

第5回環境社会配慮審査会

日時 平成17年8月8日(月) 14:00~17:00

場所 JICA本部(11階テレビ会議室)、JICA兵庫センター(テレビ会議室)

◇出席委員 (敬称省略)

委員	遠藤 博之	株式会社遺棄化学兵器処理機構 代表取締役社長
臨時委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際開発学部 助教授
副委員長	平野 宏子	東京都水道局練馬東営業所長
委員	川村 暁雄	神戸女学院大学文学部総合文化学科 助教授
委員(幹事)	松本 悟	特定非営利活動法人メコン・ウォッチ 代表理事
委員	中谷 誠治	財団法人亜熱帯総合研究所研究部 主任研究員
委員長	作本 直行	日本貿易振興機構アジア経済研究所 開発研究センター次長 兼 法制度研究グループ長
副委員長	田中 奈美	神戸芸術工科大学デザイン学部環境・建築学科 助教授
臨時委員	渡辺 邦夫	埼玉大学地圏科学研究センター 教授
委員	柳 憲一郎	明治大学法科大学院法務研究科 教授

◇欠席委員

臨時委員	濱崎 竜英	大阪産業大学人間環境学部都市環境学科 講師
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部 教授
委員	岩橋 健定	東京大学大学院新領域創成科学研究科 助教授
委員(幹事)	満田 夏花	財団法人地球・人間環境フォーラム企画調査部 研究主任
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学部複合領域 教授
委員	夏原 由博	大阪府立大学大学院生命環境科学研究科 助教授
委員	田中 章	武蔵工業大学環境情報学部環境情報学科 助教授
委員	和田 重太	和田・永嶋法律事務所 弁護士

◇事務局

米田 博	独立行政法人国際協力機構 企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
------	--

渡辺 泰介 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 ジェンダー・
環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
比嘉 勇也 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 ジェンダー・
環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム
村瀬 憲昭 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部 ジェンダー・
環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム

◇委員・事務局以外の発言者

小島 岳晴 独立行政法人国際協力機構 企画・調整部企画グループ
国際援助協調チーム
中村 明 独立行政法人国際協力機構 社会開発部第三グループ長
内山 貴之 独立行政法人国際協力機構 社会開発部第三グループ
都市地域開発チーム

◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇ ◇◇◇

○**作本委員長** それでは、第5回環境社会配慮審査会を行いたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

今日は、前回から引き続きの件であります、フィリピンの Cavite-Laguna (CALA) 東西道路事業化促進調査に対する答申案を検討したいと思います。

今日は、皆さん方からいただきました意見をリストの形にしておりますので、これを順次、一つずつ検討していきたいと思ひます。

まず、事務局から資料の確認をお願いしたいと思います。

○**渡辺(泰)** それでは、資料の説明に入ります前に、JICA の担当者の異動がございましたので、ご紹介をさせていただきます。

環境社会配慮審査チームの小島が異動になりまして、その後任で村瀬が参りましたので、どうぞよろしくお願ひいたします。

○**小島** 小島です。環境・女性課時代から含めて3年半、ガイドライン関係の仕事をしてまいりましたが、席が5メートルぐらい移動になって、企画グループの国際援助協調チームというところ

ろへ異動になりました。環境の話からはちょっと外れてしまいましたが、国際的な援助の潮流をみていけるということで、また皆さんからの意見を賜ることもあると思いますので、よろしくお願いいたします。後任の村瀬を紹介します。

○村瀬 村瀬と申します。小島の後任で8月1日から環境社会配慮審査チームで働いております。今後、皆様からのご示唆をいただくことになるかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○渡辺 (泰) どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、フィリピンの Cavite-Laguna 東西道路事業化促進調査につきまして、担当委員の皆様からコメントをいただいておりますので、それをまとめて本日の資料にしております。資料につきまして、簡単に担当の比嘉の方から説明をさせていただきます。

○比嘉 環境社会配慮審査チームの比嘉です。皆様、先週はコメントをお送りいただきまして、ありがとうございました。

説明させていただきます。まず、いただきましたコメントをこちらで全部目を通して、関連するものどうしでまとめております。

まず、今回の諮問の事項の1つであります代替案設定、そして最適事業案選定方針の妥当性に関するもの、そしてスコーピング案に関するもの、そして最後に「その他」ということで、配付資料に対するコメント等もありましたので、つけさせていただきます。

複数の委員から共通する課題についてのご指摘もありますので、それについては、最終的な答申案にまとめる場合は統合させるということも検討いただければと思います。

なお、間際になって若干の訂正・追加がありましたので、事前にメールでお送りしました部分と本日配付した分で若干の違いがあります。JICA 兵庫の方までは時間がなくてお送りできなくて申しわけありませんでしたが、今回、本部の方でお配りしております資料では通し番号をつけておりますが、コメントが46個になっております。

それから、42番が追加になっておりまして、これはJICA 兵庫の方に事前に配付しております資料ではまだ入っていないかと思いますが、これは平野委員から追加でいただきましたコメントで、ステークホルダー・ミーティングの議事録に関しましては、概要だけではなく、各発言者と発言趣旨を記録することを検討するようというご提案をいただいております。

それから、本日、作本委員長の方からも追加でコメントをいただきまして、兵庫の方にもファックスで今お送りしたそうですが、もう届いておりますでしょうか。

○川村委員 (JICA 兵庫) はい。

○渡辺 (泰) ありがとうございます。

○**作本委員長** それでは、皆様方からいただきましたコメントを1つずつ検討していきたいと思いますが、その前に、JICA から諮問を受けた事項というのは、もう繰り返すまでもなく、大きく2つあります。1つ目が代替案の設定と最適事業案選定方針の妥当性、2つ目がスコーピング案の妥当性となっております。これに沿って事務局の方で既に質問事項をまとめております。

それでは、1ページのIから入りたいと思います。代替案設定、最適事業案選定方針の妥当性です。まず、1番目は渡辺委員からのものでありますが、「優先事業のパッケージの設定について」です。かなり分量もありますので、ここで読み上げることもないかと思いますが、まず、委員からの補足説明等があれば行っていただいて、それを中心にまた議論をするということで、いかがでしょうか。それでは、渡辺委員、よろしくお願いいたします。

○**渡辺委員** 要は、こういう道路網の代替案をするときに、1つの地域の一部だけを取り上げて本当にいいのだろうか。環境影響評価も全部含めての話なのですが、一部をよくすることによって、周りに対する影響などを考えたときに、こういうことを取り出すことが可能であるということを引きちんと論証してからやるべきではないかというのが趣旨でございます。他の先生方のご指摘ともかなり似ているところもあろうかと思っています。

○**作本委員長** 他にもパッケージに関するご意見はあるかと思いますが、今の渡辺委員のコメントについて、いかがでしょうか。

○**遠藤委員** 私も何点か質問形式でコメントを出しました。時間的な余裕がなかったために、今までのレポートに全部目を通すことが出来ませんでした。パッケージとかシナリオについてこういうことを検討していたかどうかの答えが返ってくれば、かなり解決するようなコメントをしました。

ですから、1番目の渡辺委員の質問も、それに対して今まで世銀調査にさかのぼって更にJICAのバスルート調査、そして今回実施した東西南北軸パターン調査の経緯を説明していただければ良いと思いますが、いかがでしょうか。

○**比嘉** 答申案にまとめる際には、過去の世銀が行ったマスタープランなどの経緯についても、その報告書に入れることといったコメントでもよろしいのでしょうか。

○**遠藤委員** 例えば前のレポート、または以前にそういうものは全て検討した上で、最終的にこういう形になりましたという記述を、どこのレポートの何ページに書いてあるということをいただければ、私としては、この選定方針についてコメントを出すまでもないなという感じです。

○**渡辺委員** どれだけどういうシナリオを描いてこういう検討をして、最終的にパッケージ案が

これだけ選ばれてきたのかということが、もう少し明確に説明いただければわかりやすいかなとは思っております。特に、「東西のガバナーズ道路へのアクセス」と書いてありますが、アクセスがよくなってしまって、もともとの道路は非常に混雑しているということを書いているときに、果たしてガバナーズ道路をなぜ外したのか、外してもいいとした判断は何かというようなことを説明いただければ、よろしいかと思います。

○内山 そのパッケージの考え方が、パッケージ自体が最終目標ではございません。世銀のレポートから遡って、道路のネットワークを見直した上で、優先路線の3路線を選んで、その中で可及的速やかに実施しなければならないもの、先延ばしできない部分はどれかということでパッケージを選んでいるので、まず1つは、それだけを実施することが必要という意味の最終案のパッケージではないということです。

そして、遠藤委員からいただいているような SLEX への影響、あるいは地域外交通との接続、あるいは十字型、井桁型といったあたりは、ネットワークの検討の段階を含めてですけれど、全て検討した結果、今のようなものが出てきておりますので、それについては今後出てくるレポートの中でも説明は十分なされるものと思います。

ガバナーズ道路の問題につきましても、直接それを補強するのか、あるいは補強路線となるカビテ・エクスプレスへの南東側の路線をつけ足すのかというのは、将来、整備されるべきネットワークの中には含まれてくるのですが、果たしてそれが今すぐやらなければならない緊急なパッケージとして含まれるかどうかは、今後、選定していくということですので、最終的に東西のガバナーズ道路に対する補強を放置したままで将来計画を描くというわけではないということは、ご承知おきいただければと思います。

○渡辺委員 今回の内山さんのご説明でよくわからないのですが、そういう将来計画があるのであれば、もし将来構想ということをいわれるのであれば、将来構想の中で、「今回のプロジェクトはこの範囲をやる」ということが明示されていなければいけないような気がするのですが、「将来こういう交通網をして、今はとにかく緊急性が高いからこれだ」という説明ではなかったような気がするのですけれど。

○内山 すみません。恐らく私のプレゼンテーションの問題もあるのかと思いますが、路線については3路線を描いておまして、その中で緊急にやらなければいけないパッケージが、前回示した8案あるということですので、あの8案だけが最終形ではなく、将来計画としては3路線選んでいるというのが現状でございます。

○渡辺委員 将来構想はどれくらいで考えておられるわけですか。

○内山 最終的な目標は2020年がターゲットになっていると思います。

○渡辺委員 そこでは全部完成するわけですね。

○内山 その中で優先のものがパッケージです。

○渡辺委員 最終的に完成させるのはフィリピン政府なのですね。

○内山 主体についても、フィリピン政府の中のどこの省庁か、あるいは公共事業所が直営でやるのかとか、そういう事業化の手法についても今後調査の中で検討しますので、複数考えられるのですが、基本的にはフィリピン政府です。

○作本委員長 パッケージにつきましては、この1ページに示されている1番から4番まであります。今、渡辺委員の方から1番について質問がなされているところですが、先ほどの遠藤さんのご発言のように、井桁型ではどうかとか、3番に示されていますように地域外との接続ネットワークはどうなのかとか、こういうことも出ておりますので、このパッケージの設定方法について議論を少し拡大してもよろしいでしょうか。

つまり、今の渡辺委員の議論から、パッケージの3つが遠藤委員から出ておりますので、こちらの方も引き続きご紹介願ってもよろしいでしょうか。もう既に一部ご発言があったと思いますが。

○遠藤委員 内山さんの方から、これはすでに検討したというお答えをいただいておりますので、改めて強調する必要はないのですが、東西道路1本を先に完成させるというのがパッケージの主眼なのか。パッケージは全部まず東西道路を完成させてから南北を完成させようということなのか。先に東西道路（ダンハリ）を完成させると、SLEX 高速道路へ交通が集中してしまうわけです。そういう意味では、この東西道路を完成することが先でいいのですかというコメントをしたのです。

それに関連して、東西南北道路建設ですが、基本的にはこの地域内を開発して、それで経済活動を完結するような地域開発を目指してはいるのですが、実際はこの地域外との物・人の出入りを考えた場合は、当然、マニラ市との関係とか、北部の港とかの関係があるから、こういう道路をつくっただけではネックは解消されないのではないかなという懸念で、地域外との接続を考えたネットというものを意識されていますかということを質問したのです。

同じように、3番目は、十文字に開発するということは、この交点近くは非常に密集してしまうわけです。都市開発・地域開発では、分散型とか環状とか井桁型とかの道路網計画がありますが、こういう広範囲なところでは井桁型も一つの開発の手法だと私は聞いていました。十文字に開発するとその交点に交通が全部集まってくるので、ちょっと心配だなということで質問したの

です。

したがって、それは既に世銀調査から始まってこういうネットワークでは解決済みですということを示していただければ、私はこの3点については了解いたします。

○**作本委員長** 今の遠藤さんの3つの点も、パッケージをつくるに当たって既に検討されている内容かどうかということに関わりますので、今、一緒にさせていただきましたが、いかがでしょうか。

○**内山** 本件は、マスタープランの見直しで、ネットワークを描いた中で優先路線を選んで、さらにその中で緊急にやるべきパッケージを抽出するという、段階を踏んでいるものなので、そのプロセスについての私の前回のプレゼンテーションが必ずしも十分ではなかったのかなと思いますので、報告書の作成に当たっては、そのプロセスを詳らかに表記するように調査団に依頼するとともに、そういう取り組みをさせていただければと思っております。

○**中村** 社会開発部の中村と申します。若干補足させていただきたいのですが、前回の説明と重複がありましたら恐縮ですけれど、本件は、東西道路ということで要請が来ております。それは今までお話がありましたように、もともと世銀が CALA 地域のマスタープランを実施し、さらに南北方向のバスウェイの F/S が実施されました。それらの計画をもとに南北方向の交通の流れに対して、それを有効にするために東西を結ぶ道路を計画するという今回の東西道路の F/S の要請が出てきているわけです。

では、我々の方でなぜ東西道路の F/S から入らなかったかということ、その前提条件となっております LRT1 号線の延伸、南北方向のバスウェイが実際には実現されていないため、東西道路だけを評価しても現時点では意味がないためです。そのため、南北と東西の両方向の流れをとらえたネットワークとしての検討を行い、その結果でてきているのが、これらのパッケージでございます。

先ほど遠藤委員の方からご指摘がありましたが、優先度としては、まず南北の流れにあります。ただ、南北方向のそれぞれの流れがうまく流れるためには東西方向をつないでいく必要があると考えております。

ただ、資金の目処というものが、先方の方も今の時点で恐らく潤沢にあるわけではないので、あとは優先度をつけながらやるという中で、多少東西を先にやる場所もあり得るということです。あとは、内山が申し上げたように、外部との関係などについては、もし説明が不足しているのであれば、今後のまとめの中で少し補強していきたいと思っております。

○**作本委員長** それでは、このパッケージ方法を選ぶに当たっては、その前提で議論された内容

を加えていただくということで、よろしいでしょうか。

それでは、1番から4番についてはもうよろしいでしょうか。あるいは、渡辺委員からもし何か質問があれば、よろしいですか。

○渡辺委員 はい。

○作本委員長 次は、「パッケージの評価について」ということで、5番から8番まであります。これをまた1つずつ行ってみたいと思います。

5番は柳委員から出されたものですが、何かコメント等がありますでしょうか。

○柳委員 ここに書いてあること以上のことは特になのですが、ただ、書いてある趣旨がよくわからないということであれば、お答えをしたいと思います。

○作本委員長 それでは、この5番につきまして、文章でわかりづらい点、あるいはこれに対する質問等があれば、まずお願いいたします。

この指摘のように、パッケージに対してのステークホルダーによる評価を組み合わせた方がいいということが書かれておりますが、これについて何かコメントはありますでしょうか。

○内山 ご指摘事項の5段階採点にステークホルダーの評価を組み入れる工夫という点ですが、移転戸数が何戸あるか、事業費が幾らになるか、そういった実測値に対して何点の評価点を与えるかという範囲を今後設定していく必要があるのだと思いますが、その範囲の設定については、ステークホルダー協議を行って、ステークホルダーの意見を反映させた上で、例えば移転戸数が100戸から200戸であれば3点ですとか、そういった実測値の評価点の範囲はステークホルダー協議で決定してまいりますので、ご指摘いただいているような採点へのステークホルダーの参加というのは今後担保されていくのではないかと考えております。

○作本委員長 柳委員、いかがでしょうか。これからのステークホルダーがまだ6回予定されておりますが、その段階でこの意見を5段階採点に組み入れていくこともあり得ることなのですが、よろしいでしょうか。

○柳委員 はい、結構です。

○作本委員長 ありがとうございます。それでは、次の6番に移ります。また遠藤委員からこのパッケージと住民移転に絡めての意見ですが、何かありますでしょうか。

○遠藤委員 代替案の概要のところ、例えばアギナルド道路～タンサ間の2本の代替ルートと比較されていますけれど、その中で、用地費の中で移転物件40軒とか113軒、そしてパッケージの比較の中でも、この移転物件はかなり明確に83軒となっていますが、私の誤解かもしれませんが、この段階で移転物件がそう明確に拾えるのかなというのが疑問です。

本来、このような移転物件が重要であれば、これはコントロールポイントとして避けるようなルートを選ぶのがマスタープラン段階であって、F/S の段階でもそのルートが残るのであれば、なぜ今の段階でそれを避けようとならないのか。一般的に世銀は、マスタープランの中で土地の問題というのは重要だから、コントロールポイントとして避けなさいという推奨をしております。

これは世銀のどこのレポートでというのは忘れましたが、そういう議論をしたことがありますので、多分、JICAにおいても、移転物件に将来非常に問題があるようでしたら、ここは40軒とか113軒という明確な答えをする前に、「移転物件の多いルートを避けています」というのを明記するべきではないかなと思います。こちらは40軒ですから、こちらの方が良いといった結論だけは出してもらいたくないと思っています。

○内山　ここに出ております数字は、40軒と113軒が多いとか少ないとか、あるいはこれよしとするという意味ではありませんが、前回、恐らく庄山団長がご説明されたかと思いますが、既存の衛星写真の中で仮に道路の線を引っ張った場合に何軒あるかということで数えただけの数字でして、40軒だからこのままゴーできるとかということではないと思っています。

かつ、40軒をさらに減らす方向性があるのかどうかということで代替案の検討を、具体的に線形の検討もこれからしていくのだと思いますし、あるいは移転戸数40軒というのが必ずしもクリティカルかということ、そうとはいえないと思いますし、40軒と113軒を比べて、40軒の中の1軒は非常に強硬に反対するような場合であれば、そこは避けなければならないでしょうし、113軒あるとはいえども、住民協議をやってみた結果、移転の受け入れの意思があるということであれば、113軒の方をもしかすると選ぶという可能性もなくはないと思うので、この中の代替案設定に関しては、移転戸数もあると思いますが、例えばそこに住んでいる住民の属性ですとか建物の性質、またそれに伴う補償費用、代替地の準備の仕方とか、社会配慮の面でもいろいろ要素があると思いますので、戸数だけに固執して選ぶということではなくて、それも要素として含めながら、最小化する方向もまだこれから考えて決定していくという、今そういう段階にあると考えております。

○遠藤委員　このようなマスタープランの段階でルートを決める時は、ルートを引いてから戸数を数えるのではなくて、この辺のコリドーにこういう家があると判明した時に、そこをなるべく避けるようなラインを引いて、どうしても避けられないものを数えるはずで。線を引いて何軒あるかというのではなくて、こことここに家がある、そこを避ける線をまず引くのが、このマスタープランの段階でのコリドーの決定です。

ルートを引くに当たっては、最小の移転物件しか引つかからないように引きましたというよう

な表現に変えていただかないと、線ありきで、「40軒引っかかりました。こっちは113軒です」と、こういう表現ではないようにしていただきたいと思います。

○内山 コントロールポイントとして建物をかわすようにして引いた線ではあると思いますが、そういう表現になるように調査団の方と相談して進めます。

○作本委員長 今の点はよろしいでしょうか。マスタープランの作り方にも関わるところだと思えますので。

それでは、次に、7番と8番をまた遠藤委員からお願いいたします。

○遠藤委員 7番も同じように、優良農地というのはそんなに多くはないと思いますが、これはコントロールポイントであれば避けるような線を引いてもらいたいという意味で書いたのですが、普通の場合は、住宅とか建物ですと補償というのが金銭的には可能なのですが、農地の場合は金銭では解決しない場合があるのではないかなということで、これは通常の建物よりもより重要なコントロールポイントとして避けられれば避けた方がよかつたなという感じで、指摘しました。

それから、8番の問題も、先日の説明では、既移転地域ということで、既にスクオッターの代替用地として移ってきた人たちのところに当たるかもしれないということで、これは相当重要なコントロールポイントだろうと思いますので、これもできれば避けた方が良いという意味で書いたもので、もしどうしてもこれを避けられないのであれば、ここはウエイト付けするべきではないかなと思います。

7番と8番はちょっと趣旨が違います。7番は重要なコントロールポイントで、本当に農地の代替案の可能性を検討していらっしゃるのかどうか、8番はすべての項目にウエイトをつけないという表現に対して、こういうスクオッターの既移転地を通過するのであれば、これはやはりウエイト付けすべきと考えます。これだけではないのですが、各項目のウエイト付けというのは重要ではないかなという主旨で、指摘しました。

○作本委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○内山 ご指摘の優良農地については、もう原則回避ということで検討しているということです。

それから、8番でご指摘を頂戴しました重みづけの件ですが、今後、ステークホルダー協議を進めていく中で、各項目の評価の重みを必要であるかどうかということも聴取して、恐らくスクオッターもかなり高いレーティングになる可能性はあるかと思いますが、他にもどれがより重みづけがあるかということについては、ステークホルダーの協議の中で直接聞いて、レーティングが必要ということであればレーティングを行うという方針で、今、進めていると聞いております。

○**作本委員長** 今の遠藤さんのご質問に対して、JICA 側からの返答でしたが、今後、よろしく
お願いいたします。

それでは、今のパッケージの評価につきましては、これで一区切りということによろしいで
しょうか。

○**比嘉** 今、幾つかこちらで答えられた点もあるかと思いますが、これは答申としてまとめる際
にはいかがいたしましょうか。コメントとして残しておきますか。

○**作本委員長** 今いただいている資料の中からは必ずしも明らかでないということで我々は質
問しているわけですが、ただ、このやりとりを踏まえての答申にまとめていくかどうかは、前
にもこういう議論がありましたけれど、どういたしましょうか、ここははっきりさせておいた方が
よろしいですね。

○**遠藤委員** 全部終わってからこの議論をした方がいいんじゃないかと思いますが、いかがでし
ょう。

○**作本委員長** では、そのようにいたしましょう。これをこの中間で議論するのはおかしいこと
ですから、とりあえず全部通しでやるということにいたしましょう。

では、次のくりになります、「自然条件について」ということで、中谷委員から提言が出て
おりますので、よろしくお願いいたします。

○**中谷委員** ここに書いたとおりで、特につけ加えることはないのですが、評価指標の選出の自
然環境に関する部分で、特に貴重種の生息面積だけを取り上げておられますけれど、比較的自
然度の低い、人口密度も高いところですので、住民が自然と特別な意味をもっているような緑地等
があれば、そういった面積なども考慮してはいかがかといったところです。

○**作本委員長** 緑地面積についてですが、いかがでしょうか。

○**内山** 今後、そういう緑地の有無があるかを確認した上で、もし存在する場合は、考慮して計
画を立てるという対象に含めていくという方針で現在進めております。

○**作本委員長** では、それはお願いいたします。次に、10 番ですが、渡辺委員から質問が出てお
ります。

○**渡辺委員** 10 番、11 番についてまとめて申しますが、表 3.1、表 3.2、表 3.3 という代替ルー
トの表があるのですが、その記述がちょっと統一されていないようなところがございます、例
えば、表 3.2 では、自然条件との関連で、「浄化能力が低くて大規模開発には注意」と書いてあ
るのですが、同じような地域を通る表 3.1 にはそういう表記は全く書かれておりません。これは特
に高速道路だから浄化能力が低いということに注意をしているのか、あるいは、高速道路だから

周りに工場や住宅が開発されて、結果として大規模開発には注意といわれているのか。表 3.1、表 3.2 のこの表記の違いはということなのだろうかということと、ところが、こういう表記の違いが最終的なスコーピングをみるとほとんど同じ項目になっているので、何がいわれたいのかなというのがよくわからなかったというのが1つです。

それで、表 3.3 は、自然条件との関係が、今度は道路が丘陵地帯に上がるのだろうと思うのですが、一部、断層を横断すると。これはなぜ断層とわざわざ書いてあるのかなということ、比嘉さんを通してお伺いしましたら、これは活断層であるという答えをいただきました。とすると、活動評価性とかそういうものは一体どのように評価されて、最終的にスコーピングの方へ行っているのか。そここのところのロジックがよくわからないので、そこら辺はきちんと説明して、最終スコーピングの方にも必要があるのであればそれを反映してくださいという意見です。

○内山 まず、10 番の廃水処理能力、排水浄化機能ですが、これは河川の排水浄化機能を意味しておりまして、表 3.1 と表 3.3 に記載していないのは記載漏れということなので、そちらには追記するようにいたします。ですので、これは道路の排水というような話ではなくて、その地形的に広がっている河川の自浄能力ということですので、全ての道路について等しくいえることなので、表 3.1 と表 3.2 にも、渡辺委員にご指摘いただきましたとおり追記させていただきたいと思えます。

活断層については、現時点でどういう活動を示すかということについて不明なため、現在、スコーピング案には不明であるため C としております。一方、断層が関わることで引き起こされるような地崩れ等につきましては B というレーティングをしております、要注意ということにしております。活断層が今後どのように動くのかということについては、今後、引き続き情報収集した上で、工法等について提言を行っていくという方針で、現在、考えております。

○作本委員長 よろしいでしょうか。それでは、次に進みます。次は、「パッケージの比較検討におけるステークホルダーの関与」ということで、若干類似のものが柳委員から既に指摘されてはおりますが、こちらのブロックに入ります。

12 番について、平野委員、よろしく願いいたします。

○平野委員 冒頭に渡辺委員や遠藤委員からご指摘いただいた点と若干関係があるのですが、全体像と、今回諮問の対象になっている部分の全体像における位置づけというのが若干見え難かったものですから、それについての説明が、ステークホルダー協議の中でのプレゼンテーションの説明を拝見すればある程度わかるのかなと思って拝見してみたのですが、こういう情報について研究されたという概要にとどまっていた。いろいろいい資料が提供されたようなのですけれ

ど、どういう説明がされたかというところをもう少し拝見したかったなという点がございまして、その情報を拝見すれば、この諮問の代替案設定ですとか選定方針の妥当性について、私自身イメージがもう少し描けたのかなと感じております。

そのあたりがステークホルダー協議では具体的に提示をされていたのであれば、ステークホルダーの方もパッケージの代替案について考えやすかったのかもしれないのですが、もし提示されていないようであれば、ここに例示として挙げておりますような情報をあわせてご提供いただくと、ステークホルダーの皆様方も具体的なイメージをもちつつ協議がしやすいのかなと。そうしますと、社会的合意形成も有意に進めやすいのかなと考えたものですから、提案をさせていただいております。

それから、先ほど内山さんの方から以上のような情報を今後は報告の方に盛り込んでいただけるというお話でしたので、そういったところが充実していけば、場合によってはクリアされる課題ではないかとも考えております。

○内山 ありがとうございます。平野委員にご指摘いただきました項目で、実際にステークホルダー協議にかけて説明しているものもあると調査団から聞いておまして、ただ、恐らくそれに言及されたとかで、具体的にどう説明したかというところが明らかでなかったのかもしれませんが、冒頭にご指摘のあった各案選択の過程をいかに細密に描くかということで、同じ課題かと受けとめておりますので、レポートの方ではそういう反映がなされるように、今後、相談しながら進めたいと思います。

○平野委員 よろしく願いいたします。

○作本委員長 今、私も同じように感じたのですが、平野さんがご指摘のように、ステークホルダー・ミーティングは私も若干読ませていただきましたけれど、かなり難しい内容ですよ。必要性は一生懸命説明するのですが、パッケージ案についてはなかなか理解が難しいかと思っておりますので、ここでは項目が5つ示されておりますけれど、わかりやすい説明方法というのは重要ではないかと思っております。平野さん、ここについてはよろしいですか。

○平野委員 はい。ありがとうございます。

○作本委員長 それでは、次のブロックですが、「全体に係る事項・その他」ということで、最初に平野さんのコメントが載っておりますので、続けてお願いいたします。

○平野委員 これはコメントというよりは、質問の一環で出させていただいておりますので、コメントに載せるのが妥当かどうかはまた別の問題なのですが、世銀の調査を前提に今回のプロジェクトが組まれているということを伺っております。それで、世銀のその調査の中で提示された

ライトレールトランジットの計画が財政上の理由から中断しているという話を聞いているものですから、この道路の計画に当たっても財政上の制約で実現が困難になることはないのかどうなのかというところが気になりまして、こういう質問を出させていただいております。

○中村 ありがとうございます。この件については、現時点で財政能力はあるという前提で考えられるかということ、非常に難しいと考えております。ただ、実現を念頭にシナリオをかくということから考えれば、非現実的な提案というのは余り意味がありませんので、なるべく現実的なものに近づけていくことになります。それプラス、先方政府の努力がうまくかみ合えば実現できるということで、最後までその努力はしていきたいと思いますが、計画さえ立てれば財政の問題はないという前提に立つことは、今の段階では厳しいと思っております。

○平野委員 そうしますと、できるだけ実現の可能性のあるプランで幾つかの選択肢を提示をして、あとは財政的に可能な中で、それを採用していくのは先方の政府のご判断になると、そういう形で進めていくという理解でよろしゅうございますか。

○中村 はい。そういう理解でございます。将来にわたって全く実現性のないものはその時点で修正をして、計画を実現性のあるものにしていくということが必要であろうと考えております。

○作本委員長 私の方から関連の質問ですが、私の方からお配りした資料の1番目で、交通ネットワークという、恐らくここに係るのではないかと思いますけれど、確かに世銀の中でも、南北の都市内軽量鉄道の延伸計画（LRT1号線）が財政のために中止されたということが書かれていますが、費用負担の財政能力ということですけど、これ以外に何かわかる中止された理由というのはありませんでしょうか。なぜなら、もう1つ説明の用語として、道路限界という言葉が使われていますが、いわゆる道路網での交通混雑解消というのはもうそろそろ限界に来ていると私はこの言葉を理解したんです。その意味では、さらにこの道路で改善するという事で本当にこの道路の問題は解決できるのかどうかということを1つ疑問に思いました。

さらに、道路を見直すに当たっては、上位の計画がどの程度まで検討されているのかということが気になります。1つは、世銀が作ったマスタープランというものがあるけれども、これもこのまま使うわけにいかない、修正の必要があるということを述べられておられますし、さらに、CALA地域の地域開発戦略の見定めを行うのだということが書いてありますが、どのように戦略を見定めたのかということが、私はこの文章からみえてきません。

交通ネットワークの見直しを最終的には行うというところについては、この報告書の中で丁寧に書かれているかと思いますが、地域開発戦略、あるいはマスタープラン、上位のレベルで道路網をこういう形でよくすることが将来的な交通にとっていいのだということが、どうもいまひと

つわからないという気がするのですが、いかがでしょうか。

○内山 それでは、ひとまず担当から。1号線の件は、申しわけございません、今のところ財政状況以外の理由というのは承知していないというのが正直なところです。

2点目と3点目というのは、恐らく CALA 地域の上位計画との整合性という点でコメントいただいているのだと思いますが、その意味では、両州の土地利用計画あるいは開発計画というものを基本的に尊重しております。ただ、それも今あるものをそのまま受け入れられるとは限らないということで、ディスカッションしながら、今回あるプランを前提として、ちょうどその更新の見直しの時期に来ているということもあるのですが、今回立てているプランを織り込んだ形でその州の地域開発計画をリバイスしていただくような働きかけもしながら行っておりますので、その地域開発戦略の見定めというので調査のアウトプットとして明示的に出てくるかというのは定かではないのですが、そういうディスカッションを通じて整合性の確保を図るとともに、上位計画への反映を図っているというプロセスで進んでいるということは、ご報告させていただきます。

○作本委員長 わかりました。ありがとうございます。

それでは、またもとに戻りまして、14番ですが、渡辺委員からの質問です。よろしく願いいたします。

○渡辺委員 14番につきまして、先ほども申し上げましたが、前回、実際にやられました調査団の方から、ガバナーズ道路も、交差点であるとかそういうところを改良することは考えているのだとか、一部、ガバナーズ道路の拡幅も考えているのだというご説明があったと記憶しています。もしそうであるとしたら、その程度がどのくらいなのか、それから、もしかなり手をかけるのであれば、このガバナーズ道路も、工場がたくさん並んでおりまして、通勤や何やかやを含めて交通の一つの目的地になっておりますので、これも含めてパッケージとして考えた方がよろしいのではないかというのが、この14番の趣旨でございます。

○内山 今、実際にパッケージ上にあらわれてきていないという状況ではありますが、費用の算定に組み入れられたかというご指摘もありますけれど、このガバナーズ道路を補足する道路としてカビテ・エクスプレス南東部分というのを今提案させていただいているのですが、それは新設費用でかなり大きい費用にあるということもあって、実際にはプロジェクト費用には算定していないというのが現状でございます。そのパッケージがどう選ばれるかによって、今、焦点になっているガバナーズ道路の拡幅あるいは改良を関連事業として含めるかどうかという部分も変わってくるかと思っておりますので、恐らくパッケージを選定した上で、そのパッケージの効果を改善あるいは強化する意味でガバナーズ道路の改善が必要ということが決まったその時点で、検討され始

めるのではないかと考えております。

○渡辺委員 わかりました。15番も、これは作本委員長が言われたことと同じ意味合いをもって
いるのですが、文章をみますと、このプロジェクトが CALA 地域の例えば地域開発戦略を見定め
た上で望ましい地域開発を誘導し得ると、そういう書き方で書かれていたり、工業化と都市化を
促進するとか、開発ということが1つの目的としてところどころにちりばめられているのですが、
では、もともとのプランというのは一体何なのだというのがみえてきませんので、よくわからな
い点があります。

では、スコーピングの項目で、望ましい開発というのにどれが近いのだということがあるのか
とあって、スコーピングをみても、それではあらわれてこない。ところが、文章としては「望
ましい開発ができる」とかということが書いてありますので、こういうのは余り定性的に述べら
れてもよくわかりませんので、作本先生が言われましたように、上位計画との関係を少し明示し
ていただければというのが意見の趣旨でございます。

○内山 ありがとうございます。渡辺委員が一貫してご指摘いただいているのは似ておりまして、
今回のパッケージ選定のロジックのストーリーという点についてご指摘いただいているのだと思
うのですが、作本委員長からのご指摘にもお答えしましたとおり、上位計画としてはそういった
ものを踏まえて今回のプランを作っておりまして、その表現として、道路計画だけで地域開発を
誘導するかのような印象を与えているとしたら、そこは訂正する必要があるかと考えております。

○作本委員長 関連で、私からの質問事項の2番目ですが、この場を借りて質問させていただきます。
今の渡辺委員の質問にかかわりますけれど、この道路がどういう目的で、どういう必要性
でというのが、やはり文章から読み取れなかったんです。日系企業が工業団地に入っているとい
うことから、そういうところにも役立つのだということと考えますと、やはり開発への効果とい
うのも若干なりともあるのだということは理解できるのですが、やはりなぜつくるのかという必
要性のところというのは、最も重要なところではないかと思えます。ということで、どういう目
的の車なのか、一般の私用の車なのか、産業用なのか、トラックなのか、そういうところがみえ
てくると、この道路の必要性というものがわかってくるのではないかと思います。

そこで、どちらを目的にしたものなのか。一般住民用なのか、産業発展用の道路なのか。どち
らもそれなりの必要性はあると思いますが、そのあたりの強弱を少しつけていただけるとありが
たいなと思えました。

○中村 その点はわかりやすいように説明をつけたいと思います。全体からいえば、これはマニ
ラ首都圏の拡大ということになりますので、基本的には、郊外にどんどん住宅地を求めている人

たちがマニラにアクセスするというのが一番多いのですが、工業団地が広がっている地域でもあるので、産業振興にもなりますので、道路整備によりどういう利益が出てくるのかということをもう少し明確にしていきたいと思います。

○**作本委員長** これではIが終わることになります。全体を通してご質問などはございますか。兵庫の方もよろしいですか。

それでは、第2ブロックの方に移ります。II. 環境社会配慮調査のスコーピング案です。最初は、「JICAによる環境社会配慮の目的・範囲について」です。16番、平山さんの方から出ている質問ですが、相手国の環境アセスメントに関する制度や運用実態を強調するのではなく、JICAチームはガイドラインに基づいて相手国の制度運営に不十分な点があればそれを補う立場にあることを確認しておいていただきたいということです。これはいかがでしょう。

○**内山** 両方を包括する形で、今回の調査は環境社会配慮を行うように担保することを事前の調査の段階で確認しておりますので、委員にご指摘いただいたような体制で調査を進めていると理解しております。

○**作本委員長** これはそれまでのガイドラインを浸透させるということで行われていることと同じ方向のことかと思っております。

では、次の17番から21番ですが、「公害について」です。

最初の17番が遠藤委員から出されておりますので、こちらについて若干説明をお願いいたします。

○**遠藤委員** 17番は、建設時と完成後の環境汚染というものとは全然違うので、これをスコーピングでは同じにしていますけれど、これは別に扱うべきと思っております。

○**内山** 項目としてはそれぞれ立てておまして、建設時の影響と運営時点での影響というのは分けて評価していくことになろうかと思っております。

○**作本委員長** 遠藤委員がおっしゃるとおり、建設時と完成後では大気汚染の問題の質が変わるかと思えますね。

○**遠藤委員** 大気汚染、水質汚濁、騒音・振動の3つともですが、建設時には建設方法を選定することによってかなり軽減できるのですが、完成後は構造物計画などが費用に反映してくるので、これは同列に扱わない方がよろしいと思っておりますので、ぜひ検討してください。

○**作本委員長** ご指摘のとおりです。

それでは、18番ですが、Pbです。平山委員がおられませんので。燃料規制の実態によっては、鉛の測定も加えたらどうかということですが、いかがでしょうか。

○内山 今後加えていく方向で検討しております。

○作本委員長 それでは、19番は渡辺委員から出ております。19番と20番をあわせてお願いいたします。

○渡辺委員 まず、19番は、遠藤委員の言われたことと似ているのですが、道路建設に限ったら大気汚染というのはたいしたことはないかもしれませんが、一部の地域の道路をよくすることで渋滞が周辺地域に及んでしまったら、これは一体どこで評価するのだろうか。スコーピングの中ではあくまで道路工事そのものだけを対象にしているのですが、それは大気汚染などを評価するにはよくないのではなかろうかと。遠藤委員は、建設時と完成後という時間的な問題を指摘されましたけれど、同じように地域的な問題としても、その地域だけにとどめてスコーピングをやるのはどんなものであろうかというのが、19番の意見でございます。

それから、20番ですが、土壌汚染はDで、関係ないといわれておりますが、この当該地域はよくわかりませんが、多分、沼地などで非常に地盤が軟弱なところを通過するような特殊な場合もあるのではないかと。そういうときは、化学的な凝固剤ではなくて、セメントだけで固めるのかもしれませんが、そういう場合もありますので、全体的にはDだけれども、超軟弱地盤のところは注意しなさいとか、そういう書きようでもいいのかなということで、20番で指摘させていただきました。

○内山 大気汚染について遠藤委員にご指摘いただきましたが、時系列的なものとは全体地域的な面ということだと思っております。少なくとも工事期間中のオンサイトのものだけではなく、事業実施段階のものも影響評価すると考えております。あとは、地域的な面については、大気汚染はどのようにサンプリングしていくかということだと思っております。全体地域について影響がどう変化するかということを検討することです。そういう形で対応が可能かということとは、検討していきたいと思っております。

○渡辺委員 それを周辺地域に広げますと、今度はステークホルダーの定義がやはり広がってまいりますので、そこら辺も含めて検討しないといけないのかなという気もするのですが、つまり、建設する道路の周辺住民ではなくて、その道路がアクセス道路となる広範囲なところも関係するんじゃないんですか。

○内山 その騒音等については、直接的な道路だけではなくて、その道路の付近の住民がどこにいるかということも今後踏まえて測定箇所を選んでいくということですので、恐らくご指摘いただいた内容に近い方で実態調査をして評価をしていくことになるのではないかなと思っております。

それから、土壌汚染の点につきましては、現在の地盤条件ですと化学的凝固剤を使用する必要

はないと調査団は判断しているということです。

○**作本委員長** それでは、次に、中谷委員、21番をお願いいたします。

○**中谷委員** 現場の状況をよく知らないのので当てはまらないのかもしれませんが、土地利用図などをみますと、水田とか森林などもありますし、河川が入り組んでいるので、漁業とはいわないまでも、そのような大げさなものではなくても、自家消費用に淡水棲の二枚貝とか甲殻類、あるいは魚類などをとっている人がいるかもしれない。そういった場合に、それへの影響というのも考慮したらいかかというのが、私がいいかかったところです。

○**内山** 現在、調査は、河川における漁業の実施があるかどうかということは、正直なところ把握していないのですが、今後、現地で聞き取り、あるいは関係機関への問い合わせをして確認をした上で、もし確認されれば検討していくというように、調査団から回答を得ています。

○**中谷委員** わかりました。ありがとうございました。

○**作本委員長** この公害のところで作本から質問させていただきます。

4番に書いておいたのですが、これはいただいた資料の中の表2-3にかかわるところですが、このCALA道路によって、CO、NO_x、SO_x、SPM、いずれについても改善の見込みがあるということが表記されております。ただ、これを整備しなくても、かなりの度合いまで悪くなってしまふと。ただ、整備することによって悪化の度合いを若干なりとも軽減できるという表現になっているかと思えます。もしこの理解で間違っていたら直していただきたいのですが。

そうしますと、住民の側からいたしますと、道路ができてできなくても、いずれにせよ、大気汚染は現状から比べると2～3倍の率で悪くなるというように私は表2-3を理解したのですが、これではせっかく高速道路をつくっても、住民の方からすれば、当初案よりはよくなっているかもしれないと理解できるかもしれませんが、道路ができたおかげで空気は2～3倍悪くなったと不満が募るのではないかと私は懸念するのですが。これは大気汚染だけではなく、恐らく騒音についても同じように、住民の感覚といたしましては、道路が密集するというで2～3倍悪化するのではないかという印象だけが残るのではないかと思うのですが、このあたりはいかがでしょうか。

○**内山** ゼロオプション、何もしなかった場合の環境の変化のプレゼンテーションと、やった場合の効果のプレゼンテーションを調査団がどうやったかというところで、印象は変わるのかなと思うのですが、作本委員長ご指摘のとおり、何もやらないで車両が増加した場合の環境影響と、対策を打った上で混雑を緩和した上で、大気汚染あるいは騒音がどれだけ緩和されるかといった改善効果については、ステークホルダー協議の中でも、何もしなかった場合とした場合でどう変

化するかという差を示して調査団の方は説明していたと記憶しておりますので、どちらにしても、悪くなってしまうのねとがっかりしたという声は、少なくともステークホルダー協議の議事録等からもなかったもので、何もなかった場合より、やった場合の方が、同じ悪化するにしても、悪化の度合いは軽いということをご理解いただけたのではないかなと思っているのですが。

○**作本委員長** 今の説明は十分納得できるのですが、この表 2-3 をみる限り、最初からみて 7 ページ目ですけれど、例えば CO をとってみても、220 が 638 と 3 倍近く悪くなるということが予想されている。しかも、整備しなくてもこれが 713 と。ですから、整備しても、若干はよくなるのはわかるのですが、住民感覚としては、今よりも 3 倍悪くなる、空気が汚れてしまうということで、恐らく不満しか残らないのではないかと思うのです。そういう意味では、住民の方の理解というのは、「ないよりましなんですよ」というような説明では不十分なのではないかという気が私はするのですが。この大気汚染というのはよく問題が起こりますので、何かしらの対策を講じられることをむしろ希望したいのですが、いかがでしょうか。先ほどいったとおり、これは騒音についても同じかと思えます。

○**内山** 表 2-3 の場合はミスリーディングになると思います。実際に提示した表は、ステークホルダー協議の資料の中に各シナリオがあったかと思うのですが、シナリオ 1 の場合はどうなる、2 の場合はどうなる、3 の場合はどうなる、4 の場合はどうなるということで、その整備効果が一番大きいのがシナリオ 4 で、それがとる実際の値がこちらの数字ということで、抜刷したものなので、それでもインパクトは余り大きくないなというのは正直な感想なのかもしれませんが、その前提条件となっている車両の増加等を織り込んだ結果になっていますので、横並びでシナリオを比べた場合に、このシナリオが一番効果は大きいのだということをご理解いただけるのであれば、用は達したのかなとは理解しております。

より環境に配慮したということになりますと、本件調査のスクープである交通整備だけで対応できるもの——例えば平山委員からご指摘いただきました無鉛ガソリンの問題などもあるかと思えますので、今回の中だけで閉じさせることができるのはもしかすると難しいかなというのが正直な感想でして、その中でも一番影響を軽減できるものを重要視して選んでいくという方針では調査を進めてまいろうと思えます。

○**作本委員長** わかりました。ありがとうございます。それでは、大気汚染の関係はこれでよろしいでしょうか。

それでは、次に、「水資源」の関係に移ります。渡辺委員からお願いいたします。

○**渡辺委員** 自然環境の特に「湖沼・河川流況」というところでございますが、一応 B という評

価ですからそれなりに高く評価されているのですけれど、その備考を読みますと、「排水の流入による」ということで、これは多分、道路に降った雨水が周りの河川に入るから河川流量が変化するというようなことを想定されておられるのですが、むしろ道路建設、特に東西道路の建設はほとんどこのあたりの自然排水系が南北方向になっていますから、それをちょうど分断するような形で道路がつくられるわけです。そうしますと、もともとあった水田とか何とかなの給排水系そのものが破壊される。それをどうするのだと。道路に降った雨の影響だけではなく、もともとの給排水システムに与える影響の方も評価しておいた方がいいんじゃないかというのが、この趣旨であります。

○**作本委員長** いかがでしょうか。道路施設が既存の農業の給排水システムに与える影響は大きいということをご指摘されていますが。

○**内山** 渡辺委員にご指摘いただいた件はまさにそのとおりだと思います。農業の給排水については、スコーピングの表の社会環境の中の水利権・入会権というところで対応しておりまして、現況どのように水路分布しているかということについて把握していないので、レーティング自体はCになっているのですが、今後、水路分布がどのようになっているかという調査をした上で検討・考慮していくという方針であります。

○**作本委員長** それでは、次に、「社会環境」に移ります。

これは遠藤委員の方から、23番、24番が指摘されていますので、2つをお願いいたします。

○**遠藤委員** 23番の地域分断で、高速道路の場合はA、普通の道路だとBということで、一般的には理解できますが、Aというのは深刻な負の環境影響が想定されること。これは想定されないような計画というのをしなければいけないので、この辺は何か差をつけなければいけないなどという感じはわかりますが、果たして高速道路だからAという、いわゆるアクセスコントロールされた高速道路だから地域分断して、普通の道路だったら地域分断されないという定義のされ方をするのはおかしいのではないかなということ、このAというのはいかなるものかというのが私の考えです。

それから、24番は、前回の説明のときに指摘したので、これはこういうことで訂正していただければ結構です。

○**作本委員長** それでは、特に23番につきましていかがでしょう。

○**内山** ご指摘のとおり、道路計画によって軽減を心がけるように計画を今後していくわけですが、BとAの差は、ご指摘のとおり、アクセスコントロールされているか、渡れるかというところで差をつけたというのが正直あると思います。ただ、そうはいつでも、高速道路だからAのま

ま放っておいていいということではないので、今後、その線形の検討ですとか、事業化方法を検討していく中で、なるべく軽減するように計画・立案していくことは当然取り組んでいくつもりでおります。

24番の点は、カテゴリーをどのようにとっていくかということだと思っておりますが、フィリピンにおいては確かにスクオッターがかなり重要なファクターとして入っているというのはご指摘のとおりでして、「スクオッター」というのは「不法占拠者」を指すのだと思うのですが、不法占拠者のみが今回ターゲットになるとは限らなくて、ここの項目の解釈としては、例えば社会的弱者をどのように配慮していくかというふうなことだと思いますので、1例としては、貧困者・少数民族等の社会的弱者を今回Aとしてレーティングした上で、備考の欄で、「少数民族はいませんよ。ただ、不法占拠者（スクオッター）はあります」というふうに補足する形で書くかと考えておりますが、いかがでしょうか。

○遠藤委員 24番はそれで結構です。

23番は、一般の道路でも、中央分離帯をつくるような道路だと基本的には社会分断になって、アクセスコントロールしたところは中央分離帯とかフェンスをつくって完全に分断するから、考え方によると、交通事故などに関しては、フェンスのない道路の方がかえって住民が横断して危険です。そこでは交通事故が多発します。ベトナムの国道5号線だったか、非常に高規格の道路をつくったのですが、かえって交通事故が増えた。それは住民が横断してしまう結果なのです。事故を削減するという点では、地域分断をするような場所を通るのは、余り差はないんじゃないかなという感じがします。

高速道路の場合は完全に高架にしてしまおうとか、そういうことも可能です。普通の道路だと、道路の脇に住民が張りついていると、どうしても行き来しなければいけないという意味で、交通事故がかえって増えるというケースがあるので、そういう場合は、そこだけ高架化するというのは非常に難しいので、道路計画は工夫が要るところではないかなと思っております。ぜひ配慮していただきたいと思います。

○川村委員 川村です。1つよろしいでしょうか。24番の遠藤委員のコメントに若干関連しますが、貧困層・少数民族というカテゴリーでは、少数民族は入らないというのはそれでいいと思うのですが、ただ、備考のところに「不法居住者のみに言及する」というのは、考え方からいってちょっと違うのかなという気もしております。この「貧困層」が出てきたというのは、そもそもガイドラインの中で、配慮に当たって考慮すべき人たちとして、社会的弱者一般、その中の具体的な例として貧困層等が上げられているわけですね。これはどういう状況でその貧困層を考えな

ければいけないかという、この不法居住者の地区の開発に関連してのみではなく、当然他の地域経済活動の中で、例えば特に貧困層の人が大きな影響を受けて、それからの生活の立ち直りが困難であるとかという場合も考えられるわけですね。

そのように全体を通じて貧困層への影響を特に考えなければいけないという趣旨で上げているというふうに考えて、もう少し広い表現で——今、どういう表現がいいか文言まで思いついていないのですけれど、そういう表現にした方がいいのではないかというのが私の考えですが、いかがでしょうか。

○**作本委員長**　そうですね。表現の方法で、何か考えはありますでしょうか。川村委員の方で何かご提案はありますか。

○**川村委員**　もうちょっと考えさせていただけますか。また後で具体的に出させていただければと思います。

○**作本委員長**　それでは、そういうことで、次に進めさせていただいていいでしょうか。では、25番を平野委員からお願いいたします。

○**平野委員**　これは一般的な話といたしますか、どうしても住民移転が必要な場合はこういったことにご配慮いただきたいということで、入れさせていただいております。よろしくお願いいたします。

○**作本委員長**　住民移転に関して、平野委員から、対象者の確定、移転対象地の確保、手続きに従った補償対応などが出ております。いずれの機会にもこういうことは議論になるかと思っております。私の方のメモでも同じようなことが入っておりますが、これらは一番問題が起こるところでもあるかと思っておりますので、十分にご検討をお願いいたします。次に、26番を渡辺委員からお願いいたします。

○**渡辺委員**　遺跡とか文化財というのは大体Cで、普通は工事がスタートする前にされることが多いのですが、日本の場合でも、もし何か出たらどうするのだという次の対策がつくられていたり、あるいは念には念を入れて地域の歴史学者あるいは文化財関係者の人に初めから、例えばステークホルダー・ミーティングなりに入ってもらったかとはともかく、かなり密接にコンタクトをしていながら行くものでありますので、CはCでよろしいのですが、ステークホルダー・ミーティングにはできればそういう専門家も入れてほしいというのと、もし何か遺跡が出たというような時、特に丘陵地帯に高速道路をやる場合にはひょっとしたらある場合もありますので、どうするのだという大体のガイドラインみたいなものをつくって対応していただきたい。CはCのままにしておいていただきたいという意味の意見です。

○内山 ありがとうございます。今までのところ、そのステークホルダー・ミーティングで歴史学者の検討等を加えているということは通常はないのですが、今後は、所管する政府機関あるいは現地の有識者からの情報収集に努めることとしています。

それから、フィリピン国内において埋蔵文化財が発見された場合の対応方法というのは、具体的に国内法で定められていないようなのですが、今後、環境社会配慮調査を行う中で管理計画というものを作ってまいりますので、その中で、建設中に出てきた場合にどう対応するかというのは、国内外の事例を参考にした上で盛り込んでいくということで対応しようと考えております。

○作本委員長 それでは、「自然環境」に移ってよろしいでしょうか。

自然環境については4つ質問やコメントがあります。まず、中谷委員からお願いいたします。

○中谷委員 配慮する項目として、農地とか特別な動植物とか景観というものが上げられています。それら以外にも、それほど特別ではないけれども、住んでいる人たちが利用している里山であるとか入会地のようなものにも配慮していくことを忘れないでいただきたいということです。

先ほど、水の問題で、水利権・入会権というのが出てきていましたが、そこで言われている入会権というのは、入会をやっているような緑地等があるのですか。

○内山 この項目で特に念頭にあったのはどちらかと申しますと水利権の方で、先ほど渡辺委員にご指摘いただいた農業用水などの問題だと思っておりますが、以前、9番でご指摘いただいたことと近いと思えますけれど、入会あるいはレクリエーションとしての緑地が確認されれば、今後は対応していくということで、今のところはまだそういう場所があるかどうかは確認していませんが、今後進めていく中で確認されれば、検討していこうと考えております。

○中谷委員 わかりました。ありがとうございます。

○作本委員長 それでは、28番を平野委員からお願いします。

○平野委員 この土地の状況が余りよくわからないので、もし森林伐採等の可能性があるのであればということで、項目の中になく見受けられましたので言及させていただいております。

○内山 今回の地域は特に森林がなく、通過するという事実がないので入っていないというのが正直なところです。

○平野委員 わかりました。ありがとうございます。

○作本委員長 それでは、次の29番と30番について渡辺委員からお願いいたします。

○渡辺委員 特に30番について意見を述べさせていただきます。「自然環境」あるいは「公害」のところ地下水とか地盤沈下というのがありますが、この地盤沈下への影響というのが道路建設によって地下水の低下工法が何かをとった場合には、周りに地盤沈下がするというので、道

路が地盤沈下に与える影響という形で評価されていますが、こういう平野部ですと、広域的な地下水のくみ上げによって、もともとかなり地盤沈下が進行している地域である可能性があります。そうしますと、道路のメンテナンス上、橋の部分の抜け上がりであるとか、いろいろな影響が出てくるわけです。

ですから、このスコーピングに対しましても、道路をつくることが地下水にどういう影響を与えるかというのと同時に、全般的な地盤沈下の問題が工事に与える影響——例えば、かなり基礎をやっている橋脚がゆがむことはないのですが、いい加減なことをやっているとちょっとたわむとかいろいろなこともあるかもしれませんので、むしろ公害の地盤沈下などのときに、この地域の地盤沈下の状況をきちんと把握して、だから、道路建設によっては十分注意しなさいという観点も考えられてもいいのではないかという意見です。

○内山 ありがとうございます。ご指摘のとおりで、地盤沈下が道路設計上重要な考慮事項であるのはそのとおりだと思ひまして、調査団の方も、今後、現地で広域の地盤沈下が発生しているかどうかということは確認、情報収集した上で、設計等に反映させていくということになっております。

○作本委員長 今回の地下水の地盤沈下の問題はよろしいでしょうか。

○渡辺委員 はい。

○作本委員長 それでは、ここで10分間ほど休憩にしたいと思います。

(10分間休憩)

○作本委員長 それでは、再開したいと思います。

○川村委員 作本さん、先ほどの件ですけれど、こんなのでどうでしょう。

「住民移転、地域経済活動、裨益負担不均衡等の項目と関連した貧困層への影響も考えられる。」

○作本委員長 それでは、これにタイトルを変更ということで、よろしいですか。

○川村委員 これはタイトルではなくて、備考の提案です。

○作本委員長 ああ、わかりました。

○川村委員 「貧困層・少数民族」という調査項目がありますね。その「不法居住者地区の開発が予想される」の後につけ加えるという形です。

○作本委員長 わかりました。ただ、次の項目の「裨益負担不均衡」のこちらの表題を取り込んでいますよね。ここは問題ないでしょうか。

○川村委員 要するに、幾つかの調査項目を横断的に貧困者層への影響を考えなければいけない、というような趣旨で備考を書いたらどうかという提案でございます。

○作本委員長 はい、わかりました。皆さん、これでよろしいでしょうか。備考欄にこのように付記するということですが。それでは、了解いたしました。

それでは、戻りまして、5ページですが、「気象条件について」です。31番を平野さんからコメントをお願いします。

○平野委員 地図を拝見していましたら、海岸線の方に台風等の脆弱なエリアがみられましたので、そこに道路を建設する際の対処方法とその影響についてもご検討いただいた方がよろしいのではないかと思います、言及させていただきました。よろしくお願いいたします。

○作本委員長 いかがでしょうか。台風はフィリピンにとっても身近な問題かと思いますが。

○内山 ご指摘のとおり、道路設計計画の上では非常に重要なポイントだとよく承知しております。過去の洪水履歴などを地図上に落としまして、実際の道路計画においてはそういった情報も踏まえて計画しております。具体的にどのパッケージが選定されるかによって、今回フェースの対象となる事業の台風等によるリスクも変わってくるかと思しますので、そのパッケージが選定された後に、台風が来た場合にどういう対応をするためにどういう設計をすればいいかという、道路設計の面についてはパッケージ選定後にも引き続き検討していこうと考えております。

○中村 確認させていただきたいのですが、この「脆弱なエリア」の意味なのですが、構造物自体の耐台風性のお話なのか、道路という構造物をつくることによって、その排水体系が変わり、その影響により台風等による雨によって、あるエリアがフラディングするという問題をおっしゃっているのか。どちらに主がございませうでしょうか。

○平野委員 両方イメージがあったものですから、両方を念頭に置いて書かせていただきました。

○作本委員長 この台風については、よろしいですか。平野さんから、両方考えておられるということですが。

○中村 わかりました。これは今後の検討の中で整理されると思います。

○作本委員長 「気象条件について」の質問が幾つか出ております。

32番で渡辺さんからご指摘がありますので、よろしくお願いいたします。

○渡辺委員 32番と33番ですが、33番に絵をかいてみましたので、これもごらんになってと思います。つまり、自然環境の気象要因が、前のスコーピングだとD、考慮しない、対象としないという分類になっております。気象の影響ということ、道路をつくることによって気象が変化するかどうかという、そういう評価項目でみたときには、道路ぐらいでは関係ないと。けれど、

気象に関係するようなプロジェクトというのは、非常に広い地域を全部焼き畑にしてしまうとか、あるいは都市で高いビルを建ててビル風をつくるといったような、非常に限定したプロジェクトの場合にだけは何か物をつくるのが気象には反映する場合があります。

けれど、そういう大規模のプロジェクトというのは非常に数も少ないので、一般的にこういうプロジェクトまで対象にするこの気象要因というのは、同じ道路をつくるにしても、乾燥地域とか寒冷地とは違う、まさにフィリピンにつくるという、その地域特有の気象がどのように影響するのだろうか、そういうことを検討することかなと思うわけであります。

そういう意味で、中村グループ長さんが言われました道路をつくることによって冠水が起こるというのも含んでおります。特に東西道路はほとんど南北排水系を分断しますから、これは局所的な冠水地域が発生することも考えられるということで、含んでおります。

それから、内山さんは設計で対応すればいいと言われますが、1つの道路をつくって、それが生活道路として既に機能してしまった場合、これが局所冠水をする、思いもかけない社会影響を引き起こしてしまうということもございますので、単純に設計だけでは対応できないものではないかと思っています。

したがって、道路をつくる時には、フィリピンのこの地域の気象の特性を調べておいて、例えば、毎年台風はどれくらい襲来するものなのか、それともそのときの時間降雨はどのくらいなのか、それに対して十分な排水があるかどうか、排水機能がなければ道路の一部が冠水するかもしれない。冠水を食い止めようとしますと、盛土の高さを高くしなければいけない。ところが、幹線道路だけは盛ったけれど、周りのアクセス道路は全部水につかってしまった。そういうこともございます。

したがって、気象の影響はないというよりも、道路がつくられて、これが生活道路として機能した後に、冠水をしたらどういう社会影響が起こるのか。例えば物流損害が起こるのか、あるいは道路をちょっと高くしておいて水につからないようにして、これを防災道路としても使っていくのかどうなのかという観点。そういうコンセプトの違いによっては建設費用も変わってまいります。そこら辺もやはり対象地域特有な気象問題の影響ということで、できればシナリオ解析などをしておいて、どういうコンセプトで道路をつくっていけばいいのか、そして、もし局所冠水で物流損害が起こったときにどういう対応をするのだということも、一応は検討しておいた方がよろしいのではないかと思います。

したがって、自然環境要因ということなのですが、気象要因はDであって考慮しなくてもいいというスコーピングの判断はどんなものかと思っております。この辺になりますと、このス

コーピングの表だけでは不足な部分があると思っております。この部分だけ取り出して、例えば、最近、環境評価ではロジックツリーのようなものもつくられておりまして、気象災害がないというためには、プロジェクトが気象に影響しないということと、地域特有な気象で影響されないということできず分けます。

そして、地域特有な気象に影響されないためには、次にはどういう条件が満足されていないとそれがいえないと。また、一つ一つの条件に対してもこういうことがいえないと上位命題がいえなくて、最終的にという、そういうロジックツリーのような評価もございますので、むしろそういうもので評価をしておいた方がいいのかなという気もしております。そういうことを後ほどまた時間があったら提案したいと思いますが、自然環境要因といえども、気象Dは考えなくていいというのは、評価がちょっときつ過ぎるのではないかというのが意見です。

○**作本委員長** いかがでしょうか。

○**内山** ご指摘、ありがとうございます。杓子定規に気象への影響ということでは、Dなのだろうと思います。確かにこの道路1つで気象条件に影響が出るとは思いませんが、一方、そうは申しまして、先ほど平野委員からもご指摘がありました。台風あるいは現地での洪水が道路の計画、あるいはどういう理念でつくるかということについては、当然考慮することにしておりますし、台風あるいは冠水の履歴については情報収集した上で、設計より前の段階で、どういう道路をつくるのかという、その計画段階でも検討するようにしております。例えば、過去の冠水の履歴をマッピングした上で、どこがリスクが高いとかという評価もした上で、計画の参考資料として使用するようにはしております。

ですから、一概に気象Dということで、ここのスコーピングの表にはDと出てしまっていますが、調査の実態としては、現地の気象条件を織り込んだ上で計画段階にさかのぼって検討するというように取り組んでいく予定ではあります。

○**渡辺委員** それで、1つだけ聞きたいのですが、代替え道路をパッケージとして幾つか提案されていますよね。あの道路計画も冠水の履歴に基づいて、また線も引かれ直すのでしょうか。そこまで戻るのでしょうか。

○**内山** 線を引き直すかどうか、具体的に今確定的なことはいえないのですけれど、評価するに当たって、この地域が過去にどういう履歴の地域であるかという情報は参考情報として示した上で、検討していくのだと思います。

○**柳委員** いろいろとお話を伺っていて、素朴な疑問なのですが、パッケージ選定後に設計したり、計画段階をするということの意味合いがよくわからなかったのですけれど、この計画の考え

方というのはどういうことを想定して言うておられるのかが、私にはどうも具体的にみえないのです。通常、計画段階のルート選定を含めてアセスをする場合に、アセスの対象の道路計画の内容というのは、具体的に事業段階に落とした形の計画を念頭に置きながらスコーピングをするんです。ですから、そのパッケージをつくることも全部それが前提条件としてあるわけです。

具体的にいうと、この代替案の幾つかについては、長さは決まっていますね、そして事業費が決まっています。ということは、事業費は算定されているわけですね。ということは、道路の構造、車線、幅員、緩衝帯の幅と構造、排水口とか施設、そして歩道とか、全てそういうことはもう念頭にあるわけですね。そうでないと、事業費なんて算定できないと普通は思うのです。ということは、そういうことはもう明確にあるということで代替案をいろいろ検討されているのだとすると、それをもっと具体的に示さないと、ここでいっているようなことを、これは問題があるなんていうのが本当にスコーピングになっているかどうかというのは、評価するといってもよくわからない。だから、そこまできっちりとは本当はある程度わかるような資料を出して議論しないと、今までの議論というのは非常に雑駁なもので、僕も今回の諮問されている中身自体も非常にわかりにくいというか、極めて雑駁な内容のことを我々は個別の意見を言うていて、何に焦点を当てて物を言えればいいのかというのがわからない。いわゆるアセスということで環境影響評価というのを本当にわかっていて諮問されているのかなど。どうもその辺がよくわからないなと思って、関連で質問させていただきました。

○**作本委員長** 私も今の柳委員と同じような感覚をもって、我々は今何を議論しているのかなと思って。スコーピングのことを議論するのならもっと細かく、先ほど出ましたけれど、盛土はどのくらいにするとか、地面の脆弱性はどうかとか、もっと細かい議論をする必要があるのかなと思いつつも、これがスコーピングに当たるかどうかというのは、私もはっきりしない状態で来てしまったのですが。いかがでしょうか。ちょっと整理しなければいけないのですが。

では、渡辺委員から指摘された質問についてまず先に検討することにいたしましょう。その後、全体にかかるかもしれませんが、柳委員からのご指摘を議論するというので、整理したいと思います。

渡辺委員からの質問に対して、いかがでしょうか。これもかなり多岐にわたるかと思いますが。

○**中村** 渡辺委員のご指摘についてですが、事業の実施が気象そのものに及ぼす影響というのは想定されないでDとしています。説明の繰り返しになるかもしれませんが、事業そのものの与える環境へのインパクトという意味では、例えば台風ということを考えますと、道路という構造物をつくることによって新たに洪水域が発生する可能性があります。これは排水計画の問題にな

ると思いますので、当然、エリアの洪水の状況というものを分析しながら、しかるべく排水計画を、例えば盛土を切るのであれば切りますし、橋をかけてある程度排水断面を確保するのであれば、断面を切るといったことはやるのだらうと思います。したがって、ある程度構造として設計の方で対策できる部分があるところについてはあるのではないかと思います。

それから、平野委員からご指摘がありましたような構造物そのものにつきましては、道路そのものに直接は風の問題というのではないかと思います。あるとすれば、渡辺委員のおっしゃる標識のように風の当たる部分がある施設のディテールとか、あるいは高架にするところについては、橋梁の風荷重として検討することになるかと思いますが。

排水計画も、構造物のディテールというところについても一応は設計サイドの方で、あるいは計画の段階で検討し得ると現段階では考えております。

○柳委員　今おっしゃった計画段階でという、その計画の意味合いというのが恐らく私の認識と違うと思うのですが、遅過ぎると思うのです。要するに、アセスというのは、後で設計とか計画段階でやればいいのかというなら、何のために早期の環境配慮を組み込んでいるのと、何のためにこんなことをやっているのと、そういうことが全く無に期してしまいますよね。今の段階でやらなければいけないんですよ。そういうことはもう想定していて、事業までの流れというものはある程度念頭に置いているはずなんです。事業費まで計算しているわけですから。どういう道路構造になるかということも、今の段階である程度念頭に置いているわけですよ。

例えば、具体的なルートでこう行ったときに、ここは地形上は橋梁にしなければいけないというルート案ですよ。そういうことまできっちり調べたもので諮問してこなければいけないのではないかと。そこは非常に雑駁なものでいわゆる道路をつくりますと、このルートはこっち側という計画ですよ、そういうことを聞いてきているから、こちらもそれは具体的に何をいえばいいのかというのがわからない。そういう意味合いなんです。

○中村　今、ネットワークの議論の中で想定しているのは、例えばコストであれば、今おっしゃられたように、大体このくらいの交通量が流れるだろうから、断面としては片側3車線ですとか、そういうものを想定して、その場合に、地形からみまして全体が橋梁になるわけではなくて、平地につくだろうからこのくらいの単価でコストはみればいいたらうと。そういう概略の検討の中でネットワークとしての損失を検討しているというのが今の時点でございます。

この案件の場合は、まずはネットワークとして道路の価値なり、大きな意味での環境影響等の振り分けをしない限りは、次のもう少しディテールの議論に進むことはできないということで、そういうアプローチをとっているわけでございます。ですから、今の時点でどこまで深く議論す

るかというのは、確かにご議論はあるかもしれませんが、我々の調査としてはまずはネットワークとしての価値というものを入手し得る情報の中で検討しているというのが、今の手続きでございます。

○渡辺委員　それで、伺いたいのですが、ネットワークとしての議論というのは、まさに台風も来ない穏やかな日が続いたときに物流がうまく確保できるかという議論なんですね。ところが、フィリピンのように必ず台風が来る、大雨が来るというときの、いわゆる災害というのは1つの危機管理の問題かもしれませんが、確実に危機管理が問題になるような場所については、当然それも計画の中に入れていかないといけないのではないかと思います。そういう状況は考えなくて、通常の場合だけでいいのだという議論でよろしいのでしょうか。

○中村　いろいろな考え方があろうかと思いますが、我々の今の調査はこういう考え方であるということではいけないのかもしれませんが、先ほどご指摘にありましたかなり道路土砂災害的なものが頻繁に起こる地域——フィリピンでも北の方へ行きますとかなり山岳部がございますので、台風のたびに地すべり等が起きている地域がございます。そういう地域については、路線の選定、ネットワークの計画そのものが、そういう地域を回避するということが含まれるかと思えますので、ご指摘のとおりかと思えますけれど、この CALA 地区というのは基本的に平地でございますので、影響を受けるとすれば、フラッディングしたときにそのエリアがどういった影響を受けるのかということだと思います。道路そのものを全く冠水しないものでつくるかどうかというのは、それは考え方の問題であろうと思います。

というのは、マニラの中でも、洪水そのものは避けられない部分もありますので、ある一定以上のものについては冠水しているというのも実情でございますので、これから計画するものをどこまで洪水を回避するようにつくるかというのは、構造サイドの議論として考え方を整理していく必要はあろうかと思えます。

ちなみに、この環境を考えたときに、ここでの道路のネットワークを考える上で、台風というファクターがネットワークの選定に大きな影響を与えるかどうかという点について、現時点でもっている情報では必ずしも大きなファクターではないという考えで調査を進めております。逆に、確実に大きなファクターとして考えなければいけないという事実があるのであれば、そこは調査の中で取り込んでいく必要があるのだらうと思います。

○渡辺委員　少なくとも、D ということでは考慮の外にはしていただきたくない。つまり、できれば路線の問題も、先ほど遠藤委員も言われましたように、線形のときに住居を通らないような線をつくればいけないかとおっしゃいましたが、同じように、当然のことながら、洪水がな

るべく湛水しにくいところでも通っていくという形で、もともとのネットワークづくりの思想の中にも取り入れていただければと思います。

○中村 そのあたりの回避、あえて環境を悪くするような、あるいは道路にとって不利になるようなアライメントの選定というのは当然好ましくないと思いますので、先ほどご説明しましたように、気象という項目について D と評価しているのは、そこについて配慮しないということではなく、今おっしゃられた視点というのは当然考慮して最終的にはアライメントの検討などはすることになるかと思います。

○作本委員長 気象条件のことでご意見等がありますでしょうか。

私は個人的に考えるのに、台風というのはやはりフィリピンにとって危機管理リスクレベルのもっと身近な問題だと思います。私もフィリピンの奥へ入ったようなところを車で通りますと、もうほとんど道路には穴ぼこがあいて交通渋滞を起こしている。そして、その水がなかなか抜けないと、そういう状態をみておりますので、台風というのは特別異常なことではなくて、むしろ冠水してしまったらどうやって排水をするか、そういうシステムまで含めての一体的なものではないかと思います。

それで、こういう場での議論はどうかわかりませんが、かつて、フィリピンの道路で盛土あるいは道路の厚さが問題になりまして、それが薄いがために、何度工事しても穴があいてしまうというようなことで、ODA プロジェクトに批判が出たことがあります。そういうことで、水につかってしまう道路、あるいは先ほどの地盤沈下とかかわるかもしれませんが、自然条件あるいは気象との関連で道路をどういう状態で作るかというのは重要なことではないかと思います。そういう意味では、これはもう少し詳細に示された後でないと、ここから先は柳委員にかかわりますが、我々としてのスコーピングという対応にはまだちょっと情報が足りないのではないかという気がしますが、いかがでしょうか。

○柳委員 前回の審査会のときに一応のご説明はあったんですよね。それで、メモによると、東西道路というのは 24 キロで、6 車線で 30 メートルの車幅があると。そういう構造ということでしたね。それで、南北道路は 28 キロで、6 車線でやはり 30 メートルで、これは 100 億ぐらいと。そういうお話もあったわけですね。

つまり、具体的にはもう計画というのはかなり事業段階まで落としてつくっておられると思うのです。けれど、ネットワークとか線形はまだ未確定だと。それはいいと思うのですけれど、ある程度明確なラインというのは、実施段階でもう念頭に置きながらこれをつくっておられる。そうでないと、パッケージなんて作ったって意味がないです。ですから、そういう情報を、例え

ば、スコーピングでこのラインを通すところが問題ですねと、そういう形でいろいろ聞いてきてくれないとまずいんじゃないかなという気もするんです。ですから、そちらの情報の出し方がまだかなり霧がかかっている不透明ですと。それは後の具体的な設計段階でいいながらも、ある程度もうやっておられると思うのです。

ですから、そういう段階でいろいろいただかないと、こちらからのちゃんとした、例えばスコーピングに対してこれはこうすべきだとか、そういうことがいえないのじゃないかなと。ただ、そういう点でのプレゼンといいますか、現在のこれの諮問の仕方がちょっと雑駁なんじゃないかなという印象はどうしてもあるということなんです。

○中村 ありがとうございます。そうしましたら、今ご指摘があったような、例えば 24 キロの延長で 6 車線で 30 メートルぐらいを想定しているというように、どのぐらいの影響範囲があるのか、どのぐらいのコストのインパクトをもつのかという意味の前提を何らかの仮定をしなければいけませんので、このあたりの前提条件がどこまで詰まっているのかとか、どう考えているのかということが、今は必ずしも明確になっていないのではないかとご指摘であれば、その部分については少しご説明追加させていただいて、それを受けた上で、関係あるスコーピングの部分についてはご審議いただくと。そういう対応でいかがでしょうか。

○作本委員長 柳委員、今のようなお話でよろしいですか。

○柳委員 はい、私の方は結構です。

○内山 設計指標はそちらにあるとおりにと思いますが、具体的にどういう項目をお出しすればよろしいでしょうか。

○作本委員長 私は質問項目から出がけにこれを削った理由は、今回のこの答申が求められている事項が 2 つ大きくありますが、将来的にはこの案件に関しての答申の機会は全くないのかとなると、ここで本当にスコーピングの議論が尽くされたのかどうかと。あるいは、今回の答申のこういう方法が指定されていますね。そして、ステークホルダー・ミーティングはこれからまだ行われるという段階で、将来的にはこの案件をどのように収束していくのかということがちょっと気になりました。メモには書いていませんが、今回の答申の依頼されたあり方はこれでどういう意味を持つものかなということで、私なりに考えたのですが、文書からは削除させてもらっています。

○渡辺(泰) 作本委員長から今あった件につきましては、今後の審査会の諮問につきましては、今回はスコーピング段階での諮問ということになっています。さらに、次のステップとしては、概要検討書の段階では、これは必要に応じて諮問するという形になります。少なくともドラフト

ファイナル・レポート段階では審査会に諮問すると。こういう段階になります。

○**作本委員長** わかりました。それでは、ドラフトファイナル段階でもう1回諮問を受けるという事で理解してよろしいですね。

○**渡辺(泰)** はい。もう1点、今、柳委員からご指摘のあった点ですが、このフィリピンの案件ということではなくて、一般論としてですけれど、担当の事業部の方には、スコーピングをする段階で、ある程度前提にしているようないろいろなデータ等はなるべくお出しするようになりたいと思いますが、基本的には調査の初期の段階でスコーピングを行うということで考えておりますので、代替案を設定して、代替案ごとにどういう調査が必要そうか、調査のTORを作った段階で諮問するという事を想定しています。

したがって、そういう意味ではいろいろな情報収集をその段階でまだやっていないということは十分にあり得るわけですので、データが十分集まっていないとか、あるいは計画がラフな段階でお諮りするというのは、もう早い段階でやっていくということのいたし方のない部分はあるかと思っておりますので、そこはむしろ個別のご検討の段階で、スコーピングの答申に当たってこういう情報はないか、こういうデータはないかというあたりをあわせて聞いていただければ、さらに議論がしやすくなるのかなと思っております。

○**柳委員** 今ご説明があった初期の段階でのスコーピングの、その初期の段階というところのとりえ方の問題だと思うのです。要するに、計画がまだ極めて柔軟で、ルートもあらゆることが考えられて、それが今度はスコーピングをやったことで幾つかの案に落ちついて、それで具体的な事業段階に落ちていく、そういうことが念頭にあるということが今のご説明の中ではあって、では、その段階になったときに社会環境配慮でしっかりやれば良いと。そういう2段階の仕組みでお考えになっているということであれば理解できるのですが、多分そういうことは考えていないと思うのです。

要するに、今の段階で、粗いといいながらも、具体的な事業を念頭に置きながらのものなんです。ですから、それを粗い段階だから粗くていいだろうということではだめだということをお願いいたします。そうではなくて、スコーピングでこういう影響がありそうなことはちゃんと指摘いただけるような形のものを出してください、ということをお願いいたします。

○**米田** 米田です。今の調査の状況を聞きたいのですけれども、先ほどの話によると、現地に今入っているということで、今はまだ初めて調査に出たという段階ですか。

○**内山** いえ、本格は今年の1月に始まっていますので、1月、2月、3月とやってまいりました、今年は5月から入っておりますので、5月、6月、7月と、計6カ月程度です。

○米田 私は今十分わかって申し上げているのかどうかわかりませんが、委員のお話を聞いて、道路は道路でも建設に実際にかかることを前提に考えたときに、本当に今の状態でいいのだろうか、かなり差し迫った考え方というのがあるのだろうと思います。ですから、かなり早い段階でも、今の台風のように、相当差し迫っていることがあれば、それは「こういうことでどうでしょうか」というぐらいの相談をした方がいいのかなと私は感じました。

すみません、個人的な意見でございます。

○作本委員長 特にコメントはありますか。

なければ、時間の関係もありますので、また最後にスコーピングのあり方に戻るかもしれませんが、次へ進めさせていただきます。

次は、平山さんから2つ出ていますが、今日みえておられませんので、調査の進め方ということで34番で指摘があります。

読み上げますと、34番は、「全路線でみて汚染負荷が減少していればいいという見解については、環境基準の考え方はそのようになっていないと考えられるので、住民への健康影響等を念頭に置いて、汚染の測定、予測を実施してほしい。」

35番は、「各項目に関する測定方法、測定地点、予測方法（変換式及びその予測対象期間）等は明確にしておいていただきたい。」

この2つについていかがでしょうか。

では、私の方から、35番は交通量予測ということで関連の質問ですが、交通量がどのくらい増えるのかということがこの道路の建設の大前提になっているかと思えます。フィリピンの実情は、道路は狭いですし、交通渋滞に陥っているということは私もみておりますけれど、交通量を予測する方法というものが適切に示される必要があるのではないかと思います。

それで、この報告書の中で、2010年を100として、2020年にはその1.5倍を掛けるものとするという積算方法が示されているわけですが、私も専門的な予測方法というのはわかりませんが、現状がまず述べられていない。今現在、何台走っているかがわからない。

それから、換算方法ですが、オートバイが何台で、それがどういう車に換算されるかといったことがわからない。しかも、もし過去のデータがベースラインデータのような形で利用可能ならば、トレンドというものをぜひ示してもらいたいと思います。私はこれを特に疑っているわけではないのですが、将来の増加予測を単純に2020年には2010年を基準として1.5倍掛けたと、こういうある意味では粗い計算よりも、過去から現在をみて、これが将来予測では恐らくこう伸びるのだと、そういう一定のトレンドの中で車の台数を説明していただければと思います。

既に配られた資料の中に、人口の集中とか産業の施設がどうあるということはありませんが、これもトレンドとしてもしデータが拾えるものでしたら、増加傾向としてこのように理解できると。それは何も1種類だけではなくて、温暖化ではありませんが、第1モデル、第2モデルと分けても構わないかと思いますが、増加傾向をこのように理解できるから、このように必要であると、そういう説明方法の方が説得的ではないかという気がいたします。

○内山 ありがとうございます。平山委員のコメントの方からご説明申し上げますと、住民への健康影響の件については、先ほど他の委員からもご指摘がありましたが、今後、特に影響が大きい地域を特定した上で、そこにおける現況測定で予測をしていくということですので、総量にとどまらず、そこに住んでいる人に対する影響というものは織り込んだ形で評価していく方針であります。

35番につきましては、実施に際しては明確にしていくという方向で考えております。

作本委員長ご指摘のバックデータの点ですが、交通量については、現況の時間別混雑データ等、細々したデータは別途とってございます。ですから、もしご希望であればお出しすることはできると思います。

○作本委員長 お願いします。

○内山 それから、交通量予測については、重要モデルを使って行っておりまして、単純に1.5倍という形では行っていないと思います。ご指摘の点は混雑度のところの数値かと承知してはいますが、2010年においては1.0におさまるように道路路線を計画する、2020年においては混雑度が1.5におさまるように道路計画をするということにして、需要量の伸びではなくて、そういう混雑度に対応した計画をするという域値として設定した値だったと理解しております。

重要モデル等も、報告書の中でどういうモデルを組んだかというのは、どういう数をインプットして、需要予測の流れがあるかということについては説明が可能かと思っておりますので、そのような対応をしていきたいと考えております。

○作本委員長 ありがとうございます。私の方の誤解だったかもしれません。申しわけありません。

それでは、他の方で、今の34番と35番に関してご質問がなければ、次に進みます。

36番、柳委員からのご質問です。よろしくお願いたします。

○柳委員 ここに書いてあることは、事後調査の報告もこういった案件について事業を実施した後にもたまたまフォローしていただいて、予測時にいろいろと検討した項目については、実際にはこうであったと、そういうものも出していただければ、今後のいろいろな案件にそういった資料とし

で有益になるのではないかなと考えて、こういった注文を試してみたわけです。

○**作本委員長** 何かコメントはありますか。

○**内山** 一義的にどこまで縛れるかというところはあるかと思いますが、事後調査あるいはモニタリングについてどのように進めるかについては、今回の調査でつくります環境モニタリング計画の中で定めていって、どのようにフィリピン側でフォローしていくかということについては示していくことにはなるかと思いますが、直接調査でどのように対応できるかというのは検討が必要かなというのが正直なところですよ。

○**比嘉** この場合の事後評価というのは、どちらがどちらに対してといたしますか、最終的にはフィリピン側がモニタリングを行うと思うのですが、その結果を JICA に対して、あるいは審査会に対して報告するということなのではないでしょうか。その辺の確認をお願いします。

○**柳委員** そうです。要するに、事業をやるのはフィリピン側だとしても、こちらでサポートするというのは、モニタリング計画のサポートをするわけですよ。そうすると、モニタリングで測定して、実際に供与後どのようにそれが適切に運用されているのかというのは、JICA としてもサポートしているわけですよ。そこはもう切れてしまって、サポートしないんですか。もうフィリピン側にすべて任せてしまうということなのではないでしょうか。

要するに、こうやっている支援の結果が本当に適切に実行されているかということまで見届けるといって責務を、支援する側というのは負っているんじゃないですか。やったから、あとは勝手にということで、果たしているのかどうか。その辺は、いつもみていますよということで、情報があれば、こういう評価したこととどれだけ乖離があるかとか、その辺はチェックしてもらってデータをもらうとか、そしてデータをもったら報告していただくとか、そのぐらいのことはやる必要があると思いますけれど。そういう意味で書いているわけです。

○**渡辺 (泰)** これも一般論としての話になってしまいますけれど、協力の結果どうなっているか、大まかにはその後モニターをするというのはあるのですが、すべてを細かく報告させるというシステムには今はなっておりませんので、この案件については、基本的にはモニタリングプランの中にどのように書いていくかということになるかと思しますので、そこは担当事業部の方に検討してもらいたいと思います。

○**柳委員** フィリピンの法制度では、事業者に対する事後調査は義務づけになっていないということですか。

○**内山** モニタリング項目の中に、どう監視していくかという実施体制と方法について記述しないということ、EIA 制度の中に決まっていると思いますが、確定的なことはこの場では申し

上げられないのが正直なところです。

○作本委員長 柳さん、今のでいかがでしょうか。

○柳委員 こちらも一応チェックしてみます。

○作本委員長 アメリカをモデルにしているフィリピンですから、モニタリングというのは1項目入っているのではないかと私も推測いたしますけれど、もう一度確認をお願いいたします。

それでは、4時半を過ぎましたので、次のグループに入ります。

「ステークホルダーの関与について」ということで幾つか質問が出ておりますが、まず、兵庫の川村さん、お願いいたします。

○川村委員 私は、英語版の TOR の文書に基づいて幾つかのコメントをしております。EIA の中で、Preliminary RAP が作られるということが記述されているわけですが、その過程において、ステークホルダー協議を行うということが明記されていなかったもので、その部分を適切な場所に書き込むようにということで、37番と38番のコメントを出しております。

さらに、この過程でどういう調査を行うのかということで、英語版の TOR の 2.7 の表7というところでどういう調査項目があるかということが書かれているわけですが、この中において、ステークホルダーとの協議及び広報についての項目というものを入れた方がいいのではないかと提案をさせていただいております。

○作本委員長 何かいかがでしょうか。

○内山 ご指摘の点はまさにそのとおりだと考えておまして、表記も改めて、Preliminary RAP のテーブル7のGの“consultant and participation of the effective people resettlement management” というところで、広報あるいはステークホルダー協議の項目を設けているというつもりではいたのですが、表記上は必ずしも明確ではなかったのだろうという点を反省しまして、もっとわかりやすいように表記を改めるようにしたいと思っております。

○作本委員長 川村委員の方からは、37番、38番、39番まで3つ提示されておりますが、今のコメントでこの3つ全体についてご説明は終わりましたでしょうか。39番も終わったと考えてよろしいですか。

○川村委員 はい。あわせて行いましたので、こちらからの説明は終わりました。

○作本委員長 それでは、次に、平野委員からのステークホルダー協議についてのコメントをお願いいたします。

○平野委員 今回の川村委員のご指摘とも関連をいたしますが、ステークホルダー協議の資料の方に、事前に招待状をどのように送ったという表現がありますので、一般的に広く周知されている形で

のステークホルダー・ミーティングも検討なさっているのかどうかとか、頻度の必要性などを、いろいろな段階やエリアの状況などを踏まえてご検討いただければということで、上げさせていただきます。

○内山　ご指摘のとおりで、広く一般からも募るようなステークホルダー協議については、事前に、手段は新聞とかいろいろあると思いますが、広報等、必要な措置をとった上で募るような形は今後とっていきたいと考えております。

○作本委員長　平野さん、よろしいですか。

○平野委員　はい。

○作本委員長　私も時間がなくて十分みていないのですけれど、第1回目のステークホルダー・ミーティングはかなり丁寧な説明方法をとられたように拝見させていただきましたけれど、ただ、1回目は一般的ということもあって、バランガイとか住民というのが声をかけられていないということと理解したのですが、将来、これからまだステークホルダー・ミーティングをやっていくことになるかと思えますけれど、いつごろの段階に例えばどういう対象地域の人たちに声をかけるとか、そういう段取りはあるのでしょうか。

もう1つは、ステークホルダー会議はあと6回開催予定となっておりますが、どういう考え方に立って6回と制限されていると考えるか、あるいはこれだけ十分にもっていると考えておられるのか。その点について教えていただきたいと思えます。特にこういうパッケージの場合に、6回という数え方ですが、各地域でそれぞれやって、それで1回とみなすのか、あるいは各地域で分けて同じようなものをそれで3回と考えるのか。そのあたりの区別を確認させていただければと思えます。

○内山　ありがとうございます。ステークホルダー協議の対象者としては、恐らく次回からもバランガイ・キャプテンあたりも含めた形で検討を進めていくはずだと承知しております。それから、6回という表記ですが、これは「6次」という表記の方がもしかしたらよろしいのかもしれませんが、対象者あるいはバランガイの設定の仕方等によって、1次が1回と今の時点で決まっているわけではございませんで、その回次で必要な対象者を集めるためにどういう形でやればいいのかというのは、その都度検討しまして、その1次で、何回を何カ所でやるかというのをこれから検討してまいることになろうかと思っております。

○作本委員長　わかりました。ありがとうございました。

それでは、平野さんの方からあと数項目、ステークホルダー・ミーティングの関連で出ておりますので、あわせてお願いできますか。

○平野委員 これももう既にご検討されていることかと思うのですが、資料を拝見して私が目にとまった範囲で確認ができなかったものですから、言及させていただいておりますけれど、工場団地等が点在しているということでしたので、こういった事業所ですとか施設等の関係者等も含めていただく必要があるのではないかとということで、言及させていただいております。

また、スクオッターの方についてどういう形でインボルブしていただくのかということと、42番につきましては、最初のステークホルダー・ミーティングでの資料の説明部分が拝見したかったものですから、それについて書かせていただいております。よろしく願いいたします。

○作本委員長 JICAの方から何かコメントがあれば、お願いします。

○内山 関係者の範囲については、今後、その工場事業者も含まれていくことになろうかと思えます。スクオッターも恐らく含まれていくのではないかと思います。断言は今できませんけれど、恐らく含めていく方向で検討していると思えます。

それから、発表の部分で資料をさらっと書いてしまった部分については、今後、そこも含めて、どのくらいの程度で説明したかということがわかるように協議記録を残すよう、調査団の方に相談していきたいと考えております。

○平野委員 よろしく願いいたします。

○遠藤委員 質問してよろしいですか。

○作本委員長 どうぞ。

○遠藤委員 今回の回答で、スクオッターの代表も含まれるとおっしゃったのですが、「不法占拠者」を指すのであれば、その代表者を入れるというのはおかしいんじゃないですか。例えば、彼らを「弱者」という中にひっくるめるとすれば、彼らから直接発言させるのではなくて、例えば NGO とかそういう人からの発言をまとめるという形にした方が、逆に事業主体の方から説明するときに、ダイレクトに彼らに説明するのではなくて、ワンステップ置いた説得の仕方というのがあるので、通常路線の住民とか、土地の所有者の代表とやるのではなくて、スクオッターの代表がステークホルダーに出てくるということはちょっと想像ができないのですけれど、その辺をちょっと説明してください。

○内山 直接出てくるかという点についてはご指摘のとおりかもしれませんが、そういった人々を支援している NGO というのは、今も声がけして、ステークホルダー協議に参加していただいておりますので、直接やるか、そういうところを経由した形で説明していくかというのは、引き続き検討していく必要があるかなというのは、おっしゃるとおりだと思います。

○川村委員 環境社会配慮ガイドラインを作成したときにも、いわゆる非正規の居住者をどのよ

うに考えるかという議論は当然やってきたわけで、その中で、現地ステークホルダーとして当然考えるということで文書化してきたという経緯もあります。とりわけフィリピンの場合、実際に非正規居住者の人もバラングイの中で通常一緒に行動されていますし、特に彼らを排除するという理由が全くわからないんですけれど、どういう趣旨なのでしょう。

○遠藤委員 私は、排除するという意味ではなくて、スクオッターの代表をステークホルダーとして入れるのはいかかなものかといったので、彼らは今バラングイの中に入っているということであれば、彼らの意見を集約したものを聞けるし、逆に、彼らにどうやって理解してもらおうかというのもワンクッション置けるのではないかなと、そういう意味で述べたので、私はガイドラインの成り立ちを十分理解していなかったもので、いわゆる不法占拠者の代表を入れると JICA 側が述べたので、おかしいのではないかと発言したわけです。

○川村委員 ちなみに、ガイドラインの定義のところで、「現地ステークホルダーとは、事業の影響を受ける個人や団体（非正規居住者を含む）及び現地で活動している NGO をいう」ということで、特に協議の対象として重視しなければいけない現地ステークホルダーという人たちの中に明示して入れてあるんです。ですから、その趣旨からいっても、とりわけ環境社会配慮ガイドラインというのは、プロジェクトの結果、特に社会影響を受ける人たちのことを考えなければいけないという趣旨でつくられているわけですから、もし非正規居住者の人たちが組織化されているならば、その人たちの代表を入れるというのは当然行うべきであろうし、そうでないとしても、そういう人たちが参加できるような形での協議を行うというのは当然のことではないかなと考えているのですが。

○遠藤委員 わかりました。

○作本委員長 スクオッターについては、先ほど川村さんがおっしゃったとおり、ガイドラインをつくる過程においてはそのとおりなのですが、ただ、フィリピンの国内法ではどのように扱っているかということは調べておいた方がいいかもしれませんね。特別な保護を移転に当たって考えているかどうかとか、そういうことがフィリピンの中で細かく規則等がありますので、調べられた方がいいのではないかと思います。

それでは、時間の関係もありますので、次へ進めさせていただきます。

平野さん、概要録のところはよろしいでしょうか。

○平野委員 すみません、今の追加で、41 番の部分ですけれど、私もこの具体的な手法についてイメージがよくわからなかったものですから、質問も兼ねて言及させていただいておりますので、今、委員長もおっしゃったように、現地法令ですとか現地の状況を踏まえた形でのご検討をいた

できればありがたいなと思っております。

それで、42番については、先ほど内山さんの方からご説明いただいたので十分了解しておりますので。

○作本委員長　ありがとうございます。

それでは、柳委員から、43番のご説明をお願いいたします。

○柳委員　43番は書いてあるとおりなのですが、特に今回の計画でステークホルダーのことを考えてみますと、一番問題かなというのは、水田をつぶして道路をつくりますよね。要するに、農業者の生業ということを考えたときに、新たな水田地を代替地としてつくるのかどうか。生業の保証というのはこういった事業のときに必ず出てきますけれど、その点をどのように配慮して、彼らがどうしたいのか、転業するのか、それともまた農業として水田をやっていききたいのか。そこから辺はステークホルダーの中でどういう意見が出てくるのかというのは、十分補足するようなことを考えていただきたいという意見です。

○作本委員長　ありがとうございます。いかがでしょうか。

○内山　ありがとうございます。ご指摘の点は重要だと重々認識しておりますので。移転地に関するプリファレンスの聴取は、全数調査をかけることになっておりまして、あの予定の中で移転地に関するプリファレンスの聴取は進めてまいる予定ですので、恐らくその中に今ご指摘いただいた農地転換の話——引き続き農業を行うのか、あるいは別途新たな職業という好みがあるのかといったあたりは、その調査の中で把握されていくのではないかなと理解しております。

○作本委員長　住民移転の関係で、住民意識のアンケート調査を行っておられますが、もちろんやられることは結構なことだと思いますので評価したいと思いますけれど、これはどういう位置づけになるのでしょうか。

○内山　前回お配りした資料の中のものです。

○作本委員長　そうです。

○内山　全数調査を行う前段として、どういった属性の人々が住んでいて、プロジェクトからどういった影響が考えられるかというのを把握してその全数調査に生かしていく、位置づけとしてはそういう性格の調査だと理解しております。

○作本委員長　わかりました。ありがとうございます。

それから、今ここで思いついた質問で申しわけないのですが、いただいた資料の中で、「本調査における環境社会配慮の流れ」というものがあります。添付資料の一部かと思いますが。この中で、ステークホルダー協議スケジュールという表の6番目以降に、「住民移転計画策定の基本方針

の説明を行う」ということで、来年 2006 年の 5 月中旬以降にこの住民移転計画の説明が行われるということになっております。そういう意味では、もう既に 2005 年に 2 回、ステークホルダー会議を行っていて、さらに 1 年ぐらい先になってから住民移転計画が行われるというスケジュール表を今みたのですが、この住民移転計画を作るのは大変だとは思いますが、またさらに 1 年待たないと住民にはこの移転計画は示されないものなののでしょうか。今ここで思いついた質問で申しわけないのですが。

○内山 来年度以降に、Preliminary RAP の検討が始まるというのは、今年度いっぱい使って環境影響評価をやって、具体的な事業を選定していくというプロセスがありますので、そこが決まらない以上、その先はできないということもあって、来年度以降になっているということだと思います。

○作本委員長 わかりました。ありがとうございます。

それでは、Ⅲに移りたいと思います。3 つほど指摘されておりますので、配付資料について遠藤委員からご意見を賜りたいと思います。

○遠藤委員 44 番と 45 番は感想なので特に追加することはないのですが、46 番目の東と西という言葉はどうですか。

○内山 ご指摘のとおりで、誤りです。訂正いたします。済みません。

○作本委員長 それでは、今のⅢの配付資料についてはこれで終わりたいと思いますが、議論の途中で出たスコーピングに関して柳委員のご指摘ですけれど、これについても一度議論を戻したいと思うのですが、今回のデータの提供あるいは議論の進め方について、何かご意見があればお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○遠藤委員 スコーピング案について、先ほど大分時間をとって気象の話をしていただきましたけれど、この気象というのは、プロジェクトが気象にどういう影響を与えるかということをお我々はいわれているので、気象がプロジェクトにどう影響を与えるかという議論をする必要はないと思います。ですから、私はこの気象というのは D でいいのではないかと思いますけれど、余りこれに時間をかけたくありませんが、せっかく渡辺委員が対策をつくっていただいたので触れます。気象が大切だというのは、プロジェクトの計画では重要な要素ですが、環境のスコーピングの項目としては、私はこの程度でいいのではないかと考えていますけれど、それについて少し議論をしたらいかがでしょうか。

○作本委員長 いかがでしょうか。どちらの立場に立つか。

○渡辺委員 私は先ほどもちょっと申し上げたように、道路のメンテナンスとか建設をどうい

条件で、雨も降らない、天気もいい、ポカポカとした陽気だと、それで流れている状態だけを考えればいいというのだったらいいのかもしれませんが、先ほどからもありましたように、危機状態というのをどこまでプロジェクトの中で反映していくのかと。危機のことを考えなければ別にもう何だっていいんですけど、道路が既に生活の一部となってしまったときに、問題や危機状態が起こって社会に影響を及ぼしていくということを、やはり考えた方がいいのではないのかなという気がします。

もし遠藤委員のように言われるのであれば、よっぽど大きなプロジェクトでないと、気象に与える影響なんていうのはもともとあり得ない。そういう文脈でもし自然環境をいうのであれば、地形・地質要因というものも、道路をつくることで地質が何か変わるかという、そんなことはあり得ないわけで、与えられた条件で何が起こってくるかというのをむしろ評価するものではないかと思うのですが。

○遠藤委員 この環境項目を見ていただければわかるのですが、例えば、この東西道路を作ったときにどういう影響が出るかという、影響項目を整理していると理解しています。したがって、この気象というのは本来外してもいいぐらいの項目であって、気象条件を調べるのは設計上当然必要だし、道路の維持管理上は必要です。例えば、動植物でも海岸浸食でも、このプロジェクトができた場合、どういう影響を与えるかという項目なので、気象が変わるかというのは先ほどいわれたように大きなプロジェクト以外にはあり得ないので、そもそもこのところに置いておくのがおかしいのではないかというのが私の意見です。

○渡辺委員 遠藤委員のその考え方というのは、国際的に一般的でしょうかということをまず1点お伺いしたいと思います。

それから、フィリピンといっても、場合によると台風の影響の多いところ、少ないところ、例えばインドネシアへ行くとまたちょっと違うというようなことで、同じ熱帯のようなくくりでいっても、やはり場所によって違う。それで、いつも台風が通るようなところはやはりそれを危機管理条件と考えなければいけないからAとする。ところが、同じような温度条件でも台風などが来なければCとする。そういう評価をしておいた方がいいんじゃないかなという感じがするのですが。

○遠藤委員 このCALA地域というのは、東西南北それほど大規模な地域ではなくて、今ご指摘になったように、台風が通る道と通らない道という大きなエリアではないだろうと思っております。

○柳委員 その点は、過去の気象状況などをよく調べられて、こういったことを配慮するかどう

かを検討されれば良いと思いますけれど。

○渡辺委員　そうすると、先ほどの冠水しやすい地域とそうでない地域、その経路を考慮して変えないといけないという、そういう検討というのはどこで出てくるのでしょうか。

○遠藤委員　自然環境の中の湖沼とか河川流況とか、そういうところで評価されれば良いのではないのでしょうか。それから、先ほどの質問にお答えしていませんでしたけれど、国際的な考え方なのか、具体的に知りません。ただ、環境社会配慮の環境影響項目は、そのプロジェクトができたときにどういう影響を与えるのですかと。項目がどういう影響を受けるのか。そういうことで選んでいるので、項目に影響を与えるようなことは議論しても意味がないのではないかなということでは。

○渡辺委員　今いわれますように、東西道路で南北の排水路を切ってしまうと、局所冠水を起こすというのが、もし湖沼・河川流況とかそういうところへ入っていればよろしいのですが、ここでの備考などをみるとそういうものが入ってきていない。そういう影響は一体どこで評価されているのかなという感じがありまして、スコーピングの表をもう一度項目を見直すというならよろしいのですが、ここの表であれば、台風などの影響は気象の中に入るものではないかという感じがしたわけです。それで、ここでやっておいてもよろしいのではないですかとあって、意見を述べさせていただいているのですが。

○遠藤委員　台風の影響がプロジェクトに影響するのではなくて、このプロジェクトが気象に影響するのですかと問われているので、もし台風が影響するのだったら、それは設計条件なのです。ですから、台風によって河川流量がふえて道路面が上がってそこが冠水するというのであれば、そうでないような道路設計をしなければいけない。または、そこを避けなければいけない。そういう計画と考えます。ですから、環境影響評価上は、本件では気象というのは重要でないというのが主張です。

○渡辺委員　私はむしろ、気象、台風とか冠水があったときに、社会条件としてどうなっていくのかと。例えば、物流が非常に悪くなるという、そういうシナリオも全部含んでいるものだと思います。そして、プロジェクトが気象に与える影響でしたら、よっぽど特殊なプロジェクトでなければ、そんなことはあり得ないんです。こういうプロジェクトでも、気象という項目があるというのは、むしろ気象がプロジェクトの結果つくられる構造物にどう影響をして、それがひいては社会状況に、危機的な状況のときなのかもしれませんが、どう反映するかというところまで評価していくべきではないかなとは思っています。

つまり、この気象の影響というのは、ただ単にプロジェクトが気象に与える、それだけの評価

すればいいのかということで、それだとほとんど意味をなさない。遠藤委員も言われたように、これはとった方がいいんじゃないかという話になってしまうとは思いますが、それ以外の意味も持っているのではないかとはいえますけれど。

○遠藤委員　社会影響を受けるのではないかというのは十分わかりますので、どこかの項目で評価する。基本的にはこれは一般的な項目を整理したもので、JICA が用意されたと聞いています。一般的には例えばダムをつくったり河川をとめたりすることによって、その周辺とかどこかが砂漠化するとか、そういう影響が出るようなプロジェクトの気象であって、それほど大きくないエリアでそのプロジェクトを実施したときに気象に与える影響というのではないと思います。渡辺委員が指摘するように、冠水したり、それによって社会影響を受ける点は、他の社会環境とか自然環境の項目で評価すべきではないかと思えます。

○渡辺委員　今、ダムをいわれましたけれど、ダムを湛水して湖をつくるだけが問題ではなくて、水をためたら、今まで農業で使われていたのが工業で使うとか、非常に遠い地域まで水を運んでしまって、下流側が悪地化するということも全部含んでいるわけですね。それは結局、ダムの水の利用を通して地域の環境を悪くするというようなものですから、そういうものも全部含めないといけませんので、単純に最終的にダムをつくったら蒸発がふえて雨が多くなるだろうというものではないとは思いますが、影響の中に、社会的な影響がスルーして影響してきますので、そこら辺を自然影響と社会影響が合体した、場合によると公害までも合体してしまったような影響を評価した方がいいのではないかということです。それを社会影響、自然影響、公害と分けて評価してしまうから、非常に評価しづらくなっているのですが、現実にはそれらが複合した形で影響してくるものをどこで評価するかという問題かもしれません。

○中村　渡辺委員がご指摘のとおり、最終的には総合評価だと思います。この表は、遠藤委員がおっしゃったように、プロジェクトがある項目に対して与える影響という形で整理しておりますので、例えば先ほどの気象の話でいえば、先ほどの平野委員のご指摘の際は話を置きかえてしまったのですが、結局、洪水が排水計画に与える影響という意味では、自然環境の河川流況などに影響を与えるということになりますし、例えば標識をつくることによって振動が伝わるということであれば、公害の方の騒音振動の方になりますし、もっと社会的な影響であれば、上の社会環境のところでは現象としては出てくるわけですので、そういう項目を総合して評価をするという表にこれはなっているという理解でございます。

ですから、逆にいえば、今ご指摘のような現象、気象との関係で考慮しなければいけない項目がどこかに出てこないのであれば、それはどこかで考慮しなければいけないと思いますが、今申

しましたように、洪水であれば河川の流況とか、振動であれば振動ですし、別の現象としてここは拾えるようになっていきます。ですから、あくまでもこれはプロジェクトが気象という項目に対して与える影響はどうかと問われれば、それは直接的にはないのではないかと表になっているということでございます。

○**作本委員長** 私自身も、社会環境、自然環境、公害と横に3つに切るから問題であって、自然環境、公害によって、先ほど渡辺さんがおっしゃられたように、これがひいては人間中心主義ですから、ここに及ぼす影響があり得ると。そして、最終的に社会へ何かしらの影響がある。そのときに重なって気象その他が深刻な影響を与える可能性があるというように理解するということであると遠藤委員の考え方になって、それは整理の仕方の問題であると考えられるのですが。これまで社会環境を並列に考えて、気象は先ほどのように社会影響と無関係と切ってしまうと、どこかで落ちてしまうところがあるのではないかと思いますのですが、この分類の仕方に問題があるのではないかなと思いますけれど、いかがでしょうか。これは遠藤さんがおっしゃられたとおりであります。

○**米田** そういう整理の仕方であれば、遠藤委員が言われたように、ここの部分（気象）はそのままDという形で、影響がないだろうと思います。そしてそれが、例えば今、中村から話がありましたように、上の方で河川の流況とか、場合によっては社会環境で埋めるということであれば、それはそれらの項目で読んでいけばいい。そうすると、渡辺委員が言われたような形にこういうところで議論することは非常に意味があるのかなと私は思っております。単に整理の仕方がそうになっているということだけのことであります。

もう1つは、私もフィリピンにありましたけれど、マニラの市内でも、ちょっと雨が降ると洪水になって、ある部分になるともう通れないというところがありましたので、この国はそれなりの配慮をしていかなければいけないなど。ちょっと雨が降っただけで、交通自体がとまってしまいます。ですから気象については、非常に重要なポイントだと個人的には思っております。

○**柳委員** 他の項目で、土壌汚染だけがDになっていますね。これは渡辺委員が質問していますが、これは質問の内容では、盛土施工でという話で、土壌汚染が起こるような凝固剤は使わないと、そういうレベルのことが書かれていますけれど、よくよく考えると、これは30メートルから、高速道路の方では50メートル道路ですよ。単なる盛土ではなくて、これは埋め立てをしないと道路をつくれぬ。

それと、問題は、よくあることですが、汚染土をもってきて埋める可能性もあるわけですね。だから、汚染土をもって埋めないということをちゃんとチェックしておかなければいけない

わけですね。そうでなければ、土壌汚染は周りの水田に広がっていく可能性もあります。だから、そこら辺は全く影響がないとほっておくのではなくて、その分断する道路の中に水田がある地域、そこを道路が通るところでは、土壌汚染についても一応のチェックをしておかないと、後で道路をつくったからうちの作物が汚染されているなんていう話になったら、それは問題がありますよね。だから、どういう土をもってくるのが埋め立てのときに一番多く問題になりますので、その辺は通常の上砂とか海砂でもいいんですけど、そういうものをもってきているかどうかはチェックする必要があるんじゃないかと思います。

○**作本委員長** ありがとうございます。いろいろな場面が十分考えられることですから、今のよ
うな可能性も十分考慮に入れておくということは大事ではないかと思います。

○**渡辺委員** 社会環境で、災害と疫病がなぜ一緒になっているんですか。むしろこれは台風災害
であるとかということになって、エイズと同列ではいけない。今日はここでどうのこうのとい
うわけではなくて、このスコーピングの表そのものを少し見直していただければと思います。その
中で、気象というのは、ここでの定義は、遠藤委員が言われるような定義で評価するのですよと
いうことであれば、非常によくわかると思うのですが。ただの提案です。

○**作本委員長** 私も渡辺委員と同じように、この分類表から落とされがちなものがあって、しか
も、またがるところで起こり得るという感じがいたします。最終的には人間にとって影響がどう
かという社会環境のところを重視することによって拾うことができるのではないかと思います。
そういう意味では、災害、疫病のご指摘がありましたけれど、社会環境の中にもう一つ枠を用意
する、あるいはその他というとおかしいかもしれませんが、土壌汚染もそうですし、自然環境の
今の気象もそうですが、そこから及び得るようなものを拾うという、何かそういうアイデアはい
かがでしょうか。もっといいものがあれば、教えていただきたいと思いますが。

○**渡辺(泰)** これはゼネラルなコメントとして受けとめさせていただいていいでしょうか。細
かいところはこの調査の中で見直しますけれど、今の作本委員長のご意見はかなりゼネラルなコ
メントとして受けとめざるを得ないかと思います。

○**作本委員長** 渡辺委員、よろしいでしょうか。どこかに設けてもらおうと。

○**渡辺委員** はい、結構です。

○**作本委員長** 兵庫の方もよろしいでしょうか。

○**川村委員** はい。

○**作本委員長** それでは、時間も過ぎてしまいましたが、今日示されたコメントあるいは質問等
についての検討は終わりました。最後になりますが、この答申案をこれからまとめていく過程に

入りますけれど、特に皆さん方から要望等があれば、この場を使っていただければと思います。

○遠藤委員 私は、数件、質問調でコメントさせていただきましたが、答えが JICA 側から出たので、特に諮問に対する答申というものに含めなくて結構だと思いますけれど、ただ、こういう議論があったということだけは委員長の方でまとめていただけたらと思います。

○作本委員長 そのあたりは一番微妙なところですよ。これだけの一定の情報量に対してこういう意見交換がなされたという記録を残す必要はあると思いますが、それを答申案の中にどういう形で残すのかとなると、どの時点でこれを実施したかということにも関わりますので。

○遠藤委員 というのは、最適事業案の選定方針の妥当性という非常に難しい諮問を受けまして我々としてこれを環境配慮の点からどのように判断するのか悩みました。相当時間をとってやらないとできないのではないかと。どちらかという、今回の意見は、どなたからもご指摘がありましたけれど、表面的にならざるを得ない。本当の専門分野ではないので、最適事業案の選定がどういうプロセスでどうなったかというのは、レビューする時間はないですし、専門分野でないところもあったので、多分、表面的なコメントになったのではないかと考えています。今後は、諮問の対象をもう少し絞り込んでいただかないと大変なんじゃないかなというのが、私の感想です。

○作本委員長 遠藤委員のご意見、ありがとうございます。私もある意味ではレビューについて同じような印象をもっておりました。

他の方で、何かご意見等がありますか。兵庫の方はありませんでしょうか。よろしいですか。

では、この CALA の東西道路に関する答申の検討は、まずここで一区切りとしたいと思います。

それでは、事務局の方から次回の予定をお願いいたします。

○渡辺(泰) それでは、次回の予定の前に答申案ですが、今日いただいた議論をもとに答申案をまとめさせていただきます。また皆様の方にドラフトをお送りして確認をさせていただくというようなプロセスをとりたいと思います。その確認に当たって、こういうデータなり情報が必要ということがございましたら、またご連絡をいただければと思います。

では、続きまして、次回の日程ですけれど、特にご提案がなければ、8月22日は、こちらから予定している議題はございませんので、他になれば中止とさせていただきたいと思います。

そして、次回は9月12日、2時から予定しておりますが、JICA 兵庫が使えないものですから、東京で、市ヶ谷の国際協力総合研修所で行わせていただきたいと思います。

○作本委員長 ありがとうございます。それでは、次の答申の案件というのは今のところないわ

けですね。

○渡辺（泰） 今、諮問の案件がないか確認中でして、場合によりましては、9月12日に説明会が必要な場合は、審査会のスタート時間を遅らせていただきまして、説明会を先にやった上で、その後、審査会というスケジューリングを考えておりますが、諮問案件があるかどうかを確認した上で、2週間前ぐらいにはご連絡するようにさせていただきたいと思います。

○作本委員長 わかりました。ありがとうございます。それでは、これで終わりにいたします。皆さん、どうもご苦労さまでした。

—了—