

フィリピン国
中央ミンダナオ高規格道路整備事業
(カガヤン・デ・オロ市—マライバライ
市区間) (協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 2021年4月26日(金) 14:00~18:35

場所 オンライン会議 (Teams)

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門 助教
小椋 健司	阪神高速道路株式会社 技術部国際室 国際プロジェクト担当部長
織田 由紀子	JAWW（日本女性監視機構） 副代表
源氏田 尚子	公益財団法人 地球環境戦略研究機関（IGES） 東京サステイナビリティフォーラム フェロー
柴田 裕希	東邦大学 理学部 准教授

JICA

<事業主管部>

渡辺 大介	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 課長
小野 望	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 企画役
山上 啓介	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課
杉山 秀男	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課
川原 俊太郎	社会基盤部 運輸交通グループ

<事務局>

加藤 健	審査部 環境社会配慮審査課 課長
小島 岳晴	審査部 環境社会配慮監理課 課長
永井 真希	審査部 環境社会配慮審査課
齋藤 悠介	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>

上野 隆一	株式会社建設技研インターナショナル
及川 立一	株式会社建設技研インターナショナル
木内 満雄	株式会社建設技研インターナショナル
岩間 駿	株式会社建設技研インターナショナル
田邊 智章	日本工営株式会社
大田 朋子	日本工営株式会社

フィリピン国中央ミンダナオ高規格道路整備事業
(カガヤン・デ・オロ市—マライバライ市区間)
(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.代替案検討について

代替案検討にかかる評価項目および評価方法の妥当性に関連し、環境社会配慮項目にかかる重み付けとその背景にある考え方の適切性について助言委員より指摘があった。

JICA より、実施機関側との合意形成の経緯、その他の評価項目（道路性能、施工性、事業費等）とのバランス含めて、評価項目・評価配分の考え方について説明を行い、助言 1、2 としてまとめられた。

2.F/S 調査における M/P 調査結果の活用について

本事業はフィリピン国高規格道路網開発マスタープランプロジェクト（フェーズ 2）におけるプレ F/S 検討を経て、本格的な F/S が行われているものである。従って、本 F/S における環境社会影響評価においては、可能な限り前提となるマスタープラン調査での検討結果を活用することで、環境社会影響の検討を合理化することが望ましいとの指摘が助言委員よりあった。

JICA としては同指摘を踏まえて本 F/S の調査報告書の冒頭において先行マスタープラン調査との関係性等の整理を行う旨回答した。

以 上

フィリピン国中央ミンダナオ高規格道路整備事業（カガヤン・デ・オロ市—マライバライ市区間）
（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.	SC4、45	図には色がついていますが、それらの色が何を意味するのか説明を書いてください。（コ）	石田委員	色の意味がわかるよう、凡例を追加いたします。なお、うす黄色が CADT、緑色が KBA、赤が市街地です。また、ページ 45 は黄色丸がインターチェンジ（IC）候補箇所を示しております。
2.	SC46	KBA と IBA は全く同じ場所同じ面積ということでしょうか。違いましたら地図上で示してください。（質）	石田委員	同じ場所同じ範囲になります。 表 3-5（ページ 14）の脚注に二つの KBA は IBA としても登録されている旨を記載しておりますが、本協力準備調査報告書等の中で本地域を示す全ての箇所で、最初に場所・範囲が同一である旨明記するようにいたします。
3.	SC53 他	IBA。環境保護区域、となっておりますが、SC の略語集では重要野鳥生息地と記載されています。確認してください。（質）	石田委員	英訳 IBA : Important Bird and Biodiversity Area 和訳 重要野鳥生息地 に訂正・統一いたします。
4.	SC 第 5 章	セクションごとの図。図中は KBA ですが凡例では IBA です。統一してください。また、セクション 2 の図に凡例をつけてください。（コ）	石田委員	質問 No.2 の回答のとおり、IBA 及び KBA は同じ場所・同じ範囲を示しますことから、特に断る必要がない限り、本調査に係る資料の中では本エリアを示す場合には KBA にて統一いたします。
5.	SC1、MP5-63	「事業の背景」(SC 案、p1)について。この地区は社会環境面からクリティカルな課題をもつ地区のように見えますので、FRにおいて、流通の効率化を妨げている様々な要因(MP では 5-63 や他のページにも記述されている問題・課題と解決方法といった分析結果)をリストアップし記述してください。（コ）	石田委員	流通の効率化を妨げる要因について、DFRに「道路交通の問題・課題」あるいは「事業の必要性」といった項目を設けて、記載するものといたします。
6.	MP セクション 15.1	本案件の道路が整備されるとカガヤン・デ・オロから 15 km程は 3 本の道路が走ることとなります。代替案の検討あるいは道路建設の妥当性を説明するセクションにおいて、現有の Sayre Highway、新規に	石田委員	Sayre Highway は、ジグザク区間があり、ヘアピンカーブや急勾配であることから、走行速度が低下しており、事故率も高い状況です。建設中の Alae-PHIVIDEC Bypass Road も急カーブと急勾配区間が存在し、設計図のパラメーターより判断すると、設計速度は 20km/h と低い道路幾何構造

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		建設された Alae-PHIVUDEC Bypass Road そして MHC という 3 本の道路が必要な理由を記述してください。(コ)		となっております。そのため、カガヤン・デ・オローマライバライ区間の高規格道路整備の必要性は依然高いと考えております。SC 案の「5.1 事業を実施しない案」にて、Sayre Highway を記載しておりますが、Alae-PHIVUDEC Bypass Road を含め、DFR に記載いたします。
7.	SC2、MP15-3	<p>マライバライまでの高規格道路を整備することにより都市間あるいは都市と農村地区間の移動がスムーズになることが予見されるわけであり、ダバオまで 6 時間、マライバライまで 2 時間と計算される (MPP15-3、および個人的に試したグーグルマップ上の計算) のですが、マライバライからダバオまでの道路は狭隘なように見えます。マライバライからダバオまでの区間は CMH 全区間の 3 分の 2 を占めるわけですのでその区間の整備がなされて初めて CMH 整備事業の目的が果たせます。また、マライバライまでの先行整備が果たされて交通量が増加しスムーズな通行が実現した暁には未整備区間との接続と未整備区間の交通実体が問題になるのではないのでしょうか。よって、</p> <p>①マライバライからダバオに向けての旧道への接続についての説明</p> <p>②マライバライ以降のダバオまでの路線新設整備計画と進展</p> <p>この 2 点を DFR に記述してください。(コ)</p>	石田委員	<p>二つのメトロポリタンセンター（カガヤン・デ・オロ～ダバオ）を連結する中央ミンダナオ高規格道路を整備する上で、本プロジェクト区間（カガヤン・デ・オロ～マライバライ区間）は、第 1 フェーズ整備区間となります。マライバライ～ダバオ間は第 2 フェーズ整備区間となります。第 1 フェーズ区間は、全区間の中でも農業が盛んな地域であり、短期中期的に将来交通需要の増加が見込まれる区間であり、整備優先度が高い区間と位置づけています。カガヤン・デ・オロからマライバライまでの第 1 フェーズ区間のみ整備された場合でも、沿道住民の交通条件は大きく改善します。特に、対象路線周辺にて収穫されるパイナップル等の農産物やマライバライ周辺の高原野菜等の換金作物の運送が大幅に改善されるとともに、農業振興のさらなる拡大が期待され、事業効果は大きいと期待されます。</p> <p>ご指摘の通り、中央ミンダナオ高規格道路を整備することにより、二つのメトロポリタンセンター間の大幅な旅行時間の短縮効果が見込め、ミンダナオ中部の開発促進や移動・物流の円滑化が期待できますので、段階的に整備を推進することが必要になります。</p> <p>第 2 フェーズ区間（マライバライ～ダバオ）の整備は、第 1 フェーズの供用に伴う交通需要の変化に弾力的に対応することが必要になると考えています。現在は、高規格道路 MP において中期整備（2030 年）として位置付けています。もし、交通需要の増加が想定よりも早く、現道では交通処理が出来ないことが予想される場合には、早期に第 2 フェーズ区間の整備を推進、あるいは現道拡幅による対応が必要となります。コメントを踏まえて、DFR に①マライバライからダバオに向けての国道への接続及び②マライバライ以降のダバオまでの路線新設整備計画の重要性と現状における整備計画の有無、無い場合の対応策につき記載いたします。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
8.	SC3、MP15-3	<p>第一区間が完成すれば、現在カガヤン・デ・オロからダバオ市まで6.5時間要している移動時間が3.5時間となる(MPP15-3(1))ということでしょうか。それともこの便益(6.5h→3.5h)は、あくまでカガヤン・デ・オロからダバオへの路全ての工事(第一区間と第二区間の両方の路)が完成した時にはじめて出現する所要時間となるということでしょうか。MPP15-3での記述からは後者として読み取ることが可能です。(質)</p> <p>もし、第一区間の工事だけで3.5時間となるということなら、全区間(第一と第二の両方)が完成した暁にはカガヤン・デ・オロからダバオまでの所要時間はどれほどになるのでしょうか。(質)</p>	石田委員	第一区間と第二区間の両方の高規格道路が完成した時に3.5時間になるとの説明です。誤解を生まないようDFRにて文言を修正いたします。
9.	SC1、3、44	カガヤン・デ・オロからマライバライまでの第一区間のみを整備することによる期待される正の効果とはSCp44で描かれている問題点の逆であると読めばいいのでしょうか。もしそうであるなら、他に考える効果も含めて主要なプラスの効果はFRでは事業背景の項目にて具体的に記述してください。(質・コ)	石田委員	ご指摘の通り、本プロジェクトの実施により、ページ44に記載の現状の道路交通問題が改善されることが期待されます。つまり、問題点の逆の事項が直接的な事業効果として期待されるものです。また、ページ44に記載している様に物流条件の改善により沿道の農業振興や沿道住民が地域拠点都市(メトロポリタンセンター)のカガヤン・デ・オロにアクセスし易くなりますので都市的サービスを楽しみやすくなるなどプラスの効果が期待されます。DFRでは、現状の道路交通問題の改善効果に加えて、各種の整備効果について記載いたします。
10.	1章または2章	このスコーピング案は、マスタープランMPのプレFSでの検討を経たものとなります。このため、アセスメントではティアリング(前段階の活用)によって、環境社会影響の検討を合理化することが望ましいと考えられます。MPやプレFSの上位段階ですでにどのような事項が検討済みか、上位段階において今後焦点を当てて検討すべきと判断された事項はなにか、について第1章または第2章でいったん整理されてはいかがでしょうか。これによってスコーピングにメ	柴田委員	コメントありがとうございます。このスコーピング案は、マスタープランのプレF/Sの検討結果を活用して作成したものとなっております。DFRの前段(1章)にて、MP及びプレF/Sの検討済み内容及び申し送り事項、助言委員会からの助言を記載して、その中で本業務にてどのような調査を実施したか分かるよう工夫いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		リハリをもたせ、今後の検討が合理化されることが期待されます。(コ)		
11.	p.6	「累積的影響に関わる事業」については、現時点で想定されないとありますが、本件高規格道路の供用開始後も、傍にある既存の幹線道路(現道)が引き続き、使用されるのであれば、現道との累積的影響も考慮する必要があるのではないのでしょうか。(質)	源氏田委員	本件高規格道路の供用開始後も、既存の幹線道路（現道）は利用されるため、累積的影響に関わる事業について説明する際には、既存現道の影響を累積的に考慮いたします。
12.		プレ F/S の結果と F/S のスコーピング案の関係が分かるように示してください。特に、DFR15.10 (p.15-98~100) Recommendations では、F/S 時に配慮すべき事項が書かれていることから、その結果を F/S で示していただく必要があると思います。(コ)	織田委員	プレ F/S の結果と F/S のスコーピング案の関係性が分かるように DFR で記載することを検討いたします。
【代替案検討】				
13.	SC46	SC 案より引用:「評価項目と配点については DWPH に基準が無いことから、過去の JICA での FS 調査を参考にしたものであり、DWPH の計画局、設計局、環境社会保全部等から構成されるテクニカルワーキンググループにて議論し合意したものである。」 代替案検討で採用されたこの合意形成の方法は高く評価できるのではないのでしょうか。プロジェクトはわたしたちのものじゃなく、彼ら(途上国の組織や人々)のものですから。 以下、このセクション(代替案の検討)ではその方式の長所を踏まえつつ、質問コメントを行います。(コ)	石田委員	コメント頂きありがとうございます。
14.	SC46	テクニカルワーキンググループでのルート案検討について。 1. ルート案の創出についてはワーキンググループ	石田委員	1.JICA、調査団、DPWH での意見交換に基づき策定した代替案について、比較検討、議論、合意を行いました。 2. 「5.2.3 代替案の評価クライテリア設定」に示した考え方に基づき議論

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>はどのような役割をしたのでしょうか。</p> <p>2. 評価項目と配点について SC 案のような結果となったわけですが、個々の評価項目と配点となった理由。</p> <p>3. JICA 調査団がワーキンググループに果たした役割はどのようなものですか。</p> <p>将来的にワーキンググループの幅をもう少し広げて、重要なステークホルダーの参加を求めることが考えられますが、その点はどうお考えでしょうか。トラックの協会、車両を販売する会社、一般のドライバー、地域住民、等。(質)</p>		<p>し、評価項目と配点を決定いたしました。</p> <p>評価項目は、C/P 側が最も重要視している「事業費」（配点 35）を軸に、一般的にそのトレードオフとなる「道路性能（20 点）」、「環境社会配慮（35 点）」を設定し開発と環境社会配慮のバランスの取れた配点としました。</p> <p>また、本プロジェクトは長大橋を含む多くの橋梁で構成されることから工事のし易さ「施工性（10 点）」を加味いたしました。これらの評価項目と配点については、DPWH にて基準はないことから、過去の JICA での F/S 調査を参考に作成したものであり、DPWH の計画局、設計局、環境社会保全部等から構成されるテクニカルワーキンググループにて議論して決めています。</p> <p>3. 調査団はコンサルタントとして議論のための案を提示し、その議論結果を受けて技術的検討を実施する役割を果たしました。</p> <p>ここでのテクニカルワーキンググループは、コメント 13 で言及されている通り、DPWH の主要部局から構成され政策的かつ道路計画の技術的な議論を目的としているため、現時点で一般からの参加は想定されていない状況です。</p>
15.	SC45 、 MP15- 2	MP では 6 セクションですが、FS では 4 セクションです。この違いを説明してください。橋の数(MPP は 15-20、SC はそれぞれルートセクションのページを参照のこと)が合致していません。(質)	石田 委員	MP ではプレ F/S として限定された情報に基づき予備的な検討を実施しており、本調査は本格 F/S 調査として、代替案の検討を行いさらに検討を深めておりますため変更が生じます。プレ F/S では IC 区切りで 6 セクションとしておりましたが、本 F/S ではそれを見直した上で 1 つ減らしたため、IC 区切りでは計 5 セクションとなっております。代替案の検討においては、セクション 2 にて複数の IC 区切りを含めて検討したため、結果的に全線を 4 つに区間分けして検討した形になっています。なお、今後最適案の検討を進める中で、地理的条件、道路計画、地元要望等を勘案して IC の追加も検討いたします。
16.	MP15- 15, 15-19, SC 案 48, 49	セクション1の代替案分析ですが、マスタープラン(MP)とFSでは代替案ルート設定が異なります。またMPではループ橋案が(MP:Alternative-1、SC:S1-ALT.A)が選ばれていますが、FSではMPでは無かった新たなルートとしてより北側の尾根	石田 委員	プレ F/S では、「衛星写真等にもとづく予備的な検討の結果、ループ案と北側の尾根ルート案の両方について本格 F/S においてさらに検討を深める」としています。 <p>検討のベースとなる地形データを更新しながら、ルート検討、橋梁構造形式の想定からの概略コストの算定など再検討をした結果、北側の尾根を利</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		を利用する ALT.C が推奨されています。ここは MP 作業後に新たな情報を得たというような理由からそのようにルート案の再検討が行われたということなのでしょうか。説明をお願いします。（質）		用する ALT.C が推奨されるに至りました。なお、環境社会面でも推奨案がやや優位との結果となっております。
17.	SC48～	提示されている代替案ルート比較ではどこが環境と社会への影響のポイントなのかがわかりづらいです。よって、それぞれのセクションでの代替案比較において、道路が通過していく地点ごとに何が気を付けるべきポイントなのかを明示した説明をしてください。（コ）	石田委員	同レベルの縮尺、解像度の衛星写真をベースに影響範囲を分析しております。SC 案にはその集約結果を図及び表で示しています。ルート検討におけるコントロールポイントには、SC 案のページ 45 の 5.2.2 代替案設定のコンセプトに記載した内容を考慮しています。図示している環境保護区や先住民居住地域、市街地は最も重視したコントロールポイントであり、その他衛星写真上で判断できた大きな建物（公共施設、学校、教会等）についても気を付けています。ルート設定における主要コントロールポイントを DFR に記載いたします。
18.	SC46-54	<p>河川横断橋梁は「水辺への生態系への影響を考慮し」と影響評価における重要な評価対象であるとの認識が感じられます。</p> <p>橋梁の数はセクション1をのぞいて 20 前後の橋梁がカウントされています。よって、</p> <p>①セクション毎の橋梁のサイズと種類、及び、どのセクションにも長大橋が代替案(A～C 案)に存在しているので長大橋の説明。</p> <p>②セクションごとの橋梁を建設する場所の写真とその場所の自然環境の説明</p> <p>③河川横断橋梁。橋梁の種類別にその形状と河川に与える影響について記述</p> <p>を、お願いします。（コ）</p>	石田委員	<p>対象地域の橋梁は、深い谷部に架けられる橋梁で有り、どちらかという高架橋に近い橋梁で、河床部には橋脚を設けず、斜面部に橋脚を配置する計画としております。</p> <p>①セクション毎の橋梁サイズと種類については、DFR の添付資料とする概略縦断図に長大橋の側面図を記載いたします。</p> <p>②現在、測量会社が現地にて測量調査を実施しておりますので、現地写真を DFR に掲載いたします。</p> <p>③想定される橋梁種類別に河川に与える影響について整理します。特に、橋脚の有無が河川に与える影響が主要因になると考えており、想定される影響に関しては DFR に記載いたします。</p>
19.	SC 第5章	セクション1、2、3のルートを示した図に凡例をつけると同時に、ルート案がどういった土地利用がなされている場所を通過することになるのかを分かるような	石田委員	図に凡例を入れるようにいたします。今後、現地調査を踏まえ、DFR では土地利用状況を図に追加するようにいたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		図としてください(凡例、色分けほかを使って)(コ)		
20.	SC, MP	マスタープランではセクション1が道路立ち上がりの急峻なところだから代替案分析を行う。セクション3と4(マスタープランでの定義でのセクション3と4)は深い渓谷があり橋のデザインをするが、他のセクションでは代替案検討の必要性が無いのでセクション1のみ分析する、と書かれていますがFS調査段階に入ってからではセクション1-4まで代替案分析が実行されています。何か事情が変わったのでしょうか。(質)	石田委員	プレF/Sでは、事業費が嵩むセクション1に着目して代替案検討を行っています。他の区間は、短い調査期間や粗い精度の地形図等の制約の下で予備的なルート検討を行い最適と思われた案を提案しています。本検討では、改めて全線にわたるルート代替案の検討を実施し、望ましいルートの選定作業を実施しております。なお、MPの助言委員会においても全線のルート代替案の検討を実施する旨のコメントがあり、それに対しても対応した形です。
21.	SC44	「事業を取り巻く状況」で語られている事柄について。地域の発展のためには必要なことばかりだと理解しています。そのために高速道路が役立つことを願います。一方でそのような開発、特に農業振興が可能になるには道路整備以外の要素も同様にとて大きくと思います。それらの点はどうなのでしょう。高規格道路整備により農業開発の促進が期待されているようでしたら、農業振興計画と道路計画をあわせて包括的に示していただけますでしょうか。(コ)	石田委員	NEDA（国家開発庁）の地方事務所が作成した地域開発計画においては、本プロジェクトの始点側地域がカガヤン～イリガン工業貿易コリドーに位置づけられ、内陸側のブキノドン県はアグリビジネスベンチャーとして位置付けられています。 アグリビジネスベンチャーエリアとして以下の地域振興が想定されています。今後調査を進める中で、各自治体が取り組む農業振興計画があれば、それら計画への本プロジェクトの寄与について確認し、DFRに追記することにいたします。 ・ 加工用の農産物・原材料の栽培。 ・ エコツーリズムとレクリエーション産業。 ・ 食用作物、工芸作物、高価値作物、家禽、豚舎および大型家畜の生産。 ・ 高価値の換金作物と野菜の栽培。 ・ 冷涼な気候を強みとした避暑地、レジャー産業
22.	SC10、47、MP15-46	SC案、マスタープランの地図で明らかなように3つの水系、かつ、多くの支流横切って道路と橋を建設する事業です。よって生態系や水系、水質に与える影響は大きいと推定することになりますが、ルート検討の代替案クライテリアでは河川橋梁数のみで水系への影響評価が代替されて、かつ、全体得点の5%しか与えられていません。これでは水系への影響を	石田委員	代替案比較はルート帯の比較検討のため、河川橋梁数を代替指標として相対比較を行っています。また、質問No.18で当地の橋梁部の特色を示したとおり、本件においては河床部に橋脚をあまり設けずに計画されることから、水系の影響は全体的には少ないと判断しております。今後、推奨された案について環境影響評価を行い、適切な設計となる様に配慮いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		過少推定するルート検討だと思われます。(コ)		
23.	SC46, 50	複数の長大橋を適用する道路である(p46)ということでしたら、代替案検討あるいは他のセクションで長大橋についてより詳しい説明が必要ではないでしょうか。(質)	石田委員	<p>深い谷部にて、一般的な橋梁（支間長 30m程度の PC 橋）では、下部工（橋脚）本数が多くなり、建設に当たって現実でないことから、長大橋を適用することとなります。</p> <p>長大橋となると、支間長が長いことから建設する橋脚数も少なくなるため、自然環境への影響については優位点もあり、その点 DFR に記載します。例えば、深い谷をワンスパンで架橋できる長大橋は、橋脚を河川内に建設する必要がないため、河川環境への影響を回避できる優位点があります。深い谷に橋梁を建設するためには、橋脚基礎までの工事用道路の整備や資機材の移動、高橋脚の建設で建設期間も長くなることが想定されます。架橋地点周囲に与える影響を可能な限り抑えるため、川底に橋脚を必要としないスパン割（橋梁形式）の選定を行うとともに、環境に配慮した工事用道路の建設、資機材ストックのヤードの選定などに重点をおいた施工計画の策定の必要性を強調することといたします。なお、建設労働者の流入による地域社会への影響なども想定される場合には、その旨についても DFR に記載いたします。</p>
24.	SC46	森林影響区間長。森林への影響を森林伐採の区間の長さだけで測るのは量的な評価だけであり、質的な評価を伴っていないため、森林への影響を測る指標としては不十分ではないでしょうか。(質)	石田委員	ご指摘の森林の質的な評価の観点につきましては、特に衛星写真を活用し遠隔で行っているルート帯の代替案比較の現段階では、樹種の違いなど質的な評価を取り込むことは対応が難しいと認識しております。現地調査時に、選定路線における森林への質的な影響を確認したいと考えておりますが、代替案比較段階での具体的な質的評価手法のご提案があればご助言を頂ければ幸いです。
25.	SC46	河川横断橋梁数。橋梁数だけで河川域への影響を測るのは量的な評価だけであり、質的な評価を伴っていないため、影響の指標としては不十分ではないでしょうか。(コ)	石田委員	ルート帯の代替案比較は、相対比較の観点から行っております。各橋梁が河川域へ与える影響は同質との前提で、橋梁数の大小から代替案の相対比較を行っています。上述の通り、地形および計画予定の橋梁構造から水系への影響は少ないと考えられますが、選定路線上の架橋部分への質的影響を確認いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
26.	SC46	<p>クライテリア。環境社会配慮のクライテリアは全て量的な評価です。実際の現地調査と情報収集を行うことでより詳細で気を付けるべき情報が入手される場合、それらの情報を加味してルート案の代替案比較を再度行ってください。(コ)</p>	石田委員	<p>代替案につきまして現地確認ができない中で机上での資料をベースに実施しております。今後スコーピング時のステークホルダー協議での説明における地元の方の意見を踏まえるほか、現地調査結果（樹種や住民の利用状況など）をもとに改めて特筆する情報がある場合には、それらを加味して定性的な評価検討や留意点を加えるとともに、必要に応じて細かな線形や構造の見直しをいたします。</p>
27.	SC52	<p>評価方法について 1. 影響を受ける家屋数が最大であるBを選ぶということですか？「若干多い」という評価は過小評価なのではありませんか？B案とC案では影響を受ける家屋数に2倍の開きがあるにもかかわらず評価結果の点数は同じ12点です。これでは違いが反映されません。 2. 仮にB案を選ぶとして事業費はC案より抑えられているわけですから、ルートの一部を再検討して影響家屋数を少なくするといった変更ができないものでしょうか。(質、コ)</p>	石田委員	<p>代替案につきましては、支障建物数だけではなく、技術面や経済性も加味した総合的な判断となりますため、必ずしも支障建物数が最小の路線が選定されない場合もございます。 B案は長大橋区間が最短で事業費、施工面で優位であり、大切土区間、森林区間も短く自然環境への影響は少ないと考えております。影響家屋数については、ページ47の表5-2クライテリアの評価方法において影響家屋数の評価方法を示しております。25件～50件の場合は同じ12点の評価としており、一定の基準に基づいた評価結果となっております。 以上、評価クライテリアに基づいた総合的な判断の上で推奨案を選定しています。</p> <p>なお、選定されたルート案においても、実際の詳細な道路線形及び設計の検討段階において、出来るだけ影響家屋を回避できる配慮を行います。</p>
28.	SC47	<p>評価方法について。 通常、影響が大きいとみなす項目、例えば影響家屋数、その数の違いが評価結果に反映されているとは決して言えないのではありませんか。そこはワーキンググループではどのような議論だったのでしょうか。 2. 大切土区間、影響家屋数の実数に基づく評点(0から5、0から15)の合理的説明は困難ではないでしょうか。(質、コ)</p>	石田委員	<p>影響家屋数は路線ごとにばらつきが大きいため、各セクションでの相対評価よりレンジで評価することにしました。相対評価となると、例えば、セクション2でA案は10(15点)、B案は100(1.5点)となり、セクション3でA案は10(1.5点)、B案は1(15点)となり、同じ10であっても評価点が変わることになります。そのため、レンジ評価にして、50件ずつ3点差をつけるようにしましたが、50以下のデータが多く、点数差がつかないため、25件を基準に点数差を設けました。 大切土区間につきましても、できるだけ自然影響を与えないような線形で検討しましたが、そのため、最大で2kmとなり、こちらも路線ごとにばらつきが大きいため、各セクションでの相対評価よりレンジで評価することにしました。TWGでは特にこのレンジに関するコメントはありませんでした。影響家屋数については、大規模な移転が発生しないルート選定で</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				あることが評価され、今後制度に則って SHM を開催するなど手続きを進めることが意見されました。
29.	SC 第5章	評価方法について。 橋梁は河川に土地の改変、生態系への負の影響を与えるという点から重要な検討項目です。セクション1から4のルート選定では、橋梁の数の違いは点数として微々たる違いでしか結果に反映されません。 (コ)	石田委員	ページ47の表5-2 クライテリアの評価方法と表5-3 点数算定表に示したレンジで評価をしています。代替案を設定できる空間的な範囲が限定されたセクション2は、狭い範囲でのルート設定となったため、差がつきにくい結果となっています。一方、セクション3や4は評価に差がついた結果となっています。 なお、代替案比較の項目として含んだ一方、特に質問 No.18 に想定される当地の橋梁部の特色を示したとおり、河川部は河床部に橋脚を設けない橋梁で横断することが想定されることから、本件においては河川・水系への影響は全体的に少ないと考えております。
30.	SC 第5章	森林通過区間の主な樹種と住民による利用状況について調査しその結果を FR に記述してください。 (コ)	石田委員	事業予定地内の現地植生調査の際に樹木の樹種も調査項目としております。森林の利用状況についても、 balanガイキャプテンや周辺住民へ聞き取りをする予定です。それらの結果を DFR に記載いたします。
31.	SC50	農地影響区間。C 案はプランテーションを横切っていくので C 案の農地影響区間は B 案よりもっと多い値になるのではありませんか。(質)	石田委員	農地影響区間は、衛星画像から農地を判断し、計測しております。C 案の方がプランテーション区間は長いのですが、プランテーション以外に存在する農地を含めると、両案の農地影響区間の差は大きくないという結果になっております。
32.	SC50、51	セクション2では大切土区間が短いということで C 案が選ばれていますが、影響家屋数は B 案がすくないです。この比較はドナー側ではなく、相手側政府及び当該住民の意見を加味した判断が必要になるのではないのでしょうか。よって SC 案のステークホルダー協議ではルート案の是非について住民特に PAPs から十分な意見を聞いてください。(質)	石田委員	代替案につきましては、支障建物数だけではなく、技術面や経済性も加味してフィージブルな最適案を選定しております。従いまして、可能な限り環境社会影響が少ない路線を選定しておりますが、総合的な判断となりますため必ずしも支障建物数が最小の路線が選定されない場合もございます。 EIA における SC 案のステークホルダー協議では、代替案検討結果について説明する予定です。この協議では PAPs を含む周辺住民のからの意見を確認いたします。
33.	MP15-84	自然災害が道路に与える影響について分析し FR に記述してください。(コ)	石田委員	プレ F/S 時のステークホルダーからの懸念とされていた地滑りに関しましては、既存資料及び地質調査結果から、工事方法及び道路法面対策等の設計に反映し、その結果を DFR に記載します。また、MP 及びプレ F/S 時のルートと比較して、SC 資料の図 5-3 (ページ 50) の区間では先

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				住民族の生活区域のある山側から平地側にシフトしたことで、地滑り等の危険性は低減されていると考えております。
34.	SC44、MP15章	実施しない案の説明では、もう一つの道路であるAlae-PHIVUDEECバイパスに触れる必要があります。よって既に2本の道路が利用できるという状況を踏まえて実施しない案の記述をアップデートしてください。(コ)	石田委員	実施しない案について、DFRにAlae-PHIVUDEEC Bypass Roadを含めた記載するようにします。Alae-PHIVUDEEC Bypass Roadは、位置としてはContainer Portとアクセスできる道路であるものの、急カーブと急勾配区間が存在し、設計速度は20km/hと低い道路幾何構造である点を踏まえてアップデートいたします。
35.	SC44	農産物の出荷はダバオ側へなのでしょうか、カガヤン・デ・オロ側なのでしょうか。明確にしてください。ダバオ側にも出荷が一定量はあるということであれば、今回の事業による効果を受け取ることができない部分が生じるわけですからそこは分けて説明してください。(質)	石田委員	Manolo Fortichの周辺部で生産されているパイナップルの大部分はカガヤン・デ・オロ側へ輸送されるため、今回の事業によりカガヤン・デ・オロを経由した海外への輸出拡大等の効果が期待されます。一部ダバオへ輸送されるものもあり、これについては本事業による効果はカガヤン・デ・オロ側へのアクセス改善と比較すると限定的になると考えられます。他方、Manolo Fortich－マライバライ間のアクセスは改善されるため、ダバオ側への輸送効率向上にも寄与する部分はあると考えます。
36.	SC10、13、第5章	Mt.TaggoとMt.Kitangladから発する多数の河川を横切っていく道路となっていますから、代替案検討ではそれらの河川に係る項目を丹念に検討する必要がありますのではないのでしょうか。よって、生態系、水象、水利用（地下水利用、農業用水利用、飲料水利用）に与える影響を代替案検討の項目に加えることを検討してほしいと思います。(質、コ)	石田委員	表5-2(ページ47)に代替案のクライテリアを示しております。計画路線は河川を横切る計画のため、河川横断数が多いほど生態系/水象/水利用への影響が大きくなるとの想定で、生態系/水象/水利用をカバーする項目として河川横断数を検討項目にしました(河川横断数が多いほど低評価)。一方で、質問No.18の回答に示しましたように、河川横断箇所では河床部に橋脚が設置しないよう橋脚位置を工夫する等、基本的には河川生態系への影響は少ないものと考えております。また、河川横断部の橋梁建設において地下水を分断するような地下構造物や工事中の大規模な揚水等の地下水の流動に影響を及ぼす事業要因は想定しておりません。具体的な水利用（地下水利用、農業用水利用、飲料水利用）への影響の程度に関しましては周辺の水利用状況の現地情報が必要となりますため、選定路線上の架橋部分において調査を行い、設計に反映させていくことを考えております。
37.	P46	交通量が代替案の評価項目にあり、比較検討がなされています。セクションによっては差のないセクションも見られますが、わずかに交通量の差が見られるセクションもあります。これはマイクロな交通量予測を	柴田委員	将来交通量は静的な交通量配分によって予測しております。代替案のルート of 所要時間と既存道路の所要時間から、代替ルートの交通量が計算されます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		行っているのでしょうか。算出の根拠が不明でしたので質問いたしました。（質）		
38.	SC47	大項目（性能、事業費、環境社会配慮、施工性）の配分点数について説明してください。（コ）	石田委員	評価クライテリアは、評価項目として C/P 側が最も重要視する「事業費」（35%配点）を軸に、環境豊かな山間地を通過する事業であることから、一般的に事業費とトレードオフとなる「環境社会配慮」へ 35%配点、道路性能へ 20%配点を設定しています。ミンダナオ島における長大橋を含む高規格道路であることに鑑み、工事の難易度を示す「施工性」に 10%配点し、事業特性を加味しています。
39.	P46	表 5-1、表 5-2、表 5-3 の各配点に付きまして、「過去の JICA での FS 調査を参考に作成したもの」とあり「テクニカルワーキンググループにて議論して合意」とあります。これは代替案選定の重要な根拠になる部分ですので、可能な範囲でどのような配点を参考にし、テクニカルワーキンググループにてどのような議論の結果いかなる修正がなされて現配点案になったのかをお示しいただくと良いと思います。また、マスタープラン MP のプレ FS では、FS 段階で自然環境の質に係る評価が求められていたと思います。代替案分析におけるこの点の対応についてご説明いただくといいと思います。（質）	柴田委員	環境社会配慮の視点からは、「大切土区間長」、「河川横断橋梁数」、「森林影響区間長」、「農地影響区間長」、「影響家屋数」の多角的な視点を取り入れて評価しておりますが、選定された路線におけるこれらの環境社会配慮項目への質的な影響を確認いたします。 「ダバオバイパス建設事業」の評価項目を参考にしながら、配点については団内で検討しました。テクニカルワーキンググループにおいては、評価項目や配点については、過去にフィリピンで実施された案件を参考にしたものでもあり、評価項目や配点について特段コメントはありませんでした。
40.	p.46	代替案比較のためのクライテリアについて、各評価項目の配点は一律ではなく、項目によって重みづけがなされています（事業費 35 点、影響家屋数 15 点、森林影響区間長 5 点等）。どのような理由で重みづけが行われているのか、ご説明いただければ幸いです。（質）	源氏田委員	「影響家屋数」の配点ですが、住民への社会影響をできる限り小さくする視点から、また用地取得の遅れによる事業の遅れが大きな課題となっており、できるだけ影響家屋数の少ないルートを選定する視点から配点を高くしております。
41.	P46	プレ FS の検討時には、ステークホルダー協議にて自然災害に対する懸念が挙げられ、助言でもこの点の指摘がありました。地滑り等の災害の発生のおそれのある地域を通過する路線なので、このような観点を代替案の評価に用いることが望ましいと思われまます。（コ）	柴田委員	本プロジェクトは中山間地を通過する計画であり地滑り対策は重要であると認識しており、DPWH とも対策を含めた設計とすることを共通認識としています。当初、ご指摘の様な災害回避の視点も入れることを検討していましたが、代替案が同質的な地域を通過することから、すべての代替案において地滑り対策を施す必要があるとの前提としています。なお地滑りの原因となる高い切土区間の有無は環境項目に含めて評価しております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
42.	P46	自然生態系や先住民族の関係で重要な地点を回避するように線形が検討されていますが、影響の程度を考えた場合、回避すべき地点からの距離を評価して比較することはできないでしょうか。地点を回避できていても、近傍を通過するのと一定の距離があるのでは、騒音やロードキル、光害など影響が異なると思われました。（質）	柴田委員	自然生態系の重要な地域として KBA、先住民族の重要な地域として CADT の承認区域がございます。計画路線及び上記 2 つの地域の境界はともに曲線となりますため、回避すべき地点を定めての定量評価は困難につき、面的な位置関係について下記に示す通り定性的に評価した点を DFR に追記いたします。 セクション 1：CADT 承認区域、KBA から十分に離れており代替案との距離に大きな差はない。
43.	p.46	環境に関するクライテリアで、影響を受けやすい地域（生態学的に重要な地域等）からの距離を加えることはできないでしょうか。	源氏田委員	セクション 2：北側近傍に CADT 承認区域がある。→代替案の中で一番南側(遠方)となる C 案を選定。 セクション 3：北側近傍の CADT 承認区域及び KBA からならびに南側の CADT との挟まれた区域。→両区域の近傍とならない中間の B 案を選定。 セクション 4：北側近傍の CADT 承認区域及び KBA がある。→代替案の中で一番南側(遠方)となる C 案を選定。
44.	P46	MP での路線選定時に、技術的難易度が高く、協力の必要性が高い路線が優先的に選定されましたが、当代替案の選定では、この観点からの評価が含まれていないように見られます。MP から継続される視点と、そうでない部分の整理について記載があると良いと思われます。（質）	柴田委員	MP では、プレ F/S 事業選定にあたり、フィ国側の技術移転という意向もあって、技術的難易度が評価クライテリアとなっております。本代替案比較は個別案件におけるルートを選定ですので、MP での評価クライテリアは各案概ね同等と考えた上で、代替案を選定する上で重要と思われる評価クライテリアを基に評価を行っております。MP から継続される視点と、そうでない部分の整理について、DFR にて記載するようにいたします。
45.	p.51	セクション 3 の代替案を比較した地図中にある、KBA/IBA の名称をご教示ください。（質）	源氏田委員	図 3-5 及び図 3-7 に最寄りの KBA/IBA を示しております。セクション 3 の近傍のものは Mount Tago Range KBA でございます。同エリアは IBA としても登録されておりますが、質問 No.4 の回答の通り当該地域は KBA として表記させていただきます。
46.	p.53	セクション 4 の代替案を比較した地図中にある、KBA/IBA の名称をご教示ください。（質）	源氏田委員	セクション 4 も上記同様 Mount Tago Range KBA です。
47.	p.46	「防災、地域開発効果などは代替案間で差異を付けられる評価が難しい」とのことですが、地すべり危険地域との関係や急傾斜部分の距離などを用いて示すことも可能かと思えます。F/S ではそれを示す地域別詳細資料に基づき、代替案の評価項目に含め	織田委員	質問 No.41 の回答に記載したとおり、ルート代替案が、地形、地質の面について同質的な地域を通過することから、すべての代替案において地滑り対策を施す必要があるとの前提としています。推奨ルート案については、今後実施する測量調査や地質調査等の現地踏査の結果を踏まえて、リスク軽減策を施すことを概略設計の中で検討いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		ていただければと思います。(コ)		
48.	p.46	表 5-1 評価項目のうち、道路の走りやすさと交通の走行時間は別の評価項目として計算されておりますが(合計 10 点)、この 2 項目は相互に関係すると思います。走りやすさと走行時間を両方に配点した場合、強く現れ「性能」の重みが増す結果になるのではないのでしょうか？(質、コ)	織田委員	「性能」に関しては全体の 2 割を配点しております(一方の環境社会配慮は 35 点の配点)。ご指摘の 2 項目は若干相互関係がある場合はありますが、異なる視点からの評価になります。「走りやすさ」は道路幾何構造(曲線半径や縦断勾配)に着目した評価であり、急カーブや急な上り下り区間の評価は低くなり、すなわち走行安全性の視点も包含した評価項目です。走行時間は、道路延長と走行速度を基にしたサービス水準に係る項目であり、評価の視点が異なると判断しております。
49.	p.46 p.6	迂回率は計画延長／現道延長をもって評価項目にしていますが、この高規格道路はマスタープランに基づくもので現道の代替ではないことを考えると、現道を基準とすることは妥当でしょうか？なお、p.6 (5) 交通量調査及び将来交通需要予測に、現道と計画道路それぞれの予測を示していただけると、現道との比較が可能になり、代替案の検討に役立つと思います。(質、コ)	織田委員	第一に高規格道路ネットワークの一つであるという前提に加えて、現道国道の代替道路としての機能も重要な視点でありますので、現道に対する迂回率を評価項目として考えています。具体的には、現道はカガヤン・デ・オロ～マライバライ間を繋ぐ唯一の幹線道路であります。現道が通行止めになった場合には、計画している高規格道路が国道の代替路として機能するとともに、緊急輸送路の役割も担うことが期待されます。現道に比較して迂回率が低いことが代替路としての望ましいと評価いたしました。将来交通量については、現道の交通量も併記することを検討いたします。
50.	p.46	施工性は、橋梁延長が短いことだけ进行评估していますが、この事業は高度技術および日本の技術移転の観点からプレ F/S に選ばれたことを考えると、橋梁延長の視点だけでなく技術的側面も評価検討されるべきではないのでしょうか。一貫性の観点から再考いただければと思います。(コ)	織田委員	施工性の評価指標として橋梁延長を代表評価指標として採用しております。理由は、橋梁区間が道路区間に比較して施工難易度が高いことによります。具体的には、橋梁設置位置における実情(地質特性、高さ、現場へのアクセス性、水利条件等)を考慮して橋梁形式(谷部や斜面にて橋梁基礎や橋脚の建設)に対応する難度の施工を考慮することが求められます。延長が長いことは、施工期間や工種の増加等の施工性に直接的に影響しますので、橋梁延長を代表評価指標として採用いたしました。なお、本事業区間においてはトンネルが計画されておらず、道路区間と橋梁区間で構成されるため、橋梁延長が施工性を代表できると考えております。
51.	p.46	現在の代替案のための評価項目と配点は、「事業費」を中心になっておりますが、M/P からプレ F/S に絞った時は、環境保護など長期的視点や幅広い項	織田委員	今回の代替案評価においては「環境社会配慮」は 35 点と、「事業費」と同じ配点となっております。「事業費」中心になっておりません。「環境社会配慮」の細項目として 5 つの指標を設定するなど、環境保護など長期的視点や幅

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		目が含まれていたことを考え(DFR p.14-8)、評価項目、配点を見直し、項目の幅を広げるべきと考えます。 今後、F/Sを通じて、テクニカルワーキンググループに対して、評価項目と配点の再検討を提案することは可能でしょうか？（質、コ）		広い項目が含まれていると考えています（近年のフィリピン道路分野協力案件と比較しても同等）。一方、C/P 側が最も重視する「事業費」は 35 点、「性能」は 20 点であり、「環境社会配慮」と同等あるいは低めの評価としています。また、全ての代替案において環境保護地域や先住民居住地域を回避するルートを設定の上で 35 点の配点としており、本検討において「環境社会配慮」はルート設定及び代替ルート案の比較において、最も重視される項目の一つとなっております。
52.	p.54	セクション4の C 案は現道から離れておりますが、代替案検討時に現道との連結道路のコストも考慮しなくてよいのでしょうか。もしすでに IC の費用に含まれているのであれば、F/S に示してください。（質、コ）	織田委員	本プロジェクトは高規格道路であり完全出入制限される道路構造となります。したがって、セクション4において、高規格道路と現道が連結されるのは IC のみであり、その IC の位置は、各案共通（図中の黄丸）となります。代替案では IC の費用は含まれておりませんが、今後の概略設計では IC の形式及び費用と算出し、DFR に記載いたします。
【スコーピングマトリクス】				
53.	SC55	現地調査の結果ロードキルが想定される場合は動物の出現状況を把握したうえで、その動物たちの通行に即したオーバブリッジやボックスカルバート等の緩和策を講じてください。（コ）	石田委員	コミュニティの分断を防ぐため、概ね 500m 間隔にはオーバパスやボックスカルバートを計画しますが、動物への影響を踏まえて、追加すべきオーバブリッジやボックスカルバートについて緩和策を検討いたします。
54.	SC55、58	橋脚等の設置により河川の生態系に影響を与えることになるので、生態系の評価欄にそのことを記述すると同時に河川生態系に与える影響を見積もってください。調査の項目にも加えてください。また必要に応じて緩和策を講じてください。（コ）	石田委員	表 6-1（ページ 55）スコーピング案に河川生態系への想定される影響に関して追記し、表 7-1 及び表 7-2（ページ 58 及び 60）の調査項目に加え、調査の中で緩和策を検討いたします。なお、既に質問 No.18 での回答の通り、河床部には橋脚を設けず、斜面部に橋脚を配置する計画としております。
55.	SC14、55	p55 のスコーピングの表の保護区では道路に最も接近している箇所は 7 km 離れているとの記述がありますが、保護区に準ずると考えられる p14 の地図では KBA/IBA は道路際まで接近しているように見えます。そのため、保護区のスコーピングは工事中、供用時共にチェック印となるのではないのでしょうか。（質）	石田委員	KBA に係る影響に関しましては生態系の項目でチェックしております。JICA GL において KBA は保護区には該当しませんが、一方で「重要な自然生息地」である可能性はあるため、調査の中で重要な自然生息地への該当の有無、該当する場合は「著しい劣化を伴わないよう」FAQ に記載されている 3 条件を確認し、緩和策の検討を行っていきます。
56.	SC56	表の 17 と 18。農地の分断、農業用水、地下水への	石田	農地（地域）の分断の影響をできるだけ小さくするため、オーバパスや

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		影響も調査して必要に応じて緩和策を講じてください。特に小規模経営の人たちのことは漏れが無いように調査してください。（コ）	委員	ボックスカルバートを概ね 500m に 1 箇所計画し、設置位置に関しても農作業のための移動ルートなどを聞きながら適切な位置とするなど、影響を少なくすることを計画しております。 農業用水及び地下水利用に関してはステークホルダー協議や現地調査を通じて地域の方からの意見収集を行い、事業計画からの望ましくない影響が回避できない場合には緩和策を検討いたします。
57.	P55、56	「11 水象」や「18 水利用」について、トンネルや大切土などによって地下水等の流量変化に起因する周辺水象の変化、水利用への影響などは想定されませんか。周辺に農業も多く井戸水利用も考えられることから、影響発生のおそれがないか確認できればと思います。（質）	柴田委員	本事業ではトンネルは計画しておりません。また、工事中に大規模な地下水の揚水をするような工法は想定しておりません。従いまして工事中に一時的に水利用の可能性はあるものの、地下水位を分断するような道路構造物はないため基本的には供用時に追加的に周辺の水利用の上で問題となるような要因はないと考えております。現地の調査では、周辺の地下水の状況・利用についての情報収集を行います。
58.	SC56	表の 20。通学路や農家が農地に向かう道の分断の有無についても調査をおこない、必要に応じて緩和策を講じてください。（コ）	石田委員	質問 No.56 の方針に従い、地域分断の影響を極力小さくするよう計画しますが、地域の学校等の分布状況及計画道路と交差する既存道路について調査により確認し、事業計画の影響が回避できない場合には緩和策を検討いたします。
59.	P55	「10 生態系」の供用時についてロードキルの可能性を挙げられていますが、陸上動物の移動経路の遮断などによる生態系の分断も合わせて調査されることが望ましいと思います。（コ）	柴田委員	質問 No.56 および質問 No.58 に記載の項目に加え、陸上動物の移動経路の分断につきましても調査対象として追加いたします。
60.	p.55	「10 生態系」への供用時の影響として、ロードキルに加え、自動車の走行に伴う大気汚染、騒音・振動も動植物に影響を及ぼす可能性があるのではないのでしょうか。（質）	源氏田委員	コメントありがとうございます。DFR のスコーピング表の評価理由に、自動車の走行に伴う大気汚染、騒音・振動も動植物に影響を及ぼす可能性がある旨追記いたします。
61.	P55	「3 廃棄物」について、当該区間はサービスエリア等の廃棄物発生が想定される施設を伴わないのでしょうか。（質）	柴田委員	現時点の計画ではサービスエリア等の廃棄物発生により著しい影響が想定される施設の計画はございません。このため供用時のチェックは選定されていない状況です。 今後調査を進めていく段階で、施設の追加等が検討される場合には廃棄物及び他の項目についても見直しいたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
62.	P56	「23 文化遺産」の項目が適切かわかりませんが、地域において文化的に重要な樹木や大樹等への配慮を検討いただければと思います。(コ)	柴田委員	現地調査の際に、現地の方に地域で大切にしている樹木等の有無について確認いたします。
63.	p.57	「30 気候変動」への供用時の影響として、「渋滞緩和等により温室効果ガスの発生量の抑制が想定される」とありますが、道路の新設により、新たな自動車交通量が誘発され、地域全体で温室効果ガスの発生量が増加する可能性も否定できないのではないのでしょうか。(質)	源氏田委員	新設区間では増加する可能性がございますが、基本的には既存の道路部分では交通量が新設道路に転換することで渋滞が緩和されると想定しています。誘発交通により温室効果ガスが増分となる影響要因情報については現時点では不明なため評価理由の可能性の主な要因としては記載しておりませんが、今後の交通量推計等を踏まえて地域全体の交通量の変化に伴う温室効果ガスの発生量の変化として検討し、DFRに記載いたします。
64.	p.56	表 6-1 スコーピング案 の以下の 4 項目に関しては、供用時の欄にもチェックを入れ（現在は空欄）、その結果を F/S に記載してください。 No.12 地形・地質に関し道路事業の結果、供用時に土砂崩れなどの形で地形への影響の危険があります。 No.25 ジェンダーに関し、交通の便がよくなり、カガヤン・デ・オロでの就業の機会や通勤の形態の変化が予想されます。それらの変化は男女で異なります。 No.26 子どもの権利に関し、供用後人の移動が増え、子どもや女性に対する人身取引、性的搾取が増える危険があります。 No.27 感染症に関し、供用後の人の移動の増加に伴う拡大の危険があります。(コ)	織田委員	No.12 地形・地質：地域特性から想定される土砂崩れ等の可能性は、設計段階に地質調査をもとに十分な検討がされていない場合や、工事の際の地形改変及びその対策工の施工不良等に発生するものと考え、工事段階の影響項目としてチェックしております。基本的には大規模な地滑り地形があれば事前に回避するなど注意し、供用時に土砂崩れが発生する新たな事業要因はないと考えておりますが、当該地が急傾斜地を通過するため、万が一の可能性として供用時の地形・地質についてもチェックをいれます。 No.25 ジェンダー：コメントありがとうございます。供用時におきましてもチェックをいれます。 No.26 子どもの権利：コメントありがとうございます。供用時におきましてもチェックをいれます。女性に対する人身取引、性的搾取に関しましては No.25 ジェンダーの項目に記載いたします。 No.27 感染症：コメントありがとうございます。供用時におきましてもチェックをいれます。
65.	p.58	表 7-1 調査手法 10.生態系、p.59 表 7-2 5. 動物・植物 学識者、先住民等へのインタビューに下線部分の追加をご検討ください。理由は、森林に詳しい先住民族グループがいるのでその知見を活かすためです。(コ)	織田委員	インタビューの実施は、学識的見地からのコメントを頂くために対象者を明記したのですが、特に森林等に関しましては現地調査の際にバランガイキャプテンや先住民族リーダー等へ聞き取りを予定しております。調査手法に先住民族への聞き取り情報を参考にする旨追記いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
66.	p.58	<p>表 7-1 調査項目 16. 雇用・生計手段の調査項目に、通勤・通学の状況、地域の公共交通の状況を加えてください。すでに、14. 貧困層のところに、交通量、交通特性の予測などが書かれておりますことは了とするものですが、貧困との関連だけでなく、16. 地域経済においても、それを支えるインフラとして現道を含めた交通と人の移動の現況を記述すべきと思います。</p> <p>同じく 16.において、影響を受ける農地に占める大規模プランテーションの割合を調査項目に加え、結果をセクションごとに示してください。また、大規模プランテーションの所有者が海外の企業か否かなどの情報も示してください。(コ)</p>	織田委員	<p>通勤・通学の状況および地域の公共交通の状況に関しましては 19. 既存の社会インフラや社会サービスにて調査する旨追記いたします。16. 雇用や生計手段等の地域経済におきましては 19. の調査を参照するように表記します。</p> <p>影響を受ける農地に関しましては RAP にて詳細な調査を実施いたしますため、EIA ではその結果の概要を記載いたします。</p> <p>当該プランテーションの運営主体について現時点では不明瞭なため、RAP 調査にて確認いたします。なお、該当土地の所有者についても現時点では分かりませんので、RAP 調査にて確認する予定です。</p>
67.	p.58	<p>表 7-1 調査項目 20. 社会組織に関しバランガイリーダーのジェンダー別を調べて F/S に掲載してください。苦情処理メカニズムの設置に影響する可能性があります。(コ)</p>	織田委員	<p>過去にバランガイで発生した問題がリーダーの性別によって対応に問題があったのかという点を懸念されているコメントと理解いたしました。これはジェンダー問題と認識いたします。25 ジェンダーの項目の中で上記のような問題の有無について調査を行います。</p> <p>苦情処理メカニズムの設置に影響する可能性につきまして具体的な内容をご教示頂けますと幸いです。</p>
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
68.	SC14	KBA と IBA の範囲は同じですか。(質)	石田委員	同じ範囲になります。
69.		事業地は標高差があり北部と南部で降雨量がかなりことなるので、北側と南側で動植物種については別々のリストとなるかを検討し必要に応じて地域別のリストを作成すること。(コ)	石田委員	調査地点を路線にまんべんなく配置して調査を行う予定でおります。調査地点別に記録を取るため、地域別の確認種に傾向がみられるかを分析いたします。
70.	SC7、8、62	提示されている現地調査期間ですが、現地北側は雨量の変化があまりない時期で、南側は雨量の多	石田委員	北側・南側ともに調査地域全体がはっきりとした乾季が見られないものの、少雨季と雨季がございます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		いつまらこちらにも変化のない時期、ということになりますので、調査時期を北側南側それぞれでずらす（北の地区と南の地区で年に2回調査する予定と想定）ことが望まれます。（コ）		計画地域全域で北側・南側ともに2回（少雨時期（4月）と降雨がピークとなる時期（6-7月））の調査を実施いたします。
71.	SC15、16	魚類等の水生生物のリストも作成してください。現時点で判明しているリストがあるようでしたらご提示いただけますか。（コ）	石田委員	現時点で当該地のリストはございません。魚類等水生生物の調査も予定しております。DFRの調査項目に記載いたします。（質問No.48回答に同じ）
72.	SC14-16	陸域、水域の両方で危惧種にくわえて固有種のリスト作成を行い生息域の情報を収集し評価すること。固有種と危惧種については緩和策の有無に言及してください。（コ）	石田委員	コメントありがとうございます。陸域、水域の両方で危惧種にくわえて固有種のリスト作成を行い生息域の情報を収集し評価いたします。影響が回避できない場合は固有種と危惧種を含めた生態系への緩和策の有無に言及し、それらについてDFRに記述いたします。
73.	SC13、14	KBAは高規格道路に比較的近いところまでそのエリアが伸長しています。また、高規格道路の東西に保護区があることから、KBAとそれらの保護区で生息している動物が事業予定地を利用していないかどうかを確認し、必要に応じて緩和策を講じてFRに記載してください。 移動範囲が広範囲になることもある哺乳類の出現範囲と頻度について十分な調査を行ってください。（コ）	石田委員	保護区で生息している動物の事業予定地の利用状況や、哺乳類等の移動に関しても調査項目とし、必要に応じて緩和策をDFRに記載いたします。
74.	SC13	A,B,1~6それぞれのエリアの保護区分を示してください。（コ）	石田委員	A及びBにつきましては「自然公園」として区分名称を表3-4（ページ12）及び図3-6（ページ13）に記載しております。申請中の6つの保護区につきましては、表3-4の内容の項目の箇所に現時点での申請の理由を記載しております。
75.	SC13	6のエリアはいつ確定しますか。見通しはありますか。その時期によっては道路線形の再設定が必要ではないでしょうか。もし、6のエリアが計画路線と重なることとなった場合は道路線形をそこを避ける形で再設計してください。（質）	石田委員	地元環境局への問い合わせによりますと、6のエリアは保護区としての審査手続きに着手していない状況であると確認しており、現時点で同審査開始にかかる見通しはございません。本調査期間中も引き続き動向を確認しつつ、保護区としての範囲が明確になった場合には、DPWHと協議のもと路線計画に反映を検討いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
76.	p.16-18	大気質、水質、騒音のガイドライン・基準については記載されているのですが、それぞれについて、事業予定地周辺のベースラインデータがあれば、ご教示ください。（質）	源氏田委員	既存資料では事業予定地周辺のベースラインデータはございません。EIA調査の中で、事業予定地でサンプリングを行い、調査結果は DFR にて記載いたします。
77.	p.32	土質（土壌？）、振動についてはフィリピン国内法では環境基準が定められていないとあり、振動については日本の振動規制法に基づく基準値の適用が想定されているようですが（p.18）、土壌についてはどのような基準を適用する予定でしょうか。（質）	源氏田委員	他の JICA 案件等も参考にしつつ、本調査では日本等の先進国の基準を参照する予定です。
78.	p.59	「30 気候変動」の項目で、調査事項が「本事業の実施による温室効果ガスの削減効果」となっていますが、現時点（予測前）で、温室効果ガス排出量が増加するのか、減少するのかは不明のため、「本事業の実施による温室効果ガス排出量の増減」としておくのが妥当ではないでしょうか。（質）	源氏田委員	調査項目を「本事業の実施による温室効果ガス排出量の増減」といたします。
【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）				
79.	SC 案 事前配布資料 表 6-1 スコーピング 案 P56	<15. 少数民族・先住民族>について 先住民族の居住地は回避しているとのことだが、先住民族の宗教上の神聖な区域・土地、採取や耕作を行う共有地（森林、畑）、取水を行う井戸や河川などが新設する道路に分断されたり、アクセスが制限されたりしないか、今後の調査で明らかにするとともに、道路による分断やアクセス制限が明らかになった場合、回避策（線形や道路構造の変更など）を検討すること。（コ）	小椋委員	現地調査時に、バランガイキャプテンや先住民族リーダー等へ聞き取りし、先住民族にとって宗教上の神聖な区域・土地、採取や耕作を行う共有地（森林、畑）、取水を行う井戸や河川などへのアクセスについて調査し、影響の程度について把握したうえで、必要に応じて回避案を検討いたします。
80.	SC 案 事前配布資料 表 6-1 スコー	<（表 6-1）スコーピング案の内、16. 雇用や生計手段等の地域経済及び（表 7-1）調査項目及び調査手法（案）の内、14. 貧困層及び 16. 雇用や生計手段等の地域経済>について （現道の交通量の大幅な減少が見込まれる場合）	小椋委員	EIA のステークホルダー協議においては既存道路沿道の方たちも含んでの説明会を行い、参加者からの意見を伺います。 本事業実施により現道の交通量減少が見込まれる場合、沿道の店舗等の分布状況や商売の対象者・利用者（地元の居住者を対象としたものか、都市間を移動する者を対象とするか等）を調査し、利用者の多くが新規道路に

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	ピング案 P56 表 7-1 調査項目及び調査手法(案) P58	<p>既存道路沿道の店舗の状況や店舗で生計を立てる住民への影響について、定性予測、既往対応事例を確認するとある(P58 の表中 14 の調査手法)が、「JICA_GL 参考資料の環境チェックリスト 7.道路のうち、4.社会環境 (2)生活・生計に『(a) 新規開発により道路が設置される場合、既存の交通手段やそれに従事する住民の生活への影響はあるか。また、土地利用・生計手段の大幅な変更、失業等は生じるか。これらの影響の緩和に配慮した計画か。』』とあることを受け、店舗を営む店主のみならず、店舗で雇用されている従業員や店舗不動産を賃貸して生計を立てている者がいるようであれば、ステークホルダーとしてヒアリング調査の対象とすること。</p> <p>また、調査の結果、交通量の減少と沿道店舗の売上減少の因果関係があると認められた場合、売上減少に対する補償、従業員に対する給与補填、廃業となる場合の転業・転職斡旋といった生計回復策(例：高規格道路沿いに(日本の)道の駅、サービスエリア(SA)を設置する開発により、商業施設へのテナント出店や高規格道路運営管理事業(SA 店舗のスタッフ、清掃スタッフ、道路維持管理スタッフ)の雇用創出)を検討すること。(コ)</p>		<p>転換され、その転換と店主・従業員等の生計への負の影響との間に因果関係が想定される場合には、関係者と生計回復支援策の必要性について検討・協議を行います。</p>
81.	MP15-8	<p>現道沿いの店舗や販売行為の調査を行い、高規格道路の供用開始により売り上げの減少等に対して補償を検討すること。その際、Alae-PHIVIDEC バイパスにも同様のことが生じる場合は DWHC が補償の検討を行うように申し入れてください。(コ)</p>	石田委員	
82.	SC 案 事前配布資料 表 6-1	<p><22. 地域内利害対立>について 被影響者の中の利害とは、具体的に何が想定されているか？ また、その対応(緩和)策とはどういったものを想定し</p>	小椋委員	<p>工事前には、被影響住民に対して十分な協議・検討がされない場合は、地域内・被影響住民間において不適切な補償や支援の不均衡の可能性が想定されます。そのため、JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づいて、社会的に適切な方法で合意が得られ、十分な調整が図られるよう支援を行い、ガ</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	スコーピング案 P56	ているか？（質）		イドラインに基づく適正な RAP の作成を支援することを想定しております。 供用時には、同じ地域内でも事業用地との位置関係によって、恩恵を受ける程度の差が生じる可能性が想定されます（スコーピング時では、対策をしていない条件下で影響を検討しています）。土地利用状況や事業の特性等を踏まえての検討になりますが、極端な例としては、IC 付近等でアクセス性の恩恵を受けやすい方と、そうでない方、道路構造物により交通疎外が生じた場合等を想定しております。地域内の既存の交通や交流を阻害させないよう配慮する等影響の回避に努め、回避できない場合には影響を最小化する対応を検討いたします。
83.	SC50	地図の青く塗られている部分はプランテーションとこのことなのですが、何を栽培しているのでしょうか。（質）	石田委員	基本的にはパイナップルのプランテーションです。パイナップル以外も栽培しているかについては、現地調査時に確認いたします。
84.		セクション2では道路ルートがプランテーションを横切っているのが気になります。どうしてもそこを避けられないのであれば事業により影響が出る分について十分な補償を行うとともに、従業員への影響が出ないようにしてほしいです。その点に関しての現在の見込みはいかがなのでしょうか。（コ）	石田委員	図 5-6（ページ 54）の最終ルート案で示しましたプレ F/S 推奨案は先住民族の土地を通過することが判明したことから、影響を最小化するために F/S 推奨案となりました。プランテーションを通過しない案は大切土が発生するなど地形条件上の問題があるため、RAP の住民協議等を通じて被影響住民（PAPs）の意見を踏まえ、適切な補償を検討いたします。
85.	SC23、24	土地区分地図からは、道路ルートはミサミス・オリエンタル洲では主に草地、耕作地を通過しブキノドン州では耕作地と森林を通過するようになります。大規模な森林地帯を通過するかどうかは FS 調査で詳しく調べていただくとして、それにくわえて地域の人たちに伝統的に利用されてきた森や樹木などはルート線形に入らないように考慮してください。（コ）	石田委員	RAP の現地調査で、事業予定地内の木の所有者を確認する予定です。加えて、EIA の現地調査にて、樹木等の地域的な関与の聞き取り調査も行う予定です。これらの情報から、地域住民や先住民族が伝統的・宗教的に利用している森や樹木を確認した場合、可能な限り回避するように検討いたします。調査結果を DFR に記述いたします。
86.	58	少数民族、先住民族の現在の状況を明らかにする調査作業では、土地家屋への影響だけでなく、農地や狩猟、採集域の確認および影響、伝統行事や慣習に係ることがらとそこへのアクセスへの影響について調査してください。（コ）	石田委員	先住民族の状況につきましては地方の国家先住民族委員会の協力並びにバンガイキャプテン等の情報提供を得ながら調査を進めて参ります。万が一先住民族や先住民族への土地に対する影響がある場合、現地調査を行い、JICA 環境社会配慮ガイドラインに基づく先住民族計画を別途作成いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
87.	SC24、25	事業予定地周辺では、CADT の確認にとどまらず AD も確認しリストとしたうえで、事業予定地の地図上にプロットして示し、確実にルート案に重ならないようにしてください。(コ)	石田委員	承知いたしました。CADT 及び AD の状況につきましては地方の国家先住民族委員会の協力並びにバランガイキャプテン等の情報提供を得ながら調査を進めて計画路線がこれらの地域を回避する計画といたします。
88.	SC 27	CADT は道路よりも標高が高いところが多いように見えますが、道路より下流域に存在している場合には(SC10 の河川水系図からは下流域にあるように見える CADT もあります)、道路建設と供用による影響が発生するかどうかの検討を行い、必要に応じて先住民の人たちと詳しく協議し対策を講じてください。(コ)	石田委員	河川状況及び CADT の分布等をもとに道路建設による影響を検討いたします。
89.	SC58、61	先住民の生計、経済、人口等の社会経済データに関する調査を行い CADT/CADC のリストと共に FR に記述し、CADC/CADT については審議中であることから調査機関を通じて随時フォローするとともに、区域の変更等が行われる可能性を勘案し事業により CADT/CADC に影響が及ぼされそうなときは事業計画の変更修正が行うことができるようにしてください。(コ)	石田委員	質問 No.87 への回答と同じです。
90.		地域の文化遺産、学校、教会等の宗教施設、地域の人たちにとって大切な祠や樹木等の文化伝統に関わる存在について調査し FR に記述するとともに、それらが影響を受ける場所に位置していないか評価をおこない該当する場合はできる限り道路ルートを避けてください。それがかなわない場合は住民と協議の上で緩和策を講じてください。(コ)	石田委員	特に配慮が必要な施設（文化遺産、学校、教会等の宗教施設、地域の人たちにとって大切な祠や樹木等）の有無を明確にした上で DFR に記載し、影響の程度及び回避を含めた対応について検討いたします。
91.	p.25	AD のうち、約半分は CADT の承認が終了していませんが、CADT の承認が終了していない AD についても、可能な限り、影響を回避する予定でしょうか。(質)	源氏田委員	CADT 申請中の AD の情報につきましても地元の国家先住民族委員会から情報を取り寄せて、ルート検討に反映させてまいります。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
92.	p.59	「ジェンダー調査」では、どのような調査事項を扱うのでしょうか。（質）	源氏田委員	事業実施機関の DPWH では「道路及びインフラ整備事業における女性への平等な活動を行うためのガイドライン」を策定し、公共事業実施に係るジェンダーと開発のための計画を策定しています。 本調査でも本ガイドラインを採用し、C/P と具体的な調査方法についてこれから検討していく予定です。大きな流れは地域周辺の女性団体等を含む社会支援活動をする地域団体をステークホルダーとして招き、アンケート票の活用及びグループ・ディスカッション等を通じて、ジェンダーの抱える問題や要望を収集・分析し、本事業を通じて対応可能なソフト面・ハード面のプランを策定していることとなります。
93.	p.51	大規模プランテーションの所有者が海外の大企業の場合も、住民移転の経済的移転が適用されますか？海外企業に対する特別な配慮がありますか？また、プランテーションの分断による経済効率の悪化、損失の補償は可能ですか？（質）	織田委員	JICA ガイドラインでは補償・支援対象の制限はありませんので、海外の企業であっても GL 記載の非自発的住民移転・生計手段の喪失に該当する影響が確認されれば補償・支援の対象となります。フィリピン国内法における海外企業への補償・支援については不明瞭であるため、RAP 調査にて確認いたします。 プランテーションの分断による経済効率悪化への損失補填ですが、分断による影響が回避できない場合、緩和策（アンダーパスを設置して作業・移動経路を確保する等）を検討いたします。緩和策を用いても経済効率悪化を改善できず経済的損失の発生が想定される場合、DPWH と損失補填について協議いたします。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
94.	SC61、セクション 7.3	ステークホルダー協議には先住民の人たち、プランテーションの従業員にも参加依頼をしてください。（コ）	石田委員	EIA のステークホルダー協議および RAP の住民協議にて、計画路線周辺の先住民族やプランテーション従業員の参加を促します。
95.		どのくらいの数の地方自治区とバランガイが当該事業に直接かかわってきますか。（質）	石田委員	現時点の計画路線では、2 つの州、6 つの市、30 のバランガイを通過する予定です。
96.	SC61	バランガイ等の行政組織を通して参加を呼び掛けることになるかと想像しますが、それ以外にも現地の様々な住民組織や NGO にも接触し、ステークホル	石田委員	今後、関係者からの意見を踏まえ地元住民組織や NGO（例：自然保護支援団体、女性支援団体、先住民族支援団体、プランテーション関係者や運送関係者等）にも EIA のステークホルダー協議参加について声掛けする予

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		ダー協議に参加が望ましい人たをひろく知って、協議にはいろんな住民の人たちが参加できるようにしてください。必要に応じて事前にステークホルダー分析をして利害関係者にもれがないようにしておくこともできます。(コ)		定です。
97.		新型コロナの流行により制約が多々あると思われませんが、可能な範囲で以下のことも考慮していただければと思います。 住民と協議する方法として、マスタープラン作成時に行われているキーインフォーマントインタビューをはじめとした人数を絞った協議・情報交換の場を必要に応じて採用してください。マスタープランでは役所でキーインフォーマントインタビューをされていますが、住民の方々にたいしても同じことが可能です。(コ)	石田 委員	特に配慮が必要なグループ・エリアにおいて協議・検討が必要な場合には可能な範囲でインタビューを行います。
98.	p.61	コロナ禍において、ステークホルダー協議及び住民協議に当たっては、どのような配慮をなされる予定でしょうか。(質)	源氏田 委員	現地の法令や指導のもと、基本的な衛生管理のもとで、会場を屋外にする、Face-to-Face とリモートによる参加の併用にするなどの対応を考えております。
【その他】				
99.	全体	今後、高規格道路事業を策定するにおいて、日本のODA ならではの「道の駅」や「サービスエリア」といった道路休憩施設を併せて整備することにより旧道沿いで小規模店舗を営む被影響住民の生計回復(失業対策)のみならず地域の物産販売の拠点にすることにより、道路の開発が地域経済への発展に繋がる開発事業となり得るような視点を事業に加味できないか。(コ)	小椋 委員	ご指摘の点につきましては、実現可能性を検討いたします。 なお、フィリピン高規格道路でのサービスエリア(SA)は、一般的に道路整備後に運営維持会社がSAを追加しており、レストラン、ファーストフード、コーヒーショップ等のチェーン店が入ることが多くなっております。
100.	SC62	用語について。住民説明会ではなくて現地ステークホルダー協議ではないでしょうか。(コ)	石田 委員	ご指摘ありがとうございます。EIA で開催する協議をステークホルダー協議、RAP で開催する協議を住民協議としております。表 8-1 (ページ 62) の調査スケジュール案の 1.環境アセスメント報告書の 1-2 はステークホルダー協議、2.住民移転計画書の 1-3 は住民協議となります。資料の修正

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
				をいたします。
101.	SC60	単に言葉の綾なのかもしれませんが、負の影響が生じることが予想される場合、だけに限らず、FSでは緩和策を含むモニタリングと環境管理計画を作成してください。（コ）	石田 委員	現地調査後に緩和策および環境管理計画（モニタリング計画も含む）を作成する予定です。
102.	SC14 、15	希少生物確認状況。両生類は4種ではなく5種ではないでしょうか。（質）	石田 委員	失礼いたしました。両生類は5種になります。
103.	p.27	図3-14 No.7 IMFUBTADC SANTRICO A D（審査中）はNo.8だと思います。（質、コ）	織田 委員	失礼いたしました。表3-8（ページ27）が正です。図3-14の図中番号No.7 IMFUBTADC SANTRICO A D（審査中）は、No.8に訂正いたします。
104.		コロナ感染拡大の場合、GLで求められている現地調査ができないことが予想されますが、その場合は、プレF/S同様、Zoom等によるもので代替可能とお考えでしょうか？（質）	織田 委員	今後のコロナ感染の拡大状況により、できる調査、実施困難な調査（例えばRAPにおけるセンサスや資産調査などFace-to-Faceのインタビュー調査となるようなもの）が発生すると思いますが、その都度、その項目や既存資料の収集状況に鑑みて調査方法を検討することになると考えます。