

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

ジャカルタ首都圏幹線道路改善事業（有償）

スコーピング案

日時 平成23年4月25日（月）14：05～16：38

場所 JICA本部1階 111会議室

（独）国際協力機構

<助言委員> (敬称省略)

佐藤 真久	東京都市大学 環境情報学部准教授
石田 健一	東京大学 大気海洋研究所海洋生命科学部門助教
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
松下 和夫	京都大学 大学院地球環境学堂教授
松行 美帆子	横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院准教授

<JICA 事業主管部>

本村 洋	経済基盤開発部 運輸交通・情報二課 課長
大城 温	経済基盤開発部 運輸交通・情報二課
山本 泰造	経済基盤開発部 計画・調整課

<事務局>

江上 雅彦	審査部 環境社会配慮審査課
平 祐朗	審査部 環境社会配慮審査課

午後2時05分 開会

○江上 それでは時間になりましたので、インドネシア国ジャカルタ首都圏幹線道路整備事業のスコーピングに係るワーキンググループ会合を開始させていただきたいと思います。

本日は、長谷川委員からは事前にご欠席される旨のご連絡がありましたので、6名の方で思っておりますが、今のところ松行先生、福田さんがいらっしゃいませんが、時間になりましたので開始させていただきたいと思います。

今日の会議は2時から、一応最大3時間ぐらい、いつもどおり5時ぐらいをめどに進めさせていただきます。

今後のスケジュールを先に申し上げますと、次回全体会合が5月13日金曜日に3時半からございます。可能であれば今日、順調に協議が進めば、連休を挟んでしまう形で、営業日としては限られているところではあります。5月13日の全体会合で、今日選出される主査の方から助言案についてご説明いただいて、確定していただければと考えております。

ですので、そのスケジュールも踏まえまして主査を選任いただければと存じますので、ご検討をよろしくお願いいたします。

○佐藤委員 はい。主査をやらせていただきますので、よろしくお願いいたします。

○江上 それでは、議事についてもお任せいたします。

○佐藤主査 まず、担当部から、事前コメントに基づく回答のほうを段階的にやっていただければと思います。どうでしょうか。どこら辺で区切っていくのがよろしいでしょうかね。

まず、コメントの前に、この質問事項に関して、委員のほうから出されたコメントに基づいた回答のほうを説明お願いいたします。

○山本 経済基盤開発部です。事前のコメントをいただきましてありがとうございます。

それでは、ある程度の内容を見て、まとめて幾つかの質問に対してご回答差し上げたいと思います。

まず1番から3番目なんですけれども、これにつきましては、本調査の背景と目的ということでご質問、コメントをいただいていると思います。対象となる内容といたしましては、交差点改良ということで、交通渋滞が激しくなっておりますジャカルタ市及びメダン市の中で、先方の要請に基づき、あるいはまた現地での調査に基づき選定された対象箇所に対して、約10カ所の絞り込みを最初に行いまして、続いて第2段階として、その中から基本設計、交通量予測、経済社会分析、環境社会配慮面等の詳細な調査に入っていくということで、ある程度の大きな対象の中から絞り込んで調査を行っていくということで、内容につきましては交差点の改良と

ということですので、構造物、橋であるとか地下道をつくる計画を立てていくというものでございます。

ジャカルタ及びメダンが対象になっておるんですけれども、ジャカルタにつきましてはもう説明は不要かとは思いますが、メダン市につきましては、スマトラ島最大の都市、あるいはインドネシア国で四大都市の一つということで、交通の渋滞が激しくなりつつあるということで、ジャカルタのように大きな問題になる前に対策を打つということで、これについても対象になっているところであります。

続きまして、代替案についてご質問で、フライオーバーについて、火災・洪水時の危険性がアンダーパスよりもすぐれていると、2つの形式を比較してご質問いただいております。なんですけれども、アンダーパスについては、ご指摘のとおり、洪水時に水がたまりやすい、あるいは、火災が起きたときに避難をするときにフライオーバーよりも優位ではないということはあると思うんですけれども、そういったものを見越して、排水であるとか消火施設、照明設備等の設備を附帯することによって、こういった欠点というのはなくなるというふうに考えています。

続きまして、環境の手続きなんですけれども、AMDALというUKL/UPLよりも上位のプロセスがございしますが、事前にお渡ししたものについて、クニンガンのところの一部、構造物延長が750メートルを超えるところについてはAMDALのプロセスに入るとということで、一つ対象になってあったんですけれども、先方政府・実施機関との協議の中で規模の縮小をすることになりまして、これがAMDALの対象から外れております。

また、UKL/UPLにつきましては、初期環境調査(IEE)よりも上のレベルで実施されるものでございまして、ガイドライン等に沿っているものというふうに考えています。

また、それぞれ対象となっている交差点の箇所については、先方の中でも優先順位の高いもので、既にFS、DD等を行われているものもありまして、4番のマルタディナタと5番スラウエシ、13番のパナンバリスにつきましては、ある程度の手続きが済んでいるところでございまして、これについては、この既に実施されている、あるいは実施中の調査につきまして、調査団のほうから補完をするというような内容を考えております。

続きまして、住民移転計画なんですけれども……。

○松下委員 ここでもう、このあたりで切ったらどうでしょうか。

○佐藤主査 そうですね。では、ここで一回切りたいと思います。

全体、代替案、環境手続きのところでの質疑応答に関してなんですけれども、委員のほうか

ら何かご指摘あれば、いただきければなと思います。

○松下委員 よろしいですか。

長谷川委員が出された最初の質問で、まさにここに書かれてあるとおりで、説明はこれで結構だと思いますが、そうすると事業のタイトルとの整合性がとれていないと思います。いかがでしょうか。

○山本 これは、以前の案件概要の説明の折にもご指摘いただいていたんですが、経緯といたしましては、当初要請を受けていたときにメダンのほうも対象とはなっていたんですけれども、これについては、交通量もジャカルタよりも多くはないであろうと、また問題の程度も、考えるとそれほど大きくないであろうというふうに考えて、結果としてジャカルタのみに調査の段階で絞り込まれるものと想定して名前をつけておったんですけれども。その後にも件名については修正するタイミングはあったんですが、ちょっと不注意といいますか、特にメダンがメインになるというふうにならないという、ちょっと思い込みがありまして、そのまま残ってしまったということ。

ちょっとこれは混乱を起こすということで非常に申しわけないところであるんですけれども、今後こういうことがないように、件名と内容の一致は図るように努めていきたいと。

○佐藤主査 事業のタイトルが変わるということは今後あり得るんですか。そういうものはもう……

○山本 例えば案件の、これが円借款のプロジェクトになる場合には変わることも考えられると思います。

○佐藤主査 実際はメダンも対象になっているわけですね。

○山本 はい。

○佐藤主査 そもそも論ですね。どうでしょうかね。

結果的には、その対象地域から包括されていく段階で、メダンというものが外されていくことが見えているということですかね。

○山本 いえ、今の段階ではメダンも入るであろうというふうな考えて。10カ所の絞り込みのプロセス、これは完全にまだ終わっていないんですけれども、メダンも含まれるであろうというふうな考えています。

○松下委員 私自身は特にこだわりませんが、機会があれば、「ジャカルタ首都圏等」などに直していただければと思います。

○山本 ええ、そうですね。それはご指摘のとおりで、ふさわしくない件名とは思っておりま

すが、一応もう契約行為が終わっておるもので、ちょっと修正のほうに難しいということで、申しわけございません。

○佐藤主査 どこかに、その文章のほうの中でも、この事業はジャカルタ首都圏と書いてあるがという形で、中にはメダンも含むものとするというような形で、ただし書きだけしておけばよろしいんじゃないでしょうか。

○山本 そうですね、はい。それにつきましては了解いたしました。

○佐藤主査 全体のところで、何かほかにご指摘ありますでしょうか。

○石田委員 すみません、ここにリストに載せてないということで、多分私は質問をしなかったんですが、今、自分のメモを見ると自分のメモには質問を書いているので、ごめんなさい、改めてちょっとお聞きします。私が漏れていました。

そんな大したことじゃないんですけども、質的というか、背景として、なぜこの調査を行うのかと、この事業とを行うのかという、その質的な意味はわかるんですが、量的に、この調査を行うこととして、何がどの程度変化するかということがわからないんですね。それで、そのために、インセプションレポートそのものを丸ごといただいて読んでみたんですけども、そこにも量的なことは明記されていないんです。あくまで背景として簡単にワンパラグラフで、緊急性が、必要であるということが書かれているので、そこがちょっと見えなかったのと、そしてフライオーバーと、F0とUPを中心にするることによる短期的効果というのは具体的に、やっぱり何がどの程度量的に変わるのかという割合というんですかね、それがなくなかなか理解するのは難しいなという気がするんです。

長期的にはジャカルタの政府のほうで道路の割合を増やす政策をとろうとしているので、そちらには手を出さないと、だから私たちは短期的なものをやるという戦略は理解できたんですが、その短期的な効果というのはどの程度のものかというところを、やっぱり少し教えていただければと思います。平たく言うと、短期的な効果はわからないということで、そういう具体的な短期的な効果というのが、いわゆる数量をもって、もし可能であれば知りたいということです。

○山本 事業の効果につきましては、今後、交通量の調査、それをもとにした交通需要予測に基づく経済効果の算出をもちまして、定量的な評価にしたいというふうにご検討しております。具体的には、その地点における旅行時間、平均旅行速度の上昇ということで、そこで時間ロスの短縮による価値が、便益が発生するというふうにご検討しております。短期的に、長期的にというふうには書いてはあるんですけども、基本的にはどちらも同じ尺度でもって評価される

ものというふうに考えています。

○石田委員 そうすると、この協力準備調査を終わった段階で、初めて短期的な効果はどれぐらいになるかというところは算出されるという理解でよろしいでしょうか。

○山本 そうです、はい。その詳細な調査を行うための絞り込みとして、今現在、第1段階にあるということです。

○石田委員 はい、わかりました。ありがとうございます。

○佐藤主査 ほかに何かありますか。

確かに今の段階で、短期的に見た中での、その量的なコメントというのは非常に少ないので、それについてやはり検討ができないというのはごもっともな指摘だと思うんですけども、それはもう、この準備調査が終わった後の段階で……

○山本 準備調査の中で算出されると。

○佐藤主査 やっていくという形ですね。

○山本 はい。それに基づいて、実際の円借款の事業の段階に進む箇所というものが優先順位づけをされて、さらに絞り込まれていくということになる。

○佐藤主査 私のほうから全体的なコメントなんですけれども、調査の対象地区というのは、今後これ、増えていくということはないわけですよ。もうこのままであるということでしたっけ。

○山本 そうですね。最大18カ所で、今ほぼ10カ所にはまとまっていつているんですけども、約10カ所ということで、そろそろ決まるという。

○佐藤主査 代替案、環境手続きのところでも、ご指摘いただければなと思います。

次の、じゃ継続的に話をさせていただいて、また戻っていければなと思います。

住民移転計画のほうをお願いいたします。

○山本 住民移転計画のところ、LARAPと簡易LARAPの違いについてご質問をいただきました。簡易LARAPにつきましては、3ページの上のほうに記載のとおり、センサス調査結果、具体的な補償及び住民移転に関する支援内容、代替案に関する影響住民との協議結果、実施期間の責任分担及び苦情処理システム、住民移転の実施及びモニタリング体制実施スケジュール及び予算について記載するように示されているものでございまして、フルLARAPのほうの項目については前のページに記載がされておるんですけども、基本的に補償方針は差異のないように作成されるものと考えております。

また、次の3つの質問の中で、社会的弱者に対するLARAPへの参加の形について、情報公開等、

あるいはこういった計画が最終的に実施されるのかについてご質問をいただいておりますけれども、LARAPの内容につきましては、ドラフト段階で開催されるパブリックコンサルテーションを通じて、社会的弱者を含む影響を受ける住民に対して報告されることになっております。社会的弱者を含め影響を受ける住民に対しては、適切な苦情処理、情報公開、対話集会等の場を確保することによって、LARAPの内容を満足するように対応がされるものというふうに考えております。

続きまして、スコーピングについてなんですけれども、資料3の評価理由の表のところ、住民移転のA評価とB評価のところの違いのところなんですけれども、現在、対象箇所を絞り込んでおるところでございまして、暫定的に移転建築物が50件を超えている場合についてはA、それ以外についてはBというふうなことで考えておりまして、より詳細な調査に入ったときに、また設計も含めて詳細が決まってきたときに、AとBの評価が決められるものというふうに考えています。

続きまして、その他のところで、スマングの交差点のところでMRTの、これは鉄道の建設、別のプロジェクトになるんですけれども、その開通に併せてバスレーンが撤去される。重複する区間については撤去されるということで、利用者への対応、対処がどうなっているかというところなんですけれども、MRTの初乗り運賃は開通時に3,000ルピア。これにつきましては、現在のバスレーンの運賃の3,500ルピアよりも安いということで、MRTが開通されることによって現在のバスの利用者に不利益が生じることはないというふうに考えております。

続きまして、全体の……

○佐藤主査 ちょっとここで一回切りたいと思います。

住民移転計画、スコーピング、その他のところで、松行委員、私、あと石田委員を中心に、何か指摘ありますでしょうか。

○松行委員 じゃ、よろしいですか。

住民移転数が200人以下かどうかでLARAPが簡易となるかフルになるかが違うということなんです、この200人というのは何かJICAのほうで決まりがあるんですか。それとも、このプロジェクトに限った数値なんですか。

○山本 これはJICAのほうで定められている。

○松行委員 じゃ、どのプロジェクトに対しても200人なんですね。

○江上 審査部から補足いたしますと、大規模の非自発的住民移転を伴うというのは、ガイドラインの別紙3の影響を及ぼしやすい特性の例示に書いてありますが、そこには一言も数は書

いてありません。ただ、ガイドラインでは世界銀行のセーフガードポリシーのOP4.12と大幅な乖離がないこととされており、その参照先のガイドラインと申しますかセーフガードポリシーの中で、大規模な場合というのが200人を超える場合という形で明記されていますので、そちらをJICAでは参照して、今回も適用しているという状況です。

○松行委員 わかりました。

あと、この簡易LARAPとフルLARAPの項目を見ると、随分差があるなというのが正直な感想なんですけれども、これだけ差があって、これはどういうことなのでしょう。調査項目が実質減るということなんですか。それとも、ただ単にレポートとして出すのが簡易版になるというか、同じような調査をして、同じような補償、住民移転計画を立てるけれども、レポートとして出すものがごく少ない部分だけ出すというふうに。どちらなのでしょう。

○江上 世銀のOP4.12に従って、簡易LARAPすなわち簡易住民移転計画で記載すべき事項について抽出したのがこの内容です。

○松行委員 それ、実際の調査とかそういうのは、どっちも変わらないということによろしいのでしょうか。

○平 項目だけを見るとかなり差があるのですが、主なものは社会経済調査をして補償方針を決めるというところなので、先ほどおっしゃった後者のほうに近いイメージだと思います。ほぼ同じような調査をしまして、出てくるものが簡易になっていると。

○江上 基本的に、移転地が整備される計画がLARAPの中に入っているかどうかというのが大きな違いです。ここは、たまたまOP4.12で挙げている項目のみを抽出して、そのまま見出しで書いてありますので、フルRAPと大分違うように見えてしまうんですけれども、実際、簡易RAPとフルRAPで違うところというのは移転地の整備に関する計画でして、例えばRAPの2ページのところでいいますと、I、J、K、L、それからM、Nぐらいです。移転先地に関する部分が全く必要ないというのが簡易LARAPです。というのは、簡易LARAPというのは全体でも200名以下しか移転しない場合に作成するものですので、移転地そのものが要らないぐらいの規模だという形で考えられるわけです。ですので、簡易LARAPの場合は移転地整備に関するものは不要だろうとなっています。

ただ、ほかの受給者要件とかも含めて、あと受給世帯が何世帯かとかセンサス調査をして、具体的な補償とか住民移転の支援内容、生計回復も含めて、すべて基本的に調査するのは同じです。

○松行委員 そうすると、200人以上というのは、その移転先というのをきっちりこちら側

が用意をしてあげるけれども、200人以下というのは好きなところに自分で探して移転。その探すのはサポートするけれども、集団で移転するというよりも、自分で好きなところに移転してくださいよといった形になるという理解でよろしいですか。

○江上 すみません、自分で好きなところに移転すると言うとちょっと語弊があります。用地を提供する場合ももちろんありますが、200人全員移転したとしても、その移転先地に与える影響とか、移転先地の環境、既に住んでいる人たちの生活環境を脅かすほどの規模ではないという趣旨で、移転先地の条件を事細かにRAPに盛り込んで調べておこうというところまでは求めないという趣旨です。あくまでも、きちんと用地を提供して土地と土地を交換できるように調整するのがベストで、その方針は、大きく政策的に変わらない。ただ、全体として見たときに、移転先地への影響が恐らく少ないだろうということで、この項目は不要と判断してあります。

○松行委員 わかりました。ありがとうございます。

○佐藤主査 そもそも私がここで、9と10で書いたところは、やはり住民移転計画というものが、そういういろんな場で提供されていくということなんですけれども、そもそもその地域住民に結構属性が異なる人たちがいたときに、どういうふうにそういう人たちに実際にアクセスしていろんな情報公開をしていくのかということが余り具体的に書いていなかったの、そこを聞いたんですけれども、どんな感じなんですかね。ここら辺は結構地域住民としては、やっぱり属性としては余り変化がないものなのか。それとも、いろんな人たちが住んでいるようなものなのか。そもそもインドネシアの翻訳された言葉で読めるような人たちは住んでいるのか、住んでいないのかななども含めてですけれども、いかがでしょうか。

○山本 これにつきましては、住民移転計画という後ろのほうの項目のところでも確かにご質問いただいております、現場のコミュニティの存在の仕方、生活の移動区域、あるいは水利用、通勤・通学ルート等も調査の中で確認をして、これについては問題の生じないように対応していきたいというふうに考えております。

○佐藤主査 わかりました。

ほかに。石田委員。

○石田委員 12番の説明、ありがとうございます。それで、MRTの初乗り運賃が3,000ルピアでバスレーンの運賃が3,500と書かれていることはわかりました。これは、バスレーンの運賃が、例えば長ければ長いほど高くなるでしょうから、その3,500ルピア分の長さ、それが例えば2キロ、3キロとすると、MRTの料金、2キロ、3キロが3,000と、そういう理解ですか。初乗り運

賃と書かれるのが気になったんです。

○山本 実は、このプロジェクトにつきましては、スマンギに係る部分が2016年11月の開通ということで、現在、事業を進行中のコントラクターの契約手続きに入ったぐらいのところなんですけれども。これにつきましては、今回のプロジェクトとは直接関係のないところで、また部署につきましても別の部署が担当しておるということで。

これは、MRTは審査の段階はどういう……

○平 審査は済んでいます。

○山本 もう終わって、有償の借款になっていると。

また調べて、委員のほうにはご連絡を差し上げたいとは思っております。

○石田委員 はい、よろしく申し上げます。少し関連性が薄くなるかもしれませんが、参考情報と知らせていただければ幸い。

それともう一つなのですが、同じところで「the bus way could be removed」ということで、これは、バスウェイがなくなるという、そういう容量で計算をされるわけですね。つまり、アンダーパスなのかフライオーバーなのか、ちょっと今は覚えていませんけれども。

○山本 場所としては、直接かぶっている場所ではない。

○石田委員 ここ、道路拡張でしたか。

○山本 拡張……

○石田委員 いや、だから、わざわざ「the bus way could be removed」と書かれた理由とか妥当性がいまだに読めないんです。だから、バスウェイがなくなるから、その分、道路を通る交通容量も減るということを含んだ上での何かその設計が考えられているという、そういう意味なんでしょうかね。

○山本 場所につきましては……

○石田委員 わざわざメンションされている理由が、ちょっといまだにわからないだけです。

○山本 このバスレーンを撤去するというのは、一応予定ということで決まっはいるんですけども、今回……

○石田委員 ということは、今回の本体事業とは特に関連性を持って語られている……

○山本 関連性はない。

○石田委員 ないということですね。はい、わかりました。

○大城 それと、補足して申し上げますと、ここのバスレーンは幹線バスのバスレーンがなく

なるだけですので、どちらかといいますと、その住民の。幹線部分は地下鉄で代替されて、ミニバスが幹線バスとまた別途、さらに安い運賃のバスが走っておりますので、そういった意味では、安い運賃のバスという意味の部分はなくなることは恐らくないだろうと思います。

○石田委員 はい、わかりました。

○佐藤主査 幹線道路のバスのことを言っていたんですね、これはね。

○大城 そうですね。このバスウェイというのは専用の走行空間のあるバスウェイ。それと別途、民間の零細事業者みたいなところがやっているミニバスみたいなのは別途、バスウェイを使わずに通っていますので、その状況は、この事業があってもなくても変わらないだろうと想定しています。

○佐藤主査 今、石田委員ご指摘あったように、この初乗り運賃のところは直接関係性はないかもしれないけれども調べていただいて。結局、そういうので住民の人たちがやはり見たときに選んでいくわけですから、どういうふうはこの値段というものが増えていくものなのかというのは、ちょっと見といていただけると幸いです。

ほかに何かありますか。

よろしいでしょうか。

じゃ、続きまして、コメントのほうに移りたいと思います。まず全体のほうから、よろしくお願いたします。

○山本 全体ということで、交通需要管理政策、ジャカルタ都心部における、その政策についてご質問がありました。これにつきましては、時間、朝夕のピーク時に分けて、3名以上乗車していないと通れないような区間を設けたり、あるいは、都心部でERP(電子道路課金)のシステムを検討されるなど、先ほど出たMRTも含めて、ジャカルタ都心部における交通需要をどうコントロールしていくかというような政策は種々、税制のほうも含めて、とられているところなんですけれども、先ほど言ったスリー・イン・ワン規制というものは、一部では改善したけれども、その改善した周辺では混雑が激しくなっているということで、実際の抜本的な効果というのは今見られていないような状況になっております。

また、関連するところ、先ほどご質問あったところだと思うんですけども、このプロジェクトにより発揮される便益につきましては、現在10カ所の選定の段階にあり、第2段階に進んで基本設計、交通量予測、需要予測等をもちまして事業効果の算出を行って、その定量的な評価とし、また有償借款の候補としての優先順位づけも併せて、その結果に基づいて行うということでありまして、現在、具体的なものが出せる段階になっていないという状況です。

また、5番の質問でございますけれども、プロジェクトを実施した場合に交通渋滞が悪化するという記載のところ、先ほどもあった交通需要管理政策等が、これはなければならないというふうには考えておるんですけれども、今回のプロジェクトにつきましては、ジャカルタ都心部の道路整備というのがなかなか進んでいない中で、今現在大きな問題を生じている交差点については、改良してあげることで道路容量を増やすということが一つの対策であるというふうには考えているんですけれども、発生している渋滞の量でありますとか、総体としての交通需要というのが非常に大きく、先ほどのスリー・ワン規制、あるいはERP、MRT等の、さまざまな政策を複合的に実施して発揮される効果が交通需要管理の政策と考えておりますので、今後も関係機関には働きかけていきたいというふうには考えておりますけれども、今回のプロジェクトでこういった交通需要の管理政策までの効果を発揮させることは、ちょっと難しいのかなというふうには考えております。

続きまして、代替案の検討なんです……

○佐藤主査 全体のところで、ちょっと区切っていただきます。

二宮委員、石田委員、松下委員、何かご指摘ありますでしょうか。

○二宮委員 よろしいですか。

私のところの1番と5番は、どちらも基本的には同じ問題意識というか、疑問に基づいています。恐らく、インドネシアに限らずほかの国も含めて、特にアジアの場合かなり長い期間、日本からの援助が行っていて、インフラ整備にもかなり時間やお金が使われていると思うんですよね。経済が成長していったって、それに伴って交通が膨らんでいくわけですが、交通増大の勢いが大きくてインフラ整備が追いついていない。そうすると、非常にシンプルな疑問で、どこまでいけば交通がスムーズにいったって移動のコストであるとか汚染のコストみたいなものが下げられていくという改善の分岐点が見えてくるのかというところが、なかなか見えづらいという感じがしています。

模索をいろいろされて、公共交通機関の専用レーンを作るということもされておられるんですけども、実際には、もう既にプライベートなトランスポーターションというんですかね、自家用車での移動とかバイクでの移動が定着してしまっているもので、そのところの根本的な改善がないと、なかなか状況は変わりそうにない。一つ一つのプロジェクトについて、そこに余り拘泥して前にも後ろにも進まなくなるということはもちろん避けるべきなのでしょうが、常にその辺のところを意識しながら、相手国に対する交通に関連する援助というのを、継続的な戦略のもとに行っていく必要があるんじゃないかなという、そういう感じがしたもの

ですから、1番のコメントになったわけです。ある程度さかのぼって、都市の交通が拡大して
いって、それに対してさまざまな、その時々の問題設定のもとに支援が行われてインフラ整備
が行われて、しかしながら、そのとき想定していた問題が、こういう理由でそうならなかった
とか、想定外の交通拡大があったとか、そういうようなことをどこかで一度きちっと整理をし
ておかないと、また次の段階で、なし崩し的にといいますか、同じようなロジックで、そこ
にお金が使われていくということがあろうかと思うんですね。

ですから、もちろんインドネシア国の政府がもう少し戦略的な視点でやらないといけない話
かもしれませんが、その部分を援助側としてもしっかりしたリサーチに基づいて助言してい
く必要がある。今回の場合は、恐らく道路自体を拡張するわけではないので、さっき石田先生
からお話があった緊急的なところで、こういう効果がありますということを示してあれば良い
のかもしれませんが。しかし、将来的には、やはり交通を緩和していく、公共交通機関の利用を
拡大していくということがもう少し見える形で計画されないと、なかなかこういうお金が出に
くいですよというメッセージが相手に伝わるような、そういう助言が含まれていないとまずい
のかなという、そういう意図なんですよ。

○佐藤主査 ありがとうございます。

石田委員、松下委員、いかがでしょうか。

○松下委員 今、二宮委員が言われたことは私も全く同感です。それとの関連で、事業の必要
性と効果と便益をできるだけ定量的に示すということで、回答としては、第1段階では主に定
性的な評価ということで、第2段階では定量な事業効果の算出を行うということですが、ここ
で言われているMulti Criteria Analysisについて、少し具体的にご説明いただければと思
います。

○佐藤主査 お願いいたします。

○山本 Multi Criteria Analysisにつきましては、現在、その内容については作成中という
ことなんですけれども。従前行われていたものが、この発生する経済的な効果、あるいは工事
中のリスクの大きさ、これは主に行程の遅延等のリスクというふうに考えられるんですけれど
も、またあるいは、点の改良ではあるんですけれども、連続した点を改良することによる相乗
効果があるかないか、こういったいろんな項目に対して重みづけをして点数に換えて、それを、
その点数をもって順位づけをしていくという手続きなんですけれども。ある意味、主観的にな
りがちなものではありますので、これについては慎重に行っていきたいというふうに考えてい
ます。

○松下委員 ありがとうございます。

○佐藤主査 何かありますか。

○石田委員 今、二宮先生のお話を聞いていて、ふと思いついたんですが、インドネシアは空港整備の分野ではSEAを取り入れて、地域収容力や環境応用量、持続性の話が表に浮上しているんです。相手方からも、そのガイドラインでやってくださいということで出されてきました。その結果、私たちはこの間、助言委員会で話をしたときも、じゃ、どこまでやろうかということは、具体的にはこちらとしてはまだ言える立場にもないし、わからないんですけども、とにかくSEAについてのトライをしてくださいという話にたしかになっていたはずなんです。それで、二宮先生の話聞いて、ふと思ったんですが、例えば私が出したコメントは、やっぱりこれ、事業アセスの話を僕はしていることに自分で気がつきました。事業の改善、その個々のプロセスの改善するにはどうすればいいかというところのジャスティフィケーションはどうだと。

でも、考えてみれば、本当にインドネシアに対して我が国はかなり長い間お金をつぎ込んできて援助してきているわけですので、そこら辺、どうなんですかね。今回、SEAの話は、この背景としてあるんでしょうか。まず事実、お聞きしたいのは、交通政策の充実というんですか、交通政策を適正に行うためのSEAというのはどこかの要望に入っていたんでしょうか。

○山本 SEAって……

○石田委員 ええ。それと、手段として、道路の長期的な改善プラス、こういうふうな短期的な改善と、それから例えばバス車両の改善だとか、MRTの充実だとか。ジャカルタは、いろんなことがマニラ、フィリピン同様に進んでいますので、交通政策全体として考えると、当然横のつながりと、横のつながりって言い方も変ですけども、全体を見た上での判断があり得ると思うんですけども、そういうバックグラウンドはどのように現状ではなっているんでしょうか。事実関係を教えてください。

○山本 SEAってご存じですか。

○大城 環境のことではないんですけども、全体的な総合交通計画につきましては、SITRAMPという形で、ジャカルタの都市圏の交通のマスタープランという形で、公共交通を整理しつつ、一方で道路の容量も確保しつつ、ボトルネックも解消するというような形で、それぞれ分担をして計画を進めているという状況です。その中でJICAの事業としても、先ほど話題に上りました地下鉄の事業もごさいますし、こういった点の事業も支援をしているというような形でごさいます。

○佐藤主査 SEAに関してはどうですかね。アセスメントに関しては。

○山本 すみません、ちょっとSEAを……。

○石田委員 というような言葉は特に出てきていませんか。

○山本 そうですね。私も、すみません、今初めて。

○江上 恐らくは、アジアの各国でSEAの実施にかかる環境法が近年続々とできてきています。しかし近年の話ですので、大城から説明しましたように、既にジャカルタのマスタープランはあるものの、作成する時期には恐らくSEAが制度的に組み込まれていなかったのではないかなと推測します。事実確認をきちんとしてご返事する必要がありますので、今日は余り具体的なことは申し上げられないんですけども、時期的に考えると、SEAの法制度がない中で、環境が全く入っていないというわけではないとは思いますが、SEAをどの程度組み込んでやられたかということ、やっぱり時期的なもので、十分ではなかった可能性はあります。ただ、SEAがなかったとはいえ、マスタープランに基づいて今回の案件が上がってきているというところが今の実情ではないかと思います。

マスタープランのところでどのような環境配慮が組み込まれていたのかは、今回の調査のマスタープランのレビューの中でお返事できます。

○山本 マスタープランにつきましてはSITRAMPというマスタープラン、ちょっと年次としては前のものになるんですけども、現在これについてはアップデート中ということで、先ほど出た道路を根本的にどう直していくのかというものも含めて検討中ということで、取り組みはなされておりますし。実施機関の担当者のほうも、先ほど先生方がご指摘されたような、道路をつくってもすぐに混んでしまうので、どうしたらいいだろうかというような危機感というのが現場のほうからも聞こえてきますので。取り組みについては今のマスタープランのほうにも盛り込まれるものというふうには考えておりますけれども、具体的なものについてはちょっと確認させていただきたいなと思います。

○石田委員 事実関係、ありがとうございます。

長く引っ張るつもりは全くないんですけども、最近、この数カ月、冬から春にかけて、道路案件、航空案件が圧倒的に多いですね。それで気がついたんですけども、私たち委員会にかけられるのは個別のパーツを審査させられる。次にあるフィリピンの道路案件は、4つほど首都圏を環状であるんですね、そこに丸く。そのうちの1つだけやりますって話なんです。そうすると、やっぱりどうしても1つだけやるってことで1つだけの資料を渡されると、私たち事業アセスしか話ができないんです。計画アセスも、それから戦略的アセスも、話を持ってい

きたくても、4つ同時に話していただかないとできないんですけれども。でも、委員会の形態がそういうふうに、実施の都合上そうなるものですから、もう相手方の要請もありますので、そこら辺は何かと、今後の委員会のひょっとしたら課題なのかもしれないなと思いました。いずれ全体会で言います。

○江上 一つは、SEAを適用するマスタープラン調査というのは実際始まっていますが、マスタープランを上流で計画して、その後にFSにおりてきますので、時差のようなものがあります。この案件というのは、新ガイドラインを適用してすぐの要請でFSから始まったものです。そういう意味では、本来JICAの協力でマスタープランから新ガイドラインに従ってSEAもしっかり行った上で、そこからFSに進むようになれば、より望ましい形にはなってきます。

○石田委員 それは早晩出てくるんですかね。

○江上 今実際、マスタープラン調査、開発計画調査型技術協力という中で、SEAをしっかりやっていくという形で取り組んでおりますので。少なくともJICAがマスタープランで、構想段階から協力をし始めているものについては、SEAを全くなしでFSに進むというのはなくなってきて、FSもきちんと環境影響の位置づけがはっきりしたものが対象としてあがってくるというふうに考えております。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。

○佐藤主査 ぜひマスタープランの中でのSEAがどういうふうに位置づけられているかということだけ確認をしていただいて、また今度教えていただければなと思います。首都ランプの中でも、どういうふうに今後アップデートされていきながらSEAが入ってきているのかという状況がちょっと我々も見えていない部分ですから、今後の検討としてはすごい重要な視点かなと思います。ありがとうございました。

ほかに何かご指摘はありますでしょうか。

じゃ、次へいきたいと思います。代替案のほう、お願いします。

○山本 代替案の検討ということで、フライオーバー、アンダーパス、またゼロオプションということで、これについてそれぞれ、既存の資料については修正して検討を行っていききたいというふうに考えております。

また、現段階におきましては、フライオーバーとアンダーパス、それぞれの箇所について、今現在の情報で想定し得るところで、どちらにするかというようことは決めておるところなんですけれども、第2段階に進んで、より詳細な調査が入ったときに、どちらがよりふさわしいのかということについては決定をしていきたいというふうに考えております。当然、アンダー

パスについてはインドネシア政府からも優先するように要請はされておりますし、環境面においても影響は少ないので、こちらのほうを優先的に適用していきたいというふうに考えています。

続きまして、スコーピング案なんですけれども、スコーピング案において、各候補地の温暖化、大気汚染の評価に共通して、走行速度の上昇、渋滞の緩和等により正の影響があるものと考えられると、お渡しした資料の中に書いてございますけれども、これについて、モーダルシフトの考え方との整合について考慮すべきというご指摘をいただいております。

また、工事サイト、すべてのサイトに共通して、大気汚染の影響等のないというふうに記載をしておるんですけれども、これについては、容量が拡大されることによって交通量が増大し、それによりマイナスの影響があるのではないかとということをご指摘をいただいております。

また、大気汚染、騒音、振動への影響ということで、先ほどありましたように、交通量が増大することで負の影響があるのではないかとということをご指摘いただいております。

これにつきましては、事業の性質上、全体的な交通の需要容量を考慮するものではなく、対象となる交差点がボトルネック化しているものを解消するもので、基本的には混雑の解消に、あるいは低減につながるものということで、旅行時間、平均旅行速度等の上昇あるいは低減につながるということで、環境については基本的にはプラスの評価がなされるというふうに考えております。容量の増大による全体の交通需要の増大につきましては、先ほどの並行するMRTであるとか、インドネシア政府の政策等について左右されるものでありますので、この調査の中では交通需要予測等を行いますけれども、基本的には、評価としてはCというふうに考えたいと思います。

続きまして、チリリタンのところでモスクの記載があるということで、ちょっとこれにつきましては記述が誤っていたということで、以下のように修正したいと思います。文化財について、「モニュメント、墓地等はないと思われるが、聞き取り調査等により確認を行う必要がある」ということで修正したいと思います。

続きまして、生活道路の分断によるコミュニティへの悪影響ということで、これについても、現地の調査に入った際にはコミュニティの存在のあり方についても配慮して、構造等、歩道を設ける等の対応をしていきたいというふうに考えています。

○佐藤主査 ありがとうございます。

松下委員、石田委員、二宮委員、松行委員をはじめとして、何かコメント等ありますでしょうか。

○二宮委員 基本的な考え方は先ほどと同じなのですが、この10、11、12のところのご回答のところもそうだし、その前の全体の5番のところの回答のところにも、やっぱり相手国の政府に対する働きかけという表現が入っていますが、働きかけをするときに、日本政府としての、これまでのインドネシア国に対する交通関連のODAの評価みたいなのがあって、こういう考えでやってきたけれども、そうならないから、今回はどう考えましょうか、あるいは今後はどう考えて行きましょうかというような提案も含めた働きかけにならないと、余りパワーを持たないと思うんですね。そういう意味でも、さっきのマスタープランというのはどこかでしっかりやっていただいて、それに常に返りながら、共通のバックグラウンドを持って働きかけるという、そういう視点がやっぱり要るかなと思います。

それと、確におっしゃるように、交通のボトルネックになっているポイントをスムーズにするんだから、当然いい影響があるという前提はわかるんですが、これまでの大都市の都市部の交通は、途上国において見ていると、やはり時間をかけて混雑が拡大していつているというのが現状だと思うので、短期的な効果と長期的な影響の両方の視点が必要です。短期、長期をどのくらいとるかということもまた議論が要ると思うんですが、多分1年や2年のところではスムーズにいったように見えるけれども、結果として、それが5年、10年のスパンで見たときに交通渋滞が拡大しているという、そういう観察はやっぱりしていく必要があると思うんですね。なので、その時間の要素みたいなものもぜひ分析の中に入れていただければありがたいかなと思います。

○山本 続く項目においてはモニタリングについてもご指摘いただいていることは認識しておるところなんですけれども、この環境への影響については、先ほどありましたように、マスタープランが上位にあって、今、FSという段階で、どこまで政府側に働きかけができるのかというのはちょっとよくわからないところはあるんですけれども。現在、同時進行で行われているマスタープランのアップデート、この内容も確認をして、ちょっと働きかけという言葉でまとめられて非常に申しわけないんですけれども、これについてはどういうことができるのかは、この事業とは別に考えたいなというふうには思います。

○二宮委員 結構です。

○佐藤主査 お願いします。

○松下委員 私も全く二宮委員のご指摘に同感でして、個別事業アセスとしては、確かにボトルネックを解消して混雑を解消するという効果があると思います。しかし石田委員が指摘されたように、個別の事業はそれぞれ目先の混雑解消だとか、道路需要の増大に対応して、要請が

あるから対応すると、対応して事業を起こしてその環境影響評価するという、そういうパターンで区切ってしまうと、累積的には余り根本的解決にならないですね。

したがって、マスタープランに対して働きかけをするということは非常に大事だと思いますし、戦略的環境アセス的な考え方とか、交通需要そのものの管理、あるいはモーダルシフトについて、やはりもう少し計画の初期段階から、せっかく日本政府が長くかかわってきているわけですから、そういう取りかかってくる仕組みをもう少し考えていく必要があると思います。

○佐藤主査 ありがとうございます。

これ、本会議の全体会合の中でも議論したほうがいいかもしれないですね、本当に、このことについては。今後の個別の案件だけではなくて、やはり大気汚染とか地球温暖化なんていう中での総量規制の視点が出てきたときには、マスタープランの中での位置づけのことをどうこういう個別案件とつなげていくかというのは、非常に重要な視点なのかなと思います。

ほかに何かありませんか。

じゃ、次、引き続きお願いします。

一度全体を流したところで一回休憩をとりたいと思います。

○山本 住民移転計画というところで、単語の一致ということで、「移転住民数」と「予想移転戸数」につきましては「住民移転数」ということで統一したいと思います。

また、インドネシアの国内法とガイドラインとの乖離につきましては、世銀のポリシーと「イ」国法との乖離を埋めるために生計回復プログラムを導入することになっておりまして、乖離を埋めるように、きちんとしたプロセスを踏んでいきたいというふうに考えております。

また、先ほど指摘のありました住民移転が予定される住民の属性、あるいは現地の生活移動区域等の配慮ですけれども、繰り返しになりますけれども、調査の段階においては、この点についても十分な配慮をしたいと考えています。

続きまして、工事中の影響なんですけれども、工事中の影響につきましては、迂回路、あるいは既存道路の簡易にできる拡幅等、都市内の土木工事になりますので、十分な対策を考えたいと考えています。また、どうしても影響が大き過ぎて実施が厳しいというものについては、第2段階の、先ほど説明いたしましたMulti Criteria Analysisにおいて排除されると、あるいは、低い点数がつけられて優先順位が下がるということになると思います。

労働環境について、安全衛生計画、安全教育の実施なんですけれども、これについては、緩和方策、あるいはモニタリング計画に盛り込むようにいたします。

労働環境、送電線・配電にかかわるチェックリスト等につきましては、現地で法規等あると

思いますので、準拠すべき基準等を今後の調査で明らかにして、それに沿うようにしたいと思います。

○佐藤主査 ちょっとここで一度切りたいと思います。すみません。

松下委員や二宮委員ほか、何かありますでしょうか。

○二宮委員 私のところの16番のところは、乖離を埋めるのがLRPだという、そういう説明がいただいた資料にきちっと明記されていて、その辺の理解が不十分だったので、これはこのいただいた回答で納得いたしました。

それから、対象住民への十分な説明ということについても明記していただいたので、ここはこれで結構と思います。

○佐藤主査 ありがとうございます。

松下委員は何かありますでしょうか。

○松下委員 15番については、回答をいただいた形で了解いたしました。

18についても、これでとりあえず了解です。

○佐藤主査 17番に関しましては、その移転先の検討に関してなんですけれども、先ほど一番初めにご指摘あったとおり、これ、人数少ないですよ。200、どこでしたっけ。移転住民数が200人以下の場合のこともあると思うんですけれども、移転先の検討のプロセスにおいては、これも本当、計画の中に入っているわけですね、ここら辺のコミュニケーションのこと。移転計画の中に、ここら辺の要素は入れていくということですね。

○山本 はい。

○佐藤主査 よろしいですね。ありがとうございます。

工事中の影響のことは問題ないですか、このような形で。松下委員、大丈夫ですか。

あと、20番なんですけれども、国の中の労働法があると思うんですけれども、やはりこのインドネシアの国の法律と世銀のポリシーがこれだけ大きな乖離があるように、労働の中でも随分いろんな指摘、基準というものが違う可能性があると思うので、どこまでインドネシアの労働法がここで適用できるのかというのはちょっとよくわからないんですけれども。全体として、もしこのような、国の労働法もチェックしながら、どこら辺までここをカバーされているのかということも確認していただければなと思います。

じゃ次、汚染対策、お願いします。

○山本 汚染対策ということで、先ほどもありましたように、長期的な、時間的な視野も入れてモニタリングを実施していくべきというふうにご指摘いただいております。

も、これについては、現地政府・実施機関等との協議の中で認識を高めていくというような対応が考えられると考えています。

続きまして、大気汚染、騒音、振動等、CO₂も含め排出に関する、いろいろ抑制対策の明確化なんですけれども、交通調査をして、それに基づいて需要予測をいたしますので、これについて、その結果をもとに判断するというので、現在Cという評価にさせていただきたいと思っております。

続きまして、住民協議なんですけれども、23番のところで、ステークホルダー協議においては、交通需要の増大、この渋滞の増大の可能性についての予測に基づき、利害関係者に情報共有をした上で、事業を実施しないという選択肢も含めて検討するように、あるいはステークホルダー協議の回数を十分に確保するというような助言いただいておりますけれども、これにつきましては、スコーピング段階に1回、ドラフト段階に1回想定しております、十分な共有あるいは協議の結果の反映を行っていきたく思います。

続きまして、合意形成についての指摘いただいております。合意形成にかかわる参加者、参加グループの抽出、明確化を図ることということで、これについては、現行法に慣習的に決まっている事業者、政府関係者、影響住民及びNGO等ということで、事前にアナウンスをして招集したいと考えています。

合意形成のプロセスにおける発表方法、検討方法、意見収集の方法については、本事業で影響を受ける層すべてが十分に参加できるように、社会的弱者にも配慮をして、その方法について十分検討することとご指摘いただいております、本調査で実施する予定のUKL/UPLについては、ステークホルダーミーティングについて義務づけはありませんけれども、2回を開催するというので対応したいと考えています。

また、会議場所のスケジュールの作成については、スコーピング案、ドラフト段階について、2回開催する予定ということでございます。

移転対象となる住民、プロジェクト実施及び供用により影響を受ける商業関係者についても、合意形成プロセスに十分参加できるようにということなんですけれども、LARAP作成の過程で実施されるパブリックコンサルテーション及びフォーカスグループディスカッションを通じて、広範囲の関係者との合意形成ができるように調査を実施していきたいというふうに考えています。

○佐藤主査 最後までお願いします。

○山本 続きまして、交通量の増大と経済活動ということで、これについて、相関を十分に理解した上で実施するということのご指摘いただいておりますけれども、交通需要予測を行う段

階で、この経済活動の拡大についての予測も盛り込んだ形で分析を行っていきますので、これについては第2段階で行いますけれども、事業効果や環境社会配慮面からも定量的に反映できるものというふうに考えています。

以上です。

○佐藤主査 ありがとうございます。

二宮委員、石田委員をはじめ、何か指摘ありますでしょうか。お願いします。

○二宮委員 じゃ、すみません、3カ所まとめて発言させていただくと、21のところは先ほども関連するお話が出ました。恐らく、この調査の延長線上で、今回の対象のインターセクションがフライオーバーかアンダーパスで施工がなされた後、5年とか10年の変化についてモニタリングをするというのは、やっぱりさっきのようなSEA的な視点の部分でやらないと多分できないと思うんですよね。なので、そういうところに反映して対応していただく必要があるだろうということです。

それから23番のところは、そういうSEA的な視点を含んだマスタープランのようなものを一つの共通の問題意識として、これ以降のインドネシア国のインフラ整備について、同じ背景を持って相手国と日本政府が議論をできれば一番いいと思うんですけれども、そのときにやはり、そういう共通認識の上で、その対象住民はどういう判断をするかということに重きを置いていただきたいというようなことで、ここの助言になっています。回数はもちろんどのくらいが適当かというのは、2回最低とっていただいたということで、できればもう1回か2回ぐらいあったほうがいいかなという気もするんですけれども。ちょっと回数のところは私も何回がベストだというようなことは言えないんですが、少なくとも関係するステークホルダーの意思が非常に重要であるということは、ここでもやっぱり確認をさせていただきたいということです。

それから28番のところは、このコメントの意図は、先ほど来出ているマスタープランのような視点の重要性ということで、資料1の3ページのところのスケジュールからいくと、やっぱりその視点から連動性がないと、スケジュール的にそれぞればらばらにやって合わせているだけということになると、余りうまくないのではないかという意味でのコメントです。これもまた、今のお話を伺う限りでは、この事業の中での対応というのはかなり限定的にならざるを得ないというふうな感じが、印象がありますので、戦略的な視点での調査に今回の環境社会配慮のプロセスで出てきた問題意識みたいなのが反映されるような、そういう調査にさせていただきたいというふうに思います。

以上です。

○佐藤主査 ありがとうございます。

二宮委員、23番に、これは「時期が考慮され」ということをご指摘なさっているんですけども、多分このJICAサイドの回答には時期のことは書いていないと思うんですけども、どう思われますか。

○二宮委員 これは、他の案件にも共通することですけども、ステークホルダーミーティングは情報が十分に提供できて、利害関係者の意見が効果的に聞けるようなタイミングを考えて開催していただきたい、そういうところの配慮をお願いしたいという意味での書きぶりだったんです。このスケジュールでいくと、来月、1回目をやってという感じですよ。そして、AMDALのところでは秋ぐらいに1回ということなので、その段階で提供される情報がどういうものかというのが、ちょっとこのスケジュールだけでは見えにくいんですけども。

その意図というのは、先ほど来申し上げている、このような考え方で、このような道路整備、もしくはバス専用レーンの導入だとか、交通政策を導入してきて、今こういうふうになっていますと。それで、同じ考えでこれから先も道路整備をしていくということでもいいかどうかというような。もちろんこれは国内で、もっと大きなところで、国民が民主的なプロセスの中で意思決定していくことも含まれるかもしれませんが、少なくとも個々の案件において、そういった経緯も含めた情報が提供されて、そういうことを知った上で判断をしていただきたいという意味です。

○山本 すみません、時期についてはスコーピング案、スコーピングの段階とドラフトの段階ということで記載があると思うんですけども。ご指摘いただいているのは、ほかの案件、MRTであるとか、交通の課金の問題であるとか、そういったものを総合的に、情報提供をして住民の意思決定がなされるべきだと。

○二宮委員 そうです。

もう一つ、開催の時期も、もちろんうまいタイミングでミーティングが開催されれば限られた回数でもいいのかも知れませんが、調査の進行とミーティングのタイミングが、さまざまな理由でずれてしまうのであれば、回数がある程度確保して、一定の情報がリニューアルされていく経過を対象者が知った上で意見が出せるような環境をつくっていくという工夫もやっぱり要るんだろうと思います。

○山本 工事を実施する場所の、こういったステークホルダーミーティングの段階での計画というのは、そのときに、将来的にこうなりますよとか、そういうのは恐らく示されるものだと思うんですけども、それをJICAのマスタープランに合わせて、再度計画をつくってからオー

プランにするというご指摘なんですか。あるいは、現段階の情報を住民にちゃんと示すということでしょうか。

○二宮委員 恐らく、できるのは後者ですよ。

○山本 そうですね。

○二宮委員 私はその最初の、1番のところの指摘のときに、このプロジェクトの調査の中で、過去の交通に対する投資の考え方とか、その時々、その時期における当該国の経済状況との関係で、一定のまとまった調査をしていただけたという前提で、あとのコメントも書いたのですが、今お話を伺った限りでは、SEA的なことが今現在進行中だということなので、そうであるならば、今おっしゃったようなことの最初の段階のものは将来的な課題とするとしても、この調査の中でわかり得る情報の新しいものができるだけフレッシュな形で伝わる状況にしておいていただけたほうがいいんじゃないかということです。

よくあるケースですが一回目は案件の概要説明で、あとはもう1回しかないというようなことだと、ちょっと不十分かなという気がするのです。

○山本 たちまち、このプロジェクトについてのステークホルダーミーティングにおきましては、できる限りの情報のアップデートを図るということです。

○二宮委員 そうですね、はい。そのくらいになっちゃいますかね、書きぶりとしては。

○江上 マスタープランとSEAについて、少し誤解があるといけないので申し上げますと、今回の上位計画であるマスタープラン調査でSEAをやっているとは必ずしも確認していませんので、一般論として申し上げます。さっきの冒頭のところで議論があったときに、JICAの協力で新ガイドラインの適用案件からはより積極的に適用しましょうということをやっているのですが、今進めているマスタープランがいつ始めたかとか、あと、調査期間が十分にあるのかとか、調査工程によって案件の中身、環境面、どこまでやれるかというのはいろいろありますので、必ずしもSEAをやっているかということ、インドネシアのジャカルタのマスタープランについては、ちょっと確かなことは今はお答えできません。そこは間違いがあるとだめなので、訂正させていただきます。

○二宮委員 もしそうであるならば、そういうものが必要であるという、この案件のプロセスを通じて、必要性が確認されたというようなことは残していただけたほうがいいと思います。

○佐藤主査 ありがとうございます。

石田委員。

○石田委員 住民協議のところを書いたところで、今のご説明を聞いて、さらに質問させてい

ただきたく思いました。

例えば26番に、私は開催場所や開催数のスケジュールを作成してくださいという助言を書きましたが、工事の候補箇所が10カ所以上あるわけですので、実施形態としては、それぞれ候補が絞られてくる段階で、候補箇所ごとに住民との対話を行うおつもりなんでしょうか。それとも何か、何回かばんばんとまとめてという、そういうイメージでしょうか。場所ごとなんですか、それとも総体でやられるんですか。そこら辺のイメージというか、ご予定をね。それもやりながらまた決まっていくのでしょうか。

○山本 通常……ちょっとまだ確たる対象というものが決まっていますので。ちょっと現段階では、適切に場所、あるいはそれぞれの会議の対象の住民というのは、また今後の状況によって決まっていくということしか言えないです。

○佐藤主査 ある程度これ、社会的な弱者を排除しないようにとか、ステークホルダーに直接届くようにというような指摘があるということは、やっぱり個々でやるということですよ。これ、各サイトでステークホルダーミーティングをやっていくということですよ。そういう認識じゃないんでしょうか。

○山本 例えば、その近接しているところであれば1つにまとめられる可能性もあると思うんですけども、1つにまとめることでそういった社会的な弱者への対応に問題が生じるのであれば、それについては個々行うような対応は必要となります。

○石田委員 そうすると、もう一つ教えていただきたいんですが、資料3-1の1番の段落のところで、ある程度以上の規模の場合のフライオーバーとアンダーパスはAMDALの実施が義務づけられていると明確に書かれているんですね。AMDALの中には住民参加は含まれている、含まれていない。住民協議は含まれている、含まれていないというのが聞きたいんですけど。

○山本 住民協議は入っていると。

○石田委員 次のページには、資料3-2には明確に住民の関与が3回あるわけですよ。事業アナウンス、4回か。でも、2番からいうとSHM、パブリックコメント、3回あるわけですよ。事業プロセスにおいて、AMDALのプロセスにおいて。だから、イメージとしては、僕はサイトごとに行うのかなというイメージを持っていた。

○佐藤主査 私もそう思っていた。

○山本 ちょっとまだ今決まっていなくて申しわけない。ただ1点、今回、AMDALについては対象がないということ。

○石田委員 わかりました。

それと24番で、参加者の抽出、明確化を図ることと書いたのは、これ、なぜこういうふうに書いた説明します、まず。

その前にお聞きしたいのは、「参加者に関しては、「イ」国法令や慣習的にある程度決まっています。」というのは、これはどういうふうに私は理解すればいいんですか。インドネシア国の法令によると、こういう案件に対しては、この人たちは必ず入れてくださいね、この人たちは要りませんよということが書かれているのでしょうか。まずそれが第1点、お聞きしたいんです。法令で定められているということは、具体的な名前が出ているんじゃないかと想定するんですけれども。

○山本 すみません、法令については具体的に私も読んだわけではないので、ちょっとお答えできないですけれども。どういった参加グループの抽出が行われると適切であると言えるのでしょうか。

○石田委員 いや、その前にご確認いただきたいのは、「イ」国法令や慣習的に決まっているというのは、具体的にどういうグループをこのケースの場合は参加してもらわなきゃいけない、または参加させる必要がないというような記述がどこかにあるのかということなんです。あれば、それを教えていただきたいということなんです。

○山本 確認して、また。

○石田委員 できれば、ぜひ調べていただけませんか。

○山本 はい。

○石田委員 その上でお聞きしたいというか、お願いしたいのは、グループリストをつくるというのは非常に有効なんです、実は。相手国がそうやって法令で漠としか決めていなかったり、または慣習的に、この人たちだけということに慣習的な形のみ決められているというときに、新しい技術が導入されて、その人たち、本当は影響を受け得る層があるのに、それが慣習的に決められていると、そこまでカバーできていないことが多々あり得るわけです。そういった場合に、調査団側なりインドネシア国側と一緒にあって、どこまで範囲が及ぶだろうということに対して協議をするのに考量して、参加していただきたいリストをつくるという、いわゆる関係者の分析を最初に行うということは、実はいつも有効なはずなんです。その意味で、参加グループの抽出をしてください、明確化を図ってくださいというふうにした次第です。

27番を見ても、やはりご回答いただいた範囲で「できるだけ広範囲の」ということで、具体性が「できるだけ」という形容詞にとどまっているということから、大体何となく現状が見えるんですけれども。その「できるだけ」を、できるだけ絞り込むというか、できるだけ広くカ

バーする、どちらでもいいんですけれども、できる限り影響を受ける人たちをできる限り外さないためにも、リストをつくっていただきたいなという思いを込めて24番を書きました。これは補足説明です。

以上です。

○佐藤主査 ありがとうございます。

ほかに何かありますか。松行さん。

○松行委員 すみません、ちょっとわからなくなってきてしまったので教えていただきたいんですが、フライオーバーにするかアンダーパスにするかというのは、8、9番あたりの質問に対するご説明を見ますと、まだ決まっていなくて、とりあえずこれで、これからいろいろな調査をして、それからまた決めますというふうに読めるんですが、このLARAP作成スケジュールを見ますと、もう7月、8月ぐらいには、7月にはもうレビュー・ファイナライゼーションになって、完成するという事なんですが、このLARAPはただアンダーパスかオーバーフライにするかによって影響する住民の数も違うし、だれが移らなきゃいけないというのも違うと思うんですね。それが決まってから、このLARAPというのはつくるということなのか。それは決まらずに、まずLARAPをやって、両方の場合でLARAPをやるということなのか。ちょっとその時期的なことを教えていただきたいんですが。

○山本 LARAP等については、基本的にベーシックデザインというものは6月半ばまで行われる予定ではあるんですけれども、構造等決まって、どこまで影響があるのかというのがわかってから行われるものだと思います。なので、もし決まらなければ、行程等が若干お出ししている資料から変わる可能性はあるかなと。

○松行委員 すみません、ちょっとよくわからないんですが、アンダーパスになるかフライオーバーになるかが決まった後にLARAPをやられるということによろしいんですか。

○山本 LARAPの……LARAPをやるというのは決まって……

○松行委員 LARAPの作成を開始する。

○山本 そうですね。基本的に、どういった構造をつくるかで若干の影響範囲というのは、差は出てくるかと思うんですけれども。先ほどのステークホルダーミーティング等はそういった構造が決まらなければできないとは思いますが、基本的なデータの収集でありますとか、準備段階のものについては進めることができると。

○松行委員 そうしますと、このLARAPの作成スケジュールというのが多少ずれるかもしれないんですが、本調査の第2段階において調査を行って、アンダーパスやフライオーバーを決める

というのは5月とか6月ぐらいには、それはもう終了するという事ですよね。

○山本 はい。

○松行委員 わかりました。ありがとうございます。

○佐藤主査 ありがとうございます。

ほかに何かありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、一度ここで休憩をとりたいと思います。後ほど助言案の確定に向けた議論というものをして終わりにしたいと思いますので、5、6分ほど休憩したいと思います。ありがとうございます。

午後3時41分 休憩

午後3時49分 再開

○佐藤主査 では、今日5時には終わらせたいなと思っていますので、その中で集中して議論ができればなと思います。

助言案の確定に向けた議論という形で、本会議に向けて、今から再度これをチェックしていきたいと思います。質問事項、コメント、両方ともありますので、それを見ていきながら、特に質問事項に関しましては、問題が解決すれば、もうどんどん消していくような形でやっていきたいと思います。こちらのほうから、例えば1、2、3でどうですかというような形で聞きますので、その中で問題がなければ、どんどん省くか省略するか。逆に、新しいものを全体として加えるものがあれば、そこで随時指摘をしていただければなと思います。

では、質問事項のほうから入っていきたいと思います。よろしくをお願いします。

まず、全体の1、2、3、長谷川委員からの2つの指摘、松下委員の指摘に基づいて、ある程度回答を満たされたというようなコメントでもよろしいですし、何か新しいことを入れるべきものがあれば、このところで言ういただければなと思います。

○松下委員 3番目については、回答いただいたので、落としていただいて結構です。

○佐藤主査 1番、2番に関しましては、どうでしょうか。

1番は、これはメダンが対象にされているということはもう説明いただいたので、文章の中に、事業の名前はもうこのままでやるとして、メダンという地域もその対象として含むということだけ、ただし書きで書いていただければなと思います。

2番は、どうでしょうか。改良・改善よりも交差点のフライオーバー。

○山本 これは、交差点がボトルネックになっていまして、その対応についてはフライオー

バーやアンダーパスが一般的であるということと、当然、フライオーバーやアンダーパスにできないとなれば別の方法も検討されますので、特にこの2つの形式に限っているということではなくて、一般的であろうと考えられるからこういう形になっている。

○佐藤主査 私のほうで一つ確認なんですけれども、ラウンドアバウトとかありますよね。ああいうのというのは、ここではどういう。議論にはなかったんですけど。

○山本 ラウンドアバウトにするということですか。

○佐藤主査 はい。基本的には、それは、そういう方針はないということですね。

○山本 そうですね。これだけ交通量が多いと、ラウンドアバウトにすると、より混雑が出る可能性もありますし、余り大きな用地も——都市部ですので——ありませんので。当然、それが改善につながって、それが最善の方法であると考えられるのであれば適用される可能性はありますけれども、現段階ではフライオーバーやアンダーパスが一般的であろうということ考えています。

○佐藤主査 ラウンドアバウトがなぜ採用されていないかという、その理由づけというものはどこかで書いてありましたっけ。

○山本 書いてはありません。ただ検討はしております、さまざまな方法ですね。

○佐藤主査 そうですか。それはやっぱり用地的な側面とか、あとは、車そのものの量が多いがゆえに。

○大城 用地よりも主に、容量もラウンドアバウトでは処理できるものではないということですね。

○佐藤主査 すみません、石田委員、確認なんですけれども、インドネシアって、ラウンドアバウト、どれぐらい普及されているものなのか、ご存じですか。

○石田委員 これ、わかりません。私は道路分野で行ったわけじゃないので、ごめんなさい。ただ、スマンギ、ラウンドアバウトでしょうね。

○大城 かなりラウンドアバウトを先頭に渋滞しているところが、かなりジャカルタ市内でも多いです。

○石田委員 ジャカルタ市内では、ラウンドアバウトは非常によく目にします。割合は、ごめんなさい、わかりません。ちょっと松行先生のほうにご存じですから。

○山本 スナヤンとかもそうですので、ラウンドアバウトにするというより、ラウンドアバウトを改良するという形ですね。

○佐藤主査 じゃ、今のラウンドアバウトの問題点というのがあって、その改善のための一

環としても、この交差点の改善というものが位置づけられているということですね。

○山本 そうですね。ボトルネックの改善。

○佐藤主査 わかりました。じゃ、そういう意味では、なしで問題ないですね。いかがでしょうか。

○石田委員 短期的には都市環境改善を図るということは、この報告書に明記されているんですけど。

○山本 短期的なというのは。

○石田委員 つまり、短期的かつ直接的な環境改善を図るために、フライオーバーやアンダーパス、例えば交差点をいじるとか、そういうことをされるわけですよね。それに関する長谷川委員のご質問だと思いますので、既に回答が出されているのであればいいと思います。その明確な方針として、もう既に出されていれば。

○山本 そうです。

○佐藤主査 はい、わかりました。じゃ、これも解決したということで。

じゃ、代替案、4にいきたいと思います。松下委員のご指摘、いかがでしょうか。

○松行委員 4番は、今回の震災のようなことが起こると、こう書かれても何かもう信じられないんですが。ただ、こう書くしかないというのは十分理解できますので、これは削除していただいて結構です。

○佐藤主査 私も、その後に、このフライオーバーとアンダーパスの中での比較をしていただきたいということ、後半で書いたと思うんですけども、そのときにやはり、こういうリスクとか、何かそういう自然災害等の影響のときの危険性というようなものというのは指摘で書けますか。そうすると全体的に見えると思いますし。

○山本 例えば津波であれば海拔がどれぐらいの高さであろうとか、年間の降雨量がどれぐらいであろうとか、あとは道路自体の勾配がどういったものかというのは、当然確認すべき内容だと。

○大城 比較のところ、その辺を考慮したような評価をしてはいかがかということでしょうか。

○佐藤主査 検討は可能なんでしょうか。

○山本 比較というのは……。

○佐藤主査 海拔の問題であったり。

○大城 いわゆる安全性の面で、どっちはこうするという。それは見ている。それは、その場

所場所でそうそう違うものじゃないと。

○佐藤主査 そんなに違わないと。

○山本 場所場所ではそうそう違うものではありませんけれども、ここはもうフライオーバーしか成り立たないとか。

○佐藤主査 そういう理由づけはできるわけですね。

○山本 はい。それをして、なぜアンダーパスにしないのかという、なぜフライオーバーなのかという理由は明確にしなければ。インドネシア政府からもそういう……

○佐藤主査 納得いかないでしょうね。

○山本 できるだけアンダーパスにと言われていますので、当然フライオーバーにする理由づけの中で比較というものがなされると考えております。

○佐藤主査 わかりました。後ほどの指摘ともこれはくっつきますので、今ここは削除でしていただいて、後で、そのフライオーバー、アンダーパスしないと言った場合という比較の中に、ここら辺の要素も反映させていくという形でよろしいでしょうか。

次、環境手続きの5番、6番、7番。

○石田委員 これ、よくわからないんですけども、提案ですけども、もしスケジュール的に許せば、今回ここに来られていない長谷川委員にメールでお聞きになられるというのも一つ手だと思います。ちょっと私たちじゃわかりかねる、意図とされるところは。質問へ回答はいただいているんですが、長谷川委員が追加で考えられることもあると思います。それ、いかがでしょうか。

○松下委員 これは一応ペンディングにして、長谷川委員に再度ご意見をうかがってはどうかでしょうか。

○佐藤主査 わかりました。上の1、2は問題ないですね。これはもう私たちのほうで話をしながら。

○松下委員 これも一応、この委員会ではそういう意見だということを、どうですかということとで長谷川委員に確認をされたら。

○佐藤主査 わかりました。じゃ、これは保留の形で、事務局と私のほうで連絡をとりたいと思います。

じゃ次、続きまして8番、住民移転計画。松行委員、お願いします。

○松行委員 こちらはやはり、どういう差があるのかというのが少しでも書いておいたほうがいいかと思うので、簡易LARAPとLARAPの違いを明記することというので入れていただけれ

ばと思います。

○山本 これについては、特にこの事業に限ってということではないというところ、インドネシア全体の案件について。

○佐藤主査 そうですね。基本的に、この簡易とLARAPの違いと、その移転地の整備のことですよね。アセス、移転地のところがどう整備されているかについてのところに差があるという指摘があったと思うんですけども、その旨を書きいただいで、書くという形でよろしいでしょうか。

○松行委員 はい。

○佐藤主査 そもそも論ですね、これは。じゃ、それでお願いいたします。

9番、10番、私のところですね。これは、回答はパブリックコンサルテーションという言葉が書いてありますけれども、フォーカスグループディスカッションも入るということですよ。

○山本 後ろに出てきたものを。

○佐藤主査 そうですね。そういう中で報告されるだけではなくて、議論されるような場づくりができるということですね。

○山本 そうですね、2つ合わせて回答の。

○佐藤主査 はい、問題ないかと思います。後でコメントのほうにも欄が出ていますので、対象別にというようなところはまた後で提案が出てくるとと思いますので、ここに関しましてはオーケーにしたいと思います。

スコーピング、11番、石田委員、どうでしょうか。

○石田委員 これは落としてください。12番も落としてください。

○佐藤主査 12番のところでは先生からご指摘ありました、この初乗り運賃の指摘というのは、これ何らか、その表というのは出しといたほうがよろしいと。

○山本 はい、内容確認をして、お知らせするという形で。

○石田委員 そうですね、それを書いていただくと。助言に載せるほどではないと思うんですが。ただ、ここで言いたかった交通政策全体とのかかわりにつながるようなことというのは、実はコメント全体のところで、ほかの委員の先生方に言っていたに含められると思いますから、バスの初乗り運賃等のことだけでいいと思います。お願いします。

○佐藤主査 ありがとうございます。

では、助言案の確定に向けた議論のコメントのほうに入っていきたいと思います。

全体に関しまして、1、2。初めからやっていきましようか。

○石田委員 まず落とすほうを言っていていいですか。

○佐藤主査 はい。

○石田委員 2番は、私、松下先生のとほぼかぶってしまっているの、2番を落としてください。

○松下委員 じゃ、ついでに私の3番と4番ですが、4番を落として、3番で括弧書きは落として、「定量的に示すこと」ということでお願いします。

○佐藤主査 はい。3番は残すという形で、2番、4番は落とすということよろしいでしょうか。

○松下委員 はい。

○佐藤主査 1番はいかがでしょうか。

○二宮委員 松下先生の3番のところと多少内容的にかぶるのですが、この事業の枠を超えて、長期的なという視点が重要ですので、ここは残していただきたいと思います。

○佐藤主査 はい。交通需要管理政策は具体的にこれまでどのような措置が取られてきたかを明示し、それを含むこれまでの渋滞緩和策がどのように機能し、機能しなかったかを検討して示す必要があると。どういうふうに文章にしましょうか。

○二宮委員 表現は統一しますか、語尾だとか。

○佐藤主査 私のほうで、事務局で整理させていただいて、また送るという形でもよろしいですか。

○二宮委員 それは構いません。

○佐藤主査 要は、今まで具体的な政策としてどんな取り組みがなされてきて、どんな緩和策がとられてきて、どこが問題なのかということを明確に提示するということですね。じゃ、それに関しましては。

○山本 検証については、例えば今のマスタープランであるとかの内容を確認して、その調査の内容につきましては、説明しているとおりの優先順位の高いものを絞り込んで、その中で適切な計画を立てるといふものなので、鉄道や税制であるとか、そういった分野横断的な交通の評価というものは難しいのかなというふうに考えているので。

○佐藤主査 検証できないということですね。

○山本 そうですね。この検証というのが、例えば現状がどういった状況になっているとか、実施機関に確認をされるとか、そういった、できる限り情報をアップデートして交通需要予測に使うかということとはできるかとは思いますが、これまで行われてきた政策の検証につ

いてはちょっと難しいのかなと。

○佐藤主査 どうでしょうかね。

○二宮委員 これ、表現ぶりで少し工夫をしていただけるとありがたいんですが。

○山本 どういう内容を盛り込む……

○二宮委員 この事業の中でできないから載せないというのではなく、この事業の環境社会配慮を行う過程で、そのような他の事業にも通ずる問題が確認されたことは示す必要があると思います。

○山本 ただ、我々の今回の調査のアウトプットとして、このご助言に対応して何らかをつくるというのは、どこまでのレベルで求められるかというのが明確でないという。

情報収集をして、この事業の中でどういったことが見込まれるのかというのは、定性的には文言として入れることはできるかもしれませんが。

○大城 今回調査の対象としている部分について、今までの政策の中でどういうふうな位置づけがあって、どういうことがされてきて、今回フライオーバーとなりアンダーパスなりというのが必要なのかどうかということについては、ここで調査して、その評価をすることはできるかと思います。アウトプットとして全体的に反映させるというところになりますと、今回のスコープからかなり大きくなってしまいますので、そこはちょっと難しい。

○二宮委員 であれば、できる範囲のことをやっていただいて、むしろ個々の事業のレベルで行うよりも、もう少し包括的な把握がどこかで必要であるということは課題として抽出していただくような、そういう整理をしていただいて構わないと。

○佐藤主査 マスタープランとの確認、整合性のところもつけていただきながら、どういう中でこういう政策が提案されているのかというのをちょっと。

○山本 はい。こういう視点を持って情報収集をして、できる部分は定性的な、定量的な評価にも反映するという事でまいりたいと思います。

○大城 アドバイスのご趣旨としては、単に、ここ込んでいるねと、だからここ、じゃフライオーバーつくりますかというんじゃないで、その全体の中で、ここはなぜフライオーバーが必要なのか、アンダーパスが必要なのかということをちゃんと考えてくださいということですね。はい、わかりました。

○佐藤主査 ありがとうございます。

○石田委員 余談的になるかもしれませんが、例えばジャカルタの場合だと、高速道路が昔なくて、市内、今はこれ高速道路をつくって、長年の夢であって、それが実現して、かなり緩

和はされましたよね。ただ、その一方で、このスリマやスマンギだと相変わらず続いているので、スリー・イン・ワンがあるというふうに、20年近く前になりますか、取り入れられたけれども、でも結局は、スリー・イン・ワンを取り入れても、2人の乗客は、道端に立っている人たち、アルバイトを始めるんです。それで3人乗って、結局、車の台数は減っていないんです。だから、そういうことが続いているので。

やっぱりうまくいった政策と、いっていない政策というのは、かなり明らかなところがあるので、そこら辺はJICAの現地事務所の人たちは、JICAのこれを担当されたコンサルタントの事務所があれば、それから交通政策をやっている部局に聞けば、インタビューでかなりの点は押さえられる。インタビューだけでもかなりの点は明らかになってきて、そこを掘り下げerことは十分可能ではないかというふうに個人的には思っています。

○大城 ありがとうございます。

○佐藤主査 そう考えると、二宮委員がこれをご指摘なさったように、今までどのような措置がとられてきたを明示し、どんなことでその渋滞緩和策が機能し、どういう課題があるのかというものをリストしていくことは可能ですよね。

○山本 はい。

○佐藤主査 検証することは難しいかもしれないけれども、今までこんなことが指摘されるとか、そういう面ではできるかなと思いました。よろしいでしょうか。

じゃ、1番、私たち事務局とこちらのほうで文章を修正しながら、全体の中でどうこの事業が位置づけられてきているのかと、指摘の根拠に基づいてここにあるということを書ければな、後ほど助言として提示できればと思っております。

5番はどうでしょうか。

○二宮委員 5番は、先ほど申し上げた短期での効果と長期での効果というところなので、そういう視点を入れていただいたうえで、ちょっと先取りになりますけれども、21番のところに長期的なモニタリングということを入れていきますので、この2つを1つにさせていただく形でまとめられると思います。

○佐藤主査 5番と21番をくっつけながら、時間軸に配慮しながら。

○二宮委員 そうですね。

○佐藤主査 短期的な視点だけではなくて、長期的に見たときに、それがどのような影響をもたらすのかといったことも考えると。

○二宮委員 はい。ですから、モニタリングはできれば、その事業の枠の中だけですとやっぱ

り時間軸が限られてくると思うので、何らか別の方法を今後検討していただきたいという、そういうメッセージが伝わればいい。

○佐藤主査 ありがとうございます。

あと、全体のコメントに関しましては、先ほど前半のほうで議論ありましたとおり、戦略的なアセスメント、マスタープランの段階にどのような位置づけがされているのかというところの確認というのは重要ですよね。それは、この指摘1とかけ合わせていきますか。マスタープランの中で、どういうふうにこの事業が位置づけられているのか。SEAはまだ十分ではないわけですので、そこら辺もまだ確認ができていないわけですね。どうでしょうか。

○石田委員 もしその現状が不明であって、SEAに踏み込んだ助言をするのであれば、交通政策における戦略的環境アセスメントの適用の現状について確認を加えることとか、調査を追加的に行うこととかというのは、いかがなんでしょうかね。

○佐藤主査 ありがとうございます。

交通需要管理政策におけるSEAの適用の状況について確認を行うことということで、よろしいでしょうか。

それは必要ですよ。ありがとうございます。全体としては重要なかなと思います。

続きまして、代替案の検討、6、7、8、9の中でのご指摘、お願いします。松行委員。

○松行委員 6番と8番に関しては、7番にほとんど同じことを言っておりますので、集約していただければと思います。

○佐藤主査 じゃ、6、7、8をくっつけてですね。

○松行委員 そうですね。

○佐藤主査 じゃ、こちらのほうで。

○松行委員 それで、先ほどの安全性に関してなんですが、この7番で、アンダーパス、フライオーバー、ゼロオプションを比較する場合に、多分この今やっているスコーピングマトリックスの評価項目と違う項目が必要なんじゃないのかなというのがありまして、そのことについて何か付け加えたほうがいいんじゃないのかなと思っています。

○佐藤主査 例えば。

○松行委員 例えば先ほどの供用後の安全性の問題ですとか、あと、後にコミュニティの分断、14番、書いてあるんですが、これがアンダーパスとかフライオーバーにした場合って、人ってどこを渡るんですか。

○山本 例えばフライオーバーにした場合には下に空間がありますので、そこを通路とする場

合が多いので。あるいは歩道を車道のところにつくるとか。

○松行委員 そうすると人は。フライオーバーにした場合は、人はフライを、下を渡るんですか。

○山本 つまり、構造があると、ここからこっちには行けなくなるので、フライオーバーの場合は下が。

○松行委員 でも、それはこっち側の渡る人で、こっち側を渡る人はどう、フライオーバーの上を渡る。

○山本 それは構造で遮断されてないので今までどおり。

○大城 いろいろパターンは、道路と一緒に越える場合もありますし、フライオーバーで越えている道路を平面で横断するという形もあり得ます。

○松行委員 じゃ結局、こうあっても信号はあるということなんですよ、人がこう渡る場合は。

○大城 信号がある場合と、あと歩道橋で渡る場合と、両方あります。

○松行委員 歩道橋で渡る場合もある。

○大城 幹線道路の場合は歩道橋のケースが多いと思います。というのは、せっかくフライオーバーにしているのに、ここに、歩行者用信号をつけると、結局効果を減殺してしまいますので。

○山本 現状、インドネシアですと、そういった歩道には信号がついていない場合もありますので。現状ある人の行き来、これを遮断した場合に代替案をとるべきか、とるべきでないか、あるいは、とるべきとなった場合にはどう入れるのか。

○松行委員 例えば一般的に、じゃ歩道橋になるとかいった場合は、やっぱりバリアフリーの問題とかが出てくるということですよ。

○山本 そこは調査して。

○大城 そうですね。現状で平面のところを上げた場合はそうなりますが。

○松行委員 アンダーパスにした場合も同じなんですか。どうなんですか。

○山本 アンダーパスにすれば、上の道路がそのまま。例えば平面交差で、平面で交差していたものが下に下がりますので、ここに歩道がついていれば、そのまま通れます。

○松行委員 いや、こっち通りたい人というのはどう行くんですか。

○山本 それも歩道橋でやるか。

○松行委員 やっぱり歩道橋になるんですね。

○山本 そこに構造が入るのであれば、現状の取り分というのが遮断されるのであれば何らか、歩道橋なりを考えなきゃいけないでしょうね。

○佐藤主査 いずれにせよ、松行委員のご指摘なさったとおり、今までのフライオーバー、アンダーパス、それでなければ全く作業をしなかった場合を比較する際に、例えば先ほどの安全性の視点とか、あとはコミュニティの分断のこととか、あとは今バリアフリーのことも重要なと思うんですけども、そういうのは少し、人の移動と人の安全にかかわるような要素も加えていくというようなことは可能でしょうか。どう入れていくんでしょうか。3つを比較しながら、それが、交通需要の視点、交通渋滞の視点だけではなくて、そこに住む人々がどういふふうにならざる影響をこうむるのかという。

○山本 そうですね。後ほど、コミュニティについてのコメントもいただいていますので。

○佐藤主査 そことかけ合わせになるんでしょうね。

○山本 ええ。

○佐藤主査 ありがとうございます。

○石田委員 1つだけ教えていただきたいんですが、アンダーパスにした場合は、アンダーパスにするほうをより多く通したいからアンダーパスにするのであって、そういうふうにならぬに直角に行く方向は、そこに歩道橋じゃなくても、平面をそのまま信号つけて渡っても、この直角に来る方向の交通量は妨げられても問題はないんじゃないでしょうか。つまり、環七とか環八の例。

○山本 一概にアンダーパスを……

○石田委員 一概にそうは言えないんですか。

○山本 そうですね。構造として入るか入らないかというのがありますし。

○石田委員 そうですか。わかりました。交通量の問題だけじゃない。

○大城 土地の制約で、本来、メインの方向を下にするのは理想ですけども、用地の関係で、逆に従の方向をアンダーということもあり得ますので、そこは一概には言えないところです。

○石田委員 そうすると、今、松行先生のご指摘されたようなバリアフリーだと歩道橋の問題はどうしても出てくるわけですね、不本意ながら。

○大城 そうですね。そこは把握して、配慮をする必要はあるかと。

○佐藤主査 ありがとうございます。

9番はどうでしょうか。これも長谷川委員、保留にしますか。これも、そうですね、6、7、8、9、全部つながっていますね。こちらは保留のほうにさせていただいて、長谷川委員のほうとちょっとコミュニケーションをとってみたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、スコーピング案、10、11、12、13、14で議論ができればなと思います。

○松下委員 10番で基本的に言わんとしたことは、12番の二宮委員の意見に含まれていますので、10番は12番と統合してください。

○石田委員 11番ですが、11番は非常に細かいことを言っているなので、その細かいことだけに絞りたいと思います。何かというと、地球温暖化及び大気汚染についてはCと記入をし、調査・分析の上で再評価してくださいと。一応回答ではCにしますといただいているんですが、すみませんが、確認のため、やはり助言に加えさせてください。温暖化及び大気汚染についてはCとし、調査・分析をしてくださいと。

○佐藤主査 再評価をすることですね。

○石田委員 はい、お願いいたします。

○松下委員 ちょっと追加ですが、私の意見の10番を12番に統合すると言いましたが、12で落ちているのがあります。温暖化の影響を書いていなかったなので、それを入れてください。

○佐藤主査 温暖化の影響ですね、はい。温暖化の影響を入れてもらう。そうですね。

ほかにありますか。10、11、12。

○二宮委員 私も今の松下先生の意見でいいと思います。10と12を統合して。

○佐藤主査 統合して、温暖化の視点も入れていくと。はい、わかりました。

じゃ、こちらのほうでそれはもう準備して、また送らせていただくようにしたいと思います。

13、14、松行委員のご指摘、いかがでしょうか。

○松行委員 13番は、もう軽微なミスだと思いますので、直していただければ、わざわざ入れる必要はないかと思います。

○佐藤主査 削除でよろしいですか。

○松行委員 そうですね、はい。

○佐藤主査 修正していただければということですね。

○松行委員 はい。

14番に関しては、やはり入れていただいて。あと……

○佐藤主査 私の17番ともつながりがありますね。

○松行委員 そうですね。もしあれでしたら一緒にしていただいて。

あと、先ほどの、やはり人のアクセス、モビリティ。やっぱり歩道橋にするというのは、もちろんそれは仕方がないと思うんですけども、その影響を全く考慮に入れない、聞くまで忘れていたんですね。なので、やはりそのことについてもどこかに、ここで触れるべきだと思

うんですね。なので、それはここなのかなというふうに思いまして。ただ、どのような表現にしたらいいのかなと、少し今悩んでいまして。

○佐藤主査 それは、17番の私の、例えば通勤・通学みたいなどころとか、あとはバリアフリーのこともそうですし。

○松行委員 そうですね。あと、歩道橋にすることによって、例えば屋台を引いていた人が移動ができなくなるんじゃないのかなというのとかもあるので。バリアフリーと一言で言ってしまうと、何か身体障害者の方のみのような気もしてしまって。

○佐藤主査 まさに生活圏の中で影響が及ばないような。

○松行委員 そうですね、移動が妨げられる。なので、モビリティの問題ですよ。バリアフリーを含めたモビリティへの影響とかなんとか。

○佐藤主査 影響に配慮、考慮することと。

○松行委員 はい。その生活圏におけるモビリティといった形で、一言加えていただければと思います。

○佐藤主査 松行委員、17番、私、生活の移動区域や地域におけるコミュニケーションの場、水利用などとか、通勤・通学ルート等も把握しておく必要があるということを書いたんですけども、ここら辺とつなげて書くことでよろしいですよ、人のモビリティ。

○松行委員 ああ、そうですね、はい。

○佐藤主査 わかりました。そこら辺で文章のほうをつくっていただければと思います。

13番は要らないんですね。

続きまして、15番、16番、松下委員、二宮委員、お願いします。

○松下委員 15番は、今後「住民移転数」に統一されるということであれば、特に残す必要はないと思います。落としていただいて結構です。

○二宮委員 16番も落としていただいて結構です。

○佐藤主査 はい。いいんです。いいですね。

工事中の影響に入りたいと思います。18番、松下委員、いかがでしょうか。

○松下委員 18は残しておいてください。

○佐藤主査 そうですね。

19、20に関しては、残していただき、そのままですよ。あと、加えるようにしますって書いて。

○山本 これは残していただければ、調査団のほう、今後注意して。

○佐藤主査 はい。じゃ、残します。

では、21、22、二宮委員、佐藤の、お願いします。

○二宮委員 21は、先ほど1つにさせていただいたので、それで結構です。

○佐藤主査 21は、5番ですね、コメントの5と。

○二宮委員 そうですね、5番と1つになったので。

○佐藤主査 ありがとうございます。

22。そうですね、これ、私、残してほしいんですけども。JICAのほうの指摘で、これ、悪影響が著しい場合には遮音壁等の検討も必要かと思えますという指摘はあるんですけども、例えば騒音であればそういう事後対策でいいとは思うんですけども、大気汚染とかCO₂排出なんていうものはすぐそこで対応できるものではないので。何かしら、これ多分上の、もう少しマスタープランとか、先ほどから出てきているようなところとも整合性が出てくると思うんですけども、全体を踏まえた上で、交通量が増えたときに、これがどうこういう問題に対してどう対応していくのかということ。探りができないか。どうすればいいのかな。

○山本 遮音壁等であれば、例えば後々つけられるように、構造で対応しておくというのは可能だとは思うんですけども。

○佐藤主査 騒音以外のところというのは結構難しいんですか。

○山本 そうですね、全体的な交通量を下げようという対応が必要になりますので。ちょっとこの中でという対応というよりも、車でありますように、もうちょっと上のレベルからの働きかけになるなどは。

○佐藤主査 どういうふうに記述をすればよろしいでしょうかね。

○大城 ただ、大気汚染ですとかCO₂は、この事業においては基本的には下がる方向ですので。もちろんそのほか、全体の交通政策に限れば自動車も交通量だけどんどん増えていってしまっということもありますけれども、この個別の事業としては、基本的に込んでいるところがスムーズになるので。かつ、その道路自体が広がるのではなくて、その交差点の容量が上がるということなので、そんな劇的にこの個別の点で増えるということではないものですから。そういう意味では、個別のここの対策ということは基本的には必要ないと思われましても、ただ、その全体の交通政策としてどう考えるかということかなと思います。

○佐藤主査 そうですよ、事業として問題はないんですけども、国全体としてのことはあると思うので。どうすればいいんだろう。抑制対策になっているわけですね、この事業としては。

○大城　そうですね、事業としては下げる方向にいらいますので。この事業でどう対策するかというのは、なかなか書きづらいらところですね。

○二宮委員　視点としては、やっぱり交通量に比例して、環境負荷がどのように増えていく可能性があるということについては押さえとくという話になりますね。

○大城　そうですね。交通量、将来どれだけ伸びていくかということについては、もちろん。

○二宮委員　大きい意味では、その問題意識に含まれるとは思います。ただ、個別に書いておくということも意味がないとは言えないので、残すとすると、どういうふうに残すかということだと思わんですが。

○佐藤主査　難しいですね。事業を超えていますよね、あれね。

○松下委員　だけど、助言委員会の意見としては原案どおり出して、それが対応できるところは対応していただいて、このプロジェクト、こういうものがまた別途、別の機会に考えていただくということだ。

○佐藤主査　じゃ、ままで残しておけばいいと。

○松下委員　ええ。

○佐藤主査　わかりました。私も残したいので、よろしくお願います。じゃ、そのままでお願います。ちょっと文章を私のほうで変えたいと思わいます。することという形をとっていきます。

　住民協議、23から27、二宮委員、石田委員、お願います。

○二宮委員　私のところは、これは石田先生の26のところと多分趣旨は同じだと思わいますので、何らかの形で入れていただければいいかなと思わいます。要するに言わたいことは、十分に情報が提供されて、ステークホルダーの意思が酌み取れるだけの時期や回数が考慮されているということなので。

○佐藤主査　場所もそうですね。

○二宮委員　そうですね。私はここでは場所については言及、ちょっと思いが及ばなくて。そういう意味では、石田先生の……

○佐藤主査　石田先生のとつなげていくということですね。

○二宮委員　そのほうが幅広くとらえていると思わいます。

○石田委員　ということであれば、むしろ二宮先生が書かれた23番を主にしていただいて、26番は取って……

○佐藤主査　中に織り込むという形でよろしい。

○石田委員 その次の盛り込むというか、これを、23番の趣旨を具体的に生かすためにスケジュールを、開催時期、開催数、開催場所を含むスケジュールを明確にすることって追加的に23番に入れていただいたほうが、より趣旨ははっきりするんじゃないかというふうに思います。

○二宮委員 それで構いません。

○佐藤主査 ありがとうございます。

○石田委員 それと、24、25、27はそのまま残していただけますでしょうか。

○佐藤主査 はい。24番の「四点を踏まえる」。「四点」というのは、これは24と。

○石田委員 25、26、27でしたので、だから、26が23に吸収されますから、3点ですね。

○佐藤主査 この点で並列して書いていけばいいわけですね。

○石田委員 はい。

○佐藤主査 はい、わかりました。

○松下委員 24と25と27は合体するということで。

○石田委員 そうです、そうです。

○佐藤主査 くっつけるということですね。以下の3点ということで、ポツが3つ。

○石田委員 以下3点、はい、そうです。ありがとうございます。

○佐藤主査 わかりました。

じゃ、28。

○二宮委員 これは1番と同趣旨ですので、外していただいて結構です。

○佐藤主査 1番というのは、コメントの1番ですね。

○二宮委員 はい、1番のやつ、全体のところの1番です。

○佐藤主査 じゃ、これは1番に吸収という形でよろしいでしょうか。

○二宮委員 そうですね。ここで書いていただければ、恐らく趣旨が含まれると思いますので。

○佐藤主査 ここで、先ほど前半で二宮委員がご指摘なさった、マスタープラン等へ反映されるような仕組みみたいなのが必要じゃないかみたいなことをおっしゃっていたんですけども、つまり、事業アセスの問題をもう少し戦略計画アセスのほうに反映されるような仕組みというのが必要だということをおっしゃっていたんですけども、どうなさいます。

○二宮委員 僕は、その辺も含めて1番で表現するのかなというイメージでいたんですけども。何らかの形で、幾つかの項目で多角的に指摘するというのも効果はあると思いますが、余りくどくど言うのもどうかという気もするので。

○佐藤主査 わかりました。じゃ、全体のコメント1のほうに反映させていくような形と。

○二宮委員 はい。

○佐藤主査 わかりました。

○松下委員 コメント1で、今出てきたマスタープランだとか戦略的環境アセスメントの考え方とか、そういうキーワードをちょっと入れていただいたほうがいいですね。

○佐藤主査 わかりました。

ほかに何か、委員の先生方から何かございますか。

ある程度論点整理されて、コンパクトなメッセージになったと思いますけれども、幅広く押さえられていると思いますけれども、よろしいでしょうか。

では、よろしいですか。じゃ、私のほうが事務局のほうと調整をしながら、一度この修正案のほうを作成いたします。それでメールのほうで流したいと思いますので、確認をしていただいて、必要に応じて加筆修正をしていただく。

可能であれば、もう5月13日の全体会のほうでこれを助言案として提案するという形でよろしいでしょうか。

○江上 はい。

○石田委員 スケジュールの、その途中のおおよその確認はどんな感じでしょうかね。私たち、何日ぐらいでコメントを返すというのはわかれば。連休に入ると、皆さんいろいろあると思うんです。

○佐藤主査 そうですね。この加筆修正に関しましては、今日が4月25なので、ゴールデンウィーク前にはやるべきだと思いますので、水曜日ぐらいまでには出します。可能であれば明日ぐらいまでにこれを直して皆さんにお送りしたいと思いますので、それで先生方からコメントをいただくのをゴールデンウィーク明け、9日ぐらいでよろしいか。5月9日とか。

○江上 実際のところ、確定は、一番遅くて前日にいただいても印刷は十分間に合いますので、例えば9日ですと、実質連休に見ていただくことになりますから、例えば10、11あたり。

○佐藤主査 どちらぐらいがよろしいですか。10日、11。遅ければいいわけですか。

○石田委員 原案が水曜日ぐらいにできるんですね、27日ぐらいに。

○佐藤主査 はい。

○石田委員 今までのパターン見ていると、早い人はその日かその次の日ぐらいに返して、抜けていたり、いろいろ忙しかったりされる方は1週間ぐらいということ。

○佐藤主査 早く出します。

○石田委員 1週間ぐらいあればいいんじゃないかという気もするんですけども、その方の

速度にもよると思います。

○江上 では、9日に。

○佐藤主査 そうですね。

○石田委員 その後、もう一度主査のほうでまとめられて、また私たちに返すプロセスがあるので。誤字を修正したりとか、いろいろあると思いますので。

○佐藤主査 じゃ、ともかく水曜日までに私のほうで事務局と調整しながら送らせていただきますので、5月9日までに返信していただければと思います。私もまだまだ経験不足ですので、何か加筆修正、コメント、追加すべきことありましたら随時足していただきながら、13日の会合には間に合わせたいと思います。これでよろしいでしょうか。

じゃ、今回、この助言委員会ワーキンググループのほうの会合を終わりにしたいと思います。ご協力ありがとうございました。

午後4時38分 閉会