

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

インドネシア国「ジャカルタ首都圏幹線道路

改善事業準備調査」DFR

日時 平成23年11月7日（月）14：00～16：10

場所 JICA本部 112会議室

（独）国際協力機構

## 助言委員（敬称省略）

谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部国際社会学科 教授
二宮 浩輔	山梨県立大学 国際政策学部総合政策学科 准教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂 教授
満田 夏花	国際環境 NGO FoE Japan

## JICA

### <事業主管部>

三宅 繁輝	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第二課 課長
早川 友歩	東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課 課長
木村 出	東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課

### <事務局>

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
平 祐朗	審査部 環境社会配慮審査課

## オブザーバー

黒木 浩則	株式会社オリエンタルコンサルタンツ 道路計画部
-------	-------------------------

午後2時00分 開会

○河野課長 それでは、お時間になりましたので、これからインドネシアのジャカルタ首都圏幹線道路改善事業のドラフトファイナルレポート、これの助言委員会ワーキンググループを開催したいと思います。

それでは、まず主査を決めていただきたいのですが、満田委員いかがでしょうか。

○満田主査 最初に、全体的事項ということで、1-1から1-6までのコメント、質問とその対応に関してお読みいただいたと思いますが、その中でさらにJICA側にお聞きすることがありましたらお願いします。

○二宮委員 最初のほうに私のコメントが固まっているので、全部関連することなのですが、ご対応とコメントありがとうございます。1番の1のところは、確かにこの中で書いている、最初に関連するスコーピング案のところのコメント部分の意図というのは、特にインドネシアの場合は日本の事業は長い時間をかけて入っているんで、そのたびに道路整備の必要性というのは一定の位置づけをもって説明されて整備がされて、その結果が検証されるというような、そういうプロセスだったはずではないかと思います。であればどこかの段階で交通混雑であるとか、それに伴って起きるさまざまな交通渋滞も改善されていかないといけないのでしょうか、そこは過去どういう見通し、あるいは戦略のもとで道路整備がされて、その時々道路交通量と、それを受けるインフラの量との関係性で次の展開、これは恐らく5年とか10年ぐらいのスパンで見直していくべきものになると思うんですけども、そういうものが過去の位置づけに対して行われた事業の結果みたいなものが整理をされているかどうかというようなことが最初の関心だったんです。したがって、ここで恐らく、そういうことをこの報告書の中ですべてやるということは難しいでしょうし、また、もう少しコンプリヘンシブな調査をやらなければいけないと思いますので、それをここで全部やる必要はないと思うんですが、多分ここで3-2とか3-3のところでも示していただいたものだけだと、結局はまた今回の整備の結果のそのことが交通状況、都市内部の交通状況にどういう影響をするかということも、もう少し長期的な視点で検証したり、それから次に反映したりするという意味では、十分ではないのかなという感じがいたしました。なので、結論としては、その辺をもう少しジャカルタの都市の内部の交通について、状況を改善させるための何らかの総合的な戦略的なストラテジックな何か計画が必要なのではないかと。ここでは最新のはSITRAMPがベースになっているということですけども、そこが問題意識を持ったわけです。

そして、1-2のところに関して、二つ繋がっていくんですけども、そうするとそれは実

際には道路交通がどんどん広がっていった、インフラは広がるんだけど、それ以上に交通量が広がっていった、なかなか渋滞が改善しない。なので、大きな計画としてはモーダルシフトをしていくという、そのことについてはJICAとインドネシア国関係者と共通認識が図られているというコメントですので、それは非常に大事なことだなと思いました。

そのときにどのくらいのタイムスパンで、どうシフトしていくと想定し、短期的な交通渋滞対策として行う今回の事業は、どのくらいの事業規模とか、コストをかけて行うべきなのかという、そここのところの議論になるのかなと思いました。なので、その辺のところ、とりあえず短期の状況、目の前の状況を改善しつつ、大きくはMRTとか、それからバスレーンも広がっていきますので、方向としてはそういう認識で整備をさせていただいているのかなということはわかりましたが、それがどういうプランになっているか。そこがもう少しクリアにわかると、であればこのポイントはどうしても数年先の緩和に必要だという議論が出てきます。そここのところが一点、モーダルシフトと短期的な対応のバランスのところはどういうプランになっているのか。

それから、1-3のモニタリングを長期的に注意深くしてくださいというのは、そこに関連してその対応としてのコメントなんですけれども、これは1-2のところのコメントに含んでいただいていますので、多分ここも結局は今の話とセットで議論していくところだなと思います。このところを少しお聞かせいただければと思います。

○三宅課長 今の意見にお答えしたいと思います。まず、本プロジェクトにつきましては、今コメントいただいたとおり、短期、中期的なものです。つまり、市内の交通渋滞、ボトルネックを解消することを目的としています。一方で、長期的な対応、モーダルシフト、MRTの導入、バスレーン、スリーワン、いろいろ対応はありますが、その長期的な対応も重要だと考えておりますが、それにつきましては、今実施している技術協力プロジェクト、JUTPI、ジャボデタベック交通政策統合プロジェクトの中で長期的な対応を考えたいと考えております。

○二宮委員 それは、そうすると、JUTPI、2030年か、そのくらいのタイムで位置づけをされているという理解でよろしいでしょうか。

○三宅課長 はい。首都圏はそうですし、その前に実施しましたマスタープラン、SITRAMPにつきましても2030年を目標年度にしておりました。しかしながら、交通量、登録台数の増加、特にオートバイ、単車の増加というのが著しく、2004年から2010年の間に登録台数が2.4倍に増えたということで聞いております。そのような予想外の状況も起きておりますので、本件につきましては、くどいようなんですけれども、短期的な対応というのを図る必要性から、本件を検

討させていただきます。

○満田主査 他に全般的事項で何かございますでしょうか。

○谷本委員 今のことに関して、JICAはジャカルタの都市交通最大の問題は何だと思っているんですか。交通量の増加、車の増加、オートバイの増加ですか。

○三宅課長 交通量の増加というのはもちろん大きな問題だと考えています。

○谷本委員 では、増加してなぜ交通状況がよくなるんですか。増加したからよくなるんですか。増えたからよくなる。増えてもよくなることはあり得るわけでしょうか。今度は増加させないこともあり得るわけですか。受け皿がないでしょう。ジャカルタの道路密度は東京と比較したら全然違うでしょう。行かれて走ったらわかるでしょう。横に逃げられないでしょう。スディルマンを走ろうが、タムリンを走ろうが、横に逃げられない。つまり逃げたい人たちを逃がさないようなことをやっているんです。これは根本ですよ。だから、こういうフライオーバーをつくるのはいいですよ、ボトルネック、そのところに交差点に引っかかるからそれをフライオーバーで、あるいはアンダーパスで抜くという。でも、それも本当に局所的なそこだけの対応で、全体の流れは何らよくなる。横に逃げられない状況で、それを考えていますか。

○三宅課長 逃げ道をつくるということよりも、むしろスリーインワン政策にあるように、流入することを抑制するというのが重要かと思っています。ですから、今政策の中でスリーインワンや、JICAで考えていることはモーダルシフト、つまりMRTの導入とか何かを図りまして、中に入る車を抑制するということが重要なかと考えています。

○谷本委員 では、モーダルシフトを議論しましょう。モーダルシフトをJICAは起こると思っていますか。

○三宅課長 必要だとは考えています。

○谷本委員 必要だということと、そういう願望と、実際にそういうことが起こり得る状況かというのは、どう考えていますか。例えば、ジャボデタベックの鉄道をあれだけやってきました。あれに乗っている人たち、ボゴールからの快速、中央線からもっていった快速、エアコンが効いています。だけれども、あれに乗っている人たちは車から代わった人ですか。MRTをつくって本当にベンツに乗っている人が乗りますか。パーク・アンド・ライドでどれだけの土地、どこに用意できますか。願望と、厳しいことを言いますが、願望はいいですよ。だけれども、実態はどこまで把握していて、何をやらなければいけないのか。電子課金制度いいですよ。でも、金持ちは払います。スリーインワンやってもジョッキーを入れればいいいわけでしょう。

あるいは女中に載せてくればいいわけです。根本のところを何かちょっと考え違いがあるんじゃないか。

○木村 ご指摘の点は非常に重要な問題だと思っております。まず、本日の議論の対象であるこのプロジェクトを対象に申し上げますと、やらないよりはやったほうがいいと思います。

○谷本委員 それは否定しない。

○木村 それとともに、今おっしゃったとおりで、入ってくるものをいかに食いとめるかという方策は道路セクターだけだと解決できない問題ですので、交通セクター全体あるいは行政の全般的な問題だと思っております。道路セクターから広げた交通セクター全体といったときに、先ほど二宮委員からもご指摘いただいたとおりの、この先の長期的な方策ということはどう考えていくか。そのときにJUTPIで2030年度をターゲットにして、こういう内容にしていきましようという点を検討しており、その方策の一つがモーダルシフトだという内容になっております。それで、モーダルシフトを進めながら、実際の交通インフラの整備と政策面の整備を進める。それから、もう一つはターミナルの整備などをしないと、線だけ通しても面で広がっていかない。それは結局先ほど谷本委員がおっしゃったジャボデタベック鉄道をつくったところで人が車から乗り換ええないボトルネックの一つと認識しておりますので、交通セクター全体で考えるべきだと思います。また、政策面での規制なども含めて包括的に議論していく必要があると思っておりますし、実際JUTPIを通じて議論していますので、道路以外のことを何も考えずに本事業をやればいいという話ではなくて、総合的にそれらを考えて、もちろん先方の意向を聞きながらやっていきたいと思っております。

MRTにつきましては、特にジャカルタのデーカーイー（DKI）の知事も含めて非常に強い要望が出ています。やはりモーダルシフトを進めるためにあらゆる方策をとりたいからMRTは進めたいという話も出ています。ジャボデタベック鉄道のいろいろな教訓も反映しながら、MRTについても進めていきたいと考えております。

○谷本委員 MRTのことは前にもかかわったので、委員会で言いましたけれども、そんなに簡単にモーダルシフトは起こらない。だから、バンコクの事例を調べてください。ニューデリーの事例を調べてくださいということをお願いしたんです。ニューデリーであれだけやっていってどこまでモーダルシフトがおきているのか。それから、バンコクでどうなんですかということです。ですから、ジャカルタは私は本当に、皆さん方ご存じだと思いますけれども、真っ直ぐしか行けないような、ああいうふうな走りたくない人を走らせているような根本のところを手をつけないということを考えないとダメでしょう。それで交通量が増えました。バイクは増

えましたというのは、私は少しお考えを改めてくださいと言いたいです。厳しいですけども。

○満田主査 今回の谷本委員のご意見なんですが、つまり道路の設計そのものについて別途考える必要があるということでしょうか。

○谷本委員 全トータルでお考えになるのであれば、私は3-1のところでは少し質問させてもらったんですけども、それを今ここで申し上げたんです。お答えをこのように書いておられますけれども、こういうふうな対応だけではないでしょう。もっと根本があるんじゃないですかということです。

○満田主査 確かにずっと真っ直ぐ走らざるを得ないような道路設計だということはよく聞きますが、それはこの事業に対するコメントとして。

○谷本委員 ジャボデタベック全体のというか、ジャカルタ首都圏全体の道路のことをいうと、交通のことを考えるのであれば、MRTも一つのファクターです。だけれども、道路が圧倒的なシェアでしょう。ならば、やはり道路交通をどうするか。道路の密度のこともきちんと考え、現実から逃げない。土地収用とかそういうものからも逃げない。それも政策ですよ。デーカーイー（DKI）の知事がそのようにおっしゃるなら、彼らこそ逃げないでちゃんとやるべきなんです。

○満田主査 他に全体事項で何か。

○原嶋委員 今回の報告書、ドラフトファイナルなので、大分いろいろなご意見も踏まえてしていらっしゃると思うんですけども、一貫して思ったのは、1-4に関連するんですけども、現在の段階ではなかなかすべては難しいでしょうけれども、道路ないし道路周辺の井戸とか、墓地とか、学校とか、モスクとか、病院とか、こういった施設の把握状況が報告書を見ている限りどうも散漫というか、ちょっとわかりにくいという印象が強くて、その後にも質問やコメントをさせていただいているんですけども、全体像で把握されている、前にいただいている報告書と今日のコメントでまたちょっと状況が変わっているようなところもありますし、今現状で、住民移転についてはこの後また話があると思いますけれども、パブリックインフラという言葉も使っていらっしゃったりしますけれども、そういった全体の施設状況の把握というのはどういう状況にあって、実際どの程度引っかかっているのか、引っかかかっていないのかというのを、もう少し全体像を教えてくださいというのが本音なんです。

○三宅課長 井戸につきましては、ここに書いてあるとおり、もともと既存の市街地でありますので、少なくとも生活に使う用水はないということが今回の調査で確認されております。

次の質問にありました病院とかモスク、学校等につきましても、そもそもここが新たにつく

る道路地域ではなく、もともとあったというところで、影響範囲の中にそういう施設はないということで調査結果が出ております。

○原嶋委員 パブリックインフラとかモスクとかキャナル、幾つかございますね。そのあたり全体像、個別でしか、報告書を拝見している限り個別の箇所しか出てこない。確かにサブプロジェクトにいろいろ分かれていて、地域的にもちょっと散漫な感じもあるので把握しにくいのでしょうけれども、今の状況ではすべてについてほとんど問題ないという理解ですか。今後のまた線形を具体化していく段階ではまたそういう問題も起きるのかどうかということ。

あと、病院なんかですと、病院そのものは影響ないかもしれないけれども、そこにかかる方、利用されている方とか、モスクもそうでしょうけれども、そういう目に見えない、地理的には見えない影響もあると思います。そのあたりについて、この報告書ではわからないというのが本音なんです、今日いただいたこの中で拝見すると。その辺の把握、どういうふうにすればいいのか。今の段階ではわかる範囲でしかわからないというのはそのとおりだと思いますけれども、問題ないと理解されているのか、また今後のいろいろなことによって出る可能性があるのか。ざっくりとどのような状況なんでしょうか。

○三宅課長 問題が出る施設というのは、ここに挙げている例以外に何か直接、交通の流れがよくなる。もしくは遮断がされなくなるということによって、影響を受ける施設として原嶋委員から何か気にかかるような施設というものはあるんでしょうか。

○原嶋委員 だから、先ほど申し上げたとおり、井戸、パブリックインフラとして幾つかの施設も想定されているようですし、キャナルとか、学校、モスク、病院、井戸、これが報告書の中では具体的に言及されています。そのあたりが問題がないということであれば、そういうことであれば。

○三宅課長 結論としては現時点の調査では問題ないとしております。

○満田主査 原嶋委員のおっしゃっているのは、そういった施設の有無がわかるような資料が必要ではないかということですか。

○原嶋委員 今回の報告書を見ただけでは全体像がわからない。ないならないということでもいいでしょうけれども、今回のドラフトファイナルレポートを見ている限り、それぞれで出てくるんだけど、全体としてどういう状況なのか、報告書を見る限りではわからないというのが本音なんです。今日いただいたコメントではまたその後の状況について触れていらっしゃる。あえていえば、コメントとしてはそういった状況をちゃんと把握して確認してほしいということはまた入れることは必要かもしれない。



○三宅課長 影響を受ける施設はないということでコンサルタントからも聞いておりますが、今後の調査でもしそのような施設がある場合それを記載して、影響についての評価を記載するようにします。

○満田主査 他に全般的事項で何かございますでしょうか。では、代替案で。

○松下委員 では、代替案の2-1の質問ですが、回答をいただきまして、ありがとうございました。回答で書かれていることの一般論としてはこのとおりだと思うんですが、ここで参照するようにということで表2.3.2を参照しましたが、これを見ると、特にここでは環境とか景観はクライテリアには入っていないと思われるんですが、ここでは特に景観は考慮されなかったということでしょうか、第2.3.2の表です。

○三宅課長 本件につきましても、この対象地域が、既存の市街地域、もともと道があったところにフライオーバー、アンダーパスというものをつくる工事ですので、森林を伐採するとか、そのような自然破壊はそもそも今回の工事のためには起きないということで理解しておりますが、景観の対応として植林を提案しておりまして、それにつきましてはページ8.37ページに提案事項として記載させていただいております。8.37の18番です。

○松下委員 景観対策を、緩和策をされていることは了解しましたが、そもそも疑問は、8.8ページにあるTable8.2.3で景観への影響がsignificantという記述があつて、それがどういうふうに考慮されたのか。significantであるけれども、緩和策をとるから問題ない、そういうことでよろしいでしょうか。

○黒木氏 代わってご説明します。景観については、他の社会環境項目同様、サブプロジェクト間で相対的に評価しているのですけれども、項目間で比較検討した結果、最終的に景観よりも社会環境のほうがインパクトが大きい等プライオリティーをつけ、結果的にサブプロジェクトを比較・選定するための指標として景観は選定しておりません。

○松下委員 それは、そういうご説明はわかるんですが、今提示していただいたページ2.35の表2.3.2ではそれが出ているというふうに思うんですが、どこかにそういう比較したというのがあればいいんですが。

○黒木氏 項目選定の途中経過は報告書には特にありません。

○満田主査 今おっしゃっているのは、評価項目間の重みづけみたいなものを考えたときに、景観よりもその他の社会的な影響、例えば非自発的住民移転みたいなもののほうが重要だろうというふうな判断で景観がsignificantでもその他の部分で判断されたという、その経過は特に報告書には書いていないということなんですか。

○黒木氏 そのとおりです。

○松下委員 ご説明されている趣旨はわかるんですけども、そのプロセスが、読んだ限り理解できないので、そういう意味では疑問です。保留しておきます。

○満田主査 他にこの代替案の検討のところでは何かございますでしょうか。では、先に進んでもよろしいでしょうか。では、スコーピング案のところをお願いします。

○谷本委員 3-1は私先ほど要望を申し上げました。結構です。3-2は松下先生。

○松下委員 修正していただいているのでこれで結構です。

○谷本委員 ここだけがぼんと変わっていたのです。これはいいですか。

○松下委員 はい。

それから、3-3については、これは私がよく理解できなかったのは、既に地域的コンフリクトが生じていることの対処策としてこういう雇用策をとったのかと思ったのですが、どうもご説明を聞くとこういう地域的な不平等を予防するという意味において公平の形で付近の住民を雇用する、そういう趣旨ですね。わかりました。

それから、3-4についてもこれで了解しました。

○満田主査 1点、けさ送ったものの中に書かせていただいたんですが、つまり渋滞緩和ということで大気汚染とか振動というものが、ポジティブとか、Cとか、そういう評価になっていると思うんですが、そういう理解でいいのかということと、もう一つは一時的に渋滞が緩和されたとしても、交通量が結果的に増大することによる大気汚染、振動の影響については考慮しなくていいのかということについて、お聞きしたいんですが。

○三宅課長 長期的にまた渋滞が起こる可能性につきましては否定できません。しかしながら本プロジェクトは目標計画地60キロメートル／アワーで走ることを目的としておりまして、その速度で走った場合に車から排出される排出ガス、それが最小になるということで今回エアータンションにつきましてはCということで評価しております。

○満田主査 つまり、現在の交通量、所要として、この事業を実施したときに時速60キロというものが達成できると。

○三宅課長 今ボトルネックになっている部分を、フライオーバーもしくはアンダーパスによってスムーズな通行が可能になった場合、そこの地点におきましては排出係数が減るということを想定しております。

○谷本委員 道路セクター、道路の他の国のプロジェクトでもずっとこれが議論になっている。レポートで必ず速度が上がれば交通量が増えても変換係数を用いて計算すれば軽減される。皆

本当かということをお願いしてきて、それで通ってきているんです、基本的に。それが他のプロジェクトのことを申し上げると。それで、ではもう一度、三宅さん、本当に、ではフライオーバーとか、アンダーパスは1キロ800メートル、400メートルでしょう。ここででは60キロになるという時間帯は夜中だけでしょう。1日24時間のサイクルからいうと、このジャカルタ圏で。例えばクニンガンのところを私は毎日走っていましたが、60キロは夜の夜中ですよ。日中はそんな速度ではないです、歩くのと変わらないです、朝から晩まで。これを60キロだというふうなことをおっしゃるのがいいのかなと感じる、そういう答えをもらおうと。どうするか。本当にそうなんです。理想としてはというのはわかるんです、願望は。でも実態は、ましてやスポットだけでしょう。前から言いました。前があって、スポットだけ、交差点だけをフライオーバーなりアンダーパスで抜いて、ではその間に次の交差点のところはない。一番大きな、クニンガンならクニンガンのところをやれば次のところは違うでしょう。どんづまりでしょう。とすれば、60キロというのは願望速度としてはいいんですけれども。

○木村 2点補足させていただいてよろしいですか。

今、三宅が申し上げた60キロというのは設計速度の話で、排出量が60キロに向けて減っていくという話です。現在の速度が15キロとか20キロという遅いものなので、それが60キロに向けて少しでも速くなると、それだけ排出量が減るということを申し上げます。

もう一つは、この話というのは「ポジティブ」ではなく、「ネガティブ」ではないかという話は、あくまでもウイズ・ウイズアウトの分析結果です。つまり、交通量というのは放っておいても増えるという前提で、このプロジェクトをやった場合とやらなかった場合に比較してみたときに、やったときにこれはいい影響が出ますよということです。この2点補足させてください。

○谷本委員 満田さんの言われていること、根本問題です、こういうふうなプロジェクトの。これが我々いつもそここのところでスタックしているんです。でも、そうなんですということに通っている、これが実態です。

○原嶋委員 それを具体的にブレークスルーすることはないんですか。

○谷本委員 本当に理想形、交通量が速度が20から60にいけば、それはすごい投資でしょう。

○原嶋委員 いかないわけですか。いかないけれども、それを前提に議論しているわけですね。

○満田主査 とりあえず進めましょう。他にスコーピング案でご意見ありますでしょうか。では、環境配慮に進めても大丈夫ですか。では、4のところに進めまして、ご意見。

○原嶋委員 先ほど松下先生からもありましたけれども、フライオーバーの景観対策をとって

いるということで、これは私もそれだけでいいのか。植栽することによってフライオーバーの景観対策としてかなり明確に位置づけられているんですけれども、それはそういうことが、何もないというわけではないんですけれども、そういう位置づけというのは適当かどうか、やや疑問があるという点が一点。同じことが大気汚染対策として道路表面の定期的な清掃ということを上げていらっしゃるんですけれども、確かに些少のほこりとか、そういったことはないわけではないと思うんですけれども、こういう位置づけというのは余り他のケースでも、清掃するから大気汚染対策になるというケースは余り。私の勉強不足もあるので一概には申し上げられませんけれども、この二つは対策をとっているということとしてはやや疑問があるというのが本音です。

あとは、先ほど申し上げたことと関連しますけれども、水についての影響について、これはお答えいただいているので助言の中で入れさせていただきますけれども、今ファイナルドラフトの段階ですね。これからスコーピングということではないので、そこではまだ余り、影響についてはまだわからない部分が多いということなんですか。4-5に関連してなんですけれども。

○黒木氏 この段階では18の候補プロジェクトがありまして、そこから10カ所に絞り込むための現場踏査をしました。それで影響がありそうなものを安全側で評価した結果が調査表になっています。現在は、現地で実際の調査を始めている段階で、まだそれが完全に終わっていないのですが、その途中結果を私が聞いているところでは、学校・病院等への影響はないということです。また、一方ではLARAP (Land Acquisition and Resettlement Action Plan) 調査結果の中においても、こういった対象に影響はないと聞いております。

○原嶋委員 ついでに、先ほどの大気汚染対策と景観対策、あれは一般的にはそういうんですか。

○黒木氏 大気に関してはいえばSPMよりも直系が大きい粒径の粉じん対策になろうかと思えます。排出規制や車検強化のような対策はありますけれども、事業者を通じて働きかけるというような位置づけになろうかと思えます。

○原嶋委員 景観対策については。

○黒木氏 景観対策については、沿道のところを植林した場合は、歩道側から見た場合は資格が遮蔽され、景観対策の一つとして考えられます。あと考えられるのは壁面緑化です。

○原嶋委員 正確に作業の進みぐあいについて念のため確認させていただきますけれども、今ここではドラフトファイナルレポートですね。これでファイナライズされるんですけれども、

今お話になったようないろいろな状況がまた動いているということは、ファイナルの段階では盛り込まれてくるんですか。それともまたその後の段階でいろいろあるんですか。それはタイミング的にはどういう段階でそういう情報が、ある程度確定した情報が文章化されていくんでしょうか。

○三宅課長 今、現在調べているところにつきましてはファイナルに盛り込んでいきます。

○満田主査 今の質問に関連してなんですが、そもそも論なんですけれども、これは協力準備調査の位置づけでやっていらっしゃる調査で、これからアプレイザルを予定されている、今年度のということでしょうか。

○木村 はい。

○満田主査 他にありますでしょうか。では、5の社会配慮のところはいかがでしょうか。

○原嶋委員 先ほど申し上げたことで、一個5-4と5-7について念のために確認させていただきたいんですけれども、住民移転の手続についていろいろご説明をいただいて中に入っているんですけれども、どうも非正規住民を事業地外で土地を所有しているか否かで待遇を分けているというのは、私は余り今まで聞いたことがないような感じがしています。確かにそれが移転先になるので、実際のおかれている状況は違うのかもしれませんが、そういうそもそも事業地外に仮に土地を持っていても、持っている土地の状況とか、その意図とか、目的とか、あるいはいろいろないきさつというのは大分違うと思うんですけれども、代替地を持っているということと、事業地の外で、アウトサイドで土地を持っているということは必ずしも一致しないとは思いますが、こういう分け方をした背景、今まで余りケースとして伺ったことがないんですけれども、何かのそういう事例ないしインドネシアのルールとかそういったことがあってこういう形になっているのかどうか、教えていただきたいという点が一点と。

これは先ほどの話とも関係しますけれども、いろいろなところで、Livelihood Restoration といつか、生計回復といっているんですが、そのプログラムにその内容がかなり依存しているんですね。これは、いつごろ、どういう形で具体化されてくるのか。その2点についてお聞きしたいんですけれども。

○三宅課長 まず1点目の今回土地を持つか持たないかによって補償形態が変わっていることなんですけれども、今回土地の特殊性というのがまずありまして、先ほども申し上げましたような他の、主は中心部にあって、既存の幹線道路が通っているということから、ここで不法住民というのは非常に限定された存在であるということがあります。そういうことなので、ここで両方に対する、ここで書かれているのは、そういう観点から、土地に関する補償というのは

想定されておらず、ここで生計に対する補償を中心に両者ともに考えております。幾つか差異はありますが、それは9.9、9.10ページのところに具体的な補償内容というのは記載させていただいております。

○原嶋委員 今の特殊性というのは余り、市街地だからということですか。市街地だからということ。

○三宅課長 市街地かつ既存の幹線道路が通っているところをフライオーバー化することなので、影響を受ける住民というのは非常に限定的だと考えております。

○原嶋委員 影響を受ける住民が、だから……

○満田主査 ちょっとわからなかったんですが、原嶋先生の質問は、多分非正規住民を事業地外で土地を所有するか否かと分けた理由ということ聞いていますね。

○原嶋委員 特殊な事情があるから分けた、そういう感じでした。それが一つ。JICAのガイドラインでいえばそういう分け方は余りしていないですね。移転先を持っている人と持っていない人で分けるとか、そういうような扱いをしていなかったの、確かに置かれている状況が違うので、分けるということに全く合理性がないともいえないけれども、その判断基準がなかなか、ただ土地を持っているか、持っていないで分けるというのはなかなか、状況に必ずしも適当でない場合もあるんじゃないかというのが、やや心配した点です。

○三宅課長 ただ、詳細な内容につきましてはここで書いてあるとおりなんですけれども、土地を持っている、持たない方におきましても、新たな土地でビジネス等を始める場合はその支援を行うということで明記されております。

○原嶋委員 2点目、5-7です。

○三宅課長 9-10ページです。9-9から12にかけて書かれております。

○原嶋委員 生計の回復プログラムの策定はこれからですか。かなり生計回復のプログラムでやっていきたいと思いますこととっている部分が多いんですけども、タイミング的にはそれは具体的にどういうふうに進む。

○木村 補足させてください。プロジェクトの実施段階、ここでImplementationの段階でという回答をさせていただいておりますけれども、具体的にはローン・アグリーメントを結んで、より詳細な設計が固められつつあるところで住民との協議を経て、それで具体的に、この場所の、この人たちにはこれをやりましょうということを、話し合いを通じて決めていく、そういう趣旨で書いてございます。

○原嶋委員 それはプログラム主体は道路そのものの事業主体ではないんですか。具体的な内

容はここに書いてあるようなこと、コメント対応に書いてあるようなことを含んでいる。

○木村 (1) (2) (3) はあくまで例示でして、具体的に何をやっていくのかというのは実施の過程でやります。ですので、この三つに限定したものではございません。

○原嶋委員 住民移転計画のバージョンアップとか、詰めとも並行して進むわけですか。

○木村 そうです。バージョンアップといいますか、アップデートの際に、この内容も含めて協議はするということになります。

○満田主査 他に質問ありますでしょうか。

○谷本委員 これはあくまで例示、実績ではない。現在ジャカルタ地域でやられていることですか。1番はやられているでしょうけれども。2番のマイクロファイナンスはやっていますか、NGO等が。3番目の借地契約締結支援をやっていますか。

○木村 2と3については、私の知る限りは、願望といいますか、現時点ではまだ実際の計画として実施されたものということは承知しておりません。

○谷本委員 この辺も、こういうことが想定されていていいんですけども、実際に困っている人たち、求めているのであれば、助けてあげるような、ファシリティはJICAがつくるのではなくて、それは向こうの問題なら向こうに伝えてください。できるだけ具体的に。

○満田主査 関連して1点いいでしょうか。この原嶋先生の質問に対するお答えの中でLARAPのフレームワークについて2011年3月JICA承認というふうに書いてあるんですが、これは何かそういう承認手続というものをあえて設けた感じなんですか。

○三宅課長 これは前回スコーピングのためのミッションが行きまして、その後の協議の中で承認されたものと思います。

○平 承認というか、確認です。内容を確認したという意味です。

○満田主査 今後例えば住民の同意とかLARAPを住民協議に基づいてさらに改定して、その内容をJICAが確認して同意するとか、そういうことは何かお考えになっているのでしょうか。

○木村 実施の過程で、それはアップデートする際にも我々との協議を通じまして確認をしていくということになります。

○満田主査 これは、各サブプロジェクトについて、住民移転数とか書いてあって、BとかCとか、評価がされているんですが、このサブプロジェクトを集めた一つの事業全体として住民移転の評価という、例えばAとかBとかCとか評価されているのでしょうか。トータルではどういう評価ですか。

○三宅課長 補償内容につきましては全体として平仄をあわせることとなります。

○満田主査 ちなみに何世帯でしたか。

○三宅課長 9-22のところに影響住民数と土地面積が書かれております。ハウスホールドも書かれています。

○満田主査 大体全部で1,000世帯とか、そんな感じなんですか。

他に社会影響のところ何かありますでしょうか。

○谷本委員 5-9です。これは回答としてはこれではまずいです。Tanjung Priokの土地収用を他がやりますから、LARAP作成しませんでは、これは回答ではなくて、どういうふうに事業で調整をしていくんですか。それをどういうふうにパブリックに、必要ならば、求められればお答えをしていくんですかと回答していただかないと、これはちょっと我々としては納得できないです。LARAPやりませんと、別の事業ですからということになって、きちんと調整をしていってください、情報を得てください。必要ならば先方に打ち出してくださいということです。これはお願いします。

○木村 承知しました。

○満田主査 他にありますか。

○原嶋委員 手続的には、今これで、審査部は、助言委員会は今後この事業に関与する形はここが最後になるんですか。

○河野課長 環境レビューがあります。もちろん全体会合で報告をして、助言委員会として環境レビューのワーキンググループの必要性があるということであればもう一度そこでご議論いただくということになります。

○原嶋委員 生計回復のプログラムというのは、その段階ではもう少し具体化するんですか、タイミング的には難しい。そんなに急がないですね。

○木村 難しいです。難しいといいますと語弊がありますが、今の状況から次のステップの環境レビューの段階までだと余り進展はございません。

○原嶋委員 その段階ではもうこの、例えばここでご指摘になったことが具体的に文章として出てくるということは期待できないというのが本当のところですね。

○木村 そうです。

○原嶋委員 あるいは先ほどちょっとありましたけれども、住民移転の特定とか、そういうのが具体的に。

○木村 まだですので、先ほど申し上げた生計プログラムの話というのは実際プロジェクトが結ばれた後です。ある程度設計が進む段階においてRAPのレビューを行う。その際により直接



的な住民との協議を経て固めていくものです。

○原嶋委員 住民移転の移転者の特定は、それはほぼ確定。

○木村 現時点だとこういう形になります。

○原嶋委員 それはまたレビューの後変わる可能性もあるということですか。

○木村 そうです。例えば線形が変わったり、そういう可能性は否定できませんので、その場合には変更がございます。

○満田主査 では、今求められているのは、このドラフトファイナルレポートに関してレポートとしてどうだとか、そういうことが求められているわけなんですか。つまり、アプレイザルをするに当たってどうのこうのという話ではなくて、あくまでこのレポートに関するコメントだと理解していいでしょうか。

○木村 全体の助言委員会の位置づけとしては、このステージはそういうことになります。

○原嶋委員 変動することがあるわけですね。例えば住民も線形が変更すれば移転することを変更することがあるし、移転する住民も変わることがあるし、当然それが変わればいろいろな施設がまたかぶってくる可能性があるし、生計プログラムに依存していくことはまだわからない、そういう前提で我々は助言するという事しかないわけですね。

○満田主査 社会環境、他に何かありますでしょうか。次に、ステークホルダー協議と情報公開について、いかがでしょうか。

○二宮委員 私のところは先ほどのと基本的に一緒に、そういった情報確保の経緯を踏まえた情報共有をやる。ここでは回数的にはそれほど多くないみたいですが、できれば、ここに書いてあるように、過去の経緯を踏まえて、谷本先生がおっしゃったように、もう少しトータルな交通環境を整備しないと、なかなかその状況を改善するというわけにはいかないのではないかと、そういう認識なども含めて助言委員会でそういう状況を理解して、さらなる他の判断ができるような情報提供をしてステークホルダー協議をやっていただく、そういう問題意識です。

○満田主査 それに関連してなんですが、今後実施されるステークホルダーミーティングにおいてとは書いてありますが、これは具体的にいつ実施されるのでしょうか。

○三宅課長 これはアムダルもしくはUKL/UPLの中では実施されていくみたいですので、最低2回は実施することになっております。

○原嶋委員 JICAのガイドラインでも幾つか条件がありましたね。多過ぎるというか、それはクリアされているんですか。今はドラフトファイナルでレビューができた段階ですけれども、

私の記憶ではスコーピングの段階で何回とか、何かありましたね、ガイドラインに。それは今後というのは、多分少なくともJICAのガイドライン、私は記憶が定かではないので確認していただきたいんですけども、既に何回も行われていなければいけないはずですね。正確に記憶していないんですが。

○三宅課長 ここにガイドラインがあるんですけども、回数については特に明記はされていない。

○河野課長 2回です。スコーピングの段階と、ドラフトファイナルレポートの段階です。

○原嶋委員 スコーピングの段階は終わっているんですか。

○河野課長 それはもう行っています。

○原嶋委員 それはいつ。スコーピングの段階で2回ですか。

○河野課長 特に回数は書いていません。スコーピングの段階と、ドラフトファイナルレポートの段階でステークホルダーミーティングは行うということです。

○原嶋委員 それが2回ですね。だからもう一回は行われているはずですね。それは行われているんですか。

○黒木氏 はい。

○谷本委員 6-2の質問は、一回は終わって、一回はこれからですね。ドラフトファイナルレポートを持って行ってそこでいろいろ意見を聞いてファイナル化していくということをやっていただく。

○原嶋委員 インドネシア側はそれに加えて何かまたあるということですか。

○木村 補足申し上げます。2回というのは我々が主催するものではなくて、当然インドネシアの政府に基準に基づいて、インドネシア政府が2回開催するものです。

○原嶋委員 それも含んでいるわけですね。

○木村 それを環境社会配慮ガイドラインで求めているということです。我々のガイドラインにもとづけば、先方政府がステークホルダーミーティングを2回開催することが必要だということなんです。

○原嶋委員 ということは、スコーピングの段階のもの、それはもう既に終わっている。

○木村 終わっておりまして、そしてもう一回やる。

○原嶋委員 JICAのガイドラインのルールもクリアするし、インドネシアさんのルールもクリアする。そういうことをおっしゃっている。

○満田主査 では問題ないということなんですか。やったし、これからもやるということ

ですね。そのときには、この事業全体に関する、このサブプロジェクトが幾つか組み合わさってできている、この事業全体についてのステークホルダー協議になるのでしょうか、それとも個々のサブプロジェクトについての協議になるのでしょうか。それとももっと大きく、ジャカルタの交通問題についてのステークホルダーミーティングですか。アムダルとか、UPKというのは、何か個々のサブプロジェクトについて書いてあったように思いますが、それでも全体としてやるということですか。

○早川課長 基本的にかなり区分けをしながら実施をしますので、事業全体ということではなくて、サブプロジェクトごと、場合によってはそれを分割するケースもあると思います。

○満田主査 他にこのステークホルダー協議と情報公開についてご意見ありますか。では、その他のところですか。いかがでしょうか。

○谷本委員 これはこういうふうにするんですね。私はこれは全くわかりませんので、こういう形でやるんですねということであればそれで結構です。分析の手法ですね。

○満田主査 これで一通りコメントと回答に関する質疑が終わったんですが、言い漏らした点ですとか、何かありますか。

○谷本委員 一つ、これは全く思いつきなんですけれども、アンダーパスをやって水没したケースはジャカルタになかったですか。別に今のバンコクのことを想定しているわけではないんですけども、ジャカルタは結構毎年、1月、2月に洪水がきていますね。水没したというのはどこかで聞きますか。

○三宅課長 把握しておりません。

○早川課長 アンダーパスならずとも、水没はアト・グレードのところでも。

○谷本委員 ポンプをつけて、それは特に気にすることないですね。アンダーパスが水没する。

○三宅課長 アンダーパスを施工することになった場合は、当然熱帯雨林の地域ですので、排水の設計をそれなりに行わないといけないと思います。

○満田主査 重要なことではないかと今思いました。

それでは、今度はこれをもってどれを最終的な助言案に残すとか残さないというのを見るんですね。では、10分間の休憩にします。

午後3時23分 休憩

午後3時36分 再開

○満田主査 では、この事前コメントと質問を、一つは残すというのと、今のJICAのご説明で納得して残さなくてもいいというのと、あとは書き方を変えて残すという、三つの対応で決め

ていきたいと思います。最初は最初の1-1から1-3までは二宮委員なのでちょっと待つといたしまして、1-4から1-6まで、原嶋委員。

○原嶋委員 ここでは削除します。

○満田主査 1-5と1-6はいかがでしょうか。

○谷本委員 1-5は落しましょう、これは確認ですから。1-6はタイプミスで「自然環境面での」と直していただいて、これは残してください。

○満田主査 では、代替案の検討の部分で、2-1はいかがでしょうか。

○松下委員 これは表現を変えまして、「景観への影響が代替案の検討過程でどのように考慮されたか明示すること」、こういう形をお願いします。

○満田主査 Table8.2とか8.3.1とか、ここら辺はもうここまで具体的にせずに、今の表現で全部を置きかえるという感じですか。

○松下委員 はい。

○満田主査 それではスコーピング案の3-1はいかがでしょうか。

○谷本委員 3-1は結構です。先ほど言いましたので、これは落しましょう。3-2は、松下委員、どうですか。

○松下委員 これも結構です。

○谷本委員 要らないですか。

○松下委員 はい。

○谷本委員 では落しましょう。

○松下委員 3-3、3-4は結構です。落して結構です。

○原嶋委員 4-1も結構です。

○谷本委員 4-2です。これは、2行目です。それぞれの内容・理由を「注に」をとっていただいて、「明示すること」で、注にでも書いてください。明示することで、残してください。

○満田主査 4-3はいかかでしょうか。

○原嶋委員 4-3、4-4は結構です。4-5は残してください。5-1は、念のために、学校、病院、井戸、モスク、その他施設の移転される可能性について確認することということで、そういう形で残してください。

○満田主査 学校、病院、井戸、モスクが……

○原嶋委員 強制移転される可能性の有無を確認すること。なければそれで結構です。

○満田主査 5-2はいかがですか。

○原嶋委員 5-2は、これは単なるタイムラグの問題ですね。結構です。

○谷本委員 5-3は要りません。落してください。整合性がとれている。

○満田主査 5-4はいかがでしょう。

○原嶋委員 特にいいです。削除で結構です。5-5も結構です。5-6も結構です。5-7は残してください。

○満田主査 5-8はいかがですか。

○谷本委員 5-8、これは要りません。5-9は残してください。重要なことですので、明示することで、括弧の、下の2行は要りません。とってください。取り扱いを明示すること、この辺は文言を統一していただいて。10も要りません。5-11も要りません。修正をお願いしました。12も書いてあるということであれば結構です、要りません。

○満田主査 社会配慮に関して、後出しではありますが、今日の議論を踏まえて、今後住民の合意や住民協議を踏まえたLARAPの改定に関して、JICAが支援をしていくのであれば確認していくことみたいな趣旨のものを加えたいと思うんですが、いかがでしょうか。というのは、やはり原嶋委員のご指摘のように、生計回復計画に依存しているという点ですとか、その生計回復計画の内容が実績がないものがあるとか、そういうこともございますので、JICAが今後支援していくのであればという前提つきなんですが、住民の同意の状況や住民協議を踏まえたLARAPの改定に関して確認していくことみたいな文言を入れさせていただきたいんですが。

○三宅課長 JICAが今後支援していくのであれば、住民との協議を踏まえた生計プログラム…  
…

○満田主査 具体的にどっちをリバイスしていくのかはわからないんですが、LARAP及び生計回復機能、Livelihood Restoration Programの改定や、もう一つは住民の同意の状況に関してJICAとして確認ということ。

社会配慮については他には何かありますでしょうか。6のステークホルダー協議と情報公開に関してはいかがでしょうか。

○谷本委員 私の6-2は残してください。漢字の変換ミス、「振れる」というのはありますけれども、ステークホルダーミーティングについては、今までの実施内容、対象者などなど、今後についても明示することということで、残してください。やはりきちんとまとめておいていただいたほうがいいと思います。それから、7-1は必要ありません、落してください。

○満田主査 二宮委員の部分は待つといたしまして、先ほどかなり大きい議論になりました、例えば道路の全体の道路政策について、谷本委員が右にも左にも逃げられない状況であるとお

っしやっていたことはいいのでしょうか。

○谷本委員 ここで入れますか。入れたらJICAはパニックになるでしょう。根本に戻る。

○三宅課長 本当はそこからやらないといけないと思うんですけども。

○谷本委員 今は、言葉は悪いけれども、触れるところをということでやってきている。

○原嶋委員 環状道路はそういうふうな対策になるんですか。

○谷本委員 でも、環状道路は有料のあれになるでしょう。ここは街の中なんです。真っ直ぐしか行けなくて、横に逃げられない。そういう都市の構造、路地に入っていったら一方通行でぐるぐる回すという、まさにそういう構造なんです。そののところを手をつけないと、車が入ったら出ていけない、逃げられないという構造ですから。

○満田主査 逃げなんですけど、よく報告書の中にリコメンデーションというところにそういうことについても今後検討することみたいなことを書いて逃げるということもありかもしれません。

○谷本委員 でも、過去10年、20年と、ある面でいくと道路セクターの手をつけた各道路で全部について、世銀もADBもみんなそれでやってきて結局は土地収用なんです、やめましょう。

○満田主査 最後におっしやったアンダーパスの水没を避ける必要……

○谷本委員 これは基本的には対策は全部とっているでしょう。だから、停電になって非常のものまで何かあったら水没する。これは日本でも起こる話ですから、対策はとられているところで、基本的にやるとしたら地形の問題とかその辺も考慮されてやっているという理解でいいですね。信じます。

○満田主査 あとは、他に皆さん言い忘れたこととか、何かありましたら。

○平 残すもので修文されるもの、ここで確認しましょうか。

○原嶋委員 最後の添付資料、念のためですけども、これは先ほどご説明がありましたけれども、これは何でしたか。スコーピングの……

○平 スコーピング時のワーキンググループでいただいたコメントの中で、今回の事前コメントに入っていたものです。この四つはこの中に含まれています。

○松下委員 そういう意味では、これについては議論して対処されたということですね。あとは二宮委員がどういうコメントにするかによって。

○満田主査 全般的事項の1.は先ほどの松下委員のコメントとあわせて、大気汚染、景観、生態系への影響の考慮について明示することみたいなことにまとめさせていただきまして、全般的事項のサブプロジェクトの選定に関する記述なんですけど、これは先ほどの松下委員の2-1に

あわせていただきまして、代替案の検討過程において、景観への影響、大気汚染、生態系ははしょっていいです、この際余り大したことはない。大気汚染がどのように考慮されたか明示することというふうに、便乗させていただきたいと思います。この大気汚染の最初は削除して結構です。渋滞が緩和されるからポジティブと評価したということだと思います。ただ2.は渋滞が緩和されたことによる緩和とはいうものの、現実問題には交通車両はやはり結果的にふえてしまって、大気汚染や振動の影響が生じることは、大小はともあれ、現実にはそうなのではないかと思うので、ここら辺はどうなんでしょうか。触れないほうがいいのでしょうか。他の委員のご意見も聞きたいんですが。

○谷本委員 いろいろなところでやりますから。この話やっています。

○松下委員 これはシミュレーションでどういう前提に置くかによって。

○満田主査 つまりエア・ポリューションがCと評価されたときの影響なんですが、Cと評価されると対策的な部分もとらなくていいということになりませんか。ということ懸念しているんですけども。

先に二宮委員、今、このコメント、質問をどういう形で助言案に残すかということをやっています、1-1から二宮委員の部分が残っている状況なんですが、残すか、削除するか、文章を変えるか。

○二宮委員 幾つかのところでは述べさせていただいてはいますが、基本的には問題意識が共通してはいて、このドラフトファイナルレポートの中での100%の対応というのはもちろん限界があることだけれども、少し他の今後の事業も含めてJICAがジャカルタ首都圏の中での交通政策をどう考えるかという、そういう視点で考えると、こういった指摘があったんだということを残したいと思う箇所があります。具体的には、1番のところは半分質問のようなことなのでこれは外していただいて結構です。それから1-2と1-3は関連するんですけども、一つにして余り広くなるとあれなので、総合的な計画という部分と、それからそれに基づいてモニタリングという意味でそれぞれ残させていただきたいと思います。ステークホルダー協議のところも一つあるんですが、これもそういうものに基づいて、先ほどのお話では地区ごとにならやられるので、トータル回数は多くなるということでしたけれども、そのような形で丁寧にしていただいて、最終的に地区地区のステークホルダーの方がプロジェクトに対して受け入れる、あるいは疑問を呈するというようなことを踏まえて進んでいくんですが、そういうところに関するステークホルダー協議に関するコメントとしても一つ残しておきたいと思います。それも文言は、私が見たところでは変える必要はないと思うんですが、残していただければと

思います。

○満田主査 先ほどの私のコメントの2.のところは、これは結構です。理由としては、今の二宮委員のコメントに含まれているというのと、あと、強いてよく見たらアンノンですので、確かにアンノンだなと思いましたので、これは削除してください。

他に何か言い忘れたとか、追加したいことですか、他の委員のコメントについて意見があるとか、何かありますでしょうか。

○二宮委員 ステークホルダー協議を地区ごとにとというお話だったと思うんですが、地区地区で大体どんな方々が対象なんですか。集まってこられるのでしょうか。

○早川課長 まさに周辺の住民の方々なので、ご趣旨としてはどういうことでしょうか。

○二宮委員 というのは、私は谷本先生のようにインドネシアの経験が余りないので、少し勉強のために9月に幾つか、八つのサイトのうち五つぐらい見てきたんですけども、先生が先ほどおっしゃるように、セマンギからMampang Praratanのあたりにかけては、本当に大きな道路があって、周辺は商業施設とかオフィスが続いていて余り一般の方が住んでおられるというよりもマンションがあつたり商業施設が中心のように見えました。そういうところは今度交通の流れが都心に向かって、そして夕方は逆に向かう、そこしか大きな道路は使えないという状況で、フライオーバーとかアンダーパスをやっても、その効果という点で薄いなというような感じを私もいたしました。ただ、一方で北側の港の近くのところが何箇所か（4番と5番）、あそこはまだこれから整備される、未整備なところが幾つかあって、大きなコンテナヤードみたいになっているところだとか、車幅とか、車線もカットされていたり、ごちゃごちゃしていて、駅の近くに露店の方がおられたりしたので、結構住んでおられる方、商売しておられる方、小さい、個人のグループの方がおられる。ああいうところは多分これから港周辺の重要な拠点として整備されるんだと思うので、しっかりとした計画のもとに交通がスムーズに流れるようにするのが必要なんじゃないかなと思いました。そういうふうには地区によっては首都圏の中で重点的にやらなければいけないところ、それからもう既にある程度整備されていて、さらにここから大きなお金をかけてやって、もちろん効果はないことはないんですけども、限定的になりそうな場所もある。要するに費用対効果の問題です。その辺のことを住民の方なりステークホルダーの方が、もちろん利害関係者の方が開発行為はやったほうがいい、やりたいという意思があるのかもしれませんが、それが全体の都市の交通計画というところに戻るんですけども、どういう位置づけでここは重点的に、ここは非常に限定的効果だけでもやらざるを得ないのか。どうしても必要だということの情報を伝えて、そしてそこから最終的にはその地



域を生活の場としている人たちがどう判断するかということなので、そうすると、おのずから地域ごとに対象者が異なってくるという感じがしますので、その辺を考えた対象の絞り込みをされるのかどうか、ちょっと気になる。

○早川課長 一般的に街中とといいますか、市街地、商業地の中心部で行うようなケースについては、例えば、周辺の事業者さんが多く参加するケースもあるというふうに聞いております。関心の度合いも、住民の方と事業者さんの方と当然違っていて、住民の方であれば供用後の影響というのもあると思いますし、土地に影響を受ける方々は当然一番それは真剣に考えておられるわけですが、事業者さんですと、例えば工事中の交通への影響ですとか、ご自身のビジネスへの影響、そういったところに関心をもたれている。かなり視点は違ってくるというのはあると思います。それぞれへの対応について、それを事前に予見してカスタマイズしていくというのがなかなか難しい部分もあるかと思しますので、結局、ミーティングに参加された方々のお話によって協議の中身が変わってくるというような形で対処していくというふうになっています。

○二宮委員 規模的には30人とか。

○早川課長 かなり大きい、それをもっと超えるような、本当に何十名という方が出ることも最終的にあると思いますし、場合によっては人が10名、20名という形で、そこは、かなり個々の地区地区の状況次第になると思います。

○二宮委員 最終的な意見というのは、事業実施の際の詳細な計画に反映されると考えてよろしいでしょうか。

○早川課長 はい。そのように配慮します。

○満田主査 他にありますか。では、残すものだけ今確認したほうがいいですか。では、ざっと残すものだけ確認します。1-2は残す、1-3も残す。そして、2-1は表現を変えて残す。代替案の検討過程で景観への影響、大気汚染がどのように考慮されたか明示することという表現にする。それから、残さないものが続きまして、4-2が残す。

○谷本委員 1-6残してください。

○満田主査 失礼しました。1-6は「事前」というのが「自然」に訂正して残す。4-2、これは「注に」というのを消して、それぞれの内容・理由を明記すること。4-5を残す。5-1、学校、病院、井戸、モスクが強制移転される可能性について確認することによってよろしいでしょうか。飛んで5-7までよろしいでしょうか。5-7を残すということです。5-7に加えて、先ほど私が申し上げたのが、JICAとして本事業を今後支援していく場合、住民協議を踏まえたLARAPの改定及

び生計回復計画、住民の合意の状況に関して確認を行っていくことというような文言をメールに入れてお送りするという事によろしいでしょうか。5-9までよろしいでしょうか。5-9は残すということでした。ただ、括弧内は。

○谷本委員 このまま本事業での取り扱いを明示してくださいということでもうお話ししましたのでおわかりだと思います。きちんとコーディネーションをやって、情報を得て、必要ならば口を出してと、住民の方々に伝えてくださいということです。

○満田主査 6-1まで大丈夫でしょうか。6-1と6-2は残すということです。6-2については、「振れられないように」という字は直す。明示することという表現ですね。

他に私が言い漏らしてしまった部分とか、ありますか。大丈夫でしょうか。

では、それについては、いずれも削除ということで大丈夫です。

あとはスケジュールの確認です。

○河野課長 それでは、いただいた助言の案を、例えば今週の木曜日ぐらいまでにお送りさせていただいて、それで確定自体は12月5日になりますので、来週いっぱいぐらいで案を確定いただくという形でいかがでしょうか。ですから、案を10日にお出しして、18日までに確定いただくことになります。

○満田主査 私が9日から13日まで出張でして、メール確認するのがその後になる可能性があるんですが大丈夫ですか。

○河野課長 12月5日は大丈夫でしょうか。

○満田主査 はい。

○河野課長 では、報告もお願いします。

○原嶋委員 環境レビューの段階でまたワーキンググループを設置するかしないかという議論は12月5日にするんですか。

○河野課長 それはタイミングとしては、環境レビューをやるのですけれども、審査をいつやるかによって全体会合でいつそれをかけるか決まってきます。12月5日かもしくは1月の初旬、どちらかになると思ういます。

○原嶋委員 いずれにしろ、それを議論するときに材料というか、まだ議論することが残っていますとか、そういうことについて、このメンバーが聞かれることが多いと思いますし、どうしても他の方は多分全文についてチェックしているわけではないので、余り間があくとまた間延びするような感じもするんですけれども。前にもお話ししたけれども、どういう状態であればもう一回かけるのか。どういう状態であればもうそれで一旦収束させているのか。何となく、

前に一度議論されているのでしようけれども、その辺について。

○河野課長 そこもご説明しなければいけないと考えています。ただ、この前ご説明したペーパーと余り中身は変わらなくて、今回のドラフトファイナルレポートで十分に助言がされていくなれば、環境レビューで改めて助言はもう要らないという可能性はあるということです。ただ、もちろんまだ追加的に助言があるということであればそれはもちろんやっていただいてもいいと思います。

○原嶋委員 安全側を踏んでいるとどうしても。

○河野課長 いずれにしましても、全体会合でまたご説明させていただきます。そのときにご議論いただければと思います。

他にご意見がなければこれで終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

午後4時10分 閉会