

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

ベトナム国ベンタイン駅周辺総合開発事業

(有償PPP) スコーピング案

日時 平成23年7月15日(金) 14:00~17:58

場所 JICA本部 112会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一	東京大学 海洋研究所海洋生命科学部門 助教
岡山 朋子	名古屋大学 エコトピア科学研究所 特任講師
田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科 教授
谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部国際社会学科 教授
二宮 浩輔	山梨県立大学 国際政策学部総合政策学科 准教授
早瀬 隆司	長崎大学大学院 水産・環境科学総合研究科 教授
平山 義康	大東文化大学 環境創造学部 教授

JICA

<事業主管部>

山田 哲也	民間連携室 連携推進課 課長
浅枝 真弘	民間連携室 海外投融資課
杉山 亮太	民間連携室 海外投融資課

<事務局>

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
青木 英剛	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

亀谷 孝	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 鉄道事業部 鉄道技術部
栗木 実	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 鉄道事業部 鉄道技術部

午後2時00分 開会

○河野課長 それでは、お時間になりましたので、助言委員会を始めたいと思います。

本日は、ベトナムのベンタイン駅周辺総合開発事業、PPPの案件ということでございますが、このスコーピング案への助言ということです。

それでは、まず主査を決めたいと思うのですが、平山先生は1回やっていただいたということで、今日お願いできますでしょうか。

○平山主査 連続でやるのもあれですけども、手落ちがないようにできるだけ心がけます。

それでは、今日配付されている資料は、これですね。

○河野課長 質問に対するこちらからの回答と……。

○平山主査 それと事前配布資料ということですね。

それでは、ワーキンググループでの検討を始めたいと思います。

まず、これまでに出されているコメント、そしてそれに対する回答を事務局のほうから説明していただきたいと思います。

○山田課長 それでは、ご説明いたします。JICA民間連携室連携推進課の山田と申します。よろしく申し上げます。

冒頭ありましたように、これは例の協力準備調査（PPPインフラ事業）という調査スキームでございまして、民間連携室で持っている民間からの提案公募型の協力準備調査の制度ということですので。従いまして、多少ほかの案件、通常の協力準備調査と違う点があるということでもございまして、本件の特徴は、一つ少し念頭に置いていただきたい点としましては、地下鉄そのものの事業というのは別の事業として、既にJICAがローンを出す形で協力を進めている案件でございまして、その最終駅のベンタイン駅というのがありまして、まさにこの案件名に書いてあるとおり、その駅の周辺地区総合開発事業ということで、駅の周辺、それから隣の駅まで少しぶち抜くような形で地下街を開発するということで、これを別事業として今考えていて、調査をしているということです。そういうことで、事業の物理的な範囲も違いますし、それからスケジュール感も違うということで動いているものです。これはPPP案件と考えているのは、地下街というところの商業的な施設が入ってくる部分、これは民間に開発を委ねざるを得ないということな訳ですが、その基本的なストラクチャーになるところの公共空間等々も含めてパブリックセンターで計画し、それから建設し、運営していくということで、官民双方のコンポーネントを含んだ事業ということでPPP案件ということでございます。

では、一つずつご質問にお答えしていきたいと思います。回答表のほうをご覧ください、

1番目からいきますが、「地下鉄の乗り入れ計画と駅総合開発事業の時間的関連がわかるように説明してください」という石田先生からのご質問です。今現在、1号線のほうは、もう既にローンを出して円借款を出して建設を進めているということですし、もう入札のプロセスに一部入っているところもあるということで、2016年の開業を目標にしております。そのほかの路線について、2号線、それから3a号線、4号線というのがベンタイン駅に乗り入れる予定なんです。乗り入れは未定という書き方をしておりますが、基本的に乗り入れるという計画はもちろんある訳ですけれども、その路線の建設事業の具体的な推進については未定とご理解いただきたいと思っております。路線、線形も含めて、乗り入れることはもう既に決定しております。ただ、これの具体的な事業化については未定ということなんです。1号線につきましては、地下の区間の施工業者の入札にやや当初より時間がかかっているということですし、当初の予定からは少し遅れているということをお聞きしております。いずれにしても、本調査終了後に工事開始が予定されておまして、本件調査の結果を適切にインプットしたいということで、あえてこのタイミングでこの駅に関連した周辺地区の総合開発事業についての調査を行っているという次第でございます。

2番目のご質問は、「都市計画、景観、シェルターといった観点から本事業に直接的または間接的にかかわる国際プロジェクト、フォーラムはどのようなものがあるのでしょうか。UN-HABITATなどは関与していませんか」ということです。こちらは、「ホーチミン市への国際プロジェクトは、鉄道・道路・橋梁・港湾などの経済インフラに集中しているということで、それも近年はBOTやPPPなど官民連携や民間プロジェクトが増えてきている。なお、本事業に係る本格的な支援はない」ということで、書きぶりはそういうことにしておりますが、若干補足のご説明を差し上げます。もちろんいろいろな機関がいろいろな支援をこの関連の分野でしておりまして、例えば世界銀行が土地の利用計画に関連するテクニカルアシスタンスを行ったりとか、UNDPが土地住宅局に向けて組織能力強化のテクニカルアシスタンスを打ったりということもやっております。それから、少し調べたところ、UNISDRというんですか、UNの機関のInternational Strategy for Disaster Reductionということで国連が今動いており、防災関係で都市の防災を進めようということで今キャンペーンを打っておりまして、これにホーチミン市がサインアップしているということもございます。調べる限り、大体その程度でございます。都市計画、景観、シェルターといった観点で動いている国際的ないろいろなレベルのプロジェクト、フォーラムといったところに本件が直接・間接的にかかわってくるような動きというのは、今申し上げたこと以外には特になのかないのかなということでございます。

3番も、関連の質問というよりご助言ということですが、「そういうものがあつたら、国際的なフォーラムやNGO活動についても記述してください」ということです。こちらについては、今申し上げたことに加えて、ホーチミン市における都市計画・景観といった分野における国際的支援プロジェクトとしては、ドイツの地球温暖化対応プロジェクトによる都市計画・浸水対策提案や、スペインによる歩行者空間のアーバンデザイン提案等がありますということで、国際的なフォーラムとかというレベルのものとは少し違うかと思えますけれども、ご参考までにそういうことを書かせていただいております。シェルターの分野に関しては、特に目立った動きはないということですが、今申し上げたように、防災という観点で都市の防災力アップのキャンペーンもUNISDRの動きではご紹介したとおり、少し出てきているところがあるということでございます。

4番目、「日本国内における同種の整備事業でどのような環境・社会面の配慮がなされているかご教示ください」ということですが、基本的に今回の調査においてスコーピング案で検討している内容と同じでございます。

5番目、「調査項目における事業整備計画の策定中の交通量予測の把握について、ベトナムあるいはホーチミン市においてこれまでどのような調査や計画がなされているか」ということです。まず交通計画につきましては、2002年～2004年に我々が実施させていただいたホーチミン都市圏都市交通調査（HOUTRANS）というのがございまして、これが今存在している一番アップデートなというか、あるものでございます。これ以来大規模な交通調査は行われていないということなのですが、UMRT路線とか主要な幹線道路のルートを決定したホーチミン市交通マスタープランというものがございまして、こういった個別のセクターの個別の事業を定めていくような計画については、この言及しましたHOUTRANSというところをベースに個別に積み上げていっているというアプローチでございます。従って、市の交通ネットワークデータは、基本的にこのHOUTRANSという我々が協力させていただいたものを適宜見直しながら活動しているという状況でございます。他方、この事業においては、ホーチミン都市圏内の地区ごとの将来人口の予測値、居住地ベースと就業・就学地ベースの両方ですけれども、そういった予測を2007年にホーチミンの人民委員会が実施した、2025年にわたってプロジェクションしておりますホーチミン都市マスタープラン改定調査というものがございまして、そこにおける予測値を参照する形としています。

6番目のご質問は、「完成した施設内における上水供給、下水排水、防災対策等はどうに対応される計画か。また、ベトナムあるいはホーチミン市においてどのような基準が設けら

れているか」ということです。上水供給、それから下水排水について、本施設は地下街という施設の性質から大量の上水及び排水が必要となるものではないということですので、既存の上水、それから下水への排水といったところに対応できる計画ではないかということでございます。もちろん、具体的な接続の方法については、ホーチミン市の関係部局との協議を行いながら具体的な計画を行っていく予定でございます。防災面についてなんですけれども、ベトナムあるいはホーチミン市で設けているこの地下街の防災対策という基準が実はございませんので、通常の建築物の防災基準を参考とするというのが一つと、それから日本の地下街の防災基準に準じて計画を行っていくというのが二つ目でございます。先ほど冒頭申し上げた別の事業として前提となっている、地下鉄1号線と言っておりますが、実は地下鉄ではないんですけれども、UMRT1号線についても、日本の国土交通省が定めております「鉄道に関する技術基準」に基づきまして防災計画を立てて、ホーチミン市当局の承認を得ているという次第でございます。

1点、この地下鉄ではないといったところで少し訂正させていただくと、19.7キロを対象としましてこの1号線の計画を進めているわけですが、地下部分は2.6キロしかございません。今回我々が対象として見ておりますベンタイン駅、これは路線の南端の駅になる訳ですが、ここに至る最終の区間が地下に潜り込んでくる部分でして、それ以外の部分は実は地上ということでございますので、ここはやや書きぶりがミスリードになっておりますけれども、路線全体はUMRT (Urban Mass Rapid Transit) ということでございます。失礼いたしました。

7番です。「施設内だけでなく周辺を含めた市街地においても上水道の供給が不安定なようだが、施設周辺を含むより広範な社会基盤整備が必要とならないか」という、先ほどの6番とやや関連する質問かと思われまます。ホーチミン市においては将来的な市街地都市開発も考慮した上水マスタープランができておりまして、上水のところは上水の部分で広域での計画が進んでおります。先ほど申し上げたように、本件については、大量の上水を使用する施設ではないということございまして、別途進んでいる水道セクターでの整備計画に影響を与えていくようなものではないのではないと思っております。

8番目、「案Bを採用する場合の、計画・設計・施工及び施工監理においてどのような工夫が可能か。また、その結果工期がどのくらい短縮できるのか、先行事例の紹介等により具体的に示していただきたい」ということでございます。これは、案Bというのを我々調査団のほうとして、現在のところ推奨しているわけなんですけれども、全体を総合して一体的に計画できるというのが案Bのメリットでございまして、計画においては、地下鉄の乗りかえや駅から周辺地区へのアクセスにおいて、最も歩行距離が短く利便性が高い計画を行うことができるということ

でございます。設計の面では、施設を一体として構造計画などを行い、個別に設計した場合には別々に必要となる構造物等を統合するなど、無駄のない設計を行うことが可能となるということ。それから、施工の際にも、仮設工事を全体として一体的に計画することにより無駄が少なくて地上交通にも影響が小さくなるということで、この辺のメリットも出てくるのかなということでございます。最後に、工期には具体的にどのぐらい短縮効果があらわれるのかということですが、別々に1号線、2号線、4号線ということで順々に整備していった後に地下街を開発しますということにした場合と比較いたしますと、今言った順で個別に工事を順々に進めていくと16年かかるというものが、一体工事ですと6年ということで、約10年間の工事期間の短縮効果が出るのではないかと見込んでおります。

9番目は、「大気汚染に関して、事業実施後交通渋滞がどのような効果でどのくらい緩和されると考えられるか、より具体的な推計値を示す必要がある」ということです。地下街整備による大気汚染への削減効果を定量的に表現することは極めて困難であるという前置きをさせていただいた上で、他方、本事業に密接に関連するホーチミン地下鉄1号線——これも先ほどのとおり、少し案件名が間違っておりますけれども、UMRT1号線の事業においては、その効果は定量的に計算されております。具体的な削減効果は、これと同じような質問を実は44番でいただいております。平山先生からのご質問ですけれども、その44番目での答えのところ少し書かせていただいておりますが、これは大気汚染というよりCO₂のほうですけれども、少し関連しますので、先にご紹介しておくと、44番の答えの中では、CO₂の削減効果ということであると、10年間で31万5,600トンの削減効果がございますということで、一応こういう計算もしております。ただ、9番目の回答に戻っていただいて、この事業を単体で見ますと、都市鉄道の整備と分けて我々は考えておりますので、そこでの、例えばモーダルシフトが起こることによって大気汚染が解決されるといった議論と、この事業だけのバウンダリに限ったときのこととで申し上げますと、すみませんが、ちょっとこの事業に関してだけ、地下街整備による大気汚染への削減効果を定量的にお示しすることは極めて困難であるという趣旨でここで回答させていただいているということでございます。

それから10番目は、「地下鉄施設そのものはホーチミン市人民委員会に帰属するのか。その場合、この地下街もホーチミン市の持ち物となり、出店者は店舗レンタル料を市に支払うという形態か」というご質問でございます。ここはまさにPPP事業のスキームの根幹にかかわる部分でございますけれども、こちらの計画は、PPP事業形態というところは、今の物理的な構造をどうするかというところをまず先に我々として調査し、またホーチミン市側と議論しフィッ

クスする中で、あらかじめの事業形態が決まったところで具体的な役割分担の議論に入っていくというアプローチですので、今のところはまだ検討中というステージでございます。ただ、可能性としましては、地下鉄の施設そのものはホーチミン市、それから地下街についても、地下広場、地下歩行者通路といったインフラの骨格部分についてはホーチミン市に帰属するというのが基本ではないかと考えております。ただ、PPPですので、民間がさらにレンタルとかリースとかといったところから一步踏み込んで資産の所有というところまで入り込んでくる可能性を現段階で排除しているものではないということでございます。

それから11番目、「地上の商業施設、商店街は利害関係にある。地上商店街と地下商店街の健全な競争はあってしかるべきだが、工事中に地上の商店街に何らかの影響が出る場合には具体的にどのような補償を行うのか、またそれは了承、合意されているのか」ということです。こちらにつきましては、地上の商店街への影響を最小限にした工事計画を策定予定ということで、物理的には余りその影響がないようなことで考えております。ただし、掘削工事という工事の性質上、周辺建物等の不等沈下や傾斜などのリスクはございますということで、今回のスコーピング案において対応を検討していますということです。すみません、こういう答えを書いておきながら、岡山委員のご質問はどちらかというところ、そういう物理的などというところもさることながら、社会的・経済的な影響ということもお考えになってのご質問かと思えます。その点につきましては、今回は、今のところ補償について具体的な了承・合意というのが現段階である訳ではございません。後ほどステークホルダーに関するご質問が多少多く集中しておりますので、そこでもお答えしていきたいと思っておりますけれども、関連するような方々、地上部分で商店等々を営んでおられる方、そういった広い意味でのステークホルダーへのアプローチというのは、今回、まだ一部にとどまりますけれども、行っていく予定です。

12番目は、「1号線は現在入札段階とあるが、もしもこの地下街計画をあわせて実施していくのであれば、1号線の実施設計の変更の可能性が大きくなる。その場合、工事費用も見直しが必要になると考えられるが、それを織り込んだ入札になっているのか（施工業者の入札額で実施設計と工事の変更が可能なのか）。2号線、4号線についても同様である。そうでなければ1号線工事費用も想定よりも相当に大きくなるのではないかと」ということです。冒頭申し上げたように、本事業はまだ準備調査段階ということでして、事業としてこういう形でこのようにやっていくということが最終確定している訳ではないということです。そういうことですので、1号線の実実施スケジュールと調整を図りつつも、一応別の事業として進めていくイメージではございます。別の事業と言いながら一体でとかと少し分かりにくいのかもかもしれませんが、

ファイナンスの面とかということですので、1号線は1号線でもうお金がついていますので、それは先にやっていただきながら、ただ、施工において一体で進められる部分もあるということです。ですので、そうすると、先ほどの工期の問題などということでもメリットが出てくる。そういう意味で、別事業ながら一体としてやっていくというイメージを意味している訳です。いずれにしても、このタイミングで駅周辺の事業をやっているというのは、1号線の入札のスケジュールあるいは内容に、我々が先ほどから申し上げているような、別事業でありながら一体で進められるというところを最低限確保しておきたいという意味で、最低限概略の設計を行って、こんな駅周辺の開発をしますというところを固めて、詳細はもちろん別の事業としてやりますので、後ほど詰めるとしましても、概略はこういう形ですというところを詰めて、1号線の入札、工事の内容に反映させたいということですので、そういう意味でやっているということでございます。そういうことで、詳細な本事業の実施スケジュールとかファイナンスの面とかというのは別途整理が必要という状況でございます。ということで、基本的には1号線の入札も、一体開発をにらんで少し柔軟に考えられるような前提で動かしているということでございます。

13番目は、「現段階では、あるいは本事業をスケジュール通りに実施することで、既存の地下鉄計画である1号線、2号線、4号線との一体総合開発工事（案B）が可能であるということか」ということです。申し上げたとおり、一体総合開発のほうがメリットが大きく出るということですので、これをにらんで1号線の実施のスケジュールに間に合うような形で本調査を進めているということでございます。事業の実施のためには、本調査の進捗と結果を踏まえて、1号線や2号線などの関係者と調整して進めていくということでございます。

14番目は、「本プロジェクトの実施により追加的に発生するインパクトでは、1) 工事期において、騒音や振動、大気汚染などに加えて、周辺が商業地域などであることから、工事による砂埃を加えること、6) 掘削範囲の拡大により掘削土（廃土）量が増えることのほか、工事材料の土砂・碎石の確保及びそれらの採取地の自然社会環境への配慮も加えること、7) 掘削範囲の拡大で、より多くの既存建造物の不等沈下のみならず、地下の水系（地下水、地下水脈）への影響も加えること、8) 上水の使用量が増加するとあるが、上水源をどこに求めるのか。地下水くみ上げということであれば、地下水系への影響が発生し、水道水であっても、周辺住民への影響は多大となるため、十分な調査を行われない」という、これはご質問というよりご助言をいただいております。1) については、「砂埃」を加えますということ。それから、その次につきましては、「工事材料の採取地の周辺自然環境への影響がより増大になる。」という文を加えたいと思っております。それから、その次の地下水の関係ですが、こちらについ

では、「掘削範囲の拡大で、地下の水系への影響がより増大し」というか、「増大になり」というか、少し表現はあれですが、「より多くの既存建造物が不等沈下の影響を受ける可能性が生じる。」と修正させていただきたいと思います。それから、上水のところは、先ほどのご質問でも少し答えたところはあるのかと思いますが、既存の上水システムで基本的には対応できると思っておりますので、新たな地下水のくみ上げが起こる訳ではないということでございます。ただ、そうしたらどのぐらいの水道水を実際に使用することになって、その影響はどのぐらいあるのかというのは、調査の中で明らかにしていきたいと思っております。

次に15番目です。「街角の写真を地図上に示してください。地図は例えば図1や12などを用いて表現してもらえると、プロジェクトの範囲と文化財などの関係が分かります」というご助言をいただいておりますので、写真の位置を示した図を写真の次のページに追加したいと思っております。

次に16番目です。「妥当性の検証には以下の項目を検討し追記すること。あ) 受益者、ターゲットグループ、利用者のニーズ、優先度。い) 実施可能性」というご助言をいただいております。これについては、コメントに従いまして検討追記を行いたいと思っております。

次の17番目もご助言です。「ベンタイン駅をめぐる交通手段（バス、タクシー、自家用車、自転車、バイクタクシー、シクロなど）が駅へのアクセスにおいて不利益をこうむらない設計とすること」というご助言をいただいております。

実は、我々の整理の仕方が多少悪かったので、飛んでおりますけれども、30番のご助言も同様のことかと思われまます。30番も、「現有交通手段、インフォーマルに近い交通手段は不利にならないのでしょうか。アジアの都市では、大規模開発がある際には、そのような庶民の手段が徹底的に排斥される例もこれまでありました」ということで、ご質問とご助言の両方だと思っておりますけれども、いただいております。

本事業は地下鉄駅を中心とした交通結節点としてのインフラ整備を基本としておりまして、この観点から地下鉄からバスなどその他の交通手段への乗りかえアクセスにおける利便性の確保を重点課題として計画をしているものでございます。ですので、基本的にはほかの交通手段と競合したりとか、ましてやそれらを排除するというものではございませんというお答えをさせていただきます。

18番ですが、「現在想定されている工事により影響を受ける文化財、街並みを地図上にプロットして説明すること」ということでいただいております。こちらは、40ページの図12でご説明しております。お配りしているものはカラーだと思いますので、ちょうど今出させていただきます。

いたこの図がまさにそれですけれども、特に重要な建造物はベントイン市場ということですが、番号を少し振らせていただきまして、3番という、ロータリーのちょうど真上にある黄色の四角形で示されているところがベントイン市場でございます。それから2番目、Quach Thi Trang 広場及びその中央に建っている銅像・塑像、それから3番の、フランス時代から残っているアパート及びプロジェクトサイトから十分離れた距離にあるオペラハウス、この辺が重要なところということですが……。

○石田委員 フランスのアパートというのは7番ですね。表を見ると、7番、アパートと書いてあるんですけれども。

○山田課長 そうですね。7番、住宅、商業施設です。

○杉山 次の41ページに出ています。次のページに、1番から17番までのすべてが、建設時期も書いてありますけれども、どの時期に建設されたものかということが。

○石田委員 オペラハウスは右に抜けてしまっているでしょう。

○山田課長 そうなんです。すみません、オペラハウスはちょっと切れてしまっています。オペラハウスというのは、隣の駅になるんですけれども、この図でいうと、右側のほうに延びている、このレロイ通りを延ばした先にオペラハウスというのが位置しているということです。余りいい地図をお付けできていなくて、申し訳ございません。今出ている地図ですと、ちょうどマウスのポインターでお示ししているところがオペラハウスです。レロイ通りというのが今ポインターで動かしているところです。これがレロイ通りということで、ベントイン市場。真ん中のロータリーのところに先ほどちょっと出てきました銅像・塑像というのがあるということになっております。ロータリーからオペラハウスまでは大体500メートルの距離ということでございます。

ということで、次は19番目にいかせていただいて、すみません、これは漢字の間違いでございまして、「はかる」という字を修正させていただきます。

それから20番目、「地下街の飲食店等へのガス管や水道管は、特に安全に配慮されたい。ガス爆発事故等が起こらないよう、施工管理も重要である」ということです。こちらについては、先ほどちょっと6番のご質問のところでもお答えしましたけれども、ベトナムあるいはホーチミン市において、こういった地下街の防災の基準というのができていませんので、日本の基準、それからベトナム側であるものとしては建築物の防災基準、こういったものを参考にしながら我々としては対応を進めてまいりたいということでございます。

21番目、「地下街掘削の際に排出される土砂はどこにどの程度の量が運ばれ、処理されるの

か」ということです。掘削工事から発生する土砂の量は、施設設計がある程度具体化される段階で推計したいと思っております、その上で、関連する事業の例も参照しつつ、本事業における処理方法を検討したいということでございます。2号線のほうでは、ホーチミン市に認可された専門業者に委託するという計画であると聞いていますので、それに準じて処理方法を検討していくということかなと思います。

22番目ですが、「雨季の際に地下街に地下水あるいは地上の内水氾濫水などが入り込まないよう注意されたい。非常事態を想定するに当たって、これまでの内水氾濫を超える規模の豪雨水害を想定し、防災対応をするべきである。（スプリンクラー、非常シャッターの増設等）」というご助言です。ご存じのとおり、ホーチミン市では雨季に豪雨による路上冠水が頻発しておりまして、これの地下への浸水に関しては十分な対応が必要と我々としても認識しておりますので、既往以上の豪雨水害の想定とあわせて、サイゴン川の高潮などによる冠水にも配慮しまして計画を行ってまいりたいと思っております。

23番のご助言ですが、「32ページ以下で代替案の検討を行い、特に（2）ベンタイン駅の設計施工方法に関して、34ページから各案件を個別に実施するA案と、各案件を総合的に実施するB案の比較検討を実施し、B案を推奨する結論としている。この場合に、各案件の事業の進捗状況を考慮する必要があり、特に1号線は既に入札段階であるため、総合方式B案では実施設計変更が必要となるが、この点の障害や課題の抽出等について検討しているのか。また、この場合に各案件の実施主体の連携について障害はないか。2号線と4号線についても同様の課題が指摘できるが、どうか」ということです。先ほどちょっと各案件の進捗状況等々についてご説明しましたが、1号線本体も、これはホーチミン市の人民委員会が実施主体ということで、本件についてもホーチミン市人民委員会が実施主体ということですので、比較的というか、情報はかなり密接に連携し共有しております。ですので、先ほど来申し上げているとおり、1号線の入札の内容・方法にしっかりと逆にこの段階で駅の周辺総合開発事業の計画内容をインプットしていきたいということで、これを概略の段階ながら最低限インプットに必要なレベルで調査し、共有していこうということでやっておりますので、1号線の入札については、先ほど申し上げたように、そういうやや柔軟性を含めた対応をさせていただいているということですので、障害というのは特にないのかなということでございます。2号線、4号線は、先ほど申し上げたように、少しまだ実施について未定の部分が多うございますので、今後になりますけれども、よく情報共有していくということでございます。ただ、当然、今回の駅の総合開発事業をやる上では、2号線、4号線についても計画をよく踏まえた上で対応しているということですので

で、特段大きな問題となるようなことはないのかなと思っております。

以上が全般的なところでのご質問へのお答えです。

○平山主査 ありがとうございます。

それでは、追加的な質問・助言等をお願いいたします。よろしいでしょうか。はいどうぞ。

○石田委員 18番のところ、影響が懸念されるというか、特に重要な建造物についての説明、ありがとうございます。少しはイメージがつかめたんです、地理的な配置の。それで、オペラハウスについては、500メートル離れているということなんですが、何か影響が出るようなことは予想されているんですか。距離的に結構あるということで、余りないと考えていいんでしょうか。近いものは、工事中に当局と相談しなければいけないとか、沈下の想定がされるということは表に載っていましたが、オペラハウスについては何か影響は考えられますか。

○山田課長 基本的には、オペラハウスまで地下がずっとつながることになりますので、ベンタイン駅からの距離は確かにあるんですけども、今回の事業範囲、この黄色の部分がまさに今回の事業範囲でございますが、ベンタイン駅はその上に載っかっていて、先ほどのロータリーとかベンタイン市場は密接に関連するような形になっていて、他方オペラハウスのほうはどうかというと、駅そのものは今回の事業範囲とは少しだけ切り離されている格好です。ただ、ベンタイン市場がそうであるように、これも近隣のところへの影響というのは当然ありますので、同様の配慮をしていくということが求められると認識しております。

○石田委員 分かりました。

○平山主査 では、私のほうからも。9番に関連するところですが、答えとして、「「ホーチミン市地下鉄1号線」事業においては、その効果は定量的に計算されている」とだけ、44番についても同じような書き方がありますが、これはどのような数字が出ているのでしょうか。そして、それは今回のこの事業については関係がないと考えてよろしいのでしょうか。

○山田課長 まず、特に9番は、「定量的に計算されている」といいながら具体的な数値をお示ししていないんですけども、我々は1号線のほうの資料もちょっと当たってみたのですが、EIAにそういった具体的な数値が出ている訳ではありませんでした。具体的な数値は、我々がファイナンスをした後の話しなんですけれども、我々が行った別の調査の中で、CDMとの関連で少し調べたことがあって、これは具体的には2010年3月に行った調査があるんですけども、CDM関連でPDDをつくるような調査を……。

○平山主査 CDMというのは、CO₂じゃないんですか。

○山田課長 ええ、そうです。ですので、大気汚染の話とはちょっと、9番とは直接には関

係しません。すみません、結論としては、9番の我々の回答が少し間違っておりまして、大気汚染のほうは定量的な数値で何か説明したものが1号線のほうでも既にある訳ではございません。すみませんでした。

○二宮委員 では、「計算されている」というところが変わるということなんですか。

○岡山委員 要するに、これまでのほかの国の案件でもそうでしたけれども、今おっしゃっているのは、19キロの地下鉄というかUMRTの工事全体について、今後の、例えば20年後のホーチミン市の交通状況の像に対して、そのビューでいったときのCO₂排出量に対して、このモデルシフトで地下に移った場合にどれだけ削減されるかということですね。それであれば、定量的にはここで数値がないにしても、CO₂で排出が負荷になるということは、地上のものが地下に下がるということですから、あるいは鉄道に代替されるので、恐らくはですけれども、通常考えられるのは大気汚染、例えばSO₂とかNO_xも低減はされるだろう。そういう理解でいいですか。

○山田課長 そうなんです。ただ、すみません、この書きぶりは明らかにミスリーディングで、「定量的に計算されている」としながらこれは具体的に数値がお示しできるようなCO₂の話だけでして、汚染物質の削減というところが定量的にお示しできるものがある訳ではございません。

○平山主査 そのようなお答えであるとする、先ほども言及がありましたが、44番の私の質問にも絡んできます。場所によって、駅の集客力増強とか地下鉄利用者の増加を図ることが書いてあって、そして一方で、今、岡山委員が言われたように、これは常識的にそうだろうと思うんですけれども、大気汚染が低減される、騒音等も低減されるということが書いてありますが、ここで気になっておりましたのは、人がたくさん集まってくるということと、それは当然地上への影響というのもあると思いますが、そういうことで何らかのかたちで環境汚染が大きくなるのではないかということです。だけれども、この点については基本的には「本プロジェクトは供用後、交通渋滞の緩和、大気汚染の低減に寄与すると期待できる」とされています。そのように期待できるのであれば、そのことを何らかの形ではっきり数値化して定量的に示しておく必要が私はあるのではないかと思います。そして、たしか今回は環境測定はしないというのがどこかにあったように思いますが、そういう文献調査というか、状況分析だけで終わらせるということでは済まないのではないかということがこの9番・44番に関係してきます。期待されるというのはいいのですが、これは環境影響評価なので、具体的にそれを数字を示す必要があるように思います。それは今回実際に測定するというということではないとしても、

何らかの根拠を持って数値として予測値をもっておいて、出せと言われたらすぐに出せるような状況にしておく必要があるのではないかと思います。

○山田課長 まず、事前配布資料のほうにも書かせていただいているところなんです、かつ先ほど回答を差し上げる中でも幾つかの箇所で言及したことでございますけれども、本件、このステージでの調査は、1号線でもう既に走ってしまっている部分の事業の進捗に今の段階で必要な最低限のインプットをしておかないといけないということで、ゴールとしては概略設計を終えたところで、こんな駅の周辺開発をするので、具体的な1号線に付随しているベンティン駅そのものの設計、それに基づく入札、施工というのはこのようにしてくださいというところがインプットできるまでのところをゴールにしようと。そこから先、ご覧いただいている黄色の本事業の対象そのものをどのように深掘りしてどのように事業化していくかといったところは、実は次のステージの調査のほうにゆだねるという計画でして、従って2段階でやらせていただくという前提なんです。ですので、事前配布資料のほうに具体的にその辺を、今回はIEEレベルでやりますという言葉で表現させていただいている訳です。従いまして、今、平山先生のほうからご指摘いただいたような点は、恐らく次のステージでの深掘りする調査でやらせていただくことになるかなと思っております。

○平山主査 それか、今回の調査の中ではこの大気汚染などというものには触れないという整理にするか。

○山田課長 触れない訳ではないんですけれども、これ全体としては、今回の調査を通じて次に深掘りする調査の内容も確定していきたいということでした、逆に、今回この助言委員会の方に少し通常とは違った形でお願いしているところもあることは承知はしているのですが、そういった意味で次の段階で必要な調査のTORを今回の調査の中で策定していく上で、そういった目を見たときに、この段階で踏まえておかないといけないことについてご助言をいただければなということでございます。

○平山主査 それにしても、「大気汚染の低減に寄与すると期待できる」とされている根拠というのは一体何なのかという点はどうしても残ります、それをお書きになるのであれば。

○山田課長 そこは、そういうことであれば、少し表現を緩めたというか、我々としては、確たるしっかりとした調査・予測に基づく確定的な記述ということではないわけですが、そうしたこともながらも、全体としては、モーダルシフトが起こってCO₂も減り……。

○平山主査 岡山委員が言われたような話しを入れて、「期待できる」という。

○山田課長 ええ、岡山委員が言われたような連関で、そういう想定のもとでこういう事業を

やりましょうということではあるのですが、それは確かに平山先生がおっしゃるように、そういうことを書くのであれば、もう少しきちんとした環境予測をやった上で書いたほうがいだろうということは理解いたしますので、例えば具体的には、表現をもう少し断定的でない形に緩める等して対応させていただければと思いますけれども、そういうことでよろしいでしょうか。

○平山主査 一番期待したのは、「その効果は定量的に計算されている」という文言が44番と9番に両方入っているのですが、これはすごいなということだったので。

○山田課長 そうですね。

○岡山委員 今のことで、私もこれは最初から地下鉄とは別の案件だということを言われていたので、できるだけそれは考えないようにしていたんですけども、地下鉄の案件であれば、今の話もすごく重要な話のままですよね。なので、でも今回はそうではなくて、地下鉄は地下鉄でもうやってあるので、ここはその上に掘る地下街だけの部分ですと。そこに関してのCO₂削減効果も大気汚染削減効果も私はないだろうなどは正直思っていたんです。もしそれをきちんと評価して明記するのであれば、例えば、気になったのは、ベントイン市場に現在買い物に来ているお客さんは皆さん何で来られているんですか。そのトリップ分担率を調べて、それがもし、割と排気ガスの悪い、主たるものが小さい乗り物で皆さんばらばら来られていると、確かに大気汚染はひどいかなと思われるんです。それが地下鉄にシフトすることでどれだけ削減できるかというのは言えると思うんですよ。そういう買い物行動の調査を少しされたいんじゃないかなと思ったんですけども。

それと同じく、これも地下鉄のほうへ踏み込んでしまうので言わないでおいていたんですけども、ここにせっかくショッピングプラザができて、この近くにも商業施設が多いので、これからは地下鉄に乗ってここに買い物に来る人もいると思います。むしろそういう意味でお客さんを増やしてしまう。そのときには、もし自転車の分担率が高い場合には、各駅に、この駅ではなくて、むしろほかの駅にきちんとサイクルラックを設置するような仕組みにされたほうがいだろうなどはちょっと思っていました。そうすると、自転車あるいは地下鉄へのトリップ分担率が増えてくることでCO₂はぐっと下がるのは多分言えるだろうと思うんですけども。

○山田課長 その部分は確かにこの事業のバウンダリの中の話ですので、確かにそうかもしれません。前段におっしゃった部分は、もしかしたら、地下鉄というか、UMRT本体のほうの事業範囲で考えるべきことかもしれませんので、そこは……。

○岡山委員 そうですね。地下街として考えたほうがいと思います。商業行動としての調査

というのが考えられるというところです。

○山田課長 ちょっと私が冒頭に別事業です、別事業ですと強調しながら説明したことが実は一体でという少し混乱があったのは、お詫びしないといけないと思います。そこは少し整理させていただいて、この駅周辺開発だけを見たときに、平山先生がおっしゃるように、削減効果があるような書きぶりはトゥーマッチだというのは、今の議論の中で私も再認識いたしましたので、少しその辺を踏まえて修正させていただければと思います。

○二宮委員 すみません、質問と確認なんですけれども、今のお話しはよく分かるんです。でも、この駅周辺をどうして整備するのかというそもそもの話しを考えると、地下鉄を整備して、公共交通機関を整備して、市内のトランスポーターションをスムーズにしていく。特に道路交通から公共交通にシフトしていくということです。そうすると、エネルギー効率も高まるし、今ほかのアジアの国々で起きている交通渋滞のようなものを避けながら経済発展していくということです。そのために地下鉄を魅力的に活用していくために、拠点の駅を整備していく。そういうロジックだろうと私は理解したんです。そうであるならば、その魅力を高めるための駅周辺の整備は、このように魅力が高まって、このように効果があるのですということを行うためには、地下鉄の整備の必要性とか、そのことによって環境面へのプラスの効果ということをこの調査の中でもどこかでロジカルに位置づけて本論に入っていくという話しにならないと、ただ単にここに民間の資本を入れて開発しましょうという話しになってしまうと、パブリックなホーチミン市とかベトナムの国とか、援助する側の国などが関与する意味合いが薄れてしまうので、トータルな都市計画あるいは国づくりのプランという視点が入って、そこに環境社会配慮という視点が入っていくということがどこかに位置づけられていくということなんだろうと思うんです。

そうすると、9番のところに書いてあるように、地下整備そのものによる汚染削減効果を定量的に表現するのが難しいというのはもちろんそうなんですけれども、先ほど来の議論のように、地下鉄1号線の整備については、ある程度のマスタープラン的な分析がされているでしょうから、しかもさっき岡山先生がおっしゃったように、CO₂の削減効果みたいなものは、そんなに複雑な専門的な計算をしなくても、ここを出せるくらいのレベルの分析はできそうな感じがするんです。そうすると、CO₂ができるのだから、例えばNO_xとかSO_xもある程度できると、そんなに何ページも使わなくても、表1枚に整理するとか、そういう形でつくっておいていただいて、それで、まだやっていないところ、まだこれから、ここは多分まず取っかかりで、今後鉄道もある程度、もうちょっと広範に整備されるということになって、いろいろなところで

似たような地下空間の整備がなされるようになれば、そのプロセスの中で、最終的にはこういう視点、すなわちマスタープラン的な計画のもとに個々の事業の必要性が位置づけられるという視点からもきちんと調査しておかないといけない、分かっておかないといけないということが洗い出されていくという話しかないと考えたんです。それで、9番とか、さっきの平山先生の44番とか、実は5番というのも同じ問題意識の質問というか助言だったんですけども、そのところは、この事業はあくまで地下整備であるというのは分かるんですけども、その事業に至るトータルのプロセスというのはどこかで書いておいていただかないと、それゆえにこの事業ではここにスコープするのですという、これはスコーピング案に対する助言だと思うので、そのスコーピングの正当性みたいなものが浮き出てこないような気がするんです。なので、そこをちょっと配慮したつくりにしていただきたいというのが私の要望です。

ついでに言いますと、私の助言が少し集まっていたので、4番と6番のところというのは、まさに22番で岡山先生が懸念されておられることを聞きたかったのが、ここにちょっと、余り整合性がとれていない形で、防災関係とか、それからこういう地下を掘ったり整備したりするときにどういう点に配慮するのかということについて確認したかったのですが、22番と趣旨は同じということです。

○岡山委員 ついでにすみません。逆に、防災計画という言い方は全然していなかったんですが、20番と22番は多分同じことをしていて、すみません、私も具体的な地下街を想像しながらこういうことを考えるしかないのが、現地を見ている訳ではないですから、例えば西のほうからいくと、福岡と名古屋、静岡、横浜ぐらいの駅前の地下街をずっとつらつら思い出しながら考えていたんですけども、例えば22番の地下街に対する水ですと、数年前の福岡がとんでもないことになりましたし、30年前にはたしか静岡駅前でガス爆発事故が起こって死人が出ますから、そういうことがないように認識されているし、そのように計画されているというお話しでしたので、少し安心材料として、この辺をこのように具体的に気をつけていますということがありたいのかなとちょっと思っています。

○平山主査 その点ですが、22番に関連してお聞きしたかったのですが、答えとして、「十分な対応が必要と考えている」、それから「冠水にも配慮して計画を行うこととする」と書いてありますが、これは、そのように配慮して計画を実施すれば十分対応できるという何らかの見通しというものがこの地域についてはあるということなんでしょうか。

○山田課長 具体的に1号線の先行する事業のほうで一部、もう既に考慮されて具体的な対策がとられているということがありということですので、ちょっとコンサルタントのほうから紹

介します。

○亀谷氏 失礼します。1号線のほうでも、地下駅のエントランス等、そういったものに関しましては、降雨データなり水位データなりをもとにしまして、設計上で入り口の高さ、入り口のエントランスの高さを設定しております。さらに、主に日本の防災基準、市街地ですので、鉄道の設計基準をベースにしまして、それに基づいて必要な附帯設備、シャッターなりを設置することを防災計画に取りまとめております。そちらをホーチミン市に提出しまして、ホーチミン市の消防局より承認を受けております。今後は、実施段階でまた詳細設計、実際の施工時期におきまして、提出して承認を得た防災計画に基づいたものができ上がっているかということを一確認する形で防災面について配慮していくことになっております。

○平山主査 でもホーチミン市には具体的な防災基準というものはないんですよね。

○亀谷氏 ないです。

○平山主査 そうですね。ということは、市の了承を得たからどうこうということはない訳ですね。日本の基準を援用しながら何らかのことを日本のコンサルタントが考えるという構造になっている訳ですね。そのときに具体的にどのような手法があるかということ、入り口の高さを考える、それからシャットダウンするためにシャッターのようなものをつくる、その他何かありますか、私は素人で知らないのですが。

○亀谷氏 地下駅の設備基準の中の第29条というものがございまして、その基準に構造細目的なものも網羅されております。そちらについては、申し訳ないですが、全部は自分は覚えていないのですけれども、そういったものを全部リストアップしまして防災計画を提出しております。

○平山主査 防災計画のほうになる訳ですか。

○亀谷氏 防災対策も含めて、防災計画の中で今お話しされているような浸水問題、そういったものの対策も盛り込んであります。ですから、ほぼ日本の地下駅の防災基準に準じた形のものを実行することになっております。

○平山主査 私は逆に、この冠水の問題については、日本の状況を前提にした基準ではうまくいかないのではないのかなという気がちょっとするのですが。向こうはすごいですよね、降り出したら。

○石田委員 ベトナムの降雨と浸水の可能性を調べてそこは対策するということですね。

○亀谷氏 向こう側の雨量あるいは水位といったものを基本設計の中で一応調査しております、それをベースに、余裕のある高さをとったエントランスの高さを設定しております。

○平山主査 そこがポイントになるのですか、入り口の高さのところか。

○石田委員 16番のところ、妥当性の検証をしてくださいと書かせていただいたのは、先ほど来皆さん委員の方がおっしゃられていることと非常に関連しているつもりだったんですが、特にその中で「受益者、ターゲットグループ、利用者」と書きましたけれども、利用者の中には、通学とかベンタイン市場に買い物に来られる人たちも含めているということをまずちょっと追加コメントですけれども、言っておきたいと思いました。つまり、駅を経済行為だけで利用している人ではない、学習のためだったり、買い物行動、日常の何らかの行動で足として利用している人たちのニーズはどうなのかなと思ったんです。というのは、今回いただいた資料を読ませていただきますと、妥当性の検証をされているのはよく分かったんですが、その妥当性はどちらかといえば交通面であったり経済の話しであったりして、政府のマクロの政策とは非常に関連しているんですけれども、それ以外のところは抜けているので、利用者の視点を忘れないでいただきたいなと思ったんです。それがまずコメントです。

次にお聞きしたいのは、駅前広場の再整備というのは今回のこの事業では行わないんですか。駅前広場というのはもう現状のまま。地下はいじる、それから地下鉄は通すけれども、駅前広場は特に、バスレーンを変えるとか、バスのターミナルを集中させてつくるとか、そういうところは全然視野には入っていないという感じなんですか。

○山田課長 二つ目のご質問からお答えすると、そこの部分は入っていません。地下だけの範囲で事業を行うということです。

○石田委員 分かりました。そうすると、私はなぜその質問をしたかというと、ちょっと心配したのは、こういう大規模な人が集まるところにインフラの整備をしてしまうと、途上国では自転車とかシクロとか、そういう一番身近で人々がよく使って一番安いものが排除されることがあります。設計する側は従来のユーザーの利便性というものをあまり考慮に入れておられないケースが少なくありません。自分の体験から申し上げますと、ある国で、インフラ整備がなされる前の街には他の方々と同様に自転車で乗り入れていた箇所に、インフラ整備が終わった後で同じように自転車で乗り入れると、警官にとめられて、これ以上入ると言われるんです。もう何度も痛い目に遭っていますから、そういう意味で心配なんです。本事業の計画でもそこまで配慮しておかないと、知らない間に駅と駅周辺が規制区域になってしまって、一番お金がない人たちがふだん最も使う自転車やシクロやタクシーバイクといったものは遠くでとめられてしまい、もうこれ以上中には入ると言われる、自家用車のようなものにはちゃんと地下のパーキングエリアが設定されて、特定のグループの人たちにとっては利便性が増すけれども、

貧困層ないしは学生とか子供に対してはアクセスがかえって悪くなってしまうということを心配しています。当該事業推進側の意図と反して、人々の日常の足である自転車、シクロ、バスなどの庶民の交通手段が不利となってしまうことがあるのではないのでしょうか。その辺はいかがなのでしょう。

○山田課長 後ほどステークホルダーとかパブリックヒアリングとか、そちらのほうでも一部お答えが入っていたように思うんですが、関連するものとして、今、石田先生がおっしゃったような視点での関係者も当然含めていこうということで、認識はしておりますので、具体的におっしゃっていただいた点を協議の対象者とか協議の内容にしっかりと反映させていきたいと思えます。

○石田委員 よろしくお願ひします。

○岡山委員 そういう意味では、3ページのところにある写真の右側の上から二つ目のサイト南側のバスターミナルは、今移転中と書かれているんですけども、近いところへの移転だったらいいんですけども、すごく遠いところに行くと、パークアンドライドがつながらなくなるんじゃないかなとちょっと心配なんです。

○山田課長 どこでしたか。

○岡山委員 この資料の最初のほうの、1ページめくったら最初に写真というところが幾つかありますよね。バイクや自動車も見えるんですけども、意外とバスターミナルが東側と南側にあるということで、その南側が移転中と。

○浅枝 ホーチミン市側で話されているのは、これをこのあたりに移転する、この左端にまで。ここです。

○岡山委員 なるほど。小さなロータリーの中につくってしまうということかな。

○平山主査 よろしいですか。

○早瀬委員 どんどん発展していく。話しが拡大していく。

○岡山委員 小さなロータリーのところにぐるっと集まるようになるんですよね、きっとそのあたりに。

○早瀬委員 都市計画全体になってくる。

○岡山委員 そうなんです。多分今までは、これをざっと見た感じでは、バスが主要な交通手段としてあって、それを地下鉄が代替していくので、ここからのバスの発着というのは、ここからさらに静脈、細かいところに運んでいくための乗りかえだと思えます。それで少し機能が変わってくるとは思えますけれども。すみません。

○田中委員 多分何かコメントがあると思って控えていたんですが、では私から2点申し上げたいんです。先ほど交通量の話しがあつて、これは大事な話しで、私自身は、改めていただいた事前配布資料を読み直したときに、43ページ以降に環境影響評価の確認というリストがある訳です。このところにきちんと書いたほうがいいのではないかと。例えば、このところに騒音・振動もありますが、大気汚染というのはいないんです。そうすると、例えば騒音・振動は44ページに書いてありまして、工事中の話しは書いてあつて、供用後も、恐らくこれは地下鉄の開通によって改善すると書いてあるんです。ですから、このレポートは、地下鉄の話しというのか、UMRT1号線の話なのか、もう一度言うと、この駅前周辺整備の話なのか、ちょっと混乱しているように思うんです。そこは整理したほうがいいんじゃないか。そうした上で、先ほどの、もし大気汚染にどういう影響を及ぼすかということを書くのであれば、ここに書かなくては行けないのではないかなと思います。要するにそういう項目を入れる必要があるのではないかということです。騒音がある、地盤がある、廃棄物があるのと同じように、このチェックリストをまず整理する。それから、同様の意味でいけば、例えば46ページに渋滞が生じるという話しがあるんですが、(2)生活・生計の(d)のところですか。交通渋滞が一時的に生じると。だけれども、結局この駅前を整備してどうなるんですかという供用後の話しです、今問題になっているのは。そういうことを含めて、大気汚染という項目を立てて整理するのがいいのではないかと。これが一つです。

それから、同じように、生活・生計なのか、社会環境の一部だと思いますが、例の災害の話しです。水災害に対してどうするか、あるいは先ほどの岡山さんのご指摘のガス爆発事故のように、こういう災害の項目を設ける必要があるのではないかと。その上で、このスコーピングの表のそれぞれの項目のところ、例えば大気汚染は、これには大気汚染の項目がありますが、「交通渋滞の緩和、大気汚染の低減に寄与すると期待できる」と50ページに明記されています。これも本当ですかという感じはあるけれども、多少はそういうことなんでしょうかね、先ほどの話しでいうと。

それから、同じような意味でいけば、先ほども言った災害ですが、これは社会環境の12番に「災害、リスク、感染症」などとありますが、災害のところ項目を評価すべきではないでしょうか。水災害への問題です。

そのようなことが落ちているので、それは追加したらどうでしょうかということです。すみません。ほかの委員のご議論を聞いていて、そのように思ったんです。

○平山主査 今の田中委員の発言に対するコメントはございませんか。できたら岡山委員の発

言についてもコメントがいただければ。

○山田課長 田中委員がおっしゃっていただいたところは、他の委員からも本日いろいろいただいたところですので、大気汚染のところ、それから災害のところ、それぞれチェックリストの項目に対応するところで追加するようにいたします。

それから、岡山委員に言っていただいたところについても、石田先生のコメント、岡山先生のコメントは、例えばですけれども、もしこのチェックリストの中でカバーしたほうがよいということであれば、46ページの生活・生計あたりで、もう少しネガティブなインパクトにも注目し、これはもともとポジティブなところでは、その乗客の利便性が高まるという、新しくできるUMRTの乗客というところを想定しながら、その人たちの利便性ということを行っている訳ですが、既往の交通モードの乗客あるいは生活者にとっての利便性、生活への影響というところは少し視点としてこのあたりで抜けているところですので、その辺を入れるとか、あるいはスコーピング案のところでもさらに突っ込んだ書きぶりをするとしたら、49ページの7番の「利害と便益の偏在」というところで、今これはほとんどないと書いてあるんですが、この辺で少し意識した書きぶりをするということがいかがでしょうか。

○平山主査 よろしいでしょうか。

そのほかにありますでしょうか。

それでは次に、24番から30番までお願いしたいと思います。

○山田課長 環境手続、それから環境社会配慮です。

24番目、「表11では、どの条約が今回の事業にかかわるのか教えてください」ということです。かかわりがあるものとしましては、この事業は、地下商店街の空調設備に係る事項で、表11の9番目、「United Nations framework Convention on Climate Change」に関係が出てくるのかなということです。気候変動枠組条約です。

25番が、「ベトナムの環境影響評価制度は許認可規制的色彩が強いように記されているが、そうであるとする評価審査の権限を持つ評価審査委員会は客観的に評価し得る規則や基準等への適合性の評価を行うことが主となり、何らかの客観的指標（判断の基準）のないような環境の要素や、住民の意見は取り上げられないのではないかと危惧される。ベトナムの制度では、すべての住民や利害関係者の意見が分け隔てなく取り上げられ、より環境面・社会面ですぐれた事業になるよう事業者により考慮されることは可能なのか」ということをございます。こちらは、先ほど来の議論と少し絡むところかと理解いたしますが、情報公開、ステークホルダー分析、利害・便益偏在の検証、パブリックコンサルテーション、住民参加等を実施するために

は、我々JICAのガイドラインを遵守するよう、事業の準備調査段階からベトナム側と協議し、認識を共有して参りたいと思っております。

それから、「相手国の環境社会配慮制度とJICA環境ガイドラインとの乖離はどのようなものと考えているか」、それから「関連路線についてこれまでに行われたEIAの内容はどのようなものか」、それから「新規の環境調査も行うべきではないか」ということです。我々のとらえるところでは、ベトナムのEIA制度は基本的にはJICAの環境ガイドラインと大きく乖離していないと認識しております。例えば、情報公開とか住民協議会の実施、環境影響低減策の提示、環境管理計画の作成、環境モニタリング計画の作成等、重要規定については備えられておりますので、そういった意味で大きな乖離はないというのが我々の認識でございます。それから、関連路線については、これまでに1号線や2号線でEIAが行われているということです。「新規の環境調査も行うべきではないか」という点なんですけれども、補充のEIA報告書あるいは新しいEIA報告書を作成する必要があるということです。補充というのは、既往の計画が大きく変更された場合あるいは計画が陳腐化した場合に補充のEIAをやらないといけないというルールですので、本件が既往のいろいろな路線がありますけれども、各路線に関連するものとして計画の変更という位置づけでとらえられるのであれば、補充のEIAをやらないといけないし、手続的に、またこれが別途の事業と位置づけられるのであれば、新しいEIA報告書をつくっていくということで、いずれにしてもこれまでに想定していた1号線の事業範囲とは異なってきますので、いずれかの方法で追加的なEIAをやらないといけないということは確かでございます。

27番目、「地下水については、掘削等による工事中の地下水、地下水系への影響があり、A-の評価とされているが、このような影響は供用後においても継続すると予想されることから、評価はB-あるいはC-として、モニタリングを行う等の対策を講じられたい」ということですが、供用後の評価をB-に修正させていただきたいと思っております。それから、表30の15に、「さらに、供用後、プロジェクトサイト周辺の地下水位および地盤沈下の定期モニタリングを行う必要がある。」と追記して参りたいと思っております。

28番目、「利害と便益の偏在及び地域内の利害の対立については、周辺ビルの所有者のみならず、テナントなどビルの利用者にも意見を聴取すること」ということです。こちらは、そのような趣旨を踏まえまして、「周辺ビルの所有者、テナント等ビルの利用者との事前協議の場の設置等に努めること」と文章を修正させていただきたいと思っております。

29番目、「現地調査の項目として、地下水関連で、工事期及び供用後の上水の使用に関する

地下水、周辺住民の水利用への影響、また工事期における材料の土砂・砕石の確保及びそれらの採取地の自然社会環境の調査、並びに異常降水などに伴う地下水や地表水の施設内への浸入、最悪の水没事故への対応策の検討も行われたい」ということです。こちらにつきましては、現地調査項目に「上水道の利用状況」をまず加えたいというのが上水関係でございます。それから、材料の土砂等の確保については、こちらも現地調査項目として、「工事材料の土砂・砕石の確保およびそれらの採取地の自然社会環境調査」を加えたいと思います。それから、「事故」項目に「また、事業者が、異常降水などに伴う地下水や地表水の施設内への浸入の防止策、水没事故への対応策を施設計画に反映するように十分に検討する。」という文を加えたいと思います。「分」は違っています。

最後、30番目ですけれども、「現有交通手段、インフォーマルに近い交通手段は不利にならないのでしょうか」という、先ほど17番のご質問との関連で少し触れましたご助言でございます。これは、本事業は地下鉄建設事業ではなく、地下駅を整備することにより、既存の交通手段との結節点となるインフラを整備する事業である。それゆえ、他の既存交通手段と競合するものではなく、これらを排除するものではないというお答えをさせていただきました。これはもう既に十分ご議論いただいて、我々としても先ほどのようなことで、既往のモードの利用者に対する配慮、それからそういった人と新しいモードの利用者との便益の偏在みたいなところに少し着目した対応にさせていただきたいということです。

○平山主査 ありがとうございます。

追加的なコメント、質問等ありますでしょうか。

では、私のほうから。26番の関係ですが、2番目の質問ですけれども、これまでに行われたEIAがあるということをお答えで書いていただいておりますが、それはここにも書いてあることですが、その内容がどのようなものかということを知りたいのです。というのは、その次の補充EIA報告書もしくは新しいEIA報告書を作成する必要があるという、この中身に関連してくるということが一つ。それから、ここで言われているお答えの中身というのは、新規の環境調査は、つまり具体的な測定を伴う調査というものはやらないという結論なののでしょうか、やるといふことなんでしょうか。この補充ないし新しいEIA調査、そのどちらなのかということの……。

○山田課長 2点目のお答えからさせていただくと、途中一部の議論でも少し説明したところで、この調査自体が本事業だけ見たときに2段階になっていますということにして、補充のEIAなのか、新しい全く別個のEIAなのかは別にしても、またいずれにしてもやります。ただ、今回我々が調査しているステージの先にある、さらに深掘りをする段階での調査の中でやってい

きたいと。そこを目がけて、今、その先にある調査で何をしたらいいかというのをこの調査の中でも見きわめていこうと、そういう2段階をとらせていただいております。

既存のEIAをやっております、こちらの内容としては、全部をご紹介するのはあれなんです、まず全体的に言うと、これは当然円借款事業ということでJICAがファイナンスの対象にしているものでございますので、このローンをつけたのが2006年度の話ですので、ガイドライン自体は当時の国際協力銀行が持っていたガイドラインということになりますので、現行のガイドラインではないですけども、それに従ったEIAを作成してもらって、我々が案件の審査をしているということです。ですので、内容は……。

○平山主査 その内容は、先ほどから問題になっている大気汚染、それから騒音・振動は当然出てくるとは思いますが、これは低減されるということなのでしょうか。

○山田課長 そのあたりはカバーされております。

○平山主査 それは44番に対する答えのCO₂の話とは別のことですか。

○山田課長 先ほどの排出量削減のところは、先ほども少し中途半端になってしまった回答でしたけれども、2010年に行ったCDM化のところの追加的な調査の中で出てきた数値ですので、EIAの段階で出た数値ということではありませんけれども、大気汚染の話とか騒音・振動あたりは既往の中でもカバーされているということです。

すみません、ちょっとお時間をいただいております、1号線のほうのEIAでも2号線のEIAでも、大気汚染、騒音・振動といったところについてもカバーされるようなEIAが実施されております。

○平山主査 定量的な数値は出ていないのでしょうか。

○山田課長 定量的な数値も。

○平山主査 先ほど9番と44番のご説明のときに、定量的な数値があると書いてあるけれども、そこはなかったというお話でしたね。

○浅枝 CO₂の話です。

○平山主査 それはCO₂。

○浅枝 ええ、それはCO₂です。

○平山主査 それはCO₂だけですか。大気汚染というときには普通CO₂は問題にしないと思いますが。

○山田課長 そちらのほうは別のCDMのほうのレポートから出てきたものですので、EIAということではないです。

○浅枝 EIA報告書ではなくて、CDMの試算をした報告書がまた別途ありまして、その中でCO₂の削減量が試算されていたということで、EIAのほうではありません。

○平山主査 それが44の答えですか。

○浅枝 ええ。

○平山主査 ですけども、1号線・2号線のEIAが行われていて、定量的な数値が出ているのであれば、「その効果は定量的に計算されている」というもとの文章は正しいことになりませよね。

○山田課長 その議論は、さっきのプロジェクトのバウンダリをどうとらえるかという話しと。

○平山主査 でも、それは一体的に考えるということですね。

○山田課長 一体的に考えることですし、そういうことであれば、そうですね。

○平山主査 そうすると、ではもとの文章は正しいということになりますか。

○山田課長 ただ、もとの9番でしたか。

○平山主査 9番と44番です。

○山田課長 44番はCO₂の話しですので、それは正しいということ、ただしEIAから出てきた数値ではございません。別途のCDM化の調査の中から出てきた数値ですということです。

○平山主査 44番で聞いているのは、大気汚染の低減ですよ。

○浅枝 すみません。具体的なイメージだと、NO_xとかSO_xとか、そういったものの定量的なデータで、CO₂ではないということですね。

○平山主査 ええ、普通、大気汚染といったら、そうですね。環境庁の中でも、CO₂の増加というのは大気汚染かどうかというのが大議論になったことがあります。

○山田課長 そうです。CO₂の話しです。環境汚染、NO_xやSO_xの話しではなくて、CO₂に限った話しということです。そちらもEIAから出てきた訳ではなくて、繰り返しですけども、2010年に行ったCDM化の調査の中で出てきた話しということです。

○平山主査 9番も44番も大気汚染ですよ。CO₂ではないですね。

○山田課長 はい、そうです。

○平山主査 それで、EIAの中にそういうデータというのはあるのでしょうか、例えばNO_xとかSPMとか。

○山田課長 EIAの中では、今ちょっと手元にあるものをざっと見る限りは、大気汚染については、建設期間中の工事による汚染物質の排出の予測というのは、定量的な数値で出ております。

○平山主査 そうすると、関連路線については、これまでに1号線や2号線でEIAが行われているというのは、ここの関連の答えとしては適切ではないということですか。

○山田課長 行われているのは行われていますし、これがもちろんベトナム側のデュープロセスを踏んだということで承認もされておりますので、行われていますと。だから……。

○平山主査 それから、工事中だけのものであると。

○山田課長 大気汚染に限ってみれば、工事中の影響だけに定量的な分析はとどまっていると。

○平山主査 そうすると、ほぼ行われていないということになりますが、本事業を一体的にやるのであれば、つまり地下鉄の1号線と一体的にやるという立場に立つのであれば、当然のことながら、新しいEIA報告書を作成する必要があるという結論が自動的に出てくるように思われますが。「または」や「あるいは」ではなくて。

○山田課長 ただ、その部分は、一体的にこの事業を駅の周辺開発としてやりますといったときの事業範囲が、当初想定されていた1号線の事業範囲と異なる、追加的になりますということですので、その追加的になった部分に限っていずれかの方法で、補充EIAなのか、新しいEIAなのか、それは別にしても、いずれにしても追加的になった部分を対象にしてEIAが行われましたということです。ですので、さかのぼって、既に承認され、事業が実際に実施されているところの範囲も含めた、それが事後的に見れば一体的になっているので、既に承認された部分も含めて、改めてそちらの部分にもさかのぼって踏み込んでEIAを実施しましょうということではないと我々は理解しております。

○平山主査 そうだとすると、最初の議論に戻りますけれども、大気汚染について、改善が期待できるということは、書く必要がないんじゃないですか。

○山田課長 おっしゃるとおりでして、この事業範囲を……。

○平山主査 それを書くんだとさっきおっしゃったんでしょう。

○山田課長 いや、ただ、そこは最終的には、先ほどの議論は、もう少しどちらに立つのかというのを明確にした上で、正確に記載したいというお答えです。

○平山主査 そうすると、先ほど二宮委員でしたか、一体的にやるということであれば、こういう体系で事前の評価というのはすべきではないかと指摘されましたが、それに対しては、いや、そういうつもりはありません、1号線・2号線のEIAは終わっておりますというお話になるのですか。そして、工事中の汚染についてだけ1号線・2号線では言及しております、定量的な数値は出しておりません、それで十分であると考えましたということですね。最初に岡山委員が言われ、そして二宮委員が言われ、別の事業で考えるのか、一体的・総合的にやるのかとい

う点の整理を環境影響評価との関係でどのように考えるのかというところが、何かうまく定まっていないような気がします。もし今回のこの事業だけのことを考えるのであれば、EIAのことなどはほぼ、一番最初に岡山委員が言われたとおり、考える必要はないということですよ、地下水などのことは別にして、大気汚染のことなどは。そういう立場で整理されているのでしょうか。

○山田課長 基本的にはそうです。この事業、我々が対象としている、先ほどのものでは黄色い今回追加になった事業範囲を対象にデュープロセスが進んでいくということだと考えています。

○平山主査 そうすると、最初のことに戻りますけれども、「大気汚染の改善が見込まれる」「期待される」といった表現をここの中に書き込むというのは不適切ということになりますね。

○山田課長 それは先ほどちょっと申し上げたように、それは、それを改めて整理するのであれば、本事業は別事業であって、本事業単体というか……。

○平山主査 いや、私が言っているのは、そういう立場であれば、そのところはもう議論してくれなくてもいいと、最初に整理しておいてほしいということです。

○山田課長 分かります。はい。

○河野課長 先ほど岡山先生がおっしゃったのは、まさにこの事業はこの地下の部分の事業であって、この事業による大気汚染削減の増分の部分がどれくらい評価できるのですかというお話しをいただいたと私は理解しています。ですから、地下鉄をつくる上でいろいろな大気汚染が削減されると、それをベースにして上乘せした増分について評価するというのが、この事業の効果というか、バウンダリではないかということだと理解したんですけれども、そういうことではないでしょうか。

○平山主査 岡山委員はそのときにこの施設そのものからは大した大気汚染物質が出るはずもないしということもちゃんとおっしゃいましたが。

○岡山委員 逆に、この事業だけでそういう評価を行いたいのであれば、何か地下鉄の効果なのか、地下街の効果なのかというのが今ごちゃごちゃで、それこそバウンダリがはっきりしていないために、要は評価をしたのか、していないのかすらよく分からないという状況なんです。でも、基本的には、されないということですよ、実は。ですけれども、ここに明記されているように、そういう効果があるんだということが逆にきちんと評価されるのであれば、すみません、私が申し上げたのは、むしろ施設が商業施設ですから、それが供用されることによって、周りに今ない状態でここに買い物に来ている人たちの足が例えばどのくらい大量交通機関にシ

フトして、結果として買い物行動における環境負荷が減ったということは、調査と言えるんじゃないですかというちょっと提案です。追加でもしそう評価されるのであれば、ベントイン市場に来ているトリップ分担率を調べて、それが地下鉄を使うことになるということがもしあれば、地下鉄の効果でもあるんですけども、そういう施設をつくるということの買い物行動の足の変化というものはもしかしたら言えるかもしれない。であれば、一つの商業施設の環境影響としてポジティブにもしかしたら解釈できるかもしれないなどはちょっとこの間思ったんですけども、半分思いつきですので、すみません。

○河野課長 ただ、直観的には、全体の地下鉄なり都市鉄道によるモーダルシフトと、この地下街による誘発交通というか、そういった誘引効果を考えると、この地下建設だけだと、それほどインパクトはないのかもしれないですね。

○山田課長 ただ、そこは内部で議論してもしょうがないですけども、何でこれをやっているかという、1号線あるいは今後乗り入れる2号線・3b号線・4号線の各乗客の利便性をアップすることで交通需要をこちらに当初の狙いどおりシフトさせるというところを確実にしたいということなんです。そこから先、新しい需要が喚起されて、どの程度それで追加的な環境負荷があるのかということまではできませんけれども、少なくとも1号線、2号線あるいはその他の路線も含めて、バス等々で環境負荷の高いモードを使っているものを環境改善したいという狙いを確実にするという意味合いもあって、こういう利便性、駅あるいは周辺の魅力の向上といったものを行っているということですので、決して付随的で軽いものとして考えているわけではないということです。

○平山主査 結論としては、この26番の真ん中の問いに対する答えとしては、1号線や2号線でEIAは行われているけれども、供用後の大気汚染に関する定量的な影響に関するデータというのは、定性的に改善が見込まれるといった話になっているということですね。

○山田課長 そういうことです、はい。

○平山主査 すみません、私ばかり発言しました。

○早瀬委員 私は25番の関係なんですが、ベトナムの環境影響評価制度が少し、よく分かっていないんですけども、気になっています。43ページでは、表28の(1)の右側の具体的な環境社会配慮の(d)のところでも少し触れられていまして、「環境関連許認可は、EIA報告書の申請・承認のみである」ということで、EIA報告書というのが何か立地の際の許認可の申請書の一部というか、まさにそういう位置づけで書かれています。それで、31ページにEIA報告書の流れ図というのがあるのですが、これはEIA報告書の流れ図だから、EIAの全体の流れではない

のかも分からないんですけれども、スコーピングがまず書かれていない。スコーピングのプロセスがまずなくて、EIA調査の実施から始まる。それで、調査をした後でパブリックコンサルテーションがあるということで、だからどういう項目とかどういう環境項目とかどういう要素に関心があるのかといった段階では全くコミュニケーションがなくて、そこは事業者側の判断で行われるということになっていて、それからもう権威的な審査手続に入っているように見えて、全くJICAの手続の精神とは異なる、日本の従来の統制審査制度に類似して見えるんです、私からは。そういうことを考えると、この25番で私はちょっと質問させていただいたんですけれども、それに対する答えの中で、「国際協力機関のガイドライン等を遵守するよう」、「そういった認識を共有する必要がある」と書かれているので、このようにしてほしい、とても重要だという気がしています。

ちょっと心配するのは、26番のところの最初の2行では、「ベトナムのEIA制度は基本的にJICA環境ガイドラインと大きく乖離していない」と書かれているので、この二つが矛盾しているとまで言うのは少し言い過ぎかもしれないんですけれども、少しその表現にずれがあるように思うんです。この辺の認識はどちらなのかというのはもう少しはっきり知りたい。それを踏まえて、25の回答のところのベトナム側との認識の共有ということについて少し慎重にやっていただきたいなと思います。

○山田課長 今、早瀬委員からご指摘いただいた、乖離が大きくはないということでも必ずしもないのではないかとご指摘のポイントは、おっしゃっていただいたスコーピングの段階でのコミュニケーションがないとか、そういうところがメインということでしょうか。

○早瀬委員 そうですね。要するに、市民とか利害関係者の価値観を取り込むプロセスというのが非常に欠けているように見える。事業者の意図を権威的に審査するという手続にしか見えないという。

○山田課長 このEIAの法制のベトナムにおける法社会学的な意味が、権威的な状況下にあるのかどうかというところは、ちょっと私の判断ののりを越えたところがありますので、私のジャッジメントは控えさせていただきたいと思います。ただ、客観的に見てスコーピングの段階でのコミュニケーションが足りないとかというところは、我々のガイドラインにのっとりした手続を行っていくことで補っていける点かなと思いますので、そういう意味で早瀬委員の25番のご指摘に対する我々の回答のとおり、早期の段階からベトナム側に我々のガイドラインにのっとりした手続をちゃんとやっていただいて、必ずしも事業者の側から見た事業認可取得という視点からだけでなく真摯な取り組みをするような認識を共有して参りたいと思います。

○平山主査 31番の答えがまさしく今のポイントに触れているように思いますが、後で矛盾がないようにここで整理しておいていただければと思います。

○山田課長 はい。調査が2段階になるということはありますけれども、いずれにしても、先ほどの25番あるいは31番へのお答えの中で書かせていただいたとおり、早期の段階、スコーピングの段階でもパブリックコンサルテーションをやっていくということで、今回このIEEレベルの調査の中でできることというのは非常に限られていて、この辺のスコーピング段階でのパブリックコンサルテーションということだけを見ても、少し限定的な範囲でしかできないところがございます。具体的には、どこかで書かせていただいていると思いますけれども、直接・間接的な関係者、ステークホルダーに、ヒアリングというか、少し接触するといったことが予定されている。そのあたりに少しとどまってしまうところはありますけれども、いずれにしても次の段階の深掘りをする調査の中では改めてパブリックコンサルテーションをやっていくということでございます。

○平山主査 これはスコーピングについてということですか。

○山田課長 はい。

○平山主査 すみません。そのほか、ありますか。

○岡山委員 よく分からなくなってしまうんですけども、最初から、すみません。この事業は、先ほどちょっとおっしゃったように、要は地下鉄というのが重要なファクターとしてあって、この地下鉄や地下街を何のためにつくるかといったら、要は人の足を地下鉄に向けさせるため、だからその魅力づくり、引いてくるためのインセンティブとして使いたいんだということですよね。であるならば、この地下街の評価というのは、地下街があつたらどれだけ1号線と2号線と4号線を使う人がふえて、なかったらこのくらいですといった何らかのアセスメントがあればいいのかなとちょっと思ってしまったんです。そうすると、割と厳密に、現在は多分あるでしょうから、人の足がこれだけ増えましたということで、だからこれだけ公共交通機関に流れましたよというの也能言るんじゃないですか。

○山田課長 要するにそれは追加で喚起された需要ということですね。

○岡山委員 そうですね。でも、やってみなければ分からないということが多分本音だと思うんです。ただ、ちょっとしたアンケート調査などでは、そういうものがあつたらこの地下鉄を積極的に使いたいかどうかということは、多分5段階法などでも調査できるのではないかなとは少し思うんです。

○山田課長 冒頭の全体のところでの回答でも書かせていただいたように、需要、これは5番

あたりですか、交通量予測というのは、別にそういうものは、もともと2002年、2004年にHOUTRANSというのがあって、それに基づくマスタープランで1号線、2号線といった個々のF/S、こういった中での需要予測をベースにしているものにとどまっているのが実態で、追加的に喚起される需要のところまで精緻に予測して、なおかつそれに基づく環境面でのプラスマイナスの評価というところまで今できている訳ではないという。

○岡山委員 この地下街のセールスポイントは、これがあることでより多くの人々が地下鉄を使うようになりまうと言いたいのであれば、このくらいという見積もりはされたほうがいいのかなどちょっと思ったんですけれども。

○石田委員 簡単なことで、今施設の話が出たので、プロジェクトの範囲をもう一度正確にちゃんとお聞きしたいんですけれども、「中央駅の構造に加えて」云々ということは5ページに書かれているんです、地下街や道路と。ただ、中央駅そのものを改築したりとか、駅前広場を改善するということは、今回は入っていないと理解してよろしいでしょうか。

○山田課長 そうです、はい。

○石田委員 駅前広場はいじらないわけですね。

○山田課長 駅前広場、地上のですか。

○石田委員 はい。

○山田課長 ええ、それは対象外です。

○石田委員 ただ、2ページに「駅前広場などのインフラを整備し」という言葉も書いてあるので、これでちょっと分からなくなりましたけれども、どちらか教えてください。2ページの(2) 調査の目的のところ、「地区再生に資する駅前広場などのインフラを整備し」と書かれているものですから、これは本事業のスコープではない。

○山田課長 そうです。本事業のスコープではないです。

○石田委員 スコープ外ですね。本事業ではやられない。

○山田課長 そうです。

○石田委員 分かりました。

○岡山委員 すみません、もう一つ。さっき地上は一切いじらないというお話だったので少し気になったんですが、それでも地下街から外に出るところに幾つか口ができる訳ですね。こういう暑い国で雨が多いところだと、人々の感情としては、ここの区間は地下を歩きたいと思うんです。多分すごく歩かれると思うんです、皆さん。そのときに割と出やすくしてあると、出たり入ったりもできますし、そこの口のところで逆に待ち合わせをしてピックアップすると

いう人たちもこれからすごく増えると思うんです、でき上がると。そういうところに、さっきも自転車という話しをしたんですけれども、ちょっとした安全なピックアップポイントを配慮しておかないと、道路へ出た途端にはねられるなどということになったり、あるいはそういう車で渋滞を起こしてしまうこともあり得ますし、ちょっと半地下でいいんですけれども、自転車置き場等を少し多めに整備しておけば、この前後左右の徒歩圏内の人たちというのはここまでは自転車で来るようになると思うんです。そういうちょっとした工夫というのはされたほうが、より使われるようになるんじゃないかなと思うんです。

○平山主査 ここで5分くらい休憩を入れさせていただきたいと思います。長くなってしまって、申し訳ございません。

午後4時02分 休憩

午後4時12分 再開

○平山主査 それでは、これまでの全体的な話が続いて、個別論が多くなると思いますけれども、6ページのステークホルダー協議以降を一括して終わりまでお願いいたします。具体的には32番以降ということをお願いいたします。

○山田課長 では、まずステークホルダー協議ですが、先ほども早瀬委員からのご質問、25番のものに関連して触れましたところです。スコーピングの段階からパブリックコンサルテーションをというご質問のところでは。

○平山主査 32番からで。

○山田課長 32番でよろしいですか。32番は、「31ページに記されているベトナムの環境影響評価制度のパブリックコンサルテーションと37ページで触れられているステークホルダー協議とは、機能が重複する面があると考えられるが、それぞれの位置づけをどのように考えておられるのか。また、43ページでは「被害住民からの要請があれば公聴会を行う」と記されているが、この公聴会との関係はどうか教えてください」ということです。パブリックコンサルテーションは、被影響住民に対して、事業実施者が事業概要、それから予想される影響等について概要を説明した上で、事業実施に係る意見を聴取する目的で実施する色彩が強い。対してステークホルダー協議は、パブリックコンサルテーションがメインに対象にしている被影響住民だけではなくて、プロジェクトサイトの周辺住民、地元団体やNGO等、事業に直接的、間接的に関係する者が協議の対象となるという違いがあります。ただ、基本的にやることとしては

ほぼ同様のものと理解していただいで結構ですということです。被害住民からの要請があれば公聴会を行うという、この公聴会についても基本的には同様のものということでございます。

次に33番、「EIAにおいてSEAの概念が盛り込まれているのであれば、IEEレベルでも何らかの形で利害関係者、特に周辺住民の意向を把握し十分に配慮した計画がなされるべきである」ということです。先ほどの31番のお答えのとおり、この調査の期間中にステークホルダー協議を実施するという事は想定しておりませんが、ヒアリングというレベルで地元のニーズを確認しながら事業計画に反映させていきたいということでございます。

次に34番は、「「現地ステークホルダー協議の実施時期、場所、告知方法、招待対象者、協議内容等、具体的な実施要領については、今後、MAURと協議しながら決めていく予定がある」という37ページの記載に関してですが、ベトナム側には、積極的な住民の関与を促す規定とプロセスがないだけに、日本側からしっかりと提案していくべきかと思えます。協議しながら決めていくということではその意を尽くすことは難しいと思えますので、協議の回数、目的、タイミング、参加者、意見の反映手順などを事前に計画しておくべきではないでしょうか」ということです。こちらは31番でお答えしたとおり、本調査ではステークホルダー協議そのものを実施することは予定しておりませんが、開催に当たっては、実際の開催というのは、この調査の先にある深掘りをするような調査の中でカバーしていくというステージ分けがございますけれども、そちらのほうでやるべき開催の内容・方法等について、いただいたコメントを踏まえて適切な方法で開催されるように実施機関に要請していきたいと思っております。

35番ですが、「街並み保存や景観保存については、当該部局との相談は無論のこと、景観保存の活動をしているNGOを含む市民団体や住民からの評価も考慮すること」ということです。こちらは、そういった意味でのステークホルダーも参加できるように、事業実施機関に要請していきたいと思っております。

同じく36番もステークホルダー協議に関することですが、「調査スケジュールにステークホルダー協議の予定を書き入れてください」ということです。こちらは、そういったことで本調査の外になりますけれども、今後やることについて助言をしていくということとともに、本調査の中においては、地元ニーズを確認するという意味でのヒアリングを実施していく予定です。

ステークホルダーの最後の37番ですが、こちらにも既に出たものと同様かと思えます。

続きまして、38番、住民移転のところですが、「環境社会配慮の調査のb)において、「現時点では大規模の住民移転が発生しない場合を想定している」と記載されているが、事業の範囲が9月23日公園の一部とほかはすべて公共用地ということがその根拠か。小規模である

としても住民移転が発生するとすれば、どのような場合が想定されるのか。今回の準備調査で、住民移転、土地収用並びに補償などについても十分な調査を行われたい」ということです。こちらは、どのように確認したかということですが、地形図上での確認と、それから地下鉄1号線で既にEIAをやっているということで、そちらによったということ、それから、現場を既に踏査しておりますので、そういった方法で確認しているということです。ただ、私有用地の取得、それから住民移転が小規模でもある場合、そういったものに対する補償、住民移転、生計回復策等について十分に調査することが必要ということで、この辺は念には念を入れてということだと思います。

39番、「バスターミナルの中にあった店舗の移転は既に完了しており、これについて問題がないことを確認済み」とされているが、どのような方法で確認されたのでしょうか。移転者の声も聞いた上でのことか」というご質問です。バスターミナルの移転は1号線のほうの事業で実施するために必要ということです。ですので、敵本的にはそちらの範囲でカバーされるということであります。ただ、事業者も同一ですし、実際の対応状況について実施者に確認して参りたいと思います。

住民移転に移りまして、40番、「住民移転の調査において、住民移転が発生しない場合を想定しているということだが、この意味は大規模ではない住民移転が発生する可能性があるということなのか」というご質問です。「なお、環境影響の確認の45ページの住民移転では「調査団の現地踏査で確認した限りでは住民移転が発生しないことを確認した」という記述があり、スコーピング案の非自発的住民移転の項でも評価「D」となっている。もし住民移転が発生しないことを前提に本案件を進めているのであれば、8ページの表現は再検討してはどうか」ということです。まず、住民移転がないということの確認の方法は、先ほどのお答えのとおりで、その上で8ページ目の表現につきましては、2010年12月の契約時調査開始前の住民移転が存在するか否かの判定ができていない時点での情報であるということでございます。

スコーピング（案）に移りまして、景観に関することです。供用後の評価B-の理由です。これは、レロイ通りの並木が工事期、移設になります。開削工事をしますので、移設をしないとイケないということです。ただ、この並木の高さが5メートルから30メートルということで、供用後も高さ10メートル程度の樹木を再植することが確実ではないということで、B-ということにしております。

次に42番、「景観に悪影響を与えない」とのことですが、その内容について少し詳しく説明してください。普通であれば景観に影響が出るのではないのでしょうか」ということです。先

ほど来出ているように、本事業では、地下駅、地下通路、地下の商店街を計画するということですので、地上に出るのは小規模の出入り口、それから換気塔のみという想定でございます。ですので、建造物の外観は周辺景観に調和できるように計画されるということでして、事業サイトの現在の景観に大きく影響を与えることはないという想定でございます。

それから、下水についてのご質問が43番目です。「途上国では下水道システムの機能維持に苦労しているところが多いが、ホーチミン市の下水道システムの現況を教えてください」ということです。ホーチミン市の既存下水道システムを今回使うというアイデアなのですけれども、これは1870年代のフランス人技術者による計画・建設から始まっておりまして、その後市街地の発展とともに増設・拡張して対応してきている。場所によって下水道管が交差したりするなど、複雑に入り込んでいて、下水道管網を形成しているといったのが現状でございます。一般的にベトナムの下水の普及率は30%から40%が平均だと聞いています。本件対象地においては、本事業で出てくるものは既存の下水道に流せる状況だというのが、基本的に我々が今認識している情報でございます。

44番目、「都市機能の集積度も高く、交通混雑も激しい地域で、駅の集客力増強と地下鉄利用者の増加を図ればかえって状況が悪化するようにも思われるが、本プロジェクトにより、供用後は交通渋滞の緩和、大気汚染の低減に寄与すると期待できるとされている理由は何か。地下鉄の開通等の効果に関する予測調査はあるのか」ということです。これは先ほど来議論になっているところかと思えますけれども、交通混雑の改善、これはよろしいですね。では、44番はちょっとスキップさせていただきます。

45番、「駅舎及び地下商店街から発生する汚水の処理施設に関するEIAは行われるのか。この準備調査との関係はどうなっているのか」ということです。先ほど申し上げたとおり、この調査においては、ベントイン駅舎、それから開発される地下商店街から発生する汚水というのは、既存の下水網に排水するという計画でございます。このつなぎ込みの部分は、下水の関係者、ホーチミン市側と協議を行って、容量的に大丈夫かとか、接続箇所を具体的にどうするかといった調整を行っていくこととしています。ですので、そういったことについてはこの調査の範疇に入ってくるということでございます。

46番、「地下水位に影響を与えないように、工事時に地下水位の常時モニタリングを行う必要があるとされているが、工事により不透水層を破壊し、供用後に地下水位の低下を招いてしまったらどうするのか。工事に入る前に、地下水位に影響が出ないという環境影響評価が必要ではないか。B評価は楽観的過ぎるのではないか」というご質問です。表30の15欄に、「工事

に入る前に地下水位について調査を行い、掘削工事による地下水位への影響を予測し、その影響の回避・低減策を検討する」という記述と、それから「供用後の地下水の変化および地盤沈下を定期的に観察する必要がある」といった記述を追記させていただきます。それから、楽観的過ぎるのではないかというご指摘を踏まえまして、同じく表29の15欄の供用後の評価を「B-」に変更させていただきたいと思っております。

47番に関しまして、地下水への影響について、「ホーチミン工科大学が行っているベンタイン周辺の地下水に関する調査の位置づけ、その内容はどうか」というご質問をいただいております。これは、ホーチミン市の天然資源環境局へのヒアリングをしたところ、実はホーチミン工科大学が小規模な調査を実施したという情報を得たというところにまだとどまっております。その位置づけとか内容について、詳細については本調査で確認して参りたいと思っております。

48番目は、「供用後、電車の走行により振動の影響を受ける可能性のある建造物の損害状況をモニタリングする必要があるとされているが、工事開始前に電車の走行により振動の影響を受ける建造物があるかどうかを評価する必要があるのではないか」というご指摘です。これはバウンダリの議論と少し関連するのかもしれませんが、本事業そのものは鉄道運営事業ではないということですので、電車の走行による影響について直接的に地下街というところに影響するということではありませんけれども、本事業での工事中に予見される振動による影響については調査を行ってまいりたいと思っております。

49番は、「利害と便益の偏在及び地域内の利害の対立については、この事業の実施に伴って発生する人の流れの変更の結果、周辺住民への聞き取り調査を踏まえた計画とするとしても、例えば商業者にとっては大きな影響（正と負両面）を受けることが十分に予見できる。よって、これら二つの項目では、工事期、供用後ともにC-か、場合によってはB-の評価もあり得るのではないか。しかるべきタイミング（ステークホルダー会合など）で、ビルの所有者のみならずテナントなどの意見を聴取されたい」ということです。ご指摘を踏まえまして、表29の9の「地域内の利害対立」の供用後の評価をC-に修正したいと思っております。それから、回答31で既に申し上げたとおり、調査期間中にステークホルダー協議を実施することはしないということですが、地元ニーズを確認するために、ヒアリングを実施し、事業計画に反映させたいと思っております。

50番、「地球温暖化では、交通渋滞の改善に寄与し、自動車やバイクなどからの排気ガスの排出量の減少がもたらされるという理由で、B+評価であるが、この事業のごとくの大規模施設

では、エアコンなどからの大量の熱の放出も十分に予測される。従って、評価はむしろB-ではないのか。推計を行っていただきたい」ということです。こちらは、施設計画の策定の後、今回この概略の設計をするわけですが、その後、具体的な駅舎及び商業施設から排出される熱量を予測し評価する必要があるということで、深掘りをする段階でのことかと思いますが、いずれにしても影響を評価したいと思っております。「地球温暖化」の供用後の評価につきましては、こちらはC-ということで変更したいと思っております。

51番、「工事期のみならず供用後も騒音・振動は発生するため、供用後の評価はC-（場合によればB-）ではないのか。さらなる評価を行っていただきたい」ということです。ご指摘を踏まえて、「騒音・振動」の供用後の評価をC-に変更したいと思っております。

52番、同じく地盤沈下についても、「地盤沈下は、工事期のみならず供用後も発生すると予測され、供用後の評価はB-とするのが妥当ではないか。モニタリングを行う等の対策を講じられたい」ということです。まず評価はB-に修正させていただいて、供用後の定期モニタリングについては表30の27で述べております。

53番、「事故は、道路上や工事現場における事故だけではなく、本事業のような大規模な地下施設の場合は、異常降水などに伴う地下水や地表水の施設内への浸入、最悪の水没事故も想定される。これらの危険性についても十分に配慮した調査、対策づくりを行われたい」ということです。先ほどコンサルタントさんにも少し補足の説明をいただいたとおり、既に1号線のほうで具体化させている対応策もございますが、日本の基準も踏まえまして対策を打っていくようなことで。これは番号がちょっと間違っています。「表30の27」と書いてありますのは「30」でございます。すみませんでした。「表30の30」ということで修正させていただいた上で、事故のところ、具体的には「また、事業者が、異常降水などに伴う地下水や地表水の施設内への浸入の防止策、水没事故への対応策を施設計画に反映するように十分に検討する」という、「文」がまた違ってはいますが、この一文を加えさせていただきたいと思っております。

54番は、土壌浸食のことについて、「掘削廃土の専門業者による処理を施行業者は、モニタリングすると文言を修正されたい」ということですので、当該箇所を「施工業者がこの掘削廃土を適切に処分するようモニタリングする必要がある」と修正させていただきます。

55番は、「労働環境、工事の影響を最低限に抑えることを義務づけるだけでは不十分で、遵守されるためのモニタリング方法・実施組織の特定とその実施可能性についても予見し対策を練る必要があるのではないのでしょうか」ということです。当該箇所に以下の文章をつけ加えたいと思っております。すなわち、「また、ベトナム国の労働環境に関する法律が遵守されることをモ

ニタリングする必要がある」と、この一文を加えたいと思います。

56番ですが、「鉄道利用者・観光者のみへの影響に着目するだけでなく、生活空間としてまたは移動空間として生計の手段を営む人々、鉄道以外の交通手段を利用する人たち、地域の住民たちへの影響を忘れてはいけないのではないのでしょうか。その意味では、A+の評価は再吟味が必要なのではないのでしょうか（そういう結果を行った結果A+になることに異存があるのではありません）」というご指摘です。これは前段のところでも既にご議論いただいている点でございますので、先ほど私のほうから回答させていただいたとおり、チェックリストの部分と、それからスコーピングのところでも、しかるべく修正をしていきたいと思っております。それに加えて、ここでの回答ですけれども、「都市の中心部の土地利用が高度化され、鉄道利用者・観光者等」のくだりにつきましては、近隣で小規模商業施設を営む者等、鉄道以外の交通手段を利用する人、地域住民等への事業便益も考慮はしていますということで、我々の意図としてはこのくだりについてはこれを含んでいるということではありますが、前段の議論でややご意見が集中しましたので、先ほど申し上げましたような対応にさせていただきたいと思っております。

57番、「自然環境の「地下水」において、工事中はA-で供用後評価はDとなっているが、地下街整備の供用後にも地下水位等に影響を及ぼす可能性があり、B-（あるいはC-）とするのが妥当ではないか」というご指摘です。これを踏まえまして、表29の15の供用後の評価についてB-に修正させていただきたいと思っております。それから、表30の15につきまして、「さらに、供用後、プロジェクトサイト周辺の地下水位および地盤沈下の定期モニタリングを行う必要がある」という一文を追記させていただきます。

58番、「同様の観点で「地盤沈下」の供用後の評価はC-となっているが、B-となる可能性について再検討すること」ということです。こちらは、ご指摘を踏まえて、供用後の評価をB-に修正したいと思っております。なお、供用後の定期モニタリングについては表30の27で述べております。

次に59番ですけれども、「景観」も供用後の評価はB-となっているが、この根拠は「いかか」ということです。先ほどもちょっと出ましたとおり、並木が工事の時期だけ移設になるということで、供用後も高さ10メートル程度の樹木を再植することが確実ではないことから、供用後の評価にB-としているということでございます。

60番、「「水質汚染」の項で、供用後の評価がC-となっているが、駅舎や大規模商業施設の立地に伴い、汚染排水が排出される計画であり、B-としたほうがいいのではないか」ということです。こちらについては、駅舎及び商業施設から発生する汚水は、先ほども出ましたとおり、

既存の下水管につなぎ込んで排水するという計画でございますので、こういったものをしっかりと協議して実現していけば、プロジェクトサイト周辺の環境には影響を与えないということで、C-とさせていただいているものです。

61番、「「廃棄物」の項の供用後の評価はC-となっているが、駅舎や大規模商業施設の立地に伴い廃棄物の発生が見込まれるので、B-とすることについて再検討してください」ということです。こちらは、供用後についても、発生する廃棄物の収集・処理・処分は、ホーチミン市に許可された専門業者に委託して適切に処分するという計画ですので、評価としてはC-でよろしいのではないかなと思っております。

最後の62番ですが、「「騒音振動」の項の供用後の評価はC+となっているが、地下鉄走行により振動発生が見込まれる計画であり、評価B-とすることについて再検討してください」ということです。こちらは、またバウンダリーの話しになりますが、本事業だけを見れば鉄道の運営事業ではないということで、電車の走行の影響については直接関連しないということで、工事中に予見される振動については、本事業の範囲内で影響調査を行っていきいたいということでございます。

○平山主査 ありがとうございます。

追加的なコメント、質問等ありましたらお願いします。どうぞ。

○谷本委員 景観のところ、番号は41、42、それから田中先生のものも絡んでいますので、59ですか。切って戻さないのはもう確実ですか。やはり戻すんでしょう。ここの表現を見ると、確実でないことからB-と、これはどういうことですか。意味が分からない。日本語が分からない。こう言うと何か問題発言かもしれないけれども、再植…。今はだから、このレロイ通りは、真ん中にあるんですか、端にありますか、植栽は。写真を見たら分かるかな。サイドにありましたか。真ん中ですか。

○杉山 いえ、真ん中に車道があって、バイク道との間に緑道が2本あるということです。

○谷本委員 開削しますよね。すると、移設するというか、移設できるものはする、だめなものもう切るしかないですね。それで、あとは埋め戻すでしょう、上を。

○山田課長 ええ、開削した部分を埋め戻して。

○谷本委員 埋め戻すというか、ふたをしますよね。それで再度植えないんですか。

○山田課長 基本的には戻すんですけれども、ちょっとここはニュアンスがなかなか伝わりづらい、少し上手くない文章になってしまっているんですけれども、並木の高さもまちまちでして、5メートルから30メートルといろいろなものがございます。そのうち少し再植するのが難

しいのは、10メートルを超えてきますと、一回引っこ抜いてしまってまた戻すのが基本的には無理という意味合いでして、その範囲で影響があるということで、B-です。そういう意味合いです。それでもちょっと伝わりにくいですかね。もちろん原状回復を旨として……。

○谷本委員 できるだけすると。

○山田課長 できるだけすると。ただ……。

○谷本委員 この回答をもうちょっと……。

○山田課長 すみませんでした。

○谷本委員 これだと、本当に、「えっ、切ってしまうの。植えないの。えっ」と、そうとられるから、すみません、そういう質問をしました。信じてますよ。信じているんですけども、これだけ読むと、何か……。どうもすみません。

○平山主査 ほかにありますか、よろしいですか。

では私から。46番についてですけれども、お答えのところ、これは非常に重要なことですが、「工事に入る前に地下水位について調査を行い」と書いてありますが、私は地下水位について調査をしてくださいと言っているのではないのです。日本では地盤沈下が起こるときの仕組みというのは、地下で不透水層がちょうどお盆のような形になって、その中に地下水がたまっている。そのお盆のようにになっている不透水層を壊してしまうと、そこから水が下に流れ落ちてしまう。そうすると、地下水位が下がってしまう。これが地盤沈下の大きな原因であると専門家から教わったのですけれども、ここではそういうことは起きないのかということ。地下水位の調査ではなくて、不透水層の構造は一体どのようになっているのかということをよく調べた上でこの駅の構造物をつくる必要があるということで、私はこれが一番大きい問題なのではないかと思っています。その意味で、ここに書いてある「工事に入る前に地下水位について調査を行い」というのでは不十分なのです。それで、地質の構造に関する調査というのがきちんと行われているのだろうか、それとも、ホーチミン市の土地の構造というものが、砂のような透水層が何キロもずっとあって、そこに水がたまっているということが分かっているのであれば、もちろんこの答えでよろしいと思うのですけれども、その点に関する調査ができていのだろうかということ。工科大学の調査を含めてお聞きしているということ。

○栗木氏 コンサルタントでございます。補足させていただきますと、1号線のプロジェクトで土質調査が行われておりまして、概ねこの地層は砂質土層が厚く堆積しています。正確な数字は定かではありませんが、深さ約40メートルに今おっしゃっている不透水層が出現します。今回の地下街の掘削レベルが概ね12メートルぐらいでございます。そのため、開削工事に必要

な土留め壁を、この不透水層に根入れしたとしても、不透水層を貫通することはないと考えられます。また、昨今では地下連続壁という、根入れ部の地山を乱すことの少ない土留め壁の工法もございまして、こうした工法を採用することによって、平山主査がご指摘された問題点は少ないのかなと思っております。また、ここホーチミン市というのは非常に平坦な土地でございまして、仮に不透水層があつて、その下に滞水層があつたとしても、被圧を受けているとか、地下水位が不透水層を挟んで水圧が変わるとかということは多分なくて、地下水位もいわゆる静水圧分布といった状況と認識してございます。

○平山主査 それをどこかにきちんと書き込んでおいていただきたいと思いました。ありがとうございました。

それからもう一つよろしいでしょうか、私のところだけ。48番ですけれども、お聞きしたかったのは、供用後に振動の影響を受ける可能性のある建造物の損害状況をモニタリングすると書いてあつたので取り上げているのですけれども、要するに、そのような懸念があるのであれば、モニタリングをするという対応だけで終わるのではなくて、それこそ環境影響評価をするという必要があるのではないかというのがポイントです。お答えでは「本事業での工事中に予見され振動による影響は調査を行う予定」と書いてあつて、環境影響評価なのか何なのか分からない。しかも工事中ということが書いてあるので、お答えになっていないと思うんです。供用後というのは、52ページの26番の最後のところに書いてありますね。ですから、工事中というのはそんなに意識はしていないのです、私は。ポイントはモニタリングで済ますべきところではないのではないかとということです。

○山田課長 少しここもまた、今日のいろいろな議論のところで混乱を生じてしまっている原因の一つであります、事業のバウンダリのとらえ方、整理の仕方の問題が改めて絡んでくるところかと思えますけれども、我々のほうの整理で、我々のほうの書きぶりで、事前配布資料のところで、「供用後、電車の走行により」というところで少し本事業のバウンダリの外の話しをしてしまっているところがあるのかなと思うんですけれども、それはそれとして、供用後の電車の走行による振動の影響が建造物にどれぐらいあるかということについては、そちらの鉄道のほうのUMRTの1号線の事業のほうで影響予測をされているということでございます。

○平山主査 ということは、この調査とは、PPPのベンタイン駅周辺地区総合開発事業準備調査とは関係がない記述であるということですか。

○山田課長 そうですね。そのほうが整理としては一貫性が出てくるかなと思います。

○平山主査 その議論は、二宮委員の最初の総合的なアプローチの仕方を求める議論にひっか

かってきますよね。そこのところを今の段階でひっくり返すということですか。

○二宮委員 地下鉄の議論のところではこのことに関する評価はなされている訳ですよね。

○山田課長 はい。

○二宮委員 それでプラスとかマイナスとかという評価になっているわけですか。

○山田課長 A-。

○二宮委員 大きな影響があるということで。そうすると、それは、そこでの評価を引いてきて、何らかの言及を調査の中でもすると。この調査の中で改めて調査なり評価をする必要はないけれども、そうなっているの、そのことは多分この事業にも影響してくるという整理はしておく必要があると思うんです。

○山田課長 そうですね。おっしゃるとおり、改めてそのことについて影響評価をするということではないかと思えますけれども……。

○二宮委員 なので恐らく、伺っていると、本当は地下鉄整備のときにもっときちんとやっておかなければならなかったであろうことが結構余りやられていなくて、言葉は悪いですけども、そのとばっちりみたいなものをこの事業が食っていて、従ってそれはこの事業の枠の中でいろいろな必要な助言があって、そこに関するスコープを絞っていく過程で、その前提となる地下鉄の議論のところできまざまにやられていたであろう、あるいはいなければならなかったであろうことを参照しようとしても、何も十分なものが出てこない。何が不十分だったか、何が必要であるかということはどこかで整理しておく必要があると思います。ここで改めて地下鉄に遡ってやることはできないと思うし、やる必要はないと私は個人的には思うんですけども、それでどこか将来的に、先ほど申し上げたように、事実上はつながっている事業なので、援助するときの切り分けとしては別のものではあっても、従って同じ問題意識とか論点とか議論のフォーカスが出てくるので、そこはトータルに、もし過去やっていないのであれば、どこかでやらないといけないという問題意識が今の段階では洗い出されていればいいというか、どこかで洗い出さないといけないということになるので、そういう理解での整理をしていただきたいなと思います。

○田中委員 私も騒音のことを出して、平山委員と割と問題関心は同じなんですが、結局この事前配布資料の50ページに非常に紛らわしい表現があるので、多分それに引っ張られてしまっているんですね。だから、この事前配布資料が、先ほど僕もちょっと申し上げただけけれども、駅前周辺整備事業の評価をしているのか、こういう1号線事業も含めた総合的な評価を書いているのかというのがよく読み取れないんです。両方入っているんです。この50ページの26番の

「騒音と振動」のところに、まず工事中の話は、これは多分紛れもなく周辺整備事業なんでしょう。ところが、供用後というのがあって、一つ目の指摘は、整備事業が行われることで、地下鉄をやることで交通量が減少すると。従って、その分、この整備事業ができたとしても、騒音が改善されるだろうと。ところが、一方、供用後、電車の走行によって振動を受ける可能性があるのも、建造物の損害状況をモニターする必要があると、これは駅周辺整備事業の話なんですか、それとも鉄道事業の話なんですかということだな。これは鉄道事業の話なんですね。であれば、この指摘を受けたときには、これは鉄道事業の話なので、この表現は不適切なので削除しますという回答があれば、なるほど、それは趣旨一貫しておりますねと。これは鉄道整備事業の評価を入れ込んでいるので、これはあくまでこの本体のこれは駅周辺整備事業ですからということで、そういう回答があればいいんだけど、これはまたこう書いてあるので、一体どういう意味かなというので多分平山委員が盛んにおっしゃられている訳です。もし一体的な評価をするというのであれば、一体的な評価ということで、今度はそちらできちんと整理しなくてははいけないんです。

○平山主査 最初は一体的、総合的に取り上げているとおっしゃったので、困るなど。

○早瀬委員 このJICAガイドラインの中では、不可分一体の事業から生じる影響については扱うと書いてあるんです。ですから、この鉄道と今回のプロジェクトとが、鉄道がなければ今回のプロジェクトというのはいり得ないという意味では不可分一体のプロジェクトだから、その影響については見なければいけない。ただ、その鉄道の部分までさかのぼって今の段階でというのはもう二宮先生のおっしゃるとおりで、だからその問題点を洗い出して、それで以前に鉄道の部分でやられた調査などを引っ張ってこられて、それで欠けている部分などを洗い出すということをやらなければいけないのではないのかな。だから、ここの整理の仕方として、不可分一体だということを前提として整理してもらおうというのがJICAのこのガイドラインの趣旨だと私は思いますけれども。

○田中委員 私もその理解でいいと思うんです。私の理解はこういうことなんです。つまり、こういう周辺で行われている事業があってこの駅周辺事業というのは成り立っている訳です。つまり、まさにお話しのように、地下鉄というか、鉄道整備事業ですか、鉄道整備があって、駅前周辺をやろうということです。その駅前周辺事業をやるときのベースラインとしては、当然鉄道事業がベースラインになって、そういうことを含めて、例えば騒音レベルが上がっているということ認識しなくてははいけないんです。ただ、どれを評価するかというときに、確かに駅周辺整備事業をやってどれだけ上乗せされますかというのを評価しますというのが事務局

方のお考えだと思うんだけど、そういうことであればそういうことをきちんと入れなくてはいけない。ですから、全体として、まず第一段階で鉄道整備事業によって、ある種の騒音レベルなり大気汚染のレベルが改善する部分もあるかもしれませんが、騒音も改善するのか、プラスになるのか分かりませんが、影響を受けます。その上で駅周辺整備事業を行うことで、これだけ増えるか、これだけ減るか分かりませんが、プラスの方向かマイナスか、そういう評価を考えるべきではないでしょうか。そこが、多分そういう基本的な考え方が整理されていないままにあるものだから、読み手というか、我々が受けてこのペーパーだけ読んだときに、混乱してしまうんです。それでいろいろなコメントが出てくると思うんです。ということではないかと思います。

○平山主査 それとの関係では、上乘せの話だけではなくて、石田委員がちょっと触れられた駅前広場の整備の問題というのは入っているのかという指摘がありましたけれども、そのときのお答えでは、入っていませんということで整理されています。ですけれども、一体か一体でないかなどということになると、本当は一体的に考えなければいけない話ですね。そうすると、ここに書いてないような論点といいますか項目というものが今度は逆に必要になってくるように思います。その整理が全くできていないのです。

○山田課長 地上部分のことについて、今回の事業あるいは今回の事業と一体とみなすべき1号線の事業と一体性をなす地上の何か変更があるとしたら、我々の認識では、先ほどご説明したような植栽の移設とか、あるいは開削工事に伴って移転が必要になるバスターミナルとか、そういった範囲のものが基本的にメインのものであって、あとは小さなものとして、地下との出入り口が新たにできるといったところ、あとは、間接的なという表現がよろしいかどうか分かりませんが、地盤の沈下等々のポテンシャルとしてあり得る影響が地上に及ぶ可能性があるといったところが重立った、まち・地上で一体として考えるべき変更というか、影響の範囲だと思っておりますので。

○平山主査 その点が整理されているところというのはないですよ、一括して。

○山田課長 ただ、もちろん先ほど申し上げたような植栽の移設の計画とか、その辺は考えられていますし、あとバスターミナルの移設については、これは1号線のほうの事業で移転すべきものの対象としてとらえられていますということですので、一応我々の認識では、カバーされていると。

○平山主査 いや、この資料で。

○山田課長 この資料の中でということですか。

○平山主査 はい、この「(PPPインフラ事業)」と書いてある開発事業準備調査の中で。この中には書いてないですね。そうすると、それを設けるべきだという意見を今度はまとめないといけないことになりますね。

○山田課長 その辺は確かにちよっともとのこの事業あるいはこの調査のバウンダリがあいまいだったところとの関連でおっしゃるようなことがあったのは事実かと思しますので、その辺は改めて今回資料を一貫性を保つ意味でもう少し見直す中で、ご指摘の点を……。

○平山主査 要するに私が困っているのは、私のところの何番でしたか、今ご質問をしたところなんです、45番のあたり、モニタリングのところなどですけれども、そういうところは助言として出すのか出さないのかということです。違うということであれば、モニタリングではなくて環境影響評価をするべきであるという助言を出したいところなんですけれども、出せない。反対に、一体的に見なければいけないという立場をとると、地下鉄が原因ではあるが何かやらなければいけないといったことを、つまり済んでいる環境影響評価に対して何か物を言うみたいなことに結局なってしまうのです。

○山田課長 46番のことについて言うと、先ほどコンサルタントさんのほうからご説明いただいたように、既に1号線のほうで対応しているという事項ですので、こういったものは今回一応1号線のほうで対応されているし、それについて問題がないということであれば、一体不可分であっても、もう既に終わっているイシューだということで、今回のこのご議論の中からは落としていただいて結構かなというのが、事務局としての、こちら側としての意見でございます。大変申し訳ないんですけれども、そういうことで、事前の資料が、その辺のことがバウンダリがはっきりしない中でいろいろなものを出しているところでちぐはぐになっているところがございますので、いただいているご助言あるいはご質問に即して一個一個その辺を整理していくというのが今のところ最も現実的なことかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

○平山主査 私が困っているのは時間がないということと、それから助言をどのような方針でまとめればいいのかということが見えなくなっているということです。

○岡山委員 50ページのところの26の「騒音と振動」に関しては、「一方」以降は削除されたらいかがでしょうか

○山田課長 一貫性を保つという意味では、基本的にはバウンダリは、本事業が追加的に行われる範囲にとどめる。その範囲で必要なご助言をまとめていただければいいのかなと思います。ただし、一体不可分の議論がございますので、その観点でさかのぼって1号線でやられていること、これはデュープロセスを含んでおりますので、基本的には我々としては問題ないと思っ

ております。従って、さかのぼってそちらのほうで何か改めてこれをやるということは基本的には私としてはないと思っておりますけれども、そのことが本事業のバウンダリの範囲のことについて非常に大きな影響があるという予測が成り立つものであれば、それは改めて、これは一体不可分なのでやっていきたいと思いますという事項を洗い出すということなのかなと思います。それが具体的に何と何かというのは……。

○平山主査 過去のことに言及するとなると、1号線のときに環境影響評価をもう少しきちんとやっておくべきだったという助言をしたいということになりますが、そのところは一応やめてくれと。そして、ここに書いてあるように、供用後のモニタリングはすべきであるという意見にとどめてくれみたいなことになるのです。「モニタリングをすること」と書くと、この一体的な事業については、最初からのことを考えると、モニタリングをするだけでいいんだという結論をこの助言委員会が出したことになるわけです。要するに、1号線の調査のときに環境影響評価に欠陥があったということは指摘せずに、それらを含めて、今後のモニタリングだけでいいということを我々が言うということになるわけです。お墨つきを与えるみたいに。

○山田課長 その欠陥というのが具体的にちょっと私はイメージできないんですけども。

○平山主査 先ほどの大気汚染にしても、それから騒音・振動にしても、定量的な数値というのが出ていない、そして供用後も問題が基本的にはない、懸念されることについては、モニタリングをすればそれでいいということになっている。私の考えでは、モニタリングをしなければならぬといった状況にあるときには、環境影響評価がきちんと行われていなければおかしい。だから、モニタリングでは不十分だと申し上げているんです。だけれども、それは過去の話だから、それは言えない。ではモニタリングをしてくださいと言うと、過去の調査についてまで、これでよかったんだというお墨つきを与えることになってしまうことを懸念しているのです。

○山田課長 それは、この環境助言委員会の基本的なバウンダリをセットした上であれば、大気の問題につきましては、これは基本的には私の認識では……。

○平山主査 騒音・振動でもいいですよ。

○山田課長 騒音・振動も、これは鉄道が走ること、供用後の話しをされているという理解ですので、鉄道が走るということについての影響だと思いますので、これは鉄道事業のほうの1号線の事業のバウンダリの中できちんと対処していただくと。従いまして、この……。

○平山主査 そこが対処できていない。だからこういうことが書かれているのではないかと。

○早瀬委員 その認識なんですね。だから、鉄道事業のほうで騒音・振動について全く対応

していないのではなしに、十分に対応はしているのだという前提で、ただ古い建物が多かったり、フランス統治時代の建物があつたりして、最善の努力をしても何かが起きるかも分からない。その辺の不確実性についてはモニタリングしますというのだったらよく分かる。そういう趣旨ではないんですか。騒音・振動について十分な対策を講じることについても検討されていない。ただ、後で被害が出るかどうかをモニタリングしながら後処理をやっていくだけですと読まれているんですけども、そうではないんでしょう。ちゃんと騒音・振動が出ないような構造のものをつくって走らせる訳でしょう。そこが言えるかどうかということが大きいのではないですか。

○山田課長 そのことは、鉄道のほうのことでEIAをやり、対処もしています、モニタリングをすることにもなっていますということですので、改めてこちらのほうの助言委員会で何か助言をいただく状況にあるのかなのかということですので。

○早瀬委員 それはしかし、助言委員の先生から不可分一体の事業についての影響についても懸念が出たときには、それはそのようには逃げられないのではないですか。

○山田課長 いずれにしても、これはオールJICAで、そちらのほうは関係ないということではなくて、借款をつけている以上は逃れ得ないことだと思いますので、いずれにしても対応していくということだと思うんですけども、どうでしょうか。現実的には、この助言委員会……。

○早瀬委員 建物の細部まで一つ一つ、その強度がどうで、ここにひびが入っているなどというのを全部調査することはできないですよ、アセスメントの段階で。だから、そういう不確実な部分についてはモニタリングをするというのは当然だと思うんです。だから、工事の段階で騒音・振動が出ないように十分な対策がとれた、これ以上の対策はとれないんだということ言えばいいと思う。

○平山主査 1号線・2号線のEIAの内容はどうなんですかということでお聞きしたら、定量的な数値がなかった、これは大気汚染についてですけども。それがあるから騒音・振動についても不安という印象を持っている訳です。それを助言に残すかどうかというのがこの段階にならずずっと問題になっていると思うんです。

○岡山委員 そもそもこの前の前の全体会合のときに田中先生がこれを紹介されたときに、これはそもそもカテゴリーAにする事業なんですかと質問されて、そのときには、でも一応環境に対して影響があるということだったんですけども、やはり今回のこの事業だけで考えたら、環境影響評価は特にしていない訳ですし、実際のところは確かに工事のときの影響ぐらいしかないだろうなというの、あとは普通の商業施設として運営されるんだろうなというのは想像

できるんです。それに対してこちらとしてももう何も言えないものですから。私は実は今回のときも、珍しく助言と質問の前に前文があって、今後なんですけれども、地下鉄をプロモートするときに、またこういう地下街も一緒にあったほうが、全体的にそこの国の人にとって非常に利便性も上がってよりよい地下鉄になるでしょうということを提案していかれるのであれば、今後はできるだけ地下鉄事業のパッケージとして一緒に出していただけませんかねということをお願いしているんです。先に地下鉄があって、そこからこのオプションで入ってきて、そこだけの評価してくださいというのはちょっと難しいなというのが正直なところですよ。

○田中委員 今の話しはそうなんです、しかし今こうなっているから、一応……。

○岡山委員 すみません。

○田中委員 それで、恐らく問題は、だから多分これを一体不可分で審査を行うとしたら、当然、では1号線の事業はどうだったかというきちんとしたデータをお持ちにならなくてはいけなかったんだな。それが的確に答えられなくてはいけなかった。それが答えられないから、平山先生がおっしゃるように、どうなんだ、どうなんだになってしまう訳です。それで安易に私はこれでいいと言う訳にはいかないという留保をつけざるを得ないということですよ、先生がおっしゃるのは。そういう話しだと思えます。だから、それは事務局のサイドがきちんとクリアにしなくてはいけない。もしそれをバウンダリを分けて、こちらこちら、こちらはこうなんですというのなら、こちらのデータはここまで来ていますとか。それがはっきりしないものだから、整理がまだついていないのではないですかという話しになってしまうんだな。整理がついていない状態で、ではこの表現、例えばこの助言については、これでいいです、モニタリングで結構ですと認めるわけにはいきませんというのが平山委員のお立場だと思うんです。だから、そこはきちんと解明しなくてはいけないので、今いろいろ言ってもあれなんだけれども、どうなんでしょうね。後日でもちゃんとそのデータがどうなっているかというのを教えてもらうとか、そうしますか、大気汚染とか、騒音とか、特に今問題になっているものを。つまり、1号線の中でどういう予測評価が行われたんですかということだな。そこが一番の鍵なんですよ、平山先生。

○早瀬委員 どういう対策をとったのかということですね。

○田中委員 その結果どういう対策をとったのかということですね、その評価について。

○早瀬委員 対策をとらずにモニタリングと聞こえるから。

○田中委員 そういうことなんです、対策をとらずに、要するに。

山田さん、ではどうですか。いろいろな考え方があって、今回我々がひっかかったのは、同

じJICAの事業であるというか、1号線がJICAが関与している。こちらもJICAがかかわっている。しかも方針として総合的・一体的にやりますという方針がこちらのほうに書いてあるものだから、余計そこでかかわってきてしまいます。そうではなくて、A事業とB事業が周辺事業で行われていて、それは関連性はあるけれども、B事業は後発である。そういうときに、A事業を前提として、その影響も含めて、影響の水準とか、ベースラインとしてそれを読み込んだ上で、B事業についての評価をするし、対策を考える。つまり、もうA事業は先行してある訳だから。それが一般的なやり方だと思うんです。だけれども、今回の場合はもっとさらにそこが密接で関係性が深く、今言ったように、一つはJICAが両方にかかわっているということ。それから、こちらのこの書きぶりの中に、総合的・一体的にやるB案をとりますという話しになっているから、であれば、もっと遡ってそのところを全体的に評価しましょうという話しに広がってきてしまった訳です。だから、そういうことを提案するのであれば、繰り返すけれども、ではA事業である1号線事業についての影響評価はどうだったのか、その結果どういう対策がとられているのかということちゃんと説明できないと、その一体的にやることの意味が本当にあるのかどうかとか、そういうところまで我々は判断できないですねというのがどうも今の雰囲気なんですよ、この議論をしていて。

○山田課長 それは非常に理解しているつもりですし、ただもう一つ事態を複雑にしているのが、タイミングのずれはあって、既にデュープロセスを終えているもので、しかもそれはガイドラインが違いましたという中で行われたものを遡って。

○早瀬委員 私が要求するのは、だからそれを見直せとか、結果を何とかしろと言っている訳ではなくて、その結果をきちんと説明しなくてははいけませんねという話しです。

○山田課長 それで、一体不可分性のところは、すみません、ちょっと長くなってしまっているんですけども、私が思うに、何でもかんでも一体だからということではないと思うんです。例えば大気については、これはこの地下街については大気への影響というのはほとんどないと思うんです。ここはほとんど、プラスでもマイナスでも影響を及ぼすとしたら電車本体のほうでしょうから、それをただ単に二つが事業として一体不可分だから、ではこの地下街開発の事業を考える中で、大気も遡って同じような密度で見えていきますかということになると、私はそこには少し疑問がありまして、そこは委員の皆さん方で少し、どういうところについては、やはり二つの事業にとって共通の 이슈ですから。例えば、平山先生がおっしゃった地下水について、これは同じ問題を含んでいるでしょう。ほかにも少しあるのかもしれませんが。例えば、今日あった既往のモードを使っている地上の方への影響、この辺は共通した 이슈でし

ようから、一体不可分性のところが真の意味で意味をなすところだと思うんです。だから、その一体不可分であるといったときに、どこを本当見るのが一体不可分として見る上で意味のあることなのだろうという 이슈を少し整理したほうがいいように私自身は思うんです。

○早瀬委員 そこは、アセスメントの手續と、その事業についてだれが責任を持って具体的な対策をとるのかという責任の問題との区別ではないんですかね。アセスメントの手續の中では一体不可分の影響についてまでも見るというのが原則であって、ただ、細かな評価まですることはなくて、先に行われているのだったら、それを引いてくればいい訳であって、そういう既存の資料も含めて一体不可分なものまでの影響も見て洗い出してみるのがアセスメントであって、その後それについてどう対策をとるのかというのはそれぞれの事業の責任でやっていく訳だから、ではすべてをこの事業に責任を負わせるという話しではないということではないんですかね。

○山田課長 おっしゃるとおりです。多分それは共通していると思うんですが、私の申し上げているのもそういう意味でして、そういう意味でこの事業において責任をとっていくものについては特に……。

○早瀬委員 ただ、だから今のこの資料の中で説明するとき、もし大気汚染のことも触れられるのだったら、それは立証の責任があって、立証の責任があるにもかかわらず、それはこの事業のプロジェクトの外ですという意味で逃げる訳にはいきませんよということをおっしゃっているんだと思うんですけれども。

○二宮委員 どこがかかわってくる、どこがかかわってこないというのは、クリアには分けられないと思うんです。

○山田課長 そうでしょうけれども、今日の議論の中でも多少その辺は見えてきたかなという思いは私自身にはあるんですけれども、どうしましょうか。

○平山主査 むしろ、その整理の仕方というのは、JICAのほうでこの事業の性格をどのように整理するかという点にかかわってくると思うんです。先ほど田中委員も言われたように、JICAのほうの資料に、一体的にやるからというB案をとっているということが書いてあるからこのような意見が出たということになっている訳です。そうすると、どのように整理するかというところをはっきりすれば、この今日出している助言案の中身で、これは落とす、これは生かすという処理も割と簡単にできると思うんですけれども、基本のところのJICAの仕分けがうまくできていないとすると、助言案をどう作るか判断のしようがないということになります。

○山田課長 どうしますか。主査に任せても構わないんですけれども、任せますので。

○平山主査 助言委員では、JICAのほうで事業をどのように仕切るかという、そのところがしっかりなっていないと、助言の出しようがないということですが。

○早瀬委員 平山先生の意見のほうをこのままで、騒音・振動対策についてきちんとやることと書けばいいではないですか。不可分一体の事業なんだから、書くことはできるんじゃないですか。

○平山主査 では、一体論でいくと。そして、答えとしては、いや、これは個別の事業だから、特に何もするつもりはありませんということになるのでは。

○早瀬委員 いやいや、モニタリングをやるように、その事業者に指導しますでいい。それはそれで一つの回答をしたと。会には直接の責任がある訳ではないから。

○平山主査 これをそのままとめるみたいな、要らないところだけを落として。

○河野課長 できましたら、いただいた助言も踏まえて、我々のほうでまず今回の事業と以前の事業とがどういった形で整理されているかということをお示しした上で、それを踏まえてご助言をいただくことではどうでしょうか。7月、8月は助言委員会がタイトになっていますので、かなり厳しいかもしれませんが、それをメールでやりとりするというのは可能でございましょうか。

○平山主査 こちらがまだ整理ができていないので。

○田中委員 今ちょっと委員のほうと話したら、平山先生から話しがあるかもしれませんが、とにかく今出ているコメント案を中心に助言は助言としてまとめると。それは、対策の部分が場合によっては1号線に及ぶものがあるかもしれませんが、でもコメント案としてまとめます。そこで受けた側で、これは1号線のほうの事業でカバーするならカバーするという対応をしてもらうとか、それを申し送るとか。我々は一体として見て、とにかくコメントしたらどうですかというのが一つの考えだというのが今ちょっと出たんですが。つまり、この段階で、山田さんがおっしゃるように、あるところはこれは確かに色濃くこの事業で上乘せされる。例えば地下水問題などは確かに大きい話しです。ただ、交通量の大气汚染の影響というのはむしろ電車本体のほうが多分大きな話しで、こちらのほうはプラスアルファの部分だと思うんです。だけれども、そこがちゃんと整理されて、そういう説明があってデータが示されて、それで言うのなら我々はわかる。では、ここだけ中心的にコメントしましょうと。そういうデータがこの事前資料の中に入っていたり、あるいは今日の中にそういうのが出てくれば、それを含めて審査したんだけど、そこが今日のご説明はちょっとまだ曖昧というか、まだ十分整理できてい

ないようなので、我々としては今の時点でのものに基づいて助言せざるを得ないのかなというのが今のお話し。どうもそういうことですね、趣旨からすれば。そうしたらどうですかということですが、どうですか。

○山田課長 ありがとうございます。曖昧な中でまとめていただくのは大変心苦しいんですが、現実的にはそうしていただけると非常にありがたいと思います。

○田中委員 本当は整理して論点を絞ってくれというのなら、それは最初からそのようにデータを出してくれれば、それならそれを我々が見て、なるほど、それはそうですねということで。

○谷本委員 問題は、だから、これは8月でしょう。間に合うか。9月ではだめなのかという、まさに下手をしたら、そこもだから、こんなことを言うと茶々を入れるようだけれども、本当に1カ月遅れの危険性だって出てくると思う。メールでやることは、それはみんなでやればいいので、それはそうなんですけれども、大変ですよ。

○田中委員 メールは大変だよ。いろいろ開いてチェックしてというのは結構、何十分もかかる。それでまた、書いているうちに事務局から何かコメントが来たりするから。そういうことで結構メールは大変なんだよね、確かに。

○河野課長 ちょっとお時間が過ぎていますが、確定していただいてもよろしいでしょうか、このベースで。

○平山主査 ではそういうことで、何か足して2で割る役人方式で、肝心なところが分からないままに進もうということになります。それでは、残すもの、削っていいものを1番から指摘していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○石田委員 では早速いきますが、1、2は落としてください。3番は残してください。お願いします。3番の答えは、既に回答の一部についてはもう右側に書かれているので、それも含めて記述していただければいいので、助言としては3番はそのままでお願いいたします。

○二宮委員 4と6の先ほどの防災とか地下水のところは、先ほど申し上げた20とか22の岡山先生の助言のところと趣旨が同じなので、お任せと言うとあれですけども、含めて整理していただければいいので、そういう理解でお願いします。

○平山主査 4と6は22に統合という感じでよろしいでしょうか。

○二宮委員 はい。

○平山主査 それで、岡山委員に整理していただくという形で。

○二宮委員 それから、先ほど5と9は同じ趣旨だと申し上げました。それで、それが平山先生の助言の44番とも強くかかわっていて、これはどうしましょうか。私のほうで整理してもいい

ですし、先生にお任せしてもいいですが。

○平山主査 お願いいたします。

○二宮委員 では、ここは一つの助言に整理して、私のほうでちょっと文言を考えさせてください。5・9・44ですかね。

それから7は、これはもう理解できましたので、落としていただいて結構です。

それから8も、今の5・9・44の中に少し含める形でまとめますので、8自体は落としていただいて結構です。以上です。

○平山主査 それから10番はいかがですか。9番は、繰り返しになりますが、5番で扱っていただくということで、9番は落とすということです。

○岡山委員 10番は落としてくださって結構です、質問ですから。

11番も結構です。

○谷本委員 11は、岡山さん、49番、私が聞いているのと……。

○岡山委員 ステークホルダーミーティングのほうで合意するよにということにしたいので。

○谷本委員 ですから、49に合体でいいですか。

○岡山委員 はい、よろしくお願いいたします。そういうことです。

○谷本委員 では、11は49と一緒にいいですね。

○岡山委員 はい、お願いします。

それから、実はお金の話しはここで流してしまったんですけども、その後出てこなかったので、ごめんなさい、これはまさに一体不可分なところで、ちょっと重要なところだと思うので、一旦残させてください。文言は考えます。だから、13も同じです。13はとってください。一緒にさせます。

それから、14番、谷本委員のところなんですが、これは、すみません、先に言ってしまいましたが、22のところと、どこだったかな。

○谷本委員 22と、それから29も絡みます。

○岡山委員 29ですね。なので、22と29で、私は土砂のフローのことしかちょっと考えていなかったもので、ここは水と土砂と両方入っていますので、そこに私のこの土砂のところは含めさせてください。なので、お願いいたします。

○谷本委員 では、この14に22・29を入れるということで、では岡山さんのほうで少しまた。

○岡山委員 私ですか。

○谷本委員 いやいや、案が出てきたら、また口を入れてください。入れましょう。そうしま

しょう。

○岡山委員 了解です、はい。

○谷本委員 では、そういうことで14にまとめていくということでもいいですね。

○岡山委員 はい。

○石田委員 15は落としてください。

16はそのまま残していただいて、その3行目のところ、「利用者（通学者・買い物客・地域住民も含む）」としてください。

それから、17番はそのまま残してください。お願いします。ただ、これは広場のことを言っているので、どの程度までかかるか分からないんですが、やっぱり残してください。お願いします。

○平山主査 これは30番と関係はなかったでしょうか。

○石田委員 そうなんです。30番とも関連するんです。

○平山主査 では、30番と一緒にされますか。

○石田委員 はい。では、30番と一緒に、合わせてお願いいたします。

18番は落としてください。

○早瀬委員 19番は、しょうもない助言で、申し訳ありませんでした。消してください。

○岡山委員 さっきのは間違いでした。21を14に、掘削した土のところなので。

○谷本委員 これが14と一緒にですね。

○岡山委員 これが14です。はい。すみません。

22は、ごめんなさい、これは逆に防災計画に関することなので、地方とかでしたね。二宮委員のほうだったかな、6番でしたか、そちらのほうに融合させる形にしたいなと思うんですけども。

○平山主査 21番はどうなりますか。

○岡山委員 21は14にくっつけます。すみません。22は、さっき間違いで、これはどちらかという、6につながってきますか。

○二宮委員 そうですね。4とか6と22が関係すると思います。

○岡山委員 そうですね。6につけます。すみません。

○谷本委員 22は残したほうがいいんじゃないですか。

○岡山委員 残したほういいですか。分かりました。

○谷本委員 22で、6をこっちへ持ってきたらどうですか。

○岡山委員 逆のほうがいいですか。分かりました。了解です。

○谷本委員 これは私も書いているので、それは22に集約しましょう。

○岡山委員 了解しました。では、これはこのことだけでということで、了解です。

○田中委員 23はいいですね。これは、先ほどの岡山先生の12番の、一体不可分のB案という話なので、これは落としていただいて構いません。

○平山主査 24番はいかがでしょうか。

○石田委員 24は落としてください。

○早瀬委員 25は、残すというか、質問の形でしたが、助言の形にしたいと思いますが、趣旨は、ここの回答に書いていただいたことを助言の形で残したいと思います。

○平山主査 25は活かすんですね。

26の2番目のEIAの内容というのは、これはどのようにしたらいいのでしょうか。むしろ、これもそちらで整理されるということであれば、落とさせていただきたいのですが、よろしいですか。それでは、新規の環境調査をやるというのは、これは先ほどからの説明で、これはなしということで、ですから26は全部落とすと。

27番はいかがですか。

○谷本委員 27、28、29は残してください。助言として、重複しますけれども、お願いします。

○平山主査 30番は前のほうと。

○石田委員 はい、30番は前と合わせましたね。

○平山主査 30番は17番と合わせているんですね。

31番はいかがでしょうか。

○早瀬委員 31番は25と一緒にですから、いいです。

32は、よく分かりましたから、落とします。

○二宮委員 33は、34・35・36・37とかと関係すると思うんですが、余りちょっと時間がなくて議論できなかったのですが、同じ回答になっているようですが、ステークホルダー協議はできればやったほうがいいと思っていて、31の早瀬先生のところの回答のところ、PPPなのでできないということですが、PPPでも計画に入っている案件はあると思いますので、むしろこういうことを早い段階できちんとやったほうが後々いいのではないかと思います。やるのは面倒かもしれませんが、なので、やるべきだという助言を残させていただければと思っています。

○平山主査 これは、25とは独立に残すということでしょうか。

- 谷本委員 25は切るんでしょう。残していないですね。
- 岡山委員 25は残します。
- 谷本委員 残す。ではここにあれすればいいんですね。すみません、残すんですね。
- 平山主査 31と25を合体してという話になっていますね。
- 石田委員 25番は、この文言のまま残るような形になるんですか。
- 早瀬委員 いや、回答のほうを助言として残す。
- 二宮委員 そうですね。ではそこに入れていただいて、一緒に、ですから31・32は25に行くんですね。そうすると、34とかも結構……。
- 石田委員 そうなんです。34・35・36は、ステークホルダーを実施してほしいということで。
- 田中委員 ステークホルダー協議をやるということは、言っていないではないですか。独立項目の一つですから、重なっているもの、33、34は確かに。
- 石田委員 34から36もそうなんです。
- 谷本委員 石田さんのものもみんな これは重要だと思います。
- 岡山委員 33をもとにして残せばいいんじゃないですかね。
- 谷本委員 31から36まで、これを一つか二つに整理されて、37も入っていますね。
- 山田課長 すみません。回答でもちょっと申し上げたんですけれども、ヒアリングをやるというのは、これもまた曖昧で大変申し訳ないんですけれども、何分今回A案、B案みたいなものも、最終的に調査結果を踏まえてベトナム側でどう考えるかというところで決まっていくということがあって、通常のステークホルダー協議のようには少しならない可能性があるという意味も込めて「ヒアリング」とちょっと表現させていただいているところがあるんです。ですので、助言の際、その辺も踏まえていただけると大変ありがたいかと、これも勝手なお願いで大変恐縮なんですけれども。
- 浅枝 当然ながら、次のステップで。
- 谷本委員 では、「等」にすればいいんでしょう、「ステークホルダー会合等」とか。
- 岡山委員 「住民説明会」でもいいんですよね。
- 谷本委員 というような形にして、読めるように。
- 山田課長 あと、確実に深掘りをする段階の調査は、そういった、このプロジェクトが実際どういう形になるかというのが決まった上で深掘りの調査に入っていきますので、そこでは確実にやるので。
- 谷本委員 だから、「パブリックヒアリング、ステークホルダーミーティングなど」という

形にしておけば、読めるように、そこで切ってしまうと、どちらかやらざるを得ないから。

○田中委員 ちゃんと住民の意見も十分反映させるようにという。

○岡山委員 さっき11番と一緒にさせてもらった49番も、多分つながってくる話なんではないですか。

○谷本委員 これは、そうなんです。11番と49番と一緒に。

○岡山委員 要はそういうことです。

○谷本委員 また利害の不一致があつて。

○岡山委員 あると思うので、先に合意はとっておいたほうがいいんじゃないですかという。

○平山主査 そうすると、31番から37番というのは、これは25番の答えをにらみながら一つにまとめるということによろしいでしょうか。

○二宮委員 はい、それで結構です。

○谷本委員 そうか。そうすれば、早瀬さんのもので回答を持ってくればいいのか。

○岡山委員 そうですね。

○田中委員 25番の早瀬委員のは早瀬委員のものでおいた上で、このプロセスの中で先ほど言ったような「パブリックヒアリング、ステークホルダーミーティング等により住民の意向を十分反映したプロセスをとること」とか、あるいは「反映した計画とすること」と。これはどちらかという、非常にやわらかいのは33番ですけども、「何らかの形で利害関係者」、これは非常にやわらかいですね。どういうやり方でもいいと、緩やかなこういう表現で指摘をしておくといいのではないですか。

○平山主査 そうすると、25番と……。

○田中委員 両方を別に、別立てで。

○平山主査 32から37までをもう一つつくる。それはどれを中心にしてつくることになりますか。

○田中委員 33番あたりじゃないですか。あるいは31番でも構いませんけれども。

○平山主査 33番ですか。はい。

○田中委員 石田さんがまた出すかもしれませんから、34番のこれこれを具体的に書けど。それは追加のコメントで。

○石田委員 詳細は追加で出すかもしれません。

○田中委員 こういう実施場所とかを明記しろとか、石田さんは後からそういうことで細かく、いやいや、丁寧に見るからということ。

- 平山主査 それでは38。
- 谷本委員 住民移転は、38と田中先生の40番が一緒なので、もう38の一本でいいですか。
- 田中委員 一本でお願いします。はい、私は含ませていただきますので。
- 谷本委員 では、38の一本でお願いします。
- 39は。
- 田中委員 39は残します。
- 平山主査 41番からでしょうか。
- 谷本委員 41は、これは景観のところが幾つかあるんですね。59が一つ、これが入っていますね。
- 平山主査 42番もそうですね。41、42、59ですね。
- 谷本委員 だから、42の……。
- 平山主査 42の表現あたりをを使いますかね。
- 谷本委員 はい。では、石田先生のもので。
- 平山主査 ええ、42番を表現の柱にして、42を中心に41と59を。
- 石田委員 ただ、伐採のことを考えると、41番の答えのところも何か助言に入れておいてもいいのかもしれない。地下鉄をつくることによって伐採すると、これはありますか。42番は、私はむしろジェネラルな言い方をしているので、41番、59番はむしろ……。
- 岡山委員 42も何か、ア、イ、ウ、エではないですけども、ちょっと個別に言えるかもしれません。
- 石田委員 伐採は地下鉄工事ですよ。それはどう処理しましょうか。
- 岡山委員 でも、地下街でも出ます。
- 石田委員 地下街でも出るんですか。
- 田中委員 伐採は地下街ですかね。
- 谷本委員 1号線ではないよね。
- 石田委員 分かりました。
- 谷本委員 この事業でやるのか。
- 田中委員 この事業でやります。
- 石田委員 では、こちらの範疇ですね。
- 平山主査 では、42中心でいいですか。42中心で、41と59ですね。
- 43は。

- 早瀬委員 43は落とします。
- 田中委員 43は汚水の話ですね。45にもあるんです。
- 平山主査 43は落とし。
- 田中委員 それから45にも汚水の話がある。私も下水・汚水の話しをちょっと言ったんですけれども、これは、ホーチミン市の下水道システムは不備とかと書いてあるんです。大丈夫ですかね。下水道の仕組みが不備と書いてあるんです、どこかに。余り十分によくないと書いてあるんですが。
- 岡山委員 それは私も余りよくないと思います。
- 田中委員 いいですか。分かりました。
- 平山主査 でも、それはこの調査ですよ。
- 山田課長 この地下街の話です。
- 平山主査 下水道の状況が余りよくないところに、そっちへ流すからいいと言っていいのかという、そこをよく調査することとかにするのですか。
- 山田課長 調査はしていきますけれども。
- 岡山委員 「下水処理を行うこと」ぐらいのことは入れてもいいかもしれません。
- 田中委員 43は、いずれにしても落としますか、質問ですから。
- 石田委員 まとめていただいて、どこかで。
- 田中委員 では、下水の話は僕のところで何か書いてある。
- 石田委員 ええ、先生のところでどこかで出していただいて。
- 田中委員 これですね、60番のところにちょっと私は書いたんですが、大規模施設が入ってたくさん水が使われるので……。
- 谷本委員 これを活かしましょう、60番は。
- 岡山委員 そうですね。
- 田中委員 ちょっと60番で、では何か入れましょうか、これを、43とか45とか。
- 谷本委員 45とか、その辺はそうですね。
- 田中委員 いいですかね。43、45あたりを入れればいい。
- 谷本委員 60番に入れましょう。
- 平山主査 私のほうは、44、落とし。そして、45は60番でお願いします。
- それから、46は。
- 田中委員 これも大事な話しではないですか、地下水は。これはたしか谷本先生の……。

- 平山主査 これはちょっと残してほしいですね。
- 谷本委員 そうなんです。平山さんのものは残しましょう。そのまま。
- 平山主査 残させてください。説明でかなり納得しましたけれども、さらにきちんと調査をしてくださいということで。
- 田中委員 これはぜひ残しましょう。
- 谷本委員 これが一番詳しいですから、具体的ですから。
- 平山主査 それから、47、落としでいいです。
- 48、これは分離論の立場に立って、落としですね。
- 谷本委員 それから49は、11とかと一緒にしますので、残してください。
- 平山主査 11番と一緒に、これは生きですね。
- 50番は。
- 谷本委員 これは大気なんですね。これはどうしましょうかね。
- 田中委員 おっしゃられることはこのとおりですので、このまま残したらどうですか。大規模施設の熱の発生、排熱のことですから。
- 谷本委員 そうなんです。では残してください。
- それから、次は振動です。51番、これはどうしましょうか。ほかのところと……。
- 田中委員 これは私は残していいのではないかと。つまり、48番の平山先生のを落としましたので、かわりにこちらで、評価の話しで追いかけたらどうですか。
- 平山主査 では、51番を残すと。
- それから、52番は。
- 田中委員 これは地盤沈下です。
- 谷本委員 これは58番、田中先生のもものと重なっているんです。
- 田中委員 これは52番でいいんです、先生のこれで。これでいいと思います。
- 谷本委員 いいんですか。ではこれも残しましょう。
- 田中委員 58を落とす。
- 谷本委員 53、これは、ですからさっきのところでも事故の話しになるんですね、水没の。22にあるんですね。
- 平山主査 岡山委員、22ですか。では、これ、53は22でよろしいですか。
- 谷本委員 では、岡山委員のところ、22番にあげますから、ここは落としましょう。
- それから、土壌浸食は既に言っていますね。

○平山主査 はい。54は落ち。

○谷本委員 それから55、石田先生ですか。

○石田委員 55は、そのまま残してください。

56は、ほかにいろいろもう既に言われていることが含まれているので、落としてもいいと思うんですが、ただA+とした理由というのをきちんと、この理由では何となく納得できないんです。どういう理由なのでA+だということを。でも、いいです。ほかで出ているから、これは落としましょう。

○田中委員 57の地下水は、これは先ほどたしかどこか出ていましたね。46で。落としてください。私のほとんど落ちるのではないかな。

それから、58は落とします。

59も前のほうで切っておりましたので。

60が残りますね。

○谷本委員 61番、廃棄物は、これはどこかにあった。54かな。

○田中委員 これは確かに、専門業者に委託するから大丈夫とやればそうなんだけれども、本当は……。

○谷本委員 54を落としましたので、これは残してください。そのほうがいいと思います。

○田中委員 そうですか。では入れておきます。

○谷本委員 騒音のところは……。

○田中委員 前のほうで、51ですか。では、62は落とします。

○平山主査 そうすると、60、61が残って、あとは全部ほかのところへ移ると。

どうもありがとうございました。では、そういうことでよろしく願いいたします。

それから、意見をいただくときに、前回私がやったときに直接ワードの文書に書き込むような方式をとって見たのですけれども、それは難しいという方もおられて、メール本文に書き込んだものを事務局のほうで適宜訂正していただくという形と、今までのように直接書き入れるのと、どちらがいいのかと思ったのですが、海外に出ておられたときに、ワードでだめだったとかということで。

○河野課長 平山先生、以前に助言のつくり方を整理したペーパーがあって、一応ルールとしては、最初の第1案については事務局のほうでつくらせていただいて、あとは基本的に主査の先生方がおまとめいただくという形になっています。ですから、事務局はその間に入らないほうがいだろうということです。

○平山主査 むしろここは事務局でやっていただきたいところですけども、私としては。まあいいです。ではそういうことで。

そうすると、どうしましょうか。私が一括して文書に書き込むことにしましゅうか。

○谷本委員 一番最近やって楽なのは、事務局から送られてきたら、主査の先生がバーッと見て、ここをお願いしますというのを振ってしまう。

○平山主査 振る前に、担当の委員の名前が書いてあったので、その方が責任を持って見ていただくというのが一番いいと私は思ったのですけれども。

○谷本委員 それは事務局でやっていただくとともに、主査のところで、もしあれだったら整理していただくと、そこだけバーッと見て行って、返す。それでもう一遍見ていただくということで……。

○平山主査 では、私のほうで整理させていただきますけれども、事務局のほうで担当の委員の名前を今回も入れておいていただいて、そこについては責任を持って訂正していただくということにしたいと思います。そこから話を始めるということにいたします。

○早瀬委員 あと、メールの本文に書いてもいいわけですね、何番についてはこうしてくれということ。

○平山主査 そうしたら、何か変な文章になるかもしれませんが、私がやります。

○早瀬委員 そこはできるだけ丁寧にやりますけれども。

○谷本委員 線がこんなになって、読めないんです。

○岡山委員 結局読みにくいんです、確かに。

○谷本委員 コメントで、横へ行って、めっちゃめっちゃなんです。

○岡山委員 でも、あれがないと分からないから。

○平山主査 そここそ事務局の仕事ではないかと思いますが、今度全体会議のときに折を見て言います。

○河野課長 それでは、来週の木曜日ぐらいまでには我々のほうで一案をつくって、平山先生と委員の方に送付します。

○田中委員 来週の木曜日、月曜日ではなくて……。そうか、月曜日はお休みか。

○河野課長 それで、できましたら木曜日ぐらいまでに。

○田中委員 分かりました。大体記憶がなくなってしまうんです。今は一応具体的には覚えているんですけども、もう年をとると1日たつごとに記憶が薄れていって、1週間たつとすっかり忘れてるから。分かりました、結構です。

- 平山主査 私はこの部屋を出ると記憶がなくなるんです。
- 河野課長 それでは、できましたら8月1日の確定を目指して、29日の金曜までにいただければと思いますけれども。
- 平山主査 29日の金曜日までに。
- 河野課長 ええ、確定しなければならないので、ちょっと時間は。8月1日にいずれにしましても全体会合で。
- 平山主査 土日は仕事があるのでしょうか。JICAの方は来ておられるのでしょうか。
- 河野課長 いや、来てはいないです。
- 平山主査 そうすると、金曜日ということは、日曜日ということですか。金曜日中ということとは、土日がおられなくて、月曜日ということになりますね。
- 青木 できましたら、8月1日に実は7件助言の確定がございまして、できれば全体会合でお示ししている概要とともに1日前でも送らせていただきたいと思いますと思っているんです。月曜日にいただきますと、まさにその日の午前中に送っても、助言委員会で初めて見ますという形になってしまうので、できれば……。
- 平山主査 では金曜日ではなくて、木曜でないといけない。
- 青木 例えば金曜日の昼までにいただければ、午後にはお送りしてということができるんですが。
- 平山主査 では、金曜日の昼までに確定だそうです。よろしいでしょうか。
- 石田委員 来週の金曜日ですか。
- 青木 いえ、再来週です。
- 平山主査 29日です。では、そういうことで。
- 河野課長 どうもありがとうございました。

午後5時58分 閉会