

ベトナム国  
ホーチミン市都市鉄道建設事業（3A号線）  
（協力準備調査（有償））  
スコーピング案

日時 平成28年5月20日（金）13:58～16:37

場所 JICA本部 111会議室

（独）国際協力機構

### 助言委員（敬称略）

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 URA

二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 教授

早瀬 隆司 長崎大学 大学院 水産・環境科学総合研究科 教授

松本 悟 特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 顧問  
／ 法政大学 国際文化学部 教授

### JICA

#### <事業主管部>

上田 大輔 東南アジア・大洋州部 東南アジア第三課 課長

阿部 康基 東南アジア・大洋州部 東南アジア第三課

#### <事務局>

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮審査課 課長

柴田 夕羽 審査部 環境社会配慮審査課

竹田 進吾 審査部 環境社会配慮審査課

### オブザーバー

中村 信也 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル

山下 晃 環境社会基盤コンサルタント株式会社

尾籠 健一 パシフィックコンサルタンツ株式会社

午後1時58分開会

○渡辺 それでは、本日のワーキンググループを始めたいと思います。

本日は、ベトナムホーチミン市都市鉄道建設事業（3A号線）の有償資金協力の協力準備調査スコーピング案となっております。

冒頭の諸注意事項として、本日の会議は逐語で公開となっておりますので、特にオブザーバーの方は、ご発言の際には冒頭に所属とお名前のほうをおっしゃってからご発言をお願いしたいと思います。

2点目が、本日の主査をお決めいただきたいと思いますが、ご参考までにこれまでの主査回数ということで、石田委員3回、清水谷委員3.5回、二宮委員2回、早瀬委員3回、松本委員5回となっております。次回は6月6日月曜日が全体会合になっておりますので、メールでの確認が来週いっぱいという感じのスケジュールです。どなたか本日の主査をお引き受けいただけますでしょうか。

○二宮委員 私は、でも次回が出席できないので。

○早瀬委員 私がやりましょうか。

○渡辺 では、早瀬委員に本日の主査をお願いしたいと思います。

本日は、全体で55の質問・コメント等をいただいております。

会議に先立ちまして、今回の調査ですね、全体会合でもご説明したと記憶しておりますけれども、いわゆる最初から協力準備調査でF/S等を作り始めるというものではなくて、既にベトナム側で用意されているものの補完という形になっております。その辺の事前の確認ということで、担当課の上田から案件の経緯を冒頭ご説明させていただきたいと思います。

○上田 東南アジア・大洋州部の上田と申します。今日はお世話になりますがどうぞよろしくお願いいたします。

今、渡辺が申し上げたとおり、現在までの経緯についてご説明をさせていただきます。

現在は、この3A号線を含むホーチミンの都市鉄道については、累次検討してきたという経緯がございます。その内容についてご説明をさせていただきます。

一番大もとになるのが、2004年にJICAの支援で行いましたホーチミン都市交通計画調査というものがございまして、こちらのほうでホーチミンの都市鉄道のネットワーク、このマスタープランを作成いたしました。その際に1号線から4号線までの計画が作られたということになっております。

それから、その次に、2007年ホーチミンが独自でホーチミン市通計画2020年と基本構想2030年を作りまして、こちらのほうが首相承認をされたということになっております。この際は、路線としては1号線から6号線が策定をされております。

さらに、ホーチミン市内でマスタープラン等の調整について検討しました。2012年に、この3A号線のF/Sを先方で行い、その際にアライメントの一部にフォーカスし、

狭義の意味でございますけれども、ルート変更、ルートの比較検討を実施したという  
ような経緯がございます。

それを受けて今回の3A号線の協力準備調査ということになっております。

以上、ご紹介です。

○渡辺 時々このようなケースが見られるのですが、インドなどではよく実施機関で  
F/SとEIAを作成して、その補完調査を協力準備調査でやるということがあります。  
本件もまさにそのとおりで、F/Sを実施して、EIA自体は、実は既に1回ベトナム国で  
承認を受けているんです。ただ、時間が経っているため再承認が必要となります。か  
つ我々の承認に必要な準備があるので、このタイミングで協力準備調査を実施して  
おりますので。

このような制約のもとに今回の協力準備調査を行っていることをご理解いただいた  
上で、特に代替案検討については、一体どこまでこの事業で求められるのかという  
ところを十分ご理解いただいた上で、助言の作成をお願いしたいと思います。

以上、補足でした。

では、早瀬委員、主査としてよろしく願いいたします。

○早瀬主査 それじゃ、始めたいと思います。慣れないものですから、いろいろと  
ちるかもわかりませんが、よろしくお願いします。

では1番のほうから、石田委員よろしいでしょうか。

○石田委員 回答ありがとうございました。

検討がなされているということでは理解しました。運賃、それから既存の庶民が  
使っているいろんなバイクだとか、三輪なんかの便利な足としての交通機関をどうして  
いくかというのは、いつごろ決まっていくんでしょうか、それを教えていただけます  
か。

つまり、今回JICAが事前準備調査を請け負っているわけですがけれども、一連の調査  
と計画の流れの中で、どの時点で決まっていくのかなというところ。

○上田 この協力準備調査の中で協議はしてまいります、その期間内に確定する  
かどうかというのは、まだ確定はしておりません。

○石田委員 この件については、もう相手側に任せておいて大丈夫なんですか。つ  
まり、私が質問させていただいたような項目というのは、既存の庶民の交通機関の継続、  
存続。不利がないようにするということや、それから運賃についてということは、  
JICAとの間で話が出るということになっているんでしょうか、それとも相手がもう  
独自で決めていくということなんでしょうか。

○上田 今後、技術協力もございまして、その中でも協議をしてまいりますので、  
そこは先方に任せ切りという形にはしない予定です。

○石田委員 どんな技協ですか。

○上田 一つだけではございませんけれども、1号線の円借款のほうが動いておりまし

て、こちらのほうでももちろん検討することになりますし、それからバスのICカードの導入に関する技プロをやっていますけれども、それも含めて全体的なところで協議をしていくということになります。

○石田委員 1番どうもありがとうございます。

続けて2番にいきます。2番は資料ありがとうございます。実はホーチミンに行ったことがないので、ベトナムは行っているんですけども、ホーチミンはなぜか縁がなく行ってることがなくて。「サイゴン川」という記述がたくさん出てくるので、どこなのかなど。特に、サイゴンの東と西で経済の発達状況が違うということがやっぱり気になったので、用意していただいて助かりました。

この行政区分図を見ると、第1区というのが、サイゴン川のほとんどもう西側にあるという理解でいいんですね。単に確認です。サイゴン川がどこを流れているかはわかりましたけれども、地図が別々だったので。1区というのが割と真ん中にあるんですね。その右側をサイゴン川が流れているということですよ。

○上田 サイゴン川は、この1区と2区の境界を流れているということです。

○石田委員 境界ですね、わかりました。

2番もありがとうございます、結構です。

○早瀬主査 それじゃ3番をお願いします。松本委員。

○松本委員 ありがとうございます。

工法のこととかも書かれてはいるんですが、確認したいのは、住宅街や商業地域の下に地下鉄が通るということについてですが、(2)では地盤沈下のことも書かれていて、かつ(3)では、上が公園とか公共用地の場合にはそれを移設したけれども、上が住居の場合は移設しないというのは、何となく整合性がよくわからなくて、それぞれの関係がですね。

つまり、やっぱり上に建つことによっていろいろと問題はありそうだが、どかすとかしたで問題があるから、そのままにしておこう的に読めてしまうんですが、これはベトナム政府はどう考えているんですか。地下鉄の上に、掘った上に住居、商業地があるということについては。残すというんですか。

○上田 現在の調査の中では、ベトナム政府の明確な意向というのがわかっておりません。ただ、我々としては、やはり住民移転は最小限にしたいと考えておりますので、調査の中でベトナム政府と話し合いたいと思っております。

○松本委員 それは、要するに上に住み続けた場合にどのぐらい、例えば振動や騒音や、その他何かあり得るかどうかなどということ調べることによって対応するということですか。

○上田 はい、ステークホルダーミーティングがございまして、そこで影響というのをしっかりご説明しながら計画を決めていくということになろうと思います。

○松本委員 あまり経験がないと思うので、ステークホルダーもどうということが起き

るのかというのは、どこまでわかるんだろうという。

○上田 振動とか、そういうのがあり得るのかということですね。

○松本委員 想像がつかないかなとは思っているんで、ステークホルダーだけではなくて、やはりそこは調査団としても、どのぐらいのことが起き得るのかとか、あるいは起きないかというのは必要かなと思いましたが、お答えについてはわかりました。

○早瀬主査 よろしいですか。

○松本委員 はい。

○早瀬主査 それじゃ4番、二宮先生お願いします。

○二宮委員 4番は了解いたしました。最初の渡辺さんのお話にもありまして、基本的に前回の調査結果をベースにして大きな変更事項がないかを確認されるということですね、わかりました。

5番ですけれども、これは、基本的には市の交通マスタープランとかでは、一応どのくらい乗りかえが生じるかということは、推計はなかったんでしょうか。このご回答のところで、調査団の需要予測モデルを用いてということでしたけれども。

○上田 市のマスタープラン等に、記載というのは恐らくないかと思えます。ですので、調査団のほうで調べた数値がこちらの数値になります。

○二宮委員 ちなみに、これは乗りかえ需要が起こる場合の、旧の交通手段の内訳のような数値なんだと思うんですが、全体としてはどのぐらい生じそうな感じなんですか。

○上田 全体としては、現時点では持ち合わせておりません。

○二宮委員 全体、現在の既存の交通手段からどのくらいが鉄道に移っていくと推計されているか。これは2030年でもいいですし、どこかの時点でそういう推計がなされているとすれば。

これは今、バス、バイク、自動車というのは足すとちょうど100になるんですけれども、いわゆる内訳の数字ですよ。バイクが多くて、バイクから9割ぐらい乗りかえていくというのはある程度予測がつくし、また非常に効果のある施策だということを示してもいるかなと思うんですけれども、全体の母体がわからないと乗換需要がわかりづらかなと思うんですが。

○中村氏 調査団のほうからご説明します。中村と申します。

この、「2030年の全体の鉄道需要のうち」と書いてありますけれども、これが今回の、本路線の鉄道の乗客が、どの機関から来るかというような数字が書かれております。2030年の1年の乗客のうち7%がバスから移管されます。87%が、バイクに乗っていた人が今回の鉄道に乗るといったような数字になっています。

○早瀬主査 その自動車だったら自動車で、この6%というのは、既存の自動車の利用者うちの何パーセントに当たるのかという。

○中村氏 それは、今ここには数字がございませんが、これから調査団の中で、需要

予測をさらに検討していく中で詰めていく数字にしております。

○早瀬主査 渋滞緩和だとか、そういうことにはかなり効果が大きいというふうに見ておられるんですか。

○中村氏 はい、そうだと思います。現在、非常に市街地で混雑している場所がございますので、今回の地下鉄の整備によって移管される人が増えてくる予測されます。

○早瀬主査 よろしいですか。

○二宮委員 それをもう少しブレークダウンした、この推計値の詳しい数字もぜひ載せていただければと思います。お願いします。

○中村氏 調査の中でやっていきます。ありがとうございます。

○早瀬主査 6番をお願いします。

○清水谷委員 6番どうもありがとうございます。回答は、とにかくディーゼル車両の使用はないということがわかりましたので、承知いたしました。

○早瀬主査 では、7番をお願いします。

○二宮委員 7と8もそうなんです、この沿線クラスターというのは、私はとても興味深く見たので質問させていただいたんですが、この地区分けについては、今回の調査の独自にということですけども、多分、その交通マスタープランだけじゃなくて、その上位といいますか、市の都市マスタープランがあると思うんです。そこにその用途区分といいますか、どの地域をどういうふうに関係していくかという記述があると思うので、ぜひそこの整合性を確認していただきたいなと思います。

そこは、恐らく交通マスタープランとも連動しているはずだし、その線形の決定にも影響を及ぼしているというか、そういう状況ですね、それを受けての今回の調査ということになると思うんで、そこが上手に連動していると、後から検証するとき、とてもやりやすいということがありますので、その点をお願いしたいと思います。

多分、調査団の方は現地の状況にお詳しい方なんで、直感的に大きく狂ってはいないと思うんですけども、もしかしたら微妙にずれがある場合もあると思いますので、その辺のところ、特に縁辺地域の宅地開発をするのか、スクロール的にならないようにどうするのか、そこに鉄道ネットワークをどう位置づけるかというようなことは、鉄道が動くのと同時に、またモニターしていかないといけないと思うんです。そこだけお願いしたいと思います。

以上です。

○早瀬主査 8番をお願いします。

○二宮委員 8番も一緒に結構です。

○早瀬主査 9番はありがとうございました、勉強になりました。

10番をお願いします。

○清水谷委員 インテリムレポートとSC案の併記といいますか、説明についてありがとうございます。

そこで質問がまた生じているんですけれども、今回のSC案というのは、同じようなタイミングで出てくるインテリムレポートの内容を含んだ形のものをまとめておられるのでしょうか。

○上田 特に環境社会配慮の部分をフォーカスして取り上げているものになります。

○清水谷委員 わかりました、ありがとうございます。

○早瀬主査 では、11番はよろしいでしょうか、石田先生。

○石田委員 ありがとうございます、拝見しました。

○早瀬主査 12番ですけれども、ご回答いただいています、そのとおりですね。

戦略的環境影響評価というのが、本当に具体的に制度として動いているのかなというのがちょっと気になったものですから聞いてみたんですけれども、動いているんですか。

この事業については、今の段階では該当しないと。もしやるとしても、先ほどおっしゃった2004年のマスタープランの段階が適切であるという趣旨だと思うんですが。

動いているんですかね、わかったらまた教えてください。

○柴田 一応、新しい環境保護法では、SEAの概念とか記載はされているので、制度としてはあるようなのですけれども、どうしてもプロジェクトレベルのEIAを扱うことが多いので、それ以上の情報は、申しわけないのですが持ち合わせておりません。

○早瀬主査 わかりました。

それでは13番、石田先生お願いします。

○石田委員 詳しい移転発生資料をいただいたので、場所はよくわかりました。

91は、要するにペンタインでしたっけ……

○上田 C1～C2の間です。タイビンマーケットとコンホアの間です。

○石田委員 そうなんです。私は読んでいて、時々すごい時間がかかったのは、土地の名前をお使いになられたり、C1、C2といきなり言われる。皆さんの頭の中に、多分両方が同時に二つ入っている。私には1個しか入らないので本当に苦労しました。まずそれは申し上げておきます。

代替案検討をされた部分で移転するのが91なんですよね。代替案検討しなくても、政府が既に路線を定めてしまっている、ROWの中に入っているところで171軒の移転が生じるわけということですか。ということですよ。

○上田 ご指摘のとおりです。

○石田委員 それで、あともう一つ、ついでにわかんなくなった。質問していなくて申しわけないのですが、57ページ、4.2-1に地下鉄の線形と既存の地表道路とあって、こういうのは、これはその175軒の移転が発生する、予定路線の中では長いほうのところなんですよね。つまり、コンホアからミエンタイ。コンホア、つまりC2からミエンタイ、C10の間でこれが時々発生するということなんですよね。こういうところで移転が起きそうだという理解でいいのでしょうか。



- 上田 57ページはC1～C2、すなわちタイビンマーケットからコンホアの間です。
- 石田委員 これはC1～C2。
- 上田 はい。おっしゃられている175軒のほうが、コンホアからミエンタイの間で発生をするということです。
- 石田委員 そうなんです、175はコンホアからミエンタイで発生して、コンホアからミエンタイで発生するときには、これはこういうふうに、微妙に線形がずれるんじゃないかと……
- 上田 二つございまして、駅の周辺で開削をしなければいけないところがございますので、その部分と、それからC2～C3の間でしょうか、コンホアと……
- 石田委員 コンホアからホアビンですね。
- 上田 ホアビンですね、その間で一部道路が狭いところがございます、シールドトンネルのほうは径が大きくなる場合がございます。その一部が175軒にかかってくるということでございます。
- 石田委員 では、その2カ所において175軒が発生する。
- 上田 駅の開削の部分は、駅がほかの何駅かございますので、そこで発生するということでございます。
- 石田委員 わかりました。13番ありがとうございます。
- 早瀬主査 14番もお願いします。
- 石田委員 14番は清水谷先生からもご質問が出ていますけれども、先に私がコメントさせていただくとすると、これは先ほどのご説明があった部分ですよね、ご回答としては。つまり、ベトナム政府側で既にもうF/Sも行っていて、これでいきたいということなんです。
- 上田 調査団としても再確認をしまして、それが適当であろうというふうに判断をしております。
- 石田委員 それに関する記述は、このいただいた事前資料ではございましたでしょうか。
- 上田 73ページのほうに表5.1というのがございますが、その上のあたりに、その理由について記述をしております。
- 石田委員 73ページはむしろ、どちらかといえばコンホアとベンタインという、短いほうの代替案なので……
- 上田 ご指摘の部分は……
- 石田委員 代替案検討しなかった部分ですね。つまり、コンホアからミエンタイの長い部分です。番号で言えばC2からC10まで、これは代替案検討していないわけです。代替案検討しているんだけど、しているというか、地下なのか、地上なのか、空中なのかという縦のことであって、ルート選定はしていないんです。ルート検討をしていない部分は、もう既にベトナム政府の考えに従うということなんで、それについて

での記述がどこに詳しくあるのか、私はわからなかったので教えてください。

助言にしようかなと思っているんです。もしそれが書いてあるのであれば、もう助言にしません。書いていないんだったらDFRには経緯を書いてくださいという、ただそれだけです。

○上田 71～72ページのところになるかと思いますが、そこに記述をしております。

○石田委員 これですか。なるほど、わかりました。

このあとにちょっと出てくるんで、あまり先走ってもあれですけども、コンホアからミエンタイのところは、これはほとんど下を通す……図が逆になっているんですね、図5.3-1が。コンホアからミエンタイは、高架のところもあれば地下のところもあるんですね、両方含まれている。

○上田 はい。コンホアからC8のところ、フォーラム・ロータリーを過ぎたあたりまで、そこが地下になります。

○石田委員 コンホアからフォーラム交差点までが地下で、フォーラム交差点から上に上がって。

○上田 はい、C8とC9、そうですね、フォーラム交差点からフォーラムパークの間で高架になり始める。そこからC10のミエンタイ・バスターミナルまでは高架ということでございます。

○石田委員 それについては今回の検討対象であって、これまでベトナム政府が過去に検討したり承認を与えているわけではないということですね、この高さ、上に行くか地表に行くか、地下に行くか。

○上田 はい。

○石田委員 これは今回の検討対象。

○上田 そうです。

○石田委員 わかりました、ありがとうございます。

○清水谷委員 続きまして15番ですけども、今の説明で大分わかりました。

ということは、再確認ですけども、今回の代替案検討は、もうルート線形は全て決まっているので、地上なのか、地下なのか、その選定をするところが代替案選定になるということよろしいですか。

○上田 そうですね、線形については再確認をいたしまして、その上で上下どうするか、地下にするか高架にするかという検討をしております。おっしゃるとおりです。

○清水谷委員 わかりました。15番結構です。

○石田委員 14番ですけども、これはもし助言にコンホアとミエンタイ、つまりC2からC10までのところは、既に線形決定がなされているということをもう少し詳しく書いてくださいという助言をすれば、それは資料から引っ張り出すことは可能ですか。

確かに71～72の短い記述で、そういう項目を検討したということはわかるんですけども、それがもう少しどうだったかというところは、やっぱり書いておくほうが調

査の一貫性が出ると思うんですけれども、そこら辺は資料を探せますでしょうか。

○中村氏 今回、現地政府の側でやったF/S調査の中も見ましたが、詳しい経緯とか、結果とかは書かれておりませんので、最終的に、そういう議論をした結果これに決まった、マスタープランとの整合性でやったというようなことで、C1からC2までの三つのやつは記載がございましたけれども、そこから……

○石田委員 C1～C2というのは、オプション1～オプション3ですよ、今回書かれている。

○中村氏 C1～C2までのところは三つのオプションがございましたけれども、そのほかのC10までのところは、特に線形の検討はされておりましたので、その経緯を評価というのは難しいかなと思います。

○石田委員 でも相手国政府は、一応ルート選定も含めて経緯を検討したわけです。それをそのまま前提として受け取っておられるわけですよ。

○中村氏 はい。

○石田委員 私が言いたいのは、それをもう一回調査してくれということじゃなくて、「既存の道路の下を通して大丈夫だという判断をした、その理由をもう少し書いてください」という助言をした場合に、資料は探せますでしょうかということなんです。

ただ、何をもって、どういう理由でという、その項目は書いているんですけれども、その項目ごとの比較を何も書いていないんです、71ページと72ページ。だから、もう少し書かないと整合性に欠けるんじゃないかなと思っているものですから。

○上田 実施機関に確認をして、比較検討の確認をいたします。

○石田委員 それと、また戻って申しわけないんですけれども、14番のいただいた回答の一番下に、「全路線図についてはスクリーンにて口頭で説明いたします」と書かれていますね、何か特に口頭で説明したいようなことがあれば、ぜひしていただきたいんですが、もしそうではなくて、例えば72だとか71を見ればわかるというようなことであれば、あとは添付資料7ですか、それを見ればいいということであれば、私は特に説明いただかなくても大丈夫です。

○上田 この図をお示ししようと思っていたものです。

線形のほうは、道路の下を走っているということをここで示しているということと、それから住民移転が発生するところ、あの赤いところがございしますが、C1とC2ですね、タイビンマーケットとホワビンパークの間ですね、急なカーブがございまして、ここで曲がりきれないので、シールドトンネルが住宅の下を通るところで、ここで住民移転が発生をいたしますというところ。

それから、C2とC3の間ですね、ここについては、先ほど申し上げたとおり、若干道路の幅が狭くなっておりまして、シールドトンネルの径のほうが大きいものですから、そこでも一部住民移転が発生し得るということです。本当に立ち退かなければいけないのかどうかというのは、今から要確認ですけれども、そういうことになっておりま

す。

それから、その他駅の周りですね、円を描いておりますけれども、この周りで出口等、あるいは付属施設ですね、排気口等がございまして、そこでも住民移転、用地取得が発生をし得るということをお示ししております。

○石田委員 ありがとうございます。私からは、14番は結構です。

○早瀬主査 では、16番で。

○石田委員 また私です。そうなんですよね、オプション2をもうこれは前提とされているんですよね、16番。オプション2を前提とされている、これもベトナム国のF/S調査で検討済みであるということですね。

○上田 そうですね、それを確認いたしましたということです。

○石田委員 これについての理由については、73ページに……

○上田 書いております。

○石田委員 小さい表で書かれていると思うんだけども。

○上田 そうです。

○石田委員 それで、もちろん項目として、先ほど世帯への影響最小化を踏まえてということで、affected households、なるほど、わかりました。これも、ひょっとしたらコメントでお願いするかもしれません。後で検討します。

16番ありがとうございました。

17番、逆でお願いします。結構です、ありがとうございます。

○早瀬主査 18番清水谷委員お願いします。

○清水谷委員 18番、回答ありがとうございます。説明の内容は理解できたんですけども、一つお願いがあります。例えば、今回のSC案の78ページの表を見ますと、案ゼロというゼロオプションという形では、何も配慮しない案という形で、どういう問題が発生するかということになっているんですけども、リアリスティックに考えれば、鉄道は敷かないけれども、それにかわり得る、ソフト面も含めた何か代替案を適用した状態でもこうなるといいますか、それを想定して比較するほうが、表の意味として、ゼロオプションというのが全く意味がないものなのか、もう少し意味があるオプションとして比べるのかという形になると思うので、そのあたりをDFRのほうでは工夫していただければいいかなと思うんですけども。

○上田 はい、了解いたしました。

○清水谷委員 ありがとうございます。

○石田委員 ちなみに、19番も清水谷委員のおっしゃったこととほぼ同じ趣旨です。ですので19番は結構です、ありがとうございます。

○早瀬主査 ありがとうございます。

では20番、また清水谷委員お願いします。

○清水谷委員 20番、回答どうもありがとうございます。現時点では、物理的な家屋

の移転だとか部分的な家屋の移転などというのは、詳細はまだわからないという状況だと。

○上田 はい。

○清水谷委員 ということは、最終的にその案を一つに絞られるときは、この住民移転も、このぐらい細かな形で整理した上で比較されるということで理解してよろしいですか。

○上田 オプション2について、どのくらいの影響が出るのかというところについて詳細に確認をしてみたいです。

○清水谷委員 ということは、オプション1、あるいはオプション3と比べると、明らかに今の住民移転の情報がラフな情報であったとしても、オプション2というのがとにかく最適案であるということがもう明らかだということですね。

○上田 はい、そのように判断しております。

○清水谷委員 わかりました。

20番は結構です。

○早瀬主査 21番をお願いします。

○二宮委員 21番、了解いたしました。

ちなみにですけれども、例えば高架で通すのか、地下で通すのかによって、例えば、施設の管理だとか、あるいは何か指令センターからいろいろ指令をして、列車と通信するとか、そういうことはほとんど別に、どういう作り方をしても運営面には差は出ないという理解でよろしいですか。

○中村氏 ご指摘のとおり、運営面では差は出てきません。大丈夫です。

○二宮委員 わかりました、ありがとうございます。

○早瀬主査 よろしいですか。

○二宮委員 はい。

○早瀬主査 じゃ、石田先生をお願いします。

○石田委員 22番、図をありがとうございます。かなり離れているんですね、よくわかりました。

あまりないと思いますけれども、この図を拝見すると、マングローブ地帯は距離的には離れていますけれども、これは河川でつながっているようなふうにも見えなくもないんです。これは、河川では全然つながっていないですか。このC0あたりの工事は、そばを流れている川のあたりに入っていないんですか。流域では全然関係していません。

○上田 一応、川としては、その線形に沿って……

○石田委員 サイゴン川。

○上田 はい、そこには見えませんが、川が走っておりますので、そこからつながっていますが、かなり遠くでございますので、影響はないと考えております。

○石田委員 わかりました。これは廃棄物だとか、土砂だとか、そういう廃棄物の処理なんていうのは、捨て場とかいうのは、もちろんきちんと管理されるんですよね。そういう質問は、多分とても失礼だというのはわかっているのですが。

○中村氏 もちろん、工事をやるときには、指定された、または業者さんが提案されたところに、適切かどうかを判断して廃土を行うことになります。

○石田委員 しつこいようですけども、それは河川のそばに土砂を捨てるとか、そういう行為は大丈夫なんでしょうか、このあたりは。

○中村氏 現在行われている中央線の工事でも、そういったところには捨てておりませんので、3Aの工事でも、そういうことはちゃんと確保できるというふうに考えております。

○石田委員 わかりました。

22番ありがとうございます。

23から25までありがとうございます、その形でよろしく申し上げます。

25まで結構です。

○早瀬主査 ありがとうございます。

じゃ、26番お願いします。

○清水谷委員 26番は、地盤沈下の対策の手法について説明ありがとうございました。

回答を読みますと、工事中の工法と、それから供用後に向けての工法というのが二つあるということなんですけれども、そこで幾つか質問させていただきたいんですが、工事中の地盤沈下対策にかかるコストというのは、今回の代替案の比較の中で、その費用も見込んでおられますでしょうか。

○中村氏 今回、代替案の比較、C1からC2までの三つのところに関しましては、過去のF/Sの結果を私たちがレビューしたわけですけども、その中では、同じような場所を通るということで、大差ないというようなことから、特に金額等については算出されておりました。

○清水谷委員 わかりました。とにかく三つの条件が同じではないかということ、それぞれ載せる必要がないということですね。

○中村氏 はい、ほぼ同じような形です。

○清水谷委員 では、今後はその供用後にも地盤沈下の可能性があるということで、そうなるかどうかを工事中にモニタリングでもって、そういう対策をすべきかどうかを検討されるという趣旨のことが書かれていると思うんですが、それでよろしいですか。

○中村氏 はい、結構です。

○清水谷委員 ということは、最悪の場合は、工事中のモニタリングによって、地盤沈下の可能性があるということで対策を講じることによって、実際にはかかるトータルの費用というのは1カ所当たり1億~3億増えていくというふうに考えてよろしいで

しょうか。

○中村氏 はい。

○清水谷委員 わかりました。

○早瀬主査 ありがとうございます。

これは、スコーピングのときに私は質問しなかったんですが、今ホーチミンのこのあたりというのは、雨期だとかの洪水の問題というのはいないんですか。

○山下氏 調査団の山下でございます。

終点のミエンタイというのがバスターミナルになっていまして、そこからホーチミンの市内まで大通りがあって、その下を3A号線が走りますが、雨期のやっぱりスコールの時期になりますと、本当に膝ぐらいまで、排水不良なんですけれども水が出る。1、2時間するとざっと引く、そういう意味で浸水の被害が夏場には起きる。

○早瀬主査 スコーピングの項目の中に「洪水」というのは入っていないですね。

○柴田 そうです、通常は入っていないです。

○早瀬主査 地下構造物の場合に、そのあたりの配慮はもちろん十分なされるんでしょうけれども、後出しであれですけれども、少し検討されたほうがいいような気がしますね。すみません。

27番についてですけれども、そういうことだと思うんですが、これは81の上の4行のところに、少し入念的にでも書いておいていただいたら読むほうもわかりやすいので。

○上田 了解しました。

○早瀬主査 書いておいてください。

28番お願いします。

○松本委員 28はいいんですが、43も関係しているのであわせて伺いたかったのは、どうやって数えるのかなと思っています、正直言って。

私もベントインの西側はあまり行ったことがないのでよくわからないんですけれども、普通、店舗とかがあるような地帯の場合、あまり世帯で勘定しても被影響住民は出ないと思っていて、43番には、「4、5人という平均は書ける」と書いてあるんですけれども、本当にそれで出るのだろうか。センサスをやるというふうに書いてあるんですが、インドの場合は、センサスの名のもとに入り口で適当に数えて終わってしまったので、本当に何階建てとかの建物ですから、それぞれの階に入っている店舗とか、そういうのを、店舗なのか住居なのかわかりませんが、仮に店舗の場合であれば多分数えなきゃいけないし、あるいは、何か農村から出てきた人のお父さんだけが働いているとか、何かいろんな事情があり得るかどうかというところで、調査団に山下さんが加わっているなら、釈迦に説法なので大丈夫なのかなとは思いますが、どうなんですか、その実態は。

○山下氏 現地調査で一通り歩いてみたんですけれども、店舗といいましても、いわ

ゆる1階部分が小規模な家族経営の、小物を売るような店舗で、2階、3階に住んでいらっしゃるようなケースが多くて、路上に出て、いわゆるモバイルであるとか、売っている方というのは意外に少ない。

ただ、先生がおっしゃるように、時期によっては、例えばドリアンがいっぱいタイから来て、道路で売るよというようなケースは起こり得るので、そういうものも含めて、社会調査の中で拾えるものは拾っていくということで対応する方針ではあります。

○松本委員 単純に世帯の人数を掛けてではなくて、もうちょっと、ちゃんと丁寧に。

○山下氏 そうですね、可能なものは拾っていくという方針で。

○松本委員 わかりました。28、29はこれで。

○早瀬主査 じゃ、石田先生、30番。

○石田委員 わかりました、その形でお願いいたします。今のは30番ですね。

31番。これを書いた理由は、商売をなさっている人たちなので、移転後、移転することによって商売がうまくいく、いかないにも影響が出るんじゃないかなと考えたわけです。そういうところを少し見ていただきたいというコメントです。31番ありがとうございます、結構です。

32番、そうなんですよ、ページで83で文化宗教施設、ここはあまり華人等はいないのですか。

○上田 チョロン地区というところにおりますが。

○石田委員 路線の対象となる、立ち退きだとか移転の対象となる人たちは、華人の人たちはあまりいないのでしょうか、商売をやっているという。

○山下氏 今話がありましたチョロンという地区がございまして、ここはほとんどホーチミン市の華人の大半が住んでいると言われている歴史的な地区でして、そのへりの部分を路線が通過しますので、チョロンの駅も、C6というところでチョロン・バスステーションの駅がございまして、この辺一带、ある意味華人の方がいらっしゃるの、これは調査の中で、宗教とか民族についても確認をとっていきますが、その結果として華人の経営される商店とかが出てくるということは十分にあり得るというふうに思っています。

○石田委員 わかりました、ぜひ調査で調べてください。現場を知らないのであまり言い過ぎるとあれですけども、あの人たちは縁起を担ぐし、商売上、ご存じのように小さな祠だとかお寺をととても大切にしているので、お寺はすぐわかるんですけども、祠は意外と路地の裏に小さいのがぼこっとあつたりするんです。そういうのを調べるのは本当に大変だと思いますが、聞き取り等でぜひカバーしていただければというふうに思います。ありがとうございます。

33番、はい、そのような形でお願いできればと思います。

34番は、これは割と最初のほうで、全体事項のところでも申し上げたことなので、それに含めていただければと思っています。



34番までありがとうございました。

○早瀬主査 ありがとうございます。

35番ですけれども、「工事の影響」という中身について追記していただくということですかね、ありがとうございます。

あと、19のところで渋滞を評価するというふうに書いてあるんですが、これは工事期間中の渋滞じゃなしに供用後ということなんですか、「19既存の社会インフラや社会サービス」のところで評価しますと書かれているんですが、

○上田 工事中のモニタリングです。

○早瀬主査 工事中も含めてですね、わかりました。じゃ、そのようにお願いします。

36番をお願いします。

○二宮委員 36番は了解いたしました。ぜひもう一度チェックし直すような形でやっていただければと思います。結構です。

○清水谷委員 次、37番に行ってよろしいですか。

○早瀬主査 では、37番をお願いします。

○清水谷委員 37番は、住民が井戸を利用していることについての懸念ですけれども、回答のように、生活用水として井戸を使っているかどうかというのを、これも調査をして、それを踏まえて対策、緩和策をDFRに書かれるということで承知しました。

この場合、どのような対策が考えられるのでしょうか。例えば、工事中であれば、そのボーリング試料によるベントナイトの流出が地表に出る場合だったり、事故により大量の燃料やオイルが漏れるという場合もあるし、供用時であれば、駅舎からの排水が適切に処理されない場合というようなものがあるんですけれども。

○中村氏 工事中、よく工事現場で水を使ったりしますので、その水が道路とかにはみ出て、周囲のところに行ったりとかすることを避けたりするのに、工事業者の方がよく掃除をしたり、水が出ないように気をつけたりとか、特にベントナイトとかを使うケースもございますので、ここは工事中にきっちりと管理することになると思います。

○清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

続きまして38ですけれども、回答ありがとうございます。保育園、学校、病院、公園等の位置の調査をしていただいて、予測評価及び影響低減対策をDFRに記述していただけるということで了解いたしました。

続きまして39番ですが、地下水のサンプリングの箇所が、路線全体に対して網羅するような形になっていなかったんですが、今後の調査では、技術的に可能な限り路線全体を網羅するような形で調査をしていただけるということで理解いたしました。ありがとうございます。

○早瀬主査 ありがとうございます。

40番に進みますが、表7.1-2ですけれども、ベースライン調査、これだとどんな調査

をするのかというのが十分に理解できないんですけれども、調査の中身をもう少しきっちり書くことはできないんでしょうか、回数だとか。その調査内容というところに、例えば、大気質のベースライン調査の調査内容のところは項目だけが書かれていて、何地点でどれくらいの頻度でというようなことを、きつともうわかっていらっしゃるんじゃないかと思うんですけれども、そういったことも、わかっているものを書いていただいたほうがいいように思いますけれども。これだと何のために調査するのも曖昧模糊としていて、この表の意味がないような気がするんですが。

○尾籠氏 調査団の尾籠です。調査方法については、ベトナム国の方で調査方法の法令とか規則がありますので、それに則った形で調査の方は行います。

○早瀬主査 それが1回なんですか、大気に関して。

○尾籠氏 はい。

○早瀬主査 1回だけ。

○尾籠氏 何回しろというところまでは確認していませんが、現地のコンサルと相談しながらきちんと対応していきたいと思います。

○早瀬主査 これから決めるということですか、今の。きつちりと対応……まだ決まっていない、詳細まで。

○尾籠氏 既に旧EIAが実施されておりますので、それをベースにして今回はまた再調査を行うという形なので、調査方法とか調査頻度とかも決まっている状態なので、確認させていただきます。

○早瀬主査 ありがとうございます。

41番をお願いします。

○石田委員 41番は私ですね。はい、検討をお願いします。それで一つ気になったのは、現地がわからないのであれなんですけれども、道路沿いで物を売っている売り子だとかは、恐らくそういうことをすることによって一家の生計を支えていたり、収入の糧にしていると思うんです。それがRAPの直接的な補償対象にならないという制約が一方であるんでしょうけれども、その一方で環境社会配慮ガイドラインには、生計手段の喪失は、方法を検討して回避に努めましょう、受ける者に対しては相手国が補償、支援をしなければいけないと。かつ、そういうのができない場合には影響を最小化し、損失を補償するために実効性のある対策が講じられなければならないというふうに明記されていますので、JICA側のガイドライン上からは、物を売る売り子、つまりその場所において生計を営んでいることに深く関与している者は、やはり対象になるんじゃないでしょうかというのが、ご回答を見て私が思った疑問なんです。

RAPの枠組みというのがきつとあるんでしょうけれども、それに加えてガイドラインの枠組みというか、フレームがあるので、できればガイドラインのフレームを尊重していただければなというふうに思います。

○渡辺 これは、屋台などの移動が可能なものについてのご意見と理解しています。

通常の、いわゆる経済的移転については、もちろんRAPの補償対象にはなりませんけれども、このように移動可能な人については、果たして事業開始後も移動可能なのか、その後も営業を続けられるかという点は確認する必要がありますけれども、補償や支援の対象にならなければいけないかどうかは調査次第です。

○石田委員 そうすると、調査してみた結果、その人たちはそこで生計を営んでいるんだけれども、生計の重要な糧を得ているんだけれども、補償の対象とはしないということもあり得る。

○渡辺 端的に言うと、例えば、別の場所でほとんど同じような経済状況の別の場所で営業が継続できるのであれば、それについてはもう生計の減少がないと考えれば補償や支援の対象にはならないです。一方、何らかの理由でほかの場所に行けない場合については補償や支援を検討しなくてはなりません。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます、41番結構です。

○早瀬主査 42番をお願いします。

○松本委員 42番はわかりました。数字の組合せがよくわかんなかったんで、42はわかりましたし、43については、先ほど質問しましたので了解です。

○早瀬主査 44番、清水谷先生。

○清水谷委員 44番もありがとうございます、説明でわかりました。これについては41番とかなり似たような質問になっているかなと思いました。ありがとうございます。

○早瀬主査 45番をお願いします。

○二宮委員 45番は何か一般的な質問で、よく考えると社会主義の国なので、きちっと補償があつて、貧困というのは基本的にないのかなとふと思ったもので、どういうふうに貧困層を捉えるとか、それにしてもこの事業に関係して貧困層と認められるような人たちにどういう補償がされるのかということを考えてしまったので伺いました。大変勉強になります。先ほど松本先生のご質問、43のところのご説明でもちょっと理解の補足になりまして、それでよく理解できました。

○早瀬主査 46番をお願いします。

○松本委員 これもわかりました。引き算の問題だったので了解です。

○早瀬主査 47番を続けて。

○松本委員 47は、最後に、「率直に質疑が行われる環境作りに」というふうにあります。ややDecree18を出すと、ファザーフロントに聞けばよい的な制度になっているのでちょっと気にはなるんですが、でも現実にはベトナムで今たくさん事業をやっているわけですが、実際には影響を受ける住民が直接ステークホルダー協議に出て、いろいろと意見を言っている状態かどうか、1号線も含めてそのあたりはどうですか。

○山下氏 私もそれほど経験はないんですけれども、やはりここで審査いただいたハイフォンの案件がございまして、それは実際に出ております。やはり、きちんとコミュニケーションを通じて住民に情報を事前に通知して、女性、男性ともにきちんと参加をして、

地方の人民委員会で概要説明、その後に質疑応答があって、私が出たステークホルダー協議の中では活発に意見が出ていましたし、非常に、逆に言いにくいのではないかと思うようなこともストレートに出ていましたので、外人が見る目ということはあるんですが、それほど威圧されているというような雰囲気は感じなかったです。

○松本委員 じゃ、ファザーフロントのほうが住民代表みたいなという形というよりは、住民自身もそこに出てくる。

○山下氏 住民がメインです。お偉いさんの中に若干そういう肩書きを持った方々が、ファザーズフロントだけではなくて女性、ウーマンコミッティーもありますし、そういう方がまじっていらっしゃるといのはあるかもしれないです。

○松本委員 なるほど、わかりました。ありがとうございます。

○早瀬主査 それじゃ、48になります。

○二宮委員 48と49は、基本的に質疑をされたときのレスポンスをされているのかどうかということが懸念されたので、こういう確認をさせていただきました。したがって了解いたしました。

50番もそうですけれども、そういった返信とか対応とか応答ですね、回答のところでも書いていただいているようなそういうものが、少なくともこの事業に関連してはきちっと見えるように環境管理計画に位置づけをしていただきたいというのは助言させていただきたいなと思っています。

それから、それとあわせて51番もですけれども、これも回答していただきましたけれども、もし必要であれば、ステークホルダー協議は2回を超えて開催することもあるのだというようなことですので、それもぜひそういうふうにしていただきたいというふうに思います。

以上です。

○早瀬主査 じゃ、52番。

○松本委員 52はお答えいただいているので、これで了解です。

○早瀬主査 53をお願いします。

○石田委員 53は、先ほど来のお話で大分理解できました。

それと線形については、対象者の絞り込みは可能だということで理解しました。

それから3番目、NGO等がいるのであれば、なるべく広く呼びかけてください、お願いします。

53番結構です。

○早瀬主査 ありがとうございます。

54をお願いします。

○清水谷委員 54、回答ありがとうございます。

個人個人の人から意見を聴取するというスタンスだということは理解いたしました。先ほど47番のところ、松本先生のところでのご回答において、コンサルタントさん

のご回答の中では、しっかりそのコミュニケーションの代表の方が、その住民から意見を事前に聴取してというような説明が今あったんですけども、実際にそのF/Sといいますか、EIAのほうで、たしかこのSC案のどこか最初のほうでしたっけ、49のコミュニケーションの意見が出されていましたが、結構一つのコミュニケーションから出ている意見というのが、すごく少ないものですから、本当に住民の意見をいろいろ吸収した後に説明されているのかというのが、本当かなというふうに思ってしまったんですけども、今後されるときには、事前に住民からの意見を出していただくようなやり方というのを徹底していただければと思います。

○上田 はい、了解しました。

○松本委員 これは書面だったんですけども、46から50までの。書面ではない。

○上田 書面でやっております。

○松本委員 これは書面だった。

○上田 はい。

○早瀬主査 それでは最後ですが、55。

○石田委員 55、理解しました、ありがとうございます。

○早瀬主査 では、一通り終わりましたけれども、特になければ10分ほど休憩をとらせていただいて、その後、助言案のまとめに入りたいと思います。

あの時計の15分から再開するというところでよろしいですか。3時17分。じゃ、そのようにします。

午後3時07分休憩

午後3時17分再開

○早瀬主査 失礼しました、時間を過ぎていました。

では、再開したいと思います。1番から順番に、助言案について検討していきたいと思っておりますので。

まず1番、石田先生いかがでしょうか。

○石田委員 助言にします。回答の用語を使わせてください。回答の一番最初のところの言葉をそのまま使います。「本鉄道の供用で競合する交通モードへの配慮」、そのままコピーされて、「配慮」までですね、「配慮についてDFRに記載すること。」配慮なのか、それとも他交通モードとともに効果を高めることなのか、そこら辺を迷っているので、場合によっては変えるかもしれませんが、とりあえずこうさせていただきます。

以上です。

○早瀬主査 1番は長いですけども、そこよろしいですか。

○石田委員 はい、結構です。

○早瀬主査 じゃ、2番はいいですね。

○石田委員 はい、2番は要りません。

- 早瀬主査 3番、松本先生お願いします。
- 松本委員 具体的には中にもありますけれども、全体事項として入れさせてほしいので、よろしいですか、「施工段階にある1号線の環境社会配慮の教訓を十分踏まえて協力準備調査を実施すること。」という、全体事項ということもあるので、このような書き方にさせてください。
- 早瀬主査 よろしいですか。
- 松本委員 はい。
- 早瀬主査 じゃ、4番をお願いします。
- 二宮委員 4番は結構です。
- 早瀬主査 5番を二宮先生。
- 二宮委員 5番はこういう記述にしてください。「既存の交通手段からの乗りかえ需要について、できるだけ詳細にDFRに記述すること。」
- 早瀬主査 よろしいですか。
- 二宮委員 はい。
- 早瀬主査 次は6番をお願いします、清水谷先生。これはいいですか。
- 清水谷委員 6番は結構です。
- 早瀬主査 7番、8番。
- 二宮委員 7、8ですね、これはこういう記述にさせてください。「土地利用計画について、既存の都市計画及び交通計画の内容との整合性に留意した記述とすること。」
- 早瀬主査 9番は結構です。  
10番、清水谷先生。
- 清水谷委員 10番も結構です。
- 早瀬主査 11番、石田先生。いいですかねこれも、説明だから。
- 石田委員 はい、結構です。
- 早瀬主査 12番も結構です。  
13番、石田先生。
- 石田委員 13番は結構です。  
14は16と一緒にして。
- 早瀬主査 14、15、16は一緒かな、そうしたら。
- 石田委員 15は清水谷先生なのですが。
- 早瀬主査 14、16で、そうしたらまず。
- 石田委員 まず先に少しだけ文章を作るとすればですが……
- 竹田 ちょっと待ってください、14番ですか。
- 柴田 14と16番を統合です。
- 石田委員 「ペントイン-コンホア間の代替案検討の詳細、並びにコンホア-ミエン

タイ間の路線決定の詳細な理由をDFRに記述すること。」ととりあえずそうしておきます。

○早瀬主査 清水谷先生、15番はどうされますか。

○清水谷委員 15番は落としても結構だったんですけども。

○早瀬主査 じゃ、17番、石田先生。

○石田委員 落としてください。

○早瀬主査 これはいいですかね。

○石田委員 はい。

14番にもう一度戻っていただいていいですか。あまりにもあっさりし過ぎています。

「ベトナム国側でこれまで行われてきた調査結果を参照の上」、それを助言の一番冒頭に持ってきてください。「参照し」でもいいですが、「参照の上、ペンタイン……詳細な理由……」、はい、以上です。

○早瀬主査 そうしたら17番は、石田先生よろしいですね。

○石田委員 はい、落としてください。

○早瀬主査 18番。

○清水谷委員 残します。「ゼロオプションの内容に関して、代替案としての意味を持たせるため、バスなどの現行輸送手段などのソフト的対応を可能な限り行ったものとして評価をすること。」

○竹田 これでいいですか。

○清水谷委員 はい、ゼロオプションの内容をとという意味ですけども。

○竹田 ゼロオプションの内容を。

○清水谷委員 「を」ということでやっと日本語になるんですかね、「に関して」も取ってもらうと。

「代替案としての意味を持たせるため」を冒頭に持ってきてもらう。

○竹田 なるほど。

○石田委員 19番、石田の言いたいことも、清水谷先生がおっしゃっていただいたこととかかわるところがあるので、18番で一緒にしていただいていいですか。お願いします。

○早瀬主査 じゃ、20番。

○清水谷委員 20番は落とします。

○早瀬主査 21番。

○二宮委員 21番も要らないです。

○石田委員 22から25までも不要です。

○早瀬主査 26番。

○清水谷委員 26番は残します。

○竹田 26番を残す。

○清水谷委員 はい。「地盤沈下に関して、供用時の地盤沈下の可能性を評価するため、工事期間中にモニタリングを実施すること。」そうですね、「することをDFRに記述すること。」ですか。

○竹田 26はこれでオーケーですか。

○清水谷委員 とりあえず、はい。

○早瀬主査 27ですが、4行のところだけ書き加えていただいたら結構ですので、助言案とはしません。

かわりに、新しいので洪水の話の助言案に入れたいんですが、「雨期の洪水が事業に与える影響及び事業の実施が洪水に与える影響について検討してDFRに記載すること。」

よろしいですか。じゃ、28番をお願いします。

○松本委員 28と29はこのままでお願いします。

○竹田 このままで。

○早瀬主査 そのまま助言案とするということで。

○竹田 29も。

○松本委員 はい。

○柴田 ちなみにですが、件数が今286軒と出ているんですけども、これは数字が変わる可能性があるのです。

○松本委員 じゃ、取っていいです。「影響を受ける建物について」で構わないです。

○柴田 はい、という形でお願いできればと思います。

○早瀬主査 じゃ、30番をお願いします。

○石田委員 30番は落としてください。

○早瀬主査 31番。

○石田委員 31番。これは、さっき私のほうがとんちんかんな回答をしたんですけども、供用時の評価はDではなくてCだと思うんです。それを助言にしたいと思うんですがよろしいでしょうか。

○柴田 一応回答にも書かせていただいたのですけれども、供用時の影響を見ないと言っているわけではなく、工事中のところでCとして、モニタリングのほうも、生計回復が確認できるまでというのを通常審査でも見ているので、全く石田委員のご懸念である供用後の商売の成功、不成功というところがカバーされないわけではないのですけれども。

○石田委員 つまり、供用時における彼らの生計の動向というのはモニタリング、環境管理計画のほうで見るからスコーピングでは見ないということですか。

○渡辺 これは前に松本委員と議論した、住民移転の影響を工事中に書くのか、供用時に書くのかという点です。我々の運用見直しを踏まえた整理は、事象が発生したときにA、B、Cをつける。だから、この場合は住民移転が発生した時点が工事中なので、



そこにA、B、Cを入れている。

その後、生計については、供用時に影響が続いているからといって、それを供用時の欄でA、B、Cと振るのではなくて、そこはあくまで発生時点のものを評価に入れて、その供用後の必要事項については備考というか、その欄の右側にその旨を記載する整理としました。ですからCではないと言っているわけではなくて、工事中のA、B、Cの評価に反映されていますということです。

○石田委員 わかりました、それでしたら31番は結構です。

32番は助言にしたいと思うんです。ただ、「します」と書いてくれているから、どうしようかな……「注意深く調査をすること」というのも何か変ですし、一応こういうふうにしておきます、「路線及び路線近傍の比較的小規模な宗教施設及び文化施設等について見落としがないような調査を行うこと。」ちょっと偉そうなんですよ、この助言は。どうしようかな、ちょっとこれは高飛車ですよ、「見落としがないように」という言い方が気になるな。

要するに、割とわかりづらいところに、例えば、路地の裏側のホテルの入り口のそばに、ぽつんとあったりとかいうのは、あの人たちは結構やるんです。そういう小さな建物の、もちろん家の中にもあるし、ホテルの玄関脇とかだったり、本当に小さなところに小さな祠を作ったりしていて、時間をかけて探さないと見つからないということが、中華系の人たちが住んでいる集落では普通にあることなんです。そこを単に言いたいだけなんです。これでもし失礼なと思わないのであれば、このまま残させていただきますか。調査される方々は、JICA側の方々。

じゃ、いったんこのまま残させてください。ありがとうございます。

○早瀬主査 寛容に受け入れてくださったので、そのように。

○石田委員 ありがとうございます。

○早瀬主査 33番。

○石田委員 33番も、ベトナムのこのあたりの事情がよくわからないので、そういう意味で一応助言として残させてください。私のほうの質問とコメントを使います。真ん中あたりに、「植栽される樹木の種類や場所等を含む植栽のデザインについては住民とともに実施すること。」その「ともに」というのが、移民に対して意向調査だとか、どういう種類がいいのかというふうなことを聞くということでももちろん結構ですし、そこら辺の実態を私はわかりませんので、一応「住民とともに」という表現を使わせていただきたいんですけども、もしこれで差し支えないようであれば。無理そうだなということであれば、また少し考えますが。「デザインの設計」にしておきましょうか、「植栽のデザイン設計」。

○山下氏 事例が違ってもいいんですけども、ハイフォンでも同じような事例がありました。街路樹については、かなりシステムチックにベトナム政府は管理をされていて、左右側でその偶数番号、奇数番号の数字を各木に打って、恐らく農業省

系のホーチミン市にある局が、そういったもののデータベース管理も含めてされていると思うんです。

ここから先はまだ確認ができていないので、今後の調査の中で、そういう法制度、組織制度で誰が責任を持って再植栽なりをしていくのかというところを確認した上で、同時並行的に、この住民協議の機会を捕まえて、意向があれば確認をする。それをそういった実施者に対して伝えていくというところまではできるかと思うんですが、確定的に、デザイン設計に住民の声をダイレクトに反映させられる事業者が我々のカウンターパートではない可能性が高いので、そこについては今後の調査で確認をさせていただける余地を助言に残していただけると現実的かなと思います。

○石田委員 わかりました。じゃ、希望を聞くことにしましょうか。そうすると、「植栽される」というのをまず落としてください。「樹木の種類や場所等を含む植樹について住民の意向を確認し、可能であれば植栽デザインに反映すること。」それはちょっと言い過ぎですか。「確認すること」ぐらいまでだとできますかね。要するに、決定権が住民側にないわけですから。そのデザインチームにも入れないでしょうから、「住民の意向を確認すること」でいかがでしょうか。

○上田 はい。

○石田委員 ありがとうございます。

それから34番も、34番のこれは83ページ、これは残します。一応記述は書いていただいているんですね、スコーピングの中で記述は書いていただいているんです、83ページ、既存の社会インフラや社会サービスというところで、交通網の整備によりアクセスが改善される、社会サービスの向上が期待されるとあるんですが、一方で、既存の交通手段に与える影響の評価が抜けているんじゃないかと思いますので、それを評価してください。

ということで、助言は私の助言をそのまま使います。「……に与える影響を評価し、スコーピングマトリクスに記述すること。」

34番まで以上です。

○早瀬主査 35番ですけれども、残します。「表7.1-1」というのはわかるんですか、「表7.1-1の大気汚染についての調査項目で「工事の影響」とされているものについては、より詳細に記載すること。また工事の実施に伴う渋滞の発生について評価を行うこと。」

これは、表の題目で「評価手法の基本方針」と書いてあるけれども、これは調査の基本方針じゃないんですか。

○柴田 そうですね、調査手法の基本方針。

○早瀬主査 調査手法だけですよね。

○柴田 はい。

こちらの表のタイトルも、「評価手法」の部分を……

- 早瀬主査 直されますか。
- 柴田 「調査手法」に直させていただいて、助言のほうも、「評価手法」ではなくて「調査手法」とさせていただきます。
- 竹田 ここを「調査」にすればいいですね。
- 柴田 はい。
- 早瀬主査 「調査手法」だけでいいんだ、「調査、予測及び」の最初を取っちゃって、「調査手法の基本方針」。
- 柴田 はい。
- 早瀬主査 36番をお願いします。
- 二宮委員 36番は結構です。
- 早瀬主査 37番。
- 清水谷委員 残します。右側のほうを使っていきます。「本事業の対象地域の井戸に関して、実際に井戸が生活用水として使われているか否かを確認し、その結果を踏まえて、水質汚濁に関する緩和策をDFRに記載すること。」
- 早瀬主査 38番。
- 清水谷委員 これも残します。もとの左側のほうを使います。そのまま残します。
- 早瀬主査 39番。
- 清水谷委員 残します。39番は左側のコメントを一部使います。「地表水及び地下水のサンプリングに関して、可能な限り路線全体を網羅するようにデザインすること。」
- 以上です。
- 早瀬主査 40番も残します。「ベースライン調査の実施に際しての基本的な方針を記載するとともに、その方針に基づいた調査内容についても、より具体的に記載すること。」その「方針」というのは、さっきおっしゃった既存のEIAの結果があるので、それをできるだけ用いることとし、それに現時点での調査を加えるというような方針を書いてください。
- 竹田 これでいいですか、「ベースライン調査の実施に際しての基本的な方針を記載し、その方針に基づいた調査方法についても記載すること。」
- 早瀬主査 「より具体的に」。
- 竹田 「より具体的に」。
- 早瀬主査 はい。
- 41番をお願いします。
- 石田委員 41番は松本先生が書かれた29番に加えていただけますか、名前だけ。
- 早瀬主査 29に。
- 42番をお願いします。いいですね。
- 松本委員 これは結構です。

43も結構です。

○早瀬主査 44番。

○清水谷委員 これは基本的なことなんで取ってもいいんですけども、入れてもいいかな。とりあえず44番を残して、そのまま左側を残しておいていただけますか。

○早瀬主査 45番。

○二宮委員 45番は要りません。

○早瀬主査 46番。

○松本委員 結構です。

○早瀬主査 47番。

○松本委員 47番は入れたいんですが、よろしいですか、「ベトナムのDecree18では」、最初はそこを使いますが、「事業主は住民自身と協議する必要は定められていないが」、ここまでです、「住民がステークホルダー協議に参加し、率直な意見を述べられるようベトナム政府に働きかけること。」

○柴田 確認ですけども、このDecree18は、環境保護法下のDecree18でしょうか。

○松本委員 住民か、なるほどね。

○柴田 はい。毎年Decreeというのは出てきますので。

○松本委員 実際に、住民協議の中というのは、移転もあればEIAもあるわけですけども、言いたい趣旨は、ベトナムの法制度の中で住民から直接事業主が意見を聞かなくちゃいけないということにはなっていないが、JICAのガイドライン上はそれができるようにしてほしいわけなので、では、どうすればいいですか、「ベトナムの制度上」という、こういうDecreeを固定しないほうがいいですか、「法制度上、事業主は住民自身と協議する必要は定められていないが」であればどうですか、これならば。

○柴田 はい。

○早瀬主査 48番。

○二宮委員 48～51をまとめる形で二つの助言に残させてください。使うのは51の回答のところの言葉を使わせていただいて二つ。

どこの箱に入れて書いていただいても結構なんですけど、あいたところに。

一つは最初の3行ぐらいですね、Sが切れちゃっていますけれども、「SHM」ですね、「ステークホルダーミーティングでの質疑に関しては」、間を飛ばして、「可及的速やかに回答を行って、参加者の理解を得る」、言葉は同じ言葉なんですけれども。

○竹田 「速やかに」何でしたか。

○二宮委員 その下の言葉をそのまま使ってもらっていい、「可及的速やかに」と書いてある、2行目に、そこから、その下の「得る」というところまで残してもらって、「得るとともに」とつなげていただいて、「事業主体による対応が確認できるよう応答の手順を環境管理計画に位置づけること。」それが一つです。

二つ目は、やっぱりその言葉の一部を使わせていただいて、「継続的な合意形成の機

会」という言葉があるんですけども、書いていただいても結構ですけども、「継続的な合意形成の機会を確保するため、必要に応じて追加のステークホルダー協議を実施すること。」

この二つを残させてください。

○竹田 これが上のやつと……

○二宮委員 全部48～51で。

○竹田 そうですか。

○二宮委員 はい、含んでいただいて結構です。

○柴田 一つ目を確認させていただきたいんですけども、環境管理計画というのは、基本的に事業によって負の影響が出るものをどう緩和するかという対策を書くものになりますので、ステークホルダーからの意見へのレスポンスというのは、基本的にはEIAのステークホルダー協議の結果の部分で表記されることが多いので、若干、環境管理計画に記載するということが、環境管理計画の目的からするとそぐわないのかなというところがあります。

○二宮委員 いわゆる一般的にEMSと呼ばれているのと、この環境社会配慮の環境管理計画に、ちょっとずれは多分あるんだと思うんです。実際に、例えば民間企業が持っているようなEMSというのは、応答の手順は明記するので、その中から不適合をどういうふうに見つけ出するか、マネジメントにどうPDCAしていくかというのが環境管理計画ですから、逆に言うとそういう環境管理計画にさせていただきたいんですけども。応答がどういうふうになされて、どういうふうに住民の声が次のモニタリング、ミチゲーションにつながっていくのかということは、見えないといけないのじやなかかと私は思いますけれども。

○柴田 わかりました。通常、やはりもちろん住民からの声にどのように回答して、さらに事業にどのように反映したかというのはレポートに記載することもございますので、委員の今ご指摘いただいている部分は、対応結果を事業にどう反映したかということをしちんと報告書に記載すべきというご意見と受け取ったのですが、それは環境管理計画ではなく、別の形できちんと、緩和策としてこういうものを反映しました、モニタリングとしてこういうものを導入しましたということが報告書に記載されていればよいということでしょうか。

○二宮委員 それが継続的に反映されるような位置づけになっていれば構わないです。DFRで終わりではなくて、今後のモニタリングの中に位置づけが見える形であれば、それで構いません。

○柴田 環境管理計画と環境モニタリング計画に記載されることというのは、工事中と供用時それぞれの緩和策と、モニタリングで何を行うかという将来計画になりますので、そちらに、住民の声に基づいて必要なもとが落とし込まれていれば、継続的にそれは相手側との約束ということで実行されるものとなります。

- 二宮委員 了解しました。
- 竹田 そうすると、この「環境管理計画」というのを変えたほうがいいですか。
- 二宮委員 「DFRに」ということですね。
- 柴田 そうです、はい。「参加者の理解を得るとともに、事業主体による対応結果をDFRに記載すること。」という形でもよろしいでしょうか。
- 二宮委員 対応の結果だけではいけないんじゃないですか。
- 渡辺 二宮委員がおっしゃりたいのが、今回の調査の中で開催されるステークホルダー協議の質疑に関してはということなのか、今後、この事業の実施期間を通じて何かそういうきちんと対応してほしいということなのか、どちらですか。
- 二宮委員 後者のほうです。
- 渡辺 後者のほうですよ。
- 二宮委員 はい。なので、やっぱり計画に位置づけるのかなと私は思ったんですけども。
- 渡辺 そうすると、環境管理計画の定義にもよりますが、我々が通常環境管理計画と言っているものに、その手順までは記載はしていません。従いまして、そのような対応を行うようDFRに記述し実施機関に求めることという助言になるかと思います。
- 柴田 あとは、住民からの声というのをステークホルダー協議で拾うというのが一つの手段ではあるのですけれども、あとは苦情処理のメカニズムのほうで住民からの声を拾って、それを事業実施者が対応していくという、そのメカニズム——苦情処理ですとか、あと住民の声を吸うメカニズムについて報告書に書くということは可能だと思います。
- 二宮委員 苦情処理というのは異議申し立てとは違って、またその手前ですね。
- 柴田 はい、異議申し立てというと、我々の場合はJICAに直接住民から異議申し立てを上げていただくというシステムの話で、それとは別に、プロジェクトレベルで苦情処理をローカルのレベルでやっていくシステムということになります。
- 二宮委員 苦情処理というと、ちょっとニュアンスが違うんですけども。
- 柴田 苦情処理、意見の申し立てと、それに対するレスポンスという、システムとしては。
- 二宮委員 そうですね。「事業主体による対応が事業に反映されるよう」……そうですね、「環境管理計画」と書くと、ちょっと実態にそぐわないということですね。
- 柴田 はい、そうですね。
- 二宮委員 そうですね、「DFRに記載すること。」ということですかね。
- 松本委員 今までのでいくと、その事業主体による対応の回答がありますよね、きっと。住民から出た意見に対して、これに対してはこう対応しますという表みたいなのができる、これがDFRに記載されるとともに、その実施をどうやって確認するかは、これは例えば環境レビューのときにJICAが確認をすることという、多分二段構え

ですよ、大体。

環境管理計画に書くというよりは、むしろ、「これに対してはこうします」というのがDFRに書いてあったら、その実施を相手政府に確約してもらうためには、環境レビュー時に、「これをやってくださいね」とJICA側が確認をするというのが、多分今までのルートじゃないかなと思います。ですよ。

○渡辺 そうです。

○松本委員 というふうを書く。

○渡辺 二宮先生のは、さらにもう一步。

○松本委員 そこは今までなかった。

○二宮委員 僕はいつも環境管理計画の位置づけがしっくりイメージできないもので、環境管理計画は結構事実に、事業実施主体者の中で運営されているものというイメージがあるので、JICAが環境社会配慮の中でしっかり関与して、レビューで見えていくというのは、あくまでJICAも含めた環境社会配慮のプロセスの中で担保しているわけですが、環境管理計画がしっかり回ってれば、逆に言うとJICAはもうちょっと緩く眺めているだけでもちゃんと回るような、そういうイメージがあるんです。

なので、そこを期待して何かが残せればと思っているんですが、あまり実態にそぐわないことを書いても混乱するだけでしょうから。そうであれば、その「記載すること。」ということで整理していただいて結構ですけれども。

○竹田 これでいいですか。

○二宮委員 はい、それで直してください。

○上田 2点目の、追加のステークホルダーミーティングを実施することというところなんですけれども、これは協力準備調査の後のお話でしょうか。であれば、もしかするとそこまで……

○二宮委員 いえ、今2回設定されているものに対する追加ということですよ。

この調査の枠の中での話を。

○上田 枠の中での話ですか。

○二宮委員 はい。この回答もそういう意味ですよ。

○柴田 回答は必ずしも協力準備調査の中ではなく、要は住民との継続的な協議が必要な場合、その調査期間内に結論が出ないことも十分にあり得るので、協力準備調査というのをあまり意識せず、その後も継続的に協議が必要と見られる場合は、JICAのほうから実施機関に対して、さらなる継続的な協議を提言しますという趣旨で書かせていただいております。

○二宮委員 それであればそれで。ただ、それをステークホルダー協議と呼ぶのかどうかはわからないですけども、そういう場を設けていただければ、そういうこと……

○柴田 設けるように提言というか、お願いとしてこちらから働きかけることは可能

です。

○二宮委員 そうですね、何か一般的な表現になっておりましたけれども。

ステークホルダー協議が2回というのがだんだん原則化しているので、そこを、例えば3回、4回とあってもいいんですよという意味合いも込めたつもりだったんですが、SHMという言葉がなくなってしまうと、何となく当然どういうプロジェクトについてもそういう姿勢であれよかしという、そういう感じの一般的な表現になってしまうので、これだとなくてもいいかなという気もしますが、一応文章を作っていたので残していただくことにします。

○早瀬主査 じゃ、52番に進みます。

○松本委員 今の議論の中で、やや私自身が間違えたかなと。52に行って構わないんですが、ステークホルダー協議は、協力準備調査の場合はJICAが実施主体なんですか。

○渡辺 いいえ、違います。

○松本委員 今の議論はそういうふう聞こえました。

いずれにしても、ベトナム政府に働きかけることとしか言いようがないですよ。

○渡辺 そうです。

○松本委員 今そういう議論でしたよね。わかりました。であれば、52はそのままお願いします。

○石田委員 53は落としてください。

○早瀬主査 53はいいですか。

○石田委員 はい、要りません。

○早瀬主査 54。

○清水谷委員 54は、先ほど47番の松本先生のところのコメントと一緒にしていたきたいんですけども。言っていることはすごく類似していると思うんで。

○早瀬主査 55。

○石田委員 55は落としてください。

○早瀬主査 一通り終わりましたが、最初からもう一度、ずっと確認して終わりたいと思いますけれども。

1番。

○石田委員 1番。そうですね、やっぱりあれを入れようかな……

○竹田 すみません、保存するのでお待ちください。

○石田委員 はい、待ちます。

○渡辺 石田先生、これと、何番なのか忘れちゃったけれども、もう1個助言に似たのがありましたけれども、大丈夫ですよ、違う意図でしたよね。

○石田委員 スコーピングマトリクスのところじゃないでしょうか。

34番、このことでしょうか。

○柴田 はい。



○石田委員 そうなんです、私も迷ったんです。分けたほうがいいのか、別々なのか。

やっぱり、既存の交通機関について触れるのは全体項目だと思うんです。34番は、その既存の交通機関に与える影響評価なので、やっぱりスコーピングマトリクスかなと思ったので別々にしています。いかがでしょうか、一緒にしたほうがいいのかというのであれば、理由があるのであればしますが、私側の理由はそういうことなんです。

とりあえず1番に戻っていただいていいですか。1番に関連する別件で、「他の交通モードへの配慮及び」ですね、「及び」……そうか、もう地下鉄の利用料金というのは、もう既にある程度定められているんでしょう、1号線だとか2号線だとかあるから。まだこれからですか。

○上田 これからです。

○石田委員 これからですか。

○上田 はい。

○石田委員 これが一番最初の事業ですか、地下鉄で。

○上田 一番最初は1号線です。それもまだ運開していないので。運開は2020年です。

○石田委員 それはもう最初の工事は始まっている。

○上田 工事は始まっています。

○石田委員 先行してやっているわけですね。ただ、地下鉄の料金についてはこれからなんですわね。

○上田 まだ決まっていないです。

○石田委員 「及び地下鉄の料金」というふうにしたいと思います。何かおかしいな、何かおかしいよね。

やっぱり落としましょう、地下鉄の料金はきちんと検討してくれるでしょうから落としてください。これで結構です、もとどおりで。

○早瀬主査 じゃ、続けていってください。

○松本委員 大丈夫です。

○早瀬主査 5番、よろしいですね。

○二宮委員 はい。

○早瀬主査 7番、よろしいですね。

次に進めていってください。

14と16と合わせて。

○竹田 これも大丈夫ですか。

○早瀬主査 はい。

○石田委員 私は大丈夫です。「可能な範囲で」と入れましょうか、「理由を」の次に「可能な範囲で」と入れてください。

○早瀬主査 18番。

○清水谷委員 大丈夫です。

- 竹田 いいですか。
- 清水谷委員 はい。
- 柴田 19番は18に統合ということでよろしかったですね。
- 石田委員 はい、18に統合してください。ありがとうございます。
- 清水谷委員 これはどうでしょうか、今、これはマトリクスでしたっけ、26番は。これは環境配慮のほうに移してもらってもいいですか。
- 早瀬主査 これは文章として、「供用時の地盤沈下の可能性を評価するため、工事期間中にモニタリングを実施する」というのは、何かわかりづらいですね。
- 清水谷委員 意味としては正しいんですけども、供用時の……
- 早瀬主査 工事はきっちりやるというのは基本で、それでもきっちりできているかどうかというのをモニタリングするんだったら、供用時にモニタリングですよ。
- 清水谷委員 工事中のときに水位の変化を見たりとか、そういう意味で、工事中でモニタリングしておかないとわからないというような趣旨に捉えたんですけども。
- 早瀬主査 工事中の対策をきっちりやるということでしょう。
- 清水谷委員 いいえ、もともと工事がうまくいったかいかないかというよりも、その地盤の特質、性質上、地盤沈下が起きる可能性がある、そういう場所だということが工事をするまでわからないようなことだというような記述をしてあったので、それを見分けるには工事中でのモニタリングしかないというふうな話だったと思います。
- 早瀬主査 何のモニタリングなんですかね、そうすると。何をモニタリングする。
- 清水谷委員 地下水位ですかね。
- 中村氏 あと建物の傾きだとか、沈下あたりの計測を行います。あと地下水の計測も行います。
- 早瀬主査 それは、やっぱり「モニタリング」ですか、言葉では。
- 中村氏 そうです。日本語では「計測」と言いますけれども、モニタリングでもいいと思います。
- 清水谷委員 工事したときと、それからある程度時期が来たときに、ずれを見ないといけないんですよ。
- 中村氏 はい。
- 清水谷委員 ですから、そのときの一瞬の調査ではわからないということ。
- 中村氏 工事期間中は全てやります。
- 松本委員 これは単純に、「供用時の地盤沈下の可能性を工事期間中に評価すること。」では駄目なんですか。
- 清水谷委員 はい、そうですね。
- 松本委員 そういうことなんですよ、おっしゃりたいことは。「供用時の地盤沈下の可能性を工事期間中に評価するようDFRに記載すること。」でよろしいんですよ。

- 清水谷委員 ありがとうございます、そういう言い方。
- 竹田 これでもいいですか。
- 松本委員 まずは、「供用時の地盤沈下可能性」、最初の。
- 清水谷委員 ありがとうございます、簡単になりました。
- 早瀬主査 行ってください。
- 松本委員 28、29は大丈夫ですが、29に石田先生の何かが加わるんですよね、あの売り子さんの話。
- 石田委員 はい。
- 松本委員 41の石田先生。
- 石田委員 ありがとうございます。
- 早瀬主査 行ってください。
- 石田委員 32番、「調査を行うこと。」だとスコーピングマトリクスじゃないから、どうしようかな。
- 柴田 社会配慮のほうに移動しましょうか。
- 石田委員 社会配慮ですよ。はい、社会配慮のほうに移動してください。  
見つければ、もちろんスコーピングマトリクスで評価していただけるでしょうから、それ以上の文言は、もう加えません。
- 33番、「住民の意向を確認すること」、「確認」という言葉でも大丈夫ですか、「住民の意向を」、大丈夫ですよ、「確認」で。じゃ、私はそれで結構です。
- 柴田 こちらもスコーピングマトリクスから、社会配慮か環境配慮とあるのですが。
- 石田委員 そうですね、社会配慮に行きましょう。
- 柴田 社会配慮のほう、はい。
- 石田委員 34番は、そのままスコーピングに残してください。この点よろしいですか、JICAのほうでは。先ほど1番と一緒にしたほうがいいんじゃないかというようなニュアンスを感じたんですけれども。
- 渡辺 1番の「DFRに記述すること」というものが、どこに記述するのかということですね。このことを指すのであれば同じことを言っていますし、「配慮すべきことをDFRに記述すること。」と1番はなっていますけれども、それがこのスコーピングマトリクス以外にも何か記載するのかですね。
- 石田委員 スコーピングマトリクスでも検討課題としてほしいので、ここを出しているんです。スコーピングマトリクスでは検討課題になっていない。そういう意味で私は分けました。
- 渡辺 それが、「配慮すること」というのが、まさにスコーピングマトリクスに入れること、入るように検討することなんですけれども、ということと同義なのか、もしくは、調査の報告書の前段でほうに何か……
- 石田委員 じゃ、1番をもう一度出していただけますか。1番のほうを変えますので。

1番は、どっちかといえば、「他の交通モードとの競合及び効果の促進等についてDFRに記述すること。」これでいかがですか。つまり、現状を把握してくださいということです。評価については、スコーピングマトリクスのほうで忘れずにやってくださいという。

もし、くどくなければ、これでよろしいですか。じゃ、お願いいたします。

○早瀬主査 ちょっと文章があれだけれども、35番はメールでやりましょう。下へ行ってください。

いいですか。

○清水谷委員 最初のあれはくどいですかね、「本事業の対象地域の井戸に関して」というところが、それがなくてもいいんですかね。

○竹田 これも消しちゃうということ。

○清水谷委員 消しても意味が通りますか。

○早瀬主査 どこの井戸か……

○清水谷委員 シンプルなほうがよければ、これで。

○渡辺 「事業対象地周辺の」とか。

○松本委員 それはあったほうがいいんじゃないですか、今のは。コントロールZで戻していただいて。

○清水谷委員 38番も問題ない……

○松本委員 通常は「影響軽減策」ですよ。

○渡辺 とか「緩和策」とかですね。

○松本委員 わかるといえばわかりますが。

○柴田 「緩和策」のほうが一般的ですね。

○清水谷委員 「緩和策」ですか。

38はそれで。

○上田 清水谷先生、この地表水と地下水のサンプリングのところですが、状況を確認したところ、全般的に、路線全般に地表水とか、あるいは地下水があるような状況ではないということのようですので、そういう地下水とか、あるいは地表水がある部分については可能な限りサンプリングをしていきたいという話ですが、そういうことでよろしいでしょうか。

○清水谷委員 そういう趣旨で書いていただければ結構です。

○柴田 必ず路線全体を網羅できるかということ、やはり現場の制約があるので、可能な限り網羅するにはするものの、今わかっている段階で現時点でも、それが難しい状況であるということをご理解いただけたらと思います。

○清水谷委員 はい、そういう意味で、「可能な限り」というふうにさせていただいていますけれども。

○柴田 ありがとうございます。

○松本委員 既に入っている。

○柴田 はい、入っています。

なので、お互いにその点を確認したかったということで、お伝えさせていただきました。

○早瀬主査 清水谷先生、さっきの井戸の話のところ、水質だけ書いてありましたけれども、あそこは水量的なことだとか、水位に対する影響というのは書かなくてもよろしいですか。水質の緩和策とだけ書いてありましたけれども。

○清水谷委員 懸念できることが予想できるのが、生活用水に井戸を使っているということだったので、それに影響が出ないようにしようということを考えてんですけれども、ほかの懸念事項も一緒に加えられてもいいとは思ってますけれども。

○早瀬主査 「地下水に与える影響」という言葉を入れておいていただいたら、「水質汚濁等、井戸水に与える影響」。

もう、こっちのはやられるんですね、我々が助言しなくてもやられるんですかね。

○柴田 水の状況だけでなく、水を利用している人への影響という趣旨でよろしいでしょうか。

○早瀬主査 水質だけじゃなしにね。

じゃ、書いておきましょう。「水質汚濁等、水利用に与える影響」。

○柴田 まず、調査の結果を踏まえて、必要であれば、その両方をきちんとカバーする緩和策を立てるといいます。

○早瀬主査 じゃ、下に行ってください。

「ベースライン調査の実施に際しての基本的な方針を」、「わかりやすく」ぐらい入れておきますか。

下へ行ってください。

○清水谷委員 「露天による販売等」というところを、「露天商の状況」でいいですね。もっと上のほう、1行目で、「事業対象地域での露天商の活動状況を把握し」でいいですね。

これは、似たようなコメントがほかの方になかったかな、これでいいですか。

○早瀬主査 事業実施後もビジネスをするという解決策に限定していいんですか、事業実施後の対応というのは。

○清水谷委員 ビジネスを継続させるということよりも、継続できない人がいたら、コンペンセーションじゃないですけども、何かお金で解決するようなことはあるんですか。

○柴田 そもそも、今ベトナムで露天商自体が原則的に違法になる中で、コンペンセーションで解決というのは非現実的かなというところで、別の策を考える必要はあるのかなとは思っています。

例えば、マーケットの近くで何かしらの権益を持って露天商をやっている方は把握

がしやすいところではあるのですけれども、違法なので、違法とわかっていて商材を広げて、警察が来たらばつとつけてしまうような方たちをセンサス調査で100%把握というすることは非常に難しいのは現実。

○山下氏 補足で。仮に把握ができた場合でも、RAPなり何らかの文章で、ベトナム政府が政府見解としてそれに補償するということを明記するのは、恐らく非常に難しいかなということが予測される。ですので、必ずこういった人たち、露天商と言われる非常に大きな、違法なものを含めてに対して、今後継続ビジネスができるようにするという助言で語ってしまうと、若干そこからあふれてしまうケースが出ないかなという懸念があります。

○清水谷委員 そうですね……

○松本委員 あとは、非正規の人たちの生活の回復というか、生計の回復というのも、当然これまでのJICAのガイドライン上は言っているので、具体的にビジネスでなくても、やはり事業実施後も生計が維持できるような対策というものは必要ですよ。

○清水谷委員 そうです、そういう意味です、「生計が維持できるような対策」。

○早瀬主査 そうしましょう。「継続して」も要らない。

○竹田 これでいいですか。

○清水谷委員 はい。

○早瀬主査 下へ行きましょう。

○松本委員 ちなみに1点ですが、「SHM」になっているんですけど、それは統一ですが、「ステークホルダー協議」と私は書いていますが。

○柴田 「ステークホルダー協議」のほうが万人の方にご理解いただけると思いますので、略称は避けて、「SHM」となっているところは「ステークホルダー協議」に修正させていただきます。

○松本委員 わかりました、じゃ、これはこれで。ここに書かないと、多分次の二宮先生のところに「SHM」が登場するので。

○二宮委員 私は特に異存ありません。

○早瀬主査 よろしいですね。

次へ行きましょう。

○松本委員 いいです。

○早瀬主査 次へ行きましょう。

○清水谷委員 54番の47との統合を忘れないでくださいというか。

○二宮委員 あと、語句の表現を統一するなら、「記載」なのか「記述」なのか。

○渡辺 それは事務局のほうで、改めて揃えます。

○早瀬主査 では、その辺を整理していただいた上で送ってください。

○渡辺 どうもありがとうございました。その辺を整理した上で、月曜日の午前中ぐらいを目途に主査にお送りして、その後、委員の方にメールでご確認いただく。一応、

目途として来週の金曜日までにご確認いただきたいと思います。ただ、全体会合は6月6日ですので、もし時間的に厳しい場合は、多少余裕はありますので。

本日はどうもありがとうございました。

午後4時37分閉会