

フィリピン国
マロロスークラーク鉄道事業／
南北鉄道事業南線（通勤線）事業
（協力準備調査（有償））
スコーピング案

日時 平成30年2月19日（月）14：00～16：57

場所 JICA 本部 111 会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

織田 由紀子 JAWW（日本女性監視機構）代表
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
林 希一郎 名古屋大学 教授
原嶋 洋平 拓殖大学 国際学部 教授

JICA

<事業主管部>

上野 和彦 東南アジア・大洋州部 参事役/第五課課長
井上 数馬 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課
佐伯 健 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

<事務局>

永井 進介 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兼監理課

オブザーバー

<調査団>

河合 伸由 株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
前田 良夫 片平エンジニアリング・インターナショナル
福間 孝雄 久心コンサルタント(株)
宮川 明貴子 片平エンジニアリング・インターナショナル

フィリピン国マロロスークラーク鉄道事業／南北鉄道事業南線（通勤線）事業
（協力準備調査（有償））
スコーピング案ワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

1. ジェンダー配慮

ジェンダー配慮に関するフィリピン国政府と JICA を含むドナー機関が署名した協定である Harmonized Gender and Development Guidelines for Project Development, Implementation, Monitoring and Evaluation を、関連法に追加してはどうか、委員から提案があった。これに対し、JICA から、同ガイドラインは同国において法制化されていないものの、同国の国家経済開発庁によるガイドラインであることから、ジェンダー配慮に関する同国の関連法 RA9710（女性のためのマグナカルタ）と併せて参考にするについて説明された。

2. 住民移転

本事業による住民移転は 10,000 世帯、60,000 人が推定されており、これらは全て非正規住民であることから、実務上、実施可能であるか委員から懸念が示された。また、住民移転計画の作成においては、センサス・社会経済調査、移転先の確保、ステークホルダー協議の情報提供と参加の確保、社会的弱者への適切な配慮等、個別の移転住民に対する配慮を行うよう、助言がなされた。これに対し JICA から、JICA ガイドライン及び助言に沿って、適切に社会配慮を行いながら、慎重に本調査を行っていくことが説明された。また、可能な限り影響範囲を抑えるべく、代替案を検討し実施機関に提案していく。

以 上

フィリピン国マロロスークラーク鉄道事業／南北鉄道事業南線（通勤線）事業
（協力準備調査（有償））
スコーピング案

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
【全体事項】				
1.	p.30	6.2.3 社会経済状況は、マニラ首都圏または沿線の状況に絞るべきである。前後の6.2.2、6.2.4 ではマニラ首都圏に関する情報であり、整合性に欠ける。p.1ではGDPの37%がマニラ首都圏に一極集中していることから、マニラ首都圏に関する情報はすでにあるものと思える。（コ）	織田委員	ご指摘ありがとうございます。DFRではマニラ首都圏及び沿線の状況を記載いたします。
2.	p.42-43	3の方針にある非正規居住者の移転地および社会住宅計画には、NHAが非正規居住者の移転先を確保できたかどうかの確認も含まれるのか？（質）	織田委員	RAPには移転地の確保の確認までを含みます。
3.	p.46	表 7.5 用地取得・住民移転に係る「フィ国」とJICAガイドラインとの比較表の、「フィリピン国関連法」の欄に、Harmonized Gender and Development Guidelines for Project Development, Implementation, Monitoring and Evaluation を追加してはいかがか。これは、JICAも参加しているジェンダーに関するフィリピンのドナーとNEDA, PCWとの協定である。 http://pcw.gov.ph/sites/default/files/documents/resources/harmonized-gad-guidelines-2nd_ed_0.pdf （コ）	織田委員	ご提案をありがとうございます。 ジェンダーアクションプランには「フィ国」共和国法9710: 女性のためのマグナカルタを参考に予定であり、併せて、ご提案のガイドラインも参考にいたします。
4.	p.7	中国輸出入銀行の融資で計画されたノースレイルプロジェクトが契約解除になった理由を追記してください。また、同プロジェクトの内容と今回の事業①はほぼ同じ	林委員	ノースレイル事業の契約解除理由は不法な契約および汚職から2011年にNorth Luzon Railways Corporation Republic of the Philippinesは中国請負業者（SINOMACH）と契約を中止し、2012年にフィリピン最高裁判所により入札

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		と考えてよいですか？（質・コ）		が違法とされ、契約解除となりました。
5.	p.7、79	ノースレイルプロジェクトが契約解除となった理由を記述すること。ノースレイルプロジェクトで移転した400世帯への対応について明らかにすること。（コ）	原嶋委員	ノースレイル事業と本事業は一部の区間が重複しています。ノースレイル事業との重複区間を本事業と比較すると、本事業では電車だが、ノースレイル事業はディーゼル、構造形式は本事業は高架だが、ノースレイル事業では高架と盛土が計画されており、両者がほぼ同じというわけではありません。
6.	p.7	中国輸出銀行のノースレイル事業が解除となった理由は分かりますか。分かる範囲で教えてください。（質）	作本委員	移転した400世帯については、2008年以前に住民移転が行われていますが、現在まで未解決の紛争等がないか確認し、DFRに記載します。
7.	p.17	図6.2の凡例が見えるようにしてください。（コ）	林委員	図を修正しました。（添付資料①）
8.		本事業では2つの駅を新設するとあるが、これらの駅舎の環境影響は不可分一体のものとして調査に含むのか。（質）	原嶋委員	本事業では全駅が新設となり、駅舎建設に伴う環境社会影響も環境社会配慮調査の対象となります。
9.	p.7	中国輸出銀行融資で実施したクラークーバレンズエーカローカン区間のNorthrail区間の契約が2012年に解除となったにもかかわらず、EMBが2013年にJICAが事業を引き継いだ際に、「ECCは依然有効」であるとの判断を示したのは、何故ですか。過去の話ではあるでしょうが、EMBの判断方法に関わることですが、既に中国側との契約が解除となったのに、ECCだけの有効性を認めた根拠が分かれば、教えてください。（質）	作本委員	フィ国の規定ではECCは事業停止から5年間有効です。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
10.	p.10	マロロスークラーク区間の ECC は、最終的に無効の状態にあるとのことですが、ノースレイルに関わる調査データで、参考に使えるデータは何かあるのですか。まったく、初期から ECC の手続きを始めるのですか。（質）	作本委員	環境省はノースレイル事業の 1997 年に作成され EIA 報告書はデータが古く参考になりません。またノースレイル事業が 2012 年に停止してから 5 年経過しており、ノースレイル事業で取得した ECC は無効と判断しました。よって、本事業は新規事業とみなされ、ECC 取得手続きを行います。
【代替案の検討】				
11.	p.47	8.2.2 (1) a.の記述はわかりにくいので、表 8.1 で使っている（山地ルート案）等の表現を使っていたきたい。特に、4 行目には「これらの案が先住民族指定地域を通過する・・・」とあるが、先住民族指定地域を通過するのは、A 案、B 案のみであるにもかかわらず、現在の記述では C 案も含まれるようにも読める。（コ）	織田委員	事前配布資料では、C 案は先住民族の指定地域を通過しない、とご説明差し上げていますが、正しくは、A 案、B 案と比較すると先住民族指定地域の通過は少ないと想定されていますが、先住民族指定地域の境界に係る明確な情報がなく、詳細な線形図を作成し、国家先住民族委員会（NCIP）の確認を求める手続きを今後行う必要があります。修正し、お詫び申し上げます。
12.	p.49-50	表 8.2 Clark-CIA 接続ルートでは NCC から CIA に向かう利用客は不便になるが、想定される利用客に説明し、意見を聞くことが可能であれば聞いていただきたい。Tarlac での調査はこれに該当するの？（質・コ）	織田委員	ご指摘のように NCC から CIA へ向かう利用客は、一旦、Clark 駅で乗り換えることになり、不便をかけることとなります。他方、NCC の開発は進んでおらず、まだ利用客の特定はできていません。Tarlac で開催される今後の現地ステークホルダー協議では、NCC から乗車する場合の利便性に関して情報共有をするようにいたします。
13.	p.56	10,000～60,000 人の不法占拠住民というのは非常に幅があるが、これは定義による差なのか？不法占拠住民はどのように特定するのか？（質）	織田委員	事前配布資料に誤りがあり、約 10,000 世帯、60,000 人が現状での推定です。申し訳ありません。不法占拠者は、本調査団が実施するセンサス調査によって氏名・家族構成等が特定されます。
14.	p.56	表 8.4 事業②の被影響世帯数の比較に関して、10,000～60,000 人の不法占拠住民が推定されるということは△ではなく×ではないのか？なお、P.64 表 9.2 事業②のスコーピング案 No.14 では、A-になり影響が大きいとされている。（質・コ）	織田委員	△⇒×に DFR で訂正します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
15.	p.56	<p>表 8.4 事業②の地域分断の比較に関して、高架+地上の第3案のみ地域分断の影響は甚大として×になっている。同頁上部では、「通路、迂回路、アンダーパス等の・・・検討した」とあるが、これらの検討の結果甚大な影響が生ずるということか？</p> <p>なお、アンダーパスを採用する場合は、洪水時住民が通行できなくなるなどのリスクがでるのではないか。</p> <p>（質・コ）</p>	織田委員	<p>地上構造案を検討したロスバニョスには、現在、鉄道は運行されておらず、人も家畜も鉄道用地を自由に往来しています。</p> <p>地上構造案では、この往来が制限を受けることから、×（影響が甚大）と評価しました。</p> <p>ご指摘のように、洪水発生地区でアンダーパスは採用しないようにしています。</p>
16.	表 8.1、表 8.2	<p>代替案の検討において、比較項目を統一すること。例えば、表 8.2 には「工事難度」があるが、表 8.1 にはない（工事難度は、工事費を同じではないか）。（コ）</p>	原嶋委員	<p>比較項目に“工事難度”、“工事費”の双方を記載し、DFR で訂正します。</p>
17.	表 8.1～表 8.4	<p>代替案の検討において複数の項目をそれぞれ「○、△、×」で評価しているが、総合評価において各項目がどのような比重で考慮されているか明らかにすること。多くの場合、事実上、「工事費」だけで判断しているように見える。（コ）</p>	原嶋委員	<p>総合評価には社会環境、自然環境、その他を特に比重をつけずに評価し、最も現実性がある案を最適と評価しました。</p>
18.		<p>マロロス-クラーク間について、構造形式比較はあるが、ルートと比較を省略したのは何故か。（質）</p>	原嶋委員	<p>本区間のルートは、現存する旧 PNR の ROW を使用することが最も社会環境、自然環境等の影響を減らすことが明らかであったので、ルートの比較は省略しました。</p>
19.	p.48、表 8.1	<p>C 案で、用地取得は最も少ないにも関わらず、被影響世帯が最も多いのは何故か。（質）</p>	原嶋委員	<p>線形は旧 PNR の用地を通過していますが、本事業で用地取得を行う必要もあります。その地域は、他の 2 案と比べて開発が進んでおり、人口が密集しているため、被影響世帯が多くなっています。</p>
20.	表 8.3	<p>工事費と住民移転数の 2 つの項目の比較で、どちらに重点を置くのか（「住民移転数は多いが、工事費が安い案」を選ぶのか、「工事費は高いが、住民移転数の少ない案」を優先するのか）。（質）</p>	原嶋委員	<p>代替案の検討では、住民移転数のみならず、自然環境、公害防止、技術面等も併せて評価しています。今回は表 8.3.a 表 8.3.b とともに、自然環境と技術面から高架構造が適切であると判断しました。</p> <p>なお、表 8.3.a では両案の工事費はほぼ同等であり、用地取得が少ない高架構</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				造案が現実的と評価されます。また、8.3.b では工事費、用地取得の双方から、高架構造案が地下構造案に比べて現実的と評価されます。
21.	表 8.3	車両内の騒音は「公害」項目に含まれるのですか。（質）	原嶋委員	含まれませんので削除し、DFR で訂正します。
22.	表 8.5	「工事費」を代替案比較の項目として追加すること。（コ）	原嶋委員	了解しました。「工事費」の項目を追加し、DFR で訂正します。
23.	p.48	表 8-1CIA—NCC ルート選定について、「先住民族の指定地域を通過（可能性も含めて）」を代替案の選択肢に加えているのは、RA 法からも明らかなおと、先住民の土地は、そもそも売却その他を禁止されているはずの土地ですし、保護すべき対象地と考えられているので、選択肢に加えての比較はおかしいのではないのでしょうか。（質）	作本委員	24 頁のとおり、開発プロジェクトが先住民伝来領域と重なる場合、国家先住民族委員会（NCIP）の定める手続きに従い、事業主は影響を受ける先住民族や先住民文化共同体から、自由かつ事前の情報に基づく同意(FPIC)を取得することで事業の実施は可能です。 ただし、フィリピン政府・JICA の双方で、先住民族への影響は可能な限り回避すべきとの方針の下、表 8-1 の検討を行い、C 案を選定して NCIP からの回答を待っているところです。
【スコーピングマトリクス】				
24.	p.61	表 9.1 事業①のスコーピング案 No.14 非自発的住民移転 224 世帯は、推奨されている代替オプション表 8-1 C 案のみにかかわるものか、この数字は、表 8.2、表 8.3b 提案の高架構造案にもとづく移転も合わせたものか？（質）	織田委員	ご指摘の数字は、事業①の全体（高架構造案）で想定される移転数です。
25.	p.61	事業①は沿線の開発を伴うことから一定量の樹木伐採を伴う影響が懸念されるため生態系の評価を C から B へ変更。p.68 の TOR も同様。（コ）	林委員	評価を B に改め、DFR で訂正します。
26.	p.64	p.22 に整理されているように、事業②の計画路線の一部が IUCN 保護区分 II の地域と近接していることから、生態系については評価を C から B に変更した方がよい	林委員	評価を B に改め、DFR で訂正します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		と考えます。同様にp73のTORも同様。（コ）		
27.	表 9.1	「生態系」において、事業①による Philippine Duck や Black-faced Spoonbil など絶滅危惧種希少種への影響について明示すること。（コ）	原嶋委員	EIA で影響を確認して、その結果を DFR 報告書に記載します。
28.	表 9.1	表 9.1 では「先住民族指定地区をしていない」とあるが、「ターラック州の先住民居住区である山岳地帯を通過する」とある。矛盾はないか。（質）	原嶋委員	表 9.1 の表現を次のように DFR で訂正します。 本路線はクラーク空港から NCC 間にある先住民族指定地区を通過する可能性があり、事業が及ぼす影響について検討する必要がある。
29.	表 9.2	「生態系」において、事業②による Makiling forest reserve への影響について考慮すること。なお、Makiling forest reserve を回避するルートの代替案比較をしたのか。（コ）	原嶋委員	EIA で影響を確認して、その結果を DFR 報告書に記載します。また、DFR では Makiling forest reserve の近隣を通過しないルートを代替案に加え、比較します。
30.	p.60	スコーピングでは、車両基地と構造物について、事業①と②を区別して、評価を行っています。ここでは、何故、前節で事業①の内容を2つに分けて説明されていたものの、この表 9.1 では、スコーピング作業を事業①に集合させて、評価を実施しているのでしょうか。整理の方法について教えていただきたい。スコーピング評価に関する表 9.1 と表 9.2 で事業①と事業②の評価結果を比較したところ、ほとんど同じで、違うのは、8.「保護区」、16.「先住民族・少数民族」部分2か所だけで、残りの評価はすべて同じ結果です。（質）	作本委員	事業コンポーネントを細分化し、それぞれにスコーピング表を作成すると、きめ細かく影響を想定することが可能ですが、一方で限られた時間の中で作業効率を考え、今回は軌道等の構造物と車両基地をまとめたスコーピング表を作成しています。 また、事業①と②の計画路線が通過する地域は、保護区や先住民族の先祖伝来領域を除けば、同じマニラ首都圏に立地していますので、スコーピング表に大きな差異は生まれておりません。
31.	p.61	スコーピングで、「貧困層」への配慮にA-で重視されてはおられるが、貧困層の大量立ち退きは社会問題に発展しませんか。十分な対策を打てるのでしょうか。（質）	作本委員	社会問題に発展しないよう、JICA ガイドラインに沿って、住民移転計画を作成します。その際は、住民協議を通じて社会的弱者を含む PAPs の意見を丁寧に聞くこととします。その上で、関係機関、及び「フィ国」関連法に配慮しながら、移転者への補償と生活再建築の内容の立案を行います。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>なお、「フィ国」では以下の移転地・低所得者用の住宅が提供されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 政府は住宅都市開発調整協議会（HUDCC）や国家住宅庁（NHA）を通して地方自治体と協議の上、非正規住民のための移転先を特定し、整備する。（RA10752 第9項） ✓ 非正規居住者へは、地方自治体と国家住宅庁（NHA）が中心となり、低所得者用住宅や移転地を提供する（RA7279）
32.	p.64	<p>住民移転関連のスコーピングで A-とされているが、余りに膨大な数の住民移転が予定されている（工事中1万世帯~6万人）。かような大規模住民移転を伴う鉄道事業を、実際に実施できるのでしょうか。（質）</p>	作本委員	<p>実施機関の DOTr、該当する地方政府と連携しながら情報公開（IEC）、第1回現地ステークホルダー協議（SCM）、そしてセンサス・社会経済調査を行っていますが、特段の反対は確認されていません。</p>
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
33.	p.26	<p>本事業のサイトの一部ではすでに騒音が環境基準値を上回っている。本事業によりさらに悪化するおそれがある。騒音を環境基準値より下回るような措置を提案すること。（コ）</p>	原嶋委員	<p>EIA で騒音ベースライン調査を行い、本事業によって騒音が環境基準値を上回ると予測される区間、又は、すでに環境基準を上回っている区間には更なる悪化を防止するため遮音壁設置など低減対策を提言します。</p>
34.	p.14	<p>活断層との関連で、地震が発生した場合には、マニラに液状化が生じる可能性があるとのことですが、今回の事業において、ルート選定方法などで、活断層を回避するとかのリスク回避は実施されていますか。（質）</p>	作本委員	<p>ウェストバレー活断層は、フィリピン政府が発行している活断層の位置を示すマップ上で、約130kmマニラ首都圏を南北に走っていることが確認されています。この活断層を避けようとする、鉄道の本来の目的である乗客輸送の需要を満たす路線の設定が困難になると考えております。本事業②の線形は大部分が活断層に平行しており、一部のみ、モンテンルパ市内で横断するルートとなっております。日本でやむを得ず活断層と鉄道路線が交差する場合と同様、国土交通省鉄道局による鉄道構造物等設計標準に則り、可能な限りリスクを回避したいと思います。</p>
35.	p.15	<p>本鉄道は、パシッグ川を含む8河川を通過するとのことですが、洪水による潮位上昇などに対して、リスク回避は配慮されているのですか。（質）</p>	作本委員	<p>流量解析から設計最高水位を算出し、余裕高さを持たせた桁下高にして洪水による潮位上昇のリスクを回避させます。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
36.	p.17	IUCN 対象の「国際的な保護区」（p.17 表と p.18 図）と国内の NIPAS 対象の保護対象地域の広狭のズレにどう対応されますか？前者の IUCN 保護対象地区の数が多く、国内の NIPAS による対象地域が少ないので、どちらを優先させますか。なお、Mount Makiling Forest reserve と Manila Bay への配慮実施は p.22 に記載されていますが、その他の対象地域に対しては、それぞれいかが対応されますか。（質）	作本委員	JICA では、ガイドライン運用面の見直しを通じた FAQ に基づき保護区を判断しています。その内容は添付資料②のとおりです。また、その他の地域は影響が及ぶ可能性は少ないと考えられるため、EIA 調査の対象地域からは除きます。
【社会配慮】（住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
37.	p.69-70 p.74-75	センサス調査には不法居住住民も対象に含まれているのか？ 社会経済調査、SCM, FGD, 個別インタビュー、聴き取りは不法居住住民も対象に含まれるが、特に事業②について10,000～60,000という推定数からどのように調査対象者を特定するのか？（質）	織田委員	事前配布資料に誤りがあり、約 10,000 世帯、60,000 人が現状での推定です。申し訳ありません。 なお、ROW 内のすべての非正規住民はセンサス調査の対象となります。調査は衛星写真で ROW を特定し、前もって用意した質問票を調査員が 1 世帯ずつ訪問して世帯主名、家族構成等を尋ねて世帯情報を収集します。
38.	p.69-70 p.74-75	「社会経済調査」に際し、世帯単位でなく個人単位の調査をお願いしたい。特に、貧困層、非正規居住者の経済活動に関し、DFR に性別集計を記載していただきたい。（コ）	織田委員	本事業のセンサス・社会経済調査では、世帯主とその他の世帯構成員全員について、基本属性（名前、性別、年齢、学歴等）や、主収入源・副収入源の区分・場所・収入受け取り頻度、土地ベースの職業の区分、給料ベースの職業の場合の雇用契約・職種等、職業技術の有無、脆弱性の有無（妊婦や障害者等）についてヒアリングを行います。それらの情報は、性別集計し DFR に結果を記載します。
39.	p.69-70 p.74-75	社会経済調査には現在の通勤や買い物などのための移動時間や手段を含めて DFR には性別集計を記載していただきたい。すでに含まれているのかもしれないが明示的でないので。（コ）	織田委員	社会経済調査では、現在の主収入源・副収入源について内容や住居からの近接性をヒアリングします。その結果は性別集計し、DFR に結果を記載します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
40.	p.69-70 p.74-75	社会経済調査では、既存の運送業者だけでなく、路上販売を含む地域の経済や就業機会の状況についても調べて DFR に記載していただきたい。新駅の設置に伴い、駅前再開発が行われるという新しいビジネスチャンス就業などに生かすことで、被害と便益の偏在を防ぐためである。（コ）	織田委員	被害と便益に関しては、駅等の施設ができることによって、こういった被害・便益が生じるか予測し、結果を DFR に記載します。なお、行商人や路上販売を対象にしたフォーカスグループディスカッションを、必要に応じて実施する予定です。
41.	p.70、 75	ジェンダーアクションプランは、誰に対して提出し、どのように公開提示するのか。 女性や交通弱者に配慮した設計について、いつ、誰が、誰の意見を聞いて設計するのか？ ジェンダーアクションプランの作成に当たっては、前述の Harmonized Gender and Development Guidelines for Project Development, Implementation, Monitoring and Evaluation の gender checklist for infrastructure projects を参照していただきたい。（質・コ）	織田委員	本 RAP 調査ではジェンダーインパクトアセスメントを行い、インタビュー調査・フォーカスグループディスカッションを通して、女性や交通弱者の意見を聞き取り、その意見を調査団の設計チームに伝えて、設計に反映させます。 DOTr 及び JICA の HP で公開されます。 また、ジェンダーインパクトアセスメントの結果は本調査団の設計チームと共有・活用できるようにいたします。
42.	p.71、 76	影響項目「事故」の評価方法に「駅前開発」とあるが、これは別のプロジェクトなのか？誰が実施するのか、本プロジェクトの評価と制度的に関連付けられるのか？（質）	織田委員	本事業は公共交通指向型開発のコンセプトを作成、実施機関等に提案する予定です。駅前開発の実施主体は、主に駅周辺の地権者や地方自治体が想定されず。本調査では、供用時に“事故”に関する評価を行う際に、駅前開発に伴う交通事故増加を留意すべき項目として掲げました。
43.	p.64	p.56 にも整理されているように、不法占拠住民が 10,000 から 60,000 の移転が必要とのことで、非常に大きな影響が懸念されるので、この辺りの具体的な計画はありますか。（コ）	林委員	事前配布資料に誤りがあり、約 10,000 世帯、60,000 人が現状での推定です。申し訳ありません。表 7.5 の 3 項に基づき、移転地・低所得者用の住宅が提供されます。 ・政府は住宅都市開発調整協議会（HUDCC）や国家住宅庁（NHA）を通して地方自治体と協議の上、非正規住民のための移転先を特定し、整備する。（RA10752 第 9 項） ・非正規居住者へは、地方自治体と国家住宅庁(NHA)が中心となり、低所得者用住宅や移転地を提供する（RA7279）。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
44.	p.24	少数民族の土地利用に関して、計画路線が先住民族（Aeta 族）に近接する領域との記述がありますが、単なる近接なのか、または用地没等も伴うものでしょうか。これらの土地は、同法3条が規定するような祖先代々の領地(ancestral domain)または個々人に帰属する土地（Ancestral Lands）にあたるのでしょうか。報告書では、NCIP 行政命令第3号に基づき、FPIC (Free and Prior Informed Consent) の同意を得て、「必要な対応」を行うと記述されておられますが、どのような対応方法が予想されるのでしょうか。なお、48頁のルート比較に関する代替案では「先住民族の指定地域の通過」が選択肢に含まれていますが、通過も前提において検討されていますか。（質）	作本委員	表8.1のOption AとBはAncestral Domainを通過しますが、本事業はAncestral Domainを可能な限り回避したC案が望ましく、詳細線形をNCIPに提出して、Ancestral Domainを通過するか否かを確認中です。
45.	p.27	河川やマニラ湾の水質汚染状況は極めて進んでおり、大腸菌の数値はとびぬけて高い。大半が一般廃棄物やし尿のためと考えられるが、本路線の開発によって、水質汚染がさらに加速化されないための方策は、教育的な方法も含めて、何か考えられないでしょうか(駅周辺での一般ごみの投棄禁止、ごみの分別回収、指定場所へのごみ捨て、トイレのし尿処理方法の工夫等)。併せて、工夫していただければ、有難いです。（コ）	作本委員	貴重なご提案をありがとうございます。参考にさせていただきDFRの作成に反映いたします。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
46.	p.77	「バランガイから当該ステークホルダーに・・・通知される」とあるが、バランガイに対して、当該ステークホルダーの定義が説明されているのか？バランガイからの通知先に不法占拠住民は含まれるのか？含まれない場合、不法占拠住民へは誰が開催を通知するのか？（質）	織田委員	本事業沿線は過去にも同様な計画が有り、各バランガイは非正規住民の定義を十分理解しています。SCM時に非正規住民への通知はバランガイを通して行われます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
47.	p.77	<p>ステークホルダー協議会の開催日時に関しては、できるだけ多様な住民や被影響者が含まれるように確認していただきたい。DFRには、参加者の性別だけでなく、例えば障害者、不法占拠住民であるか否かが分かればそれも記述していただきたい。</p> <p>なお、表 11.2 の説明のための SCM の参加者数を見ると、開催場所にもよると思われるが、ばらつきが大きく、特に午後が少ない傾向にあることにも留意されたい。（コ）</p>	織田委員	<p>開催日時は地方自治体と確認を取りながら、 balanガイから住民へ電話、又は住民を介して、できるだけ多くの人に参加できるように行っています。受付時に障害者、非正規住民であるか否かを判別することは実務上難しく、男女別参加者を記述します。</p> <p>社会的弱者に対しては、フォーカスグループディスカッションを開催し、意見を聞き取ります。</p> <p>了解しました。ご指摘をありがとうございます。</p>
48.	p.79	<p>事業①Northville9 への移転が 400 世帯に留まっており PNR の土地の不法占拠状態が続いている自治体と、移転済の自治体があるとのことだが、それぞれの理由について調査しその結果を DFR に含めていただきたい。（コ）</p>	織田委員	<p>了解しました。DFR に記載します。</p>
49.	p.80	<p>事業②の不法占拠住民の移転に関する進展および NHA および LIAC との調整会議の記録を DFR に含めていただきたい。（コ）</p>	織田委員	<p>了解しました。DFR に記載します。ただし、その他の調整会議との兼ね合いもあり、詳細は Appendix に収録する場合もあることをご理解ください。</p>
50.	p.78	<p>ステークホルダー協議では、様々な意見がみられるが、自治体からも多くのコメントが見られるが、今後のステークホルダー協議では、とりわけ丁寧な対応が求められるではないでしょうか。今後の STM の議事録要旨を紹介していただきたい。（質）</p>	作本委員	<p>了解しました。</p> <p>ステークホルダー会議の議事主旨は DFR に反映いたします。</p>
【その他】				
51.	p.44	<p>LIAC についての説明がない。（質）</p>	織田委員	<p>本文及び略語集に正式名称：関連機関委員会（Local Inter-Agency Committee）を追記します。</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
52.	p.26 下 から 3 行目	「告訴区道路」⇒「高速道路」の誤記かと思えます。(コ)	作本 委員	ご指摘をありがとうございます。「高速道路」に訂正いたします。