

フィリピン国クラーク空港高速鉄道
(通勤線区間)事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案

日時 平成25年9月27日(金)14:05~18:23

場所 JICA本部 111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)総務部 主査・環境社会配慮審査役
佐藤 真久 東京都市大学 環境学部 准教授
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA
日比 保史 一般社団法人コンサベーション・インターナショナル・ジャパン
代表理事
柳 憲一郎 明治大学 法科大学院 教授

JICA

< 事業主管部 >

上條 哲也 経済基盤開発部 参事役
小泉 幸弘 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課 課長
一寸木 朋也 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課

< 地域部 >

小松 純子 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

< 事務局 >

長瀬 利雄 審査部 環境社会配慮審査課 課長
加来 智子 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

中村 信也 株式会社オリエンタルコンサルタンツ
山岡 一雅 株式会社オリエンタルコンサルタンツ（TV 会議にて参加）
磯田 統 株式会社オリエンタルコンサルタンツ（TV 会議にて参加）
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
（TV 会議にて参加）

午後 2 時 05 分開会

長瀬 それでは、まだ清水谷委員、日比委員、こちらに向かっていらっしゃるのだと思いますが、3 名委員の方がそろいましたので、始めさせていただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

本日、フィリピン事務所ともテレビ会議でつながっておりますので、フィリピン事務所のほうもよろしくお願いいたします。初めに、ご発言される前に、ぜひお名前を名乗っていただくような形でよろしくお願いいたします。今回も全て録音しておりますので、ご配慮いただければと思います。

それでは、今日は佐藤委員に主査をやっていただくことになったというふうに伺っておりますので、では佐藤委員、よろしくお願いいたします。

佐藤主査 では、フィリピン国クラーク空港高速鉄道スコーピング案についての助言委員会のほうを開催したいと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

14 時から 5 時という 3 時間の中ですけれども、真ん中に一つ休憩を入れたいなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、全体事項のほうから、各委員のコメントに基づいた回答があるかと思えます。委員の方々は目を通していただきながら、適宜質問いただければと思います。

柳委員はいかがでしょうか。

柳委員 ここに書かれているのは、この非正規居住者への対応で、この ODA 事業でこの新たな ROW を取得で回避できるという対応の位置づけについて、ちょっとお伺いしたのですが、これは、ほかでも同じような質問をさせていただいております。

番号だと、19 の質問ですね。これは同じような意味合いで、具体的に何を意味しているのかということでお聞きしておりますけれども、お答えのほうで基本的に非正規居住者の取り扱いについては、さまざまところで受給権者として取り扱うということですので、これの質問への対応についてはこれで了解しましたということです。

佐藤主査 ありがとうございます。

日比委員、いかがでしょうか。

日比委員 これはマロロス～カルーカン間の作成済み EIS なんですけれども、これの問い合わせを DENR のほうにしているということなんですけれども、ただ、この区間は、この既存の EIS のアップデートということになるというふうに理解しております。これがちょっとないと、なかなかこの作業も、本来ならばこの前に見せていただくべきものだったのかなというふうには感じておりますが、これはいつごろ、もし見通しがわかれば、いつごろお見せいただけるのかというのは教えていただければと思います。

佐藤主査 JICA サイドの方、どなたかいらっしゃいますでしょうか。

フィリピン事務局、いかがでしょうか。

小笠原 調査団環境社会配慮担当の小笠原と申します。承認 EIS ですけれども、引

き続き環境天然資源省のほうに問い合わせしていますが、ちょっといつごろかというのは今の時点ではっきりしておりません。引き続き、許可を得られるようコンタクトしてまいります。

日比委員 これ、許可が必要ということは、これはまだ公開文書ではないという理解でよろしいのでしょうか。

小笠原 いえ、というよりは、これをお送りしていいのかどうかという、事務の問い合わせでございます。

日比委員 公開であれば、open to the public であれば、許可は必要ないのかなというふうには思うんですけども、そこは許可を取るべき何か手続上の必要性というのはあるのでしょうか。

小笠原 それも含めて、今問い合わせをしているところでございます。

佐藤主査 ありがとうございます。

フィリピンの事務局のほうでも、この EIS のほうはお持ちではないという理解でよろしいですね。

小笠原 はい。今、こちらではまだ入手しておりません。

佐藤主査 ありがとうございます。

入手状況のことは、やはりこの検討のときには非常に重要になるかと思いますので、その日程、許可があり次第、情報のほうをいただければと思います。よろしく願いいたします。

まず、次に行きますので、また後ほど何かあれば議論ができればなと思っています。

3番から、作本委員のほう、何かご指摘。

作本委員 すみません、私のほうで幾つか全体に係る事項ということで提示させていただいたんですが、私はこの質問というかこれを出したときには、4番から9番まで一括りの問題となっております。私は、この幾つか細かい枝の質問をここでさせていただいております。

例えば、なぜこれまで事業を実施しなかったか。あるいは、その次の、膨大な住民移転、なぜ一緒に議論されてこなかったか。そういうような質問を9番まで行わせていただいているんですけども、実は私はこれら5つの質問を通して、全体に聞きたいことは1つなんです。何で今のこのマロロス～カローカン間の36.3キロメートル、これをほかと切り離して最優先で今ここで取り上げるのかと。全体の中の一部ではないかということをおは考えるんです。やはりこれ、JICAのガイドラインのSEAの考え方からいけば、全体の一部であるというように考えられます。不可分の一体ということで考えられるわけですから、環境影響を切り離してこの部分だけを最優先にもって取り扱う、そのところをきちんとご説明いただければありがたいと思います。そうすれば、9番まで全部一緒の回答で結構です。

佐藤主査 いかがでしょうか。

一寸木 経済基盤開発部の一寸木と申します。先だって送付させていただいたスコーピング案の資料、ちょっと作り込み方について問題があったかと思っております。こちらのほうで全体事業計画を出しております。その中でちょっと誤解があったのかと思ひまして、あくまでこの調査はマロロスから FTI を調査しております。

なので、今回の議論の場には、マロロスから FTI に対してのスコーピング案を提出させていただきたいと思っております。

それに対して、今回ご助言をいただきたいと、そういった次第です。

佐藤主査 フィリピン事務局の方、何か追加事項、コメント等ございますでしょうか。

小笠原 こちらで 3 番のほうでご説明しています通り、全体としてはマロロスから FTI までです。今回、審査の対象となるのが、既存の ECC があるということで、それを利用するというので、マロロスからカローカンを先にご審議いただくということで調査を進めております。

作本委員 といいますと、今ここでマロロスから FTI までの 2 つの区間ですね。これをご検討されたいということなんですが、ただ、将来はどうなんでしょう。もうちょっと北の路線が延びる、あるいはもうちょっと拡張するわけですね、全体の計画としまして。

そのときの全体の環境影響というものを将来考える機会というのはいないんでしょうか。これ、別々に、断片的に環境影響をそれぞれ拾い上げて、調べていって、とりわけ今のご回答のように、ECC が取れているところもある、あるいはそろそろ期限切れに近いところもあるというようなことで最優先にしたというような、そういう考え方に立っていただけるんでしょうか。教えていただければと思います。

一寸木 まず、今回の考え方なんですけれども、まず路線としては今回マロロス～FTI が、今回のマニラの現状に合わせて最も鉄道を敷いたときに寄与するであろうということの考え方に基づいて、今回は取り出しております。

今後の将来計画については、絵面は出ているんですけれども、何らフィリピン側と合意形成をとったものではありません。なので、あくまで合意形成をとったこの部分に対して事業を進めていくということで考えております。

その中で、今回 2 段階で分けるんですけれども、既存の ECC が取れているということで、こちらを有効活用して早く事業化をしたいと思っております。

ただ、その中で環境影響というもの当然あると思いますので、それについては後続でやりますカローカン～FTI、この部分と齟齬がないように確実に調査を行い、今回進めていきたいと考えております。

作本委員 今のコメントもよくわかるんですけれども、全体の路線がありますよね。今回のこの区間を指定することによって、北への延長の路線もほぼ決まってしまう。

ちょうど今回の今の FTI とマロロスと、何でしたっけ、もう 1 本、中心から見て 2

つ目の区間、これを指定することによって、前後の路線が全部、これによってほぼ将来的に決まることになりませんか。将来、代替案その他が行われる余地がなくなってくると、いわゆる中心部分ですから、これは北に延びる全体の路線の中から見て。

そういうことで、これを先に押さえることによって、住民移転とかそういう問題がある意味では将来起こり得るか起こらないか決まってしまうほど、重要な部分だと思うんですね。

今、ECC を既に取りられていると。許認可を取られているからということとは大きな理由としてわかりますし、それがそろそろ期限に近づいているからということもわかるんですが。ただ、この地点を先に押さえるということは、その前後の区間も、ルートその他ですね、ということも指定されるということももちろん考えての上なんですか。

今シーズンの大体順位というのはわかりますよね。これ、さらに北のほうの路線もこれによってもう方向は決まってくるよね。そういうこともお考えの上で、ここを。別にそれはいいとか悪いとか、そういうつもりはありませんけれども、将来的な路線決定を今この部分で、今回のこの部分で、ECC 取ったこの部分で方向づけてしまいたいという気持ちもおありなんですか。

佐藤主査 いかがでしょうか。

私も、その指摘を 26 番で実は書かせていただいて、代替案のところでもた後ほど議論できればなと思っているんですが。

そのマロロスの経路というのはこのオレンジ色のラインが通っているんですが、ドキュメントの 28 ページの図を見て、今、話をしておりますが、それ以外の代替案というのはマロロスを通っていないという状況の中で、なぜこのマロロスを起点としながら今回の審査を押ししていくのかというのが、いまいち私自身もよくわかっていないんですが。

なぜそのマロロスという地域を限定しているのか。将来的にほかを意識するのであれば、ある程度代替案の幾つかの 4 つのオプションも考えますと、ほかの都市も考えて、その中で検討するほうがいいかなと思っているんですけども、いかがでしょうか。

中村氏 調査団団長をしております中村と申します。よろしくお願いいたします。

今回の調査に先立ってプレ FS ということで、マニラの中心部からクラーク空港に至るまでの約 100 キロのプレ FS を実施されまして、そのときに 4 つ程度の代替案がございました。そのプレ FS の中では一番いいルートというのが今回の対象の区間を通るルートになります。

100 キロまでさすがに遠いということもあって、またクラーク空港の位置づけというのがまだはっきりとしておりませんので、重要性の高い通勤区間を今回整備することで、都心から 30 キロ区間でありましてマロロスから中心部までという位置づけ

になっています。

それから、南のほうへの南進につきましても、フィリピン側ではさらにカランバまでというようなところまで考えておりましたが、それは既存の PNR、国鉄の用地を使う、また路線を使うということでありますが、そういった全体的な位置づけの中の、今回は一部の区間というようなことになっております。

作本委員 今のご説明はわかるんです。なぜ全体の中のここをまずということは、必要はよくわかるんですけれども、恐らく僕が担当してもそのように、一番わかりやすいところだということとはわかるんですけど、ただ、これを規定することは、その前後の、あるいは第 2 期の計画、そういうところまでも一応の大きな決定要因になるというか、方向づけを左右するほどの今回の区間、最初の区間でありますよね。そういうことまで考えておられるのかということが一つと。

あと、環境影響というのがこれ全体にわたってやっぱり考えなければいけないと。ここでももう既に、カローカンとこのあたりで、もう既に対応済みと聞いておりますけれども、やはりかなりの数の移転をもう既に住民移転等済ませているわけですよ。そういうようなことを考えると、膨大な数の移転がこれまでもあったし、これから何百世帯というのが起こるかわかりませんが、やっぱりかなりの大規模な事業だろうというふうにちょっと察するんですね。

そのときに、本当に前後合わせての、全体としての環境影響をどこで見るのかと。その機会は今後にもわたってないんじゃないかということを感じたんですが、いかがでしょうか。

一寸木 まず全体の話からいうと、先ほど中村団長のほうからお話ありましたように、プレ FS でクラーク空港までは見ております。

という中で、環境の評価というのは、精度は高いものではないんですけども、実際やっておまして、それを今回マロロスと今回 FTI 間を切り出して特にやるという中で、一応全体を見つつも、大枠を捉えつつも、今回の調査結果に反映しつつ、今後、将来的に北へ延びるクラーク空港、そちらのほうについても改めてフィードバックしていくといった方向で、抜け漏れなくやっていきたいというふうに考えています。

中村氏 補足ですけども、一応、その前回のプレ FS のときに、今回選択されたルート、一応フィリピン側でもオーソライズされていて、これでいきましょうと。既に所属済みの ECC の中には、クラークの直前までの ECC が入っていますので、ある程度もう住民移転もそこまでもされて、以前のプロジェクトがありましたので、それで住民移転もされていて、プレ FS のときもそこまで含んで一応調査をしてありますので。

そういう意味では、将来的にもこの路線の延長でそれぞれ整備される計画というのが、フィリピン側でもオーソライズされているというふうに考えています。

作本委員 ありがとうございます。

では一応、プレ FS の段階では、この路線全体での環境影響がどのくらい、早い段階での調査でしようけれども、起こり得るのかとか想定し得るのかということは、一応の検討はされているというか、調査されているわけですね。

一寸木 されております。

作本委員 それを受けてのこの区間というふうに考えてよいと。

一寸木 はい、おっしゃる通りです。

作本委員 わかりました。

日比委員 すみません、しつこいようかもしれないですけど、特に自然環境面から見た場合に、自然環境、ここが具体的にどうかという話じゃなくて一般論として、特に必ずしもリニアな影響が出るとは限らなくて、ある閾値を超えた途端にバンと桁が一つ上がるとかという、そういうこともこの自然生態系を対象にした影響の場合には往々にしてあることを考えますと、その基本的なジェネラルな考え方として、プレ FS をされているとはいえ、詳細なものは分けて評価、今回、それから後々のこのクラークまでの部分がされていくということになると、その部分がもしそういう状況があった場合に、ちゃんと拾えない可能性が出てくると思うんですね。

もっと極端な話を言えば、区切って、区切って、区切って、区切ってやっていけば、影響はその都度軽妙なものしかないということになり得る。考え方としてですね。

となると、今、お話をお伺いして、分けて進んでいる理由は十分理解できるんですけども、ではそういうことが起こり得ない、あるいは、それが十分今後評価できるという考え方を、今後の調査の中には入れ込んでいく必要があるんじゃないかなというふうには考えます。

佐藤主査 いかがでしょうか。

一寸木 そうです、おっしゃる通り、スポット、スポットでやると確かにわからないものというのはあると思います。そういった中ではプレ FS で大枠を拾っておりますので、それを見つつ、現状に見合った形で将来像も見据えながら、EIA の作成であるとか住民移転関係、その他諸々の調査、そういったものを進めたいとは思っております。

佐藤主査 ありがとうございます。

では、今のご指摘、後ほど助言案をつくっていく中で、また精査できればなと思っております。

次に移りたいと思います。10 番以降、お願いします。

作本委員 10 番、11 番、12 番についてはご回答いただきましたので、先ほどの質問趣旨ともほとんどダブっているものですから、一応、この段階では理解したということにさせていただきます。

13 番なんですけど、これは、今いただいている報告書ですね、現地調査のこの枠のほうで、これよりほかにもっと厚い報告書があるかどうかわかりませんが、今、この

討議用にいただいている事前配付資料によりますと、やはりどの区間についての調査なのかということがなかなか読み取りづらいんですね。その地域全体のといいますか、そういう環境状況とかそういうのはわかるんですけど、このそれぞれの区間においての環境状況のありようがなかなかわかりづらい。

特にその 13 番に指摘させていただいたんですけども、写真がここで掲載されていたりするんであるんですけども、これも特定の区間だけの写真であって、先ほどおっしゃるように FTI でしたっけ、ここまでマロロスから FTI 全体に係る写真がなかったわけですね。そういう意味では、皆さん方がどちらのほうに重点を置いたこの今回の検討なのかということ、ちょっとわかりづらかったということがあります。

恐らく都市部に近いところの環境状況と社会状況と、それから一步離れたところの状況、また違うようなものだと思うんですね。この写真が、そういう意味では特定の地域だけに限られているということで、もちろん改善のところに書かれておりますが、そのように情報提供していただければありがたいと思います。

以上です。

佐藤主査 ありがとうございます。

この件についても、後ほどの案の中で、助言案の中にいろいろ入れていくことができたらと思っております。ありがとうございます。

14 番以降です。

14 番、了解いたしました。

15 番、16 番は、両方ともこれは今後の検討中だというものです。はい、了解しました。

17 番いかがでしょうか。清水谷委員。

清水谷委員 回答を見ますと、車両については説明がありますが、ある程度の具体的な車両の計画というものを念頭に置かれているということがわかりましたので、17 番については理解しました。

続いて、18 番ですが、具体的には土地利用図などの詳細な、我々サイドからその状況を把握する資料というものがないと、足りないのではないかとということで指摘をさせていただきました。9 月 30 日に入手されるということですが、それはその後、委員のほうにお配りいただけるということでしょうか。

一寸木 18 番のところですね。すみません、ちょっとこの点、私把握していないで、現地側で情報いただけますでしょうか。

小笠原 入手後、委員の先生方にはお配りできると思います。

佐藤主査 これは 9 月 30 日に入手ということなんですけれども、今までこの土地利用図というのは手元になかったという理解ですか。

小笠原 はい、ブラカン州の詳細な土地利用図はございませんでした。

佐藤主査 私たち委員には、この情報は非常に貴重な情報ですので、9 月 30 日に入

手ということであれば、もう何週間か早めることは可能だと思ったんですけれども。

30日まで待つという理解で、30日になるといただけるということになりますか。

小笠原 はい、30日以降にお配りできると思います。

佐藤主査 実際、ここの今回の対象地域は非常にデルタ地帯であるということと、あとは季節によってもこの土地利用の形態が変わる可能性がある場所が幾つかありますので、可能な限りその詳細な地図というものを送っていただければと思います。

また、後ほどその助言案の中にも入れていきたいと思いますので、よろしく願います。

全体に関しまして、ほかに何か委員の方々から質問、コメントございますでしょうか。

柳委員 これ全体の、28番まで全体ということで、これ違いますよね、19から代替案ですね。

佐藤主査 よろしいでしょうか。

それでは、次に移りたいと思います。代替案の検討です。19番から28番の中で議論ができればと思います。

柳委員、いかがでしょうか。

柳委員 19番については了解しました。これは非正規住民が新たな土地に入ることができる可能性があるということで、移転自体が大幅に削減できるというご回答でしたので、了解しました。

それから、比率についてはほとんどが正規居住者であると、各オプションのですね、そういうことがわかりましたので、これは了解しました。

それから、地下水については、トンネルの掘削はシールド工法を使うということで、了解いたしました。

21番までは以上です。

佐藤主査 ありがとうございます。

ちょっと私のほうから質問なんですけれども、この非正規の居住者100%ということなんですけれども、どのような人たちなんですか、この人たちは。

小笠原 PNR、フィリピンの国鉄ですけれども、そのROWの中を占有してそこに居住している人たちということです。

佐藤主査 もうこの方々も、随分長い間居住している方々なのか、ある程度都市化に伴って新しく居住し始めているような人たちなのか、少し時間軸でも。どのような方なのか、何かあれば教えていただければと思います。

小笠原 旧PNRというか、PNRの既設の鉄道は、1991年のピナツボ火山の噴火の後、廃線になりまして、その後PNRの運行がなくなった後にどんどん入ってきて、線路内を占有してきた人たちということで、発端はそこにあります。

それから、その後流入してきた人がどれぐらいいるかに関しては、今のところ情報

はありません。

佐藤主査 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。

22 番から 24 番、日比委員、いかがでしょうか。

日比委員 22 番は、これオプションの代替案の検討のところのゼロオプションの場合の環境影響についての評価のことをお尋ねして、逆に負の影響が出てくるだろうというふうに考えて、それを修正していただけたということで、了解いたしました。

23 は、もうテクニカルな字句の修正なので、了解しました。

それから 24 も、5.2 の中の環境の部分であれば環境条件というのが、5.3 の自然環境・公害防止に対応しているという理解かと思えますので、それがわかるように修正していただければ結構です。

以上です。

佐藤主査 ありがとうございます。

25 番、いかがでしょうか。

作本委員 これも先ほどちょっとお尋ねしていたことと似ているんですけども、今回のやっぱり代替案の調査というか、最終的にはこのいわゆる C ルート、オプション C というのですか、これが選択されているというか推奨されていることにはなっているんですが、ここを先に決めるということはその前後のルート、代替案の検討の余地も残らないというような、それほど強い意味合いを持った今回の代替案の選定というか議論になるかと思うんですね。

そういう意味では、やはり前後、もうプレ FS、先ほどのお話の通り、あらかじめの調査はされてきているとおっしゃるんですが、やはりそういう要素も含めて、これの中心部分の代替案の検討をやっていただきたいと思います。ちょうどオセロゲームみたいなもので、真ん中押さえると両脇が動く、というような仕組みになっているというふうにちょっと考えられても仕方ないのではないかと拝見いたします。

以上です。

佐藤主査 ありがとうございます。

私自身もちょっと同様のことを指摘させていただいたんですが、そのオプション C 以外で、これマロロスを経由していないわけですね。ということは、もう代替案が決定、ある面もうこれ代替案になっていないという理解を、委員の人たちがしてもおかしくないと思うんですけども、なぜこのようなことになったのでしょうか。

一寸木 まず、路線の選定については、プレ FS で行っております。そのときの範囲というのは、マロロスが起点ではなくて、あくまでクラーク空港からマニラ首都圏をつなぐという趣旨でやっておりまして、前提条件、マロロスが起点といったところは一切置いていなくて、クラークからつないでみて、さまざまな影響なり事業効果等を評価した結果、マロロスを通ったというところになります。

佐藤主査 ですけど、例えばこれ、もしマロロスを通るルートを今回、オプション C として提案されているわけですけども、それ以外のオプションが選択される場合には、当然、その周りの生態環境等もやっぱりアセスされていかなければいけないと思うんですけども。

私、よく理解できないんですが、なぜオプション C 以外はマロロスを通っていないのでしょうか。オセロゲームと一緒にすよね、これね。もう決まっているということなんですものね。

なぜ、その調査期間というのはマロロスを通す調査対象となっているのかと、あとはその代替案の中でやっぱり共通するところがあるわけですね。FTI からバラグタスぐらいまでは、ある程度同じようなラインを通っているわけですけども、そこで一度、評価をして、そこからマロロスを分けてみるという、そういう考え方はなかったのでしょうか。

作本委員 今、私のほうの 25 に対する答えが、フィリピン政府のほうでもう既にコミットしているというか、路線を選んでいるというようなこと、こっちは推奨案について、これを言及されたものかどうかわからないんですけども、このルートについて、JICA としてはコミットしたものでありませんというようなことが記述されているんですね。要請が上がれば、Phase2 については詳細に検討するつもりでありますというようなことが書いてあるんですが、それではもう、このあたりは JICA さんの選択の余地というのはなかったものなのかどうか。

あるいは、そこまで考えると、今度はマロロスの一步手前のブロールというところでしょうか、こことカローカン、このあたりのルートはフィリピン政府がどうしても使ってほしいというような、そういうふうなあらかじめの要望があったのかなと、むしろ。しかも ECC があるんだから、というようなことなんでしょうかね。

何となくすっきりしない。少なくともこの区間だけならまだわかるんですが、これがさっき言った通り、オセロゲームじゃありませんが、前後の飛行場までのルートまで選定してしまうし、今おっしゃったように、マロロスを間に置いた今回の調査だって、5 つもマロロスを全ての案が通っていない。いわゆる選択肢が、代替案が、マロロスを経由しないルートも念頭に置いて設計されているということは、マロロスというのは単なるこれ、必ずしもお飾りというか、予定に入っていなかったんじゃないか、というようなことを疑われても仕方ないんじゃないかというような気がするんですが。

どういうふうに、このマロロスという地点を。調査していったら、マロロスを経由しないほうがよかったということ、最終的に C 案が推奨されているんですが、どういうことなんでしょうかね。ほかの代替案ではマロロス通っていない、あたりがはっきりしないようなところをご説明願います。

日比委員 追加で、そういう意味でこの議論で気になるのは、じゃ仮に今回はマロロス以南が対象ということですけども、今後、事業が進んで、JICA さんがやるのか、

ほかのドナーなのかわかりませんが、マロロスからクラーク間で何らかの詳細な調査をした結果、非常に大きな影響が出ると、このオレンジのマロロスプランが。なった場合、どうするのかということですよ。

それはもう、我々日本の、JICA のルートじゃないから、それは知りませんよという話なのか。明らかに、現地側にとってはこれ非常にややこしい話になりますよね。マロロスまではよかったんだけど、その先が実はこの思っていたルートじゃだめだということにならないとは言い切れないと思うんですよ、当然ながら、詳細調査をしていない、評価をしていないので。という、何かとても論理矛盾が発生するんじゃないかと思うんですけれども。

中村氏 プレ FS のときに、空港からマニラの中心部までということでしたが、途中一つ区切れがあって、このマニラ郊外と中側とそれぞれルートを検討しています。郊外で 4 つぐらいのルートの代替案がありました。マニラの中でも 4 つぐらいのルートの代替案があって、組み合わせて、いろいろなコスト、それから施工性、それから環境面も当然ですけども、いろいろ比較検討した結果、今のルートが一番いいだろうということで、プレ FS のときに向こうの委員会を開いていただいて、テクニカルワーキンググループとジョイントコーディネーションコミッティと開いていただいて、今のルート C ルートが一番適切だというようなことで決定していただいて、今回の調査はそれをベースにそのルートについて、主にそのルートを中心に、代替案も比較検討しながらやっているということになります。

現在、その決定されているというか提案されているルートの、例えば北のルートにつきましても、前回のプレ FS のときに、一応環境の検討をいたしまして、簡単にご説明すると、北のほうまで ECC のほうでも調査を行っておりまして、既に住民移転等もほぼ済んでいるようなところの工区であります。

ほかのマロロスを通らない工区というのは、高速道路の中の中央分離帯を使うというような代替案だったりしているわけですけども、いろいろそのアクセスの仕方、それから、今の国鉄の路線上に町がたくさん集まっていて、乗客の利便性もいいだろうと、既に住民移転もある程度進んでいるというようなことを勘案しまして、今のルートが選定され、当面、空港の利用の位置づけがはっきりしないものですから、一番困っている、渋滞が激しい通勤線区間、マロロス以南を今回対象として整備するというような位置づけになっております。

日比委員 なら、別に代替案の検討をしなくていいんじゃないですか、今回。ひねくれたことを言えば。

清水谷委員 私もそう思います。

日比委員 そこがやっぱりよくわからない。おっしゃることはわかるんです、現実。

清水谷委員 既に決定されているのであれば、何でそれ以上議論をしないといけなんでしょうか。我々の意見がどういうふうに反映されるのかというのが、疑問なん

ですけれども。

日比委員 あと、もう一つは、全体をちゃんと今回の調査対象にすれば、このマロロスまでの区間の事業の結果は、全体としてどういう影響が出るというのはわかるのではないかなと思うんですけれども。そこを区切ってしまうために、何かとても矛盾が発生しているようには思うんですけれども。

佐藤主査 いかがでしょうか。

作本委員 すみません、同じことをもっとわかりやすく言わせていただきますと、今回、この代替案で、しかも JICA さんがおっしゃるのは、マロロスと FTI 間の代替案の比較であると言っておられるんだけど、実際、その代替案の幾つかの案はマロロスを經由していないんですね。もともと代替案でマロロスと FTI 間を比べるつもりがあったのかということ、我々から、もうでき上がった後から見ると、あれ、そもそもこの代替案というのは、後からついて追っかけているんじゃないかというように。

もしマロロスと FTI 間の代替案だったら、この両区間ですね、2 つの地点の区間、これを幾つか並べて代替するはずなのに、マロロス通っている案は 1 つしかない。どういうことなんですかということ、ちょっとそもそも論で聞きたいんですね。同じことを質問しています。

佐藤主査 これは、フィリピン側と協議の結果と書いてあるので、やはりそのある程度のフィリピン国の意向がここに出ているという、そういう理解ですか。

一寸木 まず、当時そのとき出したのは、クラークから首都圏に対してどう出すかというところで代替案を出しています。そこに対して、フィリピン側がこのルートでというところで、合意をいただいたと。

でも、そこまで一気にいうのは非常に投資がでかいというので、かつ、であれば、今回、先ほど中村団長おっしゃいましたように、渋滞が一番激しいところ、かつ需要が一番大きいところを先に整備するほうが効果が一番高いだろうというところで区切ったのが、今回のスコープです。

日比委員 そこはよくわかるんですが、何度も同じ話です。では、この代替案の検討というのは何なんですかということですよ。

佐藤主査 対象区間の中の代替案になっていないということですね。対象が決まっている、そのマロロスと今回、FTI という中でのオプションそのものが代替されるものになっていない。なぜ、それだったらバラグタス、ボカウエという、そういうようなところで検討しないのか。それだけやはりニーズが高く、フィリピン国のほうもこのマロロス経由を主として考えていただきたいという、そういう意向を反映したもののなんでしょうかね。

一寸木 そうですね、将来的にはクラークをつなげて、マロロスを通すことが目的ではないです。

佐藤主査 バラグタスとマロロスの間には代替案というのはいないんですか。

今、28 ページを見えています。

ここに実は代替案がなければ、ここで議論しているのは代替案がない 1 本について話をしているのと一緒のことになりますよね。ほとんどが同じラインを通っているわけですので。

中村氏 その区間については、基本的に PNR、国鉄の用地を使うということで、代替案というのはいないといいますが、そのルートを使うということで向こうとの合意がとれています。

佐藤主査 そうなのであれば、マロロスと FTI の中の代替案の検討というのは、メトロマニラの内側のことが大きく影響を及ぼしていると、そういう理解でよろしいでしょうか。

中村氏 内側に関しては、幾つか代替案があって、地下を通す、上を通す等も含めていろいろ検討する機会がございました。

佐藤主査 ありがとうございます。

そう考えると、このオプションが A、B、C、D とありますけれども、基本的にはオプション C とオプション D を検討しているという理解ですよ。

A と B は関係ないんじゃないですか。

もし私が言っていることが間違っていたら、はねていただければいいです。いかがでしょうか。C と D が大きな代替案として、もし考えるのであれば、そこでどちらがいいオプションなのかと検討するものなのか。逆に、A と C というのはそんなに違うものなんでしょうか。

一寸木 A と C が同じということで……

佐藤主査 まず初めに、C と D というものが 1 つのこの代替案を検討するときの主要な路線の違いだということなのか、それが 1 つと。

あとは、A と C が両方とも推奨オプションとして丸がついていますけれども、そもそも A のほうはマロロスを通っていないですけれども、何がここが推奨されるものなのかはわかりません。

一寸木 それは、先ほど申し上げました通り、クラークにつなぐことが目的なので、マロロスにつなぐことは、あくまで今回の経過であったということですね。

日比委員 でも、調査をした結果、一番この調査の結果、A がふさわしいという結論が出た場合、どうするんですか。

一寸木 それは、今回の調査ということですね。

日比委員 はい。それはもう、しないのか。

清水谷委員 C が優先されて、それはもう。

日比委員 C が優先されるから……ああ、そうですね。失礼しました。

清水谷委員 詳細の……

日比委員 調査はしないということ。そうですね、失礼しました。でも、でいくと、全体の評価は A と C、両方推奨。

だから、プロセス的にはわかるんですけども、結論ありきのところに積み上げていこうとするから、ずれていくんだなというふうに思うんですけども。

清水谷委員 少し理解させていただきたいんですけども、このオプションが A、B、C、D ありますが、とりあえず推奨されるのが C であるということで、今、このスコーピング案の中で議論すべきは、結局、最終的な EIA の本調査の前にどういう助言ができるかという話だと思います。

そうすると、今回の計画から実施まで、すごくストーリーとして長いと思うんですよ。いろいろなルートがあったり、いろいろなモードといいますか、乗り物が違っていたり、パターンが違おうと。それから、1 つのルートに絞った後でも、それを高架にさせるのか下にもぐらせるのかということで、かなりオプションが出てくるということでいけば、実際に EIA という段階になっても、実はこのルートを 1 つに選択した後でも、実際の EIA の詳細調査になるときに、いろいろなデザインのオプションを考えなければいけないと。

はっきり言って、それに対しても、そのオプションがそのスコーピングが必要になってくると思われるんですよ。そうすると、今、ここで議論して、次がもう最終の EIA の報告書だということになると、かなり今議論できるのは、どのルートが一番いいかという程度までは議論できるかもしれませんが、その 1 本に絞った後にどのデザインが一番よかったのかというところを議論することは難しいと思います。例えばルートを一本に絞った後の詳細な技術デザインの検討は、スコーピングの案の議論なしで全て報告書をつくられるということになるんですかね。

佐藤主査 いかがでしょうか。

一寸木 デザインについては、基本的に郊外のほうについては当然、道路交通渋滞とか少なくなってくるので、高架ないしは地上ということで影響が少ないような形で考えています。ただし、都心部については影響を免れないだろうというところがあるので、そういったところには地下も念頭に入れて検討進めていくと。

清水谷委員 ですから、そういうところにそういう案があるときに、助言委員会にかけてリスクをいろいろ検討するということは考慮されないということですか。

一寸木 いえ、考慮されます。

清水谷委員 というのは、今回のスコーピング案の検討の中では、我々、そういった具体的な資料をいただいているから、その辺は検討できないし、助言もできませんよね。学術的に言えば、かなり SEA 的な部分と EIA 的な部分が混ざっているものを、一つの手続の中でやってしまっているようなイメージがあるんですよ。

だから、その部分を JICA さん側としてはどういうふうに考えておられるのかと。あるいは、助言委員会のほうとしても、どういうものに対してしっかり助言をしてほ

しいかを、一度何かしかり説明していただきたいというふうに思います。

というのは、世界的に標準的なことを言えば、こういったいろいろなルートがあったりするものに対しては、そのルートを選定するだけで一つの EIA 的なプロセスで終わらせるわけでしょう。それを決めるだけでもスコopingがあって、また詳細のものがあつたりしますので。そういうことなんですけれども。

佐藤主査 ありがとうございます。

今回の代替案の検討というところについては、少しある程度、今回はマロロスを通るといふところがある面一つのフィリピン国との協議のもとである程度のベースになっているということを伺ったので、やはり代替案のこの全体評価の理由のところですね。もう少し、なぜその C が選ばれたかというのを、ある程度明確に書いていただければなと思います。

また後ほどそれについても議論できればなと思いますが。

柳委員 途中ですみません。多分、代替案の検討というのは、EIA の中では heart of EIA と言われていて、非常に中核的なところですね。これもガイドラインの中の 23 ページに書いてあるように、代替案の分析というのは、プロジェクトの立地・技術・設計・運営についての有効な代替案と。この有効というのは、どの代替案をとっても実行可能であるということなのです。実行可能でない、幾ら後づけのやつをつくっても、意味がない。それは実行できないから。

そういうことで、この A、B、C、D という 4 つの代替案は、恐らく検討されたときには実行可能だということで検討されたけれども、後々、フィリピン国との協議で、C 案以外はちょっと実行可能ではないという話になったということであれば、それはそれで理解できるのですが、最初から A、B、C、D というのは実行可能でない、もう C しか実行可能でないにもかかわらず、A、B、D という代替案を新たに検討したのだということであれば、それは代替案を検討すること自体が意味がないことになってしまうというような、関連の指摘がたくさん多分あったのだらうと思うのです。

その点について、いや、そうではないということであれば、そこをちゃんと説明してほしいということなのだらうと思うのですがどうでしょうか。

佐藤主査 いかがでしょうか。

作本委員 今の柳委員のコメント、まさに代替案の本質をご紹介したものだと思うんですが、今、ここで私どもがこの C 案に基づいてこのルートをとるといふことはちょっとまだ見えないところで、後で議論になるところかもしれないんですが、やはり FTI とカローカンですか、その区間での、いわゆる都市部との一番の真ん中に近いところ。そこでの一番大きい規模の住民移転を引き起こす、その C 案を選ぶということになるんですね、結果的に。C 案のその説明によればですね。30 ページ台ですが。

そういうことがかかわっているんで、単にこの区間だけの代替案にとどまらないと。実行可能性というか有効性、そういうようなことをやっぱり考えた上での重い代替案

の選択ではないかというように考えられるんですが。

佐藤主査 ありがとうございます。

後ほど、代替案の件、恐らくこのまず代替案が選定されたその理由、プロセスみたいなものがあるのであれば、それも後日明記をしていただくとかですね。あとは、やはり私たちが言いたいのは、代替案と言いながら代替案ではないじゃないかということを行っているわけなんですけれども、もしこれが代替案なのであれば、どこまでが代替案で、どこからが。マロロスからのラインというのは 1 オプションしかないですから、そこは実行可能性で考えると、もう当然オプション C にならざるを得ないわけであって、なぜその C というものが選ばれてきたのかという、そのプロセスをしっかりと表記していくしかないのかなと思っております。

後ほど、ちょっと助言案の策定をつくるときに、もう一度ここを検討できればなと思います。

一応、保留で、こちら辺、25、26、こちら辺が重なっていますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

次、行きたいと思います。

27 番なんですけど、実はここも一緒でして、「全体評価及び選定ルート」というのがページ 32 に書いてあるわけなんですけれども、この全体の評価というのはどこが全体なのか。要は、その区間の中で全体評価をする。例えば今回に関しては、FTI とマロロスの中で多分、全体評価という言葉を使って書いているわけなんですけれども、そもそもその全体評価そのものが、費用対効果のことと、あとは住民移転のところが主として書いてはいるんですけれども、余りその自然環境要素の配慮とか、あとはその環境条件のようなことが十分に書かれていないのかなと。総合的に評価をしているというよりも、一部その道路事情、そしてその費用対効果、そういうようなものに偏った評価として書かれているのかなと思うのが、私の意見の 1 つです。

もう 1 つの意見は、今日の初めに作本委員からご指摘ありました通り、これは全体像と見たときに、このいわゆるマロロス～FTI 間ではなくて、もう少しクラークエアポートからの全体の中で、これが選ばれる理由というのが、本当にこの視点だけでいいのかというのも、1 つ疑問として思っています。いかがでしょうか。

一寸木 すみません、ちょっと即答はできないですが、整理させていただきたいと思います。そのときに、当然ですがプレ FS が前提になっていますので、その経緯とかも含めて今後ご提示させていただきたいと思います。

佐藤主査 ありがとうございます。

では後ほど、これについてもまた助言案のリストのほうで検討できればなと思います。

次、28 番はオーケーです。了解いたしました。どうもありがとうございます。

代替案の件に関しては、何か委員の方々、コメント、質問、事務局の方、何かあり

ますでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、次に行きたいと思います。スコーピング案・マトリックス、お願いいたします。

柳委員、お願いします。

柳委員 この29ですけれども、これから土壌の現地調査の結果を待って、対策検討するということですので、そのときに土壌汚染があるときの対応について明確にしていただければ結構です。

それから、30番ですけれども、これも現在作成中のEISで保全対策の措置を講ずるということですので、これについては了解いたしました。

31番についても、生物生態系等の予測評価では、保全の基準を設定するということですので、これについても了解しました。

佐藤主査 ありがとうございます。

32番から日比委員、お願いします。

日比委員 32、34、35は皆同じような意味合いで、工事中だ、一時的な負の影響として評価しているんだけれども、供用後はDとなっているんだけれども、ここにある例えば非自発的住民移転ですとか、生態系・動植物、特に土地改変等による影響というのは、これは供用後も影響としては続くものではないのですかという指摘をさせていただいて、ここで再度検討すると言っていたので、とりあえずここでは結構です。

それから、33はもうこれは用語の整合性の問題ですので、結構です。

それから、36ですね。ここも評価と定性的に文中で評価している内容が整合しないのではないのかという指摘です。工事中の影響段階についてはB-、これはある程度の負の影響なんだけれども、文中では影響は軽妙と書かれているので、ある程度の影響があるんじゃないんですかということで、そこは整合をとっていただけるといふことかと思しますので、これも了解いたしました。

次、37番です。ここも先ほどと同じで、工事中と供用後の関係の整合をとってくださいというところです。ご回答は承知しました。

以上です。

佐藤主査 ありがとうございます。

続きまして、38番から作本委員、お願いします。

作本委員 38番、今の区間の関連なんですけれども、今いただいているご回答というのは、カローカン～FTIは審査範囲ではありません。だけど、スコーピング案の検討はこれを含む、マロロスとFTI間。マロロスのカローカン含んだ範囲であるにもかかわらず、これをこっちでスコーピング案は対象にしていますと。

このあたりが、どうも何か説明としてなかなかわかりづらいんですね。我々が、今、

審査しなければいけない区間というか対象はどこなんだということ。それについての、区間についての的確な説明というか情報が我々に提供されていないんじゃないかという気がしてしょうがないんですね。

これは、今 38 についてはカローカン～FTI 間のことではありませんというご回答があったわけで、39 番目についても、それではこの区間についての十分な説明があり、社会状況、自然状況を含めて与えられているかということ、その状況も十分なところわかりづらいというような基準になっているのではないかと思います。

あと、40 番につきましては住民移転でありますけれども、ここからはちょっと内容が違いますから、とりあえずは 39 番まで。

佐藤主査 ありがとうございます。

何かご指摘。事務局、いかがでしょうか。

JICA サイドで何かありますでしょうか。

加来 すみません、一点よろしいでしょうか。審査部の加来と申します。作本委員から度々ご指摘をいただいている範囲のお話ですね。ちょっとわかりにくくて申し訳ないと思っておりますが、もしかしてちょっと用語で引っかかっているのかなというふうに思いまして。

ここで言う審査というのは、あくまでも有償資金協力の JICA の審査なのですね。なので、助言委員会での審議とか、助言委員会での審査という意味ではありません。

ですので、一方で協力準備調査というものをされていて、往々にしてあるんですけども、協力準備調査の調査範囲と、JICA がその後に行う有償資金協力の審査対象、融資対象というのは、いつも一致しているというわけではありません。ですので、今回の場合には、協力準備調査の範囲は、例えばこれくらいだけでも、そのうち有償資金協力の審査、支援の審査を今後行う範囲というのは、そのうちのこれくらいですよといったことを文字で説明しようとしたんですけども、ちょっとわかりにくくて、内容ですね、そういった意味になります。これでちょっとクリアになりますでしょうか。

作本委員 今のご説明ありがとうございます。JICA が受けているこの有償資金調査の例えば区間は、全体の中の一部であるというような、そういう感じで私は理解させていただいたんですが。ただ、やはり JICA のガイドラインは、もうちょっと路線全体で環境影響がどうやって起こるかとか。

当該の事業もありますよね、しかも前後が予定されていると。しかも、今回のこのルート選定というのは、前後のルートも決めてしまうほど重要な、最初に目をつけられるほど、やっぱり重要な区間ですね、この C オプションというのは。それはわかっているんです。これをどうしても大事にしたいという気持ちもわかるんですが、これを今ここで我々決めてしまうことによって、将来見落とされているかもしれない、将来もっと大きい問題が、さっきどなたか言っておられていたような、佐藤さんが言っ

たように、起こるような問題、ここで決めつけてしまうことになりませんか。

住民規模、住民移転についても、大きい規模のがこれから、C オプションのもとで起こり得るかもしれない。数が一番大きいわけですね。またさらに、北にかける空港との間では、まだほとんど調査されていない。プレ FS はあるかもしれませんが、調査が足りないかもしれない。それを今この段階でやっぱりこう決めつけてしまうような、今回のこの有償資金の狭い区間であるかもしれないんですが、その影響力は大きいということで我々、いろいろちょっと心配しているんですね。

この段階で、やっぱり前後の調査もあわせて、我々のほうに情報提供してくれたほうが、やっぱりこの C は納得できるというように、落とすところになるんじゃないかなという気がしてしょうがないです。

加来 ご指摘ありがとうございます。おっしゃる通りで、累積的影響というのはガイドラインの中でもきっちり確認をせよというふうには書かれておりますので、今回の調査も、先ほどご説明があったように調査をしていく予定というふうに理解しております。

佐藤主査 お願いします。

柳委員 確かに審査範囲から外れていることの幅広い意見を言ったとしても、それは審査範囲だけで限定して考えていただいて、幅広い部分については実効性を持たないようにしておいていただかないと、あのときにもう聞いていますから、そこは飛ばしますと言われるとかえって困ってしまう。それを懸念しているんです。

だから、そうならないように限定して、審査部分だけで考えていただければ、その幅広い部分は言っていないと思うんですね。それは主に、助言委員会のワーキング見ていただいたというような、その点、お墨つきみたいな形にしておかないでいただきたいということですね。

そういうふうにならぬように新たに案件が出てきたときに、またそれはやってほしいと。ワーキングの意見をちゃんと聞いてほしいと、それについてですね。そういうことを確約していただければ、それはそれでよろしいかと思えますけれども。

佐藤主査 よろしいでしょうか。

では、次に行きたいと思えます。

40 番から 43 番まで、作本委員、お願いします。

作本委員 これは、スコーピング・マトリックスの具体的なその評価についてでありますけど、最初の住民移転では、供用時が A - で、供用してしまえば後は問題なしだと、D だとそういうような判定。ちょっとこれはどうなんだろうかと疑問を持ったわけであります。

供用前はもちろん問題を解決するために努力されている、渡したらもう問題は相手方の問題だと。ただ、そこに住んでいる人たちはその問題と一緒にずっと将来暮らすわけですから、一緒に行くわけですから、やはりそこは事後のフォローだとか何か

かかわってくることがありますので、こういうような D の指摘でいいのかなという。

ほかに、B、C で適当なのがないこともあるかもしれないけれども、不明であるぐらいのほうがむしろいいのではないかという気がします。

41 番、42 番については、修正しますというようなご回答いただいておりますので、よろしいかと思えます。

これも人によっての見方ということで、B になるか C になるかわからないところはもちろん含んでいるわけでありますが、不明の部分を含めて、起こり得るかもしれないというようなところで我々は懸念して、こういうような評価を述べさせていただいているだけであります。

あと、43 番については、D 評価、説明として、IEE / EIA の対象としないと記述されているが、フィリピン側はこれ IEE 実施、採用していませんよね。政府的には IEE やっていないわけですよ、初期的な。ここはそういうことで、あ、ここはスコーピング表は IEE の表記をしておりますということなんですが、フィリピンは制度として確か、初期調査で IEE はやっていないですよ。そういうことで、対象としないと書かれているけれども、文字どおりこのように理解していいのかということだったんですが、これもご説明でわかりましたから、43 は結構です。

佐藤主査 はい、ありがとうございます。

続きまして、44、45、46、私のほうから。こちらスコーピング・マトリックスの中の評価の件です。了解しました。

44、再検討いただければと思います。供用後に、やっぱりコミュニティの関係性が悪化する可能性高いと思いますので、ぜひ供用後の評価値も再検討お願いいたします。

45 番、これに関しては生態系・動植物の件です。やはり底棲の、要は土であったり汚れるとか、底質の汚染というのが想定されますので、もしそうなのであれば、自然環境が決して大きな動植物だけではなくて、やはり底棲生物、ベントスといったようなものであったり、あとは結局それが生態系、めぐりめぐって大きい生き物が来なくなってしまうといったことも十分あり得ますので、恐らくこの湿地の底質というのが大きな意味合いを持つのだと思っております。B - のほうに修正いただければと思います。

46 番、よろしく申し上げます。労働環境のほうは加えていただけるとのことです。どうぞよろしく申し上げます。

私のほうからは以上です。

47 番、48 番、清水谷委員、申し上げます。

清水谷委員 まず 47 番ですが、供用後の振動と騒音について指摘をしました。これについては、供用後の影響については A - に修正されるということで、了解しました。

続いて 48 番ですが、私の質問は、既にこれ議論されていることかもしれませんが、このマトリックスがオプション C に対して作成されたものかということなんで

すが、これについては、この説明ではわかりにくいので、オプション C についてか、またはそのほかのオプションも含めて考えたマトリックスなのかということをもう一度確認したい。

一寸木 これは C についてですね。

清水谷委員 実際には C についてのマトリックスであると。

一寸木 はい。

清水谷委員 その後、できればそのマトリックスを読む場合に、その影響を委員が見ていこうとするときには、幾つかの関連する資料が必要になってくると思うんですが、そういった意味では、今、右側のほうに説明があるんですけども、一応、いただいている資料の中では、そのルートの詳細な状況というのを頭の中に描くことが難しいとえます。

できれば、こういったスコーピング案の会議の前に、そのイメージがわかるようなものといえますか、そういった資料をやっぱり同時に、回答の中で EIA レポートの中に示しますと書かれているんですけども、そうではなくて、スコーピング案の議論のときに出していただければと思います。事後のことですけど

一寸木 確かに、先ほど冒頭にもありましたけど、写真とかも一部のものではあったので、その辺についても早急に準備して、イメージが湧くような形で準備いたします。

加来 ご指摘ありがとうございます。この件はほかのワーキングでも共通することかなと思います。我々のほうでお送りした事前配付資料が、どうしても足りない情報などが出てしまうときには、事前配付資料をご覧になったときに、ああ、これはちょっと足りないなと、こういう情報をもっとあればいいというのがありましたが、我々のほうにすぐにご連絡いただければ、もうその際に入手できているものがあれば、できる限り提供させていただきたいと思いますので。どうしてもこのワーキングの後に資料提供となりますと、どうするんだろうという感じになってしまうので。事前にこの質問表をつくれる前ぐらいにご連絡いただけると。

清水谷委員 わかりました。

佐藤主査 確かに、ご指摘の通りだと思うんですけども、やはりこの社会配慮委員会がこの数年やってきて、ある程度の JICA サイドも私たち委員のほうも随分経験を積んできているという状況の中で、土地利用とか、やはり地理学的なある程度の基礎的な情報とか、人口構成とか、そういうようなものについて、やはり我々の判断ではいつも必要なものなんですね。

だから、我々が適宜委員から提案をして出すというよりも、もうある程度の情報、つまり判断するときの基礎的な情報というのはやっぱり、幾つか、社会的側面、環境的側面というのはあるかと思いますので、それについてはぜひお互いにその議論を活発化させる上でも、事前に用意ができるようなものであれば、それはそれで今後の検討会の中でも委員会の中でも、事前に用意をしていただけることを、私は、私のこと

ですけれども提案させていただければと思います。よろしくお願いします。

次、行きたいと思います。

環境配慮をお願いします。日比委員。

日比委員 はい、49番、地球温暖化の調査、湿地改変、樹木の除去に関する GHG の排出についても評価してくださいということ、評価していただくということになっているので結構かと思いますが、どこにもこういう湿地改変、樹木の除去に関する影響についての言及がなかったので、それはスコーピングの中でもお願いできればなと思います。

以上です。

佐藤主査 作本委員、お願いします。

作本委員 次の、騒音状況、防音設備。これは供用後でないと環境影響は調べづらいということがあるかもしれませんが、経験を積んでおられる JICA ですから、適切な事前調査でわかるところまで検討していただいて、緩和策もアセス後にということをおっしゃられますけれども、あわせて考えるぐらいのことをやっていただいてもいいのではないかと思います。

騒音というのはもう、よく一般的なこういうことで起こり得るだろうと、どのくらいまで騒音問題が進むだろうと見当つくと思いますので、緩和策も含めて、早い段階から検討するということがよろしいんじゃないかと思います。51番です。

52番、これは渡り鳥の影響。これについては、私、はっきり言ってわからないんですけれども、このルート、例えば低い目線のところ、渡り鳥が移動するのかわかればはっきり言ってわかりません。あるいは、ただ、全くないと言え、この列車に衝突するものはないのかわからないんですけれども、このあたり、個別の調査方法について教えてくださいというふうに。気になるのはいわゆる渡り鳥ですが、なければ結構です。あるいは、もう一つは、地上を移動する動物がいますよね。こういう線路ができたことによって、移動できなくなってしまうということも、今の区間よりももっと北のほうで起こるかもしれません。

そういうようなことで、これが希少生物であろうとなかろうと、生物、生き物のそういう移動する道をなくしてしまうということは、なかなか厳しいことというか、ほかの方法も考えられれば、代償施設じゃないけれども、またできればよろしいかと思えますので。

そういう意味で、やっぱり5キロメートルも既にこの鳥獣保護区から離れているということはわかっておるんですけれども、だから直接の影響はないだろうと。でも、何かしら、これまだ、じゃいいですねと言い切れないような、こういう生き物への影響があるかもしれないということで、その可能性があるんならばということで、こういうことを52番で申し上げさせていただきました。

佐藤主査 ありがとうございます。

次、53番、私です。

何度も申し上げますけれども、底質の影響というのが汚染の影響度が大きいと。回答のほうに、底棲生物への影響が予想されますので、DをB-に評価しますと、どうもありがとうございます、書いていただいたんですけど、実は底棲生物だけじゃなくて、やはり生物の繁殖とか育成というものにも随分影響があるのかなと。

特に、今回のオプションCに関しましては、河口域に、川の下流のほうにラインができるということなので、随分そういう意味で底質の問題と、デルタ地帯というのもあるかと思しますので、植物・動物含めて、生物の繁殖とか育成にも影響をもたらすのかなと思って、ちょっと危惧している次第です。

文章の中に、その配慮だけ入れておいていただければなと思っています。評価値はB-で結構かと思しますので、よろしくをお願いします。

54番、清水谷委員、お願いします。

清水谷委員 54番ですね。これについて、振動と騒音についての部分において、病院・学校・宗教施設などや、それから沿線の住宅についても、把握してほしいということで、それについて今後注意を払ってEIAレポートの中に反映されるということで、理解しました。

その次の55番の指摘というのは、例えばスコーピング案の事前配付資料の14ページで騒音の資料が出ていたんですが、主に駅の構内で測定されたことで問題ないというような書き方のロジックになっています。本来やはりスピードを上げて列車が通過しているところが一番大きくなるはずですので、やはりその関係と、スピードを上げて列車が走っているところと、その騒音で影響を受けやすい施設などがどういう関係にあるかということ把握して、その調査の箇所を決めて調査を実施していただきたいという趣旨です。そういう点では理解していただいていると思しますので、この内容で了解しました。

佐藤主査 ありがとうございます。

恐らくその詳細な地図の話、先ほどありましたけれども、やはり地勢であったり、土地利用も重要かと思うんですけども、やはり騒音等が含まれると、やはりこの宗教施設、学校、病院、ここら辺の配置というのがどういうものなのかということも押さえておく必要があるのかなと思って聞いておりました。ご指摘ありがとうございます。

続きまして、56番、柳委員、お願いします。

柳委員 56、57、58というところですけども、これは非自発的住民移転ということで、このプロジェクトの疑問点、ここにあるのかなと理解して、これについて中心的にいろいろと質問しているのです。

そのフィリピン国自体は、非正規住民についての一応の要件を決めているということが、56の回答に書かれておりますけれども、ただ、これに該当しない人でも、JICAガイドラインは特にこういった要件を定めていなくて、非自発的住民移転の場合は、

影響を受ける人というふうに書いてあるわけです。個別的な要件はないのです。

つまり、フィリピン国がこういう要件を定めていても、非自発的住民移転として移動しなければいけない人は影響を受ける人に該当するので、フィリピン国の要件に該当しない人でも、何らかの受給権者として取り扱いを受けるという理解でよろしいのかということを確認しておきたいと思います。

57 では、ガイドラインに基づいて受給権者としているということですが、56 ではフィリピン国の要件を一応書いていますので、その点で齟齬が起こったときにどう対応されるのかということころは、JICA のガイドラインが優先しますという理解でよろしいということかどうかを確認しておきたいと思います。

佐藤主査 いかがでしょうか。

小笠原 ギャップがある場合は、JICA ガイドラインに基づいて補償を考える、影響を受ける人を考えるというふうに考えております。そのことについて、相手方カウンターパートと JICA ガイドラインに従うような調整をしてみたいと思います。

清水谷委員 はい、了解いたしました。

58 についても、ここに書かれたようなことが配慮されるということで、理解しました。

佐藤主査 ありがとうございます。

では、続きまして 59 番、作本委員、お願いします。

作本委員 ご回答では、マロロスと FTI 間、いわゆる今回の対象区間全体について文化財はないと。若干、旧 PNR 駅、これは歴史的に保存したいというようなことは書かれておりますけれども、基本的に区間にはないということでご回答されておりますけれども。

これは何か、もとのデータといいますか、ヒアリングとかそういうことをした上で、ないというふうに書かれているというふうにも、もちろん理解してよろしいですね。

佐藤主査 いかがでしょうか。

磯田 JICA 調査団で環境担当の磯田と申します。こちらに記述させていただきました文化財につきましては、プレ FS 等、現在まで得られた既存文献、それから現地のヒアリング等を通して、現在まで得られたところで、文化財はないということです。今後につきましては、現在、再委託業者調査の中で EIA 調査を実施しておりますので、その中でもヒアリング、文献調査をしながら最終的に EIA としてまとめていく所存です。

作本委員 わかりました。ありがとうございます。

佐藤主査 ありがとうございます。

60 番、苦情処理の仕組み。ご回答ありがとうございます。よろしく申し上げます。

次、ステークホルダー協議・情報公開に移りたいと思います。休憩とることも考えているんですが、4 時までにはちょっと集中して全部抜けた段階で、一度休憩がとられ

ばなと思っています。

ステーキホルダー協議・情報公開、61番、柳委員、よろしくお願いします。

柳委員 現地メディアを活用した広範な周知ということは今後も継続して働きかけるということですので、継続的にそういうことで、よろしくお願いいたします。

佐藤主査 62番、日比委員、お願いします。

日比委員 ここは、この間、協議会のジェンダーバランスについて質問させていただいて、実施済みのもののデータは明示していただいて、ありがとうございます。

それから、今後のステーキホルダー協議におけるジェンダーバランス、あとマイノリティへの配慮についても書いていただいていますけれども、これは明記していただければと思います。ありがとうございます。

佐藤主査 63番、作本委員、お願いします。

作本委員 ステーキホルダー協議が3回行われているというか、行われる予定も含めて記載があります。これについては、1回目というのはどこか1カ所で1回という計算ではないということを読んでいく中でわかりましたので、1回目で各都市をそれぞれでやった上でそれを1回目と呼ぶというような記述であるということが後になってわかりましたから、複数回いろいろなところでされているということで、理解しております。

ただ、1回目は全路線でやっているの、ここではもう先ほどのように、今回の対象の路線以外のところでもステーキホルダー協議をやっているというようなことがあって、やっぱりステーキホルダーの協議の開催場所については、今回、当面のプロジェクトによって狭めずに広くやっているというのは、結果的には広い意見を集めているということでもいいことかなと思います。これはちょっと、先ほどの路線の議論とは別にしまして、ご回答いただいた内容でよろしいと思います。

佐藤主査 ありがとうございます。

64番、日比委員の62番の質問と同様なことかと思えます。私、マイノリティのことも書かせていただきましたけれども、住民移転が多いことを考えますと、やはり非識字者とか、あとやっぱり適切にそういう人たちに対する情報が行くかというそこら辺も、いわゆる文書を書いて配るというものだけではなくて、何らか私はそういうマイノリティに配慮をした対話の場、意見を収集する場というものを検討いただければなと思います。よろしくお願いします。

65番、66番、お願いします、清水谷委員。

清水谷委員 まず65番ですが、これはステーキホルダー協議が行われた会場の、町の名前の位置がわからなかったので質問しました。説明をいただきましたので、これで理解しました。ありがとうございます。

次、66番ですが、これもSTA.RITA付近での協議がなされていないのはなぜかということについて質問をさせていただきましたが、これについてもオプションCが優先

区間ということが議論されていた通りでしたので、この説明で理解をしました。

以上です。

佐藤主査 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

では、その他に入りたいと思います。

67 番、柳委員、お願いします。

柳委員 これは苦情処理のところですけども、この移転が終わった後の、それからこういった、鉄道が敷設された後の窓口というのが常に必要なのですね。ですから、それについて検討されるということですので、これについては了解しました。

佐藤主査 68 番から、日比委員、お願いします。

日比委員 69、69 ここは表現上の問題だけです。ちょっとわかりにくかったので、ご説明でよくわかりました。ちょっと修正されることを提案します。

それから 70 番ですね。ここは、国立公園の保護区のみを表の 3.2 ですか、ここに書いていただいているんですけども、保護区というのは国立公園だけではないので、全ての保護区のある・なし、ある場合にはそれを明記して、あと距離を入れていただければというふうに思います。

71 番、ここはその文章の章題が「希少動植物」となっているんですけども、希少動植物についての記載が全くなかったの、あれっと思ったということで。何か一言、ここに回答いただいているような内容を説明していただければいいかなと思います。

それから、72 番ですね。ここは、マロロス～カローカン間はまだ既に ECC を取得しているので、EIS のアップデートする必要があるということ。アップデートとは何ですかという質問で、ご回答いただいている、この理解としては、要は EIS を全部やる必要があるというふうに理解したので、それはそれとしてなるほどと思っております。

ただ、一番最初のほうで、そもそもこの区間の EIS を見せてくださいと最初にお願したの、当然もう入手されているものと実は思っていたんですね。既にされている EIS の、未入手でこのスコーピングをやっているというのが、それでいいんだろうかというちょっと疑問を持っております。

私、EIS の専門ではないので、そういう何か事前のものが全く先入観持たずにやるものなんだということであれば、そういうご説明をいただければと思うんですけども、普通に考えれば、既にある EIS、そもそもこの EIS は作成されたのがいつなのかというのちょっと教えていただきたいんですけども、それを見た上でスコーピング案を検討するというのがごく当たり前のプロセスではないのかなとちょっと思って、追加で質問させていただきたいと思います。

佐藤主査 ありがとうございます。

フィリピン事務局、いかがでしょうか。

小笠原 最初に EIS が作成されたのは 1999 年です。それからまた 2007 年にアップデートされました。

1999 年につくられた EIS というのは、マロロスからバレンズエラ、途中の区間までです。2007 年にまたバレンズエラからカローカンまでが追加されて、統合された EIS ができています。

1999 年のオリジナルの EIS は今、環境省のほうに問い合わせていますけれども、現在、手元にあるのは 2007 年の一部区間のものです。

それを参考にしてスコーピングをしております。ただ、今回対象となるマロロスから全区間の EIS は手元になかったという状況です。

佐藤主査 いかがですか。

日比委員 ご説明はわかりました。これは、もうすぐ入手なのかな、されたものがこのスコーピング案に反映されるという理解でよろしいでしょうか。

小笠原 はい、反映いたします。

日比委員 ありがとうございます。

73、74、ここはステークホルダー協議とあとその EIS のプロセスにおいて、要は法律上求められている幾つかの公開スコーピングであったり公聴会というものがあって、それらの関係がよくわからなかったので、この 2 つはそういう意味の質問でして、ここにご説明をいただいているので、わかりました。

要は公開スコーピング、公聴会ということを書いてあったかな、そのプロセスで求められているものと、多分、用語の整合とか整理はしていただいたほうがわかりやすいのかなと思います。よろしくお願いします。別にご回答は結構です。

佐藤主査 ありがとうございます。

では、75 番、作本委員、お願いします。

作本委員 このノースレール事業という言葉がいただいた資料の中で出てきて、中国輸出入銀行の融資によってという、2004 年から実施されたという、こういう内容なんですけど、ここで非正規の居住者の受け入れで、線路に権利もなくて住み込んでいるような人たちだと思っんですが、2 万世帯。恐らく 4 人と数えたって、8 万人ぐらいの大量の人が移動させられたというようなことが書いてあるわけです。かなり大変だった事業だと思っんですが、これがもう完了しているということが書いてあるんですが、完了というのは本当にもう問題なく、2 万世帯の人たちが、はい、わかりました、右から左に移りましたということで、完了というのは行政の側から見て完了しましたというのか、もう問題も起こっていませんよと、またそこに線路に戻ってきて住み込んでいる人たちはいないのかという、どちらのほうの理解に立っていいのかということがわからないので、75 番を出ささせていただきました。

佐藤主査 いかがでしょうか。

一寸木 今回整備する範囲、ライトオブウェイの中には、この移転させた 2 万世帯

はいませんが、当然、先にも話がありました通り、今回 DDR 等をつくりますので、そこで苦情等があったのかどうかについて、厳密に照査していくと。必要あれば CAP を作成するといった手続を踏みたいと思っています。

作本委員 もし不満があるような人たちがこの中に移転しても残っていた場合には、次の事業に対する何か迷惑行為等するかもしれませんね。そういう意味では、今さらということはあるでしょうけど、これだけ大規模な移転が行われたということは、あとも若干フォローされておいたほうが無難かなという気がしました。

76 番、これについては、全然本文と関係ないんですけども、エネルギー源、フィリピンというとすぐ停電するようなことを私、思いつくので、こんな電力がまだあるのかなということで、これから供給源を検討するということらしいんですが、いろいろなほかの手段もあることであろうから、電力を確保されたほうがということをやっと思いました。

あと、77 番のこの ECC の、この EIA アップデート、まさにもう既にこの ECC の許可証が取れているところで、もう一回期限が迫っているから EIA をやり直すということで、理由が駅の位置の変更だとか電化だとか送電線だとかこういうことが理由として述べられているんですが、そうすると、ちょっとこれまた穿った、もとの先ほどの話に戻るんですけども、もう既にここに ECC がおりた区間をもう一回同じで焼き直したいと。そんなこともあるんじゃないかという、また変な穿った見方をしてしまうので、何かルート変更、もともとするような代替案を前提に考える。なかったのだったらもうそういうことで、必要最小限の検討でよろしいんじゃないかと。もう不必要な調査ならする必要はないかと思うので。

ECC は、これで一回おりているわけですね。それとまた今の段階になって、全くまた別の案、恐らく昔のアセスをやったときの代替案ルートが、またもう一回顔を出しているんじゃないかと思うんですけども、そういうようなことになるのは、本当に形だけの代替案調査というのは本当に必要なのかどうかということ、また戻る話であります、そういうことをちょっと、印象でありますけれども、感じました。

以上です、77 番。

佐藤主査 いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

78 番、実はこれは今の作本委員の指摘ともリンクしているんですが、もし ECC 等に送配電ですよ、とあと送変電、あと配電、ここについて今回の文書の中にはなかったものですから、もしその ECC の中であるのであれば、それをうまく生かすのもよろしいかと思えますし、ないのであれば、それを追加していただくというような形で検討いただければと思います。よろしく願いいたします。

私からは以上です。

最後、79 番、80 番、清水谷委員、お願いします。

清水谷委員 私の質問は、以前から議論になっている部分がありますけれども、それは、まず、今回のスコーピング案で議論されている内容が、一部 SEA 的な部分が入っているのではないかと。一つは、SEA の部分があるのであれば、SEA に対して SEA の結論が出て、またその次の段階になって、またスコーピングが始まって事業のアセスが始まるというようなステップで行くことが順当だと思われるんですが、この 79 番でいけば、この説明をさせていただいているんですけど、この EIA 案を作成していくもので矛盾はないというように書いてあるんですけど、例えばこのようなスコーピング、今回いただいた情報の中でスコーピング案として議論をしても、例えば車両の保管をする基地だとか、そのあたりの面積だとか、そういう情報も全然出ていませんし、本当にその事業アセスに対するコメントをしっかりと我々が出せるのかということ、そういうレベルの情報をいただいていないと思うんです。

だから、そういった意味では、事業アセスのためのスコーピング案の情報をいただいているような、今でもそういう感じがしないという気がするんですね。実際に事業アセスになれば、コンサルなどを使って実際に設備のデザインをもやって、だから幾らコストがかかると。コストもかかるし、デザインも大体わかるから、どういう影響が出てくるかというのが大体イメージがより明確にわかってくるということなんですけど。

今回のまだ納得いかない部分が私の頭の中では整理ができていないと思うんです。こちらの 79 番において説明されている中では、例えばプログラムの EIA に当たるということは納得されているようなんですけど、その評価書を代用したものではないということは、その評価書というものは実際に発行されているというふうに理解しているのですか。

プログラム段階での影響評価が行われて、その評価結果というものが、既にこのスコーピングのものとは別のものが出ているというふうに理解していいんでしょうか。

佐藤主査 いかがでしょうか。

磯田 フィリピンで EIA のマニュアルがあります。その辺、こちらでもご指摘いただいていますように、P-EIA と、プログラマティックという、プログラム段階、かなり計画の早い段階でやる EIA ということで、一般的に言いますと、SEA の考え方で実施するという、P-EIA というシステムはあります。

ただ、フィリピンでは、SEA に関して特記した、特別にそれだけを取り出した法律というのはございませんし、今まで SEA を実施したという事例は、少なくとも我々は知らないところです。ですから、フィリピンでは実際の SEA、P-EIA というのは、あまり実施していないだろうというふうに思っております。

今般のこのプロジェクトについても、プレ FS の段階で P-EIA というものは作成しておりません。

清水谷委員 わかりました。状況は理解しました。

どうでしょうか。

佐藤主査 後で、助言案の中にある程度、少し前文のほうで提案を書くとか、そういう形でもいいんですけども。

清水谷委員 はい、この時点では一応、理解しました。助言案を作成するときに、また少し意見を述べさせていただきたいと思います。

佐藤主査 少し休憩に入りたいと思いますけれども、休憩の前に、何かコメント、ご指摘、いただければ。よろしくお願いします。

上條 経済基盤開発部の上條ですけれども、今回の議論でちょっと幾つか、複数にまたがることなので、また最後に皆さんの理解が一致していればいいんですけども、特に供用期間の影響のことについて。

例えば 34 番ぐらいから 55 番ぐらいまで、動植物の影響だとか、住民移転のことだとか、供用期間中も影響があるのではないかということで、わかりましたということで、- B とか - A になっていることが書いてあって、今回、この場では議論にならなかったんですけども、ただ、そこで混乱しているのかなと思うことがあってですね。

もちろん工事のときに土地改変とかが起きて、いろいろな影響が起きる。それに対して、環境保全措置は講じて、ただ、それは多分、供用期間中も恐らく続いているのだと思うのですね。だけど、それはスコーピングの中では、工事中の影響として - B とか - A とか。ただ、そこで供用期間中でもし - B とか - A とかつけるのであれば、この事案であれば、列車の走行だとか、施設の存在だとか、そういうもので騒音が起きるだとか日陰が生じてしまうだとか、そこでもし野生の何か分断が生じてしまっているのであれば、動物の移動ができないとか、そういうことであれば僕はよくわかるのですけれども、そこまでわかって、例えば調査団も - B にしますとか - A にしますと言っているのかなというのがちょっと気になったんですけども。

あと、委員の方でコメントされている方も、その工事中の影響と供用期間の影響が、何か混乱しているとよくないなという、ただそれだけなのです。それがもし混乱しているの指摘だと、ちょっと整理したほうがいいのではないかという。

以上です。

日比委員 多分、私のコメントのところになる。いや、まさに私、実はそこが気になっていまして、ちょっと非自発的住民、貧困層のところのというのは、またちょっと考え方が違うのかもしれないんですけども、例えば、この中の 34 番の、工事中の土地改変による影響が一時的に発生すると。もちろん、それが実際の行為が起こるのは工事中だと思うんですね。その改変されることによる影響というのは、供用後も続くと思うんです。それを戻せば別ですけども、ただ戻すのも、どこを改変するかにもよりますけれども、私のような立場からすると、戻しても同じものには戻らないと考えるので、そうすると、工事のときの行為というのは供用後も影響が継続するだろうという意味で、ここを、特に 34、35 あたりは書かせていただいております。

上條 そうすると、多分、私の理解だと、それは工事中に起きた影響で、それがもう完全にもとには戻るといのはなかなか難しいのだと思います。代償措置まで講じたとしてもですね。

ただ、それは多分、工事中の影響として処理、このスコーピング上はですよ。もちろん、環境保全措置は講じていくわけなのですけれども、ただスコーピングの中では、工事中の影響として - A か - B かつけてもらって、供用期間といのはまたそれとは切り離して、多分、動植物であればこの施設の存在による影響があるかということだと思っんですけれども。

さっきも言った、その中、例えば生息域が両方であれば、分断してしまうだろうと。それに対しては普通は何か移動する手段を講じますということは、それであれば供用期間中は例えば - B とかで、そこで移動する手段を講じますで、僕はいいと思っんですけれども。

ですから、今のご意見が、例えばそういうことであれば、僕は供用期間中で非常によくわかるのですけれども、工事中の影響が残ってしまうだろうと言われると、それはちょっと違う整理なのではないかなという気がするんですけれども。

日比委員 そこは多分、2 つあると思う。そもそもそこをどういう考え方で見るとかという話があって、いや、それはもう工事中のものだという整理でやると。ただ、少なくとも私の立場から考えた場合には、その行為の発生は工事中であっても、影響は供用後も続くものは、供用後の影響としてしっかり評価すべきだろうというふうには考えます。別に供用が始まったらその影響がなくなるわけではないので、影響が続いている限りは。

上條 影響は続くと思いますよ。

日比委員 それはやっぱり供用中の影響として評価すべき。

上條 それは多分、何かちょっと教科書的には違うのではないかなという気がするのですけれども。

日比委員 むしろそこは、私も EIA の専門ではないので、その辺も、もしそれがいや違うということであれば、ご指摘いただければと思っんですけれども。私が EIA はよくわかっていないのかもしれないんですけど、ほかの立場から見れば、それは供用中も影響はあるでしょうと。

上條 それはあると思いますよ、もちろん。

日比委員 それはちゃんと評価しましょうよ。

上條 その土地改変、もし修復するにしたって時間がかかるでしょうから。

日比委員 だから、それは.....

上條 工事の終了時点で完全に終わっているということはないと思いますよ。

日比委員 ないですね。じゃ、その供用中の.....

上條 ええ。ですから、工事の影響があったとしても、実際の事後評価報告書を出

したりするのは、工事が終わってしばらく経ってから、その効果がちゃんと見終わってから普通出すのだと思うのですけれども。ですから、恐らく影響は、絶対マイナスの影響は起きていると思いますけれども、工事が終わった時点のですね。でも、それを供用期間中の影響だとはしないほうがいいのではないのでしょうか。

日比委員 それは何ですか。

上條 混乱すると思うのですよ。それは工事中の影響として、環境保全措置を講じればいいのではないのでしょうか。

日比委員 でも、それは、ここで評価した後の話なのではないですか。こういう影響があるから、対処処置をやりましょうということではないのですか。対処処置まで入れたら、みんなマイナスなんかいいですよ。理想論ですけども。

上條 それはだから、工事中の影響で、もうずっと、例えば必要であれば環境保全措置をずっと講じていけばいいのだと思うのですけれども。その供用期間中でも。

日比委員 それはでも、供用後もやらないといけないということですね。

上條 それはそういうふうに定めればいいのだと思うんです、環境保全措置を。

日比委員 であれば、やっぱり影響、供用後続く影響はそこで評価すべきなのではないですか。

上條 すみません、ちょっともう多分。供用による影響ではないのではないかというのが僕の意見です。だから、それは、供用後のところに - B とか - A はつけないほうがいいのではないですかということです。

日比委員 でも……

柳委員 一般論のちょっと話に。

例えば騒音ですね。騒音で考えた場合に、鉄道をつくります。そうすると、工事中の影響というのは、できるだけ環境影響がないように騒音防止の措置を講ずるし、騒音が出ないような防護壁とかを構築して、それでやります。その結果、供用が開始されました。供用開始後、周辺からどれだけ影響があるかというのは、不確実な場合が多いですから、事後調査で本来はチェックしないとわからないわけですね。事後調査でチェックした結果、影響があれば、供用後もそれをさらに緩和する措置を講ずるのが、一般的な話ですね。それが普通、工事中と供用、存在時での環境影響の考え方だと思うのですけど。

上條 それは僕もよくわかりますよ。ですから、保全措置を講じるなりというのは、工事中の影響がある供用期間中でも保全措置を講じることは、僕は非常にいいことだと思いますけれども。

柳委員 ただ、保全措置を講じても、供用存在時に影響があるかどうかというのはわからないことが多いので、それは事後調査でもって確定して、それで出てきたらそれに対する対応をします。

上條 追加的に緩和措置をまた講じればいいと思います。

日比委員 で、それはその工事中の例えば土地改変が起因した影響に対して、供用後も対応しないとイケないことが出てくるんじゃないですか。

上條 そうですね。

日比委員 その影響は、供用中のものとして評価して、対応すべきんじゃないですかというのが私の主張なんですけれども。

上條 そこが多分違ってしまうと思う。私の意見とは違うと思うのですけれど。

日比委員 まあ、私の意見はそうなります。

上條 だから、皆さんがみんなそれで理解できるのかなというのがちょっと気になったのですけど。

日比委員 あともう一つ、特にこれ、自然生態系が絡んでくると余計、私の立場は、むしろ譲れないんです。

佐藤主査 そうです。私も実は、日比委員の指摘もなるほどなと思って聞いていたんですけど、やはり直接的な影響と間接的な影響があると思うんですね。それで直接的な影響というのは、その工事中の影響そのものがやはり、後になっても響いてくるという、工事中がもたらすものというものが影響プラス型と。自然生態系の場合には、それそのものが、まさに私が指摘をさせていただいた、底質の変化なんていうのは、底質が変化することによって生き物に影響を与え、生き物の中で食物連鎖がつながって、それが全体的な影響をもたらすと。

では、その食物連鎖の影響というのは、工事中ではないことだってあるわけですね。工事中の直接的な影響ではないわけです。けれども、それは間接的にそれが時間をかけて影響が出てくることも十分あるので、今先ほどご指摘をしてくださった、施設があるからによる影響というのは、ある意味それは直接的な影響であるならば、工事の影響として見ることも当然重要かと思えますけれども、それ以外、特に生態系に関しましては、結構、供用後の影響というのも十分あり得るのかなと思って私も理解しておりますけれども、いかがでしょうか。

上條 もちろん、間接的な影響もそれは含めれば、僕はいいと思いますけれども、工事の影響がですね、長い時間かかって、いろいろ変化もあって、ということであって、それが予測できるので、それをちゃんと緩和しますというのは、僕はとてもそれは非常にいいことだと思うんですけれども。

ただ、それが供用期間まで延びるから、それが供用期間の影響だというのはちょっと違うのではないかなというのが僕の意見です。

日比委員 それも多分、要は影響がいつ起因したので分けるのか、どの期間で起こっているのかによって……

上條 何による影響かですね。工事による影響なのか、車両の走行による影響なのか、施設のあることによる影響なのか。

日比委員 あと、私の立場から言えば、仮に上條さんがおっしゃるほうでいけば、

工事中に起こった影響の供用後に続くものが、どこでこの中で捉えられるのか。

工事中といったときに、工事中の行為によって発生した影響であるという理解がみんなであるというのであれば、まだわかります。わかりにくいなどは思いますけれども。ただ、影響評価だから、やはり影響をまず主語に主体にして、この区切りを考えるべきだと私は思うんです。これは EIA の専門の先生方から言うと、それは違うということなのかもしれないですけども、生物多様性、特に生態系なんかから考えると、期間も長く影響が残る可能性が排除できない以上、その期間で分けてちゃんと評価すべきだというふうに私は考えます。

佐藤主査 ありがとうございます。

一度、ここで休憩にさせていただきながら、今のご指摘のところも、両方のご指摘、私も理解できるかと思しますので、その助言案をつくっていく段階の中である程度文章をまとめていければなと思っています。ご協力ありがとうございます。

一度、10 分ほど休憩をさせていただきまして、次の後半戦行きたいと思えます。どうもありがとうございました。

では、休憩に入ります。

(休 憩)

佐藤主査 では、10 分強時間が経ちましたので、再開をしたいと思えます。

今からスコーピング案のワーキンググループの案をまとめていきたいと思えますが、ちょっと方針だけ決めたいと思えます。

事務局の方、今回、全体会は 11 月 1 日でよろしいでしょうか、に発表ですよ。11 月 1 日の 2 時半から。

長瀬 予定は 10 月になっています。

佐藤主査 10 月 7 日、2 時半から。

長瀬 はい。

佐藤主査 そんなに時間がないんだ。ありがとうございます。

今日は 9 月 27 日。1 週間ですか。

長瀬 1 週間でまとめてください。

佐藤主査 厳しいな。ありがとうございます。

では、10 月 7 日に出すことをしながらやっていくと。ありがとうございます。

まず、全体事項のほうから確認をしていきながら、事務局サイド、消すなり足すなりしていく作業をやっていただければなと思えます。

基本的に、今回、やはり代替案のこととか、あとはやはりその区間の設定みたいなことに関しては、ある程度、全体事項の中で整理した文章が必要かと思えますので、恐らく全体事項のことは、ある程度のコメントを踏まえた上で、少しこのメール審議の中での作業が増えるのかなと思って聞いておりました。

今日は時間的な制限もごしますので、まず初めに全体事項、各委員からの足す、

引く、修正する等のご指摘をいただいた上で、それを踏まえて全体事項は後日、もう少しメール審議の中でまとめていく方針をとりたいと思います。

その一方で、その代替案の検討、19番以降に関しましては、ある程度の目途をつけて整理をしてやっていきたいと思います。どうぞよろしくお願いします。

では、柳委員、1番お願いいたします。

柳委員 1番、落として結構です。

佐藤主査 ありがとうございます。

2番。

日比委員 今の10月7日を聞いてちょっとこれどうしようと悩んでいるところでして、先ほど現地からお聞かせいただいた限りは、どうもこれはいつ手に入るのか読めないっばいような雰囲気があって、要は7日の時点でスコーピングの多分もとになるであろう非常に重要な情報を見ないまま、スコーピング案への助言が確定できるのか、そもそもという、疑問を私は持たざるを得ないです。

何か一部区間はもうあって、入手されているというふうに先ほどおっしゃっていたように聞いたんですけども、そこだけでも公開情報なのであれば見せていただけないのかなというのはあるんですけども。ちょっとこれ、そういう意味でどういう取り扱いにしたらいいのか、何とも悩ましいところなんですけれども。

佐藤主査 9月30日にはその情報が入るのでしたか。

日比委員 それは別の、何でしたっけ。

柳委員 土地利用図とか。

日比委員 ああ、そうですね、土地利用図とか。

柳委員 2007年のアップデートのEISというのは、区間が若干はかぶっているのですか。全くかぶっていない。1999年版しか、この区間のものはないと。

小笠原 いえ、2007年は今回の区間に含まれています。

柳委員 含まれているのだったら、2007年のアップデート版をいただければいいと思うのです。今、お手持ちに持っているのでしょうか。

小笠原 はい、手元にあります。

柳委員 じゃ、それをとりあえず整理する。

小笠原 はい。それは早くお送りすることができると思います。

日比委員 はい、お願いいたします。では、これは……

柳委員 1999年版は要らない。

日比委員 そうですね。2007年がアップデートであれば、それでいいというふうに思います。

助言としては、助言確定の段階でこれが見せてくださいと言うのも変な話ではあるので、助言からは落としていただいてもいいのかな。ただ、条件としては、至急お送り願いたいということでございます。

佐藤主査 よろしくお願いいたします。

続きまして、3番から9番までお願いします。

作本委員 3番から9番まで。ちょっと雑多な内容とか、数多い内容を入れてしまっているの、ちょっとこれもまとめて仮の案文にさせていただきたいと思うんですけども。

ここで訴えたいことは、文章で申し上げますと新しい文章になりますけど、「本区間（マロロス～FTI間）の事業を、他の区間よりも優先させて行う積極的な必要性を明確に説明すること。この場合、他の区間へのインパクトをも総合的に検討すること」ということで、ちょっと全部統合できているかわからないんですけども、9番までこれでとりあえず一括させていただきたいと思います。

佐藤主査 ありがとうございます。

柳委員 「その他の区間のインパクトをも総合的に検討した上で説明すること」と。

作本委員 間に入れても構いません、文中にこれを入れた上で、最後の「説明すること」としていただいても。私の原文はもとはそうになっているんですけど、長いんです。

では、そのように挿入句にさせていただければ、「この事業を他の区間への総合的なインパクトを」、冒頭の「本区間の事業を」の次に、「他の区間への総合的なインパクトも検討しつつ」、そこを挿入句で1行目の「の事業」の後に持ってきていただいて、「しつつ、」で「他の区間よりも優先させて行う積極的な必要性を明確に説明すること」。これでちょっとダブリが内容的には字句にあるかもしれませんが。そんなような趣旨で。

佐藤主査 はい、ありがとうございます。

特にその全体事項に関しては、後日、メール審議等の中で言葉を精査していきたいと思いますので、まず JICA サイドのほうで文章をつくっていただいて、こちらのほうで委員の中で直していくような形をとりたいと思います。ありがとうございました。

10番から13番まで。お願いします。

一寸木 すみません、ここで言う「他の区間」というのは、具体的に何を指していますか。「他の区間」です。

作本委員 「他の区間」というのは、このマロロス～FTI以外の区間に環境影響が及んでいると。JICAのガイドラインによれば、当該事業以外の区間も環境影響を調べなさいということになっているんですね。SEA的な考え方に立っているわけですから。

例えばステークホルダー協議はこの区間以外でもやられていることも、JICAさんは。マロロス～FTI以外の場所でもステークホルダー協議は既にやっているわけで、影響に対して関心を払っておられるということになれば、もう既にガイドラインに乗った形で今、ステークホルダー協議を進められているわけですね。

一寸木 すみません、例えばこの「他の区間」というのは、マロロスより北とかそ

うということになりますか。

作本委員 その延長線上にある区間という意味です。例えば飛行場までも行くかもしれないし、第 2 期の工事まで考えておられないかもしれませんが、少なくとも空港までの飛行場までの区間でしょうね。というのは、先ほど申し上げた、例えばこの区間を決めると、既にその先の区間も既定化されるということが念頭にあるわけですが。

でも、とりあえずこれは仮の文ですから、皆さん方がどういうまたお話は……

一寸木 ということは、空港までということですよ。

作本委員 空港まででしょうね、本来はこれは。

一寸木 わかりました。

作本委員 でも、環境影響を全体的につかんだ上で、とりあえず当面の事業の内容を調べてくださいということがああるわけです。

日比委員 作本先生がおっしゃっているのと、逆に FTI の先というのもあり得ますよね。

作本委員 そこまでは入っていませんけど。ただ、今、我々が空港までも第 1 区間であって、第 2 期の区間がまださらに空港から先かわかりませんが、何かちょっと書かれていたような記憶しているんですが。

一寸木 特にないですね。

作本委員 ないですか。

一寸木 こっちにつなぐこと可能ですか。図面を出す。じゃ、すみません。

作本委員 第 1 期、第 2 期というような記憶があったような気がしているんですが。

一寸木 すみません、ちょっとスライド出せないのですね。

日比委員 少なくともマロロス～クラーク間が……

一寸木 クラーク間ということですか。

日比委員 具体的には含まれますよね。

作本委員 具体的に、マロロスとその飛行場までの間ですね。

一寸木 いわゆるここで、すみません、全体かもしれないですけども。緑色の枠で囲っている、FTI～マロロス間はいいとして、ここの点線の部分……

作本委員 ええ。それで、マロロスからむしろその北の部分、その残りの部分がね、こういうところが決まってしまうということがちょっと念頭にあるものですから。この今いただいている資料では、ほとんど環境影響が少ないというようなニュアンスの内容が記述されていたわけですね。

柳委員 「他の区間」と言わないで、明示して言ったほうがいいですよ。

作本委員 そのほうがいい。じゃ、わかりました。

柳委員 理解がまた異なると、また齟齬を生む。

作本委員 じゃ、ちょっと日本語は何にしたほうがいいでしょうか。ちょっと残余

じゃないし、残りじゃない、北のほうの。

一寸木 こういう点線で示しているところで、よろしいでしょうか。

作本委員 マロロス、飛行場名入れたら。空港間とか、クラーク空港間。

佐藤主査 マロロス～CIA間と。

作本委員 CIAですか。ああ、CIAとか。

佐藤主査 「マロロス～CIA間」と書く。

加来 「他の区間」は。

作本委員 「他の区間」というのは、消していただいても結構です。

加来 「マロロス～CIA間」。

佐藤主査 ありがとうございます。

ほかに何かご指摘ありますか。

続きまして、10番から13番お願いします。

作本委員 引き続きですが、13番だけをちょっと述べさせていただいて、これから周辺部分の写真も掲載していただくというようなことを書いておられますけれども、文章をもとのほうを生かさせていただきまして、13番、「3.3」からずっと生かさせていただいて、「示されているが、」という2行目、ここまでを残していただいて、次から3.1、3.2からずっと削除して、「可能性がないか。」まで削除していただいて。

次に「他の」というその前ですが、「検討対象となる」というところ。また、「他の」といわれると意見が出るかもわかりません。とりあえず、「他の地域の写真をも」、下の文章ですけれども、「写真をも掲載すること」。以上です、そこまでで。

写真を、ほかの写真も載っけてくださいというようなことです。

一寸木 マロロス～カローカンに特化した写真しか載せていなかったと思うので、カローカン間以南と、あとは場合によってはマロロスより北も。

作本委員 それはお任せします、その北の部分ね。

一寸木 撮っていればということですが、はい。

加来 すみません、僭越ですけど、作本委員、これ、助言に残しますかという。写真を掲載してくださいというのを助言に残すのですか。

作本委員 写真を掲載してくださいという希望は、うまくないですかね。何か子どもじみたような、何と言うかな。

佐藤主査 一般的な言い方している。

作本委員 一般的な言い方です。状況がわかりやすいもので。

佐藤主査 このままでいいんじゃないですか。だめなんですか。

作本委員 いいですか、写真をお願いするという。

加来 すみません、ちょっとほかの件ともつないでというか。3.3とか17ページというのが事前配付資料なんですよ。

作本委員 これはもういい。わかりますか。

17 ページ、これも削除してください。ごめんなさい、「(17 ページ)」という部分
は要らないし、3.3 も要らなければ、もうわかり切っているのだったら削除して。

加来 これは、掲載するのは DFR ですか。DFR を見て。

作本委員 一般地域の写真というのも。

加来 EIA ですか、DFR。

作本委員 ああ、DFR です。ドラフトファイナル。

私もこのこれ、今いただいているこの……そうですね、DFR に写真を載せる予定はあ
るんでしょうか、今、例えばいただいているこの資料の写真。これを DFR に。それは
わからないですか。

では、私は今、これを見るに当たって写真を見せてもらいたいなというだけなので、
本来、もう今いただいているこの配付資料の中に欲しかったというだけのことなんで
すが。

加来 すみません、これ助言として残す場合に、次のドラフトファイナルレポート
のときに、この助言をどういうふうに DFR に反映したかというのを回答するんですけ
れども。

作本委員 写真を載せない方針でいくというのであれば、そうしたらもうこれはは
っきり言って要らないですね。

加来 恐らく、写真は必要に応じてというか、わかりやすい説明のためには必要に
応じて載せると言うんですね。それをまず助言として残すかというところと。

あと、残すのであれば、どこの文章、DFR なのか EIA なのかというのを明確にした
ほうがいいと思います。

作本委員 それは DFR に、この今載っているこの写真はそのまま転載される可能性
はありますか。

一寸木 それはあるかと思えます。

作本委員 そうしたら、その並びだから DFR 報告書ですね。次に出る重要な文書と
なれば、DFR ですね。ドラフトファイナルレポートにということをちょっと追記して
いただけますでしょうか。「DFR 報告書にも掲載すること」でしょうか。

加来 助言としては残されるということですね。

作本委員 はい。

加来 わかりました。

佐藤主査 ありがとうございます。

では、14 番、これ削除でお願いします。

15 番、16 番、ちょっと文章を書きかえたいと思います。

15 番、「鉄道敷設に伴う盛土、切土作業が想定される場合、その工法と」、あとは
その後の文章を使っただけであればいいんだ、「盛土・切土作業に伴う土砂災害等に
対する対策を記載すること」。で、後ろ削除。

次の文章もお願いします。16番、「鉄道敷設に伴う土捨て、土砂採取の作業が想定される場合、その場所を提示するとともに、土壌流出等に対する対策を記載すること」でお願いします。ありがとうございます。

17番、18番、いかがでしょうか。

一寸木 すみません、テレビでちょっと見えなかったんです。

これ、すみません、工事中の土捨て場という意味合いですよ。

佐藤主査 はい。

一寸木 それは、我々としてもプランで出すことは可能かもしれないですが、それは基本的には施工会社が決めることなので、何とも現時点では言えない。確実にそこになるという担保はできないのかなと思います。

佐藤主査 ああ、なるほど。

それは結構、環境影響には直結しますよ。

一寸木 しますが、要は不法投棄とかを。

佐藤主査 はい、も含めてです。あとはやっぱり、湿地の中にぶわっと捨ててしまふとかです。十分あり得ますよね。

「場所を提示する」。場所を提示できないですかね。

加来 ほかの案件でもなかなか難しい感じですね。

佐藤主査 ああ、なるほど。わかりました。

一寸木 単純に、我々として土捨て場をここということ指定するのであれば、多分可能だと思いますけれども、それが遵守できるかどうかは全く別問題ですね。

佐藤主査 じゃ、「その場所を提示するとともに」を消してしまってもよろしいですか。場所を提示しなくても、その「土壌流出等に対する対策を記載する」と。何かビニールで囲うとか、ある程度流出を、雨になったとき、雨季になると土壌が流れる可能性も十分あるので、そういう中でどういうふうに対応するかと。

一寸木 これも基本的には、施工会社が多分仮設とかを考えるとと思いますが、あくまでそれは我々としてはこういうふう考えるという標準的なものでよろしいですか。

佐藤主査 はい、いいと思います。

加来 土壌流出は、「土捨て、土砂採取場における」ですか。さっきの場所について。

佐藤主査 はい。何と書けばいいかな。

加来 「土捨て、土砂採取場における土壌流出等に対する」でよろしいですか。

佐藤主査 はい、それで結構です。そのことを言っています。「における」、はい。土捨て場「における」、はい、お願いします。それで、ありがとうございます。

17番、18番、お願いします。

清水谷委員 一応、17番については、説明をいただいていますので、この内容をDFRに書いていただけるというふうに理解しておりますので。一応、これは削除しま

す。

18 番も同様に、この土地利用図などは 9 月 30 日に入手されて、それをもとに調査されるといことですので、これも削除です。

佐藤主査 削除で。はい、お願いいたします。17、18、削除でお願いします。

次、行きます。よろしいでしょうか。

代替案の検討をお願いします。柳委員、お願いします。

柳委員 19 番、落として結構です。

それから、20 番と 21 番も落として結構です。

佐藤主査 ありがとうございます。

日比委員、お願いします。

日比委員 この 3 つ、落としていただいて結構です。

佐藤主査 どうしましょうね。25 番、26 番、27 番、作本委員、よろしく申し上げます。私も。

作本委員 25 番、これちょっと部分的に残させていただきたいんですが、上から 2 行目のところから始めていただいて、「推奨の C オプションを選択した場合には、」ですね。で、ちょっと削除していただいて、次が「将来の」、次、またちょっと一部削除して、「将来の路線選択をもほぼ既定化してしまうことになってしまうので、」、次ですが、「将来への環境社会影響をも鑑みて、代替案の検討を行うこと」。

以上です。

清水谷委員 すみません、質問ですけど、これは私のほうも同じような質問を前にやったんですが、このマトリックスの中では既に C オプションを前提にしたマトリックスを記載されていました。ということは、もうこれのドラフトファイナルレポートを作成するに当たっては、もうオプション C を前提に 1 つを掘り下げていくという形だと理解していますけど、それでよろしいのでしょうか。

上條 掘り下げた案なんて検討できるの。

清水谷委員 例えば、もうルートは 1 本になったと。でも、その中のデザインをある程度考えられるようなものというのは、

上條 だから、施設のことだとか、何かそういう案というのは考えられるの。

一寸木 いや、そこは考えられないです。

上條 じゃ、深掘りできない。

一寸木 それに対して、そういう工法なり構造にするので、ご助言をいただきたいというところを考えています。

上條 何か、例えば施設の配置だとか、施設の構造とか、そういうことで何か工夫ができるのであれば、深掘りします。でいいと思うけれど。

一寸木 そうです。工夫はするものの、事足りないところが当然あるかもしれない。そこに対して助言をいただきたいと、そういう趣旨です。

柳委員 この25の、今、作本委員の助言って余り意味がないのじゃないの。

どうして代替案の検討を行うことって今のこの助言で言っているのか、意味がないのですよ。

作本委員 実はもう決まっているんじゃないですか。ECC、既にとった同じところでやりたいと。

柳委員 だから、代替案を検討することというのは、何を考えて言っているのですか。

作本委員 複数の候補案を並べてきたから、それで私も議論していたんだけど、本来、もう代替案は終わっているんですよ、前のアセスの中で。

柳委員 そうですね、もうCで決まっているわけでしょう？

作本委員 もう一回それを、焼き直しをやるのかということ、私はさっきここで語ったんだけど。

柳委員 だから、ワーキングでこのことを言って審査会に出したって、何の意味があるかという意見が出ますよ。

作本委員 それはそうですね、おっしゃる通り。

柳委員 だから、それは言わなくていい。

作本委員 我々のほうも言う必要ないか。もう代替案の検討は終わっているんですよ。

柳委員 いや、だからこれを言うとまた混乱しますよ。

作本委員 混乱しますよね。

柳委員 どういうことなのかという話になってしまうから。

日比委員 ただ、何か問題意識としては何らかの……

清水谷委員 デザインの代替案といいますか、そのデザインレベルの代替案を検討することは、宿題として残しておいたほうがいいんじゃないですか。

佐藤主査 Cオプションにおけるということですか。

清水谷委員 Cオプションの1本なんですけど。

作本委員 もともとCオプションという比較はそんなに、ここで比較表が載っているけれども、今さらこれが変わるわけではないんでしょう、もう。

清水谷委員 もう変わらないという、

作本委員 もうCオプションはある意味では既定の路線なんですよ。

清水谷委員 もう決定したというようなこと。

一寸木 はい。

作本委員 じゃ、我々のほうでも、むしろこの代替案の検討というここはもう、全部コミットするスタンスのほうがいいんでしょうかね。今のところも要らないけど、おっしゃる通りだと思うんですよ。

柳委員 だから、代替案の検討のやり方について、委員としていろいろと議論があ

ったわけですね。それをこれに残したいというのだったら、どこにそういうことを残すかというのは、ちょっと検討したほうがいいですね。それは全体的な事項で残したほうがいいですね。

作本委員 全体的なほうに。

加来 すみません、委員じゃないのに恐縮なんですけれども、佐藤主査が先ほどちらっとご提案されていた、オプション C に決まるなら決まるでいいんですけども、その理由をもっと明確にせよというようなことをおっしゃっていたような気がするので、今の理由だとちょっと薄いということだと思いますので、そこら辺を助言にするというのは生産的かなと思うんですが。

佐藤主査 それは多分、この 27 番ですね。ある程度、全体評価の中で、C オプションがいいんだということを、ある程度複合的にちゃんとそこをハイライトしていくような形でしかできないのかなと思っています。

あともしやるのであれば、その全体のところで少し、そもそも代替案についてのメッセージというのを、このワーキングの委員として何か発信していくことはできると思いますけど、今それを議論していくと時間があつという間に経ってしまうので、この代替案の検討という枠の中では、あくまでそのオプションに対して、そのオプション C 案がいいという根拠というものを、ある程度俯瞰的に書いていくということしかできないのかなと思います。

いかがでしょうか。

清水谷委員 私としては、DFR を作成するに当たって、何かその助言になるようなものを一言入れたほうがいいと思うので、個人的には、その C オプションという 1 本であっても、そのデザインをつくっていくときに、工法にしても幾つかあったりすると思うんですよ。どこまで近寄らせるとかという。考え方も幾つかパターンがつかれるかと思うので、そういうものは検討していただきたいと思うんですよ。

加来 まず、C 案になるとすれば、その理由を肉づけせよと。そして、そこで C 案が決まりました。その後で、今、清水谷委員さんがおっしゃったように、C 案の中のデザイン、工法等についても代替案、比較、検討せよといったような内容、助言を残されるということで。

柳委員 デザインというよりも、それは地下からの部分と、それから橋梁になる部分と、平面を行く部分という、3 案が普通は考えられるのです。だから、それについてのオプションをちゃんと検討しなさいとか、そういうことだったら言いやすい。

作本委員 そういう具体におりたところの代替案の検討は、まだ文章が残っているわけですね。そういう意味では、ちょっとすみません、25 番、カットしていただいて、とりあえずいいかもしれない。

日比委員 ただ、カットなら最終的にカットでもいいのかもしれない。作本先生がおっしゃっているところ、その最後、代替案の検討にすると、ちょっとややこしい

ことにはなるのかなと思うんですけど、おっしゃる通り。

ただ、本来的には、既にこのマロロス～カローカン間が C だということにしたことで、マロロスからクラークはもう決まっているわけですよ。そうすると、本当はこの将来の環境社会影響も鑑みて、評価を行うことを本来すべきなのかなと思うんです。それをそこまで言えないのかなという気はするんですけども。

少なくともフィージビリティとかでその部分も見ているのであれば、少なくともそのマロロスから北の部分がどういう、フィージビリティの段階でどういう影響、評価が予見されているのかということへの言及というのは、この事業を進めることによって将来的に出てくる影響として、何らかの記述をするというのはありなのかなと思うんですけど、いかがでしょうか。

佐藤主査 全体事項の中にも、先ほどの他区間の話があったので、多分、あそこで少し……

日比委員 それで、含まれることになるんですか。

佐藤主査 含まれることになると思うんですね。

日比委員 なるほど、なるほど。

柳委員 ここで議論するのは、そのとき、我々は与えられたこの区間だけの助言にとどめているので、その他の区間はその幅で何か意見を言えと言われてもできない。

佐藤主査 できない。

柳委員 ということだけ明確にしておけばいいのじゃないですか。

だから、もし新しいその先の話、それはそのときに我々はまた意見を言う機会があれば、そのときに意見を言いますという、そういった整理にしておいたほうがいいんじゃないですか。余り先走って言うと、今日決まってしまうのじゃないかとか言っても決まらないかもしれないし、そこまでは言えないのじゃないかなと思いますけど。

佐藤主査 わかりました。

作本委員 これ、代替案の議論じゃないですね、もうね。削除のところですか、これは。あるいは、さっき評価というような、日比さんのもありましたし、余り、例えば言葉でみんなやってもいけないという。

日比委員 確かに最初のほうのあれもあるので、ここは削除でもいいのかなとは思いますが、うんですけども。

作本委員 全体のほうで何か近いところが出てくるでしょうから、そこは削除でさせていただきます。

佐藤主査 では、削除して、その推奨されたオプション C における、その下を通るか、真ん中通るか、上に上がるかというようなものに対しての……

作本委員 むしろそこへ入れたほうがね、

佐藤主査 そこへ入れたほうが私はいいと思います。

作本委員 その区間だけの、今度は代替案の。

佐藤主査 それは代替案の中に入れるんですか。

清水谷委員 代替案検討だと。

佐藤主査 それは代替案検討ですよ。C オプションの中の代替案検討ですよ。

作本委員 C オプションの中での代替案検討を行うことと。

一寸木 すみません、これ、フィリピン事務所側にお伺いしたいのですが、C オプションという中で構造形式、地上、高架、そして地下とある中で、これは決まってきたという理解ですけれども、いかがですか。

小笠原 カローカン～マロロス区間に関しましては、地上、地下、高架というような構造に関して検討が進んでいます。

佐藤主査 検討があるということは、オプションがあるということ。

清水谷委員 オプションがあるということですよ。

上條 オプションがあるのか、それとも……

一寸木 いや、もうほとんど決まっている。

上條 地域ごとにただちょっと行くとか、そういうことで。

山岡 JICA 調査団 土木・施設計画担当の山岡と申します。カローカン～マロロスについては、基本的にここでも書きましたけど、湿地帯等のところについては高架で行くということで、来週にでもカウンターパートと最終調整を図る予定です。

以上です。

上條 構造も決めてしまっているのではないの。

作本委員 区間については改めて代替案の検討というのも、実際にもう進んでいるわけですね。提案としては何なんだと。

柳委員 構造が決まっても、そのそれぞれの環境影響についての措置を講ずるように検討しておいてくださいとしか言えないのですよね。

作本委員 それはないでしょう。何かいい表現があれば、そこに。何かありますか。推奨のC案の中における、代替案検討も行うことというの、何かありますか。

佐藤主査 「推奨のC オプションにおける代替案の検討も行うこと」。その代替案の後ろに括弧づけで、工法ですか、「(設置工法等)」と書いておけばいいんだと思う。

作本委員 そこで入れておいたほうがいいですね、「(設置工法等)」。

佐藤主査 「(設置工法等)」という形で入れて、いかがでしょうか。

その検討というときには、当然、総合評価しなければいけないので、環境配慮のことも土壌のことも入ってくると思います。

柳先生、いかがでしょうか。

柳委員 設置工法というの、構造とかでしょう。

佐藤主査 構造。何か適切な言葉、私も工学弱いので。

一寸木 すみません、先ほど現地の山岡さんがおっしゃった通り、決まっていると

ころはあるんですよね、その構造について。先ほど申し上げた通り、高架というところで決まっているので、代替案というのは……。

佐藤主査 今回の 3 パターンを表にしながら、やはりこれがいいのだということの明確な根拠があればいいんだと思うんです。

一寸木 なるほど。

佐藤主査 だから、それがその湿地だから上へ上がる、ごもっともだと思うので。だから、そういう工法をなぜとったのかという、その明確な根拠というのは書いて、総合評価としてそれを選びましたという理由さえあればいいんだと思うんですけど。

柳委員 それと、それに伴う環境影響。

佐藤主査 それに伴う環境とかですね。それがあると……

一寸木 評価されているかどうかと。

佐藤主査 湿地にも影響が弱いからとか、そういうようなものが当然出てくるんだと思うんです。

「代替案及び環境社会影響の検討を行うこと」。

大体、趣旨はこんな感じですね。

作本委員 はい。

佐藤主査 また後でメール審議の中で、てにをはを変えるぐらいになると思います。どうもありがとうございました。何とか抜けました。

26 番、削除をお願いします。

27 番、どうしようかな……。一応、DFR の中にはあの表は残るわけですよ。表の 5.2 は残るわけですよ。

日比委員 そこはちょっと聞いてみたかったところで。

佐藤主査 それちょっと、ぜひご意見いただければ。

表の 5.2 は残るのでしょうか。オプション 1、A、B、C、ゼロオプションという。それに伴う全体評価というのが書いていた表ですけども。

30 ページです。

日比委員 これまでの議論だと、何だか余り残す意味がないように実は個人的には思っているんですけど、少なくとも何でこういうオプション設定になっているかという説明がないと、そもそもオプションになっていないという指摘はあったかと思いませんので。

一寸木 4 つの路線案の比較検討結果ということで、今回の調査の中にプレ FS のレビューというのが入っているので、当然これを見直した上でということ、レビューのほうは入ってくるという理解ですけども、現地側はいかがでしょうか。この表は入ってくるかどうか。

小笠原 最終的に DFR では、プリ FS の代替案のレビューをしますので、DFR ではこの表 5.2 に説明を加えて残ると思います。

佐藤主査 ありがとうございます。

では、27 は残していただいて、表の 5.2 の「各代替案の全体評価を充実させること。特に、環境社会状況を十分に反映させること」、それしか書けないかな。今の段階だと、経済的側面、費用対効果が主なので、環境社会状況というのをもう少し全体評価の側面に入れていくことが重要かと思います。

ありがとうございます。それで結構です。

加来 表の 5.2 は削除してもよろしいですか。

佐藤主査 表の 5.2。そうですね……じゃ、何て書けばいいですかね。要は、この比較結果の表になるわけですけども。

加来 ルート選定時の各代替案。

佐藤主査 ルート選定時の代替案。……ちょっと弱いかな。

作本委員 充実というのがちょっと気になるんですが。

佐藤主査 ちょっと目立ちますね。

加来 一応、5.3 で環境と社会について特化して、それぞれルートについて書かれているんですけども、これでも足りないということだと思いますので、具体的に、それなら入ったらよろしいのではないかというのがあれば。

佐藤主査 なるほど。5.3 のほうではしっかり書いてあるんですけども、要は DFR を今後読む人が、多分この全体評価を見るところですね。要は、選ばれた根拠というのはここから引っ張ってくると思うんですけど、ここにこの表の今の 5.3 ですね、自然社会環境のところの記載が十分に反映されていないという、そこが私が懸念することですので、この 5.3 で指摘された内容を全体評価の中にも組み合わせると。なぜならば、全体評価のほう、この 5.2 に関しましては、環境条件等も書いてあることを考えると、ここでもう少し環境社会的な側面というものをしっかり書いておいたほうがいいのかと思うんですけど、いかがでしょうか。

柳委員 もうちょっと具体的に言わないと、多分通じないのではないですかね、その受け取った人が。

加来 5.2 に 5.3 を入れ込めばいいのかなというふうに思ってしまうかもしれないですね。

作本委員 5.3 以下に細かく紹介があるんですよね。

佐藤主査 はい。そうなんですよ。

作本委員 佐藤さんがおっしゃることは、この 5.3 に書かれている 3 ページぐらいにわたって詳しく書いてありますから、これを読みやすく全体の中に簡潔に、確か 1 行ぐらいしか入っていないので、環境条件短いので、これをもうちょっと反映させて見えるように、わかりやすく説明を増やしたいということですよ。

佐藤主査 はい、そうです。

加来 ルート選定の各代替案の全体評価に環境社会状況についての情報を充足させ

ることとか。

佐藤主査 充実はまだされているわけですね。5.3 で書いてあるわけですから、逆に言えば、環境社会状況に関する情報を反映させることとか。

作本委員 環境条件の欄にとかって具体的にに入れてしまいますか。

佐藤主査 環境条件の欄に、そうですね。「環境条件の欄に情報を反映させること」。

作本委員 「より」とでも入れますか。2 行ぐらいしかないから、ここにもうちょっと増やしてくれということですね。

佐藤主査 そうです、はい。「より反映させること」。

柳委員 ちょっと何か例示したらいいのではないですか。自然生態系的なことを言いたいんでしょう。特に自然生態系が反映されていないと感じているわけですね。

佐藤主査 はい。

柳委員 だから、そういうことをちゃんと少し書いたほうが、受け手はわかると思うんですけど。

作本委員 5.3 の表題に書いてある、この「自然・社会環境」、この言葉を使ったらどうでしょうか。自然と社会と両方という意味で。

佐藤主査 そうですね。「自然・社会環境に関する記述を反映させること」と。

加来 反映というのは、どこかに書いてあるものをここに反映させるという意味になると思います。

佐藤主査 表の 5.3 のところを要約して、うまく上に反映させていくということですね。特に自然環境については、ほとんど記述がないので。

作本委員 反映というと、こっちのほうがこっちに比べて、反映して記述することぐらいにしておけば、それで解決する。こっちの表というふうに言わずとも。

佐藤主査 そうですね。反映して.....

柳委員 「自然・社会環境に関する記述を反映させるなど、各代替案の全体評価を充実させること」とか、こちらのほうが。

佐藤主査 「反映させるなど」。

作本委員 「など」、その分が。今のを前半に持っていったらどうなんですか。

佐藤主査 「文言の充実を努めること」とか。だめか。言葉がアバウトですね。

柳委員 全体評価にかかるようにしたほうが。

作本委員 全体評価をここに持ってくるということですね、今のをやることによつて。

佐藤主査 させるなど。

作本委員 させることによりとあって、もうちょっとストレートに言いましょうか。「させることにより、ルート全体の代替案の全体評価を行うこと」。

柳委員 「明確にすること」とかね。

作本委員 「明確にすること」。

佐藤主査 はい。「反映させることにより、全体の評価を」……

作本委員 「明確に行うこと」。

佐藤主査 ありがとうございます。

一寸木 ちょっとイメージがまだ私はつかめていないのですが、表の 5.2 と表の 5.3 があって、いわゆる統合させた形で評価を出してほしいとそういった意図でしょうか。

作本委員 5.3 のほうで自然・社会環境書いていますよね。

一寸木 書いてます。

作本委員 それで全体を並べている 5.2 の表の中にはたった 2 行ぐらいしか環境のことが書いていなくて、これから、じゃ、環境法を含めて比べてやろうというときに、ちょっと材料不足ではないかという意味で。

一寸木 なので、統合させていく。

清水谷委員 5.2 のほうは要約でもいいと思うんです。ですから、5.3 がかなり詳しい自然・社会環境の説明になっているので、そこで特徴的なものがあれば、そのオプションの特徴的な部分を要約した形にし、その詳細はこの 3 に書いてあるというような形にしていけば、5.3 が生きるとは思うんですけど。

一寸木 わかりました。ありがとうございます。

加来 5.3 を除く社会と自然環境の項目、それ自体については特にご意見はないということですか。追加でこれも比較検討せよとか、そういったことはここには入れないで大丈夫ですか。

日比委員 さっきの話に戻ってしまうんですけど、でもオプション C なんですよ。

作本委員 そうか。

日比委員 結構力作なんですけど、5.3。ここで、いや、もっとこういうのやってくださいという助言が余り意味をそもそも持たない。

作本委員 どうも期日をもって前提に進めると言ったのに。

佐藤主査 基本的にこの 5.3 だったら、非自発的住民という以外にも、後ろで書いてあるような、貧困層の話とか雇用の話とか社会関係資本とかいろいろ出てきますけど、それをやって意味があるのかということ。このままこれはこれで残しておきたいから、この要約版ですよ、5.2 の中でしっかりとアピールしていただいて、オプション C というものが選ばれたというその理由づけというのを明確にしておくほうがいいのかなと思いますけどね。

作本委員 例えば、オプション C を推奨する背景としてとかって入れますか。

加来 そうすると、オプション C ありきですと言っているような。

佐藤主査 そうなるとまた元へ戻ってしまう。本委員会では紛糾しますね。

日比委員 前提はありきになんですよ。

一寸木 フィリピン側がそれを選択したということで、はい。

日比委員 そのこのところ、私わからないですけど、そこにわざわざ何かあれをする必要はあるんですかね。いや、それはもうわかったことではないですか。

一寸木 であれば、我々のその対策.....

加来 さはさりながら、ガイドラインの中では大体の検討を書くというのは書いてあるので、今回は当然調査をして、明らかにこの話もおかしいだろうというものがあるならば、そこは検討の余地があると思います。ただ、今の段階ではこれがというふうになっているので、当初の予定通りというか、オプション C がなぜ選ばれたのかというところを肉厚に、もっと明確に理由をつけなさいということをやったとなればいいと思いますけど、このコメントの中で。

柳委員 オプション C を推奨する場合っていうふうに入れておけばいいのではないですか、頭に。

佐藤主査 はい。それは 27 ですか。

柳委員 そうです、27 です。

日比委員 逆に、その DFR では、オプション C は相手国側から方針を示されて、それはかくかくしかじか、表のほうの 5.3 にある理由から JICA としてもセットするみたいなのそういう評価の仕方というのはだめなんですか。確かにガイドラインでオプションを検討しないといけないというのはあるんですけど、意味のないオプションを検討してもしょうがないのではないかなど。言葉は個人的なあれになりますけれども、証拠固めのためのオプション検討をするよりは、事実を記載して、その中で意味のある評価をしたほうがいいのではないかなどは思うんですけども。ひょっとしたら全体会議の場でも、オプション検討をやっておらんじゃなかった意見が出るかもしれないですけども、そこはそこで、みんな奥歯に物が挟まったことをもごもご言うよりは、いや、こうこうこうということなんですっていうことを、事実が事実であれば開示していったほうがというふうに私は思うんですけども。

佐藤主査 フィリピン政府は、やはりこのオプション C を選んだ何らかしらの多分、根拠があると思うんですね。それらがある程度勘案した上で、この幾つかのオプションの中でこれが選ばれたというんだったらまだわかるんですね。

これが、要は JICA の判断だけで行われているというよりも、フィリピン政府の意向、何らかしらの根拠というのがあると思うんですけども、それが一体何になるのかが私たちはわからないものですから、そこは少しでも記載されることによって、この C が選ばれた妥当性というのが理解できるのかなと思うんですけど、いかがでしょうか。

日比委員 C が選ばれた妥当性を DFR の中で説明すればいいのではないかなと思うんですけども、北の区間も含めて。というのをやらないと、絶対、後から見てわからないですよ。これがオプションの比較だっていったって、オプションになっていな

いわけですし。

佐藤主査 いいでしょうか。

加来 急ぎ目をお願いします。

佐藤主査 よろしいでしょうか、そういう形で。

フィリピン事務局の方、よろしいでしょうか。

山岡 フィリピンの本調査のプレ FS において、私も会議に入っておりました。そのときに、フィリピン側が何を思って判断されたかということも確認しておりますので、それを言いたいと思いますが、コスト、工期、需要です。

佐藤主査 コストと需要。

作本委員 コスト、経費？

佐藤主査 コストと工期。

作本委員 工期ですね。

山岡 コスト、要するに全体の事業費ですね。それから、工期、早く開業できる。需要とは、お客さんの利用です。それと土木施設計画の説明はしてきております。

柳委員 そうすると、環境に対する配慮みたいなものは余り反映されていないということですか。

日比委員 ということになりますよね、今の話からいくと、今度も。

山岡 いえ、環境についてもきちんと説明をした上で、彼らの優先判断順序がそういうことです。

佐藤主査 なるほど。例えばそういう中で、設置に負担をかけないように、設置の工法を上にかけるとかということは当然考えているわけですね。

山岡 もちろん考えた上で、プレ F/S 段階のコストも出してしております。工期も出してしております。

佐藤主査 じゃ、環境に対する配慮は全てないという理解ではないということですね。環境に対する理解も配慮もされているということですね。

山岡 もちろん、それを配慮しつつ提案をしているということですね。

佐藤主査 やはりその理由を書いてもらえばいいんですね。

日比委員 一つ、巻きでいかないといけないのはわかっているんですけど、その調査団の方々のお考えとして、フィリピンは優先事項としてコスト、工期、需要を見た上で、環境・社会配慮も何とかなるだろうということだと思っただけですけども、調査団の皆さんとしては、それで環境・社会配慮は問題ないという。そのコスト、工期、需要を最終的な差別化の判断材料として導いた、このオプション C で問題ないというふうにお考えで……今これ言質を取るという意味ではないです。調査団の方々の感触として、もしお聞かせいただければということなんですけれども、言いにくいですかね。

山岡 もちろん、そのプレ FS 段階での委員会での説明では、そこに書いている環

境のこと説明しておりますので、かつ、それについて深度化する調査を今やっているという段階です。

例えば、一回、皆様、ご指摘されている湿地帯の話。非常に工程が多いものですが、極力現状を変えない。逆に言うと、鉄道が来たことによって現状が変わることを避けなければいけないと思っています。それについて、もちろんフィリピン側の理解を求めないといけません。例えばそれをすることで何が起こるかといいますと、コストが上がります。盛土であれば安いですが、盛土であると洪水とか問題が起こりますことがわかっていますので、それについて高架で、提案のときからやっていく段階です。もちろん、フィリピン国会へも議会へも環境面とあわせてご説明していくことを考えています。

日比委員 わかりました。ありがとうございます。

佐藤主査 ありがとうございます。了解しました。

では、27 は、「反映することによりルート選定時の代替案の全体評価を行うこと」と、あとはそのフィリピン国がこのオプション C を選んだ際の理由、根拠というものをどこかに書いていただきたいなと思います。フィリピン政府が、一応もう同じ 27 に入れてください。

「フィリピン国がオプション C を推奨した理由について記載をすること」。その中には、そのコストだけではない、当然伴う環境、社会についても配慮したということだと思いますので、フィリピン国側の見解というものを少し書いていただければと思います。よろしいですか。

またちょっと、メール審議の中でも検討をしたいと思いますので、今の段階では 27 のこの言葉でよろしく願いいたします。

よろしいでしょうか。

では、次に行きたいと思います。

次は、28 番、私ですね。削除をお願いします。

では、スコーピング・マトリックスに入ります。柳委員、お願いします。

柳委員 29 は少し直していただいて、「土壌の現地調査の結果、土壌汚染が判明したときは、その対策措置を講ずること」。ちょっとまた追加してですね。

加来 ごめんなさい。「土壌の現地調査の結果、土壌汚染が」……

柳委員 「土壌汚染が判明したときは、その対策措置を講ずること。また、住居地域を通過する際の目隠し装置」、目隠し装置、被覆装置、何て言ったらいいのかな。住宅が見えないように、住宅の中がのぞけないように、高架で行くときですね。「住宅地域を高架で通過する際の目隠しや、騒音・振動に関する十分な環境影響緩和措置を講ずること」というのを追加で入れていただいて、30 と 31 は落としてください。これは DFR に書かれるということですので、落として結構です。

佐藤主査 ありがとうございます。

続きまして、32 からお願いします。

日比委員 先に簡単なほう、33 は削除で結構です。

それから、36 は「湿地の改変や植生の除去による地球温暖化への影響も評価すること」。

「また、B - の評価」、あとは直していただければと。なので「B - とあるので、文中の表現を整合させること」。

上に戻って、先ほどの上條さんからの問題提起もあって悩んでいるところではあるんですけども、32 のほうは、全ての RAP 案が作成されてというのは確かにそうなので、ここはそういう意味では、貧困層への影響が供用後、D 評価というのは全く影響がなくて、EIA には対象としないという評価になりますから、それはいいのではないかなと。なので、「少なくとも供用開始後の貧困層への影響についても評価すること」とさせていただきます。

加来 今回の影響について評価した結果、D になってしまっているんだと思うんです。

日比委員 評価を再検討するということ。

上條 ただ、RAP に含まれた方たちは、その生活支援だとかそういうフォローはずっとされるわけですけど。

日比委員 そうか、そうか、じゃあ、わかりました。ここは RAP に含まれるという。今、自分の中に、じゃ、下は何で納得できないのかということが。構造としては一緒なのに、何で 34 と 35 が納得できないのかがちょっとわからないんですけど、ちょっと 32 は置いて、34、35 のほうで、ここについては、「生態系、動植物における」、工事中云々はあえてここで取り上げずに、「供用後の影響を再検討すること」。ここが要は D というのは、仮に環境配慮をしても、影響がなく評価の必要がないと言えないのではないかという意味です。なので、この 2 つは統合してそういう形になります。

加来 34 番はこれで大丈夫ですか。

日比委員 34、35 はもう統合で、35 のほうは取ってしまって結構です。

で、32 は、もう RAP があるから影響はないんだということであれば、私もこちらはそんな専門ではないので、わかりましたということで削除していただいて結構です。

佐藤主査 ありがとうございます。

次、お願いします。作本委員、38 番、お願いします。

作本委員 38 番は、先ほども申しましたように、削除で、ありません。

39 番もありません。

40 番からですが、次のようお願いします。

「大量の住民移転が予想されるが、」まではそのまま、次の「供用時には A - で、」と、これは削除していただいて、次のを生かしていただきまして、「供用後には問題なしとは限らないので、C 評価に変えるべきである」という。

加来 「影響の度合いが不明である」。

作本委員 C で、皆さん、評価という言葉を使ってなければ、「C とすべきである」でも。Dのところは説明なしで。

加来 すみません、C 評価の説明だけ入れさせていただきますね。

作本委員 「問題なし」ではちょっと固いですから、「すべきである」。C 評価の括弧の中は必要ありませんので、削除していただいて、C は不明であるということのあれで。

加来 これでよろしいですか。

作本委員 すみません、ちょっともう一度直させていただきたいので、「大量の住民移転が予想されるが、供用後には問題が生じないとは限らないので C 評価とすべきである」。

加来 A、B、C、D の定義が案件ごとに違うので。

作本委員 違うんですか。C といっても、C が大体不明だという意味では共通しているわけではなかったんですけど。

加来 大体そうですけど。

作本委員 C は政府の影響の程度が不明であるという、わからないよというぐらいの簡単な評価がいいのではないかなと思ったんですけど。大体 C は不明であると私は思っていたんですけど。

上條 評価を見直すことでいいのではないですか。

作本委員 それでいいですかね。ほかに、私は何も C でなければってことは考えていないんですけど、見直すことでそこを広げてもらって。なので、「評価を見直すこと」「再検討すること」、それで表現、お願いいたします。

すると、次の 41 番も似たような内容になりますけれども、個別の項目ですが、これも最後のほうの「生態系・動植物」のところから 3 行目の「生態系」から残していただいて、「評価を再検討すること」。

加来 これは。

作本委員 動植物について、供用後の……

加来 今、違うところをいってたんですけど、41 番です。

作本委員 41 番ですよ。

加来 34 番の日比委員のがとってもよく似てるんです。

作本委員 それを、影響評価としてまとめてしまおうかな。

上條 重複があったりしている。

作本委員 そうですね。

上條 今できれば整理してしまっ。

作本委員 ええ、整理してしまっですね。

上條 一緒ですね。

作本委員 一緒ですね。

そうすると、次の騒音・振動も同じなんです。42番、大量の住民移転で生態系・動植物、「騒音・振動の供用後の評価について再検討すること」。ほかの方とちょっとダブるのが多いところでして。

清水谷委員 ちょっと気になっているのは、今回のスコーピング案の議論の中で、生態系の部分の情報というのはかなり少なかったと思うんですね。それで、JICA 調査団が現地を調べて何か見ていくというような形になっているんですけど、一つのアイデアとして、現地あるいは専門の NPO とかそういうところにヒアリングをされて、情報収集をした上で、そういった生態系についての問題があるかどうかというところも見てほしいと思うんですけど。

作本委員 もし追加できるのであれば、どうぞお願いします。何か。

日比委員 いや、それでいいと思います。

作本委員 この基礎情報が何かを。

清水谷委員 その下の次ですね。その次の「特に生態系・動植物に関しては、その分野に詳しい NPO へのヒアリングを含め」……。

作本委員 「ヒアリングを含め情報収集に努めること」と、このままでいいですかね。

私の 43 番は、先ほどの通り削っていただくということをお願いしています。

佐藤主査 ありがとうございます。

日比委員 すみません、37 を忘れておまして、これは「地下水脈の遮断による水資源利用への影響を再検討すること」。

佐藤主査 再検討すること。

日比委員 はい。

佐藤主査 ありがとうございます。

次に行きたいと思います。

44 番。この 6、「社会関係資本や地域の意思決定機関等の社会組織における評価値を再検討すること」と。実は私もここは十分見えていない状況ですので、結果的に供用後にコミュニティ構築に対して、悪化するのか、しないのかはよくわかりません。ぜひ、基礎調査がいろいろあるようなので、それとつなげてもう一度再評価をしていただければと思います。

45 番、これは削除をお願いします。もう先ほどの日比委員と作本委員と重なっていますので、削除をお願いします。

46 番、追加をお願いします。「労働環境（衛生、安全）についての検討も加えること」。多分、評価軸がなかったと思うので、そこを足していただきたいということです。

47、お願いします。

清水谷委員 47 は、基本的には削除でいいんですけど、これ、29 番で柳委員が適切なことをおっしゃられたので、そこに加えて清水谷というものをに入れていただきたい、騒音・振動についてのことです。

48 番は削除で結構です。

佐藤主査 先ほどの生態系のところに関しては、日比委員のをベースにしながら、そこに、私も入れておいてください。生態系の中に入れてください。ありがとうございます。

次、環境配慮、行きます。よろしくをお願いします。

日比委員 49 は、さっきどこかのところに入れたと思うので、削除で結構です。

作本委員 50 番もそうですけれども、「洪水対策や」というところから残していたでいて、その前は削除で、「洪水対策や高速列車への安全対策を含めて対策を検討すること」と。対策がちょっとダブってしまう。「含めて対策を検討すること」と。これで。

佐藤主査 51 番、お願いします。

作本委員 51 番、これは洪水対策です。

一寸木 50 番、今回、高速鉄道を整備するに当たって、その列車を守るというか施設物を守るような洪水の被害を受けないような検討を、対策をなささいというところですか。

作本委員 洪水対策というのは私、具体的にイメージを持っていないんですけど、ただ、フィリピンの場合には洪水や台風がということで、多いだろうということなんですけれども、高架鉄道とかそういうこともご検討されていると思うんですけども、あと、列車に飛び込んでくる一般の人がいるかわかりませんで、そういう意味での安全対策、こういうのも含めていただきたいということなんです。日本と違う事情があるだろうと思うんですけども。もちろん、鉄道を計画される方は当然のように考えに入れていられると思いますけども、日本とは違うように、人が飛び込んでくるとかそういうようなこともあるかもしれないので、標識をはっきりさせるとかそんなようなことなんですけれども。大分はっきりしませんか。

加来 ちょっと漠然としていて。

作本委員 漠としている。

加来 大丈夫ですか、これで対応できますか。

作本委員 先ほどはダブっているのもあるんですけども。

一寸木 洪水が発生したときに鉄道が守られるような措置を……

作本委員 どちらかという、列車を守られるようなことですね。

一寸木 例えば地下構造にしたときに、何か穴から水がドバドバ、ドバドバ入ってきて、列車がとまらないかとか、例えばそれでもう満水になってしまって人が死なないかと、そういった措置がちゃんとされていますかということですね。

作本委員 ここへ入れて、一般的なことです、日本でもよく。

表現が悪かったら直していただければと思います。漠としていたら申し訳ありません。

加来 「洪水発生時における高速列車の安全対策」。

作本委員 そうやって絞っていただいても、むしろはっきりいたしますので。「洪水発生における安全対策」でも構いません。削除していただいて結構です。

佐藤主査 ありがとうございます。

作本委員 それでは、51番のほうに移ってよろしいですか。

一寸木 「鉄道の」。高速とかいうと、ちょっとまた意味合いが違ってくるので、「鉄道の」。

山岡 今の議論が気になるんですけど、基本的にはこの国も台風が来ます。そのとき、台風に耐えられる走りなどしませんから、基本的に列車は制限かけます。日本でも、安全運行制度。そういった、何か議論が、そういった洪水とかに対して全部耐えられるものというのはつくれないので、そこは安全運行を確保するという前提での計画というのがいい言葉と思います。電車を止めることはあり得ます。

作本委員 安全運行のための対策をとということで、何も洪水に限る必要はないのかもしれないですね。安全運行のための対策を検討することと。

小泉 経済基盤開発部の小泉と申しますが、鉄道の安全対策ということは、当然、我々は検討する話ですし、洪水の影響とかあるんですけども、それ自身は環境社会配慮の助言の対象としては、ほかの議論とちょっと別なのではないかと思うんですけども、どうでしょうか。

作本委員 工事とか建設工法、それについての安全の部分もありますよね。

小泉 ええ、そういった点であればわかりますけれども。

作本委員 社会的側面でも、例えば人が飛び込んでくるとか、標識をきちんとつけるとか、そういう意味での接点もあるのではないかと思うんですが、日本での場合にはなかなかね、せいぜいきちんと標識をつける、信号をつけるぐらいで済む問題かもしれないんですが、いかがでしょうか、フィリピンという国情から考えてみると。

一寸木 まず、洪水が本当に大規模に起こったら、鉄道は走らせないようにするのが常識です。

作本委員 そこはそこだと思われる。ここで何も洪水だけを考えずに、安全対策、安全走行に努めることというのでは、それでは余りに一般的過ぎますかね。

加来 作本委員のほうで明確にビジョンがないのであれば、ちょっとこれは一般的になされることでもありますし、助言に出さなくてもいいのではないかと思いますけれども。

作本委員 すみません、削除をお願いします。今ちょっとはっきり頭の中で整理できないので。

加来 申し訳ありません。

佐藤主査 私も頭に入れておりますので、必要に応じてメール審議の中で反映できればなと思いました。ありがとうございます。

続きまして、52番、いかがでしょうか。

作本委員 52番は、私のほうでいただいたご回答の51番ですよね。51番のほうの回答のほうの文章ですけれども、「供用後の」というところから、そのまま「検討すること」ということで使っていただければと思います。あ、あれか。騒音・振動についてというのがなくなったかもしれません。頭の「騒音・振動について、供用後の定量予測を含め、環境影響評価を行い、その結果に基づき適切な緩和策を検討すること」。

柳委員 それ、先ほどの29の私の助言と余り変わらないので、要は環境緩和策を講じるということですね。それは供用後の話ですか。

作本委員 供用後の話です、これ。

柳委員 供用後だったら、RAPで対策を講じてもらうという話だから、そこは入れなくてもいいかなと。

加来 一般的なEIAレベルだと当然、定量予測して、適切な緩和策を講じ、はい、提案します。

柳委員 29にちょっと加筆してもらったほうがいいですか。もしそういうことなら、これと、騒音・振動にはいつている。

作本委員 騒音・振動に十分な配慮や措置を講じること、目隠しも入れていただいで。

柳委員 それから、住宅地域を通過する際というのは、高架でというのをに入れておいていただいで。でも、これ、全てが軌道ではないですよ。全て、高架軌道ですか、このルートは全て。何か地下の話もあったりしたので、高架なんですか、全てが。

一寸木 全て高架ではないです。

柳委員 でないですよ。だから、ここは住宅地域を平地で行く場合には、別に目隠しはなくてもそんなに大きな問題はないんですけど、高架の場合は覗き見るので、だから目隠しをしたほうがいいという提案なんですね。

作本委員 これで騒音・振動が入っているから、高架でちょっと絞りがかかっていますけど、ここで騒音が入っているから、先ほどの騒音のところは除いてください。

小泉 今の目隠しのところも、通常、例えば高架のところを全線にわたって目隠しするという事は行っておりません。これはないと思います。ただ、一方で、例えばバンコクのある駅で、すぐ駅の後ろに女子校があって、そこが乗客から見られないように目隠しをするという、そういう個別のものに応じて対応するというのはございました。ですので、そういう検討をしっかりと配慮するというのが大事だと思います。

今のこの文章ですと、あたかも全線にわたって目隠しをするというように読めてし

まいります。

柳委員 だから、「住宅地域等を高架で通過する際に適宜目隠し措置」、必要に応じてということですね。

小泉 必要に応じてですね。そのほうがいいと思います。

作本委員 先ほどの、そうするとこっちがダブっていますから、削除をお願いします。

佐藤主査 ありがとうございます。

52 番。

作本委員 これも、生態系の関連のところなんですけど、5 キロメートル、カンダバ湿地周辺と離れているんですけど、ここへの影響というのは考えられるんでしょうかね。私もそのところは……

日比委員 調査してみないとわからないとしか言いようがないですね。

作本委員 先ほどの清水谷さんの、そういう情報をくださいというかそういうことでしかないですね。

佐藤主査 生態系の調査、そこはやはり弱い印象を受けるので、やはり少し情報を集めることが重要だと思いますけれども。

作本委員 わかりました。じゃ、今、この 52 番は保留ということで、なしということをお願いします。

佐藤主査 ありがとうございます。

53 番も削除をお願いします。先ほどとかぶっていますので、よろしくをお願いします。

54 番、清水谷さん。

清水谷委員 54 番、55 番も騒音・振動についてしっかりコメントをいただいて、EIA の次のレポートに反映されるということも約束していただいていますので、削除で結構です。

佐藤主査 56 番から 58 番、柳委員、お願いします。

柳委員 56 番ですが、「非自発的住民移転に伴って影響を受ける非正規居住者の対応については、「フィ」国による補償対象外のものについても、JICA ガイドラインに基づく補償措置を講ずること」ということで。

57、58 は落としてください。

佐藤主査 ありがとうございます。よろしくをお願いします。

59 番、作本委員、お願いします。

作本委員 これは削除で結構です。先ほど文化財の話は一応調べたということ聞いていますから、削除をお願いします。

佐藤主査 苦情処理については、これは RAP 案の中でという理解でよろしいでしょうか。もうあえて入れる必要はないという理解でいいですか。

小笠原 DDR 案は、コレクティブアクションプランをつくって、さらにそれを

RAP 案に反映させますので、必要ないと思います。

佐藤主査 はい。では、60 は削除をお願いします。

ステークホルダー協議・情報公開。

61 番、柳委員、お願いします。

柳委員 これもこういう回答がありますので、落として結構です。

佐藤主査 62 番、日比委員。

日比委員 ここ、下の佐藤委員のと合わせたらいいのかなと思うんですけども、マイノリティの部分と合わせて。ちょっと提案させていただくと、「ステークホルダー協議におけるジェンダー及びマイノリティへの明確な配慮策を持った上で、ステークホルダー協議を開催すること」。頭の「ステークホルダー協議」を取ってください。

佐藤主査 というよりも、例えば「配慮策を明確に記述すること」でいいんじゃないですか。ステークホルダー、こういうことではないので。

日比委員 そうですね。それををもってちゃんとステークホルダー協議を行ってこれという、明確にした上で。多分、配慮はもちろんされていると思うんですけども、それを。ということは、記述するのは DFR 段階ということになるんですかね。

佐藤主査 そうですね。ここでは行うことですね。

日比委員 行い、かつ、その結果を DFR に記述すること。

佐藤主査 そうです。それは日比委員と佐藤委員にさせていただければと思います。

ちょっと飛びますけど、64 は、では削除をお願いします。

作本委員 63 番、作本のところは、先ほどステークホルダー協議をいろんな場所で、3 回だけに限らずいろんな地点でやっておられるということで、削除をお願いします。

佐藤主査 ありがとうございます。

65 番、66 番、お願いします。

清水谷 65、66、これも具体的にいただいていますので、削除で結構です。

佐藤主査 では、引き続きやりたいと思います。

その他。

67、柳委員、お願いします。

柳委員 67 は、先ほどの 60 と似ているんですけども、これは検討するだけですので、検討するだけでは余り意味が……余り意味がないとは言いませんけれども、ここは回答にあるように、「DDR 案を踏まえた CAP 案、さらに RAP 案において、実行性のある苦情処理メカニズムを検討し、その仕組みを構築するよう提案すること」という助言にしたいと思います。「その仕組みを構築するよう提案すること」。

作本委員 実行については、あの実行のほうでいいんですか。実行性の「行」は。

柳委員 実行性のあるやつを検討するわけですよ。

作本委員 あの漢字は、漢字は「実行」で。

柳委員 効力のあるほうですね。実行の「行」は効力の「効」に。

佐藤主査 ありがとうございます。

68 番から、日比委員、お願いします。

日比委員 68、69、ここで挙げたのは、単にこの書きっぷりがもう少しシンプルにわかりやすくしていただければということだったので、これ自体は削除なんですけど、実は先ほどの作本委員が悩まれていた、洪水対策のところの議論からちょっと気になったのが、もともと台風が多いところなんですけど、今後の気候変動の影響で、頻度とか影響の甚大化が予想されるはずなんです。

私もちゃんと見ていないんですけど、多分、フィリピンのアダプテーションプランなんかでもそのあたりの言及があるのではないかなと思っていて、そこについての情報収集はしておいていただいたほうがいいのではないかなというふうに思うんですけども。ということで、場所はここでいいのか。まあまあ、ここはその台風の状況等について事前に整理をさせていただいているところですので、この部分に、「今後の気候変動による台風影響の甚大化の可能性についても言及すること」というのに置きかえていただければと思います、この 68、69 を。

佐藤主査 いかがでしょうか。

作本委員 「台風被害の」としたほうがいいかしら。「台風の甚大化」といったのは、台風による被害と。

佐藤主査 多分、甚大化するんですけど。

作本委員 そうしたら、影響のほうがいいかもしれないです。「台風による影響の」。

柳委員 多分、特にフィリピン海溝の気温上昇、海水の温度上昇、それにちょっと注意を払わなければいけないので、そこがいつもそれをチェックするというようなことが重要なんだろうと思います。

小泉 これを提案していただくことによって、環境社会配慮の観点、どのように対応していけばよろしいでしょうか。

例えば、設計段階のときに洪水の影響を勘案して、設計のレベルを上げるとかそういうことを意味されているのか、あるいは、例えば橋梁の検討をするときに橋脚の配置とかやりますけれども、ちゃんと気候変動の影響で洪水の影響が起こりやすくなっているから意識してやりなさいという、そういうことをお考えですか。

日比委員 私はその辺のエンジニアリング的なところはちょっとわからないので、むしろどう反映できることがあるのかなのかというのは、今後の台風による影響がこれまでの延長線上ではないということと……

小泉 洪水の発生確率とか、多分、上がってくると思います。

日比委員 ええ、をちゃんと念頭に置いた上での計画にしていく。それがそのハード面でのスペックを上げていくことなのか、あるいは、何か運用面でもっとソフト面での対応がさらに必要になるのか、そこまではちょっと今の段階では何ともちょっと

わからないんですけれども、少なくともこれまでの延長線上ではない可能性が非常に高いということは、十分留意すべきであろうということで申し上げておるんですけれども。

小泉 それを環境社会配慮のワーキンググループの提案として書いていただくということでしょうか。

日比委員 要は、台風についての整理はしていただいているんですけど、多分、それは見た限りではこれまでの状況の説明をしていただいている、それに基づいた評価なり配慮を考えていられると思うんですけれども、そのベースになるところが今後変わってくるのではないですかと、それをちゃんと全体の中で留意すべきではないですか。ひょっとしたら、いや、それも十分検討した結果、今のままで大丈夫だということなのかもしれないんですけど、少なくとも今後、こういうどんどん甚大化していく可能性が非常に高いということを考えずに、このプロジェクトを考えることはあり得ないでしょうということは、環境社会配慮の提言として成り立つと思います。

柳委員 これは、ほかの案件でも、軌道をつくって高架で運行する場合に、駅とそれからその他の商業施設を連結させるというのは、東南アジアだと大体普通にやっているわけですね。多分、この計画でもそういうことを、周辺の商業施設を連動させて、こういった大雨のときにも、人々が雨に濡れないで移動できるようなことは、当然考えられると思うんですよね。

だから、そういう配慮を施設設計のときに十分にするような、一つの目安としてというか、そういう一つとしてこういうような影響についても配慮しながら、そういう施設整備を進めるような計画をつくってくださいという方向に、ちょっと伝播したほうがいいかもしれない。

日比委員 そうかもしれない。そういう意味で、具体的に例えば洪水への対応というのは、何度か出てくると思うんですけど、洪水はフィリピンというのはどういうのか、洪水の専門でもないのによくわからないんですけど、普通は何年、何十年に1回の規模みたいな、それがこの地域までは水没しますとか、冠水しますみたいな云々で考えているかなと思うんですけど、その頻度とかは多分変わってくる、あるいは、影響を受けるエリアも変わってくる可能性がある。

それで、悩ましいのは多分、皆さんも悩まれると思うのは、ではそれが、どれだけの頻度が上がるのかとか、どれだけの範囲に広がるのかというのは、多分、今の段階でなかなか明確なデータというのではないのではないかなとは思っています。なので、それを直接、今の段階で何かすぐにメカニカルに対応策が出てくるものでもないのかもしれないんですけれども、だからといってこれを考えないわけにはいかないということなんだと思うんです。

柳委員 ただ、余り一般論的なことを言っても、この鉄道建設事業にかかわることによってやっぱり助言しないと、フィリピン国全体に対するコメントをしてもなかなか

難しいので。

日比委員 私が申し上げたいのは、そこの鉄道の建設にどういう影響があるかというの、私個人としては専門ではないのでわからないんですけども、少なくとも台風の頻度とか影響というのは、多分、想定はもう既にされているのかもしれないですけど、少なくともいただいた資料ではそれは見受けられなかったですし、されているのだったらいいですし、されていないのであれば、それを見越した上でこの事業を検討していく必要がある。それ、具体的なのが何かは、私はそこはわからないんです。

柳委員 それだったら、軌道の運行計画をつくられるときに、こういった問題についてもそこに配慮するよというぐらいに留まるのではないですかね。

日比委員 だったら、そこのところ、私本当にわからないんです、運行計画の話なのか、スペックを上げる話なのかというのは、私はその専門性を持ち得ていないので。

柳委員 余りスペックを上げてコストがかかるだけなので、そのときは止めるだけの話なんですよ。

日比委員 私もそう思いますけど。

一寸木 台風が起こった場合、先ほど申し上げました通り、電車は止まります。これは東京都内でも同じだというのはイメージがつくかと思うのですが、かつ、工事をやっているのなら工事は止まります。それは当然危険だというのがありますが。という中で、あと、構造物がそれで壊れるかといったら、それは設計段階のお話なので、ここでどうこうっていうのはなかなか言えないと思いますが、いかがでしょうか。こういったことに留意すべきということは、調査団側で言えるかもしれないですが、これは設計ではなくて、あくまでも概略の調査なので、提言ぐらいしかできないと思うんですけど、いかがですか。

日比委員 これを言うこと自体が、別に私は.....

佐藤主査 例えば、ワーキングの助言案として出すというよりも、ある程度の配慮事項として、申し送りとして伝えておくというのがいいのかと思うんですね。かなり重要な側面だと思うので、当然、現場はもう変わってきている中で配慮せざるを得なくなっている状況があるので、これを例えば文章の中に入れられるかということ、かなり内容が濃いものなので、かなり大きなものからそれが鉄道まで影響を及ぼしてくるとなると、それはそれなりに手間がかかると思うので、配慮を行ってやってくださいということだけ。

日比委員 そうですね。私としては、大変だからやらなくてもいいですということも無責任かなと思うので。すみません、それは具体的に何だって聞かれても、ちょっと私は答えられないんですけども。

加来 もうちょっと具体的にさせていただかないと、ちょっと対応が難しいと思います。

佐藤主査 わかりました。どうしましょう。

日比委員 でも、情報収集を行うことは、それはそれで具体的だと思うんですけども。

加来 で、その後、これだけにといても……

作本委員 安全工法のための自然災害、被害というの、もうちょっと。ちょっと文章を見ていると、気候変動とか 2 つ、「による」「による」になっているから、この文章がどっちに重点なのかなというのがわからないんですね。何も台風だけに限らない、自然災害といたら一応つけるかなと思いつつ。

上條 今、生かしておいて、またメール審議で言葉を足したりすればいいのではありませんか。それで結局、落とすか落とさないかって判断すれば。

佐藤主査 はい。そうですね。

作本委員 航行の安全とか、何か明確な目的をフィードバックしたものを前提においておけばいいのかなという感じです。目的を何のためにやるかというのをちょっと。

日比委員 そんな難しいことを言われても、環境影響評価をする上でいろんな情報を集めますよね。そのときに気候変動による影響の可能性もその情報の 1 つとして集めるというのは、そんなにおかしなことですか。

作本委員 航行安全確保というのですか、そのためとか今度入れると縛りがきくのかもしれない。運行の安全のためではないけど、そうするとこの異常気象の問題も…

日比委員 そこは余りこだわらないんです。

佐藤主査 わかりました。69 番もこのままにしておいていただいて、メール審議の中で変えていきますので、自然災害のことも含めて当然想定されることだと思いますので。

小泉 これについて可能性をちゃんと考慮することということで提言していただくのであれば、我々はちゃんと考慮するというので、それはやります。ただし、情報収集を行うことと書かれてしまいますと、この後のモニタリングのところ、情報収集をやるとというのが課せられてしまうので、具体的に何を収集するのか、不明瞭ではないかと思えます。

日比委員 していただきたいんですけど。

小泉 それはもう個別のプロジェクトの話ではなくて全体としてやらなくてはいけない話ですから、この……

日比委員 そこは考慮することでも別に、全然構わないです。

小泉 検討するときに、当然洪水データは入れます。

日比委員 そうですよ、はい。

小泉 そういう形でお願いします。

佐藤主査 はい。文章の「による」の詰めとかは、後でやりましょう。

69、これは残しておきながら考慮するという方針でいきたいと思えます。ありがとうございます。

日比委員 70番はこのままで、表3.2というのは取ってもいいのかな。これは、どこかほかにもありましたっけ。

佐藤主査 いや、ないですね。

日比委員 じゃ、いいので、残していただいて。

それから、71番は今後調査されるということで、削除していただいて結構です。

72番は、わかりました、これも削除していただいて結構です。

それから、73、74は、これはEISのプロセスにおいて、求められている公開スコoping公聴会としてステークホルダー協議の関係を明確にすることかな。

言いたいのは、要は、今いただいた資料で、何がリクワイヤメントとして、特にここでフィリピン国のEISの中で求められているもの、何をどの場での場面で対応しているのかというのがわからなかったの、そこを明確にさえしていただければよくて。という意図が調査団に伝わっていれば、この2つは削除していただいて結構です。すみません。

柳委員 さっきの72は、文章にしておいたほうがいいのではないですか。「?明示されたし」と書いてあるところ。

日比委員 いや、この72は削除で。

柳委員 削除で。では、これ削除。72は削除ですね。

佐藤主査 フィリピン側は何かありますでしょうか。何かありましたか、今、何か。

小笠原 今、日比委員がおっしゃられたことは、明確に言葉を整理してまいりますので、これはDFRの中で整理していきたいと考えています。いかがでしょうか。

日比委員 ありがとうございます。それで結構でございます。よろしく願います。

佐藤主査 ありがとうございます。

74番までいきました。

75番、作本委員、願います。

作本委員 75、76、77は質問のようなつもりで答えていただきましたので、これで結構です。全部削除でいいかと思えます。

佐藤主査 78番なんですが、「鉄道敷設に伴う送変電、配電に関する検討を加えること」というのを残していただければと思います。今、ちょうどやっているということなので、ご配慮ありがとうございます。

79番、80番、清水谷委員、願います。

清水谷委員 79、80は削除で結構です。

佐藤主査 はい。大変お疲れさまでした。

一応、初めからささっと見ていきたいと思えますけれども、赤いところに目を通していただければなと思えます。

まずは3番、作本委員。区間を限定した中で配慮、考えつつも他の区間のことも考

えると。これについては、メール審議の中で検討しながら全体事項で少し方向性を出していければと思います。ありがとうございます。

続きまして、13番、作本委員。写真等の記載すること。

作本委員 これ写真を掲載してくださいというようなことなので。

佐藤主査 はい。

15番、16番、土捨てですね。あとは切土。ありがとうございます。いいかと思えます。

次、25番。及び、それに伴う環境社会影響等……。

作本委員 これもちょっとほかのC案の位置づけとかかわってくるあれですね。

佐藤主査 これは要検討ですね。メールの審議の中でここを要検討で、委員の方々、ご協力いただければと思います。どういうふうを書くか非常に難しいと思います。ありがとうございます。

続きまして、27番。これもちょっと、25番とあわせて検討したいと思います。フィリピン国が推奨した理由というのを本当にこの文章に書いていいものなのか。私、ちょっとそれはさっき疑問で考えていたんですけど、いかがでしょうか。書いていいものなんですかね。

作本委員 要するに、残り文章、後でということですから。

佐藤主査 はい。25番、27番は非常に重要な課題ですので、要検討で残します。

29番、土壌のことですね。あとは、騒音・振動に関するもの。あとは適宜対応するというので、よろしく願います。

34番。ここ分けなくて大丈夫ですか、生態系と騒音と振動。

作本委員 かぎ括弧のそれぞれの間に点を入れていただきましょうか、動植物、かぎ括弧、点で。

佐藤主査 はい。動植物の後に点を打っておいてください。点と。よいしょ。はい、ありがとうございます。それで一応いきたいと思います。

36番、はい、よろしく願います。大体文章としてはある程度、ほかの言葉は後で合わせていただければと思います。特に中のスコーピング・マトリックスの話になってきていると思いますので、言葉尻を合わせて後で出していただければと思います。

作本委員 水利用だけではちょっとわかりづらいですね。

日比委員 ここも地下水脈からでいいと思います。「地下水脈の遮断による水資源利用への影響を再検討すること」。はい、シンプルに。

佐藤主査 なるほど。ありがとうございます。

続いて、願います。そうですね。ここもまた言葉尻を調整していただければと思います。ありがとうございます。

44番、ここも言葉をうまく変えていただければなど。

作本委員 かぎ括弧ですね。

佐藤主査 かぎ括弧にさせていただきますよね。はい、お願いします。

次、46番。そうですね、評価軸の中に入れるということで、このままでいいかと思
います。

次、お願いします。56番。そうですね、いいかと思えます。そのままです。

次、62番。そうですね、ありがとうございます。

続き、67番。苦情処理もおっしゃる通りだと思います。これは私も入れておいてく
ださい。苦情処理の仕組みをこの中に入れてしまうということですね。よろしくお願
いします。

69番、災害というものでもう少し広く見られればいいなと思えます。土砂崩れも含
めてですね。ともかく、いろんなことが想定される可能性が高いですから。

柳委員 じゃ、もう台風のといたところですね。

日比委員 そうですね。台風のか、あるいは災害のにしてしまいますか、による自
然災害の。

佐藤主査 そうすると、だんだんどんどんアバウトになってくるんですよ。

作本委員 納得しさをえ入れてしまおうかなというところへいくと。

柳委員 台風などのにしたら。

日比委員 はい、「などの」にしましょう。

作本委員 例示にしようよ。

佐藤主査 「などの」にしましょう。

作本委員 「などの」で。とりあえずこれでやって。

佐藤主査 そうですね。ちゃんと配慮することと。

70番、よろしいかと思えます。そうですね、その辺で入るの重要かと思えます。

ほかは。これで以上ですか。

数としては、何個になりましたか。そんなに多くないですね。30個ぐらいですか。

おかげさまでまとめることができましたので、あとはメール審議の中で言葉尻をや
っていきたいと思えます。まず、事務局のほうである程度調整できる言葉は調整して
いただいて、後日、委員のほうにメールで送っていただければと思えます。

今後のメール審議、そして今後の議論に関する計画を、事務局のほうでアドバイス
お願いいたします。

長瀬 どうも委員の皆様、ありがとうございました。おかげさまである程度まと
めることができましたと思えます。

10月7日が全体会合ですので、可及的速やかに、遅くとも来週月曜日ぐらいには皆
様に、事務局のほうで必要最低限の調整を加えたものをシェアさせていただきたいと
思えます。

それで、確か金曜日ぐらいには皆さんに資料を配布しているんですよ。なので、
木曜日、10月3日ぐらいには、主査のほうで何とかまとめていただいて、10月4日

中に、我々事務局のほうで委員の皆様へ送れるようにできればと期待しております。

日比委員 かなり厳しいですね。

佐藤主査 かなり厳しいですね。

清水谷委員 5日ぐらいしかない。

佐藤主査 実質3日ですよ。

柳委員 ただ、利用図がいつ来るのか。今のことで、それを見る時間が結構必要ですよ。

清水谷委員 JICAのフィリピンオフィスに質問が1点あるんですけど、よろしいですか。

今回の今のこの事業というのは、フィリピン国の法律によるEIAに基づいているプロセスの中に入っているのでしょうか、それともJICA独自のものですか。ということは、ホームページかどこかで、このEIAの資料というのはダウンロードできるんですか。

上條 現地ですか。

清水谷委員 現地といいますか、こちらで検索をして、例えばフィリピンであればタガログですか、それとも英語ですか。

柳委員 英語ですね。

清水谷委員 英語ですね。英語であれば、そういう情報というのは、こちらから何か。

柳委員 全部が載っているわけではないですからね。

小笠原 フィリピン事務所からお答えします。

この事業はフィリピンのEIA制度の対象となっていますので、フィリピンのEIA制度に則って審査されます。EIAに関しては、環境省のホームページにはアップされていません。

清水谷委員 されていません。

小笠原 はい、されていません。

清水谷委員 わかりました。

佐藤主査 どうもありがとうございました。

あと、9月30日のときに、今後の関係の情報がいつ届くのかとか、少し時間軸もいただいで、我々、何とか短い時間の中でも整理ができて、今度の全体会に間に合わせるように進めたいと思いますので。

長瀬 今、ワーキンググループで取り寄せ、2007年アップデート版のEIAです。これはあっちにあるということですので、それはシェアリングさせていただければと思いますし、プラカン州の土地利用図ですね。これは9月30日に入手できるということでしたので、それもちよっとなるべく早く入手していただいで、これもシェアするようにしたいと思います。

とりあえずその2点だったと、私、記憶をしておるんですが。大丈夫ですね。
佐藤主査 では、ワーキンググループを終わらせたいと思います。
どうもありがとうございました。

午後6時23分閉会