもう少し聞いておきたいところ、議論しておきたいところ、委員の先生方からございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、次の環境社会配慮のところに進みます。

この環境社会配慮というところ、普通は、私たちがいただいて提出する書式では、環境と社会配慮の2つに分かれているんですが、今回これが一緒になっちゃっている理由は、恐らく分けられなかったということですか。JICAのほうで一緒にされてしまったと。

河野課長 特に理由はございません。

石田主査 では順番にいきます。恐らく前半部分が環境で、後半が社会配慮じゃないかと思しますので、順番にいきます。

また私ですね。まず、17、18、19。17は先ほどお答えいただきました。

それから、18は、コメントしますが、SEAの定義をぜひ書いておいてください。いろいろな定義が世の中に存在していると思しますので。コメントします。

19番もわかりました。

それから、次にコメントのほうで、同じ項目でコメントは33番が私なんですけれども、33、34が私ですが、これも書かれていることはよくわかりました。

続けて、早瀬先生、20番と35番も関連するかもしれないので、両方あわせてお願いできますでしょうか。

早瀬委員 回答いただいたのを読ませていただいて理解できました。

熟度に応じて環境社会配慮を繰り返してやっていかれるということで、非常に好ましいんじゃないのかというふうに思っています。

ただ、読んでいて、この質問をさせていただいたのも、私の頭の中にある環境影響評価あるいは環境社会配慮で使う言葉の使い方と少し違うところがあるんじゃないのかなということで、それがちょっと理解するときに困ってしまったのかなというふうに思っています。

例えばスコーピングというところなんですけれども、私の理解からすると、例えば表の4、これもスコーピングの表に見えるんですね。SEAの段階でのスコーピング表。それで、このSEAの段階でのスコーピングをした後、このスコーピング案に沿って環境社会配慮調査が行われる。そこで適切な路線だとか環境対策について検討される。その次により詳細な調査が行われるんですけれども、その段階でより詳細な環境影響評価が行われる。そのときのスコーピングの案というのが表5だということなんです。実施概要ですから、まだスコーピングの表までには至っていないんですけれども、そういう理解でよろしいんですかね。

できればそういうふうな言葉づかいで整理していただいたほうが、今までのJICAの調査もそういうような整理で進んできていると思うんですけれども、やっておられること自身については非常に配慮された環境社会配慮の調査をやられるというふうに評価しております。

氏家氏 当初、本件調査ではSEAを行いまして代替案の検討を行い、その後、選定され

た案に対しまして本格EIAに向けたスコーピングを行うということでお話をお伺いしております、前者の代替案の検討の際にどの項目が重要であるのかと選ぶのも一つのスコーピングではありますけれども、2回スコーピングを使いますと混乱してしまいますので、表4ではSEAにて考慮する主な環境社会影響項目というタイトルをあえてつけさせていただきました。

早瀬委員 2回スコーピングを使っていいんじゃないですか。SEAをやられて、本格EIAされるんだったら、それぞれについてやはりSEA、そしてSEAに基づいた調査、それに基づいた評価というものがあっていいんじゃないかと思うんですけれども、同じ言葉を使われたほうがわかりやすいと思います。

氏家氏 それは問題ないと思います。

小野 これですが、かなり我々も悩んで付けました。逆に、初めはスコーピングと書いていた状況でした。

早瀬委員 この事前資料がよくわからなくてしょうがなかった。

小野 そう言っていただいたので、スコーピングに修正しようと思います。

田中委員 今のご説明は、表4はSEAのスコーピングというふうに仮にタイトルをつけたらどうかということですかね。

小泉課長 はい。

田中委員 今の早瀬先生のコメント、回答とか、それから前の石田先生の17番の回答もそうなんです、つまり、今回の調査というのは2段階あって、いわゆる代替案比較を行って最適案の選定を行うというSEAプロセスと、それから、最適案に対してEIAの前触れとしてのスコーピングをやると、2段階あるということですよ。というふうに説明が書いてあるんだけど、そういう理解でよろしいですか。

小泉課長 そうですね。

田中委員 そうすると、表4というのは、SEAのスコーピング、私たちはそう思っていたんですが、そうするとEIAの本格実施に向けたスコーピングというのはどこかに載っているんですか。どちらかに提示されているんでしょうか。

氏家氏 代替案の比較検討はこれからでございます、最適案が選定された後にスコーピングをつくることになりますので、本件では実施方法の概要を簡単に触れさせていただいているだけでございます。

田中委員 つまり、例えば早瀬先生のコメントに対するご回答で、「本調査では」と3

行目からありますね。優先整備区間において環境社会配慮も考慮した代替案の比較検討を行い、そのためのスコーピングをやりましたというのが一つと、選定された最適案に対するEIAのスコーピングを行うものですということで、2つのプロセスがありますね。このところが今回の本調査であると。そうすると、今回の提示されている資料というのは、その中の前半部分を提示したということですか。

氏家氏 そういうことになります。

早瀬委員 表5がないほうがわかりやすい。表5は次のステップにまとめて書かれたほうがわかりやすいような気がしますね。表4までがSEAの作業のスコーピングで。

田中委員 つまり、この回答ぶりを読むと、私たちはSEAのスコーピングは確かに表4にありますねと。では本格実施、最適案に対するEIAのスコーピングを行うものだったら、その結果はどこかにあるんですか、どこかに示していただけるんですかというふうに期待するわけですね。

早瀬委員 ぱっと終わっちゃいますね。

田中委員 ええ。そうすると、そこはないわけですか、今回は。

氏家氏 そこはこれからになります。

田中委員 なるほど。そうすると、スコープとしてはそういう射程になっているけれども、今回の資料は代替案の比較検討を行うためのスコーピングについてのご意見を伺うものだと、こういうことですか。

小野 そうです。

田中委員 そういうふうに明示すれば多分誤解が我々、余り生じなかったと思うんですけれども。

武貞委員 表5はあくまで参考という感じですよ、きっと。

田中委員 わかりました。

河野課長 今回の調査自体はEIAはやりませんので、あくまでスコーピングするまでをカバレッジしています。本格調査のFSのEIAのレベルのものは対象にしません。

石田主査 表5は今回の開発調査のスコープの外。

河野課長 最終的なものとしてはつくられると思いますけれども、その先の調査は実施しません。

石田主査 調査はやらないけれども、その次の調査に向けたスコーピングとして表5というものは拡充してきちんと残されるわけですね。本格EIAに向けたこういうスコーピン

グじゃないでしょうかというのは残されるわけですね。ただ、今日のこの助言委員会では表5の助言はしなくていいということですか。

河野課長 はい。

石田主査 表5の助言はするなど。でも、表4の助言はメインであると。わかりました。皆さんよろしいでしょうか、委員の先生方。

すみません、そうすると、それはドラフトファイナルのときにまた見るわけですね、私たち、表5については。

河野課長 ただ、今回については、いわばFSのカバレッジは今回やっていませんので、ですから、あくまでアウトプットして、それを助言の対象ということではないかと思いません。

早瀬委員 それはよくわかるんですが、そうやってきたら少し気になるのが表4の位置づけなんですけれども、表4というのは2つの意味合いがあるんじゃないのかなと。

一つは代替案選定のためのスコーピング、もう一つは環境社会配慮をこの計画の熟度はまだ詳細までいっていないんですけれども、現在の熟度の中で環境社会配慮を行うという2つの意味合いがあるんじゃないかと思うんですけれども、それはそういう理解で話を進めていいですね。

小野 ご発言いただいた後者の内容がちょっとわかりませんでした。もう一度ご説明いただいていいですか。

早瀬委員 計画が進めば進むほど細かい環境アセスメントはできるんですけれども、最初の段階では、さっき課長がおっしゃったように3つぐらいのルートの中から一つ選ぶんだけれども、まだその中で振れ幅はありますよという話ですね。今その振れ幅の中での計画、調査をやろうとされていると。その振れ幅の中で十分な環境社会配慮をするべきであって、今の熟度の中ですべきであって、そういう調査をされるためのスコーピング表だというふうに理解してよろしいかということだと思います。

岡山委員 ルートを選定した後の……

早瀬委員 ルートは大まかには、ただその中で100メートル、200メートル、あるいは1キロぐらいはずれないかと思うんですけれども、そういう段階。

岡山委員 それのためにまず今こういうことで評価しましょう、チェックしましょうということになって、環境社会配慮のためのスコーピングというのは今度ルートがある程度確定して事業計画ができた後のことということですか。

早瀬委員 環境社会配慮はいつの段階でやってもいいんだけども。

岡山委員 表5はどこの段階がよくわかっていなくて。

小野 少しお互いの認識の促進のために、もしよろしければですけども、次の段階の表5の部分というのは、もちろん実施の有無はわからないんですけども、もしこの調査の後にさらにその詳細な計画についてJICAがやる場合は表5をまたきちんと助言いただきながら進めていくということになると思います。今回のベトナム側との合意事項はあくまで今の段階のレベルでの計画づくりなので、表5は最後に次に向けた参考というか、どこがやるかわかりませんが、こういった方針じゃないでしょうかというのを示すだけということでご発言いただくこととなります。

岡山委員 考え方だけを示すということですね。

田中委員 関連で、例えばこの配付資料の8ページに13のフロー図がありますよね。これは、今回の本調査というのは、この枠組みがすべて含まれているのか、そうではなくて、最適案を出す手前、SEAの実施、代替案の比較検討、第2回ステークホルダーミーティング、このあたりのところまでのことをいっているのか、どこらあたりまでのことを今回の本調査という範囲は指しているのでしょうか。

小野 これはすべてを本調査の中でということですよ。

田中委員 わかりました、本調査の射程は。そうすると、今回配付していただいている事前配付資料はどこまでを提示しているおつもりで出されているんですか。

氏家氏 今回の資料につきましては、一番最初の箱のところを全体の枠組みを示しているようなイメージになっております。すなわち環境社会配慮に係る調査計画全体を示しているようなイメージで全体の事前配付資料をお示ししております、これから第1回のステークホルダーミーティングを踏まえまして、この実際の調査計画のフレームワークの合意をとった後、代替案の検討のほうに順次移っていくというような感じになっております。

田中委員 一番左側の箱の内容を示したということですか。

氏家氏 はい。

田中委員 先ほどの表4とか表5というのはこの中の調査計画案の中の一つの考え方ということですか。

氏家氏 はい。

田中委員 私が理解したのは、つまり少なくともここで見ればSEAの代替案の検討路線1というのは一応図面が引かれたと。図面が引かれたというか、SEAの実施をしたいと。

それについての項目案が出されましたと。ABCD評価がされているというふうに思ったわけですね。

したがって、ここからの作業として最適案をこれから出していきますと、これから。その最適案に対して具体的にEIAをやるので、EIAのスコーピングがその後さらに控えていると、そういうふうに理解したんですが、そうではなくて、SEAも何もかもまだ始まっていないんだと、こういうことですか。

氏家氏　そうです。

石田主査　その点は私も読んだときに思ったのは、図3の右側の環境社会影響項目のスコーピング案、スコーピング結果と2つ縦に並んでいる項目があるんですが、そこは表5だと思っているんです。つまり最適案に対して実施のための計画アセスをするんだというふうに思ったんですが、先ほどらいお話を聞いていると、表5は今回は調査ではやりませんということだったんで、私もちょっとわからなくなりました。ちょっとそこは整理してただけるといいと思うんですね。表4、表5の関係と図3、表4、表5の関係、今回の調査のスコーピングをどこまで届かせるのか。

小泉課長　誤解をうみやすい記載でしたので整理して。

石田主査　それによって私たちの助言の届かせる範囲が変わってきますので、そこはちょっとすっきりさせていただければ。

小泉課長　早急に対応させていただきます。

石田主査　そうすると、またもとに戻りますけれども、今回の助言の範囲というのはどこまでなんですか。表5についても助言するということですか。

つまり、最適案を選んだ後、最適案に対するスコーピング、環境社会影響配慮のスコーピング、EIAを行ってスコーピングが必要であると、そこまでも含めるということですか。それとも、先ほどおっしゃられたようにSEAの実施代替案の検討、それに伴う環境影響社会配慮についての助言という。

小野　すっきりさせるという意味では表4ということで整理したいと思いますけれども、表4に対してということをお願いします。

石田主査　私たちは表5は読まなくていい、忘れていいということですか。

岡山委員　でも、図3の中のこのフローの最後までが今回の調査の対象ですということですよ。そうすると、表5のところの説明が表4によってできた最適案に基づいて環境社会配慮のスコーピング案をつくるのと、それがだからここでいうところの最適案の次の

矢印のところ表5なんじゃないかというふうにも見えるんですが。

田中委員 まさにそういうことだね。

河野課長 少し混乱させてしまっていると思うんですけども、おっしゃるとおりなんです。おっしゃるとおりなんですけれども、今回の調査の目的はあくまでSEAのレベルのスコーピングをやってファイナルレポートをつくりましょうということです。ですから、ここに書いていますスコーピング案、スコーピングとありますけれども、というよりもむしろドラフトファイナルレポートということです。ここで書いてあるスコーピング案ももちろん対象のほうに入ってくるのですけれども、この段階で将来のFSのためのスコーピングを本格的にやるというわけではないと思います。あくまでこれは案ということでして、FSをやる段階ではもう一回ちゃんとスコーピング案を書かせていただきますし、ちゃんとステークホルダーミーティングをやらせていただきます。ですから、ちょっとここは混乱があるんですけども、助言委員会の対象じゃないと考えていただくほうがいいのかもしれない。

早瀬委員 そうすると、さっきの図3の最適案ぐらいまでが今回の調査の範囲だと。

岡山委員 表4の結果がそのまま流れていくぐらいと。

石田主査 というJICA側のご説明ですが、委員の皆様、よろしいでしょうか。図3でいえばSEAの実施最適案にかかわるスコーピングについての助言が今回私たちの仕事の範囲であるということだそうです。

ただ、もしいわゆる表4をSEAの代替案の比較で環境社会影響項目を見ていくわけですが、その考慮する際に関係ある項目がもし表5で見られるようであれば表5に触れることは妨げないということですか。

河野課長 それはもちろんそうだと思います。

石田主査 わかりました。ありがとうございました。

それでは、21番、武貞先生、お願いいたします。

武貞委員 質問に対する説明ありがとうございます。

1つだけ、ゼロオプションの設定によってはというところをもう少し具体的に説明していただいてもよろしいでしょうか。この質問をさせていただいた趣旨は、冒頭に申し上げたのと全く同じで、要は高速鉄道のほうが供用時に電力供給がよりコンベンショナルなものよりも必要なのであれば、そこに電力供給をするため、高速鉄道の電力供給をするための環境負荷という部分は例えば代替案検討とかSEAの中で考慮しなければいけないんじゃない

ないのかなという印象があるものですから、それをどう考えるのかなと。

というのも、例えば日本の新幹線に関して、一度ある水力発電所の方に新幹線の終電が通り抜けると発電所をとめるんですという話を聞いたことがあるものですから、高速鉄道のために発電所が必要なぐらいの規模になるのであれば、そこを代替案検討の中で環境負荷として入れ込んでいくことも必要なのかなというのがちょっと気になりまして、そういう趣旨でこの部分は聞かせていただいたということです。

説明はわかるんですが、このゼロオプションの設定によってはということをもう少し具体的に教えていただけると。

小泉課長 このゼロオプションの設定というのは、要は高速鉄道を建設しないというケースのことになります。我々の需要予測、こちらの資料2ですと2008年と2030年、高速鉄道を入れたケースというものしかございませんが、この高速鉄道がない場合のケースというものも検討しております。そうしますと、この内訳の中でどの交通機関が多いかとなっている場合に、実は航空が多い。つまり航空から高速鉄道に移管するというのが比較的多いといわれているんですね。

ということで、このゼロオプションの場合というのは、要は航空のシェアが非常に高くなっていくということですね……

武貞委員 コンベンショナルなほうよりむしろ航空のほうが高くなると。

小泉課長 となつてまいりますので、航空の同じボリュームを予想するときにかかるCO₂排出量の問題ですとか、そういうところというのは当然検討することはできますので。

武貞委員 そこはむしろ在来線との比較ではなくて、航空との比較であるということですね。

小泉課長 はい。

岡山委員 私もこれはちょっと疑問に思ってチェックをつけておいたんですけども、一つ引っかかっていたのは、要はこの高速鉄道のために新幹線を通すために、もし電力供給が大分変わるはずですよ。その新規の必要電力がもし現時点で足りない場合には、当然これのために電力を起すための何らかの発電所等の建設というものがあわせて検討されるのかなと。特にベトナムですので、原発のことも大変気になるんですね、実は。

なので、その、実際つくるかつくらないかは置いておくにしても、どれだけの電力が必要で、その電力のつくり方もちょっと非常に原単位が変わる話ですので、その数字がちょっときちんと示されるべきだと思うんですが、仮に火発でやった場合にはこれだけと。

それに対して、航空機ですと当然機体燃料は普通は化石燃料ですから、原単位はこれは決まっているかもしれませんが、これだけということで比較が出るということですよ。それはきちんと出しますということでよろしいですか。

小泉課長 まず電力需要がどれくらい必要なのかという議論のベースになるもの、これは当然検討しますので、そこは忘れることなく入れていくという形になります。

また、先ほど申しあげましたまさにゼロオプションとして高速鉄道がない場合にはどうなるかというところと比較して総体的に判断するという形になるかと思います。

田中委員 今の話で、今回の高速鉄道があるなしを、ここでいうとゼロオプションの話ですが、そこは手段、交通手段については前の段階でもう整理されているのではないんですか。そうではないんですか。

小泉課長 検討そのものは前回のVITRANSS2の中で行っておりまして、まさにこの1ページの表というのがVITRANSSの中でも基本的な検討ということで挙げているんですね。この中にゼロオプションとして高速鉄道がない場合ですと色分け、交通網がどう変わるかというところを出しております。

田中委員 わかりました。そうすると、この代替案の中に、今回というのはSEAレベルで代替案とすると、もうある程度高速鉄道の建設の影響を前提にした上で路線を検討するという代替案なんですか。それとも、またもう一回、それがなかった場合のというゼロオプションまで戻るんですか。

小泉課長 この場合で、高速鉄道がなかった場合のその部分は航空機でやりましょうとか、そういう検討までは考えてはおりません。そこまで戻ることはないと思います。

ただし、高速鉄道の整備の前段階として、例えば先ほどからおっしゃっていた在来線の活用ですとか、そういう話は当然ございますので、それはオプションの中として議論はもちろんしてまいります。

田中委員 わかりました。

続いて、私のほうから、22、23、24と、4項目出させていただいて、つまり、今、代替案はそもそも何だという話から始まったんですが、代替案の検討に際しての要件として、ここに書いてある環境社会配慮のベースライン情報とか自然条件とかありまして、その場合には一体どういう項目を想定して検討されているんですかというのがそもそも私の一連の問題関心だったんですね。

出された資料は、添付4と添付5のVITRANSS2だとかVR、ベトナム鉄道によるところの

FS調査の項目を一覧で出していただいて、これはこれで参考になるんですが、そうすると、ここでこの段階でベースライン情報とするのはこういう添付資料4とか5にあるようなこういう項目に関する情報をベースライン情報としているという理解でよろしいんですか。

小野 今の点は、もちろん添付の4、5にある過去の調査ももちろん参考にさせていただきながら、ベースラインというものをどれにするかというのを今、情報収集、追加調査中の状況になります。

田中委員 そうすると、その項目は例えば表4に出されるような項目とどういう位置関係にありそうですか。表4に一応環境社会配慮の影響項目というリストがありますね。

小泉課長 この表4につきましては、選定の際の配慮事項ということで、まさに当然のこととして入れるというようなスタンスで我々調査を行っております。

田中委員 繰り返しますと、多分資料を収集中であるということですので、今作業が進んでいる段階だと思うんですが、結局、ベースライン上は、つまり環境社会面の配慮をするためにこういう基礎情報リストをつくっていますと。こういう情報リストがあって、その中からこの表4のような項目について評価をしていきますと、多分そういう組み立てだと思うんですね。

ですから、その前提となる、つまりそもそもベトナムでどういう情報があるのかも含めて、例えば環境面でいえばこういう情報がある、例えば大気で言えばノックスなのかわかりませんが、あるとか、音は測定していないので実測するとか、データをどこかで持っているとか、そういう情報があれば、表4のような環境社会配慮をする項目を選定して評価をしようとする、確かにそれはいいんじゃないですかというアドバイスはできるわけですね。ですからその全体のベースライン情報あるいは環境社会関係項目情報、データは何がありますかと、それが無いものだから、それを見せてほしいというのが、一体それはどういう整理をされているんですかというのが。

氏家氏

事前配付資料あるいはご質問の回答には添付はしておらなかったんですが、今現在、表4にある項目に関しまして、二次情報としてどういうものがあるのかということをもっと収集、整理をしているところでございます。

路線の選定におきましては、特に面的に考えられる、入手できる情報に関しましては面的に落としまして、そういうものは路線選定の際の貴重な情報として活用する予定になっております。

一応一通りの情報は集まりつつありますけれども、項目によっては若干ばらつきもありますので、引き続き情報収集に努めているといったところでございます。

田中委員 わかりました。作業の途中なのでなかなか出しにくかったというのはわかりましたが、つまりこの表4のような、こういうことが本当に重要であるし、かつこういうことをチェックしたほうがいいですよというアドバイスをするとき、前提としてどういう情報があります、今集めていますと、項目リストがあればそこがより私たちが的確にといいますか、ポイントをついてできるんじゃないでしょうかと、そんな意図です、意味はね。だから、集めているものでも、あるいは集めている途中のものでもいいから、リストがあればよりわかりやすかったですねということですね。

わかりました。いずれにしても、VITRANSS2だとか、ベトナム鉄道の前段の調査、こういう項目でやっているというのはわかりました。これはこれで了解しました。

石田主査 田中先生、他のことはいかがですか、22から25番で。

田中委員 大体そこらあたりがわかればいいかなという感じですね。

石田主査 わかりました。ありがとうございます。

岡山委員 ちょっと質問させてください。今回あくまで北区間のハノイからビンまでと、それからニャチャンからホーチミンまでの南区間だけ、真ん中のところはこれはその後。

小泉課長 その後というか、今回の我々のスコープとしてはその2区間のフィージビリティ調査、その2区間の詳細な調査という形でしておりますので。

岡山委員 すみません、説明があったかもしれないんですが、この真ん中のところはどうなっているんですか。

小泉課長 真ん中につきましては、最終的な姿として、前回行いましたVITRANSS2、この中では高速鉄道、全線開業だと何年必要かとか、そういうような検討をしております。つまり、今回お示ししました表、添付の2に書いてございますけれども、この2のデータはそれ以外の区間、ビンからダナンですとか、ダナン、ニャチャン、その区間を高速鉄道が入っております。まさにここにありまして、前はマスタープラン段階ということでしたので、全線の区間に渡っての高速鉄道の検討も行いました。ゼロオプションも含めて検討しております。その中から特に優先度が高いと思われる区間としてハノイからビン、ホーチミンからニャチャンにつきまして今回対象としているという形になります。

岡山委員 さっきのところに戻ってしまっただけで申しわけないんですが、ちょっとイメージをつけていたんですけれども、ニャチャンからホーチミンのところは、例えばこの間の日

本でいえば創業した九州新幹線の開業みたいなふうに考えたときに、確かに南区間の中だけではトリップ分担率は急にエアから新幹線に移動すると思うんです。

ですけれども、ハノイ、ホーチミンという全面距離のところでは、これは確かに全部移動しようと思ったときに、仮に全部手段があれば飛行機を使うんだらうなとか思いますし、行く先がどこなのかでこれだって大きく変わるんじゃないかという気がしたんですよ。ハノイ、ピンだと300キロないので、ここだと確かに高速新幹線の需要というのは大きいだらうなと、代替はかなりするんだらうなというふうに見込まれるんです。

だから、どこが何が代替するかというこの距離区間で大きく変わるのかなという気もしてしまって、逆にこれは断面なので、全面開通した場合のことを考えていっしょと思うんですけれども、ハノイ、ホーチミンだとこのくらいの距離になると逆に新幹線が全面開通したところでひょっとして飛行機には勝てないのかなという気が大分したものですから、その辺とシナリオベースで多少の環境負荷の代替というものが今後変わってくる。だから、このVITRANSS2のときの評価と、北、南だけの評価だと多少乖離があるのかなとちょっと思ってしまっただけなんです。

小泉課長 ご指摘の点は非常に重要なポイントだと考えております。やはりハノイ、ピンあるいはホーチミン、ニャチャンの区間だけで見たときに、当然需要の構成というのは変わってくる可能性があるかと思っておりますので、そこは今回の一連の調査の中でも需要予測の見直し、部分開業を前提として、それ以外の区間は在来線で結んでいる、あるいは在来線の改良というところまでやった場合に需要がどのように変わってくるのか。それは当然のこととして行いますので、この数字をもってすぐにゴーサインということではございません。

岡山委員 連続需要は多分全線開業のときとこの部分開業のときでは分けていくと。

小泉課長 はい。

岡山委員 説明ありがとうございます。

石田主査 続けて、コメントのところ、36番、岡山先生、工事中の供用後のことがあります、それもお願いします。

岡山委員 今日は表4がポイントだということなんですけれども、まだ次のフィージビリティースタディーのときなのかなという気がしていますが、詳細な環境アセスメントというのはむしろこの段階ではないんですかね。

いろいろなスコーピング案をこれまで見てきて、よく供用後のリストとそれから工事中

のものと分けてあるのが今まで結構よく見ていたものですから、すみません、それをそのまま想定してしまっただけなんですけど、現時点ではそうではなくて、これは次の段階ということですね。であればとんちんかんな質問ですみませんでした。

石田主査 よろしいですか。

それでは、これで環境社会配慮の部分は終わったと思いますので、次にスコーピング案の質問とコメントにいきたいと思います。

まずスコーピング案の質問のほうなんですけど、私の26番、騒音振動については、これは10ページを見ているわけだから、やはりこれは表4で私は見ていたと思うんですね。

早瀬委員 表4でいいんですね、スコーピング案。

石田主査 ということですね。スコーピング案というのは、今回のスコーピングという定義は表4がスコーピング案であるということですね。表5は忘れていいと。その際の騒音振動、施設はあるんですけども、住居だとか、やはり工場などへの影響というのはいない、配慮しないということによろしいわけですね、これは。

小泉課長 推定被影響者（世帯）という、ページ10表4のところには入れてございますが、もう少し詳しく書いたほうがよいということでしょうか。

石田主査 社会環境のところですか。

小泉課長 公害汚染の騒音振動のところですか。

石田主査 世帯がありましたね、ごめんなさい。かつ農牧畜業は因果関係がよくわからないから通常は見ないということですね。その点は結構です。

続けて、生態の話が出たので、生態にいきますが、スコーピング案の37番、助言のほうで、生態系もちょっと見ればどうかと書いたんですね。それに対して、調べていきますということなんで、お答えとしてはいいと思うんですけども、表4を見ると、SEAレベルにおけるスコーピング表では、表4はDになっているんですね。だから、この段階では検討しませんと。いえ、そうじゃなく検討するということか。国立公園、自然保護地区について考慮すると。詳細はスコーピングないし本格EIAの段階で検討を行うと。この表4の読み方は、やはりここで検討されるということですか、生物・生態系について。

氏家氏 基本的には検討はするんですけど、検討の手法として今回の計画の熟度でありますと、保護区や森林に着目してやっていったほうがいいであろうという意味で書いております。

石田主査 ただ、図3を見ると、代替案の検討で路線駅位置まで決めるわけですから、

SEAの実施、代替案の比較検討して路線と駅位置が決まるので、かなり生態系について考慮できるんじゃないですか、これ。路線はどこを通して、駅はどこを通すということは、駅というのは結構でかいものでしょうから、高速鉄道の場合には。世田谷線とか湘南・鎌倉を走っている短い路線の駅じゃないでしょうから、かなり大きな建物を建てられる予定だと思っんですよ、耐震性も含めて。そうすると、SEAの段階とはいいつつ、路線と駅まで決められるのであれば、生態系に及ぼす影響についてもかなり言及できるんじゃないでしょうかね。

何でそういうことを言うかという、添付資料4のVITRANSS2での環境社会配慮調査の概要というところで既に生態系への影響、5カ所、3カ所、影響を受ける可能性があるというふうに言われているんですね。かつここでまた国立公園、自然保護地区について考慮するというのであれば、ほとんど考慮というか調査の段階が進まない。もう少し詳細に進んでもいいんじゃないかなという気がしたものですから、今ちょっと改めてお聞きしたいと思っています。その点説明をお願いします。

氏家氏 SEAの段階では駅位置ないし路線を検討していくわけなんですけれども、大きい200何十キロあるいは300キロを超える路線の代替案の中で、効率的に生態系への影響ということと比較、評価するとなりますと、まずは法的に位置づけられた保護区ですとか、そういうところに着目していくのが最初かと思います。

あとはベトナムですので、それ以外のところでどこまで生態系に関する情報があるのかということは今二次データを収集中ではございますけれども、その得られる情報の範囲で、比較のときにそれをもとに評価することになるかと思いますが、具体的に今のところ生態系の部分につきまして定性的には少しは書けるかもしれませんが、主に着目するのは法的に決められた保護区などに着目していったほうがよろしいのかなという趣旨で表4のほうを作成しております。

石田主査 わかりました。駅とか路線まで決まるのであれば、希少種も含めて、保護している種類まで含めてある程度のレストランアップは可能ですよね。恐らくそこまで考えておられるんじゃないかと思いますがけれども。

武貞委員 今の話のところは、コメントのところでも早瀬委員とか私とかがしたのと同じ話で、田中委員も言っていっしゃるのと同じ趣旨なのではないかと。結局、代替案の選定のときに、今ある情報の範囲で恐らく考慮はされるんでしょうけれども、この表でDと書いてあるとその項目は考慮はしないで代替案を決めますよと見えてし

まわらないかということなんです。

早瀬委員 そうですよ。全く同じですね。40番のところに、真ん中あたりからの改行のところですけども、生態系、生物相に関してはこんなことをしますと書かれていることをこの表4に反映させていただかないといけないんじゃないかと私は思いながら見ていたんですが、武貞先生と全く同じです。

武貞委員 ということとつながってくる話だと思いますので。

氏家氏 ここはちょっと誤解を生むような表現になってしまったかもしれませんので、レポートないしは今後ステークホルダーミーティングの中で誤解を受けないように表のほうは修正したいと思います。

石田主査 表のほうを修正するということは、DじゃなくてAとかBになるということですか。

小泉課長 少なくともここでDと書いてしまいますとミスリーディングといいますが、実際やるんですけども、やらないというふうにどうしても見えてしまいますので、そこは表の記載ぶりも含めてですが評価として見直すようにします。

石田主査 つまりAかBになるということですね。

小泉課長 要は自然環境全体として当然AないしBとしてやっていきますので、特記してDという形ではないようにということですね。

氏家氏 表のつくり方をちょっと変えるなりしてミスリーディングがないような形にしたいと思います。生態系を考慮しながらということではあるんですけども、その考慮の視点が例えば保護区であったり森林であったりというようなことを見ながら定性的に概観していくということになるかと思います。

石田主査 生態系・生物に関してはよろしいですか。

岡山委員 簡単な、多分工法のことは何も書いていないんですけども、盛り土で上げてわーっと上を通して、山に当たったらトンネルを掘るという感じでいいんですか。

小泉課長 そこはまだ正直議論がございまして、高架、全部エレベートでやるという選択肢も含めて入ってまいります。つまりコミュニティの分断とか、そういうのも含みますし、人が入ってこないようにというようなところとコストとの兼ね合いになりますので。

岡山委員 なるほど。高架にすると多少多分お金が変わってきますよね。

小泉課長 それは間違いなくあると思います。安全性ということ考えると高架で完全に分離したほうがよいので。

岡山委員 確かにそれはそうですね。最初、盛り土でいくのかなと思っていたんですけども、その場は多分農地の喪失が多分すごく多いんじゃないかなという気がしたんですね。そのことは少し、生活・生計のところ、あるいは土地利用のところで考慮されてくるんだろうなと思うんですが。ここでちょっと気になったのが、名古屋の近くの岐阜羽島というところの駅ができたときに、あそこは水田だったんです。水田で非常に地盤が弱くて、実際に駅をつくったらそれだけで重さでほとんどもういっぱいいっぱい、それ以上まちが拡大できないという課題を抱えています。

この路線が来ているところの地盤がどういう状況かちょっとわからないんですが、場合によっては水田など水が多いところを通すときにこの地盤沈下評価がCになっているのがちょっと気になったんですね。場合によっては構造物とそこに走る新幹線の振動で沈まないということもあり得ないこともないと思ったので、ここでやはりCという評価というのも考えなくていいですということもちょっとどうかなというふうに思ってしまっただけですけども。地盤沈下は影響がほとんどないために考慮の必要がないというふうに書かれているので。

高木氏 今、いろいろ先生からお話がありましたが、やはりベトナムは水田が多いんですね。水田が多いということは、やはり水が非常に流れを阻害しないようにということも重要でありまして、それと、高速鉄道ですから、どうしても立体交差ということで高くなります。ですから、土だけではなくて、そういうコンクリートの部分も、そういう地形とか、それと先ほど言った地質、それを把握して、トータルのコストも考えて、そういうところで決めていきます。

石田主査 そうすると、地盤沈下の評価というのはCのまま、ということですか。

岡山委員 いいんですか、よくわからないんですが。

石田主査 C評価なので特にこれ以上の、影響がほとんどないため考慮の必要がないということで今回の調査には含めないと。

岡山委員 あのままくいを打ち込んでいくから大丈夫ですということですかね。駅の構造物も都市部であれば大丈夫という考え方ですか。

小泉課長 もし高架の場合とか、いろいろなケースを想定しますけれども、地質調査というのはピッチが広いですから行った上でやってまいりますので、それに対応は可能だと。

岡山委員 考慮はするんですね。

石田主査 スコーピング表、地盤沈下は今Cになっていますけれども。

小泉課長 Bに変えるかどうかというところですかね。

岡山委員 まだこの段階では地盤調査ができるわけではないので、多分。

高橋氏 通常、新幹線の構造物をつくる際には、周辺が大きく沈下するようなものもともと作りません。したがって、そういう意味では、地盤沈下の調査というのは最初からつからないという前提ですので、ウエートとしては我々小さいところだと思っています。

岡山委員 計画の前で既にリスクのあるところは排除されているということですね。

高橋氏 そうですね。

岡山委員 了解いたしました。ありがとうございます。

田中委員 ABCDで考慮が不要とか、あるいは考慮が何とかと、これは何に対する考慮ですかね。どういう意図でこの考慮というのは使われていますか。

氏家氏 ここでは代替案の比較検討をするときに考慮するかどうかという趣旨での考慮です。

田中委員 そうすると、環境上重要である、あるいは社会環境上重要であっても、比較すると余り差がない場合は考慮はしなくていいと、そういう。

氏家氏 そういうことで、この段階では比較するのが難しいというときは、次の段階では考慮する可能性はありますけれども、ここでは考慮しないという趣旨です。

田中委員 わかりました。

石田主査 スコーピング、まだ、今ちょうど全体の配分時間の半分を過ぎましたが、もうあと少しですので最後までやっていきたいと思います。

それでは、続けて、コメントのほう、39番とあとは、先に田中先生のほうの43番をいただいでいいですか。その後、地域経済にいきたいと思います。

田中委員 これはみんな同じ、景観とか経済とか、生計の手段とか、森林とか、他の先生からもいろいろと指摘がされているけれども、項目のDというのが本当でいいんですかと、こういうことですね。

石田主査 私たちのほうから提示されているのは、あとは景観と地域経済と、それから生活・生計のところですが、まず景観のほうからお願いします。

早瀬委員 40番のところでお答えになっているやつですね。40番の真ん中以降の回答の部分。

石田主査 景観が含まれていますね。

早瀬委員 景観、地域経済、生活・生計、含まれていますね。

石田主査 そうですね。その上で、田中先生のご質問に踏み込んで、AからBではないかとまでお聞きになられているわけですが、いかがでしょうか。

田中委員 回答のほうにはそういう回答がありますね、40番には。

小泉課長 この評価の記載の仕方というところだと思うのですが、ちょっと我々の中でこれをまとめるときにどうしたかと申しますと、このタイミングで評価する、あるいは評価できる、評価するに値するデータが十分手に入るかどうか、あるいは先ほど言いましたように代替案としての比較検討ができるかどうかということと、この次のステージのときにより評価すべきなんじゃないかということでABCDというような考え方でここに書いてしまったんですね。

ですので、景観あるいは地域経済、生活・生計というのは項目として重要でないので、評価する必要がないということではもちろんございません。ただ、ここの今回ABCDというのをつける際に、今このタイミングでやるのが適当なのかどうかということ判断の基準としてしまいましたので、その結果としてDというのが今必要ない、あるいはCも含めて、というようにしてしまったんですけれども、ここはご意見を伺えればと。

岡山委員 例えば生活と生計に関しては、むしろこれから出てくる、これに基づく評価をステークホルダー会議にかけていくわけですよ。それで計画策定をするということであれば、これは非常にステークホルダーミーティングに出てくるステークホルダー、特に住民の方にとっては非常に関心の高いところだと思うんです。

例えばこの段階でわからないといってしまうよりも、むしろ先ほどのような例えば構造としてはこんなふうに考えています、ルートとしても確定じゃないけれども、こんなふうに考えていますと。これに基づくと大ざっぱに例えば損失のある農地はどのくらいになるのか、そのかわりこれの工事に必要な雇用がどのくらいあるのか。さらに供用後に駅周辺でどのようなことが、経済拡大が考えられるかというぐらいの経済インパクトは、今までの事例が幾らでもあるので、多少情報としてステークホルダーに逆に示すべきではないかと思うんです。

なので、ここの段階でむしろ少し情報として出すべきことではないのかなと私は思うんですけれども。ステークホルダーミーティングのこの質問にもつながっちゃうんですけれども、だれに対するステークホルダーミーティングなんですかということですよ。

早瀬委員 表のつくり方に関してちょっと私のほうからコメントさせてもらいたいと思

うんですが、さっきちょっと私がコメントさせていただいた中で、2つの側面がありますねという話をさせていただいたと思うんですけれども、代替案の選定という目的と、もう一つは環境影響評価のためのスコーピングだという目的と2つある。代替案の選定という目的で考えた表はこれに今なっているんじゃないのかなと思うんですが、ここは本来そうじゃなしに環境影響評価について今の熟度の中で何ができるのかということを考える表にさせていただかなければいけないんじゃないのかなというふうに思っています。

そういう意味からすると、Bと書いてあるところの上に考慮の重要度と書いてありますが、そうじゃなしに、影響の重要度ですよね。影響配慮、環境社会配慮の重要度についてここではABCDで評価していただかなければいけないのではないかと。考慮というのは何を考慮するんですかと、田中先生がおっしゃったのもきっとそうじゃないのかなと私は思ったんですけれども、ここはやはり環境社会配慮がどれだけ重要な項目なのかということについて検討していただく。

それで、代替案を比較するときはどういう項目を選ぶのかというのはまた別の話で、それはそのポリシーを書きいただければいいわけで、そのときにすべての環境影響だとか社会影響をゼロにすることは不可能なんですから、環境と経済と社会と、総合的に判断していただいて、それで路線を代替案から選定していただければいい。それがそのSEAの基本的な考え方じゃないでしょうか。

だから、ここは考慮の重要度じゃなしに、環境社会配慮の重要度としていただくと、今おっしゃったような項目はすべてAないしBということになってくるんじゃないかと。今の段階でできることを右のほうに書いていただく。重要度設定の理由じゃなしに、今の段階でできる調査の内容、環境社会配慮の内容を右へ書く。そういうような表にこれはなるべきんじゃないのかなと私自身は考えています。

石田主査 私もその点は同感です。やはり考慮という言葉よりも、SEA段階において、例えば工事であってもわかる影響については、たとえ薄くても浅くてもそれは書けるものがあると思うし、むしろカバーしなきゃいけないということだと思いますし、今後絞り込まれていく段階で、逆に怖いのは、SEAでも考慮されなくてもいいやという話になるのが一番怖いし、だからやはりわかるものについては、ある程度想定がつくものについては、景観だとか、経済だとか、生態系については既存の資料を使って皆さんができる調査の中でやっていただくのがいいんじゃないかなというふうには思います。

岡山委員 そういう意味では、さっき36番のところ、まだここまで精度が上がらない

ということではあったんですけども、やはり住民に対しても一応ステークホルダーミーティングで情報を開示するのであれば、工事中はこのくらいの影響が出ますけれども、供用後にはこんなふうになりますということも情報としては必要ではないかと。石田先生おっしゃるように、それが正確には書けなくても、逆にいうと現在ではここくらいの推定ですというくらいのことはあってもいいかと思います。

早瀬委員 それでいいんですね。

岡山委員 はい。

石田主査 今話題になっている点で、委員の他の先生方、いかがでしょうか。よろしいですか。

田中委員 配付資料の9ページのところに、つまりABCDをどうして選んだかというのが書いてある、ご説明いただいているんですね。今改めて読んでみているんですが、趣旨は今議論していただいていることはまさに言われているんですが、まずAとBを中心に項目を選定すると。項目を中心に代替案の比較を行うということですよ。

このAというのはどういう考えか、Bというのはどういう考えかとあるんですが、今お話しのように、一つは、そもそも負の影響が生じる可能性があるものはAにしましょうということですよ。ということが書いてありますね。これはAもBも共通だと。Aの方はむしろそれで代替案の作成段階から何か重要度ということが書いてあるので、より差が大きいとか、そういうことなんでしょうかね。Cは影響がほとんどないんだと。Dは情報レベルが考慮できない、情報レベルから考慮できないとか、あるいはそもそも考慮が不要であると、こういう項目を選んだということですよ。

そうすると、Dの選び方が本当にこれでいいですかというのがもう一回これで問われているわけですね。例えば先ほど生態系という話があって、生態系はDになっているけれども、本当にDでいいんですかと。生態系、これは森林も書いてあるし、当然ながらそれは同時に生態系にも影響を及ぼさないように、例えば希少な生物群がいるところは避けるとか、そういうのは路線上当然あり得るべきですよ。

今日の回答を読むと、それは森林のほうに含まれるので、そこで考えればいいというのは、何かそんな話ですよ。そうでしょうか。そうすると、先ほど私が繰り返し最初に申し上げたベースラインとする情報というのは何ですか、どういう情報が集まってきているんですか。そういうことが明示されれば、あるいは提示されればそういう情報とこの項目を結びつけたときに、例えばこれは確かに情報源がないので難しいねという話が出てくる

んだけれども、情報源がないとかいうのはどうしてわかるんですか。

石田主査 よろしければ今おっしゃっていただいている内容を私たちに教えてください。

小泉課長 すみません、確認ということで議論していたんですけれども、表4の中で我々がもともと整理していたのは、まさにSEAの中での代替案検討に当たってのクライテリアの考え方だったということです。

今、早瀬委員からご指摘いただいた点は、現在の持っている情報の中での環境影響評価、どのようなことができるかというところを出したほうがいいんじゃないかということだというふうに受けとめましたので、そこでどういう情報が既にあるかというところを議論していたところです。ですので、どういうまとめ方にするかというのはまたご相談させていただきたいのですけれども、そこはコメントを、私たちからいうのも何なんだけれども、ご提案いただいて、それに対応するような形にするということではいかがでしょうか。

岡山委員 少なくともこの一番上のところの分類が考慮の重要度、理由というのはちょっとおかしいですよという話だと思うんです。

小泉課長 ええ。

岡山委員 逆に重要だというんだったら、多分全部重要でしょう。その中で……

早瀬委員 調査の方法を書いていたらいいいんじゃないですか、右に。

岡山委員 現時点で影響がある程度わかるので逆にここでAからDまでのランクがされているというふうに読めるんです。だから、その意味では、重要度ではなくて、例えばさっきの地盤沈下も評価をした上でCでしょうということであれば、その理由は納得できるんです。既に地質調査がされていますと。それによってそういうことは配慮されていますということが情報が明らかであればなるほどと思えるんです。

早瀬委員 考慮の重要度のところは、ですから、影響の重要度、右側の重要度、設定の理由のところは調査の方法というふうに直していただいて整理していただいたら私はいいいんじゃないかと思っています。

石田主査 すみません、もう一度教えてください。

岡山委員 表4の一番上のちょっと見出しのところなんです、BとかAと書いてあるところの上が考慮の重要度になっていますが、これを影響の重要度にしてはいかがでしょうか。その横もその理由です。

早瀬委員 調査の方法。

岡山委員 そうですね、方法及び理由。多分ここでは場合によってはDのところは特に

わからないので、もしここにDと書いた場合には推定されること等も付されていると親切かなと思います。

石田主査 調査の方法というのは、別項目にしたほうがよりわかりやすい。

岡山委員 そうかもしれませんね。

石田主査 横につなげるとしたら、理由プラス調査の方法と。

小泉課長 影響への重要度という書き方がよろしいのか、影響に対する評価、そこは別の記載になるのかと思うんですけれども、今、早瀬委員がおっしゃっている影響の重要度ということだと、例えばここの中でAじゃなくてCになるものがあるのかどうかということになるのかなと思うんですが。影響の重要度ということだと、A以外というのはなかなか出てこないでしょうか。

早瀬委員 うん。

岡山委員 影響の評価であっても、私もこれは多分JICAのほうの評価なんだろうなというふうに受け取っていますので、ただ、そうすると、まだこの段階で評価がばしっと出るかどうかは多分逆に不安なところがあると思うんです。だから、「(推定)」みたいな形もあり得るんだろうなと。

早瀬委員 想定される影響のある項目は全部スクリーニングされて出てきますよね。その中で深刻な影響を与えると今の段階で考えられるようなものと、軽微であると今の段階で考えられるようなものを振り分けるのかなというイメージだったんですけれども。

武貞委員 多分その絡みでいうと、もしそれであれば今回の代替案選定で特に重視しなければいけない項目は、それはそれで1列つくって、そのマークをしておくとか、そういう2つに分けておいたほうが誤解が少ないかなという気がします。そうすれば、影響が将来的にあり得るだろうというふうには当然EIAのところでも引き継いでやっていくということがはっきりしますし、今回代替案のSEAの中で特に重視しなければいけない項目はこれですというものはっきりさせることができるのかなと思いますけれども。

岡山委員 いいアイデアだと思います。

石田主査 今、武貞先生がおっしゃっていただいたのを正しく理解したんですけれども、代替案で重視する項目というのはこの表4の新たな項目としてつくること……

武貞委員 つくったほうがよりはっきりすると。もともと多分この表4自体をそういう表としてつくられていたはずなんですけれども、そこはむしろ環境社会影響というもので表をつくって、その中でその代替案の選定に特に重視しなければいけない点というふう

したほうが、その部分だけ抜き出して表にするよりは誤解が少ないのかなという理解をしています。

石田主査 そうすると、この部分はこの後、休んだ後、コメントを助言として形成する部分に当然なりますけれども、具体的には、今、お話に出ていたように表4のヘディングを変更するということですね。

小泉課長 表の記載部分も含めて。

石田主査 考慮じゃなくて、重要度または影響の大小というふうに変更するのと、それから、その理由を書いてかつ調査方法を書く。プラス代替案に重視する項目についてはマークしておくこと、そんなイメージでよろしいんでしょうか、委員の先生方。

武貞委員 そうですね。そこまで全部書き込むかどうかはあれですけれども、内容的にはそういう方向で変更したらどうかということだと思います。

石田主査 わかりました。では、それはどなたが起案していただくかはこの後考えるとして、続けてやってみたいと思います。

27番の地すべり、洪水については理解しました。ありがとうございます。

いよいよ最後、住民移転についてはありませんでしたので、その他ですね。

まず28番の早瀬先生、いかがでしょうか。

早瀬委員 これは私、えらいすみませんでした。

石田主査 ありがとうございます。

それでは、あと、その他のコメントのほうですけれども、46番はわかりました、ありがとうございます。

参加予定者、これはステークホルダーミーティングの第2回目、第3回目というのは、まだこれからリストをおつくりになられるということですか。

小野 はい。

石田主査 わかりました。

第1回目から人民委員会も入ってくるということですね。見ていると。

48、49は、沿線住民にも早目に知らせることということで、早瀬先生、いかがでしょうか。

早瀬委員 これで結構です。

石田主査 私も結構です。

岡山委員 私も、抜けていたんですが、すみません、事前に出ささせていただいたところ

で、この部分で、第1回目のステークホルダーミーティングの参加者はどのようなセクターの人を想定しているんですかというのと、どういう議論をするんですかというのを質問に差し上げていました。それについては、46番のところに各回の次に開催するSHMで報告する、この資料に示してあるようにということでここでいいのかなと思います。

かつ、同じなんですが、政府関係者及び事業者、首長だけではなく、NGOその他住民等々の関係するアクターの出席を促したいということと、周辺住民、沿線住民、それについてもその中ではこの計画をきちんと情報を提供して議論してもらうことで逆に住民からのニーズや危惧される点等の抽出される機会としてほしいというコメントをさせていただきました。でも、これは48とほぼ同じだと思いますので。ありがとうございます。

石田主査 岡山先生に言っていたのは、アクターはどういうところを呼ぶべきかという具体的に出されていると思いますので、必要があればコメントを重ねてもいいんじゃないでしょうか。

岡山委員 そうですね。参加者、招待者を検討する予定ですになっているので、できればちゃんと呼んでくださいということをお願いします。

石田主査 これで一応提出されている事前コメント、質問についてはすべて見たことになりませんが、委員の先生方、他に追加的、または関連する項目で何かありましたらどうぞ。

では、現段階では特にないようでありましたら、一旦ここで休みを入れたいんですが、10分休みしましょうか。部屋に時計がないんですけれども、私の時計で3時56分なので、4時6分から開催ということで、お願いいたします。

午後3時56分 休憩

午後4時06分 再開

石田主査 それでは、10分たちましたので、再開いたしたいと思います。よろしいでしょうか。

では、今から助言委員会が出すコメントについて原案をつくっていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。例によってJICAのほうでここに出された原案を一度タイプしていただいて我々全員に送っていただき、最後にスケジュール調整を確認するというところで終わりたいと思います。

まず質問事項、コメント含めて、全体・代替案のところからまいります。

全体・代替案の質問事項1番、1番は残してください。文面は、2行目の「持続性」のところまで使って、「持続性について記述すること」と。

それからあと、2番から10番までは全部落とします。理解できました。

質問のほう、先にいきましょうか。11番、早瀬先生、いかがですか。

早瀬委員 残しておいてください。

石田主査 11番はどのような文面にいたしましょうか。

早瀬委員 将来への計画区間への影響についても考慮を加えると。十分な考慮はできないかもわかりませんが、視野に含めていただいて調査をしていただきたいという趣旨にしたいと思います。

石田主査 それでは、12番、武貞先生、いかがですか。

武貞委員 これは落としてください。

石田主査 13番、田中先生、いかがでしょうか。

田中委員 これは載せるということで、「代替案は、路線経路、駅位置が挙げられているが、特に市街地等においては構造の代替案も含めて検討すること」この文章で、これはそういうことで必要になるんだらうと思いますので。

岡山委員 14、15、16は落としてください。

石田主査 わかりました。そうすると、コメントのほうですが、29番、全体のコメントのところ、29番は残したいと思います。文面は、「南北高速鉄道沿線におけるインフラ整備計画と本事業との関連について明記すること」と、これは残します。「数々の」は要りません。結構です。

30番は要りません。

31番は残したいんですね。31番は残したいので、「複数の高速鉄道案について基準を立て、比較すること」と。

田中委員 私のほうの32番、よろしいですか。これは一応残すということで、「経済側面（経済効果、コスト）も含めて検討すること」と。これは当然我々に対するご回答でいいと思いますけれども。

石田主査 これで次は環境社会配慮にいきます。

上田 申しわけありません、31番のところをもう一度教えてください、石田先生のところです。

石田主査 「複数の高速鉄道システムについては基準を立てて比較検討すること」、以上です。

それでは、次は環境社会配慮ですが、17番は要りません。

18番は、「本調査におけるSEAの定義を明記すること」と。よろしいですか。

19番は要りません。落としてください。

20番はいかがでしょうか。

早瀬委員 20番も落としてください。

石田主査 21番はいかがでしょうか。

武貞委員 21番は残していただきたいと思います。文面ですけれども、私が書いたコメントのほうを修正していきますが、「その他（気候変動対策において）」という部分は削除していただいて、「高速鉄道供用時に必要な電力供給にかかる環境負荷（温室効果ガス排出も含む）についても可能な範囲で評価すること」としておいていただいてもいいですか。

田中委員 武貞先生がおっしゃられたのは、これは表4のこの関係ではなくてですか。別のところですか。

武貞委員 それはスコーピング案のほうに項目としては入っていいと思います。今、順番で来ているのでとりあえず申し上げています。ちょっと場所はどここの項目に入れるかは後でまた調整しますが、もう一度繰り返しますが、「高速鉄道供用時に必要な電力供給にかかる環境負荷（温室効果ガス排出も含む）についても可能な範囲で評価すること」と。

小泉課長 具体的には、環境負荷といった場合に、どうなりますでしょうか。電力供給にかかるということで、先ほどの、新たに原子力発電が何基必要ですとか、そういう話までということではないと思うんですが。

武貞委員 そこは具体的に書いたほうがいいですか。

小泉課長 いえ、逆に今、武貞委員の……

武貞委員 私の印象は、当然発電所が別に高速鉄道専用につくられることでもないと思いますので、どこまでを今回のスコープの中で見ていくかというのは決められないというか、実際検討していく過程で少し見ていただかないと何とも言えないのかなという気がしています。まさに代替案選定という今回のSEAの中で必要なこととして評価をするしないという判断がきつとあるんだと思うんですね。今の段階で具体的に特にこの項目については必ずやってくださいというのは明記できないかなと思っています。なので、可能な範囲でという書きぶりをちょっと入れたらどうかなと思ったんですが、もう少し明確にしたほうがよければもう少しちょっと考えてみますけれども。

岡山委員 表4に入れるのであれば、ここの「その他（気候変動対策）」というのはあってもいいのかなと私は思うんですけれども、そうじゃないにしても、先ほどの早瀬先生

のコメントにもあるように、全体の事業と、それから今回の事業の部分で、電力需要は随分大きく違いますよね。両方考慮するといいいのかなというふうには思います。

武貞委員 表の基本変動の部分に入れると当然そこに関する話ですよ。

岡山委員 そうですよ。だから温室効果ガス排出だけになってしまうと思うんですね。

武貞委員 なるほど。

岡山委員 でも、今言ったように、環境影響ということになると、その他の項目ではなくて、上の環境配慮のほうの項目に挙げることになるのかなと思うんですよ、表4の。

武貞委員 ただ、そうするとスコープが広過ぎるんじゃないかということもあると思うんですよ。どうすればいいかな。ちょっとすみません、もう少し考えます。とりあえず今文面はそれにしておいていただいて、もう少し考えます。

石田主査 残すということで、文面はもう少し考える。

次にまいります。

22番から25番まで、田中先生、いかがでしょうか。

田中委員 22番だけ入れさせてください。23、24、25は結構です。

22ですが、これはずっと文面はそのまま生かして、「代替案検討に際しての要件として、「自然条件」や「環境社会配慮」のベースライン情報」等を踏まえて検証するとあるが、これらの自然条件、環境社会配慮ベースライン情報とは何を指しているのか明らかにすること」、これですよ。

その上で、追記ですが、「表4の代替案比較検討においてこれらの情報やデータとの関連を考慮すること」と。要するにベースライン情報をもとに比較検討するということですが、けれども、その関係を考慮してくださいねということです。

石田主査 もう文案は書いていただいたんですか。

小泉課長 22は修正済みです。

上田 見にくいので色を変えるのをやめました。右側をごらんください。

石田主査 一番最後に、コメントが、言ったことが合っているかどうか検証しようと思うので、青がいいなと思って見ていたんですが、後で提示してください。

早瀬先生、35番は。

早瀬委員 35は、この中でのポイントは、私の質問の中の下から3行目のところの表4はSEAのスコーピングに該当するように理解できるということですが、今日はそういうふうに共通の理解になったというふうに思っていていいわけですね。そうすると要らないのかな。

岡山委員 逆に表4と表5のかかわりがよくかわらなかったんで、それに対してはコメントを入れておくべきかと思います。

早瀬委員 残しておきますか。

石田主査 記録として残されたほうが。

早瀬委員 そうしたら、これをSEAのスクーピングとして位置づけた表にすることということで、先ほど言いましたけれども、表の内容について後のほうで出てきますが、それとセットでコメントにするということによろしいですか。

それで、ちょっとそれとの関係なんですけど、この表4がスクーピングになった段階でこの今回の資料なんですけれども、全体代替案と環境社会配慮とスクーピングと分けられているんですけれども、これそのものが崩れてしまった、これについてはちょっと主査に検討していただいて。

石田主査 図3のことですか。代替案とSEAと。

早瀬委員 今の環境社会配慮のところにかかれてるのが全体とスクーピングに振り分けられるのかなという気もするんですけれども、その整理はもう一度やらなきゃいけない。

岡山委員 表4の改訂のほうが先なのか後なのかはあれにしても、表4の中に結局この環境社会配慮が含まれていることになるので……

早瀬委員 そういうことなんですよ、環境社会配慮のスクーピングですから。

岡山委員 そうですね。なので、表4改訂を先に。

早瀬委員 項目自体を少し考えなきゃいけないですね。

岡山委員 すべては表4の中の項目になるかと思います。

田中委員 場所でいえば、表4の項目のAとかBということに対するコメントと、そうじゃなくて、それを引き出す前提といいますか、考え方、組み立て方とか、そういうことに対するコメントというのはあるわけですよ。それをここでは便宜的に、前のほうを環境社会配慮として、表のところをスクーピングとしているんですかね。そこを合わせてもいいし、2段階に分けておいてもいいかなという感じはしました。

石田主査 スクーピングの中に今言われたことを2つ入れることはできるんですかね。

岡山委員 表4は先ほど改訂が、武貞先生の最後のコメントはいいと思うんですけれども、結局、今残っている重要度の選定の部分も残し、評価の部分も残すということ、一覧表記にするのであれば、それが先で両方、あとはずらっと並ぶんじゃないですかね。

田中委員 例えばコメントで、18番のSEAの定義を知りたいとか、あるいはSEAの定義を明確にするとか、つまり表に入る前の全体の前さばきみたいな話があって、それをここでは便宜的に環境社会配慮としていますねということなんですね。

早瀬委員 全体に入れていいじゃないですかね。全体のスコーピング案と2つでしてしまったりいいんじゃないでしょうか。

石田主査 全体の文章とスコーピング案。

岡山委員 全体についてとスコーピングについてと。

石田主査 わかりました。今のことは特にコメントとしては明記しないということですね。考え方として私たちが共有するということですね。わかりました。ありがとうございます。

それでは、36番、岡山先生、いかがですか。

岡山委員 これも最初落とそうと思ったんですが、先ほど「可能な限り」という文言があったので、可能であるならば、できる限りこういう評価は残しておいたほうがいいと思うので、ほとんど表4の話なんですけれども、できる限り環境影響、社会影響についての工事中、供用後の影響も記載されることが望ましいとか。

石田主査 表4にですか。

岡山委員 はい。

石田主査 文面はどのようにいたしましょうか。

岡山委員 表4という文言が残るのであれば.....

小泉課長 今ちょっと直してみましたけれども、このような形で。「表4においては可能な限り工事中と供用後に分けてそれぞれアセスメントするのが望ましい」ということでしょうか。

岡山委員 影響の評価と。

早瀬委員 分けて、スコーピングするのはと。

田中委員 僕、ちょっとその議論のときにコメントすればよかったかもしれませんが、代替案の構造で、路線選定のときに工事中まで含めるかどうかというのがちょっとありますよね。大きく分ければ、供用というか、そういう施設が存在といえますか、できて使われることを想定したときにどちらがよい、地域社会や経済全体にとって便益があり、あるいは環境にとっても便益があるかということを考えてほうがいいですね。

岡山委員 そうですね。工事中だけ雇用が発生するかなと思ったものですから。

田中委員 そうか、確かに工事中のことも大事なんですが、より重要なのは……

岡山委員 もちろんです。供用後のほうが絶対影響は大きいので、そのとおりですね。余り近視眼的に工事のことだけで……、わかりました。では落としてもいいです。

田中委員 いやいや、大事なこともかもしれませんが、一般的にどうなんでしょうね。SEAのときに。

岡山委員 EIAのときには……

田中委員 そうそう、EIAのときには工事中というのは大事な評価項目で、実施段階ではね。

早瀬委員 頭の中ではシナリオを想定しながらやっているんですね。

田中委員 それはそうですね。

岡山委員 望ましいぐらいの意見として、希望項目として。言いつぱなしですみません。

上田 申しわけありません。35のコメントに関しては、これはどのように、これは消してしまっても。

早瀬委員 35は、表4はSEAのスコーピングの表として作り直すというふうな趣旨、構成し直すというふうな趣旨のコメントにしてください。それで、その内容についてはちょっと後のほうのあれとひっつけてもう一つのコメントにしますので。

石田主査 37番以下で多分出てくると思います。

続けてまいります。全体が終わって、環境社会配慮が終わって、次はスコーピングですね。スコーピング、まず簡単なほうからいきます。

26、27は落としてください。結構です。

残りはスコーピング(案)のコメントのほうですね。37から始まるところです。37から45番まではかなり共通する事柄ですね。スコーピングのフォーマット、それから内容、重要度と影響についてということなんですが、ここはいかがいたしましょうか。それぞれ個々のスコーピング項目についてというよりも、むしろ皆さんのご議論をお聞きしていると、スコーピング表そのもののヘディングを作り直して評価し直すということなんじゃないかと思いますが、影響の大小を書いて、理由を書いて、方法を書いて、それから代替案選択のときに特に重視する項目について考慮することというふうに4段階に分けて作り直してくださいということだと思っんですが、そんな理解でよろしいでしょうか。ということで、JICAのほうで文章をつくってもらえますか。

田中委員 先ほど武貞さんが整理された文案で、議事録を起こすことができます。

武貞委員 どう言いましたっけ。

石田主査 議事録は1カ月ぐらい経ないと出てこない。

岡山委員 ヘディングを直すということで、見出しを直すということで、見出しを再整理するということということで、特に考慮の重要度というところを……

石田主査 普通はここは影響の大小とか。

岡山委員 影響の評価にしますか。

田中委員 評価の何とかといいますよね。

岡山委員 あるいは影響の重要度に対して、むしろ影響の評価ではという意見があったんですけども。影響の評価とし……

早瀬委員 調査の方法の欄を設ける。

田中委員 理由と調査の方法の欄とか、そのようにして。

岡山委員 理由と調査と。評価の理由と、それから調査の方法、さらに代替案における重要度の選定。

早瀬委員 代替案選定の際の考慮項目。

岡山委員 それが今ある影響の重要度というのと同じなんですかね。ですよ。

武貞委員 そうしたことだと思います。

石田主査 代替案選定の際の考慮項目。「見出しを整理すること（影響の評価、評価の理由、調査の方法、代替案選定の際の考慮項目）」。

岡山委員 現在の考慮の重要度というのが一番最後のものに準拠すると。

石田主査 ということで、スコーピング案についてはこれでカバーできたという理解でよろしいでしょうか。かなりすっきりしていただいたと思います。

では、残り、その他ですね。

まず28番、早瀬先生。

田中委員 ごめんなさい、ちょっとその前に、スコーピング案で、個別の項目でいろいろ指摘しましたが、それは割愛しちゃう、落としてしまうということですか。

石田主査 それは皆さん、先生方いかがですか、個別の項目については。そうでしたね。それがありません。僕も再評価を行ってほしいんです。ごめんなさい。

田中委員 そうすると、「再評価を行うこと」とか、そうしますか。今回は考慮の重要度という欄といいますか、それで評価で出てきたわけですが……

岡山委員 そういう意味では、今度影響の評価をするので、ここでは逆に今の重要度と

は変わってくる可能性がありますね。

石田主査 そうすると、今具体的に出ている項目を挙げておくのはいかがですか。生態系、森林、地域経済、生活・生計、気候変動対策などについては再評価を行うことと、これでいかがでしょうか。

田中委員 こういう指摘を受けている項目については再評価を行うと。

石田主査 あと景観も、ごめんなさい。他に抜けている項目ないでしょうか。生態系、森林、地域経済、生活・生計、景観、気候変動対策。

小泉課長 武貞委員からの、公害汚染。

石田主査 公害汚染、はい。

氏家氏 森林は逆に指摘を受けていないと思います。

田中委員 生態系のほうですよ。

小泉課長 あとは地盤沈下の話が。

田中委員 先ほど議論があった。

岡山委員 評価した上でもやはりCだというのであれば、その理由が明記されるので、それはしてください。結果変わらなくても大丈夫です。

石田主査 これには地盤沈下を入れるわけですね。

岡山委員 入れても入れなくても。

石田主査 地盤沈下を入れてください。もしこの段階でもう少しこの項目を入れるべきだというのがあればぜひお願いします。Dは結構多いですね。

岡山委員 Dが多少多いんですけども、これはあくまでこのDというのは今回は考慮が今できないということであったんですけども、影響の評価ということになると多分話は変わってくると思うので、再評価されるということであればおのずと変わってくるかなというふうにはちょっと思っています。どうですかね。

石田主査 ただ、ここで再評価を行うことという助言をつくって、何々についてはと明言していますので、もし何か懸念があるようであればここに今入れておかれたほうがいいと思います。

岡山委員 本来的にはそういう意味では廃棄物も工事中は工事に伴うものが出ますし、駅ができれば駅から排出されますので、両方考慮は必要だとは思いますが。

石田主査 では、廃棄物を入れてください。

小泉課長 ここに再評価を行うことと列記することで、それ以外のところは再評価不要

ということでは決してないと思うんですね。つまり評価の考え方自身が変わってきますので、全体にわたって再評価をするという。

田中委員 特にこの項目は慎重にとか。

小泉課長 ぐらいの趣旨ということで受けとめさせていただきますが。

石田主査 では、全項目について再評価を行い、かつ……

氏家氏 全項目といいますか、もともと表4は代替案比較の検討の今ご指摘を受けました表の一番最後にくるところを示したものですので、要はSEAのスコーピングを新たにつくり直すということは再評価というよりはつくるということになると思うんです。

小泉課長 そうなんですよ。再評価じゃないですよ。

田中委員 ここでいえば影響面の評価を行うとともにとか、そういうことですか。表4の見出しを整理すると、影響の評価という、これは新設しなくちゃいけないですよ。

氏家氏 新設の部分になりますので。

田中委員 環境社会面への影響評価を行うとともに、特にここらの項目については、比較項目、代替案選定の際の項目として慎重に検討することとか、そういうことですね。

岡山委員 そうすると、やり直すというか、新規でやるのであれば全項目を、おのずと変わってくるだろうから、このDのところだけをそんなに今注視しなくてもいいのかなとは逆に思っていたんですけども、だから、そういう意味では、生計・生活なんかもそうですよね。大きく供用後は変わるはずですよ、恐らくは。

田中委員 主査に任せます。

岡山委員 特記事項を入れるかどうかですね。

石田主査 個人的には特記事項を入れておきたいと思います。

岡山委員 了解です。

氏家氏 評価の際に注意するところですか、代替案の選定の際に考慮する項目との関係を明らかにすることですか。

岡山委員 表4の全項目について影響の評価を行うこと。

田中委員 今おっしゃられたことは何かあそこに反映したほうがいいというご指摘ですか。

氏家氏 はい。そういう趣旨で皆さんおっしゃっていると理解しますけれども。

石田主査 全項目について、特に影響の評価を行うと。

岡山委員 でないとその上がいかないですからね。

田中委員 話は脱線するというか、これに関係する話ですが、結局、代替案の比較検討をどういう手法で行うのかと。例えば、資料の中には画像を中心に行うと書いてありましたが、それでもなかったか、衛星画像だとか何か書いてあった。

氏家氏 衛星画像からデータを落としていることはたしかでして、そういう面的情報は路線検討の際に考慮すると。

田中委員 ということですよ。現実には例えばこの路線を歩くとか、そういうことはしないわけですよ。

氏家氏 ざっくりとした現地踏査は行いましたが。

田中委員 そうすると、つまりどういう手法で、現地調査も含めて情報を中心に、データを中心に、あるいは画像なり、あるいは図面上なり、あるいは各種二次資料、先ほどお話のようにそういうものをどういう手法で代替案の比較検討を行うかということとも絡んではいるんですよ。

氏家氏 はい。

田中委員 そのときに例えば現地調査をやりますよといったら今度は現地調査を特にこういう点に注意して見たほうがいいのではないかという項目が場合によっては出てくる可能性がありますよ、と思うんですね。つまり代替案の比較検討を行う際の項目の選び方と、その項目に関する今お話しのような留意すべき点というようなことになると思います。だから、掘り下げれば掘り下げるほど広がりますので。

氏家氏 ではそういう形で。

田中委員 適度なところでおさめておくといいのではないのでしょうか。

石田主査 今、2番目の文章については委員の先生方、これでよろしいですか。

田中委員 また見せていただいて、またコメントがあれば。

武貞委員 後でいただいた中で修正して整理したいと思います。

石田主査 お願いします。

それでは、その他のところに移りたいと思います。

28番、早瀬先生、「VR」は何を意味するのでしょうかと。

早瀬委員 これは忘れてください。

石田主査 46から49、まず私ですので、47番、参加予定者というのはもう、46番は公表されることになっているわけですね、調査の予定では。46番で私こういう助言を書きましたけれども、前半最終段階で公表すること、そういう予定にもうなっているわけですね。

なっているのであれば、この助言はもう要りません。なっているんでしょうか。

小泉課長 なっています。

石田主査 では46番は要りません。

47番は、結局協議は3回行うわけですか。3回ですね。全協議の参加予定者を記述することと。今いただいている資料は1回目だけですので、全協議の参加予定者を記述することというふうに最後まで予定表を全部つくってください。

それから、48番、49番は重なる部分がありますが、早瀬先生、どうでしょうか。

早瀬委員 48番で包含していただいたら、私のは含まれていると思っております。

石田主査 岡山先生も。

岡山委員 住民、できればNGOを入れていただけるといいなと思うんですが。環境NGO。

早瀬委員 明示的に。

岡山委員 はい。

早瀬委員 48番のグループというのがありますけれども、48を残すとすると、そこに明示的にさらに環境NGOを入れようと。

岡山委員 そうですね。第1回目の招待者リストはあるんですが、ここの中に周辺住民及び環境NGOを招待したいということです。

早瀬委員 48のほうを残して。

石田主査 49番はステークホルダー協議開催に伴う、前のことも非常に重要なことだと思いますので、むしろ49番を残していただいて、いかがでしょうか。

岡山委員 そうですね。参加しやすい招待の仕方というのがあるはずですので、特に住民等ですね。

石田主査 事前に知らせることという、非常に重要なことがありますので、例えば49番、「レセプターである沿線地域住民を含むステークホルダー（NGO）」とか、そちらに残していただいたほうがすっきりするような気はいたします。または「影響を受けるレセプターでもある沿線地域住民及びNGO」。NGO以外にこのケースの場合は他のステークホルダーというのは想定できそうですか。政府関係、それからあとは人民委員会も入っていて、あとは住民とNGO。

岡山委員 そうですね、ボトムのほう。本当は事業者というのも入るんですけども、この段階ではいいかな。

石田主査 48番は落としてください。

では、これで一番最後までいきました。では、簡単に最初からちょっと見ていただけますか。

小野 その他のところをちょっと確認させていただきたいのですが、参加予定者を記述するとか、その結果の公表というのはどこに記述して公表するというのを考えていらっしゃるのでしょうか。

石田主査 どこに。

小泉課長 最終的に報告書というのが出るわけですが、その報告書にちゃんと忘れずに添付してくださいという、そういうことでよろしいですか。

石田主査 今の段階で参加予定者を考えていただきたいということです。

小泉課長 それを記述するというのは.....

石田主査 ごめんなさい。では、参加予定者を明確にすることですね。46番についてはこれでよろしいですね。調査について言及しているわけですので。

小泉課長 最後の49番にちょっと関連してですが、「レセプターでもある沿線地域住民及びNGOを含むステークホルダーに対して事前に」とございますけれども、沿線地域住民のとらえ方というのは他のこの議論でもよくあるんですけれども、どこまでアクセスするかというのはあるかと思うんですね。そのところは今の調査の熟度を考えてどこら辺がよいのかということをご議論いただければと思います。要は地域住民一人一人に知らせる、誰でもウェルカムという形でするものなのか。

早瀬委員 49番を書いたときには起点、終点のまちの住民ぐらいにしか連絡がいていないんじゃないのかという印象を今覚えているんですけども、ちょっと確認してみなきゃあれですけども、そうじゃなしに、通過地点の沿線にもまちがあるわけで、そういったところも含めてやるべきだという趣旨で書きました。

小泉課長 まず事実として、対象となる駅の経路地だけではなくて、通過するところは当然情報は提供しなければいけないということで考えております。

早瀬委員 実績が書いてあるところはありませんっけ。

岡山委員 まだここは計画立案の段階なので、細かく周辺住民というよりは、本当はもう少し大所高所でもいいので、ただ、全体の環境がよくわかっている例えばNGOとか、それから、よくわからないんですが、日本であれば例えば水田の中を歩いていくことを考えたら農協の方とか、ただ、ここもミニッツ・オブ・アグリカルチャーが入っているんで

すかね。そういう何か代表できる方が入っているといいのかなと思うんです。そういう意味では、例えば通過するまちの首長等々ですよね。

小泉課長 単純に駅の予定地の関係者だけではなくて、沿線、まさに通過することが想定される沿線の自治体といいますか、そういうところには情報がいくようにということかなと思うんですけれども。

石田主査 沿線で生計を営んでいる人たちの代表。

小泉課長 その代表をまさにどうとらえるかというのが。

石田主査 農協はあるんですけど、ベトナムは。

小泉課長 それは人民委員会の下部組織となります。

石田主査 では人民委員会に代表させればということ。

小泉課長 まさに人民委員会ということになるのかなと。

石田主査 人民委員会のところに来ていただくというのがいいんじゃないでしょうか、今の段階では。

岡山委員 なるほど。自治体の長も人民委員会なんですかね。

小泉課長 ベトナムはそういうことですね。

石田主査 余りあり得ないと思いますが、SEAをやる中で、例えば湖のところを通過の、湖で漁業をやっている人たちに大きな影響が出るというのであれば、その人民委員会は絶対欠かせないですよ。

小泉課長 当然。

石田主査 そういう意味でもめりはりのつけ方はあるんじゃないでしょうか。

河野課長 人民委員会は絶対入っているんですよ。すべてカバーしているので、今ちょっとそれでギャップを感じたところがあります。

石田主査 さらにではなくて、参加予定者についてのリストは第1回目しか今日いただいているので、2回目、3回目についても。

河野課長 2回目、3回目も同じ構成になる可能性もあるんですけれども、それを全部出すということでしょうか。

石田主査 出しておかないと計画にならないですよ。計画として予定していただきたいということです。つまり担当者が変わっても計画として予定されていればそれはみんな実施するじゃないですか。

岡山委員 要は人民委員会の方というのもどこのセクターを代表しているのかというの

がわかると安心できます。

もう一つ、よくこういうときに入ってくる有識者というのは呼ばないんですか。

石田主査 大学を呼んでいるんですね。

岡山委員 了解です。

石田主査 時間がかかり近くなってきましたので、ちょっとJICAのほうで今文章はみんなに後でメールで配られるときに見ますけれども、漏れがないかどうか、もともとの事前コメントの対応番号でどれとどれが残ったということをもう一度確認してください。ちょっと小さくしてもらっていいと思います、画面を。一番上からいきましょうか。

上田 では、一番最初から申し上げます。

石田主査 番号だけでいいです。残ったものだけ教えてください。

上田 1番、11番、13番、18番、21番、22番、29番、31番、32番。

33、34、35も落として、違うところで一緒に助言案としてまとめています。

36番、37番、47番、49番。

石田主査 スコーピングのところは幾つかまとめてしまったんですね。37番のところに2つ入れたんですね。そういう意味ですね。わかりました。47と49は残したと。わかりました。

以上、皆さんいかがでしょうか。漏れはありませんでしょうか。

どうもご協力ありがとうございました。

それでは、この後 JICA のほうでまとめていただいて、私たちにお送りください。よろしくをお願いします。

田中委員 ちょっとこの調査の関係で河野課長に教えてもらいたいんですが、例えばこの資料の2ページとか、それから5ページあたりに、2ページにこの調査の範囲が書いてあります、ABCDE と。その上で、表2のほうに、5ページのところにスケジュールが書いてありまして、ドラフトファイナルから、最後、ファイナルレポートまで、約2カ年くらいのスケジュールが載っていますね。

伺いたいのは、この調査というのは、こういう事業計画をつくると、2ページにその内容があるんですが、実質的にはフィージビリティレベルというよりももっと前段のある種の事業の可能性というか、こういう概略の計画をつくる、そういう意図ですね。

そういったときに、今回のように例えば SEA レベルのスコーピングで意見を聞きたいということを出てきているときに、実際にはまだ SEA はやっていないんだけど、

SEA をやるとしたらこういう項目を選定したいとか、そういう先ほどの表 4 のような考え方、あるいは実際にまだデータを集めているので、データのリストは出せないけれども、一応今二次資料を集めていますと。つまりそういう意見を聞くタイミングとしていいのかどうか。つまりそれはいろいろなレベルで聞くことはできる、我々も聞かれてもいいんですが、ある程度内容が固まった段階で聞かれたほうが言いやすいということがありますね。それから我々も誤解をしにくいということがあります。

今回の場合、SEA のある意味代替案比較検討のための項目を絞り込むために聞いていますと、ざっくりいえばそういう話ですよ。だから、そういう意見を聞くタイミングとか、そういうのというのはどちらで判断されているんですか。事業部サイドですか、あるいは審査部サイドで判断されるんですか。

河野課長 審査部では判断していません。それは2回のタイミング、スコーピング案とドラフトファイナルのタイミングでどういうふうにしていくかということで、そこは完全に任せています。

確かに、今日そもそものスコーピング案の前提が違っていたところがありますので、そこは考えなければいけませんし、おっしゃるようにもう少しデータがあったほうが実のある議論ができたのかなという気もしますけれども、今後の課題とさせていただきます。

田中委員 事業部としてはこのタイミングで聞いたほうがいいかなというご判断でされたと思いますが、アドバイスをすると、どのレベルのことを言ったらいいかと。つまり先ほども言ったように代替案比較をするための項目をともかく選びたいですと。端的にいうと、これだけ項目があるけれども、どういう項目に着目して代替案比較検討、SEAをやったらいいかということについて今日は意見を聞くのが主眼だと、どうもそういう結論ですよ、表4というのは。

とすれば、その前の段階でそれぞれそこに代替案比較するための環境面での影響、社会面での影響というのはどういう項目があるかとか、それについてどういう情報があるかとか、やはり一定程度準備ができていないと、したがってこういう項目を選びますというロジックがうまくつながらないんじゃないかと思うんですが、ということですね。だから、そこがある程度事前の仕込みがないと、余りアバラみたいなもので聞かれてもというような感じはしました。ということです。よろしいでしょうか。どうぞ事業部のほうとまた審査部のほうで受けるときにそういうタイミングを見ていただいたらいいかなと思います。

河野課長 そうですね。そこは承知しました。

田中委員 よろしく申し上げます。すみません、余分なコメントを。

石田主査 では、今後のスケジュールについて申し上げます。

河野課長 全体会合は12月5日月曜日ということですので、例えば来週の水曜日ぐらいまでに今日の案を送らせていただいて、25日金曜日ぐらいまでに助言案をまとめていただければと思いますが、まだ余裕はありますけれども、一応そういう形でいかがでしょうか。

石田主査 来週の水曜日というのは何日ですか。

河野課長 16日です。

石田主査 水曜日までに原案をいただいて、その後、約1週間ちょっとで委員会としての助言案を固めるということで、皆さんよろしいでしょうか。

河野課長 それでは、何かご意見等は。

ベトナム事務所もよろしいですか。

それでは、本日はこれで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

午後5時00分 閉会