

フィリピン国
環状3号線建設事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案

日時 平成25年4月12日(金) 14:02 ~ 16:56

場所 JICA本部 229会議室

(独)国際協力機構

助言委員（敬称省略）

作本 直行 日本貿易振興機構（JETRO）主査・環境社会配慮審査役
田中 充 法政大学 社会学部及び政策科学研究科 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
松行 美帆子 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 准教授
満田 夏花 国際環境NGO FoE Japan 理事

JICA

< 事業主管部 >

福井 貴規 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課
坂口 聡美 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

< 事務局 >

篠田 孝信 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

君島 正美 株式会社 片平エンジニアリング・インターナショナル
小笠原 公洋 株式会社 片平エンジニアリング・インターナショナル

午後2時02分開会

篠田 それでは皆さん、時間になりましたので、始めたいと思います。よろしくお願いいたします。今日はフィリピン国環状3号線建設事業（協力準備調査）スコーピング案のワーキンググループでございます。よろしくお願いいたします。

早瀬委員がまだお越しではないですが、時間になりましたので、始めさせていただければと思います。

まず初めに委員の先生方に主査を決めていただきたく思います。回数だけ申しますと、作本委員が2回、田中委員が1回、松行委員が1回と満田委員が1回ということで、皆さん大体やられていらっしゃるんですが、早瀬委員がゼロ回なのでと思ったんですが、ちょっといらっしゃるということもありますので、お決めいただければと思うんですけども。ちなみに報告になる全体会合は5月10日でございます。金曜日でございます。

松行委員 何曜日ですか。

田中委員 金曜日ですね。前回は月曜日だったね。

篠田 5月10日は金曜日でございます。

松行委員 では、私ちょっと長いこと休んでいたんで、罪滅ぼしで。

篠田 では、すみませんが、松行委員から主査ということでよろしくお願いいたします。

松行主査 では始めてよろしいですか。

それでは、ワーキンググループを始めさせていただきたいと思います。

まず、JICAさん側からつくっていただきました、ご回答の表を見ながら進めたいと思います。

今日は45項目なので、そんなには多くないかと思います。まず、全体事項について、1から4でさらなるコメントやご質問などがございましたらお願いいたします。

作本委員 では、冒頭の作本の1番ですが、これについて、ご回答いただきましたとおり、選挙は直接国内の政策にかかわるわけでもないだろうということで理解できましたので、了解しました。

以上です。

松行主査 早瀬委員はいらっしゃるないので、いらしたらまたさかのぼって伺いたいと思いますが、満田委員、4についてはよろしいでしょうか。

満田委員 はい。

松行主査 ありがとうございます。続きまして、代替案の検討……

福井 すみません、1点、4番について確認なんですけれども、よろしいですか。経済基盤開発部の福井と申します。よろしく申し上げます。

この4番の事業目的のところ、「記述すべき」のところなんですけれども、この回答にあるような内容をどこかに記載しようとは思いますが、事業の目的はあくまでC-3ミッシングリンクをつくることですので、事業目的としてこれを書くのはちょっとおかしいです。今、我々としては、環境管理計画のところでこういうことも記載していこうかと思っています。そういう趣旨でよろしいかどうか、確認をさせていただきますか。

満田委員 これは常に道路建設計画において、道路建設の目的に渋滞緩和を挙げているF/Sが多いんですが、常に感じる事なんです、道路建設をしたときに、長期的に考えれば、さらなる交通量の増加を許してしまって、結局のところ、また時が経てば、その建設したところが渋滞して同じではないかという永遠の議論がありますよね。つまり、道路建設をしたことに、短期的によっては、その他のところの渋滞緩和につながるけれども、結果的には、長期的に見れば、交通量の増大に伴って、また渋滞が生じてしまうというような議論があると思うんですね。ですから、私の考えでは、事業の一つに渋滞緩和を挙げることに長期的な視野も加えるべきではないかと思って、こういうふうに書かせていただいたんですが、この事業そのものの環境対策とはまたちょっと違うレベルの話かなと思っているんですという趣旨です。いかがでしょうか。

福井 おっしゃっているご趣旨は理解してまして、渋滞緩和をするためには、こういう道路をつくるだけではなくて、いろいろなソフト的な施策も含めてやる必要があるという認識はもちろん持っていますので、ここにある回答のようなことは、どこか報告書の中にはしっかり書こうかと思っています。

ただ、事業の目的という項目に書くかどうかという、この事業自体はC-3ミッシングリンクのこの道路をつくるという事業でして、その目的が渋滞緩和という、そういうロジックになっていますので、そこに、ここに書いてあるようなソフト的な施策がどうのと書くのはやっぱりおかしいので、そういう趣旨で先ほど説明させていただきました。

松行主査 よろしいでしょうか。続きまして、代替案の検討なんです、5、6、7、8、9、10が、実は全員から同じような質問が出ていますので、ちょっとこれだけまとめてやりたいと思います。この点について、さらなるご意見やご質問など、ございましたらお願いします。

作本委員 作本です。今、松行さんからご紹介がありましたとおり、質問の内容はかなり

重なっているというか、疑問点はワーキンググループ委員の間で重複しているかと思うんですけれども、この別途加えられた表の5-1です。こちらのほうでの、まず、他の方の質問部分でもあるんですけれども、特に松行さんがご質問されているこの点に私はまず関心を持ちました。配点で、コストのところは35と15で、50%をコストということで代替案比較をなされている。どのような考え方に立っているかということで質問があるんですが、それと私のほうは、この結果表自体を見られなかったというか、自分で見つけられなかったものですから、見せてくださいということにしたんですけれども、まず、この表全体について、大まかな説明をいただけるとありがたいと思います。よろしいでしょうか。

松行主査 ではお願いします。

福井 表の5 - 2では、1から5までの案について、この縦の欄にあるような建設費もそうですが、交通計画上の観点からどうかとか、あるいは環境面、社会配慮面でどうかということ、それぞれについて考察をしているというものです。作本さんからのご質問は、さらに例えば建設費の線形案1、45点の内訳の考え方とかがどうなっているのかということも含めてということでしょうか。

作本委員 コストのところ50点を超えていますよね。これが一般的なのかどうかということも含めて、考え方についてちょっとまず教えていただければありがたいと思います。

福井 考え方というのは。

作本委員 通常この配点方式というのは、50点をこちらの、いわゆる経済コストに掛けるというのが普通ですか。

福井 それは回答のほうにも書かせていただいているんですけれども、あくまで代替案の評価というところについては、各項目ごとに、定性的に考察をして整理していますけれども、それぞれの評価項目について、先方の実施機関等も含めて、どれがいいかというのを考えながら判断しています。その点数の配分については、今までフィリピンでいろんな事業がなされていますので、その経験、実績を踏まえて、実施機関のほうで一般的につけていた配分で記載しております。ただ、あくまで点数がいいからこれにしているという整理ではなくて、結果的にはそうなっているんですけれども、あくまで各項目の評価結果を一つ一つ検討して、どれが一番最適かという形で意思決定がなされています。

この表の5-2の、さらに点数の内訳ということで、これはあくまで実施機関のほうで整理しているものですが、補足的に今回、表の5-1ということで、別紙で配付させていただいています。その二つを見ていただければと思います。

作本委員 ありがとうございます。今ご説明いただいた、経験を踏まえての配点であるということなのですが、まず私が気になったのは、それぞれの1、2、3、4、5までのコストを含めての分類、評価項目がありますけれども、それぞれの中で、例えば大気汚染、騒音という表題はあるんですけれども、具体的にどのようなところに強調を置いて、何となくこのニュアンスで、イメージで5点にしようか、2点にしようか、そういう判断をされているようにこの表では見えてしまうんですね。それで、もう一方、いただいている資料の、いわゆる事前配付資料というのがありますが、こちらのほうの29ページ以下では、予測評価指標の基本方針、今回Aだとか、Bだとか、Aマイナス、Bマイナスとか、そういうような評価表を入れているわけでありまして、このあたりが密接に関連し合っているのかどうかという漠とした質問であります。と同時に、同じことをちょっと別のほうから言いますと、社会環境において、用地取得だけがここでは表題に上がっているというのはあまりにちょっと取り上げる評価項目が、社会環境全体の中でも少ないのではないかというのは、とっさに疑問に思ったというようなことがあります。私のほうからはそんなところです。

松行主査 今のご意見に関して何かございますか、JICA側からは。

福井 この各項目で評価しているような内容は、基本的にはマトリックス表ともリンクはしていると思っています。一個一個見たら整合がとれていないところがひょっとしたらあるかもしれませんが、それは後でご指摘いただければと思います。

あと用地取得のところについては、代替案をどれにしていくか意思決定をしていくうえで、このプロジェクトの一番の関心事項というのが、都市内で新しく道路をつくるというものなので、どうしても住民移転等が多く発生してしまうプロジェクト、そこが一番難しいプロジェクトですので、そこを一番重点的に取り上げて、どの案がいいのかというところの評価につながっています。ですので、項目としては、用地取得しか入っていないですけども、どれにするかの意思決定の一番大きなポイントは、このプロジェクトについては用地取得であったということで、ご理解いただければと思います。

松行主査 他に何かございますでしょうか。

作本委員 すみません、同じことをまた。作本ですけども、例えば今の4の社会環境のところ20点、ここに配点をされている。線形案1では5点取り、案の2では8点取り、JICAさんがお勧めの案の4、確か、こちらのほうでは20点を取られている。実際の影響を受ける世帯数でいくと、1,000のうち376であるということで、これが20という得点になっているわけでありまして、この数字のメモはもちろん、評点方法というのが右のほうに書いてある

んですが、ちょっと私、この1,000件のうち、1,000世帯のうち376も影響を受けて、これで20だと、他の場合が、隣の3番の場合には、3の案の場合には2,599で960に、半分弱ぐらいなのに8点であると。これはどうやって読んだらいいのか、ちょっと理解の方法を教えてくださいなればと思います。すみません、私の不勉強もあります。

福井 この点数の割り振りの根拠といますか。

作本委員 この割り振りの前の生の数字と両方の関係というか、相対化しているかと思うんですけども。

福井 すみません、まだ理解できていないんですけども、この配分点20点に対して、各案の点数の根拠、計算根拠という意味ですか。

作本委員 20点をもしこれを出そうとすると、その隣に376、括弧内に1,000とありますよね。これからどうやってこの20という数字を引き出してきたか、ちょっとその考え方というか、計算方法を教えてくださいなればと思いますか。

福井 わかりました。この線形案4の376の横は1,000ではなくて、1.0という意味です。この案4の376を1とした場合の、各案が何倍かということを示少数点で表示しています。比率で割り振っているというものです。

作本委員 要するにこの表自体からは、今、予定できるというか、予測できる被影響世帯数というのは、数は具体的には、読み取れないのでしょうか。376というのは、これは何か数えた数字に当たるのでしょうか。

福井 これが今の、あくまで今ある情報、図面というか、写真等からですけども、拾った数字が376世帯ぐらいだろうということです。それぞれそういう数字になっています。ただ、これから実際に現地に入って、現地の詳細なところに入って行って、実際の数字というのはこれから確定していきます。

作本委員 わかりました。そうしますと、具体的にこの環境影響を受けるかもしれない世帯数というのを、今、括弧の外に出た376世帯か、あるいは、例えば5の案でしたら、517世帯かというように見比べると、一番少ない世帯数であると、そういう意味で影響が少ないんだというように、それで点数も高いと。わかりました。ありがとうございます。

松行主査 他にございますか。では、ちょっと私からよろしいでしょうか。今までいろいろ、こういったレポートを見せていただいて、なかなかこういうふうに数字をそれぞれ出して、配分しているのはあまり見たことがないというイメージなんですけれども、それで、結局お話としては、別に総合点で決めているわけではないということで、あえて、こういうふ

うに配分を出してやっている意味というのは、何か特別な意味があるのかということと、先ほどフィリピンの割合というのを、フィリピンの事業事例を参考にして出されたとおっしゃっていましたが、フィリピンでは、結構こういうふうにきっちりと数字の配分を出してやるというのが通常のやり方なんでしょうか。

福井 これはフィリピンのマニラ市内の中でも大きなプロジェクトで、関係者が非常に多いです。実施機関はDPWHですけれども、マニラ市内の開発を担当する省庁とか、あと当然ローカルの自治体ですとか、非常に多岐にわたる関係機関と調整しなければいけなくて、その調整する会議があるんですけれども、その中で、こういう案を示しながら、協議しながら、どの案にしていくかというのを決めていきます。その際のわかりやすく説明するという意味で、このフィリピンの中でこういう点数づけをして示しているというものがあります。今回、この事前配付資料の中で、実際に使った点数をつけ加えてしまったので、ちょっと混乱させてしまったんですけれども、そういう意味で、あくまでフィリピン国内でわかりやすく合意形成していくための手法として、こういう点数づけというのがされています。

松行主査 そのフィリピン国内で合意形成をするとき、やっぱりこういう表を出されると、現地の方はやっぱり、どうしてここがこういう配点なのという、やっぱりここが納得できないと、幾らこういうしっかりした数字を出されても納得できないと思うんですけれども、それは皆さんの関係機関の方は、皆さん納得というか、されているものなんでしょうか。

福井 実際に現地の会議に参加されているコンサルタントチームの感触をお願いします。

君島氏 私、君島と申します。片平エンジニアリング・インターナショナルでこの案件の総括を担当させていただいております。今、福井さんのほうからお答えがありましたけれども、調整会議はJCCといいまして、国の中央官庁が3省、こちらでいう経済企画庁、DPWH、それとMMDAといいまして、Metro Manila Development Authorityです。それに関係する4市が入っております。この構成の中で、評価するときに文章だけで評価すると、それぞれ理解の違いが出てきますのでDPWHの計画局のアイデアで、評点をつけることになりました。その配分をJCCに諮りまして、全員の合意のもとで、こういう配分にしましょうということで検討を進め、結果として、表5-2ができ上がりました。ということで、今、ご質問された評点の配分には合意しているんですかということでは、間違いなく皆さん合意しております。

松行主査 すみません、ちょっともう一回教えていただきたいんですが、このJCCというのは、具体的にどこが入っているんですか。

君島氏 実施機関のDPWH、それとNEDAといいまして、日本でいうと経済企画庁に当た

ります。それとMetro Manila Development Authority、いわゆるマニラ首都圏開発庁、この三つの官庁です。それとこの路線が通ります四つの市です。

松行主査 つまり行政のレベルでは合意がなされているということですね。

田中委員 では、私も確認ですが、今日いただいた表の5-1の評点配分という、1番のコストから5番の自然環境まで、コストは建設費と用地取得費で35点と15点で、合計50点になりますね。それから、以下、建設の課題が10点、道路の線形が10点、社会環境で20点、自然環境で10点と、こうなっていますが、こういう配分比率というのは、これは先ほども言ったように、フィリピンの中で、しばしば一般的に使われることなんですか、こういう配分の比率というのは。つまり、100分の50がコストで、例えば自然環境というのは100分の10だというふうに読み取れるんですが、そういうことでよろしいのですか。つまり、まずもって、この評点の100点の内訳をこのように分けるということの何か根拠があるのかなと思って、それで繰り返し、作本委員も聞いたんだと思いますが。

福井 当然この点数の根拠というのは、もうあり得ないと思うんですよね。あくまで関係する機関で、先ほど説明があったとおり、配分についてどうするか、どこから議論をして合意をしてやっていくというやり方をしています。なので、プロジェクトによって、このコストと、それ以外の項目のシェアも恐らく違っているんだと思います。

田中委員 わかりました。そうすると、このプロジェクトでは、こういう配分をして、一応関係機関の間では合意を見た、ということですね。

作本委員 ちょっとすみません、今の田中委員からお話があったんですが、DPWHは確か、道路関連のインフラ整備に関しては、世銀がかなり介入しているはずで、世銀の考え方がDPWHにむしろ体現されていると私は聞いているんですけども、そういうような、国際機関との考え方の乖離というのが後で出てきますね。ギャップという議論が、相当ページが割かれているかと思うんですが、そういうところに影響を及ぼし得る考え方でもあって、これはフィリピンというよりも、むしろ世銀がこのような配分方式をとっているのかどうかという、私はそちらのほうが個人的には関心があるんですが、何かこういう5割、このコストだけというのは、かなり大きいですね。私はちょっと個人的にはそう思うのでありますけれども、あと工事、技術的に可能なのかどうかということで、1割、あと道路の線形とか交通影響、こういうようなのが1割、もうここで7割いっているわけでありまして。特に環境の中で、住民移転だけが突出して2割というのは、これは何かフィリピンはこれからも議論が出てくるでしょうが、アセスに関して、土地が脆弱かどうかというようなことも、アセ

スの重要なポイントに入れていますよね。規模要件と同時に地理要件、脆弱な土地においては、事業をやっていいかどうかという、他の国とちょっと特色ある、こういうアセスのものの考え方をされているような国でありますから、特にこの配点はそういうフィリピンの国状を見て、配点具合を見るというのは、何かもしかして、ちょっと荒いのではないかというような印象を私は持つんですけども、いかがでしょうか。

福井 これはあくまで実施する機関及びその関係するフィリピン国政府機関の決めた配分点数であって、あまりそこを議論する必要もないのかなと私は思っています。それよりも各項目ごとの考察結果から判断するほうが、このプロジェクトの趣旨としては合っているのではないかなと思うんですが。

満田委員 私も皆さんと同じような印象を持っているんですね。コストで5割、その他の線形なんかも入れると7割ですか、環境社会の割合がものすごく低いなという印象を持っているんです。それで、ご説明のとおりだとすると、なかなかこちらからおかしいということが言いづらいとは思いますが、この報告書の中で、少なくともこれはフィリピンの関係機関がこういうふうに合意したんだということと、あともう一つは、やっぱり関係機関は関係機関で、コストは彼らの頭の中ですごく重要な要素を占めているのかもしれないですが、やっぱり住民の方々ですよね。住民の方々が、これに納得するのかどうかというのも、一つのプロセスとして重要なのではないかなと思いますので、一つには、今のご説明をレポートに書くということと、もう一つは、やはりこの代替案の評価方法も含めて、住民協議にかけるべきだというのはコメントとして残させていただきたいなと思っていますが、いかがでしょうか。

福井 評価方法を住民にかけるとコメントいただいても、多分、何もそういうことはできないと思うんですけども、具体的にどういうことですか。

満田委員 だって、一応この環境社会配慮ガイドラインの中では、代替案を検討するような、早期の段階から住民協議を行って、その意見を反映していくというような文言になっていますよね。ですから、その協議は、事業ありきで協議するのではなくて、やはりそれは今からこの計画の根本を問い直すのはなかなか難しいかもしれませんが、それでもこの代替案の検討の評価方法というのは、住民協議にかけるべきなのではないかと思えますけれども。

福井 わかりました。後からも出てくるんですけども、今後、住民の方から、ステークホルダーミーティング等で意見が出てきた他の代替案についてどうするかというご意見も幾つかいただいているんですけども、それは同じような項目で、同じように評価して、それ

が有意義な案であれば、もちろん代替案として入ってくることになります。そういったステークホルダーミーティング等で説明する際に、まず、こういう評価の仕方をしていきますよという説明は当然しますし、それに対してもしもご意見等があれば、その中で議論はしていくことになると思うので、そういった意味では、今、満田先生からいただいたようなコメントについても対応できるのかなと思います。

松行主査 他に何かございますでしょうか。早瀬委員はよろしいでしょうか。

早瀬委員 ちょっと後でまた。すみません。

松行主査 では、2番と3番も飛ばしていますので、後でもう一回戻っていきたく思います。

では、続きまして、では11から18までの質問について、さらなるご質問やコメントがございましたら、お願いします。

満田委員 コメントの16なんですが、ゼロオプションについての評価と比較で、「表5-2でゼロオプションを含め代替案を比較しています」というお答えなんですが、確かに表5-2を見ると、ゼロオプションの項目はあるんですが、何か評価していないというか、「なし」とか書いてあるんですよ。それで、実際問題、評点はない。この評点の取り方がそもそもあまりゼロオプションを評価しづらいような評点であることは確かなんですが、何か「なし」とかではなくて、やはり評価するべきではないかと思いました。

松行主査 その点、いかがでしょうか。

福井 ゼロオプションとの比較という意味では、一応、総合評価のところに、まず、現状のままだと交通渋滞が現状発生していて、社会経済活動に大きな影響を及ぼしているという現状がありますので、それを書いています。そういう問題の中で、では、どういうふうに改善できるかということで、この道路のプロジェクトが出てきていますので、これ以上の評価というのがちょっとどういうイメージをされているのか理解がまだできていないんですけども。

満田委員 ちょっと建前論っぽくてあまり、形式的なのかもしれないんですけども、それでも真剣に考えると、つまりこのやり方というのは、この大気汚染の部分で、もうゼロオプションを切り落としているやり方ですね。つまり、将来的な交通渋滞をこの事業によって緩和するから、もうゼロオプションはなしなんだというふうに決めて、他の評価はしていないというふうなやり方だと思うんですね。ただ、それはちょっと違ってまして、交通渋滞とか、そのことに伴う大気汚染とかの、この評価の仕方も、私はもう少し、きっちりと書

くべきであって、例えば大気汚染についても、この事業によって、大気汚染が増えるところは当然出てくるわけですよね、道路を建設するわけですので。その道路の周りは、大気汚染は発生するわけですよね。それで、という部分と何か渋滞緩和というところだけを押し出して、そこの部分で大気汚染が悪化する、ゼロオプションだと悪化するというような書き方ではないんですか。それはまず間違っていると思います。

それから、その他の評点については、ゼロオプションにおいては、コストはかからないし、住民移転は発生しないし、環境への影響は、ターンのような影響はもたらさないということで、ゼロオプションは、つまりこの評価表に従えば、むしろプラスなわけですよね。だから、要はそのバランスで、この事業をやる正当性を皆さんに示すために、では、何がその事業案がプラスで、何がマイナスなのかというのは、やはりそれはしっかりと説明するべきなのではないでしょうか。この一覧表に書くのがしんどいということであれば、ちょっと別の表現の仕方を検討してもいいと思いますが、何かちょっとこの表はゼロオプションの評価を行っているとは思えない表ですね。

松行主査 いかがでしょうか。

福井 検討段階で実際やる作業としては、今、何もしない場合に将来、どういう交通状況になるかというのは、当然シミュレーションで行います。それで、明らかに問題があるので何かしなければいけないということにはなるんですけども、そういった報告書の中を見れば、ゼロオプションとの比較というのは、いろいろ出てくると思います。この表の中で少し表現は工夫したいとは思いますが、ひょっとしたら先生の期待されるような記載はこの中ではできないかもしれませんが、報告書の中でゼロオプションとの比較みたいなものを極力意識してまとめていくというような形になるのではないかなと思います。

松行主査 すみません、ちょっと関連で教えていただきたいのですが、後の19、20、21とも関連するんですが、現段階で何もしなかった場合と、あとこの環状道路をつないだ場合の両方の交通需要予測というのは、もう既に行っているのでしょうか。

福井 交通量としての需要予測の作業自体は終わっています。ただ、今回ここで具体的にCO₂がこれだけ減るとかというのを書けなかったのは、排出量の計算まではやっていないんです。交通状況はシミュレーションしているんですけども。

松行主査 その排出量の、ちょっと後に関係すると思うんですけども、排出量の計算をやっていないというのは、スピードがどうなるとか、渋滞がどうなるとか、そういった量以外のことをまだシミュレーションされていないからということですか。

福井 いや、単純に作業の進捗状況だけです。需要予測はもう終わって、その需要予測結果を用いて、CO₂の排出量とかを計算するんですけども、その作業手順がまだこの先にあるということで、最終的な報告書の中では、当然計算はできています。

松行主査 そのCO₂の排出量……ちょっとすみません、後にします。

早瀬委員 今のところは私も、いいですか、ちょっと関係して。今の19から21の回答の中で、本事業を実施する場合、しない場合の将来交通量を予測すると書いてあるんですけども、これは実施する場合と実施しない場合と二通り予測されたというふうに理解していいんですか。

福井 通常、将来交通量の発生需要量全体をまず計算して、それがネットワーク上でどう流れるかというのを計算するんですけども、ネットワーク上、どう流れるかを計算するパターンというのは、いろいろなパターンでやるんですけども。

早瀬委員 では、ここで書いているのは、本事業を実施する交通量に関して言うと、どちらも変わらないということですね、実態は。

福井 総量としてはですね。

早瀬委員 そうですよ。

福井 ネットワーク全体で評価した場合は、トリップ数は変わりませんので。ただ、このミッシングリンクがつながるかどうかによって、どの道路での交通量はどうなるかということとは変わってきます。

早瀬委員 要するに交通量の需要そのものは変わらない。ただ、運行速度が少し速くなる効果が見られる。

福井 そうですね。

早瀬委員 渋滞による効果は少しは薄まるということですね。交通量は変わらない、そこはいいですよ。

福井 そうですね。ネットワーク全体でやればですね。

松行主査 これはちなみに、交通需要予測、どのやり方でやられていますか。四段階推定法ですか。でも、四段階推定法の場合、経済の発展を考えて、どれくらいの需要があるかというのを計算されますよね。そうすると、ここの道路を引くと、やっぱり経済の発展があるので、需要というのはどうしても増えるのではないですか。

福井 そこはよくご存じだと思うんですけども、四段階推定法の、ある意味限界のところではあるんですよ。最初のODのトリップの需要、将来OD表をつくる際に、将来の開発

計画に基づいて、将来交通の発生需要は、まず組み込まれます。それに加えて、道路が新たに整備されることによって、沿道の開発が今の開発計画以上に発生するようなものについては、基本的にこの推計の中には含まれないということになります。それはこの交通需要予測のやり方の中での一般的な結論になっています。

松行主査 つまり、誘発需要が入っていないということですよ。ただ、今、限界だとおっしゃっていますけれども、今、多分この19、20、21で皆さんが引っかかっているのは、やっぱり誘発需要が相当あるのではないのという話なので、それを推定の仕方の限界だからといって、仕方がないというほどの問題ではないと私は思うんですが。

福井 そこは感覚だと思うんですけども。最初の長期的な開発計画は全部最初に需要として組み込みますので、それ以上の誘発需要がもし発生するのであれば、それは反映されていないということになります。けれども、基本的には開発計画の中で、含まれているというように考えて行うのが、将来交通需要推計だと私は思っています。また、このプロジェクトは既に市街化、発展している場所での新しい道路のプロジェクトになりますので、全くないところに道路をつくって、沿道にいろいろな開発が起こるといようなプロジェクトでもないんです。そういうのも総合的に考えると、今回の需要予測のやり方として、特に技術的には問題ないというふうに私は思っています。

早瀬委員 そういった開発計画に基づいてやるだけけれども、その開発計画に基づいたときに、どういった環境影響だとか、社会影響が生じるのかということのここでは検討したいわけですよ。だから、それをスコーピングして、それをスコーピングした結果に対して、どれだけ環境対策を講じられるかということを検討しないと、意味ないではないですか、環境配慮というのは。計画がこうだから、絶対こういくんだから、もう環境配慮しなくていいんだというのは、もう精神と反しているんじゃない。

福井 全く環境配慮しなくていいというような思いは全然なくて、可能な限りやろうと思っているんですけども、それはどの点でそういうご意見に今なっているんでしょうか。

早瀬委員 今ある計画に基づいて、事業を実施した際に、どういう環境影響なり、社会影響が生じるのかということの今の段階で見積もってみましょう、想定されるものについては、それに対してできるだけ今の段階でとれる対策をとりましょう、それが環境社会配慮の精神だと思うんです。だから、今の計画でこのままいったら、環境影響は生じないんだというふうに聞こえたわけ、私には。でも、それはもう精神が違うのではないですかというふうに申し上げたんですけども。

福井 全くそういう趣旨でご説明したわけではなくて、あくまで需要予測のやり方として、一般的なやり方を今説明したつもりではあるんですけども。

松行主査 先ほどもう既に、ここは市街化が進んでいて、ばんばん開発がされることはないというお話でしたけれども、市街化がたとえ進んでいたとしても、土地利用が大きく変わるという可能性は考えられるので、だから、その需要ですとか、ODが変わらないというのは、私はちょっと違うと思うんですけども。

福井 おっしゃることはよくわかるんですけども、あくまで需要予測のやり方としては、一般的なやり方でやることになるので、その今のご意見を反映して、何かやろうと思ってもできないところがあるんですよ。だから、何を今、我々としてやればいいのかというところはどうか。

満田委員 今、既にスコーピングマトリックスのほうに議論が.....

松行主査 後で戻ります。

満田委員 いえいえ、いいです。入っていますが、今の議論は、このスコーピングマトリックスの項目23の議論をしているわけですね。

松行主査 19から21です。

満田委員 この事前配付資料のスコーピングマトリックスが、すごく大きい表6-1の大気汚染の項目についての議論だと思います。私も早瀬委員と松行委員と同意見で、ちょっと何かこの事業をやると、渋滞緩和によって排気総量が低減されるよというのは、やや楽観的なのかなと思っていますので、何か、例えばこの書き方をもう少し丁寧に、期待されと思うが、今の誘発交通量の増加によつての悪化、つまり、これは二つに分けていますよね。交通総量の話と、それはプラスに評価しているんです、この表だと。マイナスに評価しているのは、まさにこの道路の建設による周辺の大気汚染について、Aマイナスと評価しているんです。多分、それは二つに分けたほうがいいなとも思っていて、ただ、そうは言うものの、今の議論はすごく重要で、誘発需要についても、ちゃんとやはり頭の隅には入れておくべきだと思いますので、ここに期待されるが、交通誘発需要の増加による総量の増加についても検討する必要があるみたいなことを書いておいて、ただ、それはそれとして、この事業そのものですよね。事業建設による大気汚染については、このマイナスのほうで、Aマイナスと評価しているので、そっちのほうで見るとというような切り分けでどうかと思いましたが、いかがでしょうか。

福井 そうですね。おっしゃるとおりで、それで大丈夫だと思います。確かに書きぶりが

ひょっとしたら、早瀬先生の言うとおり、ちょっと言い切りのなところがあるので、少し表現を工夫して、極力排除しているというスタンスで記載ぶりを考えたいと思います。

松行主査 では、この点について、よろしいですか。では、すみません、戻ります。

11から18に関しまして、何かコメントやさらなるご質問があればお願いします。

田中委員 私のほうから、12、13あたりのことですが、今日別紙で出ていますよね、これは。これはどういう構造になるんですか、河川の堤防内に建設されるというのは。

福井 ご質問を見て、ひょっとしたら、普通の一般的な盛り土のこういう堤防を想像されていて、そこに橋脚を建てると、やっぱり盛り土がちょっと悪くなるのではないかというのをイメージされたのかなと思ったので、こういう書き方をさせていただきました。配付している資料、前のスクリーンにも映していますけれども、普通に河川の中にシートパイル、要は鋼矢板なんですけれども、鋼の板です。それを打ち込んで、それをつなげて、擁壁になっています。その擁壁の上のところに、こういうコンクリートのボックスみたいのがくっついていて、それがコンクリートと鋼矢板が一体化した擁壁構造になっています。そこに橋脚を、50mに1カ所ぐらい建てるといような計画になっています。

田中委員 橋脚はそうすると、どこにつながっているんですか。堤防の、つまり重さを支えるところはどちら。堤防の外側になるんですか。

福井 堤防というか、川があって、擁壁で土を固めていまして、こっちはもう普通の土地です。普通の土地のところに橋脚を建てるといものなので、回答にも書きましたけれども、多分、影響はないと思っています。もしも影響があるとしたら、この橋脚の基礎を打ち込むときに、その振動とかでこっちの擁壁にも少し力が行ってしまうというのは、可能性としては考えられるんですけれども、基本的には、それもないというように思っています。

あと、仮に実際現地に入って、何らかのこの擁壁を補強しなければいけないとしても、コンサルタントチームとも話をしたんですけれども、1橋脚当たり、多分50万円ぐらいの作業で補強はできるということなので、全体の今回の代替案の比較では、その補強についてのコストに関しては、特に組み込まないで検討しています。

田中委員 もう一度確認ですが、河川の断面のほうにこの新しい道路の橋脚が入ってくるということではなくて、その断面の外に建つということですね。

福井 案4ですね。案4はそうです。

田中委員 案3は、従って、この川の中に入る可能性がある。こういうことですね。

福井 はい。

田中委員 そうすると、繰り返しますと、案3のほうは、例の流下に伴って氾濫がたびたびあるというのがあって、それに非常に障害になりますよね。流加速度というか、流下能力。それで、案4の場合には外側に建てるにしても、もう一つの懸念は、つまり、一つは従来からある矢板、もしくは堤防の強度を損なうのではないかという話と、それからもう一つは、相当に重いものが乗るので、そこあたりの地盤そのものが、そんなに安定的ではなくて、ある意味、川を無理矢理、空間を切っているわけですから、そこで沈下の恐れがないか、その二つの懸念があって、書いたんですけれども、その点はどうなんでしょうか。

福井 そこも回答に書いたとおり、地盤調査はもうやっていて、特に軟弱地盤等を問題視するような地盤ではないので、一般的な技術的には全く問題ないという判断をしています。擁壁への補強の話は先ほどちょっと説明したつもりだったんですけれども、もう一回繰り返しますと、杭とか打つときに擁壁のほうに力が行ったりとかする可能性が、もしもあるんであれば、それを補強する工法というのもあります。ただ、それは本当に安くできますので、特に今現時点ではコストとしては考えていません。技術的には全く問題ないということです。

田中委員 説明を信じれば、問題ないということなんですけれども、現地を見ていないし、写真でしか見ていないので、例えば軟弱地盤でないということだということで、そうですかということなんですけれども、それ以上、軟弱地盤でないので、沈下の恐れはないと言われれば、そうですかということですが。そうですか、わかりました。

松行主査 11から18に関して、その他何かございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、スコーピング案マトリックスのほうに再度移りまして、22から28までに関しまして、さらなるご質問やコメントがございましたら、お願いをします。

早瀬委員 22番ですけれども、私、道路の関係でこういう排水施設の設置というのを今まで、ちょっと勉強不足で知らなかったんですが、もし、こういうのは今までに事例があるのかということと、そうすると、もし設置するとした場合に何カ所ぐらい、道路の延長あたり何カ所ぐらい、こういうものは設置されるんですか。

福井 すみません、排水施設の設置があまり見たことがないということですか。道路で、ですか。

早瀬委員 合流式下水道のことをおっしゃっているんですか。雨水の処理。

福井 道路表面の排水をどこかに集めて、それで下に落とすというのは、通常は設計で組み込まれています。

早瀬委員 合流式の下水道だと思っいていいわけですか。道路排水の処理用の専用の施設ではない。

小笠原氏 片平エンジニアリング・インターナショナルで、環境社会配慮を担当しています、小笠原と申します。今は高架道路を想定していますので、集水ますを設けまして、排水をパイプで地上におろします。その地上の連結先は、今言われたように下水道になります。地上にある合流式の下水道とは違っております。

早瀬委員 放流先がね。そこへつなくということですね。わかりました。

松行主査 他にはいかがでしょうか。

作本委員 作本ですけれども、24番、住民移転のことが書いてあるんですけども、もう既に満田委員、17番と18番から指摘されていることも踏まえて、ここで言われている被影響世帯の中には、移転対象の世帯もある、非正規住民も含むという前提に立って考えた場合に、これからいわゆる移転対象となる人の数だとか、非正規住民が何人だとかというのは、これから決まっていくわけですか、数字というのは、今の段階では、本当にまだ地図が何かで大まかなに把握されているという意味での数字であると。今度はその数字がある程度固まった段階では、多分ここに指摘されているようなRAPだとか、こういうような形で、移転候補先だとか、補償の方法だとかを決めていかれるというふうに考えてよろしいですか。

福井 そうです。

作本委員 わかりました。あとちょっと今の関係で、少なくするうえの努力を払うということがちょっと書かれていなかったような気がしますので、やはり移転住民の数をできるだけ減らすという努力が可能ならば、どこかにそれを見出すということを記述のうえでも書いていただくとありがたいなと思います。

田中委員 別のことでよろしいですか。先ほど議論があった、この19、20、21の回答のところをもう一回読んでいたんですが、これはゼロオプションと比較しての話が最後の結びのところに、「平均走行速度の向上し、車両1台当たりのCO₂」であるとか、汚染物質排出量が減るので、交通量が増加しても、総排出量は減少すると考えるといいんだけど、この場合の交通量が増加してもというのは、ゼロオプションに比べると、この建設計画を伴った、線形1から5の場合には、いずれにおいても交通量は増えるということですか。そういう意図で記述されていますか。つまり、先ほどの誘発交通量の話ですが、この交通量が増加してもというのは、誘発交通量という意味で書かれているんでしょうか。

福井 ここで書いているのは、誘発交通量的なところも念頭にはあったんですけども、

評価する対象をどのエリアで閉じるかによって、場合によってはゼロオプションと比較したときに交通量が増えたりもするんです。ネットワーク全体では、最初の発生需要を固めてしまうので、変わらないんですけども、そのうちの、どこのエリアの道路上の交通量を対象とするかによって、場合によってはゼロオプションと比べて多くなるかもしれないので、ということイメージして書きました。あとは交通量の差がどれだけあるかということによるんですけども、ここではあくまで感覚的に現地にここに道路ができたときの交通の状況をイメージしたときに、減るのではないかとということで、ここは書かせていただいています。

田中委員 この場合、CO₂だとすると、地域的なというより、むしろ全体から出てくるCO₂評価ということになるんだろうと思うんです。つまり、線形1から5まであり、さらにその外側にゼロオプションというか、建設をしない場合のケースになるとして、でも、それを比較したということだと思うんですが、先ほどのご説明はゼロオプションであっても、あるいは建設の1から5であっても、基本的には将来交通量というのは基本的に変わりませんと。開発が一樣に進んでいけば、一応そういうものだ。それが大前提なわけだよね。だから、CO₂はむしろ速度が向上することによって、つまり、道路の整備で1から5で。速度が向上することによって、原単位が、1台当たりの排出量が少なくなるので、CO₂総量は減ります。こういう確かロジックだったんだよね。そうすると、ここの交通量が増加してもというのは、意図がよくわからなかったものだから、確認したわけです。私自身は先ほども議論があったように、道路建設、つまり、こういう形で利便性を増せば、そういう建設をしない場合に比べると、発生交通量は増えてくるんだと思うんですね。それは吸い込み効果というのですか、ストロー効果というのか、便利な施設があれば、そこを利用とする行為がありますので、だから、ゼロオプションに比べれば、絶対交通量は増えるという、そういう前提に立ったほうがいいと思うんですね。そのうえで、こういう記述があるなら、これはこれでわかるんですけども、先ほどはその前提が、絶対交通量は両方とも同じなんですという前提だったものだから、あえてこの交通量が増加してもという意味はなんですかということ質問したわけです。記述をもう一回整理してみたらいいのではないですかね。

福井 わかりました。

松行主査 では、この点については最後にまとめるところで、もう少し議論をしたいと思います。このスコーピング案マトリックスについて、他に何かございますでしょうか。

早瀬委員 さっきの22番の関係でもうちょっとお聞きしたいしたいんですが、マニラの場合には、下水道というのは普及しているんですか、かなり。

小笠原氏 普及率にしては、恐らく10%から20%の間だと思います。ただ、雨水の排水という意味では、排水溝が整備されています。

早瀬委員 ということは、その処理はしないけれども、雨水の排水溝から排出されますよというように聞こえますけれども、そういうことですか。

小笠原氏 接続先によっては、その可能性があります。

早瀬委員 そうすると、水質汚濁の影響がないよというふうにここの回答の中で書いてありますけれども、ここは十分な配慮がされるかどうかというのは、よくわからない。水質汚濁の影響ということに関しては。

小笠原氏 はい。現時点では、まだ不明点がありますけれども、今後、詳細な基本設計が進んでいく中で、どこにつなぐかということがわかって参りますので、それでまた改めて評価したいと思っています。

早瀬委員 わかりました。

田中委員 今の関連で、既存の道路です。これはあるところは今、断絶しているところをつなぐわけですから、その前後は道路排水の処理施設でついているんですか。前後というのは、つまり、もう既にできている道路のところは、そういうものがついているんですか。

小笠原氏 既にある環状3号線の道路は地上部を走っていきまして、側溝は整備されております。

田中委員 側溝があって、ここに書いてあるように処理施設、処理はしないんだ、処理はしないでそのまま流してしまっているわけですね、既存のC-3というのは。

小笠原氏 まだ既存のC-3道路の雨水排水がどこにつながっているか、確認していませんので、正確にお答えすることができません。

田中委員 ご回答の中に、適切な排水施設の設置を検討しますということなので、これは適切な排水施設というのは何を指しているのかなと思って、私は処理施設のことを想定したんだけれども、どうもそういう処理ではなくて、何かどこかに導水管みたいなものを持って行って、どこかに混ぜてしまおうということかな。

小笠原氏 排除と処理を含めて、施設として総称しています。

田中委員 わかりました。

松行主査 よろしいでしょうか。それでは、続きまして、環境配慮のほうに参りたいと思います。29から33まで、さらなるご質問やコメントをお願いします。

田中委員 もう一度確認ですが、この地域は川沿いの地域は埋立地とか、かつて川の扇状

地であったとか、そういうことはないんですか。

君島氏 地質調査から、この一帯全体は、一部はもともと台地ですが、川の扇状地で、堆積土で形成されています。

田中委員 繰り返しますと、私は地質の専門家ではないので、多分、地盤の強度とか、そういうのが何か数値できちんと出るんだと思うんですが、そういう調査の過程でも、一応地盤、つまり重い構造物を置いても、地盤の沈下の恐れはない、そういう確認が得られているということですか。

君島氏 試験ボーリングを平均200メートルピッチで実施しましたが、地域によっては6メートルぐらいのところにも支持層が出てくる。地域によっては、記憶がはっきりしていませんが、23メートルとか、そのぐらいに支持層が出てくるということで、非常に複雑な地形をしています。ただし、N値がゼロとか、そういう軟弱地盤はありません。そういう意味で、今、ここに書かせていただいたように、特段の軟弱地盤ではないという表現を使わせてもらいました。

田中委員 わかりました。

作本委員 作本です。31番、いろいろ橋脚のご説明をいただいております。やはり今回この川に沿ってということで、橋げたというか、橋脚が、かなり数がありますよね。それによって増水する見込みがないんだというようなお話もここで、31番の回答としていただいておりますけれども、橋の脚をかなりの数、川につくるということで、何か影響がないと言い切れるのでしょうか、何かしら河川内の橋脚設置、これだけの数を設置して、何だか私、予想もつかないんですけれども、何か起こらないかなという、昨日の夜、阪神大地震のフィルムを見ていたこともあって、一斉に高速道路がばたっと倒れましたよね。ああいうようなことで、この橋脚をずっと川に沿ってたくさんつくるということによって、生態系は相当ではないのかもしれない、あるいは水の増量もないのかもしれないけれども、何か事故とか安全とか、そういうようなことで大丈夫かなと。先ほど地盤のご質問もありましたけれども、ちょっとそのあたり、どのように感触を持たれているか教えていただけたらありがたいと思います。

福井 案の3の川の中に橋脚を連続して建てていくところについては、河川の水利の解析をして、全体で水位が1.4メートルぐらい上昇してしまうということで評価をしている。そこはあまりよろしくないという評価をしています。案4の河川の横に、河川ではないところに建てるものについては、当然、そういう何か災害とかがあっても大丈夫なように設計をし

ていきますので、その懸念はないと思っています。

作本委員 今回ご提案の案4、これはちょうど川の中にずっと柱を建てるような、そういう設計を選ばれていますよね。

福井 案の4は川の中ではなくて、川の外。ただ、川をまたぐ部分が出てきますので、そこは橋脚が川の中に横断して3基、2基、2カ所あるんですけども、3基、2基、建ちますけれども、そこは河積阻害率という一般的な考え方があるんですが、どれだけその河川の流れを阻害しているか、それが日本の基準でも5%なんですけれども、それを下回るような阻害率になっていますので、河川への影響はないと考えています。

作本委員 河積阻害率という考え方があるんですね。ありがとうございます。

もう一つちょっと、特に川の中に生き物が、魚がいるとか、かなり汚れてしまっているでしょうから、それはもう、恐らく汚れた河川というよりも、中にはよくメダカのようなのが随分いるかと思えますけれども、他には主だったそういう生き物はいないんですよね、もう、見た感じでは。

小笠原氏 都市内を流下する河川でありまして、先ほど言いましたように、下水道の普及率がまだ低いということで、いわゆるドブ川です。ですので、生物とか魚とかが棲んでいるという状況ではありません。

作本委員 ありがとうございます。

松行主査 他はいかがでしょうか。

作本委員 32番もいいですか。すみません、32番で、二ノイ公園という町の中にある公園なんですけど、やはり今回の工事を行うところから、3キロから5キロぐらいだというご指摘があって、今回のこの道路の工事によって、改善される大気汚染が減ると考えられれば、改善される可能性もあるし、場合によっては、先ほど吸い込み効果ということがありましたけれども、車がさらに集まって、汚れてしまう、大気汚染が進んでしまう、そういうようなこともあるかと思うんですね。そういうことで、そのあたりは環境が改善される可能性も含めて、この二ノイ公園は大事な公園ですから、マニラの中の重要な公園ですので、しかも、自然保護区になっているということで、こちらへの影響の有無、もし影響が予想されるならば、対策というものを、改善の場合も含めて、もしご記述願えたらありがたいと思います。

福井 少しこれは技術的なところで補足をしたいんですけども、さっきちょっとこの会議の前にコンサルタントチームと話をしていて、5キロ離れていることがどうなのかというところについての参考の情報があったので、ちょっと説明してもらえますか。

小笠原氏 では私のほうから説明いたします。道路環境研究所から、道路環境影響評価の技術手法ということで、大気質に関して、どういう道路の影響があるかというような予測方法、評価方法についてのマニュアルがあります。この中で、高架道路などの、一般道路からの大気質の影響を考慮する距離として、150メートルとしています。濃度が最高になる地点から、排出されるガスの影響がなくなる地点までは、大体150メートルを見なさいという目安です。それから東京都の環境科学研究所の年報がありまして、そこでは、環状7号線、大田区で実測したモニタリングの結果が報告されています。モニタリングしたパラメーターは、窒素酸化物と粒子状物質なんですけれども、道路端10メートルから80メートルまでは濃度が減少する。80メートルから距離が遠くなると、バックグラウンドと濃度が同じになり、他の道路からの影響のほうが大きくなるということが報告されています。ですので、技術的には、5キロという距離が十分離れているということが言えると思います。

作本委員 今のお話、ありがとうございます。日本の事例を調べて、例えばこの100メートル、80メートルとか150メートルという距離で、それ以上には大気汚染の影響は及ばないというようなお話、ありがとうございました。これでやっぱりちょっと気になるのは、懸念に過ぎないかもしれないですが、先ほどの吸い込み効果ではないんですが、相乗効果として、この道路以外からもやはり大気汚染の影響というのは及ぶのではないかと思いますし、複合なんとかというつもりもありませんけれども、やはり相乗効果によって、そこまで我々は、今の段階では予測できないわけですので、やはりこの自然公園は、マニラの空気も水も汚れかけているところでもありますので、せめて残したい対象物かと思しますので、できるだけ今回の道路だけではなくて、相乗効果によっても汚染が及ばないような、何かしらの方策みたいなものも、具体的にというよりも、抽象的に何か低減できるようなことをしていただければ、ありがたいかと思えます。

以上です。

松行主査 JICA側からはよろしいですか。

福井 局所的な影響の話と、全体的な影響の話と、先ほど満田先生から話があったような視点で、報告書のほうは、整理をしていきたいと思えます。

田中委員 さっき写真が出て、今日配られたような、これは現地の川のどちらのほうですか。二つの川が確かあるんですね。これはサンフォアン川のほうですか。あるいはマニラの別の川ですか、これは。事例としていただいているのは。

福井 これはサンフォアン・リバーですね。

田中委員 もう一つ何か、もう一本大きな川がありますよね。

福井 パッシング・リバー。

田中委員 そこは確か、パッシングのほうは横断だけする。川沿いに走るのは、このサンフォアンのほうで、そういうことでよかったですか、計画は。

福井 サンフォアン・リバーのほうも横断1カ所あります。

田中委員 それで、こちらの案の一番有力な線形案の有力なのが4ですよ。4というのはある意味、川の外側に橋脚を建てて、何百メートルか、違ったかな、どこかに回答いただいているので……

君島氏 約1,500メートルですね。それが2カ所。

田中委員 そんなにないか。線形3のほうが結構、川とかぶるんですか。

福井 線形案3と4では、線形はそんなに変わらなくて、サンフォアン・リバー沿いのところを川の中にするか、外にするかというようなものになったと。ちょっと見づらいですけども、今、映しているんですが、見えないですね。ここがパッシング・リバーを渡河するところで、ここから、これがサンフォアン・リバーですけども、ここを渡河して、川沿いにずっと行くと。この川沿いにずっといくこの1.5キロメートル区間を川の中にするか、川の外にするかというところで、案3、案4で分かれています。

田中委員 ですよ。私、最初に理解したのは、その線形4というのは、川の外と言ったんだけど、橋脚が両側にあるのかと思ったら、そうではなくて、どちらかに寄せるわけですね、これは。左岸側かな。左岸側に寄せて建設するということですね。なるほど。この川には、先ほどのお話にあった、生物はいないんですか、水生生物とか魚は。観測されていない。

小笠原 はい。全くいないというわけではなくて、本当にドブ川ですが、ジャンターフィッシュというナマズのような魚がいるという新聞報道はありました。

田中委員 川の近くをとおる、あるいは川の中に入るということで、そういった水生生物というのですか、そういうものに対する影響はどうかと思ったものですから、確認なんですけれども。わかりました。

満田委員 今のご説明で、線形3と4は、4は川の外に橋脚を出した形で、線形自体はほとんど変わらないということなんですけど、何かそうすると、被影響世帯数を見ると、線形3が962で、線形4が376と、何か線形4のほうにむしろ増えそうな気がするんですけど、この違いは、線形3のほうに圧倒的に多いのは、何か理由があるんですか。

福井 先ほど別の説明の中で話した、川の中に橋脚を建ててしまうと、水位が上昇してしまうので、洪水対策ということで、水位上昇に対する堤防整備を一緒にしていかないといけない。その堤防を整備しようと思うと、橋脚を建てるよりも、もっと大きな幅が必要になってきますので、その分が、移転数としては大きくなってきます。

松行主査 他、この環境配慮で何かございますでしょうか。

それでは、次に社会配慮に移りたいと思います。34番から36番で何かございますでしょうか。

まず最初に私から36番について、もう少しお伺いをしたいのですが、このMMDAとLGUsによる移住計画なんですけど、もし本案件で移住する場所と、この移住計画場所が、MMDAとLGUsによる移住計画がオーバーラップした場合というのは、どちらが優先されるものなのでしょうか。

小笠原氏 オーバーラップした場合、優先されるという意味合いは、どちらの住民移転計画が優先されるかという意味合いですか。時期的に早いほうだと思います。

松行主査 見込みとしては、どちらが早くなりそうなのでしょうか。

小笠原氏 見込みとしては、もしオーバーラップしていれば、フィリピン政府側でされる住民移転が早いのかなという印象は持っています。

松行主査 このフィリピン政府側の移住計画というのは、例えば補償とかそういうのはどうなっているのでしょうか。

小笠原氏 フィリピンの法制度に基づいて、非正規居住者を移転させる場合の補償制度というのがありまして、補償内容はそこで決まっていますので、移転地を整備して移転する法制度となっています。

松行主査 そうしますと、このJICAの環境社会配慮ガイドラインが決められている条件とは、そんなに乖離はないと考えてよろしいのでしょうか。

小笠原氏 はい。移転地整備ということと、移転地先での生活、生計援助というか、支援ということに関しては、大きな乖離はないと思っています。

松行主査 わかりました。ありがとうございます。

満田委員はいかがでしょうか。

満田委員 この写真を見ると、河川敷がないなと思ひまして、私のコメントで河川敷の利用の状況というのは、ちょっと不適切だと思ひましたので、何かもうちょっと漠然と河川の利用の状況のほうがいいかなと思ひました。

それから、ちょっと今のご回答で気になったのですが、移転先候補地というのは、今何か、ここら辺とか、決まっているものがあるんでしょうか。それとも、これから全て検討するという感じなんですか。

小笠原氏 これからの検討になります。

満田委員 その非正規住民は、生活の改善とか、移転先を整備するとかいう以外に何か、このもともと使っていた土地や家屋についての補償というものはあるのでしょうか。すみません、もう説明していたら。すみません、ちょっと聞き落していたのですが。

小笠原氏 非正規居住者はもともと土地の所有者ではないので、土地に対する補償というのは、移転地で土地を、それから、家屋を準備して、そこへ移転するという事で補償がされます。

満田委員 そのときに、新たな土地での権利取得というのは、どういうことになっているのでしょうか。

小笠原氏 それはrent to own、つまり、ある程度月々収入に応じて賃貸料を払って行って、何年かすると、その所有権を持つようになるというような補償内容になると思います。

満田委員 つまり、一般的に言って、非正規居住者といっても、政府側から見たら非正規居住者かもしれないんですが、本来的には何か実質的には住み続けていた人たちであって、配慮が必要とされる人たちだったりするわけですよね。そこら辺が、移転先で、例えば賃貸料を払わなくてはならないけれども、その賃貸料が物すごく高くて払えないから、どこか別のところに流れて行って、再びスラムを形成するというようなパターンがかなり多いような気がしているんですが、そこら辺について、これはコメントとして書くべきなんだと思うんですが、そこら辺については、現在、対策とかはどういう感じで考えられているんでしょうか。

小笠原氏 今後、住民移転計画を作成していく中で、社会経済調査を実施します。その中で、各世帯の生活生計状態というのが把握できますので、そこで補償内容を検討していくということになると思います。

満田委員 了解しました。今申し上げたことは、コメントとして、つまり非正規居住者に関する配慮については、実情とか現実を踏まえて、移転計画の中に盛り込むべきであるというような形のコメントとして、出させていただきたいなと思いました。

以上です。

松行主査 すみません、ちょっと今の議論で確認をしたいんですが、満田委員と小笠原さ

んが話していらっしやった移転計画というのは、いわゆるこの本案件における移転計画のことなんですか、それとも、政府が別途つくっている移転計画についてなんでしょうか。どちらでしょうか。

満田委員 私としては、この事業についてというつもりでいました。

小笠原氏 私もそのつもりでお答えしておりました。本事業でということですか。

松行主査 では移転をして、家賃を払うというのも、この事業でのお話ということですか。

小笠原氏 それに関しても、今後補償内容というのは検討していきたいと思います。そういうオプションもあるということです。

松行主査 という意味ですね。わかりました。ありがとうございます。

では、続きましてステークホルダー協議・情報公開のほうに入っていきます。37番から41番に関して、さらなるご質問やご意見をお願いします。

満田委員 このステークホルダー協議会というのは、いろいろこういう人たちを対象というふうに書いてあるんですが、何か招待してといいますか、誰でも来られる協議ということではなくて、来てくださいと声をかけて来る、来てもらうような感じの協議なんですか。

小笠原氏 ステークホルダー協議については、誰でも来てくださいということで広報いたしまして、開催いたします。

満田委員 ありがとうございます。

松行主査 他はよろしいでしょうか。

あと、それでは、最後、その他、42から45に移っていききたいと思います。こちらで何かございましたらお願いします。

作本委員 作本です。43番の乖離の問題なんですけれども、ガイドラインの乖離、これも最近のJICAさん案件では、いろいろな、多くの事業にというか、案件について生じてくる問題であって、何もここだけで議論すべきではないというのはわかっていますし、同じようなことを世銀も悩んでいるというようなことはわかっているんですけども、今のアジアのこのフィリピンもそうでありますが、こういう国々がみんな法律を整備して、みずからRAPを行うようになって、JICAのガイドラインも一応学習したというような段階で、やはりでも、自分たちももう一回開発のほうを優先したいということで、例えば土地取得だの、そういうような法律を今、整備するというか、作りつつありますよね。そうすると、やっぱり我々が考えているJICAのガイドラインのより高い理想というか、国際水準のものをもう一回、彼らの開発レベルを引き落とそうというか、引き下げようという、そういう力が今、

多くのアジア、東南アジアの国で働いているのも否定できないことだと思います。そうなると、今、我々がそこでどういうスタンスでものを考えるのかという、今回、フィリピンをここで題材にして、材料にして使っては申しわけないんですけども、やはり、その当該国の開発は、その国の国民が決めるものであるという、国家主権の考え方がありますよね。資源はその国の人のためにあるんだという考え方、そうすれば、その国の人たちが、やはりある程度の自信がついてきたときに、考え方を持ってきたときには、その人たちが本来は考えて決めるべきだというように考える、そうすると、JICAのガイドラインの位置づけは、主ではなくて従になってくるのではないかと私は思います。かといって、JICAの場合には、お金も出してあげているし、決して悪い方向に持っていくつもりでのガイドラインではない。よりよいガイドラインで国際水準であるということ、やはり前面に出しているわけですから、そこで気をつけなければいけないのは、よいものだからといって、口をあけて、食えと、取り入れるという強引な姿勢をやはり押しつけてはいけないというか、見せつけてはいけないのではないかと思うんですが、そのあたりの折衷案がなかなか、これから難しくなってくるかと思うんです。今、ここでも実際はこのどちらを優先させるかについては、世銀のOPを基準に一覧表で、場合によっては、JICAのガイドラインをできるだけ採用して、優先させてという方針は示されているのは、私、ありがたいことだと思うし、それによって環境も守られる側にあると思うのですが、ただ、なかなかこれは、この案件だけではなくて、あらゆるところでこれから衝突状態というか、フリクションを起こすようなテーマだと思うんですね。ですから、私もここにはうたっているんですが、また出たなという感じで、こんな感じで顔を出したなと思って見ているんですけども、これについては、我々の諮問委員会自身の対応ということにもかかわってきますけれども、やはり重要な一つの曲がり角に差し掛かっていて、彼らは自分でも開発に目覚めてきて、一定の法整備も行って、一定の手法も身につけつつある中で、どうするのかというところで、我々も正念場と、逆にJICA側も試されているかもしれないですね。そんなことで、一応うたってありますけれども、内容的にはこのご説明で、私は43までありますが、結構であります。ご回答ありがたくいただきます。

篠田 今の作本委員のコメントは、ガイドラインに対してのものだと思います。おっしゃるとおり、皆さん、先生方はこの辺はもう非常にお詳しいと思いますが、やはり我々の崇高なガイドラインを持っていて、確かに現地との乖離というのは、いつも悩むところだと思います。なので、おっしゃるようなコメントのとおり、押しつけにならないように、やはりそ

こは対話を続けていくということが非常に大事だと思っておりますので、そこは各案件ですとか、または現地の事務所もございます。そういったところで、セミナーをやったりとか、能力強化をやったりとかいうことも、試みが始まっておりますので、そこを通して、相互理解を得ていくということが非常に重要ではないかと思っております。月並みな話なんですけれども、ただ、こういったことを続けていくというのが非常に大事だと思っておりますので、この委員会で出たそういった総合的なご意見だとかというのも反映させていただいたうえで、進めていくべきかなと思っております。コメント、ありがとうございます。

作本委員 先頭に立っているJICAさん、大変だと思います。現地の職員の方も大変だと思うんですけども、やっぱりこれはJICAがそういうスタンスで、一生懸命努力していると、環境配慮のために努力しているというスタンスをできるだけいろいろな場で広めていくしか方法はないのではないかと。それによって、彼らはやっぱりよかったと、JICAの指導の仕方は間違っていなかったというように認識してくれるのをじわじわと感じて、理解してくれるのを待つしかないのではないかなと、私は思っております。今のお話でおっしゃるとおりだと思います。

篠田 ありがとうございます。私もアジアの主要国に何カ国か駐在したことがございますけれども、やはりJICAももちろんそういう形でやっておりますし、他のドナーと一緒にあって、押しつけではなくて、中の理解を深めていくというのは、非常に大事だと思っております。世銀ですとか、ADBと組んで、セーフガード、向こうの専門家を育てるといった試みもございますので、そういったものを積極的に進めるというのが大事かと思っております。総論的な話で恐縮ですけども、コメントさせていただきます。

松行主査 その他の点、いかがでしょうか。よろしければ、すみません、最後とさっき言ってしまったんですが、最初にちょっと戻りまして、早瀬委員が到着されていないときに、全体事項、1から10までやってしまいましたので、この中で、早瀬委員からさらなるご意見やご質問がございましたら、お願いします。

早瀬委員 では、これももう議論されていたように思うんですけども、ちょっと確認させてください。ご回答の中で、代替案の比較検討項目については、コスト、技術面もあわせて検討を行っていますというのは、当然のことで、私もこれでよろしいと思います。環境社会面の比較検討項目は云々というところなんですけれども、何かちょっとよくわからないんですが、問題意識は、スコーピングの中に社会的な側面ももちろん含むんだ、それで、そのうえで代替案を全て、そのスコーピングの項目によって評価をして、それで、その結果をも

とに総合的な判断をするというのがオーソドックスなプロセスかなと思うんですけれども、結局、この代替案の検討を早目にやられて、代替案についても検討しないという部分を非常に多くつくってしまったうえで、その後、スコーピングするという仕組みそのものが少し納得できなかったんですけれども、そこはちょっと皆さんもおっしゃったかと思うんですが、例えばスコーピングというのは、住民の意見を反映させたものでやらなければいけないと思うんですが、こういう形でやると、代替案の比較検討の際の、代替案の比較検討のあの項目というの、ある意味ではスコーピングなんですよ、社会的な影響と環境的な影響についての。スコーピングをやられて、それで、コスト、技術面もあわせて検討を行っているんだと思うんですが、そのスコーピングの段階で、意見も聞かないままに小さなというか、大きなスコーピングかもわからないですけれども、やられたうえで、その後、スコーピングにするというのは何か手順がおかしいように思うんですが、そこについては、ちょっとこのご回答でよくわからないんですけれども、それでいいということなんですね。

福井 実際の作業は、このスコーピングと代替案の比較というのは、作業自体はほぼ並行してというか、同時というか、ある意味、代替案の比較もスコーピングだとおっしゃられましたけれども、まさにそのとおりで、同時にやっています。この事前配付資料の記載する順番が逆になっているというだけで、作業自体はおっしゃるとおり、ほぼ同時にやっています。

早瀬委員 何かやられた作業をやっぱりそのまま見せていただくほうが、わかりやすいような気もするんですけれども、こういう順番にやられたのは何か理由がある。

福井 この事前配付資料の、記載する要領がありまして、その項目の順番がこうなっているということです。

早瀬委員 わかりました。ちょっと今回、このドラフトを見せていただいて、もう一つ、3番もそうなんですけれども、何か今まで見なれたものと少し違うなというような違和感を感じてしまった。3番の場合ですと、環境影響評価というのは、地域の特性と事業の特性とあわせて、それをクロスさせてやるものですから、事業の特性の記述というのは必要不可欠なものだと思うんですけれども、それが何か見えなかったのと、とまどったんですけれども、ここはたまたまレポートに書かなかったというだけのことなんですね。

福井 そうですね。可能なものは書いたつもりではあったんですけれども、回答ではそれを少し補足してみたんですが。例えば構造とか、そういうのはちょっとまだこれから検討していくので、回答案で鋼箱桁と書きましたけれども、これもまだこれからなんですよ、実際は。だから、そういうのを想定してやっていますということを、今回、回答で書かせていた

いただきました。

あと、ルート案とかは、図で示していますけれども、詳細にどの辺をとるかとかというのは、ちょっとまだ地元にも落とししていないものでもあるので、具体的には明示できなかったというのがあります。今、明示できるのはこのレベル、パワーポイントで映しているレベルなんですけれども、これもちょっと配付することはできないような内容になります。

早瀬委員 ありがとうございます。

松行主査 この代替案の検討、5から10についてはよろしいですか。

田中委員 代替案は4を推奨案というか、4を採択するんですね。

福井 今、現地ではその方針で作業を進めています。

田中委員 この後、スコーピングの後、従ってEIAの段階で線形4を中心にEIAを実施する、こういうことですか。

福井 はい。

作本委員 直接この項目ともかかわらない、44番のところで特につけ加えなかったのですが、台風はフィリピンに何回も来ますよね。というか、フィリピンは台風の被害をよく受けやすい国ですよね。それで、橋脚とか、構築物をつくる時に、大丈夫なのかなという、洪水も含めて、温暖化もありますし、今回のテーマ、どのような影響が起こり得るのか、起こらないのか、私はこの建築関係の知識がないものですから、わからないんですが、そのあたりはどうなのでしょう、自然災害、洪水、台風、そんなのが、もちろん専門家の技術者の方がおられるわけですが、どのような感触を持っておられるのかなと思って、もし、一般的な質問で申しわけありませんけれども、教えていただければありがたいと思います。線形の先ほどの4のこれを選んだ理由とどうやってかかわっているかなということがちょっと気になったので。

福井 特に台風、洪水等によって、構造的に問題になるようなものではないというように思っています。クリティカルになるのは、もっと他の加重等になってくると思いますので、台風で風が強くても、別にクリティカルにならないと思うので。もちろん設計をこれからやっていく中で、いろいろな想定される事象は当然、念頭に置いて設計はすると思いますけれども、技術的に、その面で難しいというような課題にはなるとは考えていません。

作本委員 わかりました。ありがとうございます。

松行主査 では全体に対して、他に何かございますか。

よろしければ一回お休みをとってから、また始めたいと思います。10分弱、あちらの時

計で55分に再開したいと思います。

満田委員 すみません、ちょっと私、4時過ぎくらいに退席しなくてはいけないので。

松行主査 では、続けてやりましょう。それで、まず満田委員が関係するところだけ、一気にやってしまっ。

満田委員 すみません、それでは、まず4番なんですが、このコメントは残させてください。ただ、この回答にあるように、渋滞緩和策について、残させていただくのと同時に、「道路建設以外の交通需要管理も含む渋滞緩和策について記述すること」というようなコメントにさせていただければと思います。建前論というか、形だけかもしれないんですが、やはり渋滞緩和を常に道路建設によって、解決していくというのは、やはり発想の転換をいつか図らなければならないのかなと思っておりまして、やはり実施機関側に、交通需要管理とか、そういう包括的な渋滞緩和策について、意識していただくことも重要かと思しますので、コメント4については、そのような扱いにさせていただければと思います。すみません。

それから、代替案の検討の5から10に関しては、他の委員の方々にお任せします。私としては、やはりどういうふうにこの評点配分を決めたかということを書きこんで書くべきではないかと思っておりますが、皆さんにお任せしたいと思います。

それから、コメントの16です。ゼロオプションについては、先ほど申したとおり、やはり評価をもうちょっときちんと言うべきだと思うんです。この表の5-2の中に書き込むかどうかは別にいたしまして、やはりこの事業の正当性ということを書きこんで書くことにもなりますので、やはり残させてください。

質問17は了解しました。これは削除で結構です。

質問18も了解しました。

コメント21です。質問になってはいますが、これも他の委員の方々にお任せします。私としては、やはりあまり安易に渋滞緩和されるから、大気汚染、総合的に見て大気汚染Bプラスという評価は、ちょっと楽観的なのではないかという気はしていますが、ちょっと他の委員の方々のご意見もあると思うので、そこら辺はお任せします。

コメント25です。これについては残させてください。ただ、「また、」以降です。「河川沿いに暮らしている住民にとっては、河川敷を」という部分を「河川を」というような言い方に、河川、いろいろなものを運んだりするのに使っているような例もあるようですので、そこら辺はちょっとよくわからないのです。とにかくそういったことも踏まえて、評価を行うべきというような考え方にさせていただきます。

コメント26も、残させていただきます。

5ページに行きまして、これは私が間違えたのかもしれないんですが、33と34、同じことを書いているので、33は削除してください。34は残してください。ただ、先ほども言ったように、「河川の利用の状況」というような言葉にさせてください。

それで、社会配慮のところ、先ほどのやりとりの中で、申し上げたとおりに、非正規住民への配慮で、特にこれはフィリピンのパッシング川の河川改修事業で、住民移転が生じて、移転先がすごく離れていて、全然移転先が不便なところがあったがために、移転がうまくいかなかったようなことも聞き及んでいるんです。ですから、移転先が準備されて、賃貸料を払って、そのうちに正規の権利が生じるみたいなこともあるようなのですが、ただ、賃貸料がすごく高かったりして、実は貧しい人たちに払い切れないような条件だったりするわけです。そこら辺も配慮が必要なのかなと思っています。

ということで、社会配慮のところ、「非正規住民も含めた移転者にとって、移転の条件が現実的であるかについても考慮すること」というような形のコメントを加えさせていただければと思います。

すみません、ちょっと文言については、メールでやりとりする中で、ちょっと整えさせていただければと思います。

ステークホルダー協議のところなんですが、38については、了解しました。先ほどのお答えということで削除してください。

39、40については、このままの形で残させていただきます。

41についても、協議に含めることというような形でコメントにさせていただければと思います。

以上です。

松行主査 では、今の満田委員の箇所について、JICA側から何かありますか。

福井 最終的に文言を見せていただきますけれども、今お話しいただいた内容であれば、これからやろうと思っている内容ですので、大丈夫です。

松行主査 ありがとうございます。

では、ちょっと中途半端なんですが、とりあえずお休みをとりたいと思います。あちらの時計で、では4時5分までお休みをとりたいと思います。

午後3時56分休憩

午後4時06分再開

松行主査 それでは時間になりましたので、再開したいと思います。

それでは、1番から順に。

作本委員 1番はご回答いただきましたので、削除をお願いいたします。

早瀬委員 2番はちょっと、5、6以降と関係するので、とりあえず結構です。

3番ですけれども、この段階で、事業の特性のようなことを書けることというのはないんでしょうか。ありますよね、もっと。起点の場所、終点の場所、それで、この区間には河川を渡河しなければいけないだとか、そういうのがあって、初めて地域の調査範囲の中で、この河川の状況はどうかだとか、そういうことを調べるといのが見えてくるのであって、起点はここで、ここからここまで行くので、その間に河川が、そこへ道路を建設するんだ、みたいな事業のあれを書いていただいたうえで、調査の項目だとか範囲が決まってくるんだと思うんです。それがもうちょっと書けるのではないかと思うんですけれども。

福井 すみません、もうちょっとというのは、今、回答案に書いた内容よりもうちょっとという意味ですか。

早瀬委員 これは代替案が四つほどありましたけれども、全てに当てはまることを書いてくださっているんですかね。

福井 起点と中間ランプの話ですね。そうですね。

早瀬委員 では書いていただくということで結構です。

福井 このぐらいの内容で大丈夫ですかね。

早瀬委員 はい。そうすると、事業特性についての記述をもう少し充実することということを残してよろしいですかね。

松行主査 あれでよろしいですか。

早瀬委員 コメントでね。

松行主査 「記述すること」でいいですか。「記述を充実すること」。

早瀬委員 「記述を充実すること」。

松行主査 「記述を充実」ですか。「記述すること」ですか。

早瀬委員 「事業の特性についての記述をより充実すること」と。

松行主査 3番はこれでよろしいでしょうか。

4番はもう満田委員がしてしまっていますよね。

では続きまして、5番から10番、このまとまっているのは、どなたか。

作本委員 作本ですけれども、いろいろな方がこれについてというか、ほぼ全員の方がこれについて言及されているんですが、一番近いのは満田さんかなと。あと7番の田中さんのご発言かなと思うんですけれども、ちょっと私、勝手に作文してみたんですが、この案で見ただけであればありがたいと思うんですけれども、「評価点の配分について、十分な説明を行うこと」としてみたんですが、不足部分もあるかもしれません。ちょっとご検討いただければ。

田中委員 いいと思います。評価点とか、代替案比較のための評点の配分と評価方法に関して丁寧に説明すること。この今日いただいているものは、これはもとの案にというか、資料にありましたか。これは追加資料ですか。

福井 今日配付したのは追加資料です。

作本委員 郵便で送っていただいています、事前にね。

田中委員 今日の色がかかっている、この資料というのはもともとあったんですか。

福井 もともとあったのは。

田中委員 もうちょっと何か簡素な。

福井 これを大項目でまとめたものとして添付していました。また、詳細はこういうことですよという説明をした表も添付していました。この詳細な資料に沿って点数をつけた内訳が今日配付したやつ。

田中委員 表5-1の内訳が、結局、今日配付資料になっているということですね。だから、このレベルのちゃんと説明をしてくださいねというのと、おそらく趣旨は、さっき言った、なぜここが50点で、これは要するにフィリピンのある意味、事例に学びましたという話だと思いますし、それから、この実施機関の中で、そういう議論をしたうえで、これを設定したということだから、これはこれで、相手側がやったことだから、これ以上のことはあまり言いにくいということだと思うんですが、そういうプロセスをやっぱり書いてもらうということだと思います。

福井 わかりました。

田中委員 ということでいいですね。

松行主査 特にプロセスとか、そういった言葉は入れなくても大丈夫ですか。

田中委員 ご回答の中にあるように、フィリピンの事業事例を参考として、これこれにおいて検討されて、検討した、説明に、回答に書いていただいているようなことをちゃんと記載してくださいという、そういう趣旨ですね。

松行主査 そうすると、プロセスと……

田中委員 そういうふうに入れたほうがいいかということか。なるほどね。そうですね。ではそれでいいと思います。プロセス。

松行主査 評点配分を決めたプロセスも含めて。

田中委員 これは早瀬さんの5番のはむしろ、最終的に意思決定はどうしたのかという、代替案の点数だけでやったのか、もっと総合的な考慮をしたのかというのは、それはまたちょっと違う論点なんだろうね。

早瀬委員 ただ、私自身もこういうことの決定については、総合的に判断していい、それはフィリピン政府のというか、相手側が判断されていいことだと思うんですけども、この報告書を読む限りでは、客観的なこういう点数で決めただというふうに読めるので、それは本当なんですかということちょっと聞きたかった。だから、その辺の今のコメントで十分に説明していただけたら、それはそれで私もいい。

松行主査 この部分については、今、この赤の部分で吸収したということ。

では、続きまして11以降です。

田中委員 11番は、代替案比較をするときに、河川空間の利用距離も含むことというか、含めているのかな、実際には含めているんですか、これは。つまり、案の3は結構長くて、案の4は比較的短いから、案の4のほうが影響が少ないのではないかと、相対的に結果からすると。でも、そういう評価になっているんですね、これを見ると。違うのかな。

福井 そうですね。

田中委員 そこらあたりの評価の差の根拠として、先ほどもちょっと出ましたけれども、事業特性のようなものがちゃんと明示されていないので、わかりにくかったですね。どうしますかね。評価に際して、河川空間を利用する距離についても含めることとか、そういうことかな。代替案評価、案3と案4の比較に際して、検討に際して、河川空間の利用距離についても含めて考慮すること。そういうことですかね。結論を変えるということでは全然ないんですけども、そういうプロセスをちゃんと書いてくださいねと。

福井 河川空間の利用する距離自体が問題ではなくて、それによる影響のほうが問題になるので、水位上昇という項目を設けていたんですね。ただ、その中に特に水位上昇をどれだけの空間利用というか、橋脚をいっぱい建てるかとかということまでは書いていないので、その辺を少し記述するということかなと思いました。

田中委員 わかりました。河川に及ぼす影響について、河川の水位とか、そういうことで

すかね。河川の利用、河川空間、河川水位に及ぼす影響についても考慮することということかな。

福井 より具体的に記載することとか。

田中委員 そう。具体的に記載すること。そういうことですね。ちょっとそういう趣旨で残しておいていただけたらいいと思う。そこに差が出ますということですね。差というか。

それから、12番は、これは地盤の話か。技術的な問題点。12番は結構です。これでいいです。

13番です。この今日いただいている代替案、比較表の中では、堤防の問題はないと。堤防強度の問題はないというのがあれなので、特に出てこないんだね、このあたりは。つまり、このことは何に関連するかというと、先ほど早瀬さんがおっしゃられた、事業の説明が足りないので、結局、河川の近傍あるいは河川の中に橋脚を設置している線形案を考えて、これが有力だということだけれども、そうすると疑問として出てくるのは、では河川に及ぼす影響とか、さっき言った、逆に言うと、橋脚の強度がどうだとか、あるいは、地盤の面はどうだとか、つまり、河川というのは、結構そういう点では非常に変動性が高いところだからということなので、だから、そういうのをどこかで記述してほしいということなんだよね、ある意味。つまり、そういう点についても検討した結果、問題ない。従って、代替案の4が有力案になっているということを記述してほしいんですね。

つまり、そういう検討プロセスを、だから、その意味では13番もそうだし、14番もそうなんですね。河川にさわる、河川の空間の中に入り込む計画案の場合ね。何かいい案がないですか。一言で言えば、そういう事業計画、河川との関係についての、事業の及ぼす影響、事業が及ぼす影響について詳細に記述すること、あるいは具体的に記述することという表現ですけれども。

福井 それでいいと思います。

田中委員 ではそのようにしましょうか。事業が河川に及ぼす影響について具体的に、あるいは事業が河川から受ける影響もあるかもしれませんが。皆を引っ張ってしまって申しわけない。では、ひとまず、「事業が河川に及ぼす影響について、具体的に記述すること」としておいて、後で修正しましょうか。いいですか、それで。事務局、いいですか、大丈夫でしょうか、意図は。

福井 はい。これだけだと多分、先生のおっしゃるやつの片方しかやっていないと思うので、後でまた。

田中委員 そうですね。両方からあるわけだよね。事業も及ぼすし、河川からも影響を受けるという双方の相互関係についてということですけども。すみません、では、そのくらいにしておきます。ここだけ引っ張ってしまって、申しわけない。

松行主査 14番もよろしいですか。

田中委員 14番もその中にくるみますので、大丈夫です。13、14をこういう表現でまとめます。

松行主査 15については、これは質問なので、抜かして結構です。満田委員の分のを抜かして、19と20ですが、どのようにしましょうか。

私のほうで、とりあえずたたき台を言いますと、「評価の際に誘発需要についても考慮すること」、早瀬先生、いかがですか。いいですか。誘発需要……

早瀬委員 「誘発需要による影響」。

松行主査 「による影響」。

早瀬委員 でもいいですか。

松行主査 はい。いいです。

早瀬委員 「誘発需要による影響」。

松行主査 これですと、安易に渋滞緩和で大気汚染が下がるとは楽観視できないという満田委員のご意見も入ると思うんですが、事務局側は、こういった表現で大丈夫でしょうか。

福井 はい。スコーピングにおいてということですか。

松行主査 そうです、はい。なので、ここでの評価に関してということですよ。

福井 スコーピング評価という言葉を入れたらいいですか。

松行主査 「スコーピングにおける評価の際に」、これでいいですか。

福井 はい。

松行主査 では続きまして、22番、早瀬委員、いかがでしょうか。

早瀬委員 これは先ほどの田中先生のところのあれに含めていただけそうですね。河川との関係ということで。

田中委員 河川に及ぼす影響ですね。

松行主査 13番でしたか。

田中委員 はい。河川に及ぼす影響の具体例。

松行主査 では、先ほどのに統合して、入っているという解釈でよろしいですね。

次、23番、田中委員、いかがでしょうか。

田中委員 これは残す方向にしまして、先ほどの項目に含めますので、ひとまずここは削除しておきます。先ほどの13番でうまく、これは河川の地盤に不安定さがあるのではないかという、逆に言うと、不安定なことによって、事業が影響を受けるのではないかという、そういう趣旨で書いたんですが、結論から言えば、それはあまり不安定ではないので、問題ないですよということだと思いますが、一応、先ほどの事業が河川に及ぼす影響、あるいは河川を利用する、河川沿道を利用することによって受ける影響、その相互の中に入りますので、そこでちょっと吸収するようにします、この趣旨を。

松行主査 それでは、次は24番、作本委員、いかがでしょうか。

作本委員 ちょっと書き直させてください。内容は似ているんですけども、「住民移転に伴う環境社会影響の最小化に努め、RAPによる対策を明確に示すこと」、以上です。これには、移転の人数を減らすということは、ちょっと読み取りづらいかもしれません。それを含めることと、移転後の環境配慮を行ってくださいという、両方です。

松行主査 それは、移転後の配慮というのは、例えば先ほど満田委員のおっしゃっていた、あまり家賃をとるにしても高いのにしないとか、そういったことですね。

作本委員 「に伴う」よりも「による」のほうがいいのかもしれませんが、ちょっと。「よる」のほうが、下のほうの「伴う」、「住民移転に伴う」ではなくて、「住民移転による」と。そのほうが。

松行主査 「環境」というのは要りますか。

作本委員 なくて構いません、むしろ。自然環境ではないんですから、社会影響だけで足りると思います。ありがとうございます。

松行主査 場合によっては満田委員のとちょっと合体させて。

作本委員 満田委員のも含めて、賃料をとる場合のこともあるし、あと入り口の段階で、移転対象の人間の数を減らしてくださいということも。満田さんのもちょうと入っていますから。

松行主査 場合によっては、後で合体させることでいいかもしれないですね。

福井 RAPをもって対策をするということではなくて、RAPにその対策、いかに最小化したかということに記載していくことになると思うので、「RAP等において」のほうが、単純に文章としていいのではないかと思うんですが。

作本委員 ありがとうございます、そのほうが。RAPは単なる事例で、わかりやすくするための。

福井 記載しますので。これで大丈夫です。

松行主査 それでは、満田委員で、28番ですが、これは修正をしていただくのであれば、載せる必要はないかと思います。

続きまして、29番、いかがでしょうか。

田中委員 これは生かして、河川近傍における建設工事、橋脚工事における環境配慮に努めることとか、何かそういうのを、これはこれで、多分、大事な話だと思います。河川近傍における橋脚工事に際して、工事中の環境配慮に努めること。他の案は、住宅地を通るので、高架によって、結構日照阻害とかが出るんですよね、これは。あまり出ない。

福井 ひょっとしたら、そういうケースも出てくるかもしれないです。

田中委員 この下線沿いの線形案、4が有力案ですが、4の場合はどうですか。あまり日照阻害というのは出てこないんですか。

福井 町なかを通るところは。

田中委員 ほとんどない。

福井 沿道に町だとか、住宅とか、そういうのが近くなるようなところで、高架で行くようなところも出てくると思うんです。そういうところは、ひょっとしたら、そういうことも考えていくことになるかもしれないです。

田中委員 河川沿いには、あまり住宅が張りついていないんですか。さっきの写真を見ると何となく住宅がありそうな気がしたので、気になったんだけど、これを見たら。

福井 あるそうです。だから、同じですね。とにかく高架で使っていくところの横に住宅とか商店とか、そういうのがあれば、当然そういう日照阻害とかも念頭に置きながら計画を進めていくことになると思います。

田中委員 だから、影響世帯といったときに、用地買収に係る、あるいは堤防工事に伴っての用地買収もあると思いますが、直接工事が間接工事は別にあると思いますが、同時にこういう日照関係で影響を受けるということはあるのかな。そこも、どこまで入れるかという、これは次の段階になるかもしれませんが、より詳しくはこの線形決まった後、高さとかが決まった後の段階かもしれません。わかりました。これを見ていて、ふと気がついたので、住宅があるなら、川沿いにも影響が出るのかなと。またコメント追加になりましたけれども、原案はこれで結構です。

松行主査 では続きまして、30番。

田中委員 この30番もそうか。これは先ほどのところの前のほうで吸収しますので、こ

れは30番、現段階では落として構いません。

松行主査 31番、作本委員、いかがでしょうか。

作本委員 31番、これは除いていただいて結構です。

松行主査 32番はいかがでしょう。

作本委員 ちょっと残させていただいて、先ほど話では回答いただきましたけれども、自然保護区は大事だと思いますので、残したいと思います。文章としましては、「マニラ首都圏の二ノイ公園（自然保護区）への環境改善の可能性も含めて、影響の有無を評価すること」……すみません、1行目の最後あたりをちょっと直させてください。「マニラ首都圏の二ノイ公園への環境影響について、その改善の有無を含めて影響を予測すること」……予測のほうがいいかな。

松行主査 「影響を」って要りますか、最後。「予測すること」に。

作本委員 「影響」、だぶっていますかね。

松行主査 では、「影響」はこのままで。

篠田 すみません、これは本事業のということですか。

作本委員 本事業、ちょっと距離が遠いから、影響ないですよという先ほどご回答いただいたんですが、やはり唯一残っているような、町なかでの自然保護区ですから、さっきの相乗効果も含めて、影響がないといえばそれで結構でありますけれども。

篠田 すなわち、今、先ほどご説明いただいたような内容を記載するということになるのでしょうか。原課のほうは大丈夫でしょうか。

福井 「予測すること」というのが……

篠田 すなわち、本事業は二ノイ・アキノ公園の環境改善をというわけではないので、予測とか、評価とかという言葉は、ちょっと重いかなという印象ですので、そこはちょっと工夫させていただくといいかなと。

作本委員 環境改善という言葉は、むしろ空気がよくなりますよということが書いてあったから、改善という言葉を入れたのですが、むしろそのことが邪魔でしたら、「環境改善の有無を含めて」というのをそっくり削除していただいて、ないならないで構いませんし。

どうでしょう、かなり負担になってしまいますか。先ほどお話をいただいたんです。100メートル以上は及ぶものではないという話があったのですが、そういうようなお話でも、距離は十分とってあるというようなことで、断定していただいても構いませんし、相乗効果について、先ほど吸い込みとありましたが、そういうことについても将来的には気をつけるべ

きだというようなことで、注意を打っていただくぐらいのことでも構わないと思うんですが。

福井 今日説明したような、近傍での影響する一般的な距離と、あと交通需要予測からの排出量の計算した後ですけれども、その結果からの考察は、今日の先生のご意見を踏まえてどこかに、報告書に記載しようと思ったんですけれども、そういう内容でよろしいですか。

作本委員 私どもも同じような意味合いで、先ほど田中委員のお話にもありました、川の生態系があるのか、ないのかわかりませんが、一応我々としては立場として疑ってみるというか、可能性だけは残しておくという、そういう意味合いですから、報告書のほうに記述していただければ、それで十分であります。

福井 助言のほうなんですけれども、今、幾つか案をつくってもらいましたけれども、「記載すること」でもよろしいですか。

作本委員 それはもう。予測の計算によらなくて、書き込んで、目につくようになっていれば、それでよろしいかと思えます。

福井 環境影響等の「等」は要りますか。

作本委員 そうしたら、もう要りません。報告書に記載すること。

福井 これでよろしいですか。

田中委員 この場合に、報告書という場合、EIAのレポートのことを言っていますか。あるいはドラフトファイナルというか、次のステージのことを言っているんですか。

福井 イメージしたのは、ドラフトファイルというか、この報告書のイメージだったんですけれども。

田中委員 これはスコーピングだから、この後、スコーピング段階の後、もう一回本格的な線形が決まって、案4に基づいたEIAレポートをして、JICAとしては完成させるわけですよ。その段階のことを言っているんだよね、この報告書。

福井 そうですね。

田中委員 わかりました。

作本委員 我々の目に触れる、いわゆるDFRの報告書であると。EIAのをに入れていただいても構わないんですけれども。

田中委員 そうですね。わかりました。

松行主査 前の全体会議で、この報告書って何だという議論になりましたよね。

田中委員 そうなんですよ。どうするか。DFRというか。

作本委員 ではやっぱり文言、はっきりさせておいたほうがいいですね。書き込んでおい

たほうがいいですね。

松行主査 本当であれば、書いておいたほうがいい気もしますが。

篠田 では全て報告書については、最終報告書案という形でいきましょうか。それがドラフトファイナルの日本語訳になるかと思います。

松行主査 では、そこはそういうふうに関で一括変換をしていただいて。

では、次、33、34は満田委員が申されていまして、35は満田委員の先ほどのに合わせていただいて、36なんです、うがった見方かもしれないですが、政府のほう急いでかかる場所だけ移住計画を立てて、移住させてしまう可能性とかはどうなんですか。ないんですか。

君島氏 今の私どもの持っている情報では、今すぐに関実施するというようなことはあり得ないと思っております。ですから、我々の案件を、これから形成していく中で、ここにある計画と十分に整合する時間はあると思っております。

松行主査 これは供用開始するのは2020年ですよ、5年後ですよ。そうすると、先ほど何か政府のプロジェクトのほう、先に政府のこの移転計画のほう先になりそうみたいなことをおっしゃってましたよね。先にやったほうが優先されるというようなことを。

君島氏 政府の案件は、我々の計画とはまた別なものなんです、今、お互いに計画している段階ですので、どちらが先になるのかわからない状況なんですね。ですから、我々の案件をやっていく中で、その政府の案件と十分に調整する時期は当然あると認識しています。

松行主査 そうすると、全く整合性がとれないものが出てくる可能性というのは、ちゃんと調整すればいいということですね。

君島氏 はい。

松行主査 そうしますと、ちゃんと調整をしてくださいという趣旨のことをコメントとして残させていただきたいと思っております。政府の案を何と表現すればいいのでしょうか。MMDAとLGUs各市が策定している移住計画……非正規居住者の移住計画と本事業による移住計画が整合性がとられるように調整を行うこと。

篠田 この議論なんですけれども、一つ、こういった先に政府の事業が計画されていて、JICAのほうがかぶさってくるというのは、他のケースでもよくある話です。私どもJICAのほう、その計画について確認なり、そういった整合性について協議を持つというのは、不可分一体という話になってきます。つまり、この事業がないと、お互いの事業はそれで成り立たないという場合においてのみ、そういう形で、我々は先方の事業計画について確認をし

ているという解釈で、これまで事業プロジェクトを進めています。私の理解だと、この先方政府が進めているものに対して、まだちょっと情報がそんなにないので、本事業と不可分一体かどうかというのは、まだ判断がつかないと思います。なので、この段階で整合性が保たれるように調整することというのは、ちょっとまだ時期尚早かなと考えます。

松行主査 そうしますと、この段階で逆にできることというのは、どんなことですか。

篠田 多分、十分先方の計画を確認するということがまずあって、不可分一体かどうかの判断の材料を持ってくると。それはあり得るかと思いますが、この段階で、まだ全く別個のプロジェクトかもしれないのに、RAPを確認して、整合性をとってもらわないと、こちらの事業ができませんというのは、ちょっと行き過ぎかなと考えます。

松行主査 それでは、先ほどおっしゃったように、計画の内容について、十分に確認をすること。こういった表現で事務局側は大丈夫でしょうか。

福井 はい。これはどっちにしてもやりますので、大丈夫です。

松行主査 それでは、次、37、38、39なんですが、ここは、満田委員は残されていなかったか、そのままという話。

作本委員 39と41を残すと言っていましたね。38は取るとか言っていましたね。

松行主査 そうですよ。39、40を残されるのであれば、37は入りますので、削除していただいて結構です。

それで、41についてもおっしゃっていたので、次、42番、いかがでしょうか。

早瀬委員 これは意見を残しておいたほうがいいですか。私、ちょっとよくわからないんですけども、入れていただけるというふうに回答いただいているんですが、残しておきましょうか。表7-4の事業活動の概要の項目を加えることということによろしいですか。

松行主査 3番で、ちょっとかぶる気もするんですが。

早瀬委員 表7-4は、確か報告書の項目だから。

作本委員 それはEIAのつくり方ですよ、最後の章。

松行主査 EIA報告書に入れてくださいということで、3番はこのスコーピング案に入れてくださいという意味ですね。それだったらかぶらないですね。これによろしいですか。

福井 では助言の内容として、例えばこのEIA報告書の項目として、事業活動の概要を加えることとしたらどうか。

松行主査 それによろしいですか。

それでは次、43番いかがでしょうか。

作本委員 43番も削除で結構です。

松行主査 44番は。

作本委員 も同じく削除で了解いたしましたので、削除で結構です。

松行主査 45番は、助言としては入れていただかなくても結構なんですけど、これは供用がいつとかって書いていましたか。結構そこら辺の情報が毎回抜けているような気がするんです。あと交通需要予測という、毎回何か簡単に言われているんですけども、いつのかというのが、毎回抜けているので、助言としては残しませんけど、スコーピングなり、これからの報告書では、もう少しちゃんとした内容で、ここら辺の情報も入れていただきたいと思っています。

以上になりますけど、先ほどの作本委員と満田委員のところ、ちょっと内容が似ているところがありましたが、それはどうでしょうか。

作本委員 賃貸料の話ですよ。

松行主査 そうですね。満田委員のをちょっと見せていただけますか。

作本委員 私のほうが狭めるべきだと思いますね。満田さん、これから、この文章を検討されるでしょうから。

松行主査 狭める。

作本委員 移転後については、私のほうが削るべきかなと。

松行主査 それか、何とか何とかなどということで、合体させるのもありかなと思ったんですけど、34番とかではないですか。

作本委員 僕のほうは24番だったんですね。あと34番……

松行主査 現実的な移転計画にすること。作本委員のほうはどういうのですか。

作本委員 僕のほうが、古い番号で24番。前半だけで切っておきましょうか、「努めること」で。

松行主査 「努めること」。意味としては、満田委員の現実的なものにするという意味のみなのでしょうか、このRAPなんかは。

作本委員 私のほうは、むしろ前半でもって、移転対象の人数を減らしてくださいというか、何世帯と出ていますけれども、それ自体を減らす努力をしてくださいということ……

松行主査 そうしますと、この後半を切って。

作本委員 切ってしまうと、満田さんのほうのを、移転後の補償とか何かも満田さんに任せるといってよろしいかと思えます。

松行主査 ではそのようにしまして、またメールで全体を審議するとき、もし変えたりすることがありましたら、やっていきたいと思います。

田中委員 今、改めて見ていたら、この表の7-1が、TORで、今回の今後の現況調査、具体的に次の段階でのことが入ってくると思うんですが、ここに先ほどいろいろ私が聞いた地盤とか、あるいは土質とか、そういう項目というのはどこかに含まれていますか、この中に。

福井 あまり地盤調査とかは、EIAというよりも、設計の自然条件の調査としてやっているところがあるので、ここには入っていないかもしれないです。

田中委員 ただ、ガイドラインの中で自然環境の項目に何か、こういう地盤とか地形とかなかったかな。

作本委員 推奨に入れていたのではなかったでしたか。川の中の地盤だとか。

田中委員 いやいや、ガイドラインの中にそもそもそういう項目ってなかったですかと。

福井 一般的な話ですよ。

田中委員 地盤とか地形とか。

小笠原氏 地形・地質。

田中委員 地形・地質。要するに地盤って、やっぱり地盤沈下は日本では伝統的に大きな公害項目の一つになっていて、地盤というのは、やっぱりこれはきちんと現況調査に当たって、把握する項目があると思うんですよ。何か入れておいたほうがいいのではないかな。どうですか。汚染対策の一つに、地盤沈下というのがありますよね、確かに項目として。

小笠原氏 はい。地盤沈下は入っています。

田中委員 だから、この中に、では私のほうで出しますけれども、現況調査を項目の一つとして、「地盤・土質について把握すること」と、その項目を増やすこと、設けることというのを出しませんか。いいですか。こめんなさいね。現況調査、TORの項目として、地盤・土質かな、地質かな、について加えることというのをちょっと入れておきましょう。恐らく当然やることだと思うんですよ、今、お話のように、当然これだけの事業をやる場合にはやると思いますが、それは環境項目の一つとして、やっぱり記載しておいたほうがいいと思います。

作本委員 地盤と何でしたか。

田中委員 地盤、土質とか地質とかいう。特にこの圧密沈下とか、川のところでやるとすれば、そういう項目は大事な項目ですよ。

福井 ええ。必要な内容はやりますので。

田中委員 恐らくボーリング調査で事前の予備調査的なことも既にされていて、先ほどのご回答だと思いますけれども。

松行主査 地盤・地質でよろしいですか。

田中委員 地質を入れることでいいと思います、ひとまず。

松行主査 他にございますか、何か。

田中委員 結構です。

松行主査 よろしいですか。事務局側は改めて見なくても大丈夫ですか。

福井 今日お話をしている内容については、大丈夫です。あとはメールの中で固まってきた段階で見せていただきます。

松行主査 それで、スケジュール的にはどうなっていますか。

篠田 それでは、スケジュールの確認をさせていただきます。本助言案の確定は5月10日の全体会合で行う予定にしております。そこから逆算いたしまして、ちょっとゴールデン・ウィーク等も挟みますので、4月中に締め切りを設定したいと思っております。第1稿については、来週の火曜日に送らせていただきたいと思います。原課のほう、大丈夫ですか。第1稿について、来週の火曜日ぐらいに送るということでよろしいですか。

福井 はい。

篠田 そうすると、16日火曜日に第1稿を委員の皆様にお送りいたします。委員の皆様の提出の締め切りといたしまして、例えば4月26日、2週間ほどおいて金曜日ということはいかがでしょうか。よろしいですか。そうしましたら、4月26日の金曜日締め切りということでさせていただきますと思います。

松行主査 その間、海外出張とかで連絡が取れない時期はありませんか。わかりました。では、これで終わりで大丈夫ですね。

それでは、ワーキンググループ、これで閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

午後4時56分閉会