

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

中部ルソン接続高速道路建設事業

(CLLEX) Phase I (有償)

スコーピング案

日時 平成23年6月13日 (月) 14:00~15:30

場所 JICA本部 1階 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 大気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
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂教授
村山 武彦	早稲田大学 理工学術院創造理工学部教授

JICA

〈事業主管部〉

三宅 繁輝	経済基盤開発部 運輸交通・通信第二課 課長
山本 泰造	経済基盤開発部 計画・調整課
金籠 舞	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

〈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
加来 智子	審査部 環境社会配慮審査課
高橋 志麻子	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 上席技師長
-------	-------------------------

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、フィリピンのメガマニラ高速道路建設事業中部ルソン高速道路事業（CLLEX）のフェーズⅠということです。これのスコーピングに対する助言ということでございます。

では、まず初めに主査の先生を決めていただきたいのですが、回数からいきますと、松下先生にお願いできればと思いますけれども。

○松下主査 はい、了解いたしました。よろしく申し上げます。

それでは、従来例に倣って、事前コメント・質問に対する説明をお願いしたいと思います。

それでは最初に、1ページから2ページにかけて、全体的事項に関する質問に対して回答をお願いいたします。

○河野課長 どうぞ申し上げます。

○山本 それでは1点目、松下委員のほうから、中部ルソン接続高速道路フェーズⅠではPPP事業方式としてリース方式が提案されているが、その理由を説明していただきたいというところなんですけれども、フィリピンにおきましてはPPP事業が盛んに行われておりまして、JICAにおきましても官民連携インフラ開発事業準備調査等々の支援を行いまして、幾つかの候補案件の検討を行っているところなんですけれども、この今回のCLLEXのフェーズⅠの事業形式といたしましては、事業費・建設費等は官側が負担をし、運営・維持・管理を民間が、道路をリースして行うという方式が経済的に適切であろうということで、1点、この方式を提案しているところでございます。

続きまして、石田委員より、カバナツアン市あるいはターラック市の沿線住民への利益が具体的に何を指しているのかということで、ご質問いただいておりますけれども、両市、沿線含めて農業地帯となっております。これの農産物の輸送効率改善による農業振興、あるいは交通混雑の緩和、あるいは交通事故の削減等、環境の改善は図られると想定しているところ、これが直接的な便益になるというふうに考えております。

また、引き続き石田委員よりご質問いただいておりますけれども、タラベラ市の利益というところなんですけれども、現在、タラベラ市につきましては、特に工業団地の集積であるとか倉庫群等は存在しないんですけれども、中間の一つの大きな都市ということで、アクセス改善等による裨益がされるであろうということで、例示をしている次第でございます。

続きまして石田委員よりご指摘いただいておりますけれども、タラベラ市の発展にはSCTEXの進捗が前提になるのではないかとご指摘いただいておりますけれども、SCTEXにつ

きましては現在開通して利用されております。また、フェーズⅡにつきましては、今後交通量の動向を見て検討するようなことになっておりまして、これについては後ほどまたコメントをさせていただきます。

続きまして石田委員より、ターラック市は上記2都市からの通過点にすぎないのではないかとのご指摘がありますけれども、ターラック市につきまして、人口30万人ということで、大分大きな町ということと、工業団地が立地する中核都市ですね。中部ルソンの中核都市ということで、CLLEXの建設による、こういった産業への裨益というものもあるというふうに分かれています。

続きまして石田委員より、それら3都市、特にターラック、カバナツアンの産業活性化が期待されるという記述が漠然としているように感じられると、これにつきましては、具体的に予測して記述することが必要性や妥当性の検証だと考えられるというふうにご指摘いただいておりますけれども、先ほど申し上げたとおり、ターラックまたはカバナツアンにつきましては、食料品や飼料の加工工場が集積しておりまして、こういったものの物流の改善によって、既存の産業というものが活性化されるであろうということが期待されるということで、必要性や妥当性という部分については言えるのではないかなというふうに分かれています。

続きまして石田委員より、リージョンⅢの観光産業の発達見込みということで、道路敷設地域への利益は何かということなんですけれども、人口が多いメトロマニラからリージョンⅢへの観光客が増えるであろうと、フェーズⅠの整備によってなんですけれども。これで観光開発も行われるというふうに分かれています。

続く二つ目の質問なんですけれども、石田委員より、風光明媚な山岳、歴史的建造物、美術館や自然等の観光名所、あるいは土地状況、移転先での農民たちの養魚経営が可能かどうかということで、確認をするようにご指摘いただいておりますけれども、2010年のEISではこれは述べられていないということで、今回の調査対象ということで分かれています。

続きまして石田委員より、影響を受けるエリアということで、どういう意味かとお聞きありますが、道路がその場所を通過するエリアというふうに分かれています。代替案の検討のところでは線形が幾つか示されておりますけれども、最終的な道路線形の決定の上で、改めて範囲というものを調査対象として考えたいと思っております。

以上です。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局からの回答について、追加的な質問であるとか、あるいは意見

がありましたらお願いいたします。

最初に、私が出しました1番目ですが、これは一応これで了解いたしました。

○石田委員 残りはあと全部私ですので。はい、大体こういうふうに詳しく教えていただけると、何らかの実像が浮かんでいる感じがするので、本当によかったと思います。それで、やはり必要性や妥当性の検証等や背景については、多少なりともこういう実像が浮かぶような項目を入れていただくとありがたいなという気はしています。でも、今日はよくわかりました。

○松下主査 それでは、これまでのところはとりあえずこれでよろしいですか。

○石田委員 はい、結構です。

○松下主査 では、また先にいきます。それでは、次の設計と代替案と、まとめてお願いいたします。

○山本 設計のところで、原嶋委員からご指摘いただいておりますけれども、当該ECCが認可を与える線形と横断する地点をほぼ継承するという記載が31ページにありまして、その後、代替案を検討するという記載があるんですけれども、これが矛盾しているというご指摘いただいております。これにつきましては、ECCが認可を与えている線形というのは大まかな道路範囲という意味合いでございまして、具体的に線を引いてインターの位置とかそういったものを含める検討につきましては代替案検討ということで、後ほど行うというような意味合いで書いております。

続きまして、原嶋委員からご指摘いただいております、「道路は河川合流点下流でとなるため、河川がはっきりしている」の意味なんですけれども、上流側は堤防が片側のみというところがありまして、降雨によって川の範囲が変化が生じやすいということで、下流側に行くと両側に堤防が整備されていまして河道の変化が少ないということで、この部分の意味合いは、資料のほうは修正をさせていただきたいと思います。

続きまして、石田委員のほうから、本案件のフェーズⅡが未定の理由、今後の見通し、あるいは本案件への影響ということで、既存調査の中ではフェーズⅠのみが対象となっておりますけれども、それはつまり、経済的にフィージブルなものは今のところフェーズⅠということで、フェーズⅡについては将来的な交通の動向を見つつ、また周辺の整備状況を見つつ、事業効果の検討を、またフェーズⅠの後に検討していきたいというふうに考えているところでございます。

石田委員よりまた、18ページのところで、道路高さの設定理由ということなんですけれども、21メートル、これは標高なんですけど、洪水履歴をヒアリングで確認した値です。

続きまして代替案のところなんですけれども、原嶋委員より、代替案の検討のところ、工事費を全く考慮せずに推奨案を決定しているのは妥当であるかどうかというところで、今回送付させていただきました資料の中で、今現在のところの概算事業費を、このA3の資料になるんですけれども、入れておまして、その点で検討しております。

また、アリアガICの設置位置と形式なんですけれども、これにつきましても最終のところ、またA4のところ、代替案の提示をさせていただいておるところでございます。

続きまして、石田委員より、道路が敷設されてマニラとの交通アクセスが整うと、ディベロッパーによる土地開発、住宅建設の促進、ホテルなどの宿泊施設によって、更なる農地の減少も起こり得るのではないかとということで、事業を実施しない場合の正の影響になるのではないかとということでご指摘いただいておりますけれども、指摘の点につきましては資料のほうに記載をさせていただくようにしたいと思います。

以上です。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、以上の事務局の回答について追加的な質問とか確認事項がありましたら、お願いいたします。

○原嶋委員 今、手元にいただいているA3の資料とA4の資料、もし可能であれば、従来との変更点だけ、かいつまんでポイントを教えていただきたい。従来というのは、以前に私どもがいただいている資料との重要な変更点です。

○木内氏 前はA、B、Cという、あれですよ、この前お出ししましたのは、地域によってA区間、B区間、C区間とか、こういう感じで比較しておりましたが、今回は路線全体で見てどうなるかという格好で比較しております。それと、コストについても出して、どうなるかということで比較しております。

○山本 特にこの記載内容は変えていない。

○木内氏 そこは余り変えていないかな。

○山本 特に、A、B、Cで分けていたものを1枚にまとめたということで、あと、事業費のほうを概略で計算をして入れておまして、イメージとしては余り変わっていないというところは。

○原嶋委員 記載内容については、事業費については、従来はなかったものを入れていただいているわけですね。

○山本 はい。

○原嶋委員 あと、結論については特に、推奨案の判断については変わっていませんでしたね。

○山本 そうですね。

○原嶋委員 ともう一つの、インターチェンジの比較は、これは多分、新しい資料ですね。

○木内氏 新しい資料。

○原嶋委員 従来の配っていただいている資料ではない資料ですね。

○山本 はい。

○原嶋委員 これ、インターチェンジの場所を念のために教えてください。

○山本 ちょうどこのA3のここにアリアガという地名があるんですけども、そのちょっと上のほうの、この線をかいてある、検討しているところなんですけど、ちょうど線が重なっているようなところですね、ここがインターチェンジ。

○原嶋委員 もう一つの。

○山本 もう一つが、一番右側といいますか、一番東側のところの、端部のところ。

○松下主査 よろしいですか。

ほかに何かございますか、ここまでのところで。

石田委員。

○石田委員 今ルートのお話が出たので、先ほど私、10番で質問した意味は、ルートがそれぞれ南北に広がっている、3本、北、真ん中、南という感じですけども、そのどのルートをとったとしても、いただいている配付資料23ページに、事業の際対象となる州・市及びバランガイというのはこれで全部カバーされているという、そういうことですか。それともこれは、最初は、推奨案にかかわるバランガイや市やコミュニティということなんでしょうか。

○木内氏 ちょっと的確にお答えできないで申しわけないんですが、最初のあれの対象バランガイは2010年のF/Sが関係しているところで、この案でいきますと真ん中の案ですね。それで、真ん中の案ですから、ほぼ対象バランガイは余り変わらないと、どの案をとってもですね。

○石田委員 青だとか緑だと、かなり真ん中のラインよりも離れてしまいますけれども、そこに係る、例えば青のバランガイは、北のほうのバランガイはもう少し入ってくるとか、そういうことはないんですか。

○木内氏 もしそういうことがあれば、また追加的に調査を行います。

○石田委員 わかりました。

それから、単に確認だけなんですけど、14番のフェーズⅡが未定ということはよくわかりました。それで、これ、いただいた資料の4ページを見ると、フェーズⅠの上のほうからフェーズⅡにつながっているのは、サンホセにつながっているんですけど、これね、人口12万という。サン

ホセのほうにつなげる理由がまだ見つからないという、そんな意味ですか。つまり、タラベラまではつなげたいと、産業振興もあるし、輸送も拡大したいと。サンホセまでは、まだそこまでつなげる必要性は認められないというので、ちょっと後回しにしているというか、もう少し交通量が増えてからと、そういう意味ですか。

○木内氏 そうですね。フェーズⅡまでやるとすると、非常にコストも結構かかる。それから一方、交通需要の面から見ますと、それほど大きな交通需要が出てくるわけではないと。

ただ、国としては1本、やっぱり国土形成という意味でフェーズⅡもやって、フェーズⅡがリージョンⅡとカガヤン地方への唯一のアクセスになりますので、そっちもやりたいということなのですが、経済的な面からいきまして、まだ早いかなという感じを持っているところでございます。

○石田委員 最後にもう一つなんです、代替案の18番で質問させていただいたところで、記載していただくということで、はい、ありがとうございます。

それで、ちょっと土地カンみたいなものを教えていただきたいんですが、例えばフィリピン、マニラの近郊って、ご存じのようにどんどん水田が減って、コミューティングする場所でハウジングが増えていますよね。ところが、ハウジングが増えると同時にそういう場所というのは、例えばカビテのようなところは溪谷がたくさんあるので、若干風光明媚ということで週末ハウジングにしてみたり、ほんのちょっとした観光地にして、皆さんよく遊びに行ったりしますよね、車で本当1時間、2時間ですから。この中部ルソンというのは、そういうイメージなんでしょうか。それとも、そういう週末に遊びに来たり、マニラの人たちにとって観光地になってみたり、それとも若干遠いけれども通勤するような場所という、そんなカビテのようなイメージなんでしょうかね。どんなイメージなんでしょうか。

○木内氏 この路線が通る地域は、カビテとはやっぱり全く違いまして、農業主体なところでございます。ですから、高速道路をつくったからといって、その周辺が急激に住宅開発とかその辺が発生するような地域ではないと。

○石田委員 じゃ、このあたりから通勤というか、通勤する人たちはいない、マニラに。

○木内氏 そこはちょっと無理ですね。

○石田委員 距離的にはちょっと無理。2時間ぐらいかかるんですか。

○木内氏 もうちょっとかかりましかね、今の道路を通っていれば。高速道路ができれば2時間で行けるようになります。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○松下主査 では、ここまでよろしいでしょうか。

それでは引き続きまして、環境手続き、環境社会配慮まで、お願いいたします。

○山本 それでは環境手続きのところ、原嶋委員より、フェーズⅡへの既存ECCの取り扱いなんですけれども、工事内容に大幅な変更が生じない限り、フェーズⅠとフェーズⅡの両方の事業が完了するまでECCは有効なんですけれども、許可取得から5年経過して工事の着工となると失効するような形になっておりまして、本調査で、これに予定の点につきましては確認をしようと思っております。

続きまして、環境社会配慮なんですけれども、松下委員より、CLLEXが通過する河川における水質測定結果について、大部分が基準を超えていると、その原因は何かと、また、対策は現在とられているのかということで質問をいただいておりますけれども、BOT、TCあるいはTSSといったものが現在の河川の水質状況の原因になっているというふうに考えられます。本工事でこういったものが更に悪化されるというのはちょっと考えてはいないんですけれども、TSS、懸濁については増えるのではないかとということで、これについては十分な対策ができるように、現地調査の際に検討するというふうに考えております。

また、松下委員より、廃棄物・建設機材・固形廃棄物の項で、多量の廃棄物の発生が予測されるのではないかとということで、適切な対策をと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、ECCの付帯条件にもあるように、工事事業者が、EIAとEMPをベースに、工事で発生する廃棄物の法的で安全な管理・収集・処理に関する計画を含んでおりますので、今般の調査においてEIAとEMPをレビューし、適切な対策を提案する予定でございます。

続きまして、石田委員より、事業によって160haの農地消失と1,500tの収量の減少は、フィリピンの開発計画アジェンダの7番（食料の安全保障）及びフィリピンの米蔵というこの地域の特性に整合しないのではないかとということで、指摘をいただいておりますけれども、本事業によって対象地域の農地面積及び農産物収量は減少するというふうに考えられますけれども、交通網の整備、輸送能力、効率の向上によって、メガマニラ圏全体の経済開発に正のインパクトを与え、また、農業という産業にプラスの効果もあるであろうというふうに考えられますので、農地消失及び収量減少とこういった開発による効果というのは、正負の関係ということで、総合的に勘案されるというふうに考えています。

次、44ページのところの正負の影響で表があるところなんですけれども、石田委員より、数値を含む具体的予測をしたほうがよいのではとご指摘いただいておりますけれども、現状、まだ具体的な数値を入れるのが困難な状況ですので、可能な限り調査の進展に伴って記載ができ

るようにしたいと思っています。

以上です。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、ここまでについて追加的な質問・意見、ありましたらお願いします。

よろしいですか、石田委員。

○石田委員 またちょっと細かいことなのかもしれませんが、22番なんですね。22番、いただいているお答えの方向性が私が期待したのとちょっと違うので、改めてお聞きします。

私がした質問というのは非常に単純なことで、要は、食料の安全保障の量の話をお聞きしたかっただけなんです。その輸送能力、効率が向上して、速く運べるだとか輸送が高まるというのは、それはまた別な話なんです。それはそれで結構なことだと思うんですが、食料の安全保障、量的なものとして、国としてはどう考えているか。それから、このリージョンⅢ、州としては、この1,500tの収量減少というのをどう評価しているのかと。それから、フィリピンの米蔵であるところでの収量減少は、どういうふうにフィリピン政府が評価するのかと。そこをお聞きしたかったんです。

もちろんそれで、収量減少すると同時に、交通網が整備されることによって速く運べるというのは、それはプラスのインパクトだと思いますが、それはちょっと話が、私が聞いたかったお答えではないので。量が減ることを相手側はどう評価して、それは整合性が、相手国が立てている国家開発計画や州の計画との整合性はとれるものでしょうかと。ここら辺の数字はネグレジブルというか、無視できるような数字であるのかどうかという、そこら辺がお聞きしたかったんですね。そこはいかがなんでしょうか。

○木内氏 この辺が非常に重要な話だと思ひまして、農地全体的な地域ですから、この辺は国とか、あるいは地方自治体、いわゆるリージョナルオフィス、この辺とちょっと協議をして、その辺を再確認させていただきたいと思ひます。

○石田委員 はい、わかりました。ありがとうございます。

○松下主査 ほか、よろしいですか。

私の出しました20番、21番につきましては、この回答でとりあえず結構でございます。

それでは、次のスコーピング案に対する質問ですが、これについても回答をお願いいたします。

○山本 スコーピング案のところ、石田委員からご指摘いただいております、2010年の住民調査では、住民の関心事であったということであるが、このことについて、各項目について、

具体的に何を懸念して、それはだれから出されたものなのかということで、これについては、当時の詳細な記録がないもので、本調査で再確認いたしますということで対応したいと思います。

続きまして石田委員より、移転先の候補場所、移転農民は従来どおりそのまま農業を営めるのかということでご質問をいただいております、これにつきましても本調査の社会調査で確認したいと思います。

続きまして、住民移転の供用後評価がDである理由は何かということでご質問いただいております、住民移転という作業は工事前に行うということですので、供用後は発生しないということで、Dということにしております。移転後につきましては、移転対象者ではないということで、ほかの住民ということで同じなんですけれども、移転してきた人たちという位置づけでは、当然事業が原因となって移転している人たちですので、それについてはガイドラインに従って対応したいというふうに考えております。

続きまして石田委員から、地域経済、農地の転換で農業の圧迫になるのではないかとということで、今回の調査・協議で、土地を移転しなきゃいけない人たちにどういった影響が出るのかと、出た場合の対策について検討するというので、調査の中で対応していきたいというふうに思っております。

続きまして石田委員より、生活域、生計域の分断への対策はということで、これにつきましても協議の中で、現在、彼らがどのような生活をしているかということで、協議の対象ということで、今後確認というふうに考えております。

また続きまして、収穫高減少への対策なんですけれども、これについても協議の中で対策や補償内容等が検討されるものと考えております。

続きまして石田委員より、高速道路開通により収穫物の移送時間短縮及び市場へのアクセス向上、単位当たりの収入向上を予測する根拠は何かということなんですけれども、所要時間、輸送時間が短縮されることで市場が拡大するということで、それが都市部等を含まれていれば、十分に収入向上の機会があるのではないかと考えておりまして、この収入向上の程度につきましては、いろいろな条件が絡みますので、今後調査を行いたいと思っております。

続きまして石田委員より、農地、社会制度のところで事業対象地域における農業の規模、小作とか零細とか、あとは貧困農家の存在、農協の組織、仲買人の介在、市場の場所及び仕組み等を確認しなければ、こういった事業によって付帯道路ができれば社会基盤整備も充実するということは言い過ぎではないかというようなご指摘いただいております、例えば市場から遠

いところであれば、それだけで機会を失うということで、そういったことも検討すべきということでご指摘をいただいております。これにつきましては、ご指摘を踏まえて現地調査をして、評価をしていきたいというふうに思います。

続きまして石田委員より、地域決定及び制度のところ、通学・通院の妨げだけでなく、地域の農業に与える具体的な影響の考察も必要ではないかのご指摘をいただいております。これにつきましても現地調査で、この点を踏まえて調査をしたいとします。

続きまして貧困層。石田委員より、貧困層が工事やその後の商業活動に採用されるということは本当かどうか、あるいは、どういった職種を想定しているのかと、また、その根拠は何かということでご質問いただいております。貧困層の雇用につきましては、工事現場での雇用、あるいは、工事現場の労働者への間食の販売が通常フィリピンではよく見られる職業ということで、これにつきましては、事業での雇用は通常バランガイを通じて行っておりますけれども、こういった環境の整備については関係機関等と今後協議をする予定になっております。

続きまして石田委員より、協議に対する軋轢ということで、評価結果と評価理由の理解に支障を来しているということで、ちょっとこの点、説明が足りなかったということなのですが、軋轢を生まないように、早くから住民の関与を求めて合意形成をするのではないかと、ほかの開発事業との不整合もそうであるということでご指摘をいただいておりますけれども、今後の調査で、協議に対する軋轢の要因というものを明らかにしていきたいというふうに考えております。可能性があるというような状況なんですけれども、評価のほうはBとしておきたいとします。

続きまして、水文状況なんですけれども、道路敷設の影響が出る地域はすべて天水による農業か、あるいは灌漑施設かということで、また、そういった施設への影響はどうかということなのですが、現地は灌漑施設が存在するというので、こういった施設、その機能に影響を与えないように、道路計画、設計等を行いたいとします。

工事期間の目安なんですけれども、石田委員より質問いただいております。既存道路との接続箇所での渋滞のおそれがありますけれども、とりあえず本調査の中では既存交通には影響を与えないよう、施工計画を検討する予定でございます。全体の工期につきましては3年程度を想定しています。

続きまして、台風常習地域か洪水常習地域かということで石田委員よりご質問いただいております。台風は年間1、2回、洪水も毎年発生しているというような地域になります。

以上です。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、以上の回答について追加的な質問、意見、お願いいたします。

○石田委員 回答をありがとうございます。私が書いた質問のようなものは、ほとんどこれからの調査でなされるということで、それは理解いたします。

それで、書き漏らしたんですが、スコーピングの貧困層のところ、そこにやっぱり気になる表現があって、貧困層は存在するとあるんですね。これはどのような貧困層なんでしょうか。

○木内氏 これは、前のフェーズのときの話でしょうかね。

○石田委員 そうでしょうね。

○木内氏 今後調査していきますが、あり得るとしましたら、小作人がかなり貧困層に属するところかな、こう考えております。

○石田委員 土地無しはありますか。土地無しの。

○木内氏 土地無しもいるんじゃないかと思うんですよ。

○石田委員 あと、都市部はいかがですか。これ、都市を結んでいますよね。都市の貧困層もかかわってきますか。

○木内氏 都市の貧困層。都市自体は、プロジェクトそのものは余り影響が出てこないとは思いますが。

○石田委員 線形、路線の中に入ってこない。

○木内氏 こないという感じですね。

○石田委員 移転対象にもならない。

○木内氏 影響圏内ということではありますけれども。

○石田委員 影響圏内であるけれども非自発的移転対象者ではない。

○木内氏 直接は、はい。

○石田委員 じゃ、農村部のほうがより。

○木内氏 そうですね。数は少ないんですが、多分この地域ですと、小作をやっているところの人たちが結構いるんじゃないかと思えます。その辺はやっぱり注意して調査、進めていきたいと思えます。

○石田委員 ありがとうございます。

○松下主査 ほかはよろしいですか。

○石田委員 はい、結構です。

○松下主査 それでは、以下、コメント・助言案に入りますが、環境社会配慮まで、まとめて

説明をお願いいたします。

○山本 続きまして、コメント・助言案の全体のところで石田委員より、事業の必要性・妥当性のところで、国家の穀倉地帯から150haが失われることになることを踏まえて、農業セクターにおける方針と整合性についても分析し記述しておくことということで、これにつきましては、先ほどありました22番の回答と同じように、今後、背景のほうを確認していきたいというふうに思います。

続きまして、代替案のところで原嶋委員より、セクションCの代替案検討において、セクションAとBと同様に、南に迂回するルートを考慮に入れなかった理由を明らかにしてほしいということなんですけれども、セクションCにつきましては、全体が水田地帯ということで、特に代替案を必要とするようなオプションがなかったということで、カバナツアンのインターのところにつきましては代替案のほうを記載させていただいております。

続きまして原嶋委員より、エリアガICの配置位置と形式による湿地帯への自然環境影響についてなんですけれども、エリアガIC付近は湿地帯がなく、その影響がないので、現在のところ、自然環境影響は記載しておりませんと。これについては代替案比較の資料をご参考いただければと思います。

続きまして、環境社会配慮のところなんですけれども、原嶋委員より、事業地内の湿地が保護の対象ということであるけれども、これがJICAガイドラインの「政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域」に該当するかということなんです、現在調査中ということで、報告書のほうにはこれを記載させていただきたいと思います。

続きまして、石田委員より、農業の実態と生計の実態を調査する際に、事前にこれまでの環境社会配慮案件での調査を参考にしつつ調査設計を行い、できる限り農業と農村の社会経済の実態を把握するようということでご指摘いただいております、これは、ご指摘の点を踏まえて調査を進めていきたいと思います。

続きまして石田委員より、事業実施者や道路管理会社がモニタリング計画を実施するために必要な要件を持ち合わせているかどうかの確認のために、それぞれの組織の人材、資金、実施体制について確認しておくことということでご指摘いただいております、事業実施者につきましては、ECCにありますように、モニタリング計画を策定・実施する義務がございます。事業実施者はDPWHでありますので、本調査にて人材、資金、実施体制について確認します。また、道路管理会社につきましては、先ほど申し上げたとおり、リースということで未定なんですけれども、必要に応じて既存の民間道路管理会社について確認したいというふうに考えておりま

す。

○松下主査 44番と45番は村山委員が出されたコメントですから、村山委員が来られてから改めて説明をお願いしたいと思います。それでは、ここまでで切っていただければ。

いかがでしょうか。原嶋委員。

○原嶋委員 アリアガインターチェンジの自然環境への評価について、今日いただいた資料によりますと、三つの代替案について大差はないということですが、大差がないというのは横で大差がないということなのか、あるいは、その事業自身がどれをとってもインパクトはないと見ていらっしゃるのか。その点をまずちょっと確認したい。

そもそも、問題となっている湿地というのは、全体として水田域が多いということですが、報告書の49ページにありますけれども、湿地というのは具体的にはどのエリアが問題視されるのか、確認のために教えていただきたいという点が2点目。

三つ目が、39番に戻りますけれども、セクションCについては、今日いただいたお答えでは、環境影響がそれほど重要じゃないということでしょうけれども、そもそも住民移転とかは、もうこれは発生しないということでしたか。

その3点、ちょっと教えていただけますか。

○木内氏 まず、アリアガの地域なんですけど、相対的にも差が出てありませんという話と、プロジェクト全体としてみても、それほど大きな影響が出る、自然環境に対する影響が出るようなところではないという判断をしております。

それからもう一つは、湿地帯の話ですかね。これは、湿地帯と言ったほうがいいのか、雨が降れば洪水が発生する地域というところで、いわゆる渡り鳥が来て休めるような感じの湿地帯ではございませんので。これ自体は、ほぼ水田が、稲作が実施されているという地域ということで、自然環境的には余り考えなくてもいいような地域と、こういうふうに私は判断しておりますが、もう一度確認してみます、その辺につきましては。

それから、セクションCにつきましては、全体的に普通の稲作地帯を通過する地域で、住人移転ができるだけ発生しないような線形が選ばれておりますので、そういう意味でもあまり影響が出てこない路線なものですから、ここについては、オルタナティブを出して見て検討するまでのことではないだろうという判断をしております。逆にこれは、カバナツアンシティ側で起点が大体、起点といいましょうか終点というか、その辺の適地がもう決まっちゃいますので、それによって路線が自然に、大体この地域を通るという格好になります。ということで、そこについては、代替案については検討していないということでございます。

○原嶋委員 もう一度確認ですけれども、セクションCについては、カバナツアンインターチェンジ周辺については、代替案によっては住民移転が出るということもありますけれども、それ以外のセクションCについては、住民移転は発生しないという見込みであるということによるしいわけですか。

○木内氏 はい。

○松下主査 よろしいですか。

それでは、石田委員はいかがですか。

○石田委員 結構です。

○松下主査 それでは、村山委員の意見は後で回答いただくことにして、スコーピング案にいきまして、スコーピング案の57番までお願いします。

○山本 続きましてスコーピング案ということで、原嶋委員より、セクションCの代替案検討では教会への影響が問題視されており、この点においても言及する必要があるということなんですけれども、この教会はECCの発給以降に建設されたものなんですけれども、この教会を避けた道路計画とするということで、言及はさせていただきたいなと思います。

また、松下委員より、高速道路が横断する農地の農作物による二酸化炭素の吸収量にも期待ができるがあるが、高速道路の建設により農地が分断され、農作物による二酸化炭素の吸収量は低下するはずということで、これについては記載を削除させていただきたいと思います。

また松下委員より、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染、廃棄物、洪水・氾濫において、工事中及び供用後にある程度の悪影響が出るとの評価がされていると、また一方で緩和対策が提示されているということで、この緩和対策でどの程度緩和されるのかということでご質問いただいております。現段階では、これらの緩和策は理論的な考察による提案ということで、現地調査においては供用後の比較検討を行う指標として、ベースライン値を可能な限り入手して、今後、調査と協議を重ねて、より現実に実行できる緩和策を策定するというふうな計画になっております。

続きまして、石田委員より、正負の影響が正しく理解されるように評価欄は生と負の両方の欄を設けるということで、これは対応させていただいておるのかなとは思いますが、また後ほど趣旨のほうをお伺いしたいと思います。

続きまして石田委員より、地域経済（雇用と生計）への負の影響が幾つか想定できることから、供用後についてはAまたはBではないかということなんですけれども、事業による生計、地域経済へのプラスの影響も負の影響も両方あるということで考えておりました。調査や協議の

結果を踏まえて再評価したいなと思います。

続きまして石田委員より、道路敷設により影響を受ける地域の農業の現状、生計の現状、貧困の現状を調査した上で、スコーピング表における供用後の評価欄は再評価されるべきであるということをご指摘いただいております、これにつきましてはご指摘のとおり、今後の調査・協議の結果を踏まえて再評価したいと思います。

また石田委員より、社会基盤施設と地域決定制度は別立ての項目とすべきであるというふうなご指摘はいただいておりますけれども、社会基盤施設と地域決定制度というのは切り離すことはできないというふうに考えていまして、今のところは社会制度に含まれるというふうな扱いにさせていただきたいなと。

続きまして石田委員より、今後の調査で貧困層・社会的弱者が認められた場合は、彼らが就業の機会をとらえられるようなトレーニングの機会を設けることということで、ご指摘いただいております、これにつきましては、事業における影響につきましては、DPWHの移転ガイドライン及び世銀のガイドラインに基づいて、移転住民の生計維持について対応したいというふうに考えております。

続きまして石田委員より、移転後の住民に生じるであろう負の影響について調査を行い、緩和策を提案するというので、これにつきましても先ほど申し上げたとおり、ガイドラインに従ってRAPの中で検討していきたいというふうに思います。

続きまして石田委員より、住民の非自発的移転の実施は、その実施プロセスが住民にとって公正に行われるような形を提案することということで、これにつきましても上記と同様に、ガイドラインに従うことで公正な移転の実施が行われるというふうに考えております。

続きまして石田委員より、道路敷設による土地のディベロップング、住宅建設、商業施設や宿泊施設建設などの新たな活動を引き起こすかどうかの調査を追加し、並びに、その結果が与える正負の影響と緩和策についても記述をすることということで、施設の建設につきましては土地利用の項目で検討をしたいと考えております。

続きまして石田委員より、湿地は保護の対象であるため、当該地域の湿地利用と管理の現状、工事や供用が与える影響と緩和策についての調査は十分に行うことということで、これはご指摘のとおり、調査において対応したいと思います。

以上です。

○松下主査 それでは、とりあえずここまでで、いかがでしょうか。

私、47、48については、これで私のほうは了解いたしました。

石田委員。

○石田委員 52番なんですけど、52番はなぜ書いたかという、スコーピング表を見ていてわからなくなっただけですね。

スコーピングの中にはたしか、本事業による付帯道路整備が進み、社会基盤施設は充実するということが書かれているんですね。ということは、ここで言っている社会基盤というのは、ソーシャル・キャピタル、いわゆる社会関係性資本ではなくて構造物、非構造物じゃない構造物そのもののお話をされているんですね。かつ、ここでは地域決定制度というような構造物でない、エンジニアの人たちがよく呼んでいる非構造物のことを入れていると。構造物対策と非構造物対策を一緒にすると、おかしなことにならないのかなと思ったんです。

だから、前者が社会関係性資本ということであれば、ソフトとソフトですので、それは話がわかるんですが、インフラ、いわゆるかたい、コンクリート系のかたいインフラストラクチャーというものと、社会関係性資本を除いたインフラストラクチャーというものと、それに対して地域での意思決定だとか決定制度という制度ですから、インフラストラクチャー、インフラではあるんですけども、物じゃないですよ。それを一緒にした理由がわからなかったの、こういうコメントをさせていただきました。ですので、もう少し回答をいただけるとありがたいんですが。

○松下主査 これは、ほかの案件でもこういうような整理ですか、一般的には。ちょっと私、記憶にないので。

○石田委員 ほかにも出てくるんですよ。

○木内氏 ちょっとすみません、そこまで理解しないで答えておりました。ちょっと難しい問題ですね、これ。

○石田委員 ハードだけでお考えになられたのか、その社会基盤ということなのか、社会基盤施設という施設になりますから、社会基盤施設・施設なのか。何かそこら辺の定義をきちんとしていただいたほうがいいんじゃないかという気もしますね。

○木内氏 今ここで考えていますのは、フィジカルなほうの施設ということで答えておりますが、ちょっとその辺、もう一度見直したいと思います。

○石田委員 ちょっと整理をしていただければと思います。

○松下主査 ほかにいかがですか。ほかはとりあえずよろしいですか。

それでは、大分順調に進んでいるんですけど、最後まで、村山委員を除いた意見について、回答をお願いいたします。

○山本 それでは、住民移転計画というところで原嶋委員より、構造物を持たず、レンターでもない非正規住民は存在しないのか、もし存在するのであれば、そのeligibility for compensation について明示してほしいということで、これはご指摘の点を踏まえて調査したいと思います。

62番は飛ばすということによろしいですかね。

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、原嶋委員より、ステークホルダー協議の計画において、AからEの目的に加えて代替案の検討を含めるべきであるということなんですけれども、各市町村の役人へはルート代替案の説明を行っていきまして、これについては、ステークホルダー会議で代替案について説明をして、意見を聴取していきたいというふうに考えています。

続きまして、石田委員より、EIAプロセスで実施された住民協議については、その結果を調査し整理しておくこと、またその際、協議実施日、時間、参加者、参加者の内訳、協議の内容、特筆すべき意見などに分けて記載しておくことということで、これは以前のNAIAXのところでもご指摘いただいたと思うんですけれども、ご指摘のとおり、住民協議については整理の上、記載したいと思います。

以上です。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、以上について追加的質問、意見、ありましたらお願いします。

はい、原嶋委員。

○原嶋委員 この事業は三つの道路区間をたしか1セットにしていましたね。

○山本 NAIAXとCLLEXと、はい。

○原嶋委員 たしか一つはNAIAXですか、これは多分助言案が前回の全体会でまとまっていて、今日は二つ目の区間について議論させていただいて、その次はまたあるんだろうと思います。住民移転の全体の手続きについては、国全体とか、あるいは事業者全体の話でありまして、今後つくられるRAPというのは、その3区間については全く別々に手続きを進めていくのか。そして、補償の手続や補償の主体というのは、その三つの区間についてはどういうふうにこれから進んでいくのかという、大きな流れを教えてください。

2点目は、61番にもありましたけれども、今日既にいただいている資料では、A、B区間の三つのオルタナティブとか、あるいはインターチェンジ2ヶ所のオルタナティブ、ざっくりと合わせれば50世帯近い住民移転が予定されているようです。これらは基本的には、いわゆる正規

の住民を指しているようですが、今後の調査ということでしょうけれども、いわゆるインフォーマルな住民の人たちが集まっているような場所というのは、今のところ確認されていないのかどうか。現状について教えていただきたい。

あと、今までいただいている資料の中では、一切代替案についてのステークホルダーの所見というものはあらわれてきていないんです。それについては、これまでの感触はどうか。簡単に言うと、こういう案は非常に抵抗が強いとか、あるいは何か調査団のほうの感触として、ステークホルダーの所見というのはどの程度今把握されているのか。

三つについて、とりあえず現状をお聞きしたいんですけれども。

○山本 まず1点目なんですけれども、この調査の中で対象としているNAIAX、CLLEX、CALAXなんですけれども。

○山本 CALAXという、カビテ・ラグナのエキスプレスというのがあるんですけれども、これは主体がDPWH、実施機関がDPWHということなんですけれども、それぞれ別個の事業ということで、JICAが支援をしていくタイミングもそれぞれ異なるということですね。使用するルール、ガイドライン等は一定の同じものなんですけれども、このそれぞれの路線が一緒になって対応、こちらの中で対応していくということはないという。

対象地の非正規住民の現状とステークホルダー会議等の現状、ちょっとコンサルのほうから。

○木内氏 この対象地域では不法占拠者はちょっと見当たらないと、こう思っています。

それから、ステークホルダー会議、特に路線の代替案等を含めまして、これからステークホルダー会議をやるという段階でございまして。

○原嶋委員 まだやっぺらっぺらじゃないんですか。

○木内氏 そうですね。2010年のF/Sではやっておるんですが、そのときは路線決め打ちだったんですね。ですから、もうここを通すよということで説明されたと思いますが、今回、我々、幾つかオルタナティブを考えておりますので、それらを比較検討して、こうなんですよという説明をしていきたいと考えています。

○原嶋委員 ちなみに、住民移転の補償というのは、その三つの区間で、どこが窓口となってお金を払ったりするのですか。

○木内氏 DPWHが窓口になりまして、正規住民ですとDPWHが補償費を払うと、あるいは代替地を出すと。それから、不法住民につきましては、DPWHが主体となってやらなければいけないんですが、いろいろ関係者がありまして、例えばNHAが移転の建物を提供するとか、あと用地、これは地方自治体が提供するとか、そういうことがありますので、必ずしもDPWHじゃなくて、

幾つかのエージェンシーを包括的に動かしていかないと、なかなかうまくいかないというところですね。

○原嶋委員 そこは単純に言うと、フィリピン政府側のルールの中で、いわゆる不法住民、非正規住民たちが補償の対象外に置かれているという現状だから、そういう違いが出てくるということですか。

○木内氏 逆に言いまして、DPWHとしては移転させるということが多分でき、ちょっと不確かです。その権限はNHAがちゃんと準備して、NHAがここに移転させると。それで、それについては地方自治体が最大限の支援をしなければいけませんよということで、必ずしもDPWHが独自に進めることができないという状況なものですから、かなり幾つかのエージェンシーと話をしながら進めないといけない。残念ながらDPWH、この辺なかなか得意じゃないものですかね。この辺はやっぱりいろいろ、こうしなさいよとかいろいろ指導していかないと、うまくいかないかなと、こう思っています。

○原嶋委員 それでは、3区間とも同じ問題を抱えていると、もし発生した場合。

○木内氏 無論いろいろ状況が違いますが、例えばこの間協議しましたNAIAXにつきましては、MIAAという空港公団が土地を持っていて、そこに非正規住民の移転場所は準備してもいいよと。一方は地方政府、パサイ市のメイヤーは、それについては十分支援するよというような話をしているんですが、全体となって移転の方向になかなかいかないんですね。ですから、どこかが主導権を握って動かしていかないと、なかなかさっさとはいかないという状況ですから。

ですから、本当はDPWHがもうちょっと中心的になって呼び集めて、各々の役割分担を明確にして実施に移していくという格好をとらないと、なかなかうまくいかないんじゃないかなと、こう思っているところですが。

○松下主査 何か、石田委員はありますか。

○石田委員 いえ、特にありません。

○松下主査 それでは、村山委員のコメントを除いて大体回答をいただきましたので、質問・事前コメントの中でコメントとして残すべきものについて、最初からちょっと順番に検討をしていきたいと思えます。

それでは、最初の1番目ですが、これはコメントから落とします。

○石田委員 2番、3番、4番、5番も、理解できましたので、落とします。

6番は、6番の後半部分、必要性や妥当性の検証については、具体的な産業の名前を出すなど。そうですね、必要性や妥当性の検証に当たっては、より具体的な産業の名前を記すなどして、

具体性を持たせていただきたいと。つまり、ちょっと具体性という言葉が2回使ってしまいましたけれども、一応それで書いていただいて、また出てきた原案を直します。直させてください。それ、その部分は残してください。

○金籠 その点について、1点お伺いをしてもよろしいでしょうか。今、具体的な産業の名前というふうにいただいたんですけれども、それは今こちらの回答案の中に書いております。

○石田委員 はい、それで結構だと思います。

○金籠 こういう内容ということですか。ありがとうございます。

○石田委員 具体的な産業の名前、または。具体的な産業、それから観光の内容、それから道路敷設地域への具体的な利益、その3点について、必要性や妥当性の検証のところで挙げてくださいという一文。ですから、6と7を一緒にした形で一つちょっとつくっていただけませんか。

8番は、はい、わかりました。結構です。

それから9番は、いただいている資料で、これからの調査計画では農業と牧畜の調査を行うというのはあったんですけれども、養魚経営というのがなかったんですが、これも牧畜あたりに含まれていると考えていいですか。

○木内氏 ここは養魚がない。

○石田委員 ここ、養魚はないんですか。じゃ、私の読み間違いですね。ごめんなさい。養魚が何かあるというふうに読んでしまった。わかりました。じゃ、9番は落としてください。

10番、11番も要りません。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、村山委員がお見えになりましたから、早速ですが。

大体終わりましたので、村山先生のところだけは回答をいただくということで。ちょっと戻りまして、44番、45番あたりから、村山委員のコメントに対する回答、説明をお願いいたします。

○山本 では、環境社会配慮のところ村山委員より、調査範囲について、代替案で示されたルート案を考慮した対象範囲を設定する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、道路線形及び道路施設の位置が確定いたしましたら、対象範囲を訂正することということで対応させていただきたいと思っております。

また、調査項目及び方法のうち、用地取得が必要となる農業用地に関連した調査の位置づけを明確にすることと、また、調査項目として「利益と損害の平等分配」の追加を検討すること

ということで、これにつきましては検討させていただきたいと思います。

続きまして、58番なんですけれども、原住民と少数民族について、後に調査の対象にするのであれば、評価をDからCにしておくことを検討することなんですけれども、原住民と少数民族につきましては、以前の調査でも確認されていないところ、確認をするだけという想定でございまして、Dという形にしております。

続きまして、騒音の評価は、現状が基準超過の状態であることから、CではなくBとすることを検討することとご指摘いただいておりますけれども、本事業によって引き起こされる環境影響評価でございますので、既に現状が基準値を超えているということで、現段階では不明というふうに考えております。

続きまして、総合的な判断が根拠の一部不明というところが12.1から4のところでございます。 「域経済用：雇用と生計」、「貧困層」、「利益と損害の平等分配」はCとして扱ってよいように考えられるとご指摘いただいております。これにつきましては、調査を踏まえまして、再検討させていただきたいと思います。

続きましては住民移転計画のところ、住民移転計画作成方針案の中で、農業用地の喪失者の扱いを明確にすることと、また、土地を所有せず非正規で農業を行っている場合の対応を明らかにすることということで、これはご指摘に沿って対応させていただきたいと思います。

続きまして65番、協議開催の周知方法について明確にすること、とりわけ移転対象者や農業用地の喪失者に対して、きめ細かい周知を行うような仕組みを検討する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、フィリピンではバランガイの仕組みの中で情報共有をする仕組みがございまして、これを最大限活用して周知を図りたいというふうに考えています。

続きまして、最終報告案の策定段階における移転対象者や農業用地の喪失者向けの集会の場所が明確でないように思われるとご指摘いただきまして、これについては確認して記載したいと思います。

その他のところで、EIS案作成支援の内容と調査項目との整合性を再確認し、現在の目次に含まれていない項目の追加を検討することということでご指摘いただいております。これについては、ご指摘の内容を踏まえて検討したいと思います。

以上です。

○松下主査 それでは、今の回答につきまして、追加的な質問あるいは確認事項がありましたら、お願いいたします。

○村山委員 私ではよろしいですか。

59番ですけれども、そういう解釈でもいいかもしれませんが、道路をつくる以上、騒音が発生するのは明らかですよね。ですから、不明というふうに言うんですかね。ご見解は了解をしましたが、ちょっと私の感覚と少し違うかなという気はします。

それから、62番については、ご了解いただいたということなのですが、ちょっと私が読み込み不十分かもしれないんですけれども、農業用地の喪失者については、どこかに記述されていたでしょうか。もしそこを確認できれば、教えていただきたいんですけれども。

○松下主査 いかがでしょうか。

○山本 今のところはまだ見ていない。

○村山委員 じゃ、それ、またご確認いただきたいと思います。

そのあたりですね。ちょっと全体として、代替案の中で農業用地を失わせると案がどうも推奨されているようなので、そこについてはやはり明示的に扱われたほうがいいのかというふうに思いましたので、幾つか指摘をさせていただいているということです。

以上です。

○松下主査 ありがとうございます。

それでは、再び助言案の策定に戻りまして、2ページの設定、12番から順番に確認をしたいと思います。

○原嶋委員 12番、13番、よろしいです。特に不要です。

○石田委員 14番、15番も、はい、結構です。

○松下主査 16番。

○原嶋委員 16番、17番は残してください。結果としては、今日資料をいただいていますけれども、これを報告書の中に盛り込んでいただくということで。

○石田委員 18番は落としてください。

○松下主査 19はいかがですか。

○原嶋委員 要りません。削除、特に要りません。

○松下主査 20番ですが、一応コメントとして、助言として残していただいて、その原因は何かという部分と、対策はとられているのかという部分を、ここを落として、本件工事により更に悪化することがないよう対策をとることと、そういう助言案をお願いします。

もう一回言いますと、「大部分が基準を超えている。本件工事により更に悪化することがないよう対策をとること」と、そういう形ですね。

それから21番は、これは助言として残してください。

じゃ、22番。

○石田委員 22番は、後に助言で出てきますので、ここは落としてください。それから、23番も落としてください。24番は、はい、要りません。

25番は、いったん残していただけますか。移転先の候補場所、それから移転農民は従来どおりの農業を営めるかどうかの調査を行うことということで、いったん残してください。もし重複があるようでしたら後で整理したいと思いますので。

26番、27番は落としてください。

それから、28、29も助言のほうで出てくるので、これも落としてください。

それから30番。30番のこれ、助言に残すまでもないんですけども、いただいているお答えが、速く安く届けると売れるというロジックは、どうも納得できないんですね。農業というのはコンペティションですから、ご存じのように。ですから、やっぱり農業としての対策をしないと売れるようにならないと普通は考えられますから、このお答えにはちょっとやや不満が残るんですが、だからといって、これを助言に残すようなことはないと思います。ですから、これはすみませんが、ちょっと今聞かれると、落とさせていただいていいですが、ただ、JICAのほうでこの後、文案をつくっていただいて出てきたときに、また復活させるかもしれませんが、今はちょっと落としてください。

○松下主査 じゃ、とりあえず落とす。

○石田委員 はい、とりあえず落としてください。

31番は、いいです、助言のほうに含まれていますので。32番も、たしか助言で出てきたと思います。

33番は、農村地帯における貧困層の実態を詳細に調査してくださいという形で、残してください。

34番は落とします。35から37も落としてください。35、36、37は不要です。

38はそのまま残してください。お願いいたします。

○松下主査 それでは、39番、原嶋委員、いかがでしょうか。

○原嶋委員 39は残してください。大丈夫ですか。

40番は、17と合体して残してください。

41は残してください。お願いします。

○石田委員 42は、そのまま残してください。

43は落としてください。

○村山委員 44、45も残してください。

○松下主査 46はいかがですか。

○原嶋委員 残してください。

○松下主査 47は、これで削除されましたので、落としてくださいね。

48は、最後を、「予想される悪影響がどの程度緩和されるか検討すること」というようなことで残してください。

○石田委員 49は私の勘違いでしたので、落としてください。

50も要りません。51も要りません。

それから、52番を残してください。それから、52、53も残してください。

54は要りません。

55は残してください。

それから56番は、回答をいただいている文章を採用したほうがいいと思いますので、そちらのほうで残していただきたいんですが。つまり、施設建設、道路施設に伴って生じる可能性のある土地開発に係る活動及びそのことがもたらす正負の影響については、土地利用の項目で検討してくださいということで、残してください。

57も残してください。

○村山委員 58は落としていただいて結構ですが、59は残していただきたいと思います。ちょっとこの理屈でいくと、基準超過しているところが幾らでもいいみたいな感じになっちゃうので、ちょっと私はやっぱり残していただきたい。

あと、60も残してください。

○原嶋委員 61も残してください。

○村山委員 62も残してください。

○原嶋委員 63も残してください。

○石田委員 64も残してください。

○村山委員 あと3つ、残してください。

○松下主査 大分スピードを上げて助言案をつくりましたが、事務局のほうで大体フォローされて、大丈夫でしょうか。よろしいですか。特に今確認しておくべきところがありましたら。助言案の文章その他で、大丈夫ですか。こちらで再度確認いたしますが、現時点で内容を確認したほうがいいのかあれば繰り返し申しますけれども、よろしいですか。

○山本 ちょっと1点、村山委員にご質問させていただきたいんですけども、先ほどの59番の騒音のところなんですけれども、現状、騒音が問題になるようなところというのが、都市部に近い、その道路があるようなところだろうなと思っておるんですけども、数字を、デシベルを測ったときにどうしても、どっちが原因なのかがちょっとよくわからないような状況になるのではないのかなということ、こういう記載になっているかと思うんですが、例えばそういった状況でも何らか対策をとるといふか。そうなるとちょっと、どっちが原因なのかがよくわからなおいで、またそこでちょっと一つ。

○村山委員 どっちが原因というのは、道路を建設したことによる騒音の増加なのか、もともとあったものなのかということですか。

○山本 工事をしたその後に数字が増えたとして、それがどちらから来ているのか。

○村山委員 どちらというのは。

○山本 つまり、どっちの道路から来ているのかということ、それが、交通量が増えて騒音が増えたとしても、やはり、ただ何らか別の原因で増えた可能性もあるんじゃないだろうかとかいろいろと、ちょっとこれを評価していく段階でいろんな、定量的にいけば難しいところが出るのかなと思って。これまで何らかそういった暗騒音が高い中で、騒音をどう評価するかというところで何らか対応した事例が、もしご存じであれば教えていただきたいなど。

○村山委員 ちょっと具体的な事例を今お伝えできる状況にはないんですけども、ただ、比較的騒音は測りやすいといふか、推定しやすいものの一つだと私は認識しているんですね。ですので、ある程度交通量とかいろんな諸元が設定できるのであれば、ある程度の騒音値は推定できるはずですから、それをベースにご検討されることは多分可能ではないかというふうに思います。それが暗騒音によって左右されるかどうか。もちろんその基準を超えるかどうかは非常に重要な点ではありますけれども、それに加えて、現状比悪化というのが多分原則だと思うので、どの程度悪くするのかというのは、やっぱりご考慮をいただいたほうがいいんじゃないかと思えますけどね。

あくまで委員としてのコメントなので、これに沿って必ずやっていただきたいということではありません。そちらのお考えがあれば、それでいいと思います。

○松下主査 ほかに、よろしいですか。これまでに。

○原嶋委員 ちょっと1点だけ補足でお聞きしたい。今日いただいたルート比較表の中で、住民移転の数とか事業費とか、比較の要素になっていますけれども、ルートによって喪失する農地面積というのはかなり変わってきますか。それが住民移転の数と比例するとはちょっと思え

ないのですけれども、それが余り顕著に大きく違うのかどうかということが、今まで見た限りでは、ちょっと把握できませんでした。

○木内氏 端的に言って、道路延長に比例するとお考えになっていただくのが一番よろしいかと思います。川の、大きな川が通るとか通らないとか、その辺はありますけれども、ほぼ道路の延長比。道路延長と書いてあるところ、これに大体比例するんだと。

○松下主査 よろしいですか。道路延長だと、オルタナティブ2と書いてあるところが一番長いですね。

○松下主査 ほかに、事務局あるいは委員の方で、追加的に確認したいことがありますか。

○石田委員 すみません、43番を落とすと言ったんですが、復活させていただけますか。43番はそのままの文言で復活していただいて、ただし最後のところで、人材、資金、実施体制について、できる範囲で確認しておくことと。「できる範囲で」という言葉を入れていただいて、残していただけますか。お願いいたします。

○高橋 34から37、もう一回確認させていただきます。34から37について、全部落とす。

○松下主査 34から37は全部落とすんですね。

○高橋 ありがとうございます。

○石田委員 はい、そうです。落とします。

○松下主査 ほかはよろしいですか。

それでは、事務局のほうから今後のスケジュールをちょっと確認していただけますか。

○河野課長 助言案は、事務局のほうでドラフトするというところでよろしいですね。

○松下主査 はい。

○河野課長 そうしましたら、明日もしくは水曜日ぐらいまでに案をつくりまして、松下委員と、ほかの委員にもドラフトを送らせていただきます。

○松下主査 同時に。

○河野課長 はい。7月1日の全体会合が確定の日でございますので、時間ありますので、6月24日、金曜日ぐらいまでに確定いただければいいんじゃないかと思いますが。

○松下主査 わかりました。それでは、事務局から各委員に助言案が届けられますので、それを同時並行で各自に確認していただいて、それを一応私宛て、CCを事務局で返していただいて、24日までにまとめるということよろしいでしょうか。

○石田委員 このワーキンググループからはクローズで、限られたメンバーだけに送られるということになるのでしょうか。それはまだ全員なんですか。

○青木 はい。先週お送り差し上げたメールで、先週いっぱいひとまずコメントをいただいでいませので、本日、最終的に、これで公式なものとさせていただきますというメールを送らせていただいでということにいたします。

○松下主査 そうすると、この委員、ワーキンググループメンバーだけでとりあえず意見交換。

○青木 はい。

○松下主査 わかりました。

それ以外に何かございますか。

なければ、どうもありがとうございました。

午後 3 時 30 分 閉会