

ベトナム国ハノイ市環状3号線整備事業
(マイジック - タンロン橋南間)
(有償資金協力) 環境レビュー

日時 平成25年4月19日(金) 14:01~17:07

場所 JICA本部 2階211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
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部
田中 充 法政大学 社会学部及び政策科学研究科 教授
二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 准教授

JICA

< 事業主管部 >

立松 信吾 東南アジア・大洋州部 東南アジア第三課 課長
桂井 太郎 東南アジア・大洋州部 東南アジア第三課

< 課題部 >

山田 伝一郎 経済基盤開発部 計画・調整課

< 事務局 >

河野 高明 審査部 環境社会配慮審査課 課長
吉田 啓史 審査部 環境社会配慮審査課

午後2時01分開会

河野 それでは、お時間になりましたので、ただいまからワーキンググループを始めたいと思います。

本日は、ベトナムのハノイ市環状3号線整備事業の環境レビューのワーキンググループということでございます。まず初めに主査を決めていただきたいのですが、過去の回数からいいますと石田委員と二宮委員が1回ずつで、清水谷委員がまだされていないということなんですが、いかがでしょうか。

二宮委員 私がやりましょうか。

河野 それでは、二宮先生をお願いします。

二宮主査 では、私も久しぶりなので十分でないところがあるかもしれませんが、主査をさせていただいて進めさせていただきたいと思います。

えっと、田中先生は？

河野 三時ぐらいにいらっしゃる予定です。

吉田 そうですね、三時頃いらっしゃるということでご連絡いただいておりますので、田中委員にかかるコメント・質問等は、後回しでというふうに伺っておりますので、もしよろしければ、他3委員のコメント・質問から先に議論を進めていただいて、田中委員がいらっしゃってから戻ると。そういうふうなかたちで進めていただければと思います。

二宮主査

まず各項目のまとめりに、田中先生の部分は除いて、内容について必要に応じて各委員のご発言をお願いしたいと思います。1番から9番のうちの1、2、3について、よろしくをお願いします。

石田委員 1番私です。ご回答ありがとうございます。2つほど新たにご回答いただいておりますので、お聞きしたいんですけども、まず1つは、道路拡張、上に行く。上といっても、本当に物理的に道路幅の真上につくるのかということです。例えばこの間やった橋の案件では、書面では上というふうに書かれていた、高架にすると書いてあったんですが、実際は横なんです。既存道路の横に高架をかけて高速道路をつくるので、住民移転が随分発生しているんです。つまり、このケースの場合、ここをはっきりさせていただきたいと思っています。それに関連して、実際に工事をなさる際には資材置場とか、いろいろ要すると思うんです。そういう道路を建設するときの資材置場も含めて住民移転は本当に発生しないのか。その点をまず第1問目の新たな質問として明らかにしていただくと助かります。

立松 現存する道路の真上に高架道路を建設するもので、住民移転の発生は見込まれておりません。

桂井 2点目の資材置場については空いている土地を使うことになっておりますので、これも含めて住民移転はないということになっております。

石田委員 次に、住民だけではなくてPAPsです。影響を受ける人たちがほかにもいるはずなんです。例えば道路沿いで商店を営んでいる人たちだとか、屋台をやっている人たちだとか、そういう人たちに対する影響は全く出ないのでしょうか。そういうのはそれは既に相手方に確認済みで、環境レビューの中に載せる必要はないというような進行具合なんですか、そこら辺もあわせて教えてください。

桂井 その点に関しましては、用地取得も一切発生しない、つまり民有地の取得は一切発生しないという意味での影響のある住民は一切ないという計画が立てられています。

石田委員 道路沿いでご商売をしているとか、屋台を引っ張っているとか、そういう人たちに対しても別に影響は出ないんですか。ベトナムではシクロとか、三輪車とか、ああいうのを営業している人たちとか、フォーだとか麺の屋台を道路側でよく出していますね、ああいう人たちへの影響もないということですか、工事を行うことで、特に工事中的ことを心配しているんですが。

桂井 その区間を実際全区間歩いてみましたけれども、そのような屋台はなかったと理解しています。

石田委員 以上です。そちらには影響は出ないわけですね。よく建物の前でさらに屋台を営業していますけれども、それもないということで、了解しました。

二宮主査 2番、3番、お願いします。

清水谷委員 2番の私の質問は、EIAレポートの中において現状とそれからプロジェクトそのものによる影響、それからプロジェクトに対してmitigationを施した後の最終的な影響というものがしっかり、わかりやすく述べられているかどうかというところで疑問を感じたものですからこういった質問をさせていただいております。対応においては、2章、3章、4章できちんと分けられているということで、このコメントをいただいてからその後原本を読んでいないので確認ができないですけれども、そういうことであればしっかり章の、書き出しのところにそういった文言をしっかり入れていただければと思っております。それから後で別の項目でまた質問します。このような中身について、それに応じた回答に関しては納得しました。

続いて、3番ですが、EIAレポートを作成するときの通称non-technical summaryというレポートなどが発行されるというのが一般的なんです、今回はそういうものをつくって最終的にステークホルダーとの会議をなさっているのかどうなのかというところを、さらに質問したいと思います。

それから、最終的にこれができる後に本委員会にnon-technical summaryのようなものは後で見せていただくことは可能なのでしょうか。

桂井 質問項目3番についてですけれども、2とも関連しますが、協力準備調査でEIAレポートをつくっているわけではなく、ベトナム側の作業というところがあります。そういった意味で、通常のクオリティよりも若干劣るところがあり、分かりにくいと

ころがあるかもしれませんが。内容としては全て含まれていることを確認できていますが、読みにくい部分は多少あるかもしれません。そういった意味で2の回答をさせていただきます。3についても同様に通常確かにnon-technical reportというのはつくられるのかもしれませんが、今回はベトナムの慣習に基づき正式なものとしてはつくっておりません。ただ、一般市民に対しては、人民委員会においてレポートを公開することになっていきますけれども、その際は、レポートの概要が張り出されることになっています。このような概要、つまり住民の方々にとってわかりやすい概要というものはつくられます。ただそれは我々に提出される正式なドキュメントではありません。

清水谷委員 了解しました。正式なドキュメントでないということで、委員会でそれを見る権利はないという形になるのでしょうか、それともつくられた時点でまた見せていただくということは可能なのでしょうか。

桂井 申し入れはすることは可能だと思います。

吉田 今回物としてはベトナム語でしかつくられないですし、英訳は全くつくられない見込みですが、それでもよろしいですか。

清水谷委員 それで大体どういった項目といたしますか、それが簡易版にしてもどういった内容がある程度出ているのか、そういうものがわかれば、概要がわかれば、そういった意味では文字の一つ一つがわからなくても、何かどの項目がしっかり説明されていたかということ把握したいと思っています。

吉田 通常こういうものができればお送りするというプラクティスはやっておりませんので、また本事業、もしこれから先環境レビューが終わり、もちろんほかの日本政府による審査等々いろいろ経ましてL/A調印となった後には助言に対する回答という形で仕組みとしては、助言に対してこういうふうにJICAとして対応しましたというものはご報告させていただきます。もしそれ以降で、どちらにせよEIA承認後ではないとサマリーはできませんので、そこでまたお申し出いただければ実施機関に申し入れるということは可能かと思うんですけれども、ただ自動的にこれができるれば皆さんにお送りするということは行っていないという点はご承知おきいただければと思います。

清水谷委員 確認ですけれども、現地のベトナムの法制度においてEIAレポート自体は実際にnon-technical summaryなどを、そういう簡易版も、それをEIAレポートを発行するときには一緒に添付しなさいというような法制度にはなっていないということは事実ですか。

吉田 はい。

二宮主査 今の2番に関してなんですけれども、32番の田中先生のところのコメントも同じですが、EIAについては先方政府が作成したものを受けての検討ということなんですけれども、それはそうではあっても、こちらで環境社会配慮の助言をするときにちょっとしづらいといたしますか、通常のEIAのスタンダードと比べて専門家の目から見るとちょっと不明確なところがあるんじゃないかというようなところを相手に伝える

ということではできないんですか。全くそれはもう受けたらそれ以上のことはできない、そういう理解でしょうか。EIAのやり直しをしるという意味ではなくて、それは何らかの何かリアクションができないものだろうかという、要望というか、疑問を持ったものですから。

桂井 要望としては出すことは可能です。承認プロセスの中でどれだけそれが反映されるかというのは分かりませんが、要望として出すことは可能だと思います。

二宮主査 何か言っておかないとまた次に、同じ国で同じことをやる時に前何も言われなかったからこの通りやったんですみたいな話にならないとも限らないし。

桂井 内容的に足りないものでそれが無いと全く検討もできないという類いのものでしたら、そこは修正してもらう必要があるかと思います。

二宮主査 それはそういう意味での漏れはないということなんですね。

桂井 はい。そういった意味で、表現のぶれや誤字脱字など、そういう次元のものについては、申し入れることは可能ですけれども、それらが修正されないと我々として認めない、というものではないという趣旨の回答です。

吉田 環境レビューの際のJICAの業務としましても、当然現地で作られたものですのでわかりづらいというところは皆さんご一読いただいたときに感じられたとは思いますが、わかりづらいところを相手に質問していつているというものはあります。だからといって相手のクレジットの報告書で、「てにをは」まで全部直すかということ、そういう作業としては余り行っていないということもありまして、ですので、わかりづらいとおっしゃっていただいているところ、全てその通りだということはあるんですけれども、ただ、JICA対実施機関というところで協議を行いながら確認自体は行っております。その作業を経てどこまで何を確認したかということところは委員の皆様方からは見えづらいところはあると思うんですけれども、ですので、助言としていただいた上で我々は既に確認していることもございますし、また我々が見落としていたところがあればそれについては今後確認いたしますという点で、助言としてこういうところを確認すべしというところは入れていただくのは結構なんですけれども、ただ報告書を直させろというような書き方になってしまうと、それはちょっと困難ですと、そういう意図となります。

清水谷委員 ちょっと気になる点がありまして、私は半年前からこの委員をやっておりますが、多分この委員会はもう何年も前からやっている。それで、多分クオリティの悪いEIAレポートが出てきたときに毎回同じように委員が気がついて質問して直してくれということで、JICA側が間に入って相手国の担当にまた直すようにいろいろ助言をしていただいているということになっていると思いますが、何かそれが後手後手になっているような気がします。あるいは、逆に一般的にある一定レベルのクオリティのEIAレポートはこんなフォーマットですというようなものがあって、つくるのであればこういうものをベースにつくってくれというようなことで事前に言っておいてい

ただければ、委員から質問が出てきたときにはもう既に終わってしまっているという、そういうところで直しようがないというような状況に陥るのではないかと思います、その辺りはどのようにお考えでしょうか。

河野 そもそもJICAが協力準備調査を実施する場合には、スコーピングかドラフトファイナルレポートの段階で助言委員会にお出しして、コメントもいただいて、修正しているというのが我々の理解です。今回の場合はベトナム側がEIAレポートを作っているわけです。ですから、その過程に我々も入っていないわけで、我々はでき上がったものをもって確認をしています。ベトナム側がこれまでEIAを作ったことがないかという、そういうわけではなくて、世銀、ADB、JICAと多くのいろいろなプロジェクトを実施していますから、その経験を使えばそれほどおかしなものにならないと考えます。我々がここをやらなければだめというように指導するまでもなく、経験は十分にあると思っています。ただ、今回必ずしも出来がよくない部分があるということなので、それはベトナム側に申し入れはしたいと思えますけれども、承認の過程も4月末ということで余り時間もないことですから、そのコメントがどれくらい反映されるかというのは、お約束はできないと思っています。

清水谷委員 例えば32番田中委員も多分私もスケールを入れておいてほしいというコメントを出しているような気がします、その根拠というのは、やはり影響を受ける住民がマップ上にどの辺りなのかということとある程度見当しようと思ったときに、そのスケールがないとどの地区まで考慮すべきかどうかというのがわかりにくいような気がする。何か基本的事項を今回かなりEIAレポートの中で情報として基礎ができていない。そういうのを感じております。

河野 その点については今回、いろいろといただいた意見を踏まえて、審査時に我々のほうで確認させていただくということだと思えます。また、この案件がうまくいって契約が結べましたら、その契約の後にまた報告させていただくということになりますので、そこで十分カバーできると思えます。

二宮主査 では、ここはあとは田中先生ですので、ここまでは終了ということにして、次のスコーピング案マトリックスの部分、清水谷委員、お願いします。

清水谷委員 ここもまた環境アセスメントの一般的なところなんです、table3.1などの表現の仕方において、通常一覧表を見せる場合は何かグレードというか、深刻さを3つぐらいの段に分けて表現をし、その影響が空間的な意味でどのぐらいの影響なのか、あるいは時間的ではどんなものかが分かるように示されているのが一番親切だと理解していますが、今回のものは、影響がありますか、イエス、ノーというような、余りにも簡単な表現をし過ぎているような気がしています。そのためそれがどのレベルかというのは、またそれを読んでもわかりにくいんです。普通ならばこれがどのぐらいのレベルの影響だと断定でき、その理由はこういう理由からというようなことがレポートの中で書いてあるべきなんです、影響があるということ、ということ

だから影響があるというような説明になっていまして、そうなる我々はそれをどのくらいのレベルという、深刻さを見極める方法がなかなかない。そういうところに難しさを感じているところです。ですから、このコメントにおいても同じ回答ですね。今後できるだけ、こういったものはJICAさんの役割以上、任務の外のことになってしまおうということでしょうか、その部分をどうにかうまくやってほしいということ伝えてほしい。今さらもう直せないということはもう理解はしていますが、議論するに当たっても内容の書き方、まとめ方がちょっと乱暴なような気がします。

桂井 まず表の3.1については、これが分析のsummaryというわけではありません。逆に分析の最初のステップとしてフィルターをかけているというところですので、それぞれの項目について影響がありそうか、なさそうかという点を、まず机上で確認しているところです。清水谷委員が求められている分析結果のサマリーというのは、確かに一番最後にあればわかりやすいと思います。

清水谷委員 そういった意味で、ある意味我々がレポートから読み取ってこういうところに影響があるのではないかというところを読み取れない可能性があるということ逆を逆に伝えておかなければいけないのかもしれないです。

桂井 EIA作成能力を中長期的にキャパビルしていく必要があるという点は、JICAだけではなくて全てのドナーも認識しているところです。世銀やADBはベトナムの実施機関のEIAをやる能力を向上するための技術協力をやっております。そのような活動を通じて、徐々にベトナム自身がしっかりとしたEIAをつくれるようになってくるのだと思います。そういった意味で、地道な活動を続けていくことが重要なのかと思います。

二宮主査 他の機関からもそういう指摘を受けたりしているんですか。

桂井 そのようなキャパビルの必要性というのは、ADB、世銀を含めいろいろな機関で認識されております。

石田委員 想像にしか過ぎないんですが、ドナー側の問題でもあると思うんです。ドナーがいっぱいいるから、ドナーがこの表で書けとかいろいろ教え込んでいるわけです。環境アセスメント法は米国が世界をリードして、途上国、アフリカを含めてアジア、大洋州全部、ほとんどつくりましたけれども、それ以外の細かいものはアセスメントの細かい段階に関してはいろいろなドナーが入っているので、いろいろな表の仕方をみんな教え込んでいるということがあって、それを多分反映しているんじゃないかと思うんです。世銀であれば世銀がこう書いてくださいというガイドラインがあるし、JICAであればJICAでこう書きましょうというものがあるし、だから、そこは可能であれば、大きな問題になるようであればドナー協議、ベトナムドナー協議で一度取り上げていただくと私たちはとてもありがたいです。統一しませんかということなんです。どうせEIAは、みんな使い回すといったら変ですけども、ベーシックファクトにあるわけですので、フォーマットを統一して、ドナーに見やすいようにしませんか、

そのほうが効率的ですということをお断りいただき、ドナー協議をやらせていただくことはいいんじゃないですか。

立松 ドナー間の協議の場がございますので、対応したいと思います。

石田委員 中国は出てこないのかもしれませんが。

桂井 そのような問題意識のもとで6 Banksというドナー協議の枠組みの中にEIA、SEAタスクフォックスがあり、そのような協議が続けられています。

石田委員 アセスメントのエバレーションで、評価の一つですので、近年JICAさんもお存じのように、ここ10年来ずっと途上国の評価能力の強化ということをやられていますね。その一環として共通フォーマット、トレーニングも含めて統一しませんかみたいなこと、チャンスがあればぜひ、と個人的には思います。

立松 世銀、ADB等々、協議はしておりますので、進められるようにしたいと思います。

石田委員 私もう一度資料を見ていて、質問には書いてないんですが、交通安全について質問が出てきました。それは後でやったほうがよろしいですか。後で環境配慮の社会配慮のところに出てくるんですけれども、どちらがよろしいですか。後のほうがよろしいですか。

二宮主査 社会配慮のところに行ったときにもう一回お願いします。

吉田 交通安全については田中委員から33番でいただいておりますので、もしよろしければ田中委員がいらっしゃって一緒にいかがでしょうか。

二宮主査 10番いいですか。では、環境配慮のところ、少し量が多くて、ここも田中委員が多いのですが、私と清水谷委員の部分を終わらせておきたいと思います。11は12も関連するのですが、整備をするときに既存の建造物の除却、撤去というのが報告書の中では言及がなかったように思いましたので、どのようなことだろうということでお断りいただきしました。この回答で納得いたしますが、大体どのくらいありそうな感じですか。ケース的には。

立松 ほとんど建物はございません。照明灯、街灯のようなものが一部あるといった程度の建造物の撤去となります。

二宮主査 建物は全くないんですか。

吉田 敷地を区切る簡単な塀がある程度で、沿道の部分ですと、今回多少影響を受けるところというのは、建造物は基本的に建っていないという状況です。

二宮主査 だとすればそんなに大きな心配はないだろうと思います。いろいろなものを潰さないといけないのかなという感じがしたので、わかりました。

13と14は同じ回答なのですが、多分同じ問題意識だと思ひまして、これは前の9番のところにお断りいただき、田中委員がお指摘になっておられるところと関連するので、またお越しになったときに改めて議論してもいいと思うのですが、道路の案件、交通の案件の場合はやっぱりどうしても整備に伴う新たな交通需要というのがあって、それをどうコントロールするかということが今までの同様の案件の中では言及されてきたことがあ

りました。私も今回もそういう視点も重要だと思ったのですが、今回高速、高架のネットワーク道路ですので、しかもこの区間が通じることでネットワークが完了することですので、そのベネフィットというのはかなり高いたらうというのがあって、あとは特に物流中心で高速道路を使うということになると思いますので、物流の大きな車はそっちをどんどん走ってもらって、一般の道路をオートバイや何かがいっぱいで大気汚染がひどいのをどうコントロールするかという、そういうようなところが今後の視点になるかなと思っています。それについては、もちろんベトナム国側は一定の計画を持っていると思いますけれども、常に状況の変化にあわせながら交通量のコントロールのための政策というのはリニューアルしたり、実現度を加速させていくということをしていかないといけないので、その点について、この案件で何か言うかどうかというのはまた田中先生とのご意見も含めてということですが、そういうような問題意識の背景があってこういうような質問をいたしました。やっぱり少し交通量は増えるということですので、その増えるということ意識した今後の交通量のコントロールということよりは重要な視点になるだらうと思います。経済成長が続いているので、物流のためのインフラ、これは必ず必要なので、ネットワークの高速の道路というのは非常に効果が高いでしょうから、それとのバランスだらうとは思いました。

5万3,000から8万5,000ということなんですけれども、これは先方がそもそも大きな道路交通の長期計画で想定している数字と大体合致する数字なんですか、今回のEIAで出てきた数字というのは。

桂井 EIAで使われている数字はF/Sの数字を使っておりますので、一致しています。

二宮主査 今回改めて試算したというわけではない。

桂井 EIAのために試算したというわけではありません。将来の交通量を把握する際には、ネットワークの中でどれだけの交通量がかかるだらうかというのを計算していますので、そういった意味で将来のネットワークがどのようになっているかということも考慮した上でのシミュレーションとなっています。

二宮主査 でも、やっぱり増えますね。ちょっと心配は心配という、印象としてはそうなんです、了解しました。また後で議論させてください。

それから、15番はレビュー方針のところでもモニタリングの実施体制とか項目とか、結果の報告みたいなものについては確認をするということが明記されていたんですけども、その結果、改善を要するような事項が認められたときにどのように先方政府が改善したかということについて、その辺の書き方がちょっと、汚染対策のところにもそれらしいことは書いてはあるんですけども、もう少し明確にさせていただいたほうがいいかなということでこういうふうに書きました。これは少し書きぶりを変えていただけるという理解でいいですか。

桂井 はい、修正します。

二宮主査 では、それをお願いいたします。

16番お願いします。

清水谷委員 16番は、簡単な指摘ですが、Figure2.8において、誤字ではないかというところがあったので質問しました。回答の通り間違いだったということですので、納得しました。

二宮主査 25もあわせて。

清水谷委員 25の質問というのは、Landscapeの項目で、影響がないというふうに簡単に書いてありましたが、それがどういう根拠なのかというところを示してほしいというところで質問しております。実際にステークホルダー協議において申し入れや懸念が表明されていないということからということが根拠のようなんですが、実はそのステークホルダー協議においてこのような防音壁などを新設するところになります、あるいは高架型の道路をつくるようになりますというようなイメージというものをモニタージュのような形でもお見せしながらそういったヒアリングをされたのかどうかというのを確認させてください。

吉田 確認が必要ではありますが、恐らくしていないかと思えます。

桂井 構造物としてこのようなものができ上がるというのは伝わっているとは思いますが……

清水谷委員 多分地域の住民にとっては、特に近接のところに住まわれている方にとっては、そういったものができることで圧迫感とかそういった意味で、通常は、日本であればいろいろ問題が出てくるんですが、そういった意味でこれをあっさり影響がないというふうにそのままにしていいのかどうかということです。

桂井 一番住民が気にするのは、例えば目の前に防音壁ができてしまうことですが、今回の事業では下道に防音壁は設置されませんので、そのような心配はありません。

清水谷委員 多分道路ができることによってそれ自体は喜ばれている、便利になるという意味での喜び、ポジティブな面もあるかもしれませんが、ただ、自分の目の前にあるとちょっと困るというようなこともあるのではないかと思います。

石田委員 すごくいい写真を出して、空がきれいに抜けているところに二階建ての道路ができる。気になる人はいそうな気はするんです。

立松 ほかの区間、高架道路を建設しているわけですけども、特段の問題にはなっておりません。

石田委員 特段の問題になっていないという場合には、きちんとしたインタビューなり、自分たちの生活がかかっているモニタージュ写真を見せて、相手のパセプションをちゃんと確認した上で特段の問題がないという場合もあるし、それともそういう調査がさらっと流されて、イエス、ノー、クエスチョンだけで流されて、それで問題がないと言っている場合もある。調査の問題でもあるのでと思うんです。

それとスコーピング表、これは、ちょっと前に戻ると、2ページ目に書かれているスコーピング案マトリックスではなくて、スコーピングマトリックスだと思います。そ

それは細かいことなんですが、やっぱり物をつくと景観が変わると思うんです。それにノーというのはとても不思議な気がするんです。景観が変わってくる。工業団地をつくれればそこにいる虫とか爬虫類とか昆虫とか、皆いなくなるわけですから生態に影響が出るのと同じことであって、景観がノーというのは、景観に影響がないというのはとても不思議な気がして、その影響が軽微か、それとも深刻か、モデレートかという、そういうところで議論されたほうがより建設的な気がするんです。ないというのは非常に不思議な気がします。ランドスケープはやっぱり見たときの眺めですから。ランドスケープの機能はこの際、すみません、横から口を出しましたけれども、ちょっと不思議な気がしたので。

田中委員 私も26番で同じような趣旨を指摘させていただいたんですが、高さは高速道路って何メートルの高さになるんですか。6メートルとか、7メートル、少なくとも道路の厚さもありますね。何メートルで、防音壁は何メートルの高さですか。

吉田 防音壁自体は2メートルです。

田中委員 2メートルですね。当然ながら地面から2メートルなのか、どこか腰高から2メートルとか、いろいろある。

吉田 今回は高架道路のみの建設ですので、高架の道路面から2メートルです。

田中委員 高架道路の場合は交通安全上の問題で多分ある程度壁が両側につくってあるんですよ、ある程度。

吉田 はい。もともと壁で、高架道路であるところに、それはもともと1メートルで、プラスアルファ1メートルの防音壁、結果2メートルというふうになっています。

田中委員 防音壁の材質とかそういうものは、ちゃんと読み切れていないんだけれども、材質は、吸音材とか、そういうものを張るのでしょうか。

吉田 特にそこまでは計画されていない、そこは詳細設計でという形です。

田中委員 当然相当に圧迫感が出るように思うんだけど、二階建ての道路になるのでしょうか。目の前に高さ的にいうと普通の住宅で三階部分ぐらいに当たってくるのですか。

立松 5、6メートルの高さになります。

田中委員 そこに2メートルですね。普通住宅は三階建てぐらいのところ、二階から三階建てぐらいのところにちょうど目線でくる感じですか。

清水谷委員 通常こういった景観の評価をするときというのは、ステークホルダー会議のような正式なアセスメントの手続の場で初めてやるのではなくて、その都度一つ一つの項目に影響がどのくらいかということ、環境アセスを実施する行政が直接データをとりにいかないといけない作業だと思います。地域住民の方に直接インタビューをしながら、問題があるかどうかということ、本来なら事前に聞き取ってそれで評価をしてこうだということ、ステークホルダー会議でそれを再確認するというような形が一番望ましいと思いますが、この場合はある意味ランドスケープについては

現場の聞き取り調査などはデータ収集の段階でやっていないということで理解をしてよろしいですか。

桂井 このプロジェクトの背景が、少なからず影響している面があるかと思います。当初、住民移転を伴う現行道路の拡幅が前提で進められておりましたので、道路に面している建物はそれほどパーマネントなものではなく、また高さ制限があります。また、ほとんどは商店で、その地域で生活している人々は道路の前面にいるというわけではなくて、一步下がったところに位置しているということがああるかと思います。このような状況ですので、正面に出てきている商店からすると、ランドスケープどうこうというよりも、交通需要が増えることによって商売が繁盛するなど、そのような目線でこの事業を見ている、ということがああるかと思います。

田中委員 商店にとっては、こういう道路ができると通過交通量は増えるけれども、二階建てで通過交通量は増えて、トータル交通量は増えるのでしょうか。だから、音とか排ガスは結構増えるんじゃないかと思うんだけど、渋滞緩和効果と相殺されるかもしれません。渋滞が解消される分だけ改善効果はあるけれども、増える分だけまたマイナス効果もある。かつ、この沿道の商店の方にとっては上でどんどん通過されるばかりで、自分のお店になかなか入ってこない、そういうことではないんですか。だから、かえって迷惑感強いんじゃないかと思うんだけど、そうでもないんですか。

桂井 通過する交通はもともと通過してましたので、それが上にいこうがあまり関係ないのではないかと思います。

田中委員 交通量が増える分だけ迷惑感が強い。

桂井 上にいった分、下道の環境はよくなります。

田中委員 下道もすいてくるから、今度は下でもいいという人も出てくるでしょう。

桂井 下道の環境がよくなり、ちょっと路上駐車ができるような環境になるかもしれません。路上駐車を推奨するわけではありませんが。

田中委員 下の道路も、したがって今よりも道路幅は狭くなるわけでしょう。

桂井 はい。橋脚の狭くなる箇所もあります。

田中委員 橋脚の分だけ、つまり真ん中のところにそれだけ障害物が出ますから。その点どういうふうに評価されるか。これはまた後でのこともありますが、つまり、交通量の増加と、それにあわせたCO₂や大気汚染の増加分をどう考えるかというのはありますね。当然渋滞緩和効果のプラス面はあるけれども、逆にマイナス面も、今言った特に下道については道路が狭くなる、そういうのをどうやって評価しているのかというのは思っていたんです。景観の面からいえば僕はそれなりに大きな、日本でもこういう二階建てをつくるとなれば当然景観問題とか、次に書いてある日照問題とか、日照はベトナムでは余り議論にならないんですか。

桂井 ベトナムは暑いので太陽を避けたいという面もあります。

田中委員 むしろそれはプラスになるんですか。日本だと日の当たりのいい家というのは価値が高い。

桂井 はい。外出の際は肌をなるべく隠すようにしているという状況です。

田中委員 かえていいのかもしれない。

桂井 涼しいという面もあるかもしれません。

田中委員 それは確かにうなづけるかもしれない。風通しが悪くなるとか、ある意味住環境としては二階建てになるということは、沿道の人にとっては住環境としてはマイナスのほうが大きいんじゃないかと思う。風通しだって悪くなる。眺望も悪くなる。そういうのが余り問題ないですというのも本当にそうかなという印象なんだけれども。

清水谷委員 ちょっと強引過ぎる。

桂井 殆どが商店で、住環境はそれほど道路に面していないということがあるかと思えます。

二宮主査 こういう問題はそこに住んでいる人たちがどう感じていたかということが大事だから、多分清水谷さんがおっしゃるようなプロセスがあったかどうかということになるんですけれども、この報告書の中で見る限りは余りそのことが大きなフォーカスにはなっていないですね、読む限りは。だけれども、実際本当にそうかという、確かにそうですね。問題として余り皆さんが認識していなくて、日本でも日照問題は後から気づいたところがありますので。

清水谷委員 これは今後のプロセスの中でランドスケープに関係するところで現地の住民の方で何か問題だというようなことを言ってきたら、それに対応できるような処置を設ける機会とか、そういう仕組みを検討するというのは大変だと思うんですけれども、何かそういうものは受け皿的にはあるんですか、今後のプロセスで。

桂井 回答案でも述べさせていただきましたが、やはりそのような主観的な、つまり住民がどう感じるかということが一番重要な点かと思えます。ですので、住民が強く問題意識を持ち、そのような申し入れがあった場合には新たに緩和策を検討する、このようなメカニズムを導入することを審査において確保したいと考えております。

二宮主査 これはまた、25、26、27のところは何らかの形でコメントを残していたくようなことで、では、とりあえずよろしいですか。では、田中先生がお見えになりましたので、今環境配慮までのところまで先生のところを除いてきたので、一回1番に戻って、全体事項から先生のご指摘のところをまとめて申し訳ないんですけれども、4番から続けてお願いいたします。

田中委員 4番はQCVNという、環境基準のようなものなんですね。このご回答はそれが改定されつつあるということですね。QCVNというのは今回の事業に関係すれば大気、騒音、振動、そういうものが制定されているわけですね。5番のところ、既に超えている地域があるんだけれども、PM10でしたか、あるいはTSP、粒子状物質のこ

とですか。これがQCVNを超えているという記述があるんですが、この場合基準を超えているとすると何か行政上の措置がとられるのでしょうか。例えばそれ以上の開発は抑制するとか。日本の場合には環境基準を超えていても結果として開発は認めているところはあるわけですが、どうなんでしょうか。ベトナムの取り組みはどうなっているのでしょうか。

桂井 徹底されていないところは多分にあると承知しております。実際どのような対策が行われているかは確認してみたいと思います。

田中委員 環境に対して責任を持っているのは天然資源環境省ですか。MONREですか。

立松 ハノイ市の天然資源環境局が責任主体となります。

田中委員 そうすると、このアセスメントレポートというのは、このレポートでいけば環境社会面のこういう配慮がこれによろしいと承認する主体というのはどこになるんですか。

立松 EIAレポートを承認するのはMOTです。

桂井 MOTの中に技術環境局があり、そこがレポートを確認いたします。

田中委員 そうすると、今言ったMOTが承認するに当たって、天然資源省もしくはハノイ市環境局に照会は出るんですか。そこからの意見が伝わる仕組みになるんですか。

桂井 MOTの技術環境局が、EIAの確認のプロセスにおいて天然資源環境省に確認依頼などをするかは確認が必要ですが、技術環境局が天然資源環境省と密接な関係を持っていることは確かです。ですので、ある一定規模以下のプロジェクトについては技術環境局が責任を持って承認するという制度・体制になっております。大規模なプロジェクトになりますと天然資源環境省で承認を得る必要があります。

田中委員 つまり、この沿道の環境はハノイ市の環境局が責任主体になる。そこでのモニタリングとか、あるいは対策を講じる主体になる。そうすると、こういう道路計画を立てて、ある種の負荷が予測される。そうしたときに、当然こういう対策をもっと強化すべきだみたいな話が地域の、あるいは地元の環境サイドとしてはあり得るわけですね。そういう意見がこの中には反映されているんですか。

桂井 ステークホルダー会議を開催する際はこういう地元の各レベルの人民委員会を通して行われますので、それを通じて地元の意見が反映されます。

田中委員 ステークホルダーの一員として意見が述べられるということですか。

桂井 はい。

田中委員 実は日本のアセスメント制度の場合には、多分ここでいうとMOTというのは許認可権者だと思んですが、こういう道路計画とか道路事業、そういう許認可権者、国土交通省が、大臣が承認するに当たって、環境大臣が意見を述べる仕組みがあるんですね。したがって、そこで環境上のある一定水準が確保されるような仕組み

になっているんです。特にこういう環境基準を超えているような地域というのは非常に慎重に取り扱うというのが今までのベースにあるんです。そこで、つまり重ねて聞くのは、ベトナムではそういう点、こういう環境基準がある種未達成の地域にこういう道路計画を立てる場合に、どういう環境サイドの意見反映をされるのか。今の話だと、ステークホルダー会議の一員として意見を述べるけれども、公式のプロセスでこういう懸念やあるいは現状に対するもっと追加的な措置が必要だという、そういう意見というのは述べられる機会はないのですか。

桂井 日本の制度が分かりませんが、一定規模以上のプロジェクト、つまりそれなりに影響が大きいプロジェクトについては、先ほど教えていただきましたような日本の仕組みと一緒にだと思います。つまり、天然資源環境省がEIAを承認しなければいけなくなります。今回はその規模に達していませんので、MOTが承認します。

田中委員 そのときは、したがってハノイの、例えば環境サイドは利害関係者、ステークホルダー会議として意見を出す、そういうことですか。

桂井 そうなります。

田中委員 そうすると、どなたかが書いてあったステークホルダー会議の意見というのはどの程度反映されているのでしょうか。これは後で出てきますね。34、35ぐらいですか。では、それはそこでまたもう一回確認させてもらいます。

もう一つ5番に戻ると、こういう粒子状物質であったり、あるいはPMというのは、最近日本で問題になっていて、いろいろなところから発生源がなかなか対策が難しいことは事実なんです。現状で運搬車両の通行規制、通行制限が行われているというふうに書いてあります。この場合そういうところが、つまり交通量によって発生するというのは認識があると思うんです。そうしたときに、二階建ての道路構造になって交通量がさらに増えるというときに、交通量が増えると発生量は増えるはずなんです。つまり渋滞緩和効果もあるかもしれないけれども、どうなのでしょう。排ガスの量と、通過交通によって巻き上げる量、両側面があると思うんです。そうしたときにより悪化が予測されるんですが、現状でどういうことをやっていて、さらにこの事業によってどういう追加的な措置が、あるいは強化される措置がとられるのでしょうか。

桂井 23番の巻き上げの話かと思いますが、この点についてはそういう影響が想定されますので、ここではMechanical methodと書いてある路面清掃によってそのようなダストを集めるといったような緩和策が取られるということになっております。交通量が増えることによって影響が大きくなるという面もありますが、渋滞が緩和される効果がそれなりにあるというのが今回の評価のシミュレーションの結果と承知しています。

田中委員 粒子状物質の場合の発生源は恐らく、ここに書いてある巻き上げの、つまり路面から発生する、路面とタイヤが接触することで路面にあるものが巻き上げられる、こういう側面と、それから排気ガスから出てくるものと両方あると思うんです。

この場合、排気ガスは、これはさっき言った相殺の部分があって、渋滞によって排ガスが増えている部分と、それから渋滞は緩和されるけれども、交通量が増えることでまた総排ガス量として増える分とあるんですね。そこはちゃんとシミュレーションしてみないといけないということですね。ところが、巻き上げは、交通量が増えれば必ず増えてくるわけです。1が2になれば2の分だけ巻き上げ効果が多くなるんです。単純に比例ではないかもしれませんが、やっぱり交通量が増えることによって巻き上げる、接触する、ある意味回数というか、頻度が増えることになりますので、そうするとそれは今が悪い状況なのにさらに悪くなるんじゃないかというのが直感的に思うところで、ちゃんと読めば緩和策が書いてあるかもしれませんが、その点大丈夫ですか、というのが23番の指摘なんです。回答を見ると緩和策としては十分だと考えられているということなんでしょう。表3.22というのがあるんですね。この表の見方がよくわからなかった。3.22という、表の読み取り方を教えてほしい。これ、何かよくわからなかったんです。

吉田 本日修正版をお配りしたんですけれども、お配りした際に表の桁がずれてしましまして2行に分かれていたかと思うんですけれども、もともと1行の0.カンマ幾らというところがレイアウトが崩れたものをお送りしてしまいましたので申し訳なかったんですけれども、修正させていただきます。

田中委員 表3.22ですが、GHCPというのが、これがQCVNの基準値なんですね。例えばTSPというのは、現状値で相当高かったんですね。現状値はどこかにありましたか。2章になりますね。

桂井 2.19にあります。

田中委員 2.19ですか。2.19で、幾つかのポイントで何か違っていたんじゃないですか。tableの2.19ですね。

吉田 いえ、ページ番号です。

田中委員 ページ番号2.19ですね、だからtable2.7ですね。これですね。TSPというのが、現状値で相当高いですね。現状値で0.2とか0.3を超えているものがありますね。KK1、KK2というのは地点ですね。それで、2020年になるとTSPが、表の見方ですが、table2.7のTSPとかこれは、エアークオリティはどこで測定、沿道ですか、すぐそばですか。

吉田 はい、沿道になります。

田中委員 そうするとこれはゼロメートルのところとほぼ同じということですね、3.22の。

吉田 そうです。

田中委員 3.22のゼロメートルと比較をするわけですね。例えば2020年でウィンターとサマーがあって、0.076、0.092ですね。これは地点によっては半分以下とか3分の1ぐらいになるという予測なんでしょう。

吉田 シミュレーションの前提になるものですから、5番の回答でも書かせていただいたんですが、今回現状値をとったときに、今回整備する区間の直近の南の区間が工事中でして、その建設工事に係る、例えば建設用車両ですとか、そういったものが土砂を運んだり、そういうものが、本来ですとこういう道路には流入すべきではない。市内のみという形で緩和策はつくられていたんですけれども、その徹底ができておらず、実際流入が結構していたというところで、実施機関の説明によると一時的に増えてしまったんだという説明で、現状値のところは平時ではない。これからは規制を行うから下がるという前提でシミュレーションをした。一応そういう前提でのシミュレーションですので、今行われている以上の緩和策が行われるという前提ですので、それが行われないと当然現状値よりも悪くなる。

田中委員 この現状値というのは、これはtable2.7のデータというのは、これはある瞬間のデータなんですか。それとも経年変化をとった、何か平年値とか、そういうものをとっているのではないんですか。

吉田 これは一度行ったときの1地点での値です。ですので、経年でとって、きれいにならしたとか、そういうわけではないです。

田中委員 どこかでモニタリングをしているということが書いてありましたね。ハノイ市が地方の天然資源省か森林局がモニタリングをしているということが書いてあったでしょう。これはモニタリングをしているモニタリングデータではないんですか。

吉田 それはこの地点ではなく、ハノイ市広域で行っている箇所が幾つかあるという意味ですので、今回の路線の、例えばKK1から5がそのモニタリング地点であるというわけではないです。

田中委員 そうすると、この一番近いところの、ある意味モニタリングデータというのはあるんですか、把握されているんですか。

吉田 現状ないです、こちらの値が最新です。

田中委員 つまり、経年的に、今のお話はここにtable2.7に上がっているのはある意味一時的なデータだと。工事中の影響が含まれて高くなっているというご説明ですね。そうすると、つまりそういう影響がある種除外された工事中の影響、つまりまさに平常値は幾つですかということです。

吉田 現時点でわからないというのが正直なところです。

田中委員 市で今でもモニタリングしているというのでしょうか。そのデータがあるんじゃないですか、既存データとして。

桂井 市全体としてのモニタリングは行われていると承知しています。

田中委員 では、直近はどこでやっているんですか。

桂井 モニタリングの場所については承知しておりません。

田中委員 この道路から一番近いところで、つまりここにもし対象地として出すとすれば、どこで測定しているんですか。

桂井 モニタリングステーションが数カ所あるというのは承知しておりますが、具体的な場所は把握しておりません。

田中委員 つまり、現状値というのはベースラインで、今この道路、この沿道の環境がどのくらいになっているかというベースラインなんですね。そこで今のお話だと、工事中の道路、南側で道路を建設しているので、その分の影響が入っているんですというご説明を受けたんです。ベースラインとして、確かにこれが現状値でふさわしくないのであれば、そこは確認した上で、それで将来どうなるかということ、そこと比較していかないと、というのが今のやりとりを通じてわかったことなんです、いかがでしょうか。

桂井 一番近くのモニタリングステーションの値をベースラインとすることが適当、ということでしょうか？

田中委員 適当であるかどうか、つまり僕はこれがいいんじゃないかと思うんだけど、いや、これは今言ったように自分たちでこれはこういうことなので余り適当ではないというから、では、より適当なものとして、補完的に補足地点としてこういうものがありますとか、こういうデータもありますという、その上でなるほど確かにそうだねと。ここは際立って高いのは工事中の影響があるんですねということがわかるわけです、そこを見て初めて、ということです。だから、ベースラインで、確かにハノイ市の環境としてはPM2.5とか、あるいはPM10とか、TSPというのは平均的にはそんなに高くありません。このときは、これは工事中の影響があって非常に高くなっているんです、一時的な状態です、ということであれば、そこは現状値を、ほかの地点でもいいので、ともかくこういう状況にあるというベースラインを把握しておく、押さえておく必要がありませんかということです。その上で、そういうものを前提に将来予測をシミュレーションするとこういうデータになります、ということであれば、なるほどねという、妥当なデータで納得できると思うんですけども、どうでしょうか。

こればかりやっていると時間がなくなって申し訳ないんだけど、大気汚染は道路関係で一番、大事な問題だと思うので、この辺りの捉え方はしっかりしたほうがいいと思いました。6番のところは、ヘビートラフィックだと。だけれども、どうも今の説明とちょっと違うのは、この私が読んだ範囲では確かにヘビートラフィックフローだとか、materials from vehicles、ということなので、つまり道路交通からの影響だということなんだけれども、今のご説明だと、工事中の工事用車両の影響ということなんです、それとも工事の影響なんです。

吉田 工事用車両とはEIAには書かれていなかったの、私も確認した際に、実施機関側、ベトナム側からはそういう回答を、このレポートとは別に受け取ったということです、なかなか自分たちが工事用車両の流入を防げなくて管理不足で高かったんですとEIAには書きづらかったというのは、担当者からは正直ベースで聞いていると

いうところもあるんですけども。

田中委員 工事に伴った、確かに多分建設工事だと粉塵だとか舞い上がりますから多少出ることには出るんですね、その両面があるかもしれません。工事用車両と、工事現場からのというのがあられるかもしれません。この辺り、あと騒音問題です。騒音問題のtable2.8というのを見たら、これも基準を超えているんじゃないですか。ページでいくと2.20ですね。これを見るとLE9というのがあって、70という基準を超えているんです。僕は騒音のことは詳しくないけれども、何デシベルか超えると相当にうるさく聞こえるんじゃないですか。違いますか。これはほぼ全線ですか。01、02、01から0の6まであって、これは全部table2の測定地点のことですね。そうすると、それぞれにほぼ全線にわたって超えているので、基準との対比でいけば先ほどのPM10よりももうちょっと深刻な、環境基準を常時超えている、全線にわたって超えていますね、という状況があるわけです。そうしたときに、この道路建設をすればより悪化が懸念されるんじゃないかと思うんですけども、どうですか。

桂井 建設中の重機などの影響はあります。

田中委員 01から06、この地点の中のどこかにあるのですか。

吉田 ページでいくと2.18のfigure2.6というところに地点については説明があるんですけども。

田中委員 K1、K2とほぼ同じなんですね。同じ場所で大気とか騒音を測定しているわけです、全線にわたって基準を超えているわけですね。それはみんな工事用車両の影響ですか。

桂井 いえ、今回の事業をやることによって工事をしている間さらに騒音が悪くならざるを得ない面があるというのが先程の発言の趣旨ですが、ご指摘の値は単純に交通による騒音の影響かと思います。

田中委員 そうすると、これは現状でも超えていることに対して、つまり環境基準、QCVNを超えていることについてはどう対策をしているかというのは7番の話なんですけど、同様にまた自動車から出てくる発生騒音に対する規制も8番の話なんですけど、これによって9番、9番は環境対策のこともつながると思うんですけど、交通の利便性が増えて、上も下も交通量が、上は理想的には今までの渋滞されている道路が上下に交通量が分離すればそれはスムーズに流れるということなんだけども、結果として見ると、交通が便利になって早くなれば当然そこを利用しようとする車が増えるので、トータルの交通量として増えるというのが予測ですね。そうしたときに、騒音というのは結構増えるんじゃないか。あるいは今よりもっと悪化するんじゃないかと思うんですけども。先ほど防音壁の話は高速道路で高架道路の側に防音壁をつくりますという話なんだけども、平面のほうにはつukらないわけでしょう。

吉田 そうです、下にはつukらないです。

田中委員 そうすると、沿道は両方からある意味交通源がくるわけですね。二階建

てで、上のほうは多少防音壁をやることで少し緩和されると思いますが。しかも、もう一つです、交通の問題は音が二階建てになって拡散しなくなるから音はまた横に逃げてくるんです。余計音が響くということがよく言われるんです。ということで、この騒音については丁寧にしなければいけないんじゃないでしょうかというのが率直なこれを見たときの印象ですけれども。

二宮主査 あと基準ですね。

桂井 私も4年間ベトナムに住んでおりましたが、どこに行ってもうるさいというのが感想です。住んでいる人たちは音についてそれほど敏感ではないかと思います。ベトナム人が日本に来るとなぜこんなに静かなんだ、人は住んでいるのか、という印象を皆さん受けます。一番うるさいのは、やはりバイクが停まったり、発進したりが頻繁に発生する、渋滞の時かと思います。そういった意味で、交通がスムーズになるといのは、渋滞時のクラクションもなくなりますので、随分静かになるのではないかと感覚的にも思います。

田中委員 だから、繰り返すと、そういう渋滞が緩和されることで、今言った発進とか、あるいはスムーズな交通量の円滑化によってクラクションの音だとか発進の音が低減される、これは確かだと思うんです。けれども、同時に交通が増えることが、もちろん下のことを言っているわけです。下の道のことを言っているわけですが、当然また交通が流れ込んできますので、今までよりは減るかもしれませんが、そんなに思ったよりは減らないんじゃないか。これはトータルとしての交通量はどうか。これは別の質問で先ほども9番で聞いているわけですが、同時に、上と下で結局交通があるので、そのことによっての影響と、道路構造が変わることで騒音がまたより影響を受けやすくなる、そのマイナス面があるということですね。だから、そこいら辺りをどう考えますかというのは、確か交通、騒音のこともどこかにありましたね。

石田委員 それは19に具体的に出てきます。

田中委員 20、21、22辺り、この辺りの騒音問題。

石田委員 私も騒音については、工事中は非常にmitigation measuresで分厚い記述があったんですけども、供用時については半ページぐらいで、とても気になったんです。そういうのでいいのか、気になるんですけども。

二宮主査 それはまた後で、助言とすると効果的な助言の仕方となるとどんなアプローチの仕方になりますか。

田中委員 1つは、上の高架対策というのは、高架道路というのは新規につくるので、それなりの建設時から、つまり道路の下、吸音板みたいなものを張るとか、何かそういうような記述がありました。低騒音型舗装、それから両側に壁をつくる、そうすることである程度吸収しましょうということ。下の道路はそういうのはやらないのですか。

吉田 下の道路については舗装。

田中委員 上はしないのですか。上も低騒音型にしないんですか。

清水谷委員 下の高架道路の下側、下の道路から見ると上に吸音板というのが日本だとよくされているんですが、あるいは一階のところにもやはり防音壁のようなものをところどころつくっていくというようなことも日本ではあります。

桂井 高架道路については、音は上のほうに逃げるということがあると思いますが、今回は、沿道の建物は低く高架道路より上に階はほぼないと承知しています。

田中委員 二階建てとか三階建てとか、ありそうですね。そうでもないんですか。

吉田 二階、三階で、例えば五、六階建ての住居があれば当然そこへの影響というのも考慮する必要があるかと思うんですけれども。今回そこまで……

田中委員 いずれにしても、この高架橋の高架の橋桁とか、その道路のところに吸音板を張るといのは一つあるわけですが、吸音対策を講じるというのは、こういうところを通るのでしょう。

桂井 通ります。

田中委員 二階建てとか、あるんじゃないですか、もうちょっと上、三階もありそうですね。

桂井 奥に高い建物が見えますけれども、それはセットバックされていますので、沿道ではありません。道路の目の前は低い一階建てで、小さい屋根の商店です。

二宮主査 いずれにしても将来的に後から住居が近くに建て込んでくることもあるので、なるべく消音はしたほうがいいわけですね。現時点ではないからというのはあるけれども。あとはコストとの比較かもしれません。

桂井 規制されておりますので、将来も沿道に高い建物が建つことはありません。

二宮主査 あり得ないわけですか。

桂井 はい。

田中委員 沿道沿いだけでも。

桂井 拡幅されるという経緯がありましたので、それを前提に高さ規制がかかっています。

田中委員 今の話は沿道沿いに、つまり建物が高架化される可能性があるんじゃないですか。つまり、一階建てが二階建てになるとか三階建てになる、そういうのはないんですか。

桂井 ありません。そこは規制がかかっております。

田中委員 むしろ日本だと、沿道沿いに高い建物を建てて、沿道の裏側は後背地にして静かな空間にするという政策が多いんです。沿道沿いはむしろ商業化しまして、多少うるさくてもいい。その裏側は静かな空間にして、居住空間にしている、そういう政策ですね。だから、大きな幹線道路沿い両側を商業区域に指定して、建ぺい率を高くするんです。800%とか1,000%とか、だから高いビルが建つ、そういう政策的に誘導しているんですが、そういうことはないんですか。

桂井 ないと承知しております。

田中委員 そうすると、かえって騒音とか汚染が広がっていくという可能性がある。恐らく多分どこかでシミュレーションしていると思いますが、高いところからこうやって音が広がっていくわけですね。そうすると、裏側の何階建てのビルのところにも音が響く。ほとんど遮るものがなければ真っ直ぐ伝わりますね。

桂井 距離が離れるということはありません。

田中委員 もちろん減衰しますけれども。ですから、その対策で十分か、騒音対策。

桂井 高架道路については上に建物がないということから防音壁までの対策は行うということになっております。他方、下道については建物がありますので、防音壁ではなく、低騒音舗装を使うというのが緩和策になります。

田中委員 繰り返しますと、現状でも騒音が環境基準、ベトナム基準を超えている。そういう状況の中で、こういう二階建て構造にすると、それなりにさらに騒音源が増えてくる。それから、頻度が増えてくる。あるいは量として増えてくる。発生量が増えてくるというふうに思うので、その対策は慎重にしたほうがいいんじゃないかというのがデータから読み取ったんです。もちろんベトナムのこの事業でそういう方針で余りコストをかけたくないというのはあるかもしれませんが、長期的に見るとやっぱり多少環境コストをかけてもいい環境、いい対策を講じておいたほうが周辺環境は改善される。だから、それをどうやってアドバイスするか、日本のJICA側として。

桂井 我々の案としては、記載されている通りです。騒音についても日照と同様に、騒音は耐えがたいというような苦情が申し入れられた場合にはしっかり緩和策がとられるようなメカニズムを導入するということを申し入れたいと思っております。

田中委員 交通量の話、ちょっと前に戻りますが、9番のところですが、二宮先生も同じような質問を。

二宮主査 13、14です。これは多分、先ほどちょっと話をしたんですが、9のところで集約される話なんだろうと思うんです。要するに新規需要をどう想定して、それをどうコントロールするかという、非常に根源的な話です。私は道路の案件ではこういう話はいつもするんですけども、今回ネットワークが完結して得られるベネフィットが大きいと思うので、あえて今回はしなかったんですけども、でも先生がおっしゃるように9番のところは何らかの形で懸念を示しておくことは重要だと私も思います。これから先の長期的な現地の対策の仕方にかかってくるので、直接的にこの事業がどうということではないと思うんですが、一定経済規模が大きくなってくると物流をスムーズに流すということは重要ではあるんですけども、どう交通の量を予測するかということです。

田中委員 ここで9番のところではAir pollution、noise、accident、それから、consumption、これは本当に減るんですか。トータルで、2030年になると、今よりも改善するということを実測しているんですが、本当でしょうか。これはどこかにデー

夕がありましたか。交通量がどうなるかとか、つまり上下に分かれることで総合的な交通量というのは、下道は改善すると思う、当然のことながら、上にできるから。半分とかになるでしょうけれども。これは、高架道路は料金制ですか。

桂井 料金は取りません。

田中委員 そうすると通過する人はみんな上に流れていく。ここら辺りの交通量の予測のところというのはどこかにありましたか。

桂井 EIAには部分的にしか載っておりません。

田中委員 余りぱっと見たとき、はて、どうかなという感じであれだったんですけども。

桂井 図の3.1です。3.4ページです。

田中委員 この記述はどこにあったのか。どこかでこういう記述があったんだけど、本当にそうでしょうか。

桂井 9番の記述は3.5です。この3.1.1の節自体は全て下道の話になっています。下道については交通量が減るので、プロジェクトが実施されれば下道の渋滞は減りますということが示されています。下道と高架を合わせた評価は後の箇所、騒音についてはこう、大気についてはこうという記述になっています。

田中委員 早とちりした感じ、そうすると総合的な評価というのはどこかにあるんですか。ちゃんと読まなければいけなかったんですが。

桂井 summaryとしてはありませんが、第3章において、実施した場合大気はどういう値になるか、騒音はどのような値になるかというのは順に、汚染源別に記述されております。

田中委員 さっきの、例えばエア・ポリューションとか、騒音、ノイズ、これの予測値が2020年とか、出ているのがありましたね。さっき案内していただいた。さっきの現状値に対してこれは意見交換させていただいた、例えば粒子状物質のデータが2020年で随分低くなっていますね。

吉田 table3.22、3の34ページです。改定判、修正判をごらんいただければ。

田中委員 これは上下合わさったデータなんですか。

吉田 これは上下での、騒音ですとか、あるいは大気については総合的に上も下も合算値がシミュレーションとして出ております。大気については3.34ページの22ですとか、例えば騒音に関しては3.47ページ、figureでいうと3の7、8、9辺りに上下合わせたシミュレーションの図化したものを。一番最初の交通需要のところに関しては下道のみ数字が出ているという構造なんですけれども、それ以降の各論については上下で総合的な検討が行われているという形になります。

田中委員 例えば3.47の図を見ると、横軸の0から50というのは平面の距離ですか。発生の場所からの。

吉田 そうです。

田中委員 0がすぐ側道ですよ。側道でこうなっている。縦方向が高さですよ。色が濃いのは、むしろ、白黒なのであれなんです、高いほうが、例えば12メートルとかあるいは10メートル以上のところのほうが、音がうるさくなるわけですか。特に20メートルを超えたりすると結構色が濃くなりますね。一番濃いあれですか。

吉田 例えば、3.47です。一番濃いのは75以上です。

田中委員 その直近ですね。しかも高いところだと。これは平面の下のほうはさほど高くないんですが、こちらのほうが直に、ストレートに伝わってきそうですが、そういうものでもないんですか。つまり、私が言いたいのは、これは上の高架道路だけの予測ではないんですか、違いますか。やっぱり上、下合わせた、総合的なものですか。

吉田 これはこの図が上で、この図が下で、総合的にこちらです。

田中委員 そうですね。3.49、これがそうですね。

吉田 総合的には上のほうが影響は大きいということになります。

田中委員 基準はクリアしているんですか。70以上が基準ですね。70の色はどの色のことですか。そうするとほとんどの地域で超えるんじゃないですか。そうすると、こういう予測値があると、それは騒音対策をかなり重点的にしないと、このデータを見たのでは。

石田委員 tableを見てもほとんど黒く塗られています。だから、それは低減アスファルトと防音壁で効果的になるということをごどこかで証明していただくか、そこを立証していただいたほうがいいと思うんです。だから、mitigationができるというふうにあセスメントで書かれているので、それが本当にそうであるということを実証していただきたいところがあるんです。

二宮主査 どういうふうリアクトできるか、問題がありそうだということは明らかかなので。

田中委員 騒音と大気汚染と、高架にすることによっての、上下が複合することによっての問題点が結構あると思うんです。

二宮主査 EIAに新しい知見を書き加えるということとはできないんですか、現段階から。EIAに新しい知見を、例えば今石田先生がおっしゃった吸音板と低音アスファルトで基準値内におさめられるというようなことをどこかで言うというのは。

石田委員 具体的なスペックですね。田中先生は19番から22番でかなり懸念されて、4つ同じ質問をされています。本当に十分であるかという。

田中委員 いろいろな角度から十分であるのか、というお尋ねです。

石田委員 それと、防音壁をつくる場合景観が損なわれるけれども、それも大丈夫ですかということをごされているので、それを実証してくださいという申し出は場合によって必要じゃないでしょうか。tableがあれだけ黒塗りになっていると衝撃なわけです。今もほとんど黒塗り、将来も3分の2ぐらい黒塗りになる、明らかに超える。

だから、道路の必要性はわかるけれども、mitigation対策はやっぱりしっかり行われな
いといけないという必要性も同時に必要なので、それが実証できますか。実証できな
い場合はデザインの変更になりますね。そういうことだと思っただけなんですけれども。実証
できて、mitigationできるからこれがゴーになる。意思決定のためにとても必要なデー
タは双方が確認しておいたほうがいいと思うんです。

桂井 下道の騒音対策にどのようなものがあるかを考えた場合、先ほど清水谷委員
から提言がありましたように、下道については防音壁を設けるというのもあるのかも
しれません。ただ、それをやった場合の社会インパクト、つまり道を渡ることができ
なくなってしまうことや、家の目の前に防音壁ができてしまうことなど、を考えます
と、果たして騒音とどちらがいいのかという話になってしまうと思います。では、ど
のようなmitigation measuresが可能かということを検討しますと、できることが限ら
れてきます。それでは事業はやらないとなると、もちろん道路としての重要性という
共通認識は持っていますので、総合的に考えた場合、プラスマイナスでいえばプラス
だという、そのような判断にならざるを得ない面があるのではないかと思います。

石田委員 ツーステップではないんですか。まず最初はこれだけ、要するに黒塗リ
で残ってしまう。オーバースタンドの値で20年後に残ってしまうという現状があ
るので、今やっている対策だと、このまま残ってしまうというようなことかもしれな
いし、それからほかにもう一つ対策があるからそれを入れると黒塗リがかなり消えま
す。可能な対策を具体的に数字で実証的に示す。それをやって、次に、では実証的に
消せるんだけど、消すかわりに防護壁は今までの倍の高さになるとか、景観がす
ごい損なわれます。では、どうしようというのは、それは科学で決められなくて、そ
こからの多分合意形成だと思っただけなんです。住民の人も交えて、政府の人も交えて、私た
ちが決めるんじゃなくて、相手側が合意形成のプロセスをちゃんとやって、住民説明
会でも何でもいいですけども、代表者への説明でもいいですけども、その中で科
学的に考えるとこういうふうになります、実証的にこういうふうに予想します、だか
らどうするんですか。その場合必要性が優先されて、住民の人たちも納得するかもし
れない。ところが、音が増えるので、では補償の金額を増やしましょうとか、また具
体的なアイデアを出せばいいじゃないですか。だから、科学的データをまず出す部分
と、ステップ2は合意形成をきちんとやるということではないでしょうか。だから、必
要性は必要性でどんとあって、それとmitigationしなければいけない、迷惑をこうむる
のは迷惑をこうむるので、その2つを突き合わせたときに、正解はないと思っただけ
なんです。ありません。だからこそ住民協議であって、ステークホルダーミーティングであって、
合意形成だと思っただけなんです。そういうふうに分ければ話はすっきりするんじゃないかな
と、僕は会議に行かないのであれなんですけれども、そういうふうに思います。どう
せ衝突するんですから。

田中委員 沿道対策として、例えば街路樹を切るという話があるんですが、吸収源

もなくなってしまう。街路樹によって見た目もよくなるし、それから、音も吸収するし、大気の浄化効果もあるし、いいと思うんですけども。mitigation緩和策として、沿道対策、緑化対策を行うとか、それは多分騒音を全部防げるということは難しいんですが、それでも心理的效果として、木があることよってのプラス効果はあると思うんです。ただ、また日影になったりしていろいろな問題があるかもしれません。28番のところ、項目を出したんですけども。

桂井 街路樹を切る理由は工事中迂回路が必要になりますので、それを確保するということがあります。

田中委員 迂回路というのは本工事が終わったらまた復活するんですか。もし一時的なそういうことであればもう一回復活させるか。街路樹とか沿道対策、そういうのはあり得ないですか。

桂井 申し入れてみたいと思います。切る必然性はあるんですが、その後戻すということは申し入れてみたいと思います。

田中委員 緩衝帯として、騒音対策、大気汚染対策、いいと思うんです。それから、29番でCO₂の話があって、交通量が確か5万3,000台が8万何千台、どこかにありましたね。トータルとして見て増えるわけですね。確かに、例えば走行速度が時速15キロから20キロぐらいの低速の場合と、60キロ、上だと60、70にいくかもしれません。下の道だとそこまでいかないから30、40だと思いますが、そのぐらい速度が上がることで多少CO₂の排出量の1台あたりは減ると思うんですけども、しかし、1点何倍も総交通量が増えれば当然CO₂は増えていくと思うんです。この点の評価は何でしょうか、行わなかったんでしょうか。

桂井 行っていません。

田中委員 これはJICAの社会配慮の項目には温暖化はなかったのでしょうか。

吉田 ガイドライン上扱うというふうな形での温暖化というのはございます。ただ、今回ベトナム側が行ったEIAではそこが漏れてしまっていた形ですので、書かせていただいた通りなんですけれども、追加的に行うよう求めたい。

田中委員 これはベトナムが行ったことにJICAは支援か何かしているのでしょうか。アセスメントの支援はしていないんですか。では、あくまでベトナム側が行ったレポートに対してレビューしているということですか。

清水谷委員 この助言がどういうふうに生かされるかわからない。

田中委員 我々はどういう立場で言ったらいいんでしょうか。

二宮主査 それは実は清水谷委員から冒頭にあったんです。EIAの内容そのものについての助言が幾つかあって、それが一応所与のものとしてやるんだということだったので、そうかということでちょっと判断に困ってしまったんです。

吉田 EIA本文でどこまで内容が変わるかというところは別に実施機関とJICAの間で合意文書として取り交わす。例えば、詳細設計でこういう調査を行い、例えば項目

によっては住民に説明するということもあるでしょうし、逆にまず評価を行ってからとか、そういうところがありますので、中身として足りないところをご指摘いただければと思います。

清水谷委員 申し入れをしていただけたらということ。

吉田 そうです。ただ、EIAの本文が増えるかどうかとか、そういう形になるかどうかは、我々としては我々の文書でないので保証ができないと、そういう意味での相手国がやっている。

二宮主査 ここには書いてないけれども、こういうことが重要なので、これは実施の段階できちんと確認しますよというようなことは言えるわけですね。

吉田 そうです、それはおっしゃる通りです。

石田委員 追加調査みたいなことも選択肢であり得るんですか。どちらかの国がコストを持つのでしょうか。

吉田 物によるというのはあるとは思いますが。当然必要なものであれば、そういうことを相手側に求め、コストをどうするかというのは、また今後継続検討には当然なるとは思いますが。

石田委員 そのステップを入れることは可能なわけですね。

吉田 そうです。

二宮主査 では、先ほどの、例えば騒音の話でも、合意形成をきちんとしなさい。そのためには住民に提示するデータを出しなさい、そういう言い方はできるんですね。

石田委員 もし計算がこれからだということであれば新たに計算して、再評価をなささいという、調査をなささいと言えるのでしょうか。

田中委員 例えば騒音でいけば、こういうデータを出して、説明会、ステークホルダーミーティングをやっているんですか、どうなんですか。日本だと多分住民からそういう質問が出て、将来どうなるんだということこういうデータを見せられるんです。あるいはモニタージュの写真、景観がどうなるという。

清水谷委員 補償の問題につながるからわざと出さないというのはあるかもしれませんが。つり上げられるということで、補償額を。

田中委員 ステークホルダーミーティングのあり方というか、仕方もあるんですが。

二宮主査 時間もありますので、その辺のところは後で助言を確定させていただいて、最後まで、30から40のところまで行ってから少し休憩して、助言確定の議論に入らせてください。30以降、石田委員。

石田委員 まず私2つですが、実は田中委員が来られてからずっと議論されたときにより具体的に含まれますので、今の議論に含まれたということに理解いたしました。

30、31結構です。

田中委員 スケールの話はいいんですか。33番で、事故、二階建てになるといろいろ懸念はあるわけです。つまり、のぼり口とか入り口のところで、その分事故が発生

しやすくなる。それから、下道は橋脚が入ることで見通しが悪くなったりして事故のリスクが高まるとか、それから道路そのものも狭くなったりしますね。だから、私自身はこういう、つまりある種の疎外物ができることで事故というのは結構増えるんじゃないですか。それから、もちろん上下、交通量そのものが全体で増えますということで、そのリスクは評価しなくていいんですかということがあったんです。回答はどうなんですか。設計基準に基づいて設計すれば事故は想定されないということですか。

立松 高速道路では事故率はかなり低いという実態がありますので、高速道路ができたから交通事故が増加する可能性は低いと思います。

田中委員 そうすると主な事故の発生のタイプというのは、オートバイと車の衝突ということですか。

立松 統計として出ているのは交通事故率が高速道路では極めて低いということではあります。

田中委員 高速道路の上は確かに一般道よりも事故率は低いというのは、これは確かに日本でもそうだと思うんですが、問題は2つあって、1つは、高速道路ののぼり口とか、つまりある種の一般道から高速道路に入るインターチェンジであったり、あるいはランプと呼ばれるところ、そういうところ。それからもう一つは、下道がかえってリスクが増えるんじゃないですか、そういう懸念を持ったので言ったんです。その点はどうなんですか。検討はされているんですか。

石田委員 それは私が追加的に気になって見たら、3.2ではアクシデント、オペレーション フェーズはノーなんです、下道への、だから当然本文4でも記述は全くない。

立松 その点は実施機関との間で確認・協議することになります。

田中委員 全体に交通量の速度が上がるんでしょうね、下道も。それから、速度が上がってもそんなに際立ってではなくて、時速10キロから15キロぐらいの渋滞状態からもうちょっと流れのよくなる30キロから40キロとか、そういうときに事故が増えるのかどうなのか、僕はよくわからない、交通の専門家に聞いてみればあるのでしょうか。それから、さっき言ったように道路は橋脚が入って若干狭くなりますよね。それから、見通しは悪くなるんでしょうか。どうなんでしょうか。それはちゃんと検討してあって、その上で理由をもって少なくなるというのであればいいんだけど、あるいは問題ないというのであればいいんだけど、そこが落ちているのではないのでしょうかという懸念がありました。

二宮主査 ステークホルダー協議ですが。

石田委員 34番ですが、ベトナムのケースの場合は閲覧できるように地区人民委員会にベトナム語版が掲載されます。地区人民委員会という、これはベトナムの合意形成の仕方を知らないんですが、人民委員会という建物があって、そこに住民が定期的に集まるとか、そういうイメージなんでしょうか。どんなふうを考えればいいのでしょうか。

桂井 区役所のようなイメージです。

石田委員 日本でいえば区役所ぐらいのスケールで一つ人民委員会がある。もっと小さい単位ですか。

桂井 もうちょっと小さい単位です、村役場でしょうか。

石田委員 村役場のような。そこには住民の人たちはよく出入りする。

桂井 身近な存在であると理解しています。

石田委員 一方的に行政が掲載しましたからいつまでに見ておいてということをごく片隅に書いておくだけではなくて、そこは実際にデイリーに使われるとか、1週間に一回ぐらい使われるというような、そんな感じなんですか。例えば東京都内でも区の場合区の下に何とかセンターと皆ありますけれども、そこにおじいちゃんとかおばあちゃんとか私なんかも含めて、戸籍謄本をもらったり、そういうことをしに行くわけです。そうするとその掲示板を必ず見ますし、それから広報が新聞に入って配られます。そんなふうな、要するに誰もがアクセスできるような形、みんながとにかくいやが応でも見るというような感じなんですか。ということであれば特に心配はしていないんですけれども、つまり、本当に皆さんが、普通の人がアクセスをしているのかどうかという質問です。

桂井 社会主義の国ですから、草の根までネットワークが広がっているような組織が人民委員会です。

石田委員 恐らく見るのはデューティですね。

桂井 重要な報告というのは人民委員会に張り出されると承知しています。

石田委員 周知は徹底しているというわけですね。

桂井 そのように理解しています。

二宮主査 私も同じ問題意識と申しますけれども、今の騒音のときの議論にも出たように、情報を十分に提示して、ステークホルダーの意見を反映する、あるいはそれに対するリアクションがきちんとできているかどうかということを確認をしていただきたいということです。そここのところの風通しといいますか、そこをもちろんな国の中の体制とか、ガバナンスの問題もあると思いますけれども、レビューの段階で確認できることはできるだけやっていただきたい、そういうことです。なので、ここは緩和策、EIAの中で示された緩和策についてどれだけ実行できるのかというようなことに関する懸念が出ていましたので、その実施状況についての質問だったんですけれども、後で騒音や何かの助言をするときにそこに吸収されていくような内容かなというふうに思っています。

それから、その他にいつてしましますが、36、37は、これも住民の意見をどこまで聞いていくかというようなことにかかわっていくんですけども、日本の場合特に大気汚染そのもののモニタリングも大事なんですけども、大気汚染の結果それが周辺住民の健康にどういう影響を及ぼしているかという、そこが訴訟になったり、その後非

常に大きな社会的コストを生み出している要因になっているので、この回答のところにさせていただいたように、健康調査、聞き取り、そういったものをきちんとやっていただくような申し入れをしていただきたいと思います。大気のモニタリングだけではなく、既に騒音を見る限り基準値も超えているようなところがあるみたいですし、であればなおさら、基準というものが設定されていても、そこが守られるかどうかということがなかなか担保されないような状況であればなおさら人々の健康というところにもフォーカスしていただきたいと思いますという、そういう意味でのコメントでした。

それから、制度については、実際に申し入れ、確認していただいて、きちんと対応していただいているということが確認できれば、そこが一番重要なんですけども、制度についても、もちろん制度がなければ整える必要がありますし、その点も含めて確認していただけたらいいと思います。

38、39は、図が見にくかったのでこういうふうにしたんですが、EIAの中身にかかわることなので、先ほど来の議論でとりあえずそれはそれとして受けとめて助言をするということなので、書き直しをなさいたいというようなことは申し上げませんが、特に39のところは、ページの3.10、余りよくわからない図だったので、これはどう見てもPMUが中心のように余り見えなかったものでどうなのかなと思ったんですが、要は図そのものに手を入れるいけないということにこだわっているのではなくて、PMUが中心であればPMUが中心で集約をして、JICAやそれから運輸省からの意見を集約して、きちんとリアクションしていただく、そういうことを確認していただければいいと思います。

40お願いします。

田中委員 これはもういいです、最後にまとめるとして結構です。

二宮主査 ありがとうございます。5分休憩します。

(休憩)

二宮主査 委員が揃いましたので、始めたいと思います。

1番から順番に、残されるかどうか、あるいは文言についてもできる限りこの場で、時間の許す限り合意を得ておきたいと思いますので、お願いします。

石田委員 1番は結構です、落としてください。

二宮主査 2番、3番。

清水谷委員 2番についても一応理解しましたので落としてください。3番については結構です、落としてください。

田中委員 1、2、3に関係して、JICAのかかわり、JICAがこの事業に対してどうかかわりを持つかというのはどこかにこれは整理されているんですか。要するに、このいただいた環境レビュー方針には、本事業の位置づけはあるんですが、JICAは何か経済支援をするのですか。

桂井 この事業に円借款を供与する予定です。

田中委員 それで、この後したがって実施機関と協議して、実施プロセスにかかわってくるということですか。そこいら辺りのことがわからないと、これをEIAレポートについてはもう既に相手側が作成しているものなので、ある意味こちらからは、言ってみても向こうの主体でつくっているものだから、ということは実施レベルでどういうことを要請できるのか。あるいはJICAとしてできるのか、そういうことがここでの論議の中心になるんですね、そういう理解でいいんですね。そのことが、案件概要説明にも余り明確にないんです。環境社会配慮にもない、どうなんでしょうか。

吉田 位置づけとしては、今回ワーキンググループは環境レビュー方針です。環境レビュー方針に係るワーキンググループというのは、本件に限らず全件そういうものです。EIA、あるいは今回ないですけれども、RAPがあればそこについては完成あるいは承認を受けたものがあります。それについて追加的にJICAが実施あるいは融資を検討する際にさらにどういうことを確認すべきかというところについてご助言いただく場という、そもそもの位置づけがありますことから、私どもとしては当然そこについてはそういう頭でおりましたので、一々書いてはいなかった、こういうところがござります。

田中委員 環境レビューというのはどこかにあったんですか。

吉田 ガイドライン本文ではなく、助言委員会自体の位置づけ、設置要綱にワーキンググループはこういうときに開催するというのが三段階ありまして、その中で環境レビュー方針については書かれております。

田中委員 環境レビューというのはガイドライン上、3.2のところですか、3.2.1ですか。

吉田 こちらになります。このうちの3.2.1環境レビュー、12ページの(1)カテゴリーAプロジェクトのさらに3.のところになります。ですので、我々はEIA報告書に基づいて確認を行い、さらに評価を行った上でまたEIA報告書に書かれている内容に不足があればそこについては申し入れを行って、我々のガイドラインの求める中身が担保されるように先方と協議を行うというのが環境レビューの位置づけとなります。

田中委員 そうすると、もう一度確認すると、例えば今日のような議論を踏まえて、本事業に関する環境影響評価及びその緩和策に関する文書のようなものを作成する。それを作成したものはJICA側の見解を相手側に示す、そういう手順をとるのでしょうか。

吉田 文書としてそういったものはつくっておらず、先方に、例えばこういうふうには評価したというのはつくらないというのが慣習上やっております、ただ、不足事項があれば申し入れて、ではこういうことをやりますというところを合意文書として残します。ですので、どこが不足かというのを一々言っていくわけではないんですけれども、不足があれば個別の事項ごとにこういうことをやるというのは書面で相手と合意します。それを見取り図といいますか、大体のサマリーとしてまとめたものが事

前にお配りしました環境レビュー方針というものになります。上のところは既に確認済みの事項、下のところが不足と考えられて、今後やっていく事項ということになります。

田中委員 だから、これはある種のsummaryだとすると、ここに相当する本文というのはあるんですか。つまり、環境レビュー結果という、そういう文書が出るんですか。

吉田 環境レビュー結果については、事前評価表というのをJICAとして出しているんですけども、その中でプロジェクトの内容ですとか、予想される効果、そういうものと一緒に環境社会配慮影響についてはこういうことが考えられる。そういった形で公表はしております。それはカテゴリB以上の全案件で行っております。

田中委員 それは現時点でそういうものができているんですか。

吉田 それは環境レビューの結果ですので、これから環境レビューを行うのでまだそういうものはできておりません。

田中委員 つまり、環境レビューの方針なので、これはレビュー方針ですね。つまり、端的に言うと私たちが審査すべき文書は何かということなんです。

吉田 ですので、お送りしたEIA。

田中委員 これは審査すべき文書といっても、これはここが違う、あれが違うといっても、これは要するにそういうことを伝えますというだけの話で、ある意味付帯文書なんだな。だから、審査すべき本文は何ですかということなんです。つまり環境レビューと呼ばれる本体はどこにあるんですか。環境レビューした結果とか。

吉田 環境レビューした結果は当然今まだ環境レビューを行っていないのでありません。

田中委員 そうすると、では環境レビューする前の方針はこれしかないんですか。

吉田 はい。

田中委員 これが審査の本文になるんですか。

吉田 はい。ですので、先方から提出されたものに基づいて方針をつくりました。それをお諮りしていますというのが、このワーキンググループの位置づけになります。

石田委員 ふだんのような協力準備調査だとそういう日本側がやったものはないんです。向こうがやったものを見て、あなた方、JICAも交渉に臨まれるわけですね。

吉田 そうです、おっしゃる通りです。

田中委員 これは審査会に持ち帰らなければならないんだけど、このレベルだと、ある意味総論的な話なので、そんなに、こちらとこれを読み比べたときにこれが抜けているとかああいうことがあるんだけど、そんなに反対するような意見は出ない。もうちょっと詳しく具体的にこういうことを、端的に言えば環境レビュー結果でもいいですよ、JICAが行う。そういうことになれば、いやこういう結果が落ちていないんじゃないですかという、踏み込んだ助言ができるんです。このレベルで、例えば

これが落ちているとか、この図表が見にくいとか、図がわかりにくいと言っても、これは相手がつくった話だから、それを伝えるといっても、別に余り意味がない話だから、つまり環境社会配慮上意味のある話ではないんですね。本当はもっと環境社会配慮上意味のある助言をしたいとすれば、何だろう。

桂井 CO₂の話ですとか、そういう抜けている項目をレビュー方針に追加するなどということがあります。

田中委員 そういうことですね。だから、それはこちらでこれを見ないといけない。うまいやり方がないかと思って。ある種審査すべき文書がこれだとすると、何か考えてみます。私も長くやっているんだけど、なかなか環境レビューを本格的にやるというのはそう案件はないですね。環境レビューですので、これは協力準備段階でやらなかったわけですね。それで環境レビュー段階で上がってきた。そういうものというのはそんなに件数はないのでしょうか。年に1件ぐらいありますか。

吉田 なくはないかと思います。

河野 インドは比較的自分たちで調査を実施しています。ベトナムは従来JICAが協力準備調査を実施していたのですが、本件についてはベトナム側がつくってきたという例になります。

田中委員 インドのは確かやったことがありますね。なかなか助言委員会としてどこまでというかわかり方は難しいので、こちらの、ある意味EIAレポートについて、体裁がどうのこうのというのは、やっぱりそれは枝の話なので、わかりました。ちょっと考えてみます。多分2番、3番はその辺りのこともあるかと思ったものですから。

清水谷委員 今回EIAレポートの書き方が普通ではないとか、あるいは本来考慮をしなければいけない項目が考慮されていなかったりということで、こういうことを申し渡してほしいというようなことは、今回助言として入れることは可能なんですか。

石田委員 それはこの後騒音なり大気汚染で出てくることです。

田中委員 そしたら、私は具体的に言うと4番、5番、6番ですね。ですから、これは要するに環境基準を超えている、ここでいうと「総浮遊粒子状物質TSPであるとか、PM10とか、あるいは騒音、次のところもありますが、これらについて、どのような対策が行われているか確認すること」5、6、7、例えば5番のところ「どのような対策が行われているか、審査において確認いたします」と書いてあるんだけど、これを生かすとすれば、「現状でベトナム基準QCVNを超えているTSP、それからPM10、それから騒音、これらについてどのような対策が現状行われているか確認すること」、そういうことですか。それは包括的に大気汚染と騒音のところにクリティカルな問題なので。

二宮主査 確認すれば当然対策が適切であるかどうかということに対する評価が伴ってくるということでしょうか。確認をしましたということで、スルーされると。

田中委員 そうなんです。もっと踏み込んでいえば、「環境基準を超えることにつ

いてより対策を強めるよう要望すること」でもよかったのかもしれませんが。「対策を強化するよう要望すること」。

二宮主査 EIAで既に基準を超えているようなものがあるというような結果が出ているんだけれども、そのような状態を放置したまま進めるのはだめですよというふうに言わないといけないんですね。

田中委員 そういうことをさらに踏み込んでもっと言うか。つまり現状で超えていることに対して、この計画区域で事業計画を推進しようとするということについて、どのように考えるのか。どういう対策をさらに強化しようとしているのか、確認すること。「現状で環境基準を超えている、あるいは環境基準値を超えているという状況下で」という意図ですかね。

二宮主査 一応今書いていただいたので、調整は後でまたできると思います。

田中委員 いいと思います。5番、6番、7番、8番。9番は、これはどうでしょうか。

二宮主査 これは頭のほうに出しておいたほうがいいのかもかもしれません。非常に包括的な話ではありますが、原則の確認といえますか、

田中委員 本文を生かして、「トータルの交通が増加すると考えられる。この結果、将来の環境負荷の発生量が増えることに対してどのように評価するのか、確認すること」ということになりますか。例えばそういうことですか。

二宮主査 先ほどの一番最初のものは、恐らくTSPみたいなものに限定しての表現になっていますね。騒音などを含んだような表現にしなければいけない。

田中委員 そうですね、いいと思います。これでいいと思います。9番までそれで結構です。

二宮主査 10番お願いします。

清水谷委員 10番は枝葉の話になっているのでとってください。

二宮主査 本当はこの辺は、清水谷先生はご専門なので貴重な意見だと思うんです。せっかく専門の視点から意見が出ているのに落とすのはもったいないという感じもしないではない。EIAをどういうプロセスできちんとやるべきかというのは。今回の件に関しては仕方がないですか。では、落とすということで。11、12は、ほとんどないということなんですが、一応「既存構造物の除却の際は土壌汚染及び石綿飛散の可能性について、詳細設計で確認し、必要に応じて対策を講じるよう確認すること」、回答に書いてある文言です。お話を聞いている限りは余りなさそうですけれども、一応ないならいいので。

田中委員 確かに構造物を建てるので地下から掘ったりするのですよね。

二宮主査 もし製造業の工場などがあった場合はと思ったんですけども。とりあえずそういう形にさせてください。13、14はどうしますか。集約するか。

田中委員 これは現道、下道の交通量のみ予測したもので、上を合わせた場合の回

答にある8万5,000というのは、これはJICA側が把握したデータなんですか。

立松 はい。フィージビリティスタディの結果把握されたものです。

田中委員 このことは、向こう側の先方実施機関に伝えて、交通量が増えることについてどういう対策を講じるかという、そういう先方は認識しているのでしょうか。交通量が増えるということ。

吉田 この数字自体を先方から受け取っています。

田中委員 それでは、先方のこの試算値であるということですね。では、なぜこれがEIAレポートに入っていないんですか。そういうつくりになっていないということですか。

吉田 なぜと問われると、そこの理由は私たちもわからない。

田中委員 なぜ下だけやって上をやらないんですかということですか。

吉田 ただ、3のところで書かれている数字で下のところだけが書かれていたというだけで、その他の、例えば予測はこの8万5,000、上も下も基づいて、先ほどの騒音ですとか、その辺りの予測はされていますので。8万5,000に基づいてアセスは行われたと。

桂井 例えば3.26ページの表3.12で確認できます。単位が違うのでこの回答と違うのですが、ここにトラフィック デマンドということで高架道路の需要が考慮されています。

田中委員 表の3.26ですか。

桂井 ページ3.26、表番号は3.12です。エア・ポリューションのところ、エア・ポリューションを評価する際にはこういう需要予測に基づき計算しているということが示されています。散らばっているのを見にくいというのはご指摘の通りです。

田中委員 そうなんです、これはなかなか見にくい図なんです、なるほど。2030年で8万5,000というのは、例えばどこにその数値が出てくるんですか。

桂井 この数値は、トラフィック ボリューム イン・ラッシュアワーです。単位が違うので比較しにくいところがあります。

田中委員 本文の項目に戻れば、これはこれでさっきの9番に吸収したと考えれば、要するに交通量が増えることによって環境負荷が増えることの可能性がある。そういうことをどう考えるか、どう評価するのかということですね。3.9で吸収したと考えますか。では、そのようにしましょうか。

二宮主査 15番ですけれども、これはステークホルダー協議のところを含めた助言にしますので、ここでは落としてください。16番いかがでしょうか。

清水谷委員 これも単なる書類のミスなので落としてください。

田中委員 17、18はいいんですが、表にPM10が含まれない理由はというのを聞いたんです。これはなぜですか。これは大気汚染の項目にPM10は入らないんですか。現状値では測定していましたね。

吉田 ですので、憶測なんですけれども、単純に予測でPM10を抜かしていたということなのかと思います。TSPとある程度比例するから、そういうことだとは理解しているんですけれども、ただ、確認を行ったわけではないですので、改めて確認します。

田中委員 では、単純ですけれども、そこだけ入れておきますか。「将来予測値にPM10が含まれない理由を確認すること」と入れておきます。それから、次の19、20はいいです。これは要するに表の読み方の話です。21、22、23、この辺りです。これも例の騒音対策と大気汚染対策の緩和策の話、これは重要なのでぜひ指摘させてもらいたいんですが、先ほど吉田さんは随分丁寧に言うてくださったんですけども、では、21の騒音対策からいきましょうか。「現状でも騒音基準を超えている中で、将来に交通量が増えていくことが予測され、本対策で騒音に関する緩和策は十分であることを確認すること」。「現状でもQCVNの騒音基準を超えている中で、将来推計では交通量の増加が見込まれており、提案されている対策で騒音の緩和策は十分であるか、確認すること」。あるいは「さらなる騒音の緩和策ができないか工夫するよう確認すること」。ひとまずそこにしておいて、後で文言修正するかもしれません。もう一つは、22は景観問題です。「高架道路に防音壁を設置することによって、道路景観や見通しの低下が懸念されるが、この点の評価について確認すること」。防音壁の話は後で清水谷委員の中にモンタージュとか何かありましたね。

石田委員 先ほどから私たちの議論を振り返っていると、今回の助言のレベルを相手がそこを確認することというふうにするという手もあると思うんですが、私たちはここは足りないんじゃないかという議論をしてきたと思うので、「確認すること」と言われたら、はい、確認しましたでJICAのお答えで終わりかもしれない。だから、そういう意味で、「この点については分析をした上で十分な対策を立てること」とか、踏み込んだ助言も可能なのかと思いつつお聞きしていたんです。なぜかという、調査にかかわっていないので、このEIAの調査を見て足りない部分をいっぱい私たちは感じてしまったので、そこは今の段階でも相手に申し入れることは必要ではないか。どっちが調査するのか、どっちが分析するかというのは、それはお金であり、スキームの話なので、そこまではわかりませんけれども。

田中委員 では、その点を入れましょうか。最後のところ、単に「確認すること」だけではなくて、「十分かきちんと分析を行い、不十分と認められる場合には追加的な対策を講じるよう申し入れること」、例えばそういうことですか。

石田委員 余りにも強過ぎる文言でなければ、外交的にオーケーであれば、多分私たちの本心というか、今日の議論の主眼はその辺りにもかかっているような気がするんです。

田中委員 その通りです。確かにそうですね。おっしゃる通りです。そうすると、今のような話は、上の、これは騒音の話ですね。これは21番ですから騒音の話ですね。騒音の問題は確かに重要な問題なので、これを入れましょうか。そうすると、大気も

同じようなことになるんですか。景観もそうですね。騒音、大気、景観とどこかに入れておきますか。

二宮主査 一番冒頭ですか。

石田委員 景観だけは基準がないようです。それは別物にするか。

田中委員 大気と騒音は数値が出る話ですね。これはこれで入れましょうか。

吉田 それでは、先ほどつくった22番は同じと。

田中委員 消しますか、上のほうに含まれる。そうすると、次のところで、私が続けて出した23番の大気汚染も一応そこである。24番のこれは圧密沈下とか高速道路をやることである種の地盤沈下のおそれはないですかということだけれども、これは大丈夫ですか。地盤を確認している。

山田 基本的には杭構造によって支持されますので、周辺の地盤が沈下することはありません。

田中委員 杭構造で支持されるというのは、ある意味あるところに荷重がかかることで、不均一、例えば地盤が柔らかいところと堅いところがあるとすると、そこが不均一になるんじゃないですか。波を打ったりするんじゃないですか、そういうことを懸念しているんです。つまり、例えば、よくわかりませんが、軟弱地盤を通るということはないんですか。

山田 今回の地盤に関してはボーリング調査も4カ所程度やっていますが、さほど軟弱というところはありませんが、あったとしても下の堅い層まで杭を伸ばして支えますので、基本的に地盤が下がるということはありません。

田中委員 支持層まで杭を相当程度打つんですか。

山田 30メートルぐらいです。

田中委員 では、その工法によって対応できる。

25、26、これが景観の問題ですね。日照の話は、先ほどベトナムでは余り問題にならないということなので、これはなしにしておきましょうか。28の樹木の話はぜひこれは残しましょう。文言を考えなければいけないですね。「高架道路新設に伴い現在ある沿道の樹木が伐採すると記述があるが、これについての代替措置、代償措置を検討するよう申し入れること」とか、そういうことになりますか。そういうことでいいですか。

二宮主査 今の「樹木は騒音防止や大気汚染防止の景観向上の効果もあり」みたいな、入ったほうがよくないですか。

田中委員 これも入れておきますか。では、それを生かしましょう。CO₂吸収までありますので。環境面から非常にいいと思います。それから、温暖化ですね。温暖化、温暖化の影響、これも抜けているんです。これは「温暖化影響についての項目を検討するよう申し入れること」ですか。実際に代償措置といってもなかなか、これもやりにくいと思うので、しょうがないと思うんですけれども、「評価するよう申し入れる

こと」ですか。ひとまずそれでお願いします。ということで29番までいいと思います。

二宮主査 30以降いかがでしょうか。

石田委員 30、31はいろいろなところに含まれましたので結構です、落としてください。

二宮主査 32、33番。

田中委員 いいです。それから、33番交通事故ですね。「交通事故の発生可能性について検討するよう申し入れること」、これを生かしておきますか。接続部と特定したほうがいいですか。「接続部や」、あるいは高架下道路、高架下道路のほうがリスクが多いんですか。

山田 基本的には、カーブ、曲がるときの速度、車の見通し等考慮して道路設計はやりますので、基本的には出入り口も見通しは考えて設計しますので、事故の可能性を検討することというのは、今設計基準は満足していて、その基準については日本の基準とほぼ同じ設計速度で見比べたときにさほど大きな違いはありませんので、事故の可能性を今検討することと言われると、少しやりにくいところがあります。「将来的にドライバーのマナーによって事故が増えたときに何らかの対策を講じるように申し入れること」とか、そういうご助言という趣旨ではいかがでしょうか。

田中委員 これはもともとスコーピングの段階で余り大きな問題になっていなかったのですか。

山田 というのは、ベトナムでは過去の類似路線の統計で高速道路は一般道路に比べて事故が少ない。今回の場合に関しては一般道路の交通量が減って高速道路の交通量がゼロから増えますので、相対的には事故が減るだろうという予測になっております。

田中委員 繰り返しますけれども、ただ、下の道路が、高速道路は多分まさに専用道路なので事故率というのは、それは一般道に比べれば減少、それはよくわかるんです。ただ、下の道路はかえって。

山田 見通しに関しては大きな交差点は今1カ所しかなくて、そこは信号機で制御されていますので、曲がるカーブという見通しでは大丈夫だと思います。真っ直ぐ走るだけだったら見通しにより、事故の可能性はそんなに変わらない。

清水谷委員 道幅は狭くなるのですか。

山田 車線幅は変わらないです。

田中委員 そうすると、さっきお話のように、交通教育とか、交通マナーの普及とか、そういうことですか。

山田 交通事故多発地点に標識を設置するとか、そういった対策かなと思います。

田中委員 では、そういうふうに組みかえますか。「交通事故への対策として、標識、マナーの普及など、検討するよう申し入れること」そういうことですか。「対策として標識の設置、運転マナーの普及など、対応について申し入れること」、そうい

うことですか。確かにそうですね。では、そういう形で生かしていただくことで。

二宮主査 では、34。

石田委員 34は、文言自体は要らないんですが、先ほどから出ている騒音、大気汚染、景観、樹木に関する分析結果をきちんとステークホルダーで明示をして、関係者には知らしめることがとても重要だと思うんです。ですので、ここは新しく文書をつくってみました。「騒音、大気汚染、景観、樹木に関する分析結果を現地ステークホルダー協議等の情報公開及び合意形成の場で明示すること」恐らくその後の明示した後また新たに出てくる意見云々というのは、恐らく二宮先生のほうでカバーしていただけたらと思ったので私のほうは「明示すること」どまりにしたいと思います、いかがでしょうか。

二宮主査 そうですね、一つにするほうがいい。

石田委員 一つにしたほうがいいですか。だったらなんらかの形で続けていただければ。

吉田 現状これまでに行われている現地ステークホルダー協議で、どこまで細かい説明が住民に対して実施機関から行われたのかということに関しては、ご承知の通りJICAはそこに参与していなかったということもあって未確認ですので、既にこれが行われている可能性もありますので、その内容確認というところからだと思うんです。

石田委員 それはしてください。

吉田 なので、まず「明示すること」、そういう前提によらずに今からこれをするというふうに書かれてしまうと少し違和感がありますので、そこは含みを持たせた、まずは現状確認で、必要があればこういうことをする、そういうような形でいかがでしょうか。当然全部されているかということ、されていない項目も恐らくはあるかと思えます。

石田委員 ただ、明示されていたとしても、今回この助言で34に至るまでに作成してきた騒音、大気汚染、景観、樹木に関するところは、分析がないんです。分析が不十分じゃないかという懸念を私たちは持っていて、だから34番までに新たに分析してくださいという踏み込んだ提言をしているんです。ただ、分析していないものについては現地ステークホルダー協議にかかっていないと考えるのが恐らくロジカルだと思うんです。EIAはないけれども、分析して、現地ステークホルダー協議にかけたということは余り考えがたいというのがまず一点で、では、この助言をどうすればいいかという話ですね。私はそういう……

吉田 今の分析は、ご承知の通りやられてはいます。基準は超えているという結果が出ています。これで基準が出ているという結果が説明されているのかどうかについては未確認です。なので、現状基準は超えているものの住民はオーケーと言っているのかもしれない。

石田委員 では、騒音、大気汚染、景観、樹木に対する緩和策ですね。緩和策の結果を、樹木に関する分析結果及び緩和策、分析結果並びに十分な緩和策、分析はもちろんされているわけです。灰色でいっぱい塗りつぶして、超えています、超えていますと。ただ、それに対する緩和策が恐らく、というよりも、EIAを見る限りにおいては緩和策が足りないんじゃないか。または騒音についても。

吉田 それは我々も一部そういうところはあると思いますし、委員の皆様方からそういうご意見は頂戴しましたが、今現地の住民がどう言っているかどうかはわからないので、なので、現地の住民はこれで今もいいと言っているものに対して、またさらにやりました、説明しますという機会を無理やりさせる必要があるのかどうかは、それはわかりません。

石田委員 だから、私は情報公開だけではなく、及び合意形成の場合、「または」でもいいです。

吉田 ですので、合意が既に形成されている場で繰り返す必要があるのかどうかというところは確認させていただきたいという趣旨です。必要があれば当然やります。

石田委員 論点が違うんです。それはJICAさんで考えてもらえばいい話であって。

吉田 いや、ですので文書としてどういうものが残るかという話なんです。

石田委員 そうではないと私は思うんです。

吉田 こういう形でいただくと、とにかく情報公開で合意形成の場合これをやらなければならない。

石田委員 そのまま英語に直して相手に示すわけですから、かなりやりなさい、命令形になるわけです、それはわかります。

二宮主査 先に35の緩和策のところですけども、私は考えて、石田先生のコメントによっては下げてもいいかと思ったんですけども。「緩和策の実施について、建設時、供用時ともにPMU」私はPMUの役割がよくわからなかったので、「PMUの責任のもと適切な対策がなされ、ステークホルダーの合意が得られていることを確認すること」という文言を残したいんですけども。

吉田 すみません。もう一度おっしゃっていただけますか。

二宮主査 「緩和策の実施について、建設時、供用時ともに、PMUの責任のもと適切な対応がなされ、ステークホルダーの合意が得られていることを確認すること」。したがって、今回いろいろEIAで調べていただいた結果の、既に基準値を超えたりしているわけで、あとは街路樹についても新たな助言があったので、そういうようなことを再検討していただいて、それで適切な対応というのはあいまいな表現ですけども、それに対するリアクションがきちんとなされて、ステークホルダーも合意している。利害関係者も納得している。緩和策をちゃんと実施してほしいということをステークホルダー協議で何人もの利害関係者の方が意見をされておられるので、それを確認していただきたいということです。それと34を組み合わせるといいんじゃないですか。

田中委員 この場合の適切な対応というのは、緩和策の、ステークホルダー会議での適切な対応という意味ではないんですね、プロセスの話ですね。

二宮主査 そうです。要するに緩和策が実施されるということです。「建設時、供用時ともに適切な緩和策が実施され、ステークホルダーの合意が得られていることを確認すること」。

田中委員 「されることについて」ですか。「実施されることについて合意が得られているかどうか」、そういうことですよ。多分、建設時、供用時ともにというのは、後ろにかかるんですか。建設時、供用時の適切な緩和策ということですよ。違いますか。

二宮主査 これは38、39のところ、緩和策の実施の体制が不明確だったので、そこら辺の懸念も全部入れ込もうとしてつくったので、いろいろ修飾節が多くなっているのかもしれない。だから、そこはわかりにくくなるようだったら消してもいいですけども、要するに対策の責任と対応のフローがわかりにくかったんですけども、それそのものは書きかえるという話ではないのでということだったので、それはよしとして、PMUはちゃんとやるんですよということ、それからちゃんと利害関係者の納得を得てくださいということです。懸念に対するちゃんとレスポンスをしてくださいということ、そういうのを全部一つに入れ込もうとしているわけですけども。わかりにくいですか。

田中委員 この文は意味がわかりますよね。事務局は大丈夫ですか。

石田委員 34番もそれで、二宮先生がいいアイデアを出してくれたのをまねします。まねして「騒音、大気汚染、景観、樹木に関する十分な分析結果がステークホルダーに明示されているか確認すること」です。そうすると、私の意図は伝わるんです。それでいかがですか。それだと申し入れ過ぎにはならない気がするんです。

二宮主査 それでとりあえずつくっておきましょう。38、9は消して、36は「申し入れ」の後「ること」にしてください。それから、37も「制度が整っているか確認すること」にしてください。確認するということは、そういうのをちゃんと持っていないとだめですよということなので、もしなかったら、制度を構築する必要性ということにもつながりますね。余計な話かもしれないけれども、37はなくてもいいですか。

吉田 ちなみに高速道路というのは上だけを想定されているということなんじゃないか。

二宮主査 そうです。私はそのつもりでした。ただ、今議論を聞いていたら確かに下の議論もある。

田中委員 下もあるんです。高速道路というのはとってもいいのかもしれない。

二宮主査 「高速道路を利用する」というのは取りましょうか。結局健康被害にフォーカスを当てたいということですから。

田中委員 36と7は同じ項目にしても、項目を近づけてもいいかもしれません。多

分「申し入れること」が先にあるんじゃないでしょうか。

吉田 ただ制度があれば、下はされるわけです。整っていなければ下は。

二宮主査 「制度が整っているか確認すること」ではなくて、「詳細に調査するよう申し入れること」、制度があるなしということにフォーカスするよりは。

田中委員 まず健康被害についての調査をしてください。健康異常が疑われる事態が出ている場合には、大気汚染との関係、排気ガスとの関係について詳細な調査を実施すること。

二宮主査 道路整備に伴って周辺住民の健康被害が起きたというのは、我々の国が経験した非常に重要な経験なので、そういうことが起きますよということをきちんと伝えてほしいということです。今余りそういうことを考えていないと思うんですけども、もしかしたら町が発展して行って、今は規制がかかっているけれども、周辺に建物を建てるというような政策変更になるかもしれないし。

桂井 将来ということですか。

二宮主査 そうですね。ちょっと長い話ではあるんですけども、そこは調査するようなことを持っておいてほしいということです。健康被害ということについて何も言及がなかったのです。

田中委員 40番はいいです。

二宮主査 3時間過ぎてしまいまして、仕切りが悪くて申し訳ありません。時間が過ぎているので確認はいいですか。これをつくっていただいて、あとはメールでもう一度再確認していただいて微調整をするということで。

河野 それではスケジュールの確認ですけども、いただいた助言案を22日月曜日にはお送りしますので、ゴールデンウィークがありますので、できましたら26日の金曜日までにまとめていただければと思います。助言委員会自体は5月10日になります。

ありがとうございました。

午後5時06分閉会