

フィリピン国  
メガマニラ圏地下鉄事業  
(協力準備調査 (有償) )  
スコーピング案

日時 平成 28 年 7 月 1 日 (金) 14 : 00 ~ 17 : 04

場所 JICA 本部 111 会議室

(独) 国際協力機構

### 助言委員（敬称略）

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  
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  
松本 悟 特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 顧問  
／ 法政大学 国際文化学部 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

### 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  
山下 望 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  
古賀 藍 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グローバル  
田野口 太治 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00分開会

○渡辺 時間になりましたので、本日のワーキンググループを始めたいと思います。

本日は、フィリピンのメガマニラ圏地下鉄事業ということで、協力準備調査（有償案件）のスコーピング案となります。

冒頭の諸注意事項ですけれども、1点目が、本日の会議は逐語の議事録を公開しておりますので、特にオブザーバー参加いただいている方は、冒頭ご発言の際には、ご所属とお名前をおっしゃっていただけるとありがたいです。

2点目が、主査をお決めいただきたいと思いますが、ご参考までに過去の主査回数ということで、石田委員4回、谷本委員5.5回、二宮委員2回、松本委員5回、松行委員4回ということになっております。

本日の7月の全体会合での確定をお願いしたいということで、来週の金曜日になりますので、多少時間が厳しいのですが、来週の木曜日までに最終確認をいただくというスケジュールと、当日のご発表も含めて、委員の中で主査をお願いできる方はいらっしゃいますでしょうか。

○二宮委員 はい。

○渡辺 二宮先生。それでは、本日の主査は二宮先生をお願いするということをお願いしたいと思います。

本日、質問・コメントを50件強いただいておりますけれども、全体会合の案件説明の際には、本案件の現状というのを説明申し上げました。議論の一助になればということで、委員の皆様の議論に先立ちまして、改めて、本事業の状況というものを担当課のほうから説明差し上げてから、コメント・質問の議論に入っていただければと思います。

それではお願いします。

○若林 それでは私、東南アジア五課課長若林のほうから、まずご説明をさせていただければと存じます。

本日のワーキンググループで、本件、フィリピンの地下鉄事業をご議論いただくに当たりまして、この協力準備調査の現在のステータスについてご説明したいと思います。

ご承知のとおり、昨日6月30日付でドゥテルテ新大統領が就任を正式にいたしまして、新政権が発足しております。

本地下鉄事業につきましては、現在フィリピン政府において三つの路線案を検討中というステータスでございます。新政権に移行したところですが、移行後の早い段階で路線を決定していくという想定がございます。

この協力準備調査としましては、そのフィリピン政府の決定プロセスを側面支援すべく、3路線の案ごとの需要予測、渋滞緩和の効果、それから環境社会配慮面での影響などについて情報収集、分析整理をしているという状況でして、それらをフィリピン

政府に提供していくということを想定しています。

新政権が成立したばかりですので、フィリピン政府による路線決定というものがいつになるのかというのは、まだ見極められておりませんが、路線の決定後、速やかに決定された路線に係るEIA、あるいはRAPの作成というものを含みます詳細な環境社会影響調査に着手できるように、このタイミングで、今フィリピン政府が検討している三つの路線案それぞれについての代替案の比較を行って、三つのスコーピング案を作成しているという位置づけでございます。

事前の配付資料に記載もございませんけれども、改めて簡単にですが、フィリピン政府が検討している三つの路線案の、それぞれの特徴について簡単にご説明したいと思います。参考に、スライドのほうで図もご覧いただきながらご説明したいと思います。オプション1、赤い路線については、マニラ首都圏の主要幹線道路であるC4、EDSA、こちら沿いのルートでありまして、MRT3号線とも並走するもので、既に多くの車と人の集積があるエリアでございます。

アラネタ財閥などによって開発されたクバオ地区というところが地域の商業拠点となっておりまして、沿道には大規模なショッピングモール、行政施設が多く立地しているということです。常に渋滞をしているEDSA通り及び混雑をしているMRT3号線、これらの混雑の緩和効果というものが直接的に期待できるエリアという特徴がございます。

オプション2、真ん中の水色のところですが、Gilmore地区と呼ばれる電気街などがございまして、主に低層の住宅からなる地域であります。住宅街が中心でありまして、ルート沿いに教育施設などもあるということです。長期的には再開発によって、その地域の開発構造が大きく変わっていくポテンシャルもあるというふうにも見られるところと考えております。

オプション3の、一番西側の紺色の路線のところは、古い街並みを残す下町のエリアでして、低層の住宅が主にあるということで、学校及び病院も多く立地しております。南のほうにはゴルフ場などもあるというのが特徴です。

いずれにしても、このフィリピン政府が検討している今の三つの路線、それぞれ特徴があつて、異なっているものでございまして、まさにそれぞれの需要であるとか渋滞緩和効果、環境社会面の影響などについて、メリット、デメリットを精査して、決定をしていただくということになります。

ですので、そういう前提で、今回この路線案について代替案の比較を行ってきたということでございますので、改めてご説明を差し上げた次第です。

以上です。

○渡辺 ありがとうございます。

通常のワーキングでありますと、路線が決まった状態で議論が行われますが、この案件については、フィリピン政府の検討状況や政権の状況がこういうタイミングであ

ったがために、今の段階ではこの三つのルートがまだ確定されていません。ただし、フィリピン政府によって決定次第、調査団としてはすぐにアクセルを踏めるようにしたいということで、このタイミングのワーキングになったということをご理解いただければと思います。

それでは、二宮主査、議論をよろしくお願いします。

○二宮主査 松行委員もいらっしゃいましたので、始めさせていただきたいと思いません。よろしくお願ひいたします。

例によりまして、今日は50余りのコメント・質問をいただいていますので、順番に、コメント・質問をいただきました委員のほうからご発言をいただきたいと思ひます。

では、全体事項の1番から順番に、谷本委員お願ひいたします。

○谷本委員 初めての地下鉄。地下鉄そのものよりも、私は後ほど指摘もしていますけれども、洪水なんかで停電を起こしたときにどうなるんだろうかと。特に、換気とかもあります。それから照明もそうです。避難とかそういうふうなことを、やはり地下鉄にするということであれば、非常に電力との関係が大きい。

最近のフィリピンの電力需要はわかりません。あまり大きな話題にはなっていないということであればいいんですけれども、やはり将来的にどんどん電力需要が増大する、その一方で供給のほうがということであれば、やっぱり地下鉄と、1路線といえども大きな影響を与えると思ひますので、こういうコメントを。これは6月の全体会合でも指摘がありました。平山委員だったと思ひますけれども、やはりそういうことを含めて、きちんと調べて書いていただきたいと思ひます。これは助言に残したいと思ひます。

次に2番です。これは次の松行委員も同じ質問をされています。やはり、この地下鉄と他の鉄道ネットワークですね、PNRを含めて、この辺をきちんとやっぱり整理しておいてほしいということです。

一応2番まではこれで。2番は添付をしていただいたということで、一応了解をしました。

○二宮主査 松行委員、3番。

○松行委員 3番もありがとうございます。これでわかりました。

○二宮主査 では4番、石田委員。

○石田委員 4番なんですけど、質問の意図は理解していただけたと思ひますが、いただいた回答は純粋な数字だけなので、こういう話に回答をいただく場合に、やはり比較が必要だと思ひます。絶対値はわかりました、24億とか60億ペソになるというのは、それがどういう意味を持つのか、フィリピン国の経済全体にとって。例えば何割程度なのか、その何割程度の損失というのは、ジャカルタやバンコクの渋滞に比べると非常に大きいとか、そういう域内での比較のようなものをしていただけると、すんなり腑に落ちます。

数字を書いていたのは本当にありがたくて、いいと思うんですけども、ただ、この数字の持つ意味がいまいちわからないというのが正直なところです。もしか、その点で参考になることがあったら教えてください。

○若林 ありがとうございます。現時点で比較できる材料を手元に持っていないところはございますが、フィリピン国内でこういった数字の持つ意味合いですね、GDP比でどういった位置づけとして整理できるのかとか、相対的に域内、ASEANの国々との比較でどういうふうに位置づけられるのかといったような検証は可能だというふうに思っておりますので、若干意図されたところと足りない回答になっているところがあるようですので、調査の中では、そのあたりの切り口からの整理もさせていただいて、可能な限りの記述は検討したいというふうには思いますけれども、よろしいでしょうか。

○石田委員 わかりました。よろしく申し上げます。

以上で結構です。

○二宮主査 では5番、松本委員お願いいたします。

○松本委員 質問の趣旨としては、人口流入にインフラ整備が追いついていないのか、要するに、いわゆるいたちごっこというか、インフラを整備すればするほど人口が流入してくるといふ、ありがちなことなわけですが、つまり、マニラの交通整備は、私も何件か助言委員会で担当させていただきましたが、概ねこの話が毎回出てきて、本当に作れば渋滞は緩和するのか。作ればもっと人が入ってきて、また次なる渋滞ができて、つまり、問題を本当に解決できるのかというところが疑問でして。

交通インフラを作るのは、多分重要ではあるんだけど、一方で、問題設定としては渋滞を掲げている以上、渋滞が緩和されなければ目的は達成できないわけで、本当に達成できるのかなと。

それを毎回のように、都市への人口流入がそれを上回ったと言っていて、本当にいいんだろうかという疑問から、この5番目を出しているんですが、その点、そういう視点から考えた場合、どのようにJICAとしては見ていらっしゃるのでしょうか。

○若林 ありがとうございます。回答としては、若干運輸事業としての取り組みのところにフォーカスしているきらいがあるかもしれませんが、フィリピン政府の作ったロードマップにおいては、例えば、交通管理の取り組みの必要性も掲げられて、事業計画としてもリストアップされているということもありますので、まず首都圏域内の、本当に渋滞区域については、まさに交通管理のような施策、あるいは規制といったものも当然必要だという認識がございます。

こういうモーダルシフトを促していくような運輸案件の支援も重要だという一方で、やはりそもそも車が入ってくる、あるいは増えているという実態に対して、どう手を打つのかというところは、そういう交通規制であるとかいったところも重要だとは考えておまして、今すぐ、「こういったことをやります、JICAが支援します」という

ふうには言い切れないんですけども、取り組みとしては、そういったところの後押しもできるといいなと思いますし、必要だというふうには考えております。

○松本委員 並行して進んでいるわけではないということですか。例えば、今マスタープランのような調査が進んでいるとか、そういうことではない。

○若林 マスタープランとしては、先ほど申し上げたロードマップの中で、道路の整備の仕方とか、交通管理も含めて掲げられてはいますので、その進捗を我々も、単に個別の案件だけをフォローするのではなくて、ロードマップ全体として進められないといけない、という視点ではフォローしてはおりますけれども、交通管理の側面で何がどれだけ進んでいるのかというと、現状ではドラスチックに今変わる施策が導入されているというわけでもありませんので、引き続き検討課題だというふうには認識しております。

○松本委員 何かコメントをしたら、書けるものはあるのかなと。例えば、私は以前、ベトナムの水管理のときに、水管理のためにダムを作る、それで下流を守るという話をしたけれども、一方、それをすると、当たり前ですけども、下流に人口がどんどん集まってきて、想定外の洪水が起きたときに、実は被害が拡大してしまうわけです。本当は被害を防ぐためにやった事業なのに、その事業のせいで、非常に湿地帯でもあるのにもかかわらず下流域に人口が集まってきてしまって、洪水が起きたときの被害が拡大するという問題があったときに、やはり同じように、こういうのをどういうふうに考えたらいいのかという議論をしたことがあるんですが、これも全くそういうところがあって、渋滞緩和をして、人々の生活をより快適にするということであれば、何かそれとセットでやってほしいので、そこについては何らかのコメントをさせていただきたい。もし、それをDFRに何か書けることがあるか、また後でですが、状況はわかりましたので。すみません、ありがとうございました。

○二宮主査 じゃ、谷本委員お願いします。

○谷本委員 6番ですね、前段のところは、全体のスケジュールの見込みということで、このメガマニラ圏の鉄道と同様に整理をしてください。これはお願いします。

後段のところは、Northゾーンのほうに車両基地が入っています。調査の対象じゃないんじゃないかと思ったものですから、こういうコメントをしました。

中央ゾーンの供用のために必要だというのであれば、きちんと自然環境、社会環境、車両基地についても調べてください。特に住民移転の必要性とか土地収用ですね、そういうところを含めてきちんとレポートに書いていただきたいと思います。後段部分はコメントにさせていただきたいと思います。

○二宮主査 よろしいですか。

じゃ、松本委員お願いいたします。

○松本委員 今のところで、実はこの谷本委員への回答を読んで確認をしたかったんですが、全体会合に出られなかったことも問題なのかもしれませんが、今回の対象範

圏の中には、この三つのオプションに分かれているところの北側と南側の、この両方も入るんですか。

○若林 事前配付資料の4ページでご説明したいと思いますけれども、本調査の対象区間はここという示し方にはなっていますが、路線としてはこの間です。したがって、この上とか下の路線、あるいは駅は想定をしていませんが、デポは必要ですので、そのデポの候補地として、ここの調査は含む。

○松本委員 その線は。

○若林 ここの線ということですか。

○松本委員 そこじゃなくて、そこで、目に見える範囲だけれども、2に向かう道のところですか。

○若林 ここですか。

○松本委員 そうです、その間です。

○若林 ここは入ります、もちろんです。

○松本委員 これは入るわけですね。

○若林 これは入る。ここの矢印で……

○松本委員 確認なんです、それは全部スコーピング案とかにも入っているんですか。実は、それがよくわかんなかったんです。質問すればいいんですけども……

○若林 スコーピングはここだけというふうに、もし捉えられたとしたら、そうではなくて、ここからここまでということですか。

○松本委員 住民移転の数も、三つのオプションごとに違いはありますけれども、足す両側なんですね。

○若林 足す、この共通している部分ということで、調査の範囲はここ。

○松本委員 わかりました。そういう理解であれば、よくわかりました。

そこが三つのオプションについてのみの、それぞれの代替案比較だったので、しかも、そこに住民移転の数までくっついていたので、その数なのかなと思ったら、それは北側と南側の、その共通部分も含んだ数ということですね。

○若林 はい。

○松本委員 ありがとうございます。それで大体この7番について伺いたかったこともわかったんですが、1点、これはガイドラインの解釈上の確認なので、もしかしたら渡辺さんなのかもしれませんが、まさに最初におっしゃったように、今回はルート選定が入るといような、こういう場合に協力準備調査が打たれた場合、その三つそれぞれについて、例えばステークホルダー協議とか、そういうのは必要ないんですけど、ガイドラインの解釈上。

○渡辺 この三つのルートを調査しているわけではありません。本来はフィリピン政府が決めていてしかるべきところのアシストをしているというのが今回の調査スコープになっています。いわゆるマスタープランをやっているとか、上流の段階をやって



いるというわけではなくて、そこの決めるところのお手伝いをしているというレベルなので、そこまでは必要ないという解釈です。

○松本委員 そのお手伝いが、調査ととれないこともないなと思ったんです。この書き方からして、もちろん報告書にはお手伝いとは書かずに、調査をしているというふうに書いてあったので。

つまり、解釈としては、JICAとしてはその3路線について、このガイドラインに沿って調査をするのではなく、あくまで今後選ばれるであろうどれか一つについてのみということなんですね。

○渡辺 そうです。

○松本委員 こういうのってありましたっけ。

○渡辺 カンボジアの高速道路を建設する事業も、たしか同じだったと記憶していません。最初の、まだ決めができていなくて、高速案なのか、国道拡張案なのかという、まだ3ルートぐらいが決まっていなくて、それも同じように、決まったところで調査が始まると思いますか。

ただ、その決める際の、既存の情報の整理とかをして材料提供はしますけれども、調査団として、その評価とかF/Sとかをやるわけではないというのがありました。

○松本委員 なるほど。今回、僕はそこが。二宮先生とかの質問を拝見していても、何となく、どこまでがこの助言委員会の範囲なのかがよくわからなかったので、この7番のような質問を書かせていただきました。

ここであまり時間をとってもしようがないので、ほかの委員の先生方の質問も踏まえながら、また後で具体的なところでコメントさせていただきます。これはこのことで了解しました。

○二宮主査 ありがとうございます。

私の8番も、今の7番の松本委員の質問と同じような意味合いです。ですので、今のやりとりでわかったところがたくさんありましたが、もう一つだけ確認ですけれども、3路線をフィリピン政府が検討している、その検討の内容については、踏まえて今回調査をされている。それは情報開示されて、知った上でやられている。

○若林 そこはそういうことです、はい。

○二宮主査 そうすると、それは、例えば環境社会配慮に関しては、例えば、IEEレベルぐらいの調査がやられていて……

○若林 IEEまではないという理解です。

○二宮主査 そこで、恐らく一つに絞られてきたものについて、改めて本格的なEIAをやるということですね。

○若林 そうです、はい。

○二宮主査 そうすると、今回三つの案を並べて、また後でスコーピングのところにも出てくるとは思います。議論されている内容は、今回独自に調査された結果と、向

この政府の中で既に調査されているものと合わせて検討されて出された。

○若林 そうですね、そういう理解で結構です。

○二宮主査 わかりました。ありがとうございました。

次に、松行委員ですね。

○松行委員 9番については、ご回答ありがとうございます。これで了解しました。

ここで追加で教えていただきたいんですが、11ページの最初のところに、「事業対象地域の大半は、過去の大洪水のシミュレーションによる洪水影響範囲に含まれない。ただし中央ゾーンのオプション3のルートの一部は、2009年の洪水地域の近くを通過する」というふうにあるんですが、この図3.4を見ると、このルート、オプション3というのが、近くを通過するというよりも、跨いでいるように見えるんですが、これは、もうこのオプション3というのは、このオンドイレベルであれば、全く洪水の影響を受けないというふうに理解してもよろしいですか。

○若林 レポート11ページの表現ぶりが若干正しくなかったかもしれませんが、何らかの影響はあるというふうにご理解いただければと思います。

○松行委員 わかりました。

○二宮主査 いいですか。

○松行委員 はい。

○二宮主査 次は10番、石田委員。11番の松行委員も同じようなご関心ですけれども、いかがでしょうか。

○石田委員 その前に、先ほどの代替案の比較はどこを比較したのかと、私は29番で質問していて、そこにJICA側のほうで簡潔に書いていただいています。何かのご参考になれば、後で見てください。

10番。はい、非常にクリアな図を用意していただいて、とても勉強になりました。ありがとうございます。

今もまた見ていたんですけれども、今日いただいた別添資料2の、何ページかめくっていただくと、マカティが出てくるんです。マカティ、これは矢印が北側で、だからこれを横にして見ると、上側、マカティの、例えば、別添資料3の行政区分が書いてある地図と対応できると思うんですけれども、これを見ると、マカティの中は路線が通っていないんですけれども、私の理解がどこか間違っている可能性があると思うので教えてください。別添資料3と別添資料2のマカティ。

○若林 若干わかりにくかったかもしれませんが、申しわけありませんが、この黒い点線が……

○石田委員 左側が北ですよ、これは。

○若林 そうですね、こっちが北で。計画路線として、この黒い点線です。

○石田委員 これはオプションに関係なく、とにかく通す路線ですよ、対象として。

○若林 ということです。

○石田委員 ただ、別添資料3のマカティの行政区画を見ていただくと、通っていない。

○若林 微妙にかすって……かすっていないですね。

○石田委員 かすっていないように見えるんですけども、どうなのでしょう、これは。それほど重要な問題じゃないんですが、出していただいた以上はつきり。

○若林 ご指摘は、確かに別添資料3、お配りした資料ですと、本当にかすっているのかどうか判然としないところがありますので、確認させていただいて、正しくご提示したいと思います。

○石田委員 よろしくをお願いします。

別添3の線引きというか、境界線の引き方が少し誤っているのかもしれないなと思って見ています。よろしくをお願いします。

私からは以上です。10番結構です、ありがとうございます。

○二宮主査 じゃ、11番お願いいたします。

○松行委員 ありがとうございます。すごく細かいことなんですが、これは、土地利用図というよりも、土地利用計画図ですよ、現況土地利用ではないですよ。なので、そこら辺は言葉をちゃんと、「土地利用計画図」としていただければと思います。

多分これは、本来であれば現況の土地利用を出さなきゃいけないところが、そういう情報がないから土地利用計画図を出しているんだと思うんですが、結構多分違うと思うんです。

なので、そこら辺、データがないのは私もよく理解しているので、これが現況だと思わずに、そこら辺は確認しながらやっていただければと思います。

○若林 ご指摘ありがとうございます。別添資料2ですけども、より正確に分類をさせていただければよかったです、資料によっては、もう既存の……

○松行委員 現況の資料も入っているんですか。

○若林 現況のという、EXSITINGというような言葉があるパシッグ・シティーのような地図もあれば、マカティの場合はPROPOSEDとなっていますので、それぞれ地図によって位置づけが異なっておりますので、書いてあるとおりの位置づけだとは理解しますので、EXSITINGとなっているものは現況、そうでないものは計画ということであります。

ただ、ご指摘の点、これをギブンとしないという点は受けとめましたので、調査の中では配慮していきたいと思います。

○松行委員 あと、その言葉の使い方というのを、ちゃんと合わせてください。

○二宮主査 ありがとうございます。

12番、ありがとうございました。4と5の資料、非常にきれいな資料を出していただいて、見やすく拝見いたしました。

確認なんですけれども、北端の、対象区間の始まりのところ、LRTの1号、3号及び7号の予定駅が接続するあたりというのは、具体的にどの写真の中で、どの場所が駅の

予定の場所などというのは、今説明していただけるものでしょうか。

○若林 別添5のほうです。別添5の写真、それぞれ表のほうがNorth Avenueの状況ということで、一応写真を4枚載せておりました、ここに、写真自体はこのあたりで、四つの方向で撮っているものということです。

裏のほうも、それぞれ交差点のところから四つの方向で撮ったという写真でして、今ご指摘のあった、駅が想定されているところという意味では、写真には載せていないんですけども、一応写真としては、1番はここからこっちを向いていますということで、この交差点を、中心を見えています。2番は北側のほうの、このモールのほうを見えています。3番は、今度は南の方を向いていますので、こちらの通りのほうの方角。4番は東のほうを向いていますので、このNorth Avenueの方角を撮った写真という形になっております。

○二宮主査 そうすると駅自体は、それぞれ3カ所、これは全部地下にあるんですね、当然。

○若林 いえ、この1号線、それからこの3号線、それから7号線、いずれも高架です。ここは既にあります。ここまであります。これも既存のMRT3号線の駅でございます。

7号線は、実はまだ建設が始まっておりませんので、ただ、高架が想定されている路線。ここが、その地下鉄の、オプションとしては、これは北に延びる1本ですけども、共通のルートですけども、ここでオプション1、オプション2があらわれていますという形です。

○二宮主査 そうすると、このエリアは同時に駅予定地周辺、あるいは道路の整備も含めて、地上の再開発みたいな計画が進んでいる、同時進行する予定なんですか。

○若林 そうですね、土地の再開発ということではないと思いますが、少なくとも鉄道は、この7号線を新たに整備される予定ですし、この7号線が整備されることと、あとこの1号線と3号線を実質的につなぐという格好で、こちらのほうに共通の駅を作るという計画が一応あります。まだ最終確定していませんけれども。

ですので、これら商業施設とうまくつなぐような形で、なおかつ既にある1号線、3号線、それから新規の7号線が共有される共通駅の建設というのは想定されています。

それから、このあたりは交差点ですので、ここでの交差点の、道路の構造物を効率化しようという計画もあります。

一方で、ここにモールがあったりとかという、既に商業施設は幾つかありますので、そういう意味での開発は進んでいるエリアもあるというふうにご理解いただければと思います。

○二宮主査 先ほど、やっぱりインフラの整備と、その人口とか、交通の流入をどういうふうにするかという松本委員のご指摘がありましたけれども、やっぱり公共交通機関が整備されてきて、特にこの交差点はかなり交通の結節点になって、重要性が

高まってくると思うので、まだ土地利用はかなりばらばらになされているような、通常は感じがしますので、例えば、そういうところで同時に再開発の計画を乗せていたりとか、高層化する、あるいは駅と商業施設をペDESTリアンデッキで結ぶとか、そういうものがやっぱり同時にあるのか、これはこれとしてやりながら、後追いでやるのかという、そのところが、ちょっと釈然としないところがあるのかなという感じがするので、ぜひ、今計画は、道路というか、鉄道のほうが先にこういう形で着々と進んでいるので、やっぱり地上を上手に連動させてあげるというのも、DFRにはぜひご指摘をいただければありがたいかなと思います。

あともう一つ、南側はどうなりますでしょうか。三つのCBDが地下鉄で結ばれるあたりという。

○若林 南側、写真は1枚目が見えないんですけども、ここから北を向いていまして、ここにこういう施設がありません。それから2番目は、この道路のほうを向いているということです。2番はこっちですね。3番は、この三叉路のこっち側を向いていますので、こういう構造物が既にある。4番は南のほうの道路を見ているということで、かなりこの辺は、商業施設とか、コンドミニアムとか、そういうものはかなり整備されているエリアにはなっています。ここが、実はアジア開発銀行ですけども、もうこのあたりは、かなりのビルが建ち並んでいるようなエリアではございます。

○二宮主査 そうですね、そこはやっぱり北より大分、既に、CBDですから当然でしょうけれども。そのどちら側から路線が来ても、あまり大きな違いはなさそうですね、1番の路線は道路とちょっと外れたところを来るけれども。

○若林 そうですね、ここは住宅地といいながらも下を通るイメージにはなりません。

○二宮主査 でも、やっぱりそこも駅ができて、周辺の利用計画が変わってくるでしょうからね、人の流入が多くなってくると思うので。やっぱり、一体で本当はあるといいですよ、再開発なんかの計画がですね。そこも合わせてコメントを、載せるか載せないかは別にして、DFRにはぜひ記述していただきたいと思います。

○若林 はい、ありがとうございます。

○二宮主査 全体事項はここまでといたしまして、代替案の検討に移りたいと思います。

石田委員、13番をお願いします。

○石田委員 これは冒頭で課長のほうからご説明があったところだと思いますので、わかりました。ありがとうございます。見通しはいつ頃というのは、何か出ているんですか。いつ頃政府が路線を出してくれそうだな。

○若林 昨日新しい政権が発足したばかりですので。ただ、もう実務的にはきちっと協議できますので、できるだけ早く……

○石田委員 実務レベルではずっと進んでいるけれども。

○若林 検討が進められるようにはしたいと思っています。

○石田委員 ありがとうございます。

○二宮主査 14番をお願いします。

○松行委員 ありがとうございます、これで理解しました。

追加で、このオプションについて質問してもよろしいですか。

○二宮主査 はい、どうぞ。

○松行委員 このオプション1というのが、MRT3号線とほぼ並行で走っているというお話だったんですが、何でわざわざここにもう1本入れるのかなという、非常に単純な疑問があって。ここが非常に混んでいるのはよくわかるんですが、MRT3号線の輸送力を上げるというほうが、まず先にすべきことなんじゃないのかなというふうに思ったので、このオプション1をわざわざMRT3号線と並行する形で作った理由というのが、もしすぐお答えできるようでしたら教えていただきたいんですが。

○若林 まず、並行といいますか、一応ここに走っているMRT3号線は地上高架の鉄道です。オプション1の場合は地下を通すという想定です。なので上と下の並行ということです。

MRT3号線のキャパシティの拡充とか、そういう計画がないわけでは、もちろんないんですけども、キャパシティを拡充するにも相当投資が必要だという状況もあるようですし、あとは、ここは道路が走っていますけれども、環状線ですね、これがマニラ最大の主要な道路であるにもかかわらず、もう目いっぱい渋滞するという状況があって、土地利用の関係からも、さらに道路を拡幅するとかいうこともできない状況があるんですけども、他方で、需要としては、このあたりは既に周辺の開発がたくさんされていますし、そういう意味では、確かに路線としては重複するんですけども、一つのオプションとして、地下であれば通せるというアイデアが出てきているということでございます。そういう説明になります。

○松行委員 MRTのほうの輸送力拡大がかなりコストがかかるというお話だったんですが、例えば、輸送頻度を上げるとかであれば、車両を追加購入して、運転手の人件費、もちろんメンテもありますけれども、地下鉄を掘るよりは全然安いんじゃないのかなと思うんですが、輸送頻度というのは、例えばラッシュ時とか、上げられないほど、もう山手線のような感じで走っているんですか、ここは。

○若林 簡単に私の認識を申し上げますと、そもそも、しっかりとした運営、維持管理がなされていないという状況がMRT3号線にはあって、本来であれば輸送できなければいけない乗客数が十分乗せられていない。それはしっかりとしたメンテとか、車両の更新とか、そういったことができていないということで、路線全体としての運営にかなり問題を抱えているというふうには理解しています。

○中村氏 調査団の総括をさせてもらっています、オリエンタルコンサルタンツグローバルの中村と申します。

MRT3号線ですが、現在も輸送力増強の計画がございまして、実際、車両の購入を

行っているところでございます。

ただ、目いっぱい拡充をしたとしても、2025年と30年程度には、もういっぱいになってしまって、それ以上はもう拡充ができない状態になっています。

○松行委員 それは、先ほど若林さんがおっしゃった、マネジメントを改善したとしても、もういっぱいになるということですね。

○中村氏 はい、そうです。

○松行委員 わかりました。ありがとうございます。

○二宮主査 ありがとうございます。

では、次に15番は、先ほどご説明いただいた内容で了解いたしました。

16番、石田委員お願いいたします。

○石田委員 そういうふうに回答していただけるようであれば、ぜひそのようにお願いいたします。

路線ごとに何か比較しているんですね。ただ、本当に社会環境だけ同じ分析しか書かれていないような気がしたので、やっぱり。これは、DFRに記述するというところは、DFRの段階ではスコーピング予測の表があって、実際に調査をした結果、スコーピングの結果という表が来ますよね、その次に。そこに社会調査の分はきちんと書き込まれるということですか。またはスコーピング案の、この委員会での助言を受けて、スコーピング案のところは、やはり社会調査関係のところを。

ごめんなさい、スコーピングじゃないです、オプション表。だから34～39のところ、オプション1、オプション2、オプション3で比較していますけれども、これに、それぞれもう少し社会環境のところを加えていただけるということになりますよね。ごめんなさい、スコーピングではなかったです。オプションです、失礼しました。

○田野口氏 環境社会配慮を担当しております、片平エンジニアリング・インターナショナルの田野口です。

今、後におっしゃっていただいた形で。

○石田委員 やり方でやっていただいた。

○田野口氏 はい、今のこのオプションの表には、用地取得、住民移転、用地取得にかかる補償費の有無、利便性、地域分断とありますが、これに加えて、もう少々検討項目を加えるという形で。

○石田委員 ぜひお願いします。ありがとうございます。

○二宮主査 ありがとうございます。

17番ですけれども、これもオプション2、オプション3のところは、特に住宅地を通るということになるので、確認なんですけれども、住宅地を通る付近に、駅の建設というのは予定されているのでしょうか。

○若林 ありがとうございます。オプション2と3のほうでは、住宅地のエリアに駅はできますが、住宅地の真下というよりは、住宅地の中を通る道路の下ということをお想

定して、今プロポされているというふうにご理解ください。

○二宮主査 そうするとそのエリアは、住宅地としてのポテンシャルは上がっていく、駅がもしできる場合なんですけど、さっきと同じですけども、その周辺の、住宅地としての土地利用のままなのか、別の用途に切りかえて、例えば、別の形の商業的な集積を図るのかとか、そういうものについては、計画が進行しているというのはわかりますか。

○若林 今のところ、そういう計画が進行しているという情報は、得てはおりません。路線が固まった場合に、そういう話が出てくるのかどうかは、その時点で見極める必要はあると思います。

○二宮主査 今のところだと、1が有力だということではあるんですけども、多分、ビジネスエリアといいますか、既存の集積的な土地利用ができていっているエリアを通る場合と、住宅に使われている部分を通る場合とでは、やっぱりインパクトがかなり違ってくると思うので、それに合わせた、いわゆる都市の土地利用自体の将来の展開みたいなものを想定した計画づくりというのが上にかぶさっているというのが非常に重要だと思いますので、そこもあわせてドラフトファイナルレポートに記述していただきたいと思います。

以上です。

では18番、松行委員お願いします。

○松行委員 18番、これを見てフィリピン政府が参考にするわけですよ。なので、やはりベネフィットのほうも、ぜひ書いてください。

あと、先ほどの議論で思ったんですが、洪水については、これは入れなくていいですか。何らかオプション3が影響するのであれば、洪水についても評価をしてあげたほうがいいんじゃないのかなと思いました。

○若林 今のご指摘は、冒頭のほうで、地図のほうでもご指摘いただいたように、オプション3のほうは洪水の影響を受け得るということもありますので、オプションの検討における要素として、追加して検討するという形にしたいと思います。

○松行委員 お願いします。

○二宮主査 ありがとうございます。

では、19番から松本委員が四つぐらいありますけれども、お願いいたします。

○松本委員 やや重なるところもあるんですが、まず、その表5.0の土地取得、住民移転の推定規模は、全部中深度の場合ということなんですけど、これは、その次の22とも関係するんですが、つまり、大深度と高架は入れない理由というのはあるんですか。

つまり、これは組み合わせとしては1、2、3で、さらに三つ、つまり全部で九つ組み合わせはあり得るわけで、後の答えを拝見すると、要は途中まで中深度で、一部分だけ大深度とか、そういうこともあり得るということが書いてあったので、それぞれ、そういうふうな書き方にはならないという。その1、2、3だけで土地取得と住民移転



の数を出すというのは。しかも、高架についてはほとんどなし。

○若林 フィリピン政府の基本的なコンセプトとしては地下を想定しているというところがありますので、表5.0ではそこを想定した書き方をさせていただいています。

ただ、オプションの検討としては、当然高架というようなオプションもあり得るということで、お示しはしているということです。

それから、地下の大深度か、中深度かによつての違いは、基本的にはないだろうと。

○松本委員 土地収用、土地については補償があるだけで、取得という意味では関係ないということ。

○若林 基本的には。

○松本委員 補償はしなきゃいけないということになりますね。

○若林 そうです、はい。

○松本委員 何となく、せつかく、丁寧にやられているように見えて、丁寧でない部分があつて。つまり、すごいちゃんと細かく、三つのオプションで、さらに三つの構造というふうに設計がされているようにも見えるんだけど、例えば、高架だったらどのぐらい住民移転があるんだろうと見て見ようと思うと、この5.0ですよ、これにはないということになるし、でも本体の中には、住民移転は多くなると書いてあつて、中深度と大深度では最小化できると書いてあつて。でも、それについてはわからないわけですよ、このオプションごとにしか出ていないので。

でも、これ、数字はあるということですか。

○若林 高架の数字は、現時点では持つてはおりません。

○松本委員 つまり、ざっくり言って、この理解をするためなんですが、住民移転とか土地取得というのは、これは地下の場合に発生しないとすれば……これはどこの部分の違いが出ているんですか。

ごめんなさい、さっき地下の場合には出ないんですよ。駅のところとかしかなない。駅のところだけということですか、これは。

○中村氏 駅は出ます。

○松本委員 駅プラス北と南。

○中村氏 北の高架のところは出ます。

○松本委員 北と南。

○中村氏 はい。南は地下ですので、駅のところだけです。

○松本委員 南は出ない。

○中村氏 はい、北のところだけ高架になりますので。

○松本委員 北は高架なんですね。

○中村氏 北は、三つのオプションの上のほうのセクションは……

○松本委員 それも、どこを読めばわかるんですか。それも探してみたいんです。三つのオプションでない北と南は、どうやって作られるのかは、どこを読めばいいんです

か。それは地下なのか、高架なのか、中深度なのか、高深度なのか、どこに書いてあるのかわかんなかったんですけれども。

○谷本委員 書いていないです。

○松本委員 書いていないですよ。すごくわかりにくくて。何か、目を三つのオプションにだけ向けさせるように報告書ができていて、その北と南を、最後に読んでいくときに忘れちゃったんです。もう一度読み返してみたら、ああ、そうだな、北と南があったと思って。どういうことになっているんですか。

○中村氏 私のほうで説明したいと思います。

北からいきますが、対象範囲、ここからですけれども、ここからこのあたりまで、三つのこのオプションにかかる手前あたりが、2駅分でございますが高架になります。

その後は、どのオプションを通っても、一番南の端まで地下構造になります。

○松本委員 南は全部地下と。

○中村氏 そうです。

○松本委員 そういう構造になっているんですね。なるほど。

それで、高架は可能性がないので、高架の住民移転数については、今とりあえず三つのオプションについては、特には考慮していない、計算していない。

○中村氏 はい、今のところ地下を基本にして先方政府が検討されていますので、地下だけでその比較を行ったというところですよ。

○石田委員 これは、高架から地下に入るときは、今オプション2と1が分かれるところまで、つまり「2」という数字が書いてある、その右肩のあたりが分岐していますけれども、あそこ中央ゾーンが一番北までが高架なんですよ。

○中村氏 はい。

○石田委員 ただ、その高架の路線の引き方によっては、どこで高架から地下に入ってくるかによって、いきなりエレベーターのようにすっと落ちるわけにいかないですから。だから、住民移転は考えなくてはいけないのかなと思ったんですけれども。

○中村氏 いえ、大きな道路がありまして、その道路の中で高架から地下に移行できますので、そのトランジッションのところで住民移転は発生しません。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○松本委員 何となく解せないのは、三つの、これは代替案比較をしていると言っている。高架については、特に住民移転数については、ここには書かれていないし、多くなるだろうということで、こういうのはどう理解したらいいんですか。

もちろん、それが絶対に選ばれないということ。

○中村氏 選ばれない……全然わかりませんが、今のところ地下案で彼らは検討しているところですよ。高架案というのは、今のところはオプションには入っていないと思います。

○渡辺 この表5.0のところは、要はフィリピン政府として、もともと地下鉄を作ります

すという基本的なところがあったので、このレベルで高架の、彼らからするとオプションには、全く今ないわけですよ。

ただし、路線が決まったところで、部分的には上がり下がりの位置というのは、変えられ得るのであれば、それはルートに対する代替案として検討し得るので、このオプション1、2、3においては高架というのが入っているということだと思います。

○松本委員 わかりました。要するに、コメントに対するお答えにもありましたけれども、今言った5.0の上には、オプション1が最終決定される予定ですよということまで書いてあるわけで、何となく、やっぱりどのぐらいこの代替案検討は真剣につき合わなきゃいけないことなのかが、すごいよくわかんないんですよ。この助言委員会のメンバーとして何か、ちゃんと真面目に見て、高架の影響はどうなんですかと考えてみたら、いや、その可能性はありませんと言われてみたり、ここには、オプション1がまあ大体決まるよと書かれていたり、やや助言委員会として、すごい、じゃ、何を言えればいいんだろうというふうに私は思ったんですが。ほかの委員の先生方はわからないんですが。

いずれにしても、高架のケースは考えていませんということが前提だということで、19についてはわかりまして、20についてもわかりました。

21につきましてですが、21は耐震と液状化なんですけど、確認ですけども、3.1.2でちゃんと地図をつけて、このように書いていただいているので、検討はするというところでよろしいんですよ、耐震と液状化。

○中村氏 影響があるかどうかの検討はもちろん。

○松本委員 されるということですね。

○中村氏 はい。

○松本委員 わかりました。

5.2については、これが中深度でということでもわかりました。ありがとうございます。

参考までに教えていただきたいんですが、共通部分の北のところの移転だけでいくと、どれぐらいを見込まれているんですか。もしわかればなんですけど。つまり、三つのオプション共通の部分ですよ、それはあまりわかんないですか。これはフィリピン政府の資料なんですよ。それはわかんないということですよ。

なるほど、わかりました。

ここは代替案検討は要らないんですよ、その北と南については、南はともかく北については。

○渡辺 代替案というか、ルート検討という意味では、ルートのオプションはないということですね。

○松本委員 ないですね。

○渡辺 はい。

○松本委員 ただ、どこで沈めるかという検討はある。

○渡辺 というのはあり得るわけですね。それがここで示している代替案ですね。ルート選定という意味ではなくて、代替案として高架だ、中深度だということは、上から下までオプションがあり得るということです。

○松本委員 違います。北の話なんですけど、北の話で、どこで沈めるかというような、あるいは、どのようにして沈めるかというのには、いろんなオプションがあり得るということなんです。

○渡辺 そうです、はい。

○松本委員 それは、住民移転にはかかわるんですか。あるいは環境影響上。それはどこにあるんですか。

○中村氏 ただ、広い道路の中で高架から地下に行くんですけども、大体そんなに広い道路の区間が無限にあるわけではないので……

○松本委員 では、ほとんど決まっている。

○中村氏 ある程度、このポイントでというのはあります。

○松本委員 決まっているんですね。

○中村氏 はい。

○松本委員 わかりました。

○中村氏 その中で、住民移転というのは、その部分では発生しないということです。

○松本委員 発生しないから大丈夫と。わかりました。

○石田委員 それに関連して、要するに、南はもう地下でいこうと決まっているんですか。

○中村氏 はい。

○石田委員 北は高架が予定されているようだ。

○中村氏 はい。

○石田委員 それはわかるんですけども、ところが、ここで松本委員もさっきからおっしゃっておられるように、オプション比較の検討が、オプションごとに地上、高架、地下二つと、三つやっているんです。多分、恐らくJICAが頼まれているのは、その中央ゾーン全部を頼まれていると思いますので、調査を頼まれているはずですので、そのゾーンとして矢印が中央ゾーンに引かれたので、中央ゾーンというのはオプション区間だけじゃなくて、北と南がくっついているので、そこも、本来であれば、やっぱり地下二つ、高架という比較をしないと、この、今現在34～39ページに出ているものとのデータの質の差が著しく異なるように思いますけれども。

もう既定のものだからなくていいということなのかもしれませんけれども、やはりこれだけオプション1、オプション2、オプション3で、それぞれ構造物ごとに比較検討したのであれば、もうほぼ決定かもしれないですけども、北側、南側のところも、地上と地下と高架というのは、なぜやらないのかというのは、やっぱりちょっと

不思議に思います。

しかも、オプションの中でも、恐らく中深度でいこうという話が出つつある中で、でも、あえて高架も、地下も二つやっているということで、そこら辺の道理的な整合性というのが難しくなるかなと思って話を聞いていました。

○若林 若干誤解を生じさせてしまっている点、申しわけありませんけれども、オプションごとの代替案の検討といったときには、基本的には、この一番上、北から一番南までの、建設距離22.6kmというのはここからここですので、そこを比較検討の対象としています。

ただ、真ん中でオプションが分かれていますので、このオプション1ルートで三つの比較検討、このオプション2を通して南まで行くルートで三つの検討、ここからオプション3のルートを通して南まで行くルートで三つの検討を、それぞれ5.2.1のオプション1、2、3の表の中でお示ししていますということです。この共通している北の部分であったり、共通している南の部分をはしょって、オプション1、2、3の中だけでこの表を作ったということではありません。

○松本委員 じゃ、今、一番最初の2駅は高架だとおっしゃいましたけれども、それすらも違うわけですよ。大深度と中深度の可能性が、この代替案比較にはあるわけですよ。いかにも既定事実のように、そこは高架ですよというふうにお話しされたんで、今の石田委員のような質問が出るし、私もそう思ったんですが、今の若林課長の話では、いや、そんなことはありません、そこすらも大深度と中深度と高架と3種類あるんですよということですか、最初の2駅の部分。

○若林 そういうふうにご理解をいただきたいということで、今のご説明をさせていただきました。

○松本委員 じゃ、そういうことなんですね。

○若林 はい。

○中村氏 すみません、申しわけないですけども、私のほうが誤解していました。そういう想定で向こうはやっているんですけども、我々の比較の中では、高架、地下中深度、大深度ということで、三つ並んで一応検討しています。失礼いたしました。

○石田委員 そうすると、表5.0の、各オプションの土地取得及び住民移転の推定規模というのは、これは北も南も含めた中央ゾーン全部ということですか。

○若林 はい、そういうことになります。

○石田委員 その数字ですか、わかりました。

○松本委員 つまり、これはもうまさに中深度を、この5.0にしているということは、これは駅と、車両基地とか、そういうものだという理解ですよ。仮に、最初の2駅が高架になった場合に、さっき住民移転はないというふうにおっしゃっていましたけれども、どこかを高架にした場合のものは、ここには入っていないということですね、全て車両基地と、恐らく駅ということですね。

○若林　そうです、そういうふうにご理解いただいて結構です。

○山下　東南アジア五課の山下と申します。本件を担当しております、よろしく願  
いいたします。

1点だけ、今のご質問に関しましてお答え申し上げますと、この表5.0に関しては、  
あくまでも1、2、3の路線部分での数字ですので、車両基地の部分は含まれていない  
と。

○石田委員　表5.0は、いわゆるオプション1、オプション2、オプション3だけでの比  
較ですか。

○山下　そうです。

○松本委員　北と南は入る。

○石田委員　北と南は入らない。

○山下　そうです、車両基地は入っていないです。

○石田委員　車両基地は入ってなくても、その途中、ずっと路線は。

○山下　ここは全部入っております。

○松本委員　南側の車両基地……

○山下　も入っていないです。

○松本委員　も入らない。

○二宮主査　南も入らないですか。

○山下　この5.0の表には入っていないです。

○若林　繰り返してご説明しますと、表5.0ですが、対象となっているのは、起点はこ  
こからここまでです。ただし、この車両基地候補地は含まれていませんということ  
でございます。

○松本委員　つまり、5.2.1のオプションというものの、これも全部車両基地は入って  
いないと考えたほうがいいですね。

○若林　お答えします。表5.2の各オプションの表には、社会環境の記載のところなど  
も含めまして、車両基地については含めた記載をさせていただいているというふう  
にご理解ください。

○松本委員　こっちは入っているの。

○若林　はい。

○松本委員　5.0だけ車両基地が入っていないんですね。

○石田委員　そうすると、5.2.1から始まるオプション1、オプション2、オプション3  
の比較は、これは北から南の、その図でいう本調査対象区間ですね、車両基地から車  
両基地までのところを、例えば、34ページのオプション1の表5.1.1だと、地下だつた  
ら、もうずっと地下を最初から通す。それから、高架だつたら、ずっと最初から高  
架を通す。そういうふうにご理解していいのでしょうか。

○若林　はい、ここの表のオプションの書き方は、そういうふうにご理解いただいて

結構です。

○石田委員 それはフィリピン政府の要望にかなっているんですか。フィリピン政府の要望は、ひょっとしたら、オプション1、2、3だけを純粹検討してほしいということじゃなかったんでしょうか。それとも、やっぱり通しで、一から中央ゾーンをJICAに任せるので、全部中央ゾーンの北端から南端まで、三つの構造物の比較検討をやってくださいと。途中で地上に出たり、地下に潜ったりはしませんよということなんですか。

つまり、そういう地上と地下の組み合わせを路線でしないということと理解しているんでしょうか。南と北が入ってくると、どうしてもそのことを正しく理解したいと思う。

○若林 フィリピン政府としては、今回の調査の対象ゾーンについて、どういう形の路線にするかということについては、今まだ決まっておられません。ただ、地下構造を有効に活用するという意味で、地下鉄という大きな考え方はもともと持っていたというのはありますけれども、じゃ、どこを地下構造にして、どこをそれ以外にするかといったような検討を、まさに今やっているということです。

今回の対象区間は、繰り返しですが、ここからここまでですけれども、その中でこういうルートが想定され得るというときに、地下が期待はあるわけですが、それぞれの代替案としては、地下の場合の深度の深さの違いもあります。高架という代替案もあり得るとのことですので、それを検討材料としてお示しする必要があるという段階でございます。

○石田委員 それだったら、もうオプションを比較するときに、オプション1、2、3だけちょん切って、そこだけを比較しますよという章を作って、北区間の特徴と、そこは住民移転が何人だとか、社会的状況と自然環境の影響を書いてやって、南側は地下なので、これぐらいしか住民移転が出ません、自然環境の影響はこうですと書いたほうが、オプション比較としてはすごくすっきりする気がするんです。

今のこのやり方だと、今のこの表から読み取れるのは、これは一気通貫で、北から南まで、地下は地下でもう通します、途中アップダウンはしませんよというふうにし、私には読めないんですけれども。

○山下 すみません、その点に関しまして、確かにご指摘のとおり、少しわかりにくい部分があるかとは思いますが、20番の松本委員の回答のところに少し記載させていただいておりますけれども、ここの代替案というのは、一つだけに決められるものなのかどうかというご質問に関してですけれども、あくまでも代替案比較をして、最終的には、最後の行にも書かせていただいているとおり、複数の代替案が併用される場合もあり得るところは、そういう理解でございます。

○松本委員 だからこそ、高架についても絶対にはなかったもので、何となく、最初から高架はないというふうにおっしゃっていたんですけども、今の説明から

いくと、高架はあり得るわけですね、十分最初の2駅について。

ということ考えたときに、それは、高架はそんなにないがしろにできないんじゃないですかというもとの質問に戻るとということにはなりません。

もちろん、さっきご説明があったように、あの北側の部分を高架にしたからといって、広い道路の上なので、ないというお答えなんでしょうけれども、それはあるのかなというふうには思いました。

それと、ごめんなさい、私の22で止めてしまっているのをトラックに戻したいんですが、戻す前に1個だけ、車両基地がこの5.0に入っていないということで、教えてほしいんですが、その車両基地候補のこの場所で、どのぐらい住民移転は出そうなんですか。

○田野口氏 まず、北と南で大分差があります。北については、航空写真、衛星写真で見た限りでは、200ぐらいの建物は影響を受けるだろうと思われる。

南については、これは非常にわかりにくくて、ここは墓地のエクステンションなんです。林のような状況になっているんですが、そこに非正規住民の方だと思んですが、小屋を建てて住んでいらっしゃる。どの程度の数があるかはつかめないんですが、北に比べれば、非常に少ないだろうというふうに思います。

○松本委員 これは北か南、どっちか一つということになるんですよね。

○田野口氏 どっちかです。

○松本委員 そうですよ。すると、そういう比較も、これはあまりないですよ。この段階ではないですよ。なるほど、わかりました。

ごめんなさい、22まではもうこれで構いません。

○二宮主査 ありがとうございます。

何となく、枠組みというか、基準というか、そういうものが少し曖昧なまま、調査が今のところ進んでいるということが、今の議論で明らかになったかなと思いますけれども。そういうものもDFRでは明確にして進めていただくということになるんだろうと思いますが、続いて、ちょっと時間が経過していますので、23番、谷本委員。

○谷本委員 これは、もう今までの議論で、整理の仕方なんだろうね、もうくどくど言いません。きちんと、路線がもう今回の調査で決まるんでしょうから、それに従ってきれいに整理をしてください。言いたいのはそれだけです。これで結構です。回答を了解しました。

○二宮主査 石田委員、24番。

○石田委員 24番は先ほど議論の中に含めていただきましたので、わかりました。ありがとうございます。

25番は、ぜひご回答に書かれているような形で記述をお願いします。

それから、これはどうなんだろう、今の代替案の比較の意義や意味を考えると、ルートごとの比較でベネフィットをつけておくというようなことはしなくていいんで



しょうか。

ルート間の比較は全然していないわけですよ、ルートごとの構造物の比較をしているんで、上にあるか、真ん中にあるか、下にあるかという、その空間の高さの違いの話をしているだけで、横で比較をなぜしないのかなと、ずっと不思議に思っていたんです。それはどこでやるんでしょうか。

○若林 繰り返しですけども、現時点ではフィリピン政府として……

○石田委員 オプション1が有力なんですよ。

○若林 いや、有力ではなくて、まず、質問28になると思いますけれども、先ほど松本委員からもご指摘がありました、33ページの5.2の冒頭のパラの記載なんですけども、若干趣旨を違えていた表現となっております、もう決定されるというふうなことではなく、私が冒頭にご説明したとおり、現時点では、この1、2、3というのが並列して存在しております。したがって、この間の優劣は、今ないです。

あくまでも、その優劣がない前提で、この上から下の1、2、3を通るルート、それぞれについての代替案を材料として提供して、その各1、2、3オプションごとの構造のあり方とか、そういったものを比較検討をそれぞれしていただくという段階にありますので。したがって、それぞれを横で、今比較検討する段階にはないということで提示させていただいております。

○石田委員 その、それぞれを、ルート間の比較を、つまり水平的な置き方の違いでの影響の出方の代替案検討、それからベネフィットの出方の違いを比較するというのは、いつかやる予定になっているんですか。それともJICAの調査ではやらなくて、フィリピン政府がやるとか。

つまり、なぜオミットするのかと思ったんです。ルート比較といった場合、工法というか、構造物の比較ももちろん大切でしょうけれども、通常カンボジアでも、ベトナムでも、どこかほかの国でも、三つぐらい案が出た場合には、その案ごとの比較を必ずやってきた記憶があるんです。なので、ちょっと不思議だなと思ったんです。

○若林 何度も繰り返して恐縮ですが、現時点では、そこまでやる段階にはないというふうに理解してまして、今おっしゃった、ベネフィットまで含めた比較検討というのは、例えばですけども、このオプション1ということでフィリピン政府が決定をしたという段階に至って、もう既にその時点でオプション1における代替案は、少なくとも構造面などを中心に検討はさせていただいておりますので、それをベースに、オプション1であれば、本当に、では具体的にどの代替案でいくのかというのを、より詳細に整理をして確定をしていく。その段階で比較検討をするということです。

○石田委員 引っ張るつもりは全くないですが、正しく理解したいので質問させていただきたいんですが、要はルート間、ルート1と2と3を比較するということは、JICAがおやりになられる仕事の中には入っていないという、TORじゃなくて、デマケができていて、それは例えばフィリピン政府がやるとかということですか。

「今やる段階にない」というのは二つあると思うんです。今やらないけれども、将来JICAが頼まれてやるということもあるし、いや、それはもうほとんどJICAの仕事じゃなくて、ほかのところがやるということになっているのか、ほかの部局がやるということになっているのか、それはどっちなんでしょうか。

非常に不自然なんですよ。不自然というとおかしいけれども、不思議な感じがしたんで教えてください。

それとも、そこら辺は、今後フィリピン政府との協議の中で決まっていくような課題……

○若林 今回お示ししているオプションは、構造物の比較検討というところにフォーカスはしておりますけれども、冒頭ご説明したとおり、フィリピン政府においては、当然ながら、それぞれの今ある三つの案ごとの需要とか、渋滞の緩和効果とか、環境社会面での影響も含めて、どの線形で詳細に検討するのかを決定していくこととなりますので、したがって、そのための材料提供をJICAとして行いますということです。

○石田委員 今のでわかりました。ありがとうございます。

27番ですね。

○二宮主査 今のは26番。

○石田委員 はい、いまのは26番。わかりました、ありがとうございます。

27番。だから、これは建設費とかいうのも入れてもいいんじゃないかという。建設費は入っていましたっけ。事業費は入っていますね。

今回、安いですよ、これは。何か格段に。2,000とか、1,000以上安いんですよ。この単位は100万、ミリオンですね。ミリオンで、1,000ミリオンが、場合によっては、これはオプション3で3,000ミリオン安いんです。これは地下大深度だから、中深度と比べても1,700ミリオンとか、すごいお得に見えるんです。安いという意味で。しかも、これからフィリピン政府は、まだいろいろと交通対策で、インフラを充実させようということだし、前段にもあったように、インフラの遅れが目立つというようなご回答もありましたので、そういうことであれば、安いということも、もう少し全体評価するときにプラスとして評価できないものかなと思ったので、そのような質問をしました。でも、ご回答ありがとうございます。以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。次にスコーピングマトリクス、今1時間半過ぎています。もう少し頑張って進めてみて、できれば最後まで行ってから休憩にしたいと思うんですが、スコーピングマトリクスに行って、松本委員、28番お願いします。

○松本委員 説明の趣旨はわかりました。

一つ、今までの議論の中で、やっぱりわかってきたことがあるんで伺いたいんですけども、車両基地の候補地というのは、これは代替案比較ではないんですか。何となく、そちら側から提示をされている代替案が三つのルートだったのと、あと三つの構造物だったので、逆に言うと、それを代替案だと思ってみていたんですが、どうや

ら、これは車両基地候補地も代替案比較なんではないかというふうに思うんですが、これについてはどういうことになるんですか、調査の中では。

単に資料を提供するだけなんでしょうけれども、ただ、我々とすれば、JICAとしてはどうするんですかということなので。

○若林 ご指摘のように、場所は2カ所提示されておりますので、二つは要らないという前提もありますので、代替案比較の考え方で、一応検討を調査の中でも進めさせていただきたいとは思っていますので。

○松本委員 わかりました。

○谷本委員 1カ所の車両基地なら、何かあった場合大変ですよ。2カ所をすぐ作るのが当然でしょう。その辺よく注意してください、日本の事例も含めて。ちょっと要らないことを言いましたけれども、今の発言は、私は納得できませんよ。

○二宮主査 松本委員。

○松本委員 すみません、実はもともとの質問に書いていなくて、この議論の中から、石田委員もありましたけれども、私も、だったらこういう質問やコメントをするべきだというものが出ているものですから、申しわけないんですが、書いてあることと違うことを28番で今言ってしまうということをしたかったんですが、後ほど、またコメントのところで、最初に予定したのとは違うような書き方になるかもしれませんが、その件も含めてコメントを、今の谷本委員のご指摘も全くそのとおりでと思いますし、しかも、墓地のエクステンションかもしれないというようなこともありましたので、そういうことも含めて、また後でコメントをさせてください。

○二宮主査 お願いします。

29番、石田委員。

○石田委員 29番は結構です、ありがとうございます。

○二宮主査 あと、30を松本委員。

○松本委員 くだいんですけれども、本当に高架についての調査はいいんですか。要は、高架はやる予定なのに、「大深度と中深度だけです」とここに思い切り答えが書いてあって、でも、実際には、2駅とはいえ高架はある。しかも、住民移転はないとしても、そこに物売りの人はいるんですかとか、いろいろと気になることはあるわけでして、どうも疑問があるんですが、この点はいかがでしょうか。

○若林 ご指摘のとおり、高架になる箇所が生じる可能性というのがないわけではありませんで、代替案比較の中で、しっかりとそのデータも含めて、影響等も含めて整理をさせていただく方向で対応したいと考えています。

○松本委員 本当は、先ほど委員がおっしゃったように、やっぱり北と南を分けて、真ん中の三つのオプション比較をやって、そこは高架の可能性が高いので、そこだけ、じゃ、物売りの人はどのぐらいいるかというふうなほうが、すごい整理しやすく、ここで私が物売りの話をすると、高架についてはこの二十何キロ全部調べると言って

いるかのように聞こえてしまうわけですね。

でも、やっぱり重要なのは、高架になりそうな、その部分はやっぱりちゃんとしてほしいわけだし、こちらあまり皆さんに無駄なことをたくさんやってくれと言いたいわけではないけれども、このフレームワークですね、私たちに無駄な助言をせざるを得ない状況を作っているような気がしてならないので、今のも余計なことですが、30番はそういうことです。

○二宮主査 31番、石田委員。

○石田委員 結構です、ありがとうございます。

○二宮主査 32、33、34、谷本委員。35までですか。

○谷本委員 32は、先ほどの23番と一緒にです。整理をきちんとしてください、結果を示していただければと思います。

33番、やっぱり気になるのが地下水位なんです。地下鉄、地下を掘削していったときに、このあたり、今回ボーリングをどんどんやれるわけでもないでしょうから、シミュレーションをしていただいて、その結果を示してください。特に地下水位が地下鉄の構造物へ与える影響ですね、このあたりをよく注意してください。お願いします。

それから34番は、やっぱり地下鉄だ、地下に構造物を作っていく、いかにシールド工法であろうとも、やはり機材から出る排気ガスというのは、まとめて出されると思います、換気されると思います。そのときに、地上の人たちに悪臭だというふうなあれで文句が出ないのかな、その辺がちょっと気になりました。この辺もシミュレーションしていただいて、結果を示していただければと思います。

35番ですね、文化財のところは評価がDで、ところが、EIA調査で調べますとなっています。これは最初からDとすることじゃなくて、やはりその視点で、Cで評価をして、それで調べてみて。まず文献調査等でしょう、それをやっていただいて、それでも一度問題ありませんでしたということなら、それで結構です。そのようにやってください。ですから、評価は見直していただきたいと思います。

35まで終わりました。

○二宮主査 ありがとうございます。

36、石田委員お願いします。

○石田委員 影響が出ないという理由が一つ、振動について書いていただいているので、非常に、ありがとうございます。私もホームページをちらっと見ただけなんですけれども、そうか、ここは動物園であり、動物の保護を主に行うと。

いろんな、鳥類などが飛来するようなパークということではないんですね、ここは。いわゆる動物園。

○田野口氏 ええ、動物園に近いイメージのものだと思います。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○二宮主査 いいですか。

- 石田委員 はい。
- 二宮主査 37番、38番、松行委員。
- 松行委員 37ですか、これはわかりました。ありがとうございます。
- 二宮主査 その次ですね。
- 松行委員 38、景観についてなんですけれども、人がいなければ、人家から離れていけば、それは評価しなくてもいいのかというのは、ちょっと違うような気も私はしています。駅についての景観の影響が少ないというのは理解しました。
- 若林 ご指摘ありがとうございます。ポイントを押さえて、調査のほうで確認させていただきたいと思います。
- 二宮主査 土地利用については、先生よろしいですか。
- 松行委員 土地利用については、このようにやっていただければと思っています。
- 二宮主査 私も39番、松行委員と同じご質問でしたけれども、やはり何らかの影響があると思いますので、少なくともBにさせていただいて、お答えをいただければと思います。

それから40番、これも先ほど来、谷本委員からのご指摘もあって、三つの案を、ほぼ似たような形の評価になっていりましたが、違ったところで、この騒音・振動や大気汚染の評価があったと思うんですけれども、ご回答のところにあるように、住宅地を通るか、通らないかは結構大きいと思うんですけれども、そうすると、オプション2も低層住宅地を通る箇所があるというふうに理解していますが、ここは、オプション3との違いというのはどういうふうに理解したらよろしいでしょうか。

オプション1は、ほぼビジネス街を通っていくということですが、2、3はちょっと海側にはみ出して、住宅が密集している部分を通りますので、2がA-となる場合は、3もA-になってもいいのかなという感じがしたんですけれども。

○田野口氏 2と3、3も住宅地があるということなんですが、ただ、どちらかというところ、2のほうが非常に低密度な住宅地です。測ってみたわけではないんですけれども、非常に日中でも静穏な場所です。そういうこともありまして、よりオプション2のほうが配慮が求められるだろうというところでは。

○二宮主査 3は、もう既に密集して……

○田野口氏 3はかなりごみごみしたところで……

○二宮主査 環境がよくないので。

○田野口氏 よくないといったらあれですけれども。

○二宮主査 さらに悪くなくてもあまり影響がないというような感じですか。

○田野口氏 既に暗騒音レベルが高いところではあるかなとは思っています。

○二宮主査 3もB-にはなっているので、AとBの違いの微妙なところは現状を見てご判断いただいていると思いますので、これ以上はないですけれども、そのような疑問をちょっと持ちましたので、その辺も含んでおいていただければというふうに思いま

す。

では、頑張って最後まで行きたいと思うんですが、環境配慮のところ、谷本委員お願いします。

○谷本委員 41番は、先ほどの停電のところでもちょっと触れましたけれども、やっぱり浸水被害、EDSAはちょっと高いところを通っているということで、浸水被害は想定されないということですが、やはりかなりの雨量強度のある場所ですので、マニラは、やはり、きちんとシミュレーションをやっていただいて、対策も講じるように、とるようにしてください。これはお願いをします。41番はこれで対応をお願いします。

42番は、次の石田先生と、奇しくもまた意見が一致しましたけれども、今回地下鉄、大深度、中深度にしても、二十何キロ。断面だって、20とか30m<sup>2</sup>の断面を掘削していくわけですから、やっぱり何十万トン、百万トンを超えるような土砂を掘削するわけですね。ですから、これはどこに処理するんですかと。まさか、マニラ湾にぶん投げますということはないと思いますけれども、これはやっぱり大量の建設土砂を、掘削土砂をどう処理するのか、どう運ぶんですかということを書きたくて書いています。これはものすごく大きな問題だと思っておりますので、コメントに残させていたいただきたいと思っております。

43番、石田先生。

○石田委員 私の専門領域ではありませんが、やはり気になる場所なので、谷本先生と一緒にコメントに残させていただければと思っています。

以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。

谷本委員、44番。

○谷本委員 これは大した問題じゃないかと思っておりますけれども、やはり考えていただきたい。やはり、どうしても建設をやっていった時点で木を切りますよね、そんなにきちんと街路樹じゃなくても。これは本当に、木を切れば、法律が、あるいは規制があるかどうかは別としても、やはりきちんと代償植林のことを考えていただきたいというふうなことで、ぜひ検討をお願いします。44番ですね。

続けていいですか。

○二宮主査 いいです。

○谷本委員 45番、文章を読ませていただいていて、この改正ROW法というので、補償が必要ないとはどうしてもわかりません。これは、きちんとその旨を、もう一度法律等、あるいは聞き取りをしていただいて、本当に補償が必要ないのかどうか検討をお願いします。地表から50m以上の深さということは大深度の場合。中深度は、そうすると補償の対象になるんですね、そう理解していいですね。

いずれにしても、この法律のところはきちんと書いていただいて、結果を書いてく

ださい。

それから46、続けていきます。これは、既に代替案のところ、石田先生もそうです、松本先生も二宮先生も松行先生も全ての方が気にしている、関心を持っている意見、コメントをしているという、まさに住民移転、それから土地の取得ですね。車両基地を含めて、路線が決まったというところで整理をしてください。

まだここは地下にするか、高架にするか、決まりませんというなら、それこそそのオプションもつけて、それで数字をわかる範囲で、できるだけ正確に書いてください。これだけはお願いをします。

以上です。

○二宮主査 47、48、松行委員お願いします。

○松行委員 47については、このお答えの中で、「都心へ乗り入れていた自動車交通そのものが削減される効果が期待される」とあるんですが、確かに4段階推定法でやるとそういうふうになると思うんですが、フィリピンの場合、MRTを使っている人と自動車を使っている人は、かなりソーシャルクラスが違うと思うんです。自動車を使っている人は、やっぱりアッパーミドルぐらいの車を持っている人で、MRTを使っている人はもう少し下で、車を持っていない人なので、自動車から地下鉄であるこういう鉄道への転換がそんなに進むのかなというのをすごい疑問に思っています、でも、それはもちろん、もう4段階推定法ではそんなのは出ないというのは私もよくわかっている、はじくとこういう結論になるというのはわかるんですが、数だけではなくて、そこら辺を考慮したほうがいいんじゃないのかなと、このお答えを見て思いました。

あと、ここにある「フィーダー交通との結節施設」というのは、具体的にどういうものですか。

○若林 フィリピンではジブニーなどがございますし、あとは路線バスなど、タクシーなどもございますけれども、そういった道路の公共交通利用の形態が電車と乗りかえるという施設を「結節施設」というふうに記載させていただいておりますけれども。

○松行委員 日本だったら駅前広場だと思うんですが、駅前広場とかを作る予定なんですか。なかなか難しいんじゃないかなと。

○若林 全ての駅にできるかどうかはわかりませんが、コンセプトとしては駅前の広場を作ることも含めて、提案としては考えていくことになると思います。

○松行委員 フィリピンの今までの鉄道で、駅前広場があるところはあるんですか。

○若林 日本で見られているような大規模な駅前広場というのは、基本的にはないと思っていただいて結構ですけれども、ただ、駅前にジブニーであるとか、そういった交通がきちっととまって、そこで乗りかえられるというようになっているところは、もちろん見られます。ただ、規模としては非常に小さいということです。

○松行委員 その駅前だけ道路を拡幅して、ジブニーか何か待機できるような場所

を設けているというようなどころがあるということですか。

○若林 そうですね、その程度の整備のされ方だというふうには理解していますので。

基本的な発想として、そういう形で最初から土地利用も含めた計画がされているか  
という、そこまではなっていないというふうには理解しています。

○松行委員 そうすると、その分何らかの土地の買収というのも、その部分はする  
ということですか。

○若林 その場合には、そういうことも発生する可能性はあるかとは思いますが。

○松行委員 わかりました。ありがとうございます。

○二宮主査 48番までよろしいですか。48はまだ。

○松行委員 48はこれで了解しました。ありがとうございます。

○二宮主査 49、私のところ、これはこういうルールがあったのを知りませんでした。

ちなみに、対象者というのは何世帯ぐらい、PAPsというのは何人なのか、何世帯な  
のか、いるんですか。それは数字としてはわからないですか。非常に多い場合にはサ  
ンプルが用意されているというので、それはどういう基準で、どのくらいいると。

○若林 全占有者の家族ということでございます。

○二宮主査 どのくらいの割合で認められているとかというのはあるんですか。

○古賀 実務上、具体的に「この数字以上の場合は」というようなものはございませ  
んけれども、例えば、数百世帯を超えてくる場合は、通常サンプル調査でも認めてい  
るということになっております。

○二宮主査 そうすると、そうですね、大変ですもんね。できれば、鉄道ですので範  
囲が広いということもあると思いますけれども。

この、特に移転に伴って生活・生計上に影響が非常に甚大になりやすい人たちとい  
うのは、どういうふう判断されるんでしょうか。特に基準があるわけではないです  
か。

○古賀 ガイドライン上、社会的弱者に該当するグループというのは、大体持ってお  
りますので、そういった方々が……

○二宮主査 ガイドラインに規定する社会的弱者ということですか。

○古賀 そうですね、はい。

○二宮主査 そうすると、その人たちの割合が大きくなる場合は、20%を超えて調査  
範囲の割合が広がっていくということも考えられるわけですよ。

今のところ、もう20%で大体いけそうな。

○田野口氏 まだ、どういう方々が影響してくるかというのが、まだ細かく把握はし  
ていないので何とも言えないんですが、かなりの対象者になると思いますので、今の  
ところ20%で考えています。

○二宮主査 100とか200だと、20%だと20とか……

○田野口氏 100とか200でしたら、もっと増やしても大丈夫です。



○二宮主査 ですよ。なので、これはでも調べていただいてということでしょうけれども。もちろん、全部をやる必要がない部分もあるかもしれませんが、基本的にはマスで捉えるというより、個々人の皆さんは個人の重要な資産なり生計の話なので、できるだけ網羅的にやるべきかなと思ったものですから。

ただ、このルールがあるということなので、その辺は全体像が見えてきたときに、そういうような、なるべく多くの人たちに対して具体のサンプルをとっていただくということをやっていただきたいというふうに思います。

では、ステークホルダー協議のところ。50番、石田委員。

○石田委員 ご回答ありがとうございます。私はメトロポリタンマニラの都市部でのバランガイと地域の経験はないので何とも言えないんですけども、近隣の農村部だと、バランガイキャプテンは、必ずしもいつも好かれているわけじゃないんです。好かれていないと情報の偏りが起きて、バランガイキャプテンが呼びかけると行かないという人が出ます。むしろ、例えば、その下にいる議員さん、カウンセルとか、そういう人たちの家族が力を持っていたりするので、もしそういうことが如実に調査の中で見えるようでしたら、そういうところにもお声掛けしていただけますか。お願いします。以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。51番は了解いたしました、ありがとうございます。そういうふうに記述をお願いしたいと思います。

最後、松本委員、52番お願いします。

○松本委員 もう一回確認したいんですが、ガイドラインの11ページの4番目に、その2行目に、「スコーピングや代替案の検討の際に、カテゴリAについては……必ず情報公開した上で相手国がステークホルダー分析を踏まえて現地ステークホルダーと協議を行い」と書いてあるんですけども、つまり、今回の協力準備調査が、代替案を含んで三つのルート選択と、あと車両基地を含んでいる以上、詳細なEIAやRAPを作るというわけではなくて、やっぱりステークホルダー協議をする必要はあるんじゃないかというふうに思うのですが、どう思いますか。

○渡辺 マスタープラン調査には当たらないというのが、一義的な回答となります。

○松本委員 これはマスタープランだけですよ、ここを含んでいるのは。

○渡辺 事業段階より上位の調査を含む場合にはということですよ。

○松本委員 それは、戦略アセスメントにしかかからないんじゃないんですか。これはフィージビリティ調査なんですもんね、項目としてはマスタープランじゃなくて。そのおっしゃったところは、SEAにしかかからないんじゃないですか。

○渡辺 そうですけども、でも、そういう意味では、代替案の検討という、ここで言っている構造の代替案については、準備協議をこれからやるわけですよ。これからスコーピング。

○松本委員 ルートを決めた後ですよ。つまり、ルートは代替案ではない。

○渡辺 ルートが代替案ではないということです。

○松本委員 なるほど。

もう一度戻りますが、車両基地は代替案ですか。そこでさっき聞いたんですが。車両基地は、でも代替案であるというようなお答えだったので、少なくとも車両基地候補については、先ほどの谷本委員のご指摘もありましたけれども、私はステークホルダー協議の対象ではないかというふうに思うんですが、それについて、「いや、違います」と言っても書きますけれども、いかがですか、JICAとしては。

○若林 先ほど申し上げたとおり、車両基地としては代替案としての検討を進めたいというふうに考えております。

○松本委員 ちなみに、ほかの委員の先生方、二宮主査もそうですが、ルートのあるは代替案ではないということはいいんですかね、それで。いいんですか、そういう捉え方でよかったでしたっけ。三つのルートが示されていて、それはルートであり代替案ではないという。

○二宮主査 どうも、この案件はそこに話が収れんしていきそうな感じがします。

○松本委員 ただ、これが一旦、ルートの選定は代替案ではないということが渡辺さんの中にインプットされると、今後助言委員会では必ずこのケースが持ち出される。

○渡辺 イメージ的な説明となりますが、新宿－渋谷間を結ぶのに、山手線なのか、副都心線なのかというのが、ここでの議論に似ていると考えます。山手線と副都心線とが代替案なのかという言うと、そのような路線建設は所与のものであり、まず決まった上でというレベルだと思うんです。

道路はまた違うかもしれませんが。都市間の道路だと似たような議論は考えられますが、駅がそれぞれ別の場所に建設されるということは、ここで示している各路線は全く性格の違うものなので代替性がないと考えます。

ただ、本来は、そこまで決まった上でこの場に持ってくるべきだというのはわかっておりますが、この代替案を、我々が言うガイドラインで評価するのかという、そこはやっぱりフィリピン政府のほうで、まずはどういう路線なのかというのは決めてもらう必要があると考えます。

○松本委員 わかりました。とりあえず今回は、そのご説明でコメントを作るということで。

○松行委員 そう言われると、何で私たちはこれにこんな時間をかけてと思っちゃうんですよね。

○松本委員 そうなんですよね。最初に私も言ったとおり、ここの助言委員としては非常に、何を求められたんだらうというのは、ずっと最初からあるんですけれども。

○二宮主査 そうですよ。その議論を、たくさん時間を使っていいんだったらしてもいいかなと思うんですけれども、なかなかそういうわけにもいいかなそうなので、逆に言うと、ここで……

やっぱり、その議論はどこかでしないといけないんだらうと思いますが、とりあえず、この案件についてのコメントを出していかないといけないので、それはそれとして、そういう問題意識が出たということは議事録にも残ると思いますので、とりあえず52番まで終わったということで、コメントを作っていきたいと思いますが、一回休憩で、今4時2分ぐらい前ですけども、5時10分までやりますか、5分でいいですか。5分まで休憩して、早目に終わるように目指して後半を始めたいと思います。

では、6、7分ほど休憩します。

午後3時58分休憩

午後4時06分再開

○二宮主査 そろそろ時間ですけども、よろしいですか。石田先生がまだお戻りじゃないですけども、5時までには終わりたいと思いますので。

とりあえず、谷本先生からなので、1番から。

○谷本委員 1番は、コメントをお願いします。私が出しているコメントの、1行目の「供用後」の「後」を取ってください。「供用」はそのままつけてもらって、一番最後のところの「追記すること」を「記述すること」に直してください。一応これで助言の案にさせていただきます。結構です。

2番ですね。

○二宮主査 ええ、2番も。

○谷本委員 2番は松行委員のご判断で、助言にしますか、しませんか。

○松行委員 載せていただけなのであれば、助言にしなくていいと思っています。

○谷本委員 思いますか。じゃ、従いますので2番は削除。

3番もいいですね、助言じゃなくて。

○松行委員 はい。

○二宮主査 2、3は削除で。

4番、石田先生お願いします。

○石田委員 すごく大したことじゃないので、単に「国際競争力を低下させる」というところに少し引っかかったんです。なぜそういうふうに言われるのかすごく気になったんですが、でも、本質的なことではないので、助言にするのはやめておきます。可能でしたら、そういうところにも気を配って記述をしていただければと思います。助言にはしません。ありがとうございます。

○二宮主査 とりあえず4はいいということで。

○石田委員 はい、4は落としてください。

○二宮主査 5番をお願いします。

○松本委員 私のやつをコピーペーストしていただいて、1文目だけ、「？」まででいいんですが、そこまでをペーストしていただいて、「さまざまな交通インフラ整備に協力しているにもかかわらず、交通渋滞が深刻化している原因及び対応策の現状を

DFRに記述すること。」です。

○二宮主査 よろしいですか。

また後で、最終的には時間の許す限り確認したいと思いますが、5番はそういう形で残してください。

6番。

○谷本委員 6番を、これは若林さん、もう一度確認。車両基地は代替地を、やっぱり調査する代替案を作る。

○若林 はい、その前提で調査させていただきます。

○谷本委員 では、助言にさせてください。「今回の事前調査においては、車両基地についても代替地ごとに自然及び社会環境の調査を行い、その結果をDFRに記述すること。」このようにして、これを、すみませんが後ろのほうの社会環境のところかな、自然環境のところかな、そこに移していただけますか。そのほうの項目だと思います。

○松本委員 社会も入るんですね。

○谷本委員 うん、社会も入る。どうしたら。

○松本委員 代替案検討……

○谷本委員 のところにする。

○松本委員 ええ、それでどうでしょうか。

○谷本委員 じゃ、代替案のところに、まず当座入れてください。代替案のところにに入れていただいて、あとは主査の判断。これは代替案のところに回してください。

6番終わりました。

○二宮主査 7番はいかがでしょう。

○松本委員 結構です。

○二宮主査 8番。そうですね、8番はとりあえず落としてください。

9番、松行委員。

○松行委員 9番は、後ろの谷本先生の41と……

○谷本委員 そこで合体しましょうか。

○松行委員 はい、なので、そこで合体させて。

○谷本委員 ありましたね。じゃ、そこと一緒に検討しましょう。

○松行委員 はい。

○二宮主査 それから、10番はいかがでしょう。

○石田委員 10番、私は結構です。

○松行委員 11番も結構です。

○二宮主査 12番は、後で17番と……もう先にやっちゃおうかな、ここは全体事項ですね。どっちに入れるかは別にして、12番は17番とセットにして、今コメントを作ってもらっちゃっていいですか。17番のところの言葉を主に使うんですけども、17番

の私のコメントのところの、「おいて」というところまでは要らなくて、「鉄道施設によって」から最後まで使っていただいて、その途中に、特に一番最後、「整合性を確認し」というところの後に、「必要に応じて新たな計画を策定して、都市の適正な開発を促すようDFRに記載すること。」というふうにしてください。大丈夫ですか。

○若林 確認させていただいてよろしいでしょうか。「必要に応じて新たな計画を策定」とおっしゃるときの「計画」というのは……

○二宮主査 それは、今既存の都市計画があると思いますけれども、今回の鉄道施設に関して、先ほどの北端や南端や、あるいはルート沿いですね、かなり大きな鉄道で、交通の線形が変わってくるようなところ、あるいは経済活動の状況が変わってくるようなところがありそうなので、そこに、先ほどのご回答では、例えば再開発計画だとか、用途を変更して土地の適正な活用を促すような動きが、これから確認していただくんでしょけれども、そういうことはあまり知らないというようなご回答だったので、もし何もない状態で、今の既存の都市計画であまりうまくカバーできていないようであれば、再開発計画を個別に作るなり、そういうことをやる必要があるんじゃないかということの提案をしていただきたいんです。

○若林 そういった提案をフィリピン側にするということですか。

○二宮主査 そうです。

○若林 はい、わかりました。

○松行委員 書き方なんですけど、多分、土地利用計画の変更ということと、都市再開発という二つの言葉で、日本の場合、そういった再開発はマスタープランに載っているんですけど、フィリピンだと、そもそも日本のような市街地再開発の手法が、日本だと法律で定められているんですけど、恐らく定められていなくて、再開発はもう民間マターになっているような気がするんです。そこら辺、私も詳しいことはわからないんですけど、なので、それを行政が作る計画に入れられるのかなというのをちょっと思っています。

ゾーニングの場合は、新たに作るというよりも、ゾーニングの変更になると思うので、その「都市計画」という言葉を使っちゃうとまじっちゃうので、「既存の土地利用計画との整合性を確認し、必要に応じてその改変を行い」というところまでは、私は自信を持って言えるんですけど、再開発のところが、政府がどれだけかめるのかというのが私もわからないんです。もし、調査団の方とか御存じでしたら。

○中村氏 ご指摘のあったとおりでございまして、都市計画、ここの資料の中にも、PROPOSED都市計画みたいなものがあったと思うんですけど、ある程度まではあるんですけど、そこで我々調査団としては、駅前広場を作る、または商業施設の建設を作るみたいなことの提案は、報告書の中でしょうとは思っています。

それを、実際に彼らが行き組めるかどうかというのは、彼らの中でそれをどう取り入れていただけるかということなので、カウンターパートにはそういう提案をして

いきたいというふうには、調査団の中では思っているところです。

○二宮主査 そうですね。この既存の都市計画の中に、この鉄道の敷設というのは当然載っているわけですか。

○中村氏 入っていないです。

○二宮主査 入っていないと、そうですね……これは大きな変化だと思うんですけども、それを前提として、新たに都市計画マスタープランを作り直すというようなことも考えていない。

○松行委員 フィリピンは、そもそも都市計画のマスタープランを作っていないのではないかと思います。これも、フィリピンは都市計画が、各自治体が条例で決めているんですけども、なのでばらばらなんですけれども、マスタープラン的なものは、ないんじゃないかな。

○二宮主査 昔というか、この初期の助言委員会のところでも出てきたと思うんですけども、MUTISの調査というのをやりましたよね。

○若林 はい。

○二宮主査 それは今でも生きているんですか。

○若林 そうですね、はい、生きてはおりますけれども。

○二宮主査 その中には、鉄道は入っていない。

○若林 この路線は入っていないです。当時は、ここまでの計画にはなっていなかったです。

○二宮主査 MUTISは、交通に関するマスタープランですね。

○若林 そうです。

○二宮主査 都市計画はまた別にあって、それは連動していない。

○松行委員 都市計画は、基本的に基礎自治体を作るんですよ、フィリピンは。

○二宮主査 じゃ、マニラで持っているという。

○松行委員 マニラは、マニラが作って。

○二宮主査 そうすると、どう書くといいですかね。

○松行委員 土地利用計画を必要に応じて改変し、駅周辺に再開発とかが必要だったらしたほうがいいという趣旨ですね。

○二宮主査 そうです、はい。

○松行委員 「必要に応じて駅周辺などの再開発を促す」ぐらいかなと思うんですが。

○二宮主査 なるほど。そうですね。

○松行委員 なので、「既存の都市計画」と言うと、ちょっと曖昧なんで、「土地利用計画」としてもらったほうが、多分趣旨に合っていると思うんですけども。「整合性を確認し、必要に応じて改変し」、「必要に応じて」が、多分その「駅周辺」にもかかっていると思うんですけども。

○松本委員 点がないほうがいいです。

○二宮主査 ありがとうございます。私は松行委員にアドバイスをいただいて、この表現でいいと思いますけれども、大丈夫そうですか。

○若林 はい、大丈夫です。

○二宮主査 では、そのようにお願いします。すみません、時間をとらせてしまいました。

代替案検討のところで、13番をお願いします。

○石田委員 13番は落としてください。

○二宮主査 14番はいかがでしょうか。

○松行委員 14番自体は落としていただいても結構なんですけど、ここで私が追加でしてしまった質問に関して残したいので、ここで言うていいですか。とりあえずここに入れていただいて、「オプション1において、既存のMRT3号線と」、「並行」と言うていいんですか。

○若林 わかりました。

○松行委員 「並行した路線を提案する理由をDFRに記載すること。」さっきおっしゃったような、輸送能力を上げてても足りないということを書いてくださいという趣旨です。

○二宮主査 よろしいですか。

15番は、これは落としてください。

16番、石田委員。

○石田委員 16番はコメントにします。回答のほうを一部使わせていただきまして、最初はこういうふうに始めてください。「候補路線における構造物の比較検討では、各オプション間における土地利用の相違を踏まえ、周辺住民の雇用や生計手段への影響を含んだ社会環境について分析しDFRに記述すること。」としたらいいと思います。それで結構です。

○二宮主査 いいですか。16番はそのようにお願いします。

17番は、先ほどの12番と同じ形で残していただいて。

18番、松行委員お願いします。

○松行委員 18番は、このご回答を使って残したいと思います。「路線オプションごとの需要予測や渋滞緩和への効果についてもDFRに記載すること。」で、どこの場所というのは通じますか。この表に入れてもらいたいんですけれども。表じゃなくてもいいのかな。代替案の検討だから大丈夫ですよ。じゃ、「DFRに記載すること。」

○二宮主査 よろしいですか。

○若林 はい。

○二宮主査 では19番、松本委員。

○松本委員 19、20は落としますが、くれぐれも、今回のこの紙だと、非常にそういうのがわからなかったということをお伝えしておきます。そうでないと、今度はDFR

を担当する人は、また同じようにわからないと思うので。

でも、「今回わかんなかったの、直しておいて」という助言はあり得ないと思うので、これは別に助言案にはしません、すごくわからなかったんですということ踏まえてDFRの資料は作成していただいたほうが、担当される委員が悩まないと思います。しかもメンバーが変わりますんで、新しい人とかがなると、もっと大変だと思います。

その上で21番は残させてください。「耐震設計や液状化の影響について代替案の比較及びスコopingに盛り込み、必要な評価を行った上で結果をDFRに記述すること。」です。

○二宮主査 よろしいでしょうか。ありがとうございました、21番ですね。

22はいかがでしょうか。

○松本委員 22は落としてください。

○二宮主査 はい。

23番、谷本委員。

○谷本委員 これはもう結構です。

○二宮主査 24番、石田先生ですけども。

○石田委員 24、25、26は全て落としてください。

27は残したいので、「候補路線における構造物の比較検討では、全体評価を行う際に事業費についても考慮をすること。」でいかがでしょうか。必ず決定要因としてくださいということじゃなくて、そこも見てくださいという意味です。

○二宮主査 「考慮するよう記述すること。」という形じゃなくてもいいですか、「DFRに」という言い方じゃなくてもいい。

○石田委員 「考慮し、DFRに」、そうすると、事業費を必ず考慮するということになるので。そこまで踏み込むのが正しいのかどうか、私はそれほど何か格別の理由は持っていないんです。ただ、数字的には、明らかに高架式がすごく安いんです。でも、全体評価で全く評価に出てこないんで不思議だなと思って……施工費は高いものの、住民移転規模は最小であるということを決定要因にしているんですよ、どのオプションの比較も。

だったら、事業費が安いからこっちを選ぶということ、落とした理由も言ってほしいなと思うんです。でも、だからといって、事業費だけで決めてほしくもないというあたりなんで、どうすればいいでしょうか。

あと、あまり言っても、恐らくフィリピン政府の意向が強く反映される気がするので、材料を提供する側としては、全体に目配りをして、バランスのとれた評価をしていますということを出すことが重要じゃないかなと思うんです。

そんなところで、このあたりに、こういうコメントに、一応私としてはラインを設けたつもりなんです。趣旨を酌んでいただければ。



○二宮主査 それで趣旨が伝われば。

○若林 その趣旨は理解しているつもりでございます。大丈夫です。

○石田委員 よろしく申し上げます。

○二宮主査 では、この表現でお願いします。

では、今27ですよ。28をお願いします。

○松本委員 車両基地の話が先ほど谷本委員から出ましたのですが、ちょっとだけ確認なんです、事前資料の41ページの社会環境のところ、貧困層、雇用・生計手段のところとか、土地利用とかある中で、貧困層と雇用・生計のところはBになっているんですけども、先ほどのお話だと、例えば車両基地とか、まだつかみ切れていないという印象を受けたんですけども、それを前提にして次のように書かせていただきたいんですが、「貧困層、雇用や生計手段への影響については」、この「A、B、C、D」というのは、何と呼ぶんでしたっけ、こういうのは。事前評価というんですか、何と言うんでしたっけ、AとかB、これを何と呼ぶんでしたっけ。事前評価なんです、それとも何と呼ぶんですか、これは、この「A、B、C、D」と書かれているものは、これは何ですか。

○渡辺 探しておきます。

○若林 「スコーピング評価」とでも入れましょうか。

○渡辺 「評価値」とかですかね。

○谷本委員 評価結果じゃないか。結果となっていなかったっけ。

○松本委員 事前評価ではないんですか、これは。

○古賀 スコーピング時の評価。スコーピングの時点でのという。

○松本委員 まあいいです、皆さんわかるので、「ついでに、評価をBからCとして、丁寧な調査を行うこと。」ということが言いたいだけなんです。つまり、B-というのは、やっぱりもう大体わかっているということなんで、先ほどのご説明だと、ややちょっとわからないんじゃないかなというところがあったので、Cという、「わからない」ということを前提に丁寧な調査を行うことというふうにさせてほしいと思います。よろしいですか。

○二宮主査 ありがとうございます。

じゃ、29番をお願いします。

○石田委員 今、事前資料で見せていただいているオプション1、2、3という案は、これは正しくは中央ゾーン、つまりJICAが調査を担当されるゾーンの北から南の端まで全てだったでしょうか。それとも、真ん中のところだったでしょうか。またちょっと混乱してしまっ。全てを含んだものがこれですか。それとも、そこは……

○古賀 スコーピング案は全てを含んで。

○石田委員 いや、オプションが。今、代替案ですよ。代替案のオプション1、2、3を構造物で比較検討されているんですが。

○若林 その表については、上から下まで全部を対象としています。

○石田委員 全部ですよ。ただ、可能性があるわけですよ。北の部分は高架式が有力候補で、中央ゾーンの中央部分を外れる南区間は地下が有力なわけですよ。

それで、こんな助言にして調査団は可能ですか。つまり、オプション区間である真ん中の1、2、3の区間だけ、三つに分かれているところだけを、今のオプションをそのまま、オプション1、2、3とやっている代替案比較をそのまま残して、加えて北区間の評価、南区間の評価を、それぞれ前提が高架式、地下式、いわば北で有力と思われる方式、南で有力と思われる方式について影響をはかるというような調査の仕方、分け方は可能でしょうか。これは、恐らく松本さんもアイデアとしてお持ちじゃないかと思えますけれども。

○松本委員 これは、やっぱりDFRの書き方ということなんですかね。実際に調査団は、恐らくそれはやるんですよ。

○石田委員 やるんだと思います。そうでないとやれませんが。

○若林 レポートの書き方、整理の仕方の問題が大きいというふうには理解しましたので、恐らく混乱は、そのオプション1、2、3というのが、真ん中がまさに三つに分かれている部分だけの表なのか、そうじゃなくて全部なのかというところでしたので、いっそのこと、真ん中の三つに分かれているところは三つに分かれたものとして、そこだけを整理して。

○石田委員 今のような形で。

○若林 上のほうは上のほう、下のほうは下のほう。

○石田委員 はい、北のほうの評価、南側の評価。

○若林 という形で分けて、同じような表を作るということで理解しました。

○石田委員 なぜそれをお願いしたいかなと思うのは、今のこのオプション1、2、3だと、北と南区間の評価がマスクされている可能性、多分マスクされていますよね、これだと。どこまでマスクされているかが、読み手には全然わかんないんです。それだったら、もう思い切り分けてしまったほうがいいと思うんです。

○若林 はい、そういう整理の仕方はもちろん可能ですので、それで検討させていただきたいと思えます。

○石田委員 それで助言案ですよ、どう書くか。「候補路線の比較検討では」、中央ゾーンの真ん中の区間は、何か言い方があるんですか、オプションが三つに分かれている。

○若林 便宜的に「オプション区間」でいきましょうか。

○石田委員 とりあえず、「オプション区間における検討評価と北部区間・南部区間における検討評価を並列に行いDFRに記述すること。」松本さん、もっといい表現があると思うので、助けてください。

○松本委員 北部と南部は、共通区間とかではないですか。

- 石田委員 そうですね、「共通区間」ですね。
- 松本委員 「並列に」ではなくて、分けて行うのではないですか。
- 石田委員 はい、分けてです。「行い、それぞれの結果をDFRに記述すること。」
- 二宮主査 内容的にはこれで伝わりますか。大丈夫ですか。
- 若林 はい、大丈夫です。
- 二宮主査 これは、スコーピングマトリクスのところよりは、例えば代替案か、もしくは全体事項なんかに入れてもいいかもしれない。全体事項では、ちょっと大き過ぎますか。比較検討だから代替案かな。整理の仕方の問題だから、やっぱり代替案ですかね。スコーピングじゃないような気がしますよね。
- 石田委員 一応代替案に置いておいていいですか。また振り返るときに検討していただければ。
- これは、今スコーピングをやっているんですか。
- 二宮主査 今そうです、スコーピングで議論しているので。
- 石田委員 代替案に移行してほしいと思います、今のところ。
- 二宮主査 では、30番をお願いします。
- 松本委員 石田委員の助言が生かされると、ちょっと書き方が変わるけれども、これを前提にした場合ですが、よろしいですか、「各オプションのスコーピングに、必要な範囲で高架のケースを含めること。」もちろん、スコーピングに含めれば調査をして、結果をDFRに書くんですけども、ここでやっぱり一番言いたいのは、高架のケースはオプション、その中では地下だけで、それをスコーピング案に取りまとめたといいふうに書いてあるので、必要な範囲で高架のケースを含めてくださいということ。
- 二宮主査 よろしいでしょうか。
- 31番、石田委員。
- 石田委員 落としてください。
- 二宮主査 32番、谷本委員。
- 谷本委員 落としてください。
- 二宮主査 33番。
- 谷本委員 33番は、これは調査で調べていただいて、シミュレーションしていただいて結果を書いてくださいということで、これは助言にしません。
- 34番も、DFR書いていただけるということで助言にしません。
- それから35番は、これは助言にさせていただきます。35番、文化財ですね、ちょっとゆっくり読みますのでお願いします。「文化遺産（教会・墓地など宗教施設を含む）の工事中及び供用時のD評価をCに見直し、本事前調査において直接的、間接的に影響を受ける文化遺産を調査し、その結果をDFRに記述すること。」それで、前の括弧の「文化遺産」の括弧を、後ろの「影響を受ける文化遺産」の後ろに回していただけたら

すか。宗教施設、教会なんかはやっぱり引っかかってくると思いますのでお願いをします。35番が終わりました。あとは主査に一任。

○二宮主査 上の括弧内は消えていい。

○谷本委員 取ってもらって、後ろの「文化遺産」のほうに回してください。

○二宮主査 では、そのようにお願いします。

○石田委員 36番は落としてください。

○二宮主査 37はいかがでしょうか。

○松行委員 落としてください。

○二宮主査 38。

○松行委員 38は残したいです。「土地利用、景観に関する評価を再検討すること。」でどうでしょうか。

○二宮主査 具体的にこうというのはなくてもいいですか。

○松行委員 伝わっていると思っているんですが。

○二宮主査 趣旨は伝わっていると思いますけれども。そうすると、私の39も便乗させていただいて、一緒にコメントにさせていただきます。

40番は、そういうふうにしていただくということで要りません。

○松本委員 ちなみに、今の「評価を」の場合、これは要するに、今書いているA、B、C、Dのことを言っているんですね。

○二宮主査 そうです、さっきのやつです。

○松本委員 それが見つからないと何となく……スコーピングに書いてあるから大丈夫だということですか。

○松行委員 ということなんですが。

○松本委員 何となく、評価というのは、影響評価の場合、何となく結果に対して言いそうな気がするので。D評価を再検討、これはDでしたっけ、もともと現在は。

○松行委員 CとDなんです。

○松本委員 CとDですか。括弧で、何か……

○若林 影響項目をはっきり明示していただくとか、スコーピングの。

○松本委員 スコーピングのところに書いて、「評価」と書けば、それでいいですかね。その呼び名が何か……スコーピングのところに書けば大丈夫であれば、それで構わないです。

○若林 スコーピングに入っていますので、理解させていただいたつもりですけども。

○二宮主査 再検討ということで、今の評価はちょっとクリアじゃないという意味が含まれていますので、伝わると思いますけれども。

○若林 スコーピングの評価を再検討しという。

○松行委員 この表の。

○若林　そうです、その該当するところです。

○松行委員　もしあれだったら、「事前スコーピング案の表の」とか入れてもいいですが、ちょっとくどいかなど。

○松本委員　「評価（現行C、D）」とかというふうに書くと、みんなそこを言っているんだなというのはわかりますけれども、でもわかりました。すみません。

○二宮主査　とりあえず、この表現でお願いします。

それで41番、環境配慮のところ。

○谷本委員　ここは9番の松行委員のと合体、セットということで、ゆっくり読みます。私のほうのコメントに近いんですけども、「本事業が洪水多発地域で行われるため、鉄道施設への浸水被害を予測し、その結果をDFRに記載すること。」途中でもし入れていただけるならば、「あるため、鉄道施設」の前に、「過去の事例を精査し」というふうに入れていただけますか。台風とか、そういうのがありましたので。いいですか。

○松行委員　はい、ありがとうございます。

○二宮主査　これは41プラス9ですかね、ここでお願いします。

○谷本委員　では、42番は、プラス43、石田ということで、私のコメント、「地下鉄の場合に」、「大深度」とか、その辺は取ってください。「地下鉄の場合に大量に発生する建設残土の処理方法、場所などを調査し、その結果をDFRに記述すること。」石田先生、いいですか、こういう形で。

○石田委員　はい。

○谷本委員　廃棄方法とか、利用とかありますけれども。入れますか、建設残土の利用も。

○石田委員　入れましょうか。

○谷本委員　「大量に発生する建設残土の利用並びに処理方法」にしましょう。

○石田委員　わかりました。

○谷本委員　あまり、あそこの掘削土はコンクリートに混ぜられるような土じゃないと思いますけれども。どうしても軟弱地盤でしょう。

ということでよろしいですか。

○石田委員　はい、ありがとうございます。

○二宮主査　42と43は2人で。

○谷本委員　はい、43を合体しました。

44は、もう調査をしていただくということでお願いをします。

45番、これは調べていただくということですね。これも地下鉄の場合ということで。「本事業（地下鉄建設）に密接に関係する改正ROW法及びその運用細則において」、回答のほうの4行目の「50m以深の地下空間の利用の際の補償」をそのまま使っていたいて、「補償について精査し、その結果を」、根拠はいいです、「結果をDFRに記

述すること。」というふうにしてください。日本語になっているかな。

○二宮主査 結果とおっしゃったですね。

○谷本委員 じゃ、あとは主査の独断で。

46は、これは皆さん多くの方が関心なんで、これはどうしましょう、住民移転の補償をきちんと、ゾーンごとに書いてくださいということなんですが、これは残さないといけないでしょう。各委員の意見を聞くとして、古賀さん、私のコメントの真ん中あたり、「選ばれたオプションにおける」というところがあると思います。ここから、「選ばれたオプションにおける土地取得」以下を、「記述すること。」まで、コメントの形で残していただけますか。これで皆さんに議論をしていただいて、これでいいかどうか、もうちょっと書き加えることがあるかどうかということ。

そうか、「選ばれた路線」かな、「オプション」を「路線」に直してください。

○二宮主査 よろしいんじゃないでしょうか。

○谷本委員 よろしいですか。じゃ、あとはまた主査に任せる。

46まで終わりました。

○二宮主査 47はどうでしょうか。

○松行委員 47自体は落としていただいて結構なんですが、この議論をしたときに言った、鉄道を入れただけだと、恐らく渋滞というのは緩和しないからという話は、やっぱりできれば残したいと思っているんですが、恐らくここじゃなくて、場所は全体事項になるので、終わってから戻らせてください。

○松本委員 今書いちゃったらどうですか。

○松行委員 そうですか。

○松本委員 ええ、最後の全体事項へと。

○松行委員 あまり考えていなかった……

○松本委員 考えていなかったですか。じゃ、戻りましょう。時間が必要だという感じですね。

○松行委員 48番は、先ほどのスコーピング案の評価が変わると、恐らくこれも変わると思うので、これは落としてください。

○二宮主査 49も落としてください。

50番。

○石田委員 50も落としてください。

○二宮主査 51は残したいんですけども、このままの文言で残させていただきたいと思っています。

最後、52ですけども、どうでしょうか。

○松本委員 ちょっと新しくなっちゃいますが、「車両基地の代替案検討段階ではステークホルダー協議を実施し、その結果をDFRに記述すること。」これだけ残したいんですけども。もちろん、ほかのことでやらないでいいという意味ではなくて、車両基地

の代替案検討のところということです。

ちなみに、ちょっと関係ないんですが、松行委員が考えられている時間を利用して、40ページと41ページのスコーピングのところなんです、すごくくだらないことを確認させていただきたいんですが、この表がありますけれども、これ分類、例えば、汚染対策が二つあって、社会環境が二つあるんですけれども、これは何か区分があるんです。分類のところには社会環境が二つ、汚染対策が二つあるんですけれども、これは何か汚染対策A、汚染対策Bとか。

○古賀 ないです。

○松本委員 ないんですね。

○田野口氏 すみません、これは表がつながってしまっただけです。

○松本委員 単にそれですれているだけなんですね。わかりました。何か違いがあったかなと思って、少し考えてみたんですけれども。わかりました。

○二宮主査 じゃ、47はいいですか。47は全体事項に持ってきていただいて。

○松行委員 「鉄道敷設による交通渋滞緩和」、ちょっと日本語が変なんですけれども、とりあえず言います、「緩和を促進するために、鉄道から自家用車へのモーダルシフトを抑制する、かつ自家用車から鉄道へのモーダルシフトを推進する施策を同時に行うことを」、誰に言うんですかね、「フィリピン政府に提案すること。」とかで大丈夫ですか。

○二宮主査 よろしいですか。非常に大きなことだと思うので、多分全体事項。

○若林 助言としては問題ないと思います。事業としてどこまでカバーできるかという話は、もちろんあるとも思いますけれども、JICAとしてこういった議論を先方とするということは、もちろんやっていきたいと思っております。

○松行委員 こういうことを申し入れてあれなんですけれども、これだという施策がないんですよ。やっぱりステータス意識で自家用車に乗っている方が多いので。だから難しいということはすごくわかっているんですけれども、やっぱり、でも言っていたことが大切なんじゃないのかなと思っています。

○二宮主査 ありがとうございます。

これで一応出そろいましたが、JICAのほうで特に確認をしておきたいようなことはありますか。大体どれも内容的には、趣旨が伝わっている感じですか。1番、5ですよ。6は代替案の検討。6は代替案に行って、あとは14ですね。17か、16は残るんです。16は残る……

○石田委員 16は残ります。

○二宮主査 残りますか。それで17、18ですよ。21、それから27、28、30ですね。29もですか、そうですね、29、30ですね。それから35、38、39ですね、それから41と9番ですね。それから42、43。それから51と、47は前に行きましたね、47が前に行って、45、46で、47で、51、52。

じゃ、ちょうど5時なので、一応これで助言案とさせていただいて、事務局のほうに、あとスケジュールをよろしくをお願いします。

○渡辺 ありがとうございます。月曜日の午前中には、事務局のほうから二宮主査のほうに、体裁を整えたものを送付差し上げますので、期近で大変恐縮ですが、木曜日中にメールでの最終確認をお願いいたしたいと思います。

では、よろしいですか。

○二宮主査 木曜日中に確定する。すればいい。

○渡辺 そうです。金曜日の朝でも大丈夫ですけれども。要は、助言を全体会合までをお願いしますという趣旨です。

○二宮主査 わかりました。

○渡辺 それでは、長時間にわたり、どうもありがとうございました。

○谷本委員 古賀さん、ごめん、ちょっと戻ってくれる。

○古賀 はい。何番を。

○谷本委員 掘削土のところ。

○石田委員 土の利用です、残土。

○谷本委員 どこだろう、大量に発生する。これだ。あれは、「場合に、大量に発生する掘削土の利用並びに残土の処理」、そうしてください。そうすると、より正確になります。

午後5時04分閉会