

インドネシアジャカルタ大都市圏
港湾物流改善計画策定調査プロジェクト（開調）
ドラフトファイナルレポート

日時 平成23年6月29日（水）14:00～17:13

場所 JICA研究所大会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

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
日比 保史	コンサベーション・インターナショナル代表
村山 武彦	早稲田大学 理工学術院創造理工学部教授

JICA

〈事業主管部〉

小泉 幸弘	経済基盤開発部 運輸交通・通信第一課 課長
向上 啓	経済基盤開発部 運輸交通・通信第一課

〈事務局〉

青木 英剛	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

オブザーバー

大槻 有吾	株式会社 Ides 特別顧問
三島 京子	株式会社 Ides 環境プロジェクト部 グループ長

午後2時00分 開会

○青木 それでは、本日はお暑い中お集まりいただきありがとうございます。14時になりましたので、本日開催予定のインドネシア国ジャカルタ大都市圏港湾物流改善計画策定調査に係るドラフトファイナルレポートのワーキンググループを開催させていただきたいと思っております。

本日、武貞先生から若干遅れるというご連絡をちょうだいしております。

まず、原課からご説明をさせていただく前に、ここにいらっしゃる委員の皆さんからのご質問、それから助言をいただいたのが、実のところ昨日の夜ということもございまして、ご承知のところ、繰り返すまでもないと思っておりますけれども、通常は5日前というふうに設定させていただいておりますのは、こちらとしても公開対象でありますこの助言委員会を、やはり中身のあつものにしたいということで時間を十分にいただいた上で、コンサルタント調査団の方とも確認をした上で、正確なデータをお出しするというに基づいて準備期間をいただいております。

今回につきましては、やはりいいかげんな答えをするわけにもいかないというところもありますので、いただいております助言に関して、当然ながら答えませんということにはできませんし、そういった意味では、本日までの段階でご準備できた範囲で、ひとまずは、先にいただいておりますお二方の委員のご質問に対して回答をさせていただく中で、内容が類似しておりますですとか、あるいはこの中で現段階で回答できますというところについて回答させていただいて、若干、効率的には非効率になるんですけれども、この後にメールベースで回答させていただいた上で、一定期間を設けて、メールの中でご質問をいただきつつ、最終的に助言として残すのかという過程を踏まえまして、最終的に助言案を作成していくというプロセスを踏みたいと考えております。こちらとしても若干懸念しておりますのが、やはり直前にいただいた場合、そういった形で最終的には確定するということになってしまいますと、なかなか協議自体の意味がなくなってしまうので、ご留意いただければと思います。よろしくお願ひいたします。

そうしましたら、主査を決めさせていただきたいと思っておりますが、今まで村山先生と田中先生、たしか2回ずつ主査を……

○田中委員 僕、3回やったと思う。前回たしか譲り合つて。恐らく、日比さんとか武貞さんのほうがちょっと少ないのではないですか。

○青木 お待ちしますか。

○田中委員 後で来て、そろつたところで協議してもいいですけれども。それでいいですか。

○村山委員 お二人ともいらっしゃるんですか。

○青木 日比さんは遅れるという連絡はいただいていませんが、武貞先生は若干遅れるという話はいただきました。

○田中委員 多分、定刻に来られるという思いですが、多分何かのご事情で遅れていると。そろったところで決めましょう。多分、お二人とも少ないのではないのでしょうか。どうでしょうか。

○青木 そうですね。今日に限っては(委員が担当した主査の回数を示す)数字を持ってき忘れてしまいました。

○田中委員 私は3回やらせていただいていると思うんですね。

○青木 もしよろしければ。

○村山委員 私、やってもいいんですけども。

○田中委員 恐らく委員長ですし、武貞さんが多分、前回のスコーピングのときにもたしか主査をされていたんですね。だから、そういう点ではいいかもしれませんし、余り重ねてもどうかというのものもあるかもしれませんが、よくご事情はおわかりだと思います。私はこの段階から入ったものだから、余り前後の関係がよくわかっていないところもありまして、十分理解ができていない中で、今回もコメントさせて。ちょっと私は少しハンドリングがまずいかなと思うんですね。だから、あと日比さんか武貞さんが来てから決めたらどうでしょうか。

○青木 では、ひとまずそれまでの暫定で、村山先生、お願いしてもよろしいですか。こちらで司会進行というわけにはまいりませんので。

○村山委員 はい、わかりました。

○青木 その後に今の議論をさせていただいて、お二方どちらかがOKということであれば譲っていただければと思います。

では、よろしく願いいたします。

○田中委員 最初に青木さんからお話があったことはまことに申しわけなくて、私も昨日、夜、多分10時ごろかな、コメントさせていただいて本当に大変申しわけなかったと思います。いろいろな事情も重なったんですが、確かにもう事前に出されている日比さんとか武貞先生のコメントには、十分皆さん事業局のほうもご準備はできていると思うんですが、私どものほうは、多分これ村山先生もそうですかね、昨日の夜遅くということなので、準備できていないと思うんですが、これは今日のディスカッションの中で、場合によってはこの事前送られた委員のコメントの中にある程度吸収されるかもしれません。ですので、もしこの後、助言の作成に移るとすれば、事前に委員のコメントを中心にして我々の追加コメントですか、その後、どこが

どうやって取り組むかという、そんな観点で整理を進めていけたらいいのではないかと思います。もちろん、私たちも追加でご回答いただければ、それを踏まえてもう一度落とすとかつけ加えるとかいうことはこの後させていただけると思いますので、一回、助言案の原型だけつくっておいて、それをもとに少し、あと時間が1カ月ぐらいかかるわけですね。次、8月。その間に調整されたらいいと思うんです。

○青木 わかりました。最終的には、通常のパターンとは若干違いますけれども、その助言として確定するものを残して、それからメール審議に残すものがどれになるかということはひとまず確定をした上で。

○田中委員 そうですね。原型だけつくっておいて、あと追加していくと。追加コメントですね。多分、今日、私たちが出した追加コメントが、十分お答えできない部分があるだろうということの想定なの。

○青木 現段階ではですね。

○田中委員 ということですね。どうでしょうか。それでよろしいですか。

○村山委員 そういう形で進めるとした場合、事前にコメントを出されたお二人がいないという状況で始めることにどういう……

○田中委員 ああ、そうか。なるほど。

○村山委員 ちょっと二度手間になってしまうような気が。

○田中委員 ちょうど来られた。よかった。日比さんが来られてよかった。今、どうしようかという話だったので、ちょうどよかったです。

○日比委員 申しわけないです。本部のほうに行って、違ったと思って。

○田中委員 私も心配になって電話で確認をしました。

○青木 今、ちょうど主査を決めるという段階のお話をしておりまして、そうしましたら、いらっしゃったところで大変恐縮なんですけど、日比先生に主査を、回数としては今まで恐らく一番少ないんですが、お願いしてもよろしいですか。

○日比委員 はい、わかりました。

○青木 もう一度簡単に繰り返しをしますと、今回4人の委員の方からご質問、助言をいただいた時期がかなり直前の方もいらっしゃったこともあって、今日の段階できちんとした回答ができていないというのは、もちろん時間がとれなかったという意味で、できていないものもございます。事前にいただいております日比委員、それから武貞委員のコメントに回答する中で、田中委員、それから村山委員のいただいている質問、助言に回答ができるものがあれば、その

中でさせていただき、質問があればしていただくということで進めさせていただいて、最終的には、いただいておりますお二方の委員からの質問、助言をもとに、助言をひとまず確定しまして、この後、メール審議に残す項目をどれにするかということをはっきりとした上で、今日は閉会したいと考えております。

○日比委員 一つだけ、すみません。全体会合で助言が確定するのは8月1日ということでしたっけ。

○青木 はい、そうです。

○日比委員 私、そのときちょうど出張でいないんです。

○青木 何か別の件で、前おっしゃってました。

○日比委員 そうなんです。フィリピンのボホールの方の空港の主査も引き受けているんですけども、そちらもたしか同じ日で、その報告自体はほかの先生にお願いしているんですけども、こちらでも同じような形にさせていただければと思うんですけども。

○青木 そうしましたら、今いらっしゃったばかりで、武貞委員はいかがですか。

○武貞委員 8月1日は多分試験があつて、学校の期末試験があるんですが、別に当日の報告をどなたかにお願いするというのであれば、全然差し支えないんですが、どういたしましょうか。これちなみに前の段階は私が主査をした案件だったので、すみません、遅れてしまって申しわけないんですが、やるのは全くやぶさかではないんですが、当日の報告だけという。

○青木 それでは、フィリピンの案件もお抱えになっていますので、武貞委員に主査をお願いしてよろしいでしょうか。

○日比委員 すみません。

○武貞委員 とんでもないです。すみません、遅れまして申しわけございません。

○田中委員 当日の報告は、どうしてもなければ、私か村山さんのどちらかでやりますので。

○武貞委員 ちょっと期末試験の時間がまだ決まっていないものですから、ただ月曜日にあるのは間違いのないものですから。

○田中委員 うまく時間が設定できればいいんですけども。

○武貞委員 すみません、よろしく申し上げます。

○青木 ではよろしくお願ひいたします。

そうしましたら、書類のご説明を簡単にいたしますと、日比委員からいただいている助言の対照表と、それから武貞委員からいただいている対照表、それから対照表の形にはまだなっておりませんが、村山委員、それから田中委員からいただいている紙がございます。こちらとし

ましては、項目ごとに並べていくということがちょっと時間的にできなかったこともありますので、考え方といたしましては、日比委員からいただいているコメントに基づいてスタートさせていただいて、それから武貞委員のコメントに移って、そこでもう既に前の委員の方への回答で大体回答しているという場合には、若干はしよった形で回答させていただくという形をとりたいと思っております。

○武貞主査 わかりました。

それでは、インドネシア共和国のジャカルタ大首都圏港湾改善計画、物流だったと思うんですけども、そちらのマスタープランの最終報告書案に対する助言委員会ということで、ワーキンググループを始めたいと思います。すみません、今日ちょっと会議場の場所をすっかり勘違いしてしまっていて、遅れてしましまして申しわけありませんでした。

それでは、私、武貞が主査をさせていただくということで、今、事務局の方からご説明があった形で進行していきたいと思っておりますので、まず日比委員からいただいている質問に対する回答ということでご説明をお願いします。それで、分量が結構ありますので、とりあえず、まず1ページ目のところをやって、それで少しまた日比委員のほうから何か、もしくはほかの委員の方からも何かあったらということで。

まず1ページ目の6問でいったん切りたいと思います。よろしくをお願いします。

○向上 JICA経済基盤開発部の向上と申します。本案件担当をしております。よろしくお願いいたします。

まず、説明の前に前回の助言のレビューだけ一度しておいたほうがいいかなと思っておりますので、そこを簡単にどういう項目があったか、対応自体については事前に資料を配らせていただいているので、そちらで省略させていただくと。ちょっとお手持ちの資料はないんですが、まず最初の助言の一つとしては、代替案の選定について、端的に言えばもう少し定量化して総合的に判断している、どういう根拠でやっているかというところを明確にさせていただきたいというような助言を最初の段階ではいただいております。2番目については、非自発的住民移転ということで、住民移転がどうしてもアクセス道路であるとかそういったところに生じるので、そこに対しての配慮、より調査を行うべきではないかというところでご指摘を受けました。3番目のご指摘といたしましては、漁業、海洋環境というところで、特にサンゴ礁ですね。チラマヤというジャカルタの東のほうにある港湾開発については、サンゴ礁が約2キロ沖にあるというところで、その部分についてももう少し配慮すべきではないかというご助言をいただきました。あとはステークホルダー協議についてということで、環境カテゴリーが当初BだったものがAに

変更になるに当たって、旧ガイドラインの対象の本調査のステークホルダーは計3回実施すべきというご助言をいただいて、それに対応して追加で、今回調査でステークホルダーミーティングを1回開催して、計3回になりました。最後には水田への負荷といったところについて、より配慮した調査は必要ではないかというところで、それに対応して今回の報告、ドラフトファイナルの報告となるに至っております。

それでは、日比委員のコメントに対して回答を一つ一つ説明させていただきます。

お手持ちの資料で日比委員のところでもまずご確認いただきたいと思うんですが、まずご指摘のちょっとP.4-63、報告書の確認でちょっと紛らわしかったのが申しわけなかったなと思ったのが、PDFとワード版を送付させていただいていて、ワード版のほうが最新版という形で送らせていただいている、ちょっと参照する箇所が違うのかわからないんですけども、その取扱量の予測のところの指摘で、Option-1だけでなぜその需要予測をしているのかというようなご指摘を受けて、ちょっと質問の趣旨がよくわからないところがあったので、ちょっと補足をいただければ。基本的にはOptionが変わっても需要予測自体というのは特段変更がないというような位置づけではあるので、報告書上の構成のお話かなとは思いますが。

○日比委員 ちょっと続けていただいて、後から。

○向上 それでは、続けてやらさせていただきます。

では質問の2で、Consistency with Urgent Rehabilitation Projectというところで、これが何かというところですが、ちょっとお手持ちの資料、後で回収させていただきたいんですが、一番下にこういうカラーの資料はありますでしょうか。当機構が現在実施中の円借款のタンジュン・プリオク港緊急リハビリというものがあまして、図面と文章を読んでいただければ大体想像が、ちょっとわかりにくいところはあるんですけども、基本的には防波堤を移設して航路を拡張するというところで、ちょっと場所がなかなかわかりにくいので、画面上で示させていただくと、今、既存の防波堤がこういうところにあるんですね。この下の部分が航路になっていて、航路がすごい狭いので、それを拡張する。ちょっとここの図面自体は大体概略なんですけれども、拡張することによって航路が船舶の相互通行ができるようなことにしたいというところで、その実際のプロジェクトの大体関係する位置というのはここら辺、今、丸でつけているあたりなので、当然ながらかぶる部分があって、その整合性をとる必要があるといったところでこういうふうに記載をさせていただいています。ちなみに、あとは港湾の入り口、ここの防波堤がこういう形になっていて、ここもこういう形でできているという、この入り口部分もちょっと狭くなっているの、そこも広くして、より港湾内の相互通行というか、船舶

の移動がしやすいようにするというところを目的とした事業で、2004年3月31日にEN署名で、現段階でもまだ設計は終わっているのか。ただ、まだ建設自体は開始していないという状況で、ただその部分と、これから建設まで進んでいくので、このマスタープランはどんどん進んでいって、実際の実施に至ると、どうしてもその整合性をとる必要があるというふうに考えております。

これが一応、以上、2番の借款の事業、緊急リハビリの説明となります。

続きまして、3番の指摘というところで、Involuntary resettlement、要は住民移転の家屋数で評価しているが、人数は把握できているのかというご質問については、現時点ではマスタープランであることから、詳細な人数までは把握していない。これはマスタープランだからというのがありますが、道路の路線の検討自体というのが、まだ正直、マスタープランの段階ではかなりあらあらというか、ざっくりとした、どの路線あたりが検討できるかといったようなレベルの状況なので、今の時点では人数まで把握してはいないというところで、今後のF/Sなど実施する場合には、当然ながらそういった人数ベースでどれくらいの影響があるかといったところは検討する必要があるというふうに考えております。

続きまして、4番のところ、Tarumajayaという森林規制というか、そういう指定が外された経緯について、どういうところに対して、その理由と経緯というところで、回答としては、Tarumajayaというところは森林省によってそのProtected Forest、要は保護林に指定されていると。ただ、指定はされているものの、地元政府の空間計画上は指定が解除されていると。なかなかその指定、恐らく政府の間の指定の整合性がうまくとれていないところがあるんだろうと。ちょっとすみません、もし補足いただければ、申しわけないです。

○三島氏 指定自体は森林省のほうで行われますが、それとは別に、地方政府のほうで空間計画を策定しておりまして、その中でProtected Forest、あるいは工業用地であるとか、全般的な土地利用政策も盛り込まれております。その中で、この地域につきましては、Protected Forestの指定を外しておりまして、恐らくこれは港湾利用の計画があるために指定を外す提案をしているのではないかというふうに解釈をしています。

○向上 続きまして、では5番というところで、表のちょっとこら辺もなかなかどこを対象として説明しているのかというのはちょっとわかりにくいんですが、評価の基準という箇所がありまして、その部分の記載がExplanationと書いてあるけれども、実際は評価結果ではないかというようなご指摘を受けたので、その点については、ExplanationというところをResultsといった表記を変えさせていただくと。結局、説明が書いているこの部分ですね、ちょっと見

にくいんですけども、P.7-10ページに当たるかと思うんですが、そのこの表の記載のところをExplanationを、これは記載上変えさせていただくというところで対応させていただきたいと考えております。

6番の水質への評価が追加されているというのがあります。個別項目で評価していない理由は何かというところで、基本的に、ちょっと質問の意図というところも十分に把握できていないと思うところがあるんですが、この回答の趣旨としては、SEAの最初の段階では、水質への影響評価といったところは大きな影響を、場所の選定については水質自体が影響がというのが大きいコンポーネントというか、要素とはならないだろうというふうに考えているので、SEAの段階では水質への評価といったところは具体項目としては入れていないと。ただ、実際のカリバルであるとか、チラマヤであるとかといったところを検討する部分については、そういった水質の部分も影響があるので、その部分も追加させていただいているといったところを回答している次第です。ちょっとすみません、この質問の意図自体を、もし日比委員のほうからもまた補足をしていただければ助かります。よろしく願いいたします。

○日比委員 2から5までは、ありがとうございます。了解しました。

1番は構成上の問題だけなんですけれども、取扱量の結構いろいろ統計分析等で数字を導く部分が、4.7.1のOption-1のところに入っているんですけども、それが単に何でOption-1の、そのOptionの説明の下で1のところで行っている理由がちょっとわからなかったというだけの話で……私が何か違う古いバージョンとかを見ているのかな。本当に構成上なんです。ここの1番下の4の流れでOption-1の説明が始まります。この次のページから結構何ページかにわたって分析が続くんですけども、4、5ページ。これというのは別にOption-1だけに特化する話ではないのではないかと思った。すみません、私、港湾のことはよくわからないので、単に見ていて、これはOptionに限らずということなのではないかと思って、そんな大した意味のある質問のつもりではなかったんですけども。

○向上 ただ、これはOption-1ではなくて、2でも3でも共通の。

○大槻氏 そうです。それは需要予測ではなくて船の船型の。

○向上 船の大きさ、船型の多分分析のところですけども、Option-1、2、3で共通なんですよ。

○小泉課長 このOption-1というのはとっても問題ないわけですね。

○日比委員 逆に言うと、ここはOption-1にあるんだったら、2と3に同じ分析がないとおかしいことになりますよね。

○向上 ここにOption-1と書いておいて、ここはでは結果は変わるのかというと、多分変わらないというので、ちょっとここは構成上の問題なので、そこは共通部分は共通部分として提示して。

○日比委員 ただ、報告書の構成上、ちょっとわかりにくいんですけども。そういうものだというのであれば、そうかもしれないですけども。

○向上 ここは共通部分は共通部分として整理、配置上の構成上なので、そこはそういう形で修正して、共通部分は共通部分で、個別のところは個別でわかりやすく、そういう形で対応させていただきます。

○田中委員 今のところで、4-62ページの4.7.1という見出しのところがありますね。Development Fully Concentrated at off North Kalibaruですか、で (Option-1) となっているわけですね。その前の4.7全体のがThree Options for a New International Container Terminalですか、ということですよ。何か4.7.2を見ると、この4.7.2というのが4-77ページにあるんですが、これはOption-2のやはりDevelopment Splitと、こうなっていますよね。そうするとこれ、つまり質問は4.7.2、4-77ページ以降は、これはOption-2のご説明をしていると。4.7.1はこれは全体のOptionであると、そういうことですか。4.7.1、つまり4-62からはOption-1という括弧書きであるけれども、これはOption-1だけではなくて、Option-1、2、3共通の事項であると、そういう説明ですか。

○向上 Option-1の部分には、基本はOption-1がメインなんですけれども、ただ共通部分も含まれてしまって、要はきちんと整理がちょっとされていないところですよ。

○田中委員 ということですよ。だから今のご回答のように、多分4-62ページの4.7.1のOption-1をとってしまうと、そういう整理でも大丈夫ですかという。

○向上 ここはまた共通部分と、Option-1は固有の部分で整理をして構成を変えさせていただく形でちょっと対応させていただきます。Option-1をとるだけでは多分話がつながらなくなってしまうので。

○日比委員 それから6番ですが、ここは質問の趣旨は、これもひょっとしたら構成上の問題かもしれないんですが、表7.7.13の上までのところにずっと……例えば自然環境の各項目についての分析があったりとか、Impact on MangroveとかImpact on Fauna and Floraという形で整理をされて、最後のサマリーというところの2段落目で、水質影響のことを書かれているので、これも単純に、これが何で、では上のように一つの項目として評価していないのかという、何か取り扱いにどういう違いがあるんだというのが質問だったんです。こちらでお答えいただ

いているんですけれども、ということは、候補地選定に影響がある項目ということなのかなというふうに思ったんですけれども。

○向上 何で分けているのかという。

○日比委員 ええ、そうなんですよ。この水質だけがどういう位置づけなんだという質問なんです。

○三島氏 表7.7.14は、カリバルの中でレイアウト案が3案ございまして、その3案の評価の表です。水質への影響は基本的にチラマヤであってもカリバルであっても、その広域的な範囲の中で、どこに港をつくろうとも、負荷としては変わらないという理解ですけれども、このカリバルのレイアウト案に限っては非常に水質汚濁が進んでいる場所ですので、囲った形にするのか、オープンな形にするのかといった形で、停滞による水質汚濁が変わってしまうというふうに考えられましたので、このレイアウト案の評価に限っては水質を評価項目として追加いたしました。

○日比委員 わかりました。ありがとうございます。

○向上 よろしいでしょうか。

ほかに委員からなければ、また次よろしいですか。

○武貞主査 そうですね。とりあえず、では次の2ページ目の日比委員からいただいているご質問、コメント、2ページ目の2.のSEAの部分ですね。1から9までありますけれども、これを順にお願いいたします。

○向上 日比委員のほうから、スコアリングの根拠は何かというところで、どのように重みづけを行ったかについて説明をさせていただきます。重みづけについては、調査団内の複数の担当で検討して行ったと。1~5のスコアは、基本的には3案の相対評価、必ずしも絶対ではないというところで、明確な差がないと考えられる場合は必ずしも最大5、最小1とはしていないと。Coral ReefのところについてもOption-2は近い距離にあるんですが、直接開発区域内に存在するわけではないので、明確に影響があるとも言いきれないため、3としているというところで、ちょっと具体の表で、この一度示させていただいている、後でこのあたりとかになるのかなと思う、4.99とか、特にカリバルの地域の比較というのはそういう5段階の評価でさせていただいていると。あとはここですね。ここのOptionの部分、Optionの比較もそういった形で評価を5段階で、Optionの比較も5段階でやっていますし、カリバルのさっきのAlternativeの比較も、5段階評価で相対評価でやらせていただいているというふうに理解いただければと思います。

ちょっとまた後ほど説明しますが、Alternativeのほうも含めて、少しまたほかの委員の方からもご指摘があって、もう少し評価の根拠とか、そういったところの説明が必要だということもあつたりするので、またこの評価のポイント自体は再度検討して、また説明自体も追記してという形で対応させていただきたいと考えております。その点はまた後で説明はさせていただきます。今の時点で5段階評価をどういうふうにつけたかという質問に対しては、このように説明させていただきます。

続きまして、Option-2が漁場への影響とか、Coral Reefへの影響についてというので、Option-2が一番高いのではないかと。また、動植物に対しての評価であるとか、そういったところでどういうふうの評価をしているのかということのご指摘に対して回答いたしますと、SEAの結果のみ、要は7章の部分だけを見ると比較的、何ともそういう漁場というか、海の部分に対する影響とかが大きいようにとらえられるんですが、4章の評価の部分をごらんになっていただければ、必ずしも環境への影響だけではなくて、渋滞、あとは費用、開発費とか、そういったところを含めて総合的に評価をさせていただいているというふうに書かせていただいています。Coral Reefへの影響という点については、追加で十分な調査が必要だというのはあるんですが、2キロ以上離れていることから、現時点では大きな問題はないのではないかと考えている。問題ないというか、十分にミティゲーションの検討は可能であるというふうには考えております。

動物・植物への影響についてというところで、今の現時点で、後の回答と重複するところがあるんですが、現時点は大きいレベルの空間計画とか、そういう上位計画上でそういった規制というのは、今のSEAでやっているもののみが指定されていると。実際に現地で調査をやったものの、そこまでそういった希少種といったところは現時点では確認されていないと。当然ながら、今後F/Sを進めていく場合には、こういった動植物といったところも問題になっていくと。特に道路の検討という部分では、なかなかすぐマスタープランの中でここでぴっと決まるようなものでもないので、そういったF/Sの段階で動植物等もより慎重に調査・検討を行いたいというふうに考えております。

次の3番の質問としては、Alternative-1、2、3の比較のところ、Involuntary Resettlementが発生するとあるが、評価は5となっているのはなぜかというのは、これは単純にミスで、一応50世帯程度で発生するため、Alternative-3と同じ評価としています。ちょっとこの住民移転の話もなかなか評価が難しく、道路のアクセスの検討というのをマスタープランの段階でこれだと決めつけて評価すること自体がなかなか難しいところがあるので、少し

また先ほど申し上げたように、評価自体の重みは再度検討させていただきたいというふうに考えております。

続きまして、質問で4番です。Ecological Importanceの説明文の中では、鳥の生息地の記述があるが、そのほかの生態的、生物多様性面での評価項目の記述がないと。鳥だけなのか。ほかも含めるべきというご指摘に対して、先ほども申し上げたように、イ国における上位計画や、自然環境に係る広域的な保護計画・保全提案という視点から、調査・検討項目を抽出しているというところが、基本的にすべての動植物、生物をマスタープランの段階で網羅的に調査するというのは、なかなか現実的ではないところがあるので、本調査ではある程度そういうふうに制限がかかっていたりとか、貴重種の確認がもう今の簡易な調査の時点でも判断できるものについては可能な限り配慮を行うというところで、今のEcological Importanceで、鳥であるとか、あとはサンゴとか、海洋の利用とか、そういったところを含めさせていただいているというふうにご理解いただければと思います。

今後については、先ほどの質問と重なるんですが、動植物についても当然ながら確認をして、貴重種がある場合は当然保護対策、ミティゲーションなどを検討したいというふうに考えております。

続きまして、5番についてというところで、Coral Reefに対するDirect impactとは何かというところで、もう少し詳細に説明されたいという質問に対して、Direct impactというのは、要は港湾の埋め立て部分、もしくは航路浚渫、要は航路で海底を掘る部分というのが、直接にCoral Reefと重なっている場合、当然埋め立てたらCoral Reef、要はサンゴ礁がつぶされてしまうので、そういったところとか、浚渫すると当然、サンゴ礁を掘り下げなければいけなくなってしまうので、そういう意味でのDirect impactは2キロ以上離れているのでないだろうというところで、そのような記載となっています。詳細に説明されたしというところで、報告書上はご指摘を踏まえて、もう少しその意図等を補足するような形で記載させていただければと考えております。

続きまして、Tangerangにおいてはマングローブ群生林はないものの、” mangrove species can be found” と、この地点は以前は群生していないのかというところで、その回復はないのかといったご指摘に対してですが、現時点では、Tangerang周辺について、群生林は確認されていないものの、小規模では確認されているため、mangrove species can be foundと記載させていただいています。当然、マングローブ自体に回復のポテンシャルはあると考えられるんですが、なかなかポテンシャルの部分はあるんですけれども、十分ミティゲーションも可能で

はあるというところで、現段階のSEAのレベルでは、そこまでの評価を含めておりません。要は、十分に候補地の選定自体に大きく影響する項目ではないと。なかなか難しいところがあるので、今の計画段階では入れていないけれども、今後もし必要であれば、当然ながら評価していく必要があるというふうに考えております。

とりあえず6番までの質問に回答させていただいたので、関連する項目でもしコメントがあればいただければと思います。

○武貞主査 どうぞ。

○日比委員 1番については、この案件に限らず、これまでも何度か議論になったかと思えます。もう一度検討していただけるということなので、よろしく願いいたします。

○武貞主査 村山先生からも同じ質問をたしかいただいていると思えます。

○日比委員 それから2番のところは、ご説明は理解いたしました。もちろん、それだけで社会環境項目のみで決めるわけでもないということも、現実的にはそうかなと思う一方で、たまたまなんでしょうけれども、Coralとか、あるいは漁業とかについて、影響が出ているオプションを結果的に選択していますので、やっぱりそこで影響が、それは影響があっても選択するという合理的なやっぱり説明をしないといけないのではないかと。そういう意味では、例えばCoralの5番でご説明いただいていますけれども、私もCoralの専門家ということではないので、これで本当にいいのかなというのは、逆にお伺いしたいというか、これは本当に大丈夫ですかということですよ。というのがここでは一番気になる点でした。というのが2番です。

あと、4番は、確かにないことを証明するというのが一番難しい作業になるかと思えます。いろいろなプロセスの中で順次されていくということはわかりました。ただ、ここも特にEcological importanceにかかわる部分って、結局本当にないのか、情報がないのかというのは、随分意味が変わってきますので、そこが明確にしないままサイトオプションをセレクションしてしまっているのかどうかというのはちょっと引っかかっているところです。これはもうないということだったらそれでいいと思うんですけども、必ずしもそう言い切れるわけでもないというふうに報告書からは読み取りましたので、こういう質問をさせていただきました。

補足としては以上になります。

○武貞主査 ほかの委員の方から何かありましたら。

○田中委員 ちょっと私から、日比委員のこれはSEAの2番のところに対する回答で、SEAの結果からのみOption-2をサイトとして選択したのではない。それらを含めてという、こういう記述がありますよね。

この関係で、僕の質問コメント4番のところを見ていただきたい。私の読み方があれなのかどうか分かりませんが、こちらのこれはサマリーのほうですかね。7.6ですか、ページ174ですかね。こちらのほうの記述には、評価結果を考慮して、チラマヤのOption-2とノースカリバルのAlternative-1を選定したという記述があるんですね。174ページかな。7.6のRecommendationというところですね。Considering the results of the evaluation, Cilamaya was selected. 174ページの7.6です。

○武貞主査 多分、アップされていた資料の一番最初のPDFのサマリー。

○田中委員 そうです。PDFのものでですね。サマリーですね。サマリーの結論として、Recommendationということで、174ページにこういう記述があって、この174ページのRecommendationのConsideringというのは、多分その前のテーブル7.5.3であったり、7.5.2であったり、多分これがSummary of Evaluation for SEAということで、これはまたChapter.4のほうのevaluationとちょっとそごがあるんだけど、仮にこの結果をもってOption-2を選定したと書いてあるわけですね。という記述があるものだから、このいわゆる174ページの記述、Recommendationの記述と、今日の先ほどのご回答、日比委員への回答のことでいくと、これはSEAの結果からのみではなくて、それらも含めた総合評価のもとでサイト選定を行ったという、こういう回答になっているんですが、これはうまく整合しているのでしょうか。

○向上 そちらのRecommendationが、この修正前の要はOptionの位置づけとして、PDFで送らせていただいて、助言を受けてワードで該当部分を修正した箇所を送らせていただいていたという位置づけなんですね。説明としては、要は。

○田中委員 これ、でもサマリーで配付資料1とかなっていたよ。配付資料(1)というのに附せんがついていて、ずっと一連の資料で配付資料2、配付資料3となっていて、配付資料1が、これはドラフトファイナルレポートのこれがサマリーなので、これを読めば大体わかるかということで、最初これを読み出したんだよね。さらに、SEAというのはChapter.7とかChapter.4とかにあるので、そちらのほうをさらに読み進めて、十分読み切れなかったんだけど、一応主要なところをチェックしたと、そういうことなんです。

○向上 ちょっとサマリーのほうが十分に修正を反映し切れていないところがありますので、申しわけないです。そこはちょっと当然ながら。

○大槻氏 PDF1の1だったか、その後に現地調査をして、今回の資料になっているから、それに対する形でもう一回あれなんですよ。

○向上 そうですね。

○大槻氏 普通の状態だとそこで終わっているんだけど、延長されたから。

○田中委員 そうすると、今のご説明は、このRecommendationのこの記述はもう一回見直すということですか。

○向上 そうですね。ここを含めてちょっとサマリーの、PDFのほうは少し古い情報が入ってしまっている関係があるので、基本的にはChapter. 7とChapter. 4の部分が再送させて、ワードで送らせていただいたところが一応最新の、助言委員会の助言を受けて修正させていただいたというふうにとらえていただければいいかと考えています。なので、助言委員会の方にそのSEAの評価と、要は総合評価の部分でちょっと乖離があるのではないかとご指摘を受けて、そういうご指摘を受けた中でちょっと修正して、サマリーのほうは、だからそのご指摘を受ける前の段階のものになってしまって、すみません、ちょっとここは。

○村山委員 ちょっと見方は気をつけられたほうがいいと思いますけれども、スコーピング段階で我々一度お話を聞いているわけですね。その前にドラフトファイナルの案が出ているというのは、位置づけとしてはちょっとおかしいような気がするのです。

○田中委員 これ、今出してくださった、これドラフトファイナルのサマリー、これですね。私たちが読んだのは。

○向上 基本的には、当初3月に計画を出すという話で動いていて、2月にちょっと助言をいただいている、ちょっとそこで修正が間に合わないの、先方には説明はするものの、当然、助言委員会があるので、また修正をするところを伝えているところなんですね。なので、基本的にはこれで終了という位置づけにはなっていないで、そういう意味では、ここが本当にドラフトファイナルと書いてしまうと、これで本当に終了かというふうにとらえられてしまうので、位置づけとしては当然、また再度先方に対してはきちんと説明をしてやるので、すみません、ちょっと資料の送付とその位置づけは混同してしまった点は非常に申しわけなく思っております。

○武貞主査 すみません、確認ですが、もともとハードコピーで送られてきていたこのChapter. 4とChapter. 7とありますね。これはアップされていたワードのものと同じものですか。

○向上 はい。

○武貞主査 この資料として6件、たしかアップされていたと思いますが、6件アップされていて、そのうちの最初の3件は最終報告書案ということで、一つ目がサマリー、それから二つ目がChapter. 1から4、三つ目がChapter. 5から9というPDFがありますけれども、これはだから内容が古いということになりますか。

○向上 はい。そこのChapter. 4の部分が、新しくなったものがワードで。

○武貞主査 かつ、それはこのプリントアウトを送付してきていただいたものという理解ですね。

○向上 送らせていただいた、そういうことでございます。

○武貞主査 ということはですから、1から3は逆に見るとややこしくなりますよということになってしまっているわけですね。

○田中委員 そういうことですか。なるほど。それは一応1を読んだわけ。順番でね。サマリーから入ると大体概要がわかるだろうと読んだわけだ。そうしたらそういう記述があったので、ああ、この結果をもとに絞り込んだと。にもかかわらず、なぜ評価がずれているというか、厳しい評価があるのにもかかわらず、このOption-2を選んだんですかと、こういう質問なんですね。わかりました。

それでは、同じような、これは日比委員も2番のところでされているように、そのOption-2を選ぶということが私もちょうとこれ違和感を感じたわけですね。私のコメントでいけば、やっぱり4番のポツのところとか、なぜOption-2を選んだんですかと。つまり、これは環境面から一番影響が大きいのではないですかということです。で、そういう評価を受けて、そこを選ぶんだということを確認したというのが頭にあったものだから、なぜこの環境社会面ですね。水田とか漁場とか住民移転とか、影響が相対評価をすれば大きいわけですよ。

ただ、その後にChapter. 4のほうの4. 7. 26、今まさに議論があった表4. 7. 26ですよ。これに1から5段階のいわばスコアというのが入ったわけですね。スコアというのと、あと縦軸のウエイトというわけですね。これは11%から20%まで、約倍のウエイトづけがあるわけですね。この総合評価で、最終的にはウエイトトータルで3. 5点とか2. 2と出ているわけですね。この意味がよくわからない。つまり、1から5段階の、他方で5段階まで広げていると。スコアのほうはですね。他方で、今度は縦軸のほうは、項目間については11%から20%まで約2倍に広げていて、これはどうやって読んだらいいんでしょうかと。特に5段階の得点を与えるスコアであれば、それは5倍の価値の差があるんですかと。5倍の価値の差があるので、他方で5点、他方で1点という差を広げているんですかと、そういう質問です。それは私の6番のところですよ。

同じようなことは、これは日比委員のほうでいけば、多分1番の話ですね。

○日比委員 そうです。村山委員も一番最初の。

○田中委員 そうですね。村山委員もそうですね。やっぱりそのスコアとか、よくわからない。これ本当に正しいんですかと。正しいというか、どういう根拠でこれされたんですか。

○武貞主査 ここは一つだけ確認ですけれども、もともとスコーピング案、最初のスコーピング段階で、実は同じような印象をサイトの選定について持ちました。つまり、環境影響が大きそうなものがなぜ選ばれているんだらうというのが、最初のスコーピング段階の議論でやはりありまして、それが実は前回の助言の一番最初の助言になっているんですね。一番最初の助言というのが、そのまま皆さんお手元に、今お持ちだと思うんですが、開発候補地及び代替の選定についてということで、現段階の調査結果に基づく云々かんぬんということで、多様な評価項目間の関係とか、意味づけ、それがああるんですという説明を前回もいただいていたと。恐らくやると多少、今日まさに出たような疑問が出ることもある程度想定はしてはいたんですけれども、とはいえ、もう少しそこは丁寧に説明をしてもらうべきだろうということで、こういう助言をした経緯があります。

ただ、今回、そういう形で対応していただいたと。説明も受けたわけですが、それでもやはりまだちょっとという皆さんのご意見があるのも事実だと思いますので、この部分はさらに今回、各委員から出たような疑問がもう少し出てなくなるような説明というのは可能なのかどうかというのを、やはり検討していただくことになるのかなという印象を、今の段階では持っています。このあたりについてはまた後でお話があるということもありましたので、時間があれば少し議論をしてもいいかなと思います。

○向上 では、とりあえずペンディングで、ではちょっとまたここは。

○武貞主査 そうですね。それは恐らくJICAさん側としてもいろいろと言いたいこと、考えていることがおありだと思いますので。

では、すみません。とりあえず日比委員からいただいている質問の3ページ目の7から順番にまた。場合によっては、もう次の漁業の最後のところまで、4ページ目の上の3のところまで進めていただいてもよろしいでしょうか。

○向上 わかりました。ではそのまま続けさせていただきます。

動植物への影響へのSuggested Mitigation Measuresとして、develop proper mitigation plan、要は緩和措置計画の策定が、緩和措置ではないのではないかと。要は動植物への影響を十分に評価すべきというところで、動植物をなかなか上位レベルの計画の段階で把握するのは難しいというのは既に述べさせていただいて、具体的な項目としてその報告書に書かせていただいているんですが、” To develop proper mitigation plan for the species in case any rare or valuable species are found through the survey for EIA” と記載しているように、EIAにおけるより詳細の検討の過程において、貴重種などが発見された場合は十分に調査・検

討を行った上でmitigation planを作成すると。要はmitigation planを提案するだけでなく、当然そこのための過程で調査をするということ、一応きちんと調査するという含めて緩和措置案というふうに書かせていただいております。という回答をさせていただいております。

あとは、次の質問としては、Topography and Geographical featuresでのSuggested Mitigation Measures、土砂の供給元で、要はどこを具体的に供給元として考えているのかと。また十分な供給量を確保できるめどは立っているのかといったところについての指摘に対して、詳細は今後の実施の段階で検討するというところで、現段階では南スマトラ地域の既存の採石場からの供給を想定していて、供給量も十分であるだろうというふうに考えております。この部分、説明が不足しているというご指摘を踏まえ、少し補足するような形で報告書上、記載させていただければと考えております。

続きまして、取扱量の予測で、温室効果ガスの排出増加についてどのように考えるかというところで、なかなかちょっと難しい問題なんです、今のマスタープランの基本的な考え方としては、港湾を建設してもしなくても、インドネシアの経済発展が伴うことによって取扱貨物が絶対的に増えると。要は港湾のwith、without関係なく増えると。その中でどのようにして温室効果ガスの排出を抑えるかといった検討をする必要はあるのかとは考えております。逆に言うと、そのためだけに温室効果ガスの排出の検討は、今の段階では必要がないのではないかとこのように考えております。今回、先ほどの評価の話と関連するんですが、そういった温室効果ガスの関係からも、今のジャカルタ首都圏の道路が非常に渋滞していると。これは港湾へなだれ込む渋滞が非常に大きく関係しているところもあるので、それらを踏まえて、チラマヤという東のほうの開発が有力ではないかというふうに、現段階で調査団、JICAとしては考えているところでございます。

続きまして、漁業についてというところで、ここは何人ぐらいの漁業者が従事していて、どれぐらいの収入があるのかと。どれぐらい、漁業従事者への影響を評価しないことには意味がないのではないかとこの話に対して、こちらもマスタープランの段階で、各サイトの何人いてどれぐらいの収入でということまではなかなか難しい。現時点ではそこがミティゲーションできないと言われると、マスタープランの段階で何らかの補償ができるというふうに判断をしているので、SEAの時点では余り評価はしておりません。今後、当然F/S等を実施で、何度も同じフレーズなんですけれども、できるだけ早い段階でいろいろな影響、クリティカル、すごく事業の実施上、ミティゲーション負荷のものについては早い段階で検討したいとは思ってい

るんですが、具体的にどれくらいの補償になるかといったところについては、今後の検討の宿題としたいというふうに考えております。

続きまして、土砂の堆積、土砂の流出の分析で、漁場への影響といったところで、こちらは質問の意図が十分理解できてないところがありまして、要は港湾を建設してもしなくても、土砂の流出・堆積は行われるのではないかというふうに考えておりまして、そういう意味では、特段、検討は行っておりません。港湾の建設によって、なかなか潮流が変わったりとかいうところが起こるようであれば、検討する必要があるのかなとは思いますが、現段階ではちょっとなかなか予測は難しいのかなというふうに考えております。

3番でLocal economy such as employment and livelihoodの評価において、漁業、漁場への影響はないとあるが、水質、航行船舶、潮流の変化などによる魚資源量への影響がないと言い切れるのかという点については、当然、港湾がないチラマヤのところに港湾を建設すれば、当然、潮流であるとか、漁場に対しては何らかの影響があるというふうに考えておりますので、なかなかそこを定量的に評価するというのも難しいところがあるので、今後のF/S時において、当然、より十分に調査・検討を行いたいというふうに考えております。というふうに回答を記載させております。

とりあえず以上でございます。

○武貞主査 ありがとうございます。

それでは、委員の方々から何か追加でコメント、質問等ございましたら。

○日比委員 ご説明ありがとうございます。7番のところに関しては、おっしゃることは非常にわかります。さっきのCoralのところとかとも重なる部分かとも思うんですけども、ここは緩和措置の話をしていただいているんですけども、結局、それは十分調査しないと緩和措置の考えようもないという、ある意味当たり前のことを言っていただいているんですけども、私が気になるのは、では例えば調査、このマスタープラン段階のこのSEAで、Optionを選定した後に何か重大な発見がその後のEIAで出てきた場合、どう対応するのかなというところが一番気になるんですが、それがミティゲーションを考えますという一言で済ませていいものかどうかというのは、ちょっと気になっているというところなんです。というのは、それで済んでしまうんだったら、別にこの整理する必要はないではないかということになってしまいますので、その影響があったら対応しますというので済んでしまうので、そこの確かに情報が多様で、まだSEA段階で十分な情報がないというところもわかるんですけども、それをもう少し、いや、もうどこもないと。問題もないと見ているという、もう少し何かコンクリートなものを見

せていただけないのだろうかというのが、この7番での意図になります。

それから、9番は、これは確かにおっしゃるとおりで、これは今回の案件に限らず、例えば道路とかでも、私、この質問を必ずさせていただいているのは、これはこのプロジェクトだけを見たら確かにそういうことだと思いますし、JICAのプロジェクトはあってもなくても増えるだろうというのも確かにそうだと思うんですけども、ただ一方で、日本ODAを進めていく中で、温暖化対策をどう考えているのかというところとつながってくると思うんですね。結局、CO₂の排出ってやっぱり最終的には一つ一つの排出源で削減するというのが、まずやっていけないといけないことだろうと思うんですけども、少なくともこういったJICAのプロジェクトベースでは、そういった取り組みを特にしようという意図は少なくともここから感じられないので、これもだからこのプロジェクトだけのことではないかもしれないんですけども、温暖化対策にどう取り組むんですかという質問と聞いていただいても結構かと思います。

○小泉課長 9番についてお答えします。経済基盤部の小泉と申します。

今、私どもJICAでも、気候変動対策ということを非常に重視して取り組んでいこうという全体の方針、方向設定を示しておりまして、それに沿って各プロジェクトでも、例えば都市交通のプロジェクトとかでも、CO₂の削減量をどれくらいできるかと。なかなか定量的に難しい状況ではございますけれども、それに取り組もうとしております。そのような気候変動へのCO₂の例えば削減量の算出に当たりまして、建設に伴うプラスの部分と、実際にそのプロジェクトが完成した後のオペレーションの段階での削減分、例えば都市交通で道路から鉄道に移ることによる削減分、そういうようなところも含めて、まさに取り組みをこれからやっていこうとしているところでございます。

今回のこの港の案件で、先ほどの評価項目のところにも出てまいりましたが、私どもが非常に重視しておりましたのは、ジャカルタ首都圏での交通のインパクトをなるべく削減させようと。つまり、交通の発生源である東部工業地帯から、都市の中を通過して港まで行くと。そのボリューム、これですと101,000PCUと書いてございますけれども、それ掛ける輸送距離というのがCO₂の発生にそのままきいてくるものだとしますと、それをOption-2ではチラマヤに移すことによって、その削減量というのは物すごい大きくなるというようにも考えているんですね。そのようなことから、今回、Option-2というのをかなり重視して続けたというのはございますが、そういうようなことを今回、今のタイミングで定量的にはまだお示ししておりませんが、そういうようなことを今回、今のタイミングで定量的にはまだお示ししておりませんが、今後のプロジェクトにおいては、そういうものもまずはどこまで定量的に出せるか、そういうのはやっていこうと考えております。これが今、全体の方針となっておりますので。

その中で、今回のこのプロジェクトの中で、気候変動の分というのも実は意識して取り組んでいるというふうにお考えいただければと思います。

○田中委員 ちょっと私もまだ十分読み切れていないところがあるんですが、今回の計画は鉄道、レイルウェイとアクセス道路で組み合わせて物資を運ぶ、そういう計画ですね。たしかそのOption-1、2、3で、それぞれアクセス道路の長さというんですか、距離とかが一覧で出ていたんだと思うんですが、そういうのを組み合わせたときに、結局、Option-2がこれでいくと29,000台で、ほかが101,000台と、こういうデータが例えばテーブル4.7.26に出ているわけですね。

そうすると、理解としては、繰り返しますと、鉄道との組み合わせで結局これだけの交通量で抑えられるという、そういう理解でいいんですか。つまり事業計画として。

○向上 基本的には今の時点では、鉄道の検討はしているんですが、正直、鉄道の実現性というのはなかなか難しいところがありまして、要は工業地帯というのはちょうど今、チラマヤとジャカルタの中間地帯にあるんですね。やっぱりなかなか距離を十分にとれないというところで、鉄道のメリットがなかなか生きないところがあったりするので、今の時点ではこれは基本的に道路をアクセスでしたときの影響の緩和というふうに検討していて。

○田中委員 そうなのか。

○小泉課長 実際、私、先々週にインドネシアに行ってまいりまして、そこでカウンターパートとも話をしてまいりましたが、やはりその中でも、鉄道による港へのアクセスとといいますか、輸送というのもぜひ考えてくださいという話は受けております。つまり、相手国側も非常にその問題に対する意識は高いというふうな状況になっております。ただ、今、向上が申しあげましたように、鉄道としての特性を十分生かせるだけの、例えば200キロ、300キロあるということではなく、もう少し短い距離ということもございまして、現実的にはなかなか難しい部分があることも事実です。

そのために、今回のこの検討のテーブルにおいては、まず基本的な条件として、道路で輸送する場合、どのような状況になってくるかということで、Option-1、2、3というのを選んでおります。その中からまた選ばれた際に、要は鉄道を導入するとしたらどのようなルートでさらに削減できるかということは、その次のステップで考えられると思っておりますが、今この検討のテーブルでは同一条件を比較できるようにやっておりますので。

○田中委員 わかりました。ありがとうございます。

○日比委員 あと、漁業のところなんですけれども、私の質問の1番のところ、これもその

マスタープラン段階のSEAと今後、F/S、EIAというところもあると思うんですけども、現段階、これだと、今ご提供いただいているデータから、どんな漁法で何をとっているかぐらいはわかるんですけども、例えば特に社会的な側面として、でもフィッシャーマンの一応数も出していただいたんですけど。いまいち、まだちょっと規模感が、結局どれぐらいの漁業者が影響を受けるのだろうというのがちょっとぴんとこなかったものですから、ご質問させていただきました。マスタープランだからというので、これでいいのだろうかというのは、ちょっと私もまだそれで納得できるかどうかというのは、すみません、現段階では何とも言えないんですけども、そういう問題意識で質問させていただいています。

それから、3番のところなんですけれども、これも要は漁業にどれぐらい影響があるかということで、ここの7.46ページですと、影響はないと。基本的にこれまで、例えば漁場の面積とかという形で漁場に影響があるなしというのを評価されていると思うんですけども、多分、それ以外にもここに挙げているようないろいろな影響があり得るのではないかと。例えば漁場は面積としては変わらないんですけども、必ずしもその後の資源量、あるいは漁獲量に影響がないと本当に言い切れるのかというところが気になっていまして、そういう意味ではlocal economy、livelihoodというのを漁場の面積だけで評価していいのかというのが、この問題意識です。

先ほどもその可能性はあるというふうにもおっしゃっていましたが、ここはもう少し分析・評価が必要なのか、それは次の段階ということなのか、ちょっとその辺のどの段階でどこまでやるかというのは、すみません、私もよくわからないんですけども、少なくともその影響はないと言ってしまうのは問題があるのではないかというふうに思って、挙げさせていただきました。

○三島氏 先ほどの動植物のこととも共通するかと思いますけれども、今のマスタープランの段階で、どこまで調べて、どこまでを評価するかというお話かと思うんですけども、今回のマスタープランの趣旨としては、もともと九つあった候補地を三つに案を絞り込んで、その中で優先順位をつけていくという作業でしたので、全部を細かく現地調査を行って調べ切るところまでは、物理的にできておりません。ですので、これはもう次の段階でEIAを行う中で、やらざるを得ないかなというふうに思っております。ただ、今の段階で目視で確認できること、あるいはインタビューで収集できる情報というのは、一応わかる限りは集めたつもりで、それを踏まえた評価ということになっております。

○大槻氏 ちょっといいですか。希少動植物なりがあらわれたらというお話でしたけれども、

一応、3点に絞る前に9地点というか、その前の全体を見ているわけですがけれども、鳥だけかというお話もございましたけれども、鳥がいるというのは、都市には逆にほとんど鳥というか、野鳥はいなくて、鳥そのものが非常に珍しいといえますか、いること自身がですね。鳥がいるというのは、Protected Forestといえますか、保護林の中なんですね。保護林の中には逆に鳥だけではなくて、鳥もいろいろな種類の鳥がいて、それからトビハゼのようなやつだとか、いろいろな動植物がいるんですね。ですから、そういうことを考えるともう意識的にというか、公然とそういうところは外して、そういういそうなところ、あるいはいるだろうなと確認したところは全部外したというところなんですね。

選定したところは、もう割合、非常に民家密集ではないけれども、非常に漁港があつて、みんなそこでいろいろ営んでいるというようなところですので、そういうものは見た感じでも、そういうものはないだろうというようなところを選んでいるんですが、ただ、実際、もう少し次の段階だと思いますけれども、EIAの段階で、さらにこの絞った段階で調べたときには、そういうのが出る可能性がゼロとは言いませんけれども、ほとんどないだろうなというところを選定したというところですよ。

○日比委員 ありがとうございます。鳥の重要性はもうおっしゃるとおり。

○大槻氏 まあ、鳥だけということではないんですけども、鳥に象徴されるということです。

○日比委員 いや、そこは鳥というのは非常に指標としても重要ですが、ただ、一方で鳥が生息しない重要な生態系というのも一般的にはあるのもまた事実ですから、その部分を要は、鳥は明らかにデータがあるので、鳥のいるところ、いないところはわかるというのは、そこは非常によくわかりました。あとは、鳥以外のデータでしか本来とらえられない重要な生態系を見落としている可能性が、鳥で評価したのと同等のレベルでできているかどうかということが気になるわけで、それもできていますと。データの的にまとまったものがあるわけではないんですけども、もうこれまでの調査、ヒアリングなのか何なのかで、要は既存の鳥データと同じぐらいの精度で、鳥以外、鳥だけではとらえられない重要な生態系というのは除外できていますということであれば、次の段階に進むというのはわかるんですね。

○大槻氏 鳥ですべてだということではないわけですがけれども。

○日比委員 いや、それは鳥はデータがあるということなんですよ。

○大槻氏 もう一つ、典型的なといえますか、これですべてをとということではないんですけども、サンゴ礁ですね。それは今さっき、漁場の漁獲高なんなりだけでというようなご意見がございましたけれども、ご承知のように、サンゴ礁は地元の人もおっしゃるとおりで、そこは

漁師も言っているんですが、そこは貴重なブリーディングの場所であるというところですので、そのところを、2キロというのは端っこのところで2キロですけれども、その中にできるだけといいますか、外したように、中心からはもっと離れますけれども、その一番端っこのサンゴ礁を水の中から外したということで、サンゴ礁自身もインドネシアでも非常に貴重なところといいますか、そんなにどこでもある大きな名物ではございませんので、それへの影響はということですが、これもEIA段階のことだろうと思います。

サポーターのほうも地元でサンゴ礁の研究なり調査したりして、そこにリンクするということですが、現段階でこれでないということは言い切れないとは思いますが、基本的に経験的ということはないですから、サンゴの生きている生態が変わるかどうかなどだと思いますので、そうなりますと、これも指標的なものとして一般的な流れ、それだけではないですけども、流れとか、波の状態とか、その水域、それから水質もちろんありますけれども、あとは土砂が流入していますかということで、そういうことから言うと、オープンな水域なので、これも断定はできませんけれども、やってみないと具体的にシミュレーションしないとですけども、典型的にオープンな水域で閉鎖水域ではないので、それほど決定的な差を与えるということではないのかなとは、今の段階のことですね。

ただ、いずれにしろ、EIA段階ではシミュレーションの確認を、もともと波も少ないし、流れももうそんな大したことはないんですけども、それからサンゴの域も陸から一番あるのは、開発によって土砂で埋まるということですけども、ちょっと開発のところから離れていますので、それも少しないのかなとは思っていますけれども、いずれにしろそのあたりを調べる必要があると思いますということですね。

○向上 ご指摘ももっともで、要はこのレベルで完全に大丈夫かという、正直、それは言えない。それはないものを証明するのが多分同じで難しいんですが、そこは今の調査で必ずしもデータがないところも、NGOにきちんと話をしたりとか、地元の人にヒアリングをしたりしたというところで、可能な限りは排除しているというふうに理解していただければと。ただ、当然、実施段階で100%の調査なんてすべてでできないので、実施段階で当然、何か本当にクリティカルでミティゲーションが不可能なものが出てきた場合は、当然またそれは日本も一緒ですけども、上位計画から見直す必要がある可能性は、当然それは否定はできないとは思っていますが、今の段階ではある程度のレベルでは、そういうクリティカルなものは排除できているというふうに考えていただければと思っております。

○日比委員 わかりました。

○武貞主査 すみません。一つだけちょっと確認、いや、一つというか二つほどあるんですが、一つは日比委員から出ている漁業の一番最後の質問で、日比委員から出ているのはP7-46で、ここには影響がないと。これはノースカリバルのことについて書いてある部分ですよ。日比委員は多分この7.46のLocal economy such as employment and livelihood, etcと、ここは確かに影響がないとある程度言い切っていて、それはノースカリバルの話で、7.55のほうに、今度はチラマヤの同じ項目があって、ここはまさに新しくつくるところだから影響があり得ますという記述になっています。そこはだからお互いに混同して議論が進まなければいいなということなんですけれども、それが一つ。

あともう一つ、先ほど小泉さんからご説明があった日比委員の質問の漁業の前の9番のやつですね。温室効果ガスの話なんですけれども、この部分は例えばこのレポート、これまでスコーピング段階からお話をずっと聞いて、とにかくこの渋滞緩和というのは非常に大事な一つの目的なんだということで、縷々ご説明をいただいているわけなんですけれども、例えば今回いただいているレポートでも、4.95ページとか、4.95ページの下から3段落目ぐらいに、そのOptionを比較したときに、From the above comparison as summarized in Table 4.7-25で、Option-2というのはその二つのoverwhelming advantageを持っているんだと。そこに一つはtraffic congestionのAlleviationということが入っていますよね。それがまさにテーブル4.7.26で、ウェイトを20%にしていることとつながっているんだと思うんですが、ここにこういった温室効果ガスの観点で、まさにJICAさんとしてあるのであれば、どこまでそれを定量的に、これだけ効果があるからということと言えるかということも、もちろん限界があると思いますが、もう少し明示されてもいいのかなという気がちょっと、今お話を伺っていて、単にtraffic congestionをなくすということが大事だと言っているのは利便性の話で、もしくは物流を効率的にするためだけに大事だと言っているのではないという姿勢が、もしJICAさんのほうではっきり打ち出せるのであれば、そこはもう少しそういう説明も加えられたほうが、なぜそのtraffic congestionの解消にこれだけ重点を置いているのかという説明がよりわかりやすくなるのかなという気はちょっとしたんですけれども、これはあくまで私個人の感想ですので、ほかの委員の方からもどういう印象がおありになるかわかりませんけれども。

○大槻氏 今、おっしゃったこと、ちょっと私、補足しようかと思ったんですが、さっきウェイトのつけ方ということで、さっき小泉課長さんのほうから話があったのと、今、武貞先生から発言があって、まさにおっしゃるとおりで、traffic congestionの解消というのはもう物流の効率化とか交通の円滑化ということも超えて、ご承知のようにもうインドネシア、特にジャ

カルタというか、ジャボデタベックの域内ではもうどうしようもなくなりつつあるというのはもうみんな認識して、ニュースなんかでもそういうのがもう全く動かないというようなことがありまして、そのためにトラックの時間規制というのをやろうとして、それでストライキとか、もう本当に動かなくなりつつあるというのはわかっていて、それでもこの評点については、通常よく見る評点の仕方としては、特にウエイトのランクとか、ウエイトのウエイトをつけないで、平均的にというのはよく見るんですけども、6項目あれば6項目とかですね。

ただ、今回、これについているのはまさに交通の緩和というのではなくて、もうこれはどうしようもなくなっているのを解決しなければどうしようもないということと、それからもう一つ、そうはいつでも実現のためということも、建設事業費のほうが非常に重要といたしますか、多くなる。この二つのウエイトが高くなっているというのは、これはつけ方、どうやってつけたかというのは、3名の非常に長くやっている専門家で協議してやりますと、どうしても話の中でこの辺が重要だろうと誘導的になってしまうので、あえて全く投票方式みたいな、全くお互いの議論をしないような感じで点をつけてもらったんですね。そうすると、やはりずっと1年近く調査をしてきたんですね。多少の差はあるんですけども、余り極端に差が出なくて、やはり事業費が大事だと。これがないと実施はできませんので、ある程度安くしないと現実的でなくなりますし、それから交通緩和ということですね。それでこのような、ちょっと微妙になったというのは、伏せて出してもらってそれを平均したということですね。あえて協議しないで、誘導しなかった。

それから、点のつけ方を5段階にしたというのは、さっき田中先生がおっしゃったように、価値の差ということではなくて、その手法といたしますか、一般的にいったらもう最初からこの点は1から5点ということにして、そうなる、それでそのつけ方も一応感覚的に1から5とか3とかではなくて、指標が使えるものは全部、もう定量化できるものはインデックスとしてやって、その最低のやつと最高のやつを1と5と機械的に決めたんですが、ただこういうやり方をやる前に、これはもうなかなか解析的何とかということにはなかなかないとか、やろうとしてすべてお金に換算していったわけです。当初やってみたら。そうしますと、建設費はもちろん最初にお金が出てきますね。それで、道路のお話ですと、農地の減少ということになると、それは生産量が減りますから、30年なり何なりで割り戻すと、それとか、漁業も面積当たりの補償額なり何なりと算定できますので、そういう格好で、それから用地補償については、ダブりますけれども、水田の減少とあわせて補償額みたいなものと全部あわせて出してみます

と、当然だと思うんですけども、事業費も建設費だけで圧倒的な差がついて、結局、Option-2が圧倒的にいいのではないかみたいな、サンゴとかそういうものは定量化できませんけれども、ということになってしまったんです。

ただ、頭に置いたのは、これはやはりインドネシアの人たちが客観的に選びたいというところだし、我々も漁業者なり、農業をやっている人の顔が浮かびますので、そういう人たちも含めて選定はしやすいようにというような配慮をしますと、やはりお金だけで全部やってしまうというのはわかりやすいんですけども、それで、だからこれがいいというのは、やはり漁業をやっている人は、そんなことやってとなるでしょうからということで、各項目に差を基本的にはつけないで、1から点を与えてということにさせていただいたということです。

○向上 渋滞の話でちょっと補足で、先々週、小泉課長と一緒にジャカルタに行って、タンジュン・プリオクを見ると、沖待ちとあって、港湾の外にすごい船がもう待っていて、ここをさらに拡充させることが本当に、要は陸上がボトルネックになって海側の町というのもすごいひどい状況で、そういったところもちょっとなかなかこの報告書だけで見ると、ちょっと理解できないところがあるのかなという意味では、ちょっと定量的にどこまでできるのかといったところもあるのかもしれないですけども、もう少し丁寧に説明を加えて、少し我々の意図がわかるようにしたほうがいいかなというふうに考えております。

○田中委員 ちょっと今のことで確認ですが、この三つのOptionの比較をしたと。そのときに traffic congestionというのは非常に高い評価にしたと。つまり、縦軸のウエイトでいけばこれ20%で、あとはconstruction costも20%で、この中で見ると一番低いのが11%のものが natural environment、あるいはFisheryのインパクトとか。そうするとこれは11%、20%、ちょうど真ん中の16%とありますが、この項目のウエイトづけは調査団のほうでされたと、こういうことですか。

○大槻氏 そうですね。

○田中委員 それは3人の調査団が、今のお話でいけば重みづけした結果、例えば、1対1.5対2という割合になったと、こういうことですかね。

○大槻氏 そうですね。3名の平均ですね。

○田中委員 そうすると、今度は逆にOption-1、2、3の例えば、Rice fieldについていえば、これは消滅面積ですか、これが56ヘクタールとか72ヘクタールとかって、これは2対1対1とか、1対1対5とかなっていますが、この差は今のご説明だとあれですか。

○大槻氏 ちょっと補足が足りませんでしたけども、基本的には手法のあれですから、同じような

やり方ですね。余り恣意的にこの項目についてこうするとかああするとかということをしていないようにして、原則は定量化して、それをインデックス化して、それで最低と最高を1から5とやっていると。1点から5点ですね。ただ、おっしゃったこの1、1、1とかいうのは、さっきのこの原則から言うと外れてしまっているんですが、これはそういうふうにしてしまいますと、余り差がないものを、例えば一般論として、余り差がないのが最低が1で最高が5かということになるので、余り差がないというのは、例えばインデックス化して漁業の面積とか、インデックス化して10%以内ぐらいであれば、もうそれはそこで差をつけて、わずかな差で1.5点とやるのは不自然なので、それをちょっとそういう格好で操作したという。そういう補正をしたということですね。

○田中委員 そうすると、同じ水準のものは同じ水準にしたということですが、例えばこれでいくとNarrowing the gap of socio-economic disparityですか、GRDP、何かこういうキャピタル、お金のあれでしょうか、所得の不分配とか、これは2が不分配の割合が低いんだと。15ですか、これでいくと。絶対値でいけば15で、スコアが5点与えていますね。結構、これは重みづけても16%ですから、中間的な重みのあるものだと思うんですが、これが56と15と43というので、1対5対2になっているというのは、ちょっとこれ見たときにはこれはどうしてこうなっているかなと思ったんですが、これはどういうわけですか。

○大槻氏 これも先ほど言いました交通渋滞の緩和と建設費と、その次ぐらいですね。やはり地域間格差といいますか、すべての人が職がなくでジャカルタに集まってくるというようなことで、地域間格差の是正というのも一つの、当然、地方制度も含めて、ということで、若干平均の11とか何とかよりも少し高くなっているということなんですが、そのときに非常に一番、だからジャカルタというのはもう地域間格差というよりも、もうそれに対して地方がどういふふうに格差是正というのか、住民がですね、ということなので、ジャカルタそのものをやることは地域間格差ということではなくて、それはもう最低点になっていない。

○田中委員 いや、多分、私が聞きたいのは、つまりGRDP per capitaが56、15、43という並びになっているのに、スコアが1対5対2という配分をしているのは、何となくこれは直感的に大丈夫かなと、合っているのかなという感じはしたということですね。

○大槻氏 1と5はそれぞれジャカルタは格差に貢献しませんから、最低点ということ。

○三島氏 ジャカルタのGRDPというのは非常に高く、そこの開き具合が開いているところに投資するほう、が地域間格差の是正としては効果的であるということになりますと、このGRDP per capitaが低いところほど効果的ということになるので、今、Option-2のカリバルが

15……

○田中委員 考え方はわかりますが、ではそれはOption-2はOption-1に比べると、5倍、そんなに効果があるものですかと。1対5というのは5倍効果があるということですよ。

○大槻氏 5倍というか、地域間格差の是正ということでいけば、ジャカルタを開発するというのは全くそれに反するといえますか。ですから、地方をやるということは、地方といえますか、この場合はチラマヤとかなんですけれども、これは貢献するということなので、点数としては最高点を与えたという。

○田中委員 だから最高点を与えるという意味と、1から5段階があつて、5点を与えている。最終的には2.2と3.5点で比較しているわけですね。1.8点というのは。最終点で。だから全体的には最終点の評価になるわけですね。

○大槻氏 1、5、2になっている。

○田中委員 トータルのウエイトトータルのところで合計で、最後の一番下の欄ですが、トータルスコアですが、2.2と3.5と1.8を出しているわけですね。だからこれは数値の距離を見ているわけですね。2.2と3.5で大体2倍近く離れているよと、こういうことをいっているわけですね。ですからお話のように、1と5で、最高点と1と5を与えるなら、1と2であつてもいいわけですよ、それは。あるいは1と1.5だつたっていいわけなんだけれども、1と5を与えるということは、5倍差がありますよということをまた別な含意をしているわけですね。5倍ありますと。

○大槻氏 そうです。

○田中委員 だけれども、本当に5倍もあるんですかというのがちょっと疑問なんですね。

○大槻氏 5倍というか……

○田中委員 ですから、それは繰り返しますと、例えばアバウト160、170、160という、これresettlementですか、これはほぼ同じ水準だからこれはほぼ1にしましたと。同じにしました。だけれども、これだつて順位をつければ1対5にしたっていいわけですよ。これ差があるんだから、最高点と最低点つける。だけれども、今の説明では、ほぼ同じ水準だからそうしましたというわけですね。だからこの数値の意味が最高点、最低点の1と、要するにそういう意味での順位を示しているのか、そうではなくて2倍とか3倍とか5倍とかいう、そういう差を意味しているんですかと。

○大槻氏 おっしゃったのだと、やっぱりこの項目自体、順位といえますか。

○田中委員 であれば、順位ならば順位で、1、2、3で順位をつけていく、あるいは二重丸、一重丸、三角ですか、そういうふうにしていけばまだわかるんだけれども、数値をなまじっか

入れたために、5倍あるのではないかと、この重さが。それから端的に言えば、したがって、rice fieldとresettlementをしたら、同じ1で同じ11%ですから、つまり1と1という比較になるわけですね。例えばOption-1でいけば、rice fieldの、要するに持っている持ち点は2で、resettlementは1ですから、resettlementは直感的には非常に影響度が大きいのではないかと、思うんだけど、つまり端的に言うと、数値化全部していったら、合計で2.2という合計点をこのOption-1に与えるとすれば、意味は持っているわけですね。2点とか1点という意味は。ということです。ですから、単に順位であれば順位の評価をしたほうがよかったんだろうし、1から5までの段階評価で、つまりそれは刻んでいっているんですと。刻みをつけているんです。だから1と5でいけば5倍、5の点は5倍の意味があるんですと。それをまた項目間に11%、16%、20%、2倍近い重みづけを書いているわけですから、何かそういう数値点そのものが意味を持っているのではないですかと。そういう計算方式になっていませんかという質問なんです。

○大槻氏 おっしゃったとおり、そういう面ではミックスになって、事業費を数字で出していますけれども、これはもう順位を出すというより膨大な作業をしていますから、これを1、2、3位とつけるのはというちょっと心理的な抵抗もありますし、そうかといって、サンゴ礁なんかから完全に定量化という、順位からそういう相違もありますから、フィーリングの話と定量的な話と、それから順位の話とがミックスになっているんですが、ただ、やはり頭に浮かんでいるのは、向こうの人たちがわかりやすいように指標を出してあげたいのかなと思っています。

○村山委員 田中副委員長がおっしゃるとおりで、細かく見れば見るほどそういうお話になると思うんですけど、ただこれは武貞主査が最初におっしゃったように、スコーピング段階で我々から定量的に出されたほうがいいのではないかと、いうことで出されたものだと認識しています。どっちにしても何らかの価値観が入らざるを得なくて、そういう意味では、ちょっと私のコメントにも書いたんですけど、幾つかのパターンを出されて、こういう場合はこうだというような形で複数出されるのがいいのかなと思いますね。一つの表だけで出されても、多分、特にウェイトが何でこんな1桁まで違うのかみたいな話が絶対出てくるので、重みについても幾つかパターン出されるとか、それからそれぞれの項目のスコアについても、1から5というのものもあるかもしれないけれども、1、2、3という順位づけを考えると、何かそういう形で、一つでもう絶対的な何か結果が出るみたいな形では多分ならないと思うので、ちょっとそのあたりをご検討していただくということで。

○田中委員 意味わかりました。そうですね。環境重視型とか、経済重視型とか、何かそうい

うタイプがありますね。

○村山委員 他の事例ではそういう形でされたところがありましたので。

○田中委員 ありましたね。初めて見たものだから随分……

○向上 評価の点数についてはなかなか議論があるところだと思いますので、当然言葉足らずなところもあったりするので、複数案の検討も含めて、ちょっと一回持ち帰らせていただければと思います。

○大槻氏 一番恐れたのは、決していいかげんにつけたということではなくて、かなり作業をしたんですが、お金で全部出して行って、これでは合わないなと思ったり、これでやりながらこうやったんですが、ただばつと出してしまおうともうこれだということで、ちょっと印象を与えてしまったということですね。ご趣旨わかりました。

○武貞主査 ありがとうございます。もしあれでしたら、5分ほど休憩をはさもうと思いますので。

(休憩)

○武貞主査 では、皆さんお戻りのようですので、再開したいと思います。

日比委員から出ていました質問の4ページの4のその他というところから、残りをお願いいたします。

○向上 4ページの5番まで一通り説明させていただきます。ご質問にあったチラマヤ、ごめんなさい、趣旨が少し十分理解できなかったんですが、渋滞が取り除かれるという部分についての説明をちょっとさせていただいているので、もし、可能であれば後で貨物量のところの補足をお願いできればと思うんですが、何度も申し上げているとおり、チラマヤやチアゼムの港湾開発といったところを行うことによって、今、画面上にあるように、要はこのあたりに、ここはタンジュン・プリオクで、ここはチラマヤで、その間にある部分からの貨物というのが、ジャカルタ首都圏を通らずにこのまま東に行けるというところから渋滞が緩和されるというふうを考え、Alleviationという評価を行っております。

次のところで。

○日比委員 せっかく図面が出ているので、ここ、多分私の理解不足だと思うんですけども、貨物量の推計のところ、既存港湾での取扱量というのは変わらないということですよ。

○向上 そうですね。

○日比委員 そこから発生する交通量というのは、追加的に今後も増えていく貨物の大半は新しいところで受け入れますと。

○大槻氏 補足してよろしいですか。4章からの最初のところは、国際コンテナ貨物となっていますので、このスタディの最初のそれ全部ではないですが、目的は国際コンテナターミナルとしての適地をとということです、ただ交通量というのは、今、日比先生がおっしゃったように、別にコンテナ貨物だけが交通量ではなくて、一般貨物、それから国内コンテナも全部入っていますので、ですからそれは推計に当たっては、もちろんコンテナの推計の量を出してはいますが、すべての貨物、いわゆる在来貨物、それから国内コンテナ貨物、すべてを出して当然一定ではなくて、同じように何らかの格好で伸びているというのを前提として、それで交通量を出しているんですよ。ですから、例えば2万9,000なり11万とかいうのは、これはPCU換算で、大型車ということではないと思います。この数字はコンテナということではなくて、港湾関連大型車両にしています。大型車両というか、港湾関連というのはほとんどは大型ですので、トラックですね。

国際コンテナ以外は、一応このジャカルタの今のタンジュン・プリオクターミナルといいますが、今のタンジュン・プリオク港ですね、その既存の区域の中で扱っているということに前提としています。ですからもちろんそのままでは扱えないので、再開発を行いながら在来貨物を送ることを前提として扱っていくということにして、ただ、国際コンテナについてはそういうふうに、今ある国際コンテナターミナルのほうをかなり一生懸命頑張っていますので、もうこれ以上は無理ですので、そこでやっています。だから新規の開発が必要だというふうなシナリオになっているんですね。

○田中委員 私も十分プロジェクト自体を、つまりこれ分散をするということで、貨物の受け入れ箇所を分散することで……

○大槻氏 国際コンテナの。

○田中委員 国際コンテナ。それで分散効果があると。それからあと、アクセス道路をつくることで、そういう点では市内に入るといえるか、市街地に入る車がある意味外側を回すことになると。その二つのことがこのOption-2は非常に効果があると。そういうことでよろしいんですか。

○大槻氏 外側に回すというか。

○向上 ジャカルタ市街を介さない。

○大槻氏 入れないということです。

○田中委員 入れないということですね。わかりました。それが渋滞緩和のこの回答というか、そういうことなんですね。

○大槻氏　そうですね。Option-1については、入れるために新たな道路をつくって、無理に入れるとしたということになっているので、入らないということではないにしても、今の例えばジャカルタ、チカンベックの高速道路といいますか、もう既に昨年の調査といいますか、実際の交通量で0.8近い、VCRがですね。ということは、もうこのまま毎年7ぐらい伸びていきますから、もういっぱい、もう既に渋滞です。計算してみますと、新しい第2環状ができて、もうひどいことになるというのはみんなわかっている、そこに一応必要な道路をつくって入れるということはどういうことかという、もういっぱいなところにさらに付加するということになりますから、必要車線をやったからいいだろうという話には終わらない。そんなに理論的にODで動くとは思いませんので、いろいろなところに寄っていくと思いますので。ということで、もうマストといいますか。

○日比委員　わかりました。ありがとうございます。

○向上　では次の2番に行かせていただきます。ご質問の意図というところで、住民の交通利便性の向上の機会を奪うことにならないかということ、disordered developmentというところで、restrict disordered developmentという、基本的には水田の開発を想定しているのと、住民の交通利便性の向上で少し何か意図が、misunderstandingがあるのかなとちょっと思っているところですが、基本的には対象となっているチラマヤの部分は、水田の土地利用が多いというところで、そこに対しては十分に配慮しなければいけないし、当然、ご指摘のような地元の住民の交通利便性の向上の機会というのも、今後検討の対象になっていくだろうというところは考えております。実際、現地に行って、見て、正直思ったのは、要は道路自体が今あるところがもう非常にぼろぼろの道路で、ほかは全部水田で、コミュニティーの接続性とかそういうレベルの状況ではないというのが、正直感じたところではあったんで、そういう意味では水田に対する配慮というほうが優先順位としては高いのかなというふうに考えております。

続きまして、No impact has been expectedというところの根拠を示すことというところで、なかなかインパクトがないことを証明しろというところが難しいところで、多分先ほどの動植物の希少種が何でないのかということと同様で、関連機関とか地元政府とか住民代表とか、可能な限りはいろいろな方にご意見を伺ったり、こちらで説明させていただいたりといったところで対応させていただいている。だから、impact has been expectedと完全に書くと、ちょっと書き過ぎなところがあるのかもしれないですけども、可能な限りは調査の中で配慮をさせてはいただいているというふうなところで、今後のF/S等で当然ある程度、今の段階で本当にクリティカルとなるであろう部分については、ある程度はピックアップできているんですけれ

ども、そうでない部分で万が一があれば、今後のF/Sで検討できればというふうに考えております。

続きまして、4番の貧困層等への影響についてというところで、貧困層が重要なので、もう少し詳細に評価をすべきというところで、カリバルの部分を除くと、一応そのOption-1、2、3の部分で、貧困層のまとまった集落というのは確認がされていない状況であると。カリバルについても、アクセス道路の開発予定の部分にも貧困層の集落は位置していないので、大きい影響はないものと考えてはいます。今の時点でそうですけれども、結局、アクセス道路の検討、貧困層の関係するところというのは、やはりなかなかマスタープランのレベルの段階で完全に道路の位置をこれでぴたっと決めるというレベルまではなかなか検討ができない、難しいところがあるので、今後、当然詳細に、漁業との関係もあったり、人の生活にかかわる部分というのは配慮する必要があるのかなというふうに考えております。

5番の水質評価の部分で、船舶からの排水というので、後で武貞委員からも質問をいただいているところがあるので、そちらでまた説明さしあげますが、基本的に建設時の排水というのは、やはりなかなか工事の粉じんであったり、そういう埋め立てをする関係で、どうしても水質に影響は出てくるというところで配慮しないといけない。それはカリバルもチラマヤも一緒であると。カリバルのほうの普段の船舶のオペレーションとか、港湾のオペレーションで、では排水があるかと言われると、基本的には法規制というか、違法な排水がない限りは、基本的にはそこまで特段の大きい影響がないものであるという考えから、そこまで影響がないというふうな記載をさせていただいているところでございます。

とりあえず5番まで以上です。

○武貞主査 それでは、何か日比委員、もしくはほかの委員から意見、コメントがありましたらお願いします。

○日比委員 2番は何かちょっといまいち、その記述されている意図がよくわからなかったというのが正直なところで質問させていただきまして、ご説明いただいてわかったように思います。

それから、3と4は、ある意味、ないものをいかに証明するかという難しいところがあるので、ここにもまきにご回答いただいているような内容を記述していただければ、特に3についてはいいのではないかなと。4もそうだと思っているんですけれども。ただ、特に4の貧困層への影響というのは特にケアを十分して、やはり注意すべきだろうということで、別質問で挙げさせていただいたというのはそういう意図です。

それから5番は、港湾のことはよくわからないんですけれども、建設時というか、供用地は別に水質汚染の原因はないというふうにおっしゃったというふうに理解したんですけれども、直感的には何かぴんどこないんですけれども、港湾内の水、あるいは港湾近辺の水と、港湾がないところでは、随分水質に差があるのではないかと、直感的にですけれども、思うんですけれども、それはないというご説明だったという理解でよろしいでしょうか。あと、ちょっとここには書かなかったんですが、これは港湾自体のあれではないんですけれども、バラスト水の問題とかもあるかと思えますので。

○向上 100%ないかと言われると、それは当然船があるところとないところでは違いはゼロではないと思うんですが、港湾が通っているところと、船が通っているところと船が通っていないところで、ではどこまでの差があるかという、そこまで大きい差はない。それはバラスト水とかもきちんと規制というか、いろいろと取り組みをされているというふうに私は理解していて、ある程度そこできちんとルールを守れば、要は道路、車通っているところと通っていないところで、空気がどれだけ汚い、きれいかというのと近いのかなというふうに考えているところです。

○日比委員 つまり今のアナロジーで言えば、明らかに車通るところは汚いですよね。

○向上 どこまで汚くなる……

○大槻氏 船はご承知のように、船も大型船と普通の小さな、中小型船と違うんですが、大型船についてはもう既にマンホールなり何なり、規制をされているし、最近のというか、今の外航船については、中で多分廃液とかそういうものについては中で処理をして、さらにその船の中で使って、出てくるのは、最後のアスファルトみたいなそういう固まりのものをドラム缶で出すというのが特徴的です。バラスト水の問題というのはまたちょっと別の生物の結果ということで、今、クリーンバラスト水が主流でしょうから、それ自身が油を含んだものをセパレートなしに出すということはないと思いますが、そこはちょっと。

本当に問題というのは、小型船ですね。小型船というのは小さな船ですね。漁船も含めて。それはもちろんそういう施設を持っているわけないですから、それらが大変汚して、それは実はそのためのレシービングファシリティが必要なんですけれども、これはちょっとこの趣旨からすると違うけれども、ジャカルタ港でもタンジュン・プリオクでも、基本的に備わってなくて、それが問題になっていますので、開発、ここにするとこの新港では当然そういうレシービングファシリティをしないと、他国の小型船とか、あるいはそういう小さな船がどうしても自分で処理できませんから、揚げますので、それらの施設がいる。これが意外と備わって

いないので、余りもうけにならない、まあもうけにならないことはないんですけども、そういうのがないということですね。

それから、その港湾の中が非常に汚いとおっしゃったのですが、タンジュン・プリオク港についてはむしろ都市の活動が汚している。港湾活動による汚染は、それがゼロとは言いませんけれども、今言ったような話で、例えば、ビルジを不用意に船から海に捨てるとか、それを沖で小型船に積んでどこか近くで揚げているから、そのときに漏れるみたいなのはありますけれども、汚染の大部分は都市下水の流入によっています。港湾そのものは、今、工業港ではありませんので、雨水のほうのところをきちっと処理をすれば、現状では完全にはできていないんでしょうけれども、そこからもろに出てくるということはないと思いますし、新しい施設についてはもちろんそういう排水の処理がありますね。そういうのを流さないようにしてやっていくというようなことが当然基本になると思いますけれども、都市の流入ですね。ものすごく汚い。

○日比委員 わかりました。ありがとうございます。

○武貞主査 もう一つ、私も同じ質問をしていて、もう一つだけ確認は、港湾で新しく荷揚げ施設とかいろいろできて、そこに労働者がいっぱいやってきてということで、いわゆる生活排水ではないですけども、そういうものもたくさん出るように、特に新港建設の場合はなるんだと思うんです。船からの部分だけではなくて、まさに港湾施設の。それは処理施設がつけられるということですね。

○大槻氏 当然です。

○武貞主査 わかりました。それだけちょっと確認をしたかったので。

○大槻氏 古い港ではそれはありますけれども、基本的にはそういうのを、全部排水処理をして出すと。あるいは都市のほうに連結して。

○武貞主査 下水処理のほうに回すと。

○大槻氏 雨水と分けてですね。

○田中委員 水質とも関係するんですが、いわゆる底質ですね。底質というか、泥、ヘドロ。これは今回のこの7章の後半のほうに、項目ごとの評価を下しているんですが、これがノースカリバルと、もう一つのチラマヤかな。二つに分けているものですから、ちょっと両方見なければいけないんですが、これについては工事を行うことによつての巻き上げのようなことは評価はされていますか。

○三島氏 評価は水質に対する評価ということで。

○田中委員 何に対する評価ですか。

○三島氏 Water Polutionの中でですね。

○田中委員 なるほど。そうですか。

○三島氏 なので、それは工事の濁り対策という話になるかと思います。

○田中委員 わかりました。

○大槻氏 工事の濁りということは、特に浚渫だと思うんですね。これも工事のあれになるので、施工のときに。

○田中委員 ちょっと私も汚染の程度がどうかかわからないんですが、結構重金属とか有害物質が含まれていると、それが出てくることに対してかなり慎重にする。日本の場合なんかはよくあるわけですね。水俣湾の浚渫なんて非常に慎重にやるわけで。

○大槻氏 底質をしっかりと調べて、チラマヤはこれまでの感じで、今言ったあれですけれども、チラマヤはほとんど出ないとは思いますが、カリバルは出る可能性ありますね。さっき言いましたように、都市下水が入ってきていますから、その中にいろいろな工場がありますから。

○田中委員 私、ちょっとそこを読み切れていないので、もしそういう項目が落ちていれば、そのことは指摘しておいたほうが良いなと思いました。

○三島氏 その点は廃棄物のところに、浚渫土砂を廃棄するということで、重金属の問題が入ってきますので、カリバルの場合はWasteという項目の中に入ります。

○田中委員 そうですか。僕が言ったのはつまり水の中で巻き上がってきて。

○武貞主査 例えば、テーブル7.9のカリバルだと、7.9.4の23のWater Polutionのあたりで多分、これはEIAでこの辺を注視していきますという程度ですけれども、そこでカバーしている。

○田中委員 わかりました。そうですね。巻き上げの工事のときに広がらないようにという。

○大槻氏 浚渫の格好として、ご承知のように、ポンプでやるともう完全に巻き上げてしまいますけれども、今の状況だと余りそれを使いそうもなくて、使わないからいいというのではないんですけれども、基本的には汚染されていればグラブでしっかりつかんで、浚渫します。あるいは汚染されていなくてもやはり巻き上げてきますので、そのときには極力ドラグサクションといいますか、それで吸っていくというようなことでやっていくべきものだろうと。

○田中委員 そうそう。わかりました。そういう工法とか留意してくださいということは書いたほうが良いなと思いました。すみません、追加で。

○武貞主査 それでは、5ページの残りをお願いします。

○向上 では6番について、騒音・振動対策というところで、シンガポール港などとの競争を前提とする中で、夜間作業の制限は実現性のある対策なのかというところで、シンガポール港はハブ港であると。要は、シンガポールというのはあくまで貨物の発着ではなくて、どちらかというとな主要な欧米であるとか、ああいったところの貨物がいったんそこで船に乗り換えて、あとは例えばインドネシアに行ったり、タイに行ったりという、そこと、あとジャカルタ港というのはあくまで荷物の発着の場所であるというので、港湾の性質自体が違うというところは最初に説明させていただいて、実際にでは夜間の制限ができるのかというのは、なかなかインドネシア政府がどこまでできるのかというのはあるんですが、先ほど大槻さんのほうから発言があったように、夜間規制を今、道路の通行で大型車両とか、時間帯でしたね、たしか。ああいったことは実際やっています。今も、先々週にインドネシアに行ったときも、土曜日に港湾のタンジュン・プリオクに行ったんですけども、かなり渋滞して、要は平日に今、なかなかそういう港湾関係のトラックとかがかなり制限をされているようなので、そういった意味でいろいろ多分方法があって、港湾のオペレーションを制限するのか、道路のほうを制限するのか、いろいろ方法はあるんだろうと。どういった方法を実際やるかというのは今後検討する必要がありますが、不可能ではないというふうに考えております。

○大槻氏 騒音、港湾、つまり一般的な話ですけれども、特に今回のように、何キロか沖に離れていますと、オペレーションそのものによる騒音というのは、ほとんど、しかも密集地ではありませんので、気にならないというか、聞こえないと思いますね。やっぱり港湾開発というか、港湾操業で一番問題になるのは、やはり港湾そのものの操業ではなくて、やっぱり道路、言われたように道路なので、だから道路が市街地の密集地を港湾の関連車両が通るということになる、それらがむしろ道路騒音のほうの問題になるのが一般的だと思いますが、今回、チラマヤとか何とかであれば、そういうことはありませんので問題ないかなとは思いますが。やっぱり規制はなかなか、道路のほうの規制はあるけれども、港湾そのもののオペレーションの規制は普通は余りやらないですね。というか、やらなくても大丈夫だと思います、一般的に。それがうるさいというのは余りないと思います。

○向上 では続けて、7番に行かせていただきます。

2回のPublic Consultation実施で、地元住民、非自発的移住を求められる住民の参加があったかどうかというところで、現段階でマスタープランの比較的大きい視野でやっているというところからも、中央政府、自治体などの政府系機関やNGOとか大学とか、そういったところに対してSteering Committeeを開催したりすることで、あとステークホルダーミーティングとか、

そういったところでマスタープランの具体的な内容について説明を行っております。ただ、その中で地元住民及び自発的移住を求める住民の参加はなかったと。

今後についてやはり今の段階で、何度も申し上げているんですけども、ちょっと道路自体の検討というのがかなり今後詰めていかなければいけない部分で、その検討段階においてやはりある程度絞った形で対応することが現実的というふうに考えておまして、F/Sなどの実施の際に、その対象となる方々にはきちんとコンサルテーション、説明をして、話を聞いてという形で進めていきたいというふうに考えております。

8番についてというところで、ADB等のFishpondのプロジェクトの整合性というところで、基本的には後でもしFishpond、私も十分把握していないので、後でADBのプロジェクトについて補足していただければと思います。今の段階ではそこまでクリティカルではないというふうに理解しているので、整合性は今後やっていきたいと考えているところです。ちょっとADBのプロジェクトについて、情報を。

○三島氏 数年計画で、ADBがFishpondの生産性を上げるためにトレーニングと、それから排水路等の小規模なインフラ整備を行っているという情報を得ています。ただ、その具体的な場所であるとか具体的な内容についてはまだちょっと確認できていないという状況で、それはF/S段階で行っていくということになるかと思えます。ただ、地元の意見としては、そういったプロジェクトはあるものの、調整はできる範囲であるというお話もいただいておりますので、それほど大きな、クリティカルな問題になることはないというふうに考えています。

○向上 とりあえず以上です。

○武貞主査 ありがとうございます。何か各委員の方から追加でコメント等ございましたら。

○日比委員 1点、7番なんですけれども、マスタープラン段階だというのはあるんですけども、今後、Option、これ仮にOption-2をセレクトしたということになると、次の段階、例えばEIAとかもOption-2において進めていくわけですね。

○向上 そうですね。このままインドネシア側に了承してF/Sをやるという段階になると、そういうことになろうかと。

○日比委員 そうすると、少なくとも地元の人たちは、少なくともサイトセレクションには一切参加できていないことになってしまいますよね。つまりもうここにつくりますということを前提に次のプロセスが進むことになると思うんですけども、それでよいのかどうかという懸念です。つまり、ここにつくることになりましたという説明会的ステークホルダーのコンサルテーションから、実際、ひょっとしてそんなにいないのかもしれないですが、とはいえ地元の住民の人

たち、あるいはその道は確かに実際のルートを確認しないと移転住民というのはなかなか確定できないというのはあると思うんですけども、そこがちょっと気になるかと。

○三島氏 前回の助言委員会の際にもそういったご助言をいただいていたしまして、それを受けて、今回Option-2の内容について、地元の自治体、それから漁業者に対しては説明をやりました。

○日比委員 なるほど。説明をされたという。そこは何かご意見があったとかというのは記載していただいていたんですけど。すみません、ちょっと覚えていないんですけども。

○三島氏 それは7.33ページになりますが、テーブル7.8.3に個別に訪問しました地元の関連機関と。

○武貞主査 それは7.43ですか。私たちがいただいているのは7.43。43にテーブル7.8.4というのがあったんですね。

○三島氏 テーブル7.8.4が、ステークホルダー会議と、個別に訪問した機関から得た意見を合わせた形になっています。

○日比委員 わかりました。ありがとうございます。

○武貞主査 今の移転住民から直接聞くかどうかというのは、微妙なところでは確かにあるなと思いますね。言って無用の混乱を引き起こすというのも多分にはないではないので。

○日比委員 いや、そこはあり得るんですけどもね。それってきれいにこっちという確かに、ないんですけども、無用な混乱を避けると、後で無用な混乱を引き起こす可能性もあるしという。

○小泉課長 たしか前回の助言委員会の際に、委員の方からご提案がありまして、まさに地元の自治会ですとか、漁協さんの声を聞くということはできるのではないのでしょうか。そのご提案を受けて、今回提案させていただいたという経緯がございます。

○日比委員 わかりました。

○田中委員 パブリックコンサルテーションのほうでちょっと私も理解できなかったものから、私の質問の1番のところにやっぱり同じようなといいますか、7.2.1を図を見ながら、私も質問をかんがみましたが、このパブリックコンサルテーションがこのステークホルダーミーティングというもの、2回行われていますよね。第1段階、第2段階と。つまり、この第1段階のところでは、9カ所から3カ所選ぶプロセスを行い、あるいは3カ所から1カ所まで選ぶOptionを決める段階まで、どのタイミングで行ったんですかと。つまり事業計画の進捗度とステークホルダーミーティングのタイミングってどういう関係になりますかという質問を出させてもらったんですが、これどうでしょうか。どうなっているのでしょうか。

○向上 基本的には去年の10月と今年の1月と今年の5月に実施していると。基本的にはそのポイント、ポイントですね。要は9カ所から3カ所に絞られた段階と、3カ所からある程度1カ所に絞られた段階と、その後、助言委員会のいろいろ助言を受けて最後に実施したのは5月というようなところで、一応それぞれのポイントでステークホルダーミーティングを開催したというところですよ。

○田中委員 そうすると、このFig. 7.2.1が資料7.3ページですね。ここでいくと第1回目のこれはSelecting Several Alternativesで、このタイミングでパブリックコンサルテーションをやったときには、これ9カ所から3カ所を絞ったそのプロセスを説明したということですね。

○向上 スコーピングの段階で、Selecting Several Alternatives scopingの段階では1回。

○田中委員 なるほど、わかりました。了解しました。

○武貞主査 ほかに特に今までのところで、ないようでしたら次の紙になってしまいます。これも私も出すのが遅くて申しわけありませんでしたが、私のほうから出させていただいた質問に関連してですが、4番は先ほど日比委員の質問に関連して、もうご説明いただいたところですので、4番の水質の話は省いていただいてもいいかと思います。それ以外のところをちょっと簡単にご説明いただければと思います。

○向上 まず1番についてのAlternative-1、2、3の比較のところでご指摘かと思いますが、基本的になかなかこの部分も難しいところがありまして、大体Alternative-1、2、3の形を見ていただいたほうがいいのかなと思うんで、主に北カリバルの部分に当たるんですが、これがまずAlternative-1ですね。今、画面上に出して。一番東側の部分に設置するということで、この場合、ちょっと住民移転が生じる可能性があるというところは懸念として示されると。Alternative-2というのは、ここの真ん中にあるところで、ただこれは住民移転はないんですが、航路のオペレーション上、こういう航路、今通常の航路ってここにあるんですが、ここを分断するように道路をつくるということで、オペレーション上、ちょっといろいろ問題があったりするということで、今、表を出させていただいているんですが、評価自体をもう一度見直したいなというところは考えているところで、要は、必ずしも今の評価の点数自体も4.2と4.3で、拮抗しているところではあるんですが、いろいろ先ほどもおっしゃっていたように、5段階の評価をどうつけるかとか、そういったところをもう一度こちらで検討させていただいて、それに応じてまた再度こちらから提示させていただくという対応を、まずとらせていただきたいなと考えております。

とりあえずそれなので、どちらかという最終的にはちょっとまだAlternative-1、2でまた

点数等の検討はあるんですが、両論併記のような形を最終的には考えて、今の段階では余り点数としては大きい差が出ていないので、というところを少し考えているところでございます。

○武貞主査 とりあえずでは続けてもらって。

○向上 続きまして、2番としては、social environmentalの判断基準にresettlementが含まれているのはなぜかというところのご指摘ですね。これも先ほどの話で、上位のSEAの実施の段階としては、その上位計画、Spatial Plan、自然環境に係る広域的な保護、そういったところが主にあると。住民移転についても十分に配慮する必要があるというご指摘はごもっともで、ただ、何度も恐縮ですけれども、道路が決まらない段階でどこまで配慮するのかと。要はどのレベルでどこまでやるのかというところで、現段階のSEAレベルではそこまでの評価を加えていないというところを考えております。

4番については、とりあえず先ほどのOKというところで、あとは5番についてで、プロジェクト実施者であるどういった対応が想定されるのかというので、なかなかイ国が実際にどういったことを実施するのが難しいので、ただJICA側としてはやはりいろいろと懸念は懸念としてやっぱり環境部分の、今回の助言でまたいろいろと補足をさせていただいたりして、インドネシア側にはもう素直にきちんと伝えるべき点は伝えるといったところで、最終的にはRecommendationにまとめて、継続的に先方に対してアプローチするしかないのかなと。それもF/S実施の段階でも、当然マスタープランというのはレビューされることになるので、その段階でまたきちんとできるところはできるというところで、実際、EIAなど実施の段階も、本来であれば先方がEIAを実施しなければいけないんですが、なかなかうまくいかないところもあるので、JICAとしてはきちんとこの部分是对応していきたいと考えております。

続いて、6番も説明を最後させていただきます。

Collaboration with the local government and communitiesということで、専門家やNGOなどのコラボレーションを想定しないのかというところで、サンゴ、漁業、水田とかいろいろと問題があるので、そこは必ずしも限定するという意味ではなくて、そういったいろいろな人と可能な限り、当然、すべて100%に解決するというのはできないので、そこは制限せずにいろいろな方法でできる限り配慮をしていきたいというふうに考えているので、ちょっとここは修正をさせていただきたいと考えております。

以上です。

○武貞主査 ありがとうございます。私が出しました質問の1番は、これは単に文章を読んでいて、上から順番に読んでいってつながらないからどうするのかなど思っただけのところでは

ので、つながるように直していただければ、それは結論がどうこうというよりは文章として、その下にイベンチャリーということで、Option-2のAlternative-2でしたっけ、だと書いてあるのに、その上はThus, alternative-1 has been selected as the optimum planだとちょっとつながらないなと思って、それだけですので。

それから、2番のところは、一応そのクライテリア、今回の段階では入らないということなんですが、一方で、例えばインドネシアにおいては、法律上、そういうland acquisitionについて、例えば規定があったりすると、そういった法令との整合性なり、そういった法令に照らして事業がどうなのかという部分は、ここではクライテリアに入れる必要はないのかなというのはちょっと気になったんですが、ここは入れないということなんですかね。もちろん、この後、評価していないよねという話では全然なくて、この段階でのクライテリアとしてそれを落としておくことというのが、決して合理的には見えないのではないかという、それだけのことなんですけれども。

○三島氏 住民移転については、アクセス道路がどの場所でも必要になりますので、そうすると必ずある一定の住民移転というのは想定されてしまいますので、逆にどの候補地でも想定されるということで、それはもっと候補地を絞り込んだ後で細かく検討して、対策なり、場所を変えるなり考えていくということで、この9地点を絞る段階では評価項目にしなかったという部分でございます。

○武貞主査 なるほど。だからテーブル7.4.1のクライテリアと言っているのは、まさに候補地点を選ぶために特に留意するクライテリアであるという趣旨ですか。

○三島氏 そうですね。はい。

○武貞主査 というふうに本文が読めたというのはちょっと自信がないんですが。わかりました。

○田中委員 仮にアクセス道路で、3カ所に住民移転が出るにしても、やっぱりクライテリアとしては住民移転があってもおかしくはないように思うんだよな。

○小泉課長 結果として共通に入ってきてても、それでも確かに入れておいたほうがよろしいというのであれば、そこは我々として全く検討していないということでもないでしょうから、入ってもいいんでしょうかね。こここのところにその観点を入れると、みんな同じように。

○向上 ある程度、想定されると。

○小泉課長 要は項目にばらつきは出ないけれども、最初の段階から考慮に入れていますよということを示すという意味でおっしゃっていただいたということですか。

- 田中委員 特に社会環境面でやっぱり大きな項目だと思うんですね。
- 小泉課長 入れる分には問題ない。結果としてという。
- 田中委員 ちょっと整理が違いますよ。
- 三島氏 そこまでちょっと細かく見ていないといえますか、それをあるかないかを決定するには、どこに港をつくってどういうふうにとというようなものがないと。
- 向上 そうですね。結局、ある程度港湾の規模がどういうふうなレベルで各箇所にやるかという想定をしなければ、なかなかちょっと住民移転の規模も想定できないというところもちよっとあって、結局、これは9カ所のうちから3カ所を選んで、ただ3カ所も各それぞれの箇所が複合してという評価も最終的にはなっているのです。
- 田中委員 そうすると例えばほかのものも、Ecological importanceとか、Coastal line changesというの、こういうのは場所が規模が決まらないのにそういうことがわかるということはあるんですか。
- 向上 一定のその制限がかかっている部分で。
- 田中委員 つまり法的要件があるようなものであれば、例えばもう最初からプロテクトエリアが決まっていれば、おっしゃるとおりかもしれないね。だけれども、そうではなくて、つまりどういう配置、船型が決まらなければ、それはある種、考慮に入れられませんので、外しましたというのであれば、そういう理屈があるのならほかの項目も場合によっては影響が出てきませんか。
- 三島氏 例えば海岸変形であれば、これは現状で海岸変形が激しい地域なのかどうなのかということの評価していますので。
- 田中委員 そうか、そういう意味ですか。
- 武貞主査 だから、あくまでsite evaluationに関連して、だから入らないということであれば、それでもいいのかなという気もしつつ、そうであれば逆にこうだから入れていませんよということを書いておいたほうが親切かなという気はちょっとしました。入れていない理由をむしろ書けるのであれば書いておいていただくのもいいかなと。
- 向上 ではちょっとここは。
- 田中委員 今のことで言えば、ではtraffic congestionはこの時点で、どの地点でおけば最も混雑度が緩和されるかということは評価されたの。そういう基準を設けたということですか。
- 三島氏 そうです、はい。
- 大槻氏 もちろんです。

○武貞主査 必ずしも入れる必要は、私自身も別にないかなと思いつつ、一方で入っていないとやっぱり奇異な感じがどうしても後に出てくる項目なので、なおさらちょっと奇異な感じがしたので、ここでは必要ない判断基準だからこのテーブルには入っていないんだということが明記してあったほうがいいかなとちょっと思っただけです。

○向上 ことから辺の判断基準のところは説明を補足するようなところで対応させていただければと思います。

○武貞主査 それから5番は、ご説明していただいたとおりにかと思えます。一つだけこれに関連しては、村山先生のところでたしかステークホルダーから出ている要望の中で取り上げられていたのは、二つ目、村山委員のご質問の二つ目のところですかね。ここもまあ同じ項目に当たるのかなと思いました。何か村山委員のほうから今の段階でございますか。

○村山委員 二つ目の話ですよ。

○武貞主査 はい。2011年5月の会合で出た、以下のような意見は……

○村山委員 これに関しては、内容的にSEAの段階に係るような話なので、次の段階というよりはこの段階で対応すべきなのかなということで挙げたんです。ちょっとまだこれをもらいただいてから時間が余りなかったので。もし今の時点でお答えいただけるものがあれば。

○武貞主査 多分、テーブル7.8、ページ数でいくと7.44に入っていますけれども、その一番上のところだと思いますけれども。

○向上 実際、提言は書けるけれども、実施は厳密には日本側がやるかと言われると、多分マネジメントを日本がやるということでもないわけで、ちょっと……。本来はマネジメントは先方政府がやるべきで、そこにどこまで日本側として言うかと。言うのは多分全然問題ないんですけども、担保をとるかというところはなかなか正直難しい。ただ、F/S等があればその段階でできるだけ先方に対して言うし、できるだけ先方がそういうところで、多分ノウハウがないとかあると思うので、そういった間接的な支援みたいな形はできるんですけども、そこをどう担保するかと言われてしまうと、ちょっと正直厳しいところがあるというのが認識です。

なので、変な話、このマスタープランを先方側がどこまで受け入れるのかとか、そういう根本論にもかかってきてしまうので、この点は基本的には回答案で出ささせていただいたように、できる限りいただいた意見はRecommendationとかでも言って、かつステークホルダーミーティングで説明するときに、口頭できちんと、紙上で出すとか、そういう程度しか今の段階では言えないのかなというふうに考えているところです。

○武貞主査 いかがですか。私はどちらかというとも後でもという項目ばかりに感じていたので、

村山委員の言うマスタープラン段階でもという特定が入っているのは少し違うのかなと思っ
たんですが、そのあたりは。

○村山委員 余り深く求めるつもりはないんですけども、マネジメントはそういう表現でも
構わないと思うんですけども、アセスメントとなるとやはりSEAとの関係が出てくるような
気がするので、例えば今回の港湾物流の上位にあるような総合計画との関係との整合性みたい
なことについて少し触れていただくとか、そういうこともあるのかなというふうに思いますけ
れども。

○三島氏 その辺については、先ほどちらっと申し上げた空間計画というものが地元の自治体
と、それからあと公共事業省のほうで総合的にセクター間をわたるような形で策定している計
画がございますので、それについては調べて、それとの整合性もチェックした上で、今回計画
を検討しています。今回のマスタープランはあくまでも運輸セクターのマスタープランになっ
ておりまして、カウンターパートも運輸省がカウンターパートですので、なかなかほかのセク
ターも合わせた本当の意味の総合的なプランということになると、ちょっとまた別の仕切り直
しが必要になるのかなというふうに思います。

○村山委員 わかりました。

○大槻氏 既にお渡ししてあるうちの中で、今、三島が言ったことのちょっと補足なんですけ
れども、4.122ページですか。

○向上 ハードで送らせていただいたものの4.122ですね。

○大槻氏 このタイトル変わっているんですが、4.9.3というのを見て、JABODETABEK Spatial
Planというのは、これはまさにコンプリヘンシブ、港湾のやつはMOTのあれであくまでセクタ
ーSEAということになりますので、コンプリヘンシブということについては、これがジャカル
タ案についてはこうだということですね。これでSpatial Planが決まっています、これは大統領
令によるということになっているんですが、正式に決められたものですので、これが基本的に
これは公的な機関といいますか、複合体といいますか、行政機関の塊ですので、DKIジャカル
タだけではなくてブカシとか、要するに近郊ですね。これが決まっています、これに従って
各セクターの開発が、これにそごがないようにと行ってやらなくてはならないということす
ので、今回の計画も港湾サイドからこれにそごがないということで。

具体的に言うと、P3というのが開発していたという、港湾の利用とかなっていますので、説
明が出ていますけれども、high use intensity and high accessibility levelということで、
Zone P3ということで説明がついておりますけれども、B1をサポートする。B1というのは、こ

これは水域利用計画なんですけれども、基本的には内陸の土地の前面という位置づけになって、そのB1をサポートすると。B1というのはまさにジャカルタの市街ですので、このいろいろな港湾はもちろんありますけれども、工業もあると。それをサポートする地域ということですから、当然港湾も、港湾だけではないですけれども入る。いったん外れますと、P4がその遷移的なところで、先ほどもありましたが、赤がなっているのは両方、Protected Forestにも国のやつではなっているけれども、ここでは赤くなっていて、両方使えと。それからもう一つ、上のほうにP1に行っても完全に保存というか、こうなると。後ろがProtected Areaになっていますので、前面もそうだということになりますね。

ですから、これはいろいろレビューをしているということですが、一応基本的にこれが今ベースになっていますので、これを基本に調整といいますか、そごがないようにやっているということです。ですから、カウンターパートのMOT、運輸省自身も港湾版のSEAをつくるという責務がありますが、まだつくっていませんけれども、いずれにしろ、MOTがつくるのはあくまでセクターSEAというやつですね。コンプリヘンシブなやつは制度上できない。これをするのは、三島が言いましたように、公共事業省がやるか、あるいは各、ここだったらジャカルタ特別市がやるか、あるいは広域的にやるから広域のこの行政体のジャボデタベックという行政体の一種ですね、連合体がやるかという、それがやるということですね。

ちなみにチラマヤのほうについてはこれは今のところないですよ。広域的な水域はない。

○三島氏 水域はないです。

○大槻氏 水域まで入っているやつはないですね。存在するのはこのジャカルタ湾の中のやつですね。背後のやつはありますけれども、水域が決められているのはジャカルタ湾の中ですね。ジャボデタベックエリアについてですね。これがおっしゃったコンプリヘンシブなSEAというか、Spatial Planです。

○村山委員 大体ご説明は了解しました。ちょっと今すぐ出てこないんですけれども、この意見を出しているのが、ワンギとDKIジャカルタという、何か両方入っていたような気がするんですけれども、DKIが出しているのは何かおかしいなというふうに思って、ワンギが言うのはわかるんですけども、何でアクションごとに言っているのかなというのちょっと引っかかったんですね。

○三島氏 そうですね、DKIの方がおっしゃったのは、ここは非常に利用圧が高くなってきているエリアであるので、そういった港湾利用であるとか、普通の土地利用といったものとの調整が重要であるという意見だったかと思います。ちょっと1行に集約させていただきましたの

で。

○村山委員 わかりました。

○大槻氏 新しい動きと申しますか、これはこういうふうになっているんですけども、これに対してカリバル港を開発するとか、いろんなほかの港湾というふうになると、またこれへのインパクトがありますので、これをまたさらにレビューをして、コンプリヘンシブのをやれという趣旨だろうと思っています。

○武貞主査 ありがとうございます。私から出させていただいていた質問の2ページ目の6番についてはご説明で了解をしました。Recommendationのところでは明記していないから別にやらないというわけではないというのはもっともだと思いますので。それから、ただ逆にむしろ明記していただくような内容のものもあるのかなという気がしましたので、コメントをさせていただいた次第です。

一応、私のほうはそれでご説明を基本的に了解しておりますので、残り若干時間が押しているんですが、村山委員と田中委員からいただいたものの中で、どうでしょうか、今の段階で例えばもう今の村山委員からのご質問のように済んでいる部分と、それから済んでいない部分等あるかと思うんですが、特に今の段階で、委員の方々から、ここだけはちょっと確認しておきたいというようなところがありましたら、まずそこを。

○村山委員 ちょっとよろしいですか。私の今日出しているコメントではないんですけども、先ほどの武貞委員のリクエスト、1番に関連して、表4.7.28で、こちらもカリバルのAlternativeの評価をされているんですが、ちょっと数字が違うのかなというところが2カ所ほどあるんですけども、多分……

○小泉課長 Involuntary resettlementのところの、そこは申しわけございませんが、5ではなく1ということで、そこが非常に大きく違います。そこは申しわけございません。間違いました。

○村山委員 その下も多分1で、4と2になると思います。

○向上 そこはもう一度確認はさせていただきまして、提示します。先ほどたしか日比委員のところにも同じ指摘があったかと思いますが。

○武貞主査 では村山委員、田中委員のほうから何か特にここはというのがもしありましたら。

○田中委員 では私のほうから、幾つか出させていただいたんですが、1番のところはこれは了解しました。先ほどのご説明で了解です。

それから2番は、このSEAのスコーピングで、例えばテーブルの7.4.1というのが。

○武貞主査 resettlementのが入っていなかったのと同じやつですね。

○田中委員 そう、入っていなかったりですね。ごめんなさい、こちらのサマリーのほうで見たので、Possible Consequences、Scoping for SEA levelというやつです。171ページです。ですからこちらでいくと、7章のほうでいくと、テーブル7.6.1ですね。表の7.19ページですね。ここにImpact on rice fieldとかありますよね。これが主な評価項目で設定していると思うんですが、ここにはなぜ、質問としては、大気汚染とか騒音・振動というのは入っていないんですか。これは入れなかったのは何か意味があるんですか。後で評価の項目の中に入ってきていますよね。

○三島氏 ここでは三つのオプションを優先順位をつけていく際の項目ですけれども、これも先ほどと同じで、場所による違いが出る項目ということで選んでいます。

○田中委員 でも大気汚染なんて出てくるんじゃないの。交通量が緩和されたり、交通量が左右されて、アクセス道路の設置やその他に。そんなことはないんですか。あるいは周辺に及ぼす騒音振動、こういう環境項目ですが、こういうのも差が出てくるのではないんですか。ほぼこの段階では一応線形というか、アクセス道路の位置とか、一応決まっているわけですよね。

○三島氏 はい。恐らくそれはtraffic congestionの部分であるとか、大気汚染の問題については。それから、ちょっと別の項目とかぶる部分もあるかと思えますので。

○田中委員 congestionは緩和のほうですよ。渋滞緩和ですから、これは社会的影響だと思うんですが、その結果として大気汚染とか、あるいはどの地域を通すかとか、騒音・振動とかね。先ほどの道路騒音が結構問題だと思いますので。そういう項目を細かく、この段階で落ちているのはなぜですかと、ちょっと疑問に思いました。だからそれは現時点で、もうこれは作業しているので、いいということなのかもしれません。

○三島氏 基本的には大気・騒音等については、確かにどこを通すかということによって周辺への影響の度合いというのは変わってくるかと思えますけれども、ただ、出るその負荷の量としてはどこであっても変わらないというふうに考えましたので、それはこの後、選ばれたOptionに対して、IEEとしてまとめていますけれども、その中では抽出して必要な調査なりを提案するというにはさせていただいていますけれども。

○田中委員 理屈はそうなんです、例えば騒音・振動なんか、被害を受ける被影響住民の数なんかがあるわけですよね。それから大気汚染はトータルとして出る負荷量ですかね。汚染物質ですから。項目があつて、僕はなぜここだけ落ちているのかなと思いました。それが質問です。

それから、3番目のところはこれは記述の話で、結局サマリーの表と、それから7章の各章の表が表現が違っているところが幾つかあって、あるいは評価の内容が違っているところがあって、それが気になったんですね。どうも先ほどのご説明では、サマリーのほうが古いバージョンなので、十分4章、7章の部分と整合していないということです。これはですから最終的なサマリーをつくる时候にもう一回見直していただければいいと思います。

それで、4番のところは了解です。先ほどの議論の中で、やっぱりOptionの評価というのはもう少しいろいろな工夫をされて、幾つかの側面からの評価を重ねたほうがいいのではないですかというのはわかりました。これは4番、6番というのはその意味です。

それであと、5番のところにrailwayというのが、先ほどのご説明で何となくわかってきたんですが、railwayというのはちょっともう少し長期的な計画で、具体的にはアクセス道路のほうがある意味非常に付帯的事業であるということであつたんですが、最初読んだときには、なぜこのrailwayによる社会面の評価というのはほとんど触れられていないような気がしたものですから、そこでこういう質問を出したんですね。

○向上 railwayに関する記述は、何かしら書いて、要は全く書いていないのもちょっと違和感を感じるといふのはご指摘のとおりかなと思いますので、ちょっと最初の段階で。

○田中委員 そうですね。整理をしていただければいいです。それは長期的な話だと思います。ですから、私が思うに、4番、6番はそのようなことで、項目の先ほどの評価の見直しのところですね。重みづけとかのところください。

それから関連して、7番もそういう意味です。Narrowing the gap of socio-economic disparityも、これも要するに1から5というのとはそんなに差があるんですかという。

もう一つだけ、8番は、これはかなりチラマヤのこのOption-2というのとは、非常にある意味、地域経済効果が高いからここを選んだと。5段階評価の5を選んだわけですね。ところが後のほうの7.9.2のImpact Matrixでは、先ほども出ていたように、これは大きな影響はないと書いてあるんですね。このMisdistribution of benefitの項ですよ。それはうまく整合しているんですかというちょっと疑問があつたんですね。

○三島氏 最後のまとめはネガティブインパクトに対するものとしまして、対策とか、今後の調査の抽出を目的としましたので。

○田中委員 なるほど。ネガティブのほうを主に見たということですか。

○三島氏 はい。

○田中委員 わかりました。Option-2というのとは比較的経済効果が高いのであれば、そういう

プラス面の評価をこのMisdistribution of benefit、不公平な富の分配というものにはプラス効果がありますと、このOptionをね。そういう記述があってもいいかなと思ったものですから、8番をちょっとしたんですが。ネガティブインパクトの抽出のためにしているというなら、それはわかりました。了解しました。

ちょっと私はそんな点が主な疑問点なりコメントです。

○武貞主査 ありがとうございます。

では、村山委員からいただいたコメントについてですが。

○村山委員 最初の代替案比較はもう既に出ています。あと、パブリックコンサルテーションも先ほどお話がありました。あと、漁業への影響のところは、多分これは細かいことなので、確認をしていただければいいかなと思います。

それから、緩和策と今後求められる調査内容については、ちょっと私が見た感じでは、表7.9.4で、空白になっているところが若干ですけれどもありますので、そこをもし可能であれば埋めていただいたほうがいいのではないかということです。

あと、カリバルのほうの廃棄物緩和策について、汚染物を埋め立てに使用するということはあるんですが、それによる影響も一応考えられておいたほうがいいのではないかということですね。チラマヤについても同様なんですけど、先ほどちょっとお話が出ていた中では、多分有害物はないだろうということのお話だったので、そこを確認できればここについては落としてもいいかなと思います。

あと、勧告の部分なんですけれども、7.10で書かれているEIA段階の調査と、それから7.9の部分のちょっと整合性が気になったところがあるので、そこを一度確認していただければということです。

あと最後、プレF/Sについてですが、ざっと見た感じ、環境社会配慮については記述がなかったんで、ないという記述もなかったんで、もしされなかったのであれば、その点についてやはり書いていただいたほうがいいかなと思います。

以上です。

○武貞主査 今回の段階で、何かお答えいただける部分がもしあるようであれば、コメントをいただきたいんですが。

○三島氏 まず、漁業への影響のその図面の表記の話については、この図面の外の漁場については、ちょっと除外というか、書き切れない部分がありましたので、それは入っていません。

それからあと、環境緩和策と今後求められる調査内容のところ、空白になっているところ

があるということですが、これは主に環境調査として今後必要な内容ということで挙げさせていただきましたので、空白な部分がありますけれども、設計上、今後確認が必要なものというのにも必要かと思っておりますので、極力埋めるように修正させていただきたいと思っております。

それから、チラマヤの有害物については、周囲に工場等もありませんので、確認される可能性はかなり低いと考えています。その確認のために調査だけは行うというスタンスで考えています。

それから、勧告の必ずしも一致していないということについても、先ほど申し上げたように、環境調査項目を挙げておりますので、必ずしも環境調査を行う必要がないというものについてはこの表の中には入らないという形になっておりますので、これは別途対策として今後必要なものということで、リストなり表なりの整理として挙げさせていただこうと思っております。

最後のこれはプレF/Sですが。

○大槻氏 F/Sについてというのは、Alternative-1、2、3の比較がある意味ではその北カリバルの部分のプレF/Sでどういう形状だったかというところで、そこで環境に対する配慮というか検討は行っているというので、そのF/SとプレF/Sとマスターとの概略設計で何が違うかというところ、ある程度の違いで、ではどこまでやるのかというところで、今の段階ではそのカリバルの部分の形状を決めるために必要であると思う環境部分の配慮は行っていて、それはだから別項目のあそこの中に入れていたのではなくて、7章とかにまとまって入ってしまっているので、ちょっと見えなくなって、プレF/Sとマスタープランのレベルというのは、ちょっと微妙に仕切りがなかなか引きにくいところがあるので、何でプレF/Sをやっているかというところも、北カリバルの部分がある程度決めないとということがすごく計画上も影響が大きかった。要はOption-1、2、3でも全部にかかわってくるころがあったので、という意味でちょっとその部分の検討を進めていたという経緯がありますので、そういう構成、ちょっとわかりにくい部分があったのかとは思いますが、やっていないというわけではなくて、やっちはいるということ。

○武貞主査 微妙な感じですか。今の段階でほかに何か委員の方から。

○日比委員 1点だけよろしいですか。私の質問の4番、それから武貞先生の2番のところのご回答の中で、この自然環境に係る広域的な保護計画・保護提案という視点ということが書かれていますが、これちょっと改めて見ると、いまいち意味がよくわからない。どういう意図でこのご回答で書かれているのかという。というのは、広域的な保全・保護を提案する調査ではないですね。

○三島氏 例えば広域的なレベルで把握できる範囲での……。

○日比委員 多分、細かく見るというよりも、まずはマクロなレベルでの影響で把握できるところを調査しましたという意味ですか。

○三島氏 はい。

○日比委員 わかりました。

○武貞主査 多分、保全提案というのは、何かを残して提案と書かれているかと思うので、こちら側からするというのではなくて、もともとあるものの名前ですよ、きっとね。ということですよ。

○三島氏 はい。

○向上 先方のほうで規制しているとか、そういったところでまず落ちるであろうところから、要は上位計画で定めてあるからとかというのを、まずは落とすというところ。

○日比委員 了解しました。

○武貞主査 ありがとうございます。私も含め、委員の側からいろいろ質問を出したりするのが非常に遅くなって、今回ご迷惑をおかけしたなと思って、それは申しわけないと思っております。すみませんでした。おわびを申し上げます。

それで、今後なんですが、一応この助言案、どうしましょうか。残す、残さないを一通りやっていますと、若干時間が過ぎてしまって申しわけないんですが、今後の手続のために、一応、助言案をでは残す、残さないで、いつもどおり少し順番にやっておきます。

では日比委員の関連のところからいきたいと思いますけれども。1ページ目。

○日比委員 1ページ目、1、2、3はいらないです。削除していただいて結構です。4は残してください。やっぱり保護区を外す、外さないというのは結構自然環境面から見ると、うがった見方をすれば、それを開発進めるために外したのではないのかという突っ込みを入れられなくてもないので、何か、例えばここに” Tarumajaya has been suggested independent from this project” とか何かそういう形で説明を追記していただければいいのではないかなと思います。なので、4番はそういう形で残していただく。

それから5は了解しました。6も了解しましたかな。ちょっとここ微妙なんですが。6も落としていただいて結構です。それから、次の2ページ目の1のところは、ほかの先生方からも挙がったと思いますので、まとめていただければと思います。

○武貞主査 これは多分、村山委員から出ている代替案比較の。

○日比委員 そうです。

○武貞主査 一番最初のコメントをベースにして、必要があれば若干そのほかの委員の方から特に指摘されている部分をつけ加えるような形で、後でこちらのほうでまとめますので、項目としてはこのままとりあえず置いておいてください。

○日比委員 それから2番のところは、ここもほかの先生方でどなたかあったかと思うんですけれども。

○武貞主査 そうですね。これもだから一緒なのかな……

○日比委員 そうですね、ちょっと書き方はあれなんですけれども、これは残していただきたいなと思います。今回報告書、DFRを見せていただいた率直な感想からいくと、一番環境影響が大きいところ選ばれているというのはやっぱり違和感があるのと、かつ、例えば生態系関連のところとかも情報が不十分な中で選ばれているのではないかというやっぱり感想を持ちましたので、基本的にそのところ、質問というか提言は残していただきたいと思います。

○武貞主査 ちょっとマスタープラン段階では限界があって、今後のEIAとか、それからフェーズの段階でという項目が、このサンゴ礁とかその下のecological importance、マングローブ、漁業、それから雇用等、幾つか項目がやっぱり出てきますので、そのあたりはいただいている質問はそのまま残しておいて、後でちょっと助言という形にうまくまとめるように私のほうでも少し手を加えてから、皆さんに見ていただくような形にしたいと思いますので、項目としてはこのまま置いておいていただければと思います。

○日比委員 3はもう落としていただいて結構です。4のあたりは先ほどの、ある意味一緒にしていただければと思います。5、6もそうですね。

3ページ、7ですね。ここもさっきと絡むといえば絡むんですけれども、一緒にしていただくか、どうしましょう、ここは特にMitigation Measuresのところを置いているんですが、含めていただいてもいいですし。

○武貞主査 ちょっと検討します。

○日比委員 内容としては残す方向でお願いいたします。

8は、ご回答いただいているような内容を少し明記、現段階でできる範囲でしていただければいいのかなというふうには思うんですけれども。

○武貞主査 そういう場合って助言残しているんですか。

○田中委員 一応残しておいていいのではないですかね。詳しく説明することとか、丁寧に説明することとか、そういうことですね。

○日比委員 そういうことです。

それから9は……。

○田中委員 考え方を説明するとか、何かそういうことですよ。

○武貞主査 残していただいて。助言の書き方としてはもちろんこちらのほうでまだ調整をして。

○日比委員 それから漁業に関しましては、1と3というのは、さっきの環境ともある意味同じかと思しますので、一緒にしていただいてもいいですし、例えば自然環境保護と社会環境を分けていただいてもいいですけども、今後、要は漁業への影響というのは十分評価、現段階とはいえ、できていないのではないかという指摘です。

2は削除していただいて結構です。

それから4、その他に入りまして、一番よくわかりました。削除していただいて結構です。2も削除していただいて結構です。それから3、4のところは、これは一緒にしていただいても結構なんですけれども、”No impact has been expected”であれば、ここに回答いただいているような形でいいと思うんですけども、なぜnot expectedかという説明をしていただくということで残していただければと思います。

5のところは、ご説明いただいてそんなものなのかなというのが私の感想なんですけれども、どうしましょう。一応残して……。

○武貞主査 私も同じ質問をしていますが。まず、今の案のではとりあえず残しておいてください。もう少し委員の中でもんでから決めたいと思います。

○日比委員 6の部分は、ご説明いただいて聞いた限りでは落としてもいいのかなというふうに思いましたので、落として。むしろ何かrestrict works at night timeとか書く必要があるのかなというのが、ご説明を受けた限りでは感想として持ったんですけども、それはいいや。6は落としてください。

7は、そうですね、意見も聞いていただいているので、これは……。

○武貞主査 ここは逆に今後十分説明するのではという形をお願いするのかなと思いますので、残しておいてください。

○日比委員 はい。8は落としていただいて結構です。以上でございます。

○武貞主査 私からの質問については、1は落としてください。それから2は、ちょっともう少し考えたいので残しておいてください。それから3がなくて4になっていますが、4は落としていただいて構いません。それから5は残してください。それから次のページの6も残してください。助言の書き方としてはもちろん直しますけれども。

○田中委員 それでは、私のコメントですが、1は結構です。それから2も結構です。ちょっと書き込んだほうがいいか、これで結構です。それから3は、要するにサマリーと表現を、記述をちゃんとしてくださいねという表現で、これは言わずもがなのことですから。それから4はこれも結構です。これもどなたかの話で。

○武貞主査 そうですね。4と6と7は評価の話で一緒にするという。

○田中委員 それで5番のところで、railwayについての記述を、きちんと取り扱いについて述べてくださいというふうにまとめてください。それから次の8のところ、そうですね、8のところかな、7のところかな、これも結構です。ただ、最終的にはネガティブインパクトの抽出でA、BとかCの評価は、あれマイナスインパクトだけですか。プラスの評価、例えば土地利用が増えるとか、地域の経済に貢献するとか、そういうのは入れていないのがあるんですか。

○三島氏 最後のIEEの中には入れませんでした。

○田中委員 そうですか。わかりました。そういう考え方があればそれはそれで整理して統一したほうがいい。プラスの評価を入れるところもありますよね。

○武貞主査 そうですね。渋滞緩和で。

○田中委員 渋滞緩和で。せつかく渋滞緩和したことを断定するかというのはあるかもしれないですね。

○武貞主査 そこは多分、記述の中でうまく整合性がとれている、統一がとれているということであればいいのかなと思います。

○田中委員 私のほうはそれで結構です。

○武貞主査 ありがとうございます。

○村山委員 代替案比較は残していただいて、パブリックコンサルテーションはカットしていただいて結構です。漁業への影響もカットしていただいて結構です。環境緩和策については、ちょっと一部削除ではありますが、残していただいて。あと勧告も残してください。最後のプレF/Sはカットで結構です。

○武貞主査 ありがとうございます。

それでは、今見ていただいた形で、一応文言を残していただいたものをこちらのほうにお送りいただいて、私からというか、中心になってまたメールで助言をまとめていくという形で進めていきます。これはスケジュール的にはどのようなことを想定されていますか。

○青木 当初、メールでの審議を続けるかというお話があったんですが、今のお話ですと、ひとまずそこはなしとして。

- 田中委員 通常のやり方でいけそうですか。
- 青木 でよろしいですか。
- 向上 大丈夫だと思います。
- 青木 逆にこちらからお答えを追加でしたいということは特にはないですか。もう今、助言として残しますという話で、特に問題なければ。
- 武貞主査 書きぶりとかはもちろんいろいろ調整をしていきますけれども。
- 田中委員 追加で私たちが出したコメントについてのご回答は、もう大体今日の議論でできましたのでいいと思って。村山先生もいいですかね。いいと思いますので、追加で特にお答えいただかなくても結構です。
- 向上 最終的な助言案としてどのように残すかというところで、またいろいろと調整させていただければと思っております。
- 青木 そうしましたら、今日が6月29日で、こちらからはちょっと金曜日、若干8月1日まで時間があるんですが、月曜日にお出ししても差し支えないですか。
- 田中委員 十分です。
- 武貞主査 はい。
- 青木 では月曜日にこちら事務局から第1案をお出しすることといたします。その後、15日ぐらいまででいかがでしょうか。2週間ほどございますが。実際、(全体会合は)1日ですので、もう少し長くとっていただいても構いませんけれども。
- 武貞主査 はい。
- 田中委員 月曜日というのは7月4日の月曜日ですか。
- 青木 4日の月曜日ですね。
- 田中委員 わかりました。了解です。
- 武貞主査 15日の金曜日ということですね。
- 青木 までにまとめていただければと思います。
- 武貞主査 わかりました。
- 青木 お伝えしましたとおり、8月1日が助言案の確定のための案をいただいて諮ると。これは武貞先生がご出席されるかどうかということで、またどなたかは決めたいと思います。
- 特に質問等ございませんでしたら。
- 田中委員 どうも遅くなってすみませんでした。
- 青木 では、本日は本当にお暑い中お集まりいただき、ありがとうございました。

○田中委員 これ必要なの。これは戻すの。では机上に置いておきますので。

○向上 回収させていただきます。

○青木 これでワーキンググループを終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

午後5時13分 閉会