

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

フィリピン国メガマニラ圏高速道路建設事業

(有償) スコーピング案

日時 平成23年5月16日(月) 14:01~16:34

場所 JICA本部 229テレビ会議室

(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
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
日比 保史	コンサベーション・インターナショナル日本プログラム 代表
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂 教授
松行 美帆子	横浜国立大学大学院イノベーション研究院 准教授
村山 武彦	早稲田大学 理工学術創造理工学部 教授

JICA

<事業主管部>

本村 洋	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課 課長
山本 泰造	経済基盤開発部 計画・調整課

<事務局>

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
鈴木 友美	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

木内 満雄	株式会社建設技研インターナショナル 道路・交通部 上席技師長
上野 隆一	株式会社建設技研インターナショナル 道路・交通部
田中 廣	株式会社オリエンタルコンサルタンツ

午後2時01分 開会

○河野課長 それでは、お時間になりましたので、本日は、フィリピンのメガマニラ高速道路建設事業の準備調査ですね。ニノイ・アキノ国際空港高速道路フェーズⅡということでございますけれども、このスコーピング案に対する助言委員会のワーキンググループを開催したいと思います。

恒例に従いまして、まず最初に主査を決めていただきたいのですが、松行先生は1回やっていらっしゃるということで、できましたら今日お願いできますでしょうか。

○松行委員 ほかの委員の方からご異論がなければ引き受けさせていただきます。

○河野課長 それでは、通常どおり松行先生のほうにこれから進行をお願いいたしますけれども、幾つかのコメントとそれに対する回答という形で区切っていただいて、それに対してJICAのほうからまず説明させていただきます。その後に質疑応答という形にしたいと思います。

では、よろしくお願いします。

○松行主査 今日はフィリピン事務所の方とつながっているようですので、まず最初に自己紹介を簡単にしていきたいと思います。

では、すみません、石田委員よりお願いします。

○石田委員 委員の石田です。よろしくお願いします。

○原嶋委員 原嶋です。よろしくお願いします。

○日比委員 日比でございます。よろしくお願いします。

○松下委員 松下でございます。

○松行主査 松行でございます。よろしくお願いします。

○村山委員 村山です。よろしくお願いします。

○本村課長 経済基盤開発部運輸交通・情報通信第二課の本村と申します。よろしくお願いします。

○山本 同じく山本です。よろしくお願いいたします。

○鈴木 審査部の鈴木と申します。よろしくお願いいたします。

○河野課長 審査部環境社会配慮審査課の河野でございます。よろしくお願いします。

○松行主査 では、すみません、フィリピン事務所の方、お願いします。

○木内氏 調査の総括を務めております木内と申します。よろしくお願いします。

○上野氏 上野と申します。よろしくお願いいたします。

○松行主査 どうもありがとうございます。

それでは、早速事前コメント、質問に対するご回答をJICA側からご説明いただきたいと思
います。

では、まず全体・代替案の1番から11番までお願いできますでしょうか。

○山本 それでは、一つずつある程度まとめてご回答差し上げたいと思います。

全体・代替案ということで1番、Domestic Roadと高架道路、今回つくる高速道路が重複し
ている部分で高架にする必要がないのではないかとこのところ、これは一般道が横に高速道
路とかぶってはいないんですけれども、重複している部分が480メートルのみということで、
前後の一般道が下に走っている部分との勾配を戻していく坂になるところがあるんですけれど
も、そこが余りきつくなると設計上ちょっと条件を満たさなくなりますので、そこに平行して
走っている部分についても高架にして、ある程度高さを持たせて設計を決めております。

続きまして、松行委員と村山委員のほうからPark'n Flyについてのご質問をいただきまして、
このPark'n Flyというのが車で空港まで来て飛行機に乗る人々、飛行機の利用者が使う駐車場
なんですけれども、大分大規模な建物ということで影響が多いということで代替案をつくって
おります。このPark'n Flyの周辺でちょっと事前にお渡ししている資料で40棟と書いてあるん
ですけれども、55棟の移転が発生するんですけれども、これについては線形を振る等いろいろ
代替案をつくっているところなんです、マニラ国際空港公団のほうで代替地が用意できる
というようなことという条件もあって、代替案-2を今現在採択しているということです。

続きまして、松行委員のほうから事業を実施しない場合の影響として負の影響のみが記され
ているということで、事業を実施しないゼロ補償の場合の正の影響ですね。これはご指摘のと
おりということで、記載をするように検討したいと思います。

続きまして、満田委員のほうから高速道路と鉄道、代替案として鉄道が検討されなかったの
かというご質問がありますけれども、今回このNAIAXの役割としては全体の交通の6割を占める
通過交通を一般道から分離して通過をさせるようにするというのと、一般道の渋滞もかなり激
しいものになっております。そういった意味で道路交通に対しての対策ということで、この道
路交通というのは旅客も含みますが、貨物も大部分占めているということで、鉄道に委任して
しまうと旅客しか分担できないというようなことも考えられますので、鉄道か高速道路かとい
うよりも、まず高速道路というようなことを現状考えて選択したという状況にあります。

続きまして、松行委員のほうから37ページのところで代替案-1、2と3がありまして、その
中で小規模建造物へのインパクトのところ、丸、三角、あと二重丸で明確な差がないというと
ころをご指摘いただきまして、これはご指摘のとおり修正をするようにいたします。

続きまして、日比委員のほうから直接的及び間接的影響エリア、両側の200メートルということなんですけれども、これについては2000年に行われましたEISに記載がありまして、それを参考に200メートルというふうに記載をしております。

続きまして、日比委員のほうから事業で間接的に影響を受けるバランガイ住人として、これと先ほどありました両側200メートルというところの関係性なんですけれども、200メートルというものに限らず、間接的に影響を受けるバランガイというのは選択をしておるところです。

続きまして、37ページから47ページの代替案の検討というところで、それぞれの代替案が同じ項目で検討されていないということでご指摘いただきまして、これはご指摘のとおり修正をさせていただきたいと思います。続くところの「走行距離が長くなる」であるとか「交通は直接高速道路に流入可」というちょっと関係のない記載もありましたので、これも含めて修正をさせていただきたいと思います。

全体と代替案については以上になります。

○松行主査 ありがとうございます。

それでは、ご質問やコメントを出された委員の方やそれ以外の委員の方でこのことについてさらなるご質問やご意見などはございますでしょうか。

○村山委員 すみません、ちょっと確認なんですけれども、質問事項として割り振ったのは誰ですか。最初、ここ質問事項としてカテゴリー化されていますよね。これはだれが質問事項に分けたんですか。いや、少なくとも私は質問事項としては出していないので、このように分けた誰かがいると思うんですが。つまり内容として、質問として該当するものもあれば助言案として扱うべきものもあると思うので、そのあたりは最後に割り振りをもう一度検討したほうが良いと思います。

○松行主査 今の村山委員のご意見に関しては、最後にそれぞれ質問やコメントを出していただいた委員の方のご意見を伺って、また割り振りをしていきたいと思います。

そのほか、何かございますか。

○松下委員 私が出した質問ではありませんが、6番で満田委員が質問を出されていて、意見かもしれないが出されていて、それに対して回答がされているわけですが、こういう今日出席されていない委員の意見についての扱いはどういうふうにすればよろしいでしょうか。

○松行主査 この点に関しましては、ここでもしほかの委員の方からご質問やご意見があればさらに伺って、最終的にメールで助言案を確定するときに満田委員からご意見を伺って、どうするか判断したいと思います。

ほか、何かございますでしょうか。

では、すみません、私が質問を出した2番と3番のPark'n Flyに関してなんですが、このご回答のところで営業補償がほかの施設に比べて大きなインパクトがあるとありますが、大体この幾らぐらいの営業補償になるのか。あと、この55棟の移転の場合の補償費ですとか、その移転のコストというのはどれくらいかかるかというのを大体概算でこれくらいの単位というぐらいのお話で結構ですので、教えていただけますでしょうか。

○山本 すみません、木内さんのほうでもし数字のほうを把握されていたら、ご回答のほうをお願いできないでしょうか。

○木内氏 Park'n Flyにつきましては、これははっきりした数字じゃないんですが、1日当たりの収入が1ミリオンペソという話を聞いております。ただし、これは確認している話ではないんですが、それぐらいの収入があると、こう言われております。

それから、住民の皆さんへの補償費、これちょっとまだ試算してございませんで、早急にすようにいたしたいと思っております。

○松行主査 ありがとうございます。ここの表の10-3-1で代替案ルート比較表というところで、ランプBの延長、ランプCの延長に関して大体どれぐらいプラスのコストがかかるかというのが書いてあると思うのですが、ここでコストもあわせて比較をするのであれば、そのPark'n Flyの補償費と、あと住民移転の補償費も入れて比較をするべきなのではないかと思えます。そうでないと、この表10-3-1の評価のところ結局Park'n Flyのオーナーがどう言うかでもう評価が決まってしまうので、ここで代替案を比較する意味というのが全くなくなってしまうのではないかと思うからです。

○木内氏 分かりました。その辺、総合的にもう一度比較をし直してやってみます。

○松行主査 お願いをします。ほか、何かこちら辺でございませつか。このカテゴリーで。

では、すみません。環境手続、12から32まで、ちょっと長くなってしまいうのですが、32までお願いします。

○山本 それでは、環境手続ということで、松下委員より2000年にEISが作成され、2002年にECCが発給されていると。現在進めている調査においてかなり時間がたっているということで、追加的なEISが必要ではないかというコメントをいただいております。これについてはECCにつきましては、発給後5年以内に事業を開始しない場合またはECCが無効になった時点から3カ月以内に延長願いを発給元に提出しない場合は無効となるということで、現地のDPWHのほうからDENR-EMBのほうへどういった対応が今回必要となるかというのは文書で確認を行っている最中

でございます。原則的にはJICAガイドラインに基づいて必要な調査を実施するという事にはなるんですけども、現地の手続については確認をしているところでございます。

原嶋委員より2000年に作成されたEIAの報告書は公開されているのかということなんですけれども、これにつきましては、市役所等で確認ができるということでございます。

また、続きまして原嶋委員より今回のNAIAXについて新規案件とみなされず、EIS調査の必要がなくなった場合について、今回のスコーピングの結果がどのように反映されるのかということなんですけれども、先ほど申し上げたように、JICAガイドラインを満たすようにEIAの追加調査を今回実施するという事で、それについては案件の審査時に実施機関と合意して追加調査やモニタリング等をDPWHのほうで実施していくということについて合意するという事になっていますので、その点で反映されるということになると思います。

続きまして、ステークホルダー協議なんですけれども、石田委員のほうからNGO及びCBOの関与がなかったのかということなんですけれども、Barangay191のステークホルダーミーティングにおいては、Homeowners Association、またBarangay TamboではSea side Square Neighborhood Association Incが参加しており、そういったCBOも関与できる環境になっているというふうに考えておまして、続きまして、ご指摘いただいているように、さらに追加的に関与を求めるような必要性がある状況ではないというふうに判断しております。

続きまして、松行委員のほうに移転対象の大部分は非正規居住者であるけれども、2011年4月20日の段階で事業に了解をしているバラングアの代表は、これら非正規居住者の意向も代表しているというふうに考えてよいのかというご質問がありましたけれども、4月28日に非正規住民に対する協議を開催しております、このときにPasay市の代表、これは役人の方になると思うんですけども、横断的ステークホルダーの会を立ち上げるということで、原則的にガイドライン、世銀というかJICAのガイドラインに遵守ということで、内容については、異存はないというふうな状況になっております。

続きまして、日比委員のほうからステークホルダー協議対象者・参加者においてジェンダーバランスについての配慮がなされているのかどうかご質問いただいておりますけれども、基本的に多く、約半数が女性ということで、報告書の段階で正式な数は明確にしたいというふうに考えております。

続きまして、ステークホルダー参加者の人数についてご質問いただいておりますけれども、これについても参加者数は今、翻訳とか議事録の確認等をしているところで、報告書に記載をするということで対応したいと思っております。

続きまして、日比委員のほうからステークホルダー協議でバランガイ代表が参加している協議会が幾つかあるが、そこで協議された内容がどのように住民に情報共有、意見聴取されているかということなんですけれども、バランガイは一つの議会のようなもので、それぞれにバランガイホールというものがありまして、協議内容であるとかは口頭で住民に説明すると、その場で説明するということもありますし、バランガイホールでの協議については自由に参加できるような状況になっていますので、これについては情報共有、意見聴取などはされているというふうに考えています。

続きまして、石田委員のほうからバランガイ191の関心ごとであったパラケーニャ川への影響についてなんですけれども、今回具体的に高速道路をつくることでこういった点で問題があるんじゃないかといった質問ではなくて、一般的な話だと思うんですけれども、高速道路をつくることで汚染された水が出るとかそういうことはないと考えておりますので、特に今回については負の影響が出るようなことはないというふうに考えています。

次に、石田委員のほうからありましたパラケヤ市役所でのコメントで、既にほかから移転してきた人たちが住んでいる場所であってというふうなところで発言があったんですけれども、これについては線形変更して移転対象じゃなくなっておりますので、対応は不要かと考えています。

続きまして、石田委員のほうから、松行委員のほうからもそうなんですけれども、バランガイ191の協議のところで、苦情処理の窓口をバランガイ代表者にしないでほしいという意見が出たんですけれども、これについては以前の例なんですけれども、バランガイの代表者に窓口を統一してしまうと、いろんな苦情や質問がここに集中してしまっただけで対応ができなくなってしまうということで、苦情処理の体制については今後検討していきたいというふうに考えております。

続きまして、バランガイ185のコメントで、2度の移転は御免こうむりたいとはっきり主張している箇所があるんですけれども、線形変更によってMIAA側、マニラ国際空港公団側に線形を寄せることでバランガイ185の店主たちの移転はないという状況ですので、これのコメントについては、対応は不要かと考えております。

続きまして、石田委員のほうから世銀の基準を住民が知ること並びに公正な移転プロセスが実現するためにモニタリングを行うことが必要ではないかというご指摘をいただいておりますけれども、JICAが世銀の基準を採用しているということは各協議で説明しております。また、移転のプロセスのモニタリングについてはフィリピン側のガイドラインでも述べられて

おりますので、こういった中で対応がされていくものというふうに考えています。

続きまして、石田委員のほうから58ページのところで雇用と生計について「事業が与える女性が経営する小規模店舗への影響を含む」とあるんですけれども、これについては路上の屋台が女性の経営者が多いということで取り立てて「女性が経営する」というような記載をしているところで、特にほかに理由があるというわけではございません。

続きまして、満田委員のほうから52ページのところでステークホルダー協議内容の要約について、「能力に応じて、事業にかかわる労働者の数の最低70%は、事業で影響を受けるバランガイから優先的に雇用される。ECCでそのように決められている。バランガイキャプテンを通じて、雇用に係る申請を行う。」とありまして、ECCを全文掲示していただきたいというふうなご要望をいただいております。これにつきましては、事前にお配りした資料の31ページから32ページに重要な点を記載しております、全文につきましては、お渡ししたものの一番最後についておるんですけれども、リタイプしたものもありますので、そちらのほうをご参考にさせていただきたいと思っております。

関連して、最低「70%」というところなんですけれども、あと雇用の優先のところなんですけれども、これは現在Pasay市側の要望が出ているということで、何か法的根拠があるようなものではございませんので、ここの協議内容になるというふうに考えております。

満田委員のほうからフィリピンでのこういった大規模インフラ事業において、地元の優先雇用がうまくいかない原因について学歴、書類の不備、あと地元有力者の関係というふうにご指摘をいただきまして、これについては十分に参考にさせていただきたいというふうに考えておりますけれども、建設工事につきましては、単純労働あるいはある程度資格を要する作業もございまして、それについてはこちらのほうに書いてあるある程度の体力と知力があればトレーニング不要で雇用ができる可能性はありますけれども、資格を要するものがあるという状況です、移転による不利益をこうむらないようにする対応については今後協議をしていきたいというふうに考えております。

続きまして、松行委員のほうから49ページのところで「間接的に影響を受けるバランガイ」の「間接的な」という意味と、あとはバランガイの番号についてなんですけれども、「間接的な」というのはNAIAXの線形がかかっているバランガイという意味で、ご指摘のとおり間接的な影響を受けるというのがバランガイの184番、186番、192番ということで、これについては間接的な影響を受けるということで、こういった考慮の対象になると考えています。

以上になります。

○松行主査 ありがとうございます。それでは、このセクションに関して、さらなるご質問やご意見がありましたらお願いします。

では、まず12から14の環境手続に関して何か委員のほうからございますでしょうか。

○松下委員 12番につきまして手続的な状況はよく理解できました。それで、最後に追加的、追加調査を行いますと書いてありますが、例えばどういう調査を現在のところ考えておられるんですか。

○山本 すみません、木内さん、何か今具体的に決まっているものはあるんでしょうか。

○木内氏 ちょっと上野のほうから説明させていただきます。一応考えている調査項目を説明させていただきたいと思います。

○上野氏 51番の回答のところにも示しておりますけれども、JICAさんの新ガイドラインに基づきまして、今回のスコーピング案で追加する事項としましては、協議に対する地域あつれき、衛生、災害・リスク・感染症、土壌浸食、騒音と振動が考えられます。これは工事期間中のものでありまして、あと供用後につきましては、地球温暖化、騒音と振動等について追加的に調査しようと考えております。

○松行主査 よろしいでしょうか。それでは、13番と14番、原嶋委員、よろしいですか。

そうしたら次、ステークホルダー協議のほうに移りまして、こちら追加のご質問やご意見がありましたらお願いします。

○石田委員 若干多いんですが、簡単なことなのでよろしくお願いします。

まず、15番、回答ありがとうございます。ただ、いただいている資料ではバランガイ191でのステークホルダーミーティングにはCBOが参加したという記録が載せられていないんですが、これは記入漏れなんでしょうか。私たちがいただいている協力準備調査の53ページ、Pasay市第191バランガイですか、ここで参加者が左から2列目ですけれども、ここではバランガイキャプテン、議会、JICA調査団ということでCBOが載せられていないんですね。195のバランガイのほうにもないし、だからそう思って、ちょっとどうなのかなと思って聞いてみたんですが、実際どうだったんでしょうか。

○上野氏 すみません、その後またステークホルダーミーティングをやっておりまして、その際にこちらのHomeowners AssociationやSea side Square Neighborhoodが参加しております。

○石田委員 つまり私たちがいただいた資料とは別にもう一度ステークホルダー協議があったということですか。

○上野氏 そうです。実施しております。

○石田委員　そこで話された内容というのは、私たちは資料としてはいただいている、いただいている。

○上野氏　すみません、まだお渡ししておりません。

○石田委員　そうですか。そこで話された内容というのは、今私たちが見ているのとやっぱり違うことがあったんじゃないかと想定するんですが、どうなんでしょうか。できればそこでのリストと内容もちょっといただきたいんですけども。

○上野氏　分かりました。

○石田委員　よろしいでしょうか。

○上野氏　はい。

○石田委員　お願いいたします。

それから、一つ教えていただきたいんですが、都市部なので余りないと思うんですけども、多目的協同組合なんかはこのあたりにはないんですか。あとP0は。

○木内氏　この balan ガイではこの二つがあるだけで、ほかはないという。ですから、191では一つ、それからもう一つのタンボのほうではもう一つあるということだけで、ほかの組織があるかどうかというのは、ないという情報を今のところは得ております。

○石田委員　ありがとうございます。

続けて16番なんですが、ステークホルダー協議にはCBOの関与というのは、今後は求めていられるのでしょうか。それとももう求めてはいられないのでしょうか。そのあたりもう一度教えていただけませんか。

○木内氏　今後とも参加していただきまして、ステークホルダーをやっていききたいと、こう考えております。

○石田委員　ありがとうございます。

それから、次はイエス・ノーに関することなんですが、21番と26番でそれぞれ住民の方が関心を示されています。質問ないしはコメントを出されていますが、それに対して、質問された方に対しては具体的に回答されている、つまりキャッチボールというか対話がちゃんとあって、回答をその個人に対しては返されているのでしょうか。それともそれは預かりますというような形で引き取っただけなんのでしょうか。細かいところで申しわけないんですが。

○木内氏　ちょっとまだ確認していないんですが、いずれにしても、今後まだ機会がありますので、皆さんにちゃんと伝達したいと、こう考えております。

○石田委員　分かりました。ありがとうございます。

それから、少し戻って23番なんですけど、23番をそもそも出した意図は、どうしても農村部のイメージが重なってしまってこういう質問をしてしまったんですけども、ご存じのよく非正規の居住者がバランガイの周辺部によく住んでいるというフィリピンの例はかなり多いものですからこういう質問をしてしまいました。ここでは他から移転してきた人たちというのは、非正規の人たちが恣意的にというか、許可を得ないで住んでいると、そういう意味ではないということに理解してよろしいでしょうか。つまり正規できちんと住んで生計を営んでいる人たちということなんでしょうか。

○木内氏 一つのバランガイで、もう一度移転したので、もうこれ以上の移転は勘弁してくれといったところは昔からそこに住んでいたんだけど、現道を復活するというので一度移転させられたという状況ですね。それからもう一つ、今度インフォーマル・セクターが影響を受けている部分は、これはかなり前から住んでいる状況でございます。そこは前にいろいろ影響を受けたということではございません。

○石田委員 ありがとうございます。

最後です。28番、このプロジェクトというのはジェンダーの項目というものを一つ重点項目として入れられているんですが、ちょっと視点が違う質問ですけども、もちろんサリサリストアは女性がかかなり多く営んでおられるというのは存じ上げているんですけども、このプロジェクト自体はジェンダーという視点を入れることになっているそういうプロジェクトなんでしょうか。

○木内氏 もともとこの案件はローカルトラフィック用のプロジェクトじゃないものですから、ローカルトラフィック、いわゆる沿道にいろんな人が住んでいて影響を受けるという案件ではございませんで、特にジェンダーという立場からは見ておりません。ですから、今住んでいる人たちは余り影響を受けないという感じですね。それで、飛行場に行ける人の利便性がよくなるというような状況です。ですから、今の現道の沿道に住んでいる方に対する影響はほとんどないというような状況の案件でございます。

○石田委員 ジェンダーを意識したプロジェクトじゃないということはわかりました。ありがとうございます。

○松行主査 日比委員はいかがでしょう。

○日比委員 僕は大丈夫です。

○松行主査 すみません、それでは、私のほうから幾つか教えていただきたいのですが、17番に関してなんですけど、今ちょっと石田委員からもご質問ありましたが、私たちがこの資料をい

ただいた後に移転住民に対するステークホルダー会議というのが何回かされているかと思うのですが、ここで「好感を持って協議は閉会しました」とあるのですが、まず教えていただきたいのが移転住民、ある場所で移転住民に対する会議をやったときに対象となる移転住民のうちどれくらいの割合の方がみえたのかというのを教えていただけますか。

○木内氏 ちょっと議事録等それを見直しまして、ご報告させていただきたいと思います。ちょっと現段階ではわかっておりません。すみません。

○松行主査 分かりました。では、この点についてはぜひ早めに議事録などいただきたいと思っています。

あと、石田委員も質問されました24番、25番なんですが、苦情窓口をバランガイ以外にするように検討しますとありますが、具体的にどういうふうにする予定、予定というか見通しが立っていれば教えていただきたいのですが。

○木内氏 基本的にはDPWHの中にもそういう苦情担当の人を設置したいと、こう考えておりますが、まだ細かく詰めていることではございません。ですから、今後そういう体制に持っていきたいと、こう考えております。

○松行主査 その苦情担当窓口なんですが、DPWH——いわゆる政府機関ですよ——の中にその人を置くというのもありだと思っておりますが、やはり住民に近いところで、特に非正規住民とかがいるところはなかなかその政府の人に対して、やはり対等に何かものを言えないということも考えられますので、なるべく住民に近いところで何か苦情担当の窓口ができるような工夫はしていただきたいなと思います。

私の質問は以上です。ほか、何かございますか。

では次、33番の住民移転は一つですね。あとスコーピング案、33番から41番までお願いします。

○山本 それでは、住民移転ということで、原嶋委員よりPasay市で「以前MIAAの空港拡張のために道のこちら側に移転してきた」、これは資料の53ページになりますけれども、そういった人々は表11-1に含まれるのかと。その際の補償措置についてご質問いただいておりますけれども、この人々というのはMIAA側に住んでいた人たちは、空港拡張のために道を挟んだ向かい側に移転してきたということで、土地の補償というふうになっておりました。この移転対象者につきましては、表11-1においては小規模商店ですけれども、協議によって線形を変更してさらなる移転の必要は今のところなくなっております。

続きまして、スコーピング案のところですが、松下委員よりECCの附帯条件、これが

資料31から32ですけれども、このたびのスコーピングではどのように対応するのか。特に地震リスク、液状化現象等についてどう取り扱うのかということでご質問をいただいております。また、原嶋委員についても関連して31ページから32ページについてスコーピング案、今回のスコーピングではどのように対応するのかというところでご質問を受けておりました、本事業では今回作成するECCの一つの入札条件として入っておりますし、民間業者がECCの附帯条件にある地震のリスクであるとか液状化現象、地震解析、洪水解析等については対応するというところで考えております。

続きまして、日比委員のほうから資料の55ページのところですけれども、貧困層に関するスコーピング評価で「貧困層は存在する」としつつも「直接的影響は少ない」というふうに記載がありまして、これは「貧困層への影響」ではなく、「貧困を助長するような影響は少ない」ということでよいかというご質問を受けておりますけれども、貧困層への影響というのは生計の向上や雇用機会、商業行為に係る内容と判断しておるんですけれども、この事業に関しては、貧困を助長するような影響は少ないというふうなことも考えてこういった記載にしております。

続きまして、村山委員のほうからこのスコーピング案のところプラスとマイナスの書き方が不統一ということで若干わかりにくい、はっきりしない点があったと思いますので、この点は整理して再度記載をしたいと考えております。

続きまして、村山委員のほうから貧困層への影響として供用後B+とすることには疑問があるということでご指摘いただきまして、これについては高速道路の整備によって通過交通や空港等への交通需要とは別に、既存道路の地元地域と関連した交通需要によって広く貧困層への就業機会、生計向上にプラスの影響が生じるというふうに考えております。よって、これについてはB+というふうな判断をしているところです。

続きまして、村山委員より高速道路建設による地域分断を項目として追加する必要があるか検討することとご指摘をいただいておりますけれども、対象地域につきましては、商業が中心の地域と、あとは空港施設ということで、ここに地域、いわゆるコミュニティはないと判断しておりますので、分断はないというふうに判断しております。

続きまして、石田委員よりスコーピング表「気象」への評価文章では、「地表部の地域住民の日常活動には快適な環境条件となる」とありますけれども、住民からの直接的な意見であるのかどうかということでご質問いただいておりますけれども、フィリピンは熱帯地域ということで、生活環境については日陰が好まれるというふうに考えておりました、これについては地域住民の生活についてはプラスに働くというふうな判断でこういった記載にしております。

続きまして、松行委員より資料56ページの景観のところ、ランドマークが今、一つ対象地域にありますけれども、このランドマーク周辺の景観を妨げるか引き立たせるのかというところで、景観への影響のプラスマイナスを左右すると記載がありますけれども、お送りした資料の中にCircule Del Mondoの写真を載せております。ステークホルダー会議でもこのランドマークへの影響が懸念されていたということで、高速道路建設による景観への影響についても記載するようにというふうなご指摘をいただいております。写真でござんいただくように、このランドマークにつきましては、一見このオブジェクトがどういった目的でつくられているのかははっきりしないような印象を受けるものなんですけれども、周辺も混雑、いろいろと車が走っているようなところを背景にしていたりとかしまして、ちょっとお渡しした資料の中に絵を載せておるんですけれども、高速道路ができることで、よりこのオブジェクトの輪郭がはっきりして、より存在感が引き立たされるのではないかなということ、今ある状況よりも悪化するというようなことは今のところ考えてはいない状況です。

○松行主査 ありがとうございます。では、まず住民移転、33番について原嶋委員のほうで何かございますか。よろしいですか。

では、続きましてスコーピング案、34から41について何か追加のご質問やご意見ありますでしょうか。

では、まず私でよろしいでしょうか。この41番のCircule Del Mondoなんですけれども、これは何のオブジェクトなんでしょうか。例えば何かを祈念したりとか、そういった何か意味のあるものなんでしょうか。

○山本 すみません、木内さん、何か分かれば。

○木内氏 実はいろんな人に聞いてもちょっとどういうイメージでつくったのか、それはよく分からないという人が多いんですが、使われ方はこの建物の内部に展示場を開いたりということで、何かいろんなものを飾って、この中に入って見てもらうというような使われ方がされると、こう聞いております。

○田中氏 よろしいですか。環境を担当していました田中と申します。

これは今からこの写真を回覧していただいたらお分かりになりますように、これは一つの空港前のランダバウトという楕円形の大きな広場があります。これは交通を回す部分なんです、その中にコンペで何かモニュメントらしきもの、記念ということでつくられたらしいです。ただし、これは一切モニュメントという言葉は使われておりません。スペースフレームで組んでテント構造のような形になっています。したがって、これは歩行者の視点から見ますと、全部

向こうの背景が見えて非常に輪郭が見えにくいということです。ただし、内部は今チームリーダーの木内がお話ししていましたように、中に観覧席だとか設けて、そこでイベントをやったりするようなスペースになっています。ただ、利用されている気配が全くありません。

もう一つ大事なことは、いろんな人が「あれは何だ」という意見が非常に大きいんです。というのは、交通が激しいですから、なかなか中へ入るアクセスがありません。ただ、駐車場もつくってあります。そういった中で、そのページの下のほうに周辺の既存の街路がありますが、これが非常に看板があったり河川が複雑に絡んでいたり、オンニングという店頭日よけを出したりいっぱいしてくるんです。そういうのが全部通して見えますから、理解としては非常に難しいオブジェまたは構造物だと思います。何かはっきりしたソリッドなものがバックにあると、これは非常に引き立つんですが、そういう状況でございます。失礼しました。

○松行主査 ありがとうございます。

すみません、ここでもう一点教えていただきたいんですが、このスコーピング表の56ページ4の景観のB、Bというのは多少の影響があるというのは、これは正の影響、負の影響どちらのことを指しているのでしょうか。それともどっちの影響も多少あるという意味なんでしょうか。

○上野氏 正と負と両方影響があると考えております。

○松行主査 わかりました。ありがとうございます。

ほかの項目に関して、いかがでしょうか。

○村山委員 38番ですけれども、ご回答を拝見する限り、直接的に何かプラスの効果をもたらすような施策が打たれるということではなくて、間接的にB+のような影響が出てくるだろうと、そういう理解でよろしいでしょうか。

○上野氏 そうなります。間接的な影響ということで。

○村山委員 分かりました。

それから、39番ですが、確かに対岸部が空港施設であるルートはあるんですけれども、それ以外のルートもあるというふうには私には理解できるんですが、その部分についてはどのようにお考えなのでしょうか。

○木内氏 基本的に高速道路、高架になりますので、既存の道路上にできるということで、それ自体が地域分断を発生するということはないと考えておりますが、ですから、今の状況がそのまま続くというところでございます。

○村山委員 分かりました。そうすると、ここで書かれているご回答よりは、高架の道路だから影響はないということですね。

○木内氏　そうですね。

○村山委員　ちょっとコメントになりますが、そうすると38番で書かれているようにプラスの影響が本当に出てくるのかは、やや私は疑問なんですけれども、影響がないのにプラスの影響はありますか。

○木内氏　私ども考えていますのは、基本的に現在の道路は通過交通と地域へのアクセスする交通が今混ざっているわけなんです、高速道路ができるということで通過交通あるいは飛行場に向かう交通がその上を使えるようになるということで、現在の下の道路はより地域へのアクセス重視という機能をより多く発揮できるだろうということで、こういう判断をしております。

○村山委員　はい、分かりました。

○松行主査　では、ほか。では、日比委員。

○日比委員　36番の項目についてなんですけれども、このスコーピング案の54ページ、表12-1から中でこの項目ごとの評価をさせていただいていることに絡んでいるんですけれども、この貧困層という項目がスコーピング案で言うと55ページのほうにあるわけなんですけれども、ちょっとこれはどっちかというともう少しくラリファイしていただきたいなというふうに思うんですけれども、この貧困層という項目は具体的にどういうことを評価されようとしているのかいまちはっきりしなかったので質問させていただいたんですけれども、そのお答えとして雇用機会、商業行為に係る内容あるいは生計向上というふうに書かれていて、これはこの表12-1では54ページの2番というところに雇用と生計という項目があるわけなんです。

ですので、ここで評価される中の特に貧困層についてということなのかどうかというのが一つと、もう一つ、この55ページの貧困層という表の中に、最初に貧困層は存在すると。その後、事業実施により直接的な影響は少ないというふうに書かれていて、先ほどちょっと最後のほうで直接的影響とは移転を伴う影響のことを直接的影響と呼んでいると。それ以外を間接と呼んでいるというご説明があったと思うんですけれども、そういう意味ととらえていいのかわか。であれば、1番に非自発的住民移転ということで一定程度の非自発的移転があるわけなんですけれども、ここでは直接的な影響が少ないとおっしゃっているのは、非自発的移転の中に貧困層はいないという、そういうことになるのか否かというのをちょっとご説明、お願いします。

これ、何か細かいことをねちねちというように聞こえるかもしれませんが、要はこの貧困層というのはやっぱりもう少し丁寧に評価をすべきではないかということで質問させていただきます。

○田中氏 よろしいですか。移転対象の約50戸くらいの人たちは、これ貧困層です。特にいわゆる土地の所有権を持っていない人たちです。ただし、この人たちはしっかりした自分たちで長年構築したコンクリートブロックの家に住んでいます。決してバラックだとか、いわゆる本当の意味の貧困層ではないんです。ただ、フィリピン政府のセンサスにある基準を設けて、その地域がどれぐらいの率で貧困層と考えられる人が多いかと、こういうふうになっております。1カ月あるいは年間の収入がどのくらいで一つの線引きをするかということについては今、整理しております。そういった中で言っていることで、その人たちはほとんど日雇い労働、それからストリートベンダーというか、いわゆる駄菓子のような物売り、そういうふうになっている人たちです。そこで通過交通が非常に多いですから、しかもトラックだとかそういうものが多いですから、もしこれが比較的地域主体の交通になれば、もう少しチャンスが出てくるように思われます。それはそういうふうにいるんな雑談で調査中にも話しておりますと、そういう話が聞こえてきます。

また、工事中にも相当の労働者、約1,500から2,000人ぐらいのワーカーが働きますから、フィリピン人は10時だとか3時だとかにいわゆるミリンダと言われるおやつ時間が極端に多いです。買い食いして飲んでと、そういう日常パターンの中ですから、そういう極めて小さいお金を使うビジネスで彼らは成立しています。そういうチャンスはふえます。ただ、もう少し高級なレベルの状況になるかどうかというのはまだまだunknownでございます。これでよろしいでしょうか。

○日比委員 はい、ありがとうございます。もう少し貧困層のこのスコーピングの表の中の説明を少し丁寧にしていただければわかりやすくなるかなと思います。

○田中氏 分かりました。今ですか。

○日比委員 いや、今じゃなくてもいいですけども、今ご説明いただいたような内容を調査のほうに反映していただければ。

○松行主査 すみません、今のご説明でちょっと分からなかったことがあるんですが、移転する50戸というのは貧困層で、大体が日雇い労働だったり物売りだったりして、そういった人たちは工事中の1,500人から2,000人の労働者がおやつを買ったりすることでその商売が潤うというお話だったんですが、そもそもこの人たちは移転をするわけであって、同じ場所で商売はこの人たち、続けられるものなんでしょうか。

○田中氏 今移転の候補を幾つかあったんですが、すぐ直前にMIAAが保有している土地を見ました。ここから約3キロ、近くで1.5キロぐらい、このくらいの距離です。就労機会の場所

としては十分私はあると思います。その場所から建設現場までという意味で。

○松行主査 でも、それは屋台とかを十分引っ張ってこられる距離だということですか。

○田中氏 いえ、屋台とかじゃなくて、もうほとんど担いできたり、手で持って歩いたり、駅弁売りのような形をしていたりと、そういうことも多いです。それと同時に、もとのバランガイ周辺にいろんな仲間というか知り合いなんかいます。あの人たちは共同でいろんなビジネス、小さいビジネスをいっぱいやっております。すぐに移って、その土地でそういう小さい商売あるいはビジネスが成立するかということは不明ですが、現在見たところ、今の状況より比較的良好な場所を提供できるというふうに空港公団のほうで見えています。そういう状況の中にあります。

確かにチャンスはあるんですが、これはモニタリングとかそういうものを通して見ていかないと分からないいろんな地域社会経済現象というのがないと私は考えております。よろしいでしょうか。

○松行主査 すみません、ちょっとしつこくて申し訳ないんですが、その空港公団が今よりも良好な環境を提供できる、1.5キロから3キロメートル先で言っているという具体的にどういった点で良好な環境と言っているのでしょうか。

○田中氏 比較的土地が大きいです。約4,000平米あります。現在のところはもう極めて貧困というか、制約された中に建っている場所です。これは空港のちょうど反対側にありまして、比較的まとまったところですが。現在空き地、上屋がかかっているものですから大きなバスの車庫だったところで、前の道路が整備されております。これは約7メートルから8メートル、1.2から1.5の両サイドに歩道がついております。すぐ50メートル空港寄りにはC5というリングロードですね。環状道路の建設予定地になっています。

そして、周辺は比較的所得層の高い住居群がビレッジとか、あるいはバランガイという名前があります。その通りには結構商店街が成立しています。これは近年整備された街区でありまして、そこへいろんな人が今集中している形です。そういった状況の中で、仮に四、五十人ぐらいの人たちが入るとしたら十分できます。今のところ2,000平米、これはフロア面積で2,000平米で、ワンユニットがミニмум18平米、非常に小さいものですが、これをワンユニットとして約108ユニットぐらいの計画が立つような、そういうふうな計画があるということで、これは口答でございます。正式なプランはまだ成立しておりません。恐らくその中に4,000平方メートルの敷地の中に、さらに住棟が5層の住棟なんですが、5階建て、これが建つ予定で、生活のインフラとして水、電気、それから排水、これが整備するという話です。実際整備された8

メートル道路の部分にはちゃんとした幹線排水路がもう設けてある、そういう状況のところでは。すぐ後ろには最近できた学校だとか、いい住宅群があります。現在移転対象地となっているところはパラケーニャ川のいわゆるもう不法投棄してごみの山となったそういう環境とも隣接しております。そういうところとは全然全く環境が違います。そういう意味で良好というふうに私たちは考えております。

○松行主査 ありがとうございます。ほか何か。では石田委員、お願いします。

○石田委員 今のいろんなご説明を聞いていて、ちょっと前の事項とも関連することで恐縮なんですけれども、思い出したことがあって、少しやはりお答えいただけるとありがたいんですね。何かというと、非正規居住者がほとんどであるという、50施設の8割を占めるということでほとんどであるということで、非正規居住者の人たちがどのような生活を営んで、どのような仕事をしているかというのは何となくイメージとしてわかりました。それはありがとうございます。ただ、やっぱりあくまで非正規居住者なんですよね。ご存じのように、フィリピンの場合はバランガイがなかなか非正規居住者に手を出さないところもあって、特に農村部はそうなんです。そういった場合にもし間違っていたら私の思い込みを是正していただきたいんですが、非正規居住者に対してバランガイキャプテンやバランガイ議会というのはどこまで代表していただけるのか。代表できないからこそフィリピンというのは、実はCBOが多かったし、POをつくらせたし、上からの政策でやってきたわけですよね。それでも漏れている人たちは山ほどいるわけです。そこら辺の取りこぼしが結構多いのがフィリピンの現状というふうに僕は理解しているんです。

このケースの場合、元に戻りますけれども、8割が非正規居住者で、ステークホルダー協議にはバランガイ代表と議会しか出ていない。今後は横断的ステークホルダーの会を立ち上げるという文言はどうやら決まったようなんですが、今後どうなんでしょうか。実際に非正規居住者の方々が不利にならないように代表できるような仕組みとか見込みはあるんでしょうか。その非正規居住者の方々がバランガイキャプテンに対して直接ものを言ったりするような良好な関係はあるんでしょうか。そこら辺のところをちょっと率直にお聞かせ願いたいんですけれども。お願いいたします。

○田中氏 先生のおっしゃるとおりです。ただし、バランガイは、これは一番末端の行政組織です。公的なものですが、もうご存じだと思われそうですが。選挙で決まります。同時に大事なことは、バランガイオフィシャルという人たちがいます。この人たちもそういう意味で公務員です。これは大体数人ぐらいです。問題は、実は私、ほかの州で昨年ずっとバランガイとのおつ

き合いをしてきましたが、同じようなケースがある。これはバランガイのキャプテンじゃなくて、バランガイのオフィシャルの人たちがやってくれない、怠慢である。全部バランガイキャプテンのほうにいろんな要望だとか処理だとかいきます。バランガイにはバイスキャプテンもいます。この人たちがいろんな訴訟の話だとか、いろんな中のバランガイ内部のあつれきに対してカウンセリングしながらやっています。こういう状況で解決できない場合は裁判に持っていくという状況です。

それからもう一つ、今お話がございました非正規居住者はどういうものかという観点では、結構バランガイは進んでいます。そういう人たちを入れていきます。ただ、本当の意味の貧困層、いわゆるご存じのようにスモーク・マウンテン、昔ありましたが、こういうときにホームレスの人たちがいる、そういう貧困差では全くありません。土地の所有権はないけれども、以前の10年、20年前からその土地をただというか、法律的にイリーガルになるんですが、認められている。ですから、バランガイの一員でもあります。そのバランガイでの報告書はまだこれから編集しながらしていきますが、そういう人たち、当然出席しています。どんどん意見を言ってきています。バランガイキャプテンではなくて、その役員の人たちも出ておりますが、やっぱり20人から30人の人たち、参加しています。その中には当然前もってアナウンスされていますから、利益がかかわる人たちというのは当然参加してきます。ただ、具体的なその出席者がサインをしたりした場面も確認しておりませんが、現地のコンサルさんにやってもらっている部分がありますので分かりませんが、参加していることは間違いございません。

これを貧困層かどうかというのは、先ほどの日比先生からご指摘がありましたように、定義をどうするのか。これが恐らく問題になってくると思います。この辺はなかなか難しく、いわゆるセンスで言う貧困とああいいう特殊な集落形成をしている中でどうだというのは非常に今のところ考慮中でございます。ただし、本当のすごい貧困という意味ではございません。これだけご理解願いますようお願いいたします。

以上です。よろしいでしょうか。

○石田委員　ご説明ありがとうございました。ただ、そうであればあるほど今おっしゃっていただいた貧困層、日比先生からも、それから松行先生もご質問がありましたけれども、貧困層に関するフィリピン政府の定義、1日何ドルか、世銀では2ドルなのか何か僕はフィリピンの場合はちょっと忘れちゃったけれども、その定義に対応する人口だとか、あとは彼らが定めている貧困層というのはどういうようなものかというようなことから始まって、もう実際に調査をなされてローカルコンサルタントに頼まれてやった結果などをもう少し社会、住民の状況の分析

という形で、一緒とは言わないまでも1項目ぐらい設けていただけると私たち委員も実態が目に見えて大変助かると思いますので、そのことをどうかご検討いただけると大変ありがたいんですが。

以上です。よろしく申し上げます。

○木内氏 ちょっと現在調査を続けておりますけれども、その中で収入とか支出、その辺を聞き取るようにしております。その辺の結果が出てくると分かると思います。

また、フィリピン政府としましては、例えばメトロマニラエリアであれば、何ペソ以上であれば富裕層、何ペソ以下であれば貧困層という一応の規定がございますので、それらの調査結果を見ながらどの程度本当の貧困層に属する人たちがいるのかと、この辺も明らかにできると思っております。これからもうちょっとその辺の作業を進めたい、こう考えております。

○松行主査 どうもありがとうございます。スコーピング案に関しまして、ほかにもございますか。よろしいですか。

それでは、9ページの全体と環境社会配慮、42から50番までお願いします。

○山本 それでは、全体に対するコメント、ご質問に対してですけれども、石田委員のほうから代替案の検討には、地震、排水への対策が検討項目として含まれるべきというご指摘をいただいておりますけれども、代替案間でこの項目について差異はないと、対策をとるということで差異がないというふうに考えておりますので、項目には入れておりません。

続きまして、松下委員のほうから本事業の上位計画には中期開発計画及び中期公共事業投資計画案が該当すると思われるが、本事業の上位計画における位置づけを確認することというふうにご指摘いただきまして、この中期開発計画については、最新版といたしましては2004年から2010年の開発計画となります。更新されます2011年から2016年の開発計画については公表があり次第、調査の中で位置づけを確認する予定でございますけれども、このNAIAXの事業におきましては、アキノ政権下、PPP事業の活用を基本戦略としたインフラ整備の中で優先順位の高い重大企業の5大事業の一つに入っているということで、領域計画等の位置づけにおいても高いものというふうに考えております。

続きまして、松下委員のほうから工事中の渋滞対策について具体的に検討することとご指摘いただいておりますけれども、これにつきましては、並行する一般道等の工事に起因する渋滞が予想されますので、この点についてはBidding Documentの中で入札の条件とし、工事中については交通状況をモニタリングして対応が不十分なところは十分に対応ができるような記載にしていきたいというふうに考えております。

続きまして、日比委員のほうから事前配付資料の7ページのところで直接的及び間接的環境エリアということで、「両側が200メートルについては、本事業による生物、物理的な影響について配慮しなければならない間接的影響エリア」とあります。これについて両側各200メートル以遠についても現地ステークホルダー対象について評価対象とすべきということでご指摘をいただいておりますけれども、今回の調査につきましては、両側200メートル以上も含んで調査をしているところでございます。

引き続きまして、環境社会配慮のところなんですけれども、松下委員のほうから事業実施によってNAIAX関連道路の交通混雑の軽減が期待されているが、供用後の新たな交通需要の発生と関連道路の短期的渋滞緩和後のリバウンド効果等によって、長期的にも渋滞の拡大、社会的諸問題の発生も想定されるということで、これについて長期的な影響も考慮してモニタリングを行うよう実施機関に働きかけることということでご指摘いただいております、長期的な影響についてはご指摘のとおりでございます、本調査においても大気汚染の増加等の予測、地球温暖化原因のCO₂排出量の予測等を行いまして、実施機関のほうには可能なモニタリングの実施提案を行う予定でございます。

続きまして、原嶋委員よりステークホルダー協議では、住民より「健康・公衆衛生」または「健康問題」が関心ごととして挙げられたが、スコーピング案では「工事中」の衛生、災害・リスク・感染症しか問題視していない。ステークホルダー協議での住民意見をもとに、「供用後（D判定）」についての評価を見直すことというふうにご指摘いただいておりますけれども、いただきましたご指摘をもとに再検討し、「健康・公衆衛生」または「健康問題」を含む「災害・リスク・感染症」の項目は、影響の程度は未知というふうに判断し、Cレベルと修正いたしました。

また、今回の事業で建設するNAIAXにつきましては、空港へのアクセスと、あとは通過交通を分担する重要な交通インフラと考えておりますけれども、現在一般道で交通渋滞あるいは大気汚染の原因となっておるジブニーやオートトライシクルなどの小型の生活用の交通手段ですね、これにつきまして、またトラック等で整備不良がないようにDPWHを含めフィリピン側には提言していきたいというふう考えております。

続きまして、石田委員のほうからスコーピング表の中で、大気汚染で悪化の可能性も指摘されるので、供用後はBというふうにご指摘いただいておりますけれども、基本的には通過交通等の分離が進むということで、改善の方向に進むということでCという一応レベルの判定にさせていただきます。

続きまして、村山委員のほうから事前資料18ページ、表の7. 2-1のところで24時間平均値と1時間平均値がございますけれども、これについてはできるだけ24時間平均値のほうに整合がとれるように対応したいと考えます。

続きまして、松行委員より59ページ以降のところではスコーピング案の策定、EISの作成が行われた2000年当時と現在において、影響を受ける住民の変化について調査を行うことということで、これにつきましては、世帯調査と、あとは balanガイキャプテンへの聞き取りで把握をする予定でございます。

以上です。

○松行主査 ありがとうございます。では、まず最初に、この全体とカテゴライズされた部分について、追加のご質問やご意見はございますでしょうか。

○石田委員 よろしいですか。42番の地震、排水への対策は検討項目として含まれるべきと書いたのは、いただいた資料の15ページには物理的危険性の特徴として台風、洪水、地震に起因するさまざまな事柄というのがかなりはっきりと明記されているんですね。あるがゆえにこのような質問を出させていただいたんですが、そこはいかがなんでしょうか。

○山本 地震については、構造物をつくる際には耐震の機能をきっちり持つようにというのはフィリピンの基準でも定められておりますし、排水についてもどう集水して、流末にどういったふうに流れていくのかというのは容量も考えて設計するようになっておりますので、これについてはどこに高速道路をつくるにしても、変わらずに対策がとられるものというふうに考えております。

気象等のところで記載があるようなことは一般的なところで記載をしております、特段この地域に限ってということではなくて、フィリピンの国内のこの地域の基準に照らして事業が進められれば特に問題はないというふうに考えています。

○石田委員 そうすると、次に聞きたいのは、法律や条例で定められてやることになっていることについては、代替案の検討の場合には考えないと、そういうアプローチとして理解しているんでしょうか。物理的危険性というのは明らかにあるんだけど、フィリピンの場合は台風も来るし、それから豪雨時には洪水も局所的にあり得ることなんです、それについてはもう法律できちんと各人が、事業者が仕事をやることになっているので代替案の比較には入れないと、そういうお答えだと理解してよろしいんでしょうか。

○山本 今回については代替案がそれぞれありますけれども、比較しても差が出ないと考えて、比較してもそれぞれが同じになってしまうので。

○石田委員 そうすると、例えば代替案の一つとして、いただいた資料の38ページにはロード線形の比較をしているんですが、そこに環境面という項目があって、各案とも大きな違いはないということで差が出ていないんですね。各案とも大きな違いはないのに比較しているんです。そこら辺はどういうふうに理解すればいいんですか。

○山本 この例えば環境面、大気、騒音、振動、植栽という項目についてはこういった環境社会配慮については必ず見られる項目ということで入れていると思うんですけども、地震、排水についてはより一般的なものだというふうに考えていまして、特段今それぞれこの代替案の中で検討、これは環境面というのは確認のために入れているというふうには考えているんですけども、この地震、排水について項目を入れて各案とも大きな違いはなしというふうな記載にはなってしまうかとは思いますが、特に今入れる意味合いというのが余り感じられないかなど。

○田中氏 すみません、補足説明させていただきます。

石田先生から地震と、それからリクディフィケーションについてコメントがございましたよね。地震については従来の基準を1ランク上げた形でDPWHへ今要請しております。それと同時に、つい前のスカイウェイの工事でも一段階上げたマグニチュード8に対応する、震度7に対応できる基準をやろうと、こういう政府側から、DPWHからの局面であって、コンサル側あるいはこれからする側はそれにこたえましよう、ということになっております。ただ、そういうところでこの表にはまだ不十分で、十分書かれておりませんが、書いてまいります。

なぜこういうことがあったかといいますと、ECCのコメントの一つにありましたが、この地震だとか液状化現象について検討しなさいという項目があったのは、実は2002年にEISが出ましたけれども、そのときのオルタナティブにロハスという最終起点を通り越して、埋立地のほうに延びて、そこを最終起点としているんです、インターチェンジを結んで。そこは確かにご指摘のように浚渫した土を盛ってレクラメーションしたところでありますから、そういう要素は十分あると。ただ、起点からほぼ終点地帯のところでは表面、地表から1.8、最大で2.5メートルぐらいがクレイサンドと書いてあります。これサンド分のあるところ、その下は結構N値が極めて急に高くなっていく地層ですし、最後には岩ですね、石灰岩系の岩になっています。そういった中であるんですが、たまたま2000年のオルタナティブの終点の部分がこれに対応していましたものから、こういう事態が出たということが明らかになりました。よろしいですか。

○石田委員 はい。お二人の説明で理解できました。ありがとうございます。

○松下委員 今ご説明を聞いていて私のほうで、34番でスコーピング案のところでは地震リスク等について対応をお聞きしたんですが、それに対する回答では、ECCの入札条件として出ているので、それを受注した民間業者に対して対策、いろいろ解析等を実施してもらおうというふうに書いてありまして、代替案の検討の段階では特に顕著な差異がないから検討しないと、そういうのが山本さんのお答えだったと思いますが、そういう理解でよろしいのでしょうか。

○田中氏 すみません、十分でなかったことをお詫びします。

○松行主査 ほか。

○村山委員 ちょっと質問で、私のところではないんですが、ただ、石田委員がおっしゃっているのは、松下委員がおっしゃるように別の段階でやるということに加えて、代替案というのはレベルがいろいろあって、実施をしない案というのも15-5で加わっているもので、この中では地震は多分比較の項目になりますよね。ここで書かれているのはあくまで線形を変えるという意味でのレベルの代替案だと思いますけれども、それ以外の代替案についてはやっぱり地震も考えたほうがいいんじゃないですか。

○木内氏 分かりました。高速道路をつくるときと、つくらない場合、これは確かに差がございますので、その辺の記述をつけ加えておきたいと、こう思っております。

○松行主査 よろしいでしょうか。ほかに何かここがございますでしょうか。

それでは、51番から61番までお願いします。

○山本 スコーピング案ということで51番、原嶋委員からコメントをいただきまして、2000年作成のEIA報告書におけるスコーピングを今回のスコーピングとの相違点を明らかにしてほしいということで、先ほど調査団のほうからご説明がありましたけれども、追加の調査項目としては協議に対する地域あつれき、衛生、災害・リスク・感染症、土壌浸食、振動、また共用後については負の影響がC以上と考えられるものが地球温暖化、あとは騒音ということでこういった点が変わってきております。

続きまして、原嶋委員のほうから「周辺部の工業等による地下水のくみ上げ影響による地盤沈下があるとされているため、今回の調査を通し概要を明らかにする予定である」にもかかわらず、スコーピング表のほうではDとなっていると。これについてなんですけれども、事前に配付した資料の15ページにつきましては、2000年のEISをもとにしておりまして、その後2010年にPS調査が実施をされておりました、地盤沈下、周辺に工業等がないということが確認されたということと、あとは地盤の調査等もされまして、本事業については地盤沈下の影響はないということで、15ページについては記載を修正させていただきたいというふうに思います。

続きまして、原嶋委員から重大な影響が想定される項目において、Paranaque市における非自発的住民移転の可能性がある約40人への対応についても言及することとご指摘いただきまして、ご指摘のとおり住民移転の可能性について言及したいと思います。

続きまして、石田委員よりスコーピング表には道路及び附属施設の倒壊による影響を項目として含めることということでご指摘いただいておりますので、これについて追加したいと思います。

続きまして、石田委員のほうからスコーピング表「内水氾濫」、住民からの懸念がある以上、供用後の影響を調べる必要があり、ここはDではなくてC判断が適切だというふうにご指摘いただいておりますけれども、今回の懸念につきましては、事業対象地域周辺の小さなクリーク、小川ですね、あるいはパラケーニャ川の氾濫による被害を想定しているところなんですけれども、高速道路、構造物をつくる際には、高速道路の路面からの雨水による排水等もございまして、それも含めてその下の構造物についても雨水等氾濫の解析をして、設計をして整備がされるということですので、対応がされるということでD判断が適切というふうに考えております。

続きまして、村山委員のほうで大気汚染について、待機・騒音の観測時期が10年以上前であるため、最新のデータを収集することということで、また、季節変動が考慮できるように対象日を設定することということで、今回の調査、これがまた乾季ですけれども、雨季についても調査を実施することを考えたいと思います。

続きまして、松行委員のほうから事前配付資料49ページに2000年に事業で影響を受ける住民の参画でスコーピングを策定し、EISが作成され、11年の年月を経て社会情勢等が大きく変化したということで、ステークホルダー協議の目的とEISの同意については、その11年による変化を慎重に留意するようというご指摘をいただいております。現在ステークホルダー協議を実施しております。その11年の変化も含めて、変化について把握してEISに反映したいというふうに考えております。

日比委員のほうから55ページのところで地下水の影響について、「橋脚部は、点的な配置であるため影響を及ぼす可能性は極めて少ない」とあるが、影響がないように配置するのかどうかということと、もし橋脚部の配置が先にあったようなことであれば影響評価はDではなく、少なくともCであると考えたいというふうにご指摘いただいておりますけれども、2000年、2010年のボーリング調査では滞水の可能性のある地層については地表から1.8メートルから2.5メートルの分布なんですけれども、その下の層のN値が50以上のところまで杭を打つことになるんですけれども、それが約15メートル程度を想定しております。橋脚の配置は約35メートルの

間隔ということで、地下水の流れを阻害するものにはならないというふうに考えておりました、影響評価についてはDのままで問題ないのかなというふうに考えております。

続きまして、日比委員のほうから動物相と植物相の評価において、「動植物と生態系に与える影響はほとんどない」とあるが、評価はCとなっていると。Dでよいのではないかというご指摘をいただいておりますけれども、既存の街路樹、施設内の樹木等も植物相というふうに考えておりました、工事による撤去を考えてCの評価としております。

また、日比委員のほうから自然保護区地区の評価は工事中がCとなっていますけれども、評価理由からは何が不明か読み取れないとご指摘をいただいております。また、マングローブ植林に関する記述をもってCとするのであれば、海岸・海域の項の評価もCとすべきというふうにご指摘をいただいております。これについては、対象の地区については都市化された地域でありまして、街路樹等も数少ない植物相ということで、これについては貴重だということでCとしております。また、自然保護区につきましては、この対象地域から離れているということでDの評価としております。

続きまして、日比委員のほうから今後実施する調査項目に自然保護区、沿岸域を対象とする項目がないということでご指摘いただいておりますが、先ほどの理由と同様に、保護区は離れているということで項目には入れてございません。

以上です。

○松行主査 ありがとうございます。では、追加のご質問やご意見をお願いします。

皆さん、よろしいでしょうか。

それでは、最後62番から70番までお願いします。

○山本 それでは、制度の乖離点ということで原嶋委員からご指摘いただきまして、「Relocation implementation policy of this project」の12において、これは69ページになりますけれども、formal legal rights to landを持たない住民についてのeligibility for compensationを明示してほしいとご指摘をいただきまして、これについては今後調査結果をまとめていく上で調査、改善をしていくということで、今回の回答は避けたいと考えています。

続きまして、住民移転計画のところで村山委員から、事前配付資料の69ページのところでProfessional squattersとそれ以外の非正規居住者との区別の方法について、より明確にすることということで、これについては「RA8368; Anti-Squatters Law」がございまして、移転に関する補償を受けた人をデータベース化して管理しておりまして、補償履歴がある人は記録があってというデータベース上の記録がある人は、Professional squatterとみなされるように

なっております。

続きまして、石田委員のほうから住民移転の取り扱い窓口の適切性を検討し、かつ移転対象住民が不利益をこうむらないような移転プロセスのモニタリングを行うことということでご指摘いただいております、これにつきましては、苦情処理体制やモニタリング計画について本調査で検討し、実施機関のほうに働きかけをしたいと思っております。

続きまして、満田委員のほうから事業地はマニラ中心部であり、雇用・収入の機会は当地で暮らす都市貧困層にとっても比較的良好と言えると。ただ、今度決定される移転先でそれと同等の雇用機会、収入も含めて担保されるよう確認するようというふうに、RAPの作成時にはそうしたこれまでの教訓というものを生かすようにご指摘をいただいております、今後協議の段階では以前の経験も含めた点について検討していきたいと思っております。

続きまして、満田委員より補助の水準ということで、1万ペソあるいは1万5,000ペソというような基準が設けられておまして、これにつきましては共和国法89745で既に決定しております、この上限の1万5,000ペソにつきましては、大統領令で決められている金額ということで、1日の最低賃金340ペソの30日分ということで1万ペソということのようではございますけれども、今後RAP作成過程で協議を通じて検討していきたいというふうに考えています。

続きまして、日比委員のほうから住民移転に関する対応方針として、「JICAは世銀の基準にのっとり、公正な移転を行うことになっている」とありますけれども、この実施の主体はDPWHではないかというご指摘なんですけれども、これについてはご指摘のとおりDPWHというふうに修正をしたいと思っております。

続きまして、調査スケジュールとステークホルダー協議ということで、村山委員からご指摘いただいております、事前配付資料の最後の91ページに示されているんですけれども、ガイドラインが要求するステークホルダー協議と調査の工程がわかるように明記するようというところで、その点については報告書のほうに記載したいと思っております。

また、石田委員からもご指摘いただいております、ステークホルダー協議には balan gay キャプテン並びに議会の参加に限定せず、広く住民の参加を確保し、彼らの意見、コメントを咀嚼検討し、計画に反映させることということでご指摘をいただいております、ご指摘のとおり今後実施する住民協議では、balan gay キャプテンや議会に限らず、広く住民の参加を促し、彼らのコメントを計画に反映させられるように対応していきたいと思っております。

また、石田委員のほうから事前配付資料50ページの「彼らの適切な意見を」であると調査実施側の意図や意向が反映されたものだけを受け付けるようにとらまえてしまうと、限定的にな

ってしまうというふうにご指摘をいただいておりますので、ご指摘のとおり彼らの意見のうち関連のあるものをというふうにご指摘のほうは記載を変更させていただきたいと思っております。

以上です。

○松行主査 ありがとうございます。では、62から70までの間で追加のご質問やご意見がありましたらお願いします。

○原嶋委員 補償の措置というのは33番にちょっとご説明いただいておりますけれども、以前別件で、近隣で移転をした場合に土地対土地ということの補償措置をとられたということですが、今回の件でもこういう形が多いんですか。土地対土地以外のことを希望している方もあるのではないかと。

○山本 それは土地と土地の交換ではなく、土地と金銭であるとか、そういったいろんな……

○原嶋委員 いろんなそれぞれのニーズもあるとは思いますが、特に非正規住民の場合には今後のRAPの中で具体化していくと思っておりますが、確定的なことが言えるかどうかは今分かりませんが、予想される場所としてはどういうものが多いのか。ちょっともう少し詳しく教えていただけますか。

○田中氏 よろしいですか。この非正規住民の人たち、当然土地を持っておりません。ただし、立ち退きの補償ということで空港公団が考えているのは、先ほど申し上げた4,000平米の土地に2,000平米の床面積を持った5階建ての、これは鉄筋コンクリートです。ただ、ユニットが18平米をミニマムとするというふうにしてありまして、そうしますとワンフロア十五、六件ぐらいのユニットになるわけですね。

これに対して、ではトイレ、便所はどういうふうになっているんだという話をしたんです。いわゆる生活がある程度保障される環境というのはどういうことですかという話からきたものですが、ワンフロアに2カ所程度、1カ所ないし2カ所程度のシャワーとトイレのユニットがつくと。現在の人たち、対象となったインボランタリー・セトラーの人たちは、これ共同便所です。個々にありません。ただ、下水はすぐ川に沿って、パラケーニャ川に沿ってありますから、下水路、溝を掘ってデイチチですね、これが川の護岸の縁から垂れ流していると、こういう状態です。

そういう意味では水道も電気も、それからきっちりした排水もできるということではいいのではないかと。ただし、これについて今から数年前に国際フォーラムがありまして、24平米をワンユニットとするような勧告も出ております。同時にNHAというnational housing authorityが出しているフィリピンのいわゆる住居のスタンダードの中に集合住宅あるいはセ

ミデタッチと云う、集合住宅の一つですけれども、そういう中に最低を18平米で標準を24平米とするような一つのガイドラインというのができております。そういう状況です。

○原嶋委員 単純化して申し上げれば、全く土地の権利はないけれども、ずっと住んでいたたり、占有していたその人が移転をしてほしいということで、共同集合住宅を用意するというのですが、その集合住宅というのは誰のもので、住む人に対してはどういう権利というか、与えて住んでいただくというか。住むのかというのがちょっと興味深いところなんですけれども、どういうふうになっているんですか。

○田中氏 土地の所有権は一切ございません。これは完全に空港公団の所有する土地であります。現在いる彼らが居住しているところも全く一緒です。ただし、オーソライズされ居住する権利を認められると、こういうことになると思います。したがって、それを買い取るとか、あるいはそれを分譲するとかいうお話では全くないというふうに私は考えております。

○原嶋委員 単純化して言うと、何も権利もないけれども、住むことは認められるということですか。その5階建てのビル、建物の中で一定の場所については住むことが認められているということですか。

○田中氏 これは今までの10年、20年にわたって住んでいた権利がそちらへ移転する、あるいはそちらに認められると。そうでなければ空港公団もそういう居住を拒否すると思うんです。

○原嶋委員 それは例えば期限とかあるのか、ずっと住んでいられるとかそういうことになるわけですか。

○田中氏 そこは分かりません。ただ……

○原嶋委員 端的に心配するのは、何も結局右から左にずれただけで、また戻ってきたり、そういうことはあるのではないかです。

○田中氏 多分私思いますのに、ないと思います。といいますのは、この移転候補地をMIAA（空港公団）はどのようなふうに考えているのかということで、初め大きな協議をして、その後具体的に位置を示してきました。どの位置にどう在るかは、4カ所、これらはパラケーニャ川の周辺にあります。これはもう既に土地のノンタイトルの人たちでうずまっているんです。全然すき間も予備もありません。ただし、これは空港公団の所有地を使っているだけであって、所有権は公団側にあります。そういう話です。ただ、これを強制的に立ち退かせるかどうかというのは、直接プロジェクトがありませんから問題が顕在化しないわけです。もう2カ所あったんです。その2カ所を見て、一つは約2ヘクタール、かなり大きいもの、これはもう関連した移転計画の居住地として計画でもうふさがっていると。それでは、あとの残りはどうかという

ことでは4,000平米の土地があります。これはかなりまだまだ入れられる余裕を持った場所なんです。多分居住権を認めるかどうかは空港公団側の判断になると思います。これはもう政府、特にNHAという住宅公団との今後の協議になってくると思うんですが、当分の間は間違いなく居住できると、こういうふうを考えております。

○原嶋委員 それと関連して、審査部のほうにお聞きしたいんですけども、単純に権利を持っていない人をどう保護するかというのはなかなか難しい問題だとは思いますが、一応ある程度保護していこうというのがJICAのガイドラインの考え方ですね。今回の場合には、土地の権利がない人についても一定の保護をしていこうということで場所をずらすと。そのずらしたところで必ずしも何か権利が与えられているとも言えないけれども、一定の居住は確保される。それはJICAのガイドラインで求めているような非正規居住者に対する保護の水準から言えば、適当だと考えられるのか。

○河野課長 基本的に非正規の居住者の場合には、持っている資産に対する補償というのは必要ですね。移転された場所については、特にその規定はないかと思いますが、ただ、そうは言っても今後移転しなきゃいけないというようなことになると、それは問題になる可能性もありますので、きちんと調べてフォローしていく必要があると思います。

○松行主査 すみません、ちょっと長引かせたくはないんですが、ちょっと今の点で追加で教えていただきたいんですが、その2,000平米の床面積のある5階建ての建物というのは、これは家賃はなしで入れるんでしょうか。

○田中氏 家賃のことですか。

○松行主査 はい、そうです。

○田中氏 家賃は特に聞いておりません。

○松行主査 ということは無料で入れるということよろしいんですか。

○田中氏 多分無料だと思いますね。ただ、維持するための何らかの共同費用というか管理費用は必要かもわかりません。これについては聞いておりません。ただし、空港公団側はまだ予算、そういう計画で最終的な予算措置はまだ決定しておりませんということですので、建設費ですね。まだ最終決定はしていないということです。

○松行主査 すみません、あともう1点教えていただきたいのですが、土地が4,000平米で5階建てで床面積が2,000平米ということは、建物の1階当たりの床面積が400平米ということは、建ぺい率が10%ということで、私から見ると、建ぺい率10%はとても不自然に感じるんですね。

○田中氏 そのとおりです。

○松行主査 それで、残りの90%というのは、これは別にこの住民たちに何らかの使用権があるわけではなくて、今後空港公団が何らかの開発をする可能性がある場所というふうに考えてもよろしいのでしょうか。

○田中氏 はい。これは、空港公団は何もこの40戸ないし50戸の対象者だけを扱っているわけではありません。当然その周辺は空港公団、広大な土地を所有しておりますランドオーナーです。そこへイリーガルなオキュペーションの人たちがいます。この人たちが将来やっていくためのスペースだと考えております。大体30ないし35%がパブリックスペースで、あとはあれになりますから、したがって65ないし70%が建ぺい率になりますね。

○松行主査 わかりました。どうもありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。

それでは、4時15分まで一回休みをとりたいと思います。

午後4時06分 休憩

午後4時15分 再開

○松行主査 それでは、まだ日比委員がみえられていないんですが、時間になりましたので再開したいと思います。

では、これから今ご回答いただきました質問事項とコメントに関して、順を追ってどれを残すか残さないかというのをそれぞれコメント、質問を出していただいた委員の方に伺っていきながらたたき台をつくっていきたいと思います。

では、まず最初、1番から。

○村山委員 結構です。

○松行主査 よろしいですか。2番と3番なのですが、先ほど申し上げましたように、Park'n Flyと住民に対する補償コストも含めて総合的に評価を行うことというのを加えていただければと思います。

4番についてはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

5番はこのまま加えていただければと思います。

6番については満田委員にお伺いをします、メールで。

7番については、これは変えていただければ特に助言案に残す必要はないと思っています。

8番から11番についてはいかがでしょうか。

○日比委員 8、9は質問でしたので、答えていただいているので残さなくて結構です。10と11についてはそのまま助言案のほうに残していただければと思います。

- 松行主査 ありがとうございます。次、12番、いかがでしょうか。
- 松下委員 12番は少し形を変えまして、助言案として残していただきたいと思います。前半の説明は事情変化が考えられるまではこのまま残していただいて、JICAガイドラインに基づき必要な追加的調査を行うことという助言案をお願いします。最初の4行ぐらいは残しておいて、JICAガイドラインに基づき、必要な追加的調査を行うことということで。
- 松行主査 ありがとうございます。13番、14番はいかがでしょうか。
- 原嶋委員 今の松下先生と同様で。13、14自身は特に不要です。
- 松行主査 次、15、16はいかがでしょうか。
- 石田委員 16番もCB0の参加ということが現状は理解できましたので、15、16とも落としていただいて結構です。
- 松行主査 17は質問ですので、落としてください。
18から20はいかがでしょうか。
- 日比委員 これも質問でしたので、落としていただいて結構です。
- 石田委員 21番も落としてください。
- 松行主査 22はいかがでしょうか。
- 日比委員 これも同様です。
- 松行主査 落とす。
- 日比委員 落とすで結構です。
- 松行主査 23、24はいかがでしょうか。
- 石田委員 23も結構です。落としてください。松行先生も述べられているところなんです、私のほうから言えば、24についてはこのリストの後ろのほうで、どなたかほかの委員の方が苦情処理云々のことをおっしゃられて、または自分で言ったかもしれませんので、そちらのほうに私のほうは回したいと思いますので、私は24番を落とします。
- 松行主査 25番に関しては、後ろのほうでどうするかによって対応を決めたいと思います。
ではすみません、26から28、いかがでしょうか。
- 石田委員 26は不要です。それから、27、28も不要です。
- 松行主査 29、30、31は満田委員にメールで伺います。
32は、こちらは軽微な誤りなので省いていただきます。
次、33……
- 原嶋委員 33は特に不要です。

○松行主査 よろしいですか。34はいかがでしょうか。

○松下委員 これは助言案として残していただきたいと思います。文章としては最後のところですね。事業新解析、洪水解析は今後どのように取り扱われるか明らかにされたいというような形で。

○松行主査 はい。35はいかがでしょう。

○原嶋委員 同じで。

○松行主査 同じでよろしいですか。

では次、36はいかがでしょうか。

○日比委員 ここはちょっとコメントを少し付言させていただいた上でと思うんですけども、貧困層に関するスコーピング評価内容については、もう少し具体的に細かく評価していただきたいという文言をお願いいたします。

○松行主査 次、37から39はいかがでしょうか。

○村山委員 37と39は落としていただいて構いません。38については36番の日比委員の項目に少し関係あるんですが、お話を聞く限り、一般道から通過交通が排除される、分離されるということをもってB+というふうにご判断されているように聞こえますが、これはちょっと私にはやはりB+に思えないので、少なくともCぐらいではないかというふうに思います。ですので、文言としては一般道から通過交通が分離されることをもって、貧困層への影響をB+とすることには疑問があるため再検討してほしいというような形にしたいと思います。

○松行主査 ありがとうございます。次、40番はいかがでしょうか。

○石田委員 落としてください。

○松行主査 次、41番なんですけど、ちょっとこのオブジェクトの位置づけが不明なので、ちょっと微妙なのですが、Bがプラスとマイナス両方の影響を含んでいるということなので、これは落としたいと思います。

次、全体の42番はいかがでしょうか。

○石田委員 42番、地震、排水への対策に関する記述をどこかにしていただきたいというふうに……。

○松行主査 では、記述を追加すること。

○石田委員 記述を追加することということでお願いいたします。

○松行主査 次、43、44はいかがでしょうか。

○松下委員 43については回答いただいているんですけど、助言案としては残していただきたい

と思います。それから、44も同様です。

○松行主査 次、45はいかがでしょうか。

○日比委員 これは両側200メートル以上を含んでいるということを明確に言っていただいておりますので、落としていただいて結構です。

○松行主査 次、46はいかがでしょうか。

○松下委員 46も今後のこともありますので、助言として残していただきたいと思います。

○松行主査 47はいかがでしょうか。

○原嶋委員 47は残していただきたいと思います。

○松行主査 次、48はいかがでしょうか。

○石田委員 分かりましたので、落としてください。

○松行主査 次、49はいかがでしょうか。

○村山委員 49も残していただきたいと思います。

○松行主査 次、50番なんですけど、これも残していただきたいと思います。

51から53はいかがでしょうか。

○原嶋委員 51と53を残していただきたいと思います。52は特に残す必要はないと考えています。

○松行主査 54、55はいかがでしょうか。

○石田委員 私ですね。54は残していただきたいと思います。それから、55は予定されている施設による影響が出ないということを説明いただきましたので、そちらを尊重して55は落としてください、54は残して。

○松行主査 56はいかがでしょうか。

○村山委員 56は残してほしいです。

○松行主査 次、57ですが、57も残していただきたいと思います。場合によっては取りまとめの段階で50と一緒にするかもしれないです。

次、58から61はいかがでしょうか。

○日比委員 58はお答えいただいているんですけど、ここはその評価の根拠を明確にしてくださいという意味合いも含めて残していただければと思います。

59は落としていただいて結構です。

それから、60、61、どうかな。60はわかりましたので落としていただき、61を残していただいて、59、60で答えていただいた内容について61への対応として対応していただければと思

ます。

○松行主査 では59、60を削除して、61は残すと。

○日比委員 はい。

○松行主査 では、62はいかがでしょうか。

○原嶋委員 62は残してください。

○松行主査 続きまして、63はいかがでしょうか。

○村山委員 63も残していただきたいと思います。

○松行主査 64はいかがでしょうか。

○石田委員 残してください。

○松行主査 65と66は満田委員にメールで伺います。

67はいかがでしょうか。

○日比委員 残してください。

○松行主査 68はいかがでしょうか。

○村山委員 68も残していただきたいと思います。

○松行主査 69は。

○石田委員 69は残していただきたく思って、少しつけ加えていただきたいんですが、2行目の「広く住民」の後に「及びCB0」、「広く住民及びCB0の参加」というふうにさせていただけますでしょうか。

○松行主査 この69は先ほどありました24番との関係でしょうか。ではなく。

○石田委員 24番はどちらかといえば64番。

○松行主査 64番ですね。そうですね。すみません、ちょっとついでなんですけど、25番は、では64番と一緒にするというので、こちらは削除をお願いします。

○石田委員 70番は落としてください。

○松行主査 はい、分かりました。

今のでJICA側、特に不明点などは大丈夫でしょうか。

○山本 すみません、村山委員にちょっとご質問させていただきたいんですけども、38番のところで「貧困層への影響として供用後B+とすることには疑問があるため、再度検討すること」ということで、助言として採択されるということなんですけれども、調査団のほうからの回答にこれは何か追加的な情報等が必要だというご判断なんですけれども、できれば具体的な対応等をご教授いただけるとありがたいんですけども。

○村山委員 ここはスコーピングの段階なので、この段階でそのプラスの影響ありと判断するよりはCという形で、プラスかもしれないけれども、マイナスかもしれないという状況でより詳しい調査をしていただいたほうがいいんじゃないかと、そういう意味合いです。

○山本 分かりました。

○松行主査 ほか、JICA側からはよろしいですか。

それでは、まず今の議論をもとにJICA側からたたき台を送っていただきまして、私のほうで拝見をして、それを修正しまして、あと満田委員に出されたご意見、ご質問についてどうするか伺い、そっちが先ですかね。そうですね。

○河野課長 我々のほうからは二、三日以内に送らせていただきますので、できましたら並行して満田委員には確認いただけますか。

○松行主査 そうですね、並行して行いまして、その後に私のほうから委員の皆さんにたたき台に対するご意見をいただいて、修正をして、最終案をつくりたいと思います。

これで、そのほか何か。

○山本 すみません、ちょっと2点だけよろしいですか。申しわけないです。

日比委員の助言で、61番のところで自然保護区についての評価なんですけれども、今回は自然保護区への影響が想定されていないというふうに回答はしておるんですけれども、これについては今後どういった点を対応させていただければ。

○日比委員 私も多分影響はそんなにないだろうなと思っているんですが、ただ、この59、60、61の一連のところで若干整合がとれなという面がありましたので、その辺を整理していただければというつもりで61を残すと。ここで上記のとおり影響は想定されていないのでというふうに答えていただいていますので、この61番に対して上記でのご説明をしていただければいいのではないかと。

○山本 全体の整合をとるように記載を改めるということですか。

○日比委員 はい。

○山本 すみません、もう一点、村山委員のほうに。63番のところでProfessional squattersというところで、定義については以前に移転補償を受けたものがProfessional squatterとみなされるというふうな一応明確に回答はできているのかなとは思っているんですけれども、これは今後どういった対応を。

○村山委員 ですので、ここはこれまでいただいた資料には記述がなかったので、今後報告書をつくられる段階でそういう明確な区分けをしていただきたいということです。

○山本 分かりました。ありがとうございます。

○松行主査 そのほか、よろしいでしょうか。

○原嶋委員 最後の資料、英文の説明は。

○山本 これは以前のECCを記載するよということでしたので、リタイプも含めて記載しております。

○松行主査 これは何番に対する対応でしたか。満田委員のでしたか。

○山本 そうですね。

○松下委員 満田委員が説明してほしいと。

○松行主査 おっしゃっていたのですよね。29番ですね。

○山本 そうですね。

○松行主査 では、これは早急に満田委員にメールでお送りください。

それでは、ほかはよろしいでしょうか。

では、本日のフィリピン国、ニノイ・アキノ国際空港高速道路、Phase II スコーピング案の助言委員会はこれで終わりにしたいと思います。

どうもありがとうございました。

○木内氏 どうもありがとうございました。

午後4時34分 閉会