

フィリピン国
南北通勤線事業（フェーズ -A）補足準備調査
（協力準備調査（有償））
スコーピング案

日時 平成 26 年 12 月 19 日（金）14：01～17：25

場所 JICA 本部 112 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 環境社会配慮審査役
鋤柄 直純 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹
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 准教授
平山 義康 大東文化大学 環境創造学部 教授
松行 美帆子 横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 准教授
柳 憲一郎 明治大学 法科大学院 教授・環境法センター長

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 >

長瀬 利雄 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

本多 彰 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル（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

午後2時01分開会

長瀬 それでは時間になりましたので、平山委員がまだお見えでないです。あと石田委員は遅れていらっしゃるということで連絡をいただいておりますが、始めさせていただきます。

フィリピン事務所のほうもよろしく願いいたします。

本多氏 よろしく願いいたします。

長瀬 それではまず本日の主査を決めていただければと思いますが、どなたか。助言の確定は1月の全体会合で行うこととなります。1月9日です。いかがでしょうか。

松行委員 すみません。私9日、出られないので申しわけありません。

谷本委員 二宮さんは。

二宮委員 できればどなたかにやっていただければ。

谷本委員 では私がやりましょう。いいですよ。前もやりましたので。

長瀬 ありがとうございます。よろしく願いいたします。

谷本主査 今からフィリピンの南北通勤線のフェーズ - Aですね。

長瀬 すみません。一点だけ事務連絡ですけれども、フィリピンとのテレビ接続が5時までなので、できれば効率的にそれまでに終わられるようにしたいと思いますので、お願いいたします。

谷本主査 今、長瀬課長がおっしゃったように、時間をうまく使って、というのは、見ていただいていると思いますけれども、質問・コメントが76ありますので、どんだん的確にやっていきたいと思えます。

では1番から1、2が作本委員ですね、3まで、合わせてお願いします。

作本委員 ありがとうございます。特に2についてはご丁寧なコメントをありがとうございました。

1番につきましては、あとあと出てくるスコーピングマトリックスのところの32番と内容的にダブっていて申しわけありません。1番については区間を記入するというところで、ご検討いただきありがとうございました。

2番については、住民移転規模の、なぜ大きい地区を先に検討対象に入れなかったのかということ疑問に思ったのですけれども、それに対していろいろご丁寧なご回答をいただいております。特にそういうつもりではなかったというようなことで、ここに後回しにするつもりはありませんでしたということを書かれています。その努力のほどはわかりましたので、2番もこれで了解いたしました。

あと、同じようなことなのですが、3番もこの都心部の一番、土地収用等が困難な場所は、事業の中であのほうに回されたのではないかなと、内容的に似ているのでありますけれども、それについても調整が続けられていたというようなことが、その方針自体が決まっていなかったということをご指摘いただいておりますので、理解いたしました。ありがとうございます。

谷本主査 では4と5を鋤柄委員お願いします。

鋤柄委員 4番ですが、フェーズ分けについて、こういうことだということはよくわかりました。すみません、一つ。ソリス、カランバというのはどこになるのでしょうか。

谷本主査 図が出ますか。

鋤柄委員 いただいているのでしょうか。別添資料の12ページですか。

加治 違う図ですが、これがわかりやすいかと。

若林 私のほうからお答えいたしますが、事前にお配りした配付資料の6ページをご覧いただければと思いますけれども、画面上ですと、ソリスはこちら、ツツパンの少し上ですけれども、そこからさらに南で、これもかなり南とさせていただいて結構ですが、カランバという場所になります。

谷本主査 いわゆる南線。

若林 いわゆる南線です。

鋤柄委員 フィリピン国鉄ですね。

若林 はい、そうです。

鋤柄委員 ありがとうございます。

続きまして5番ですが、ありがとうございます。こういう事情とは全然不勉強で知りませんでした。この流れでいきますと、ノースレールというのはフィリピン国鉄の事業ではなくて、本事業と同様に運輸通信省の事業として進めようとしていたということが一つと、あとはECC、2000年と2007年にとられているものはこのノースレールのために作成し、それが承認されているという理解でよろしいですか。

若林 いずれもそういう理解で結構でございます。

鋤柄委員 ありがとうございます。

谷本主査 それでここのポイントで、ノースレールのほうは今、どうなっているのですか。最終判断、中断されていますというあれは一つのファクトとしてあるのでしょうか。全くゼロに戻るのか、本当にペンディングの状態です。

若林 今の私どもの理解では、あくまでもまだ中断という判断にすぎなくて、計画としては残っていると。

谷本主査 再開の可能性もあると。

若林 そこは否定できないということで理解しております。正式に取り下げるといふふうには聞いておりません。

谷本主査 こちら辺もよく調べていただいて、状況をどんどん集めていってください。

6番、お願いします。松行委員。

松行委員 ありがとうございます。

このノースレールと今回の案件の位置関係というのがわからないので、どこら辺が

重複しているのかとか、そこら辺を教えてくださいませんか。

若林 重複ということですね。まず、追加でお配りした資料、幾つかに分かれてしまっていて恐縮なのですが、下のページ番号でAの幾つとなっているところの資料のA-2で、このノースレール事業の位置を示しております。これはこれとしてお付けしておりますけれども、今のご質問は、より詳細にアライメントがどういう計画に。

松行委員 そうではなくて、本案件との位置関係がわからないので、どこが重複していて、大体、本案件だと、これがどこから始まるのか。

若林 本案件はこのマロロス、ここからイメージとしては同じようにおりてきて、ここはカローカンですので、カローカンを通してツツバンまで行くという位置関係です。

松行委員 この線形は全く重なっているのですか。マロロスからカローカンまで。

若林 そうですね。ここの部分は基本的に重なっていると考えていただいて結構です。

松行委員 そうするとノースレールが、もしまた再開される場合は、マロロスから上になるという理解でよろしいですか。

若林 今、中断されているという状況でしか理解していないので、そこが仮にまた出てくるときにどう調整されるかは、確たる方針はわかっておりませんが、少なくともこの線形については調整しているという前提で進めていく話にはなろうかと思えます。

松行委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。では7番、鋤柄委員。

鋤柄委員 本件も、さっきお伺いしたこととも関連するのですが、全体会合のときにいただいたものと事前配付資料を拝見した限りでは、ECCを取得したのはノースレールのため、2007年にとったバレンズエラ～カローカンの間については、区間が追加になるので、その間に手続が変わったEPRMP、これを追加で作成して、今回の分としてクリアしようというふうにご考慮されていたのかと思ってございまして、そのように聞きました。ただ、お答えにありますとおり、12月4日の段階でマロロスからツツバンまでのEPRMPをつくらなければならなくなったというお答えということですね。

若林 そういうことでございます。

鋤柄委員 事実関係はよくわかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。では8と9、松行委員お願いします。

松行委員 ありがとうございます。これで結構です。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員は二つありますから、後ほどということで、12番が私のところですね。

これ、新設という言葉があって、それで既存のPNRのライト・オブ・ウェイを使う。ですから改修というか、そういうことではないのかなと思って、こういう聞き方をし

たのですけれども、ライト・オブ・ウェイの新設ではないというふうなことであれば、理解をいたしました。

では続けて13番です。ここでは、代替案のところにも絡んでくるのですけれども、今回のカローカン～ツツバン間、横に高速道路が来るというふうなことで、いろいろと問題になっているというのですか、ややこしくなっているということだと思います。

ノースレールと同じように、高速道路についてもまた違法性の問題が出てくるということは、これもまたクエスチョンの話があります。

そこで、ちょっと結論を急ぐようではございますけれども、ほかの質問、コメント等にも関係しますけれども、この高速道路はどういうふうな状況とみなしているのですか。その辺をお答えいただけますか。

若林 13番の回答、なお書きにございますけれども、直近、11月末の段階でDOTC、運輸通信省とDPWH、公共事業道路省との間でハイレベル協議が行われて、この事業、南北通勤線の事業がPNRのROWを優先的に活用するという点については、合意されております。

他方で、高速道路事業については、DPWHの所掌のもとで、引き続き検討は進められているということではございますけれども、ここでまさにPNRのROWはどっちが活用するという仕切りが一応できている中で、DPWH側の高速道路事業がROWをどうするのかというところについて、今、検討されているものと理解しております。

谷本主査 そうするとまた高速道路側が既存のPNRのライト・オブ・ウェイのほうに入ってくる可能性はまだあるという理解ですか。

若林 そこも否定できない状況だという段階。

谷本主査 そういう問題はまだあるという状況ですか。

若林 その方向性については、まだ見えていませんけれども、可能性としてはあり得るという段階でございます。

谷本主査 あり得るということですね。わかりました。

では14番、二宮委員お願いします。

二宮委員 ありがとうございます。そこら辺が資料から読み取れなかったもので、MMUTISの調査に基づいてというか、それがベースになっていた分、さまざまな計画がされていると思います。整理しますと、予測人口は、当初予測したほどは増えていない。けれども、混雑、非常にこの10年間で激しくなっているというようなことでしたので、そこから公共交通機関にシフトするというのは重要なことだろうと思います。一方で、人口は予測よりも増えていないのだけれども、混雑は非常に激しくなっているという、そこら辺がよくわかりにくかったといいますが、それで一方で公共交通機関が必要だということで、位置づけはしたけれども、そちらの整備は進んでいないということですね。やはり一回この辺を整理しないと、もう2015年になるので、いけないのではないかなと感じました。整理するのはもちろん向こうの政府の仕事だと思う

のですけれども、計画の終わりのほうになって、大きなプロジェクトを、少しづれが明らかになっているのにやるというのはどうなのかなという気がいたしましたので、お尋ねをしました。基本的には道路からシフトしていくようなものだと思います。ここの質問についてはお答えでわかりました。

谷本主査 15番も続けてお願いします。

二宮委員 同じで。

谷本主査 いいですか。では、5ページに行きまして柳委員、すみません、16番。

柳委員 質問は、建設のマニラ首都圏が海岸低地部に当たるので、防災上、水害の被害ポテンシャルが高いとか、災害があると内水排除が非常に難しいところで、ずっと冠水しているというようなことで、市民生活にもいろいろと影響があるだろうというところで、建設にあたっては防災観点を重視してくださいという質問をしたわけですが、それに対して高架構造を基本とするということですので、影響回避を一応検討されているということですので、鉄道施設を建設するときも、この内水排除問題を一応配慮するというようなので、了解したということですよ。

谷本主査 わかりました。では平山委員のところ、ちょっと類似をしていますけれども飛ばしまして、では18番、代替案のを鋤柄委員。

鋤柄委員 これは先ほど来の話ともちょっと関連するのですが、維持管理はPNRを想定することもあるということはおわかりました。今、私が聞き漏らしていたのかもしませんが、敷地使用权、ROW、これはPNRのものだというお話なのですが、私にはその関係がよくわかりません。ノースレールもこの運輸通信省がおやりになるとして、今、とまっている。それは、とまったままで新しくといたしますか、一部やり直しという感じが強いのだと思うのですけれども、それで本事業を進めようとしている。その敷地使用权を持っているフィリピン国鉄のほうは、この建設事業等に関してはそういう機能がないということなのではないでしょうか。敷地の使用权は持っているけれども、そこでの工事の主体にはなり得ないということなのですか。

若林 PNR自体は、もともと国鉄路線の建設、それから運営、維持管理をやっておりましたので、実際、南のほう、ルソン島の南のほうの南線は継続した運行もまだされているところですし、実際にリハビリについてもPNR自身がやっているということですので、PNR自身に建設段階の権限はあるというふうには理解しております。

他方でPNR自身の事業計画として、みずから所有しているROWの上で、北のほうの路線を改修するとか、そういった話が動いていない状況だということなので、そこに対してDOTCのほうが都市鉄道という形での鉄道線の計画を推進している中で、ROWの利用の話が出てきておるとい整理だと理解しておりますので、お答えとしてはPNRもつくれますと、他方でPNRとしてそういう計画をもっていない中でノースレールの話、それから本件、通勤線の話もあるという理解であります。

鋤柄委員 整備を肩代わりしているようなイメージでしょうか。肩代わりというか。

若林 政策的に肩代わりしているということにはなっていないと思いますけれども、実態上、そういう動きになっているというふうには言えるかと思います。

谷本主査 国の負担でやっていて、PNRは恐らく運行とか維持管理、土地は持っているのでしょうかけれども、PNRがもし事業実施主体になるとものすごい財務負担になるのでしょうか。

鋤柄委員 新幹線のような感じですね。わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 ということだと思います。そういう理解でいいですね。

では19番お願いします。

鋤柄委員 これは変えていただけるということで結構です。

谷本主査 図で、よろしいですか。20番に行きます。松行委員、お願いします。

松行委員 ありがとうございます。

この質問をさせていただいた理由、背景の一つとして、このオプション2が出された理由というのがよく理解できなかったというのがありました。どう見てもオプション1だけな気がするのですけれども、比べるまでもないように感じて、何でわざわざオプション2を出すのだらうというのと、あとやはり住民移転だけで決めているような印象を持ってしまったということなので、ご回答いただいたのはわかりました。できればこのオプション2のところに、その交通ネットワークなども考えて出されたということをつけ加えていただくと、もっと理解しやすいのではないのかなと思いました。

若林 ご指摘ありがとうございます。レポート作成においてはその点を考慮して、対応させていただきたいと思います。

谷本主査 よろしいですか。それでは21番続けて。

松行委員 21番はどうもありがとうございます。わかりました。

それで22番なのですが、これ、教えていただきたいのですが、将来的な鉄道の延伸を入れなかったら、大体何ヘクタールぐらいになるのでしょうか。このオプション1と同じ14ヘクタールぐらいという理解でよろしいのでしょうか。

小笠原氏 環境社会配慮を担当します小笠原と申します。

技術的なことは調査団の総括の本多のほうからお答えしてもらえればと思いますので、マニラをお願いします。本多さん、いいですか。

本多氏 ご質問、最初の部分が聞こえなかったのですが、延伸がない場合というご質問でよろしかったでしょうか。

松行委員 はい、そうです。延伸がない場合、どれぐらいの面積がオプション2で必要になるのかということですか。

本多氏 すみません。延伸というのは、マロロス、ツツバンからさらに延伸という意味でしょうか。まず今の想定は、当然この対象がマロロス～ツツバンとなっておりますので、その区間で必要な車両はバレンズエラで十分確保できるということを確認しております。また将来、少し南のFTIというところがあるのですが、そこまでの将来

的な延伸をした場合にでも、今のバレンズエラでほぼ収納できるというところまでは確認しております。そういうことでよろしいでしょうか。

松行委員 すみません。延伸なのですが、この33ページのオプション2のところ、将来的にマロロスからクラーク空港まで鉄道路線が延伸する可能性も考慮した車両基地案でというふうに、それで30ヘクタールというふうにあるので、このマロロスからクラーク空港までの延伸分を引いた面積というのがどれくらいあるかというのを教えていただきたいのですが。

本多氏 先ほど私が申し上げた、今はオプション2のほうですか。

松行委員 はい、そうです。

本多氏 そうですね。厳密に車両基地の検討はオプション1のほうを前提としてやっております。ただ、オプション1と2を比べてそれほど延長は変わりませんので、先ほど申し上げた、まずはマロロス～ツツバン、それから南のFTIまでの必要な車両数であれば十分に収納できますし、クラークのほうに関しても、厳密に運転計画を行ったわけではございませんけれども、この距離のマロロス～ツツバンまでの距離と、それから当然、マロロス～クラーク間は、過去の需要予測の結果から若干、運行本数も少なくて済むという結果が出ておりますので、30ヘクタールあれば十分に必要な車両を収納できると考えております。

若林 そうしますと、ご質問は、オプション2で、延伸がない場合の土地利用の広さはどれくらいかということで、それが14ヘクタールなのか、30ヘクタールなのか、どちらかというご質問なのですけれども、今のお答えですと、30は必要だというお答えでよろしいでしょうか。

本多氏 延伸がなくて、マロロス～ツツバンだけであれば、その13、14ヘクタールという面積で足ります。

若林 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

松行委員 それで半分になるわけですね、面積が。半分になっても、そのオプション2の面積が約半分になっても、オプション1のほうやはり影響が少ないということよろしいでしょうか。

本多氏 すみません、影響というのは。

松行委員 オプション1のほうがいいという評価は変わらないということよろしいでしょうか。

本多氏 はい。それは変わらないと考えております。

松行委員 わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

松行委員 はい。

谷本主査 では鋤柄委員、23番、同じ内容ですが。

鋤柄委員 同じですので。

谷本主査 よろしいですか。

鋤柄委員 今のお答えで結構です。

谷本主査 では24番行きましょう。二宮委員。

二宮委員 24番も同じ質問だったのですけれども、一つだけ確認ですけれども、今、松行先生がおっしゃったように面積は違うのだけれども、場所も違うのですか。ですよ。それは違う場所、2の場合、延伸を見越すので、その先に延伸したときに同時に使いやすいロケーションを選んだということですよ。

若林 はい。そのような理解でよろしいと思います。

二宮委員 この回答で、そのことを見越して評価の中にそういうことを含めているかということの質問だったのですけれども、含めていませんということなので、今の22番のところの議論と相まってといいますか、理解としては、いわゆる路線がもし延伸して総延長がもう少し長くなったときでも、その延伸先を含めても使いやすいような場所、ちょうど中間ぐらいのところに置いてあるということの一般的な有利性という認識で、さらにそれ以上の細かな評価はしていないということですよ。それでもし面積が延伸しなくて、今、計画されているものに対応できるぐらいのスペースで済んだとしても、やはりその後の比較に際しては大きな影響を与えないと、そういう理解をするということでしょうか。

本多氏 今、ご説明いただいたご理解でよろしいかと思えます。

二宮委員 わかりました。結構です。

谷本主査 いいですか。では25番、作本委員。

作本委員 今のオプションの1と2という、そういう選択もあるのですが、もう一つ先のほうに構造、つくり方でもって、高架構造とか地下構造とか地上構造とかということで、オプションをまた三つに組んでいられるわけですが、この1番目のオプションの考え方と2番目のオプションの考え方、つながりはどのように整理されるのでしょうか。

本多氏 私のほうからでよろしいでしょうか。

若林 お願いします。

本多氏 つながりと言うよりは、鉄道構造物の構造形式に関しては、大きくこのルート在市街化されているメトロマニラの中と、それからその北部の市街地からそれほど進んでいないエリアという観点で比較をしております。基本的に市街地の中は道路もかなり混雑しておりますし、交差道路も多いので、基本的には高架構造であると。北のほうに関しては、その場所、市街化の進みぐあいとか、それから交差道路の数によっては必ずしも高架でなくてもよいということなので、今、ご質問ありました車両基地と構造とのつながりといいますか、そういうところは特に意識しておりません。

作本委員 わかりました。では、地域の特性によって、その構造は対応するということで、二つ目のオプション三つ並んでいるほうは整理して考えておられるというふ

うに理解してよろしいでしょうか。

本多氏 はい、そのような理解でございます。

作本委員 ありがとうございます。

谷本主査 では鋤柄委員、続けてお願いします。

鋤柄委員 今の作本先生へのお答えで大分、わかりました。このお答えでよくわかりました。ありがとうございました。

谷本主査 では27番、ここは沿線の開発状況の中身というようなことで、くどく聞いたのですけれども、ここでの追加の質問のごとくになるのですが、例えば市街地、商業地域とか住宅地域では、高架を検討されているのですか。これだけお答えください。

本多氏 今おっしゃった住宅地域でのみ高架を検討したというわけではございません。

谷本主査 ですから基本的な方向としては、例えば市街化が進んでいるところ、例えば商業地域、住宅地域、そういうところは、高架の方向で確かに地域ごとに比較するという検討をしておっしゃっていますけれども、そういう方向で考えておられますか。その後ろには、いわゆる住民移転、土地収用の問題が絡んでいると思うのですけれども。この辺いかがですか。

本多氏 失礼いたしました。ご指摘のとおり、市街化が進んでいる地域については、基本的に高架構造を選定しております。

谷本主査 わかりました。では27番、了解しました。

28番、何人かの方が洪水関係の話を持ち出されて、私もその点は気になっておりました。地下構造というふうなことがオプションとして出されているので、本当に大丈夫かなということです。そこまで出す必要があるのかなというのが素朴な疑問で、この分は結構です。わかりました。了解しました。

29番に行きます。今の対象、今回の調査の対象区間のライト・オブ・ウェイの状況というのは、大体どんな感じをお持ちなのですかということです。これを少しお教えいただきたい。特に非正規の方々の移転問題というのは大変なものだと憶測しますので、非正規の方々がおられるのかどうか、その辺もお答えいただければと思います。今の状況で結構です。今までの状況で結構です。

小笠原氏 小笠原のほうからお答えします。

今の区間というのはカローカンからツツバンの間ですね。非正規居住者は既に移転されて、おりません。ですので、いわゆる非正規居住者は今のPNR、ROWの中におりません。なしです。

谷本主査 わかりました。

それでは、次、行きましょう。柳委員、30番、お願いします。

柳委員 30番は今お話の各オプションごとの非正規居住者と正規居住者の割合を聞

いたのですけれども、オプションの1ですとマロロス～カローカンは非正規居住者のほうが55%と非常に多いですよ。先ほどの谷本委員の質問に関連するのですけれども、この方々の居住状況ってどうなっているのですか。どういうところに住んでおられるのかということです。

小笠原氏 正規居住者の居住状況ということですか。普通の一般住宅で、いわゆる個人住宅に住んでいられる状況、PNRのライト・オブ・ウェイの外側に彼らの私有地がありまして、そこに家を建てて住んでいる状況です。

非正規居住者については、私有地を占拠して、そこに小屋を建てて住んでいるという状況です。

柳委員 その土地自体は、私有地といっても公有地が多いのですよね。

小笠原氏 はい。公有地もありますし、私有地もあります。

柳委員 私有地だと、土地所有者は妨害排除で追い立てるのではないですか、普通は。自分が権利を持っているのですから、非正規の人が住んだら困ってしまうわけですよ。土地の価格も落ちますし、だからほとんど多くは公有地関係を占拠するパターンが多いのではないかなと思っているのですけれども。例えば河川敷周辺とか整備をすると、その周辺にどんどん非正規居住者が住んでしまうというパターンがフィリピンは多いかなと思ったのですけれども。

小笠原氏 おっしゃるとおり、公有地を占拠する場合は多いと思います。ただ、私有地で管理がはっきりしていない、そこにオーナーの方がいない場合などは、管理が厳しくない私有地には占有しているケースが見られます。

谷本主査 よろしいですか。

柳委員 結構です。

松行委員 すみません。あわせていいですか。

谷本主査 どうぞ。

松行委員 非正規居住の方の居住の仕方なのですが、スラムみたいに結構まとまって住んでいる感じなのですか。それともばらばらと住んでいる感じなのですか。

小笠原氏 ばらばらと住んでいます。

松行委員 特にまとまって何かコミュニティーをつくっているような感じではないのですね。

小笠原氏 10軒単位とかそういう単位で、コミュニティーというかスラムを形成している場合もありますが、まとまって何百軒というスラムはありません。

松行委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。ではここで整理を、この土地収用と正規、非正規の整理をここでさせていただきます。まず今回、鉄道を新設します。PNRのライト・オブ・ウェイがあります。基本的にはそこを使っていきます。その中には非正規の居住者はいない。いいですね。

他方、建設を進めていく上で、やはりライト・オブ・ウェイを超えたところの土地も買わねばならない。そこには住民の方々がおられる。正規も非正規も。こういう理解でよろしいですね。

若林 はい。

谷本主査 ではここまでは整理ができました。

柳委員、ではもう一つ続けて、ツツバンの駅の件をお願いします。

柳委員 旧PNRの駅は、歴史的に古いということで保存活動的なものもあるということですので、それを保存する方向で事業計画が可能ということですので、その方向でご検討いただければと思います。

谷本主査 これは私もスコーピングマトリックスのところでも少し触れました。後ほど紹介します。では、平山委員が来られたので、ちょっと戻ってください。5ページ目の17番、このところを平山委員お願いします。

平山委員 大変失礼いたしました。

17番ですけれども、これは意見ということではなくて、基本の段階の議論をするときには、アダプテーションの問題が非常に大きく取り上げられるということと、それから先日、フィリピン、場所は違ったかもしれませんが、非常に大きな台風が来て大変だったというニュースが流れておりましたものですから、こういうふうな考え方はできないのかなということで、住民シェルターの役割を駅舎等に兼ねさせるということができないか、もっとできれば、軌道そのものも、軌道に人をおろすなどということになると大変なことに、非常に厳しい規制がかかるということにはわかっているのですけれども、そういうふうなことで使えないのかなと思いましたので、その可能性を質問をさせていただきました。

回答のところに駅舎等をシェルターとして設計するためには、非常に詳細な検討、それから予算等についても非常に違ったものになるのだろうとは、素人なりに思っておりましたけれども、そのような回答がなされておまして、私としてはこれ以上言うことではございません。

そういう工夫が何らかの形でできればいいのになという、カローカンをここで挙げておりますのは、カローカンの説明のところ、付近の説明が資料の中にございまして、そういうふうな背景を持ったところであれば、もっとシェルターとして役に立てる地域ではないかなというふうに思いましたので、このカローカンを挙げさせていただきただけです。

以上です。これで結構です。

谷本主査 ではこれは希望ということで。

若林 ありがとうございます。

谷本主査 では、8ページに戻りましてスコーピングマトリックスに行きましょう。32番、作本委員、先ほどの。

作本委員 先ほどの1番と。

谷本主査 1番、2番ですね。

作本委員 同じ質問ですから。

谷本主査 よろしいですか。

では鋤柄委員、33、34。

鋤柄委員 33番、今、空き地に造成されているということだったのですね。これは写真があったのですけれども、私、ちゃんと理解しておりませんでした。これは、南のほうも含めて、こういう状態という言い方は変ですけれども、かなり更地に近い状態になっていると。車両基地は除いて、という理解でよろしいですね。

若林 はい。軌道上はそういう理解でよろしいです。

鋤柄委員 先ほどありましたとおり、周りのほうも使わなければいけないところは別として、基本的にはこういう状態と理解しました。

谷本主査 下3枚は、これ、使っているのですね、車両基地に持っていくために。

若林 そうですね。

谷本主査 では、旅客のため用としてはないけれども。

若林 そうですね。そうなりますね。

谷本主査 そうですね、たしか。車両基地に持っていくために使っているだけで、旅客のためには使っていない。わかりました。

鋤柄委員 すみません。今、計画されているのは電車ですよ。気動車ですか。

小笠原氏 電車です。

鋤柄委員 電車ですね。

谷本主査 電化するのですね。

鋤柄委員 電化するとすると、この下のほうの写真の場所では上に架線を張らなければならなくなるという理解ですよ。

若林 そうですね。そう思います。

鋤柄委員 わかりました。

谷本主査 南線は、ちなみにカランバまでのほうは電化しているのですか。しましたか。

若林 していません。

谷本主査 ディーゼルですね。

若林 ディーゼルです。

谷本主査 では、こちらのほうは電化すると。

若林 はい。

小笠原氏 写真でご説明します。今、下3枚の写真で8番はカローカン車両基地へ行くためのみに使っています。9番と10番、現在、ツツバンからソリスで分岐して南のほうへいくPNRが運行されていますので、9番と10番は現在PNRで走っている状態で

す。

谷本主査 ディーゼルで使っているわけですね。

小笠原氏 はい、使っている状況です。

谷本主査 そうですね。

鋤柄委員 34番ですね。

谷本主査 お願いします。

鋤柄委員 これについては検討していただけるということで、よろしく願いいたします。

谷本主査 35番は、地形とか地質とか、低湿地帯で構造物が建設されると、改修・修理を含めて、というふうなことなので、評価を見直してくださいということで指摘をしました。これで了解しました。

36番、お願いします。

鋤柄委員 これは松行先生のご質問ともかなり重なっていると思うのですが、基本的には改変を最小限にして、また回復するというので、この該当する湿地については、ここに構造物が建ってしまうということではなくて、工事のときのアクセス道路だけであるということによろしいのですね。

若林 そういうふうな理解で結構です。

鋤柄委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 では37番、松行委員。

松行委員 全く素人なので単純な疑問なのですが、埋め立てた湿地というものは、技術的に戻るものなのですか。

小笠原氏 はい。時間はかかりますが、戻ります。

松行委員 それはどれくらいかかるのですか。

小笠原氏 5年から10年、全くの原状回復にはかかります。もとの生態系に戻すということでは。

松行委員 5年から10年かければ。

小笠原氏 はい。

松行委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。36、37、38、同じ生態系の質問で、私のほうは評価を見直してくださいというふうなことで、これをお願いしました。やはり渡り鳥とか、そういう問題があると思いますので、よろしくお願いしますということで結構です。

では9ページ目、39番、柳委員お願いします。

柳委員 39番については了解しました。

谷本主査 よろしいですか。では40番、松行委員。

松行委員 40番についても了解しました。ありがとうございます。

谷本主査 では41番、地域の経済関係のところですか。やはりこれも項目が上のほう

にあるのと下のほうにあるのとで、それから少し細分化しているからということで、やはり相互に関係しているのではないかというふうなことで、統一してくださいというふうなことで、特に非自発的住民の方々に対する移転後の影響というふうなものもあるのではないかと。ですからそれは事業の供用時に、供用後、発生する問題であるということで、統一してくださいということをお願いしました。

これは了解いたしました。

それから41番は、今度は経済ではなくて利益関係というのですか、利害関係というところです。ここも統一してくださいというふうなことをお願いしました。

それから43番、水関係です。特に湿地もあります。それから構造物をつくるということで上流側、下流側の分断もあるでしょうし、地下水との関係、水利権とか、農地もある、そういうところでマイナスの評価というのは、恐れることなくちゃんとやっていただきたいということで、修正をいただけるということなので了解しています。

それから44番、これは、私は柳委員のところでも指摘がありましたけれども、せっかくの財産だったら、きちんとプラスになるように考えてあげればどうなのだろうかということです。ですから、何らかの対策を講じれば、プラスの評価になるというふうなことで、こういうコメントをさせていただきました。

続きまして、これは総括のごとくなのですけれども、評価の見直し、スコーピングについて、それは下のほうの表の8.1の見直しに従って修正をしてくださいというだめ押しをしております。

それでは今まで私が続けたので、二宮委員、46番、お願いします。

二宮委員 46番、私、勘違いだったか。これプラスになっていましたでしょうか。44ページのところ。

谷本主査 スコーピングのところですね。

二宮委員 なってればいいのですが、何かプラスマイナスとかになっていて、マイナスって何なのかなと思ったので、この質問をした記憶があるのですけれども。

若林 B±になっておりますね。

二宮委員 例えば自動車利用から鉄道、しかも電気系の軌道に移って、大気汚染にマイナスの影響が起きるといことはどういうことかなと思ったので。

小笠原氏 駅周辺で、交通量が増えるということで、局所的には大気汚染の影響が出る恐れがあります。

二宮委員 局所的には。

小笠原氏 というふうに考えました。

二宮委員 大気汚染は……モニタリングをしている場所がさまざまにある中でマイナスが出る場所が出てくる可能性がある、という意味ですか。

小笠原氏 はい、そうです。

二宮委員 わかりました。それであれば結構です。そういうことも小さいことです

けれども、書き加えておいていただければありがたいです。

谷本主査 よろしいですか。

では47番、柳委員、お願いします。

柳委員 47、48と私の質問なのですが、47は土壤汚染の関連ですけれども、鉛工場、リサイクル工場跡があるということですから、鉛汚染の可能性は非常に大きいということで、これの対策は、恐らく地下水とかに流出しないような措置を講ずるか、除去するということになるのだらうと思いますけれども、そういった対策を費用対効果の高いやり方でやっていただければ、それはちょうどよろしいかと思います。

それから48番は、車両基地は、先ほどの写真の中でもバレンズエラの車両基地には湿地がありますよね、7番のところにも湿地がありまして、低湿地帯だから、こういうところって地下水汚染しやすいので、排水処理施設を設けるといっても、排水を工業用水域に流してしまったらあまり意味がないので、できるだけクローズド型の対策を講ずるように、それから地中にしみ込ませないようなやり方をぜひとっていただければと思います。

谷本主査 よろしいですか。

これは57番も同じようなあれで関係していると思うのですが、これは後ほどにして、では49番。

鋤柄委員 これはPAWBの地図が、恐らくスケールが一桁違っているということなのだと思いますけれども、これは、表のほうが正しいということで、これはささいなことです。

50番、これにつきましても、かなり調査期間が短いので、恐らくこの場所かどうかはわかりませんが、かなりフィリピンは、水鳥中心だと思いますけれども、調査された結果等々ありますので、そういったものを活用していただければと思います。

谷本主査 51番は、これはすみません。フィリピンの、特にマニラ首都圏の川の話になると、常に水質の問題が出てきまして、こういうふうな無駄な、不要なのかもしれません。質問をしました。モニタリングをやっていくということで、やっていくというのはわかるのですけれども、本当にまだやるのですかというふうなことがあったものですから、こういう質問をしました。了解しております。

では52番、お願いします。

鋤柄委員 すみません、私、その水質の状態について、どういうことなのか、ちゃんとわかってはおりませんけれども、水質については、現状、水系単位で管理されているということですが、具体的にこの事業、工事中と供用後、この運営委員会との関係というものはどういうことになりますでしょうか。一応そこにこういう計画でやりますというようなことを報告し（届け出というのでしょうか）、そういう形で矛盾しないような形でやっていかれるという理解でよろしいですか。日本でもたしかJRの駅から排水が出ていて、何年もわからなかったというようなこともあったように

聞いておりますけれども、恐らくそういうことはないように連絡して、今後、進めるということが書いてあるという理解でよろしいですか。

小笠原氏 はい。

鋤柄委員 そうですね。わかりました。ありがとうございます

谷本主査 よろしいですか。では53番、二宮委員。

二宮委員 53番は、これは先ほど谷本先生もおっしゃいました、こういう水質が改善されない状態が常態化しているの、このプロジェクトに限ったことではないのですけれども、でもやはり何か言っておかないといけないかなということで、何らかの形で水質に関しては残したほうがいいかなと思っています。回答については了解いたしました。

54番は、これは基準になればそれでいいのかもしれないのですが、ちなみにBODは測定するけれども、CODはあえて測定しないというのは、何か理由があるのですか。もしわかれば。

小笠原氏 特に理由は聞かされておられません。

二宮委員 細かいことで、恐らくそんなにBOD値で問題ないけれどもCODがすごく問題があるということにはならないのかもしれませんが、CODの測定自体そんなに難しいわけではないのだらうと思いますので、やったらどうかなというふうに思いました。もし余力があればご検討ください。

谷本主査 よろしいですか。では55、56を平山委員、お願いします。

平山委員 55番ですけれども、基本的なこの軌道の構造として、地下構造を考えていないということであるとすると、遮音壁の設置などの対策が必要になるのではないかとということで書かせていただいています。

ここに「遮音関」と書いていますけれども、回答にあるように「遮音壁」の間違いでございます。

それで、具体的にこれまで鉄道の軌道を設置されるときに、遮音壁等を緩和策として設置するというのは多いものなのでしょうか、フィリピンの場合。日本ではほとんどやられていると思いますけれども、そこも少しお伺いしたかったです。

小笠原氏 今、LRTのほうで遮音壁を設けている事例はあります。

平山委員 そうですか。それは日本の事例で。

小笠原氏 いいえ、フィリピン、マニラです。

平山委員 フィリピンが自分の国でつくる場合ということですか。

本多氏 すみません。こちらからよろしいでしょうか。

遮音壁ということですが、例えば日本ですと基本的に鉄道では高欄という呼び方をするのでございますけれども、約1メートルから1.2メートルぐらいのコンクリートの壁を設置するのが一般的でございます、それは当然、人が落ちないようにということもございますし、鉄道は基本的に車輪の周辺から出る音ですので、いわゆる高欄というもの

がかなり遮音壁の効果を出して、役割を果たしていると考えています。

フィリピンの例ですと、既存の鉄道を見ますと、そういう高欄がなくて、要するに鉄道の高架を横から見ると車輪のあたりまで見えてしまう、何も壁がないというような路線もございまして、先ほどのご質問でありましたように、今までのフィリピンの事例で言いますと、そういうことを、左右に壁を付けるというような意識は低いと思います。実際にもそういうことはなされていないと考えているかと思えます。

平山委員 そうですか。そうするとここに遮音壁の設置を緩和策に含めますと、こう書いてあるのも、随分目立つことという感じになるのですか。

本多氏 当然予測をした上で、日本が援助して今後つくる場合に、やはり安全の、騒音とは関係なく人の安全の面からも、いわゆる高欄は付けたほうがよいかと思えますので、そういう、今、我々が計画している構造にも、基本的には高欄を付ける計画をしておりますので、その上で予測をして、必要であれば、あるいは特にここで書かれておりますように学校、病院等施設に関してもチェックを行って、必要であればさらに、高欄の上に何かを継ぎ足す必要があれば継ぎ足すということになると思えます。ただ、可能性は基本的には低いと思います。必要がないという結論になると考えております。

平山委員 基本的なイメージをお伺いしてみたいのですけれども、周辺の土地利用ということなのですけれども、日本は鉄道の軌道のすぐそばに家屋が建っていたり、ビルが建っていたりということがそんなに珍しくないのですけれども、フィリピンの状況というのはどうなのでしょう。ここでは学校、病院等の施設とこう書いてあるのですけれども、一般の家屋等の建設状況というのは、軌道に随分近接している例というのは多いものなのでしょうか。

本多氏 既存の鉄道、フィリピン国鉄を除くLRTのLine 1、Line 2、それからMRT3は基本的に道路上につくられていますので、近接しているといっても、鉄道が真ん中であってその両サイドを道路が走っているというのが一般的です。

当然その道路の外側にはビルがありますし、学校、病院もあるということで、今回の場合は、いわゆる鉄道用地として使われていたところなので、近接度は既存のフィリピンの鉄道に比べればより一層高くなる可能性があります。当然、鉄道の沿線には、ここに書かれていますような病院、学校も存在すると思えます。ただ、ほかから比べて、それは今後、調べてということになるわけですが、ただ近接してさまざまな建物があることは間違いございません。

平山委員 わかりました。状況がわかりました。

ここに書いてあるような対応をとっていただければというふうに思います。

谷本主査 では56番。

平山委員 56番ですけれども、これは要するに環境問題、特に公害問題につきましては、データで判断するというのが基本になっていると思えますので、現地で再委託

をするというふうを書いてありましたけれども、それで本当に大丈夫なのですかというのが趣旨なのです。

基本的にはこちらから行かれる日本のコンサルのほうの中に、調査関係の専門家を一人か二人分野ごとに、重要な分野ごとに入っていて、そして現地の状況を監督するといいますが、きちんと見て、指導するということで得られたデータを使うのであれば非常に安心できるのですけれども、大抵途上国の場合には、そこらのデータの質が業者、それからラボ、そういったところの質が低いことが多いように、私は経験上、心配しておりまして、そここのところがどういうことなのかなということを聞かせていただきたいというのが趣旨です。

ご回答では認証登録された専門業者、それからラボを使うということで安心してくださいという、そういう回答かと思うのですけれども、本当にこれで大丈夫なのでしょうかということなのです。

小笠原氏 フィリピンも最近モニタリングが環境省のほうで行われていますし、環境コンサルタント自体も能力を上げていますし、もちろん我々専門家が一緒に立ち会ってデータの精度は管理していきますが、分析に関してそんなに精度的に劣るというような心配はもうなくなっているという印象がございます。

平山委員 そうですか。もしそれが本当であればよろしいのですけれども、ここで認証登録というのは、これは国家の資格ということですか。

小笠原氏 フィリピンとそれから国際的な、両方。

平山委員 国際的な。両方。そうですか。わかりました。

谷本主査 よろしいですか。それでは柳委員、57番、お願いします。

柳委員 先ほどの48番は、これは排水処理施設を設けていただくということで、57番のほうは、今度は具体的な環境管理を促す作業の手順とか、労働する人の作業ガイドラインとか、そこまで落とさずともう自由にやらせておくと、あとは施設的にやればよいというのでは、なかなかうまくいかない。モニタリングだと後追いですので、これはもうなかなかうまくいかないと思いますので、そういった、本来、作業をする労働者の方々にわかりやすい作業手順を決めておくことが重要なのです。ですから、ソフトな対策ですけれども、そういうことの支援をぜひしていただければというふうに思って、質問させていただきました。

それに対する回答は、もっと全般的なことで、それはそれでもよろしいのですけれども、それだとなかなかうまくいかないのではないかなというふうに思っていますので、もうちょっときめ細かなソフト、導入できるように支援していただければと思います。

谷本主査 よろしいですか。では58番、二宮委員。

二宮委員 58番は、ご回答のような内容でお願いしたいと思います。

谷本主査 では社会配慮のほうに行きます。59番、作本委員。60番もですね。

作本委員 60番は単なるコメントです。

59番についてなのですが、このノースレールの事業、ずっと遅れてきている、この理由は調達手続の不備ということなのですが、具体的にはどういうことがこの遅れを加速というか、もたらししていたのかということと、これからの事業についてこういう調達遅れということは生じないのかどうか、可能性を含めてお話しいただければありがたいと思います。

若林 まず調達手続の不備ですけれども、前のほうに出てきておりますが、裁判所のほうからの判断も含めて中断に至っているという、その流れの中で、事の発端としては調達手続の不備があったと。具体的には融資元の調達手続に不正があったのではないかという疑いが見られたというふうに聞いております。それに伴って、裁判沙汰に持ち込まれて、中断に至っているという認識でございます。

仮に本件、事業化が進みまして、私どもJICAによる支援ということになる場合には、私どもの調達ガイドラインなどの適用というのが当然に想定されますので、借款契約を結んだ後の調達手続においては、そういったガイドラインにのっとって、フィリピン側としてもそれにコンプライアンスする形での調達を進めていただく必要も出てまいりますし、我々もそれを通じた適正な調達手続の管理というものを行っていくということが前提になりますので、そういうプロセスを通じて、公明正大な調達が行われるということ、我々としても管理していく形にはなるという想定です。

作本委員 JICAさんが行う仕事では、そういうことはないと思いますけれども、ここで調達手続の不備と書いてあったので、意味がよくわからなかったのです。調達自体、物資のこと、あるいはお金で工面がつかなかったことかと思ったのですけれども、かなり裁判所等含めて。

若林 こういう手続における請求を……

作本委員 こういう流れを、例えばこういう報告書の中で書きあらわしてくれというのは無理なのですね。むしろ聞いて確認しているということぐらい。

若林 事実関係として確認できるのであれば、それは、検討はできると思いますけれども、経緯としては今、申し上げたとおりです。

作本委員 わかりました。了解しました。

谷本主査 ちょっとインターベンションというのですか、このところで確認させていただきます。作本委員の59番の回答の後段です。

本事業は、南北線ですね、ノースレール事業で整備された過去形になっているのですが、整備された軌道用地を活用しますということで、もう要するに軌道用地は確保されている、整備されている、あとはですからレールを敷くだけ。レールを敷いて電化のためと、そういう理解でよろしいのですか。そこまでやられているということですか。マロロスとカローカン間は。ライト・オブ・ウェイが、きれいにクリアされている。

若林 基本的に整備されたという言い方になりますと、もう本当に整地をされて、もう工事だけ始めればよいというふうに。

谷本主査 工事が始められる状況まで。

若林 そこまで整地されているという認識ではございませんので、あくまでもライト・オブ・ウェイについては、活用できる形になっています。

谷本主査 確認されて、住民移転、人関係の問題もクリアになっているということですね。

若林 そういうことでございます。

谷本主査 わかりました。

作本委員 すみません。今ので、将来的にはこのノースレール部分は整備されるのですよね。いろいろ裁判所のこと、その他あるにしても。その可能性は高いと考えていいのですね。今、都心部だけの議論だけを今度……

若林 前のほうでお答えしたとおりなのですが、裁判によって中断された後も今後の見通しというのがはっきりしていないという現状がございますので、本事業における整備区間というのはなされる想定ですけれども、さらにその先がどうなるかということは、今のところは我々としてもわかっていないという状況です。

作本委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。では60番もよろしいですか、コメントということで。

作本委員 はい、もちろん結構です。

谷本主査 では61番、鋤柄委員、お願いします。

鋤柄委員 これは先ほど来のご説明で、要はノースレールの敷地よりも少し広がるところがあるということで、わかりました。ちなみにその現状、このライト・オブ・ウェイの土地の管理というのは、なされているのでしょうか。誰かが入ってきて住んでしまうと、そういうことのないような。

小笠原氏 ノースレールでは管理しています。

鋤柄委員 ちゃんとわかっていないのですけれども、今、今事業を進めるべく調査をこれから始める、あるいは調査をしているという段階で、PNRのほうの展望としては、先ほどのお話で最高裁がこの入札は無効ですというふうにおっしゃったということは、ノースレール事業自体は現状、合法的ではないということですよ。どういう目的で管理しているのかとか、その辺、ちょっとはつきりはしませんが、最終的にこの事業で引き取って、公明正大な形で線路ができて、役に立てばいいというふうな考え方であれば、特にどうでもいいことかもしれません。戻りまして、この質問に対してのお答えはこれで結構です。ありがとうございました。

谷本主査 いいですか。ここでもう一つ確認しましょう。みんなの認識を統一して。ノースレール事業はまだあります。コントラクターの調達のための入札のところで問題が発生して、今、法的な問題が生じているので、ノースレールの事業そのものがペ

ンディングになっている、消えたわけではないという、そういう理解でいいですね。

若林 はい。現状としてはそうです。

谷本主査 ノースレール事業はある。

鋤柄委員 前段で、お答えでいただいているのは、最高裁がこの事業は違法であるとして、最高裁ですから最終判断ですね。

谷本主査 事業ですか。それとも入札、調達手続の要請なのですか。

鋤柄委員 調達手続をやり直せという話なのか、事業そのものが、もうそれには法的根拠がないから、できませんよということなのか。中断というのがどういう状態かはっきりしません。

谷本主査 入札方法で定められる手続に。

鋤柄委員 谷本先生がおっしゃったように、入札をやり直しなさいという命令ではなくて、この事業が違法だから、一遍それはやめて、新たに考えなさいという話なのか、わからない。

谷本主査 若林さん、5の回答に戻ってください。

若林 そうですね。まさに5番のところだという理解なのですけれども、法律といいますか、裁判所の決定の内容でございますので、正確にどういう形になっているのかというのを再確認させていただければと思いますので、そういう回答でよろしいでしょうか。

谷本主査 ではここの部分はちょっと調べてください。ということでもいいですか。

すみません、ちょっと茶々を入れたようになりますけれども、ここまで来ました。

それでは、62ですね、松行委員、62、63、12ページお願いします。

松行委員 ご回答ありがとうございます。62、63でこういったコメントを出させていただいた趣旨としましては、スラムというか非正規住民の移転に関しては、かなり歴史的にいろいろな国で失敗をしているので、やはり相当注意をしてやっていただきたいという趣旨です。それで一点、もう一つ質問させていただきたいのですが、既に行ったマロロス、ノースレール事業の移転についてなのですが、これ、移転というのは大体どこら辺の場所で行って、どういう住宅の形態、多分アパートだと思うのですが、大体何階建てとか、そこら辺を教えていただきたいのです。

小笠原氏 ノースレールで移転が行われて、移転地に移転されたというのは、事前配付資料の48ページをご覧ください。大体、市内で移転するということを念頭に、約10カ所の移転地に移転が行われました。マロロスからカローカンの間ですけれども、各市で市内の移転ということを念頭に、10カ所の移転地を設けました。NHAが整備して移転地をつくっています。移転住宅は平屋のタイプのものです。

松行委員 これは大体、移転元からどれくらい離れている感じなのですか。

小笠原氏 基本的には大体5キロ以内。遠いところで10キロ。

松行委員 そうしますと、今回の事業もまだわからないとは思いますが、同

じような移転のイメージを持ってもいいですか。

小笠原氏 基本は市内で移転できるように、既存の移転地があれば既存の移転地に入っていただくということです。

松行委員 では、もしこういうのがまだ空いていたら、そこに入ってもらうみたいな感じですか。わかりました。

一点懸念していたのが場所の問題で、やはりスラムのロケーションで、大体みんな郊外にやられてしまって、それで大体スラムの人って、屋台をやっていたりとかして、そんなに移動できないですし、交通費とかも払えなくて、結局、その権利を人にあげてしまって、ほかのスラムに戻ってしまうとかということが、もう歴史的にどこの国でもあるというのを懸念していたのと、もう一つ、今回、平屋ということなのですが、結構アパートに入れられる場合が多くて、アパートだとやはり生活が違うのか、コミュニティーが相当弱くなってしまいます。それはコミュニティーというのは情緒の問題だけではなくて、例えばお母さんが何か仕事をしているときに隣のおばちゃんに子供を見てもらうとか、そういったインフォーマルな相互扶助というのが相当あって、その人たちの生活が成り立っていたりするのですが、それが何か移転によってコミュニティーがばらばらになってしまったりとか、アパートになるとみんな鍵をかけてしまうらしいのです。それで何かやはりそういう関係がすごく希薄になったという例がすごく多くて、そういったところまでぜひ配慮して、もちろん同じ形というのは無理だと思うのですが、特に次の二宮先生のご質問のところ、あまりみんな職業の訓練、満足していない感じなので、そこら辺のことも配慮して、ぜひロケーションを考えていただきたいと思います。

若林 ありがとうございます。

そういった視点といたしますか、留意事項には配慮した形で、先方実施機関との議論をしたいと思えますし、もちろん移転に係る法体系といたしますか、基準というのは当然ありますけれども、それをベースにそういった議論をさせていただきたいというふうに思います。

谷本主査 よろしいですか。では62、63、済んだということで、64、二宮委員。

二宮委員 64、ありがとうございます。今のディスカッションで、ほぼ私の質問というかコメントに対する、少し残っていた疑問も明らかになったので、今、松行委員がおっしゃるような形の対応をお願いしたいと思います。

谷本主査 よろしいですか。

それでは65、柳委員お願いします。65、66、67と続けて。

柳委員 65、66というのは大体同じような内容の質問なのですが、RAP案を作成する際に非正規居住者の補償、それから生計回復支援策を検討されるということですので、それについては了解したということです。それから、外部モニタリングということで、移転住民がモニタリング過程へ参加するという仕組みも立案するという

ことですので、ぜひそれをお願いします。

それから67なのですが、新たに公共施設を、道路も鉄道もそうなのですが、沿線開発をすると、周辺にまた非正規居住者が居住するというイタチごっこみたいなことをやりますので、ぜひ何らかの対策を講じてほしいということで、今回の回答では、フェンス等や警備強化等の対策を提案しますということなので、そういう形のが本当にいいのかどうかも、若干は危惧するところもあるのですが、何らかの対策をちゃんと講じていただければというふうには思います。

谷本主査 よろしいですか。67番もそれでいいですね。

柳委員 結構でございます。

谷本主査 ではステークホルダー協議のところに行きましょう。68番、松行委員どうぞ。

松行委員 68番、ありがとうございます。これで了解しました。

谷本主査 恐らく69、石田委員の質問も同じようなことだということで、次、70番、私です。すみません、これも限定していませんということであればそれで結構です。それからどういうふうな内容が出されたのかということは68、69と同じなので、了解しました。では71番、二宮委員お願いします。

二宮委員 71と72は、了解しました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。72、73。

二宮委員 73はいろいろ聞きたいことがあったのですが、先ほどのノースレールの中止の命令がくだされているというところの議論で、おおむね事情がよくわかりました。2000年にECCが取得されたときの区間については、15年くらいたつので、これは本当にこのECCで進めていいのかということが疑問だったのですが、どうも新たにやるというようなことが容易にできるような状況ではなさそうだということで、ただ、ステークホルダーについては、この最後のコメントの最後のパラグラフで書いていただいているような対応はお願いしたいというふうには思います。

谷本主査 わかりました。では74番、柳委員お願いします。

柳委員 非正規の方々がこういったステークホルダー協議に参加するときに、できるだけ、このフォーカスグループの人たちというのは、そういうところに参加しにくい雰囲気もあるので、あまりこの回答では、 balan g ai ホールとかコミュニティーセンターとか、参加しやすい、アクセスは、それはしやすいとは思うのですが、オープンブースでやってしまうと、ほとんどものが言えないですね。ですからできるだけ個別ブースを設けて、そういう人たちが発言しやすいような雰囲気を持っていると、できるだけ意見が反映されたものができるということになるのではないかなと思っていますので、そういった工夫を求めたいということなので、その点はよろしくお願いしたいと思います。

谷本主査 一つの提案としてですね。

では、その他のところに移ります。75番、作本委員お願いします。

作本委員 このツツバン駅周辺の開発事業計画、恐らくこの交通路とあわせてこの地域開発と周辺開発を行わなければいけないというのはわかっているのですけれども、やはりそこは民間と公のほうの事業の峻別というのはあるかと思うのですが、ここでJICAさんは側面支援を民間事業に対して行っていますというか、早期に開発することを支援する、気持ちはわかるし、私もそのほうがいいと思うのですけれども、そういう明確な行動でこういうことはできるものなのですか。側面開発って民間が行うわけですね、これから電車站の周辺を開発する際に。それを支援するというのは具体的にどのようなことを意味されているのでしょうか。

若林 この側面支援と申しますのは、コンセプトとしてのTOD的な開発の導入について、我々も若干経費を負担する形で調査を通じた協力をさせていただく。

作本委員 そういう支援の方式は、JICAさんにはおありになるのですね。

若林 はい。

作本委員 わかりました。インフラだけではなくて。

若林 直接、そういうソフトの支援という形でご協力させていただく。まさに今回の南北線であるとか、先般のトランジットの延伸の事業とか、まさにそこが結節点にもなるということで、いわゆるTOD型の開発というコンセプトをしっかりと推進できるように、我々としてできることとして、そういうコンセプトづくりの調査を行うということです。

作本委員 例えば民間の商業施設を支援するというのではなくて、例えばバスターミナルみたいなそういう、例えば一般の人たちも関わるようないろいろな意味合いを含むということですね。

若林 そうです。

作本委員 わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。では最後76番、柳委員、お願いします。

柳委員 RAP案で苦情処理メカニズムを策定していただいて、常設の窓口の設置等を含めて検討しますということですので、これについては了解しました。

谷本主査 よろしいですか。

では76項目にわたって質疑、石田委員のところ3件残っていますが、では今から5分ほど休憩をして、後半はそれぞれ一つずつもう一度チェックしながら、コメントとして残す、残さないの判断をしていきたいと思います。今、35分ごろですか。では40分再開ということをお願いします。

午後3時34分休憩

午後3時41分再開

谷本主査 では後半戦、まいりましょう。

長瀬 すみません、一点ご連絡、石田委員、今日は来られないということですので、

石田委員のところは、ちゃんと回答になっているかどうかというところを皆さんで確認していただければと思います。

谷本主査 わかりました。では10、11と後半のほうにもう一つあったと思いますので、チェックをお願いします。

ではコメントにする、しないというところで、1番から1、2、3と作本委員お願いします。

作本委員 ありがとうございます。1から3について、特にコメントを残さないでお願いします。

谷本主査 よろしいですか。それでは4、5と鋤柄委員お願いします。

鋤柄委員 4番は結構です。5番、そんなことになっていると。ざっくりとすれば。

谷本主査 では案をつくってください

鋤柄委員 本件と密接な関係を持つノースレール事業について、計画内容及び現在の状況について、次はドラフトファイナルになるのですか。DFRに記述すること。とりあえずたたき台として。

谷本主査 ではたたき台として。

作本委員 あと、これ、年数がたっているんで、いわゆるECCですね。許可書、これが再度発行するのか、もう一回リバイスできるのかわからないのですが、これもあわせてこれのかたまりに入れていただけると。

谷本主査 入れてください。では何番になりますか。

作本委員 今の5番のほうでよろしいのではないかと思うのですが。

谷本主査 ECCの関係は7番ですね。

作本委員 7番にもありますか。そうですか。では7番のほうで。

谷本主査 では一緒にしますか。では鋤柄さん、5と7と一緒にして案をつくっていただけますか。

鋤柄委員 及び許認可等ですか。

作本委員 括弧してECCと入れておけば。

谷本主査 環境適合証明書と入れてしまいますか。

作本委員 そうですね。それでECCと入れてしまえば。

鋤柄委員 ECCについて。

作本委員 の有効性についても明らかにすること。有効性というのを。

鋤柄委員 有効性について確認しDFRに記載すること。

谷本主査 ではこれが今、助言の1の案ですね。わかりました。

鋤柄委員 すみません。ノースレール事業の計画内容及び現状、「並びに」になるのですか。

作本委員 現状を明らかにし、で文章を切ってしまいますか、前半。「並びに」で三つ並べてしまってもいい。

鋤柄委員 並べてしまっていい。

谷本主査 いいでしょう。

作本委員 並びに、長いから許認可の前に「並びに」を入れましょうか。後半、長いから。

鋤柄委員 そうですね。入れるとするとそこですね。許認可の前に。

作本委員 「並びに」を入れる。

鋤柄委員 「並びに」と。

作本委員 並びに許認可。

谷本主査 これが5と7ですね。6番、松行委員。

松行委員 6番は省いてください。

谷本主査 よろしいですか。8番、9番行きましょう。

松行委員 8番は念のため残させてください。現在及び将来の鉄道ネットワーク計画をDFRに記載すること。

谷本主査 鉄道整備計画になりますか。

松行委員 何か日本語が変になってしまいました。現在及び将来、そうですね。でも、現在の鉄道ネットワーク及び将来の鉄道整備計画ですか、正確には。これをお願いします。

谷本主査 では、これが助言の2ですね。9はそうするといかがですか。

松行委員 9は抜いてください。

谷本主査 よろしいですか。10と11が石田委員の質問、コメント、要望です。10はどうでしょう。配布をしますということによろしいかと思えます。それから、「どの区間ですか」「この区間になります」ということで、どうでしょう。これは石田委員もこれで了解いただくということによろしいでしょうか。

では、コメントなし、しないということできましょう。

12番は、私はこれで了解いたしましたので、コメントにはする必要はないと思えます。

次は、13番は、これ、全体事項のところに絡むと思うのです。ノースレールと同じように、やはり高速道路の包囲網なんかは不透明になっていると。PNRのライト・オブ・ウェイを優先的に活用することが合意されていると言われてはいますが、この部分も一応、先ほどの助言の1と同じように、3番目として高速道路事業について、きちんとフォローして、状況をDFRに記載することという、一応当面そういう形でまとめていただけますか。文言は少し必要であれば、またつくりますので。

作本委員 すみません、確認で。このDPWHは世銀がかなり首を突っ込んでいると私は聞いているのですけれども、ですから、世銀の意向を聞かないと、こういうところに書き込めないというか、世銀がかなりフィリピンの道路関係はやっているということを事実上ですけれども、聞いておりますので、ここまで道路について書かせるというか、見解を書かせるようなことをできるのかどうか。

谷本主査 いや、状況を調べてもらうということで。

作本委員 ことぐらいなら。一般的……

谷本主査 一般的に、要するにどういうふうになっているかと、別に司法のほうに介入するとか、そういうことでなくて、状況を淡々と調べていただいて、ということなので、それは可能でしょう。

若林 それは可能です。

谷本主査 そういうことで淡々とやっていただくということで、これはノース事業も一緒だと思います。下手に介入するどころか、介入できる話ではないですし。

お願いします。では14番、14、15、二宮委員お願いします。

二宮委員 14、15ですけれども、教えていただきたいのですけれども、MMUTISの後継の調査というのは進んでいるのですか。

若林 直接MMUTISの後継と言えるものは動いてはいません。直近でありますのは、ご承知のロードマップの調査ということで、そちらはどちらかというとMMUTISなどもベースに、よりコンセプトチュアルに今後のやっていくべき事業構想を提示したという形になっているということで、詳細にその需要予測だとか、そういったものをアップデートしているという意味での調査は、今、動いてはいないということです。

二宮委員 ロードマップとか、別の案件でもロードマップがベースになっていましたよね。そうするとそれは大分具体的な将来推計、人口とか需要予測も出ていますよね。ロードマップで。

若林 その中の範囲で出ているものはありますけれども、直接、MMUTISの後継という位置づけでは必ずしもない。

二宮委員 そうするとその全体的な交通計画というのは、今後は当面はそのロードマップが一つの根拠になって、進んでいく感じなのですか。

若林 そこはそういうふうには言えます。

二宮委員 そうすると、これはもうほぼ役割を終えているので、あまり言及しても意味がないのですかね。少なくともロードマップの中での位置づけ等も、できる限りそのDFRの中で、MMUTISはかなりこれをベースにという事実はいただいた資料の中にはあるのですけれども、次を見据える、先ほど7番か何かの今後の交通ネットワークの言及があったのですけれども、私は、では、ここはもう特に残さないで、DFRのところでロードマップの中での位置づけもできる限り書いていただくということをお願いします。ということで落としておきます。

谷本主査 よろしいですか。14、15と。では16番、柳委員、お願いします。

柳委員 お答えで防災観点を重視して、計画されるということですので、これは結構です。

谷本主査 よろしいですか。では17番、平山委員お願いします。

平山委員 落としていただいて結構です。

谷本主査 よろしいですか。では代替案、18番、鋤柄委員。

鋤柄委員 これはまだ先の話ということですので、これは結構です。

谷本主査 19番。

鋤柄委員 19番、結構です。

谷本主査 20番、松行委員。

松行委員 これは残させていただければと思います。ROW代替オプションについて、各オプションの立案の理由を、より詳細にDFRに記載すること。特にほかの交通ネットワークとの接続について記載すること、をお願いします。

谷本主査 ではこれを助言の4番ということで入れましょう。それではページをめくってください。6ページの21番、22番、続けてをお願いします。

松行委員 21は省いてください。22は残させていただきたいのですが、恐らく、これ、24までとほぼ同じです。

谷本主査 22、23、24ですね。ではをお願いします。助言の5。

松行委員 車両基地に関する代替オプションの比較検討において、マロロスからクラーク空港までの鉄道路線延伸分を除いて比較検討をすること。

谷本主査 除いた事業内容で、ですかね。事業内容で。比較……評価ですか。評価することですかね。評価しその結果をDFRに記載することという感じですか。

松行委員 もし何か修正とか追加とかございましたら。

谷本主査 よろしいですか。鋤柄委員、二宮委員、ここ、三つ合わせた形の助言案という形にしようと思っているのですけれども、いかがでしょうか。23番、24番。

二宮委員 私はいいと思います。

谷本主査 よろしいですか。

では助言の5が22、23、24、合わせたという形で、これで進めましょう。25番、作本委員。

作本委員 除いてください。

谷本主査 よろしいですか。26番、鋤柄委員。

鋤柄委員 このように説明していただけるとのことなので、結構です。

谷本主査 27、私も結構です。28も構いません。29、了解しました。なしということです。30番、柳委員、をお願いします。

柳委員 30番は結構です。

谷本主査 よろしいですか。

柳委員 31番ですが、コメントを残していただきたいのですが、駅舎というのは、こうやってまちのシンボルですね。シンボル性が高いので、東京駅も100年、ちゃんと保存して残していますので、こういうふうにしていただければありがたいのですが、旧PNR駅舎の保存を前提とした事業計画を推進するよう配慮すること。

谷本主査 ツツバンと入れたほうがいいですか。ツツバン駅舎。

柳委員 どうでしょうか。そのほうがよろしいですか。

谷本主査 はい。事業計画を推進する。

柳委員 ツツバン駅の保存を……事業計画を推進するよう配慮すること。

谷本主査 それでよろしいですか。配慮することでまとめてよろしいですか。配慮することでいいですか。その先、一步踏み込みますか。具体的に、例えばDFRに書いてくださいとか、何か案を。

柳委員 できればちゃんと書き込んでいただけるとありがたいと思います。

谷本主査 これはコンサルタントの方に、もしそこまで踏み込んでという要求をしたら、どうでしょうか。配慮をして何らかの対応を具体的にドラフトファイナルレポートに入れてくださいと、そこまで要求したらできますか。今回の調査で。

本多氏 よろしいですか、こちらからで。

谷本主査 どうぞ。

本多氏 旧PNRの駅舎の保存を前提としたということで、その旧PNRの駅舎という定義が、先ほど聞こえにくかったのですが、ツツバン駅に限定するということですか、これは。限定しないのですか。

谷本主査 すみません。言葉の使い方に問題が。まず旧というのを取りましょう。PNRは存在しますし、ツツバンの駅も存在するわけですね、今。

本多氏 そうですね。

谷本主査 使われているわけですね、南線で。

本多氏 はい。

柳委員 旧のPNRの駅で、歴史的な建造物というふうに保存の運動があるところがあるわけです。そこについて保存するようと、僕の意見はそれなのです。あまねくやれという意味は全くないです。

谷本主査 ですからPNRのツツバンの駅舎のうち、保存を前提と、保存する駅と。

本多氏 今、調査の状況から言いますと、ツツバンに限定せずに今回、計画対象エリアの中で、保存すべき、先ほど委員おっしゃったように保存すべき施設というのは既に抽出できておりまして、PNR側とも確認ができておりますので、もしよろしければ、PNRの施設の中で保存すべきものについては、というのでよいのであれば、もう既に対応済みでございますし、そちらのほうが適切かと思いますが、いかがでしょうか。

谷本主査 ツツバンというのに特に限定しないということですか。

本多氏 はい。ツツバン以外でもそういうものが既に抽出されておりますので。

谷本主査 わかりました。では柳委員、どうでしょう。

柳委員 はい。

谷本主査 これが6番目ですね。

本多氏 ありがとうございます。

谷本主査 では進めましょう。それではスコーピングマトリックスへ行きましょう。32番、作本委員。

作本委員 これ、残させてください。文章のほうは、出だしがスコーピングマトリックスにおいては、地域の特性を考えた上で、区間を明記し、スコーピングを行うこと。「明記し」の次に点を入れてください。ごめんなさい、特性を考慮し、ですね。特性を考慮し。

谷本主査 区間を。

作本委員 区間を明記して、スコーピングを行うこと。

谷本主査 スコーピングを行うことというのはいいのですけれども、何か限定する必要は、全部見直してくださいという。

作本委員 そこまではありません。区間を明記すること、で結構です。

谷本主査 これでよろしいですか。区間を明記、それはスコーピングを行う対象項目で、ですか。例えば大気汚染だとか、水質汚濁だとか、そういう項目は配慮することはないのですか。

作本委員 これは37キロに渡る区間なので、その区間において特にこういう問題はありそうでないというような回答をいただいている内容でもあるのですけれども、それでは区間に特有なというのは、いいかな。区間に特有な。このいただいている回答では、区間に特有な影響を。そのまま文章を使わせていただけますか、回答のほう。影響を、スコーピングマトリックスの中に区間を記入すること。回答をいただいたのを繰り返しですけれども。そうすると冒頭ちょっとダブっているの。

谷本主査 これは全てのスコーピングの項目について、ですか。

作本委員 そうですね。

谷本主査 あるいはスコーピングのマトリックスを見直してくださいというふうな提案ではだめですか。

作本委員 そうですね。特に特異な目立ったような項目がある場合には、この区間について注意というような。

谷本主査 特有な影響を考慮し、スコーピングマトリックスを見直すこと、にしますか。

作本委員 見直すことでよろしいですか。

谷本主査 ということにしないと、何をやるのですかと言われる。

作本委員 そうですね。

谷本主査 カウンターパンチを食らうあれがあると思いますので。

作本委員 ありがとうございます。

谷本主査 こういう形で意図が伝わりますか。

若林 確認までですが、こういった書き方で実際の作業としましては、回答に既にありますけれども……

谷本主査 見直しましたというのは。

若林 はるかに特異な影響がある場合には、その区間を明記していくという形での作業を想定させていただいてよろしいでしょうか。

作本委員 ここからここまでの区間には、何か特に特別な問題があるとか、ボーリングのあれじゃないけれども、そんな場合が、洪水があるとか。

若林 そういった情報を盛り込む。

谷本主査 洪水、冠水が発生するとか。というふうな。

作本委員 文章にとれますか、これですみません。

谷本主査 意図は通じますか。

作本委員 通じますか、この文章で。あまり広過ぎても困るのですが。

若林 よろしいですか。大丈夫ですか。

谷本主査 影響にしますか。適用区間に特有の状況とか、そういう文言にしますか。

作本委員 影響といっても。特有な環境影響。

谷本主査 環境状態にしますか。

作本委員 環境状態。

谷本主査 すみません。加治さん、影響を環境状況。変えてください。区間に特有な環境状況。

作本委員 状況を考慮し。

谷本主査 最終的にまた皆さんに見ていただくとして。これが、助言の7番。

作本委員 すみません。見直すというと、もう広過ぎるので、マトリックスに反映することで。

谷本主査 わかりました。それでは33番、鋤柄委員。

鋤柄委員 33番は結構です。

谷本主査 よろしいですか。34番続けて。

鋤柄委員 34番、これは恐らく書いていただいたとおりです。スコーピングマトリックスにおいて、というのを頭に付けて、お答えの部分をそのまま入れていただければ。

谷本主査 水象への影響についても検討し。

鋤柄委員 今後評価を行うこと。

谷本主査 評価を行い、その結果をDFRに記載する。

鋤柄委員 そうですね。評価を行い。

谷本主査 非常に定型文句、すぐ出てきます。というような表現でよろしいですか。

鋤柄委員 はい。

谷本主査 これが助言の8。35番は結構です。了解しました。36番、お願いします。36、37、38ぐらいが生態系のところですよ。鋤柄委員、まずお願いします。

鋤柄委員 これは埋め立て面積、これ、スコーピングの部分。

谷本主査 そうです。

鋤柄委員 原状は回復するとは一言も書いていないのですね。生態系の項目。

谷本主査 助言は入れますか。

鋤柄委員 はい。

谷本主査 ではお願いします。

鋤柄委員 回復するというのを。

谷本主査 そうですね。

鋤柄委員 指摘しておいたほうがいいと思います。生態系影響の中の低湿地帯への影響を、低湿地帯への攪乱として、あとはお答えの、最小に抑えるとともに、工事完了後可能な限り原状回復を行いモニタリングを行う旨DFRに記載すること。文章が長いと変でしょうか。

谷本主査 工事完了後、可能な限り原状回復を、回復状況はかなり先になりますから、DFRに書くとすれば、原状回復を行う手段とか内容とか、そのあたりですね。モニタリングはかなり先になります。工事が終わってから。

鋤柄委員 ただ、どういう回復をすればいいかというのは、現時点ではといたしますか。ドラフトファイナル時点では難しいのではないのでしょうか。現状を把握して、どの程度工事によって変わってしまったから、こういう回復手段をとりましょうと。

谷本主査 モニタリングの内容を示しますか。原状回復にかかわるモニタリングの内容とか手法とか回数とか、それを書くようにしますか。

鋤柄委員 ただ、スコーピングマトリックスへの助言でそこまで書けますでしょうか。

谷本主査 いや、構わないと思います。見直してくださいというふうなことに基づいて。

柳委員 環境配慮のほうに移動されたらどうですか。

谷本主査 自然系のほうに。

柳委員 そう。自然環境のほうに。

谷本主査 はい。49以降のところですね。このページでいくと。そういうことでも、一つの案ですね。

鋤柄委員 そうですね。

谷本主査 ちょっと考えていただけますか。

鋤柄委員 わかりました。

谷本主査 助言の9、生態系関係。ではそれで後ほど。自然環境のところに行きましょう。では柳委員、39番、お願いします。すみません、松行委員。すみませんが、37、今、そういう形で後ろに行った、よろしいですか。私も依存ありません。

松行委員 はい。

谷本主査 36、37、38をまとめて後半に回しましょう。

ではすみません。39番、柳委員、お願いします。

柳委員 これもマトリックスのところで、存在供用時がD評価だったので、コメントしたのですが、これも何か後ろというのであれば、環境配慮の項目に移していただきたいのですけれども、文章的には「南北開発により」まで取っていただいて、軌道沿線の樹木伐採があれば沿線に新たな緑空間植栽を創出する代償措置をDFRに記載することというふうにしていただければと思います。

谷本主査 わかりました。これも自然のほうに回しますか。

柳委員 自然のほうに移します。

谷本主査 回しますね。わかりました。助言の何番か。わかりました。40番、松行委員。

松行委員 これも残していただきたいと思います。

谷本主査 よろしいですか。残すのですね、すみません。これはスコーピングマトリックスのところでいいですね。

松行委員 はい。土地利用や地域資源利用に対する評価において、低湿地の喪失についての評価も加えること。

谷本主査 評価を加え、評価を見直すこと、最後。喪失についても。

松行委員 いや、評価を加え。

谷本主査 加味してとか加え、というのですか。評価を見直すこと、ここは。そういうことでよろしいですか。

松行委員 はい。

谷本主査 それが助言の9番です。次、行きます。41、42、これずっと私のところ、45まで。これは見直しをしていただいたということで了解しました。46番、二宮委員。

二宮委員 46番、結構です。

谷本主査 よろしいですか。柳委員、47番。

柳委員 47番残してください。文章を変えまして、土壌汚染の恐れのある跡地利用にあたっては、土壌リスク管理の観点から措置を講ずることをDFRに記載すること。

谷本主査 リスク管理の観点から措置を講ずること、観点から、これは措置について、措置を講ずるということをやりますということを書けばいいのですか。それともとるべき……

柳委員 そうですね。

谷本主査 とるべき措置を書きますか。

柳委員 いや、要は、ポイントは土壌リスク管理というのはいろいろな対策があると思うのです。費用対効果の高い対策をやらなければいけないので、コストをかけるとは言っていないのです。だから、それは現地の状況を考えながらやっていただければいいので、でもこういうような対策を講じましたという措置を書いていただければいいという趣旨です。

谷本主査 観点から。

柳委員 措置を講ずることを。

谷本主査 それでいいのですか、そのままでも。

柳委員 はい、これで大丈夫です。

谷本主査 大丈夫ですか。わかりました。ではそれが助言の10番目ですね。

加治 すみません。これはスコーピングのほうです。これも後段の汚染対策、こっちのほうに移したほうが。

柳委員 配慮のほうがいいと思います。

谷本主査 では移しますか。

柳委員 はい。

谷本主査 では汚染対策のほうに移す、移動ですね。ではそうしましょう。そうしましたら、47が土壌関係。48の車両基地からの問題、これはいかがでしょうか、柳委員。

柳委員 これは施設を設けていただけということですので結構です。

谷本主査 よろしいですか。それでは、汚染対策、自然環境のところに移って49、まず鋤柄委員。

鋤柄委員 結構です。

谷本主査 これはよろしいですか。そうしましたらこの次の50のところでは先ほど言いました生態系のお話をあわせて36、38、案を入れていただけますか。

鋤柄委員 影響を最小限にするということと、現状把握ということと、二つありますので、分けたほうがいいと思います。この渡り鳥に関する調査の情報収集というのは、書いてありましたか。

これとは別の助言という形で一つ、これはお答えをそのまま生かして、影響を受ける湿地において渡り鳥の利用を含め、「調査します。」を取っていただいて、既存のデータ、周辺住民、恐らくNGOの方がかなり持っていらっしゃると思いますので、周辺住民の後に「、NGO」を加えてください。NGO等。年間を通じた状況を把握し、DFRに記載すること。それはこの50番に関しての部分です。37、38のところは、これはこの部分で。原状回復を行い、原状回復と個体数の回復が、回復がダブっているので、その回復状況ではなくて、その後の経過について、モニタリングを行う……いかがでしょうか。

谷本主査 これは二つの文章を入れますね。一緒にしますか。

鋤柄委員 分けたほうが。

谷本主査 分けますか。助言の11と助言の12で。わかりました。それが後段の部分ですね。「工事完了後に」を入れて、可能な限り原状回復を行うためのモニタリング計画、そこまでに落としてしまったらちょっと柔らかくしてしまったら。そうしないとDFRに何を書くのですかと言われるのでモニタリング計画でいいのではないですか。

鋤柄委員 モニタリング計画ですか。

谷本主査 モニタリング計画の内容をDFRに記載すること。ということで、ここまで落とししたということで、助言の12をこういう形で一旦整理しましょう。

それではそこまで来て、次が同じく生態系の樹木のほうですね。39の柳委員のところ、これを次の助言の13でまとめていただけますか、案を。これでよろしいですか。よろしいですか。

柳委員 はい。

谷本主査 これが代償措置ですね。ではそこまで来ました。51は、これは結構です。52、鋤柄委員、お願いします。

鋤柄委員 これはこれで結構です。

谷本主査 よろしいですか。では53、二宮委員。

二宮委員 53は、先ほど申しましたように、一応、言っておいたほうが良いと思いますので、残させてください。1パラはもう消してしまって、第2パラグラフから、鉄道敷設によってというところ。

谷本主査 鉄道敷設によって。

二宮委員 ずっとこの私のコメントの文言を使って対策を最後、検討しDFRに記載すること。ただ、ここで回答していただいていますので、そういうことをやっていただくと、恐らくこの事業による原因だけを取り出すということは難しいと思いますが、含めてやってくださいということです。

谷本主査 それが助言の14。では54番は。

二宮委員 54は要らない。

谷本主査 要らないですか。では平山委員、55番、お願いします。

平山委員 55番も結構です。それから56番、これは具体的に日本から行かれるコンサルの方の中に、専門家というのは普通含まれているものなのでしょうか。先ほど、そのようなことをちょっとおっしゃったのですけれども。

若林 そうです。環境面の専門家という配置は必ず行うのが通常です。

平山委員 分析測定のこと。

若林 はい。分析もできる方を入れるというところはあるんですが、作業のボリュームとか、あとコスト面も含めて、もちろん先方に技術があればということも念頭に置いて採択をするという。

平山委員 今回の場合はどうなのでしょう。

若林 今回は採択をする想定であります。

平山委員 だからコンサルの方は含まれていない？分析測定の専門家で。

小笠原氏 環境担当で、分析もわかる人間が入っています。

平山委員 ついてると。

小笠原氏 はい。

平山委員 わかりました。

谷本主査 よろしいですか。では57番、柳委員、お願いします。

柳委員 残していただければと思いますが、文章を修正しまして、車両基地に由来する油汚染等の対策のため、従事者作業マニュアルの作成など、現場の環境管理を適切な方向に誘導する方策をDFRに記載すること。

谷本主査 入れていただけましたか。よろしいですね。わかりました。ではそういう形で助言の15ですね。58番、二宮委員。

二宮委員 58は残させてください。

谷本主査 助言の16ですね。

二宮委員 よろしいですか。台風等による風雨や洪水等に対する、それで私のコメントのリスク管理につなげていただいて、それで一応それをそっくり持っていただいて、それでリスク管理の視点での対策というふうにして。あとは、検討しDFRに記載すること。違う、その一番、文の末尾ですね。検討しておく必要があるというところを検討しDFRに記載すること。あ、そこは残してください。すみません。末尾だけ変えて。

谷本主査 よろしいですか。それが16番目。では次、59番、作本委員。

作本委員 ちょっと形を変えて残させていただきたいと思います。文章については、後でまたご確認いただきたいのですけれども、ノースレール事業は、中断ということでもいいかどうかという点、意見をいただきたいのですが、中断されているが、本調査がマロロス～ツツバン間にかかわる環境社会配慮調査である理由を、背景でもいいのですけれども、理由をDFRに記載すること。あまり詳細に書きたくはないのですけれども、ただ、我々が言っている対象範囲というのがマロロスから全体ですよ。今、そこはちょうど事業中断されたままのところを、なぜ我々は今、配慮対象で取り上げ一緒にやっているのかというようなことを。

谷本主査 これ、若林さん、どう回答しますか。

作本委員 よろしいのですか。それとも無理な注文だったらばまた。

谷本主査 ツツバン間に限定した、かな。いいのですけれども、環境社会配慮調査である理由を。

作本委員 というかもっと緩い背景でも構わないのですけれども。

谷本主査 何を入れますか、答えを入れる場合。

若林 基本的には7番の回答がございまして、時の動きとして12月4日のその環境天然資源省の会議を踏まえて、マロロス～ツツバン間のECCを取得する必要があるという前提のもとで、調査を進めていくということにはなりますので、そういう回答になると思います。

作本委員 それで仮にそういう回答が出た場合に、何かぎくしゃくするほどではないですよ。さっきの最高裁がどうだとか、そんなことははっきり言って述べること

もないのですけれども、ただここでは、我々の側に立ってみると、我々は何でこのツバンの狭い範囲だけを対象にしているのに、いわゆるスコーピングその他では全体区間にわたって、マロロスからの長い37キロ分を対象にしてこれで取り上げているのかという、そのずれの部分を我々自体は補っておかなければいけない、そういう考え方です。よろしいでしょうか。

若林 その対応関係につきましては、明記するという事で理解しています。

作本委員 もしどうもおかしいようだったら、ちょっと見てください。お願いします。

谷本主査 ではそれが17番ですね。60番、あわせて次、お願いします。よろしいですか、作本委員。

作本委員 それで。はい。

谷本主査 61番、鋤柄委員。

鋤柄委員 結構です。

谷本主査 よろしいですか。では、ページをめくっていただいて、62番、松行委員、63。

松行委員 62番は、ちょっと変えて残させてください。家計・生活調査において、非自発的移転の対象となる住民の生計手段が依拠するライフスタイルについても調査を行い、可能な限りRAP案作成時に反映すること。これ、趣旨としてはどこで働いている、仕事がどこだとか、あと、仕事をするために必要なコミュニティーの相互扶助関係みたいのを調べて、希望があれば、全部そのままというのは無理だと思うのですが、希望があれば例えばコミュニティーごと移してあげるとか、移動するところが選べるのであれば、可能な限り聞いてもらいたいという意図なのですが。

谷本主査 これ、RAP案でいいですか。それとも全体のドラフトファイナルレポートのほうに入れてもらいますか。

松行委員 でもRAP案のほうの方がもっと詳細ですね。そうだとしたらRAP案のほうがいいかなと思います。

谷本主査 ではRAP案に入れてくださいということで、助言の18としましょう。

松行委員 すみません。それで、次についても残させていたいただきたいのですが、63番。過去の非自発的住民移転に関する事例の調査を行い、留意点等を抽出し、RAP案に反映すること。

二宮委員 すみません。これは非正規居住者だけでなく、正規の人も含めて。

松行委員 正規の人がどういう社会階層なのかがわからないので、特に貧困層が一番気を付けなければいけないと思うのですが、正規の人が貧困層の場合は、やはり気を付けてもらったほうがいいかなと思うのですが。

二宮委員 わかりました。私のところが非正規というふうに、64で書いているのですけれども、もっと広く正規も含めてということで幅広で見てください。

松行委員 全ての人と言っているわけではなくて、特にやはり貧困層の場合という意図なのですが。

谷本主査 それは入れますか。貧困層のと。そこまで入れないですか。入れなくていいですか。

松行委員 そこまでは、意図をご理解いただいているのであれば入れなくてもいいかなと思うのですが。

二宮委員 あと、事例のところは、例えば生活、このいただいた資料の言葉を使うと生活・生計回復支援策に関する事例ではちょっと限定し過ぎですか。もっと幅広く。

松行委員 もうちょっと幅広くて、どういったところに移って、それによって生計手段がどれくらい失われてしまって、それでそれに対してどういった支援があって、それでどれくらい回復したかとか、もう少し幅広い意味を考えているのですが。特に遠いところに移ってしまって、生計を失ったというのが、もし過去で多いのであれば、やはりそこら辺はできる限り配慮してもらいたいというふうなことも含めてなのですが。

谷本主査 ここで過去の事例というのを、どこまでさかのぼりますか。どこまで範囲を広げますかと問われたら。鉄道事業。

松行委員 鉄道事業でよくて、このノースレールを中心にしないで良いと思います。あまり昔に行ってしまうと状況も違ってきますし、あまり遠くに行ってしまうとまた状況も違ってくると思うので。

谷本主査 中心にということでもいいですか。

松行委員 はい。

谷本主査 中心にというか、「など」というか、それは、言葉は最後、あれしましょう。こういう形でよろしいですか。

それでは64番、二宮委員。

二宮委員 私も今の助言に乗せていただけると。

谷本主査 乗っかればいいですか。では助言の19が松行委員、二宮委員二人ということで。では13ページに行きまして、65番、柳委員。65、66と。

柳委員 65については、これで結構です。それから66については確認的な規定で恐縮なのですが、冒頭の非正規居住の云々と受給者として扱うまで削っていただいて、移転住民のモニタリング過程への参加を促すための仕組みを構築する際には非正規者についても留意した仕組みをDFRに記載することというふうにしていただければありがたいのですが。

谷本主査 仕組みを、ですね。それが助言の20番目。では67番、いかがですか。

柳委員 67番は一応対策を提案されるようですので、これは結構です。

谷本主査 では68番、ステークホルダー関係、松行委員。

松行委員 68番は削除してください。

谷本主査 よろしいですか。石田委員のところが出てきますけれども、別添のところでもいろいろな意見が出て、ありましたということを示されているので、よろしいですね。

では70番、これも私が誤りでしたということで結構です。71番、二宮委員。

二宮委員 71、72、73は要らないです。

谷本主査 要らないですか。74、柳委員。

柳委員 74を残していただきたいのですが、今、考えていたところなのですが、前半部分はカットしていただいて、フォーカスグループディスカッションの対象者への対応については個別ブース等意見聴取、どう言ったらいいのですかね。個別ブース等参加しやすい工夫を講ずることということぐらいでいいかな。

谷本主査 わかりました。個別ブースまで入れますか。それとももう少し。

柳委員 個別対応でもいいです。

谷本主査 個別対応を含めてですね。配慮することということですね。助言の21です。では最後75、76。まず作本委員。

作本委員 75は除いてください。要りません。

谷本主査 よろしいですか。では76、柳委員。

柳委員 これはこのまま残していただきたいのですが、最後のところ、検討すべきであることをちょっと修文させていただいて、あり方、常設の仕組みのあり方を検討しDFRに記載することということですね。これも確認的な意味合いで残させていただきます。

谷本主査 では、一応今までのところで助言の22、出されましたので残り、長瀬さん、5時までですか。

長瀬 テレビ会議は5時まで。場所はもうちょっと大丈夫です。

谷本主査 では、一つずつ上から順番に、言葉は、最後はきちんとした文章にするとして、内容、特に表現、書きぶりとか内容とかその辺をチェックしながらあわせてJICAのほう、コンサルタントの方々の意見も伺えればと思います。

まずこれが1番目、5のところ。言葉、よろしいですか、大体こんな感じで、鋤柄委員、内容はいいですか。

鋤柄委員 中身は結構です。

谷本主査 中身はよろしいですか。JICAのほうも問題ないですね。書いていくということ、調べて、コンサルタントの方。

柳委員 このECCの有効性についてという言い方は、どういうことですか。環境適合証明書が出てしまうと許認可、当然するわけですよ。

作本委員 許可はおりにあるのだけれども、有効期間というのがあるのですよね。例えば1年以内に事業を実施しなければいけないとか2年以内にこの許可書のもとに。

柳委員 そういう意味合いですか。

作本委員 そういう意味合いです。もう既に10年ぐらいたっているのが、もし仮にあったとしたら。

谷本主査 エクスパイアしていないとか。

作本委員 エクスパイア、その意味なのです。

鋤柄委員 それは確認されているということだと思ったのですけど。

作本委員 その場合にはリバイスすると。

小笠原氏 有効であるということは既に確認しています。

作本委員 そうですか。わかりました。

鋤柄委員 ただ、その本体事業が違法であると言われたときに……

柳委員 それは、でも入札手続が不十分だったから違法だと言ったにすぎないので、それはもう一度入札手続手本にやれということなのだろうと思いますけど。

作本委員 では公判については既にもう確認されているということですね。

若林 ノースレール事業については、あくまでも我々のこの対象としている事業とは異なるものでありまして、しかも別途判決まで出ているものですので、そこは、内容確認はさせていただくとしても、調査の中で何かを調べるということにはならないのかという理解でございます。

谷本主査 だから実情を調べてもらう、フォローしてもらう、それを淡々と書いてもらうということですね。ではECCのところはどうしますか。

作本委員 確認でも入れておいたほうがいいのか。あるいは確認さえも要らないのか。

鋤柄委員 すみません。2000年にとっているのですよね、古いものは。それはこの事業の前提となる交通改善計画の直後ぐらいで、そのロードマップ等々の前だと思えますので、この事業との関係でいうとちょっと、この事業のための許認可という考え方はできないと思います。

若林 その点については7番の回答にありますけれども、つい先日の12月4日に環境天然資源省の会議においてECCを統合した形で取得するという点について確認されておりますので、その手続は別途進めてまいります。

鋤柄委員 ではその点については、この内容は結構です。しかし作本先生の社会配慮の項目のところに関連します。

作本委員 二つの意味があるかと思えます。手続的にどうだということについては、向こうに書かれているので問題ないとして、あと、実質的に10年前の調査が今でも有効かどうかというようなことでは、恐らくその判断に我々は従うということになるのでしょうか、むしろ私はECCのこの文はもう削除でいいのかなという気がしております。手続的には問題ないということで、調査の方法その他についてもこれ、今、引っ張られて。

鋤柄委員 「並びに」から「有効性に」までを切っていただけますか。現状につい

て、そのほうがすっきりします。

谷本主査 これですら1番目。そして2番目お願いします。8番ですか。

松行委員 これは私が。これでいいと思います。

谷本主査 これでいい。松行さんのところ、要するにまとめてもらった方がいいわけですか。いいですか。

では3番、お願いします。高速道路事業について。道路側ですね。これも、本事業と並走するというあれを入れたほうがいいですね、高速道路、限定したほうが。一応並走でしょう。

若林 事実関係について、並走することが承認されておりますので。実際のアライメントが本当に最後どうなるかというのはまだ。

谷本主査 重複するから並走すると、加治さんすみません。本事業と並走するという言葉を入れてください。より明確になる。

松行委員 「ついで」じゃないですか。事業についての。

谷本主査 事業について。

若林 「ついで」を取っても通じるかと思いました。

谷本主査 事業の状況を。一応こうしましょう。全体また見ましょう。メールのときに。メール審議で。それでは三つ目。四つ目。松行委員の。

柳委員 接続の状況についてということですか。

松行委員 そうですね。接続も考慮して作りましたよということだと思います。

谷本主査 接続を考慮して、立案の理由をより詳細に。上に入れてしまいませんか。各オプションの立案の理由でカンマして、そこに至る交通ネットワークの接続を含めとして、またカンマで切って、DFRにより詳細に。

松行委員 ありがとうございます。

谷本主査 途中で挟みましたが。サンドイッチになりましたけど。

松行委員 大丈夫です。

谷本主査 こういう感じでよろしいですか。

松行委員 ありがとうございます。

谷本主査 助言の4が終わりました。助言の5番目です。22、23、24。では松行委員、代表して見ていただけますか。

要するに30ヘクタールか、13、14ヘクタールか、その根拠をきちんと出してくださいということ。特に後段ですね。13、14ヘクタールですか。いいですか、これで。では次をお願いします。助言の6番、31番。柳委員、よろしいですか。広くなりました、ツツバンに限定せずで。

柳委員 はい。よろしいと思います。

谷本主査 ではこれが6番目の助言です。では次、お願いします。助言の7番、32番。作本委員のところ。

作本委員 区間が冒頭に出ていてわかりづらいかなというので、左に事業対象区間と入っているのですけれども、冒頭に何か対象区間とか何かを入れたほうがいいのでしょうか。

谷本主査 本事業の対象区間と。

作本委員 そんな感じでよろしく願いいたします。

谷本主査 本事業の対象区間に固有なとか特有な環境状況を考慮し、スコーピングマトリックスに。

柳委員 何か具体的なことはあるのですか、この区間に特有な考慮すべき状況って。

作本委員 私も特有な点はわからないのですけれども、三十何キロもあって全部が同じ自然環境条件だとは思えないのですけれども、固有な森林があるだとか保全林があるだとか川があるとか、そういうような変わった事情がそれぞれあるかと思うのですけれども、今の調査の方法で、37キロ全部一枚岩でやっておられるのですよね。せめてこの区間には、特にこういう変わった状況がある、特徴があるということを明記していただけるようなことを願いたいのですけれども。

谷本主査 何か入れますか。

作本委員 何か補う形で。

谷本主査 だから一つは例えば湿地。

作本委員 そうというような形で湿地など。

谷本主査 あるいは土壌条件とする。

作本委員 そういった具体例を言うとわかりやすい。

谷本主査 その辺どうですか。特有な。

作本委員 状況の次に括弧で湿地とか土壌でしょうか。河川とかいろいろあるでしょう。括弧内に例えば例示で。

谷本主査 そこに湿地、それからどうしましょう。

作本委員 何がある、河川はないかな。

谷本主査 河川あります。

作本委員 森林、保護林はない。

谷本主査 土壌にしますか。

作本委員 土壌でも、地質。

谷本主査 土壌の改変の話がありましたから、ではそこを入れておいてください。「考慮し」を取りませんか。何々をスコーピングマトリックスに反映することで、「考慮し」を取ってしまって、何々を。そこにあれしましょう。

作本委員 ありがとうございます。

若林 よろしいですか。若干修正の方向が、当初の問題意識とずれている印象を持ったのですけれども、逆にもうスコーピングのところでは、まさに土壌であったり、湿地というような環境についての、ある意味ブレークダウンはあるわけですが、作本

先生のおっしゃりたいのは、むしろ区間が非常に長い中で湿地と仮に言ったときに、それって全部ではないでしょうと、ある特定のところを指しているのではないですかということで、その区間を特定してはどうかという趣旨だと理解したのですが。

作本委員 おっしゃるとおりで当初、37キロ全部同じ条件で説明できないだろうというところから始まったのですが。

若林 そういう意味で仮に自然環境の中でも湿地という影響が指摘されるときに、その区間についての情報を、そこは必ずしも全部ではないけれども、より具体的には、ここからこの区間ですという特定をしてはどうかという趣旨だと理解したのです。

作本委員 そういう環境状況がある場合にはとか、そういうことのほうがよろしいでしょうか。

若林 それでまさに回答のところでは。

作本委員 回答に近いのです、むしろ。

若林 もう具体性のある特定区間の話としての影響だと言えるところは、その旨、記載しますという回答をさせていただいているつもりなのです。なので、そういう趣旨で。

作本委員 むしろ特異な環境状況がある場合には、ということにしましょうか。

谷本主査 そうしましょうか。

若林 理解から違っているという感じがします。

作本委員 同じです。37キロ全部同じ条件ではないだろうという、そういう考え方ですから。

谷本主査 特異な環境状況がある場合には、それをスコーピングに反映すること。

作本委員 ある場合にはスコーピングマトリックスに反映すること。

谷本主査 非常に一般的な。わかりました。それが7番目。

では8番目、34番、鋤柄委員のところ、お願いします。

鋤柄委員 「今後」は必要ないですね。点の位置とかあるかもしれませんが。

作本委員 よく行いで、点を入れときますか。

鋤柄委員 こっちに点を入れて、検討しのほうは必要ない。

加治 これはスコーピングの評価を見直すということ、それともスコーピングはもうこれで、評価というのはその後の環境影響評価のことでしょうか。そこがはっきりしない気がするのですが。

鋤柄委員 スコーピングのほうは、たしかCになっていました。

谷本主査 だから、これは、自然環境のほうにスコーピングのマトリックスのところから移すのですね。そうですね。ここはスコーピングマトリックスへの助言になりますから、本当であれば見直すこととか、見直しその結果を、となると思いますから。

鋤柄委員 スコーピングの部分、両方にかかってしまうという対象の基準が二つに

なっていますけど。

谷本主査 より後ろのほうの、自然環境のほうに移してしまうという手もあると思います。

鋤柄委員 であればスコーピングマトリックスを取って、自然環境のほうへ移す。そのほうがいいと思います。

谷本主査 例えばスコーピングマトリックスを入れるのであれば、言葉をマトリックスではCという評価であるが、というところで切ってしまうと、今後の見直しを行って、それでその結果をDFRに記載することとあれすれば、自然環境のほうに移ると思います。

鋤柄委員 そうですね。そういう反映されると思います。これはスコーピングマトリックス段階で検討していただいたほうがいいと思いますので、下流側水象への影響についても検討し。

谷本主査 評価を見直すこと。

鋤柄委員 評価を見直すこと。

谷本主査 そうすれば、このところに入ると思います。

鋤柄委員 ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。そうするとそれが8、次は9ですか。9は40番ですね。松行委員のところですね。すみません、お願いします。

松行委員 スコーピングマトリックスにおいてというのは入れたほうがいいですか。

谷本主査 入れても結構ですし、なくてもいいと思います。

松行委員 スコーピングマトリックスという。

谷本主査 ところの大きな項目の中に入りますから、入らなくても結構です。

松行委員 じゃ、入れなくても。

谷本主査 いいですか。ではそれが9番目。では10番目、お願いします。47、48あたりかな。土壤汚染のところですね。

柳委員 さっきの措置を講ずることの措置だけだとわからないということだと、保全措置とか頭に入れますか。

谷本主査 どこでしょう。

柳委員 47。

谷本主査 47番。ここですね。47番の助言の10。保全措置、土壤汚染の。保全措置ですか、それとも改善措置。

柳委員 最初は浄化措置と言っているのですけれども。

谷本主査 保全でいいのですか。

柳委員 いや、浄化措置と言っているのですけれども、でもそこまで、浄化を求めているわけではないので。

谷本主査 では対応ですか。対応ではあれですか。保全でいいですか。いや、もう

任せます。

柳委員 日本の発想だとやはり具体的な措置、そういうふうには言っているのですよね、土対法とかでは。措置を講ずる。それで十分通じる、わかっていただければいいのですけど。何をやろうとしているのかということが。

作本委員 回復とか、そういう、むしろ汚れている場合ですよね。土壤汚染のある場合に措置というのは。

柳委員 適切な措置を講ずるといふふうにしましょうか。

谷本主査 観点から適切な措置を講ずることを記載すると。くどいですがけれども、措置を講じますといふふうには書けばいいのですね。ではそうします。では11番、お願いします。これは鋤柄委員。渡り鳥の利用を含め、データや周辺住民、NGO等、年間を通じた状況、これは湿地の状況ですか、生態系の。

鋤柄委員 そうですね。湿地の状況です。

谷本主査 生態系を入れますか。影響を受ける湿地の生態系に関し、にしますか。

鋤柄委員 そのほうがはっきりします。

谷本主査 関し、渡り鳥を含め、状況をヒアリングしてまとめて書いてください。ということでもいいですね。

鋤柄委員 結構です。

谷本主査 それが11番目、12番目が。

鋤柄委員 これが先ほどの向こうから持ってきた、移したものです。

谷本主査 工事完了に可能な限り原状回復等を行うためのモニタリング計画の内容を、モニタリング計画をDFRに記載すること。

鋤柄委員 大丈夫ですね。

谷本主査 それとも無理にDFRに記載するでなくて、モニタリング計画を策定することですてしまいますか。

鋤柄委員 はい。

谷本主査 無理にDFRに固執しないで、つくってくださいと。策定すること。そうしましょう。13番目が柳委員のところかな。

柳委員 これ、ミティゲーションですからね。

谷本主査 それが13番。では14番お願いします。52あたりかな。53。

二宮委員 私は特に修正の必要は感じません。

谷本主査 よろしいですか。よろしいですね。

それでは15番、57のところ、柳委員、お願いします。

柳委員 どうでしょう。従事者作業マニュアルではなくて、作業、どういうふうに言ったらいいのか。作業従事者マニュアルなのでしょうか。

谷本主査 もっと一気に従事者を取って作業マニュアルで。

柳委員 作業マニュアルでわかりますかね。

谷本主査 それで15、16番、二宮委員。よろしいですか。

二宮委員 はい。

谷本主査 では17番、作本委員。ノースレール。これは若林さん、中断という言葉を入れて問題ないですか。

若林 よろしいかと思えます。

作本委員 いただいている資料に、中断とか中止とかそういうのはあまりはっきりとは書いていないのですよね。

若林 回答のところですか。

作本委員 回答で今日示されているのですよね。それを書き込んでいいのかどうか、私もわからないのですけれども。「されているが」ではなくて「されていること」でしましょうか。「されているので」ぐらいにしましょうか。「が」では強いかもしれない。

谷本主査 回答いただけるということで、これで一応。

若林 とりあえずこれで支障ないと思えます。

作本委員 ないでしょうか。「が」というのは何か強過ぎますか。

若林 いずれにしてもノースレール事業そのものと本事業とは、切り離されているということですので。

作本委員 関係ないですわけですね。別物ですよ。ただその区間を含めて。

若林 切り離されているという趣旨は、我々の支援する対象自体がノースレール事業ではないという意味合いです。

作本委員 ただ、配慮調査でその区間全体をやってしまっているわけですよ。

若林 そうです。

作本委員 何で我々そこまで、対象ではないところまで調査するのかということが、我々に質問として来るわけなので、そこをクリアしておきたいと思ったのですけど。

若林 回答としては、事前配付資料にも書かせていただいているような、これまでの事前調査の対象範囲の経緯なども含めて整備して記載すると、改めて記載することになると思いますけれども、今日の議論では改めてノースレール事業との関係が若干曖昧だというご意見かと理解しましたので。

作本委員 読み取りづらかったということなのです。

若林 そこはノースレール事業の現状も含めて、関係が成立されるように記載するというので、理解しましたので、そのように対応させていただきたいと思えます。

作本委員 字句がおかしい場合には、また見てください。

谷本主査 またチェックします。後ほどまた見ましょう。では18番、62のところ、松行委員、お願いします。

松行委員 先ほど二宮委員からご指摘のあった貧困層についてと書かなくていいのかというのが気になってはいるのですが、そうやって書いてしまうとやりにくいかな

と思ったのですが、どうでしょうか。実際やられるコンサルさんやJICAさん側としては、1.25ドル以下とか、そういうのにちゃんと聞いてやらなければいけない半面、いろいろな時間とかお金の制約もあるので、はっきり書いてしまうとやりにくいかなとは思ったのですが。

若林 貧困層にフォーカスを、という趣旨は理解しているつもりですので、記載ぶりとしてはこれでもう対応させていただけるかなと思います。

松行委員 それでしたら、私はこのままで。

谷本主査 よろしいですか。

松行委員 はい。19に関しても。

谷本主査 これもノースレールという特定のもの、中心に、よろしいですか。

松行委員 はい。

谷本主査 では20番目、柳委員、モニタリング関係ですね。

柳委員 仕組みを立案し、と入れたほうがいいですか。

谷本主査 仕組みを立案する際には。

柳委員 いや、「際には」ではなくて。

谷本主査 仕組みを立案し、で「その内容を」とするのですか。

柳委員 そうですね。正規居住者と非正規居住者、双方の移転住民は両方含むので、参加を促す仕組みを構築するということですので、その際には非正規者についても留意した仕組みを立案し、ということ。

谷本主査 促すためで切って、促すため、ということで、それでそこから仕組みを、と。

柳委員 その仕組みをとということですね。

谷本主査 これでどうでしょう。ちょっと削りまして簡潔に。よろしいですか。

柳委員 はい。

谷本主査 それではもう一つ。フォーカスグループですか。これも柳委員。では最後、まとめてください。

柳委員 ということでどうでしょうか。

谷本主査 これ、「講ずること」で止めてDFRに云々はいいいですか、そこまで、「講ずること」ということで、投げるだけでよろしいですね。文章に残してもらいますか。

柳委員 これは、残れば、こうやって残れば講じていたのでということで。

谷本主査 よろしいですか、まずは。

柳委員 はい、結構です。

谷本主査 ではここまでで……76ですか。すみません。

柳委員 あと苦情処理が。

谷本主査 22、もう一つ。すみません、ここも柳委員、お願いします。

柳委員 これはどうでしょう。こちらはDFRに記載していただくということで。

谷本主査 フィリピン国にその組織的な担保がないとのことであるので、を入れるかどうか。

柳委員 要らないと思います。

谷本主査 要らないですか。一般化してしまうということで。よろしいですか。

柳委員 はい。

谷本主査 では22のコメントというのですか。指摘事項が出ましたので、今までのところで、ではJICAサイド、若林課長のところ、コンサルタントの方々、これは、というものはないですか。項目的、内容的に、字句のほう、文言はこれから年末年始かけて。

小笠原氏 もう一回、松行委員からご指摘のあった非自発的住民移転の調査対象でライフスタイルというところについてです。ライフスタイルのイメージが、ご質問にあったところでは交通手段とか生計手段に影響があるというところだったと思うのですが、ライフスタイルと言うと、ちょっと範囲が広がるようなイメージがありまして、生計手段とか具体的に。

松行委員 具体的に書いたほうがいいですね。一つが、交通行動ということ、つまりどこにどういった手段で行っているか。

谷本主査 移動か、移動手段ですか。

松行委員 交通行動という言葉は、transportation behaviorという言葉がありますので。働いている場所への交通行動ということなので、就業地への交通行動やコミュニティー間の相互、例えば子供を預かってもらえる人がいないと生活ができないというようなコミュニティーにおける。

谷本主査 相互扶助。

松行委員 相互扶助の状況。いかがでしょうか。「等」を入れていただきたいのですが。

谷本主査 ではそのライフスタイルの中で、特に就業地への交通行動やコミュニティーにおける相互扶助状況等について調査を行い可能な限り、というふうにすれば、そこなのだという限定にしてもらって聞いてもらえる、調べて分析してもらうということで、それは可能ですか。そこまであれれば。

小笠原氏 はい。

谷本主査 ほかにいかがでしょうか。フィリピン事務所のほう、いかがですか。大丈夫ですか。

本多氏 正直、助言のコメントが私から見えていないので、何とも言えないのですが、議論をお聞きしている限りでは問題ないと思いますし、JICAの皆さんにも確認されているので、大丈夫だと思います。

谷本主査 ではこの22の項目をとということで、年末年始、整理するというので長

瀬さん、ではスケジュールをお願いします。

長瀬 ありがとうございます。1月9日、全体会合での助言確定を目指して、これからメール審議に入っていただければと思います。清書したバージョンはなるべく早く皆様に共有させていただきますので、よろしく願いいたします。

谷本主査 遅くとも12月28日、御用納め。

長瀬 1月の、そうですね。前々日くらいまでにはまとめていただきたい。

谷本主査 それでいいですか。では1月の。

長瀬 6日が水曜日です。

谷本主査 6日は火曜日。

長瀬 そうすると7日ですね。

谷本主査 7日くらい。わかりました。では来週早々に事務局案が出てきますので、では加治さんのほうから。

加治 はい、お渡しします。

谷本主査 私のほうで、さっと法則やらをそろえます。それで各委員に作業をお願いしますので、そこでスタートしましょう。私からスタートして、皆さんに投げかけます。ということで、ではお願いします。

長瀬 それではよろしいですか。

ではワーキング、以上で終了させていただきます。どうもありがとうございました。

午後5時25分閉会