

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（開調）  
スコーピング案

日時 平成23年2月10日（木）14：02～16：43

場所 JICA研究所2階 大会議室

（独）国際協力機構

<助言委員>（敬称省略）

石田 健一	東京大学 海洋研究所海洋生命科学部門助教
武貞 稔彦	法政大学 人間環境学部准教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部教授
松行 美帆子	東京大学 大学院工学系研究科都市工学専攻特任准教授

<JICA 事業主管部>

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

<コンサルタント>

東 俊夫	財団法人 国際臨海開発研究センター 理事
三島 京子	株式会社 ldes

<事務局>

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課長
江上 雅彦	審査部 環境社会配慮審査課調査役
前島 幸司	審査部 環境社会配慮審査課

午後2時02分 開会

河野課長 それでは、お時間になりましたので、インドネシアのジャカルタ大都市圏港湾物流改善計画策定プロジェクトのワーキンググループを始めたいと思います。

まず初めに、委員の先生方に主査を決めていただきたいのですが、それでは、武貞先生、よろしくをお願いします。

通常ですと、幾つかの質問に対して区切った形でこちらからご説明いただいて、質疑応答という形で進めさせていただいています。では、よろしくをお願いします。

武貞主査 それでは、インドネシアのジャカルタ大都市圏港湾物流改善計画策定調査、今回はスコーピング案に対する助言だったというふうに思うんですが、こちらのワーキンググループ会議を始めます。きょうは主査をさせていただきます武貞といいますけれども、よろしくお願いいたします。

それから、委員の先生方、何々委員とか何々先生と言うと舌をかみそうなので、何々さんと呼ばせていただきますけれども、よろしくご理解をください。

それでは、まず事前にこちらのほうから、委員の方々からいただいている質問、それからリクエスト等があって、それに対するJICAさん側からの回答というのもいただいていますけれども、項目をある程度分けていただいているので、その項目、カテゴリーに従って少しずつ進めていきたいと思います。

まず一番最初に、リクエストということで、基本的な事項ですけれども、地名とか位置関係、それについて少し質問等があったと思いますので、それについてまずご説明をいただけますでしょうか。

向上職員 最初に、では説明をさせていただきます。JICA経済基盤開発部の本件の案件の担当をしている向上という者です。よろしくお願いいたします。

今回、最初の質問もあわせて、調査自体のフローというところをなかなか難しいというコメントもいただいているので、その部分も含めて少し説明を最初に差し上げた上で進めさせていただきたいというふうに考えております。

パワーポイントで、以前の概要説明のときにしている部分は省略をさせていただいて、大体のまず1からで、どういうふうに変定をしていったかというところを少し説明を差し上げます。

今のこの図面ですね。ページ数が入っていないんですが、この図面で大体の位置関係がわかると思います。大体この範囲を、ジャカルタ首都圏、かなり広域ではありますが、位置しており、大体9カ所、西からボジョネガラ、タンゲラン、ノースカリバル.....

武貞主査 すみません、前でどなたか指していただけるとわかりやすいんですが。

向上職員 西からボジョネガラ、タンゲラン、ノースカリバル、マルンダ、ジャカルタのマルンダセンターという感じで、合計9カ所ですね、すみません、個別の箇所で、こういった9カ所が港湾の開発の候補地として当初想定をされているというところで、ここからどこが最適な開発候補地かというのを検討したというのが本調査の大きい目的であります。

開発調査の絞り込みということで、インドネシアでは、港湾などの開発にSEAを導入することが法律上で義務づけられておりまして、そのプロセスにのっとって決めましたというところで、なかなかこのプロセスというのが見えにくいところではあるんですが、まず左側の部分というんですか……。

ちょっと薄くて見にくいかもしれないですけども、基本的に上に書いてある項目というのが、今回の場所を選定する上で非常に重要だと考えた項目でありまして、特に場所の選定以外でなかなか緩和することが難しいであろうと思われる例えばレギュレーションフォレストというような法の規制上入っているエリアであるとか、大体、天然のインポートランス、生物とか、そういったところの話とか、あとはフォースタルラインチェンジで、河口部分とか海岸部分の侵食とか堆積とか、そういった部分の問題であるとか、あとは交通の渋滞といった問題、あとはこの左の大体6項目、大項目1個含めて、大体4項目がSEAの環境の分野というところでまずフィルタリングをかけたという形をまずとっております。

黄色の部分というのが、大体ネガティブな部分というところで、その左側の部分だけを見ても、もう既にブカシの部分とか、ムアラゲボングとか、チアゼムといったところは、もう黄色の部分があって、基本的に法律というか環境部分ですらもうネガティブなので、候補地としては妥当ではないというような考え方をしております。

加えて、マルンダの部分というのは、自然だけではなくて、右の部分ですね、大体の消費地とか工業地帯からの距離といったところや、メンテナンスドレッシング、浚渫、港湾の浚渫、航路の関係で浚渫が必要となりますので、そういった部分も検討をした結果、マルンダについては主にドレッシング、浚渫の部分が、ネガティブな部分が大きいというところ、そしてボジョネガラについては非常にアクセスの距離が遠いと、コンサンプションエリアであるとか、インドナストリーエリアのところの部分の距離が非常に遠いといったところから、候補として落ちていったというような経緯があって、最終的にこの1番のノースカリバル、チラマヤ、あとタンゲロンといったところの3カ所が開発候補地としては有力であると。そのうちの2カ所については、非常に交通の渋滞といったところが問題ではあるとはありますが、比較的まだ緩和策

が、対策の検討が可能であるというところで、以上の3カ所を選定してきたといった経緯があります。

この開発候補箇所の絞り込みということで、これはあくまで例なんですけど、先ほどの主にインバイランメンタルの部分のこういった基準を使っているかといった例の分布例でありまして、参考までというところで示させていただいております。

次に、開発候補地の選定ということで、先ほども説明したので、結局どこの部分が開発候補地として残っているかということ、西のタンゲアツと、ジャカルタから西側になっている部分と、ノースカリバル、これはタンジュン・プリオクという今のジャカルタ首都圏の港湾のちょっと北側、ちょっと見にくいのですが、ここの赤い部分くらいの丸で、白抜きの丸がタンジュン・プリオクの北部分の開発、もしくはその東側のチラマヤといったところの部分の開発が妥当であるというふうに考えたところでございます。

開発候補地（案）ということで、それに加えて実際に需要予測を踏まえたり、あとは既存の港湾の計画であったり、アクセスであったりといったところを総合的に勘案しまして、調査団のほうで3案、オプション1、北カリバルに全面的な開発を置くパターン、そしてノースカリバルのフェーズ1、ノースカリバルに一部、そしてチラマヤに残りの部分、そして3つ目としてはカリバルの部分だけでは渋滞の問題が、ジャカルタ市内に非常に問題になるというところで、その緩和策の一つとして、タンゲランにも追加的に港湾を建設するといったオプションの案を考えて、それら3つを検討しました。

開発候補地の検討というところで、この表で簡単に説明いたしますと、主にこの上の部分、Consistency with government spatial plansとか、Resettlement and land use alteration 要は、住民移転ですね。あとはNarrowing the gap of socio economic disparityとか、あと traffic congestionとか、そういった環境項目については上の部分で主に検討をしています。ここの部分ではそれぞれによって、いろいろ評価というのは必ずでこぼこしていて、ある部分では評価できる部分もあるが、ある部分ではネガティブな部分もあるというので、一概に、場所を選定するという、開発箇所候補を検討するという上ではクリティカルではないと思われるようなレベルの比較であり、総合的には、建設費であるとか、あとは港湾のアクセスであるとかといったところの、場所を変えること以外になかなか対策が打ちにくいといったような項目を重視した結果、ノースカリバル及びチラマヤといったところが最有力案として考えられているといったところであります。

あとは、ノースカリバルのフェーズの検討というところで、ノースカリバルの部分について

もどのような検討案がいいかといったところは比較はしておりまして、これについても、基本的にはAlternative - 1の部分が有力と考えられていて、その比較についてはこの結果が表に書いてあると。基本的に、これも、環境部分ではなかなか甲乙つけがたい部分があって、住民移転があつたりはするんですが、最終的には港湾としての機能、例えばAlternative - 2の場合だと、ここに港湾を建設してしまうと、ここにアクセス道路があると、この左側の既存の南の港湾の部分と東側の港湾の部分が非常に切断されてしまう。この道路の下を船舶が通るといふのは、なかなか設計の基準上、高さを確保するのが難しいというところで、要は港湾としての機能が失われていくといったようなところを重視して、Alternative - 1が最優力の案というふうに考えております。そういったところのフェーズ1の検討も別途していますというところを示しております。

あと、質問で、いろいろありました場所の話のことなんですが、カリバルビーチ、非常に汚い部分と言うとあれですけども、漁村であるとかビーチの部分のところの場所はどこかという質問1の回答については、ここの赤い部分が場所として示されています。

そして、質問とはまたずれるんですけども、チリウン川の、きょうの話から全体会合のときにありましたので、そのときどれくらい影響があるのという話で、ちょっと場所がわかりにくいんですけども、大体これがチリウン川の水域の話で、タンジュン・プリオク港は、この赤い線で示されているところで、大体二、三キロほど離れているので、木材の流出等が危惧されるという話もありましたが、大きい影響はないだろうというふうに考えておりますというところで、大体の一通りの流れを再度説明させていただきました。

このまま回答のほうにいったほうがいい.....

武貞主査 ちょっと待っていただけますか、すみません。ありがとうございました。

まず、JICAさん側で最終的にまとめていただいているこの対応表でいきますと、一番最初のリクエストというところで1、地図、場所に関連する質問、石田さん、松行さんからと全部で3つありましたけれども、これについては、今、スライドを使って説明していただいたとおりだと思います。

それから、その関連で1ページ目の下のほうの「1.2 候補箇所選定」、9カ所の開発候補地から3カ所にまず絞ったという経緯、それからその3カ所の候補地のそれぞれ一部分を組み合わせたりして、オプションとして3つのオプションを考えたものが案出されたということ、それは2ページ目の1.3の話になってきますけれども、さらにそのオプションの中でもノースカリバル1とチラマヤというものが総合的に妥当だと、オプション3つのうちの2ですね、こ

れが妥当だという結論のさらにその後で、ノースカリバルのフェーズ1については、Alternativeの1から3までがまた検討されたと、そういう流れだというふうに理解していませんけれども、その観点について、もともと1.2の4のところ、村山さんから、それから次のページ、松行さんから質問いただいていたけれども、今のJICA側の説明で大体ご了解いただけますでしょうか。

特に、松行さん、ちょっとおくれて入られたのであれでしたけれども、9カ所の選定については、スライド、すみません、SEAの話があった、この表ですね。ここのスライドでさっきJICA側から説明があったんですけれども、9カ所の候補地のうち、最終的にはこの赤の四角で囲んだ1、6、8、この3カ所が選定されているということだそうです。

環境絡みのSEAの結果、特に左から3つ、Regulated Forest Areaという、ここにまずネガティブファクターがあるものが落ちる。それが最初ですね。それから、そこにネガティブファクターが入っていないもので、今度、2番と3番のマルエンダというところは、一番右端のほうのMaintenance dredgingという、ここのところでインフィージブルだということで2番と3番が落ちると。それから、9番のボジョネガラというところについては、Land Transport、右から2つ目、3つ目のカラムですけれども、このネガティブファクターで落ちるという結果になって、1と6と8が残ったというのが、9カ所から3カ所に選定された経緯という状況です。

そこからあとは、入ってこられたときのお話になりますので、村山さん、松行さん、何かその関連で何かご質問とかありますでしょうか。

村山委員 じゃ、よろしいでしょうか。

ご説明いただいた内容で大体理解したんですが、1つ確認したいのは、SEAとここで呼んでいる9個から3個に選ぶときと、それから3個から1個に選ぶときに、評価の項目が変わってくるわけですね。それで、特に3個に絞ってから、最終的に1つ、有力な案を選ぶ段階で、私が印象として感じているのは、割と陸地よりは沖における問題がここでは出てきていて、例えばNatural environmentとかImpact on fisheryとか、こういうことに関して、結構、インパクトがありそうだという話が出てきて、考えるとSEAの段階でもこういうことを考えた上で選んでもいいんじゃないかという気がするんですけれども、そのSEAで選ばれた評価項目とその後の段階で選ばれた評価項目、選定の考え方のようなものがあれば伺いたいと思うんですけれども。

三島氏 まず、SEAと申しておりますのは、今回の検討全体をSEAと呼んでおりまして、

その中には、今ご説明差し上げたように、2つの評価のステップを踏んでおります。

1つは、この1つ前の段階の9つを3つに絞る、この段階での評価、それから3つから1つに絞る段階、この2つともS E Aと考えています。

まず、1つ目の評価というのは、最初にありました9つの候補地、これは地元の政府機関あるいは民間の企業の方が提案されております港湾候補地でございます。調査団としてはその場所で国際コンテナターミナルの建設が可能かどうかといった観点から、今の項目でのふるい分けを行っています。

この段階では、非常に広域的な検討になりますので、まず広域的に得られる情報を使った評価をすること、それから港湾として、先ほどのメンテナンスドレッシングの話であるとか、あるいは森林の規制の話であるとか、そういったことで、どうしてもここには港湾をつくるができないという要因があるかどうかという、そういうクリティカルな視点から項目を選んでおります。それがまず第1段階目のふるい分けの評価の項目になっております。

それから、3つ選んだ後で1つに絞るに当たっては、これは、現地のステークホルダーを集めたディスカッションを経まして、スコーピングを行っています。

この際には、先ほどの第1段階目の評価の中で、交通渋滞の問題なども項目として挙げておりましたけれども、そういった第1段階の評価を踏まえた項目、それからディスカッションの中から環境影響として懸念として挙げられました項目、それから通常、事業計画が固まったものに対するI E EないしはE I Aの中で行われる通常の項目、この中から、特に場所の選定によって評価が大きく変わってくるであろうと思われるような項目を選んで評価項目といたしております。

ですので、検討範囲、それから検討レベルに応じて、それぞれの段階で異なる評価項目を選定させていただいたということになっております。

村山委員 規制のレベルという意味では、多分、この最初の項目、かなり優先順位が高いと思うんですけども、ここでの考え方は、基本的にやっぱり最初の9個から3個に選ぶときには、こういった項目は優先度が高いという、そういうお考えなわけですね。

例えば、一番右側の浚渫のやりやすさと例えば漁業への影響というのを比較した場合、浚渫がやりにくいけれども、漁業への影響は低いという場合もあり得ると思うんですね。だけれども、この選び方をすると、浚渫の選びやすさということをやっぱ優先度が高いということとされているので、そういうお考えということによろしいでしょうか。

三島氏 一応、この9つの候補地すべてが入るエリアで、基本的な環境状況あるいは社会状



況については、情報収集を行っております。その結果、漁業については、どこの候補地でも行われているというところで、もう少しこれはフォーカスを絞り込んだ後で、具体的な調査を行ってみたいと、なかなかどの程度の影響がありそうかというところまではわからなかったものですから、そういった意味からも、先ほど広域的な観点から評価できる項目というふうに申し上げましたけれども、そういった観点からも、今の項目を評価項目として選んでおります。

村山委員 例えば漁業の影響は余り大きな違いはないという。

三島氏 はい、この時点はそういう判断をいたしました。

村山委員 そういう理解ですか。はい、わかりました。

武貞主査 ありがとうございます。

松行さんはいかがですか。

松行委員 いえ、今ので結構です。

武貞主査 よろしいですか。

オプションの話のところ、オプションの3つから絞り込むところについては、また個別にいろいろご質問もいただいておりますので、またもう一度後でその部分に戻ってきて、細かい話をしたいと思います。

今、説明いただいた中で、S E Aの話があって、石田さんから上位計画との関連でS E Aのご質問が1つあるんですけれども、この部分について、今ご説明いただいたような話との兼ね合いで、もう少し聞いておきたい、話しておきたいようなことというのはございますか。

石田委員 今お聞きしたお話はS E Aに特化していたしましたので、上位計画とのお話は特に出ていなかったと思うんです。必要であれば、もう一回説明していただければいいんですけれども。

武貞主査 それでは、1.1の上位計画等との関連というところで、3つ、1から3まで質問がありますけれども、これに関する回答とか説明のほうをJ I C A側をお願いしてよろしいですか。

石田委員 その前に、今のS E Aに関連して1個だけいいですか。僕はS E Aの質問を全然していないんですが……

武貞主査 あっ、そうですか。ごめんなさい。

石田委員 いえ、S E Aに関連する質問はしていますけれども、S E Aそのものについて質問してなくて、むしろこれはムラヤマ委員長と言ってしまいましたが、松行さんのお二人の質問に関連して、アクセス道路というか、陸域への影響というのはこの中に入れられないのですか、

S E Aでは。

三島氏 いや、入っております。

石田委員 入っているんですか、それはすみません、どこ、どれなんですか。

三島氏 S E Aといいますか、この.....ああ、そうですね。

石田委員 もちろん、報告書の中で拝見しましたけれども、道路が横切って鉄道路が、道路じゃない、田んぼを横切る鉄道路だとか道路だとか、あとディスオビーディエンスという表現はありましたが、今ご紹介いただいたS E Aの2つ、3つの表の中では、田んぼというのは、私の視力では見つからなかった。どこか教えてもらえませんか、田んぼは評価しなくていいということであれば、それでいいんですけれども。

三島氏 それは2回目の3つを1つに絞る過程で入れております。

石田委員 そうですか。わかりました。ありがとうございました。

武貞主査 それでは、すみません、この上位計画との関連のところについて、少しご説明をお願いしてよろしいでしょうか。

向上職員 上位計画ということで質問を幾つかいただいて、質問の趣旨がもう少し詳しく教えていただきたいなと思うものがあつたので、とりあえず一応、本調査における位置づけというところで、まずnational policy on transportationの調査、回答案から簡単に説明すると、どういった上位計画のもとにやっているかというところで、national policy on transportationの調査としては、ご質問をいただきましたので、そこについてはnational Logistics Blueprintといったところの法令や、あとNew Maritime Lawといったところを調査の中で確認しております、港湾の開発や物流といったところが、そもそもインドネシアにおいてどう位置づけられているのかといったところは確認を行い、きちんとそういった部分を促進していく必要があるといったところをきちんと確認しております。詳細については、別途、送付させていただいておりますインテリウムレポートの報告書の2 - 1ページのほうに記載をさせていただいております。

続きまして、また本調査は、上位計画だけではなくて、また別途、需要の予測であるとか、その他調査をすることによっても、港湾の開発が必要であろうというところについての妥当性、必要性についてはきちんと確認を行い、その前提条件についてはきちんと確認をした上で、そのプロセスの中にS E Aを組み込ませているといったところの調査の進め方をしているといったところでございます。すみません、もしご質問の意図と異なる点がありましたら、補足質問なんかをしていただければ助かります。

武貞主査 ありがとうございます。ここの部分について何かございましたら。

石田委員 例えば上位計画の質問の2番の1.1の2のところのnational policy on transportation (PGR報告書7-3項)というのは、どこにこの政策について記述してある、分析結果というのはどこに載っているのかというのは、今お答えいただいたんですか。

向上職員 それが分析結果というところで、インテリウムレポートの報告書の2-1ページで、もしかしたら、別途、後で送らせていただいているインテリウムレポートの2-1に記載を、チャプター2ですね。

武貞主査 プロGRESSレポート。

向上職員 インテリウムのほう、後送で送らせていただいているほうに書いているんで。

石田委員 すみません、週末、私、いなかったんで、実はこれを拝見したのが1日前か2日前で、まだほとんど読めていないんです。後で読ませていただきます。

向上職員 この部分に基本的な上位計画とかスペシャルプランというか、既存のそういう港湾計画とか、そういったところの調査もチャプター2に記載はしておりますので、こちらをごらんになっていただいて、もし追加で質問があるようでしたらいただければというふうに考えております。

松行委員 関連で、上位計画についてなんですけれども、この表で、スペシャルプランについてこのノースカリバル1プラスチラマヤというのが上位計画に整合していないと出ていて、ただそれ、選ばれているというのは、これは空間計画の決定を変更するから大丈夫という理解でよろしいのでしょうか。

三島氏 Disobeyとなっております点は、チラマヤのターミナルに続く、ターミナルへのアクセスのためにアクセス道路の建設が必要になりますが、そのアクセス道路の通過していかねばならないエリアが、今、水田地帯として空間計画上は指定されております。水田上にアクセス道路を通すということで、通してしまえば、その道路のわきも自動的に開発が進んでいってしまうのではないかといった懸念から、disobeyという言葉を使っているんですけれども、今の方向性としましては、道路の周辺が開発されて、水田が減っていくということを防ぐために、この道路はもう港湾の専用道路にして、一般の車などがわきから入ってこられないような対策をとろうという方針で動いております。

松行委員 その道路のわきが開発されるというのは、ただインドネシアのスペシャルプランで、やっぱり土地利用と決まっていると思うんですね。それは、やはり現状として、空間計画に反した土地利用がかなり多く見られるということからですか。

三島氏 見られるといいますか、一応その土地利用計画に準じた形でできるかどうかというチェック項目として評価をしております。

松行委員 土地利用計画に準じた形であれば、その道路を引くというのは、そこは準じていないというのはわかるんですけども、その周りは、土地利用計画の変更をするわけではなければ、その田んぼのままであるはずではないですか。

三島氏 ええ、そうです。田んぼのままになるように、道路わきが開発されないような形で進めていきたいと……

松行委員 それは、だから現在の土地利用規制を、道路のわきの田んぼのままにしておけばいいわけですよ。

三島氏 そうです。はい、おっしゃるとおりです。ただ、最初の懸念としましては、道路を1つ通してしまうと、土地利用が計画どおりに進まないのではないかと懸念の声がありましたので、こういった評価を加えさせていただいています。

松行委員 だから、現状として、その土地利用規制に反した土地利用がこちら辺で多く見られるということですよ、そういった懸念が上がっているというのは。

三島氏 そうですね。おっしゃるとおり、そういう可能性はあるかと思います。具体的にそういう事例があったかどうかということ、そういった情報があるというわけではありません。

松行委員 そうすると、先ほどのその評価はちょっと違うのではないかなと思うんですけども、これがライスフィールドに道路を引くからdisobeyだというのでという解釈であれば正しいと思うんですけども、その周りが開発されてしまう、その規則に反して、土地利用規制に反して開発されてしまうというのであれば、この表現はおかしいと思うんですけども。

小泉課長 恐らくは、記載ぶりが不十分というか、そこはおっしゃるとおり直す必要があるかと思うんですけども、我々の意図としましては、そういう懸念があるということで、今回このように書かせていただいたんですが、そのための対策をどのようにするかというのはやはりより重要だと思いますので、その対策として港湾専用道路という形にして、周辺が無秩序に開発されないようにということをおわせて申し伝えていくという形にしたいと思っています。

松行委員 そのときは、やはり現地の土地利用規制がどれだけ厳密に守られているのかというのをまず調べていただいてから、その港湾専用にするかどうかというのを決めていただいたほうが順番としてはいいかと思います。

小泉課長 そうですね。

向上職員 具体的な対策については、また本調査を終了時点でもホンテイアンしていただくという形になるということに加えて、また今後、今回はマスタープランではないとしても、次のフェーズに移るにつれてエイジしていくので、そういった部分もフォローしていくような感じとしたいと考えています。

松行委員 はい、お願いします。

武貞主査 ありがとうございます。

それでは、3つのオプションですね。代替案検討という2ページ目の枠のところの項目に入っているかと思うんですが、その前に、2ページ目の上から2つ目の5と書いた質問ですね。石田さんの質問らしいのがありまして、このカテゴリーに入っているのがいいかどうかというのはありますけれども、この部分は。

石田委員 これももうお答えいただいたんですか。

武貞主査 いや、これはまだ説明していただけていませんけれども、ここの……

石田委員 はい、どうぞ、じゃ説明を。

武貞主査 じゃ、5番目のこの2ページ目の上から2つ目ですね。5の石田さんからのご質問に対する説明をしていただけてよろしいですか。

向上職員 まず、Supplemental biomass surveyというのはどういうものかというところで、基本的には、代替の3カ所の候補地が決まった段階でも、ある程度の環境への影響がある項目というのを洗い出していると。それが今のこのページにあらわしているのが、パワーポイントであらわしているところが主なところなんです、それを補完する調査としては、具体的に漁業に関するインタビューとか、計画周辺の調査を行っております。その結果として、最終的には7 - 12、21からご指摘があるように、28ページのところがその取りまとめた結果であるといった説明でよろしいでしょうか。

石田委員 はい、わかりました。ありがとうございます。

武貞主査 それでは、1.3の代替案検討のところ、幾つかご質問をいただいたりしていますので、これについて、まず、結構、幾つかの質問に対して共通する部分もあるんだと思いますので、JICAさんのほうから質問に対する回答のところを一通り説明していただけてよろしいですか。

向上職員 わかりました。では、最初の6番のところ、そのオプションの比較といったところの質問を松行委員のほうからいただいております、一応、回答案としては、そのオプション1から3と、先ほど口頭でもパワーポイントを使って説明させていただいた部分もあるん

ですが、まず6の最初のほうについては、表記上の問題というところで、基本的にはそのオプション1から3についてはノースカリバルのフェーズ1といったところが共通なので、その部分は比較の検討自体、場所、オプション1と3の比較において、多分、ノースカリバルのフェーズ1という部分を比較に入れても入れなくても結局は一緒なので、その部分の記載は省略をさせていただいているというところと、すみません、その6の下の方の質問の意図がちょっとわからなかったので、補足の質問を説明していただければお願いします。

松行委員 はい。まず、先ほどの最初の6の上の方なんですけれども、趣旨はわかったんですが、この表のタイトルがOutline of each optionというタイトルなので、フェーズ1が共通というのはわかるのですが、このタイトルでこうされますと、オプション1というのは、じゃフェーズ1は入っていないように見えてしまうので、それは直していただければと思います。

それで、次のオプションの意図なんですけど、例えばこの7-19とかの、例えば非自発的移転ですとかあって、このフィギュア7.7.7で、それぞれのところ、カリバルとチラマヤとタンジエランの場合の非自発的移転の数が書いてあるんですけど、結局そのオプション1でどれぐらいの非自発的移転があって、2でどれぐらいがあって、3がどれぐらいあるというのが、この書き方だとよくわからなかったんですけども。

オプション1というのは.....

三島氏 オプション1では、フィギュア7.7.8にありますカリバルの数に、その上の7.7.7の数を足したものになります。7.7.7はどれにも足すことになるんですけども.....

松行委員 なので、その足したものをオプション1は何人、オプション2は何人、オプション3は何人というふうに書いていただかないと、比較ができないという意味なんですけど、オプションごとに書いていただかないと。

向上職員 表現のあれなんで、そこは.....

小泉課長 書きぶりのところで、今おっしゃっていただいたような形で修正するということがよろしいでしょうか。

松行委員 はい。大体の比較はこれでわかるんですけども、具体的な比較というのがこれだけだとわからないというのと、あと全体的にこのスライドとこれをあわせて見ないとわからない部分が非常に今回多くて、正直よくわからなかったというのがありました。

武貞主査 はい、ありがとうございます。これは前回の全体会合のときに概要説明をされていて、そのときに欠席されていた先生方もいらっしゃるんで、多分この資料だけではちょっとわかりにくい部分も確かにあったのかなという気はします。

今後、この資料を公表したりしていく過程もあると思いますので、表記については、今回のような質問、コメントを踏まえてまた見直していく部分をつくっていただければと思います。

向上職員 続いて、7、8といかせていただいてよろしいですか。

オプション3で、開発面積といった、こういった要領で開発をしようとしているのかといったところについて質問が7で出ましたので、その回答を右側に記載しております。港湾取扱量については、2030年で1,340万TEU、これは既存の港湾の部分で受けるのは400万TEUで、その残りの部分が今回の開発の対象というふうになっております。

オプション、なぜタンゲランが加えられているのかというところなんですけれども、オプション1の場合は、すべてをノースカリバルに集中させるといった開発なので、ただでさえ交通の渋滞が懸念されているジャカルタ市内のその渋滞状況の緩和も対策の一つとして、タンゲランを追加で加えたといった案をオプション3として考えた。港湾の面積が一致しない理由については、その……

小泉課長 すみません、ちょっと補足ですが、そのコメントで、タンゲランの取扱量2万TEUと書いていますが、2万ではなく200万でございます。2万TEUですと、全然大した効果がないので、失礼いたしました。

武貞主査 すみません、それは今どこの話ですか。

小泉課長 7の回答の一番下のところに……

武貞主査 ああ、2万TEUですね、一番最後の部分。

向上職員 あとは、面積については、必ずしもその取り扱い容量が面積に比例するものではなく、いろいろな条件を勘案した上で、適切な規模を設定したというところで面積に差が生じているといったところであります。

質問の7はよろしいでしょうか。

松行委員 非常に単純な質問なんですけど、このタンジェランで200万TEU扱えるのであれば、オプション3でノースカリバルフェーズ1、2、3というもの、もちろん面積だけじゃないというのはわかるんですけども、開発面積というのは、その分、少し小さくなったりはしないんですか。

向上職員 タンゲラン分の……

東氏 当然のことながら、前提といたしまして、今、ノースカリバルの第1期というので190万TEUぐらい扱うのが各オプションに共通のプロジェクトですけれども、それをどう分

けていくかといったときに、もう残り全部をそのままノースカリバルに一極集中するんだというのがオプション1、それと残りをチラマヤに展開するというのがオプション2、オプション3は、北カリバルの展開案なんですけれども、タンゲランにも200万確保するというので、その場合は、当然、ノースカリバルの拡張計画自体はその分小さくなっております。

だから、場所をどこにするかというだけで、ここの200万つくるときは、当然、北カリバルの残り、オプション1のうちの北カリバルのうち200万小さくなって、それがタンゲランに移っているという計画です。

松行委員 ただ、この図を見ると同じにしか見えなかった。

小泉課長 図面上で確かに同じように書いてしまって、そこまでの精査はまだこの時点ではしていないのですけれども、実際にこれを、例えばオプション1ではなく、オプション3というのが候補になった場合には、当然ながら、その必要量に合わせた形で対応しますので、そこは、我々、計画をつくるときにも、当然、考慮します。

松行委員 それは、できたらどこかに書いておいていただいて、何か違う容量のものを比べているように見えてしまったので。

東氏 これはもしかしたら図面の間違いじゃないですか。そうか。そういうことだ。すみません、そこにチェックいたします。

小泉課長 いずれにしても、うちできちっと対応しますので……

東氏 基本的な考え方はそういう考え方でやっております。その分は、当然、小さくなる。

松行委員 わかりました。

武貞主査 この次は8番ですかね。

向上職員 なぜにこのオプション2では、アクセスの道路の建設費用が低いのかというご指摘に対して、図面が簡単に言われているので、オプション2の場合、陸上に道路を建築するオプションでありまして、オプション1、3は、カリバルの部分を開発するに当たっては海上道路が必要になるんですね。図面としてはこっちのほうが見にくいかな。

道路が見にくいですね。オプション2というのが、チラマヤに陸上の道路が大部分になるわけです、道路として。なので、海につくるときよりは、陸につくほうが建設費というのは当然下がると。土地の部分が……

小泉課長 非常にわかりづらいのですが、オプション2の場合ですと、ここの取扱量が小さいので、ここの1本の道路だけでカバーできると。ところが、オプション1とオプション3の場合は、非常に大きな貨物を取り扱いますので、交通量がふえる。そのために、この道路に加



えて、ここに実は赤く書いてあったんですが、このアクセス道路が必要となる。

武貞主査 こっちでいただいているのは、赤くは見えない地点がありますけれども、線はあるのはわかります。

向上職員 報告書だと7 - 16ページですね。多分、一番ある程度、道路の線がわかるとおもいます。一番上のフィギュア7.7.1というところだと、緑の線ですね、ニューポイントアクセスロードと書いてあって、フィギュア7.7.1だとプラントニューポートターミナルという右のところの部分、緑の部分から右の部分が、ちょうど海の部分の開発が.....

武貞主査 すみません、我々、いただいたのは白黒なんであれですが、わかりません、色が薄いとか。

向上職員 これが、先ほど指摘した、北カリバルを開発する場合というのは、この今、指でなぞっている部分というのは、海上道路の部分が、かなりの部分が入ってしまうところ、かつこの部分というのも河川の上の開発を想定している部分から、用地買収の部分についてかなり、あと建設費自体がかなり高価になってしまうという、用地費はないんですけども、そのかわり建設自体が、海上のほうが、金がかかるというところで、費用が相対的に高くなって、チラマヤについては、距離は長いんですが、基本的には陸上道路がほとんどであるため、相対的に道路の建設費が下がっているといった形で説明を記載させていただいております。

原嶋委員 今の点、確認ですけれども、北カリバルは基本的なところはいずれのオプションもあるわけですね。そのときに、オプション2の場合には、今おっしゃったこの道はつからない。

向上職員 なくて、今、指でやったここの部分ぐらいの、この直線の部分だけで容量が.....

原嶋委員 ですね。じゃ、オプション3の場合には、今、松行先生からご指摘ありましたけれども、この図はともかくとして、今のこの海上道路は必要になる。

向上職員 必要と考えて.....

小泉課長 1でも3でも必要です。

向上職員 必要だと考えている。

原嶋委員 数字が合わないような感じがする。なぜかという、外に持っていく量にもよると思うんです。私の疑問は、この道路の建設費というのは、今回の代替案の決定で非常に決定的な要因になっているんです。それで、1はそういうことで大きくなるだろう。そうすると、1、2は海上道路は要らない。3は、今の話の流れで言うと、場合によっては海上道路は要らなくなる可能性もある。

東氏 道路の容量につきましては、まずカリバルのフェーズ1については190万TEU、年間扱うことになっております。それは、先ほどご説明しましたように、ここに直接短かな道路を取りつけることでさばけると。それで、ここの全体、2030年までには、190万とりあえずつくりますけれども、930万TEUが要りまして、その後の750万程度をどこに分散するかというところで、750万を次のチラマヤに展開したときは、190万とかいうオーダーではなくて、750万、全部、チラマヤに行く。だから、道路として要りますということですね。

オプション3では、同じようにカリバルの残り750万、190万既にある、残り750万のうち、200万をオプション3ではタンゲランに移して、あとの500万がまだカリバルであるんで、そのプラス500万というのをさばくためには、オプション1であろうとオプション3であろうと、それは、車線が若干変更するとか、規格が変わることがあっても、道路としてはどのみち要るぞと。主な貨物の出どころであります工業団地が集積しているところにつなぐには、何がしかの道路が要って、それはやっぱり海上道路になるというふうなところでございます。

武貞主査 今のご説明でよろしいですか。

すみません、1つだけ細かい話なんですけど、郵送でいただいているこのサマリー・オブ・インタビュー・レポートというほうのスライドは、ノースカリバルの計算は1.6ミリオンと書いてあるところがあるんですけど、これは、同じタイミングで来た、Novemberのプログレスレポートのほうで修正されているという理解でよろしいでしょうか。

東氏 はい、そういうことでございます。計算上、2014年ぐらいにもう貨物量がキャパをオーバーしますので、大急ぎでつくる必要があるんですけども、そのときに港をつくるときは、いわゆるバース単位で、バースという一つの一連の長さ単位でやっています。160万TEUというのをカバーするために、バース単位で考えると、結局190万の能力があるものができるので、それだったら早くできるところになるべく持たせて、将来の荷物を軽くしようというか、そういうところであろうと変更した次第でございます。

武貞主査 委員の皆さんは、今の説明で……

原嶋委員 確認して、仮にこの海上道路をつくったときには、先ほど住民移転とかの問題はない。

三島氏 全くないということはありませんけれども、相対的に、比較的少なくはなっております。

原嶋委員 場合によっては、非自発的住民移転も可能性としてはあるということ。

三島氏 はい。

向上職員 今回の時点では、やはりある程度、マスタープランとしての計画のレベルで比較すると、比較的少ないだろうと。ただ、詳細な計画に当たっては、多少は増える可能性はあるところですよ。

原嶋委員 もしそうであれば、そういう比較対照の中にそのことは入れておいていただく、1と3の選択肢にとってはネガティブなファクターになりますけれども、それは言及しておいていただいたほうがいいのかもしれない。

向上職員 その可能性は、住民移転があるという可能性はあります。

原嶋委員 2の場合には、海上道路の必要がないので、その部分での住民移転はないのかわからないでしょうけれども、こういうのはないわけですね。

村山委員 すみません、河川とおっしゃっているのは、緑の部分が南のほうにおりてくる。右側に折れる前までですか。

三島氏 ちょうどここが河口になっておりまして、ここまでずっと川沿いになっております。

原嶋委員 こっちも川沿いですか。

三島氏 はい、ここまでだったかと思えます。

原嶋委員 それで、移転数が少なくなっているということですか。

三島氏 そうです。川沿いは、この川の場合は、比較的、民家が少なくなっておりますので、ちょうどそのエリアを使うことができれば、比較的少なく済むかと思えます。ただ、ここから先が、インダストリアルエリア、このあたりなんですけれども、このあたりは住宅密集地ではありますので、この先どう延ばしていくかということによっては、またかなり追加が発生するかと思えます。

村山委員 現在いただいている報告書の中での移転数は、緑の……

三島氏 はい、緑のところまでです。

村山委員 ただ、その先のプラスアルファ、あり得ると。

三島氏 あり得るとのことです。

村山委員 可能性はあるということですね。

三島氏 はい。

村山委員 わかりました。

原嶋委員 あと繰り返し、オプション2のときには、緑の道路はないわけ。

三島氏 オプション2は、その赤い線の……

原嶋委員 その上だけ、ないだけ。

三島氏 赤い線が必要になりますので、そこは実はかなりいろいろ集落がございまして……

原嶋委員 それはチラマヤのほうですよ。

三島氏 そうです。

原嶋委員 北カリバルのほうは要らないのか。それは何が言いたいかというと、予測される住民移転の規模を、ケースによって対象値が違って来るわけで、どこまで考慮されていて、今の関係がよくわからなかったんです。オプション1の場合には、チラマヤはないけれども、北カリバルでこういう大きな道路ができて、そこで住民移転が発生があるかもしれない。2の場合には、北カリバルのところでは、この大きな道路、緑の線の道路はないけれども、チラマヤで住民移転はあるかもしれない。オプション3の場合には両方あるかもしれないと、両方というのはタンゲランも。

それは、正確に、これはもう一度確認しなければいけない。それは正確に報告書の中で、反映されているのかどうか。

三島氏 はい、反映しております。

原嶋委員 後ほど出てくるとお思いますのでそこですね。

武貞主査 具体的に、何かこのページのこの表を参照していただければというようなところがあれば……

向上職員 フェーズ1が先ほど入っていないというご指摘はあったものの、7-19のフィギュア7.7.8がちょうど……。

松行委員 先ほどの指摘でもあるんですが、具体的に各オプションでどれだけの移転家屋があるというのをオプションごとでも今、教えていただけないですか。

原嶋委員 どのぐらいのオーダーからいけばいいんですか。

向上職員 これにプラス50T……

三島氏 そうですね、全部に50を足すことになります。では、申し上げますと、オプション1では大体100戸、オプション2で200戸、オプション3で110程度になるかと思います。

原嶋委員 遮って申しわけないですけども、オプション2の場合の200というのは、多くはチラマヤなんですね。

三島氏 そうです。

原嶋委員 北カリバルだけに限ってみればそんなに多くない。ここで言えば50ぐらいの程度だということに理解してよろしいでしょうか。逆に言うと、1の場合には北カリバルだけで100は出ていた。オプション3の場合には、北カリバルで100近く出て、それプラス、タンゲラ

ンでまた10ぐらいだろうと、ざっくりとつかみとしてはそういう理解でよろしいですか。

向上職員 そうですね、はい、それで正しいです。

松行委員 この数字というのは、今後どうなるかわからない部分というのは、先ほどの道路事情を見ていただきたいのですが、この先がわからないとおっしゃっていたのが、これがオプション1とオプション3については、その先が不明というプラスアルファ……

小泉課長 プラスアルファが乗ってくる可能性が高い。

松行委員 それで、オプション2というのは、プラスアルファというのは乗ってくる可能性はあるんですか。

三島氏 基本的にはありません。

松行委員 そのプラスアルファというのはどれぐらいのオーダーなものなんですか。例えば100単位であれば全然アルファではないですし、本当に10とか20とか、その程度のものなのか。

小泉課長 そこは逆にどういうところをうまく避けながら通れるかということもありまして、今現在で、このマスタープランという段階でそこまで確定するということは難しいかと思うんです。ただ、少なくとも既存の道路までアクセスしないと機能しないですから、そこは、どんなルートを通っても、やっぱり最低限、数はどうしても出てしまうだろうと。ただ、そこが例えば10、20のオーダーになるのか、一番、極端な話、線形、交通に便利のように真っすぐ引くと、例えば100とか200とかが影響を受けてしまう可能性もありますので、具体的にどうするかというのは、このオプションが候補として高くなった場合に、さらに要は調査のステージがもう少し熟度を高くするときにしっかり検討しなければいけないのかなと考えています。

松行委員 ただ、ここで、このページで3つのオプションから1つ選んでいるときの評価項目の一つは、非自発的移転の数というのがあるので、それがやっぱりある程度のオーダーがわからないと、この100にプラスアルファで100とか200とか乗るのであれば、もう全くこの項目は意味のないものになってしまうので、そうするとそれはまずいんじゃないですか。

小泉課長 確かにその点はあるかと思います。

向上職員 100という、オーダーがそんな変わるようなものは基本的には考えられない。

三島氏 基本的には、一応、インダストリアルエリアまで到達しておりますので、その後の道路の考え方をどうとるかということによって変わってくるかと思うんですけれども、そのあたりは今の段階では何とも言えない状態ではあります。

松行委員 人口密度はどれぐらいあるんですか、この赤いインダストリアルエリア。

小泉課長 今まさにそこを議論していたんですけれども、その人口密度、密集度合いがど

れぐらいか。それプラス、ある程度、道路延長、どれぐらい必要かというところで、試算レベルですけれども、そこまではもしかしたらできるかもしれませんが.....

松行委員 やはり試算レベルでもない.....

小泉課長 確かに、比較の条件がそろっていないということですよ、今おっしゃっている点は。

松行委員 はい。

小泉課長 そこはそのとおりだと思いますので、ほかのところとの精度というか熟度として変わってしまいますけれども、そういう試算ということで.....

松行委員 だから、どれぐらいのオーダーかというのだけでも情報は入れていただければ...  
...

向上職員 少なくともその部分で発生する可能性があって、その規模を大体、把握するということは確かに必要だと思いますので、わかりました。

石田委員 すみません、その数のことに関連して、インダストリアルエリアの実態というのはどんな感じですか。要するに、小さな中小企業が密集しているような状態ですか、それともジャカルタのことですから、インダストリアルエリアと名前を銘打ってみても、貧困層が密集していることもあり得るでしょうし、どういった感じなんですかね。先ほどの緑のところですか。そのインダストリアルエリア、要するに工業団地みたいな感じ。

東氏 もう工業団地です。この前の図面のあった一つの赤い四角が一つの工業団地になっておりまして、例えば日本の商社の丸紅であるとか、そういうところが開発して、日本の企業、車だけではございませんけれども、それがいろいろ入っておる。それが、かなり今現在、ジャカルタの東部に集中して建てられておりまして、今、インドネシア自体は2億数千万の人口を抱えていまして、非常に内需が盛んなので、日本企業も、今後、設備投資を増大したいという意向は持っております。そういう意味で、ここに示したのが、中小企業の集まりではなくて、基本的に欧米というか、日本も含む欧米のかなり大手の会社の工場が、1つのところに何社か、こういうところに全部あります。

石田委員 そうすると、例えばインダストリアルパークとして、塀で囲んで守衛さんがいてと、そういうイメージですか、フィリピンでもよくありますけれども。

東氏 全体を囲んでいるということではなくて、一つの売り出しの面積が、面積というかブロックになっていて、各工場が自分のところのセキュリティーをやっている。

石田委員 先ほどの図だと、もうほとんど真っ赤っかに塗られたので、ということはアーバ

ンエリアを真っすぐ突っ切っている。道路をつくるとアーバンエリアを突っ切るわけですよね。そのアーバナイズドエリアが、例えば貧困層がいっぱいいるのか、それとも中所得者のような方々が小さな家を建てて幸せに暮らしているのかという、そういうイメージがわからないんです。ライシールドも、今、手のマークが出ているところがありますけれども、その周りは全部真っ赤じゃありませんか。どんな感じの家なのかなと、要するにスラムを含んだ本当に貧困層なのか……

三島氏 いえ、貧困層というわけではありません。

石田委員 普通の住宅街ですか。

三島氏 住宅街ないしは企業があるエリアです。

石田委員 規模で言えば20キロ幅……。

向上職員 これはゾーニングとして指定されているというので、当然この色がついているところが全部すべてに建物が密集しているというわけじゃなくて、このあたり、エリアが、アーバンセトルメントのエリアとして指定されていて、その中に工場とかというのが比較的密集しているという理解でいいと思います。

どういったアーバンがあるかという、そういう比較的普通の住民の、比較的所得の高い住民であったりとか、外資系の工場だったところというのが集中しているという形です。

武貞主査 今、アクセス道路とオプションの関係ということで、それに応じて、移転者数、想定される移転者、移転世帯、建物の数などが変わってくるということですので、その部分は、試算でも結構ですので、数字を示していただいて、それも含めた上での総合評価ということになるかと思えます。

その総合評価に関連しては、9番のところ、村山さん、原嶋さん、それから松行さん、石田さん、皆さんから質問をそれぞれいただいていますので、特にオプション2というのが、最終的にいいというふうに判断、妥当だというふうに判断されているわけですがけれども、その根拠になっているものは何なのかということ、それから幾つかの比較項目の中で、ウエートづけがあって、そういう結論が導き出されているのかという点について、少し説明をお願いできますでしょうか。

向上職員 最初の説明と重複をしてしまうんですけども、一つ一つの質問というのはオプション1から3の選択のプロセスについて、再度、数名を出させていただくような形で、オプション1から3に対して説明というところで、環境的な側面というのは、報告書の7-29ページに示している、テーブル7.7.13に示したところで評価は行っていると。ただ、そこでネガテ

ィブであったりポジティブであったりといった評価はあるので、ここを考慮しつつ最終的な総合的な評価としては、先ほどの、行ったり来たりして申しわけないんですが、パワーポイントで示させていただいたこういった表で総合的な評価を行っているといった流れとなっております。

何を一番重視したかといいますと、ここにも書いておりますが、交通渋滞であるとか経済格差であるといったところとか、あと建設費用といったところを比較すると、カリバラの部分を集めてやると、渋滞がひどかったり、あとは建設費もかなり高くなってしまうというところから、オプション2についてが妥当だろうというような考えでやっております。また、ご指摘があったスペシャルプランとの不整合、チラマヤの部分、水田に対してというところの先ほどのようなご指摘もあつたりしたんですが、その部分についても、いろいろな対応策を検討することによってミティゲーションが可能だと。自然環境にしても漁業についても、本当にクリティカルな部分というのは、最初の3カ所、9から3に移す部分でおおむねクリアしているので、残りの部分は、本当のこの計画を検討する上で、どこまで緩和できるかといった視点から考慮した結果でありまして、水田に入るとか自然環境とかといった部分は、そこまで大きな決定要素としてまでは考慮しなくてもよいんじゃないかというような判断をいたした次第でございます。

近いので、そのまま10番の話もよろしいですか。

武貞主査 はい、そうですね。

向上職員 10番についてのNo.1から3、5と具体的な項目を挙げますと、まだ7 14にあるtable7.6.2というところで、スコーピングというところで、このスコーピングについても、ご指摘いただいたのは、involuntary resettlement、住民移転の話であるとか、3番で言いますとランドユースの話であるとか、5番のソーシャル、要は道路の分断といったところもあるんで、この部分についてはさらに調査を継続して進めておりまして、最終的に評価自体は、今、再度精査を行っているところで、その評価を見直した結果、対策が必要であれば、そこは本調査のファイナルレポートに、こういった問題があつて、こういったミティゲーションの方法があつてというところの提案まではこの調査で取りまとめたいというふうに考えております。

武貞主査 ありがとうございます。

それでは、皆様、2ページ、3ページ、9番、10番にかかわるところで、質問もしくは追加でJICAに対して聞きたい部分がございましたら。

石田委員 すみません、じゃ私のほうが簡単なので確認させてください。



10番ですけれども、この7.6.2のスコーピングというの、これは、3つの代替案の土地、全部について行ったものなんですか。どこか特定の候補地……

向上職員 この辺は、まだ7.6.2……

石田委員 スコーピング・フォア・I E Eというやつ。

三島氏 これは、全体的な共通のものとして……

石田委員 共通のものですね。それで、先ほど原嶋委員のほうからご質問があった、移転対象家屋が、例えばオプション1は100、オプション2は200、3は110というようなお答えがなされましたが、その数字というのは、ここの例えば、table7.6.2の1の involuntary resettlementの数字なんでしょうか。

三島氏 いえ、この7.6.2の表を使った分析結果を踏まえて、移転家屋数であるとか、あるいは漁業のインタビューであるとかいった追加調査の項目、調査といたしますか、簡単な情報収集だったりもしたんですけれども、そういった項目の拾い出しをこの表を使って行ったという……

石田委員 そうですよ。その結果、オプション1では例えば100ハウスホールドというのは100家屋という意味ですよ。そうすると、100、200、110というのは、今までの例から言うとやっぱりAだと思うんです。少なくともUnknownではないような気がするんです。それが私の質問の意図なんです。ランド・ユース・アンド・トライス・ローカルリソース、これもAないしはBで、5はわからないかもしれませんが、スピリッツされることでコミュニティがどうなるかというのはわからないかもしれませんが、何か1と3はやっぱりAないしはBまたはAスラッシュあたりじゃないかなという気がするんです。というのは、この報告書が受けて、次に調査をされる方の心持ちというか、あれが違ってくるんじゃないかと思うので、ある程度正確な数字がそこまで出されたのであれば、より正確な評価を期待したいというふうには感じていますが。

三島氏 はい、ありがとうございます。その調査の結果、どういった評価にするかというのは、ファイナルレポートのほうでまとめさせていただきたいと思っております。

武貞主査 印象の話かもしれないですけれども、Aがシリアスだ、Bがサムインパクトだ、Cと来るとないというふうに思われてしまうところがあるのかなという気がしまして、UnknownであればNとか何か別の表記にしても全然印象が違うのかなという気がします。そういうのはないんですかね。

小泉課長 報告書によって違うんですよ。

武貞主査 ですね。

小泉課長 これは全体として何か少し……

武貞主査 A、BとあってCと書かれると、それは、ないと言っているように見えないところもないので……

向上職員 何らかの発生は認められるだろうという……

武貞主査 そうですね。何かあるだろうという、じゃAかBかどっちか判断がつくんじやないのという気もします。あるかないかわからないのであれば、Unknownだということがあるんですが。

10番は今ので一応よろしいですか。

はい、ありがとうございます。じゃ、すみません。より大きなもの、9番に関連する話なんですけれども、いかがでしょうか。

村山委員 総合評価の関係で、もう一度、移転の話を確認したいんですが、チラマヤを利用する場合は鉄道という案もありますよね。これは、道路か鉄道、どちらかを選択するということですか、それとも両方やるという意味でしょうか。

東氏 道路、鉄道、事業としてフィージビリティがあるかどうかというのを今、精査しておるところでございますけれども、基本的には両方つくる必要はないと思いますんで、どちらか片一方になるんじゃないかと思っております。それは、どの程度の容量のものをつくるかによって違うんですが、基本的にはどちらかかなと思っております。

村山委員 それは報告書の中には表示されていなかったでしょうか。

東氏 いや、まだ今後、今、ファイナルレポートに向けて準備しておりまして、その中で鉄道をどう扱うかというのは記述をすることにしております。

村山委員 いただいている資料の中では併記されているという理解でよろしいですか。

東氏 はい。

村山委員 わかりました。

それで、先ほどの比較表の中での例えば移転については、ある程度のインパクト、影響ということで、ここは余り具体的な比較はされていないですね。

向上職員 数字の比較は、先ほど申し上げた7のページで行っています。そこで比較をして、表現上、ここではあるだろうと、サムイクステント。ただ、比べて、じゃ100と200、どちらが上というところで、そこまで差がないだろうということでインパクトという、サムイクステントという表現にしているところがございます。

村山委員 ただ、差がないだろうというのは、ある程度、評価が加わっているの、そこま  
で評価を加えられているという、そのプロセスで例示をしていただく必要があるのかなと思  
うんですけども。

向上職員 それじゃ、表現ぶりに……

村山委員 あと、漁業への影響もそれぞれ評価されていたと思うので、ここで書かれてい  
よりはもう少し具体的に示していただいたほうがいいように思います。

コメントの趣旨は、できるだけ定量化できるものはした上で、さらに総合的な評価をもう少  
し定量化したほうがいいんじゃないかという気がするんですけども、今回はそこまでされて  
いないわけですよ。

向上職員 基本的には、数字上の比較はしているものの、最終上の評価というところでは数  
字でなかなか比較できるものもないので、今のパワーポイントのような表現として出て記載し  
ているということです。

三島氏 このパワーポイントの表は、かなりまとめてしまった最終の評価で、しかもいろい  
ろな方に説明しやすいようにつくられているものなので、かなりはしょってしまっているん  
ですけども、環境面での評価の結果としましては、報告書の7 - 29ページの表のほうにまとめ  
たものが環境面から見た分析結果となっております、この中では、例えば住民移転の場合で  
すと、29ページの表の上から4つ目の項目に、評価としては、バツ、バツバツといった凡例を  
使っておりますけれども、若干、どのくらいかという説明も加えさせていただいております。

村山委員 ここの見方はしているんですが、先ほどのお話だと、例えばチラマヤはここでは  
100以上の家屋というふうになっていますが、先ほどの話では、これ、200ぐらいという……

三島氏 はい、そうですね。

村山委員 1と3についても、10から100となっておりますが、大体100ぐらい……

三島氏 そうです。

それは修正させていただきたいと思います。

向上職員 あと、フェーズ1も加えた形での記載ぶりも統一した形で、また再度整理させて  
いただきたいと思います。

原嶋委員 1つよろしいですか。

この代替案の検討は、いろいろな先生からもご指摘ありますけれども、やっぱり見方によ  
っては適当ではないということが言われてしまうものになる可能性がある。表の多少のマイナ  
ーチェンジもたくさんあると思います。それはまた使っていいと思うんですけども、3項目で

すか、建設費などにかなり重きを置いた印象はぬぐえないんですよね。それが、じゃほかのファクター、環境社会面のファクターにどのくらい重きを置いているかということも余り見えなくて、見方によっては2が一番不適切になってしまう可能性もあると私自身は思っていて、最終評価においては交通渋滞と経済と建設費だけで判断をしていると言っても過言ではなくて、それ以外のファクター、非自発的住民移転とか、漁業のものが、無視できるものと本当に言えるのかどうか。見方によっては、私どもだけじゃなくて、いろいろなステークホルダーの方、専門家ないいろいろな方を見ると、必ずしも適当な判断じゃないという結論になるということがあって、かなり批判を受ける可能性があるというふうに私自身は考えています。

小泉課長 この表現ぶりで、若干よろしくないかなというのは確かに書いてありますね。

原嶋委員 表現の問題もあるんですけど、表現のことはともかくとして、仮に直したとしても、例えば今、住民移転のところは、明らかに、例えば数字をざっくり入れるとすれば、100、200、110となるわけですよね。そういうことも考えていくと、ますますオプション2は、不利というか、余り優位性があるとは言にくい。

小泉課長 そのときに、先ほど松行委員さんからおっしゃったとおり、1と3につきましては、まだカウントしていない部分というのがございまして、その点は考慮した上で改めてまた比較する必要があるかなと思っております。加えまして、この住民移転が発生しないルートと発生してしまうルート、つまりゼロで済むオプションと例えば100というオプションとあった場合に、やはり住民移転の数を減らすオプションというのは当然とれるんじゃないかと思うんですけれども、例えばその差が、100と90ですとか、あるいは今回の場合ですと、200と190、210といったような場合に、190をとるのか210をとるのかということは、その数値の差というよりも、いかにその中でミティゲーションを図っていけるかどうかということにもよるのかなと思っているんですね。

一方で、今回、この交通の問題というのがかなり深刻だというのは、ジャカルタに行かれたことのある方でしたら、皆さん、指摘されるのですけれども、その問題も逆に放置するわけにはいかないというのが出てきまして、正直言って我々も非常に悩ましい部分がございます。オプション1をとるとするのは、実は船会社さんからもそっちのほうがいいと。やっぱり東京に集中したほうがいいわけですよね、ひたちなかとか新しくするよりも。ところが、本当にそれで首都圏全体の機能を見たときにいいんだろうかという部分もございまして、そのような総合的な判断も踏まえますと、今、オプション2というのがやはり一番ふさわしいのではないかとということで挙げている次第ですが、もちろんこのミクロな視点で、今現在、100と200とかと

なってきましたと、どうしてもそれで200をとるのというのが出てしまうと思うんです。

原嶋委員 今、いみじくもおっしゃったように、総合的な視点でというところの総合的というものをもう少し説得的な形といたしますか、ご専門の先生方だけじゃなくて、いろいろなステークホルダーの方も、これならということであれば、その総合的ということがあるけれども、何となく、今の最終的にはこれが総合的に判断したんですよと言われても、はっきり言ってしまうと、マイナーチェンジはすると思いますけれども、これだけ見ていると、もうアクセスロードの費用だけなんですよ、違いはね。

冷たいことを言えばですね。だから、かなりご批判が出る可能性があって、私どももこういう形でご助言させていただくのであれば、やっぱり少し厳しいことを申し上げざるを得ない印象がすごいある。細かい直しは、多分、今、いろいろあったところを直すんですけれども、それをちゃんとしたとしても、この判断は説得的と言えるかどうか、なかなか難しいという感じは、私としては印象を持っています。

向上職員 今回のお配りした資料だけだと、正直、確かにごもっともで、総合的な評価とはどうやっているのというプロセスが確かに欠けている、あくまで環境部分の話と全体の流れの資料だけだったので、その部分はファイナルレポートの際などにもきちんと補足をできるように、ロジックをきちんと……

原嶋委員 このきょうのコダイの書き方もまさに本当にそっちに比重を置いていますと書いてしまっているから、そう言われればそうかなみたいな感じになってしまいますけれども……

向上職員 そういう議論もあるということは、当然ご指摘を踏まえた上で……

原嶋委員 100と200と比較して、ニグレジブルではないですよ、間違いなく。

松行委員 この表は、この表現は、私、すごい問題だと思うんです。どこがというと、色が塗ってあるのが、この2列のところには色が塗っていないじゃないですか。そうすると、ぱっと見ると、真ん中、すごくいいとみんな思うと思うんですね。ただ、よくよく見ると、真ん中はよくないんですね。それで、私、ヨーロッパとかのSEAレポートを見てきたんですけれども、全部にやっぱり色が塗ってあるんです、すべてのこの升に。それで、どれがいいというのだったらわかるんですけれども、これをやると、もうオプション2ありきで、もうこれをやりましたというふうに、下手な誤解を受けてしまうと思うんですね。なので、塗るんだったら全部塗って、塗らないんだったら全部塗らないでください。

小泉課長 決してミスリードするという意図は全くないのですけれども、そういうふうに誤解を受けてしまうのは本意ではないので、そこはちゃんと対応したいと思います。

原嶋委員 色だけじゃなくて、中身もやっぱり相当問題があると思うんですけども。

小泉課長 ええ、もちろん。

武貞主査 総合的な評価、最終的にそれをJICAさんのほうでされているわけですけども、個別の項目で特にこのオプション3つを比較したときに議論になるのは、今まで住民移転の話とその規模を含めて話がありましたけれども、その次の3ページ目、まとめていただいた表の3ページ目の1-3-2、漁業、このあたりの部分の選択の際には、一つの大きな項目になっていると思いますので、少しこの漁業の話をもた、個別の項目になりますけれども、説明を若干、この表に従って結構ですので、お願いできますでしょうか。

向上職員 漁業ということで、まずガイドライン……

河野課長 11番のガイドラインのところにつきましては、審査部のほうからご説明させていただきます。

JICAのガイドラインでは、以前の生活水準や収入機会、生産水準において改善または少なくとも回復できるように努めなければならないというふうに定めております。したがって、合法、違法にかかわらず、プロジェクトによって影響を受ける漁業や養殖を行う個人・業者については、持続可能な代替生計手段等の支援が行われるということでございます。

向上職員 漁業の範囲については、また後述するんですが、きちんといろいろな漁業活動等は報告書の中でも記載させていただいていますが、調査検討を行っているという形で対応させていただいています。

どうしますか、このまま続けていくことも大丈夫でしょうか。

武貞主査 はい、じゃ続けてください。

向上職員 ご指摘いただいた中で、海上道路の敷設のインパクトについてというところで、実際に報告書をごらんになっていただければと思うんですけども、フィギュアテーブル、実際に7-21ページであるとか7-22ページといったところで、実際の漁業の活動であるとか、実際の海洋の関係の活動についてはきちんとレビューを行っておりますというところで、道路についても、当然、そこら辺の検討を考慮したことを行っているというところなんです。あとは、漁業の補償についてというところで、オプションは、カリバルの場合は、フェーズ2、フェーズ3に進むに当たって、アクセス道路、先ほど説明があったように、建設することになって、基本的に道路としては高架式となるので、直接、漁業に対して影響があるかということ、そこまで大きな影響はないだろうというふうに考えてはいるところであるんですが、漁場の一部に橋脚を建てざるを得ないことになってしまうので、当然、漁業者との調整が必要になると。具体的

な調整内容としては、作業船航行に伴う一時的な水域利用制限などを想定したりしているんですが、今後このマスタープランの後にフェーズが進んだ上で、漁業に対して、影響が出ると考えられ、補償が必要になるとなった場合には検討したいというふうに考えております。

オイルドリリングの影響についてはということで、当初の時点では影響はあると考えられていたんですが、その後、調査を進めることによって、直接的な制約にはならないということで、外しているという、P70の29には記載していないという形にしております。

とりあえず、これでよろしいでしょうか。

武貞主査 どうでしょうか。次のサンゴ礁の話も続けて説明だけまずしておいてもらって……

向上職員 サンゴ礁、干潟への影響ということでご質問をいただいている件について回答させていただきます。

チラマヤの部分に、フィギュア7.7.12、ページ7 - 24をごらんになっていただけると、Dの部分にコーラルリーフというところが、これ、縮尺がわかりにくいですが、約2キロぐらい東に行ったところにサンゴ礁の位置があるというところなんです、2キロ程度離れているので、建設するからといって、プロジェクトサイトがコーラルリーフにかからないので、直接的な影響は少ないだろうということと、また実際の位置を詳細な計画で検討したり、構造の形式を検討することによって、間接的な影響についてもある程度緩和が可能であるというふうに考えているため、そこまで評価としては大きくないというふうな結論を出しているところであります。

ダイレクトインパクトの表現についてということで、港湾施設の建設による直接的な影響のみを考慮して、工事のときの濁りなどの間接的な影響と区別したため、ダイレクトインパクトといった表現を記載させていただいております。

最後に、今後の対応についてというのは、ご指摘のように、サンゴ礁などへの影響というのは、必ずしもゼロではなく、また干潟への影響についても、可能性はあるので、今後、検討を進めていく上で、最終的には必要であれば、どのような影響があって、どのようなミティゲーションが提案として挙げられるかというのをファイナルレポートでまとめたいというふうに考えております。

とりあえず、ここのあたりまでよろしいでしょうか。

武貞主査 そうですね。すみません、この漁業の話とサンゴ礁・干潟への影響の話と一たん切って各委員の先生の方々から、何か質問もしくはさらにクラリファイすべき点があればお願いいたします。

原嶋委員 これはtable7.7.13ですね、今、報告書7 - 29ページ、ここの評価は見直さざるを得ない。見直しということで理解してよろしいんですね。

向上職員 今後、調査を進めていく、今も進めているんですが、この表としての見直しと...  
...

原嶋委員 今は、だからインパクト・イズ・ネグレジブルになっているんですけども.....

向上職員 マングローブ、コーラルリーフス・アンド・タイダルフラッツというところですね。7 - 30ページの項目7の部分ですね。

原嶋委員 そうですね。ネグレジブルになっている。

三島氏 ネグレジブルという表現が余り適切ではなかったと思うんですけども、影響が無視できるということではなくて、この3つの中から適切なものを選ぶに当たって、決定的な要因かどうかという点で、このネグレジブルというバーの印をつけさせていただいております。

石田委員 その言い方は、表現というその発想は非常にまずいような気はします。

インドネシアにおけるサンゴ礁というのは、世界のホットスポットの一つに選ばれているぐらい非常に貴重なものなんです。ジャワ海におけるサンゴ礁の保存状態は非常にいいですよ。そこの一部がやっぱりかかるということは、世界の中でいろいろ心配される方がいらっしゃいますので、そもそもネグレジブルという表現は似つかわしくないと思います。

それを、3つを比較する上でネグレジブルというと、また視点の判断の主軸がずれる気がすると思うんですね。あくまで影響があるかないかという形で、ネグレジブルなのか、それともラージなのかスモールなのかというあたり、またはノット・アット・オールなのかというところのご判断をぜひ願いたいところだというふうに思います。

武貞主査 この点については、村山さんから同じようにネグレジブルというのは不適当なのではないかという指摘をいただいておりますが、何か追加でどうでしょうか。

村山委員 いや、もう既に出ている話なんですけど、例えばこの表には記述があるわけですよ。もしネグレジブルであれば、こういう記述は外すべきですよ。そこまでお考えであれば、整合性をとっていただいたほうがいいと思いますけれども、ただやはり今までの話を伺っても、ここの表記は再検討していただくほうがいいんじゃないかと思っておりますけれども.....

向上職員 ネグレジブルのところは対応します。きちんと影響が出る可能性がある部分については、多少重みをつけるということは検討するとして上でタイオウシたいと考えています。

石田委員 サンゴ礁の比較的そばに、少し戸口のようにになっているサンゴ礁、左側のサンゴの、フィグ7.7.17で見ると、メイン群落は海側にありますけれども、左側で建設予定地の割と



そばにも小さなコーラルがあるようにも見えるんですね。そうすると、そこなどはひょっとしたら潮流の影響でサンゴが抱卵するときのぐあいなんかに影響が出るのかもしれませんが。わかりません。どれくらい離れていれば大丈夫ということ、私もわかりませんので、そこは可能であれば、文献を探るなり、I E レベルなどでやはり押さえておかれたほうがよろしいかと思えます。

向上職員 評価とあわせて、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。

武貞主査 今のサンゴ礁に関連する質問、幾つか委員の方から出ている分については、評価をもう少し慎重に考慮していただくということだと思います。1つだけ、石田さんから出ている、このスライド43で、構造物を導入することによる、緩和策を導入することというコメントをいただいているんですが、この部分も今後やってくださいねということでもよろしいのかどうかですね。

石田委員 ですから、ここはどうでしょうかね。

武貞主査 原嶋さんから見て、より積極的な保護措置みたいな話とあわせてですけれども、このあたりはどういうふうに扱っていきましょうか。

村山委員 ステークホルダーミーティング、もう2回目をされていますよね。たしか、W A L H I も入っていたと思うんですけれども、N G O からは何か意見が出ていますか。先ほどおっしゃったように、確かに混雑は非常に大変なので、ミーティングの中でもオプション1はないという話も出ているんですけれども、一方でオプション2をとった場合に自然への影響に対する地元からの意見というのはありますか。

三島氏 W A L H I からというわけではなかったですけれども、やはり2をとった場合は水田の保全の話とサンゴ礁に対する配慮は必要だということはおっしゃっていました。地元の政府の方だったかと思えます。

石田委員 このサンゴ礁の位置図からでは難しいと思うんですが、サンゴ礁という非常に重要な自然の構造物があるところから考えると、原嶋先生がおっしゃられている専門家の参加を得て慎重な検討ということや、保護区指定も視野に入れて、保護区指定をしると言っているんじゃないですよ、保護区指定も視野に入れて、そこまで考慮に含めた専門家の参加と検討、可能な代替措置の検討をやったほうがやはり好ましいのじゃないかという印象を持ちます。

三島氏 地元の政府の水産分野の部局を訪問しました際には、ここに港湾をつくるのは非常に賛成だという声がありました。それはなぜかといいますと、水産部局のほうではこのサンゴ礁をツーリズムに使っていきたいと考えていらっしゃるということで、そういったところに港

湾もできれば、人も集まってくるし、相乗効果でプラスのメリットがあるのではないかと  
たご意見がありました。

石田委員 プラス、海洋生物の専門家だとか海流構造の専門家を入れると、より意見が、サ  
ング礁の存続に影響しないかどうかということがよりはっきりするんじゃないでしょうか。

三島氏 はい、E I Aの段階.....

石田委員 観光振興だけでやっぱり片手落ち、それはもちろんよくわかるんです。観光振興  
だけでは片手落ち、水産振興だとかツーリズム振興の面からだけじゃなくて、それをもとな  
っているサンゴ礁がうまく育成できなければ、元も子もないわけですから、それを担保でき  
るような専門家の意見やデータがやっぱり必要になってくるんじゃないでしょうか。

三島氏 おっしゃるとおりで、この分布図は、一応、海図にはこのような形で載っている  
ですけども、実際の調査データというのはほとんど存在していない状況ですので.....

石田委員 と思います。

三島氏 E I Aの段階では、しっかりこの調査を行って、適切な対応をとる必要があるか  
と思います。

武貞主査 それでは、サンゴ礁のところについては、今後またより慎重に調査を進めてい  
たくということだと思います。

いただいた表の5ページの14番のところから、続きをJ I C Aさんのほうから、説明をお願  
いいたします。

向上職員 フィギュア7.4.1について質問ということです。

何の図なのかということなので、このトカチ周辺の沿岸部分の侵食・堆積といったところ  
のこれまでの経緯というんですか、そういったものを示している図で、オレンジ色で示されて  
いる部分が侵食されている部分で、緑色の部分というのが堆積した部分といったところをあら  
わして、どれだけ地形の変動が起きているかといったところを図面上であらわしたものであり  
ます。

それをここだけではなくて、各地で統計してまとめたものが左側の表となって、それで比較  
的、先ほどあったドレッシングの話の部分とかいったところが、河口付近が大きいタルマジャ  
ヤ、ムアラギボンとか、そういったところが、比較的その堆積が大きいというような結果が  
出ているということを説明しているところでございます。

石田委員 フィギュア7.4.1のメーターというのは、これは何の数字なんですか。

三島氏 距離です。堆積によって、何年間かの間に最初の海岸からどれだけ海岸線が前進し

たかといった距離をあらわしています。

石田委員 わかりました。

武貞主査 じゃ、次の15番をお願いします。

向上職員 その次が、スペシャルプランというところで、特定の地域の計画やゾーニングのことなのかというので、特定の地域、先方の政府が法令などの条例により特定地域に対して指定している計画やゾーニングのことをスペシャルプランというふうに考えておりますと。7.3.1から大体7.3.3あたりが、そのこのスペシャルプランの具体的な例を、7 - 4 ページですね、そういったスペシャルプランがあるか。Table7.3.1がそういったスペシャルプランのリストといったところを示させていただいているところでございます。

石田委員 ありがとうございます。

向上職員 次も、この16番の「水田への環境影響の扱いが判然と」というのが、質問の趣旨が、把握、十分理解できなかつたのですが、table7.6.1が13ページですね。この表を指すのがいいかどうかは別としてですが、スペシャルプランとの整合性といったところで、水田の配慮の必要があると。正確には7 - 29ページの表のほうが多分より正確かとは思いますが、7 - 29ページのtable7.7.13、 1のDisobedience with spatial plansについて、チラマヤの部分についてはライスフィールドの部分、影響があるだろうというようなネガティブな評価になっております。16番はもし補足の説明などがあればしていただければ……

村山委員 最初のほうの松行委員のご指摘にも関係するんですけども、計画との整合性ということと環境影響は違うような気がするんですよ。用途指定が異なる立地をするということと、その立地によってどういう影響があるかということは、分けて書いたほうがいいように思うので、今のところ計画との整合性しかないんですけども、そういった立地をすることによる影響というのは、また別に考える必要があるのかなという、そういう趣旨です。

三島氏 立地による影響については、どちらかということと土地利用を転換しなければならないという観点の評価になるかと思うんですけども、一応、現状の土地利用につきましては、報告書で申しますと7 - 20ページのほうに、またこれも、オプションごとではなくなってしまう、場所ごとになっているんですけども、それぞれの場所でこういった土地利用の場所が転換を迫られるかといった評価は行っております。

向上職員 水田に道路を通すことによる環境への直接の影響というのは、私もいまいちぴんとこないというか、こういったところが具体的にどこにあるのか、もし教えていただければ……

村山委員 例えば排ガスによって影響があるかないかとか、先ほどお話があったように、専

用道路になれば違うかもしれませんが、道路ができることによって、道路周辺の利用がまた変わってくる可能性があります。そういった点の考慮を可能であれば分けておいたほうがいいのかなということなんですけれども。

武貞主査 1つは、水田といういわゆる自然環境に対する影響的なものもあるかもしれませんが、水田を使って、生計を立てている人たちへのインパクトというのも当然あり得ることだと思いますので、そういったことも含めて、水田を道路に変えて、その周りの水田やその周りの住民にどういう影響があり得るのかということころを考慮しなくていいのか、それともこれからする予定なのか、それともしたけれども、影響がないという話なのか、そのあたりをクリアにしたほうがいいというご指摘だと思うんですが。

三島氏 今後、ミチゲーション等、E I Aの中でも検討が必要になるかと思しますので、そういった中で検討していきたいと思えます。

武貞主査 ということだそうですが、よろしいでしょうか。

それでは、次の1.3.3の住民移転ですけれども、ここについては、今まで議論に出てきたことで、実は大体尽きているのかなというふうに思っているんですが、村山さん、原嶋さん、いかがでしょうか。よろしいですか。

すみません、会議が始まって2時間たちましたので、5分ほど休憩を挟みたいと思えますけれども、よろしいでしょうか。

じゃ、5分ほど休憩をして、また皆さん、戻られたところで次のステークホルダー協議のところから再開したいと思えます。

午後3時53分 休憩

午後4時02分 再開

武貞主査 それでは、皆さん、戻られましたので再開したいと思えます。

まとめていただいた表の6ページ、1.4、ステークホルダー協議というところになりますが、個別の質問について、まずはJICAさんのほうから説明をお願いいたします。

向上職員 一応、19での質問だったので一つ一つお答えさせていただきます。

まず、フォーカスグループという表現についてですが、ことしは、より絞った形での協議を想定していたので、フォーカスグループという表現を使用していたんですが、実際の調査・検討の段階ではもうかなり人数や組織がふえてしまったと。または、通常はインドネシアではこのような協議をフォーカスグループと呼んでいるというふうなところから、こういうような表現を使っているところでもあります。

そのまま次もいかせていただきますと、WALHIというNGOについてということで、書いてあるとおりではありますが、環境NGOで、水、食糧、森林、エネルギー・鉱業、その他、そしてサンゴ、海洋環境とかもろもろの社会問題を扱っているというところのNGOで、インドネシア国内で最大級といったところでございます。

そのまま全部いかせていただくと、2回目の協議結果についての概要ということで、オプション2は現段階では最有力案となっていること、またこれまでの選定過程といったところで説明をした次第であり、参加者から、特に選定に対して質問は受けたものの、反対意見はなかったという状況であります。ただ、協議の中で、水田の転換や漁業やサンゴ礁への配慮、チラマヤの部分、といったところについては、配慮が必要なんじゃないかといった指摘があったため、今後、詳細な検討が必要であるといったところが結論として出ております。

そのまま全部いかせていただくと、あとはステークホルダーミーティングについて、1回目と2回目で、2回目が政府関係者のように限定されているのではないかというご指摘に対しては、1回目は、基本的には意見の吸い上げを目的としているため、一般者も含めた幅広く吸い上げをやって、2回目は、政府機関のみと、要は結果の報告を主な目的としているため、限定的としています。

なお、一般関係者への報告という視点では、プロジェクト全体を含めたセミナー形式での報告会は、別途、予定はしております。ステークホルダー協議は一通り説明させていただきました。もし追加で質問などがあればお願いいたします。

武貞主査 ありがとうございます。

それでは、順不同ということで、それぞれ質問をされている委員の方から何か追加でクラリファイしておきたい点などございましたら、もしくはその他の点でも結構ですが。

松行委員 表の7.5.1に、ステークホルダー協議への参加者というのが出ているんですが、何となくこれを見ると、地元という感じの人がいないんじゃないのかなという気がするんですね。例えばこのlocal governmentは、基礎自治体の方というのはいらしているんですか。私、インドネシアの行政組織、どこまであるのかというの、よくわからないんですけども、例えばこのregional development planning boardとかって、かなり上のレベルの方ですよ。

三島氏 基礎自治体といえますか.....

松行委員 例えば日本で言うと市であったりとか市町村.....

武貞主査 いわゆる自治体と言われる.....

松行委員 一番、市民と近い自治体.....

三島氏 一応、このときには招待状は出していたんですけども、来られたのがこのレベルの方でした。一応この下のランクまでは招待状は出しました。

武貞主査 それは具体的にはどのレベルまで……。

三島氏 このプロビンスの下に、県・市に相当するものがありますけれども、そちらからは来られなかったということです。

松行委員 いわゆる日本で言う市のレベルの方なんかは、一応、声をかけているんですよ。

三島氏 はい。

松行委員 それで、結構、漁業へ影響があったりとか、道路で移転がある割に、例えばこの漁業の代表者としてはインドネシア・フィッシャリー・コミュニティという方が来ていらっしゃるんですけども、いわゆる日本漁業協会とか、そういったレベルの方ですよ。もう一つ下のこの県なり、そういったところの漁業協会みたいなものはないんですか。

三島氏 県の水産課のようになるところになるかと思うんですけども……

松行委員 それはいわゆる行政……

三島氏 そうです。

松行委員 漁業をやっている人の組合みたいなものは余りないんですか。多分、日本だったら神奈川県漁業組合とかそういうのがある。

武貞主査 港ごとにやったりしますよね。

松行委員 そういうのをすると思うんですけども、いわゆる日本で言う日本漁業協会の人に言っても、余り地元のことわかっていないだろうし、地元の人がどういった暮らしをしていて、影響を受けたらどれだけ困るということもわからないような気がするんですね。そこら辺は、余り声はかけてはいらっしゃらなかったということですね。

三島氏 そうですね。今回はこのレベルで、余りにも、その場所に住んでいる方ということになりますと、今回、候補地がかなり広がったものですから、いろいろな地域の方を非常にたくさん呼ばなければということにもなりますので、少し上位レベルに結果としてなってしまったということです。

松行委員 この候補地を選定、候補地って、もうこれは決まったんですけど。

まだ決まっていない。

向上職員 シュウテキには、ファイナルレポートができた段階で正式な、正式と言ってはあれですけども、決定にはなる。まだオン・ザ・ウエーなので途中ですね。

松行委員 その間にまたこういったステークホルダーミーティングの機会というのはあるん

ですか。

三島氏 いえ、一応もうこれで終わった形になっています。

松行委員 そうすると、移転をしなければいけないかもしれない人たちが決まって、さあ移転してください、移転計画書をつくりましょうという段階で、初めてこの情報を知ることですか。

向上職員 F Sをやるときに.....

東氏 現在、マスタープランの段階ですから、それで実際に次はフィージビリティスタディーという段階に入ります。一般的にはフィージビリティスタディーのときに、イニシアル・エンバイロンメンタル・アセスメントということで、細部にわたる環境影響の調査を実施することになる。その時点で、えっ、我が家が移転するんでしょうかといったもの、なぜかと申しますと、道路、例えば道路一つとっても、グリーンのラインとかで引いていましたけれども、それはあらあらの積算をするにはいいんですけども、本当にフィージビリティを把握するためには、もっと大きな図面だと申しますか.....

松行委員 もちろん、それはわかっているんですが、やっぱり候補地を決めるときに、余りにも上の人の意見しか聞いていないのではないかと、住民の意見を聞けとまでは言わないのですが、もう少し住民に近いところの人の意見を聞かなくて大丈夫なのかなという懸念があるということです。この人たちがどういった暮らしをしているのかということも、多分この上のレベルの人ではわからないと思うんです。という懸念があるということです。

村山委員 すみません、確認なんですけど、2回目の参加者は、お答えの中では政府機関のみというふうになっていますけれども、表の7.5.1の中の政府機関という理解でしょうか。2回目のミーティングの参加者ですけれども、この表の政府機関、governmentになっている。

三島氏 そうですね。これプラス2回目は、その下のレベルの方も何人が声をかけましたし、幾つかは参加されました。

村山委員 今のお話の漁業関係者については国レベルということですね。

三島氏 そうです。はい。

石田委員 7.5.1は1回目と2回目の両方のステークホルダーなんですか。

三島氏 いえ、1回目です。

石田委員 1回目ですか。2回目はこちら.....

向上職員 まだ先月実施したばかりで、まだ報告書としてはまだまとまっていない状態でした。

武貞主査 このときには、2回目はまだ予定と書いてあるんですね。

石田委員 ああ、そうでしたか。

武貞主査 特に候補地選定の、ある程度、候補地選定、こういう形で行っていますよということについても、例えばWALHIのようなNGOに、最終的にこれでレポートがまとまりましたという形で話を聞いてもらうということでもいいのかなというのは確かに感じるところでもあるんですけども、FSの段階でやるのがいいという話なのか。

向上職員 マスタープランでやるか、どこの段階でやるかというのは、非常に議論があって、絵ができたけれども、逆にその絵が本当につくられるかどうかというのは確定もしないところで、なので可能であれば次の段階ではきちんと、当然、マスタープラン自体を皆に周知するというプロセスは必要なんだとは思うんですけども、個別のもっと下のレベルの対応というのはFSレベルなりで十分対応可能ではないかというふうに考えて、今は、比較的、上位の部分の方をステークホルダー協議にインビテーションしているという思想があって……

石田委員 でも、水産局は入っていないんですね。BAPEだったらリージョナルレベルの環境、出先というか、県レベルの機関ですから、BAPE側は県の水産局は来ない。また、DKジャカルタ市の水産局はない。それから、ボゴールとかデポック、かなり内陸ですよ。何でそういう人たちが来ているのかしらと思わなかった、いろいろ声をかけたら来てくれたんだと思いますけれども。

それから、インドネシアは、漁協はあります。漁業協同組合は各地にありますから、もし次にやられるときは呼ばれたらいかがでしょうか。それから、インドネシアのチラマヤとか、ああいう地方に行くと、水産の掘っ立て小屋のような事務所が必ずありますので、そういうところはやっぱり呼ばれるのがいいかと思えますけれども。

小泉課長 今、この7ページの回答のところ、一般関係者の報告はセミナー形式で予定していますと書いていますけれども、そこへの参加者を募るときに、今いただいたようなご意見を踏まえて、カバーするところを我々として意識したいと思えますし、それでいかがでしょうか。最後の答申と今言わないか助言のところにも、こんな形でまとめていただいて、それでうまく対応するというところで……

武貞主査 そこは、多分まだ委員の皆さんでそのコンセンサスにいくかわからないところがあるんですが……

小泉課長 そこはどういう形でいくのか、後でご意見をいただければと思います。

武貞主査 ほかのプロジェクトでこういう話もあったのかもしれませんが、マスター



プランレベルで、どこまでステークホルダー協議、特に候補地を選定するような形のマスタープランを、調査を行っている段階で、どのくらいステークホルダーと目される人たちの意見を反映させるのかということだと思っただけです。それは、F Sの段階でやりますという話はもちろんそういうことだろうと思っただけですけれども、その前のまさに候補地を選定する段階で、そこを、そういった声を生かす機会を使うのか、ある程度もう1回やったから大丈夫ですという話なのか、そのこのところは、多分このワーキンググループの委員の先生方の中で、何となくどっちがいいのというものを考えたほうがいいのかという気もしたんですが、そのあたりは考え過ぎですか。

石田委員 個人的な考えとしては、シンネラリースピーキングですけれども、現実はともかくとして、望ましいのは、巻き込まれるステークホルダーはやっぱり最初の決定事項からの参加が望ましい、参加の度合いが高いですから。それが可能であればやるべきなんじゃないでしょうか。

ステークホルダーミーティングで呼べないということであれば、インタビュー調査する際に代替として聞き取りをきちんとその点についてもミニミーティングのような形で行うということも実際には可能だと思います。

できる限り早い段階で、影響を受けそうな人たちの意見を聴取していくということは、マスタープランの妥当性を高めることになると思いますし、間違いを防ぐことになると思います。

あと、伝統的な話で、一般的な話で恐縮なんですけれども、インドネシアの中央の水産行政と地方の水産の漁民の言うことはかなりかけ離れていますから、やはり漁民の言う漁業実態とか漁民の意見というのはよく聞かれることは、マスタープラン策定にすごく参考になると思います。

武貞主査 私自身も、全体、すべての人を集めて、一堂に会してやるステークホルダーミーティングというのは確かになかなか難しいところがあるかもしれませんが、例えばきょう議論になったサンゴ礁への影響みたいな話がありますよね。この部分についても、それに関係しそうな人たちだけでも声をかけて議論してみるとか、そういった個別の項目ごとでも構わないので、ステークホルダーと目されるような人たちの幅広い参加を募っていくのは、一つのいい方策なのかなという気はしてはいるんですけれども、この点について、ほかの委員の方から何かご意見というかサジェスションというか、もしおありでしたら……

村山委員 この事業に限らないんですけれども、やっぱりトレードオフの部分は確かにあるんですよね。かなり広域になってしまうと、呼ぶ人もふえてしまったり、現実性もなくなってし

まうと、だから余り具体的な意見を聞こうとしてもなかなかできないということがあるんですけども、逆に絞られてくると、もう選択肢がないけれども、意見は言いやすくなってくるといって、どこら辺に落ちつかせるかというのは、やっぱりバランスの部分が必要だと思ふんです。

だけれども、結果的にその評価を比較した中で、漁業への影響とか自然環境への影響とかということが出てきている以上、ここの部分については意見が聞けるような仕組みがやっぱりあったほうがよかったです。そういう意味で、どこまでやるか、やはり個別のケースによると思ふけれども、比較可能なものが影響として出てきているのであれば、そこの部分について意見が聞けるような仕組みができるのが望ましいと思ふます。

武貞主査 松行さん、原嶋さん、いかがですか。

松行委員 私、この場合は、基礎自治体の人ぐらいは、しっかりと説明をして、レターを送るだけではなくて、こちらから出向いて、どれだけやっぱり重要なことを決めているのかというのを説明して、来ていただくぐらいなことはしたほうがいいんじゃないのかなというのは個人的に思ふます。基礎自治体の人ですら、こういった大事な決定がされているのを知らないというのは非常にまずい状態なんじゃないのかなというふうに思ふます。

三島氏 基礎自治体の先ほどの県・市レベルの選定されましたチラマヤのエリアの方は、初回のときには来られなかったんですけども、最終的な報告という形の第2回目のときには来ていただいて、その場で懸念されることなどもおっしゃっていただきましたので、一応そのご理解はしていただいたと思ふます。

武貞主査 わかりました。どういった形の助言にするかというのは少し考えたいと思ふますけれども、可能な範囲でそういった機会を、個別のテーマごとでも構わないのでつくっていただくというような形にしたいなという気が個人的にはしております。また、少し後で話をしたいと思ふます。

それでは、次は、1.5、その他というところになりますけれども、ここについて一通りご説明をお願いしてよろしいでしょうか。

向上職員 鉄道の改善の分析をしていないのかという20のご質問、これについては、当初の状態、ジャカルタの首都圏については、鉄道の改善自体が、鉄道によるアクセスの改善がなかなか劇的なものは難しいのかなと。当初の基本は道路を中心にやって、並行して鉄道も今現在検討を行っているところではあります。また、鉄道建設については、チラマヤの部分については、今のところ住民移転の影響といったところは、報告書の7 - 19から7 - 20ページの図の

ところに、7 - 19のフィギュア7.7.8の部分に記載はさせていただいております。

21についてなんですが、この「参考案」というのは何を指しているのかが不明だったので、仮に参考案が、table7.7.13、7 - 29ページで、要は何もプロジェクトをやらなかった場合というところかなと想定した回答を作成させて……

村山委員 それで結構です。

向上職員 参考案と同様にとということで、要はオプション3でも、当然、道路への渋滞というのも非常に問題にはなるというところで、ここは懸念はしているところ、tableの7.7.13、ページ7 - 29の3においても、XXと書いてあるので、これがどこまでを、ただ何もなるときよりは、先ほど示したように、海上道路ができるために、アクセスについては多少なりとも改善するだろうというところで、XXではなく、ただ単にXといった表現で、参考案との差別化は図っているところでございます。

22番については申しわけない。

22番についてというところ、港湾労働者に対してのインパクトといったところでご指摘を受けていて、港湾の建設による雇用とか、そういったところへの部分の影響については、基本的に全体として見れば正だろうと。ただし、日本の場合でもですが、港湾労働者に対して著しい影響が生じるおそれがある場合については、ある程度、個別の検討の段階で配慮するといったようなことは行いたいと思うんですが、今の時点ではなかなかそこまでの議論は難しいのかなと思っているので、検討を行っていないというところでございます。今後、必要であれば対応を考えていきたいと思っております。

質問の23については、表現の話ですが、記載しているとおり、何をしているかというのが非常に疑問なんですが、インテリウムレポートのパワーポイントで示してあるところで、ページ数が間違っているんですけども、5枚目、この図面、1.1.2のTrend of GRDPというところの表現で、上記のところ、8年間で傾向が見えるかというご指摘で、確かに8年ですべては見えるかどうかというのは、なかなか難しいところがあるのかなと思うんですが、一定の傾向を示しているというふうに考えておりますと。そのoutstandingという表現についてはどうなんだというところで、java baratというところ、緑の部分、左のグラフの緑の部分が、比較的、パーセンテージが、成長率が高いというところで、outstandingという表現を使っている。質問23については、意図があれだったので、もし補足説明していただけるようだと助かります。

以上でございます。

武貞主査 ありがとうございます。細かく質問を出された委員の方、もしくはそれ以外に

もちろん結構ですが、今のご説明に対してコメントもしくは追加でクラリファイすべき点がありましたらお願いします。

石田委員 簡単なところは23番ですが、outstandingという意味はわかりました。ボリュームがそうだと。

もう一つは、8年間だけで言い切ってしまうと、私の質問が悪かったですね。こういう表、こういうグラフをつくるとわからないのは、この前がどうだったのかと。8年間では確かに、java baratとバンテンは下降傾向にも見えますが、その前はどうだった。長期の傾向と数十年の傾向と比べた場合、微々たるものなのか、それとも何か大きな計画を示したのか、そういうところがわからなかったんですね。長期のトレンドの中での位置づけという意味で聞いたかったです。失礼しました。

向上職員 確認して、また長期のものをあれします。

石田委員 お願いします。つまり、これは、恐らくジャスティフィケーションというか、それにかかわるところだと思ったので、興味を持った次第です。よろしくお願いします。

武貞主査 鉄道の部分について何かありますか、20番ですが。

先に、私の22番のやつですけれども、新しく港をつくったら雇用ができるだろうという一般論がある一方で、ターミナルを近代化したりすると、機械が導入されて、それまで働いていた人が働けなくなるという可能性とかも恐らくあるんだと思いますので、このあたりについては、それ自体が候補地を選定する際の大きな決め手には確かにならないのかもしれないんですけれども、今後恐らくF S等の中では見ていく必要があるのかなという気がしていますので、その点だけ付言しておきます。

村山さん、21番について何かありますか。

村山委員 これは余り大きくはないんですが、例えば同じ評価に、X Xと同じ評価にしてもいいのかなという気がしたんですけれども、そこまではいかないということですね。

三島氏 一応、相対的に比較したときに、少し違いがあるということ表現したかったので、このような表現にさせていただきました。

村山委員 わかりました。

武貞主査 いかがでしょうか。

石田委員 鉄道の影響について、チラマヤの場合はアクセスロードよりもレールウエーのほうが比較的影響が少ないということが結論でしょうか。7 - 9をぱっと見て今そう思ったんです。

ああ、ごめんなさい。これは面積ですね。住民移転は余り変わらないですか。

武貞主査 ちょっと少ない。

石田委員 住民の数は少し少ない。面積で言うと、チラマヤだけに限って言うと、ライスフィールドへの影響は鉄道に限ったほうが、アクセスロードよりも影響は少なくて済むだろうという読み取りでよろしいんですね。

三島氏 はい。

石田委員 わかりました。

武貞主査 ほかに特に何か追加で質問、それからクラリファイしておきたいご意見がありましたら。

村山委員 先ほど議論になった点も、総合評価の部分について、定性的な意味で最終的な案を選ばれるのも一つなんですけど、やはりお考えをある程度定量化できる部分はして、お考えを明確にされたほうがいいと思います。確かに、ジャカルタの交通混雑はひどいというのは、だれもが共通の認識だと思うんで、そこを重視するということであれば、例えばその重みをかなり大きくした上で、比較したらこうなったということを示していただいたほうが、議論もしやすい気がします。

武貞主査 ありがとうございます。その分、大体、助言として残す内容としてどういうものを残していくか、少し柱の一つになると思いますので、後でまた議論をしたいと思うんですが、ほかに何か、個別の点も含めて、質問とかクラリフィケーション、特にございませんでしょうか。なければ、残り時間30分弱だと思うんですが、その時間で助言として、このワーキンググループとして、こういった形の助言、こういった項目の助言をしていくのかということをし少しだけ議論したいと思います。もちろん、細かい文言等については、最終的にまたメールで私のほうから皆さんに連絡をさせていただいて調整する形にしたいと思うんですが、そこで助言として残すべきかなというふうに今考えている内容なんですけど、一応、私のほうで思っているところは4つございます。1つは今まさに村山さんからご指摘があった総合評価ですね。個別開発候補地の選定、それから代替案の選定において、評価項目がいろいろある中で、どういう重みづけを持って、その評価項目をそれぞれ見て、それを総合評価にどういう形で反映したのかと、この部分をぜひとも明確にさせていただきたいと、それが1つです。

それから、個別のインパクトに関連しては住民移転のところですね。これもオプションごとに、最終的に今わかる範囲でどのくらいのインパクトがあるというふうに見積もっていて、それをどういうふうの評価したのかということ、これをやはり明らかにさせていただく必要がある

だろうと。

それから、3つ目にサンゴ礁、こちらへのインパクトについても、もう少し慎重に評価をする必要があるのではないかとということです。これが3つ目になります。

それから、4つ目ですけれども、4つ目は、ステークホルダー協議に関連して、もしくはステークホルダーからの意見聴取に関連してですけれども、今までの段階で、一応、マスタープラン調査の中では、ステークホルダー協議と呼ばれるものは終わっていますということなんです。今後その最終レポートをまとめていく過程においても、個別に、もしくはそのテーマごとでも構いませんので、今後、提示される開発案に基づいて影響を受けそうなステークホルダーは、何らかの意見聴取、意見交換の機会を設けることが望ましいのではないかとこの4つぐらいかなというふうに今思っています。漁業の話は、この4番目のところに含めて考える、もしくはそこで明示をしてもいいかもしれないですがというふうに今のところ思っています。

委員の方から、何か、今、私が申し上げた方向性について、コメント、ご意見ありましたらお願いしたいのですが。

もちろん、今後、またメールベースですけれども、まとめる過程で皆さんの意見を伺っていきますので、今、出さなければという話ではもちろんありませんけれども、大きな方向性として、今の形で文言をまとめていってよろしいかどうかということなんですけれども。

原嶋委員 基本的には大変結構です。次の段取りというか、この事業自身の流れとしては、これから、これがあって、FSがあって、どういう形になるかわかりませんが、ファイナンスということに流れていくんでしょうけれども、助言委員会の関与というのは、どういうふうになるか。今回私どもが助言させていただいたことが、どこで反映されて、またそれを、私どもがそれを、メンバーはかわっているかもしれませんが、またお聞きするということ、どういう流れになっているんでしょう。

河野課長 今回の助言をいただきまして、マスタープランのファイナルレポートにそれを反映されると。これはこれで完結ですね。次のステップとして、FSをこれはやるんですか。

小泉課長 例えば、今、議論に出たチマラヤですとか、そういうところが、具体的に要請が上がってきた場合に、私どもで協力準備調査という形でいわゆるFSを行いますので、そのときにはまた……

河野課長 そうですね。じゃ、その段階ではスコーピング、あとファイナルレポート、さらに環境レビューのジョイナンス、円借款……

武貞主査 マスタープランの完成時期はいつごろを予定されているんですか。

小泉課長 実は、今回いただいた意見も踏まえまして、もう少しレビューといたしますが、詳細にやる必要があるかなとも考えていまして、具体的にいつというところまではまだ申し上げられないです。

武貞主査 手続的には、ですからマスタープランの最終版ができ上がって、それが、インドネシア政府内でそもそも承認されるかどうかという話はきっとあるんだと思いますが、インドネシア政府内で手続が進んだ後で、もしかしたら個別のプロジェクトを実現するためのベース調査を進めていきたいという要請があるかどうか、そういう話になってくるわけですね。

村山委員 すみません、今回はスコーピングに対するワーキングですか。

河野課長 そうです。

村山委員 これ、旧ガイドラインを適用する。旧ガイドラインではファイナル段階でもドラフトで議論するということになっていないと思います。

河野課長 もちろん、それはドラフトファイナルのときにもう一回……

村山委員 あるということですね。

河野課長 ええ。

向上職員 スケジュールの兼ね合いもあるので、またこの対応については、相談させていただきながら議論させていただければと考えております。

村山委員 それからあと、ステークホルダー協議のことなんですけれども、これも旧ガイドラインの中では、ステークホルダー協議を最終報告案ができた段階で行うということになっているはずですね。ですから、先ほどご報告をされるという話がありましたけれども、位置づけとしては、やはりこれをステークホルダー協議として扱っていただかないと、ガイドラインとの関係では、そごが出てくるといいますか、そこの確認をしていただきたいと思います。

武貞主査 そこはどうしますか。旧ガイドラインに従ってやれば、そのステークホルダー協議がまだ今後さらに必要になるだろうという事実が確認できた上で、もう一度、助言の文言にしていくということになりますか。そこは審査部さんのほうでも確認していただいてよろしいですか。

河野課長 はい。

武貞主査 私のほうでも、旧ガイドラインについては全然詳しくないので、もう一度確認してみたいと思いますけれども。

ほかに何かコメントとかご意見がございますでしょうか。

河野課長 今回、先生のほうでもまとめていただくというところで、一応、10日間ぐらいいめど

にファイナルになっていまして、2月21日月曜日ぐらいまでにもしできましたら、いずれにしましても助言の確定は3月4日の次回のイタクをやります。多少余裕はありますけれども、それぐらいを見ていただければ……

武貞主査 わかりました。今いらっしゃる委員の先生方は、21日ぐらいまでというスケジュールで特に問題ないですか。海外に長期でいらっしゃっていないとかいう方がいらっしゃれば、よろしいでしょうか。

石田委員 18日あたりから月末までいません。すみません。メールは何とか見られると思います。

村山委員 私も、長期じゃないんですが、いない時期がありまして、メールはチェックします。

武貞主査 わかりました。よろしく申し上げます。私のほうでできるだけ早くに文言をつかって、皆さんに見ていただこうと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、特に委員の方もしくはJICAさんのほうから、今の段階でのコメント、ご意見がなければ、これで終わりにしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

じゃ、きょうはありがとうございました。

午後4時43分 閉会