

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都市高速鉄道
東西線事業準備調査（有償）スコーピング案

日時 平成23年7月29日（金）14：00～16：51

場所 JICA本部2階 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

岡山 朋子	名古屋大学 エコトピア科学研究所 特任講師
武貞 稔彦	法政大学人間環境学部 准教授
田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科 教授
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
早瀬 隆司	長崎大学大学院 水産・環境科学総合研究科 教授
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂 教授

JICA

<事業主管部>

小泉 幸弘	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課 課長
中田 隆一	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課
小川 亮	東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課
福森 景子	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 審査課 課長
青木 英剛	審査部 環境社会配慮審査課
加来 智子	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

東中川 敏	日本工営株式会社 環境事業部 環境技術部
清水 隆志	日本工営株式会社 鉄道事業部 鉄道計画部

午後2時00分 開会

○河野課長 ただいまから助言委員会のワーキンググループを始めたいと思います。

本日は、インドネシアのジャカルタ東西線事業調査のスコーピング案ということでございます。

それで、まず主査を決めていただきたいのですが、過去3回と2回やっていらっしゃる主査の方がいらっしゃいまして、2回の早瀬委員にお願いできればと思っておりますが、いかがでしょうか。

○早瀬委員 よろしいでしょうか。

○河野課長 それでは、議事を早瀬委員にお渡ししますので、よろしくお願いいたします。

あと、前回のワーキンググループからなのですが、従来お配りしています対応表について、質問と助言について見える形でご説明してきたのですが、なかなか時間が足りないということがあって、ベトナムのホーチミンの件でも1時間も超過した上で、最後駆け足になったという経緯もあり、前回のワーキンググループから、基本的にこの資料については説明を割愛させていただくということで、この資料に追加して何か説明がある場合のみ我々の方からご説明しますという形にさせていただきます。

それでは、早瀬先生、お願いします。

○早瀬主査 分かりました。よろしくお願いいたします。

ということですので、今日は進め方がいつもと違うのでちょっと不安ですけれども、今回ですと、全体のところを皆さんに少し目を通していただきながら、まず最初は11番までということで区切らせていただいて、皆さん少し目を通していただきながら、質問あるいは意見のあるところにつきましては、そこで発言していただくという形で進めていこうかなと思います。あと、事務局のほうで特に追加的に説明したい事項等ある場合には、そのときをお願いしたいと思います。

それでは、まずは全体のNo.1からNo.11について、岡山さん、ちょっとお忙しいでしょうが、目を通していただいて、質問がありましたらお願いします。

○中田 よろしいでしょうか。

○早瀬主査 お願いします。

○中田 原稿を作成するのに、岡山委員からの質問がペーパーには対応できなかったのですが、回答のほうを用意させていただきましたので、岡山委員の質問に対する回答をご説明してもよろしいですか。

○早瀬主査 はい。No.4から11ですか。お願いします。

○中田 4番なのですが、交通機関分担率、事前資料の5-1の右手のとおりとなっております。具体的にバスとBRTのパーセンテージまでは把握はしておりません。本調査では、交通調査を現地で行いまして、SITRAMPの機関分担率を更新することによって分担率を推計するものでございます。

5番ですが、道路輸送以外には鉄道輸送となります。

6番、2名以上乗せていないときの罰金ですが、3in1というものが現在ジャカルタで行われているのですが、その時間帯の交通量は比較的円滑であるから、一定の効果はあるのではないかと認識しております。しかし、定量的に効果を示す評価指標は現在ございません。

7番ですが、公共交通機関の利用への誘導策の一つとして、Traffic Demand Management、TDMと呼ばれるものなのですが、これらに関する調査はジャカルタを対象にして多く行われております。その点、ジャカルタ特別州は認識しておりますし、DGR、鉄道総局になるのですが、鉄道ネットワークの整備に併せて、道路交通からの転換についても必要性は認識しているものと思われまます。

8番ですが、RPJMについて、交通渋滞の問題の解消に向けた解決策が示されております。交通渋滞の問題からTODの考え方を取り入れた開発計画と、調査団と私にて併せて開発計画に盛り込まれていると認識しております。SITRAMPにつきましましては、TODの考え方が取り入れられた計画になってございます。

9番、空港への鉄道なのですが、現在、スカルノハッタの国際空港のアクセス鉄道は数路線が計画段階にございます。その接続が決定しない限り、MRT東西線との接続は検討段階に入れないと認識をしております。

10番、安定運行の管理を徹底してほしいということなのですが、現在、既に円借款が供与されておりますMRT南北線では、運営や運行の管理に係る支援が日本によって行われることが決定しております。地下区間については天候、特にスコールの影響は小さいと考えておりますが、高架区間については、日本同様の運転規制がなされるのではないかと考えられます。設備や施設の設計については、遅延・運休が発生しないような設計が行われるものと考えております。

11番、安全管理につきましましては、先ほど南北線でも日本の技術が導入されると申しましたが、日本の鉄道システム、フェールセーフが導入されていまして、未然に事故を予防するシステムが導入されます。当然、東西線でも南北線同様の設計が行われるような提案をしていく予定でございます。

以上、11番までご説明いたしました。

○早瀬主査 ありがとうございます。

では、1番から11番までですけれども、特に。

○岡山委員 1点だけいいですか。トリップ分担率なんですけれども、5-1に確かにあるんですが、感覚的なことで大変申し訳ないんですけれども、2002年から2010年の間にジャカルタ市内で物凄くバイクが増えたような印象があるんです。ここで見ると減っているんですけども、実際のところどうだったのかなというのが、これはどういう調査をされて、バイクが非常に増えたようにも見るんですが、ほかの車がもっと増えたということなのかどうかというのをお聞きしたいなと思いました。

○中田 この図なのですが、2004年に行われたSITRAMPの表でございます。現在、JICAの方でジャカルタ首都圏を対象にした交通調査が行われておりまして、このSITRAMPの結果をリバイスするような形の調査を進めております。何%までは把握はしておりますが、2002年から2010年にかけて約倍増と聞いております。数字までは把握しておりません。

○早瀬主査 倍増しているけれども。

○岡山委員 全体の割合は余り変わらないということですね。

○早瀬主査 減っているということですか。全体が倍増している。

○中田 トリップ数全体が倍増かということでしょうか。

○田中委員 そもそも4番から11番までの回答は、画面に出すとかそういうことはできるんですか。口頭でご説明いただいたけれども、ちょっとばたばたしていて聞き漏らした点も幾つかあるので、画面に出していただくということはできますか。

○河野課長 すみません。ペーパーを準備できていません。

○田中委員 今お手元でお読みになっているの、それを出してくれるということとはできないんですか。

○中田 あくまでも私のほうで用意したものなのですが、ソフトコピーまでは現在用意していないので。

○田中委員 画面に出してもらって、つまり、今口頭で言われたことが議事録には残るんですけども、それを画面で、どういうことが言われたのかもう1回確認したいんですが、そういう仕組みにはなっていない。

○河野課長 ええ。いただいているコメントがかなり遅れてできているので、我々の中で完全に十分に準備できているものではないということで、それで紙でお出しすることはちょっと難

しいことですので。

○田中委員 画面に出すということとはできない。紙に出して配るということではなくて画面に出してくださいと。今、口頭で説明したから、それはいずれにしても議事録に残って記録にはなるんだけど、審議を効率的にやりましょうということで、事前の説明を省略している訳ですね。であれば、同じような意味で、回答は紙で見てくださいということであるから、画面でも見たいというのが委員の側からの要望です。

○小泉課長 経済基盤開発部の小泉と申します。

今回こういう経緯になりましたのは、先ほど話がありましたけれども、ご質問をいただいたのが遅くなったというのもございますけれども、我々の中で、いただいた質問を、我々担当部局だけでなく関係部局と十分議論した上で、もちろんコンサルタントとも、その上で責任持ったものを出したいというのが本来だと思っているんですね。そのために、今回のご質問そのものに関しましては、これを審議の対象にするかどうかということも含めて、本来議論すべきものだったのかと思うんですけれども、ただ遅れてきたものを全く無視するというのも、それもよろしくないと思っていますので、今回、口頭ですけれども回答させていただいたという経緯がございます。

ですので、これ自身を議事録の対象にするのかも含めてというのが本来あるのかなと思うんですけれども、それを含めて……。

○田中委員 その意味では資料に、要するにコメント番号に載っている訳ですね、4番から正式な委員側の意見として。だから、もしそういうことであれば別紙にするとか、そういう整理は必要なんでしょうね。このように4番から載っているのであれば、同じような意味で映してくださいというのが希望です。

○河野課長 今後、遅れた場合には、別紙として整理させていただくという形にしたいと思っておりますので。

○田中委員 それは一つの考え方ですね。

○河野課長 はい。

○田中委員 いかがでしょうか。出していただくというのはいませんか。

○中田 事務局にお任せします。

○河野課長 ではお願いいたします。

○中田 ソフトを持ってきていないです。

○河野課長 すみません。そうでしたら、もう一度説明させていただきますので、聞き漏ら

したところをお聞きいただければ、我々のほうから再度ご説明いたします。

○田中委員 じゃ、もう1回4番から説明していただいていいですか。ということですが、いいですか。それは時間を効率的にしましょうということで説明を省いたのに、また同じような説明を繰り返して申し訳ないので、できるだけそれを効率的にしたほうがいいということであれば、画面に出してくださいというのが私の要望です。

○河野課長 すみません。今、手元にないものですから。

○田中委員 というのは、ご説明するとその時間、みんなほかの人は聞かなくちゃいけないということですよ。手元があれば、あるいは画面に映れば、見たい人はそこを確認、つまりほかの質疑が行われている間でもそういうことができるので、それは効率的にしましょうというのは、そもそもの今回の事務局の一つの対応なんでしょう。

○河野課長 おっしゃるとおりです。ですからそういった意味でも、できましたら締め切りを守っていただきたいというのが…。

○田中委員 それは大前提でしょうけれども、今せっかくご説明いただいたので、ご説明いただいた部分であれば議事録に残る話ですから、そもそもは説明しませんと、応答しませんと。議事録に出しませんので審議の対象外ですとなれば、それはそれで一つの考え方だと思いますが、もうご説明していただいた以上、これは審議の対象になる訳ですね。それを助言案に盛り込むことも含めて審議の対象になりますので、であれば出していただいたほうがいいんじゃないですか。出すことがあれなら、むしろ紙でお配りしたほうがいいんじゃないですか。資料提供していただいたらよろしいんじゃないですか。

○中田 構いません。

○河野課長 ではコピーをお配りしますので、先に進みたいと思います。よろしくお願ひします。

○早瀬主査 それでは、11番までについてはほかにございますか。谷本先生もよろしいですか。

○谷本委員 一つ追加でいいですか。質問で答えられるのであればお願いします。だめなら結構です。

料金はどれぐらいに設定されますかということです。1ライド。区間もあるでしょうけども、想定されているのは、乗るか乗らないか、モーダルシフトもあるんですけども、本当に乗るのかどうかですね。その前提として、円借款が供与されるということで、この実施は、建設のほうは陸運総局ですか。でも実際運行していくのは公社ですね。円借款が公社のほうに転貸されますか。ならば料金は大変なことになると思いますね。今のジャカルタの国鉄、PJKAですか、

100年以上の歴史を持っていますから、施設のほうなんか、そんなに大したお金がかからないと言うとあれですけども、こういう新しいものを本当に転貸されるのであれば、料金はもろに振り返ってくると思うんです。日本でつくるのと変わらないぐらいの金額がかさむと思いますが、この辺、料金のほうと、転貸されるのか、教えてください。

○中田 料金設定に関する回答なのですが、ペーパーの番号、60番をごらんください。まだ運賃は決定しておりません。本調査でも検討を実施いたします。検討の切り口としましては、持続性・採算性の面から旅客数最大と料金収入最大のところで、F/Sの中で提案をするものでございます。加えまして、現在BRTが走っておりますが、そちらの料金と大きな差が出ないような形、BRTからMRTへの転換という意味も含めまして、現行BRTの運賃、一律3,500ルピアとなっておりますが、その運賃とMRTでの平均移動距離というものを切り口としまして、調査の中で提案をするというものでございます。

○谷本委員 35円でペイするんですかね。物凄く楽しみな事業ですね。結構です。分かりました。

転貸はされるんですか。

○小川 東南アジア1課の小川と申します。転貸の件に関してお答えさせていただきます。

まだパーセンテージは決まっていはいないんですけれども、恐らく一部については中央政府が負担、一部については、谷本委員がおっしゃられたとおり、DKIジャカルタ特別州に対する転貸という形になるかと思えます。直接公社に対して転貸という訳ではございませんでして、今の南北線のほうもそうなんですけれども、DKIジャカルタ特別州に対して一部転貸がなされるのではないかと。ただ、それについても将来的に、中央政府と地方政府との間の議論で決まっていくということになるかと思えます。

○谷本委員 公社に対する出資金になるんですね、中央政府並びにジャカルタ特別州からの。資本金に組み入れるという形なんですかね。

○小川 今、南北延伸事業のオペレーションをすることになっておりますMRTジャカルタの公社のほうですけども、出資金は100%地方政府、DKIジャカルタ特別州から得ている形になっております。

○早瀬主査 では、とりあえず次の部分に移ってよろしいですか。

調査の範囲ということで、12番から36番の範囲でお願いします。

25番よろしいですか。需要予測ということで、特に何らかの方向に恣意的に将来の需要量を予測したというふうには全く考えてはおりませんが、需要予測ということ自体の持つ性格とし

て、将来について正しいということはまず誰にも分からない。そういう性格のものをこの際のスクリーニングの要件として使うということについて、どうお考えなのかというふうな質問なんですけれど、もっとほかに信頼性のあるもので、使うべきスクリーニングの要件というものはないのかなというふうな気がするんですけども。

○中田 そのとおりかなと思いつつ、今回、需要は、プレF/Sの結果を使っておるのですが、需要というものは、事業の持続性という観点から、運賃収入を獲得していく上で非常に重要な要素の一つと考えております。その点、その正確性というところにはちょっと。

○早瀬主査 はかりようがある、正確さも。

○小泉課長 需要予測に対する考え方というのは、もちろんいろいろあるかと思うんですけども、一つは、今、先生がおっしゃっていたのは、例えば東京でも、つくばエクスプレスですか、郊外の多摩センターへ伸ばすですとか、そういうような形で交通を軸にして都市開発の方向性をうまく誘導していくというときに、恐らく地域開発とももちろん関連して、どれぐらい重要になるのかというのは、これは意図的とか恣意的ではないですけども、大体どの地域にまちをつくるべきかということになるかと思うんです。

そういう意味で恐らくこのご質問があったのかなと思うんですけども、今回の対象区間、特にフェーズ1という都市の中につきましては、ほぼ開発されたエリアというようなことにもなっておりますし、その中でどこが需要が多いか。それだけボトルネックが発生しているのかというところに着目していますので、その意味で、今回需要予測を一つのクライテリアにしたのは妥当なのかなと考えています。

○早瀬主査 新しいやり方なので少し時間があれですけども。

何かありましたらお願いします。

○谷本委員 13番に関して教えてください。現地再委託調査です。スケジュール表でどういうタイミングでやられるんですか。35ページにスケジュール表が載っていると思うんですが、大きな表ですね。どこでやられるんですか。このバーチャート上。

○中田 現地再委託の交通調査なのですが、6月に実施いたしました。現在、データ解析中でございます。バーチャートのほうでは…。

○谷本委員 EIA-TOR（案）のところがあって、この中で…。

○小泉課長 今ご覧いただいていますページ35の下段のところは、環境社会配慮に関する予定をお出ししてございますので、上の図の11.1の第一次現地調査。

○谷本委員 ここでやられたんですね。

○小泉課長 はい。この中で行われております。

○谷本委員 分かりました。

○武貞委員 29番なんですけれども、用地取得に関連して、今回の評価ではフェーズ1区間のみで評価を行って路線決定をしたということで、フェーズ1区間以外、フェーズ2の部分というのはどういうふうに考えるんですかということを質問させていただきました。

それで、回答は大体分かったんですが、二つ目、回答の最後の欄の「フェーズ2区間については、本調査にて対象とするフェーズ1区間と同様に事業計画の概略を検討する段階にて、数値の変動が小さくなるよう詳細に調査が行われる」という、「数値の変動が小さくなるよう」という部分の意味がよく分からなかったんですが、ここはどういうことを具体的に意味されているのか。

○中田 失礼いたしました。数値のぶれを小さくするといいますか、数字を確定していくというイメージです。精度を向上させるというイメージでございます。

○武貞委員 分かりました。

それで、この部分の回答については、そうかなと思いつつ、そうなのかなというふうにも思いつつ、半々のところがありまして、用地取得面積と、それから実際の対象となる移転が必要になったりする箇所、そのあたりの物件数というのは恐らく変動はするんだろうと思うんですが、一方で、それはまさにコストの部分に当然はね返ってくる話であって、現段階で概略、今、一応、地図上で少なくとも線は引かれている訳ですよ、フェーズ2の区間についても。そこで概略どのくらいになるのかという想定みたいなものも特になんていうことなんでしょうか。もしくはそこでのコストへのはね返りも今の段階では考慮しないで、とにかくフェーズ1の区間の部分だけで評価をしているということになるんでしょうか。

○中田 それは用地取得にかかるコストということでしょうか。

○武貞委員 はい。もしくは補償も含めてですね。

○中田 フェーズ2の区間についても線を引いてございます。ということで、概略、粗々で、用地取得の面積であったり、移転対象となりそうな家屋数というものは概算で把握はしておりますが、後にまた線形等が変わる可能性も大きくあるところから、このような評価にしてございます。

○武貞委員 質問の趣旨は単純で、フェーズ1区間を確定した後でフェーズ2区間を引いてみたら、そこで異常にコストが増えちゃったというようなことに逆にならないのかなと、そのことだけちょっと気にしたものですから、フェーズ1区間に区切ってその部分を評価するんだとい

うことの妥当性さえ詳細に説明をしておいていただければ、それでいいのかなという気はしています。やり方として、どっちでなければだめという考えを私自身が持っている訳ではありませんので、その部分、概算もないままだと、逆に後で予想外の数字というようなことが出てきたりしないのかなというのが気になってお聞きしたということです。

○中田 ありがとうございます。概算はつかんでいるところですので、コストを念頭に置きつつ調査を進めさせていただきます。

○早瀬主査 今の武貞先生からのご指摘の点は、私の38番、スコーピングのところに入っちゃっているんですけども、非常に関係が深いように思うんですけども、フェーズ1とフェーズ2を分けて、ここでは環境影響についてのスコーピングをしている訳ですね。今回はフェーズ1だけということになっているんですけども、38番のほうは、果たしてそれが妥当ですかという質問をさせていただいたんですけども、基本的にフェーズ1、フェーズ2、これはよく出てくるんですが、不可分一体の事業であるというふうに考えられるんじゃないかと思うんですが、不可分一体の事業については、プロジェクトとして評価するとき、一体のものとしてその影響をスコーピングしましょうというのが環境社会配慮のガイドラインにもはっきり書かれている。書かれているからやれというんじゃないしに、その趣旨というのはきっと、フェーズ2を後に回しておいてフェーズ1のところだけでやって、フェーズ2のところ、今、経済的な視点からおっしゃいましたけれども、環境面の視点からも致命的なことがあった場合に、フェーズ1が固まってしまった後で取り返しがつかない。

だから、柔軟なデータがまだ十分ではないということはよく分かるんですが、データが十分でないということは、逆にまだ計画が柔軟だということでもあって、柔軟な段階で全体についての見通し、スコープを一体としてやっておいたほうがいいというのがガイドラインの趣旨だと思っているんです。

だからスコーピングにしろ、今の武貞先生の話にしろ、経済的な部分は少し違う配慮が必要かも分かりませんが、ガイドラインの趣旨を踏まえるならば、ここは一体のものとしてすべきではないのかなというふうに考えているんです。38に飛んじやいましたけれども。

○小泉課長 今のご質問の趣旨は、例えばフェーズ2の状況いかんによって、フェーズ1のプライオリティーが変わってくるのが起り得るんじゃないかと。例えば生物学的に希少的なものがあるかどうかということ懸念されてということなのかというふうに思います。

○早瀬主査 1点はそうですね。

○小泉課長 もちろん、先ほどおっしゃった全体の事業費の話でフェーズがなるのかどうかと

か、そういう観点もあるかと思えます。

今、我々、この中でも話をしましたけれども、特に影響を受けるエリア、また代替案として、ページ6の図6-1をご覧くださいましたときに、変化が大きいのはやっぱり真ん中、フェーズ1の対象となる中心区域ということになりますので、フェーズ1の対象区域を先に行ったというのをごさいますけれども、今おっしゃった懸念という点もごさいますので、ネガティブチェックという形になるかと思えますが、対象とした、その中から選定されたAlternative-1Bですね。それで何か致命的な問題が起るのかどうか、そういう点を把握するということがでしようか。

○早瀬主査 フェーズ1とフェーズ2をすべて同じ精度、密度でやれという趣旨ではありませんので、今おっしゃったようなことで私は構わないと思っています。

○小泉課長 では、フェーズ2の区間についてもそういう形で考慮するという形で対応させていただきたいと思えます。

○早瀬主査 そうですね。ただ、交通の需要量だとか、あるいは環境への負荷ということを考えてときには、フェーズ2も動き出した時点で、供用が始まった時点で、そこまで視野に含めていただくということもお願いしておきたいと思えます。

○小泉課長 今おっしゃった点は、フェーズ2、つまり全線開通した段階でのフェーズ1区間で実際どうなのかということだと思えますので。

○早瀬主査 そうです。細かいデータにつままして。

○小泉課長 その点につまましては、把握できるようにしたいと思えます。

○田中委員 ようやく吸収ができたので、少しまとめてよろしいでしょうか。

まず15番で、質問というか要求というか、お願いをして地図に出していただいて、これが添付というのはこれでよろしいんですね。これですね。

○中田 はい。

○田中委員 それで、最深度30メートルということ想定しているということですね。南北線との境界であるということなので、ちょうど交差する駅でしょうか、結節点の駅のところが一番深いという、そういう理解でよろしいでしょうか。

○中田 はい、そのとおりです。

○田中委員 そうすると、この地下区間は延べ9.1キロあって、大体平均的に地下どのぐらいの深さを想定しているでしょうか。

○中田 こちら、地下埋設物であったり地質条件等を勘案して通る地層というものが設計段階

で検討がなされると思われます。便宜上、南北線と交差ないし接続というところを考えたところで、最深30メートルを想定しておるというところがございます。

○田中委員 地下のところ、例えば平均的に15メートルから20メートルを走るとか、ここだけ深くなるとか、どういう上がったりがったりがあるんでしょうかと、そういうことなんです。

○中田 縦断線形につきましては、ドラフトファイナルの段階で、地質調査はまだ終了しておりませんので、地質調査が終了次第、縦断線形というものが検討されます。あくまでもF/Sという段階のレベルでの縦断線形というものは、ドラフトファイナルでできてくるものと考えられます。

○田中委員 今のところは、そこまでは概略は把握していないということですね。了解しました。

そうすると、今出た地質とか、あと地盤の安定度みたいなのが結構重要だと思うんですが、この地区の地質状況図のようなものは把握されているんですか。中の地層の現況というか。

○中田 南北線の調査で詳細に地質調査を実施しております。南北線の線形に沿った地質調査は行われていまして、それに沿った地質条件、地層は把握しております。東西線につきましても、できる範囲、500メートルに1本程度の地質調査を計画しております、そちらから現在推察ですね。東西線を通る地層地質につきましては、あくまでも推計、500メートルに1本のレベルですので、地層の推計という段階でございます。

○田中委員 それからもう一つは、川とか運河との交差がある訳ですね。地下部分でもありますよね。恐らく地表部のところは、多分、オーバーというか、上を高架で抜けていくと思うんですが、地下部のところは川の下、運河の下を通すことになる訳ですよね。そうすると、そこいらあたりの川と地下路線との結節点というか、まさに重なるところが結構微妙というか、施工上は注意を要するところかなと思うんですが、この地図には、地下部のところでも川と交差するというのが四・五カ所ありますよね。4カ所かな、これで見ると。それぞれ川の大きさとか、あるいは深さとかは、お分かりなんですか。

○中田 私のほうは、サイトをまだ確認はしておらないのですが、今、現地に調査団がおるのですが、いかがでしょうか。

○清水氏 現地の副総括をやっています清水です。よろしくお願ひします。

河川の状況とかキャナルですね、この辺の状況は現場を見に行けば分かりますし、当然、衛星写真等から大体の幅はつかめます。深さについては、今、データとしてあるところを集める

という感じで対応を考えています。特に、ここで言う一番西側のRoxyという赤い四角がございまして、その左側に矢印が入っておりますけれども、北向きに。それがバンジルキャナルという大きなキャナルで、これが40メートルぐらいの幅で、そこが多分一番深いと思うんです。それとともに、河川だけではなくて、その横に護岸のためのコンクリートのシート・パネルを打っています。その長さを調べておりまして、それが14メートルとか15メートル入りますので、基本的にそれを避けた形でシールドトンネルの深さを決めていくという方向で今考えています。

あと、河川の下を掘削するときには、かぶりの部分に特に注意を考えておりまして、通常言われている径の1Dから1.5D、今回のシールドの径が内径で6メートルぐらい、外径で6.5ぐらいになると思っているんですが、7メートルから10メートルぐらいのかぶり縦断計画をしていくような形で今考えております。

先ほどのご質問の内容の考えとちょっと答えが違いますが、以上です。

○田中委員 分かりました。多分、地盤が割と軟弱な地盤で、かつ運河とか川が多いので、施工上の注意が必要かなとか思ったものですから、確認いたしました。

○清水氏 もう一つよろしいでしょうか。地盤は、先ほどJICAの中田さんのほうからご説明されたとおり、南北線のほうはボーリングをやっておりまして、その辺の詳しいデータはあります。今、我々のほうは、東側からずっとボーリング調査をやっている最中ですが、私、南北線のほうの経験もさせていただいたんですけれども、今出てきているデータを見る感じと南北線の結果を見る感じでは、そんなに極端に悪いという地質ではないのかなという感じは持っています。

以上です。

○田中委員 関連して、私の質問の36番のところなんですけど、記述について、デルタを中心とした沖積平野で地盤沈下も継続的にあると。年間2から6センチメートルぐらい沈んでいると、こういうことがありまして、回答にもそのような趣旨の話があります。この地盤沈下というのは、このデータは経年的な沈下量とか、つまりずっと過去30年とか50年とか追いかけてきているデータというのはお持ちなんですか。まだ安定化していない状況なのか、あるいはさらに加速してきているのか。どうでしょうか。

○中田 調査団の方、いかがでしょうか。

○清水氏 経年的な沈下のデータというのは残念ながらございませぬ。でも、こちらのほうの大学の先生とかいろいろ発表しているのがありますけれども、それがちょっと極端にでかかったり、どう見てもちょっとおかしいなというような報告もあるので、その辺は注意しながら

やっていかないといけないのかなと思っています。

○田中委員 分かりました。

いずれにしても、地表部を走るにしても地下部を走るにしても、地盤が沈むというのは、こういう線形の構造物のときには大きな問題になるかと思しますので、注意したほうがいいかなと思ひまして確認しました。ありがとうございました。

それで、ペーパーでは先にお出ししていなかったのですが、改めて見ていて教えてほしい、疑問のところがございましたので、確認をしたいと思ひます。事前配布資料の9ページに、代替案の比較評価、2次スクリーニングで評価基準を決めて、技術的側面、経済的側面、環境側面としてございます。見ていてちょっと気になりましたのが、例えば技術的側面の施工難易度の障壁というのは、改めて考えると一体これは何を言っているのかなとか、それから、a-2)の既存道路の幅員の広さ。施工難易度とは、一体何を指しているのか意味が分からなかったのですが、教えてください。

それから、a-3)の空港線への接続性とか、a-4)の南北線への接続性、これは既存の鉄道あるいはこれから計画されている鉄道との接続性で、これは技術的側面なのか、あるいは経済的側面なのか分かりませんが、こういう評価をするということはとてもいいことだと思うんですが、ここと公共交通への接続性というのは、ある意味ダブっているようにも思うし、ダブってなくて、公共交通というのは別の交通のことを指しているのであれば、バスとか、そういうことなのか分かりませんが、この縦項目のところ、ちょっと意味が分かりにくいので教えてください。

○中田 a-1)につきましては、まさに運河や河川で、線形を詳細に検討していくに当たって障害となるものでございます。

既存道路の幅員の広さにつきましては……。

○清水氏 私のほうから説明させていただいてもよろしいですか。

1番は、今、まさに中田さんがおっしゃったように河川とか、あと既存の道路のオーバーパスとかというのがありますので、その辺や交差構造物等を数えたものです。

2番目の既存道路幅員の広さというのは、例えば高架区間をつくるときに、当然、センターや脇に支柱を立てないといけないんですが、そのときに追加で用地が必要になるとか、幅が20メートルぐらいの道路であれば追加用地が必要になったり、十分な中央分離帯がある場合はその中で処理できたりとかというのがありますので、そこら辺を含めた施工難易度という意味で、既存道路の幅の狭いところがトータルで何キロぐらいあるかというのをカウントしたのが

a-2)でございます。

a-3)につきましては、ご質問の中にもございましたが、既存空港へのアクセスというのがあって、この場合は、今、スカルノハッタへのアクセシビリティというところで、どのルートが一番アクセス性がいまいかということで比較しました。

a-4)の南北線への接続性というのは、東西線と南北線が基本的には同じオペレーターになってくるといふところがありまして、例えば1B、1Aというのは地下同士で接続する形になるんですけども、ルート4というのは高架区間と地下との接続となって、そのアクセシビリティが良い悪いといふところの比較という意味で、a-4)となっております。

a-5)の公共交通への接続というのは、既存のレールウェイ、将来のレールウェイ、これは南北線を入れたんですが、それとトランスジャカルタ、それとバスターミナル、この辺の接続性を考慮して、場所をカウントしたのがa-5)の比較となります。

以上です。

○田中委員 意味分かりました。ちょっと気になったのは、a-4)とa-5)で、南北線については両方でカウントしている可能性があるということですか。

○中田 そのとおりです。

○田中委員 分かりました。

こういうことを技術的に評価して、ある種の優先順位をつけるといいますか、よりいいものを選ぶというのは、とてもいいやり方だと思うんです。さらに仔細に見ていくと、今度はレーティングのほうの1ポイント、2ポイント、3ポイントのほうで、この境界域、例えば20キロとか、用地面積であれば、22万5,000平米以上とか13万5,000平米とか、こういう数値がある訳ですが、これは何をもちいてこの数値をこの境界の、つまりちょうど境目になる訳ですよ。指標物件数で言えば450件と225件というのが目安になっているんですが、こういうのは何か根拠があるんでしょうか。あるいはほかの事例からこういうのを持ってきたとか、何かのガイドラインにこういうものが載っているのか、そういうことはあるんでしょうか。

○中田 特にガイドラインに示されているものではなく、評価軸は調査団のほうで設定しているものでございます。

○田中委員 分かりました。

○早瀬主査 これ微妙ですね。

○田中委員 微妙なんですね。

○早瀬主査 さっきの乗客数だって2万5,000で切ってあって、それで表8-3を見ると2万5,030

超えていて。

○田中委員 そうですね。ちょっと微妙な感じがしたんです。

○早瀬主査 その切り口がすごく微妙。意図的とは言わないですが。

○田中委員 分かりました。どうもすみません。長々といろいろご質問させていただきました。

○清水氏 すみません。一言調査団のほうから。今の数字、過去の事例とかも調査しながら、その境界というか、例えば40件、50件とか、そういう境界を結構組んでいます。そのはっきりした根拠と言われると、ちょっと微妙なところが正直ありますけれども、あと、これでセンシティブアナリシスというか、例えばこのウエートを変えたりとか、この数値をちょっと変更した場合でも、全体の評価が変わるかどうかというのは一応やっておいて、そうした上で最終的に1Bという線選定にはしております。

以上です。

○早瀬主査 ありがとうございます。

○田中委員 それはそれでいいですよ。

○早瀬主査 そうしましたら、12番から36番ですけれども、先生方よろしいでしょうか。12番、13番、14番、谷本先生、よろしいですか。

○谷本委員 はい、いいです。

○早瀬主査 15番から17番、田中先生。

○田中委員 はい。オーケーです。

○早瀬主査 18、19、よろしいですか。

○岡山委員 はい。

○早瀬主査 20から23まで、谷本先生。

○谷本委員 はい、大丈夫です。

○早瀬主査 二宮先生は。

○二宮委員 はい、結構です。

○早瀬主査 岡山先生、26、27。よろしいですか。

○岡山委員 はい。

○早瀬主査 そうしましたら、36までとりあえず終わりましたが、先ほど、全体のところ、コピーがなかったということがあったんです。岡山委員の部分の4番から11番、出てきましたけれども、ここへ戻って、もし何もなければ前へ進みますけれども、よろしいでしょうか。

○岡山委員 ありがとうございます。

○早瀬主査 よろしいですか。早く進みますけれども、何か消化不良みたいな気がしますね。

そうしたら、また戻っていただいてもよろしいので、スコーピング案のところに入りたいと思いますが、37から46までちょっと目を通していただいて……。

50番、よろしいでしょうか。排水の関係なんですけど、下水道というのは、私も20年ぐらい前の状況しか知らないんで、当時はほとんどなかったんですけども、下水道というのは今結構あるのかなというのが1点と。

それと、回答いただいた表現の中で、10ページのほうに移りますが、「Septic Tank等の設置及び」の次の「排水管」という言葉が出てくるんですが、これは何のことを言っているんですか。排水管というのは。

○清水氏 Septic Tank、これは浄化槽ですね。浄化槽を設置して、この排水管というのは下水管の部分です。下水管に直していくと。

○早瀬主査 上に「下水管への排水」と書いてありますが、同じ意味ですか。

○清水氏 そうです。

○早瀬主査 別のものじゃないんですね。じゃ排水管をとっても構わない。

○中田 質問の回答として、既存の下水管ないし新設の排水管というような、意味としては下水管になろうかと思えます。なので、文章として「下水管」と統一しても。

○早瀬主査 下水管ですね。

○東中川氏 下水処理施設の整備率はかなり低いので、排水基準を満たすようにSeptic Tankですとか、そのところで浄化槽で処理してから流すという形にしてあります。既存のビルですとか商業施設ですとか、そういったところで採用されているような方式に従ってやっていく形になると思うんですけども、そこはまだ、実際に詳細に調査をして検討していくことかと思えます。

○早瀬主査 既存であるか新設であるかは問わず下水道へつながるか、あるいは浄化槽を設置するかということですかという趣旨で理解できるんですか。

○中田 そのとおりです。

○早瀬主査 ありがとうございます。

私、範囲の外を聞きちゃった。失礼しました。46番まででお願いします。

武貞先生、37番はよろしいでしょうか。

○武貞委員 はい、これは結構です。

○早瀬主査 38から40は、私、先ほどお話をさせていただいた件ですね。

41、谷本先生、いかがですか。

○谷本委員 日常生活への影響と、それから汚染対策のほう、上下二つありますけれども、併せてBのマイナスにされたらいかがですか。やはり振動、騒音は日常生活でも大きな問題だと思うんですが、これは統一されたほうがいいと思います。

○早瀬主査 回答をいただいた中でも、Bのマイナスということになっているんですか。

○谷本委員 はい、下のほうはね。

○中田 確認させていただいてもよろしいですか。事前配布資料の30ページの社会環境の2番目、日常生活への影響もということでしょうか。

○谷本委員 日常生活への影響も、別にプラスされてもいいんですけども、評定の根拠が、工事中は騒音・振動ですよ。それから高架の部分は、特に運用後も振動はありますよね。地下の分もあるかもしれません。ここだけこういう評定の根拠だけ示されれば、これがBのプラスというふうなことはちょっと私は読めないものですから、さらに下のほうで指摘、回答いただいていますように、対策のところ、騒音、振動は、31ページですけれども、Bのマイナスと供用後もなっていますよね。ですから、騒音・振動というふうなことだけで日常生活への影響というのをもし考えられるのであれば、統一をされたほうがいいのではないかなというのが私の意見です。

もうちょっと言いますと、日常生活への影響が騒音・振動以外に、あるいは交通規制によって、渋滞がゼロではないですけれどもかなり緩和されて、生活への影響がプラスになるということが明示されるのであれば、これはBのプラスで通されていていいと思いますけれども、この評価ですと、やはり下と合わされたほうがいいんじゃないか。

○中田 ありがとうございます。事前配布資料の書きぶりはそのように表現されておりますが、調査団の方、Bプラスとされた何か根拠とかというのが別途あれば、ご説明願えますか。

○清水氏 Bプラスにしたのは、特に主要道路沿線は、現状にて道路からの騒音・振動がかなり激しく、将来、高架なり地下というMRTができたことによって、交通量がある程度減少したことによる振動・騒音の量が減るということでBプラスとしております。

○田中委員 今の委員の話は、30ページの日常生活への影響の評定根拠のところ騒音・振動のことも入れていますよね。交通渋滞が、工事中は工事があるので渋滞等が起って不便をこうむると。ただ、工事が終わって供用が始まればモーダルシフトが起きて便利になるでしょうと、こういう全体的なことであれば、これもBマイナスとBプラスという評価ができるんですね。ここで騒音・振動のことが入ってくるのでやや事態が複雑になって、もし騒音・振動のことを考

えたときに、本当に供用後にプラスになるんですかと。これは逆に言うと、供用後は、要するに道路騒音プラス鉄道騒音がかかってくるわけですよ、二重で。そのときに本当にプラスになりますかということが一つと。

鉄道騒音のこと、騒音問題を言うのであれば、汚染対策の騒音のことがありますので、そちらに引き取ったほうがよいのではないかと。むしろ日常生活のところは、ある種の交通利便性とか生活利便性の向上ということに限って表現を整理したほうがいい、あるいは評価も整理したほうがいいんじゃないかというご趣旨ではないかと思います。どうでしょうか。

○中田 おっしゃるとおりで、スコーピング案を確定するときには、日常生活への影響の評定根拠を修正いたします。

○早瀬主査 その方向でお願いします。

次も谷本さん。

○谷本委員 ここも雇用を含む地域経済への影響ですよ。それで、お答えのほうでは、550名の土木作業員、恐らく日雇いの方々ですけれども、本当にこの550名の方がこの地域だけの人間なのか、これを考えるといろいろなところから来られるんでしょうと。むしろ私のポイントは、「雇用を含む地域経済への影響」というのは、一時的なものじゃなくて、こういう事業をやることによって、そのプラスの影響が何らかの形で地域経済に、経済発展だけがすべてじゃないですけれども、社会福祉の向上も含めて出てくればということですね。そういう面で、私は、こういう答えだけでというか、一時的な作業員の雇用だけでAプラスにされるというのは物凄く疑問に感じて、質問をさせていただきました。

○中田 この点もおっしゃるとおりかと思います。また、路線が整備されることによる沿線の開発等が進めば商業発展というものも想定されますので、その点を評定根拠の中にスコーピング案の段階で盛り込むというような形でいかがでしょうか。

○谷本委員 これは同じことで、次の43番も関係していると思うんです。土地利用というのは、宅地化とか商業化、これがすべてではないと思います。ですけれども、そういう形であり得ますから、ぜひ総合的に見ていただいたほうがいいんじゃないかなということです。

○中田 承知しました。「雇用を含む地域経済への影響」並びに「土地利用」というものを勘案いたしまして、評定根拠の文章を補足するというようなイメージを考えております。

○田中委員 今の関連でよろしいでしょうか。今回の場合は駅の設置まで事業計画の中に入っているんですか。駅を十幾つかつくるわけですよ。

○中田 駅を建設いたします。

○田中委員 そうすると、今の委員の指摘と重ねると、やっぱり無秩序な開発が進まないように、駅周辺はある種の拠点になってきまして、特に結節点のところは非常に重要なターミナルになると思いますので、ある種の乗りかえ駅になったり人が集まることになると思いますので、そういう点では、特に新設の駅をつくれる周辺のある種のプランといいますか、土地利用プランとか、そういうことを併せて提案しなくちゃいけないんでしょうね。これは鉄道事業には付随的なことかもしれませんが、そういうものを併せて相手政府か受け入れ側のほうに提案していかないといけないのではないかと思うんですが、そういうことは何か書かれているのかな。僕はそこは読み落として、そんなことは余りないかなと思って、そんな発言をしたんですが。

○岡山委員 19番のところで、抜けていたので、後から配っていただいたほうを見ていただきたいんですが、やっぱり同じことを考えて、駅前の開発であるとか、それからもっと言うと、普通の地上のところだと、露店がわっとできたり、あるいは売り子さんがいっぱい来たりとかして、経済がちょっと発展したりするよう見受けられるけれども、地下鉄ですから、どういふふうにそれが展開するんだらうと、ちょっと分からないところがありました。

地上の駅の周りに関しては、せっかくですから、利用しやすい駅ということもそうなんですけれども、周りにほかの交通システムとの、それは公共のものだけでもなく、自転車であるとか自家用車も、アクセスができるだけいいように整備するほうがいいのかというふうに思っているんですけれども、回答のほうを見るとそういう構想は余りないというふうに…。

○中田 ないという訳ではございませんで、あくまでもF/Sですので、提案は先方にはいたします。このような駅構造であればこのような駅前開発が考えられるというような提案はできませんが、実際それを動かすとなったときに、やはり土地の所有者であったり施設の管理者の問題が発生してくるかと思えます。その協議というのは通常、設計段階で行われるものかなと考えておるところ、このような回答とさせていただきます。

○岡山委員 ありがとうございます。

○早瀬主査 今の19番のところですが、思いつきで申し訳ないんですが、最後に「パークアンドライドのような検討は想定しておりません」というのがありますね。しかも理由が、中心部を含む27キロのためということなんです、例えば3in1している道路区域というのは中心部の非常に限られた部分ですよ。車が非常に混雑するところは、今、3in1をやっている。そういうことを考えると、27キロというのははるかにその外側で、パークアンドライドなんかについても総合的にやっていくことはぜひとも必要なんじゃないかなという気がするんですけれども。

○中田 検討というのは、どこに用地を確保して整備しなさいというような提案をしようとい

うところを想定しているものではないというふうな回答なのですが、そのような誘導策を盛り込んだほうが良いというような提案まではできますが、実際に各駅の公共用地、スペースを探して、じゃここを駐車場にしましょうというような検討はしないというものでございます。

○岡山委員 実は中心部よりも、早瀬先生がおっしゃったように、むしろ周辺から、ジャボデタベックの特にDKIじゃないところから流入してくる車の人を中にシフトさせようとするれば、周辺のほうにこそパークアンドライドがあるほうが良いだろうなというふうに思ったんです。

そうした場合、提案を行うのであれば、具体的に今この辺に用地があるんじゃないんですかぐらいまでは言えたら、向こうの人が逆にイメージしやすいのかなというふうに思ったんですが、それは可能なんでしょうか。

○中田 カウンターパートが鉄道総局、国交省でいう鉄道局に当たります。日本の国交省で、鉄道局でそういうことを考えていないかと言ったら、考えているのですが、実際に手を動かしているかという、そうではないと考えられます。あくまでもそこまで具体的な提案までを本調査では想定していないというふうに回答したのですが、検討は、ちょっと考えさせていただけますでしょうか。

○岡山委員 分かりました。

○田中委員 提案するようにこれを見るのはよろしいんじゃないでしょうか。この中でやるというのは難しいのはよく分かりますので。

○谷本委員 地下水関係、これは地質、地形、それから地盤沈下に密接に関係していると理解しています。44番、ここは東西ですから余り高いビルはない。そういうビルが地下水をくみ上げているということは、ちょっと私は理解できていません。スディルマン通りのほうは高いビルは100メートル以上ボーリングして地下水を揚げていますから、その影響はあるでしょう。南北線はいろいろ問題があるかもしれませんが、東西線はどこまでとあると思います。

問題は、少なくとも水は南から北に流れます。それを地下部分ですね。そのところで大きなコンクリート構造物をつくってしまう。それで水の流れというのは相当に影響を受けるでしょうというのが水の部分ですね。そういう構造物をつくることによって水の動きが変化することで、地形、地質のところは軟弱地盤ということですからけれども、地盤のほうの変化が起るでしょうということですね。水の影響も受けるということで、44番、それから46番、47番、それから田中先生、岡山委員の48、49、ここまで、それから51もそういう面では関係してくると思います。さらにありますね。53番、私のところ、田中先生の54番、こういうふうなところで、この部分は相当慎重にやっていただきたい。ということはスコーピングも相当しっかりとつけて

いただきたいというのが私のお願いです。

○田中委員 私も全く先生のご指摘のとおりで、ここは先ほども質疑させていただきましたけれども、地盤の問題と、それから地下にある。それから比較的川とか運河が多いということ。特に地下の部分を通すことで、結局、地下水脈とか地下水流というのは変わる可能性があるもので、それに伴って地下水への影響、それから地盤への影響というのが出てくるのではないかと、その点が懸念される場所です。その点の評価と、それからその後のモニタリングも含めた対応を慎重にしてほしいということで、指摘をさせていただきます。

○中田 回答のとおりでよろしいでしょうか。

○田中委員 はい、良いと思います。

○谷本委員 一つだけご検討いただきたい。47番の回答で、工事中はBマイナスにしましたと。工事中に地下水の遮断や流向が変化する可能性がありますと、だからBのマイナスですと。供用後はCのマイナスとしましたと。モニタリングを継続しますと。ところが、構造物を地下部分は特に入れて、供用後はそれが残っているわけですね。一時的にやって工事が終わればもとに戻るといった状態じゃないですね。構造物が残っちゃいますよね。ですから、これは私はCマイナスは問題だと。本当にきちんとBマイナスでモニタリングをしてくださいということをお願いしたいと思います。

○田中委員 そうですね。この点は事業部のほうでご回答されているので、Cマイナスとされているのは何か意図があるんですか。どんなお考えで。これは元々そうになっていたんじゃないかなかったですか。あるいはDだったですかね。

○谷本委員 地盤沈下はD。

○田中委員 地盤沈下はDですか。地下水はCマイナスですね。

○東中川氏 今回、工事中においてBマイナスという評価にさせていただいたんですけれども、供用後のCマイナスにつきましては、工事中にモニタリングを行いまして、その影響の度合いというのがはっきり、工事中にある程度の影響が出てくるということが考えられまして、その度合いというものははっきりと確認した上で、供用後のモニタリングをどこまでモニタリングをやればいいのか、その必要性とかも含めて検討していくほうが適切なのかなというふうに考えまして、Cマイナスと提案をさせていただいています。

なので、モニタリングにつきましては、先ほど先生がおっしゃられましたように、工事中だけ地下水などが遮蔽されるようなことが起る訳ではなくて、その後もずっと続く可能性があるもので、その辺のところについては、そういうことが起こり次第、地下水のモニタリングとその

対策を進めていくのが必要かなと思っております。

○田中委員 恐らく谷本先生と私も同じだと思うんですが、工事中でBマイナスの評価を想定していると。これは確かに、今までないところに新しいものを差し込んでいく訳ですから、そこで影響が出てくるんだらうなと。これは一つ分かります。

もう一つ、実は供用になりますと、その後、同じ構造物がかなり長期にわたって存在していきます。そうすると影響が、結局、一時的な影響でなく長期的、累積的な影響が出てくると。とすれば、一時の工事中の影響がもしBマイナスであれば、それは可能性としてはBマイナスの状態が、むしろ被害というか、影響は拡大する可能性がある。つまり、今言ったように一時的ではなくて累積的、長期的に及ぶということですね。

ですから、そういう点でいけば、最低Bということであれば、工事中がBであれば、それは同じレベルのものが入るんじゃないかと、ちょっと問題意識は持っています。しかし、それは一時的であって、工事の間にいろいろ対策することである程度封じ込めといいますか、地下水の流れとか、あるいは対応がうまくいくと。したがって、結果として、ここでいうと軽微な影響になるかもしれません。

しかし、それはやってみないと分からないというところはあるでしょうから、もし事前の段階で、工事中の段階をBマイナスと評価するのであれば、工事後もBマイナスとした上でというのが、私は妥当な評価ではないかというふうに思って、私自身はそこは少しためらいもあったものですから、水文や水況、地下水脈に及ぼす継続的な影響が生じる可能性について考慮すると、こうしたんですけれども、先生のほうは、工事中のBマイナスは当然として、供用後についてもBマイナスではないかと、これが最低同じぐらいの評価ではないのかなと、そういうご趣旨であろうと私は思ったんですが、どうなのでしょう。

○松下委員 私も同じく61番でコメントしています。61でコメントした趣旨は、「水利用および水利用権」のところで、評定根拠で、「地下水対策が取られるため事業実施により大きな問題は生じないと想定される」ということで、工事中がBで供用がDとなっています。それと地下水、水文のところで、工事中はマイナスBで供用後はマイナスCという評価になっていた訳ですが、その相互の関係が整合性がとれていないということを指摘していました。それに対する回答として、61番の私のコメントに対する回答の最後のところで、「水質や流量に関して負の影響を受けると認識したことにつき、「水利用および水利用権」と「地下水」、「水文」の双方ともBマイナスへと変更いたします」と書いてありますが、双方というのは工事中と供用後と両方という意味でしょうか。

○中田 この双方なのですが、地下水と水文の双方Bマイナス。片や、水文の供用後をCマイナスとしますとしておりましたが、この回答の中でも整合性がとれていなくて申し訳ございませんでした。

意図としましては、Cマイナスの評価基準としまして、追加的な検証が必要という切り口でCマイナスとさせていただいたところでございます。谷本委員、田中委員がおっしゃるとおり、そのまま永久構造物として地下に残るものでございますので、現段階ではBマイナスと評価を変更させていただくようにいたします。

○早瀬主査 それに関連してなんですが、事前配布資料の31ページの地下水の評定根拠のところを見ますと、地下水への影響を水質ということで評価されている。だからCマイナスになっていたような、ここの書き方も、水質に関してはその下の汚染対策のところ整理されて、ここは書き方ももう一度検討していただけたらと思います。

○中田 確認させていただきますが、自然環境の地下水の評定根拠というのは、地下水の流れであるとか、地下水の動きについて評価せよということでございますね。

○早瀬主査 水位だとかね。

○中田 はい、承知いたしました。

○谷本委員 水質はもう、ジャカルタはご存じだと思いますが、相当悪いですから、これ以上どうしようもない。水道水も含めてね。まさにこれが現実だと思いますから、地下水のところは、本当にここではやっぱり水脈というか、まさに水の動き、これがどうなるか。水質汚染のところは水の質というところで限定していただければいいんじゃないですか。あとは地盤とかそういうところは本当に密接に関係しているということですね。お願いします。

○中田 ありがとうございます。

○早瀬主査 では、46番までのところはよろしいでしょうか。

時間が大分過ぎましたので、10分ほどここで休憩をとらせていただいてよろしいですか。あそこの時計で45分から再開させていただくことにします。

(休憩)

○早瀬主査 それでは、再開させていただきたいと思います。

再開後、47番から進めていきたいと思いますが、この47、48、49は先ほどの話でよろしいでしょうか。

50番、これも私のあれで終わりましたね。51番も終わりましたか。

○田中委員 これは車両基地は汚濁なんのでしょうか。除去装置みたいなのをつけるということ

ですよね。

○早瀬主査 車両基地の排水処理。

○田中委員 これは油を含んだ水とかいろいろ金属を含んだ水が出ますので。

○中田 はい、分かりました。

○早瀬主査 52。

○谷本委員 これはもうモーダルシフトの問題だと思います。本当に車からシフトしてくれるのかということですね。ここのところが一番のポイントだと思いますから、6月に調査されてきたので、そのところも含めて、必要ならばスコーピングの見直しを行ってほしいと思います。簡単かというと、Bプラスというあれだけではないと思いますので、そういうことで質問させていただいています。

○早瀬主査 鉄道総局さんだけに任せておいたんじゃ、これが進まない。

○中田 モーダルシフトがということでしょうか。

○早瀬主査 そうです。

○中田 現在、インドネシア政府に、先ほどSITRAMPの交通調査の更新をしているという計画を、インドネシア政府をカウンターパートとして調査を進めているものがございます。その中にも公共交通へのシフトというものが謳われておりますので、当然、それにひもづく運輸省、鉄道総局のほうにも話がおりてくるものと想定はしております。

○早瀬主査 分かりました。よろしくお願いします。

○岡山委員 27に、この前言ってしまったんですけども、やはり同じことを言いたかったんですが、要は、車あるいはミニバイクからのモーダルシフトをどれだけシフトさせることで、結果的に地球温暖化対策になりますよということであるならば、その具体量を教えてくださいということに対して、まだやっていませんというご回答なんですけど、本調査ではやりますということですので、それは待ちたいと思います。

そうするためにはというのがあって、この周辺にミニバイクのための何らかの駐輪場が必要になるでしょうし、パークアンドライドも将来的には必要になるかもしれないということも、総合開発計画の中の一部だと思いますので、その辺はよろしくお願いいたします。

○中田 承知いたしました。

○二宮委員 今との関連ですが、ちょっと戻って恐縮ですが、24番のところでは質問させていただいた、いわゆるキロメートル当たりの乗客数をどういう想定で評価しているかというところで一言。5分間隔で運行する想定というご回答をいただいたのですが、そうすると、例えば5分

間隔で本当に動くとなると、かなり利便性が高まってシフトが進むというようなことが期待できそうな気はするのですが、実際にはどうなるか多分分からないだろうと思いますので、そうすると10分とか15分間隔で動かすとどのくらいランニングコストが変わってくる、あるいは乗客数の想定が変わってくるとか、そうするとモーダルシフトがどのくらい進みそうだとか、そういう評価があるとよりわかりやすいと思います。もちろん余り定量的な細かいところまでは分からないかもしれませんが、そこら辺のところも想定を幾つか重層的な視点でやられると、より現実的かなという気がいたします。今の谷本先生と岡山先生のご意見に補足というような形で。

○中田 ありがとうございます。調査の参考とさせていただきます。

○谷本委員 その関連で、先ほどちょっと触れてきたんですけれども、バンコクの地下鉄がどうなんだということですね。それからニューデリーもありますよね。円借款をやっていますよね。私は、本当に乗るのか、間隔も大事ですし、それから快適性・利便性、エアコンがあるから、それはそうなんでしょうけれども、本当に払えるのかですね。

これは地下鉄だけじゃなくて、結局、家から駅までどうして出てきて、そこから乗って、降りたところから自分の通勤先までどうするか、全部歩けばいいんですけれども、バスに乗る。オージェックじゃないんですけれども、バイクの後ろに乗せてもらう。いろいろあると、1日の交通費は結構高いと思います。それから、3,500ルピアは日本人にすれば30円だ、35円だ、えらい安いなとなるでしょうけれども、インドネシアの人たちにとって3,500ルピアは、仮にとしても往復で7,000、家からすると1万以上、下手すれば1万5,000ルピア。20日間すればどうなりますかという、やっぱり食べていけないですよ。ならば、バイクの後ろに乗って友達と一緒に来るとい、まさにそのほうが行動としてあり得る話ですから、値段もそうですけれども、間隔もそうですけれども、ちょっと上をいっているバンコクの事例とか、マレーシアは相当上へいっちゃっていますから。バンコクの事例、それからニューデリーとかカルカッタの事例を少し勉強されたらどうでしょうか、比較として。お願いします。

○中田 はい、参考とさせていただきます。ありがとうございます。

○早瀬主査 そうすると、53、54、55番。

○田中委員 53と54は、先ほどの指摘で整理をしていただくということで、55番ですね。これはスコーピング案においていいのかどうかあるんですが、インドネシアというところは地震の多い国なので、特に地震対策あるいは防災・耐震対策は重要ですねと。これはもちろんお考えのことだと思いますが、改めて指摘させていただいたところです。

だから、スコーピング案よりも、むしろ環境社会配慮のほうがいいのかもかもしれませんし、あるいはスコーピング案で、もしこういう評価、あるいはここに言及するとしたら、どのあたりに入れたらいいのか、私もよく分からないんですが、どこのあたりがいいんでしょうか。なかなか難しいですね。30ページとか31ページの表の中のどこに入れたらいいのかというのは。

○谷本委員 事故のところ。

○田中委員 事故のところですか。なるほどね。

○谷本委員 55と56を一緒にして、自然災害、人為災害、その中で事故というふうなことで一括していかがでしょうか。

○田中委員 はい、分かりました。確かに事故というのが一つありそうですね。

○早瀬主査 事故が汚染対策の中に入っているから。

○田中委員 そうなんです。それがまた微妙なところなんですけれども。

○早瀬主査 汚染対策ということになっているから、分けて、事故災害というのを一つ立てるんだね。

○田中委員 あってもいいよね。

○岡山委員 だったら、私も入れる場所がなかったので、1つだけやらなかったものがあるんですけども、そこに災害と入れていただけるのであれば、先ほど地下水と地下構造に対する影響のことを随分言われたんですが、表層水のほうが私は大変気になっていて、雨季になると、ジャカルタは割とポルダースystemやため池がよくあって、うまくマネジメントしているように見えるんですけども、それでもあちこちから水が内水氾濫を起こしている状態のところが見受けられるんです。

すごく気になるのは、その表層水がオーバーフローして地下施設に流れ込んだときに、地下が非常に被害を受けることが想定されますので、そういう施工の工事のこととかデザインのことでもしあればそこにつけたいなと思っていたんですが、もし地震・耐震設計のことも含めてコメントできるのであれば、むしろ雨季の表層水対策、流入水対策のほうも一つ入れていただけるといいかなと思っています。

○中田 恐らく設計段階で検討される話かなとは思われるのですが、例えば日本の地下鉄ですと、トンネルの中に、止水壁といまして扉で閉じてしまうであったり、地上に換気塔とか換気口というものは、自動で遠隔でとめられるシステムになっておったりします。また、出入り口からの進入に関しても、1段上がっていたりとか、出入り口をそのまま飛び越えられる高さでとめてしまう止水板というものが考えられるのですが、具体的に調査の中でそこまで、こう

いう対策が必要ですよというところまでは、F/Sの中では行われなかなと思いつつ、設計の中では当然行われるべき話であると認識しています。

○岡山委員 分かりました。災害と入るんだったら、豪雨水害であるとか洪水というものがあったらいいのかなとちょっと思いました。

○田中委員 今の指摘は、岡山さんのは、ここの文言のどこかにありましたっけ。

○岡山委員 ないです。プレF/Sではやらないだろうとっていたので、中田さんがおっしゃってくださったとおりに今回言うべきことではないとっていました。

○早瀬主査 56番は関連ですかね。

○田中委員 そうですね。

○早瀬主査 よろしいですか。56番、57番。

○谷本委員 57番、これで結構です。

○早瀬主査 田中委員、58番。

○田中委員 これでよろしいかと思えます。結構です。

○早瀬主査 二宮委員。

○二宮委員 59のところは、先ほどの29ですか、武貞委員のご指摘のところと、あとは38、39、40の早瀬委員のところと全く同じ問題意識で、半分くらいはそのときの説明で分かったのですが、要するに、フェーズ1以外の外側の区間を含めた評価をしないと、なかなかクリアにというか、もちろんクリアにというその程度も限度があるのですが、評価しづらい点があるのではないかということで、ここに特に日常生活であるとか、地域経済とか、土地利用とか、地球温暖化あるいは大気汚染ということを挙げさせていただいたんですね。

それは、把握するのは困難だというお答えですけれども、フェーズ1と同じオーダーで把握するのはもちろん困難かもしれませんが、いろいろなことが不確定な段階でさまざまな影響をできるだけ把握するように努めましょうというのが、多分SEAの精神だと思うので、そこに関連したいろいろな懸念とか可能性みたいなのが、今までの議論の中でも幾つも出てきたと思いますので、まさにそういうことを拾い上げていただくということでもいいんだと思うんです。もっと言うと、どのオーダーまでをフェーズ2のところではF/Sの段階でやるかということも、いろいろな案件の中で模索されなきゃいけない状態だろうと思うのですが、そういう意味で評価をできるだけ、予定されている区間が既にF/S段階とは言え線が引かれている訳ですので、その沿線の状況で、しかも設計段階で本来なすべきというお話が何度かありましたけれども、その設計段階での評価がなるべく想定外のことが起きないようにというか、そういうような意

味でもやっておくべきなんだろうという意味での助言であります。ですので、そこはそういう視点から言うと、困難と考えますということで、はい、そうですかというふうにはちょっと言いたくないところがありまして、そののところを最終的には何らかの形で残させてもらいたいなというふうに思っています。

以上です。

○中田 承知いたしました。フェーズ2でできるオーダーというものはフェーズ1と異なるという点をご理解いただきまして、ネガティブチェックという点で、フェーズ1に影響を与えないというところを切り口に評価をいたします。

○早瀬主査 60番は。

○松下委員 60番については、既に谷本委員からもご意見がありました。この回答としては、料金設定は持続性・採算性の面から旅客数最大と料金収入最大を考慮した料金形態を提案すると、こういうことですが、それだけにとどまらずに、低所得者層への利用可能性についても配慮するということも考慮していただきたいと思います。

○谷本委員 1ついいですか。この数字、100万ルピアですよ。これでは数字のまさにマジックに我々かかってしまいます。55%（2002年）、100万ルピアですか、2010年は15%に減りましたと。8年、9年の間に物価上昇、インフレはどうですか、それから最低賃金はどう上がっていますかということを見ると、この表現はレポートとしてはまずいですよね。これでは本当にトリックにかけちゃいます。下の人たちはそんなに減っていないでしょう。100万で切っちゃうから15%になるのであって、低所得者層はまだしっかりと残念ながら残っている訳ですよ。ですからこれはうまく表現を使わないと思います。つまらないことかもしれませんが、苦言を言わせてください。

○中田 ありがとうございます。ご指摘を受けまして、まさにそのとおりにかなというふうに今理解いたしました。今回、松下委員からのご質問で、どれくらいの割合かというところで、便宜上定義をさせていただいているところでございます。また調査を進めていく中で、どこか公表されているデータとかがあれば、それを引用して料金設定の切り口にできればと考えます。よろしいでしょうか。

○早瀬主査 ありがとうございます。

61はよろしいですか。

○松下委員 61は既に47、48あたりで議論されていたので結構です。

○早瀬主査 62。

○松下委員 62については、37とも関連するわけであります。過去の事例を参照することも大事であります、基本的には、JICA環境社会配慮ガイドラインに沿った方向性で計画を策定していただきたいというふうに考えます。

○早瀬主査 63は、支援という言葉が少し違和感を覚えたので、質問を2カ所ほどさせていただいているんですけども、環境配慮をやられるのは、向こうの政府とJICAさんとが一体となってやられるもので、そこで主となるのが向こうの政府だということは十分理解できるんですけども、そうなったときにここに書くべきことは、支援の内容だけ書くのかということ、そうではないのではないかな。全体を書き添えて、その中でJICAさんの役割はどうなんだということを書き添えているのではないのかなと思って見たいんですけども、支援の内容だけここに書かれているのかなと思って、「支援」というタイトルはいかがでしょうかという質問をしたんですが。

○中田 EIA並びに住民移転計画について、JICAとしましては、先方に対してEIAの案並びに住民移転計画の案をコンサルタントに作成していただき、先方のほうに上げると。最終的に承認を得る機関は先方のカウンターパートとなりますので、あくまでも案を作成していると、JICAがそれを支援しているというものでございます。

○早瀬主査 分かりました。

○田中委員 確認ですが、インドネシア側の環境影響評価EIAと、それからJICAの環境社会配慮という枠組み、例えば社会部門については、インドネシア側のEIAの中に含まれているんですか。質問は、JICAの環境社会配慮は社会面も含めた、日本の環境影響評価制度と違う訳ですね。非常に幅が広い。要するに、インドネシアの側の環境影響評価は、環境影響評価で環境面しか書いていないんですけども、それはJICAと同じスコープになっていますか。日本の影響評価の環境アセスメントのような仕組みになっているんでしょうか。一体どちらでしょうか。

○東中川氏 基本的に、JICAさんの環境社会配慮ガイドラインに沿ったような形のスコープになっています。

○田中委員 なるほど。そうすると社会面も含まれて、評価されたり対策が講じられる仕組みになると。

○東中川氏 そうです。

○田中委員 分かりました。

○早瀬主査 ありがとうございます。

64番、65番あたり、いかがですか。

○谷本委員 64番、これは二宮委員のところと一緒に処理をしていただくということで、これで結構です。

○二宮委員 65は64も含めていいと思いますが、59の今お話ししたところと基本的に同じ問題意識でありまして、そうすると、本来はフェーズ2の部分も含めたステークホルダー協議、パブリックコンサルテーションがなされるべきであるということなんですね。お答えは多分、フェーズ1の部分についてはそういう形で協議を実施するというようなお答えだと思いますが、今回対象ではないけれども予定になっている範囲も広く含めてということの問題意識であります。

ですので、先ほどと同じで、実際に対象地域になっているところについては、できるだけ幅広く意見を聞くということになると思いますが、同じようなオーダーで、まだ状況が不確定なところでやるということはいろいろ制約があるでしょうから、そうすると、そこについては何か、地区の代表の方であるとか、組合の代表の方であるとかと、例えば沿線予定地を、少しエキストラの手間はかかりますけれども、調査団の方と一緒に1日、2日かけて歩いていただいて、何か懸念になりそうなところを挙げていただいて、そういうものを列挙していただくとか、実際に実施段階に入ったときに、こういう点を考慮しないといけないというようなことを事前に察知しておくというような、そういうことも先ほどの59の話では必要だろうし、できる範囲でいいのでやっていただきたい。そうすると、そこにステークホルダーの参加というのをぜひ考えていただきたいと、そういう意味合いです。よろしくお願いします。

○中田 フェーズ2の区間については、具体的に線は引かれておれども線形等で大幅に変更する可能性も残されているというところで、参加の関係者については私並びに調査団と検討させていただければと思います。

○二宮委員 それはそれで構わないと思います。少し変更の可能性も含めて幅広く見ていただくことで、まさにそこで変更の必要性が少し明らかになったりすることもあるかもしれませんし、何か事前の評価をしておいて、実際にそれがまた場所が変われば、それはそれで、もし懸念事項があってもそこがクリアになるというか、回避されるということにもなるかもしれません。そういう将来的な変更というのはもちろん含みながらも、今ある情報でやりましょうというのがSEAだということで、今までは分からないからなかなか難しいということだったんだけど、分からないなりにやりましょうというふうに変えていきましょうというようなことなんだろうと理解していますので、それを何らの形でアプローチするということをぜひ含んでいただきたいということでもあります。

○中田 ありがとうございます。先方、DGR、鉄道総局との打ち合わせで、鉄道総局の意向を反映しながら参加者に配慮いたします。よろしいでしょうか。

○田中委員 よろしいですか、今の関係で。途中から申し訳ございません。

事前配布資料でいけば、EIAのパブリックコンサルテーションというのは2回あると。1回、2回、7月開催予定というふうに書いてございますよね、時期としてですね。これはもう開催は終わっているんですか。まだ終わっていない、これからですか。1カ所と書いてありますが、場所とか予定とかは大体決まっているんですか。まだ決まっていないんでしょうか。

○東中川氏 場所については一応決まっているんですけども、日付については現在交渉中です。

○田中委員 そうですか。回数は1回というのは、これも決まっているわけですか。

○東中川氏 回数は2回なんですけれども、今回は。

○田中委員 今回は1回ということですね。分かりました。

○早瀬主査 66はまた支援ですけれども、「支援」という言葉は削っていただいて、それで実施主体は向こうの事業主体ですよということを注記していただいた上で書いていただいて構わないのではないかというふうに思うんですけども、要するに何をするのか、こういう環境配慮と社会配慮の何をするのか、全体像を私たちは知りたいのであって、支援の内容を知りたい訳ではないというだけの気持ちです。

○中田 承知いたしました。

○早瀬主査 67、68、いかがでしょうか。

○武貞委員 67番は、いただいたお答えで結構です。

それから、68番については、いただいた答えを踏まえて少しだけ、今後、住民移転計画をつくられるところで留意しておいていただくのがいいかなというふうに想像しているところがあります。

それは一つは、こういった都市部での住民移転の場合は、ダムをつくって農地を与えるために村ごと移すという感じの移転とは違って、いわゆるサラリーマンのような生活をしている方が多くなるんじゃないか。そうだとすると、一つは、移転を迫られたために、職場へのアクセスが難しくなったり、職場へのアクセスによりお金がかかるようになって、逆に職を失ってしまう人が出てきかねないという、そういう影響が都市部の住民移転ではあり得るのかなという気がしてまして、そういった影響があり得るということを想定して検討していただきたいということが一つです。

また、そういった人は、どこか住宅を与えて移り住んでもらって、また同じ職場に通ってもらったり、別の職場に通ってもらったりという補償の方法になってくると思うんですが、今度は、現金を与えて自由に移転先を選んで、家を買って移ってくださいねというふうにすると、その後、追跡調査というか、モニタリングとか、実際に評価をする段階になって、移転した人たちがどこへ行っちゃったか分からないということになり得る可能性が結構あるというふうに思っています、その部分も留意しながら、実際の住民移転計画、それからモニタリング、それから62番の松下委員の質問への答えのところに書いてありますけれども、モニタリングとか事業終了評価方法も踏まえて、住民移転計画というのを考えなければいけないかなというふうに思っていますので、その点だけ追加でコメントをさせていただきます。

○早瀬主査 69はこれで結構ですから、とりあえず最後まで見ていただいたことにはなりますが、ここまで追加的な質問だとかご意見、ございますでしょうか。

○田中委員 私が最初のほうで落としたところがありまして、30番を見ていただきたいと思いますが、2次スクリーニングの段階で幾つかポイント制度で重みづけをしている訳ですが、そのときの建設費用、経済的側面のところに建設費とか、あるいはEIRRとか、こういうのを設定してありまして、私の質問は、車両基地とか工場とか駅とか、この分は入るんでしょうか、整備事業分は入るんでしょうかと、それを伺いました。お答えは、これは含まないで算定したということよろしいですか。

○中田 用地取得面積や支障物件数には含まれておりません。事業費には含まれていると。

○田中委員 つまり、事業費というのは工事費は含まれているということですか、今のご説明は。

○中田 そのとおりです。

○田中委員 なるほど。分かりました。そうすると、鉄道工事と駅の工事と車両基地の工事費は全部入っていると。用地の取得費は、車両基地であれ鉄道路線であれ含まれていないと、こういうことですね。

○中田 そのとおりです。

○田中委員 分かりました。了解です。

○早瀬主査 ありがとうございます。

それでは、助言案作成のプロセスに移っていきたいと思うんですが、また1に戻りまして、取り扱いを適宜判断していきたいと思えます。

全体の1ですが、谷本先生。

○谷本委員 省いてください。これは要りません。1、2要りません。

○早瀬主査 3も要りません。

4から11ですが。

○岡山委員 質問ですから結構です。

○早瀬主査 11番まですべていいですか。

○岡山委員 はい。後のほうでもう一度。

○谷本委員 12も要りません。12、13、14も、質問ですから結構です。要りません。

○田中委員 15、16、17ですね。載せなくて結構です。削除で構いません。

○早瀬主査 18。

○田中委員 ごめんなさい。17ですね。既存の鉄道との結節点や乗換駅についての構想を明示することというふうにしますかね。17番のところだけ記載をきちんとしてくださいねということをお願いしたいと思います。よろしゅうございますか。

○早瀬主査 18番。これは17番と関係している。

○田中委員 そうです。関係しているんですね。

○早瀬主査 一つにまとめられそうかな。

○岡山委員 その他駅前開発等々と含めたほうがよろしいです。

○早瀬主査 18、19も含めてということですね。

○岡山委員 はい。

○早瀬主査 17、18、19でまとめる。

それから20。

○谷本委員 要りません。21も大丈夫です、要りません。

22、これはどこかに。二宮先生のところと関係するんですよね。ここでは要らないとしてください。後ほどたしか出てきたと思いますので一緒にしてもらいます。

23も要りません。これは言葉の話ですから。

○早瀬主査 24番。

○二宮委員 24は結構です。

○早瀬主査 25も結構です。要りません。

26。

○岡山委員 これも結構です。

○田中委員 ちょっと前へ戻っていいですか。23番のところ、谷本先生のご指摘、引き取らせ

ていただいて、先ほどの評価項目及び評価基準の根拠、考え方とか根拠設定の考え方、項目の設定の考え方を分かりやすく提示してくださいと、そういう助言にさせていただいてよろしいですか。

○谷本委員 はい、結構です。

○田中委員 はい、今のような表現で活かして。

○谷本委員 後ろのほうにありますよね。じゃ後ほど。

○田中委員 23番のところ、よろしいでしょうか。

○谷本委員 はい。活かしてください。

○田中委員 お願いいたします。

○早瀬主査 27番。いいですか。関係するのは後で出てきていましたね。

○岡山委員 はい。関係するところがあるので。

○早瀬主査 28、結構です。

29。

○武貞委員 これは、早瀬先生の38番と、それから二宮先生の59番とまとめて一つにするということかなと思います。私自身も別に、コスト面の話でこれを言ったというよりは、どちらかというと環境社会配慮の話としてこの話を質問上は考えていましたので、同じ趣旨になると思いますので。

○早瀬主査 分かりました。

30は。

○谷本委員 30番がそうですね。私が先ほど後ろでお願いしますと言ったところです。

○田中委員 なるほど。

○早瀬主査 31番。武貞先生。

○谷本委員 私の22番のところ、ここで一緒にうまくまとめていただけると。

○田中委員 多分、30と22をまとめられるかどうかという。難しいかな。別項目で立てておいて、統合できるのであれば統合するというふうにしましょうか。22と30を別々に立てておいて、近づけておいて。

○谷本委員 スクリーニングのところで二つのサブ項目にしても。

○田中委員 そうですね。

○早瀬主査 22は活かすということですね。

○谷本委員 活かしてください。

○早瀬主査 31。

○武貞委員 31は削除で結構です。

○早瀬主査 32。

○二宮委員 削除してください。

○早瀬主査 33も削除です。

34。

○松下委員 落としてください。

○早瀬主査 35。

○松下委員 35は、ほかでも出ていますが、地盤沈下の影響を評価して対策を検討し、モニタリングするということだったと思います。

○田中委員 35、36でも地盤沈下のことがありますので。

○早瀬主査 36もそうですね。

37。

○武貞委員 これは、書かなくてもいいような当然のことのようない気もしますが、どうしましょうか。松下先生と同じ感じの。

○松下委員 37と私のほうで出している62と合体していただいて、62のほうを活かして。

○早瀬主査 じゃ、62主体で37を合体するという方向で。

○松下委員 はい。

○早瀬主査 38から40は、武貞先生の29、二宮先生の59。もう一つ何か関係しているのがありましたよね。65か。しかし、65はパブリックコンサルテーションだから、別にしておいたほうがいいですかね。

○二宮委員 これは別をお願いします。

○早瀬主査 分かりました。38から40と、29と59で1本の助言ということにしたいと思います。

41、いかがでしょうか。

○谷本委員 これは入れてください。ちょっと文言を変えていただけるといいと思います。よろしいでしょうか。私のコメントで、3行目の「B+の評価となっている」ということでとめていただいて、2行というか、1行半、「また」までを取ってください。「MRTによる」ということで、「発生することから、B-の評価とされたい」というふうに、ちょっと表現を変えていただけると、このまま助言案になると思います。お願いします。残してください。

○早瀬主査 42番。

○谷本委員 42番もこのまま残してください。

43番は、最後の2行を、「正の変化を具体的に示されたい」と、一応仮にあれしていただけますか。それで前後のあれで見直しをさせていただきます、案が出てきた時点で。

それから、44も私ですね。ここは、3行目の後半の「地下水利用が認められた権利であるかは別として」を取ってください。それ以外で残してください。

それから45は、これは議論をしませんでしたが、一部のルートで古いものがあるんじゃないかなと思いますので、残してください。

46は、3行目の後ろ、「地質の改変は発生しないという理由を説明されたい」を取ってください。それで、「スコーピングは、工事中は、少なくともC-あるいはB-ではないのか」ということにしてください。それで後で見させてください。

○早瀬主査 47から49は地下水関係ですね。

○谷本委員 これは合体してうまく言葉を。

○早瀬主査 はい。先ほどの35番。

○谷本委員 が来ますか。35、36も関係するんですね。

○早瀬主査 36もそうでしたか。

○谷本委員 はい。

○田中委員 35と36は、地盤沈下の評価というか、傾向を示すことというふうにして、あるいは詳細に調査することとか、そういう形で独立して残したらどうでしょうか。

○谷本委員 残しましょう。

○早瀬主査 じゃ、35、36で1本でということですね。

○谷本委員 そうしましょう。そのほうがいいですね。

○松下委員 さっきの61番も、40、41と。

○早瀬主査 47から49と61でまとめてください。

○谷本委員 これは合体して1本になるんですね、地下水、水文関係。

○田中委員 これは加来さんがやったださるのかな。加来さんにお任せして。いいところをつまみ食いしていただいて。

○早瀬主査 50も污水対策をとということで残しておきたいと思います。

51、いかがでしょうか。

○田中委員 これは、車両基地のことが余り触れられていないので残しましょうか。回答はこの内容で結構です。

- 早瀬主査 50と一緒に。別にしますか。
- 田中委員 50は生活排水のことをおっしゃっていたような気がしたので、でもいいです。合体していただいても構いません。
- 早瀬主査 別々でもいいんですか。
- 田中委員 別でも構いません。
- 早瀬主査 じゃ、51は残すということにします。
- 田中委員 生活排水と事業排水ということで。
- 谷本委員 52ですね。これは残してください。最後のところ、後ろから2行目、「MRTへの輸送手段のシフトの根拠を示し、必要があればスコーピングの見直しを行われたい」と、仮でこういう形で文章を入れてください。
- 田中委員 53と54は、併せていただいて結構です。
- 谷本委員 地盤沈下。
- 田中委員 地盤沈下のこれ、スコーピングのところですのでいいと思いますが、これは併せて結構です。
- 谷本委員 併せていいですね。スコーピングのね。一つお願いします。
- 田中委員 それから、先ほど55と56で、それから岡山委員からも、内水対策と言ったらいいんでしょうか、氾濫対策というか、出ましたが、どうしましょうか。
- 岡山委員 災害というものを項目に加え……。
- 谷本委員 自然災害事故ですね。
- 岡山委員 そうですね。自然災害事故ということで。
- 谷本委員 1本にします。
- 早瀬主査 汚染の中に入っているような印象を与えないような書き方に。
57番。
- 谷本委員 このまま残してください。
- 早瀬主査 58番。
- 田中委員 このまま残してください。
- 早瀬主査 59は先ほど。
- 二宮委員 はい。
- 早瀬主査 60。
- 松下委員 60は残しまして、案としては、高速鉄道の料金設定の考え方を明らかにされたい

と。その際、低所得者層の利用可能性にも配慮することと、そういうような趣旨でお願いします。

○早瀬主査 61番。

○松下委員 これは47と一緒にしていただいて。

○早瀬主査 62。

○松下委員 62は37と合体しまして、住民移転計画策定に当たっては、JICA環境社会配慮ガイドラインに沿った方向性で検討することというようなことで。

○早瀬主査 63、これも削除します。

64。

○谷本委員 一つは、言葉がステークホルダー協議とかあったので、統一してくださいというのは、これはもうお聞きいただいたので、むしろ私は、周辺住民ですよ。その方をきちんと入れてくださいというようなことを言いたかったので、ここは次の二宮さんのところと一緒にうまくお考え、よろしいですか、振っちゃって。

○二宮委員 はい。

○谷本委員 それで一つでまとめていただけるとありがたいと思います。

○早瀬主査 では、64、65で1つにさせてもらいます。

66も削除。

67。

○武貞委員 67は削除してください。

それから68は、後でまた文言を変えて残したいと思いますが、今のところは、一番最後の行、「可能性についても検討する」ことにして、案として残しておいてください。

○早瀬主査 69は、このようにしていただいたら削除ということで結構です。

○河野課長 どうもありがとうございました。

スケジュールの確認をしたいと思いますが、次回の全体会合、8月にありますけれども、今回の助言案については9月2日ということでございます。従いまして、来週の水曜日ぐらいまでに助言案を出していただいて、翌週、8月12日ぐらいまでに確定ということをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○田中委員 全体をもう1回確認していただいたほうがいいんじゃないかなと思いますが、加来さん、大丈夫ですか。

○加来 その後にやらせていただきます。

○河野課長 その後に全部やろうと思います。

○田中委員 分かりました。

○河野課長 それで、全体会合の確定まで時間がありますので、調査団にはこの案のまま基本的には進めていただいて、もし変更がある場合にはそれを反映していただくという形にしたいと思います。

それで、今日いただいた助言案について、主管部と事務局のほうからもし不明な点があれば、クラリファイをしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○加来 事務局からですが、まず32番の二宮委員から、これは落とすということでもよかったですでしょうか。

○早瀬主査 32は落とすということで。

○加来 あと、37番の武貞委員からのコメント、62番の松下委員からのコメントなのですが、これはJICA環境ガイドラインに沿って行うことというのは、当然のこととか、これを助言として残すのがよいのかとか、残すべきなのかどうか、もう一度お考えください。

○松下委員 それはむしろ当たり前のことですから、もう1回言ったという感じです。事前配布資料の34ページで、住民移転計画（案）の策定支援について、「インドネシア国側法令とのギャップを明確にした上で、過去のドナー案件の事例に従い、インドネシア国による住民移転計画の策定を支援する」というふうにされていましたので、もちろん過去の事例をちゃんと確認することも必要ですが、基本的には、JICA環境社会配慮ガイドラインに沿った方向性で住民移転計画を策定してくださいと、そういう趣旨でございます。回答のほうもそういう趣旨で書いていただいていると思います。

○加来 分かりました。残すということで。

○松下委員 はい。

○小泉課長 先ほどご議論いただいた中で、我々主管部として2点確認させていただきたいのが、一つは、スコープの中でフェーズ1で対象としているところとフェーズ2、郊外も含めて、その議論というのが今回一つのポイントになっていたかと思いますが、ここは途中で回答させていただきましたとおり、フェーズ1のところとフェーズ2のところ、どうしても熟度に違いが出てくるという状況もございますので、その状況を踏まえて対応させていただければと思います。ただ、もちろんフェーズ2のところに進みましても、非常にインパクトが大きく想像されるというようなどころがあった場合には、そこは立ち戻るといった形にしたいと思いますので、それで行いたいと思います。

それから、ステークホルダーミーティングへの参加者に関係して参りますけれども、その参加者につきましても、どうしても熟度が違うということで、どの対象者を呼ぶかというところにも考慮が必要になってくるかと思います。その点、我々JICA、調査団と、あとカウンターパートナーのDDRともいろいろ相談した上で決めていきたいと思います。

以上2点、確認させていただければと思います。

○二宮委員 結構です。むしろどういうやり方ができるかということをごひ模索していただいて、それを残していただくということが、それがもしかしたらもっと改善の余地があるような対応だったかもしれないとしても、後の課題として反映させていけばいいんだろうと思いますので、ぜひそういう対応をしていただきたいと思います。

○加来 追加で、55番、56番の田中委員、谷本委員からのコメントに岡山委員から追加であったと思うんですけども、55番、56番はこのまま基本的には残す方向で、そこに岡山委員からの自然災害事故というのは、どのように入れたらよろしいでしょうか。

○岡山委員 55と56は別個であるということで、私が想定していたのは、地震よりも実は水害だったので、ただそれをどこに入れるか分からなかったということで、この55番の文章が、スコーピング案のところ、項目として事故のところに災害を加えることというふうな助言になるのであれば、想定される災害としては地震や水害などという形で処理になるのかなと思うんですが、いかがでしょうか。あるいは55番はこのまま残されるのであれば、地震及び水害というふうに加えていただけたらいいかなと思います。

○早瀬主査 調査項目に災害というのをイメージ的に書いていただいて、それでその災害の影響としては水害をそこに含むと。

○谷本委員 これは汚染対策という……

○早瀬主査 ところに入っているからね。それを独立させてもらって。

○谷本委員 項目になっているので、汚染を抜いてもらおうと、むしろ対策とか緩和策という形にしてもらえれば、大気があります、何がありますと、最後のところに事故と、次に自然災害と入れていただいて、それで地震関係の自然災害、それから異常降雨等による内水氾濫への対応、そして事故と。要するに事故関係ですね、という形で整理すれば非常にきれいになるかなと思います。

○田中委員 これはJICAのガイドラインがそういうつくりになっているんですか。違いましたか。項目の整理の仕方が。この冊子の…。違うね。そうなっている訳ではないんですね。

○岡山委員 恐らくなんですけども、私も最初にこれはよく入れられないなと思ったのは、

事業のEIAは、この事業がその環境や社会に対して与えることだけをチェックするものですから、地震あるいは水害によってこの施設自体が被害を受けることについてはチェックしていないのが普通ですよ。それが出てくるのは設計段階だと思うんです。そこでの助言、アドバイスになるのかなというふうには思っていたところです。なので今回無理だったら……。

○早瀬主査 おっしゃるとおりですね。そこはそういう処理のほうがいいかも分かりません。事業者の意図しないことですから、余り細かな予測評価は……。

○小泉課長 環境社会配慮という視点とは若干、工事中の安全配慮ということですので。

○岡山委員 そうですね。

○田中委員 先ほど谷本先生がおっしゃられたように、55、56、57というか、新しい内水氾濫対策ですか、その項目を三つ並べるんですかね。それが分かりやすいかな、整理上は。

あるいはちょっと気になったのは、56はスコーピングの評価の話なのでそこに置いておいて、この55のところと、それから岡山さんがおっしゃられた内水氾濫対策は、対策面というか、環境社会配慮かな。広い意味では環境社会への配慮ということで、対策面について慎重に考えてくださいねと、そういう助言案にするかですね、つくりとして。このパートはたしかスコーピング案なんですよ。

○谷本委員 その前にやっても良かった。

○田中委員 良かったかもしれませんね。どちらでもありそうですが、1回、加来さんのほうで、とにかく横並びで同じところにセットしていただいて、我々のほうで見まして、スコーピング案でそのまま残しておくか、あるいは別のところに移すかということも含めて、ちょっと検討させていただきます。よろしいですか、別項目で。ただ、岡山さんの意見をちゃんと伝えたほうがいいかもしれませんね。メモがとれているかどうか。さっき心もとなさそうだったから。

○加来 助言案を読み上げていただいてよろしいですか。

○岡山委員 じゃなくて、私は、もし55番がこのまま残るのであれば、55番がこの位置にあるかどうかの是非はともかくとして、地震及び内水氾濫あるいは水害というものを加えていただくだけで結構ですというのが意見です。

○加来 では最後の部分、耐震対策、防災対策及び水害対策といったような形で入れ込むということで、よろしいですか。

○岡山委員 はい。地震及び風水害・自然災害が多い国だということ。

○中田 多分、それは防災で。

○岡山委員 そうですね。防災対策ですね。

○加来 ということは、このままでよろしい…。

○武貞委員 1行目の「対象地域は地震の多い国」と、地震だけになっているので、水害もという事です。

○加来 地震と災害の多い国ということで。

○岡山委員 あと、一つ私のほうから、4ページの17、18、19なんですけれども、17と18は、駅あるいは特に乗換駅のところの設計に関する事なので一緒にいいかと思うんですが、19はちょっと別個、一緒にしないで別立てにしておいていただけますでしょうか。

○田中委員 先ほどの駅前開発とか駅周辺の土地利用のあり方の話ですよ。

○岡山委員 多分、モーダルシフトに対する提案に近いと思います。お願いします。

○河野課長 ほかに何かございますでしょうか。

今日話が出ました締め切りを過ぎた助言と質問については、また別途、全体会合でご議論していただくという形にさせていただきたいと思います。

○田中委員 確認ですが、もちろんその期日までにしければ、きちんとした対応というか、回答案がワーキング当日に示されて、論議が効率的に、あるいは生産的に進むというような指摘で、そういうスケジュールで進めたほうがいいと思うんです。ただ、委員のほうも諸事情があり、例えば当日意見、コメントを申し上げる、あるいはほかの委員のやりとりを聞きながら助言をする、そういうことはあり得るわけですよ。つまり、紙に出したもののだけが、事前に送ったものだけが助言の対象ではないという、それは確認でよろしいでしょうか。

○河野課長 それはおっしゃるとおりだと思います。ただ最近、ほとんどの委員の方で締め切りを守られる方がいらっしゃらないというところで、余りにもどうかという議論もありまして、何らかの調整というか、やり方も含めてご相談させていただければと思っております。

○田中委員 数が多いのでね。スケジュールを守られている委員もいますが、私のように絶対に遅れてしまう委員もいて、申し訳ないと思うんですが、それでも事前に送ったほうが事前に見ていただけるということで、当日持ってくるよりはいいかなと思って、遅れても送るようにはしています。ただ、取り扱いについては、今回のように文書回答といいますか、そういうことはなくても、当日扱っていただくので構わないと思って私自身は出していますので、よろしく願いいたします。

○河野課長 本日はどうもありがとうございました。

午後4時51分 閉会