

フィリピン国  
南北通勤線事業（フェーズII-A）補足準備調査  
（協力準備調査（有償））  
ドラフトファイナルレポート

日時 平成27年4月17日（金）14：04～15：47

場所 JICA本部1階 111会議室

（独）国際協力機構

### 助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野  
助教

岡山 朋子 大正大学 人間学部 人間環境学科 准教授

田辺 有輝 「環境・持続社会」研究センター（JACSES）  
持続可能な開発と援助プログラム プログラムコーディネーター

谷本 寿男 元 恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授  
/ 社会福祉法人 共働学舎 顧問

二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 教授

### JICA

#### <事業主管部>

若林 仁 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 課長

篠原 俊永 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 企画役

坂口 聡美 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

#### <事務局>

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮 審査課 課長

加治 貴 審査部 環境社会配慮 監理課/審査課

### オブザーバー

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04分開会

渡辺 既にご本人から連絡がありましたけれども、村山委員長が、今日、ご欠席ということですので。また、石田委員は30分ほど遅れるという連絡が入っております。本日は、私、渡辺が事務局を代表して議事進行を進めさせていただきます。3月1日に着任してから初めてということで、不慣れな点が多々あると思いますけれども、よろしくをお願いします。

先に出席者のほうのご紹介をさせていただきますと、まずはJICAのほうから担当部、今回はフィリピンの南北通勤線事業ということで、担当課長の若林と、担当の篠原が遅れていますけれども、もう一人担当者、坂口、3名です。審査部のほうは私と加治ということになっております。

委員のほう、簡単にご紹介差し上げますと、私の隣に座っていらっしゃるのが二宮委員、田辺委員と岡山委員、あと2名、石田委員、谷本委員を含めて、今日は5名で審議をさせていただきたいと思います。

なお、注意事項ですけれども、オブザーバーでご参加の方で発言される場合は、今日の議事等は全て録音して公開となっておりますので、その場合、発言される際は、最初にご所属等をおっしゃっていただいた上で、ご発言をお願いしたいと思います。

まずは主査の先生を委員の中から選ばせていただきたいと思いますと考えております。今までの主査のご経験数ということでデータを見ますと、お見えいただいている岡山委員が0.5回で、田辺委員が1回、二宮委員が1.5回、ちなみに石田委員は0回、谷本委員は2回となっていて、順当にいくと石田委員になる感じなのですが、もし可能でありましたら、3名の中でどなたか主査をお務めいただけるとありがたいのですが。

岡山委員 すみません。多分、これ、確定するのは5月8日ですよね。そこは私、出られないので。すみません。

田辺委員 では、やりましょう。

渡辺 では、田辺委員に大変恐縮なのですが。

田辺委員 5月8日ですね。

渡辺 そうです。5月8日、今、全体会合を予定しておりますので、それでは今日は田辺委員に主査をお願いいただき、また、本日の議事進行のほうも進めていただきたいと思います。では、田辺委員、よろしくお願いたします。

田辺主査 では早速、出された質問、コメントごとに確認していきたいと思いますが、1から3まで岡山委員なのでお願いします。

岡山委員 すみません。私、分量が多くて、なかなか読み切れなかったところもあったのですが、その前に全体をもう一つ把握していなくて申しわけないので、結構、そもそも論の質問をさせていただいています。

心配だったのが比較的、長くはないのですが、この交通に関して、鉄道のみならず道路も含めた総合交通計画のようなものが見てとれるのですが、その中

でのこの部分だけの今回のDFRで、でもほかのところとの関係であるとか、費用的に事業性が可能なのかという、そういうことを質問させていただきました。

それが1番です。

それから2番に関しましては、ここのところだけで着工という、独立しているそういう事業があり得るのかということで、さらに三つ目は、もともと見てとれる総合交通マスタープランに沿うものとして、3のコメントで、やはり鉄道は重要ですよ、ということをコメントさせていただいています。よろしければ質問に関することをご回答いただけますでしょうか。

若林 それでは私、若林のほうからまずお答えいたします。

回答に書いてあるところを基本的になぞる感じには、まずなりますけれども、まず1点目のカローカン～ツツバン間のみという形の調査になっておりまして、一方でサウスレールも含めて、全工程の中でもペイできる計画になるのかどうかというところでございますが、まず本調査の対象範囲はご指摘のとおりですけれども、南北通勤線の事業対象区間ということで、マロロスからツツバンの間という形で、フィリピン政府側とも合意して調査を実施してございます。

ノースレールの事業、これはもともとあった事業ということですが、こちらのフェーズ1がマロロスとカローカンというところ、ツツバンよりはもうちょっと北側までの区間ということになっておりまして、南北通勤線とは別事業という形で整理されているものでございまして、ノースレール事業自体は、今、中断されているという状況でございます。

サウスレールにつきましては、こちらはソリスというところからカランバという区間を対象として、フィリピン政府としては、いわゆるPPP事業という形で実施を進めていきたいということで準備をしているという状況と理解しています。

それから事業性のところですが、鉄道事業におきましては、やはり運賃だけで費用を回収してやっていくというのは、これは一般的に非常に難しい世界であるということと言われておりまして、したがって運賃収入だけで採算を確保できる事業だというふうには考えておりません。したがって事業のファイナンスについては、構造物などのインフラ部分も政府が公共事業の形で建設して、列車運行あるいはメンテナンスを民間に委託するというような形が想定されるというところでございます。

もちろん現時点で確定的ではございませんけれども、一般的にそういった形になる可能性があるということでございます。

この点に関しては、ドラフトファイナルの9章のほうに財務分析の結果を示しております。こちらのほうの結果としては、収入がそのプロジェクトの実施によって発生する建設費、それから初期投資、あるいは維持管理の費用を十分にカバーできるかを示しているというところでございますが、結果としては財務的な内部収益率が9.4%というふうに今、なっております。収入によって費用自体はカバーできるということ

ではございます。

他方で、一般の商業ベースでの想定収益率、利回りは、15%というふうにみなすことが多いというふうに理解されていますので、民間資金のみで実施するのはやはり難しい。そういう意味では、一部、公的事業として譲許性の高い資金を活用するニーズというのがあるのかなというふうに考えているところでございます。

二つ目の質問ですけれども、調査区間のみの着工、供用があり得るのか。それからフェーズ まで進めて空港アクセスをよくすることが肝要ではないかということですが、繰り返しとなりますけれども、本調査の対象区間はマロロス～ツツバンとなっております。あくまでもこの区間での着工、それから供用を行っていくという計画として、この調査を実施しているということでございます。

ありていに言いますと、全体の南北のマロロスから南側のカランバまでを一つの事業とももちろんみなせませすけれども、そこは北側というだけを区切ったとしても、先ほどの財務分析の結果もありますけれども、事業性としても成り立つ設定でございまして、したがってこの区間での着工、供用を計画しているということでございます。

空港のアクセスについては、先んじて2012年にクラーク・マニラ首都圏の間を対象とする鉄道戦略調査というものを、JICAが支援してございまして、この調査ではクラーク国際空港とマニラ首都圏を結ぶ鉄道戦略というものを策定した経緯がございます。

当時は、クラークとマニラをつなぐという想定であったわけですが、その後、昨年2014年4月の段階では、フィリピン政府のほうからは、JICAの協力準備調査で準備中であったこのクラーク空港の高速鉄道の事業対象区間については、マロロス～ツツバンの間としてほしいということで、フィリピン政府としても決定がされておりました。そういう意味では計画の変更がなされたということでございます。

それから円借款の対象事業区間についても、このマロロス～ツツバンを対象として要請を念頭に置いて、検討したいという意思表示もございましたので、したがって現時点での方針としては、この区間での需要の最大化、それから既存の鉄道の路線とのネットワーク効果の最大化という観点から、事業効果の高い区間であるということで、この調査も行っている状況でございます。

3点目、コメントとしていただいている点につきましては、本事業実施機関は、運輸通信省(DOTC)になりますけれども、早期着工を望んでいるという状況でございます。JICAとしてもマニラ首都圏、郊外も含めて今後、交通渋滞を解消していくための施策、それから効果、必要な予算を包括的に捉えるための運輸交通ロードマップ作成支援調査というものを行っておりまして、こちら、フィリピン政府の中でも大統領まで了承を得られている、大きなロードマップではございますが、この中にも位置づけられている重要事業の一つということで、本事業実施の重要性は政府側でも十分認識されているものというふうに理解しております。

3点目までは以上でございます。

岡山委員 ありがとうございます。よくわかりました。

田辺主査 よろしいですか。

岡山委員 はい。

田辺主査 では次、谷本委員と石田委員が来てからですが、大分飛ばして11、二宮委員、11と12、お願いします。

二宮委員 11は、すみません、私、いただいたデータで、4章だけがなぜかダウンロードできなくて、まさに4章に書いてあったということなので、今、手元にもないのであれなのですが、したがって3章を見てこの質問をしたのですけれども、3章の代替案の2地点の比較の表の中だけでは、十分にクリアに読み取れなかったので、こういう質問をしましたが、4章で整理していただいているということであれば、大丈夫だと思います。

前回のスコーピングの議論のときに、延伸部分を、北側への延伸を想定した車両基地の確保というような議論があったものですから、その部分を除いて正味で、両者の比較をするということが、たしか松行委員か誰かからのコメントであって、それへの対応をしていただいたとって思っていましたので、そこがクリアに表現されているかどうかということでの質問でしたが、反映されているということであれば了解であります。

それから12についてはこの表をつけて……この表は、現在は入っていませんよ、たしか。こういうものがついていると、非常によくまとまっていてわかりやすいなと思ったので、まさにこういうものを入れていただけるといいと思います。文章の中からこれだけの情報を抜き取って読み取るというのは、なかなか十分、私としてもできなかったで、こういうような問いかけというふうになりましたが、情報整理していただいていたありがとうございます。

田辺主査 いいですか。では、また、17ですね。二宮委員。

二宮委員 これ、区間が細かく分かれていて、そして管理の主体が、読み取れる範囲では自治体、各地方公共団体が直接的には環境管理をするということでしたので、よく言う日本でもそうですけれども、ぶつ切りといいますか、その管轄外のところがうまくモニターされていない、あるいはモニタリングの方法とか、あるいはそこから得られた情報の共有とか、管理主体相互でできるのかどうかということなんですけれども、この辺を何か補足のコメントをいただけるとありがたいのですが。

若林 まず回答のところですが、本事業が実施されることによって想定される影響については、もちろん騒音であったり振動とかいったところを検討しておりますけれども、基本的には事業者が緩和策とモニタリングを実施することになっております。こちらについては、全線を通して共通した管理計画を作成し、実施していく中で対応していくという整理になっているかと思えます。

一方で、本事業に係る環境管理以外に、沿線の各地方自治体につきましては、土地利用の計画あるいは地域開発計画を、もちろん民間事業者がその開発をするにしても、

承認していく立場にありますので、その中で地域の環境管理というものを、自治体としてもしっかりオーナーシップを持ってやっていくという必要があるという認識でございます。

具体的な自治体の取り組みが、現時点でどういうふうになっているのかというところは、もし補足があればお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

小笠原氏 調査団で環境社会配慮を担当しています小笠原と申します。

各自治体ということは、例えば共通する河川の流域というものであれば、その河川にかかわる各自治体で流域管理委員会を設けまして、そこで流域の河川の水質汚染を防止するような、総合的な対策を行っているということがございます。

二宮委員 これはLIAN、ここが一番中心で機能するようなイメージで、LIACですか。

加治 このLIAC、住民移転のほうを見ている組織になりますので、環境管理というよりかは

二宮委員 これは全く関与しない。

加治 住民移転をオーガナイズドしていくという組織です。

二宮委員 そうすると環境のほうは、各自治体の土地利用計画とか地域開発計画の中に、この当該プロジェクトのインパクトもそれぞれ勘案したものがつくられているという、そういう理解で、それに基づいて管理されていることが、即ちこのプロジェクト全体の環境管理がなされていると理解すると、そういう感じなのですか。

加治 プロジェクト自体としては、もちろん事業者、鉄道事業者としてEIAをつくり、環境管理計画をつくって、モニタリングをしていくという形になると思います。ただ一方、その周辺となると、そこはなかなか鉄道事業者の責任で管理できるものでもありませんし、そこまで責任を負わずことは、多分、かなり難しいと思いますので、そこはもちろんEIA自体は、国、フィリピン国の環境省で承認を得ているものであり、環境省の基準等にのっとって実施していくものと。その基準とはもちろん地方自治体もそういった環境指針に沿って、独自の環境政策なり、調査をしながら進めているということですので、実際その地域、地方自治体が行うその地域ごとの環境管理という点と、実施者、鉄道事業者が行う環境管理、別には考えております。もちろん目指すところというか、基準等はもちろんお互い同じものを参照しながら、それを達成の方向に向かって各自が努力していくという形になると思います。

二宮委員 相互が入っている会議体みたいなものはないのですか。

加治 環境については。

小笠原氏 環境については今のところありません。

二宮委員 わかりました。その辺がちょっと見えにくかったので、もちろんなかなか日本の中でもそういう形での運営・管理というのはできていないので、あまりないものねだり的なことを無理にお願いするつもりはないのですが、河川のような広域的な管理が必要なものについては、特別なコミッティーがあるということですね、それ

が既存のものを活用してやるということ。了解しました。

田辺主査 では谷本委員がいらっしゃったので、一旦、戻って、4から幾つかありますので、4からスタートしていただけますか。

谷本委員 すみませんでした。4番ですね。実施体制の問題、フィリピンの鉄道事業はいろいろ問題があるのではないかなという認識を持っています。ですから、ここで書かれていることは、回答は理解いたしましたけれども、やはり実施を、オペレーションを行う、そしてメンテナンスを行うという点は十分に留意して、審査のときにフィリピン政府と合意をしてください、ということは、レポートにもそのようにきちんと書いてほしいと思います。

その点は、少し飛びますけれども8番のところ、結論とか提言というところがドラフトファイナルレポートになかったものですから、8番ではこういうコメント、質問をさせてもらいました。こういう結論のところ、提言のところに書いていただきたいと思います。

ですからこれが4と8の点です。それから5番も、そういう面では同じように、ほかの事業でもやはり、具体的には来週行われる鉄道事業、延長の部分ですか、CBDのところですか、そのところでもやはり車両の問題なんか書かれていましたので、あえてこういう質問をさせてもらいました。これも書いていただきたいです。5番が終わりました。

それから6番は、Right of Wayの、恐らくPNRの部分はPNRの土地だと思うのです。ですからこれもきちんと契約を結んで、リース契約なり移転をするというふうな、きちっとやっていただきたいと。

一つわからないのは、6番の最後のところに回答で書かれています「NorthRailがマロロス～カローカンのROWを利用する権利は消滅します」と書かれています。ここは、この部分はもともとどこの土地なのですか。これはわかりますか。「権利は消滅します」と書かれています。どういう契約になっていたのか、もしわかれば教えてください。

坂口 東南アジア大洋州部東南アジア第五課で、本件を担当させていただいております坂口と申します。

ご質問いただいた点につきまして、簡単に補足させていただきます。

もともと、冒頭でご説明させていただきましたが、ノースレール事業を実施していたNorthRail社、実施主体だったNorthRail社が、マロロス～カローカン区間については、本事業と事業のサイトが重複していたのですが、この区間については、ECCを彼らが環境天然資源省から取得いたしまして、ECCの対象となるROWにおいて事業をするという権限を持っていたわけでございます。

ですので、契約関係というよりは、政府の機関であります環境天然資源省から、そのROWを使って事業を行ってよいという許可を得ていたということになります。

しかしながら、今回、本事業を実施するに当たりまして、今度はDOTC、実施機関であるDOTCがマロロス～カローカン間の区間につきまして、同じ区間であるのですが、こちらについてECCの発行を受けるとということが予定されております。新たに調査を行って、こういったECCが発行されることとなりますので、もともと古くからECCを重複する区間に持っていたノースレールのECCについては、こちらは失効するということが、このECCの発行主体である環境天然資源省より表明をされております。

これをもってノースレールは、この重複する区間であるマロロス～カローカン区間については、ECCを持たないことになる、失効してしまうということになりまして、もって、こちらの区間のROWを用いて事業をする権利もノースレールについて消滅してしまうということを、ここで説明しております。

谷本委員 マロロス～カローカン間のROWは誰が持っているのですか、所有者は、PNRではないのですか。

坂口 ではございません。PNRではございません、マロロス～カローカンに関しては。

谷本委員 ではないのですか。これは何のためにあったのですか。もともとこのROWは何のために用地を確保していたのですか、どこが。

坂口 もともとNorthRail社がノースレール事業の一部の事業区間の実施のために、マロロス～カローカン間のROWを所有していたと。それに対して――

谷本委員 それで住民移転なんかをさせた。

坂口 行っておりましたと。

谷本委員 カローカンとツツバンの間は、PNRの所有でいいのですか。

坂口 はい、そうです。

谷本委員 そこは、ですから、何らかの形で、利用権なり使用権なりの移転が行われないとだめなのですね。

坂口 そうですね。

谷本委員 PNRは財務状況なんかめちゃくちゃですから、当然ながら今回のオペレーターにはなり得ませんよね、というふうなことで書かれていますよね、4番のところで。

坂口 はい。

谷本委員 ですから、これはどこかに移転をさせねばならないということですね。

若林 実施体制につきましては、まさに課題でもあり、JICAの審査の中でも、当然これまでのPNRなどの実績も踏まえて、本当に適切な実施主体が運営管理していくということは確保していきたいと思っておりますし、そこでの所有権のあり方については、当然しっかりと移転がなされていくことは、念頭には置いて臨みたいと思っております。

谷本委員 そこが本事業の一つのキーですね。

若林 はい。

谷本委員 では、そこは結構です。

7番に行っていていいですか。7番は、私の読み方だったのかもしれませんが、9.5で書かれていたのが、マニラ市内の渋滞のことだったので、これは本件のことに書き直してくださいということ、これはこれで了解しました。

それから8番は、先ほど申し上げましたように、きちんとやはり提言とか、そういうものをまとめてください。

石田委員のところ、先にやりますか。

田辺主査 では9番、石田委員、お願いします。

石田委員 私、先ですか。

これ、どういうふうにやってもらえればいいのかということなんですけれども、農業セクターの規模が大きい。漁業や農業に依存している地域である。ただし沿線は、漁業、内陸部を通過することにより、漁業に影響は出ない。「深刻な」というのは、ちょっと「深刻な」というのが気になるのですけれども、環境社会配慮は深刻であろうが軽微であろうが、環境社会配慮をするのが普通だと思うので、深刻な影響は与えなけれども、軽微な影響の間で影響を与える可能性があるのであれば、やはり調査をしていただきたいというふうには思います。

以上が第一点です。

それから次に後半部分は、とてもありがたく思います。そういうことで、そこは私もかなり同意をするものですので、沿線の土地開発がフィリピンのケースなんかの場合だと、急激に進むこともすごく予想されますし、今まで本委員会でもフィリピンの道路というのはもう何本ですか、10本ぐらいやってきましたかね。毎回必ず出る質問なので、私も今回、出しました。

それでそういうところまで、自治体の土地利用計画との整合性をとるというところまで、JICAのほうで意識されているのであれば、ぜひそれをやっていただきたいというふうに思います。ですからここは、後で検討しますが、助言二つにする可能性があります。

以上です。ありがとうございました。

田辺主査 では10番、谷本委員。

谷本委員 10番、やはり記述の問題があるのではないかと感じたので、こういう指摘をしました。これで結構です。

田辺主査 では13番、谷本委員、お願いします。

谷本委員 13番、PNRの旧駅舎、せっかくなのでぜひ保存をしてほしいなと願っています。そういう面で、保全されなければ、ということでマイナスだという評価、これはそれで理解いたしました。結構です。

田辺主査 では次が18番、岡山委員。

岡山委員 村山先生、いらっしゃらないから、読んでいきますか、いいですか。

渡辺 村山先生は後で、メールで、審議のときに改めてご確認くださいという形でよろしいかと思えます。

岡山委員 そうですか、わかりました。

単なるコメントです。ただ、すみません。ちょっと探し切れてない、読み切れていなかっただけで一応緩和策、いずれにせよ書いてはあるのですね。7.1.39とかの表あたりには、ぱらぱらと代替案が書かれているのですが、ともあれ対応策を、書いていただけたらと思えます。

それから19番は、このあたりの水利用がどういう状態かわからない、ただ読むとセプティックタンクと書いてあったので、下水はない地域で、駅舎ごと、浄化槽なのかなと考えられます。

そうするとそれなりに大型の浄化槽を置いていくことになるのか。通常、日本であれば余剰汚泥はし尿処理場で処理ということになって、ここでもそう書いてはあるのですが、し尿処理場自体があるのでしょうか、という質問でした。

読んでいくと、現在はとりあえずまず浄化槽は設計をこれからして、し尿処理施設はあるが、これからさらに拡大・増設が計画されている。これはまだ計画段階ということですか。

若林 はい、そういう理解で結構でございます。

岡山委員 マニラ首都圏、何市ありましたか。そこを今回どのくらい通るのですか。すみません、実態のことをあまりよくわかっていなくて。

若林 全部で15だったと理解しています。

岡山委員 15市。

若林 念のため確認しますが、15だと思えます。

岡山委員 ありがとうございます。今回、関係するのがどこら辺ですかね、フェーズ -A。

若林 関係するのは、ツツバンから北になりますので。

小笠原氏 関係する自治体というか市は、南のほうからマニラ市、それからカローカン市、それからバレンズエラ市がマニラ首都圏になります。それ以上、北のほうはブラカン州の管轄自治体になります。

岡山委員 ありがとうございます。そうすると、具体的には今、メトロマニラの中では、各市でごみ処理、し尿処理しているように聞いていますが、ごめんなさい、詳細は知らないのですけれども、この場合は、例えば今のマニラ市、カローカン市、バレンズエラ市の三つの市において、それぞれし尿処理場を整備するのですか。

小笠原氏 今、マニラ首都圏では、上水道・下水道は民間業者にコンセッション契約をしまして、上水道・下水道の施設の整備、それから運営、維持管理を行って

います。ですので、民間業者が下水処理場、それからし尿処理施設を整備していくという計画を持っています。

岡山委員 なるほど。そうするとごみも同じですか、20番になるのですけれども。

小笠原氏 ごみ自体は、民間ではなくて各自治体が収集、それから処理を計画的に実行しております。

岡山委員 なので、各自治体のルールに従って、駅ごとにもしかするとルールが違うかもしれない、ということですか。

小笠原氏 プラスチックバッグですね。プラスチックバッグに関しては、ほとんどの自治体で禁止しています。ただ、強制力はそれほどまだ強くないので、今後の駅の管理としては、プラスチックバッグがもし使われれば、分別して回収するという計画を考えております。

岡山委員 ありがとうございます。

田辺主査 いいですか。

岡山委員 はい。

田辺主査 では幾つか飛ばしまして、私のところ、24番ですね。

この社会経済調査の回収率が70%ということだったのですが、これが妥当だという判断するための何かしら根拠というか、ほかの調査と比べてこの回収率で問題ないと言われている根拠があれば教えていただきたいのですが。

若林 今回のセンサス、それから社会経済調査、実施時期については、クリスマス休暇にもかかる可能性があったということで、もちろんマニラ、フィリピンは12月に入ればクリスマスのような感じもあるわけですが、少なくとも被影響範囲を特定した後で、各自治体への説明、住民協議会等を、順を追って実施した結果となっているという形でございます、もちろんクリスマス休暇中は避けているという形で、関係する被影響世帯へのインタビューの実施もできているということで、回収率自体への影響というのは、こういった休暇のスケジュールからの影響はなかったのではないかとこのように考えております。

田辺主査 それは了解したのですが、何かしら、ほかの調査でこれぐらい、相場というか、要は、このフィリピンの都市部の社会調査において、このぐらい集まれば妥当という根拠が欲しかったのですけれども。

小笠原氏 センサス調査に関しては、なるべく全戸、影響を受ける世帯全部対象ということで、100%を目指しています。また、生活生計調査に関しては、世銀のセーフガードポリシーのガイドラインでは、被影響世帯の20%以上に対して調査を行うことというのがございますので、70%はかなり情報として集まっていると考えています。

田辺主査 わかりました。

では25番は特に大丈夫です。

26番ですが、まずこの回答をいただいたのですが、いわゆる同じバランガイ、もし

くは周辺のバランガイへの移転ができる方というのがどれくらいいるのかが、その可能性がどれくらいあるのかというのが、この文章、ご回答からは読めなくて、Bulacan地域だと同じ地域と書いてあるのですけれども、これが何を意味するのかと。それからバレンズエラ市のISFsについては同市と書いてあるので、これも恐らく同じバランガイではないのだろうなということで、恐らく読む限り、同じバランガイ、もしくは周辺バランガイへの移転というのは、かなり厳しいのではないかなというふうに読み取れたのですが、そういう理解でいいのですか。

小笠原氏 できれば、同じバランガイ、同じ周辺バランガイですけれども、同地域というのは同市内にある移転先地の実現を目指しています。

田辺主査 つまりこのBulacan地域のISFsは、同じ地域というのは、これはBulacanというのはmunicipalityですか。

小笠原氏 はい。ブラカン州、municipalityです。いえ、州ですのでprovinceです。その下にmunicipalityとかcityがありまして、そのmunicipalityの中で同地域の移転。

田辺主査 ということは結構ギャップが厳しい、それを書いていたきたいというのがコメントだったのですが、ご回答の中ではFRに記載するかどうかというご回答はいただけていないのですが、いかがなのでしょう。

小笠原氏 ギャップについては、FRのほうに。

田辺主査 記載するという事によろしいですか。

小笠原氏 記載いたします。

田辺主査 わかりました。

27番ですが、表を作成していただいて、ありがとうございます。この表によると、Northville、7と4については公共交通機関がないということなのですが、これは整備する予定もないということなのでしょう。

小笠原氏 移転地の中というか、移転地のすぐ横にジープニーターミナルとかトライシクルターミナルがないということです。ちょっと移動すれば、その近くにジープニーターミナルとかトライシクルターミナルがあります。

田辺主査 この調査結果によると、住民の収入というのは、1万ペソとか前後というのが大半ということなのですが、1日数十ペソ、追加でかかるということになると、それだけ生活への負担というのはかなり大きくなると考えられるのですけれども、この移動に対する補償はないのですか。

小笠原氏 移転によって。

田辺主査 つまりマトリックスを見る限り、移転のときの移動費というのは、マトリックスの中に入っているのですけれども、通勤や通学等で、要は距離が離れるわけですから、ジープニーなりトライシクルにその分、乗る回数が当然増えるだろうと予測されるのですけれども、それに対する補償はないのですか。

小笠原氏 それに対する補償は入っていません。

田辺主査 そうすると、やはりJICAのガイドラインで、つまり生計回復もしくは向上することを謳われている中で、月収で1万ペソ前後の方々が1日当たり数十ペソ以上の交通費を負担することは、回復にはならないと私は考えてしまうのですが、ぜひその辺を含めてコメントしたいと思っていますので、ご検討いただきたいと思います。

28番は、これで特に。いいです。

29番、石田委員、お願いします。

石田委員 これですね。ステークホルダー協議で出てきた意見を反映して、こうやって記載していただいて、ありがとうございます。「具体例として」とありますが、ほかにもまだ幾つもあったのでしょうか。まずそれをお聞きしたいのです。ここでは四つ具体例として、ということで挙げていただいていますけれども。

小笠原氏 工事中に、安全のためにフェンスを設けてください。フェンスを設けるのはいいけれども、個人の住宅へのアクセスをちゃんと確保してくださいというようなご意見がありまして、それは確保するということがありました。

石田委員 ほかにたくさん出たのでしょうか。ここで三つだけ書かれていますけれども。ここで四つか。四つ書かれています、ほかにもあったのでしょうか。具体例として「何々等があります」となっているので、どれくらい出たのかなと知りたいものですから。

小笠原氏 幾つか、これ以外に結構あるので、EIAレポートとRAPを確認して、後でお答えいたします。

石田委員 お願いします。以上です。

田辺主査 30番、二宮委員、お願いします。

二宮委員 30番はご回答、ありがとうございます。LIAC連絡会議というのが開かれるということで、それがあまりクリアに読み取れなかったもので、そういうものを通じて、相互に連携しながら、管理していただくということをお願いします。これはコメントにも残したいと思います。

それから31番も、LIACが社会準備活動というのが行われて、その中でこれらを幅広く継続的に協議等を開いて意見を聞く、意見を聞きますではなくて、その意見が反映されるような移転後の管理をしていただくということ、これもコメントに残したいと思いますが、そういうご回答をいただいたのでよかったですと思います。ありがとうございました。

田辺主査 では32番、谷本委員。

谷本委員 経済評価で土地は本当に入れるのですか、コストに。税金は入れないと思うのですけれども。それだけが疑問で、もう一度よく見てください、ということ。それと、主査、よろしいですか。

田辺主査 はい。

谷本委員 答えが書かれていたので。1番の岡山委員のところの、すみません、岡山

さん、土俵を荒らしまして。

回答の一番最後のところ、「一般に商業ベースでの利回りは15%」で、これ、いつ頃どこで決まった数字ですか。こんな高いですか、今。こういう低成長時代に。これ、30年、40年前の利回りではないですか。恐らくロンドンのLIBORなんかの金利で、世銀とかアジ銀が、昔々、そういうふうに言ったと、あるいはIMFなんかの場合もそうかもしれない。数字をこのまま書かれていると思うのですけれども、いかがですか。もしあれば、最新のデータ、数字に変えられたほうがいいと思います。ちょっとほかの方の。

若林 そうですね。直近の事業での事業性の数字は確認させていただいて、記載可能であれば、そこも付記したいと思います。

田辺主査 よろしいですか。

谷本委員 はい。

田辺主査 ほかの委員の方々、特にいいですか。

ではコメントの作成のほうに移りたいと思いますが、パワーポイントのほうのご準備いいですか。

では、1番から3番まで、岡山委員のでは、何か残すものは。

岡山委員 そうですね。であれば、今、谷本委員がおっしゃってくれたところ、わかっているようなわからないので、今さら何か恥ずかしくて聞けないのですけれども、多分、谷本委員の4番、8番とか先ほどもおっしゃったように、この7章の最初のところにノースレールの事業と、今回のフェーズがまた 、 、 、 とあったうちのセクション1、2で、でも対象とするのはフェーズ -Aである。かつ、全体計画としては、これだけの中の今回ここのだけで、事業採算性はそこのパーツだけでもオーケーだという話ですよ。

一方で、ノースレールという事業がそもそもあって、それは今、PNRによってちょっと既にされているのだけれども、そのRight of Wayをどういうふうにするかというのが、やはりもう一つ、すみません、私、いま一つちゃんと理解できていなくて。何ともすみません、ここのところも質問のしようがないというか、9章のところを、今、ざっと読んでみて、でもやはりもう一つ、ぴんとこないのです。申しわけないです。事業を、かいつまんで教えていただけるとありがたいです。

若林 今の岡山委員の質問ですけれども、改めて、先ほど環境許認可の件の整理とあわせてご説明したいと思います。マロロス～バレンズエラ、それからバレンズエラ～カローカン、カローカン～ツツバンというのが、もともとノースレールとして想定されていた形になっていまして、ECCの取得については、こういった形でノースレールのほうの状況があると。マロロス～バレンズエラは2000年のECCが取得済み、バレンズエラ～カローカン間は2007年、カローカン～ツツバンは、ない。

本調査後というのは、この調査ですけれども、マロロス～バレンズエラ間というの

は、現行のECCをそのまま生かされます。バレンズエラ～カローカン間とカローカン～ツツバンで、要するに今回、ツツバンまでを事業対象区間とするという整理になりましたので、バレンズエラ～ツツバンまでの間で、ECCを更新するという整理がなされております、ということで、ただしここはもともとECCがこの区間はありますので、そこは取得済みのECCを、EPRMPレポートを作成して更新するという形がとられております。

したがって、事業の整理も、もともとノースレールのときは、ここまでという形になっていたわけですが、今回はここまでを対象とした事業区間が変わるという整理がなされて、一方でマロロスから北のほうは、これはまた別、もともとノースレールの対象ですが、これは別フェーズだという整理もなされていて、あくまでも今回の事業はここになります。全く新しいのはここですというふうにごらんいただければと思います。

環境許認可の観点では、こういった整理がなされて、マロロス～バレンズエラはあくまでも補足的なECCの対応で、バレンズエラ～ツツバンの間はEPRMPというものをきちっと更新しますという形の対応をとるという整理がなされて、その前提のもとで、今回、調査をさせていただいているということです。

社会配慮については、このマロロス～ツツバンの間でのRAPであり、DDR/CAPをつくるという形で整理をしているということで、その事業の区間としては、ご指摘のとおりノースレールは、一番北のクラークからカローカンまでということになっていたわけですが、そこはマロロスです。まず一つ分断が既にされていて、本事業ではマロロス～カローカンについては、先ほどのRight of Wayの議論では、もともとNorthRailに所有権がありますけれども、今回、このECCのプロセスも含めて、事業の実施主体が変わりますので、そういう意味では、Right of Wayの所有権も変わるということになりますし、カローカン～ツツバンについてはもともとPNRがRight of Wayを有している区間になりますけれども、今回はこれ全体としてDOTCが事業としてやって、その実施主体はこれから詳細が決まっていきますけれども、実施主体がPNRでなくなる場合には、ここは所有権の移転は当然されていくという形になるという想定でございます。

坂口 ちょっと補足をさせていただきます。

これ、全体会合のときにお見せした資料なのですが、その後、ECCの取得手続について、先ほど申しあげました環境天然資源省とやりとりをする中で、一点新しい判断がありまして、ここですね、EPRMPの作成対象、区間、及びそれによる更新ECCの対象が、当初、バレンズエラ～ツツバンを想定していたのですが、その後、米印で書いてあるのですが、ECC発行主体であるDNR、環境天然資源省より、こちらのマロロス～バレンズエラ区間についても、統合してEPRMPを作成して提出すべきと。それによって、この区間についてECCを発行しますという意見、判断が証明さ

れまして、結局、EPRMPIはこの全区間について、マロロス～ツツバンの全事業区間について作成され提出され、ECCもその全区間について、よって発行される見込みとなっておりますので、こちらの米印のとおり環境天然資源省が判断なさったということになります。

渡辺 岡山委員のご質問は、ECCとかよりもまずは事業の対象区間を確認したいのではないかと。

岡山委員 そうなんです。しかも、今回のそもそもドラフトファイナルレポートはフェーズ -Aなので、そういうことはカローカンからツツバンの間だけですよね。表でいうと。ここかなと。

です。で、ちょっと混乱をしたのは、そう言いながら割とマロロスから全体も今もあったように、統合的なレポートになって、最終的なそもそもファイナルレポートってどこの区間で出るのかなとか。環境影響も社会配慮もフェーズ -Aの部分だけなのか。それとも実はノースレールの中の一部のマロロスから最終なのかというところも、もう一つ読み取れなかったんで、そこ、すごく単純なことをお尋ねしているのですが。今回、本調査事業は書いてあるようにカローカンからツツバンまでの「たった」というか、それでも市内、中心地ですが5.4キロの部分のみですよ。

坂口 調査対象は、ですね。こちらに事業の対象区間と調査の、過去からもこの案件調査が行われてきておりますので、調査の対象区間というのを整理してまとめさせていただきます図になります。

委員のおっしゃるとおり、今回の調査範囲は、あくまでカローカン～ツツバンの5キロの区間なんですけれども、事業対象としては、この マロロス～ツツバンを現在、フィリピン政府は考えております、ということです。このマロロス～ツツバン区間のうち、マロロス～カローカンの区間については、先行する調査の一部としても含まれておりました。ただこの区間、カローカン～ツツバンについてのみ先行調査に含まれていなかったんで、今回追加で調査を行うと。ただ、おっしゃるとおり、当然、事業全体としてはこちらの区間になりますので、環境影響評価についてはこの区間について行うということになります。

岡山委員 どの区間。

坂口 この全体。

岡山委員 ですね。

坂口 はい。

岡山委員 なるほど。なので、RAPも印刷はしてこられなかったのですが、さっきもあったように、マロロス～ツツバンの全体でのRAPだったので、ですので、だから今回は本調査対象のところのみではないはずですよ。

坂口 では、ないです。

加治 全体会合のときも若干の説明をさせていただいたのですけれども、今、坂口

から説明をいたしましたように、今、当初、 の部分を集中的に調査しておりまして、その後、フィリピン国側との調整の結果、フィリピン国側がマロロス～ツツバンで最も需要もとれるというところで、そこを、一番事業化を考えたいという話に、 の調査をやっている途中というか、その前後ぐらいで、そういった話になりまして、今回このタイトルにもありますとおり、今まで のところしか調査をしてきませんでしたので、 の部分を今回、新たに追加した。 の区間を調査しつつ、もちろん全体的な にわたっての整合性もきちんと見つつ、もう一度 の調査も踏まえて、一本の の調査として今、仕上げている段階というところですよ。

それでもってEIA、今、EPRMPと呼んでいますけれども、そちらも環境省側の判断で、作り直しなさいということで、 の区間一本にわたって、ほぼフルのEIAをつくり直したというところで、RAPも同様です。 の区間にわたってゼロからつくったというところになります。

岡山委員 今回は、このレポートは、少なくともフェーズ -Aと書いてはあるのですけれども、あくまで全体の中のこの部分が盛り込まれたものとして読めばいいですね。

加治 そうです。だからこのレポートは全体にかかったのレポートとなっています。

岡山委員 ありがとうございます。すみません。

田辺主査 それで……

岡山委員 なので、すみません。戻ると1番のところ、後半の部分のところなんですけど、これ、全体ではなくて、谷本委員のその他のところの9章のほうに持って行かせていただいて、残そうかと思えます。すみません。いただいたものを、さらにいただくような感じではあるのですけれども、費用に関しては、今回の事業性、採算性に関して、最新の事業の利回り等を調査した上で、このあたりのどのくらい、税金を投入しないまでも、実際するのでしょうかけれども、どんな状況で財政が成り立つのかということをも明記していただけたらいいなと思えます。

田辺主査 テキストは。

岡山委員 文言ですか。

田辺主査 文言は後にしますか。

岡山委員 後にしてください。すみません。

谷本委員 では、私のところと一緒に。

岡山委員 はい、そうしてください。お願いします。

谷本委員 費用分析のところで行きましょう。

田辺主査 では4番から、谷本委員。

谷本委員 これは、やはり、恐らく皆さんが、本当に委員の皆さん全員がこれは危惧されるのではないかと思います。ですから、8番のところの結論と提言というところで、私はやはり維持管理、メンテナンス含めて、この点についてはきちんと結論と提

言をまとめることという形で、これは助言にしていきたいと思います。

結論、提言に関して、やはりまとめておいたほうが、一緒のようにまとめておいたほうがいいという項目がありましたら、他の委員からもそこに入れていただければと思います。ということで、では、もう一度繰り返しますと、若林さん、いいですか。オペレーションですね。その前に、ROWの権利関係を明確にしてください。これ、1点目。

若林 今の6番でよろしいですか。

谷本委員 6番のところ。これを8番のところにも一括、結論と提言ですね。ですからROWの点、それから二つ目が運営体制、実施運営体制、事業を行っていくという。それから三つ目が今度は実施、完成後、供用時のオペレーションとメンテナンス、これが3点目です。これをきちんと結論と提言に入れてくださいということ。

その他もし他の委員からあれば、そこに4番目以降というのですか。あるいは1番になるかもしれませんが、そういう形でまとめていただければというふうに思います。ですから8のところに関係するのは、5番と6番。7番は結構です。8番と一緒に合わさった形で入れいただければと思います。

田辺主査 すみません。4番はどうですか。

谷本委員 4番。4番もそうですね。

田辺主査 4番もいいですか。8番に統合ということで。

谷本委員 そうですね。すみません。4番も。4、5、6。

田辺主査 次が9番で、石田委員。

石田委員 わかりました。回答いただいた文の後半を使わせてください。二つ目の段落、「一方、」というところの「一方、」は要らなくて、「沿線の開発により」という文章からそのまま使います。「沿線の開発により土地利用が変化し、農地が減少することが想定されている。」でまず一つつくってください。ちょっと説明的ですけども、やはり前段をつくっておかないとわからないので。「想定されます」でも「想定されている」でもどちらでもいいです。てにをはを合わせてもらえばいいです、後で。

その次に使っていたきたいものは、その次の行の「本事業から」ってありますよね。「長期的で」までは要りません。「本事業からの影響が」です。「要因」を外してください。「本事業からの影響を明確に特定しにくい」次に私、作文しましたので、読み上げます。中長期にわたる沿線の適切な土地利用のあり方についてDFRに記述すること。そこは主査のほうで末尾はそろえて、記載するのか記述するのか明記するのか、それは合わせていただきたいのですけれども、とりあえず私のほうからそのようにしておきます。

こうしておけば.....FRでなくてDFRです。FRか。ファイナルレポート。もう既にJICAさんのほうで答えを出されているので、そのまま追記していきたい。そこは

ちゃんと意識しているということを、ぼかしておいていただきたいというところです。以上です。

田辺主査 では、次が10番から谷本委員。

谷本委員 10番ですか。これはそのまま、これで結構です。了解しました。コメントに残す必要ありません。

田辺主査 必要ない。11番、二宮委員。

二宮委員 11は結構です。落としていただいて結構です。12は、これは、つくっていただいたものを入れていただけるのですよね。であればいいかな。これも結構です。

田辺主査 では13番、谷本委員。

谷本委員 13番も、これで了解です。これで結構です。

田辺主査 17番、二宮委員。

二宮委員 17ですね。17は、これは、本当は気持ち的には入れたいのですが、現実的には難しいというか、ここで何か言ったことが、あまり効果的には響かなそうなので、いいかな。これも先ほど谷本先生がおっしゃった、要するに事業をどう運営していくかということの箱の中に入れてくる一つだと思うのですが。

谷本委員 入れてください、ぜひ。

二宮委員 ではちょっと考えさせてください。言葉を入れるように一応したいと思います。

田辺主査 では18番、岡山先生。

岡山委員 これは、もう、そういうふうに回答のほうを使わせてください。これも追記になりますが、「洪水、水汚染、土壌汚染、廃棄物に関する供用後の対策については、それらが有効に機能していることをモニタリングレポートで確認すること、というのをファイナルレポートに明記してください」ということでお願いします。

し尿処理と廃棄物処理については、すみません、現地をよくわかっていないので、何ともコメントしづらいのですが、現時点ではし尿処理を行いますと書かれていますので、19番はいいとして、20番だけ各バレンズエラ、カローカン、マニラは首都圏の中なので、ここ、ひょっとすると今回のフェーズ -Aの間の、まさに今回、調査区間の駅というのは、ひょっとしてセプティックタンクということが書かれているけれども、下水が来ているところが結構あるのではないですか。そうでもないですか。

小笠原氏 まだ、現状で普及率は17%程度なので、まだ一部という感じですね。

岡山委員 なるほど。途上国では大変よくあるのですが、セプティックタンクと言いながら地下浸透でそのまま、というのが相当あるのです。このあたりがどうなのですか。

小笠原氏 そうですね。浄化槽の一つの問題点として、適正な管理が行われているかということは、聞いております。

岡山委員 だとしたら、すみません。駅舎内の浄化槽で、し尿処理に関しては、供

用後も正しく管理されていることをモニタリングすることということでお願いいたします。

あわせて、廃棄物、駅舎内のごみ箱に関する分別については、各自治体のルールに従うこと。多分そうされると思うので、念のための記載をお願いいたします。ありがとうございました。

田辺主査 いいでしょうか。24番は、落としていただいて結構です。25番は、このまま残してください。それから26番は、このまま使うのですが、若干、文章を……25番はこのままでいいです。26番を、一旦、コピーペーストしていただいて、「この調査結果と計画との間」というところから、「間のギャップ」です。「間にギャップ」と書いてあるところを「間のギャップ」、「間のギャップが生じているのであれば、その内容を」をカットしてください。「ギャップをFRに記載する」と。

以上です。

27番は……（26番について）ごめんなさい、消してはだめで、多分このままだと何のことだかわからないので、この前後はこのまま残していただいて、あと、最後の「また」のところは、一応これも残していただいて。

27番は、ここは、二つに分けたいのですが、まず一つ目はこの文章の後に「公共交通機関が整備されていない移転サイトについては、その整備を検討すること」。もう一つ、新たなというか、その下に「移転サイトに移る住民の通勤通学等のコスト負担を軽減する措置を検討すること」。

28番は、このまま残してください。

29番、石田委員、お願いします。

石田委員 削除で結構です。

田辺主査 30番、二宮委員、お願いします。

二宮委員 30番、残してください。いただいた回答の一番下の文章を使って「LIAC連絡会議において」、「では」ではなくて「において」、「図ります」のところを「図ること」にしてください。

田辺主査 31番、二宮委員。

二宮委員 31番もご回答の文章を使わせていただいて、後半のほう、「LIACは」から、そこから一番最後まで文章を少し修正させてもらって「LIACの社会準備活動を通じて」、NSCRにつないでいただいて「NSCRの概要」としてずっと使って、「広報がなされるとともに、ステークホルダーの意見が広く反映される機会となることをファイナルレポートに明記すること」。そこが、細かい表現はまた統一していただくとして。

田辺主査 では32番。

谷本委員 32番、岡山委員。次のような文でいかがですか。ですから、1番と32番を一緒にして、少し財務、経済の話ですね。いいですか。「財務分析並びに経済分析

に関し、その費用及び便益に関する考え方や項目について必要な見直しを行い、その結果をFRに記載すること」。

もう一度ゆっくりと「財務分析並びに経済分析に関し、その費用及び便益にかかわる考え方や項目については必要な見直しを行い、その結果をFRに記載すること」。

という形で岡山委員、いかがですか。

岡山委員 ありがとうございます。

谷本委員 よろしいですか。

岡山委員 ありがとうございます。

谷本委員 主査、ちょっと、少しいいですか。

田辺主査 どうぞ。

谷本委員 若林さん、ちょっと2点確認させてください。

まず岡山委員の、またすみません。勝手に土俵に上がってしまいました。岡山委員の質問の真ん中あたりに「次に」というところで「費用的にも運賃でペイできるのか」という質問に関しては、一般的には鉄道事業、フィリピンでは、運賃収入だけでは採算を確保できません、ということで、運賃収入というかワンライド、どれぐらいのかかりを想定されているのですか、本事業で。例えばLRTとかMRTと同等ですか。キロメートル当たりとか。あるいは。

若林 もっと高く設定していると思います。今、多分MRTとかせいぜい3。

谷本委員 10、区間によって。

若林 一番長い.....区間によって変わりますので。最大で.....

谷本委員 隣の駅までが3とか4。

若林 隣の駅までが3というのはちょっと安いですね。もうちょっとします。初乗りが。

谷本委員 初乗りが何ぼ。

若林 7ペソぐらいでしたか。

谷本委員 今、1ペソ3円。

若林 2.7です。MRTが、たしか最大で20ペソぐらいは行ってしまったので。

谷本委員 ちなみに、今日、いただいた移転地における交通機関、学校、保健施設というところの表、四つ目、要するにトライシクルに乗って50ペソ、1回。これ5キロぐらいあるから、キロ10ペソ30円、ジープニーの場合だともうちょっと安いですが。結構な値段を取っている。鉄道で取れていないというのは、当然ながら財務が悪いというか、政策運賃になっているからとはいえ。こんなものでは本当に鉄道をやるのですか、というのが私の根本。すみません。30年来、思っています。

それからもう一つ、すみません。これも茶々を入れるようで申しわけないのですが、移転地におけるいろいろな.....学校で、これ、高校というのは当たっているのですか。中学校ではないのですか。中高ではなくて、これは近隣の、ということで、

かなり大きなレベルの行政レベルにならないと高校は置かないので、近隣の、という場合、これは中学校ではないかなと思うので、これは確認をしてください。

若林 はい。確認させていただければと思います。

谷本委員 一応あそこも6・3・3制をとっていると思いますので、フィリピンは、ちょっとすみません。そういう確認をお願いします。

田辺主査 特にコメントは。

谷本委員 ないです。すみません。

田辺主査 残さない。

谷本委員 あら探してみたいなことになるまして、すみません。

田辺主査 では、上から確認したいと思いますが、まず8番ですか。8番はこれによるのでしょうか。もうちょっとフォーカスしたほうがいいですか。これ、右列。

加治 それであれば、頭出しされているところをもう少し具体化いただけると、と思います。

谷本委員 結論と提言の形で、というのを、入っているのですね。それで結構です。あと何かあれば入れていただいて。

二宮委員 私の30とか31は、整理という意味ではそういうところに入れたほうがいいと思うのですが、書き方的には、何かだらだらと文章にしまったので、ああいう言葉で入れたほうがよければ、表現を変えてそちらに入れるか、独立させて助言とするか。その辺、整理の仕方だと思うのですが。

田辺主査 これは結論と提言の部分に何を入れるかという話なので、そこに何か入れるということであれば。

二宮委員 かぶってしまってもいいですか。例えばそこに入っているけれども、別の助言としても入っているような。

田辺主査 それは、結論部分にこれを入れるべきというのがあれば、入りますけど。

二宮委員 その整理をするとしたら、ある程度、項目的にだっとあったほうがいいだろうと思うのですが、より広く運営体制という言葉を含んでいるのかもしれませんが、例えば住民移転の問題であれば、LIACがどう機能するかというようなことも広い意味では運営体制ですよね。運営体制と言ってしまうと結構、何でも入るような。

田辺主査 少なくとも、と入れますか。少なくとも以下の……

二宮委員 環境管理だとか環境管理計画だとか、LIACの機能みたいなところを括弧書きで個別に入れるのか。

加治 もし可能であれば、もう少し運営体制とか。

谷本委員 運営体制は、事業実施体制に、坂口さん、書いてみて。事業実施体制の、まずROWの整理ですよね。それから事業を実施するというふうな点ですね。恐らくDOTCがやるのでしょうけれども。でも関連するところが絡んでくる。供用中、供用

後のオペレーションとメンテナンス。運営とメンテナンス、維持管理。

坂口 事業実施体制というのは、供用開始前までの実際、完成させる前の体制ということで。

谷本委員 そうです。

坂口 承知いたしました。

谷本委員 だから事前と実施中と事後と、この3段階の体制をきちんとしてくださいと。

田辺主査 そうしたら「供用中、供用後」

谷本委員 「供用後」のほうがいいかな。

田辺主査 「供用後」ですか。「供用中」を「供用後」にと。

谷本委員 二宮さん、ごめんなさい。ちょっとインターベンションしました。

加治 Right of Wayの整理は、使用権とかそういうことですか。

坂口 に関する必要な取り決めを……取り決めが必要かどうか、取り決めが必要であれば、どういったものを取り決めるかといった点の整理ということで。

谷本委員 整理して。権利関係とか。

坂口 了解いたしました。

谷本委員 加治さん、取り決めで切ってしまいましょう。整理は後ろ、要らない。関する取り決め、権利関係はそこでいいと思います。

岡山委員 すみません。マロロスからツツバンの今回の間の鉄道のあり方なんですけれども、高架にするということでもいいのですよね。

坂口 一応、その予定であります。

岡山委員 そうですよ。それは土盛りなどにすると、わら土類がもっと必要になってしまうということであったり、あとはできるだけ移転を少なくする等々の範囲ですよ。

坂口 おっしゃるとおりです。

岡山委員 ですよ。すみません。ありがとうございます。

石田委員 せっかく、画面、いいですか。画面が出ているので9番のところ、ちょっと文章を変えます。

まず「本事業からの影響を明確に特定しにくい」が、もうそれは外してください。それで、「沿線の開発により土地利用が変化し、農地が減少することが想定される」。これはマイナスの影響と見ていいですか。マイナスの影響という言葉を使っていいですか、ここで。

何が言いたいかというと、これ、二つの文章の間、つながりにくいことが、読者にとってはつながりにくいかなと思うのです。

片や9番で私がコメントしたのは、いただいている文章の3ページから4ページにかけては、農業や漁業の機能がしぼんでいくだろうということは、既に予測されたから、

マイナスの影響を予測しているのです。だからここでつけ加えてみたいと思うのは、そのようなマイナスの影響のみだけではなく、中長期にわたる云々ということを入れたいのです。マイナスの影響って使ってよろしいですか。ちょっと強過ぎますか。どうでしょうか。そこをJICAさんにお聞きしておきたい。その次のマイナスの影響については、3ページ4ページにわたって概略が記載されている。

加治 文章が削除されたように、そのマイナスの影響がこの事業によるものかどうかというのは、わからないことがあるので、マイナスと。私、個人的にはマイナスと書いてしまうとこの事業が引き起こす影響のように捉えられかねないと懸念します。

石田委員 なるほど。ではこのままにしておきましょうか。全体委員会でご質問が出ればまた検討するというので。ではこのままにしてください。真ん中の文章を一つ取りました。

谷本委員 すみません。8番、9番はこれでいいですか。

石田委員 9番は結構です。

田辺主査 では次が。

渡辺 田辺主査、1点、先ほど、村山委員長のコメントについて、最終的には村山委員長にメールでご確認いただくということですが、せっかくの機会なのでもし委員の皆様にご一読いただいて、何かこの場で確認すべき点があれば、ご確認いただいて、なければ基本的にブランクにしておいて、村山委員長にご確認という形がよろしいかなと思いますけれども。

田辺主査 14、15、16。

渡辺 14、15、16ですね、当面は。あとは21か22。

田辺主査 そうですね。14、15、16で何かありますか。

谷本委員 14番は2行目までの代替措置について、記載することという形で残したらどうですか。これ、湿地の話はやはり大きな問題だと思いますから。むしろ石田さんのほうが専門なので。

石田委員 いえいえ、見直しても、たしかオフセットの話も出ましたし、やはりこの具体的な提案は賛成ですね。おっしゃるとおりだと思います。

谷本委員 という形で、委員長に見てもらったらいいです。

田辺主査 この表の書き方が、この文章とどうつながるのがちょっと助言の形に多分、村山委員長には、この表番号が、文章でつなげていただきたいというのが、多分ほかのところも全部そうなので。

それぐらいですか。

では17番。

二宮委員 17ですね。いいですか。一部、言葉を使わせていただいて「事業者は」、私のこの最初の文を、「供用後の沿線の環境管理計画が」、地方公共団体のところに行っていて、「沿線の各地方自治体の土地利用計画や地域開発計画等に適切に

反映されていることを確認することを明記すること」ですかね。そうすると何か文章がただらとなってしまうのですけれども、その辺は後で少し、統一的にしていただければ、と思うのですけれども。

仕組み上は連動しているはずのものなんですけれども、連動しているということを何らかの形で確認しながら、供用後のマネジメントをしていただけないでしょうかという望みを込めてという、そんな感じなんですけど。

田辺主査 18番。

岡山委員 これ、整理します。18番の「廃棄物」を消してください。「洪水、水汚染、土壌汚染に関する対策はまずモニタリングしてください」ということが一点です。

それからその次の排水と廃棄物を分けます。ですので、19番に「駅舎内の排水及びし尿処理に関し、供用後も適正に管理されていることをモニタリングすること」。

次、20番も同じで、「駅舎内の分別ごみ箱の設置並びに廃棄物処理については、各自治体の方針に従い、適正に処理されていることをモニタリングすること」でいかがでしょうか。

田辺主査 よろしいですか。

谷本委員 岡山さん。駅舎内のハイスイの「ハイ」は、「廃」ではないですか。どうするの。

岡山委員 これは、工場では、こっち「排」でいいと思います。

谷本委員 これでいいのですか。

岡山委員 こっちで。

谷本委員 雨水も入るからか。

岡山委員 入るかもしれませんね。

谷本委員 そういう意味ではこれでいいのかな。

岡山委員 はい。そう思っています。生活排水でも、こっちの字を使いますね。

谷本委員 なるほど。

田辺主査 では、村山委員の21、22、23について何かありますか。

谷本委員 22は、これは残してはいかがですか、と思います。ほかのところは問題ないのかな。カローカンが一番大きかったのかな。これは、このまま移転先についてという形で「不確定な状況にあることから」を抜いて、そのまま「今後の方針について、より具体的に記載すること」というふうに残しておいたらいかがですか。これは重要な点だと思います。

田辺主査 特になければ。

谷本委員 主査の判断で。

田辺主査 基本的には村山委員にまず確認を取る形ですか。それとも。

渡辺 全体で、主査から最終確認か何か取られるときに一言、村山委員長に、このように対応しております、というふうに。

田辺主査 基本的に村山委員のコメントをまず残した上で、ということにするのか。別途、村山委員にまず確認を取って、残すか残さないかを聞いてからペーパーにするのか。どちらですか。

渡辺 判断できないのであれば、残していただくし、明らかに残すまでもないと判断される場合は、今みたいに残さない形としておいて、最終的には村山委員に御確認ください、という。

田辺主査 そうしましたら、恐らく基本的にコメントの部分は残した上で、それで村山委員に特に不要な部分は消してくださいという、そういう形を取ったほうがいいと。

渡辺 確かに基本的に記載することという形のコメントですので、かつ、こちらの事業部のほうからもその内容をある程度、回答していますので、それを報告書のほうに反映するというかと思います。ではそのように、基本的にはそのまま記載することにして、もし何かありましたら、ということで村山委員長にご確認を求めるといふことでよろしいですか。

田辺主査 そういふことでお願いします。

では、25番からいきますか。このままですね。

26番。

27番はこのまま。

28番はオーケーです。

29番はないです。

30番。先ほど30番をどうするかという話だったのですが。

二宮委員 30、31は、このまま残しておいていいかと思いました。

田辺主査 そのままで。32ですかね。

谷本委員 いいです。

田辺主査 では、とりあえず一通り一旦終わりました。

渡辺 ありがとうございます。皆様お疲れさまでした。

助言案、これで一応、今日の議論を踏まえて作成しましたので、これはメールのほうで本日ご欠席されている村山委員長も含めて最終確認して頂きたいと思います。本件5月の全体会合に、結果報告させていただきたいと思ひまして、こちらの多少の作業時間を見ますと、例えば4月28日火曜日までに田辺主査のほうから、皆様のコメントを踏まえてワーキンググループの助言案です、という形で、当方のほうにご回答をいただくというスケジュール感でよろしいでしょうか。

1週間ちょっとと、通常より短いかもしれないのですが、28日までということをお願いいたします。

よろしいですか。特にコメント等なければ。

本日は、長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

午後3時47分閉会