

インドネシアジャカルタ大都市圏

空港整備計画調査（開調）

スコーピング案

日時 平成23年3月23日（水）13：59～17：18

場所 JICA本部2階 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

<助言委員> (敬称省略)

石田 健一	東京大学 海洋研究所海洋生命科学部門助教
谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部国際社会学科教授
早瀬 隆司	長崎大学 環境学部教授
日比 保史	コンサベーション・インターナショナル日本プログラム代表
柳 憲一郎	明治大学 法科大学院教授

<案件担当部>

梅永 哲	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課長
宮本 義弘	経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課
上田 博之	経済基盤開発部 国際協力専門員

<コンサルタント>

服部 礼士	有限会社ジャイロス 技術部長
上原 政明	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 開発事業部 都市・物流部 港湾・空港グループ 専門部長
吉田 武弘	日本工営株式会社 コンサルタント海外事業本部 運輸・交通事業部 運輸技術部 湾岸・空港グループ
山崎 典和	国際航業株式会社 海外事業部 都市マネジメント部

<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1時59分 開会

○河野課長 それでは、お時間になりましたので、日比先生はいらっしやっておりますけれども、そろそろ助言委員会を始めたいと思います。本日はインドネシアのジャカルタ大都市圏空港整備計画調査のスコーピング案に対する助言のワーキンググループということでございます。いつものように、まず最初に委員の先生方の中で主査を決めていただきたいと思います。皆さん1回はやっていらっしやるかと思いますが、いかがいたしましょうか。

あと今日の会議を踏まえて助言を次の助言委員会の全体会合のときまでに確定したいと思っています。4月1日ですが、ちょっと時間が短いのですが、4月1日に来ていただける先生の中で主査を選びたいと思いますけれども。石田先生は2回目はやっていらっしやらない。

○石田委員 まだやっていません。他にふさわしい先生がいらっしやれば、もちろんそちらでやっていただければいいと思うのですが。

○河野課長 谷本先生、柳先生はいかがでしょう。

○早瀬委員 私2回目もう。

○柳委員 最近終わったばかりで、2回終わったところです。

○石田委員 では私2回目やります。

○河野課長 では石田先生、よろしく願いいたします。

○江上調査役 4月1日のご出席はいかがでしょう。

○石田委員 私はします。ただ、今までの例からいって1週間程度というのはかなり難しく、結局全体会合のときになるということもあり得ると思いますので、私たちの能力とか日程ではなくて期間の問題だと思います。それはご了承いただいてもいいのではないのでしょうか。全力を尽くすとしても2、3週間時間がある場合と1週間で急いでやる場合の差は明らかに出ていると思います、今までの傾向を見ていると。そういうことはあり得ると思います。

○河野課長 そうですね。承知いたしました。もし可能であれば次回の全体会合にかけるということでお願いいたします。

それでは、毎回幾つかの質問、助言ごとに区切ってこちらの方からご説明させていただきますので、あとは石田先生の方に議事を渡したいと思います。よろしく願いいたします。

○石田主査 了解いたしました。それでは、まず国際協力機構の方で用意していただいた、私たちからの質問に対する回答をいただいていますので、区切ってやっていきたいと思っています。これをざっと見ると、想定される事業の全体像というところで1番から6番、でもかなり数はあるんですね。3時間ですね。添付資料もいろいろ用意していただいていますので、かなりあ

るといことです。最初は事業の全体像なので1から6までのご説明をお願いいたします。

○宮本職員 本件を担当しております経済基盤開発部の宮本より資料のご説明をさせていただきたいと思ひます。まず最初に今お話のありました想定される事業の全体像というところからの説明をさせていただきますが、左側に通し番号を振っておりますので、その番号を参照しながらご説明させていただきますたいと思ひます。

まず1番目の点でございます。質問内容は既に実施された2008年のF/S調査に基づいて既存空港の拡張・効率的運用を含めたジャカルタ都市圏周辺の適切な空港整備計画に対する必要性が高いという理由付けが行われているが、その必要性が高いという理由付けを具体的に示されたいということでございます。

回答といたしましては、空港施設の処理能力は種々の要素で決定されますが、多くの場合は滑走路の処理能力やターミナル施設の処理能力が支配的である。スカルノハッタ空港の滑走路の処理能力は年間37万回程度ということになっておりまして、2010年時点で既に31万回。現在、空港需要予測について最終的な詰めを行っている段階ではございますが、2015年には40万回、2020年に50万、2030年に67万回に達すると予測されています。このような状況から将来的に滑走路の処理能力の不足が予想されます。

滑走路の増設につきましてはスカルノハッタ空港に第3滑走路を建設する。あるいは新空港を建設する。あるいは新空港を建設する。その他既存空港を効率的に活発するといった選択肢がありますが、既存空港の拡張、効率的運用を含めたジャカルタ都市圏周辺の適切な空港整備計画に対する必要は高いとF/S調査で判断しております。

なお助言委員会資料3ページにあります旅客ターミナル施設容量については既に大幅な容量不足が生じているため、需要と処理能力の関係を旅客数をパラメータとして説明しておりますが、スカルノハッタ空港ではピーク時においてターミナルの混雑状況が顕著となっており、ターミナル施設の整備についても緊急性が高いという調査をしております。

2番目に入りたいと思ひます。上記に関連してマスタープラン調査ではSEAで検討される最適な新空港案とスカルノハッタ空港の拡張代替案の組合せで総合的に評価し、ジャカルタ大都市圏の空港システム計画を策定するとありますが、その場合の総合的な評価の具体的な内容を示されたい。さらに評価の結果によっては新空港の建設を行わず、スカルノハッタ空港の拡張のみというオプションの可能性があるか、また、新空港とスカルノハッタの役割分担はどうかを示されたいということでございます。

これにつきましては調査の過程でインドネシア政府が第三滑走路、スカルノハッタ空港の整

備計画も含める意向であるということが明らかになりました。これは既存の空港基本計画を再確認したもので、運輸大臣令48-2008というものがございまして、これでは既存の滑走路の北側に長さ3,600m~4,000mの滑走路を1本、これ新しい第三滑走路になりますけれども建設、その他ターミナル施設の増設を行うということになっております。

本調査では当初、スカルノハッタ空港の第三滑走路建設を大首都圏空港の整備代替案の一つのパラメータとして新空港代替案と組み合わせてSEAを実施する計画でありましたが、上記の方針が確認されたためにスカルノハッタ空港の第三滑走路は政府の規定方針として空港整備計画に含めるものとしてSEAについては新空港代替案を対象に実施することとしています。総合的な評価については次の3番目でご説明させていただきます。

ですから新空港の建設は行わずにスカルノハッタ空港の拡張のみを行うというオプションは検討しておりませんで、これは1で説明したように着陸回数が2015年で40万回、2020年で50万、30年で67万回と予測されておりますので、これは第三滑走路を整備してもスカルノハッタ空港の処理能力は48万回と計算されておりますので、いずれにしても将来の需要に対しては不足するということが見込まれているということです。

新空港とスカルノハッタ空港の役割分担につきましては、今後のC-1、これは事前にお配りしている資料の6ページ目にあります調査フローがありますが、そのC-1で検討するということになっておりますが、これまでの調査団の検討によると新空港、スカルノハッタ空港とも国際線、国内線の両方を取り扱う空港となる可能性が高いというふうに考えております。

3番目のご質問でございますが、新空港の建設候補地の選定は社会条件、環境条件、地形、空域条件等を検討し、空港利用者の利便性も考慮して総合的な見地から選ぶとされているが、その総合的な見地という言葉に示される内容を具体的に示されたい。特に環境条件において重要な位置を占める土地収用、住民移転、騒音、振動などに対する重み付けは総合評価においてどのように考慮されているのかを明示されたいということでございます。

これについては今回お配りしている資料の15ページに、もともとの資料の13ページにありました表を修正したものを添付しております。この添付-6の表でございますが、これはまず空港の設計上、不可欠な事項である空域条件や地形、地質条件でまず候補を絞るというのがこの一番上の表の部分です。これらの必要条件によって、まずは候補地を選定する。それから次に絞られた案に対して環境社会配慮の比較条件、経済面等の比較条件を同時並行的に検討していくということになっております。そこでは絞られた案に対して広域計画、社会環境、自然環境への影響度合い、および影響の回避・緩和措置の実行可能性を検討します。

まず経済利便性については先方政府の意見等を踏まえた最適案を総合的に評価するというところでございます。ご指摘の土地収用、住民移転、騒音については社会環境における評価項目の中で検討していくというふうにしております。

次の4点目に移ります。スカルノハッタ空港その他の4空港が存在し、更に新空港の必要性を含む代替案を検討しようとする本調査であるが、その調査の順序及び考え方を説明いただきたい。ジャカルタ都市圏の空港システム計画をゼロベースで進めるというものなのか、スカルノハッタ空港をまずこ入れし、その上で裁ききれない旅客を新空港に含めるという思想なのか、その辺を説明願いたいという4つ目の質問です。

当方の回答としましては、本調査は当初、ジャカルタ大都市圏の空港システムをゼロベースで検討する方針でございましたが、先ほどの2番目の点でご説明しているとおり、インドネシア側がスカルノハッタ空港の整備を2008年の大臣令に従って進める方針であるということが確認されたため、スカルノハッタ空港の拡張整備を優先して行い、新空港についてはスカルノハッタ空港の容量限界を超過する需要に対して対応する目的で建設することを今回の空港システム計画の基本戦略としています。

その他の空港につきましては、これまでの調査結果から施設容量拡張性、空港アクセス等の観点からスカルノハッタ空港の受け皿空港として十分でないことが分かっています。ということで、これは既にお配りしている助言委員会資料の9ページにその比較結果を掲載してあります。

それから5番目、計画旅客数というものが空港拡充の根拠であるにもかかわらず、スカルノハッタ空港を除く既存4空港の検討では計画旅客数の収容力、施設の収容力の検討がなされていないので、その分の分析を行うことということでございますが、これは調査項目のB-7でスカルノハッタ空港以外の既存空港の評価をやっておりますので、その中で検討しております。

6番目、フェーズ1AのB-8（諸外国の複数空港システムに係る事例調査）はB-1（インセプションレポート）からの矢印、B-10への矢印ともないが、調査中どのような位置づけとなるのかというご質問です。

これは6ページ目の横長の表で、線が抜けていたという資料のミスがございました。私どもの回答といたしましては、この複数空港の役割分担、複数空港の経営携帯等について調査をしてジャカルタ大都市圏の空港システム策定の参考とするために実施してございまして、本来矢印があるべきところが抜けていたということでございます。これについては修正をさせていただきますと思います。

まず6番まで、以上でございます。

○石田主査 ありがとうございます。それでは今のところ、1番から6番について委員の先生方いかがでしょうか。

○谷本委員 まずスカルノハッタ、ここでは3つのポイントがあります。要するに滑走路の処理能力ですね。それは第三滑走路を造る。旅客ターミナルの施設の容量が不足。これが二つ目です。ピークのターミナルの混雑ですね。この3つのポイントがあると思います。旅客ターミナルの施設の容量、これはフィジカルな意味の問題ですか。それとも人的なものも加味されているのですか。ということを追加で教えてください。

それからピークはカットできないんですかね。この2つをお答えいただければと思います。

○上田専門員 私の方がお答えします。旅客ターミナルの容量というのはフィジカルなものがあります。いろいろな施設の処理能力、カウンターとかそういったものの処理能力によって決まるもので、混雑がかなり激しくなっているということです。ピークについては今現在、ピーク時に混雑になってきているということで、その混雑時間が今後すでに全体の需要が増えるに従って混雑する時間がまた長くなっている、こういうことになっております。

○谷本委員 ピークは少し平準化するのは国内線だったら無理をしてでもそういうふうなピークカットができないわけではないですね。そういうふうな努力は考えずに増えています、増えていますということでやっていけば、これはエンドレスですよ。そういうのをどういうふうにお考えですか。

○上田専門員 今、特定の時間、集中している時間、混雑はしているのですが、それでは対処できなくなっているのです、簡単に言いますと1日中で混雑している時間がどんどん増えているという状況になってきています。ですから、今の施設に対して集中はもうできないので、だんだんピークは平らになってきて混雑時間が長くなっている、こういうような形で需要の増に対応している状況であるということでございます。

○谷本委員 これはどうされますか。

○石田主査 漠然とした質問も私から聞きたいのですが、今、谷本先生のご質問と若干外れるところもありますが、全体の計画を考える際に僕はゼロベースで考えているのかなと思ったんです。ところが、やはり最初にスカルノハッタ空港拡張整備ありき。それも大臣令であるからという大前提で書かれているのですが、それに対してカウンターオファーを出していくのは国際協力をやる側の、しかもドナー側の一つの能力であり、問われているところだなとずっと思っていましたので、そこを実はお聞きしたかったんです。つまり大臣令が出てしまっても、そ

これは既存のラインなので、こちらは何も分析をせずに残ったところだけを分析しましょうというのではトータルの意味でのSEAにならないのではないかという感じはします。だから、その点をお聞きしたかったんです。お答えいただいた例は大臣令は先に出ているので、残ったものでやりましょうとなっていることは分かりました。

○上田専門員 基本的にはこの部分はインドネシア政府の既定方針ということで進んでおりますが、その背景ということも考えますと、今から新空港を建設して運用を開始するというのは相当な時間もかかりますので、インドネシア側としては既存空港の有効活用を優先しているということで、その部分は理解できる範囲だというふうに考えました。

○石田主査 それであれば尚更私の5番ですね。5番にも関連するのですが、それであれば新空港を造るのが10年単位で長くかかるのであれば、普通は既存の空港の活用を考えると思うんです。でも既存の空港の活用というのはいただいた資料では9ページの半分ぐらいしかない。これだけの分析でいきなり新空港の建設と進む。しかも今おっしゃっていただいたのは新空港は時間がかかるということでスカルノハッタを拡張する。ではスカルノハッタを拡張しながら、かつ既存の空港も活用することによってピーク時の旅客のさばきももう少し平準化できるというふうに普通は考えてしまうのですが、そこら辺はどういう思想の進め方でやられているのですか。だから、スカルノハッタが前提であって、しかも次に前提は新空港だというふうに受け止められかねないような気もするんです。既存の空港のもう少し条件を緩和するなり、そこら辺の交渉のテーブルに載せてやりながら、少しは旅客をさばけるとか、荷物をさばけるとかいう可能性もないわけではないと思うんです。その辺は資料からよく伺えなかったんです。

○上田専門員 今おっしゃっているのは9ページの他の4つの既存空港の活用はどうかというご質問ですか。

○石田主査 現在抱えている問題を解決するためには。

○上田専門員 これについては調査の中でそれぞれ分析をした結果をここに載せているのですが、容量的にこの中でハリム空港が一番可能性があるのですが、そこでも年間200万人ぐらいの旅客しか扱えないということで、評価の結果、その他の既存空港については受け皿空港としては想定しにくい。考えられないということでございます。

○石田主査 谷本先生、いかがですか。

○谷本委員 特に空港ですから環境面でいえば土地収容、それから住民移転です。それから既存のもの、いろいろなものを改変していく。そして影響を受けるとしたら騒音・振動とか、あるいは不測の事故があるとか。新たにそういうところを造るとことは住民にとってのものす

ごく負担になると思います。ですから、これは堂々巡りかもしれませんがスカルノハッタをどうするのか、大臣令だということで逃げるのではなくて、きちんと分析をして伝えていくようにしないと、カラワにしても新しくそういうところは納得しないのではないかと思うんです。そういうのはいかがですか。そこがこの事業の一番の根本ではないですかと思っているのですが。

○上田専門員 スカルノハッタ空港には第三滑走路を増設して容量を増やしますということは基本的な考え方ですが、実際、この調査の中でスカルノハッタ空港のどこまで、何人まで取り扱います、そういった将来像を示した上で、それ以降さばききれないものについては新空港で対応します、そういった全体像を調査の中でしっかり示していくようにしております。

○谷本委員 それは既にフェーズ1Aですか、Bのところでもそういう分析はされているのではないですか。その辺が先ほど石田さんもおっしゃったようにありきでスタートしているようなどうか。

○梅永課長 そもそもなぜ必要かという話で、次に航空需要の話がありますので、そこをご説明させていただいて、どうでしょうか。

○石田主査 分かりました。ではそこと併せてご説明いただくということにいたしましょう。今の谷本先生の部分以外のところで他の先生方がご質問出された部分はいかがでしょう。

もしありましたら航空需要のところでも併せてご質問ください。

それでは続けて航空需要プラスB、Cのフェーズ1B、ジャカルタ大都市圏の空港システム計画の策定の環境への影響というところまで、番号では20番まで一通り説明をお願いいたします。

○宮本職員 7番から説明させていただきます。航空需要のところでは、ご質問としましては10年後、2019年には6,000万人まで増加すると予測され、さらに2030年には1億1,000万人と予測されているが、それぞれの予測の根拠を示されたい。その際、国際線、国内の機種別の航空機の離発着回数はどのように推計されたのか。また、航空貨物に関してはどのような推計をしているか明示されたいというご質問です。

予測の根拠は国内総生産（GDP）の年間伸び率の予測値を2015年まで6%、2020年まで5%、2030年4%と予測して、旅客需要のGDP弾性値を1.1、これはICAOの需要予測マニュアルから取ってきているものですが、それとスカルノハッタ空港の2009年の年間旅客数実績の3,500万人が2020年には6,800万、2030年に1億1,000万に増加すると予測した結果を示したものでございます。

2020年は国内線が5,300万、国際線1,500万、2030年が国内線8,600万、国際線2,400万という

ふうになっております。現在、この予測値は若干修正をしております、2010年の実績値の追加と、それからGDP成長率の修正、それから回帰分析の適用等により2020年に7,100万人、2030年に1億300万人というふうな予測にしております、これは添付資料-2というところで需要予測の結果を示しております。

航空機の離発着回数でございますが、方面別の年間旅客数、それから航空機投入基準、搭乗率を適用しまして、方面別、機種別航空機離発着回数を求めています。今後、若干の修正がありますけれども2020年で50万回、国内線42万、国際線8万、2030年で67万回、国内56万に対して国際が11万回というふうに予測しております。

それから航空貨物の取扱量につきましては、2020年で73万トン、30年で98万トンを予測しております。これは添付資料-3に付けております。スカルノハッタ空港においては貨物専用機の運行はほとんど行われておりません、航空貨物は通常旅客機の貨物スペースに収納されて運ばれているということで、この貨物輸送に係る航空機の離着陸回数は旅客便の回数に含まれているということになっております。

8番目の質問は需要予測について、その算定根拠、パラメータを示してのもらいたいということですが、これは7番目の質問と同じということで割愛させていただきます。

9番、2000年から数年間、2007年あたりから数年間にかけて国際線旅客数が急増した理由、及びその期間の訪問旅客の目的別内訳。2010年現在の目的別の内訳を人数で示してもらいたいということでございます。急増しているのは国内線の旅客数です。これは添付-1に旅客の実績を掲載しております。

主な理由は航空運賃の低下と考えられます。航空市場の規制緩和により新規航空会社の参入が起これ、競争激化により航空運賃が低下したというのが一因だと思います。

それから航空旅客の旅行目的に関する経年データはありませんが、2010年12月に調査団が実施した出発旅客に対するインタビュー調査における旅行目的の内訳は国内線については帰宅が30%、業務が26%、観光が25%、国際線が業務が40%、観光29.6%、それから私用が13.3%でございました。

10番、2ページ、3ページ、スカルノハッタ空港の年間旅客数は国内が多いか、国際が多いか。多い、急増しているのは国内、国際ともどちらともとれるようなというご質問でございます。より正確なグラフを用意していますので、それは添付-1、2になっております。

割合としては国内の割合が圧倒的に多くて全体の77%を示しております、伸び率に関しては過去10年間では国内線が国際線より大きい伸びを示しておりますが、最近の5年につきまし

ては国内、国際とも伸び率がほぼ並んでいます。ここでこの表に示した数字のとおりでございます。

11番、予測数の傾きが2015年までとそれ以降の2種類あるのは何かを表すかということでございます。これについては添付-2で予測を示しておりますけれども、国内線、国際線の旅客取扱い数の増加率がそれぞれこの表で書いてあるとおり2010年から20年が国内が5.5%、国際が5.6%、2020年から2030年が国内線が3.3%、4.5%というふうな予測をしているということでございます。

貨物について経年変化図で示してほしいということでございます。これは添付資料-3に付けてございます。

13番、経済発展と物流の関係、それから空港整備と物流の関係でございます。空港には物流施設として貨物ターミナルがございますので、空港整備がその整備計画が含まれております。

次のスカルノハッタ空港の環境社会分析に移りまして、14番、本調査のB、フェーズ1AのB-5においてスカルノハッタ空港の環境社会分析が実施されることになっているが、追加で配布された資料の「第4章 環境社会配慮関連事項」では4-6スクリーニング及び予備的スコーピングの結果が示されており、本調査ではスカルノハッタ空港の拡張に加えて新空港の建設が目的とされているが、その部分についての環境分析は行わないのか。あるいは今後、どの時点で行うか明示されたいというご質問でございます。

お配りしてある配布資料ですけれども、この調査を実施するにあたって事前に実施した詳細計画策定調査、これは事前調査のようなものでございますけれども、その準備段階の資料であり、概略のスコーピングを行ったものということでございますので、スカルノハッタ空港の拡張の環境社会分析に関しましてはIEEレベルの分析をフェーズ2の作業項目D-2(8)にして実施します。フェーズ1AのB-5では環境社会の現状調査を実施しているということでございます。

続いて「C：フェーズ1B ジャカルタ大都市圏の空港システム計画の策定への環境への影響」ということで、これはSEA全体についてご質問いただいているところが20番までございますので、そこまでご説明させていただきます。

15番、12ページの「SEA実施計画案」のうち、スコーピング（新空港システムを実施することにより、政策、事業計画、施設計画に重要な影響が予測される社会環境項目とその評価方法を明らかにする）ということになってはいますが、括弧内は新空港システム事業の実施により社会や環境に重要な影響を及ぼすことが懸念される項目と、その評価の方法を明らかにすると記

すべきではないでしょうかというご提言をいただきました。この点についてはその通りで修正させていただきますと思います。

16番、14ページ(3)の「環境社会配慮の調査項目と評価手法」について表題の表現がしっくりしませんが、大気汚染や騒音などの環境項目が含まれていない理由を説明してくださいということでございます。表題については添付-6、15ページになりますが表題を修正したものを添付しております。

それからご指摘の「大気汚染」「騒音」については、これは重要な比較項目ですのでこの表にある社会環境欄の「住居、生活環境」「周辺の住居、進入航路下の住宅の密集」でそういった分析を検討しております。

17番です。13ページの表で書かれている環境社会影響の予測評価はSEAの中で実施するという位置づけで理解は正しいか。すなわち12ページの表「SEA実施計画案の調査項目」>各代替案の環境社会影響の比較>スコーピングでの評価項目/手法が書かれているという理解かということでございますが、基本的にはそのとおりでございます。13ページはSEAの中で最適案を抽出するための比較方法で、その修正版ということで6ページ、それから7ページに示してございます。全体についてはまた後ほどご説明させていただきます。

この調査はそれぞれの候補地、新空港の候補地が複数出てくるわけですがけれども、それぞれの候補地について予備的スコーピングの各項目の評価を行って、その結果を添付-6あるいは添付-7の比較表を用いて表に示す、様式にまとめて示すということを想定しております。

18番がSEAの実施について、2010年の暫定ガイドラインの内容は具体的にどのようになっているかというご質問です。添付-8として暫定ガイドラインの抜粋の英語の仮訳を添付しております。

19番、13ページの環境社会配慮調査項目の調査手法について、比較条件の設定を行う理由は何か。また、その場合の新空港の建設及び空港アクセス手段に与える影響と限定している理由は何かというご質問でございます。まず比較条件の設定を行う理由ですが、SEA(フェーズ1)は最適なジャカルタ大都市圏の新空港システムを策定する段階ですので代替案を比較検討、外部に説明するためにスコーピングの30項目、これはもともとの添付資料のAのところです。17ページでございます。30項目ございまして、これでは細かすぎるとということで簡略化して大分類化したものということでございます。

新空港の建設及び空港アクセス手段に与える影響に限定している理由ですが、本調査では以下の社会環境社会配慮分析を行うとしておりまして、フェーズ1では新空港候補地、それから

新空港候補地へのアクセス手段を含む候補地ということでございますが、その代替案について評価を行いまして、フェーズ2ではIEEとして選定された候補地における新空港の建設計画とスカルノハッタ空港の拡張計画に対して評価を行う。いずれについても建設中及び供用後の影響について分析するというようにしております。

20番、同じ13ページの表につきまして広域計画、事業計画との整合性はどのような評価手法で明らかにするのかという点でございますが、ここから対象となる各州、バンテン州、西ジャワ州及びその中に含まれる各県のSpatial Plan、広域計画になりますが、それをGIS上に整理して、各代替案を重ね合わせていく。このとき現在、このSpatial Planが切り換え中ということもございますので、新たに空港事業を反映する可能性についても現在担当部局と調整する計画です。

20番まで、以上でございます。

○石田主査 ありがとうございます。今お話を聞いていて、私個人の意見ですが、非常に簡潔にまとめられた資料を読みながら、簡潔であるがゆえに分かりづらいところがいっぱいあってという印象をいただいております。ですので、ページ数が増えるかもしれませんが、いくつかの比較表というか、SEAの比較表なりスコーピングの比較表なりをつくられるのであれば、添付資料としてまとめる際に、これはどれにどう関連していて、どれが大本の比較表で、それを住民に説明するために、それからSEAの段階で必要な表はこれで、その次に具体的な手順として調査として進めていく比較表としてのスコーピング案はこれでという説明がどこかにきちんとされている方が私たちとしては非常に助かります。

それはおそらくこの表を政府に示したときも同じだと思います。みんな初め見るわけですので、そういう意味でその辺の説明を今後は加えていただけるととてもありがたいのではないかなという気はしております。

それでは、今事業の全体像に引き続いて航空需要と一部スコーピングに関するところ、SEAに関するところも入って20番まで、委員の先生方いかがでしょうか。ご質問、更に追加のご意見をよろしく願いいたします。

○宮本職員 21番の回答に書いてありますが、今、石田先生からのご指摘を踏まえて、先に21番のご説明だけさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか

○石田主査 よろしく願いします。

○宮本職員 21番といたしますか、添付資料-5で14ページですね。A3横長の表といたしますか、図をつけております。これで大分クリアになるのではないかと期待しておりますが、今回の

「環境社会配慮のフローにおける各表に位置づけ」ということでここに示しております。まず一番左が、これがもともとの資料の参考資料Aとしてついていたものでございますが、これは事前調査の結果としての予備的スコーピングということで、これをベースに各項についてもう一度見直していくという、最初の初期の段階のものでございます。

ここにAとかB+Cとか書いてございますが、このAというのがそれぞれの影響度をA、B、Cと評価したわけではなくて、Aについてはインパクトが大きいもの。Bについてはある程度のインパクトが認められるもの、それはプラスとマイナスがございます。Cについては、その影響の範囲が分からないものという分類でございまして、その結果ABについては現地調査を基本的にやって、Cについてはこの段階では既存資料による調査を行うという分類していたものでございます。これを受けて今回、14ページに示している調査を実施しているということでございまして、前の表にあるAとBはもちろん、Cは文献調査というふうに整理したのですが、Cについても調査団側の判断で現地で既存の資料以外にも調査しなければいけないということで現地のコンサルタントに委託して現場踏査も含めた調査を実施している項目が14ページのこの表でございます。

こういった調査を経て各候補地のABCDEについて再度17ページの参考資料Aのような表を作りまして比較を行って候補地の選定を行うというような流れになっているというものでございます。

○石田主査 ご説明ありがとうございます。では委員の先生方、ご質問は。

○柳委員 そもそも論的に教えていただきたいのですが、インドネシアのSEAというのは何を考えてSEAを制度設計されているのか。日本の理解と同じなのか、それとも違うのか。そこら辺を教えてください。

日本の理解ですと日本の場合は2007年に環境省がSEAのガイドラインを作りました。この考え方は位置・規模を決定する段階において環境負荷を最小化するために、代替案を含めて計画段階で行うものです。その計画というのはあくまでも位置・規模の決定段階で行う。この理念というのは環境負荷を最小化するというのが日本の考え方です。ところで、インドネシアも同じ考え方をとっているのかどうかというのはわかりません。もらった資料を見ると持続可能性のポテンシャルをどう評価するかということを行っています。そうするとこの考え方というのはイギリスでやっているような持続可能性アセスメントに発想的に近いのかどうか。ところが、この持続可能性アセスメントという発想が日本では今までとったことがありませんし、今後もおそらく2050年ぐらいまではとれないだろうと思います。持続可能性というのは何かとい

うと、環境容量という、容量的な生態系におけるインパクト、そういった一定の環境容量を前提に影響評価を考えるのですね。環境容量を基に考えるとどうということかということ、経済的な影響というのは単なる事業費の話ではなくて、当該地域の生態系が持っているポテンシャル、その中で社会経済的な影響はどうあるかということを検討するという話になってしまうのです。こういうのは日本ではやったことがありませんし、日本の発想ではそこまで追いつかない。ではインドネシアの発想でやるのかどうかということが求められているのだらうと思います。ただ、インドネシアではSEAをやってどういう考え方でつくっているのかということをもっとちゃんと理解しておかないと法令遵守といったインドネシアの法制度に基づいてSEAを行うのだと言っても、日本側は全くそういう発想がなければ木に竹を継いだようなアセスになってしまう、SEAも。その点の危惧は若干あるので、その点どうなって、どう理解されているのかをそもそも論ですけれどもちゃんと押さえて教えてほしいというのが僕の意見です。

○山崎 コンサルタントの山崎と申します。インドネシアのSEAに関してはおっしゃる通り環境容量ということは大きな柱として明示されております。ただし、実施する段階においてまだはっきりとガイドラインができていない状態です。まだきっちりとしたSEAをやった実績というのはインドネシア国内でもないようです。ということで環境容量をどう評価するのかということに関しては、具体的な話というのは聞いてもあまりぼやっとしたものしか返ってこないという状況です。以上です。

○石田主査 柳先生、いかがですか。私の個人的な感想ですが、今おっしゃられたことは実際にSEAから環境社会配慮調査団チームが実施するにあたって非常に重要なポイントが含まれていると思います。やったことがないものをこちらでもできないし、ただ向こう側の養成が環境容量を主体とした持続可能性を図ることまで含めたアセスメントを望まれているのであれば、そこはどこか整合性を持たなければいけないので、非常に重要な指摘だと思うのですが、いかがでしょうか。

○柳委員 多分、持続可能性アセスメント的な発想でやるのはODA以外にないと思います。日本の制度の進展はかなり遅いので。だから、例えば、埼玉県みたいに日本の中でも社会経済的な要素をいろいろと評価するというのはあるけれども、これも全く持続可能性とは関係がないやり方で、単なる事業費がどのぐらいかかるかとかいうレベルのものです。その環境容量の中でのコストベネフィットという発想がないのです。日本でも1980年代に、むつ小川原という広域の大規模開発計画を考えたときには発想的にはあった考え方です。アセス法ができて以降は、そういう発想を日本はとらないできましたので、その頃の文献には持続可能性のアセスの考え

方をいろいろと書かれている先生というのはおられるみたいですね。本当にやるのだったら地域の方ですね、場のポテンシャルがどれだけあるのかをGISとかいろいろな手法を使われて、それをマップ化して行って、それをオーバーレイして、それで少しずつどういう環境の場があるのかを明らかにしつつ、その中での選択肢として複数案をお考えになるというようなチャレンジをやられる以外に私も何とか評価できないので、とにかくやっていただければそれは一つのモデルになるのではないかというふうには思います。

現地の法令適合性に基づいたSEAをやるというのであれば、そのチャレンジをやっていただいて、一つの考え方として提示をしていただく。それはインドネシアにとっても良い今後の方針になりますし、向こう側は暫定ガイドラインしかまだ出ていなくて、具体的などうやるのかというは多分ただちに出せと言われてもなかなか出てこないだろうと思います。このプロジェクトを動かしている終わりぐらいに出てきても、もう遅いということになってしまいます。だから、そこら辺はいろいろとお考えになって1つの案を出していただければなと思います。ただ、ここでいろいろお考えになっていることはある程度それを踏まえて考えられているということになっているのでしょうか。でも、それは多分インドネシアが考えている考え方と若干齟齬があるのではないかなというのが私の危惧なので、その齟齬をできるだけうまくクリアするようなことをお考えになるといいと思います。

○石田主査 今の柳先生のご指摘の点について、他の先生方のご意見ございますか。

基本的にこの委員会は先生方が出させる助言をすべて入れる形になっていると思いますので、今までもそうでしたから柳先生のご指摘は是非助言項目として入れていただければと思うのですが、いかがでしょうか。柳先生は既にそういう形でどこか助言に今回提出は。

○柳委員 いや、僕は質問だけ今回しています。まだよく分からないので。

○石田主査 分かりました。今おっしゃっていただいたことは是非助言の1つとして入れられればいかがでしょうか。この委員会の最後のところで助言の確認をしたいと思いますので、そのときにもう一度振り返りたいと思います。

他の先生方、ご意見はいかがでしょう。1番から20番までのところでお願いいたします。

○早瀬委員 今の柳先生のご意見と関係するのですが、私もインドネシアにいたことがあるものでコメントしておきたいのですが。基本的にインドネシアで持続可能性という言葉を使うのにあまり新しい意味はないのではないかという感触は私は持っています。それは1982年の環境法ですね。前の環境法、改正前の環境法の中に既にその考え方が入っていて、その中でアセスメントがハムラルがされていたという経緯があります。持続可能性という言葉を使って新たな

ことをやろうというのはあまりないのかなという気がしています。

SEAに関していうと、きっとカナダ、アメリカの影響が強いですから、アメリカのNEPAそのものはSEAを含んでいますからね。法律とか計画とかプログラムについてのアセスメント。だからNEPAと同じようなことをやろうとしているのではないかという私は感覚で見ているんです。参考にさせていただけたらと思います。

今日いただいた添付-5を見せていただいて、ようやくやられようとしていることについて共通の認識が持てたなという気がします。この中で1つ、私のコメントの中で、先ほど表題を直してくださいということで、了解しましたというのがありましたね。

○石田主査 16番ですね。

○早瀬委員 要するにスコーピングということの理解について、最初に書かれていたのは政策事業計画、施設計画に重要な影響が予測される社会環境項目を評価すると書かれていたので、これはどういうことなのか。環境も社会環境、自然環境、あるいはポリューションに関する影響を評価するということだったら分かるのですが、この言葉の意味が不適切だなとコメントしたのですが、それについては了解しましたということを書かれているということは、実際、自然環境、社会環境あるいはポリューションに関する影響を評価するというのをされる。実質的にもそれをされるという意味に理解してよろしいのでしょうか。そう理解したときにちょっと気になるのが広域計画、事業計画との整合性というのがいつも出てくるのですが、先ほど石田先生もおっしゃったときにもあったのですが、戦略的なことを考えるときにそういった他の計画との整合性、もちろん整合性がなければいけないのですが、それを大前提とするのか、あるいはその見直しも含めてやるのかというポジションの取り方は異なってくるだろうと思うんです。この整合性をここへ持ってきて、それで代替案の選定のときにも評価する。空港計画なんていうのは今のSpatial Planにもないのでしょ、きっと。ないんですよ。その中で整合性というのは一体何なのかよく分からなくて。実際、ここが自然環境、社会環境あるいはポリューションに対する影響を小さくするという趣旨であるのだったら、ここに広域計画、事業計画というが入っていることの意味がよく分からない。この辺を少し。何でここに入っているんですかね。なぜ広域計画、事業計画がここに入ってくるのかなというのが以前配っていただいた、あとで配っていただいた関連事項ですか。関連事項の中でSEAの説明が書かれてまして、43ページのところですかね。43ページの第15条の(2)のところに空間管理計画、あるいは長期開発計画、地域開発計画という言葉が出てきます。ここを根拠にしておられるのかなと思ったのですが、ただ私が読むとここに書いてあるのはこういう空間管理計画だとか、詳細

計画あるいは長期開発計画を作る際にSEAを実施しなさいという趣旨に読めるのであって、これとの整合性をチェックせよというふうにはなかなかこれも読めないなと思うんです。その辺のSpatial Planとか、そういった事業計画との整合性というものがどうして出てきたのか、ちょっと理解できないので教えてください。

○柳委員 早瀬さん、インドネシアは1985年前後にこのSpatialというか、我々それをどうやって訳すか結構悩んだのです。群島計画なのかどうか。その頃にできたのです。これはインドネシアの上位計画として作ったわけです。だから、それは我々が85年ぐらいにインドネシアに調査に行ったときにインドネシアは画期的なものを作りましたね、という話で。

○早瀬委員 92、3年ですよ。Spatial Planは。

○柳委員 90年代ぐらいですか。昔、都立大の野村先生と一緒にいったときにこれをインドネシア大学のサリム先生にいろいろと紹介してもらって、その方は環境大臣もやっておられたから。だからそのときに作成されたインドネシアの上位計画かなと思うのです。それとの整合性を図るときにSEAを考えるという、もし発想であれば、それは持続可能性アセスという、持続可能性計画、発展計画を空間管理計画として同視するという発想であれば、それはそういう理解でいいのかなとは思いますがね。

○早瀬委員 私自身もこれを考慮に入れてはよくないという趣旨ではないんですけども、もしインドネシア側と考え方の齟齬があったりしても困るので、何を根拠にしてこれとの整合性というのをこういうふうに重要視されているのかをちょっとお聞きしたいなというふうに思っているんです。

○石田主査 いかがでしょうか。

○服部 私の個人的意見みたいになってしまうんですが、土地利用計画みたいなものが現在あって、この辺は農地とする、この辺は森林にするというような計画を理解した上で今回例えば用地選定をするのだということ、我々だけで勝手に決めるのではないんだよというような意味合いで整合性というふうに言っているんです。ですから向こうが決めた計画が総合計画みたいなものがあるのですが、それに合わせるというか、それを理解した上でと、そういう意味で整合性というふうに言っているんですが。

○山崎 この事業計画が認可されるに当たって、Spatial Planと整合性があるかどうかというのも1つ確認をとらなければいけない事項になっていますので、そこが一番縛りになっているのかなと思います。空港をつくるに当たってはこれをSpatial Planの方に反映させていかなければいけないという部分は先方から来ました。

○早瀬委員 おっしゃることはよく分かります。私がこだわっているのは16番のところに最初書いてあった文章が、括弧内ですが、政策、事業計画、施設計画に重要な影響が予測される社会環境項目とその評価方法を明らかにする。SEAの主要な目的はこういう既存の計画との整合性をチェックするための書き方がされていたので、16番の私のコメントのところですけども。ごめんなさい、15番ですね。15番のコメントのところですが、括弧内です。この事業を実施することにより政策、事業計画、施設計画に重要な影響が予測される社会環境項目とその評価方法を明らかにする。これがSEAの目的なんだと最初書かれていた。でもSEAの目的というのは本来、環境への影響ですよ。ですから、どちらが主なんだというのが気になっているんです、いまだに。だから、これとの整合性をとることが悪いと言っているのではないんです。どちらを主と考えられてSEAをやられるんですかということ。ですから、上位計画との関係、整合性をとるためだけにSEAをやられるというのだったら全く検討違いではないのかなということも申し上げたかったんですけど。上位計画との整合性をとらなくていいと言っているのではないんです。

○上田専門員 目的としては2番のものを目的としています。1番についてはその中の一部分ということになります。

○早瀬委員 主要な目的は環境への影響だということでやられる。はい、分かりました。

○石田主査 すみません、ということはいただいている資料の12ページの3-1のSEA実施計画案というところは何らかの資料からの抜粋だと思うのですが、そこは書き直されるという前提なのでしょうか。ということになるのでしょうか。

○上田専門員 はい、そういうことになります。

○石田主査 ありがとうございます。

○山崎 添付-4で書き直したものを付けております。

ご指摘のあったところは調査項目の欄のB、各代替案の関係を社会環境の影響の比較の1番目のポツですね。そこをご指摘のとおりAとダブっていたので、こっちの方を入れ換えています。新しくつけているのは新空港システム事業の実施により社会や環境に重要な影響を及ぼすことが懸念される項目と、その調査予測評価の方法を明らかにするというような形で早瀬先生のご指摘のとおり書き換えているのが添付-4です。

○石田主査 早瀬先生、よろしいでしょうか。

○早瀬委員 はい。

○石田主査 それでは他の項目について1番~20番まで更にご意見、ご質問はございますでし

ようか。

もしないようでしたら次にいきたいと思います。次のSEAの実施に関する質問・コメント・助言という項目を全部取ってしまうと49番まであってかなり長いので、用意していただいたJICA側としてはどのあたりで区切るのが内容的には区切れますか。もし2つ前半と後半で分けるとすれば。すみません、まだ全部目を通していませんが、内容的にはどこか区切れるところはありますか。

○宮本職員 この中では特に分類していませんので。

○谷本委員 31番までは。

○石田主査 分かりました。では31番で区切りましょう。ありがとうございます。21番～31番までお願いいたします。

○宮本職員 続けて21番からご説明させていただきます。コメントの内容としましてはC・フェーズ1B、ジャカルタ大都市圏空港システム計画の策定において、C-2、新空港候補地の検討の(5)の環境への影響(自然環境、社会環境)が行われる計画であるが、この調査において「3. 空港システム代替案に係るSEA実施案」が実施されると理解するが、その調査で予定されている環境社会配慮の調査項目と評価手法ではチェック項目が示されているが、12ページの表、SEA実施案のスコーピングが示されていない。まずは机上の作業においても想定される項目とその影響についてスコーピングを示すべきではないか。それが参考資料AのSEAの評価項目において示されているのであれば、その旨を本文において明文すべきであるということでございます。

これについては先ほどご説明しましたけれども、参考資料-Aは本調査の準備段階において作成した予備的スコーピング案でございまして、本調査ではこの予備的スコーピング案を基に具体的な調査項目を立ててSEAによる新空港候補地の比較検討を行うということで、これが先ほど添付後の資料で説明させていただいた通りとなっております。

22番です。上記に関連して参考資料-AについてはRatingにおいて正の影響に関しては「+」が付されているが、負の影響に関しては「-」がない。明らかな負の影響については「-」を付けるべきではないかということですが、これは評価の際にプラス、マイナスを明示するようにいたします。

23番、参考資料-AのSEA、IEEの評価項目のRatingにおいて新空港の建設には地域が分断されるという事態も予見される。そうであれば3の土地利用・地域資源利用、5番の既存社会インフラや社会サービス、11の公衆衛生はCでなくてBの-、+という評価もあるのではないかと。

番の経済活動、6番の貧困層への影響もCではなくBではないか。10番の水への権利の負の影響が要求されることからCではなくBではないか。同様に自然環境や汚染関連の項目についてもA評価の騒音・振動、B評価の景観を除いてCであるがBではないか。海岸関係はいつも評価はないのですが、評価がないが、空港建設の影響、排水、土砂の流出、廃棄物は皆無と言えるのか。最後の事故はCが妥当かどうかというたくさんコメントをいただいております。これについては17ページのスコーピングは準備調査の段階のもので、各候補地を個別に見た場合はご指摘のとおり個別の評価が必要であろうというふうに考えております。

それぞれの候補地について影響評価を実施し、かつ工事中、供用中の両方の予測を今後実施していくということでございます。

24番、追加で配布された資料の4-6に「スクリーニング及び予備的スコーピングの結果」が示されているが、このスコーピング結果と参考資料AのRatingの整合性はどのように図られているのか。別の言い方をすればB・フェーズ1Aで調査・分析結果を「ほとんどそのまま踏襲」ということですが、これは添付資料-5、あるいは先ほど説明したとおりでございます。予備的な段階の結果で今後調査しておくということでございます。

25番、これも同じく参考資料Aについてのご質問でございます。この表はスコーピング案の中心的な内容を示したものであると考えるが、参考資料として位置づけられているのが不適切ではないかということですが、これも先ほどの21番の回答をご参照いただきたいと思います。

26番、また同じく参考資料Aについての質問でございます。①Ratingをつけた根拠は予想される影響の程度によるものであると考えるが、表の注釈による情報収集や調査の仕方によるもののように見えて、そのスコアの根拠を説明してくださいということと、2番の影響の程度によるものであるとするならば大気汚染、水質汚染がCである理由を説明してください。この計画に基づく工事及び供用により多様な活動が想定される中でもアクセス道路の整備による大気汚染あるいは人口の流入による水質汚濁などが懸念されますということでございます。これも前の質問と同様の趣旨だと考えておりますので、21番の回答を参照していただきたいと思います。Ratingの根拠につきましては、この後に出てきますが、追加資料としてお配りした資料の準備調査報告書には記述をしております。

27番。この調査においては騒音・振動、気候変動の調査がないのはなぜか。それから17ページのSEA、IEEの評価項目の整合性がないのかはなぜかということです。騒音・振動、気候変動については評価項目に含まれています。現在実施中の現地調査を含んだ補足的な調査には含ま

れていないため、資料の14ページの調査項目の中には入っておりません。13ページの資料、この回答表の13ページであります。そこには住居、生活環境の影響として含まれています。騒音・振動につきまして現在具体的な問題は発生していませんので、現地踏査は行っていませんが、住居の分布など土地利用を調査した上で、その騒音等には評価していくということで現地調査の中には入れていないということでございます。

28番、17ページのSEA及びIEEの評価項目のRatingは注釈では調査の方法を示していると読み取れるが、A、B、Cの定義について明記すべきではない。マイナスのないRatingは負の影響、+が正の影響との理解でいいかということでございますが、評価としましてはAについては新空港建設または現空港拡張でアクセス整備に関して重大な影響は考えられるものがA評価。B評価につきましては新空港建設または現空港拡張、アクセス道路に関連して何らかの望ましくない影響が考えられるものがB。Cが望ましくない影響の程度が不明なものということで、プラス・マイナスについてはそれぞれ正、それから負の影響であるということでございます。これらについては今後報告書には明示していくことにしたいと思います。

29番、17ページ、SEA、IEEの評価項目の中のレーティングに従えば、一部の項目を除き、ほとんどは既存資料による調査しか行わないことになるが、その理解でよいか。例えば3のLand use and utilization of local resources、9番のLocal conflict of interestsなどは本当に既存資料のみで現状を評価できるか。9などは現状が必ずしも既存文書に記録されているとは限らないのではないかということでございます。これはご指摘のとおりでございます。Cで既存資料としたものにつきましても現地調査を行うというものが含まれておまして、それが今回14ページの現在実施中というところの調査の中で調査しているものもでございます。

30番、レーティングの根拠を示してもらいたいということと、それから例えば18番のFlora、Fauna and biodiversityなどは空港新設する場合には大きな負の影響があるのではないか。3番のLand use and utilization of local resourcesについてはなぜプラスの評価となるのか。21番、Global Warmingは単純に考えても輸送需要が現状の3倍規模になるので、CO<sub>2</sub>の排出量も3倍になると考えられるが、この増加をCとするのがなぜかということでございます。このA、B、Cの評価については先ほどの説明のとおりでございます。ただ、この3番のLand useに関しましては、土地の有効利用という観点からプラスという評価をしておりますが、農業の土地利用の損失という観点からマイナスという評価を事前評価の段階でもしておまして、そのマイナスの評価の記載が抜けておりましたので、これは訂正したいと思います。

31番、「SEA及びIEEの評価項目」の評価対象として新空港建設、現空港拡張、アクセス整備

とあるが、これは建設中、拡張工事中、整備工事中だけが対象か、それとも供用開始後も対象としているか。需要予測から考えとアクセス道路も含めて供用開始後の環境社会影響も甚大になると予想されるので、「供用開始後」も評価対象とするべきではないかということでございます。これについては工事中と供用中に分けて別々に予測の評価を行います。また、評価の対象ですが、SEAの段階では各新空港プラスそれぞれのアクセス道路、IEEの評価の対象としてはスカルノハッタの拡張部分及び新空港+アクセス道路というふうにしております。

以上で31番までの説明を終わります。

○石田主査 ありがとうございます。それでは今のところ20番～31番までのご説明に対して委員の先生方からコメント、質問をお願いいたします。

○日比委員 ありがとうございます。私のコメント27から31までですか。大部分はこの全体像をちゃんと理解していなかったところとA、B、Cの意味が理解できなかったというところに起因していましたので、大方ご説明で明確に分かったかと思います。1つだけこの30番のところでGlobal Warmingのところを少し書かせていただいて、予備的スコーピングのところCということで評価が入っているのですが、現在、実施中の調査ではGlobal Warming関係はなく、その後の、今日の14ページのところでも温暖化関係の調査項目は入っていないのですが、これは私が見落としているのか、あるいはしないのか、それをご説明いただけますでしょうか。

○早瀬委員 添付の6を見ればいいんですね。温暖化が入っているかどうかは。

○宮本職員 調査の内容としましては基本的にその前の14ページの表でいいますと、Aにある部分はCも含めて調査をします。Cについては文献調査だけ、既存の資料だけを見て行うものと現場調査をやるものとに分かれておりますが、基本的には何らかの評価を行うということですので、Global WarmingについてはCとしておりますが、それは基本的には文献の調査を行う。

○日比委員 ここのスコーピングのところにあるものは項目としてはすべてやるということですか。それがこの横長でいくとどこに入ってくるかというのは明示されないのでしょうか。ひょっとしたら、この流れをちゃんと理解するだけの話なのかもしれないですが、すみません、ちょっと明確に分からないので。

○山崎 参考資料Aのこの地球温暖化というのは小さくて申し訳ないんですが、21番が地球温暖化と書いてあるのですが、そこで項目立てて評価するようにいたします。

○日比委員 分かりました。では、ここのAにあるものはすべてであるという、そういう理解でよろしいですか。

○宮本職員 はい。

○石田主査 よろしいでしょうか。

○日比委員 はい。

○石田主査 そうすると日比先生のご質問に関連して私も先ほどから不思議だったのですが、なぜ3つも、例えば今日いただいた添付5ですね。今日いただいた資料の14ページであれば3つもスコーピングのような表があります。一番最初のやつが予備的スコーピングとしてスコーピングをするための表である。その次が実施者に渡された実施するための表である。最後が右側の方にいて最適案選定の総合評価基準、助言委員会資料13ページのところでまとめて報告書に出すのだということだと理解するのです。でも、13ページのその表には例えば一番最初に予備的スコーピングのところのGlobal Warmingにも書かれていないように思うんです。だから3つ作ることによって、どこか見落としが起きる気がしないでもないんです。調査者として例えば現在実施中の調査団は環境社会配慮をやる人はこの表だけを見てやるかもしれない。この表はそもそもGlobal Warmingなり事故なり個々の項目を見たいがためにやっているんだと思うんです。ところが真ん中の現在実施中の表だけ見るとどういうふうになるのでしょうか。だから調査がずれてくるような気もして。しかも結果のところはまた違う項目としてまとめるというのは調査する側もやりにくいだろうし、私たちのように見る側も実際どれがスコーピングで、実際に何を知ろうとしている調査なのか分からないという印象を私はまた、先ほどの3つを見て納得したのですが、また非常に混乱しています。よろしくお願いします。

例えば日比先生が提起されたご質問をお借りするとGlobal Warmingというのは正しく評価される形で出てくるのでしょうか。この3つの表のプロセスを通すことによって。

○山崎 先ほどのご質問の中で、ここの添付資料-5の横長のやつ。この中の左から2番目の表ですが、「現在実施中」と書いてあるこの表ですが、これは先方に投げてこれをやれと言っているというのは私ども調査団が現地採択して、インドネシア大学ですが、インドネシア大学に今、実施して調査をしてもらっている項目になります。これで調査した結果を各空港ごとにこのスコーピングを作りまして、それをまとめた表が今ご指摘のあった、Global Warmingが抜けているというご指摘のあった3列目の表で助言委員会資料（P. 13）と書いてある部分です。これに関してはP. 13の方では見てご説明しますと、これは30項目では多いのでと先ほど説明していただきましたが、星取り表みたいな形で各新空港A案、B案、C案、D案、まだあるかもしれないですが、それらを比較するに当たってこれらでどういった特性があるのか。どういった一番重大な環境影響があるのか。社会的にどういった影響があるかを横並びで見るためのもの、そういう形で今考えております。それを全部最終的に評価したいという形がここのコメント回

答の16ページの添付のようなもの、こういった形で最終的には整理させていただきたいと考えています。この中には当然Global Warmingという形も入ってくると思うので、添付-6に関しては自然環境というところでGlobal Warmingが評価されますので、ここに記述される予定にしております。これを誰かに上げてやってくれと言っている資料ではなくて、全部私たち調査団の方が一括管理、実施するする書類です。以上です。

○石田主査 ということは途中でいくつか調査するための表、それからまとめるための表があって、最終的には15ページの添付-6や、一番最後には比較計画というところでいろいろ評価結果が書かれているわけですが、いずれにせよ例えばGlobal Warmingということや、私としては6番の貧困層とか先住民族、少数民族というところが気になっているのですが、そういうところはつまり必ず予備的スコーピング表に戻ってきて、それをリファアーしながらあくまで結果として書かれるということですね。後半の方の表を見るとだんだんと内容が少しずつ違ってきているんです。だから前半の予備的スコーピングは最終的には、一番最初の予備的スコーピングの表というのは実は皆さんの考えているスコーピング表であって、後半、あとから出てくる実施のための表、現地採択するための表、2つ目の表が、2つの表というのはまとめるための表であって、ただしまとめる際には必ず予備的スコーピングは30項目に必ず増えますよという、そういうことなのでしょうか。

○上田専門員 そういう考えで大丈夫です。このスコーピングは30項目について各代替案について作成して、その際には現地調査も行って、こちらの形でまとめるということで、今ご指摘のように、そのときには項目の漏れがないように表はまとめるようにいたします。

○石田主査 分かりました。

○服部 ちょっと勘違いされている方もおられるかもしれませんが、大きな表の一番左側の参考資料Aですが、これは詳細計画策定調査のときの資料であります。去年の3月に作っている資料です。詳細計画策定調査というのは事前調査のことです。そのときのアウトプットです。それを見て今回計画を立てたり調査を実施したりしているわけです。

○上田専門員 だからそのときは1つしかなかったけれども、今回はそれぞれについてこういう表を作ります。ありがとうございます。

○日比委員 14ページの一番左側、詳細調査を昨年既に実施した調査結果を抜粋して載せておられるというのは分かったのですが、先ほど石田委員からも多分確認があったと思いますが、ここに入っている項目でこっちに入っていないものがあると。それはなぜなのかなということだと思います。それが入るのであれば入って、それはちゃんと項目に、抜けているものがある

れば入れる。なぜ抜けたのか不思議ではありますが、そこで今のお話、最後のコメントだけからいくと、それは過去のやつで今やっているのはここに載せているものですよということになると、抜けているのがあるではないですかという話になってしまうので、その整理。要はこの左に30項目であれば30項目、これはすべてやってあれを今後やるのか、あるいは場合によってはやらないものがあるのか。それは何なのかというそういう整理をしていただけると。

○柳委員 確認ですが、予備的スコーピングですからスコーピングをやっているわけですね。メリハリをつけるためにどの項目を調査するかどうか。AとBがついたものはとりあえずこれは環境の影響がありそうだから、これは現調が必要ですねという話ですね。でもCがついているものはあまり大きな文献資料で見たとこ、影響がみあたらないので、文献資料程度にとどめておきましょうということでスコーピングされたということですよ。そういうことですよ。スコーピングというのはそういう意味合いですから。だから当然、参考資料Aのところでもスコーピングで文献調査だけというのは、その後の調査の中には落ちてこないわけです。文献だけでとどまってしまうわけです。現調はやらないということになるわけですね。ただ当然あるもの、ないものが出てくる。それはスコーピングをやっているのだから当たり前ではないかという話に普通ならばなりそうですが、そういう理解でよろしいのですか。

○宮本職員 基本的にはそのご理解で正しいですが、Cについても一部のものについては調査団の判断で現調が必要だということで調査しているものがございますので、Cがすべて文献調査ということではございません。

○柳委員 不明だから文献調査でもよく分からないので、これは現調をやった方がいいと判断されたというものがあるということですね。スコーピングをもうちょっと詳細なスコーピングをやった方が本当は良かったのかもしれないですが、予備的でシャッフルしようとしたけれども、結局シャッフルできなかったというものをどう処理するかということですよ。

○早瀬委員 事前に配っていただいた関連事項のところには戦略的環境アセスメント、43ページのところにSEAはいかのメカニズムにより遂行されると書いてあります。大きく目的は2つ、当然だと思いますが、代替案の比較のためにやるのと、環境影響の状況を評価するためにやるのと2つの目的を持ってやるのですが、それはよろしいんですね。今回、まとめの資料が16ページの添付の7だということだと、これは代替案の比較の表ですね。その中の環境影響の評価をするという1つ目の目的の方はどういうふうに反映されるのかというところの考え方を1つ確認しておきたいなと思うのですが。

それとスコーピングなんですよ、今、柳先生がおっしゃっていたように。スコーピングをや

って、それで代替案を十分に比較しなければいけないわけですがけれども、その比較する項目をスコーピングするというのが今回の目的です。代替案を比較するときの項目をきっちりと拾いだしておくというのが今回のスコーピングの目的だと思うんです。そうなったときに、その項目が書かれているのは今回添付資料の6ではないかなと思うのですが、その理解はそれでよろしいかと。

もし添付資料-6でやるとすると、ここに書かれている評価手法は例示ではなしに評価するものについては網羅的に書かれていなければ本来いけないのではないかなと思うんです。大気汚染がまず書かれていない。先ほどGlobal Warmingの話になりましたが、Global Warmingの場合にはあまり地域性がないので、こういう比較をする場合にはあまり意味を持たないのかなという気がするんです。もちろん調査をして、その影響を最小化することが重大ですが、代替案を比較するという視点で見たときにはあまり意味がないのかな。その2つの目的があるということ念頭に置かれた上でスコーピングを整理された方がいいのではないかな。比較するという視点からすると大気汚染なんていう地域性のある問題ですね。アクセス道路も作る。交通量が増える。大気汚染の問題。これは非常に地域性のある問題です。騒音もそうですが、そういったものがここで回答のところには住居、生活環境のところで行いますよと書かれていますが、大気汚染ということはここで出てこない。そうなってくると、これは例示で書かれているのかなという気がしてくるんですが。それだったらスコーピングの役に立たない、例示だとしたら。

○石田主査 今、早瀬先生がおっしゃっていただいたことについてお答えいただけますか。

○上田専門員 ご指摘については今よく分かりました。スコーピングの目的ということを考えると、この添付6の表は例示的に書くのではなくて、網羅的に書き直す必要があるであろうという点、指摘を踏まえて検討したいと思います。

もう1点、SEAの目的として比較するということと評価するということについてもどのように表現できるか、検討してまとめのときにはそういうことをうまくできるように検討したいと思います。

○石田主査 早瀬先生、いかがでしょうか。

すみません、主査がしゃべってばかりで申し訳ないんですが、この3つを生かすようであれば、谷本先生と今お話をしたのですが、予備的スコーピングはもともと大本のスコーピングとして今回やるべきことを決めた事柄ですので、それについて実際に何を委託したかというところで何を調査したかという表が横に来て、最終的に今回の調査による調査項目の評価をするのがこの3番目の表現ですが。助言委員会の資料の13ページというところでもう一度きちんと評

価がなされて、それに対するミチゲーションというものが案として出されれば、よりはっきり分かるのではないかというふうにも考えられるのですが、いかがでしょうか。

もともとのところは予備的スコーピングが土台になっているわけですので、その30項目を基にして何を調査するかということを実地採択という形ではありますが、実際に調査しているのは次の表なんです。現在、実施中という。それが現在、予備的スコーピングからものを抜き出して調査すべきことをやっているわけです。資料の確認も含めて。実はそこには調査整理としか書かれていないので、これはインタビューをやっているのか、基礎資料を調べているのか、政策ペーパーを読んでいるのか全く分からなかったんで、僕もそこは聞きたかったんです。調査整理、調査整理だけなんです。ですから、この辺は例えば何の調査をするのか。整理はともかくとして何について調査しているのかということも調査手法を書いていただいて、表を大きくしていただくのと、事前調査の結果として予備的スコーピングという最初の一番左側の最初の表はもともと大本になった表から何を抜き出して調査をしているのか分かるような関連付けぬしてやって、そうするとここまでが現在、実施中ですから、つまり調査をやっていることになります。調査結果は3番目の表ですと助言委員会資料（P.13）のところでも今、非常に簡潔に書かれていますが、これを従来私たちが見ているようなスコーピング表の形にしてスコーピング結果を評価とともにプラス・ミチゲーションを書かれれば一貫性が出るのではないのでしょうか。もともとそういう思想だったのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。そうするとおそらく漏れもないと思うんです。そもそも独立して別々に作られるような印象を持ってしまいます。

○上田専門員 この3つの表の関連性というところは非常に分かりにくくて、改善する必要があると思います。今おっしゃられた趣旨で修正を行っていきたいと思います。

ミチゲーションというのはSEAの段階では行わずに、この後、選ばれたサイトとスカルノハッタ空港に対するIEEレベルの調査をやるので、ミチゲーションについてはそちらの方で提言をしていくという予定にしております。

○石田主査 分かりました。

この表について、先生方いかがでしょうか

○柳委員 添付-6について教えていただきたいのですが、必要条件ということで上に書かれている上記に適合しない地区は下記の比較前に排除すると書いてありますね。この判断条件というのは、1つは法令要件みたいなものがあるのかなと思うのですが、あとのものというのは一体どこから判断条件が出てきているのですか。そもそもこの判断条件が与件として与えられ

てしまうというのは、一体それは何なのか。アセスとは別の判断条件があるのかなど。アセスやSEAにはそもそもそのようなものはないですね。だから一体何でこういうものが前提として出てきて、他のアセスメントをやった結果をその要件に合わなければ全部外してしまうという話になってしまっている。それは政治的に決められたドグマがあるのかとか、もう密約があって、これ以外だめだとか、そんなのはあるのですか。なぜ、こういうものが最初の前提条件としてあるのか。ただ法令要件は適合性しなければいけないので、例えば、希少種が生育・生息しているような自然公園、国立公園は除きます、そういうところは開発しません、といった開発しないための要件がインドネシア国で決まっていて、それがこれなのです、というのなら分かります。アクセスの容易性という条件をあらかじめの与件として判断に入ってしまうと、それはいくら環境的に配慮したって、これはだめですという話になってしまう。そうすると、何を目的とするアセスなのかという話にならないとも限らないので、一体何かとこれを読んでいて不思議だったのです。これをちょっと教えていただければと思います。

○上田専門員 添付-6は空港候補地の選定の手法全体を説明しております。初めの上の表はいわゆるスクリーニングをやっている。例えば空港のアクセスであればジャカルタ都心から100キロも離れるようなところは対象外だというようなこと。あるいは空域条件として今のスカルノハッタ空港と空域がコンフリクトするようなところはだめですよ。地形だと空港というのは平らな広い場所が必要ですので、山がちなところはだめですよ。そういったことで幾つかのサイトを検討するに当たってこういうところは除いていったということです。そこで例えば6か所とか7か所候補地ができたものについて、その後SEAで評価していく。こういうことをここで書いております。そういった意味合いで、そういった適合しない場所は比較していません。もともと考えていません。そういう意味で書いてあります。

○柳委員 考え方としては常識的に分かるのですが、例えば、スクリーニングというのは国の制度によって違いますけど、日本でも、規模要件で決めているわけです。それはアセスをやるかどうかの判断条件として、スクリーニングを入れているのです。しかし、それは空港を設置するかどうかの判断条件ではないです。大前提として空港建設があって、そこが規模要件に適合すれば、それはアセスをやる。またはそれより規模が小さければやらないという、それがスクリーニングという意味です。だから、アセスの用語を正確に使わないと理解できません。

だからインドネシア国でのスクリーニングというのは僕が理解しているスクリーニングではなくて、向こうはこう考えているのですよというのであれば、そういうふうに説明していただければいいのですが、それはアセスの用語とはちょっと違う意味で用語を使っていると判断す

ればいいのですから。しかし、またそれはちょっとよく分からないという話になってしまうんですが。

○上田専門員 用語についてはおそらく私の間違いでございます。インドネシアの方がそういう用語を使っているということはありません。基本的にSEAというのはこの部分について評価するというので、この部分は前段として候補地を選ぶにおいてこういうことをまず考慮して候補地をテクニカルに決めて、それ以降、可能性のある部分について以降のSEAの評価を行っていくということを示したものでございます。

○柳委員 与件とする条件は、どこに根拠があるのですかということを知っているのです。与件として、アクセスの容易性で100キロ圏内、それはどこの誰が決めて与件として与えているものなのですか。それはインドネシア国が与えているものなのか、調査団がこれは難しいから最初からネグッておきましょうというための与件として与えているのか。もしそうならば、それは恣意的なものが入るわけでしょう、ある意味では。アセスとは関係ない、恣意的な前提が判断に入ることになる。科学的に調査した結果、環境影響を判断して決めたものではないのだから。100キロ離れているから選択肢として違いますねというのは政策的な判断ですよ。政策的な判断を与件としてアセス調査をやっているわけです。だから普通のアセスにはそういうのはないのではないですか。普通のアセスの発想の中にはない発想だと思います。それを与件としてやるからアセスでやったって、結局そういうのは与件から外れるものは全部外しましょうという話になってしまって、何のためのアセスをやるのですか。

○早瀬委員 この前段というのはアセスの手続きではなしに候補地の選定だと私は理解しているんです。候補地の選定というのは柳先生おっしゃるように政策的なことですよ。それだったらよろしいんです。候補地の選定は。

○柳委員 それは政策というか、意思決定の話です。だからアセス手続きは違う話だと思います。

○早瀬委員 アセスの手続きとここはちょっと分けて書かれる？

○上田専門員 先ほど私はそういうふうにしたつもりなんですけど、SEAというのはここから始まっているということで、これについては特にここに書く必要もなかったのですが。

○早瀬委員 そこまでは政策的にやらざるを得なくて、その段階で候補地についてのSEAの方法を公表して、それで皆さんの意見を聞いて、その段階で他の候補地もあるよという意見も出てきたら、そこも含めて考慮する準備はされているというふうに理解していいんですよ、そこは。

○石田主査 それでよろしいでしょうか。

まだ質問数が少しありますけれども、もう4時近くなりましたので、いったんここで10分休憩したいと思います。よろしいでしょうか。10分後に再開いたしましょう。

(休憩)

○石田主査 それでは10分程度たちましたので再開したいと思います。残りはまずは32番から49番、すべて私の質問です。よろしくお願いいたします。

○宮本職員 32番からご説明します。32番は新空港候補地の周りには自然災害を起こす自然、火山、河川、地すべりなどはないかということでございます。現在、検討中の候補地が7地点ありますが、そのうち丘陵地帯3か所、低地の河川が4か所、それぞれ地すべりや完成時の冠水等が懸念されるべき地形条件がありますので、フェーズ1の段階において危険度評価は実施します。これは14ページです。横長の表でもございますが、調査項目の4番、自然災害に対する脆弱性というところで調査は成立するとしております。

33番、空港へのアクセスルートの影響評価はどうなっていますかということでございます。今回、新空港とアクセスの手段をセットのものとしてフェーズ1、2でそれぞれ影響を評価します。これについても既に資料の中でセットで実施するというふうに示しております。

34番、カラワン空港候補地での水路の影響、雨期の浸水はどうかということでございます。現在、GISにして整理をしているところでございますが、カラワン空港候補地の2か所、それからコポの1か所については低地の土地にありますので、農業の大規模用排水路が整備されている地域であります。冠水の頻度と水面のレベルの把握並びに農業インフラ、生産量への影響等をこの調査で整理するようにしております。

35番、スカルノハッタ空港拡張の評価と新空港候補地の評価と評価表は別々に必要ではないか。これはご指摘のとおり別々に作成し比較できるようにいたします。

36番、それからSEAを行う評価表があるのではないかとということでございます。これも添付資料の6に修正版を付けて、それから7で比較表を示しておりますが、そのような形でSEAを行う評価表を作成するというところでございます。

37番、15ページの一番下、地域情報とは具体的にどんな事柄を指すのかということでございます。地域への情報提供というところは計画の概要と必要性、緩和対策の検討、補償についての実施方針、担当機関・担当者を周知するという。それから情報収集する内容ですが、各自治体の情報、特に配慮すべき社会的弱者（貧困農民、土地無し農民、季節的農業労働従事者）、少数民族・グループ、対立するグループの有無。対象地域の住民の生産手段や生活環境

などの情報を収集します。それから住民の属性情報として副業を含む生産手段とその内容、収入、家族、居住年数、所属する教会、出身地、土地の所有状況といった情報を収集する予定でございます。

38番、これは資料-Aの評価についてのコメントでございます。貧困エリアの移転、縮小、医療、教育環境の向上がC+であるが、これを説明願いたいということですが、これは先ほどの21番、並びに28番への回答でご参照いただければと思います。

39番、同じく資料-Aの3番、土地利用に関してのBrief Descriptionを説明願いたいということでございます。これは28番の質問と30番、日比さんの質問について同様の情報を書いておりますので、そちらをご確認いただければと思います。

40番、資料-Aの12番。労働者の流入なので、ここはHIV/AIDSの広がりも考えればBではないかということで、これは「同上」と書いてありますが21番です。表をご確認いただきたいと思っております。

41番、環境社会配慮の調査項目とその評価手法に宗教施設への影響を含むことということでございます。現在、実施中の自然環境調査の評価項目12に宗教施設の分布等を調査をしております、それを整理するというになっております。

42番、環境社会配慮の調査項目とその評価手法、13ページにおける社会弱者の存在については貧困農民、土地無し農民、季節的農業労働従事者の実態を把握し、雇用機会創出や移転の際、上記農民に不利とならない方策を提言すること。今後、追加調査として委員会を検討します。貧困農民、土地無し農民、季節的農業労働従事者の実態把握。それから事業実施の影響としての雇用機会創出や移転の際、上記農民に不利とならない実施方策の提言を今後検討しますということにしております。

43番、新空港候補地並びにスカルノハッタ空港拡充予定地における森林及び農地の後代免責消失に伴う生計面、環境面及び社会面からのプラスマイナス両面の評価を行うこと。

これについては各比較案について土地利用の転換に伴う環境社会面のプラスマイナス面両面の評価を行うとともに、新空港建設に伴い予測される周囲の変化についても評価しますということで、これは既に13ページ、14ページの調査項目として示してございます。

44番。資料-A、これはLLCの参入などによる航空競争激化がもたらすマイナスの要因についても評価して調査を行うことということでございます。LLCの参入につきまして主に航空市場への参入の規制緩和と新しいビジネスモデルの開発により起こったものと考えられ、空港整備による影響、因果関係については明確ではないと考えておりますがいかがでしょうかと質問さ

せていただいております。

45番、18番。広大な面積の土地利用変更に伴う動植物の生態系の変化についても記述しておくことということで、これについては調査項目として14ページの表に既に示してございます。

以下46番、18番の生息する動植物に与える影響についても45番と同様の回答です。

47番、資料-Aの18、21、22、25、26番については空港建設または拡張で生態系サービスの消失、航空機の発着、CO<sub>2</sub>の排出量の増加、廃棄物の変化を鑑みるとBまたはAが妥当であろうということですが、これについても基本的には調査を実施して評価するというところでございます。

48番、アクセス道路建設によるマイナスの影響、例として交通事故数の増加を含むこと。これも評価するというところで、21番と同じ回答とさせていただきます。

49番、LLCの参入による今後予想される競争の激化からもたらされる安全性の低下を含む変化についても予測し評価をすることということでございます。これは44番の回答と同様とさせていただきますと思います。

49番までは以上でございます。

○石田主査 ありがとうございます。すべて私が出させていただいた質問です。まず私の方から再確認させていただきます。簡単に結構です。37番の情報収集する内容というのは、これはおそらく今日お配りいただいた資料の添付-5、先ほど来から議論になっていました添付-5の中で見ればいいことだと思うのですが、どの表を見ればいいのですか。情報収集する内容というのは具体的にはどの表に表れているんですか。一番左端の予備的スコーピングと真ん中の現在実施中があって、最後に総合評価基準というのがありますが、どれを見ればいいのでしょうか。14ページです。添付-5のどれを見ればいいのでしょうか。

○宮本職員 この中のどの項目かということですか。

○石田主査 はい。

○山崎 現在、実施中の表の中の生活環境に関わる項目というのが真ん中辺にありますけれども、その下の8) 人口ですとか産業とか収入源、それからその2つ下の10) で社会的弱者の把握という、そのあたりかと思います。

○石田主査 分かりました。現在、実施中の項目の中に含まれているのが今おっしゃっていた情報収集する内容ですね。

○山崎 それプラス、今度これはSEAの段階ですので、あとIEEになった場合にももう少し詳細なミチゲーションメジャーとかを策定するに当たって、もう少し詳細な比較検討だけでなく、

そこの部分で環境影響に対するミチゲーションメジャーを策定することに必要な情報は別途このフェーズ2において収集する。

○石田主査 分かりました。続けて38番からずっと続けて具体的にお答えいただいております。ありがとうございました。その中で分からなかったのは例えば38番です。いまだによく分かりません。どうしてこれがC+になるんですか。ただでさえ貧困の人は移転させられて、もっと困るのではないのでしょうか。貧困エリアの縮小というのは具体的にどういう意味なのでしょう。それから医療、教育環境の向上というのは何を指しているんですか。よく分かりません。

予備的スコーピングの方も見てみたんですが、そうするとそこには一般的なことしか書かれていなくて、知りたいことは載っていなかったように思うんです。ですから、少し説明を加えていただくと助かるんですが。

逆のような気がするんです。ジャカルタのスカルノハッタの北側を拡張すると住民移転があるし、コポでしたか、カラワンでしたか、農村地帯の中で田園地帯をばっさり空港にしてしまうことによって土地なし農民とか、土地をあまり持っていない農家の人たちは逆に困って貧困層に転落するのではないかという気もするんです。だから、なぜプラスなのか、これはまず私にはよく理解できなかつたんです。

予備調査の資料はあくまでもベースですが、今の段階でどういうふうにお考えになられてこういう回答をなされたかというのをお聞きしたいんです。

とにかくもう少し突っ込んで、予備調査でC+としていますが、今回やる調査に関して、現在実施中の調査はC+ではなくてC-になるかもしれないということでおやりになられているのか。C<sup>-2</sup>になるかもしれないことをやられているのか。そういうところを聞かれば、私は結構なんです。

○上田専門員 これについては各サイトについて見直してやります。ですから、この評価は変わる可能性はもちろんあります。

○石田主査 ありがとうございます。そうするとあと1つ2つですが、そうするとそこは評価を見直していただいて、調査の結果に応じて評価を見直していただけるということで納得いたします。

44番ですが、たしかにLLCの参入は航空市場の変化によって起こったもので、世界的に起こっているものだということは私も素人ながら理解しております。ただし、空港整備をすることによって、それをエンハウスするというか、後押しするのではないのでしょうか。ビジネスチャンスがより広がるのではないのでしょうか。そのことによって例えばよく分かりませんが、空港

整備、機体の整備について何か齟齬が出るだとか、安全性の面で失われるということがあり得るのかなという気もするんです。これは僕も素人分野で、あまりこれ以上言うのはよろしくないと思いますが、でもアメリカで航空規制が起きたときに地方の足がなくなりましたし、安全性が欠けたという例も散見していますので、そういうことが起きる可能性はあるわけです。環境社会配慮では間接的な影響も含めて確か良かったと思います。ですから直接的には空港整備がもたらすものでなくても、空港整備がLLCの更なる参入を生んで、そのことによる影響、間接的、長期的な影響ということで入れるのはいかなるものなのでしょうかということですが、

それと更に47番もそうですが、47番で書かせていただきましたのは資料添付-5、14ページですが、資料-Aばかり見ていたので私の勘違いの部分があります。でも14ページの添付-5の現在実施中というところの表も、それから総合評価基準のところにも生態系サービスの消失、航空機の発着増加によるCO2の排出量の増加や廃棄物の量の変化ということについては、たしかどこにも見当たらなかったように思うんです。そこら辺は項目として入ってこないのでしょうかという出動です。以上2点です。

○上田専門員 まず初めのものについては、既に規制緩和がなされてインドネシアでは競争もかなり激しいということはあると思います。更にそれは空港を整備することによって、より激しいかどうか分かりませんが、そういった状況というのは容量があればやりやすいわけですから、間接的にはそういう可能性はあると思いますので、その辺評価に加えたいと思います。

これが安全に直結しているかということまで証明するのは難しいかもしれませんが、調査したいと思います。

○石田主査 はい、分かりました。47番は。

○上田専門員 これについても評価を見直しますので、各サイト、地域性のあるものについては各サイトについてそれぞれ評価をしていきたいと思います。

○石田主査 ありがとうございます。以上で機構側から用意していただいたスコーピング関連調査項目についての議論の部分は終わりにしたいと思います。委員の先生方からどうぞ。

○柳委員 いろいろ考えてみたんですけども、B4判で書かれている助言委員会の資料の13ページは理解できるのですが、最適案改定の別紙という添付資料-6というのはやはりこれはまずいのではないかなと思います。その理由は、空港アクセスの容易性、それから空域条件というのは社会経済的な要素の話です。それから、地形地質というのは自然的要素の話です。それからその下の対象地域として考慮しない地区というやつは法令適合要素の話ですよね。それは判断条件に全部入っていいわけで、環境社会配慮の比較条件という中に当然入っているわけで

す。だって空港アクセスの容易性だって経済面からの比較条件の中に当然入っているわけです。だから、それを抜き出してしまって、最初から社会経済面を重み付けをして判断してしまうというのはおかしいという話になるんです。だから、こういうやつをやっていると最初から社会経済で見ているんですねという話になってしまうんです。そうではなくてSEAというのは社会経済も環境も全部トータルで総合評価するわけですから、総合評価と言いながら最初からもう与件が与えられているという発想はやはりやってはいけないことなんです。だから元に戻して、助言委員会資料の13ページに書いてある、これでちゃんと判断してくださいということにしないとおかしいという話が出てくると思います。SEAでも何でもないので、それは。だからすべての総合評価で判断すれば別に全然問題はないと思うんです。だから、すべての総合評価で判断すれば別に全然問題はないと思うんです。別にサイト選定だって50キロの方がアクセスが便利だから、そこは二重丸がつきますねという話になるわけですね。150キロだったら三角かなというようになるわけです。だからそれで選択するとき、それは1つの判断要素として入っているわけで、それはそれでいいのではないかなと思うんです。それを判断要素という、最初から大上段に頭が切るための要素として入れてしまうから、それはちょっとおかしいのではないかなと言われたら、答えようがないのではないですか。そういうのがSEAですかと言われたら違うのではないですかと言われると僕は思いますよ。

○早瀬委員 柳先生がおっしゃるのはそれでいいと思うんです。だから、今おっしゃった地形地質とかアクセスの容易性というのは上にも必要だし下にも必要だということなのではないですか。要するに下の方は私はまだ網羅的になっていないと思っているから、下に書かれている項目については議論しなかったのですが、ここを議論しだしたら当然あんな意見が出てくる可能性がありますね。要するに代替案を選定するまでのプロセスというのはSEA等の前段階のプロセスであって、あなたたちの調査のスコープの中には入っているのですが、SEAというのは代替案が出てきてからやればいい、やらざるを得ないわけです。アセスメントをやろうとしたときに代替案を選定してから。ただ代替案の選定の理由については説明しなければいけないし、そのときにこういう理由を挙げられるというのはそれでいいと思うんです。ここに書かれている条件を挙げられるというのは。ただ、こういった項目を代替案の中で比較するときにもう一度比較のときに、重要な条件なんでしょう、この空港のアクセスの容易性、空域状況というのは。比較するときにもまた当然入ってくるのではないですか。

○上田専門員 今おっしゃったのは両方あってよろしいと。

○早瀬委員 だからわざわざ抜いているような形にしてあるから柳先生は何かそこに裏がある

のではないかとと思われる。(笑)

○上田専門員 裏は何もないのですが。

○早瀬委員 ここはまだ網羅的にできていない、下の部分が、アセスの評価の部分だ。

○柳委員 だから上の方は必要条件ですよ。下は比較条件と書いてあるわけです。だから必要条件を満たさないといくら比較要件でメリットがあったってだめだよと言っているわけです。最初から。それはちょっと考え方が社会経済的な側面を総合的に評価するという前提でものを考えるというところに最初から社会経済面で優位性をそこに与えて判断しているのではないですかと言われたら、返す言葉がないではないですか。そういうのはアセスと言いませんよと言われたら、そうですねということになってしまうのではないですか。だから、そうならないようにそこはそういう疑問が出ないような選定手法というか、全体の資料ですね。全部を比較条件の中に入れて考えていますよということにしておいた方がいいですよ。元に戻して。

○上田専門員 おっしゃる点は非常によく理解いたしました。必要条件としてあってもよろしいですね。その必要条件だけど、比較のときはまたそれぞれ違うわけだから、それはもうSEAの中に入れて比較を行う必要があると。そういったことで今項目が網羅的ではありませんけれども、今のご助言を踏まえて検討したいと思います。

○石田主査 今、柳先生におっしゃっていただいたことを中心に助言としてまとめるとなると、新空港候補地の選定手法ということでもよろしいんですか、内容は。私もそこは正しくよく理解できないんですが、添付-6と添付-5の関係が正しく理解できていないんです。

○上田専門員 添付-6は選定手法となっていますけれども、そうではなくて、これは評価項目であるということで、例えば1つ目はテクニカルなもの、エンバイロメンタルなもの、経済的なもの、そういった括りで全部を網羅した形で評価表を作るべきではないか。そういう指摘だと理解しています。

○石田主査 そういうふうにはないかと思っています。そうすると添付後の左から3番目、右から2つ目の表ですね。その置き換えたものになるわけですね。分かりました。ありがとうございます。

他の先生方、いままでのところでいかがでしょうか。もしご意見がなければ、残りまして50番～54番、ステークホルダーミーティングについてのところをお願いいたします。

○宮本職員 ではステークホルダーミーティングのところについてご説明申し上げます。まず50番として候補地を絞り込んだあとの第2回以降のステークホルダーミーティングに住民参加を実施することで、それによって地上げ屋の影響を回避できるという理由を説明してください。

候補地が絞られると、逆に地上げがしやすくなり、また住民の理解が得られなくなるのではないか。あるいは地上げ行為に対して国家は見て見ぬふりをしているのでしょうかということ。

51番として、15ページの②の段落においてLand Mafiaが被害を勘案し、地元住民への情報共有、住民のステークホルダーミーティングへの参加は候補地が絞り込まれた後にするとあるが、Land Mafia対策が重要である一方、現地住民の意見が計画立案プロセスに反映させるよう、十分配慮すべきである。すなわちLand Mafia対策を理由に、結果として現地住民への意見表明機会がないまま候補地が決定されることになりかねないプロセスに重大な懸念があることを認識されたい。

続いて52番、ステークホルダーミーティングの開催にあたり、農業従事者代表だけでなく、土地なし、季節労働を含む貧困農民などの社会的弱者の参加を促進し、ステークホルダーミーティングでは彼らを含む参加者全員が理解可能な図表と結果説明を用意すること。

53番としてLand Mafiaが活躍した過去の事例を十分に研究し、航空総局及び第二国営空港会社から十分な聞き取りを行い、かつ総局および国営回と十分な対策協議をしていくことというステークホルダーミーティングについて4つのコメントをいただいております。

これにつきましてはWG会合当日に回答するというので、今回回答を提示させていただいておりますが、Land Mafia対策については航空総局等のカウンターパートの意見を踏まえて、十分な対策をとるよう留意します。

それからステークホルダーミーティング実施の際の住民の参加につきましては、インドネシアのSEA実施における住民参加プロセスを十分に再確認し、JICAのガイドラインも踏まえて事業の透明性、公平性が担保されるよう留意しますということにしております。

54番。同国の地方分権化が進み、地方という地域的なくくりが文献の担い手とは必ずしも言えず、地方という地域的な括りが分権の担い手とは必ずしも言えず、地方において縦割りの分権化が進んでいるような事実を十分に踏まえてステークホルダーミーティングの実施、土地収集から移転計画策定を目指すことというご助言でございます。これについては地方における縦割りの分権化を具体的に教えていただきたい。それからその本調査への反映の仕方について具体的にご教示くださいますようお願いいたします。以上でございます。

○石田主査 ありがとうございます。それではステークホルダーミーティングについて新たなご質問、ご意見はいかがでしょうか。

まず私の方から54番は地方分権化が進むことによって地方政府が一括していろいろな、具体的には資金ですよね。いろいろな地方は行政の資金を予算を公平に分配しているわけではなく

て、どこかの強い部局がそのまま縦に握ってしまう。森林局がコンセッションで得た森林のお金をそのまま森林だけに使ってしまうということで横に分配がなされていないんです。だから強い部局が出てきているんです。そういう事実です。ただ、この事実はありながらもこの計画との関連性はまだよく見えないので、これは私は取り下げます。ですから説明だけさせていただきます。

他はいかがでしょうか。以上で先生方から出された事前の質問、助言についてはすべてですので、ステークホルダーミーティングに限らず、今までの議論の中でまだ何か追加のことがあれば是非どうぞ。

○柳委員 ステークホルダーミーティングで日比委員が指摘されているところにLand Mafia対策を理由として現地住民の意見表面機会がないままに候補地を決定するというようなことが、住民を入れないということが書かれていましたね。でもインドネシア憲法は住民のこういった参加を憲法の基本的な権利として規定しているんです。だからインドネシアの実態はどうかというのは分かりませんが、こういった意思決定レベルでオウフツ条約と同じような意味合いで憲法の中に住民の権利として住民参加を規定しているということを考えると、もしかすると訴訟になる可能性があるという点だけは若干危惧として頭に入れておかないと意思決定から全く除いてやってしまった後で訴訟になってしまうと大変だなと思いますよ。それは憲法上の権利ですから。日本にはないですから。住民参加を司法上の権利として憲法上に日本はまだ規定していないんです。だからオウフツ条約にもまだ入っていないんです。だからそういった日本の常識からインドネシアのようにまだまだこれからの国だと思っている国で住民だって大したことないよねと思っていたら、憲法上の権利としてちゃんと憲法に書かれているというところは日本と違うんです。だから何かあったときに、そこがパッと出てきてしまうと手痛いしっぺ返しを被る可能性があるんで、この日比委員が言われたような懸念が現実化する可能性があるんで、この点は十分配慮された方がいいと僕も思います。

○上田専門員 ここでSEAにおけるプロセスを十分に再確認とありますが、これは現地のプラクティスを再確認するというのではなくて、現地の制度をしっかりと確認して、それに則ってやろうということでもあります。

○石田主査 柳先生、よろしいでしょうか。

○柳委員 訴訟が起こらないようにちゃんと対応された方がいいですよという。何があるか分からないですから。

○石田主査 その他の点はいかがでしょう。この後、もう25分ほどですが、この後は皆さん

から出していただいたコメント、質問、助言をいつものように見ながら助言として残すもの、これは助言としては答えをいただいたので大丈夫だということを取捨選択する形にして、その後で今日は予備的スコーピング案から最終的にどう環境影響評価を整理するかという一連の表の話もずいぶん議論したと思いますので、その助言をどうするかというところの2つについて議論したいと思っています。ある程度決めて、その上でJICAの方に文案作成をお願いしたいと思っています。

委員の皆様、他にご質問がなければ次に進んでいいでしょうか。

それではまず1番に戻りまして、想定される事業の全体像ですね。1番、2番、3番。谷本先生いかがでしょうか。

○谷本委員 私がこういう根本的なところをあれしたのは、総合的な見地というところがものすごくひっかかったんです。そこのポイントなんです。必要性が高いとか。1、2、3は1つの項目で評価のやり方、これは後のSEAとかその辺にも関わってくると思うんです。全体としてこのようなスカルノハッタをきちんとやっています。それから新空港をやらざるを得ませんというところをきちんと公表される文書ですから、これは合体した形でまとめていただけますか。作っていただければ私も見ますので。

これはおそらく8番のところとか、要するに需要予測とも絡んでいるんです。ですから先走った言い方をしますと、全体の事業の位置づけというところが1つと、あとは需要予測、そのあたりを1つまとめて2つ目の項目にしたらいかがでしょうか。このあたりが私から先走ったあれですね。7とか日比さんの8番とか9とか、このあたりもある面で言うと需要予測の立て方、根本のところのあれですから。2つぐいらいの項目にまとめてしまったらと思います。他の方々はどうでしょうか。

○日比委員 結構だと思います。

○石田主査 私もその点は依存はありません。

○谷本委員 そういう形で整理して案をいただければ、見て行って直していけばと。

○石田主査 そうすると今のご意見は1番から13番までですね。

○谷本委員 それを2つぐらいですね。

○石田主査 2分野に分けると。1つは事業の必要性、位置づけ。もう1つは需要予測に関する部分ということですね。

これはJICAにお願いしてよろしいのでしょうか。主査によって2通りに分かれるんです。ご自分でやられる方とJICAに投げられる方と。

○前島職員 取りまとめるに当たって、既にこのJICAの方で答えている内容はどこが答えられていて、どこが更に不明なのかというところを明確にさせていただきたいんです。JICAの回答として既に答えられていて既に明確であるところは助言として残さないという方向でお願いをしたいのですが。

○谷本委員 1番目はそうしましたら、この事業でスカルノハッタの拡張案というものと、それからそのオーバーフローする部分を新空港で受け持ちますということですね。縷々説明されておりますから、その部分をきちんと数字とかで示されて明確に示してください。示されることというふうな形で助言案を書いていただけますか。それを見たら私の方でチェックします。

○石田主査 それは1番、2番と3番まで入るわけですか。

○谷本委員 はい、分かりました。

○石田主査 それから4番は理解できましたので落としてください。

5番についてはおそらく今、谷本先生の1のところ入りますので、これもいいです。

6番はいかがでしょうか。

○日比委員 6番も結構です。

○石田主査 6番も落としてください。

次が航空需要です。

○谷本委員 これはきちんと予測をして示してくださいと。これは対外的な話があると思いますから、何か言われたときのことであると思います。このあたりはずっと。7がそうですね。8も同じです。9もそうです。10は。

○石田主査 10は落として。

○谷本委員 関係しますよね。11、このあたりの数字もあれですね。取扱い貨物のところも。物流のところという形で需要予測のところですから、これは1つの質問で数字を出せるところはきちんと出して示してくださいという形でいいと思います。そういうコメント案にしたらどうでしょうか。

○石田主査 分かりました。そうすると航空需要に関する中で個々の具体的な項目が立たれるわけですね。離発着回数とか旅客の需要予測、貨物、国内・国際線についての。ただ航空需要に関する数字はここに出されているわけですので、ということは私たちの助言としては航空需要予測の立て方の正さなり妥当性という部分になるのでしょうか。ここは私はよく分かりません。

○谷本委員 ここは数字を出されていますから、これをきちんと今後の報告書等で示してくだ

さいと、それでいいと思います。

○石田主査 提示をしていただきたいと。

○谷本委員 明示してくださいと。

○石田主査 分かりました。数字を用いて明示化すると。日比先生、いかがでしょうか。

○日比委員 結構です。

○石田主査 14番。

○谷本委員 これはスコーピングの話なんです。後ろのところに全部関わってきます。ここは特にジャカルタのスカルノハッタの拡張部分の評価がないですよ、今まで。それをきちんとやってくださいということで、後ろにもありましたね。

○石田主査 まずここで立てて、後ろが出てきたら合体すれば。

○谷本委員 合体ですね。

○石田主査 ということは、ここはスカルノハッタの……。

○谷本委員 と新空港のあれを別々にきちんと評価をしてください。社会評価ですね。社会評価をやってください。そして総括としての評価をやってくださいという。

○石田主査 それについては多分私のところだと思うので……。

○谷本委員 35番ですね。

○石田主査 35番です。35番とも関連しますので、それと併せて。14番と35番を併せてお願いします。

15番、16番、早瀬先生、いかがでしょうか。

○早瀬委員 15番は了解しましたと書いていただいているのですが、記録に残すために意見の中に残しておいてよろしいでしょうか。

16番は、先ほどの添付-6に変わったんですか。添付-6に相当する部分でしたか。それでしたら表題の話がありましたね、添付-6については。例えば表題を評価の項目とその評価の方法みたいな表題に戻していただいて、もう1つは網羅的に書いていただくということでした。更に騒音に大気汚染、アクセス交通による大気汚染、騒音という項目が網羅的な項目の中に記述していただくというふうな点を意見に残したいと思います。

○石田主査 15番、16番は今の形で残していただくということ。

17番はいかがでしょう。

○日比委員 ここはこの後のSEAの実施に関する質問・コメントのところの議論でもあったかと思いますが、今日付けていただいた添付-5の中の各表の間に整合と特に中の調査項目、評

価項目の整合あるいはどういう位置づけになるのか、こっちにあって、こっちにないのはなぜかとか、今早瀬先生がおっしゃったような網羅的にするというのも含まれると思いますが、その辺の何を調査して、何を調査しないとか、何を根拠にそれを決めているのかというのが明確になれば私のこの17での質問というのは解消されるということになると思います。質問の仕方はもともといまいちこの関係が理解できなかったのでこういう質問の仕方になったのですが、意図としてはそういうことになると思います。ですので後ろの方の他の委員の先生方のご質問等から今日議論した内容がかかなり関わってくるのかなというふうには思うんですが。ですので、逆にこの17で何か助言をというよりも全体のスコーピングからSEA、IEEまでの評価項目の整理という形なのかなと思います。

○石田主査 そうすると17番に関連すると例えば21番、谷本先生のところとか20番の柳先生、あと幾つか分散して出てこられていると思います。それと予備的スコーピングにプラスマイナスがないというのが終わっていることだから、これはいいわけですね。

○谷本委員 今調査としている人がどういうことをやっているかを書いてもらって、変わり得るということですね。C+であったり、マイナスであったり、あるいはB-にいく可能性もあるということ。見直しがあるということを書いていただいているのではないですか。

○石田主査 そうすると2つですか。1つは現在、実施中の調査の項目をより詳細にさせ、かつ総合評価ですか。早瀬先生に書いていただいた新空港候補地の選定手法との関連性を具体的にはっきりさせること、明確にすること。それが1つで。

○上田専門員 新空港選定の手法という表自体名前を変えて、評価項目及び、そういう形に整理します。

○石田主査 もう1点はそれは予備的スコーピングで触れなくていいんですね。調査によるスコーピングの変更があり得る。また、それを含める。評価を行うこと。最終的には評価されるわけですね、調査をやると。項目ごとにC-、B-、A-が出てくるわけですね。それは必ず含めることという理解でよろしいのでしょうか。はい。ではそれを2つ目お願いいたします。

18番、19番、20番、柳先生いかがでしょうか。

○柳委員 可能であればということでしょうけれども、SEA段階における予測手法や評価を行うに際して環境容量を反映したアセスを行うことというのを是非入れていただければと思います。

○石田主査 では、そのラインでお願いいたします。

○上田専門員 今の環境容量というのは手に負えるのかなと思うんです。大丈夫ですかね。ど

うでしょうか。

○服部 向こうでもその点についてインドネシア大学の教授とか、環境省とかに聞いているのですが、そのところは現在のところは省略しているとか、そういうことでの確に答えられないと言っているのです、我々がそれをどうしろというふうに今のところ自信がないんですが。例えばスマトラ島の全体的アセスメントをやったことがあると教授は言っていますが、そういうときでも容量ということはつかめないという、そういうような表現です。入れたことがないという答えが今のところ返ってきています。

○柳委員 地域の潜在的可能性というのはSEAの基本ワードになっているのです、インドネシアは。だからそれを全く無視して予測評価手法とか評価をやったら、それはインドネシアのものではないですよねとなってしまう可能性があるのです、それはちゃんとキーワードとして入れて評価なり調査予測をやるという前提に立たないといけません、こちらの姿勢としては現地の法令遵守ですからね、ベースは。だからインドネシア国はこういうSEAを考えているのだから、それに沿った調査をやってみましたというのはやはり態度としては言葉に出てこない、それはちょっとまずいのではないかなと思うのです。実態はどんなものか、皆さんが創意工夫して考えていただくしかないのです。さっきも言いましたので繰り返しになりますが、こういうものが1つのケースとして提示できますよというものをぜひ出していただきたいのです。やったことはないけれども、やる気があるのかどうかという問題ですからね。意欲で取り組んでもらわないと、それはちょっとまずいのではないかなと思います。

○山崎 ご存じでしたらお聞きしたいのですが、今、環境の容量とありますね。その地域で再生産可能な資源をそれ以上に使ってはだめよというのが多分一番環境容量の考え方だと思うんです。例えば空港をつくるというとき、何を対象として、どういう再生産可能な資源を考えたらいいのでしょうか。ご教示いただけたら、この場をお借りして教えていただければ。

○柳委員 その地域のもつ潜在可能性ですね。ポテンシャルというのは、その場が持っているポテンシャルをどれだけ活用して、いかに引き出して、向上させたり、そのもつ潜在可能性を減ずる場合にはそれを補う工夫をどのようにするか、そういうのも入っていると思います。限定的ではないと思います。持続可能性というのは、ある資源だけにとどまらないのではないのですか。それを開発していくということが、それを増進させていくということも持続可能性の中に入っていると思うのです。だから制約条件であくまでもとらえるのではなくて、その地場が持っているポテンシャルをどうしたらもっと発揚・向上できるかということを発想していくアプローチ、これはやはり環境容量の考え方だと思うのです。それを単に環境管理計

画的なあるものだから、その中で対応しようという発想とはちょっと違うと思います。そういう見地で文献を是非読みたいというのならメールでお知らせしますが、こういうのを読んでもたらとか。

○上田専門員 現地の法令に適合してSEAを行うという表現でどうでしょうか。環境容量という言葉が出てくると、本当にやり切れるのかなというのもあって。

○柳委員 環境容量というか、地場の持っているポテンシャル、潜在ポテンシャルを生かしたといいますか、それを向上させるような手法なりを駆使してアセスをやりますというのはできるのではないですか。向こう側のSEAに書かれている、いただいた資料の中にもそういう記述ぶりがあるわけです。サステイナブルポテンシャルと言っているわけです。それと環境問題とサステイナブルポテンシャルを同定することというのはこのステップワンでも内容に17ページにいただいたSEAの手順の中に書かれているわけですから、これを全く無視してやっていませんというのならまずいじゃないですか。これはやはり手順に書かれているのだから、それは調査予測の手法を考えたり、評価するときに、これで考えていただかないと都合が悪いと思います。だから、持続的潜在性というのは、日本では普通は環境容量と言っているのです、そういう言葉に置き換えたわけですが、ここに書いてあるサステイナブルポテンシャルでもかまいません。それをどうやって発揚・向上させるかを念頭に置いて同定しました、ということ言えばいいんじゃないですか。

○上田専門員 この添付-8はこれ以降に変わっていますね。

○柳委員 2010年に暫定ガイドラインが出ているのです。

○上田専門員 ですからそこを確認しつつやると。

○柳委員 それはこれをもっと細かくしたものになっていると思うのです。また改定しているわけではないと思うのですが、どうでしょうか。

○山崎 2010年のやつは地域総合計画みたいなものを策定する際に適用されるガイドラインということで、これと別のようなようです。

○柳委員 ただ、これがプログラム段階のSEAなのか、計画段階なのか、それは確認しておいた方がいいかなと思います。どの位置に属するSEAなのかと。ただ、他の計画との整合性といっているのはやはりプログラム段階かなと思ったのですが、違いますか。

○石田主査 環境容量という言葉はおそらくコンティファイアブルにしなければいけないので、私の場合もそうですが、環境州量とか環境容量という言葉が使われていますが、普通はコンティファイして証明しなければいけないので、ある一定の領域が非常に難しく、地域全体で人

文要素、社会要素が関わるときにはかなり定性的な表現にとどまらざるを得ないところが多いとは理解できるんです。そうすると今、柳先生におっしゃっていただいたような地域の自立可能性のアセスメントというのは先生が当初おっしゃっていたそういう切り口だったらよろしいのではないのでしょうか。地域の自立発展性というのはおそらくJICA国際協力をずっとやってきた幾つかの視点をお持ちですから、分野別のみならず横断的視点をお持ちですので、そういう方面から持続性ですか。この場合は発展性ではなくて地域の持続、しかもそれはマイナスの要因に、ネガティブの方に目が向くのではなくてポテンシャルをどう伸ばしていけるかという方向で整理していただけるのは可能なのかな。個人的な雑感ですが、そのように思いました。

では次に移ってよろしいでしょうか。

○柳委員 先ほどの助言案の文言ですけれども、今のことを踏まえてSEAの段階における予測手法及び予測評価においては地域の持続可能性を踏まえてアセスを行うこととか、そういうことでお願いできればと思います。

○石田主査 それでは次に移らさせていただきます。次は21番から24番まで、谷本先生。

○谷本委員 私もよく分からなかった。これで答えていただいているのですが、ここでは先ほど言いましたプラスマイナスの話なんですね。これから何をやるかという、まさにそれでの今調査をやっておられますから、それで実際最後の横長の表のところに来たとき、そこでの評価をきちんともう一度見直してください。見直すことということだと思います。それを一言でまとめていただければいいと思います。可能ですか。コメントの6になるのかな。

○石田主査 今おっしゃっていただいたところは総合評価を行う際に……。

○谷本委員 その予備的な評価、現在されていますよね。現在調査をやられています。最後にSEA段階のフェーズ1のところでも総合評価されますよね。そのところでもう一度きちんと評価をしてください。プラスマイナスをきちんとつけてください、項目に。ということだと思います。

○石田主査 現在行われている調査結果に基づいて最終的な総合評価を、プラスマイナスを含めた最終的な総合評価を適切に行うこと。漏れのないように適切に行うことということですか。そうすると、私は先ほどからずっと気になっていて言わなかったのですが、現在行われている調査実施中の、ここに出ている助言委員会の資料の14ページというものは非常にざくっとした書かれ方をしているので、この中でどの項目を具体的に探っていただきたいという支持を出しているのか分からないんです。これは現地再委託ですよね。現地再委託だともう契約は終わって始まっているわけですので、そこら辺のプロセスが非常に気になっているんです。もし皆

さんが調査団に対して調査団が自分が行うのであれば、この助言委員会の案を受けて直すことができると思うのですが、これを更に深めて再委託先、インドネシア大学だと思いますが、そちらに今日話されていた項目を網羅して、大気汚染を入れてください、温暖化を入れてください。例えば海岸の方への河川への影響を入れてくださいということを今の段階で入れられるのかどうかというところが私としてもちょっと気になる場所なんです。

○上田専門員 例えば騒音などはここに今入っていないのですが、これは今再委託をやっている項目をここに書いているんですが、これ以外にも手持ちのデータはもちろん既存のデータがありますから、それらを含めてA、B、Cの評価をやっていくということで、最終的にはこれがA、B、Cを埋めるためにこれが全部対応しているわけではない。ですから既存のデータも含めてやった結果、これの各案が出てくるということです。ですから、ここの項目が評価されるようには調査は今行っております。

○石田主査 分かりました。では、その文言は再委託うんぬんは含めなくていいんですね。調査結果を網羅的に反映した評価表を作ってください。総合評価をしてくださいということでもよろしいわけですね。はい、分かりました。

谷本先生、21番が終わって、22番、23番は。

○谷本委員 一緒にいいと思います、それで。レーティングの話ですから。

○石田主査 24番はいかがでしょうか。

○谷本委員 これもそうですね。含まれますね。

○石田主査 早瀬先生、25番、26番はいかがでしょうか。

○早瀬委員 25は下ろします。結構です。26は水質の問題がちょっと気になるんですが、また考えてみます。空港周辺の人口増。水質汚濁が周辺に与える影響は。

○石田主査 助言としては空港周辺の人口流入による水質汚濁などの問題についても調査を行い、評価をすることでしょうか。そういったあたりでよろしいでしょうか。ではJICAの方が作っていただいて、また早瀬先生にご覧いただきたいと思います。

続けて27番～31番まで、日比先生いかがでしょうか。

○日比委員 27番は先ほどの総合評価の中でまた評価をされるということですので、その前提で落としていただいて結構です。28も説明していただいているので落としていただいて結構です。29に関しましてはこれは記録の方に残すという意味でも質問とその答えを残していただくのがいいのかなと思います。

30番に関しましては、この30番の中の18のFauna and biodiversity、21番のGlobal Warming

に関しては先ほどと一緒に総合評価の中で評価されるというふうに理解しましたので、そこはいいです。3については残していただいて、右の3に関する答えと併せて記録に残してもらいたいと思います。

○石田主査 今おっしゃっていただいたのは30番の3番ですか。

○日比委員 はい、Land use and utilization of local resourcesです。

○石田主査 これは再評価を行うことということですね。

○日比委員 そうですね。既にマイナスの記載が抜けていたのではというのを書いていただいています、そこは入れておきたいと思います。

それから31番は影響を分けて供用中、工事中、それから空港の拡張と新空港、アクセス道路とそれぞれ分けて評価するということを書いていただいているので、確認程度でしたので落とさせていただいて結構です。

○石田主査 31番は含めないと、はい。

29番の文言については既存調査に加えた調査の検討も行うことというような理解で。

○日比委員 そうですね。

○石田主査 実際には行われていますけれども、そのことについての助言はきちんと残しておくという。

○日比委員 はい。

○石田主査 はい、よろしくお願いいたします。

32番から49番までは私ですが、この中ではやはり私としてはいろいろ書きましたが、社会的な弱者、貧困層への影響が一番気になる場所ですので、空港のような大きな面積が伴うところですし、農地の喪失もありますから、そういう意味でちょっと考えさせてください。JICAに今日中にメールを送ります、この分については、49番までについては私の方で考えます。おそらく貧困層、弱者、農地の消失あたりについての調査を行ってくださいというふうになるのだと思います。

50番、早瀬先生、今おられませんので。あと51番はいかがですか。

○日比委員 これは助言案として残していただければと思います。

52番も残してください。53番もお願いいたします。54番は落とします。以上ですね。50番については早瀬先生がお戻りになられてから確認したいと思います。

○谷本委員 Land Mafiaという言葉を入れますか。私はちょっとふさわしくないのですが、この辺はうまく脚色をしないとと思いますが。そういうのを認めたんですかというふうになりますか

ら。

○石田主査 なりますね。

○谷本委員 配布資料にあるのはあれですが。これは公開されるわけでしょう。

○石田主査 はい。

○谷本委員 ですからこのあたりは言葉を少しあれしませんか。

○石田主査 そうですね。

○谷本委員 53番、石田先生のやつですが、これは実施は航空総局ですよ。

○上田専門員 そうです。

○谷本委員 国営航空会社は関係ないですね。あれは運営の方ですね。立ち上がった方、空港ができ上がって運用するのが。

○上田専門員 今状況は変わってしまっていて、彼ら自体も空港整備を行うように変わってきていますが、まだ航空総局との役割分担ははっきり決まったものはないです。ただ土地に関しては航空総局ですね。

○谷本委員 環境関係は基本的には航空総局が。国営会社がやるとしても航空総局経由で必ず環境省とかああいうところと協議しますから、航空総局という形でいいのかな。

○石田主査 はい、分かりました。じゃあ第二国営航空会社というのを落としていただいて。

○谷本委員 ちょっとあれですね。

○石田主査 航空総局のみにしていただければと思います。

早瀬先生、最後までいったんですが、50番の早瀬先生の。

○早瀬委員 ここは同じ趣旨ですのでこの趣旨のものは1個あればと思っています。

○石田主査 ということは51番から53番……。

○早瀬委員 50～53番。

○谷本委員 ここは1つにしますか、コメント。合体しますか。

○早瀬委員 何か書いていただいたのを見て。

○谷本委員 合体していただいて、それで修文をしていただいて。数は減らした方が。

○石田主査 分かりました。では50番～53番まで1つにまとめていただくということでお願いします。

委員の先生方からほかに何かコメントについてありますか。

私の方から1点、今回、添付-5で詳しく説明をしていただいたように調査のフローが分かりましたので、分かったということは逆にどの項目を調査されていくのかという、新たな調査項

目ですね。最終的に評価表にのる項目というものをできればどこかの段階で見たいと思うんですが。つまり今日は大気汚染なり道路のことなり、それから排水の影響なり温暖化などいろいろ委員の方から出されました。それをきちんと最終評価表に載っているかどうかというのは私たちの目を見た方がいいように私は個人的に思うんです。それはどこかの段階で見たいと思うんですが、日程的にはどうなのでしょう。助言をまとめていただくことはまた別の作業になります。それはいつか見られるチャンスはあるのでしょうか。近々でなければ、例えば4月以降だとか、いつでもいいですが。

○上田専門員 それはこの委員会の目的みたいなものですから、どこかで示す必要があります。

○石田主査 JICAの方で何かお考えいただけますか。メールで私たちが拝見するのか、それとも全体会合でまた見るチャンスがあるのか。どういう形がいいのか、僕はまだよく分かりませんけれども。

○江上調査役 分かりました。途中経過をご報告させていただくという形にしたいと思います。

○谷本委員 この予備的スコーピングの30というのは、これも十分入っていて、これはというふうなところを消していただいた方がいいのではないですか。

○柳委員 私もそう思います。

○谷本委員 落としてもらったら困るものが。弱者への対応とか、海関係はやはり抜かないでよとかありますね。海洋環境はね。

○石田主査 最終的にアウトプットとしては総合評価の表ですが、そこに載せるべきものが最初の予備的スコーピングから抜き出されたわけですから、その中でどれを落としたかということがはっきり分かればいいと思うんです。具体的には予備的スコーピングのような表を作ってくださいことになるのではないかと想定しているんですが。新たに何かを組み立てて、新たに何かを入れていくというのは予備的スコーピングの表をもう一度整理していただくという考えの方がより現実的だと思います。

○谷本委員 それでいいと思います。

○石田主査 それをどこの段階で確認させていただく。よろしくお願いします。

すみません、私の不手際で15分も過ぎてしまいました。申し訳ありませんでした。WGは以上で終わります。JICAの方から何かございますか。

○河野課長 ありがとうございます。あとは助言の確定の時期ですが、冒頭申し上げましたが、できましたら4月1日の全体会合にかけられると一番いいのですが、そこはどれぐらいのスピードで固められるかというふうなこともありましようから、とりあえず我々の方から遅くと

も明日までには案を出させていただいて、可能でしたら何とか来週の水曜日ぐらいまでに固められればと思ったりはしています。3月30日の水曜日です。

○石田主査 委員の先生方、いかがでしょうか。25日に案が出てきたものを5日間で。

○谷本委員 やりましょう。1日かけて、次の日できても、その後メールでワーツと送ったら、それでいいんでしょう。調査団にも迷惑がかからないし。5月だったら1か月遅らせるわけにはいかない。

○石田主査 原案が出てから5日間で先生方、よろしいでしょうか。では、その予定でいきたいと思います。ありがとうございます。

○河野課長 それではどうもありがとうございました。

午後5時18分 閉会