

タイ国
バンコクーチェンマイ高速鉄道整備事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 平成 28 年 4 月 15 日 (金) 14 : 00 ~ 18 : 06

場所 JICA 本部 111 会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

岡山 朋子 大正大学 人間学部 人間環境学科 准教授
高橋 進 共栄大学 教育学部 特任教授
田辺 有輝 「環境・持続社会」研究センター（JACSES）
持続可能な開発と援助プログラム プログラムコーディネーター
平山 義康 大東文化大学 環境創造学部 教授
松行 美帆子 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 准教授

JICA

<事業主管部>

安井 毅裕 東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課 課長
川淵 貴代 東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課

<事務局>

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮審査課 課長
今中 由希子 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

水井 宏征 日本コンサルタンツ株式会社
福島 徹 日本コンサルタンツ株式会社
黒木 浩則 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
高橋 水希 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル

午後2時00分開会

○渡辺 岡山委員と平山委員から遅刻の連絡は入っていませんが、今日は結構な数の質問・コメントが来ておりますので開始したいと思います。

本日は、有償資金協力であるタイ、バンコク-チェンマイ高速鉄道整備事業の協力準備調査、スコーピング案のワーキンググループとなります。

冒頭、諸注意事項として、特にコンサルタントの方でご発言される場合は、本会議は全て逐語の議事録をとっておりますので、冒頭ご所属とお名前をおっしゃっていただいてからご発言をお願いしたいと思います。

また、本日の主査をお決めいただきたいのですが、高橋委員、田辺委員、松行委員とも過去3回ご担当されていて、岡山委員がむしろ0.5回という状況です。次回の全体会合は5月16日、IAIA明けの月曜日となります。その間ゴールデンウィークを挟みますけれども、取りまとめは、可能であれば来週中ぐらいで、もし間に合わなければ4月いっぱい時間があります。このような状況でいかがでしょうか。

○高橋委員 申しわけないんですが、私は5月の全体会合のときは出張で参加できないので、できればほかの方をお願いしていただきたいです。

○田辺委員 すみません、私も予定が。

○渡辺 岡山先生に後程お願いするというやり方もあります。

○松行委員 私もとりたいんですが、来られちゃうんです。

じゃ、わかりました。

○渡辺 大丈夫ですか。

○松行委員 はい。

○渡辺 それでは、大変恐縮ですが、松行委員に本日の主査をお務めいただくということで議事進行をお願いします。

本日お配りしている回答表をご覧くださいますと質問が69個ということで、過去のケースからすると4時間掛かる可能性もありますので、効率的なご議論をお願いします。

それでは、松行委員お願いします。

○松行主査 それでは、始めさせていただきます。

岡山委員と平山委員のところを抜かした形で進行していきたいと思います。

そうしますと、まず3番ですね、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 ありがとうございます。

別途、需要予測について、後で議論させていただければと思っています。ここは大丈夫です。

○松行主査 そうなると、6番は平山委員と一緒に抜かしたほうがいいですね。

○田辺委員 そうですね。

○松行主査 8番、私なんですが、ご回答ありがとうございます。ここで少し教えていただきたいんですが、まず、佐久市というのは成功事例なんでしょうか。勉強不足だ

と思うんですが、正直聞いたことがなかったので、本当に成功事例なのかということをお教えいただきたいということと、もう一つ、「フィーダー事業者」と書いていますが、タイの場合、フィーダー事業者はどの事業者を指しているのかということをお教えてください。

○安井 まず佐久市なんですけれども、行かれたことはまだないですよ、きっと。事例としては新しい駅が、在来線の上に新幹線駅ができて、その駅を中心にして新しいまちが開発されているという状況で、佐久市も一つの成功事例として捉えられるというふうに考えております。一般的な考え方、一般的にはそういう評価をされているという認識であります。

○松行主査 そうすると、ストロー効果を抑制した成功例というわけではなくて。

○安井 そうですね、佐久市については、新幹線を契機にして、かなりまちとしてのネームバリューとかがかなり高まっているという認識で、まち自体は、やっぱり駅を中心にして、契機にして羽ばたいているというか、そういった状況にはなっているということだと思います。

○松行主査 私は、長野は結構行くんですが、あまり、認識がちょっと違うんですが。

○安井 フィーダー事業者というのはSRT、現地の国鉄事業者のことをここでは言っております。

○松行主査 そうすると、例えば、どこか駅があって、そこからフィーダーとして国鉄が延びるということですか。

○安井 延びるというか、乗りかえとかそういったところも含めてということですよ。

○松行主査 ただ、そうするとフィーダーではないですよ。普通フィーダーというバスとか、多分、このタイの場合はソントウとか、そういうことを指すと思うんですが。

わかりました。ほかの委員の方も書いているんですが、やっぱり私は、このストロー効果というのが日本でこれだけ顕著に出ているのに、その点について全く言及がないというのは非常に違和感を。

○安井 ストロー効果について、この中で言及がないということ。

○松行主査 いや、ここ、この中で。

○安井 この中で。ただ、ご指摘はおっしゃるとおりで、結局新幹線をつくと本当にまちが発展するかどうかということ自体は、国あるいは当該自治体がそれをどう活用していけるか、すなわち、鉄道を契機にしてその開発計画、そういったものをしっかりつくって実施していくことが重要だと思っていますので、それもしっかり働きかけていくというふうに考えております。

○松行主査 ただ、こう言えばああ言うで申しわけないんですが、タイの場合は、かなり自治体の力が弱いので、日本ですらこういう状態になっちゃっていて、できるのかなというのがすごく心配です。

岡山委員が来られましたので、戻って2番から、まず2番をお願いできますか。

○田辺委員 1番。

○松行主査 ごめんなさい、1、2をお願いします。

○岡山委員 1、2、3あたり、かなり同じなので、今のことにもかなり関連していくと思います。

在来線を別につくるということは、この新幹線の後につくるんですか。

○安井 いや、在来線はもうありますので、基本的にはそれと並行して新幹線ができるという状況になります。

○岡山委員 でも、その今の在来線のところを相当に使うという予定なので、用地取得がないという計画だと思われるのですが。

○安井 そうです、在来線の横にもう土地が確保されていまして、その土地を使っていくという感じになります。

○岡山委員 逆に言うと在来線の横には余裕があるという状況だということですか。

○安井 はい、そうです。

○岡山委員 了解しました。あとは……

○松行主査 5番。

○岡山委員 そうですね、5番などは多分、まさしく今の話と似たようなことじゃないかと思われそうです。

5番、9番などが、同じですよ。質問ではないので、あくまでコメントではあるんですが、やっぱり松行先生がおっしゃっていたように、新幹線によって地方が活性するかというのは、非常に懸念される場所ではあります。

○松行主査 6、7がまだなんですね。

9番は、今ので。

○岡山委員 はい、大丈夫です。

○松行主査 じゃ、10番をお願いします。

○岡山委員 10番も、飛行機のことを3番にあったので、これぐらいが代替されるんだなというのはわかるのですが、これもほとんどコメントなんですけれども、5便しかないというのは、逆に言うと、今は5便で十分ではないのかというふうに思っています。ですので、5便で、それで見ると、現在のバンコク-チェンマイ間の3番には、航空だと片道4,800人/日というふうにありますので、この人数をもってこの巨額のお金を使って新幹線を走らせるということで、代替はやっぱりしないんじゃないかなというふうに考えてしまうのですというコメントです。

○松行主査 バンコク-チェンマイはもっと飛んでいますよね。

○岡山委員 700kmもあるので、しかも。

○安井 バンコク-チェンマイは結構飛んでいます。ここに書いてありますが、バンコク-チェンマイは、航空で50本片道というようになります。

あと、ピサヌロークも、資料で5便と書いてあるんですけども、ピサヌロークまでですと、結構バスが多かったりするんじゃないかと思います。

○岡山委員 そうなると、チェンマイ-バンコク間のバスなのであれですけども。

バスはどのくらい、今運んでいるんですか。

○川淵 バンコク-チェンマイですか。

○安井 バンコク-ピサヌローク。

○岡山委員 ピサヌロークですね。

○安井 調べますので。

○川淵 すみません、即答できず。

○岡山委員 ごめんなさい。要するに、何を代替するかということ。しかも、ここでは、渋滞を緩和させる機能があるということを強く主張されている以上、このバスがどのくらい、逆に渋滞に寄与していて、それをどのくらい緩和できるかということを示されたほうがよいかと思います。

○安井 実際になんですけども、渋滞緩和を、強調し過ぎているということであれば、私も認識が間違っていて、恐らく、渋滞緩和というところというのは、そんなに。当然都市間交通ですので、大きな効果があるというわけではないんじゃないかなと思って。ただ、全くないというわけではないということで記載させていただいているという理解ではいるということです。

○松行主査 ちなみに、バンコクとチェンマイは、かなり安い飛行機が飛んでいますよね、それとの競合というのはどんな感じなんですか、どっちが安くなるんですか。

○川淵 回答のどこかにも書いたかもしれませんが、LCCの航空運賃よりもやや安いぐらいの値段設定を前提に計画、検討しております。

○松行主査 恐らく、そうするとLCCは下げてきますよね。

○安井 ただ、距離的には700kmぐらいということで、日本の事例では、新幹線がまだ強みがある距離ではあるということですので、それも踏まえた形での需要分析ということにはなっていると思います。

○松行主査 ただ、東京-広島だと、多分日本における広島の位置づけと、タイにおけるチェンマイの位置づけは違うと思うんです。東京-広島だと、そんなにLCCは飛んでいないと思うんです。そうすると、やっぱり新幹線で行ったほうが安くなるというのはあると思うんですけども、あれだけ飛んじやうとどうなのかな、やっぱりもっと、位置づけとしては、チェンマイは高いじゃないですか。そうするとどうなのかなと思っちゃいますよね。

○安井 もうご承知だと思いますんですけども、ご理解いただいていると思いますけれども、新幹線の、こう言っちゃうとまたいろいろ反論があると思いますけれども、新幹線の位置づけとして、要はこの端と端だけじゃなくて、間をつないでいくといったところもありますし、といったところも考慮した上で数字がはじかれているということ

になっています。

○松行主査 すみません、口を出しまして。

それでは、続きまして11番、高橋委員お願いします。

○高橋委員 保護地域を通過するというので、ガイドラインの議論のときにも、こういう条件をクリアすれば保護地域をどんどん通ってもいいよということではなくて、あくまで原則は駄目だと。でも、どうしても通らざるを得ない場合には、こういう条件をちゃんとクリアしてくださいということです。後からまた出てきますけれども、その代替案がどうしても保護地域を通らなきゃいけないのかどうかとか、そういうようなところで、そういうニュアンスがはっきりわかるように記載をしていただかないと。条件をクリアすれば保護地域をどんどん通すというふうな受けとめ方をしないほうがいいと思うんです。

このタイでの新幹線が、これは日本国の政府としても非常に重要な案件でというのはわかりますけれども、そういうことを少し頭の中に入れて上で進めていただければというふうに思います。

以上です。

○松行主査 続きまして、12番、岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 ということは2026年に統一ですね、早いほうですね。わかりました。

○松行主査 それでは、平山委員の13、14、15を抜かしまして、田辺委員、16から20まで続けてお願いします。

○田辺委員 まず16ですが、この2031年の旅客需要の3万5,400人／日というのは、これは平均通過人員ということによろしいでしょうか。この3万5,400人というのは、どういう計算をしたのか。

○安井 区間も全部、短い区間も含めて、1日当たり、とにかく利用する人数という形で。

○田辺委員 1日の利用人数ということで。日本でよく言われている平均通過人数とか、輸送密度というような考え方ではない。利用者そのものということになっているのですね。

このフィージビリティースタディーのときの、いわゆるそのベースラインというのは出ているのでしょうか。この2014年時点はこれぐらい想定されるので、2031年には3万5,000人になるみたいな。

○川淵 そうですね、タイ側で行ったFSが2014年に行われているんですけども、その時点での交通量をベースラインデータとして、それを分析の基本にしています。その後、そのGDPですとか、人口の伸びですとかといったところを加味していつて。

○田辺委員 そのベースラインというのは何人ぐらいなんでしょうか。

○渡辺 初年の利用者ということじゃなくてですか。

○田辺委員 初年というか……

○渡辺 今の既存の。

○田辺委員 既存の、そうですね。

○川淵 その時点でのバンコク-チェンマイの総交通量のベースが50万人、50万トリップということがベースになっていて、それが全体の計算の基礎になっているというふうに理解をしております。

○田辺委員 そうすると、この3万5,400人と比較できるようなものというのはいりませんか。

○安井 という意味ではないですね。

○川淵 そうですね、はい。

○安井 50万トリップがベースにあってという形なんです。

すみません、私は一回外させていただいて、3時にまた戻ってきますので、川淵が対応します。申しわけありません、すぐ戻ってきます。

○田辺委員 それから、このGDPの予測値というのは、成長率が何パーセントぐらいで計算されていますか。

○川淵 4%の成長率を前提とした計算になっているというふうに理解しております。

○田辺委員 それは、何か政府の目標というか。

○川淵 はい、タイ側のFSの中で使っているのは、その過去5年間の平均値をその先の予測にも使って、4%という数字を使ってという。

○田辺委員 なるほど。じゃ、2014年にやったので、ちょっと高いんですね。

○川淵 そうですね、今の2016年を起点とした過去5年になると、恐らくもうちょっと低い数字になりますね。

○田辺委員 ちなみに、IMFが2021年の潜在的な成長率は3%と言っていますし、それから、民間のシンクタンクなんかもそれぐらいの数値を出していて、人口が減るので、2%台になる可能性もあると言っている中で4%というのは、やっぱり過剰というか、非常に高く見積もり過ぎているような印象を持っていますので、コメントとして残したいと思っています。

○川淵 はい。

○田辺委員 17は、4%のGDP成長で計算すると50年ということで、もっと低い成長になると、もっと採算がとれないというか、多分大規模修繕のタイミングと、ほとんど重なってくるというようなイメージになってくるかなと。

それから、18番はわかりました、大丈夫です。

19番もわかりました。

20番なんですけれども、その在来線を複線化するという計画があるというのを初めてここで知ったのですが、一つは、この在来線を複線化すると、今度はその需要予測において共食いというか、奪い合う形になると思うんですけれども、需要予測の中では、この在来線の複線化は含めて試算されているのですか。

○川淵 すみません、念のため確認させていただきましたが、複線化が行われたときの、その需要についても考慮された形で分析をしております。

○田辺委員 ちなみに、この在来線の複線化を代替案としては考えるべきかと思ったんですけれども、いわゆる在来線を複線化して高速化するというような、そういった代替案を考えられなかった理由というのがあれば。

○川淵 タイのFSの中でオルタナティブ1~5が分析されていますが、その中では確かに在来線の複線化が一つの案としては入っていないんですけれども、ここから先、調査団に補足説明させていただいてよろしいでしょうか。

○水井氏 調査団の団長をしています水井と申します、よろしくお願いいたします。

在来線の複線化は限界があります、速度向上。なぜならば、ピサヌロークからチェンマイまでは非常にカーブが多いんです。ですので、そこをどんなに頑張っても、単線を複線にして、バラストをまいて軌道を強化等しても、速度向上にはもう限界がありますので、新幹線の代替とはなり得ない。

もう一つの疑問が、新幹線をつくろうとしているにもかかわらず、何でそんな既存線の増強までするんですかという話があると思うんですけれども、これについては、日本側からタイ側にもさんざん議論はしております。今、日本側が申し立てているのは、都市間移動は新幹線でやるということです。ただ、さっきもお話がありましたけれども、フィーダーとしては、既存線は重要な位置づけになるというような解釈でございます。

○田辺委員 なるほど。

○松行主査 よろしいですか。

○田辺委員 はい、わかりました。大丈夫です。

○松行主査 それでは、21、22は抜かしまして、代替案の検討のほうに入りたいと思います。

23番、岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 ごめんなさい、その前に、今のに関連して質問なんですけど、2番にも書きましたけれども、そうすると、駅は全部で103あるんですが、そのうち12駅を使うんですかね。しかも用地の中に、もともとつくる駅にこういう新幹線に乗せる形でつくるのは10駅で、2駅は別のところにつくるんですよね。その2駅は、その既存のところと新幹線の駅が離れたところにあるので、そこのところは何らかの、やっぱりバスか何かを走らせることになりますか。

○水井氏 2駅のうちの一つのスコータイというところは、結構観光地なんです。そういう意味で、タイ政府としては、せっかく新幹線をつくるならスコータイに駅をつくりたいというのが一点です。

それから、あとバスでの輸送とかという話。これは、今後タイ側に、我々が教育といたら失礼ですけども、アドバイスを、先ほどのフィーダー輸送もそうです

けれども、新幹線の駅を核とした地域開発へ向けたアドバイスを、JICAさんと一緒に
なってこれから進めていくということになると思います。現時点でタイ側は、そこま
でまだ考えてはおりません。

○岡山委員 というのも、例えば、東海道新幹線でも新富士駅とかはもう全然離れた
ところであって、全く在来線とはかかわりがないので、そういうふうになるんじやな
いのかなという気が、今ちょっとしてしまったんですが、わかりました、ありがとう
ございます。

21番の後、23番かな。

○松行主査 はい、どうでしょう、平山先生すぐ大丈夫ですか。

○岡山委員 代替案の検討になる前に、また戻ったほうがいいかなと。

○松行主査 でも区切りが、代替案の検討に入る前に。

まず、6番と7番、田辺委員と平山委員、お二人、多分同じようなことをおっしゃっ
ていると思いますが、いかがでしょうか。

○田辺委員 私からは特に、大丈夫です。

○平山委員 ここで一番お聞きしたかったのは、上位計画がどのような内容であるの
か、そしてそれをきちんと踏まえることになっているのかということを知りたかった
のですけれども、その点はどうなのでしょう。鉄道だけつくればいいというのが基
本中の基本ではあるとは思うのですけれども、鉄道をつくるということは、その沿線
がすごく開発が進んで、都市化が進んで、そういうことから都市問題が生じてくる
ということがあると思いますので、そのところをどの程度まで考慮に入れて対応され
るのか、またそれを踏まえた上位計画というのがあるのかということをお聞きしたか
ったのですけれども。

○川淵 ご質問ありがとうございます。タイの上位計画という意味では、11次国家計
画の中でも、これまでタイ政府、常に政策の重要課題として挙げてきたのが、それこ
そバンコクの一極集中の改善であるとか、地域間格差の是正であるとか、地方の活性
化といったものを挙げてきております。その中の一つの施策としても、この高速鉄道
というものも位置づけられているというふうに認識しております。ただ、先ほども
ちょっと議論があったんですけれども、それこそストロー効果であるとか、高速鉄道
をつくれれば途中のまちが開発されるということではないですよということは重々委員
のほうからもご指摘をいただいております。その点についてはタイ政府も非常に強く
認識しているのと、我々からもタイ政府としての戦略、計画を具体的につくらなきゃ
いけないということを申し上げております。

具体的には、タイ政府として、今その第11次国家計画という上位計画の中で、その
下に位置する計画、戦略として、例えばスーパー・クラスター戦略であるとか、あと
この回答のほうにも書いておりますけれども、NESDBのほうでThe development
strategy for region, city, and economic areaという計画をつくっている。また、さらに

は内務省の土地区画整理局といったところが、地域開発計画というものを今策定しつつあるという状況であるというふうに認識しておりまして、高速鉄道をつくる、それだけではなくて、きちんとそれぞれの地方、地域の開発に資するような形で、高速鉄道の整備とそれらの戦略が一体となって検討が進んでいくようにというところを、日本政府としてもタイ政府に対して働きかけているところでございます。

○平山委員 わかりました。非常に大きなレベルでの開発計画というのはあるのだけれども、ここで私がイメージしているような上位計画に当たるものはないので、今後、JICAのほうで事業を進めるに当たっては、そこも含めて向こうの政府と打ち合わせをしていきたいという、そういう感じなのでしょうか。はい、わかりました。

○松行主査 追加で教えていただきたいんですが、その内務省の地域開発計画は、既にバンコク首都圏は一応つくっていたと思うんですが、それを、バンコク首都圏についてはリバイズして、かつほかの地域についてもつくっているという理解でよろしいですか。

○川淵 はい、私の理解では、ほかの地域でも、それこそそれぞれのまちにおける開発計画を、それこそ土地区画整理事業なども含めて……

○松行主査 地域計画ではないんですか、もっと小さい。

○川淵 もっと小さい、そうですね、内務省のこの土地区画整理局がイメージしているのは、もうちょっと、市であるとか、もうちょっと小さいような範囲をイメージしているというふうに理解しております。それこそ、もし高速鉄道をつくるのであれば、ここに駅ができるとすれば、その駅を核としてどのように周りを開発するのかといったところも含めて、これから検討していくというような理解をしております。

○松行主査 それだと、これは「地域」という言葉は、私たちのところだと首都圏とか、それぐらいのレベルで考えちゃうんで、「地域」という言葉は誤解を生むような気がします。すみません、口を挟みまして。

それでは、平山委員のところ、13番でしょうか。

○平山委員 これは、EHIAとEIAの違いということで、単純にどういうふうな違いがあるのかということと、Hが健康のことだと思いますので、環境問題で健康に関係のないものは普通あり得ないので、それがどこかに外してあると書いてありましたので、なぜ外されたのかということをお聞きしたかったのですけれども、逆に、この回答によりますと、この11の類型に当てはまるものについてだけ、このHが入っているEIAを行うという、そういう整理になっている、だから、今回の新幹線鉄道の敷設については対象にはならないという、こういうふうに理解しておいてよろしいということですか。はい、わかりました。

○松行主査 続きまして、14番、15番をお願いします。

○平山委員 14番ですけれども、この自然保護区における工作物の建築というのは、非常に厳しいものがあるのではないかと思います。そして、ほかのところにも、例

例えば、地域の特徴ごとにとかということ、ほかのところにも私は幾つか似たような質問をさせていただいているのですけれども、それら全体として、日本で言えば自然公園区域の中における建築物の規制、工作物の建築に対する規制というのは、これはタイでも非常に厳しいものだというふうに考えておいてよろしいのでしょうか。そうだとすると、この「天然資源環境省の許認可が工事前までに得られれば開発は可能となっています」というのが、よくわからないのですけれども、どのような状況であれば許されるのかということを知りたいと思うのです。

私もタイにいたときに、こういう国立公園区域に行ったことはあるのですけれども、日本の公園に比べると、私の印象では、あまりすごいとか、それこそ本当に人手が加わっていないのだなというイメージは受けなかったのです。普通の、ちょっと緑の濃い山があるみたいな、何かそんな感じだったのですけれども、そういう感じで、その事前の許認可が得られるのか。それとも、日本と同じように、枝1本、葉っぱ1枚取ってはいけないという、そこから始まってこの許認可というのが行われるのか、この「許認可が工事前までに得られれば」というところが、具体的にはどのような規制内容になっているのかということを知りたいのです。

○川淵 この件に関しましては、私もこの国立公園のほうに足を伸ばしたことがあるわけではないので、調査団のほうに補足をお願いしたいと思います。

○黒木氏 調査団のEIA担当の黒木といいます。

ご質問のところなんですけれども、例えば、国立公園保護法とかを見ると、かなり細かくこういうことを、伐採してはいけない、あとマイニングしてはいけないと、かなり細かい規定が書かれていまして、ここに記載のとおり、全ての改変行為というのは規制されています。

一方で、ローカルコンサルタント、またクライアントに聞くと、こういう公共事業の場合は、申請してEIAが通る中でも、この天然資源環境省のメンバーがそのEIAの承認プロセスにかかわっていて、将来を見据えてEIAを認可した上で、次のステップとして個別にこの国立公園内を通過する許認可の、また申請プロセス手続に入っていくと聞いています。

今回の場合、ローカルコンサルタントと話した中では、恐らくそのEIAが出れば、この国立公園の中は、開削して伐採して通過するものではなくて、トンネルでその影響を最小化した上で、またクンターンなんかは既にトンネルがあって、そこで大きな環境問題が起きているわけでもないし、恐らくそういったミティゲーションメジャーをやることで認可されていくんであろうという話は、ちょっと伺っています。

なのでEIAを、許認可が出た時点で、恐らく将来のこういう開発許可を見据えて、いろんな条件が多分EIAのオーソリティーからつけられてくるんだと思います。

○平山委員 そうですか。EIAのオーソリティーと言われる人の判断によって左右されるところがかなり強いという感じなのではないでしょうか。要するに、客観的な基準で、こう

いうところは駄目、それこそ総理大臣や大統領が何と言おうが駄目なものは駄目という、そういう感じではなくて。

○黒木氏 EIAの中では、当然いろんなスペシャリストの見解をもってEIAは通過することになります。

あともう一点、その許認可のときは、誰かがオーケーを出せば出るものではなくて、私が聞いているのは周辺のコミュニティーとのやっぱり協議だったり、かなり細かいプロセスがあると聞いていますので、そういったプロセスを経て、当然環境省、関係ステークホルダーのオーケーのもとに決まるというふうに聞いております。

○平山委員 要するに、人の合意で左右される要素というのが強い、一定の基準みたいなものがある、誰が何と言おうと駄目なものは駄目という、そういう感じではないのだと。

○黒木氏 そうですね、その許認可のところは、私もどういう抵触してはいけない項目があるのかというのは、当然今の段階では把握しておりませんので、これからこのEIAのプロセスが進んでいく中で、それは我々として十分にそれを見届けて、きちんと評価をしていかなければいけないとは思っています。

○平山委員 ということは、まだ向こうの規制制度の内容がよくわかっていないという感じなのでしょうか。

○黒木氏 法律の中身はわかっています。ただ、その次のプロセスで、承認手続を天然資源環境省が行う、そのチェック項目というのはわかっておりません。

○平山委員 でも、法律の中身がわかっているということは、どのような規制が行われるかという、その規制の基準ないしその考え方というのは明確になっているのでしょうか。

○今中 平山委員、日本の自然公園法でも、そこまで明確にはなっていないかと思えます。

○平山委員 いや、そうでもないと思えますよ。

○今中 調査団からお伝えしてありますとおり、EIAでの承認を受けた上で、さらに精査した確認が行われていくという理解をしております。

○平山委員 そうするとEIAのほうが優先する、EIAでの判断のほうが、その自然公園法と言っているのかどうか知りませんが、それに当たるものの判断よりも優先するみたいな、そんな感じなのでしょうか。

○渡辺 そういうことではないと思えます。法律で定められている禁止行為というのは、当然タイでもあります。ただ、それに基づいて、どういう形で許認可の際に斟酌されるというか、運用で扱われるかというのは、日本と同様にそこまで細かくブレークダウンはしていないのではないのでしょうか。

ただ、法律は法律なので、それを超えることはできないというのは、タイであろうが日本であろうが同じだと思います。

○平山委員 その法律の規定内容がどうなのかなというのを、実は知りたかったのです。

○渡辺 日本の自然公園法で規定されているように、木を伐採してはいけない等の項目は含まれているという理解。

○平山委員 それは法律レベルでですか、それとも法律の下に、日本では命令がありますよね、施行令、施行規則がありますけれども、そこらにおろして規定されているのですか。

○黒木氏 国立公園保護法の中で、かなり行為が詳しく書かれています。

○平山委員 それで、それから委任されて、その下位の法制度の中で、その中身が決められているということはないのですか。

○黒木氏 その下、ブレークダウンされたものがということですか。

○平山委員 ええ、それとか通知とか。それから、これまで問題が生じた場合の判例のようなもの、これが通っているという、これが法となっているみたいな、そういうふうなものというのは。

○黒木氏 そこまでは書かれていなかったと思います、私の記憶では。

○平山委員 法律にですか。

○黒木氏 はい。後でそれはご提供できると思いますし、ウェブサイトでも確認できるかと思います。

○平山委員 そうなのですか、そこを教えていただきたかったのですけれども、この問題はほかのところで、まだ私が言っているところに関係するポイントにもずっと影響するので、そこはしっかり押さえておいていただきたかったのです。どういうふうな中身なのか。今日は高橋委員がおられるので私は少し黙ったほうがいいのかもしれませんが。

○松行主査 14番は、とりあえずそれでよろしいですか。

○平山委員 はい。

○松行主査 続いて15番をお願いします。

○平山委員 これは、知りたかったのが、4方面に向かう国有鉄道の利用が限定的であるというふうに書いてありまして、だから新幹線をつくるのだという、直接ではないのですけれども、そういう感じの説明になっていたと思うのですけれども、確かに、私が経験した限りでも鉄道が非常に有効に機能して、人や物の流通を助けているという印象をタイで受けたことはあまりないのですけれども、要するに、この放射状の4方面に向かう国有鉄道がそれなりに発達すれば、これに合わせて運用頻度を増やすとか、対応すればいいのではないかという意味で、この新幹線が必要になる決定的な理由になり得るのかということがお聞きしたかったのです。

そして、ここでの答えは、中の説明では、利用が限定的ですと書いてあるのですけれども、増加が見込まれますみたいなことがあって、それなら、そっこのほうをまず

やってからという話にはならないのか、それと並行して新幹線をつくるということで、そのバランスをどのように考えるのかというところが問題になってくるのではないかと思ったのですが。

○川淵 ありがとうございます。

先ほども、代替案の議論の関連で一度そういう話が出たんですけども、在来線は在来線で、今既にある。特にこの北線でもう103駅分布している。それもその4方面の一つになるわけですけども、その在来線の軌道の強化等を、タイ政府としては、それはそれでやっております。

ただ、それらを軌道強化し、もしくは複線化なども行い、ある程度のスピードアップができたとしても、高速鉄道の代替にはなり得ない。要は、特に途中からはカーブも非常に大きくなり、山間部も通りますし、スピードを上げるといっても恐らく限界があるということで、高速鉄道は高速鉄道として、その都市間の移動、大きな移動に應えるもの。そして、在来線は在来線で、より小さなスパンでの、人々の足としての活用、そういう機能を残すものとして、タイ政府としては両方を今計画をしているというふうに理解しております。

○平山委員 今おっしゃったような方針といいますか、その上位計画みたいな考え方ですけども、マスタープランのようなものはあるのでしたっけ。

○川淵 はい、タイ政府には2015年～2022年を対象とした運輸政策マスタープランというものがございまして、その中で在来線の強化及び高速鉄道の整備といったものが両方掲げられた形になっております。

○平山委員 それで、今ご説明いただいた内容ということですね、ありがとうございます。

○松行主査 それではもう少し、21番と22番を平山委員お願いします。

○平山委員 21番は、国立公園のことはわかったとして、湖をまたぐという話がちょっとありましたので、ラムサール条約に関係のあるところはあるのかなということでお聞きしたんですけども、お答えは、登録されている湿地というのはありませんということで、これは了解いたしました。

それから22番ですけども、これも途上国でこういう開発援助などをやっておられる方であればご経験済みではないかと思うんですけども、人材育成なのですけども、私がタイにいたときに見たものでも、日本の、たしかこれもJICAだったと思えますけれども、JICAの援助である施設をつくった、ここで対象とされているような立派なものではなかったと思えますが、大規模なものではなかったと思えますが、JICAの援助でつくった。

そしてJICAの制度では、施設をつくった後、その運用がうまくいくように、たしか3年だったか、5年だったか、日本からの専門家を派遣してその運用に当たる人材育成のための期間というのを設けておられたと思うのです。あれは3年でしたっけ、5年で

したっけ、どっちでしたっけ。

○川淵 人材育成。

○平山委員 はい、施設をつくった後、専門家を派遣している期間、工事が終わった後。

○川淵 それは事業によって異なりますし、必ずしも専門家を派遣するという形が定型フォーマットということではないんですけれども、その事業の特性に応じて、必要に応じて、その事業の実施段階から、もしくは事業の計画段階から、場合によっては専門家が入って人材育成を支援する場合がありますし、事業が終わった後、その供用期間において、その活用、維持管理におけるノウハウが必要だというふうに判断すれば、それを支援する専門家を派遣する場合もあるということ、これはケースバイケースということだと思っております。

○平山委員 そうですか。私が見たのは、5年なら5年の期間、工事が終わって運用を開始して5年の期間、日本の専門家がそこに駐留して現地の人を指導するという、そういう期間があった事例だったのですけれども、私が目にしたのは、5年が終わった後、もう何もできなくなってそして壊れちゃった。だから、あなたは日本人でしょう、日本に帰ってこれは壊れちゃったので、また新しく作り直してくれるように言ってくれないかという、こういう言い方をされたことがあるのです。

いくら何でも、日本からの維持管理の専門家の方が手抜きをしておられるとは、私には思えないのです、ひいきでも何でもなくて。それをきちんとやっているのだけれども、向こうの人が育たなくて、どうやっていいのかわからなくなって、それでそのまま放り出しちゃって、そのまま機械が壊れたという事例だったと思うのですけれども、そういうふうになったので今度また新しいものをつくり直してくれと政府に言ってくれというふうなことを言われた記憶があるのですけれども、今回の、この新幹線というのは、これは非常に規模も大きいし、距離も長いし、大変ですよ。5年なのか10年なのか知りませんが、そういうふうなつなぎの期間の、専門家を派遣して、日本政府が手を抜いたということになったら、その途端に新幹線が止まったというふうなことになるのでは、これは非常に困ると思うのです。この人材育成についてどのように、というのはそういう意味なのです。

ですから、そのところは、実際の専門家の方々が手抜きをされるとは思わないのですけれども、これは、多分タイでは初めてだと思いますし、やはりさっき私が言ったみたいな感じで、日本が全部専門家を引き上げたら急に止まっちゃって、動かなくなって、あれは不良品だとか言われるようじゃ困るので、そういうところの手当てというものまで目を配りながら事業を進めていただきたいということです。

○川淵 ご助言ありがとうございます。おっしゃるとおり、人材育成は事業のキー、鍵であると言っても過言ではないと思っております、その点については我々も重々承知しております。

補足的に現状を申し上げますと、まだこの事業、建設そして実施、まだ何年も先の話にはなりませんけれども、先般、日本から既に専門家を1人、タイの運輸省のほうに派遣しております、この事業全体の調整だけではなくて、将来的にどういうタイミングでどういう人材育成をしたらいいのかといったところも含めて検討してもらおう予定しております。

それぐらい、我々にとっても今の段階から、その計画段階、実施段階、そして完成した後の維持管理の段階、タイ側にどのように人々を蓄積していくことができるかといったところを非常に認識しながらやっていきたいと思っております。

○平山委員 これは、もう意見とか何とかではなくて、単なるコメントに過ぎないのですけれども、たしか日本でも、あの国有鉄道、国鉄をずっと日本全国に行き渡らせていた時代には、国鉄の軌道をつくるということは当然のことなのですけれども、それを支えるために大学のようなものをつくっていたのじゃなかったかと思うのですけれども、そういう教育施設、専門の、そこに友達が行っていたような気もするのですけれども、そこぐらいまで踏み込んで、私はやるべき内容なのではないかという、それを言うつもりは、コメントとして出すつもりはもちろんないのですけれども、そのぐらい大変なことではないのかなと思います。新幹線をつかって、途上国できちんと運用するということはですね、向こうの民族性とか、そういうのも考えながら、何かそういうのも必要になるのではないかなということさえ思いますので、意見だけ言わせていただきました。

○松行主査 それでは、代替案の検討のほうに入りたいと思います。

23番、岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 確認ですが、この図4.1.2はとても重要で、大体これを見て、ずっと代替案はこういうルートなんだと思っているのですが、数えてみたら駅が11で、かつ既存の駅を使うのが9なんですけれども、12個目はどこにあるんですか。

○川淵 4.1の、これですね、この。

○岡山委員 はい、4.1.2のこの地図で、先ほど駅が12で、うち新しい駅がこの真ん中のところの、ちょうど世界遺産に近いところ、2駅ですよ。それはわかるんですけれども、下から数えていったら駅が11で、合流する駅も9なんです。

○福島氏 私はインフラ担当の福島と申します。

そこで、1つここに、下案にはここに書いてあるんですけれども、ここですね、ピチエットという駅が抜けています、すみません。

○岡山委員 ピチエット。この推奨ルートというやつの下ですか。

○福島氏 推奨……通常ルートの、そこです。

○岡山委員 ああ、その駅。

○川淵 ピサヌロークの、はい、やや下です。

○岡山委員 この駅マークのところら辺にある。

○福島氏 はい、そうです。

○岡山委員 了解しました、ここにもう一個あるんですね。

○福島氏 もともとはマークがあったんですけども、こちらが書くときに、これをこういうふうを書くべきだったのです。忘れまして、すみません。

○岡山委員 わかりました、ありがとうございます。これで12ですね。

もう一つ確認ですが、推奨ルートは、このピンクの太線になっているところで、第1ルートというのは、本当に既存の、今の在来線の軌道をそのまま使ったものという理解で大丈夫ですよ。わかりました。

その上でなんですが、今その話はちょっと後にして、政府が示してきたその2、3、4というのは、全く別のところをずばっと、ほとんど直線のように走っていくルートと、さらに全然違うところを、またさらに軌道をつくるというところで、その理由は、タイ政府の希望としては、やはりここに書かれているように、一つはモーダルシフトと、それから地方都市の活性化というものなので、今までの、この目指していく目的からすれば、確かにそれも合致するのかなとは思っています。タイ国政府の気持ちはわかるという気もするんですが、やっぱり駄目なんですかね、これは。

○川淵 そうですね、第1ルート及び第5ルート、既存線、特にピサヌロークより南の部分は最大限既存の線形を生かして、既存のSRTの用地を最大限生かしてというような発想になっているのに対して、2、3、4は基本的に新しいところになるので、用地取得が莫大になるといったところで、検討対象として挙げたものの、やはり最終的に拮抗するのは1か5かといったところで残ったというふうに私は理解しております。

○岡山委員 この2、3、4の場合の、特にピサヌロークより南側のところの駅が幾つかありますけれども、これは今既存である駅なんですか、それとも何もないんですか。

○福島氏 私、福島がお答えの続きを、いいですか。

(第2,3,4ルートを指して) ここのバス、バンコクまではバスになりますけれども、それで、(第1,5ルートとピサヌロークを指して) ここまではほぼ完全に既存の線の路線の中にセットしております。(第2,3,4ルートを指して) ほかのところは、まったくSRT、要するに国鉄の用地とは関係ありません。

○岡山委員 ない。じゃ、今はでも鉄道がないんですね。

○福島氏 ないです。

○岡山委員 わかりました。この駅は、あくまで向こうが希望している、ここに駅が欲しいという希望ですね。

○川淵 イメージ。

○岡山委員 イメージですね。

○福島氏 はい。

○岡山委員 なるほど、了解しました。

○福島氏 それと、もう一つつけ加えさせていただければ、第1ルートも、ここからこ

こまではSRTの用地を使うんですけれども、あとは線路がくねくねしていますのでショートカットをしています。ですから、実際の差は100kmぐらいしかないんです、SRTの新しく用地買収しなければいけない区間と、その中の差というのは。

○岡山委員 用地買収の、それでも100kmは長くなるけれどもということですね。

○福島氏 はい。

○岡山委員 なるほどわかりました、ありがとうございます。

○松行主査 続きまして、24番と25番、高橋委員と平山委員いかがでしょうか。

○高橋委員 私からでいいですか。24番は、先ほどの11番のガイドラインとの関連もあるんですけれども、5つのルート、代替案を検討したということですが、ちょうど今地図も出ておりますけれども、どのルートも皆保護地域を通過しますよね。ガイドライン上は、保護地域は原則として、先ほど繰り返して言ったように通過しない。やむを得ない場合は、条件を満たせばいいですよということです。その条件でもあるFAQの(1)のところについて、きちんと検討しているのかどうかというのが非常に怪しくなってしまうわけですよ、いただいたスコーピング案の報告書を見る限りは。

そこがきちんとないとガイドライン違反というか、ちょっと厳しい言い方ですけども、違反になってしまう可能性もあるんじゃないかということところはちょっと気になります。

それから、このすぐ下にもあるんですけれども、29ページにガイドラインとの乖離というのがいろいろ書いてありますよね。そこで保護地域などのガイドラインとの乖離というのが触れられていないんですけれども、これは何か理由があるのでしょうか。先ほど聞けばよかったんですけれども、タイ国側のあれと、日本側のJICAのガイドラインとの乖離。

○今中 保護区の管理に関する法令等の違いですか。

○高橋委員 そもそもここで言っている、挙げてあるいろいろアセスなんかのギャップがどういう観点で選んだギャップ分析なのかというのがわからないんですが。

○今中 EIAの中でギャップ分析は行っています。

○高橋委員 そうですか。その観点がずれているのかもしれませんが、基本的にJICAのガイドラインと、それから現地のいろいろ法令その他とのギャップというのを、別にこの保護地域に限らず分析をして、きちんと対応できるかどうかということは必要ではないかと思うんですけれども。

○今中 タイ国側でも、EIAの承認に基づいて保護区地内での開発の許可が必要で、JICAのガイドラインでも同じような、もちろん扱いをしております。

ただし、その影響等の緩和策やモニタリング策については、タイ国法のEIAで、現在提案されているものに足して、調査団のほうで、追加で今後の調査の中で必要な緩和策、モニタリング策を検討していく予定ではございます。

○高橋委員 タイ側でもそういう、例えば、対応はされているのであれば、対応され

ている、こういうところが抜けているというのを。今載っているものだけだと、何か恣意的にそういう保護地域とか、あるいはその対応なんかをギャップ分析に載せないのかなというふうに、ちょっと変な思いもしちゃうものですから。

○今中 ギャップ分析も、基本EIAに必要な条件の違いを分析しているだけで、その保護区についてわざわざ省いたというわけではございません。

高橋委員にいただいたコメント11のところでの回答にも記載しておりますが、保護区地内における、やはり地上の改変をなるべく最小限にするように、今回は設計上の検討を行っていく予定ではございます。

○高橋委員 私はいろいろご説明いただいて、ある程度理解しているつもりですが、この報告書からは、なかなかそういうところを読み取れないのです。やはりJICAが関与する報告書である以上、きちんとJICAのガイドラインと、それに対応する方法なり、そこを書かないとまずいのではないかなという気がしております。例えば、今日いただいた回答でも、主要都市を結節する観点から保護区の通過は避けられずと、ここにはこう書いてありますけれども、そういうことをもう少し詳しくこの報告書の中に書く必要があります。この5ルートだけしか代替案として選定していないというと、もう最初から保護地域を通過するのが前提でやっていることとなり、JICAのガイドラインと乖離が出てしまう、支障があるというふうに思います。

以上です。

○松行主査 平山委員いかがでしょうか。

○平山委員 高橋委員が言われたことと非常にかぶるところがあるのですけれども、私はこのPDFの報告書を読ませていただいて一番感じたのは、自然保護区も、それから普通の地域も、あまり差のある書き方になっていないということで、例えば、EIAをずっと通れば、もうそれでいいのですと、それは普通地域も——普通地域は自然公園の普通地域ではなくて公園区域外の地域も、それから自然公園区域内も同じような扱いで書かれているのです。そんなばかなことはないだろうというのが、最初にこのいただいているPDFの文書を読んだときの印象なのです。

それで、先ほどお聞きした、向こうの自然公園の規制というのはどうなっているのか、それから、JICAのこのガイドラインとの関係というのはどうなっているか、先ほど申し上げませんでしたけれども、そして一番聞きたかったのは、向こうの自然公園の規制の内容が、JICAのこのガイドラインに書かれているような規制内容よりも緩かった場合、このときには、JICAのほうとしてはどういうふうに指導をされるのかというのがあるだろうと思います。

いずれにしても、それらについては何らかの対応をしなければいけないので、その自然保護区内、それからその外という、たしか4つか5つかかぶっているのですよね、ここは。その地域ごとにその検討をして、ひょっとすると、その適用すべき規定の中身というのが違ってくる可能性さえあるのではないかと思うのです。

そこらのところの整理が全くできていないので、それはどうなっているのですかという、多分、同じことを考えておられるのだらうと思うのです、高橋委員も。保護区内で、何か工作物をつくってはいけないのではないか。

以前の何かのJICAのプロジェクトでも、ここが、この真ん中にある空間が自然公園区域内であるとすると、こちらから何かを掘削するというのがあったときに、こちらあたりからずっと掘れば一番いいのだけれども、自然保護区内でそういう工作施設をつくることはできないというので、横から、ぎりぎりのところから斜めに掘るといふ、そういう工法で対応するという事例もあったのです。

それを考えると、基本的には、この自然公園区域内を通過する路線というのは、もうあり得ないわけで、最初から、だけれども、この代替案全てが通過している。そして、ぐるっと回っても、とにかく通過しないと、こういうことになるからどうこうという議論さえないわけですね。そこのところは一体どうなっているのかということ。

その議論をすれば、当然のことながら、各自然保護区域内を通過する場所ごとの特性等、それから、そこに適用される法律なり規定なり基準なりの内容を細かく分析して、できる限りの対応をしなければ、これは自然保護区とは言えないのではないかと、めちゃくちゃではないかと思えます。新幹線だから、そういうのは初めてだからいいじゃないのということをやったとしか思えなくなってしまうのです。

トンネルを長く使うからいいではないかというのはあるかもしれませんが、トンネルはトンネルで、私は問題になると思うのです。

そこらを考えると、あまりにも議論が雑ぱくに過ぎるのではないかという気がいたします。

○川淵 コメントありがとうございます。1点追加、補足いたしますと、この後の回答でも出てまいりますけれども、国立公園保護区内を通すときには、基本的には上の部分を通すのではなく、トンネルで下を通すという形には、計画としてはなっております。

○平山委員 じゃ、上には絶対出ないと。

○川淵 というふうに計画しております。

○今中 地上の改変を伴うところは、トンネルの坑口や非常用の通路の部分のみです。

○平山委員 そうすると、あとは地盤沈下の問題が出てくる可能性があるわけですね。

○今中 日本の例で言いますと、リニアの新幹線のように保護区の下を通過して、国立公園の下を通過して、地上の改変に伴うところは最小限にするということになります。

○平山委員 日本でも、地下を使うというときに、大深度地下を使うということで、うんと深いところを使うということで、一時期その環境上の影響がどうなるかということ役所でも議論したことがあるのですけれども、そこらの議論というのもされているということなのではないでしょうか。

○川淵 平山委員、調査団のほうから補足説明をさせていただいてよろしいでしょうか。

○水井氏 今、国立公園が、この5個ぐらいしか書いていない。この絵も中途半端で申しわけないです。タイには100を超える、まず国立公園がございます。それで、申し上げたいのが、例えば、今この絵でいくと、この辺が空いていますよね。じゃ、こっちを通そうかという、ここは物すごい谷になっていまして、とても鉄道を通せる状況にない。

次回の助言委員会的时候には、もうちょっとこの国立公園をしっかりと配置した絵を準備させていただきます。今回はすみません、ご勘弁願います。

それと、この第1ルートではここ通って、ここ通って、ここ通りますよね。我々の選んだのと、あと、このほかのルートというのは、こいつとこいつ、みんな通ってしまう。

今、JICAさんが説明したように、基本的にここはトンネルで抜きます。地上に出ないのかという検討は、今後検討いたします。地上に出る可能性があるものとしては、非常用通路としてトンネルの横に斜坑みたいなものをですね、緊急時に人が避難する、それを考えた、どうしても要るなというときには地上に出る可能性がございます。

それともう一つが坑口ですね、トンネルの入り口と出口です。入り口と出口についても、今後の調査で詳細に検討するんですけども、できる限り国立公園の外に出口、入り口は配置するように、我々は最善の努力をいたします。というところを補足させていただきます。

この絵は、そうなんです、すみません。この線に関係する国立公園しか描いていないので、まだいっぱいルートがあるじゃないかとすごく見えると思うんですけども、実は、日本よりも倍以上でしたっけ、100個以上国立公園があつて、かつ、やっぱりタイ政府としては、用地買収のお金を何とか抑えたいというふうに思っておられるんです。ですので、このSRTの用地は最大限使うようになっているというところ、この部分ですね。

○平山委員 今おっしゃったことを、追加的にもう一つお伺いしたいのは、ここに書かれているのは、この5つの案に関係のある国立公園区域をそういう色で描いたのだけれども、ほかのところを、仮にここに描かれている国立公園じゃないところを通そうとしても、そこにも国立公園はあるよということなのですね。

○水井氏 はい。

○平山委員 一言で言えば、国立公園を全く通らないで、そして目的地、チェンマイに到達できるような、合理的な範囲内の線というのは描くことができない、そのぐらいたくさんあると。

○水井氏 現時点の返答としては、非常に難しいと思います。合理的に、要は我々の計画が673kmだから、例えば690、ちょっと延長が延びるくらいの程度で国立公園を

回避したルートというのは、現状は非常に難しいと思います。

○平山委員 そのところを代替案で議論をしておいていただきたかったですけれども。

○水井氏 今後の引き続きの調査で、我々も今のアドバイスを受けまして、もう少し深掘りしたクラリファイをしていくようにしたいと思います。

○平山委員 そこは知りたいですね。

○松行主査 追加で教えていただきたいんですが、このランパーンとランプーンの間国立公園は、非常に単純に考えると、ちょっと上に膨らませれば回避できるような気がするんですが、あれが回避できない理由というのは何なんですか、一番上の。

○水井氏 これは、さっきちょっと私がつけ加えた、ここの既存線沿いなんです、SRTの、国鉄の用地。国鉄の用地は、将来的な建設を見越して基本的に80m幅があるんです、基本的に80m。そこに今線路が、単線の場合は1本だけ、たまに複線のところもありますけれども、用地がものすごく余っているんです。要は、そこを使いなさいという基本的な国の方針が、やっぱりございます。要は、この路線から動かせば、それだけ用地買収をしたり、住民移転が発生いたしますので。

○松行主査 ただ、トンネルを掘るのも相当なコストですよ。

○水井氏 トンネルにも2種類ありまして、例えば、この辺を走っている、まちなかのトンネル、皆さんは今日地下鉄で来られた、あれはものすごくお金がかかるんです。シールドマシンというもので掘っていくんです。これはかなりコストがかかります。

その一方で、山岳部には山岳部のトンネルの工法があるんです。じゃ、どっちが、コストはどうなのかというと、シールドトンネル、都市トンネルと山岳トンネルでは、全然単価が違います。なぜかということ、機械設備が全然違いますので。

○松行主査 そうすると、用地買収を上膨らませてする場合と、用地買収しなくて、そのトンネルを掘った場合には、コスト的にも、やっぱりトンネルを掘ったほうが安いということでしょうか。

○水井氏 もう一度お願いします、すみません。

○松行主査 用地買収をしなくて、既存の国鉄の用地を使って、それでトンネルを掘った場合と、ルートを変えて国立公園を避けるルートにして、用地買収をした場合のコストというのは、どっちが高くなるんですか。

○水井氏 それはケースバイケースでございます。

それと、新幹線の場合は、くるくる曲がることができないんです。

○松行主査 でも、ピサヌロークの上で90度曲がっていますよ、これは。もちろんR500じゃないと曲がれないとかは知っていますけれども。

○水井氏 基本、300kmで走るためには、最小曲線半径が6,000m必要です。つまり何が言いたいかというと、その速度を90kmぐらいにまで落として、ゆっくりそのカーブを曲がれば、それはできますけれども、そうすると、バンコクからチェンマイまでの

到達時分がぐっと長くなってしまいます。そうなってくると需要に響きます。

○松行主査 この部分だけでもそんなに違いますか。多分、こういういろんな疑問が出てきて、そういうのを全て、こうだから違う、こうだから違うと埋めていただかないと、ここのFAQの実現可能な代替案が存在しないかどうかという判断ができなくて、ここはすごく、多分大切なところだと思うんです。なので、恐らくここだとシンプル過ぎて全くわからない。

○水井氏 そうですね。平山先生、松行先生のご助言、重々承知いたしましたので、次の調査でそれがわかるようにクラリファイしていきたいと思いますので。ちょっとわかりにくいですね。

○今中 ちなみに、これはIBATの地図ですが、ご覧のとおりIUCNレベルの保護区が散乱している状況となります。

○松行主査 ありがとうございます。それでは、これで25番までが終わったということですね。

続きまして高橋委員、26番いかがでしょうか。

○高橋委員 26も、先ほどの議論の24、25と同様、関連をする話です。距離等はわかりました。ただ、細かい点で確認をしたいんですが、先ほどの図は出ますか。ここの回答でいただいている2国立公園と1野生保護区を通過するというのは、これは第1と第5が通過するというふうに思うんですが、野生保護区は、あれはこの図で言うと左側で、第4ルートは通過するけれども、1とか5は通過しないんで、1とか5は国立公園だけしか通過しないのかなと思うんですが、そこはどうなっているのでしょうか。

○黒木氏 野生生物保護区は、これはきっちり図面が書かれていないところがあって、この一部が、実はこのルートのところに、こう抵触する部分があって、それも含めて61kmと書いて、この大きな図面の中ではうまく表現できていなくて申しわけないんですが、通過しております。それを野生生物保護区、こちらが野生生物保護区で、こちらがドイ・クンターン・ナショナルパークで、どちらも実際は通過しておりますということですね。

○高橋委員 あの図で黄色いところ、野生生物保護区と国立公園の間に赤い線が入って、あれが国立公園と野生生物保護区の境界ということではないんですか。

○黒木氏 実際のルートは、この境界の部分あたりを、実はもうちょっと抜いている形になっていて、この境界の野生生物保護区とナショナルパークのところで抵触していて、若干このルートがずれがあるかなという感じで。すみません、そういう状況です。

○高橋委員 そうですか。細かい話ですから、わかりました。

じゃ、結構です。

○松行主査 続きまして、27番、28番、田辺委員、岡山委員いかがでしょう。

○田辺委員 大丈夫です。

○岡山委員 そのまま3つ続けて。この表4.1.2に関することですね、全て。

結論としては、いろいろこの1と5ルートでは大分お金が違うので、今のお話を聞いていても、その、恐らく2,400億円ぐらいの差があるわけです。

先ほども、タイ政府としてはできるだけ安くしたいという意思があるという中で、この差額をもってしても5のほうがいいと言うための理由が、やっぱりちょっと弱いのかなというふうに思うんです。

例えばなんですけれども、この差額が出てくる大きな理由は何なのかというと、恐らく用地取得と住民移転とか、その他もろもろのかなというふうに、例えば、30番の質問についての回答を見ると思われるのですが、もう少し詳しく、どの辺でこれだけの差額が出てしまうのか、工期も短いトンネルも短いのに、何で高くなるんだろうというのが率直な疑問です。

○川淵 ご質問、ご指摘ありがとうございます。この回答のほうできちんと書けばよかったですけれども、この建設費の差額に関しては、約80億パーツだと思います。それは今のレートで換算すると約240億円なのかなというふうに思っています。

○岡山委員 240億円ですね、ごめんなさい。

○川淵 ただ、いずれにしても、ご指摘のとおり同等というレベルの差じゃないだろうということで、それは「劣る」というふうに修正をするということにしたいということを考えております、修正いたします。

○岡山委員 じゃ、その240億円の、80億パーツの、1と5で差額が出る内訳は何なのでしょう。何か2番に、用地買収費用のことが書いてはあるのですが。

○水井氏 厳密なこととは言えないんですけれども、670km、680kmありますと、トンネルのみならず、いろんな構造物がございます。高架橋、橋梁、都市トンネル、山岳トンネル、それと盛り土、切り土。

これは推測なんですけれども、ルート1のほうは、例えば盛り土区間が少なく、橋梁部分が多いとか、そういう構造的な違いがあると思います。それ以上でも以下でもないと思うんですけれども。

ルート1のほうが、距離が長いのに安くなっているわけですね。

○岡山委員 そうですね。

○水井氏 だから、第5ルートのほうが高架部分が多いということになりますかね。

○岡山委員 橋梁部分、しかし7のところを見ると、ルート1は18kmで、ルート5は9kmとあるのですが、これは、区間がピサヌロークとランパーン間のみで書かれている。

○水井氏 そうです。

○岡山委員 それ以外のところで、実は差額があるということなんですかね。

○水井氏 はい。

○岡山委員 なるほど。でも、だとすると、ちょっとおかしいですね。ここは、な

ぜここだけを取り上げているかというのと、ルート1と5の差はここの間しかないのだからというふうに書かれているわけですよ。なので、お金の違いはここからしか出ないような気がするのですが。

○田辺委員 確かに。

○川淵 あとは、その用地取得費のインパクトも大きいので。これも推測の域を出ないんですけども、第1ルートが既存のROWを利用するのに対して、第5ルートのほうが、この数字も後に回答の中で修正をしておりますけれども、約20億パーツ、7.4百万パーツではなくて20億パーツ程度の用地取得費が必要だというふうに計算しております。それだけでもインパクトが相当大きいのかなと。20億パーツ、大体今のレートで換算して60～70億ぐらいは行きます。

○岡山委員 でも、240億には行きませんよね。

○水井氏 調査団からよろしいでしょうか。

○川淵 お願いします。

○福島氏 この建設費の差というのは、先ほど水井が言いましたように、トンネルとトンネルの間に橋梁をつくらなきゃいけない。その高さが、その地形によって違うんです。だから、やや低いところを通れる1ルートのほうが、ちょっと高いところを通らなきゃいけない第5ルートよりも高く、第5ルートのほうが高くなるということがございます。例えば、あるトンネルを出たところで三十五、六メートルの橋梁をかけなきゃいけないというのが第5ルートにありまして、その辺が建設費が高くなっているところだと思います。

それから、1と5のもう一つの差は、やはり考慮すべき施設というのが、第1ルートは275件、寺院や学校があるんですけども、第5ルートは数が少ないということがありましたので、そういう意味で第5ルートの優位さがあるということ。

それからもう一方、別な面から言うと、冒頭に申し上げましたように、第5ルートのほうが観光が見込まれるということで、将来の伸びも期待して第5ルートが選ばれたということでもあります。

○岡山委員 しつこくて申しわけないんですけど、この、どっちが高い、低いだけで、劣る、優れると今ここで判定をしているので、その差がわずかであろうが、大きく離れていようが、その中の重みをやっぱり気にしているわけです。なので、この施工費の差というのは、かなりやっぱりタイ国にとってもインパクトがあるのかなと思うので、むしろこの中身は、これこれこういう理由でというのを細かく示したほうがいいというふうに思っているんです。

なので、この60億円、20億パーツの用地取得費用はわかりましたが、それ以外の部分をできれば教えてくださいということで、前半の部分のお答えでは、繰り返しになりますが、橋梁区間は第5ルートのほうが短いけれども、半分ですよ、ですが、高さが、例えば倍ぐらいあるので、その分で施工費が、実は距離が半分でも施工費は倍に

なってしまいますとか、例えばそういうふうな理由がここに書かれていれば、我々はなるほどというふうに言えるわけです。

それは、かつ、例えば地形的な問題でもあり、それから、恐らくは構造物としての安全性であるとか、そこの中に、下にあるものを守らなくてはいけないとか、もろもろの理由があるんだと思うんです。

ただ、率直に読んでいけば、トンネル区間も橋の部分も長い第1ルートのほうがなぜ安いのかというのが、やっぱり読み取れないです。

○川淵 では今後の調査で、その点はクラリファイして形成するようにいたします。

○岡山委員 よろしく願いいたします、ありがとうございました。

○松行主査 今のは何番の質問だったですか。

○岡山委員 ごめんなさい、29、30、31をまとめてしまいました。

○松行主査 まとめたんですね、わかりました。

○岡山委員 28から31ぐらいまでがまとまっています、ごめんなさい。そのまま別添1に行ってしまうでもいいぐらいなんです、申しわけないです。

○松行主査 それでは、32、33、34、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 まず32番ですが、この2,263ミリオンと、この2,000ミリオンの、この差の200ミリオンというのが、このランパーンとチェンマイの間の移転費用という理解でよろしかったでしょうか。

○川淵 はい、そのとおりでございます。

○田辺委員 わかりました。

あと、この別添1の表の、この総合評価のところは、多分数が若干違うのかなと。「優れる」が8で、「劣る」が5、それぞれというか、その逆が第1で、今は第5なのかなと思いました。

○川淵 そうですね、上のほうだけ修正して、下の最後の集計を、すみません、反映し切れていないので修正いたします。

○田辺委員 33番はわかりました。

34番もわかりました、大丈夫です。

○松行主査 続いて35番、私なんです、すみません、意味が通じていなかったと思うんですが、事業を実施しない場合の影響として、ストロー効果がないというのがあるんじゃないですかという意味だったんですが、多分、お答えは、その意味の反対のようなお答えの気がするんですが。

○川淵 事業を実施しない場合の影響……事業を実施しない場合、ストロー効果も…

○松行主査 がない。

○川淵 ないというご指摘というか、ご質問というか。

○松行主査 はい、そういう意味だったんですが。

○川淵 なるほど。

○松行主査 このご回答が逆かなと。「何とかがない」というのをここに、影響に入れるかどうかというのは議論があると思うんですが、やっぱり、私はどうしても、日本の経験から、ストロー効果についてを考えないで判断はできないという気持ちが強いです。

○安井 じゃ、記載を、記述すると。

○松行主査 また後で、残すときに議論したいと思います。

○川淵 そうですね、はい。

○松行主査 35番まで来ましたが、1時間半経ちましたので、10分ほどお休みをとって再開したいと思います。いいですか、あの時計で40分再開にしたいと思います。

午後3時32分休憩

午後3時39分再開

○松行主査 それでは再開したいと思います。

議論を始める前に、時間についてお伺いします。今日は、本当は5時までの予定だったんですが、非常に質問・コメントが多いので終わりそうにないんですが、5時を超えたらまずい先生はいらっしゃいますか。大丈夫。じゃ、6時。

○田辺委員 6時ぐらい。

○松行主査 6時ぐらいまで。

○高橋委員 なるべく早目に、スムーズにやりましょう。

○松行主査 そうですね、どんなことがあっても6時までに終わるように頑張りましょう。

それでは、スコーピングマトリクスのところから再開したいと思います。

まず36番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 お答えはこれでわかりました。ただ、確認というか、お伺いしたいのは、報告書に写真があったりして、既存の路線ですか、在来線の駅みたいなのがあったりしていましたが、例えば、今回のように地下に行ってしまうと、この新幹線ではこのロップリ遺跡群というんですか、ここは行けないんですか。ここは観光地みたいになっているんでしょうか、その辺がもしおわかりでしたら。

○川淵 ロップリ自体は、はい、観光地でございます。

○高橋委員 新幹線が離れたところでトンネル構造というと、ここに行くには、新幹線では行けない。かなり離れた駅からバスか何かで行かないといけない、そんな感じになるんですか。アユタヤだと近くに駅をつくるとかというようなお話があったものですから、その関連で。

○川淵 乗りかえなければ行けなくはなるんですけれども、在来線は今あるものがございまして、アクセスは鉄道で可能ということにはなっております。

○高橋委員 従来の在来線に乗りかえてということですね、わかりました。

○水井氏 補足していいですか。

○川淵 お願いします。

○水井氏 ロップリ駅は、今あるロップリの駅から5km南のところにもう一つ駅がありまして、その駅に併設して新幹線の駅をつくる。ですので、5km電車に乗っていたら、バックパッカーとか白人の方たちが、いっぱいそのエリアに行けます。

○高橋委員 そうですか、わかりました。どうもありがとうございます。

○松行主査 続きまして、37番、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 スコーピングマトリクスの供用時に入っていることはわかったのですが、この2014年にタイ政府側がやったFSの中の、この移転世帯数と書かれているこのフレームワークの中で、こういった車両基地は含まれているという理解でよろしいですか。その移転面積とかは、中にもう既に車両基地とかは含んで移転面積を出しているという理解で。

○川淵 はい。

○田辺委員 わかりました。

○松行主査 続きまして、38番から40番まで平山委員いかがでしょうか。

○平山委員 38番ですけれども、これは先ほどの議論でお伺いしたことの確認になってしまうのですけれども、自然保護区内、国立公園内を通過する路線の区間は、基本的にトンネルを考えているというふうに理解しておいてよろしいでしょうか。

○今中 はい。

○平山委員 そうだとすると、かなり話が変わってまいりまして、生態系に与える影響云々ということも、Cということなのかなというふうには思います。

そういう意味で、ここの理由で書いてある、タイ国側のEIAの記載内容を今後確認して対応する。そして、それを確認するまでわからない、だからCだという、こういう説明だと全部がCになってしまうのであれですけれども、今のような理解でいいとすれば了解いたしました。

それから、39番についても同様であります、同じような観点での質問です。

そして40番ですけれども、騒音・振動による影響というの、かなりこれも雑ばくなマトリクスのつけ方ではないかということで、先ほど自然保護区のところを、もう少し地域特性ごとというふうに申し上げたのと同じような感じで、この騒音・振動についても、ある部分についてはA-というのがあって、ある部分についてはCなりオーケーというのがあるのではないか。それを平均してB-と言っておられるのか、その意味で、そのA-というのはあり得ないという意味でB-と言っておられるのかどうかということをお伺いしたかったですけれども。これは、「大きくなることも想定されます。」と書いてあるわけですね。

○今中 45番の平山委員へのコメントの回答に記載しているのですが、現在のタイ国側のEIAでは、22地点で騒音・振動の調査がされていますが、平山委員がおっしゃる

とおり、その自然保護区地域の近隣や住居が結構密にある区域については、さらに追加の調査が必要と考えておりますので、楽観的に評価しているつもりではないのですが、A-ほどのものとは、現時点では考えてはいないということです。

○平山委員 45番に飛んでいただきましてありがたいのですが、その670kmで、EIAで22地点でしか測定していない。というと、30にしても20kmぐらいで1地点という感じですよ。こういうのは測定をしたというふうに言えるのでしょうか。

それは、人家が全然ないところについては、騒音・振動の測定をする必要はないと思いますけれども、当然のことながら。ですけれども、そういうところばかりではないとすると、例えば、人の居住区域だとすると、それこそ100mに1カ所とかということも建設省がやっていたのを見たことがありますけれども、環境庁はお金がなくてできなかったのですけれども、そういう例もありますので、せいぜい、少なくとも1kmに1カ所とか、地域特性ごとに1つずつやるなどということになると、とてもこの22地点でという、これでEIAができるとは思えませんし、そして、また補完的な調査を五、六地点追加するだけで補完ができるとも、私には全く思えないのですけれども、要するに、それは地域の特性がこうだからという説明がないと、この22とか5~6とかというのは説明ができないのではないかと思うのですが。

○今中 そうですね、この数字だけ見てしまうと、平山委員のご指摘のような理解を得てしまうケースもあると思いますので、22地点をどのように選んだのか、どこにこの22地点が配置されているのかということにあわせて、補足調査においても、この五、六地点で十分なのかどうかというのは、再検討はさせていただきたいと考えております。

ただ、今の時点では、では調査のときに何地点で、実際に測るのかというのは即答できないものですので、これから検討させていただきたいと思います。

○平山委員 そのように、これから検討ということであれば、B-というのは、いかにも楽観的に過ぎるように思うのですけれども。日本でも新幹線をつくったときに、日本の軌道の幅のとり方とタイでは、タイのほうが優雅なのかなとも思うのですけれども、その騒音・振動の訴訟というのは、日本は新幹線絡みで訴訟はかなりあるのです。そして、騒音壁をわっとう作って、もう外を見ても何も見えないという、そういうところというのがいっぱいあるわけですから。

○今中 その自然保護区域近隣と、住居の区域の近隣という意味では、そういうところが重要というのは同じ認識であるという理解でよろしいですか。ほかに気をつけたほうがよい点などございましたら、またそれは教えていただければと思います。

○平山委員 住居の地域にしる、それから自然公園区域、これはトンネルだからあまり関係ないかもしれませんが、上を通ったりすると、生物の移動とか騒音・振動、光などが生物にどういうふうな影響を与えるかとか、そういうものが専門家の見地からは出てくるのでしょうかけれども、それらを別にしても、タイの軌道の幅、先ほ

ど80mとかと言われましたけれども、その80mの幅が全てその住居地域についても守られているのかどうかとか、要するに、住居の現在建っている状況がどうなっているのかとか、それから病院だとか教会だとか、ここは仏教国ですからお寺ですか、病院、お寺、学校、そういった特別の施設については、特別な配慮が多分要るのでしょうか、そこらを全部踏まえた上で、ある程度判断されてB-と言っておられるのか、そのところはよくわからないから、今から調べますから、大体B-でしょうということであるとすると、B-というのは甘いのではないのでしょうかというのが私の言い方なのですけれども。

○福島氏 その振動の例はJRで長くやってきておりまして、対策もしてきたところなんですけれども、

まず、タイの特色は駅周辺、12駅があると申し上げましたけれども、周辺に人家が集中して、ほかのところは、ほとんど田んぼのところを通過するというので、後から申し上げますけれども、該当する住居なども、この距離にしては1,500軒ぐらいの非常に少ない戸数でございます。

それともう一つ、今回は全部E5系と言われている、東京から、今函館まで行っておりますけれども、それで統一するわけで、ほかの重い車両、それから先頭車両の鼻が短い車両は通っておりません。したがって、E5を全部使うということで軽いということ、鼻が長いということでクリアされると思うんですけれども、そういう意味では大分、基本的に車両自体は緩和されている面がございます。

それから、おっしゃるように80m幅があるので、その辺は大分環境的に有利かなと思います。音源から、ご存じのように大体2倍になりますと、大体3dB、音源が線として数えれば3dB、点とすると6dBを含めるぐらいに下がりますので、ほとんど影響はないと思います。

ただ、もし試運転のときに測ってみて影響があるようであれば、防音壁等を追加するという事は日本でもやっていますし、タイでも同時にやろうとしています。

もちろん、最初から住居区域は、防音壁というのは当たり前のものでつくるという予定でございます。

○平山委員 これは追加的に聞きしてみたいのですけれども、その80mなら80mの軌道内に、不法に住民が居住しているとか、そういうのはほぼないと考えてよろしいのでしょうか。

○福島氏 田舎のほうは、まずゼロと置いていいんです。都市部はございます。特にバンコク近傍。でも、バンコク近傍にあったんですけれども、別途円借款の工事でレッドラインの工事というのをやっていますんで、そこで大分その問題を解決しているというふうに思います。

○平山委員 そうすると、イメージ的には、その80mの軌道の幅があるので、仮に住居地域等でもB-でいいという理解でよろしいですか。

○福島氏 はい、そういうふうに思ったんでB-にさせていただいたんです。

○平山委員 そうですか。病院とか学校とかでも、問題が生じるようなことは考えられない？

○福島氏 タイのFSの22カ所の中は、全部学校と病院を測っているんです。現行の騒音状態を測定してまして、それで、新幹線ができたときにどうなるんだろうと。だから、もしデータが悪くなれば、防音壁等で対策を講じなければいけないんだと思っていますが。

○平山委員 それで間に合うぐらいであるという感じですね。

○福島氏 はい。

○平山委員 だからB-でいいと。はい、わかりました。ありがとうございました。

○松行主査 続きまして、41番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 41番が生態系への影響で、お答えもいただいていますように、生態系への影響というのは、必ずしも物理的に伐採をしたとか、掘削をしたということだけではなくて、騒音・振動とか、あるいは先ほどお話があったような、トンネルを掘削したときの帯水層がどうなるかとか、そういうことによる影響もあるわけですね。ですから、スコoping段階ですから、生態系のところで検討してもいいですし、あるいは騒音・振動、その他水象、それぞれのところで検討してもいいんですが、きちんとそういう生態系と、そういった騒音・振動とか、水象とかということの関連といいますか、そこについて検討をする、あるいは検討しているということが明確になるようにしたほうがいいのかというふうに思います。

以上です。

○松行主査 よろしいですか。

続きまして、42番、私なんです、すみません、まず誤字がありまして、「機勢力」という、「機勢」という字が違ってきます。

それで、今後、タイ国政府に適切な土地管理について働きかけていきたいということなんです、タイ自身が、都市計画の規制力がほかの国に比べて非常に弱い国です。ここにも書きましたが、かつ、その都市計画という制度がカバーしているところが本当に少なく、バンコク、首都圏を除くと本当に小さいエリアになっちゃうので、それで、その都市計画区域の外に行くと、建築基準法と、あとほかの規制がかかってくるんですが、それはさらに低い規制力になるので、実際、私はかなり厳しいんじゃないのかなと思います。

それで、例えば、その都市計画区域を広げて、新しく土地利用の規制とかをつくるのかもしれませんが、今の内務省のマンパワーを考えると、それもかなり厳しいんじゃないのかなというふうに、私は正直懸念しております。なので、この評価を変えてくださいという。

でも、Cでもこれからまた調査をされるんですよね。それは後で考えますが、コメ

ントとして、かなり厳しいんじゃないかと思えますというコメントは残しておきます。
続きまして、43～46番、平山委員いかがでしょうか。

○平山委員 43番ですけれども、これはほぼ私がワーキングに出るときには必ず言うので、ああ、またというふうに思われるかもしれません。

私がJICAの調査に、コンサルの一員として参加したときの経験なのですけれども、基本的には数十万のお金を現地の分析機関に渡して、丸投げして、後は、もうそれで済んだというやり方をされていたのを見ていて、そもそもアセスメント、EIAというのはデータをもとにしてやるのであって、データがそんなにいい加減なものでいいのだろうかというのがいつもあって、言わせていただいておりますけれども、この現地委託に当たってはというのは、そういう丸投げするのじゃないでしょうねと、相手はきちんとした人なのでしょうねと。

それから、日本側のしかるべき、きちんとした人がちゃんと監督して、いい加減なデータが出ないように、データの品質管理がきちんと行われるのでしょうかと、それをよろしく願いますというのをいつも言っているのですけれども、お答えでは、その予定ですというふうに書いてありますので、言うだけにさせていただきたいと思いますが、本当にデータというのは、私はアセスの、後で何か問題になったときの最後の拠り所だと思いますので、このところはきちんと押さえておいていただきたいというふうに思います。

それから44番ですけれども、これは単なる質問です。定性分析という、定量分析に対する定性分析ということで、これは一体何ですかということですから、お答えにあるように、工事中のものに関する分析ですということですのでよろしいのでしょうか。

はい、わかりました。そこはあまり私は重視しておりませんので、それはそれで結構です。

それから45番ですけれども、これは先ほど触れていただきましたけれども、先ほどのお答えでわかりました。

それから46番ですけれども、全般的にトンネルとは、実は私は思っておりませんでしたものですから、割と気軽に書いたのですけれども、自然保護区内のほとんどの地域について、全てトンネルを掘るということであれば、これは帯水層を貫通して、水が下にさらに流れていって、地盤沈下を起こすということが非常にあり得る。それが軌道に影響するというのも当然考えられるわけですよ、その懸念が、むしろ一層大きくなったという感じなのですけれども、シールド工法によるので大丈夫ですよ、これは一般的に言えるのでしょうか。

○川淵 専門家に確認いたしたいと思えます。

○福島氏 先ほど水井が言いましたように2種類トンネル工法があって、シールドは観光地のロッブリを通るわけですから、そこは、シールド工法は特に、もし水が出れば被圧シールドを採用しますので、それは問題ないと思えます。

それから、NATM工法は、今のところのボーリングデータでは、大きな影響はないと思っています。

一番気にしているのは、そのトンネルの上に水田があるかどうかということで、水田から水が抜けちゃうと米ができませんし、それから、一部果樹園はあるんです。ですから、そこは慎重にやんなきゃいけない。例えば、日本でも塩嶺トンネル、岡谷と塩尻、長野県の、結ぶところで、さんざん国鉄時代に苦労した経験がありますので、今から35年前ぐらいに5年ぐらいの裁判もありました。だから、そういう経験も踏まえて、工法についてはきちっと対応していくような計画を立てようとは思っています。

○高橋委員 今に関連してよろしいですか。先ほどの私の41番にも関連するんですが、地盤沈下は発生しないということですが、帯水層その他で、要するに水がなくなって、地表部分の含水量が少なくなる。それによる植生への影響というのは、日本でも、例えば圏央道の高尾山トンネルなんかは随分昔に問題になったりしましたけれども、その辺は導水とかシールド工法とかで、地盤沈下の想定はされませんというお答えにはなっているんですが、そういう地表部分の水の含水量といいますか、そういうことによる植生への影響、先ほど水田の影響のお話もありましたが、そちらの植物などの影響は一般的にどうでしょう。

○水井氏 団長をしております水井でございます。

例えば、ロップリのシールドでトンネルを掘る箇所と、土かぶりが今約27mぐらいございます。つまり、地表面近くの地下水には、影響は及ぼしにくい、土かぶりが十分にあるということでございますというのが1点です。

それと、673kmのうち、約300カ所でボーリング調査をタイ側が行っております。要は、ボーリング調査の一つの目的は、地質を把握すること。もう一つは、地下水量を測ることでございます。土かぶりが浅いトンネルは工事が危ないです。土かぶりがあつたほうがトンネルは安定します。

そして、ロップリのシールドはいい。じゃ、山岳部ではどうかというと、帯水層、これが非常にネックになってきます、トンネルの工事では。しかも、土かぶりがあると、大体被圧帯水層、圧力を持った水の帯水層になっています。

これをどうするのかというと、今、300カ所でボーリング調査はしているんですけども、そのトンネル部分の詳細のボーリング調査は、正直まだ欠けております。今後の調査でさらなるボーリング調査を行って、そういった被圧帯水層を開通するのを極力避けるような設計を我々がしていくということでございます。

それと、さっき人材育成の話があつたんですけども、タイでトンネルボーリングマシンという、要はNATM工法というのはやった経験がございません。ここでは日本の技術を伝承する出番だと我々は考えております。

では、日本ではトンネルをどうやってやっているかということ、もちろんボーリング調査である程度想定しながら進めていくんです、いろんな対策をして。その部分で

日本人の職人の力が必要になる。掘りながら、土を見ながら、水を見ながら、さらに安全対策をしていくという、それがトンネルの技術、日本の売りの技術でございます。

ごめんなさい、話はちょっとそれちゃいましたけれども、私が申し上げたいのは、現在300カ所の地質調査、ボーリングデータがございます。でも、これでは不十分です、特にトンネル箇所については。その部分では、今後の調査で我々もボーリングをやっていくことになります。その中で、もし被圧帯水層をばちっと抜くようなことがあると、それは路線を変えるとか、補助工法を考えるということをやっていくのがコンサルタントの仕事でございます。

それで、高橋先生の質問でいきますと、表層の部分への影響は極めて少ないです、土かぶりが十分ありますので。

○高橋委員 大体どれぐらいの土かぶりとか深度を、場所によって違うんでしょうけれども。

○水井氏 ロックで27mぐらい考えています。ですので、遺跡への影響もほとんどないですね。むしろ周辺の国道の、トラックの走行のほうが揺れるぐらいだと思います。

○松行主査 46番まで、これでよろしいですか。

○平山委員 はい。

○松行主査 それでは、47番、48番、田辺委員お願いします。

○田辺委員 特に、大丈夫です。

○松行主査 続きまして、49番、平山委員お願いします。

○平山委員 49番ですけれども、私がやっていたころは低周波空気振動というふうに呼んでおりまして、実際に見に行ったこともあるのですけれども、この間、インドの新幹線をやりましたときにも同じ質問をさせていただきました。そして、そのときにも教えていただいて、今はもう技術が違っているのだなということを感じさせていただきました。そして、ここの回答も、そのときと同じような回答をいただいております、先ほどのEの何とか系というのをおっしゃったと思いますけれども、鼻の長いやつですね、あれをお使いになるということで、これは結構ですということです。ありがとうございました。

○松行主査 続きまして、環境配慮に入っていきたいと思います。

50番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 これは、先ほど来のガイドラインとの関連もあるわけです。先ほどガイドラインの関連で、FAQの1については代替案のところ、保護地域以外の場所と言えば実施可能な代替案が存在しないということをきちんとご説明いただきたいという話をしました。

この50番は、FAQの2のほうですね。開発行為が相手国の国内法上認められるという見込みがないと、保護地域の中を通過するようなものは例外的にも認められないと

ということになってしまいますので、その点についてきちんと確認等をしていただきたいということでした。

トンネルでも、一応許可が必要な工事だということは先ほど来お伺いをしていますので、それ以外も含めて条件等を今後確認して、お答えにありますようにきちんと確認、あるいは記述をしていただければというふうに思います。

以上です。

○松行主査 続きまして、51番、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 大丈夫です。

○松行主査 それでは、52番、53番、高橋委員お願いします。

○高橋委員 52番は、既存のトンネルがあるということなので、どうなのかなというものの質問です。こういうことでわかりました。

53番につきましては、今後の話ですが、やはり植栽をする場合の樹種ですね、あるいは植物の種類、これは一次的には導入種といいましょうか、外来種的なものを使う場合も、ひょっとしたらあるのかもしれませんが、最終的に外来種問題、移入種問題というのは、特に山岳地のほうでは微妙な問題にもなりますので、そこはきちんとDFR等に記述をするような方向でお願いをしたいというふうに思います。

以上です。

○松行主査 それでは、社会配慮に入りたいと思います。

54～57番、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 54、55は大丈夫です。

56については、ARLの場所がわからなかったのを見せていただければ。

これじゃわかんないですね。

○川淵 わかんないですね、すみません。これもちょっとわからないんですけども。

○田辺委員 これもわかんないです。

○川淵 スワンナプーム空港という……

○田辺委員 エアポートラインのことですか、これ、ARLは。

○川淵 はい、エアポートレールリンクの……

○田辺委員 リンクの延伸ということですか。

○川淵 はい、略なんですけれども、今、バンコクの国際空港であるスワンナプーム空港からパヤタイというところまで延びておりまして、それは水平に、東西に行っています。それを今度は縦にそのまま延ばしてバンスー駅、そしてそこからさらに北に延伸したいという計画がタイ側にございます。

○田辺委員 なるほど、わかりました。

この周辺の渋滞というのは、主にどういう、縦方向の通勤に伴う渋滞と理解すればよろしいですか。

○安井 基本縦ですので、はい。

○田辺委員 わかりました。

57番は、はい、わかりました。

日本の場合、高架だと日照みたいな話が問題になるんですけども、この区間の日照問題みたいな話というのは、特に。

○福島氏 やはり日照権の問題は、前に一回現地のOTPに聞いたことがあるんですけども、問題ないということでした。日陰権のほうが、何か言われるかもしれないですね。

○田辺委員 わかりました。

○松行主査 よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、58番、高橋委員お願いします。

○高橋委員 58番につきましては、先ほど来トンネル工事についていろいろご説明をいただきましたので、これでわかりました。

ただ、確認だけですが、地中の遺跡が地表から5m以内というのは、これはもう確認がされているということなんですね。何となく、埋蔵文化財は、日本的に言うともう少し下にもあるような感じがするんですけども。

○黒木氏 補足します。EIA担当の黒木です。この3m~5mという情報は、ピサヌロークプロビンスの埋蔵文化財担当の者からのヒアリング結果で、通常、あの辺の遺跡を今まで掘ったことがあるんですけども、それでそんなに三、四メートルより下にあることは、一般常識的にこれまでないですよということなんで、トンネルがこれぐらいの深さであれば、問題ないんじゃないですかというコメントを受けております。

○高橋委員 わかりました。

○松行主査 続きまして、59番、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 大丈夫です。

○松行主査 続きまして、60番、61番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 60番は、実際そこで居住している人はわかりましたけれども、居住していなくても影響をこうむる人はどれぐらいいるのかなということで質問させていただきました。詳細は今後確認ということですね、そういうことで了解しました。

それから、61番につきましては、日本の新幹線的なイメージで見ているんですが、基本的には、この軌道敷といいたいでしょうか、そこにはもう一切立ち入りができないような防護柵その他をつくるということですね。

○福島氏 そうでございます。新幹線のオペレータにとっては、動物が来て衝突されると逆に困るものですから、フェンスはかなり、少し盛り土に埋めて建設させようというふうに思っております。

○高橋委員 そうなりますと、逆に地域の人が、従来の在来線なんかだと鉄道を越えて移動したり、いろいろしているわけで、そこに併設して新幹線ができると移動できなくなってしまうとかということもあるでしょうし、また動物も当然移動できなくな

ることが想定をされるわけですが、その辺は、お答えではボックスカルバートその他、アクセスを確保するというので、今後の、これはまた検討というようなことになるのでしょうか、一つこういう観点で支障がないような検討を、ぜひお願いをしたいと思います。

○松行主査 よろしいですか。

続きまして、62番、田辺委員お願いします。

○田辺委員 大丈夫です。

○松行主査 ステークホルダー協議・情報公開に入っていきます。

63番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 これも、まだこれからということもあるかと思いますが、いわゆる事業地だけではなくて、それに伴います派生的な影響といいますか、これも十分考慮に入れて行えるような、そういう計画、あるいは報告書での検討ということをお願いしたいと思います。

以上です。

○松行主査 64から66まで私ですが、これから確認されるということで了解しました。

続きまして、67番、68番、田辺委員いかがでしょうか。

○田辺委員 68番は、懸念としては700kmあって、どれぐらいの回数、どのぐらいの住民がちゃんとアクセスできるようなエリアで協議をされているのかどうかというのが聞きたかったポイントなんですけれども、そのあたりは大丈夫そうですか。

○高橋氏 調査団の高橋と申します。EIAについてのRAPは、既にタイ側で実施されております。今後、RAP調査の一環として、ステークホルダーミーティングと住民協議を検討しておりますが、影響者を対象に、最初の方針等の説明段階、その後、RAP調査の取りまとめ段階の全体2回で、各コミュニティを対象に住民会議を検討しております。

以上です。

○田辺委員 基本的には、そうすると相当膨大な回数をやるという理解で、例えば、それに参加するのに半日ぐらいかかるとか、そういうイメージではなくて、本当に徒歩で通える圏内でやるという理解でよろしいですか。

○高橋氏 ご理解のとおりで、今後、現地地方政府と協議の上、どのぐらいのレベルであるかというのについては検討していきたいと思っております。

○田辺委員 わかりました。

○松行主査 続きましてその他ですが、69番は私ですが、これは了解いたしました、ありがとうございます。

これで全ての質問・コメントが終わりましたが、追加で何か質問やコメントなど、委員からございますでしょうか。大丈夫ですか。

それでは、今からあちらの時計で4時半まで、また休憩をとりたいと思います。委員

の先生方におかれましては、この休憩中に、どれを助言案として残すか、どのように残すかということについてもご検討いただければと思います。

午後4時21分休憩

午後4時29分再開

○松行主査 それでは、そろそろ時間になりましたので、助言案の作成のほうに移りたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、1番から順番にいきたいと思います。

1番から2番、岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 ここは結構です、落としてください。

○松行主査 続きまして、3番、田辺委員いかがですか。

○田辺委員 落としてください。

○松行主査 4番、5番、岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 これは後ろのほうに送りますので、ここは落としてください。

○松行主査 4、5を落とすんですか。

○岡山委員 はい。

○松行主査 続きまして、6番、7番、田辺委員、平山委員いかがでしょうか。

○田辺委員 とりあえずテキストを考えてみたので、平山委員と合わせられるかどうかあれなんです、読みますね、「民間企業の地方都市への進出計画、今後の進出に、進出に当たった課題を調査しDFRに記載すること。」

○松行主査 平山委員はいかがでしょうか。

○平山委員 結構です。

○松行主査 とりあえず進んでいきます。

続きまして、8番なんです、このストロー効果というものが全くここで何も言われていないので、やはりこれをどこかで書いてほしいという気持ちがあり、かつ、JICAができることは限られていると思うのですが、タイ側にこういうネガティブな影響があるということ、やはり伝えていただきたいというのがあるんですが、どこで書けばいいんだろうというのをずっと悩んでいまして、「記載すること」と書くと、どこか適当なところに入れていただけ……

○川淵 そうですね。先ほど別の質問で、この事業がなかった場合にストロー効果はないというご指摘もいただきましたので、そこと合わせてどこかに入れられればと思うんですが、そのときの観点で思うのが、今のタイがどういう状況かというのを考えたときに、先ほども申し上げましたけれども、やっぱり地方がなかなか活性化できない状態が続いていて、そうこうしているうちに人口の減少が、実はもう地方では始まっている状況であるということ、実はもうマイナスの状態が既にベースにはあるので、ストロー効果はないというよりも、むしろそういう状況をまず現状として書くといったところが必要なのかなと。

○安井 書き方としては、まさにストロー効果もそうだと思いますし、あと、そもそもこの高速鉄道自体が、タイのいわゆる地域格差ですとか、そういうような国土開発という観点から来ていますので、そういった、要は高速鉄道をつくるだけじゃなくて、タイ政府に対して、その国土計画策定等々をしっかりと策定して、実施していくことが重要であることを伝えるとともに、その中でストロー効果というのは日本でも起きているので、そういったところもあわせてタイ側に伝えていくといったところをご指摘としていただいて、それをしっかりとタイ側に伝えていくということなのかなと思うんですけれども、どうですか。

○松行主査 それをここに書くと、適当なところに入るということですね。

○安井 そうですね。ただ、タイ側にはしっかりと伝えていくというところではあるんですけれども、そのタイ側の計画が、この協力準備調査の中で、このタイミングでできるということは多分担保できないと思いますので、そこはしっかりと伝えていくということかと。次のステップとして、実際にこの支援、具体的な資金協力といったところに入ったところで、また確認していくということになってくるんじゃないかなと思います。

ですから、今の段階では、やっぱり伝えていくということにならざるを得ないのかなと思います。

○松行主査 それしか書けないということですね。

ただ、やっぱり日本の経験を、プラスのよかったところだけじゃなくて、こういう問題が起きたということを伝えるということが、やっぱり一番大切なことなので。

○安井 そうですね、それはそのとおりです。我々からもそういった、今日本の経験なんかも伝えているところですので、その中で、いわゆるご指摘があった課題なんかも含めて伝えていくという。それによって、タイ側でさらに、もっと真面目に考えてもらうというふうにしてもらうということなのかなと思います。

○松行主査 そうしますと、「日本の新幹線導入による経験（ストロー効果などのマイナスの経験）をタイ政府に伝達すること。」続けてください、ただ、どこかにこのストロー効果のことを書いてもらいたいというのは、どこに入れようかな。それは、さっきのゼロオプションのところでもいいですかね。

○安井 ゼロオプションのところ、その場合はストロー効果はないと。

○松行主査 ないわけではないと思うんですが、細いストローはあるんで、「ストロー効果の懸念は小さい」とか、「ストロー効果による地方都市の疲弊の懸念は少ない」みたいな。とりあえずこれはここで。

○平山委員 今の点は非常に興味深い論点なのでお聞きしてみたいのですけれども、タイから出ている4つの支線がありましたよね、あの間でも起こっているのでしょうか。それから、新幹線でストロー効果という、要するにチェンマイが減びてしまうよということなののでしょうか。

○松行主査 チェンマイがというよりも、例えば、チェンマイの近くの小さいまちがつながっちゃうと、そのまちがチェンマイに吸われちゃうということです。だから、チェンマイがバンコクに吸われるというよりも、もう少し近い範囲で吸われちゃう。

○平山委員 でも、大きい方に吸われるということになると、バンコクにチェンマイが吸われるのじゃないですか。

○松行主査 それはケースバイケースだと。逆にチェンマイにバンコクから人が行きやすくなって、観光で栄えるという可能性もあるので、そこまで厳密な予想はできないんですが。

○平山委員 だから、ストロー効果そのものの、どういう場合にどういうことが起きるというのは、もっと分析が要るような気がするのです。それをここに、これだけの文章で書いて、「マイナスの効果」とやるのはいいのかなと。

○岡山委員 私も、多分同じ疑問を持っていて、ストロー効果と一極集中化の緩和は、多分分けたほうがいいのかと今思いました。それで、ストロー効果で言えば、バンコク以外のところの都市にも起こり得る、中都市が小都市を食べてしまうとか吸ってしまうというはあるだろうし、それとはまた別に、一極集中の緩和というものをここに書かれていますよね、それで言うと、平山先生がおっしゃっているように、バンコクにますます逆に吸われちゃうんじゃないかという懸念も当然あるわけです。

私も、どちらかというと後者のほうが気になっていて、ここのピサヌロークとかあたりまでだったら、移動しやすくなることで、かえって一極集中化が進むんじゃないのかなと。すみません、9番まで行ってしまっているんですけども、どうしても納得ができなくて、「タイ国で高速鉄道があれば、地方の流出が食い止められると考えます」と書いてある、その「考えます」の根拠がよくわからないんです。

○安井 そこは繰り返し申し上げているとおりで、高速鉄道があれば解決するという話ではないと思うんです。そこは、まさに各都市の計画、沿線を、国全体をどうバランスよくさせていくかという、まさに今タイがやっているそのクラスター計画、いわゆる地域に産業種別ごとの拠点をつくっていく、そういったものを実現化していくことと相まって成立するものなので、そこは我々としても、クラスター戦略なんかについては後押ししていくとか、そういったところと折り合わせて、多分やっていかなければいけないところで、それをしっかりタイ側に促していくというのは、多分JICAとしてできることなんじゃないかなと思います。

○岡山委員 ストロー効果のことと、それから一極集中が緩和するかどうかというのは、いろいろ方策がほかに必要ですよということも含めてちゃんと伝えておかないと、かなり、夢を見られてしまっただけでは困るのかなという気がしますね。

○松行主査 そうすると、これとは別に、その一極集中に関する助言案を立てたほうがいいのかということですかね。

○安井 一極集中に関する助言案自体は、ある意味今申し上げましたクラスター戦略

とか、いわゆるタイ政府自体が取り組もうとしているものもありますので、それをしっかり促していくということじゃないかなとは思いますが。

○松行主査 どこまで書けるんですか。それをJICAができる、我々が「こうしてください」ということがあって。

○安井 我々としては、やっぱり促していくということ。

○松行主査 促していく。

○安井 はい。場合によってはJICAか、あるいはJETROだったりもするかもしれませんが、そうすると、ちょっと話は大きくなっちゃうんですけども、多分やらなくてはいけないこととしては、書ける話とは関係なく申し上げると、そういったところでタイ政府から要請があるものについては、やっぱり後押ししていく、支援していくというのは、多分やっていく必要があると思うんですけども。

○松行主査 じゃ、その一極集中のところを、岡山委員、作文を。

○岡山委員 はい、9番あたりのところで入れたいなと思っています。

○松行主査 お願いします。

○岡山委員 今ですか。

○松行主査 はい。

○岡山委員 前段があって、一極集中だけじゃなくて、ストロー効果と……9、10も一緒にした形で考えていたんですが。

○松行主査 先に行って戻りましょうか、時間が必要でしたら。

○岡山委員 ここで考えたのを先に言わせてもらっていいですか、9と10を一緒にしたんですが、「モーダルシフト効果を明らかにするため、バンコクあるいはチェンマイから世界遺産までの観光バスのトリップ数と」……

○安井 観光バスのトリップ数。わかりますか。

○福島氏 観光バスですか……

○岡山委員 というのも、ここの一つのチャームポイントとしては、世界遺産へのアクセスというのがあるわけですよ。だから、何をモーダルシフトするのかと考えたときには、まずここに書かれているように観光のアクセスであるとか、それからチェンマイ-バンコクの飛行機であるとか、あとピサヌローク-バンコクのバスだと思うんです。ほかにもありますか。あるでしょうけれども、大きなところではその辺かなと思われれます。

だから、ついでに今言ったように、チェンマイ、バンコクからの世界遺産までのトリップ数と、それからバンコク-ピサヌロークのバスのトリップ数と——これはビジネスですよ、それから、チェンマイ-バンコクの飛行機のトリップ数が、潜在的に予想されている新幹線に流れる、シフトするトリップ数だと思われれます。ですので、それはむしろ一つの効果としてPRすべきだと思いますので、そういう助言にしたいなと考えているんですが、「明らかにするため、バンコク及びチェンマイから世界遺産への観

光トリップ数」、ないですか。

○安井 世界遺産は何があるんでしたっけ。

○川淵 古都。

○安井 古都。アユタヤ。

○水井氏 ああいう世界遺産へのトリップ数のデータはないですね。

○福島氏 データはない。アユタヤ行きのODはあります、アユタヤとスコータイの。

○岡山委員 これは、この北のほうの新駅の横じゃないんですか。

○川淵 スコータイはそうですね、はい。

○福島氏 スコータイと、はい、シーサッチャナライと。

○岡山委員 ですよ。だから、これは距離的にはチェンマイのほうが近いので、どちらがお客さんが来るのか私はよくわからないんですけれども、どういうふうに動くんですか。

○安井 スコータイ、チェンマイ。

○岡山委員 観光客は、今現在。

○安井 完全にバンコクから往復していると思います。

○岡山委員 やっぱりバンコクですか。

○安井 ええ、そうすると、はい。

○岡山委員 なるほど、それでもいいです。だったらバンコクから、要は、今バスで行っている人たちが、どれだけレールに来るかというのを明らかにしたほうがいいと思います。CO₂の削減効果のことも後で言っているのです。

○松行主査 ただ、全員は来ないですよ、値段がかなり違うと思うので。日本でも、長野に行くのに、いまだに深夜バスで大学生とかは行っているのです、多分、使い分けになるんじゃないですか。

○岡山委員 ただ、その観光地への駅をつくって、それが便利になるという効果が書かれている以上、チェンマイを外してもいいかもしれません、だったら。バンコクからの、路線駅の近くへの観光地への……

○安井 観光バスの。

○岡山委員 観光バスですね。観光バス……

○安井 トリップ数じゃなきゃいけないんですか。

○岡山委員 いや。でも、トリップ数であると、どこかにも書いてありましたけれども、それだけ高速道路から、要するにバスがなくなるわけですから、CO₂が減りますよねと、スコーピングのところでそう書かれている以上、だったら書いたほうがいいかなという気はするのですが。

○安井 運行状況は……

○川淵 運行状況はわかります。

○岡山委員 あるいは、すごいざっくりとなんですけれども、単純に、世界遺産です

から、観光客が1日何人来るかは出ていますよね。

○川淵 チェンマイだったら毎年何百万人という数字はわかります。

○岡山委員 ですよ。

○水井氏 調査の中で我々が今一番力を入れて取り組んでいるのは、需要予測です。その需要予測の中で、さっき説明にあった4段階推定法というのをベースにして計算をしております。その中で、まず目的別というのがございます。ビジネスなのか、プライベートなのか、今ハイライトされている観光なのか。バンコク-チェンマイ間の総トリップ数の中で、この目的別に分けたものが我々ありますというのが一つ。

それからもう一つが、機関分担率というのがございます。機関分担率は何かというと、まず飛行機、それから自家用車、バス、鉄道。これに新幹線が入ってきて、5つの手段が出てくるわけです。これの分担率というのもございます。

その中で、観光バスを抜き取るというのは……

○岡山委員 質問を変えたいのですが、今のような分担率をはじくためには、今4であるところを5にするわけですね、だからどこかしら、その飛行機、バス、自動車、鉄道がこっちに行く、その移動する先が誰なのかというのが、どのくらいあるのかというのが示されて、今のようなお話で結構ですが、あると、それでどのくらい、結果的に高速道路が緩和するのか、そういう言い方をもう少しきちんとされたほうが、多分こちらのポイントが上がるんじゃないかなと思うんです。

○水井氏 ちょっと補足させて、タイは車社会、車依存なんです。車を持って、車で通勤するのがステータスみたいな。それで、我々はこれからモーダルシフトを頑張っていく。

都市間は渋滞があるんですけども、例えば、バンコクからピサヌロークに行く、ピサヌロークからチェンマイに行く、渋滞はないんです。なぜならば道路インフラがしっかりしている、すばらしい高速道路があります。かつ無料です。

つまり、我々の今、需要予測結果において、車から、またはバスから高速鉄道に機関分担してもらっていいはずなのに、その傾向がなかなかない結果になっているんです。それで、今JICAさんと一緒にやっているのは、例えば、高速道路に料金所をつくりましょうとか。

僕が言いたいのは、むしろ、そっちのほうが重要だと僕は思っているんですが。

○岡山委員 となると、逆にそちらが進まなければ、なかなか分担してもらえない確率が高いですよ。

○水井氏 そういうことなんです。

○安井 道路から高速鉄道へのモーダルシフトを促す策を検討するということなんですよね。

○水井氏 そうです。

○岡山委員 そうなると、やっぱり厳しくて。そこはやっぱり正直ベースで、しかし

そういう、さっきもありましたよね、こういう何かほかの方策がなければこれが実現しないということも、ある意味正直に書いたほうが。あまりこう夢のようなことを書かれて、これで地方が活発になって、モーダルシフトが起こりますと書かれてしまうと、それは本当ですかと言いたくなるわけですよ。

○安井 今のが現実ですから。

○水井氏 今私が発言したことというのは、例えば、来週の月曜日に日タイ政府間の協議があるんですけども、そこでも発言する予定のセリフでございます。

それから、午後には運輸大臣との打ち合わせがあるんですけども、そのときにも発言する言葉を、今僕は申し上げておりますので。要は、今JICAさんと一体になってそういうことを一生懸命やっているところになります。

○安井 私どもとしても、そこは重要な点だということはずごく認識しているという。

○岡山委員 そうですね、だから需要予測に関しては、今のような、できるだけ詳細なデータを用いた上で、その現実と難しさと、必要な方策をタイ政府によくよくお伝えいただく必要がありますよね。

○水井氏 はい、重々承知しておるところです。

○岡山委員 そんな感じになりますかね。

何か、もうそうであるなら別にいいんですけども、そういうつもりだということのをわざわざ助言に残さなくてもいいのかな……

○松行主査 でも、大事なところなんで、残したほうがいいと思うんです。

○岡山委員 そうですね。「モーダルシフト効果を得るために」、この新幹線がですね、要するに分担物を得るために……

○高橋委員 少し時間をかけて考えますか。

○岡山委員 どうでしょうか。

○今中 得るための方策などをタイ国……

○岡山委員 そうですね、「得るために必要な」……「モーダルシフト効果を得るための」、今のは需要予測ですね、一番最初に戻ってください、「新幹線の需要予測に関して、その詳細なデータをもって」……違うな、需要予測というか、期待値ですよ、どちらかという、分担率も需要も、何か、今聞いていると。ほっておいてもそれだけ来るとは思えない。

○安井 需要は、ですから今申し上げたような策を講じると上げられるということですので。

○水井氏 今、我々の結果はもう裸の結果です。あなたたちが今のままぼっとしているとこうなりますという。

○岡山委員 そうですよ……ごめんなさい、後から考えます。すみません、先に行ってください。

○松行主査 9、10に関しては、後で戻るということでよろしいですか。

続きまして、11番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 後のほうの24と含めて1つにしたいと思います。

それで、「当該路線は」、あと質問のほうをとって、「国立公園等の保護地域を通過する予定となっているが、代替案の検討も含め」、あとはまたこちらの質問のほうの、「JICAガイドライン」云々「との規定との整合性について十分検討し」、質問のところに書いてありますよね、それを。「整合性について十分検討し記載すること。」こんな感じですか。

あえて、「トンネルで」と、書いても書かなくてもどっちでもいいんですけども、どうしますかね、書いておいてもいいか。そのままでもいいですよ。

○松行主査 「保護地域を」じゃないですか、「保護地域は」じゃなくて。

○高橋委員 「保護地域を」です、「保護地域を通過する予定となっているが」ということですね。

○平山委員 書いていただいたほうがいいと思います。

○松行主査 どこを書いていただく。

○平山委員 トンネル。

○松行主査 トンネル。

○平山委員 そうすると私のが要らなくなる。

○松行主査 こちらでよろしいですか。もう一回最後に確認をしますから。

続きまして、12番、岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 これもつらいところなので、人口の話と返済の話はどこかに送ろうと思って……そうでもない、ここか。17番の田辺委員のところあたりにくっつけさせてもらおうかと思ったのですが。

○田辺委員 僕は、17番は、コメントは特に想定はしていません。

○岡山委員 落とすつもり。そうですか、すみません。もう減り始めているので、返済できないんじゃないかなというのを心配しているだけです。

そうですね、すみません、田辺委員のそれをお願いします、「人口減少が2026年から始まる。かつ地方都市では既に始まっているという現状を踏まえて、今後4%の成長率というのは」……

○田辺委員 16番は、私もコメントします。

○岡山委員 そうですね、そっちですね。

○松行主査 どうしましょう、16番と合体させますか。

○岡山委員 そうさせてください。私が単純に、人口が落ちてこのまま、国力的にも落ちていくときに大丈夫かということを言いたいんです。すみません、お願いします。

○田辺委員 はい、後で16番を言います。

○松行主査 じゃ、16番のときに。

○岡山委員 12番を落としてください、それでしたら。

- 松行主査 じゃ、16番のときにとのことですね。
- 岡山委員 はい。
- 松行主査 続きまして、13番いかがでしょうか。
- 平山委員 13から15まで落としてください。
- 松行主査 16番、今の12とあわせてご検討ください。
- 田辺委員 読み上げます。「2014年のFS調査の需要予測で用いられた経済成長率の予測値と、IMFや民間シンクタンクの予測値に乖離があることから、予測の妥当性を検証し、より現実的な予測値を用いること。」
- 今中 用いることを……
- 田辺委員 「用いてDFRに記載すること。」でいいですね。
- 松行主査 岡山委員の12番は、ここに入ってくるという理解でいいですか。
- 岡山委員 はい、いいと思います。
- 松行主査 いいですか、人口が減って……
- 岡山委員 人口云々は、まあ置いておいてというか。
- 松行主査 もしあれだったら、最後にまた戻ってきます。
続きまして、17番いかがでしょうか、田辺委員。
- 田辺委員 17番は落としてください。
- 松行主査 18番いかがでしょうか。
- 田辺委員 18番も落としてください。
- 松行主査 19はいかがでしょうか。
- 田辺委員 19も落としてください。
- 松行主査 20はいかがでしょうか。
- 田辺委員 20は、はい、落としてください。
- 松行主査 21番、平山委員いかがでしょうか。
- 平山委員 落としてください。22番も落としてください。
- 松行主査 続きまして、23番、岡山委員いかがでしょうか。
- 岡山委員 結構です、落としてください。
- 松行主査 24……
- 高橋委員 24は先ほど統合しました。
- 松行主査 さっきのですね。平山委員はそれでよろしいですか、25がさっきの11と統合されたということで。
- 平山委員 ええ、11と統合するのが25と39なのですけれども、改めて確認させていただきたいのですけれども、39のほうの回答の中に、「国立公園通過距離合計20kmのうち16.5kmがトンネル区間となります」というふうに書いてあるのですけれども、先ほど私がご説明を伺って了解したのは、100%国立公園内はトンネル区間であるというふうに了解したので、後のこと、例えば25番とか、環境影響のこととかを全部引っ

込めたのですけれども、これはどうなのでしょう、3.5kmは国立公園の地上の部分を通過するというのでしょうか。

○川淵 確認させていただいてよろしいですか。

時間がもったいないので、後ほどカムバックしてよろしいですか。

○松行主査 先に進めて戻って。

○川淵 はい、すみません。

○松行主査 そうしますと、26番、高橋委員いかがでしょうか。

○高橋委員 これは結構です。

○松行主査 27番。

○田辺委員 落としてください。

○松行主査 はい。28番は。

○岡山委員 28～31をまとめていきたいと思います。まず、「図4.1.2について、できるだけ正しい駅とルート、それから国立公園の位置と範囲、さらにトンネル及び橋梁の区間を明らかに示してください。」……「書き直すこと」と。

○川淵 4.1.2、先ほどの図ですね。

○岡山委員 はい、そうです。この、何か思い切り暗くしているのも大丈夫なのかなとか。

○川淵 4.1.2ですよ。

○岡山委員 はい、お願いします。いろいろ、誤解が生まれないほうが多分いいと思うのでお願いします。

それから、「あわせて第1ルートと第5ルート」、助言なんです、*「を比較するに当たり、総施工費の約81億パーツの内訳をできる限り明らかにすること。」*ずっとその後ご説明を伺っていたら、確認なんですけれども、第1ルートのほうが、もう全然トンネルも多くて橋梁も長いのに安くなるというのは、用地買収というよりも、それは遺跡の横に掘る5ルートのほうのシールド工法のトンネルが短いけれども高いせいだとか、それから、橋もこっちのほうが背が高いせいだとか、多分そんなことですよ、ですから。

○水井氏 ロックリのところは1も5も同じです。

○岡山委員 そうですか、南のほうでしたか、すみません。

○水井氏 ええ、そうなんです、南のほうです。でも、今おっしゃった橋梁の高さとか、いろんな要素があると思いますので、今明確な返答ができませんので、承知いたしました。

○岡山委員 できるだけ詳細でいいと思います。お願いします。

以上です。

○松行主査 2つ目、第1ルートと第2ルートですね、第5ですか、すみません。

これが31までまとめたということですね。

- 岡山委員 はい。
- 松行主査 それでは、32番いかがでしょうか、田辺委員。
- 田辺委員 落としてください。
- 松行主査 33はいかがでしょうか。
- 田辺委員 33も落としてください。34も落としてください。
- 松行主査 はい。35なんです、これは残させてください。「この事業を実施しない場合の影響として、ストロー効果による地方小都市の疲弊の懸念が少ないことをDFRに記述すること。」
- 川淵 反論とかそういうことではなくて、先ほど申し上げたのが、実は回答のところにエッセンスとして私の考えを濃縮しているんですけれども、今既に逆ストローというか、バンコクに一極集中の傾向、地方の人口減少という流れがあるので、その事業を実施しない場合は、引き続きやはりそれが続いていくというのが……
- 松行主査 流れのどっちが大きいかということですよ。
- 川淵 そうですね。なので、一概になかなか。なので、どう残していただくのがいいのかなと。
- 松行主査 そうなると、私としては、全くここにストロー効果というのが考えられていないというのが問題だと思ったので、前のほうに入れたので、ここには残さないで結構です、そういうことでしたら。なので、ここは削ってください。
- 続きます、36番いかがでしょうか。
- 高橋委員 これは残していただきたいと思います。この質問のものを使って、「景観影響について、アユタヤ遺跡からの眺望への配慮に加え、ロッブリ遺跡群周辺での景観影響についても検討しDFRに記述すること。」
- 今中 についても……
- 高橋委員 「についても検討しDFRに記述すること。」
- 福島氏 ロッブリは地下なんで、景観の影響は……
- 高橋委員 これはスコーピングですから、影響がないなら影響がないでいいんです。あるいは、こういう配慮をしますということで、アユタヤばかり一生懸命対策とか、あるいは影響があるかないかやっていますけれども、ロッブリについて全然触れていないので、そこをしっかりと触れてくださいという意味です。
- 松行主査 続きます、37いかがでしょうか。
- 田辺委員 37は落としてください。
- 松行主査 では、38いかがでしょうか。
- 平山委員 これは落としてください。
- 松行主査 39は、これは11になったんですよ。
- 平山委員 先ほどのですけれども、20kmのうち16.5、3.5はどうなるのでしょうか。
- 川淵 今調査団とも相談させていただいたのですが、この数字に若干疑義がむしろ

あって、ただ計画としては、とにかく国立公園の敷地内、国立公園内を地上で通過することがないように、丁寧にその部分はトンネルで地下を通すようにというふうに検討しているということでございます。ちょっとここがミスリーディングで申しわけないのですが。

○平山委員 それなら、先ほどの高橋委員の11番で結構です。

○松行主査 40番いかがでしょうか。

○平山委員 40番は、これは一般的な形で残させていただきたいのですが、25番のところと一緒にしまして、文章は、「騒音・振動や生態系に対する環境影響は、地域特性ごとに分割して検討しDFRに記載すること。」要するに、騒音・振動も、一般的な地上を通るところも、670を全部ひとまとめにしてという乱暴なやり方ではなくて、地域特性を考えてやっていただきたい。「騒音・振動や生態系に対する環境影響は、地域特性ごとに分割して検討し、その結果をDFRに記述すること。」ちょっと大き過ぎますかね。よろしいですか。

○松行主査 それでは、41番いかがでしょうか。

○高橋委員 これは回答のほうを使わせていただいて、「生態系や保護区への影響として、供用後の騒音・振動、地下水帯水層への影響についても調査と緩和策の検討を行いDFRに記述すること。」

○今中 生態系への影響のほかには何かおっしゃいましたよね、生態系や保護区……

○高橋委員 回答をそのまま使っています。

○今中 了解です。

○高橋委員 ただ、文言がちょっとあれなので、「調査と緩和策の検討を行い」というふうに直しました。「行いDFRに記述すること。」

○松行主査 次に42番なんですけど、これも残させていただきたいと思います。回答のほうを使いまして、「プロジェクト実施後の周辺の無秩序な土地開発が」、また使うんですが、「想定される場合は、タイ国政府に適切な土地管理について」、これはどういう表現になるんですか、「働きかけていくこと。」大丈夫でしょうか。

それでは、43番いかがでしょうか。

○平山委員 43番は落としてください。

○松行主査 44はいかがでしょうか。

○平山委員 ずっと続きますね、44、それから45も先ほどので済みましたので、43から46まで落としてください。

○田辺委員 47は落としてください。

48はそのまま残してください。ただ、「GHG」のところを「CO₂」にしたほうがいいのかと思います。こっちのコメントのほうを直してください、このまま全部。大丈夫です。

○松行主査 49番いかがでしょうか。

- 平山委員 落としてください。
- 松行主査 50番いかがでしょうか。
- 高橋委員 50番は残します。質問のほうを使って、「保護地域における当該工事（トンネル工を含む）が「タ」国」、タイですね、「の法律上認められる可能性のあることを確認しDFRに記述すること。」——「確認すること」だけでもいいんですけども、どっちがいいですか。
- 松行主査 よろしいですか。
- では、51番いかがでしょうか。
- 田辺委員 落としてください。
- 松行主査 52番いかがでしょうか。
- 高橋委員 落として結構です。
- 53番は、私のコメントをそのまま使ってください。
- 松行主査 54番いかがでしょうか。
- 田辺委員 54番は落としてください。
- 55番は読み上げます、「盛り土区間では、地域分断が生じないように、ボックスカルバートや高架橋の設置場所について住民と十分な協議を行いDFRに記載すること。」
- 渡辺 この段階では設置の位置までは決められないと思います。要は、まだ詳細設計段階ではないので、設置することについては決められたとしても、具体的な位置までを決める段階ではありません。
- 田辺委員 設置をするということを住民と合意することはできるけれども、その明細……
- 渡辺 実際の位置については図面を引いてからの協議でないと決められません。
- 田辺委員 わかりました。じゃ、位置は……
- 渡辺 設置についてであればいいと。
- 田辺委員 わかりました。
- 渡辺 位置まで含まれると厳しいということです。
- 田辺委員 じゃ、それでいいです。
- 松行主査 大丈夫ですか。
- 56番いかがでしょうか。
- 田辺委員 56番は落としてください。
- 松行主査 57番は。
- 田辺委員 57番も落としてさい。
- 松行主査 58番。
- 高橋委員 58も落として結構です。
- 松行主査 59番。
- 田辺委員 落としてください。

- 松行主査 60番は。
- 高橋委員 60番は残します。質問のほうを使います、「当該事業計画地における移転住民」云々とずっと使って、「住民等の規模について調査確認しDFRに記述すること。」
- 松行主査 「土地利用者として用地取得の対象となる」というのはどういう意味ですか。
- 高橋委員 そこに住んでいないけれども、土地を使っていますよね。
- 松行主査 ああ、商売したりとか、耕したりとか。
- 高橋委員 放牧をしたりとか、耕したりとか、いろいろあるかと思えますけれども。
- 今中 この数値は……
- 高橋委員 言葉がわかりにくいですかね、「用地取得（買収）の対象となる土地利用者」というほうがいいのか。要するに、用地買収の対象となる土地の住民ですね、使用者あるいは所有者、そういった住民の規模がどれぐらいあるのか、そういう意味なんです。
- 松行主査 続きまして、61番いかがでしょうか。
どうぞ。
- 今中 多分、「取得対象となる用地の利用者」でよろしいですか。
- 高橋委員 そうですね。はい、結構です。
- 岡山委員 あと所有者ですか、利用者。
- 高橋委員 利用者、所有者、両方ですよ。
- 渡辺 だから、所有者及び利用者ということ。
- 高橋委員 61も残します。その質問をずっと生かして、「野生動物の移動の阻害とならないよう検討しDFRに記述すること。」ですか。
- 田辺委員 さっきの私のやつも、ここに載せちゃってください。
- 松行主査 何番ですか。
- 田辺委員 55ですね、55も同じなんでここに合わせちゃいます。
- 松行主査 55が61……これを消しちゃうということですね。
- 田辺委員 55を消しちゃって。
- 今中 これをなくす。
- 田辺委員 はい。
- 今中 そしてこの、これで。
- 田辺委員 そうですね、はい、それでいいです。
それで62番。
- 高橋委員 番号が1つずれる。
- 田辺委員 それはずれますね。
- 今中 了解です。

- 松行主査 これは立入防止策に入れちゃって大丈夫ですか、55は盛り土区間。
- 高橋委員 そこは必ずしも立入防止策ということじゃなくて、何ですかね。
- 田辺委員 そうか、僕の場合は住民のアクセスなんですよ。
- 今中 田辺委員のコメントは、また違う意図だと思うのですが。
- 田辺委員 すみません。
- 松行主査 どうしましょう、別々にしますか、それとも合体させますか。
- 高橋委員 もし合体させるとすると、その防止柵の設置等による地域住民及び野生動物への移動の阻害」……
- 松行主査 「等」を入れて。
- 高橋委員 「等にならないよう、住民との協議も含め」、何か検討し、どうのこうのという感じかな、無理やり一緒にすると。
- 松行主査 その野生動物も住民との協議なのかなとか、いろいろ。
- 今中 野生動物に関しては、住民ではなくて環境当局とかですので、住民とはならないです。分けておいたほうがわかりやすいような気もするんですが。
- 田辺委員 確かに。
- 福島氏 ちょっとご説明すると、17番のほうの、要するに盛り土のところだけ立入防止柵をやるんです。高架橋の下は用地柵といって、変な人が住まないようにということと用地柵をやるんです。
- ですから、高架橋のところは、要するに対象が、村人が通行する話と、農地に行くための農機具が通る話だと思うんですけども、だから、それは事後でも大丈夫なんです、用地柵というのは一番最後につくりますから、その後で、あまり事前に話さなくてもいいと思う。
- 16番のほうは、要するに数だけは、大体ボックスカルバートを500mに1カ所ぐらい、もう一つ、もうちょっと小さいのは、合わせて250mに1カ所ぐらいつくろうというような計画は立てているんです。
- ただ、この位置がどうだかということ住民と協議してもまとまらないと思うんです。だから、「協議」というのはちょっと強目かなというふうに私は思っていました、「阻害とならないように検討し」ぐらいにしていただけませんかでしょうか。
- 今中 でも、15番に関しては、そういうものを設置しますよという、そういうことによって住民の理解を得るための協議を行うだけですので、その場所についてまでお答えする必要はないです。
- 田辺委員 じゃ、分けておいたほうがいいかな。
- 松行主査 このままでよろしいですか。
- 田辺委員 はい。
- 松行主査 じゃ、62番いかがでしょうか。
- 田辺委員 「移転対象となるスクウォッターの有無を確認しDFRに記載するこ

と。」

○松行主査 続きまして、63番いかがでしょうか。

○高橋委員 63も質問のところを生かして、「残土処分地の派生的影響について確認しDFRに記述すること。」

○今中 「残土処分地の」……

○高橋委員 「派生的影響」。あれは派生的影響じゃなかったでしたっけ、関連影響……ガイドラインの確認のときにいろいろやりましたよね。

○今中 累積的影響ではない……

○高橋委員 こういうのを何影響というんですしたっけ、一体的……

○今中 不可分一体。

○高橋委員 不可分一体影響でしたっけ、その言葉はどちらか私もよく覚えていないですが。

○今中 ただ、残土処分地は、この事業スコープの中ですよ。

○黒木氏 そうですね、規定のそういう登録されている処分用地を探すこととなります。

○渡辺 事業期間において探すということであり、処分地を整備するわけではないということですね。

○黒木氏 ではないです、はい。

もっと言うと、残土処分は、多分限定的になると思います。

○渡辺 量自体でしょうか。

○黒木氏 そうですね、トンネルのところとかになる。

○渡辺 高橋委員がおっしゃりたいのは、そういうところに捨てたときの影響ということでしょうか。

○高橋委員 そう、いわゆるこの路線の事業地だけではなくて、それ以外のところへの影響がないように確認していただきたいと。

○渡辺 もう一度具体的に言うと、残土処分地に捨てた後の、例えばその残土に含まれる何か影響があるような物質がきちんと管理されるかみたいな、そういうことですか。

○高橋委員 とかいろいろあると思います。ただ捨てるだけじゃなくて、きちっと緑化をすとか、いろんなことがあるかとも思いますし。

○渡辺 今想定されているのは、そういう業者というか、そのような処分地を見つけるということでしょうか。

○黒木氏 そうですね、登録業者の指定されたところに持っていく。

○渡辺 そうですね、登録してあるところにコントラクターがそこに持っていくと。

○黒木氏 もちろん、その前に再利用も図ります。

○高橋委員 だから、既存のそういう登録された、きちんと許可を得た枠組みの中で

やるなら、それはそれでいいですよ。そういうことをきちっと確認をしていただきたいということです。

○今中 すみません、考えながら書いていますけれども、何かちょっと違いますね。

確認できないですよね……

○渡辺 もっと単純に言うと、「残土の処理を適切に配慮すること」ということですよ。

○高橋委員 そう、要するにそういうことです。残土とか、あるいは盛り土や何かの採取とか、そういうところがこの事業によって環境あるいは社会的な影響がないように、ちゃんと確認してほしいということです。

○渡辺 確認すること。

○岡山委員 よく言うのは、土取りと採石と、それから残土処分まで含めた、その全体工事の土砂のフローですよ、それをできる限り明らかにすることということがよくあります。ただ、工事が始まっていないので、今のところは計画でしかないということが大体多いです。

○田辺委員 これはステークホルダー協議ではなくて、多分環境影響。

○渡辺 そうではないですね、環境影響のところにとということ。

○今中 DFRの時点で、その……

○渡辺 DFRの時点では、そのフローを書いておくということですね。

○今中 そうですね、DFRの時点で場所が決まらない可能性もありますので。

○高橋委員 例えば、そういう登録業者でやるということを書いていただければいいと思います。

○渡辺 登録業者のという、その部分を書いておく。

○今中 確認すると、はい。

○松行主査 「環境計画につき」……これは、環境計画が行われていることを確認するという意味ですか。

○渡辺 まだ行われていないので、行われるよという感じですか。

○松行主査 行われるような。

○渡辺 そういう意味では、「環境管理が行われることを」でしょうか。

○今中 「実施機関と合意し」になるんですか。

○高橋委員 そんなに複雑に考えなくても、私はいいと思うんですけれども。

○今中 じゃ、「環境管理」、こうですね。

○渡辺 「環境社会配慮」、「環境配慮」でもいいのですが。

○今中 はい、「環境管理が行われることをDFRに記述すること。」

○松行主査 行われますということですか。

○今中 はい、そうです。

○渡辺 その内容をといますか。

○今中 EIAの取得等などについて確認がされることを。

○松行主査 大丈夫ですか。

じゃ、続きまして、64～66は省いてください。

○田辺委員 67、68は落としてください。

○松行主査 69も落としてください。

それで、岡山委員の……

○岡山委員 はい、戻ります。9番、さっきどうしようかなと迷ってしまって。増やしちゃってもいいですか、回答を使いたいと思うんです、9のほう、まずですが……回答がなかったっけ。

○今中 これが9番の回答です。

○岡山委員 そうですね、その後半部分の「タイ国で」からをコピーをして、「タイ国で高速鉄道がある場合、地方の人口流出が食い止められるとともに、高速鉄道の駅のある都市に人口が集中し、バンコクへの一極集中が緩和されることを、できるだけ詳細なデータをもってDFRに記載すること。」

○松行主査 予測をするということですか、これは。

○岡山委員 「考えます」と言っているのです、恐らく根拠がある話だと思われれます。その根拠を示したほうがいいかなという意味です。「緩和されることを、できるだけ詳細な調査結果をもって」かな。

○安井 多分、調査の中では、この人口流入策を具体化するような調査はしない。

○岡山委員 というか、さっきも何かありました、日本の事例をもって一極集中が緩和する——要するに、地方のほうもう少し活気づくんだということ、を、「そう思います」と言っているだけだとちょっと弱いのかなと思うのでという意味です。

○川淵 例えば、佐久であるとか、軽井沢であるとか、一見ストロー効果で落ち込んでいるかと思うけれども、実は人口は増えているというような事例もあるので、そういうポジティブな例なども事例として入れつつというようなことでしょうか。

○岡山委員 そうですね、新幹線があることで一極集中と、それから地方の疲弊が、「緩和されます」と言っているだけだと、何か弱いのかなという気がどうしてもするので、ここでせっかくいろいろ回答されているので、きちんと、もう少し根拠をもって示されたほうがいいのかないかなというふうに考えました。「バンコクの一極集中が緩和されることを、できるだけ詳細な事例、データ等をもってDFRに説明記載」ですね。

それと、さっきごによごによ言っていたもう一つなんですが、いいですか、別になります、「モーダルシフト効果を得るために、高速鉄道以外への具体的な交通施策をタイ国政府に伝達すること」、「伝えること。」

○今中 交通政策……

○岡山委員 政策、あるいは施策でもいいと思いますけれども。方策よりも施策のほうがいいですね、「を相手国政府に」、さっきは「伝達すること」になったんです

っけ。来週されるということでしたので。

○松行主査 「高速鉄道以外への具体的」……

○川淵 高速鉄道以外の……

○岡山委員 「交通機関に」ということですかね、機関別で言うと。

○川淵 「モーダルシフト効果を得るために必要な交通施策をタイ国政府に伝達すること。」ということでも十分理解できます。

○岡山委員 了解です。じゃ、そこを取りましようか。「具体的な」は入れてください。

○川淵 そうですね、はい。

○松行主査 私は説明しなきゃいけないんで、クリアにしなきゃいけないんですが、3番は、私は意味がよくわかっていなくて、そもそも高速鉄道とか新幹線をつくれれば一極集中は緩和されるんですか。一極集中は、あのバブルの時代に問題になって、それからバブルが崩壊して、かなりおさまってきているので、かなり経済に影響されるもので、日本でも、新幹線をつくったから一極集中が緩和されたというような論はない気がするんですが。

○岡山委員 私もそう思います。実は……

○松行主査 これでどういった対策を、JICAが対応をされるんですか。それが私は想像ができなくて。

○安井 これは日本国内での事例ですよ、いい事例、悪い事例。

○岡山委員 実は、質問そのものは、これから、例えば日本は、もう少子高齢化で人口減少に入っている時代に、消滅自治体がこれだけ問題になっている中で、東京だけは最後まで残るんです、やっぱり。つまり都心には流入が続く。同じことをタイも経験するのではないか。

実は、なので松行先生が言っていることが正しくて、新幹線による影響では、多分ないと思うんですが、ただ、人口減少に入るときに流入するんじゃないですかという質問に対して、回答のほうは、タイ国で高速鉄道があれば、地方の人口流出が食い止められるというふうに書かれているので、だったらその根拠をもう少しきちんと示したほうがいいかなという、そういうコメントです。

○松行主査 別に私が心配することじゃないんですけれども、根拠を示すことはできますか。

○安井 先ほどの、ですからこの事例をもって対応することということでしたので、それだったら対応できますよというような感じなんですけれども。

○松行主査 ただ、その事例が本当にその根拠になるかどうか。

○田辺委員 ならない。

○松行主査 私が心配することじゃないんですが、大丈夫ですかね。

○岡山委員 すみません、何か逆手に取るようなことをしております。

○川淵 高速鉄道をつくりさえすればこういう効果があるということではなくて、その前のいろいろな回答及び今日の議論もありましたけれども、やっぱりタイ側の施策もあって初めて食い止めることができる可能性があるわけで、そのように働きかけていくというのが我々の使命なので。

○岡山委員 そうですね、その説明を、むしろやっぱり丁寧にされたほうがいいと思うんです。

○川淵 というところをとということですよ。

○岡山委員 そうなんです、そういうことなんです。

○松行主査 それを私が説明するんです。もうちょっとそういうふうに書いていただけると説明がしやすいんですが、こうじゃないと駄目ですか。

○水井氏 補足ですけれども、高速鉄道は一つ的手段でしかなくて、今JICAさんと最初から今まで継続して言っているのが、「人口誘導」、「産業誘導」という、この2つのキーワードをですね。

だから、国の施策と高速鉄道は一体となってバンコク一極集中を改善していくという意味でいくと、この(3)のこの上の文章も、この「政府に伝達すること」——要は、タイ国政府と一緒に人口誘導、産業誘導をするような、我々は働きかけしかできないけれども。

○岡山委員 じゃ、そう書きますか、「バンコクへの一極集中の緩和」というのを、「人口誘導、産業誘導につながるという根拠を」……

○水井氏 つながるとい根拠か……

○岡山委員 根拠じゃ駄目かな。じゃ、「つながることを、詳細な事例、データをもって相手国政府」じゃないか、どうなんでしょう。

○松行主査 どっちかという、DFRに書けというよりも、相手に伝えてほしいという趣旨なんですか。

○岡山委員 そうですね。ただ、このDFRも、今のようにさらさらと読んでいるだけですと、「高速鉄道ができれば人口誘導と産業誘導が起こりますよ」と書かれているだけなので、やっぱり読んでいるほうとしても、これで納得できるのかなと思う、相手もですけども、という気もするんです。

○水井氏 高速鉄道ができるだけでは、人口誘導も産業誘導も起きないわけですよ。

○岡山委員 当然ですよ。

○松行主査 できないので。

これは、「詳細な事例、データをもって」というのは必要ですか。

○岡山委員 できるだけ根拠等が必要ですよ。

○今中 岡山委員の意図はわかりましたので、助言にここまで残したほうがよろしいかどうかは、ご判断お願いします。

○岡山委員 後でまたメール審議のときに、削るなり何かするなりしていただきたい

と。

○松行主査 ちなみに岡山委員はいらっしゃいますか、5月の。

○岡山委員 いないんです、ごめんなさい。

○高橋委員 みんななくて、松行委員1人になっちゃう。

○松行主査 これを当日伝える自信がありません。

○福島氏 「詳細な事例、データ」、「詳細な」というのは、ちょっとわからない。

○岡山委員 「詳細」は取りましょうか。

○福島氏 ええ。事例で言えば、要するに、今日本のこの人口増加がほとんどない状態ということで考えているとなかなか浮かばないんですけれども、例えば、東北新幹線の盛岡開業時とか、1981年ぐらい。そうすると、その後はどんどん盛岡に、県庁所在地とか駅のあるところに流れていったんです。

だから、そういう駅を持っている都市のストロー効果かもしれませんが、でも全部合わせて、県としても底上げができたというのは、日本の過去を振り返ると、事例としては言えるというふうに思っているんですが。

○岡山委員 問題は過去じゃなくて、多分現在の日本とタイの、この人口の増えなさというのは同じなので。

○福島氏 いや、タイの人は、そこまで日本人ほど深刻に考えていないところがあるんで、まだそこはプラス思考ですよ。我々が話をしている人は、ちょっとそういう気持ちでいるんで、そこを消すわけにいかないなど。

○川淵 でも、やっぱりこのポイントは、高速鉄道があればこういうふうなポジティブな効果がありますよということをDFRに、タイ国政府に伝達するということがポイントなのではなくて、地方人口流出を食い止めて、かつ高速鉄道の駅のある都市に人口が集中して、人口誘導、産業誘導につながるような政策をタイ政府がとるように働きかけ、またその内容をDFRに記載することということじゃないのでしょうか。

○岡山委員 そうですね。

○川淵 しょんぼりしちゃう。

○岡山委員 なので、何か回答を読んでいてちょっと不安に、逆になったのは……

○川淵 そうですね、ここがちょっと自信満々に書き過ぎていて、ただそこに何のデータも、何も根拠がないじゃないですかと。

○岡山委員 そうなんです。そういう自信満々に書かれてしまって、「考えます」というけれども、本当かという、そこなんです。

○川淵 ただ、我々の本意としても、やっぱり高速鉄道というのは夢のようなプロジェクトということじゃなくて、それを本当に夢のようなプロジェクトにするために必要な施策というのをタイ側に対して根気よく伝えていき、実際考えてもらって、それを後押しするような働きかけを行うということ、今まさにやっていることなので。

○岡山委員 事業の妥当性を得るためには、ここで言っている目的、目標である、そ

の人口誘導と産業誘導がきちんとこれをもって起こるということを、やっぱりちゃんと示してあげなくてはいけないと思うんです。だから、「そうなると思いますよ」と言うだけではちょっと弱いのかなということです。

○今中 修正しましたが。

○松行主査 これで岡山委員、大丈夫ですか、その「根拠が」というのが抜けましたが。

○岡山委員 根拠がないけれども、まあ進めるよう、はい、いいと思います。

○松行主査 よろしいですか。

○岡山委員 はい。

○高橋委員 非常に細かい話で、後でやればいいんでしょうけれども、出てくる中で、「タイ国」というのと、「タ」国」というのがあって、それを統一していただければ。

○今中 私のほうで修正しておきます。

○高橋委員 よろしくお願いします。

○松行主査 さっきのストロー効果のところに戻っていただくことで、前だと思いません、上だと思えます。

ここで、ちょっと弱いので、先ほど方策をとるように促すようなことができるかどうか、おっしゃっていたので、そこまで加えたいんですが。

○安井 そうですね、今一生懸命考えているんですけども、どういったイメージかなというのは。そこに加えるんですけども、おっしゃっているストロー効果というのは、いわゆる新幹線の駅がある都市に、その周辺から集中することですね。

○松行主査 あと、新幹線の場合は、かなり、「えっ」という小さなところに駅があるんで、そこから、例えば盛岡とか、そういったところにも含めてですね。

○安井 そういった意味でいきますと、今イメージしているのは、恐らくその新幹線沿線に、同じように裨益効果がある、沿線に効果があるという観点で、要は沿線開発をしっかりと検討しなきゃいけないよとか、あるいは、国土開発の観点からという話はあるんですけども、どうしても、そういうストロー効果といったところが、例えば、このチェンマイだったらチェンマイの周辺の都市の人口が減るとか、そこまでミクロな話までを問いかけられるかどうかといったところはという点があるということなんですけれども。

ただ、少なくとも我々がタイ側に申し入れをしなければいけないと思っているのは、彼ら自体が均衡ある国土発展ということを言っているので、新幹線だけじゃなくて、いわゆる今申し上げたような策をしっかりと講じることでという、そういった趣旨なんですけれども。

○松行主査 新幹線をつくると、そのままにしておく周辺のみちというのが、日本の経験だと疲弊していつてしまうから、同時にその周辺のみちに何らかの策をしない

とまずいですよということを伝えて、なるべく促してほしいという意味です。

「伝達し」、その後は入れると重いですか。

○安井 「伝達し」……

○今中 何かを「提案すること」とかですか。

○松行主査 「必要な施策」……

○安井 例えば、日本だとどういった施策がありますか。私も、先ほどおっしゃっていた新幹線の小さいまち、大きいまち、訴求力が大きいまちに引っ張られていったところは、対応していくような駅もあり、地方自治体が一生懸命対応しているということもわかるんですけども、例えば、先ほどの例ですと盛岡、それに対して周辺の都市があって、その周辺都市から盛岡に、やっぱり流れてしまうじゃないですか。それを緩和するような対策というのは、日本の国内だとどういった形をとられていますか。もう各地方自治体が、そこは頑張っていくということですか。

○松行主査 国交省とかも多分かかわっているとは思いますが、基本的には、もう地方自治体ベースで、例えば産業を誘致するとか、人をつなぎ止める策しかないですよ。

○安井 おっしゃることをわかっていないところもあるかもしれませんが、基本的には、やっぱり新幹線ができたり、地方の中核都市にやっぱり新幹線の駅ができるじゃないですか。そうすると、やっぱりどうしても、便利になればなるほど周辺から集まってきてしまいますよね。これを止めるのは、実を言いますと難しい面もありますし……

○松行主査 難しいと思います。

○安井 あと、どうしても、やっぱり地方活性化といったときに、そこに集中させるということ自体が、むしろ地方活性化のプラスの要因にもなるところもあるでしょうし。

○松行主査 光と影の部分ですよ。ただ、その反面、取られちゃったところはどんどん過疎化して行って、疲弊をして行って、じゃ、それはいいのかという議論になりますよね。

○安井 そこも教えていただきたいんですけども、日本も、今全ての人がいる場所に人を残していくことというのは難しいんでしょうね、きっと。

○松行主査 難しいんですが、ただ、今コンパクトシティと言っていますけれども、実際に離れているところに住んでいる人を、無理やりこっちに寄せるというのはできないので、コンパクトシティという概念はあっても、結局その実現方法がないので、止まっているというのが今の日本の現状です。だから、多分これも、そんなに理想的な施策はないと思います、正直言うと。

ただ、そうであれば、もう「伝達すること」で結構で、あまり夢を見ないでねと。

○安井 ですから、そういった現象が日本であるといったところで、それをしっかり

タイに伝えていって、タイが新幹線を導入する、しないについても検討の材料にするし、あと、改善できるような事例が日本にあるのであれば、それを紹介していって、伝達していくといったところなのかなという感じがします。

○松行主査 あと、事例の紹介も、ストローされちゃったところの事例、こんなになっちゃいましたよというのを見せるのが一番だと思います。いい事例ばかり見せても。

○安井 例えばあれですよ、卑近な事例で言うと佐久と小諸の問題があって、私が聞いている限りですけども、小諸が昔はやっぱりそれなりに栄えていたのに、だんだん佐久に比べてといったところもあったりもする。多分、そういった類いの話なのかもしれませんけれども。

○岡山委員 盛岡の話がさっき出ましたけれども、あそこは、隣の滝沢村は別に減らなかつた。さっき聞いたという話もありましたよね、あそこはまた銀河鉄道があるので、つながっている以上、あまり減らなくて済んでいるのかなという気もするんです。

フィーダーは結構重要だなと思って、富山もそうですよね。だから、もともと新幹線が来る前からLRTをちゃんと整備をしていたことで、ある程度まちおこしにつながっている。でも、それは割と近年の話であって、日本のずっと今までの、このコンパクトシティもそうなんですけれども、日本だっけずっと車社会になって、ずっと駅前がすかすかになって、郊外にスプロールしたあげくに、今ようやくまた駅前回帰が始まったような状況じゃないですか。

タイも、そのままのことをやったら同じようになるんじゃないかなと思うんですけども、最初から駅前回帰をすればいいんじゃないのかなという気もするんです。

○安井 そういったところを、我々として、やっぱり日本の事例、経験、いい部分、悪い部分を含めて、要はおっしゃったように、うまくいっている自治体、失敗しちゃった自治体、そういったものを示していく。

○平山委員 水をかけろと。

○松行主査 水を……はい、夢を見過ぎているんじゃないですか。

○平山委員 だから、水をかけろと。

○岡山委員 日本は一回スプロールして、また帰ってきましたよみたいなね。鉄道の、LRTの使い方みたいな、一つのまちのモデルではあるのかなとは思いますが。

○松行主査 6時になろうとしておりますが、委員のほうで変えたり、加えたりがありましたらお願いします。

まず平山先生からお願いします。

○平山委員 49番ですが、先ほどの回答で十分満足したのですが、微気圧波の話ですけども、あれは多分DFRに書かれていたほうが、ほっておいても書かれるのではないかと思うのですが、ぜひ書いておいていただきたいと思いますので、回答のほうの、「微気圧波対策についてDFRに記述すること。」というのをに入れていただけませんか、せつくなので。「微気圧波対策」で結構です。「低周波空気振

動」は要らない。はい、それでいいです。

○松行主査 岡山委員いかがでしょうか。

○岡山委員 29、30、31のところだったんですが、(8)のほうですね、「第1ルートと第5ルートと比較した表4.1.2を正しく書き直すこと。」絶対1が間違えていますので。

○松行主査 それが、この……

○岡山委員 「比較した表4.1.2」。

○川淵 これをちゃんと修正してくださいということですよ。

○田辺委員 何について修正するんですか。

○岡山委員 「第1ルートと第5ルートと比較した表4.1.2の記載を正しく書き直すこと。」

○川淵 もとのやつは残すんですよ。

○岡山委員 もちろん残したほうがいいです、その前につけてほしいんです。

○川淵 残した上で、ここを修正してくださいというコメントも残してくださいということですよ。

○岡山委員 はい、そうです。

それで、さらになんです、今のは。ごめんなさい。だから、今のは、8番を全部今のところ残しておいて、「……結果を」、そうですね。

○川淵 そうですね、このまま表の名前、はい。

○岡山委員 「表4.1.2の記載を正しく書き直すこと」を、まずはですね、消さないで。

○川淵 「について記載を修正の上」……

○岡山委員 そうですね、「記載を修正の上」。

○川淵 「記載を正しく修正の上」ですかね。

○岡山委員 「修正し」でいいです、「正しく修正し、さらに施工費の差額の内訳を明確にし」で。すみません。

○松行主査 ほかに何かございますか。

○高橋委員 3つほどあって、まず細かいほうからいきますけれども、一つは私の53番のコメントです、代償措置として。これは、ただ「用いること」とやっちゃったんだけど、ほかのと合わせると、「用いるようDFRに記述」とか、そんなふうになるんですかね、その辺はお任せしますが。

○今中 これは在来種じゃなくていいですか、現地に産するものと同種の種。

○高橋委員 在来種というと、どこまでの在来種というのか、やっぱりできるだけ周りの、そこにあるもの。

それから、もう一つは、63番。私がこのコメントを出したときは、その他で出したんですよ。先ほど田辺委員からもあったけれども、ステークホルダー協議ではあまりにもおかしいので、環境配慮のところ……社会配慮かな、どっちかな。どっちでもいいですが、移してもらったほうがいいと思います。

3つ目は、これは審査部に、形式上の話で確認なんです、11番の、JICAガイドラインのところの話ですね。これで検討してDFRに記載というんですけれども、タイミングとして、要は検討してDFRに記載すればいいんですか。

そもそも、こういう保護地域を通過しちゃいけないという前提がありますよね。そういう、それはちゃんとガイドライン上問題ありませんということを、どのタイミングで明らかにするのか。

○渡辺 そういう意味では、我々審査部として環境レビューをやる時に、そのDFRというファイナルレポートの結果を踏まえて、審査部としてどうだという見解を出しますので、あくまでこれは材料ということになります。

○高橋委員 DFRの段階でも構わない。

○渡辺 そうですね、そのまま材料として、我々が環境レビュー及び審査のときに最終判断を下すということです。

○高橋委員 それでわかりました。

それだけです。

○松行主査 ほかはよろしいですか、委員側は。

JICA側、調査団側で、何かこれはというのはありますか。大丈夫ですか。

それでは、スケジュールのほうを。

○渡辺 ありがとうございます。

月曜日の午前中に、てにをは等ももう一度直させていただいて事務局のほうから送付差し上げますので、コメントは1週間を目途ということで、来週の金曜日ぐらいまでに取りまとめいただければと思います。

ただし、報告はあくまで5月になりますので、もし難しい場合は翌週でも構いません。とりあえずの目標として来週金曜日、22日までに取りまとめいただければと思います。

○松行主査 4月22までできつい方とかはいらっしゃいますか、海外出張とかで。大丈夫ですか。

それでは、そのようなスケジュールでいきたいと思います。

それでは、これでバンコク-チェンマイ高速鉄道整備事業スコーピング案のワーキンググループを終わりにしたいと思います。

長時間どうもありがとうございました。

午後6時06分閉会