

第2回環境社会配慮審査会

日時 平成 21 年 4 月 27 日 (月) 15 : 05 ~ 16 : 15

場所 J I C A 本部 12 C 会議室、J I C A ベトナム事務所

出席委員 (敬称省略)

委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学(株)代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

欠席委員

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	小林 正興	個人
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授

事務局

事務局

杉本 聡	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第一課長
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第一課
大越 弘美	独立行政法人国際協力機構 審査部 環境社会配慮審査第一課

委員・事務局以外の発言者

紺屋 健一 独立行政法人国際協力機構
経済基盤開発部計画・調整課兼運輸交通・情報通信第一課
磯田 統 (株)オリエンタルコンサルタンツ

午後3時05分開会

田中副委員長 定刻を5分ほど過ぎてしまいましたが、平成21年度第2回の環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

今日は、村山委員長が所用でご欠席ということで、私、副委員長の田中が司会進行をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

今日は、お手元に議題が配付されておりますけれども、ベトナム国、これは前回資料説明を受けましたけれども、総合交通開発戦略策定調査スコーピング案、特にハノイ環状4号線のブレフ/Sと申しますか、これについての審査として、委員からのコメントと調査団からの対応、これについての協議をお願いしたいと思います。お手元にお配りいただいたのはコメントの内容と調査団からの回答の内容です。そうしましたら、資料に基づきまして第1段階は代替案のところと調査の対象事業の関係ですか、1番から5番までを一括してご説明いただいて、この後順繰りにパートパートでご説明をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

紺屋 はい。

田中副委員長 それでは、よろしくお願いいたします。

紺屋 経済基盤部の紺屋と申します。よろしくお願いいたします。

ご指摘ありがとうございます。総論といたしましては、基本的にすべて対応可能なことと理解しておりまして、対応しますという方針で書いているものです。まず5番までということで、代替案の検討ですけれども、1から3までまとめて代替案の検討ということでまとめてご説明をさせていただきます。

まず、1ポツですけれども、これは代替案の検討の基本的な方針を示しておくべきというご指摘かと思えます。2番目につきましては、先行するほかの調査も踏まえ、代替案の検討状況を明らかにすべしと。3ポツにつきましては、路線ルート、線形、構造等の代替案の比較検討

も行って、そのプロセスを明記すべきというご指摘です。

右側のほうに移りまして、調査団の対応 / 回答でございますけれども、代替案の検討につきましては以下の基本的な方針のもとでやると。まず、各計画段階に応じて検討のレベルが変わると。その中でプレF / Sではこういうふうな方針でやるというような書きぶりでございます。まず、各計画段階に応じた検討ということでございますけれども、前回でも若干ご説明させていただきましたが、マスタープラン段階でもある程度の検討はすると。鉄道ですとか道路ですとか、そういう複数のモード、それからその中で高速道路と、このルートというふうなところで検討しておりまして、その次のプレF / S、それからF / S、B / D、D / Dというふうになるわけでございますけれども、今回のプレF / Sにつきましては主としてルートの選定がメインになります。道路構造、線形等も大体の検討は行います。これらの代替案について、環境社会配慮でどうかというところで比較検討を行います。

ただ、このプレF / Sの計画に用いる地形図の精度が5万分の1から2万5,000分の1と非常に粗いということでございまして、例えばF / Sですと1万分の1から5,000分の1とか、B / Dですと2,500分の1から2,000分の1と、そういうような精度でございますので、F / SやD / Dになりました段階で大分変わる可能性があります。ということで、今回プレF / Sで余り変わらないだろうというのは主としてルートだと。じゃ、そのルートについての環境社会配慮面での検討を重点的にしたいと。それで、もちろん自然社会環境に大きな影響を与えるルートは極力回避したいということでございます。

構造とか線形につきましては、非常に基本的なレベルでの検討というところかなと思います。例えば地下、高架ではなくて地上を通るとか、そういうレベルのことで具体的にどこがどのぐらいの高さの盛り土だとか、そういう話はとても全然検討できるレベルではないかなと思っております。これらの代替案につきましては、パブリックコンサルテーションの中で説明、協議を行うと。パブリックコンサルテーションの詳細につきましては後ほど別途説明させていただきます。

今までの代替案の比較検討状況でございますけれども、別添としてハノイ環状4号線計画におけるルート案検討結果を示すと。他案件というのはハノイでの開発調査の結果です。ちょっとそちらも説明させていただきたいんですけども、お手元の資料の7ページ以降が代替案の検討ということになっております。2007年にJICAの開発調査で、ハノイ市総合都市開発計画調査(HIDEP)という調査を行いまして、その中で環状4号線のルート案も検討いたしました。3案検討いたしまして、A、B、Cでございますけれども、細かくは次以降説明いた

しますけれども、この結果、H I D E PではCの案が一番いいとしたと。V I T R A N S Sの今回の調査団では、また3つにつきまして環境社会配慮面からの検討をしまして、先ほどのH I D E Pと同様にCがいいだろうということです。次のページが地図がございまして、A、B、Cとちょっと色が同じで申しわけないんですけれども、Aが一番外側のルートになります。それで、CとBというのはほとんど同じで、ノイバイエアポートというのがありますけれども、その上か下か、どちらを通るかというだけであとは全部同じというものでございます。これの検討をした結果、Cが一番いいとH I D E Pではなつたと。

このV I T R A N S Sの調査で、環境について調査検討しましたというのが9、10、11、12ページでございます。A l t e r n a t i v eのA、B、C、それぞれにつきまして各項目で比較検討したということです。かなり同じ項目が多いんですけれども、10ページ、11ページに若干違うものがございます、10ページの真ん中辺の動植物生態系の2項目め、3項目めが、Aは環境への影響が大であるのに対してB、Cは小だということです。大というのは国立公園に関するようなことでございます。大きな影響であろうと。

それから、10ページの一番下の社会環境のところも違ひまして、A l t e r n a t i v eのAは放射状の道路と多く交差するということで、その辺には住居や商店が密集しているので、住民移転が発生する可能性があるということで、ほかのに比べて大きいというふうに考えています。次の項目の生活・生計というところの道路・橋梁の存在による公共施設・既存インフラへの影響というところで大、中、小となっております。これは生活とか生計のためにどれがいいのかという観点ですけれども、A、B、Cの順でよくなるというか、Cが一番いいと。Aは遠過ぎると。Bは、BとCはほとんど同じなんですけれども、Cのほうがいいということでございます。

以上、あとは全部同じ項目、同じ評価でございまして、12ページの一番下に総合評価というふうにx、
、
と、これは別にxとか
、
が何か定量的なものがあるわけではありませんけれども、その説明のほうにAは国立公園の周辺を通過すると。それで、住民移転が大きい云々と。それから、他方をつくっても混雑緩和の許容度も低いと。最も低いという意味でxと。BとCはほとんど同じなんですけれども、どちらがいいかというところで、交通に与えるいい影響というところでCが一番いいということで、Cが結論として一番いいのではないかというふうなことでCになっております。

それで、もとのほうに戻りまして、こういうような経緯を経て代替案を比較検討をして、やはりC案が一番いいのではないかというふうに現時点では考えております。

以上が、代替案の検討、1ポツから3ポツでございます。

次の調査対象事業の4ポツ、5ポツですけれども、4ポツのほうは環境に対する考え方と申しますか、環境がいいからやるのか、環境に影響があるからやるのか、難しいからやるのかというようなことでございますけれども、前回の説明で、必ずしもいつも通常とは若干考え方が違うというか、いつも使っている考え方と違うのではないかと。なので、きちんとわかるように説明が必要というご趣旨かなと思われます。これにつきましては、確かにご指摘のとおりちょっと舌足らずの部分があったかなと思われます。右側の調査の対応/回答のほうでございますけれども、趣旨としましては基本的には同じではあるんですけれども、まず優先区間の選定というのは日本の技術支援、技術支援というのは環境社会配慮に関する技術支援を前提に検討しています。まずプレF/Sの前の段階でこのプロジェクト、ハノイ4号線の選ばれる前の段階で環境社会配慮の視点を取り入れて、この南北高速道路のうちのハノイ環状4号線がいいのではないかというところで選ばれています。というところですので、この段階で環境でどうしようもないというような案件は既にもう外れていると。外れているというだけでなく、例えば鉄道と道路という2つあったとして、鉄道をやらないで道路ばかりということではなくて、やっぱり鉄道のほうが輸送力も大きいですし、効率がいいというところで、もちろん鉄道の利用がちゃんとできるようにしよう。ただ、やっぱり道路は要るところもあるというところで、環境社会配慮の視点も取り入れた上でこのルートを選んでいると。その上で懸念されると申しますか、環境の社会配慮上難しいところと、技術が必要なところというところを言いたかったというところでございます。結果としましては、確かに環境上難しいというのは、技術的なだけじゃなくていろいろ影響があるというところが選ばれるところはありますけれども、難しいところをやったというところでございます。

という趣旨でこちらの4ポツの右側の調査団の対応/回答でございますけれども、2ページのほうへいきますと、23区間のうちのまず6区間はもうコミットされているのでプレF/Sでやる必要はないと。17区間の中でまず全部やらないとつながらないともちろん走れないということになりますので、まずつなぐと。つなぐ中で難しいところを選んだほうが日本がやる必要性があるだろうということで、前回よりも少々細かく詳しく説明を記載したというものでございます。

次、5ポツのほうでございますけれども、マスタープランの調査で、マスタープラン全体ではなくて、今回の4号線の高速道路のみを対象とすることについての説明と。前回も大分ご指摘いただきましたけれども、今回の審査対象がマスタープランなのか環状道路なのかという点

にももしかしたら関係するかもしれませんが、先ほどとちょっと説明がダブるかもしれませんが、この調査全体としましては、VITRANSS 2の前提としましては長期戦略とか中期マスタープランをつくと。高速道路マスタープランについてマスタープランレベルのものもつくと。その中でも環境社会配慮の視点は入れてルートを選定しているということで、ここまでの間でも環境社会配慮の視点は入っていますが、その中でも今回の環状4号線のはものはプレF/Sとして実施しますので、相応の検討をするということでございます。

じゃ、1ポツから5ポツは以上です。

田中副委員長 以上ですか。ありがとうございました。

さて、いかがでしょうか。代替案の関係、それから調査対象事業の選定の過程ということになります。これについての回答をいただきましたが、いかがでしょう。

どうぞ、平山委員。

平山委員 4番についてですけれども、やはりこの説明は前回お聞きしたとおりの説明でありまして、何かちょっと納得できないような気がしております。要するに、費用がたくさんかかるところとか、技術レベルが適用すべき技術のレベルが高いものが要求されるところにその地域もしくはルートを選定するとき高い評点を上げるというのは、やはりこれは理論として逆立ちをしているような気がしまして、何か中心的なキーになる言葉が、日本による技術的な支援の価値が見出せるという、これがキーになっているようですねけれども、このような自己中心的な、もしくはコンサル中心的な評価というのは、普通はあり得ないのではないかという気がいたしまして、なぜこのようなことを、本当にこの程度であるのならば問題はありませんが、既にルートが決まっています、それで何かへ理屈をつけたような、何かそんな印象を私ちょっと受けましたものですから、ちょっとここに書かせていただいたということです。

それから、5番もS E A的な観点からのものを除いておいて、この区間を、環状4号線を取り上げたということについては、ここに書いてあるようにそうではないと。もっと上位の計画というものがあって、その中の一部を取り上げたのであるということを書き込んでおいていただければ結構だと思います。

以上です。

田中副委員長 特に4ポツのほうでご説明を、もう少し追加的なご説明をとということになるとどうなるふうになるのでしょうか。

紺屋 難しいですね。今回ハノイとホーチミンを結ぶ南北高速道路がございましてけれども、その中で今回ハノイの環状道路ということですねけれども、ハノイとホーチミンのつなぎ方もい

ろんなつなぎ方があると。そのときはいろんなつなぎ方の中で、やっぱり問題があるルートはもちろん外すというのが基本的な考え方としてございます。外した上で、その中で一番環境的に望ましいと思われるところがまず選ばれます。そこが多分普通の考え方なのではないかなと思われまます。選んだ後に、じゃどこをやるかというときには、日本側がやるのは、余りにも簡単なところをやるよりは難しいところをやったほうがいいのではという趣旨なんですけど、ちょっと繰り返になってしまうかもしれませんが、なので余り、日本側が技術支援があるから、じゃ環境に影響があるところをプロジェクトとしてやってもいいのかとかいうつもりではもちろんございません。もちろん環境には負荷が少ないようなものをできるだけやるという基本的な姿勢のもとでの、次の段階のレベルのことでございます。

田中副委員長 野村委員、お願いします。

野村委員 私の理解が間違っていたら指摘してほしいのですが、道路のみならず鉄道、空路も含めたトータルでの運輸部門のマスタープランをつくった中で、道路については南北をつなぐ道路の開発が必要。その道路をつくるに当たって環境上著しい障害があるために、この道路の建設は妥当性に欠くということはない。

紺屋 はい。

野村委員 環境上問題はないということが大前提にあって、その上で南北につなぐ道路を全部を日本が支援するということは考えにくいし、現実的じゃないとなったときに、環境上クリティカルな問題がないということを前提にどの区間を選ぶかというときには、私の感覚としては、もちろんより環境上問題が少ないところを選ぶという判断もあるだろうし、それとは別の判断があってもおかしくないと思います。判断という意味は、日本がベトナムを援助するときの優先順位を考えたときに、現時点ではとりあえずハノイの環状線に力を入れたい。それは南北の道路交通網ばかりではなくて、ハノイの環状線それだけでの価値が高いと。

多分人口が密集していない田舎のほうが、ハノイの中心部の近くに道路を通すよりはるかに楽だと思います。ただし、23区間の全部が一気にでき上がらない考えたときに、一番手をつけやすい環境上影響がないというところに立派な道路がぼつと10キロ区間ででき上がっても意味がないじゃないかと。それよりはハノイの環状線をつくったほうが、南北はつながらないけれども、ハノイの交通渋滞には対応できる。もっと言うと、私は個人的に言えば、もちろん田舎を軽視するわけじゃないですけども、不可避的に都市化が進むと考えたときに、都市のインフラをきちんと整備しておかないと途上国はもたなくなるというのが私の信念ですので、そういう意味でも田舎よりは都市部を見たほうがいい。もっと言うと、日本のODAをやっ

く上では都市部でやっているほうがはるかに楽なんです。自分たちの目の見えやすいハノイ事務所の近くで工事が行われているほうが管理がしやすい。JICAの人数が限られている日本のODAの現実を考えれば、いかに効率的に管理運営をするかという意味においては、私は都市部のほうが手をつけやすいだろうと。田舎は人手がたくさんある世銀だとかADBにやってもらう、あるいはベトナム自身にやってもらう。それでもいいじゃないかという割り切り方というのはあると思うんです。

事業を実施するべきではないという重大な欠陥がないことを前提にいろんな考え方で選択するというのは、日本のODAのやり方としてありかなと思います。ですから、平山先生の議論とは違うのかもしれませんが、環境社会配慮だけで説明するというのは、難しいところがあるのかもしれないという気はします。

田中副委員長 どうぞ、長谷川委員。

長谷川委員 今、平山先生のおっしゃったこと、非常にもっともではあるんですけども、環境社会配慮上、最もいいものを選ぶというのが環境側からはよく使われるロジックなんですけれども、ここで言っているF/SあるいはプレF/S用の優先プロジェクトを選び出すというのはちょっと基準が、考え方が違ってもいいのかなと思うんです。いろんな理由で、つまり候補に上がってきた細かい各プロジェクトを全部F/Sかけられれば一番いいんですけども、やっぱりどれが優先的にやってあげなくちゃいけないというふうな流れだと思うんです。どれを優先的にするかというのは、この前お見せいただいたたくさんの基準に照らし合わせて、点数が一番高いものを選び出したわけです。

それが今回のこの環状線になっているわけですけども、いろんな理由からそれを選びました。環境配慮側からは選ばれたこれについてはどんなことが言えるかというふうになったときに、ほかの選ばれなかったものと比べると環境的な対策という意味でちょっと高度な技術が必要ですよというふうな、たまたまそういうことだったと思うんです。F/Sで優先的に選んで、数ある中でこれに対してやはりかなり前倒しで日本の技術力を勘案しながら、事前事前に環境配慮をしっかりとやってあげるといってその基準も、一つ優先プロジェクトを選ぶ際にはやはり重要な点だと思うんです。たまたまそれとほかで選んだ基準をも交えてやったときに、ちょうどそれがある程度一致してこれが出てきたというふうなことかなと思ったんです。

ですから、優先プロジェクトを選ぶ場合の環境配慮側からの基準と、それから環境配慮的には代替案的にどれがいいかというその考えは必ずしも一致しなくてもいいかなと思うんです。私はその意味では、今回これを選んだのは、この説明がその辺がもうちょっとわかりにくいので

で、平山先生のおっしゃるようなふうにもとらえられてもしようがないかなという気がするんですけども、もうちょっと説明がそういった意味でしっかりとあればいいのかなというふうに思いました。

田中副委員長 何かコメントございますか。

紺屋 どうもありがとうございました。野村委員から最初にいただいた環境上著しい問題がないという前提でというのは、全くそのとおりというふうに考えております。その上での選び方のところで、野村委員、長谷川委員からもいただいた難しいところというところですが、確かにちょっとこの文言だとそれがなかなかわかりにくいかなというふうにも思いますので、それについては注意をしたいと思います。そんな感じです。

田中副委員長 その路線の選定は、この資料の表2 - 2の優先区間の選定のリストに沿って選んだわけですよ。

紺屋 横長の……

田中副委員長 表2 - 2ですよ。南北高速道路の優先区間の選定のリストです。これを見ると、例えばリングロードナンバー4ですか、イン・ハノイで、これはE - 42というコード番号のところですが、これが総合点で16点に総合評価になっていて、ただ項目でいけば例えば経済性エコノミックであるとか、ファイナンシャル、あるいはポシビリティですか、あるいはハイテクノロジー、アージェンシーとか、いろんな項目で項目が高い、つまり2点をとっているわけです。必ずしも環境、つまり、critical environmental and social concernsではないんですよ。そこだけに注目したわけではないということですね。

紺屋 はい、そうです。

田中副委員長 だから、そういう総合評価の中でここを選んだということですよ。

紺屋 はい、そのとおりです。

田中副委員長 それから、仮に環境上問題、三角ですか、この三角ですよ、critical environmentalのところは三角ですけども、なぜここを選んだかという、そういう環境上懸念されることがあったとしても、むしろそういうところに日本の技術を、あるいは資金の協力によって配慮を手厚く、手厚くといいますか、十分にすることが可能であろうということで、仮に三角であっても選択する余地があるという意味ですよ。

紺屋 はい、そのとおりです。

田中副委員長 だから、そういうご説明を書けばいいと思うので、高度な社会配慮が必要なものを優先して選んだみたいに書かれると、あれ、本当かなというご説明だと思うんです。総

合的な項目を並べてみると、ここが非常に経済的にも、あるいは緊急的にもですか、お話のように都市基盤の人口の多いところから優先していくとか、経済効果が高いとかいうこともあって選ばれ、ここは環境上問題は高度な配慮が必要な地区であるけれども、むしろそういうところは日本の資金や技術の協力をすることによって一種のモデルになり得るんだと、そういう判断も重ねて置いて選択したと、そういうことじゃないでしょうか。

紺屋 ご指摘のとおりです。

田中副委員長 そういうことであれば、何か環境上問題があるからここを選んだと言われると、確かに果たしてそうかなという印象を、平山委員おっしゃるとおりだと思うんですが、前提から見ればこういう都市部に近い、首都に近い人口の手厚いところに完結したリングロードをつくるということは経済的にも意味があるんだろうと思うんです。

というように、少し表現を工夫されて、そういうことが多分平山委員がご提起された説得的なコメントということであり、きちんとそのように書くべきじゃないかという指摘だと思います。

紺屋 はい、わかりました。

田中副委員長 ご検討してみてください。

それから、代替案のほうはいかがでしょうか。今日の補足資料も出ておまして、代替案の検討をしてということですね、趣旨は。したがって、今回のプレF/S調査の中でこうした代替案の検討プロセスも反映すると、そういうことですね。わかりました。これについて今日は村山委員は欠席されていますが、野村委員はいかがでしょう。大丈夫でしょうか。

野村委員 今日の資料の中でも、これまでの検討経緯で材料はある程度ちゃんとあると思いますので、こういう材料を利用してうまく説明していただければ大丈夫なのかなと。

紺屋 はい、わかりました。

野村委員 そういう気がします。

田中副委員長 私もそのように思います。よろしく願いいたします。

紺屋 はい、ありがとうございます。

田中副委員長 それでは、前段のところはよろしいでしょうか。1番から5番までの審議を行いました。

それでは、次に具体的な調査のあり方等、6番から11番まででしょうか、一括してご説明いただけますか。

紺屋 わかりました。では、まず6番でございますけれども、影響評価項目についてのご指

摘ですけれども、評価項目で幾つかの項目が不足しており、追加すべきというご指摘で、建設工事及び事業実施後の温暖化への影響と周辺土地利用、交通事故、地域経済等でございますけれども、これらにつきましてはいずれも評価項目として追加いたします。

それから、次に7ポツ、現地調査項目ですけれども、大気、騒音のことにつきまして調査ポイントを精査すべしと。特にインターチェンジでの測定が予定されていないのではないかと、大丈夫かというようなご指摘かと思えます。これにつきましても、ご指摘のとおり調査ポイントを再度精査いたします。ご参考までに、前回提示させていただいた調査地点の考え方につきましては、全部で9カ所のインターチェンジがあると。そのうちの4カ所は調査地点にしていますけれども、そのほかの5地点は4地点から類推できるというふうに考えたため、今5カ所ということにしているものでございますが、精査いたします。

次、8ポツに移りまして、資料20ページ、前回の資料からも大分基準を超えているものが多くありましたと。それについてどうするのかと。どうするのかというのは、例えばNO2は基準を超えていますけれども・・・、これはまずいのでプロジェクトの中でおさめるのかとか、到底無理とするのかとか、できるだけ何とかするのかとか、そのような考え方ということかなと思われまますけれども、基本的には既に基準を大幅に超えている大気質については本計画で可能な限り基準に近づける、もしくは最悪でも現状より悪化させない方策を検討するというのが基本的な考え方でございます。特に一酸化炭素は、半数が道路からの排出になります。道路の交通量も今後さらに増大するというのは恐らく確実であろうと。環境への負荷もふえるという可能性はございます。

ただ、今大気汚染の主たる原因は非常に低速の走行の車の排ガス、例えば時速10キロで走るとCOの排出が最大になったりしますが、あとはオートバイが非常にたくさん出すということなんですけれども、この計画がそもそもが低速じゃなくて速く移動できるようにということなのでやっているものでして、適切なスピードで走れるようになると。例えば、今は横からいきなり自転車が入ってくるとか、そういう状況でとても速く走るようなことはできないですけれども、それから、オートバイと車が混在しているので、それでも速く走れないということですが、本計画をやると速く走れるようになります。

それから、自動車にも転換がされるだろうと。ご案内のとおり、ベトナムは昔自転車だったのがバイクに移っていると。経済状況がよくなればさらに自動車に移っていきださるだろうということで、そういうことを通じて大気汚染の改善の可能性があるのではないかとということと、あとベトナムではガソリンの無鉛化、これは計画されているとありますが、導入済みですけれども、

それから排出基準強化、車検ですとか、そういうことによってさらに改善が期待されるという状況にはございます。ということで、このプロジェクトだけで全部を解決するのはなかなかもちろん難しいかもしれませんが、最初に申し上げたような考え方で取り組みたいと考えております。

それから、9ポツ、10ポツ、11ポツでございますけれども、これも調査項目で生態系、動植物の調査、それから水生生物、鉛の大気汚染の調査を追加すべきというご指摘です。これらのご指摘につきましては、いずれもご指摘のとおり項目として追加いたします。

11ポツまで、以上です。

田中副委員長 ありがとうございます。さて、具体的な調査方法についてのコメントと回答ですが、いかがでしょうか。

ちなみに、私のほうから項目の追加あるいは調査項目の追加を指摘をさせていただきまして、これについてはそのとおりということで評価項目なり調査項目に反映していただきますので、これで内容は結構でございます。

あとは、平山委員のご指導も、追加されるということですね。

平山委員 はい、前回そのように返答いただいております。

田中副委員長 前回ですね。

すると、村山委員からは、調査地点の追加、特に大気の5地点をインターチェンジを含めてもう少し拡張と、これは検討していただくということになります。それからいわゆるCOの基準を超過している、これについての考え方ということでいかがでしょうか、この考え方は。ちなみに、この回答の中に、いわゆるオートバイが自動車への転換がされることで、特にCOですか、大気汚染物質のいわば緩和がされると、こういう趣旨のご説明ですが、直観的にいくと排気量そのものは車のほうが大きいように思うんですが、質的にはオートバイよりも車のほうが改善されるものですか。

紺屋 私の理解している範囲ではそうなんですが、それは前回ベトナムで参加いただいた磯田さんにちょっとお伺いいただいたほうが多分正確かなと思うので、よろしいですか。

磯田 オートバイと自動車ということですが、もともとの排出係数といいますか、排出の割合がオートバイのほうが多いということと、オートバイ自身が非常に低速で走行するというのを前提に、車のほうが少ないだろうというふうな考え方です。自動車に変わるというところで全体的に走行速度が安定してくるといいますか、40キロ、50キロになってくるという前提での回答です。

田中副委員長 車の移動の速度が上がることによって低速から中速に上がり、高速に上がるということで排気量が減る、これは一般的によくわかりますし、それからオートバイから自動車に転換することで、やはりその排ガス量といえますか排気ガス量というのも減ると、そういう理解でよろしいですか。

磯田 全体としてオートバイが道路の中で占有する面積があるかと思うんですが、これが自動車ばかりになってくるとかなり改善されるんだろうということも考慮してあります。

田中副委員長 平山委員、どうですか。この点はどうか考えたらいいでしょう。

平山委員 私、オートバイと自動車については、基本的には排出される汚染物質の質がちょっと変わるところがあるのではないかという気がするんです。例えば、二気筒のオートバイなどを使っていたりすると、余り高くないオートバイであるとオイルと一緒に燃えてしまって、白い煙がぼんぼん出てしまうとか、そういうのが随分あったような気がして、田中委員の今おっしゃっておられた、興味を持っておられた自動車への転換がなされれば全体としてその汚染物質もしくは排気量が減少するののかという問題に加えて、その汚染物質の種類も変わってくるのではないかという気がするんです。それがいいほうに変わるのか、悪いほうに変わるのかというのは、これはまた別の話があるような気がいたしまして、だからここに書いてあるように、自動車への転換がなされることがいいことだと本当に言えるのかということを含めて、ちょっとベトナムの状況というのを分析してみる必要があるのではないかという気がしております。

それから、今出ていない論点ですけれども、最初のところ、本計画によりこれを可能な限り基準に近づける、もしくは現状より悪化させない方策について検討を行うこととすると書いてあるんですけれども、これ知識としてわかればちょっと教えていただきたいのは、ベトナムのEIAの制度では、このような場合どのような方策を示すことになっているのかということをやちょっと教えていただきたいと思います。

田中副委員長 それでは磯田さん、ご説明をお願いできますか。

磯田 ベトナムのEIAのレポートを全部見たわけではないのでよくわからないんですけれども、基本的には現況にどれほど負荷付加するのか、どのくらいプラスされていくのかというところで評価していると思います。現況の数値が環境基準を超えているというところはかなりありますので、例えば今回は新線ですけれども、拡幅等の場合ですと、明らかに現在の交通量プラス新しい交通量ということで、現況よりもさらに環境の状況が悪くなると。その中で環境基準だけで評価するということだと、基本的には事業ができないということになりますので、現況に何%くらいふえていくかというぐらいの部分で、それほど寄与率が低いですとか、あと

先ほどこちらにも書いてありますように、今後いろいろな施策の中で全体が削減されていくというようなことで評価しているかと思います。

平山委員 そのことを特に前回のご説明では、EIAはベトナムの制度に従って行うというふうに書いてあったと思いますので、その内容もどこかで、この点に関する内容をどこかで説明をしておいていただければと思います。

田中副委員長 よろしいですか。

紺屋 はい、わかりました。

田中副委員長 追加の説明を加工していただければよいと思います。それから、今のご説明いただいている論点の下のほうの、自動車に転換することで大気汚染の改善の可能性があるというのは本当に言えるのかどうか、そこはもう一回しっかり検証していただいて、そういうことであればそれで構いませんが、そうでなければこの表現は少し見直しを、修正をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

紺屋 はい、わかりました。

田中副委員長 ありがとうございます。どうぞ、長谷川委員。

長谷川委員 私、担当委員じゃないので何か言うのは遠慮したいなと言いながらちょっと言っちゃうんですが、このスコーピング段階で委員の先生方からあった項目あるいは調査ポイントについて追加するというふうな、こういう書きぶりなんですけれども、スコーピングはむやみに項目をふやすばかりじゃなくて、やはり合理的な理由があればその調査項目とはしないというふうなところがやはりスコーピングの大事な点だと思うんです。先生方の言い分としては、こういったものを入れるかどうか検討してほしいという言い方なんです。ですから、もし入れる必要がないと、先ほど地点のところでも類推できるみたいな話がありましたけれども、そういった合理的なことがあれば、我々委員が言ったから必ず入れていくというスタンスでは私はなくていいと思うんです。ですから、ぜひ検討した結果、入れるべきものを入れるというふうなことでやるのがスコーピングのやっぱり意味合いだと思いますので、お願いしたいなと思います。

紺屋 わかりました。

田中副委員長 ご指摘のとおり、入れないのであれば、その理由が明らかになっていけばいいということで私も意見を出していますので、お願いいたします。

それでは、先へ進ませていただいて、また最後に全体へ戻ってまいります。そうしましたら、12番以降、情報公開、それからパブリックコンサルテーション等、最後のところまで、15番ま

で一括してご説明をお願いいたします。

紺屋 わかりました。じゃ、12番でございますけれども、現行のガイドラインとベトナム側でのルールとの整合性についてどうするのかというようなご指摘だと思います。現行のガイドラインではマスタープラン段階でスコーピング案公開とか共有をしなければならぬと。他方で、現在、今回のマスタープランでは、他方というか、今回のプレF/Sではマスタープランでやることは今回のプレF/Sでもやるべしということですが、それにつきましては右のほうのとおり、これはJICAのガイドラインにのっとって事業の影響を受ける団体や現地で活動しているNGO等を調査内で予定しています協議でカウンターパート機関を通じて招待しますと。それをもって協議をします。情報提供につきましても、そのパブリックコンサルテーションの協議の中で行っていききたいということでございます。ということで整合させるということでございます。

それから、13番のパブリックコンサルテーションでございますけれども、このパブリックコンサルテーションの情報提供の方法、対象者、それから場所についてですけれども、まず情報提供の方法でございますけれども、右のほうで情報提供の方法はパブリックコンサルテーションの協議の中で行うと。それから、対象者については関連省庁や関連する人民委員会の各部局、それから影響を受ける団体とかNGOということで、これらにつきましてカウンターパート機関を通じて招待して協議をします。パブリックコンサルテーションの開催場所につきましては、カウンターパートの交通省とか人民委員会と協議して決定しますが、各人民委員会ごとに開催するのが基本だということでございます。

次でございますけれども、14番ですが、道路供用後の環境管理計画、それからモニタリング計画を検討し、記述すべきとのご指摘ですが、検討して記述しますということですが、ベトナムの環境保全法にのっとってEIAレポート案を作成しますが、ベトナム法上、EIAレポートには環境管理計画とモニタリング計画をつくるというのが含まれていますので、これにのっとって進めるということです。

それから、15番ですけれども、EIAの作成手続でEIAをベトナム側がやっても大丈夫かどうかということ、EIAの制度の概要とかを踏まえて説明は必要というご指摘ですが、まず右のほうで結論としましては、これまでの事業実績から実施可能だろうと。その理由としまして、ご指摘いただいたベトナムのアセスの概要ですけれども、前回も説明させていただいたとおり、関連法や規則はまず整備はされていると。それから、EIAの実施に必要なリストですとか具体的な内容、それから評価・手順の方法等、単に法律ができていただけじゃな

くて、もうシステムとしてその下の段階も整備はされていると。そのシステムにのっって10年以上多くのEIAをつくっているということで、例えば最近では、2008年にノイバイからラオカイへの高速道路のプロジェクトのEIAレポートなどの、結構似たようなもののプロジェクトについてもEIAレポートができていうことで、これは現地コンサルタントが普通やっておりますけれども、十分な経験があって技術力もあるのではないかとということで、実施可能だというふうな説明にしております。

それでは、以上です。

田中副委員長 ありがとうございます。12番からの内容ですが、いかがでしょうか。

はい、平山委員。

平山委員 私の15番のご回答なんですけれども、これは私がお聞きしたことを全部丁寧に回答いただいております感謝しておりますけれども、一番気になっておりますのは、よく現地のコンサル等に丸投げをして、お金だけ払って、それで済ませてしまうという例がかなりあるのではないかと気がちょっと私はしておりました。そのようなことをすると、日本のJICAの調査ということとか、それから先ほどちょっと問題にいたしました日本の技術力という観点からもちょっと問題が起こりかねないので、私はこのところでも、日本のこの調査団がどのような関与の仕方をするかということまで含めた書き方をちょっとしていただきたかったというのが本当の気持ちであるのですけれども、そこらのところをちょっとつけ加えていただけないでしょうか。

紺屋 今、平山委員が言われたとおり、先ほどから日本の技術力が使えるようなところということでやっていますので、確かに丸投げで済ますということはありませんというふうに考えております。もちろん、そういうことがかかわっていった不十分なところは対応していくということです。ですので、ちょっと具体的な話につきましては、今回のこの調査について想定されるようなことは、ちょっと磯田さん、またすみませんが、何か基本的なところで何かありませんでしょうか、かかわり方ということで。

磯田 現地調査地点を設定するということは、基本的には調査団と一緒に決めていくところがあります。あとは普通、ラボへ行って分析のところを見るということまではしていません、今のところ。あとは現地調査結果の段階でレポートを出させて、それを精査してコメントをつけて、必要があれば現地調査を追加する等のことはしています。それから、予測評価の段階では、その方法が正しいのかどうか、あとは逆に彼らから出てきた予測評価結果について我々独自で概略の予測をして、数値的にあれはおかしいということがあれば、それについ

では両方が協力しながら予測評価をやり直すということはやっていますし、今回についてもやるのかなというふうには思っております。

田中副委員長 ということですが、いかがでしょうか。

平山委員 私の行政経験で言いますと、こういう途上国の調査をする人というか、環境関係の幹部の人と実際の調査をする人というのは明確に分かれておりました。日本のやり方はそうじゃないんです。課長であろうが部長であろうが、その現場に出かけて行って、汚いところ、それから測定するところ、そういうところがきちんと行われているかどうかというのはきちんと監視をしております、そのところを丸投げするということは余りなかったように思うんですけれども、途上国においてはそこを明らかに、上の人はいい大学を出て、そしてクーラーのきいた机に座って、私はレポートを読んで指示するだけと。実際に空気や汚い水をとってきてもはかるのは現場の労働者のすることという、何かそういうやり方でやられていることがかなり多いんです。それで、そのようなやり方でとられたデータが最終的には報告書に載ってくるわけでありまして、それを日本というかJICAを初めとしてそれを信じるということになるんですけれども、本当にそれでいいのかねというところが基本的には私はあるんです。

今のご説明でかなり細かく具体的に説明していただきましたけれども、そのような仕分けというのは、多分日本のどのコンサルも同じようなやり方でやっておられるとは思いますが、ただそのやり方だと、例えばラボには行ってはおりませんという言い方をされましたけれども、そのようなやり方をされると、出てくるデータというのがどこまで信憑性があるのかということちょっと問題になる場合がある。そして、実際にこの審査会でも「ええ、このデータは本当にこれで正しいの」というのが随分あったような気がいたしますけれども、そういうことはできるだけないようにしていただきたいなという気がいたします。

紺屋 わかりました。十分ちょっと、そうですね、ベトナム側の上の人が机に座ってなのかとかいう状況も含めて、あと基本的にベトナム側がやることについて支援するとかいうのがあ一方、日本側はちゃんと技術的に指導というか支援していかなくちゃならないと。ちょっといろんな話があるとは思いますが、今、平山委員が指摘されたような問題は起きないように十分注意したいと思います。

田中副委員長 わかりました。さて、前のほうの村山委員がご指摘されたこともありますが、基本的にはこれはガイドラインにのっとってやるとか、あるいはパブリックコンサルテーションの支援の内容について、13番はこういうことを一応考えているという内容の説明がありまして、したがってこういう内容で、あるいは支援内容で進めるということで何か明記されるので

すか。

紺屋 明記。

田中副委員長 明記されるというか、明らかにこの方向でやりますよということでここに書いたということで、そういう内容が担保されているということで理解していいわけですか。

紺屋 はい、そういう内容です。

田中副委員長 はい、わかりました。

はい、どうぞ。

野村委員 しつこいようで恐縮なんですけれども、私もこの村山先生の12番のコメント、ちょっと気になったものですから念のため確認なんですけど、私の理解では、ベトナムの場合は、D / D段階ぐらいにならないと関係者への情報提供は行わないという国内手続と申しますか国内方針となっていると、先般の説明会ではそういう説明だったように思いますが、それを踏まえて村山先生がコメントをされていて、今回の答えというのは、ベトナム側の手続としては一般的にはD / D段階なりなんだけれども、今回については今回のプレF / Sの調査のスコープの中で協議を行うので、その中で関係者を広目に設定して招待するとともに情報についても公開する。ベトナム側の手続よりは前倒しに情報を提供する、情報公開するというふうにJICAの調査として少し方針を修正されたという理解でよろしいのでしょうか。

紺屋 そうです。基本的にはそういうことで進めたいと思っております。が、F / Sの段階まではやりませんので、若干F / SやD / Dほどはできないということは物理的にあるかもしれないですけども、例えばルートもそんなに細かいところまではできませんので、そんなに細かく特定がいろいろできないところがございますので、できる範囲でできるだけやるということで考えております。

田中副委員長 よろしいですか。いかがでしょう、全体を通して、それでは追加のコメントなりありましたらお願いしたいと思いますが。

原嶋委員、よろしいですか。

原嶋 いいです。

田中副委員長 柳内委員もよろしいですか。何かありましたらどうぞ。よろしいですか。

それでは、意見が一応これで意見交換、協議終わりましたので、この内容を踏まえ答申案をつくることとなりますので、そういう手続でお願いしたいと思います。そうしますと、これで委員からのコメント、意見をもとに整理をしていただく。指摘事項としてですね。こういうこととなります。

杉本 今日協議いただきました各委員からのコメントに基づきまして、事務局の審査部のほうで答申案を作成していただきまして、それでまた通常の手続に沿って内容の確認ですとか等の手続を進めさせていただこうというふうに思っております。

田中副委員長 そうですね。まとめられるところは、代替案の検討であるとか、多少まとめていただくとかいうことは可能かと思っておりますので、よろしいでしょうか。

それから、この答申案を見ていただくときには村山委員長にも当然回りますよね。

杉本 はい、委員長にも見ていただきます。

田中副委員長 わかりました。それでは、そのような手続での案件を進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、この第1案件はこれでよかったですでしょうか、これで終わりで。

杉本 本日、審査会にて検討をいただく予定の議題は以上でございます。

田中副委員長 そうすると、今後の予定ということになります。

杉本 今後の予定でございますが、前回の説明会の際にもお伝えしましたとおり、5月は特に審査会に諮問をお願いするような案件がたまたまございませんので、5月に2回予定されておりましたものは、いずれも休会ということにさせていただきます。その次ですが、6月に入りまして最初の週の6月8日月曜日の定例の審査会でございますが、ここでモザンビークの道路案件の説明をさせていただこうということで今予定をしております。

もうこれでほぼ日程を確定しておりますので、これで動くことはないというふうに思っております。担当の委員といたしましては、石田委員、田中委員、長畑委員、長谷川委員、原嶋委員のグループをお願いをしたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

田中副委員長 わかりました。今日は小林さんはつながっているんですか。杉本 今日はいらっしゃいません。

田中副委員長 いらっしゃらない、わかりました。

そういうことで、次回は6月まで少し間があくということでございます。よろしいでしょうか。

それでは、今日は審査会をこれで終了といたします。

どうもありがとうございました。

杉本 どうもありがとうございました。

午後4時15分閉会