

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

インドネシア国チラマヤ新港開発事業 (協力準備調査(有償))スコーピング案

日時 平成24年7月2日(月) 14:00~16:53

場所 JICA本部 201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 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教

幸丸 政明 学校法人東京環境工科学園 東京環境工科専門学校 校長

作本 直行 日本貿易振興機構(JETRO)総務部 主査・環境社会配慮審査役

佐藤 真久 東京都市大学 環境情報学部 准教授

高橋 進 共栄大学 教育学部 教授

長谷川 弘 広島修道大学 人間環境学部及び経済科学研究科 教授

松下 和夫 京都大学 大学院地球環境学堂 教授

JICA

< 事業主管部 >

小泉 幸弘 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課 課長

荒木 裕 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第一課

< 地域部 >

柿岡 直樹 東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課 企画役

桶谷 淳 東南アジア・大洋州部 東南アジア第一課

< 事務局 >

河野 高明 審査部 環境社会配慮審査課 課長

毛利 剛士 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

加藤 寛 株式会社Ides 特別顧問

三島 京子 株式会社Ides 環境プロジェクト部 グループ長

午後2時00分 開会

河野 それでは、お時間になりましたので、これからワーキンググループを始めたいと思います。

本日はインドネシアのチラマヤ港開発事業の協力準備調査にかかわるスコーピング案のワーキンググループということでございます。まず初めに主査を決めたいのですが、過去の回数を勘案しまして、できましたら長谷川委員に本日お願いできればと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事をお渡しします、よろしく申し上げます。

長谷川主査 お暑いところ、ご苦労さまでございます。

回数からということで私が主査を承らせていただきます。広島から来ているものですか、ちょっと長引いた場合は、ひょっとするとほかの方に引き継ぐという可能性もあるかもしれません。そのときはお許してください。効率的にご協力をお願いいたします。

今回も数が85という多くにわたっております。皆さん既に回答等は目を通されたという前提から出発させていただきたいと思います。補足の資料も後でいただいたこともあったり、それから、さらに回答を読まれて、委員の先生方から重ねて質問あるいはコメントをしたいというふうなことがあるかと思しますので、全体を大きく3つぐらいに分けて、補足説明なり、そういった重ねての質問・コメントということで始めたいと思います。

最初は、とりあえず8ページの最後32番というのがありますから、このあたりまででやりとりをさせてもらえばいいかなと思います。一通り3つのパートをそういうふうなことで終わった後に、助言としてどれを残していくかというふうな検討に入りたいと思います。特にコメント・質問を出された委員の方は、どうなさるか念頭に置きながらやりとりをしてほしいと思います。

それでは、今言いました8ページの32番までで、それとも読み込みの時間が足りなくて、始める前に若干時間を欲しいという方がおれば5分や10分は設けたいと思うんですが、いきなり出発して大丈夫ですか。

では、上のほうからずっといきたいと思います。1ページ目。このあたりは、佐藤委員、それから松下委員、石田委員、あるんですが、4番に補足資料1というのが出てきました。事務局、調査団から、これについて何かさらに説明はされますか、よろしいですか。

では、1ページに出された委員の方々から、質問なりコメントがごありになればお願いします。

石田委員 順番が前後しますが先に、4番ありがとうございます。補足資料で2030年までの需要が確保されるというのは、これはどういう意味なんでしょうか。短期が2020年までで、でもそれでも超えてしまう、だから2025年までの5年間の部分を含んだと。それが中期で、さらに2030年までの需要が確保されている、これはどういう意味ですか。3つ段階に分けているんですか。

荒木 補足資料の1をご覧になっていただきたいと思いますけれども、2025年でいっぱいになるので、その時点で一回上のブルーの部分を追加で増やして、それが2030年まで。この部分が2025年に足されて、これが2030年まで今の需要予測であれば確保できるということです。

石田委員 中期は2030年まで対応しているということですか。

荒木 中期は2025年のものは2030年の需要まで対応しています。

石田委員 中期は2030年まで対応しているんですね。短期、中期というのは、要するに短期というのは5カ年計画で、中期は10年計画という意味ではないんですね。5カ年計画ごとに、最初のは短期と呼んで、後ほどのものを中期と呼んでいる。普通、短期、中期といった場合、私の理解では、短期だったら5年、インドネシアで昔20年計画をつくったことがありますけれども、そういうことなんでしょうか。

荒木 短期、中期、長期というのは、具体的な年数というよりは.....

石田委員 ただ、中期というのは、要するに2020年までも含まれているわけですね。

荒木 はい。

石田委員 短期の終わる年次が2020年で、中期は今から2025年までということですね。中期のほうが当然長いということですね。

荒木 はい。

石田委員 ありがとうございます。クリアになりました。

長谷川主査 1ページに関しまして、5番ぐらいまで、ほかの委員の方はございますか。

佐藤委員 書いてあるとおりだと思うんですけども、以前いただいたパワーポイントの資料と助言対象が違っているのなぜかなと思って、それで1番を書かせていただいたんですけども、これは今回のスコーピングを読めばよろしいということですか。

荒木 全体会合のときに助言の対象が2025年分は含まれないというふうな理解をしているとお伝えしたんですけども、そこは変更して。

佐藤委員 変更なんですね。

長谷川主査 ほかにいかがでございますか。またバックしても結構なので、とりあえず2ページにいきたいと思います。6番、7番、8番、どうですか、石田委員、高橋委員、作本委員、いかがでございますか。

作本委員 8番に係る作本の件ですけれども、ご説明ありがとうございます。既にSEAが行われている部分とどういう計画づくりというか、段階を経ているかということのご説明がありました。ただ、左の行に書いているプロジェクトが7個くらいあるんです。これはJICAさんで取り上げている事業もありますし、あるいは現在見聞きしているようなそういう事業もあるということで行くと、かなり広範な事業が前後メジロ押しというか、予定されているかと思うんですが、このあたりの構想というのは、今ここに説明がありましたが、JICAさんがマスタープランを出されていて、そのベースを出されている。それに対して現地の運輸省関係の人たちがさらにそのプロジェクトを個別に分けて、その全体で進捗状況を見ている、観察している、そういうような状態でしょうか。

小泉課長 お答えします。経済基盤開発部の小泉です。

まず、港湾あるいは空港という、それぞれのセクターにつきましてはそれぞれのマスタープランということで計画をつくり、それに基づいてプライオリティーの高いものをF/Sへ進めるという形で行っておりますが、作本委員から説明のありましたとおり、全体の中で、例えば港、港湾、道路、どういうふうに考えるかということというのは当然首都圏全体をどう考えるかという中で入ってございます。今これにつきましては、日本とインドネシアとの間で、MPAと書いていますけれども、ジャカルタ首都圏投資促進地域の協力を進めていくという覚書があり、そのもとでJICAがマスタープランを策定しております。要は首都圏全体の開発、の中でどういうものを早く行っていく必要があるか。環境も踏まえたうえでそれぞれの配置を考えたりという議論を別に行っております。その中で、チラマヤにつきましても、やはりタンジュンプリオク港があふれてしまうという状況の中で、チラマヤ新港をちゃんと位置づけて、スケジュールに沿って実施していきたいということで位置づけられております。

作本委員 と言いますのと、これだけの数のプロジェクトが同じ地域で行われるということから、全体としての空間利用というか、そういう視点はインドネシアでも議論されていますから重要かと。もちろんいただいたコメントの中でそのあたりきれいに整理されておりますけれども、我々としては個別にその影響を見るしか今のところできないものから、何とかして全体的なプランの中でどういうふうな影響がさらに大きくなるのか、小

さくなるのか、どう考えているのかということを知りたかったものですから。理解いたしました、どうもありがとうございます。

高橋委員 7番、今に関係していますけれども、補足資料どうもありがとうございます。既存の工業団地とか、あるいはこれからの計画になるんですけれども、承知をいたしました。この本件、この事業のいわば目的、背景として、このタンジュンプリオク港、既存の港湾がもういっぱいであるということ、あるいはジャカルタ市内の交通が非常に渋滞している、そういうものの解消ということを従来上げられていましたけれども、この新たなチラマヤ新港によって、こういった工業団地をさらに開発を促進するとか、そういう目的みたいなものがあるのでしょうか。その辺もしおわかりでしたらお教えいただきたいんですけれども。

小泉課長 開発を促進するという側面ももちろんあるかと思えますけれども、まず現状自身で、特に東部地域の開発の圧力といいますか、それがどんどん進んでいるという状況の中で、もしチラマヤ新港を建設しない場合、それがどうなるかということをお考えすると、その車両がタンジュンプリオク港という、ジャカルタの中に全部流入してしまう。今、コンテナ取扱量が七百数十万TEUぐらい、先ほどのPCUというのがございますけれども、これの交通量というのは、ざっと換算しますと1日当たり7万台ぐらいの乗用車に相当する交通量がさらに流入してくる。しかもその大多数は大型トラックということになりますので、そういったものを首都圏、ジャカルタの中に流入させるのではなく、やはり郊外に分散させるということのほうがより重要なのではないかということで、今回提案したという次第です。

石田委員 6番の石田ですけれども、ご説明ありがとうございます。一点だけ確認させていただきます。この中期というか、今から、2010年から30年までの20年間を長期として設定して、その中で段階的に区分けをした、そういうイメージでよろしいのでしょうか。なぜ2030年かという質問です、端的に言えば。

荒木 なぜ2030年か。

石田委員 なぜ予測の終点を2030年にしているのかということですか。技術上の問題で20年しか予測できないとか、いろいろあるのか。それとも20年という期間がインドネシア政府の定められた命題、課題だということですか。

小泉課長 まず、今回需要予測を行うに当たりまして、目標年次を何年にするのかというのは議論がございました。初めから2025を目標とする、あるいはもう少し前かという

こともございましたけれども、まず第一には、今のタンジュンプリオク港がどれくらいであふれてしまうだろうかという、喫緊に迫られた課題というのはございましたので、余り長期の、例えば2050年くらいを目標にどういう配置をしていくというところに議論を置くのではなく、もう少し、チラマヤ新港を新しくつくる、チラマヤでなくてもいいですけども、ある程度キャパシティとなったものが必要だというようなところを考えたときに、2030という数値を出しました。先ほど短期が20、中期が25、あるいは長期ということで、短期と中期の差がほとんどないじゃないかというご質問がございましたけれども、まさにそこは我々も説明が不十分だったんですが、短期、中期という考えよりは、第1期、第2期のようなイメージでとらえていただくほうが、恐らくわかりやすいものと思います。

石田委員 要するに、飽和に達するので次の手を打っていくということですか。

小泉課長 そうです。そうすることにより、需要の状況を見ながら第2期に着手するということができますので、そのような形でこの計画をつくっているという形になっています。

石田委員 ご説明ありがとうございました。私は結構です。

長谷川主査 ほかに、6番から8番あたり、いかがですか。では、3ページ目の9番、10番、それから次のページの11、12あたりまで、いかがでございますか。

作本委員 10番の作本です。私がこのいただいた報告書の中でちょっと気になったのは、アクセス道路として地域への裨益がまず前提となっていないというのが、考えられません。お答えもそうでした。そういうような場所であるというのはわかっているんですが、ただ、私もこの辺りというのは、変な言葉を使うと陸の孤島に近いわけですよ。タンジュンプリオクから入れない。道が狭い。今度のアクセス道路も地域の発展に余り寄与できないだろう。そういうようなところになると、例えばどういう将来的な発展像をこの地域に描いておられるのかというようなことが気になるわけです。彼らの生活が富んでいる米作地帯、お米がとれているということが書いてありますけれども、恐らく水田はずっと続いていると思うんですが、ただ、例えば海が汚れてしまい、あるいは水田が高速道路脇ということで自然から与えられたような条件が影響を受ける、悪影響を受けていくというようなことになりまして、彼らは生きていくための持続的な生活がなくなってしまうわけです。そういうことで、中長期的には現地への裨益というのを、交通料金の一部を現地に落とすとか、社会インフラ開発にお金を使わせるとか、そういう政策レベルで何か方法がないのかということ。ぜひ検討願いたいなと思って、この10番は入れたわけでありましてけれども、まずい

かがでしょうか。

小泉課長 まずアクセス道路をつくるに際しまして議論がございましたのは、大きく2つの視点になります。1つは、いわゆる港湾専用道路という形にして、周辺に、途中で例えばインターチェンジをつくらないということで、周辺の開発にはなるべく影響が出ないように、乱開発を防ぐという観点です、そういう視点に立つもの。もう一つは積極的に周辺への裨益を考慮して、なるべく一般の車両も通れるようにし、この周辺の土地開発、沿線開発を進めていくという、2つの視点がございました。これは、どちらのスタンスに立つかというものがございませけれども、最終的にここの西ジャワ州、それからチラマヤ地域で現地の州政府はあるいは関係者の意見も聞いた結果、やはり水田としてしっかり残しておきたい。つまり、その水田を工業系ですとか商業系に転換していった雇用を提供するというのではなく、今の自然環境はなるべく残すような、そのためにはインターチェンジをたくさんつくって開発が進むような形にはしないでほしいというリクエストがございました。

作本委員 今のお話はわかるんです。確かに水田地帯がこのあたりずっと伸びているのはわかるんですが、それでは農業の説明がありました、漁業の関係はどうなのかということといえばその逆になるわけですね。かなりの影響を受けるのは想定がつくでしょうし、そうすると、カラワンというところは、カーイーイーチェーがあるところです。伊藤忠がつくられたところです、この工業団地に、私も何度も行ってはいますけれども。そういう意味では、日系企業だけではなくて、幾つかの工業団地が連なっていますから、そういう意味で工業団地にある現地企業も含めて裨益はあるんだと思うんですけれども、それでも、やっぱり日系企業への利益というのを優先的に考えてこのカラワンのカーイーイーチェーの近くに入り口となるアクセス道路があるため、それを用意したというふうに見てしまうんですが、それはいかがでしょうか。

小泉課長 もちろん日系企業だけを意識してということではなく、利用の増加分、このグラフにある分というのは、当然ローカルの企業も含めて広く寄与するものですので、そういう意味でマクロ的に見た場合にこの地域経済に対するプラスの効果というのはとても大きい。一方で、水田という観点から見たときに、そこはなるべく保護するような形にしてくださいというのはございました。漁業につきましても、漁業の影響ということなるべく避けるような観点も踏まえて、例えば人工島の位置を港の停船そのものにつけるのではなく、沖合に出している。800メートル沖合あるいは1,300m、1,800mという今回代

替案を出していますけれども、これは十分遠い、十分距離を離しているともいえるのではないかなというふうに考えております。一方で、港湾地区の開発をすることにより、そこに港湾周辺の関連産業というのが当然出てまいりますので、そういう形での地元に対する雇用の機会の提供ということは考えられるとは思いますが。

作本委員 ご説明はわかるんですけども、アクセス道路ができて、港湾ができて、その場所が変わる、閉鎖的な場所であるというイメージを持った途端に、さあ、この人たちはいつ豊かになるのか。ならば、せめて水田と漁業の生きる道だけはどんなことをしても守っていかないと、彼ら自身の生活の場というのは、労働者として働けば別ですけども、なかなか将来に開けるものが、夢がなくなるんじゃないか、そういうようなイメージを持った次第です。

以上です。

長谷川主査 ほかにどうでしょうか。

私から、9番ですけども、今の作本委員のような、どこかにバイアスがかかりつつ場所が選定されるみたいなことは、やはり問題があるということかと思ひまして、マスタープラン段階のSEAがどのような形で行われたかということでこの質問をさせていただきました。補足資料3というものをいただきました、ありがとうございました。そうしますと、9つの候補地があって、そこを4ページ、5ページ以降に、補足資料の3の4ページ、5ページあたりに表が並んでいて、こういうふうな分析結果チラマヤが選定されたというふうに読ませていただきました。これをやる中では、それぞれの候補地についてIEEをやられたわけですね。初期環境調査、IEEをやったというふうに、検討を行ったというふうにあったので、今回はスコーピングということで、特にチラマヤに特化したEIAの準備ですけども、そうすると、チラマヤを対象にしたIEEの結果がかなり今回のスコーピングと整合性があるというふうに理解してよろしいわけですね。そういうふうな位置づけの中で、補足資料の3番の5ページ、6ページ、数量的な評価をしていただいで、経済に重きを置くのか、あるいは環境に重きを置くのかという工夫をなされながら3種類ほどやっておられて、この中で、環境面も含め、経済面も含め考えると、チラマヤ、正確に言うと北カリバルとチラマヤだろうというふうな結論になったというふうに読ませてもらったんですが、この表をよく読んでいくと、なかなか難しいですね。項目を変えると一遍に最後の総合平均点が変わりますし、だから、これをもってチラマヤにしましたということはなかなか言いづらいというか、説得力がないと思ったんです。そんなときに、もちろんSEA自体はガイドライ

ンを使いながらやったと思うんですけども、例えばガイドラインのある場所に代替案比較のときには経済面とか環境面とか、いろいろな面から比較してほしいんですけども、できれば環境にかかわるような便益とか費用、これも可能であれば計算して比較してくださいというふうなのが幾つか出てくるんです。このガイドラインの微妙なところは、可能な場合にはというふうな言い方でして、必ずしもやれというふうなことではないんですけども、もしそんなことがSEAという、IEEという環境影響評価をやっておりますので、そこを手がかりに粗々の数字でもいいですから、何か金銭的な経済評価的なものが出てくれば、今言っておいた余り説得力がなさそうなこの表よりは、もう少し説得力のあるようなことがいえたのではないかなというふうに考えてもみたんですけども、実際にSEAをやって、あるいはIEEをやったときには、そこまでは無理かなというふうなご判断があったりしたのか。あるいはやろうとしたんだけど、なかなか途中で情報がなくてやめてしまったのか、ガイドラインにもそんなふうに書いてあるものですから、その辺はどういうふうに判断なさったのか、教えてください。

小泉課長 まず、このオプションの中でチラマヤにするか北カリバル、タンジュンプリオク港をさらに拡幅するかというのは、実は前回のマスタープランのときの助言委員会で議論になりました。まさに今長谷川委員からもおっしゃっていただいたとおり、どこに重きを置くかによって評価の結果が変わってきてしまいますというご意見もありました。その中で、やはり環境と経済成長というのを考えたときに、一つこのプロジェクトの妥当性という議論をする中で、都市への交通渋滞を、今ご承知のようにジャカルタは非常に深刻な問題ですので、これをさらに助長するような政策というのは避けたほうがいいんじゃないかということをお助言委員会の場でも申し上げさせていただいて、そのときの助言委員の皆様方からは、そういう前提で今回の評価が最終的にチラマヤとしましたという経緯がわかるようにしてくださいというのがございました。マスタープランにはそういうような形で書かせていただいております。それを受けて今回このチラマヤのF/Sのステージに移ったというのが背景です。その上で、この環境に関する費用便益を定量化できればというご指摘だと思うんですけども、そこまではなかなか情報にアクセスできないということもございまして、対応できなかったという現状がございます。

以上です。

長谷川主査 ほかに。

作本委員 作本のもう一つの12番に書いてある意見ですけども、これについて質問さ

せてください。これはどちらかという、この事業だけではなくて、これからの、あるいはガイドラインに対してどうやって直面していくかという、どういう考え方にすべきかという、ある意味では重い質問で、JICAさんに対する質問というよりは、我々の審査、助言委員会自身の問題でもあるということで考えるべきではないかと思うんです。12番は、報告書の中でも十分議論はされております。そういう意味ではありがたいと思っておりますけれども、機会を与えてくれたのでうれしいと思っていますが、2012年今年の2月の法律です。私も若干読んできていたつもりですけれども、公共利益を優先する、日本で歴史の中にありますような、開発調和条項というのでしょうか、それに似たような考え方に立った、いわゆる公共利益のための土地ならば収用というのを436日以内にやっていいという、ある意味強行的な規定がつけられたんです。中身は、期間に絞りをかけるということもあるんですが、それによって逆に、右のページにも書いてありますけれども、ステークホルダーの協議の機会を1回にする。あるいは参加者の範囲を直接利害ある人だけに限るとか、そういうような形で、我々のJICAのガイドラインとは違うような考え方に立っていかなければ、もちろんこの400日あたりでは、400日労働日ですけれども、収まるわけではない。そういうようなことで、この報告書の中でも「乖離」という言葉を使いましたので私も使わせていただきますけれども、乖離を解消するための努力をどうやってこれからやっていくべきかというような問題提起をなされていたことはありがたいと思っています。ただ、本当にこれを具体的に考えるときに、今回だけの問題なのか、あるいは将来的にガイドラインで我々が考えていたのは、現地在環境社会配慮でまだ足りないときにはこれで世銀のガイドラインと同じようにJICAのガイドラインで補うんだという、そういう考え方に立っていたわけでありまして、これで、段々と途上国が目覚めてきて、自分たちで主導権を持つ。だけれども、開発も大事だという形で、彼らもどちらかといえば環境に配慮する度合いが低いものをこれからつくっていくということがあり、特に我々としては、さあどう立ち向かえばいいのか。ただ、個別に関係の役所、運輸省か何か、そういうこちらのご説明させていただいた個別交渉はあるかとは思いますが、それは基本的な考え方の違いとして、今後すぐに結論を出す必要はないと思うんですが、考えていくような大きなテーマではないかと思うんです。そういうことで、こちらにそういう問題がとうとうこのインドネシアのこの案件で登場したのかということに注意喚起という意味で指摘させてもらいました。特に今年の2012年にインドネシアで強制的な土地収用、公共利用目的ならばということで、背後にKADINがいるんです。インドネシア商工会議所、国

を挙げての経済団体で、政府関係の大物です。もう一つはよくわかりませんが、交通協会というのでしょうか、そういうのがあって、今まで土地収用が国の開発においてボトルネックだったというようなことを、私も新聞等で見ましたら出てきました。そういうことで、かなりそういう開発を進めたいんだというような考え方が政府の中に強く出ているということがこういう形での法律に反映されているということ。我々はこれを、だからといってJICAのガイドラインを押し進めたいという気持ちはありますけれども、どうしたらいいのかというところは悩むところであります。

もう一つは環境アセスについての許可証という法律がインドネシアで公布されました。それは直接ここにかかわりませんから入れておきませんでした。私は、ここで結論が欲しいわけではないんですけれども、我々のこういう助言委員会でどうやって考えていったらいいのか。中長期的なテーマとしてそういう時期にきたということで、注意喚起のためにこれを入れさせてもらいました。

以上です。

長谷川主査 何か補足はございますか、ここに書いてある以上のことで。

河野 審査部から少し補足したいと思います。基本的にはガイドラインで求められていることを我々はやっていくということだと思っています。インドネシアは今回こういった形で法律改正になったわけですが、ほかの国でも同じようなことはあって、JICAのガイドラインと相手国政府との間にギャップがある場合にはそのギャップを埋める形で対処していくということ、これまでもやってきていますし、今後もやっていくということだと思っています。抜本的にインドネシアの法律が変わったということで、それをまた急に変更するということとはしたくないだろうということですし、JICAだけではなくて、世銀もADBも同じことですから、彼らもまさにこの法改正になってどういうことをするかというのは考えていますし、我々もどうするかというのは考えています。世銀のガイドラインでも、法律上できないことがある場合には、別の形でいろいろな支援を行っていくということも認められると書いています。仮に弱者に対する支援がなければ、それはこの用地に係るプロジェクト以外の特別のルールで、ガイドラインが求めているようなことを検討してもらうことはやっていこうと思っていますし、それはJICAだけではなくて、世銀もADBも同じ立場と理解しています。

作本委員 今後ともまたほかのADB、世銀等の動向にもいろいろ変化がありましたらぜひ教えてください。

長谷川主査 ほかにいかがですか。12番ぐらいまで。先に進んでよろしいでしょうか。そうしましたら、5ページの13番以降、この辺で大体3分1が終わったんですか、代替案も含めて、6ページぐらいまでいかがですか。

高橋委員 高橋ですけれども、15番の比較検討の際の評点といいましょうか、方法、これについては各委員、ほかの委員からのご指摘がありますから、慎重に比較検討をお願いしたいということです。それに関連をして、21番でアクセス道路についてお伺いしました。私が21番でお伺いをした趣旨は、単純な採点ということのほかに、特にジャカルタに近いか遠いかということで評点をされていることについてです。インターチェンジといいましょうか、高速道路への取り付け、ほんのわずかの距離で随分差があるということがちょっとおかしいのではないかと、それについては少し上のほうに質問が出ています。評点の評価の仕方を変えるというお話がありましたからそれはそれでいいんですが、私はこのチラマヤの地域までくると、ジャカルタからの距離というよりは、先ほど7番で私が質問したような既存の工業団地あるいはこれからできる工業団地との関係、むしろそのほうが、どこに道路をつくるか、どういう形で取り付けるかということの判断に影響が出てくるんじゃないか。そういう趣旨でお伺いをした次第です。工業団地との関係というのはわかりましたけれども、そういう工業団地との関係で代替案を評価するということについてはいかがでしょうか。

荒木 ご指摘のとおり、単純に距離で点数をつけているというよりは、このカラワン地区の工業団地及び今ジャカルタ・チカンベックという有料道路の混雑状況を踏まえて、今代替案ではこの図の結節地点と、もう一つ左のカラワン東インターチェンジというところに2つ候補があるわけですが、カラワン東インターチェンジ付近のほうが工業団地が密集していて、今そこは非常に混雑している。なので、そこに仮にチラマヤ新港からのアクセス道路の結節点をもってきた場合には、そこで非常にインターチェンジでの交通負荷が過大なものになって、例えば余分な用地取得ですとか、そういった負の影響が大きいのではないかと考えられます。カラワン東インターチェンジに比べると、今この図で示してある結節点、少しだけ東に向いているわけですが、こちらのほうがインターチェンジ付近での交通負荷というのは少ないのではないかと。そういった観点から今点数づけさせていただいております。

高橋委員 具体的な点数の表といいいますか、そこではその辺が明確に読めなかったものですから、そういう工業団地との関係を明確にした上で代替案を検討いただければと思

ます。よろしく申し上げます。

長谷川主査 ほか、21番ぐらいまで。

石田委員 同じく5ページの、まずは港の構造物の代替案の比較なんですけれども、例えば16番の私のご回答には、合計点数はあくまで参考として扱うこととしたいと考えるというふうに書かれてはおられるんですけども、後々、例えばそれが効いてくるのは、4-11の港湾の代替案比較のところでもう一度表の4.3.1は港湾の代替案が出てきて、港湾はこのようなケースにしたいというような記述があるんです。例えば4.11ページ。そうすると、やはり2.14や2.15で書かれた数字に準拠する形で、決して参考ではないんです。やはりそれによる形で、それを理由づけとしてケース1を選んでおられるということですので、私は混乱してしまっただけなんですけれども、あくまで参考というからには、ではほかにどうという理由でケース1を選んだのかということがないとあくまで参考にならないと思うんです。

余り長くしたくないので、こういうことかなと思ったんです。というのは、つまり今はまだ調査に行く前でわかっていないので、この後調査に行くと、要するに潮流の関係もわかってきます。実際にサンゴに近くても影響が余り出なくて、サンゴに遠いほうがかえって潮流の関係でシミュレーションしてみるとサンゴに影響が出そうだと。そうするとサンゴに若干重みをつけて、今の段階では重みをつけられないけれども、調査が終わった段階で重みをつけてもう一回計算してみても選ぶというようなことを、ひょっとして腹案として考えておられるから今は参考といっているのか。そういうことかなというふうに思ったりするんですけども、そこら辺を教えてください。

荒木 今サンゴの話がありました。

石田委員 サンゴは例です。

荒木 例えばそれも一つの項目についても今は単純に距離ということで東側防波堤からの距離で点数づけしていますが、それは流況シミュレーションをこれから行って精査するという意味でも、今の評価というのは、現時点でまだ確定ではなく、参考ですということです。

石田委員 ということは、ケース1も決定ではないということですね。

小泉課長 ただ、ケース1をある程度前提に次のプロセスに進めたいとは考えておりますけれども、そこでインパクトが大きい場合にはここにまた戻るといった形にはしたいと思っております。

長谷川主査 そこがスコーピングではとても重要だと思うんです。ここだけ読ませてもらうと、もうケース1とか、もうすべてほぼ決定で、それに絞ってEIAを進めていく、そういうふうな絞り込み方になっているんです。代替案はそこまででほぼ終わらせておいて、1つだけに特化していく。もちろんスコーピングの中ではそういうふうにはなりませんが、さらにどのくらいの許容範囲で代替案をさらに柔軟に検討していくかというのは、はっきり出ていないと、これは一本でいけるからというふうに思うんです。そこが石田委員もほかの方も不安なところで、私もその辺の疑問を27番のところでお示しして、こういった回答をいただいて、一応EIAの中でも代替案についてはというふうに書いてあるので、そうかなと思うんですが、ただ、具体的にはどの辺までの代替案を念頭に置きながら、そんなにはっきりしていなくても、およそでいいので、どこまでをやるのか。まさか最初の9つのところまでは戻りませんよとか、そういったあたりも含めてしっかり書いておいていただくのがスコーピングの役割だと思うので、そこが読んでいてちょっと不安だなという感じがしたんです。

幸丸委員 19、20で質問させていただいたので、今までのご説明やここのご回答で了解いたしました。特にインターチェンジの評価、位置関係がわかったのでそれで了解いたしました。私はそういうようなことです。

長谷川主査 私、先走ってしまったんですが、7ページの22番あたりから、8ページぐらいにかけていかがでございますか。スコーピング案の前ぐらいまでですけれども。

石田委員 5、6ページの道路のことだけ教えてください。これはまだわからないんです。なぜ代替案2だけ一般道路設計ですか。理由は書かれてはいるんですけれども、なぜ条件をそろえないのか、そこだけなぜ家屋数の抑制だけをねらったのか。条件が違ってくるので比較できないんじゃないですか。

小泉課長 そこはおっしゃるとおりなんですけれども、可能な限り……

石田委員 ということは、最初からシナリオがあって、それにあわせようとしているような印象を受けてしまうんです。

小泉課長 いえ、そうではないんです。可能な限り抑制するという前提というのがございますので、ここを高速道路の設計水準ではなく、一般道路の設計水準とした場合に、例えばどれくらいの世帯数の減少が見込まれるか。それが道路の交通利用上の観点から受け入れられるかどうかというものを検討するために出したというものです。もちろん一般道路を前提とすることで、曲率半径が小さくなりますので、その急カーブを許容できる。そ

れによって家屋数を減少するということはできるわけですが、それが受け入れられるかどうかという議論をしてきた中で、なかなかむずかしかったという経緯をここに明らかに残しておこうということで上げたということです。初めからオミットするという考えももちろんあったかと思うんですけども、それは我々として検討しましたということで残しました。

石田委員 わかりました。先に進んでください。よくわからないので、もう一度戻って、とりあえずお願いします。

長谷川主査 先に進むと見えてくるものがあるかもしれないので。では、先ほど言いましたようにスコーピングの前まで、32番ぐらいまででほかにございますか。28番のところ、稲作の話、農業関係が出てきたんですけども、道路をつくる場合、夜間も車が行き来するというふうなことがあるのかと思ったんですが、その場合、今度は光害、夜間電灯をつけて、それが農作物、農業に影響があるというふうなことも結構例として出ていて、そのあたりまで今回のスコーピングの環境項目の中では配慮されたかどうかを聞いたかったんですが、今回出しておりませんが、光の害のことです。

小泉課長 夜間の走行を規制するかどうかという観点では今回そういう意味での議論はしておりません。ただ、港湾は24時間利用というのは、ある意味世界的な流れになっているかとは思いますが、それを前提とした場合に、今おっしゃっていただいたような視点というので、何らかの対策が必要な場合、そこは検討することはできると思います。

長谷川主査 もしそれが重要な環境項目だとスコーピングの中で出てくれば、もちろん予測的な調査もやることになってくるんですね。今回のスコーピング段階では光の害というのは特に絞り込みの中に入ってこなかった、そういう理解ですか。

小泉課長 絞り込みのクライテリアということでは、その観点は入れていないということとです。

長谷川主査 余り影響ないだろう。

小泉課長 影響がないとは言えないのかもしれませんが。

長谷川主査 もちろんJICAのガイドラインの項目の中には光の害は実は入っていないんです。だけれども、ひょっとすると重要な項目になりそうかなということで、検討があったのかどうかということなんです。

小泉課長 今回は入れておりません。

高橋委員 高橋ですけども、29と30に関連してなんですけれども、港湾の代替案の

比較について、潮流の変化とか、あるいは船の航行などによる変化ということで、今後数値シミュレーションを行う予定だということですが、これはケース1だけを対象にということですか。場合によると、極端に言えばケース1から3、あるいはほかのオプションも含めてやった結果、最適なものが変わるという可能性はあるかもしれないわけですが、その辺はいかがでしょうか。

小泉課長 先ほど申し上げましたけれども、まずケース1を対象にシミュレーションを行います。その結果影響が汀線の変化が随分出てきそうだという場合には、ケース2や3に戻るという形にしたいと思います。もともと代替案を選定する際にどこまで幅を広げるかという議論がございましたが、今の汀線に直接アイランド形式ではなくつけるような形というような選択肢、これはケースゼロという形で出ておりますけれども、そういうケースと、今回のケース1というものを比較する場合に、明らかにケースゼロというのは影響が大きいのだろう、ということで、ケースゼロは最初から外したという経緯がございます。ケース1、2、3につきましては、汀線から一定の距離が離れているというように認識しておりますので、まずケース1を対象に行うということで、このように書かせていただきました。掘り込み式とか、そういう代替案も含めて検討する場合には、それぞれのケースで行っていけばと思うんですけれども、まず今回一定の距離を離れているという前提で、ケース1を対象に行いたいというように考えています。

長谷川主査 ほかにいかがでございますか。スコーピングの前あたりまでですけれども、先にいってよろしいですか。では、9ページのスコーピング案のところから何ページかにわたって、10ページぐらいまでの範囲で。

石田委員 具体的に何かを聞けるわけではないんですけれども、例えば私も32番で海への影響をお聞きしたように、後で教えていただきたいんですが、影響が大きい場合は本当に代替案のどのレベルまで戻ってこられるかというのは、この時点で確定しておいていただきたいような気がするんですけれども、どうもお話を聞いているとケース1を前提にしている。エンジニアリングですから、何かを前提にして図面を書くという行為が先に走るというのは、それはわかるんですけれども、そういう行為が行われたかどうか私は知りませんが、そういう可能性は常々どこかにあるのかなと思っています。ただ、環境配慮から考えると、何か問題が出る場合には戻ってこられるところはどこかに明記しておいていただきたいという気がします。それから、30番で高橋委員がおっしゃっておられるように、漁業への影響をもう少し考慮してほしい。

以上です。

小泉課長 どこまで戻るかという観点で申し上げますと、ケース1が十分でないという場合にケース2、ケース3、つまり1,300メートル離す、それから1,800メートル離すという検討には少なくとも戻ります。ただし、ケースゼロという選択肢があるかということ、それは恐らくないだろう。ですので、そこを検討するということは外してもいいのかなと思っております。

石田委員 バックアップ用地、陸地に押さえる予定ですか、これは要するに養魚場を潰す形ですね。

小泉課長 一部潰れる形にはなります。

石田委員 先ほど地図を見ていると、バックアップ用地、潰すところの後側に細かい水田のようなものがある、あれは養魚場ですか、それとも水田ですか。

小泉課長 そういう使い方もしていたとは思いますが。

石田委員 両方ですか。2 - 18なんですけれども、図の2.2.1、バックアップ用地内利用計画というところで、バックアップエリアのさらに陸に入った側が水田のように細かくメッシュが区切られているんです。これは水田ですか、それとも養魚池ですか。

三島 水田です。

石田委員 養魚池には使われていない。だから、潮はここまでこないわけですか。海水はここまでこないわけですか。海水がくるのはバックアップ用地の予定のところまで。すごい遠浅でしょう。1メートルとか、これを見ても500メートル離れても2メートルぐらいしか水深がなくて、結構干満の差があるんじゃないですか。だから奥まで入ってくるのかなと。

三島 どこまで海水が入るかは把握していないんですけれども、バックアップエリアとして計画しています場所はすべて養魚池です。

石田委員 バックアップエリアの背後、つまりより山側、陸側は、これは水田、わかりました、ありがとうございます。

作本委員 私特に質問を出してはいないんですけれども、今日いただいた追加の資料の中の10ページですけれども、浚渫土砂をどこに投棄するかという図が載っております。私も前にいただいた資料のときには余り頭の中にはなかった。浚渫から起こる直接的な環境影響だけを気にしていたんですが、浚渫サイトというのは、こうやってもうある程度予定されているとなりますと、ここについての代替案的な検討というのはされていないですね。

どこの場所が浚渫土を捨てるのに適当か。なぜかという、ご存じでしょうけれども、この周辺の漁業とか何かの影響を我々は見ているんですが、もう一つこの先にはスマトラとの間にご存じのようにブラウ・スリブという群島があるわけです、観光地が。このあたり海洋公園ではないですが、スマトラに行くまではきれいな島々、JALの島と呼ばれるようなものも含めて、観光地帯になっているわけでありまして、遠ざければ遠ざけるほど土砂がサンゴ礁への影響を与えるのではないかと、そういうことが懸念されるわけでありまして、ダンピングサイトについてのそういうご検討はどのようにされていたのか、飛び込みで申しわけありません、何かあれば教えてください。

小泉課長 まず、浚渫土砂の比較検討につきましては、大きくは沖捨てにするか、あるいは陸捨てといたしまして、どこか用地を新たにつくるというケース、2つになるかと思えます。余談になりますけれども、ベトナムのハノイ郊外の港のケースで、まさに沖捨てにするか、陸捨てにするかというのが議論になっているケースがございます。ただ、あちらのケースで、陸捨て、沖合に埋め立てをつくって行うという場合のスケール感が、ここから新宿駅ぐらいまでの長さの防波堤をつくって、それぐらいの、4掛けの4平方キロメートルぐらいのボリュームをつくる。つまり、それだけのものを陸地に新たに造成するというのは、その影響というのは実は物すごく大きいんじゃないかと思うんです。ベトナムのケースでは沖捨てを提案しますという結論にしております。これはJICAの提案です。

今回につきましても、このボリューム、ハノイのケースとは違いますが、やはり一定量のボリュームがある際に、沖捨てか、陸捨てかという選択肢の中では、沖捨てのほうが望ましいのではないかなというような分け方にしています。その中で、ではどれくらいのところに置くのがいいのかという検討につきましては、タンジュンプリオク、今のジャカルタの、その浚渫土砂をどこに置いているか。その条件を確認し、その結果水深が30メートルぐらいなんですけれども、そういうところで実施しているということを踏まえて、一つのクライテリアというのは決めました。

作本委員 今の浚渫土砂をどこに入れたかというのは、昔の話ですね。今はタンジュンプリオクの水は真っ黒けになって、海がどうしようもないくらい汚れていますから、今どこに捨てるかというよりも、建設段階、何十年も前の話ですね。

三島 今も維持浚渫の土砂は沖に捨てられています。

作本委員 今掘っている。海流が北西と書いてありますね。ということは、ここからちょうどタンジュンプリオク、あるいはブラウ・スリブのほうに海の水は流れていくという

ことを考えますと、やはりそこでどこに浚渫土砂、陸か海か、私はどちらがいいのかわかりませんが、技術的にわかりませんが、大きな影響を与える可能性はあるんじゃないでしょうか、どちらを選ぶかということによって。単に海か陸かだけの問題ではないというのは、そういう素人ながらの印象を持つわけですが、いかがでしょうか。

石田委員 あとのほうで私も浚渫土砂をどこからとるか、捨てるか質問しているんです。そこでもしっかり聞きたいんですけど、ジャワ海は非常に漁業が豊かで、ここは浮魚の、例えば大きなものであればコシナガという、中部ジャワではとても貴重されている魚です。それから、グルクマ、アジに近い魚です。それから、スマ、日本でいえば沿岸のカツオに近い種です。それから、イワシ、アジ、サバ、いっぱいいます。それでこんな浅いところでしょう。しかも水深はたかだか30メートルで、砂浜で、いろいろな魚が利用していると思うんです。そこには底生生物がいるし、そこにどかっと砂を捨てるというのは、かなり影響を考えざるを得ないということだけは今申し上げておきます。

以上です。

長谷川主査 先に進ませて。10ページぐらいまで、44番ぐらいまででほかにいかがですか。

作本委員 34番に質問を出しています作本です。ここでご回答いただいておりますので、対応策を提案しますということでご回答をいただいておりますので結果的には満足でありますけれども、今回のいろいろ報告書の内容が、港湾の設置、建設自体が引き起こす環境問題を随分書いていたんですが、実はそれだけではなくて、こういうところに施設をつくりますと停泊中の船、あるいは航行中の船、そんなところから出るビルジと呼ばれるような油濁排水ですとかがあり、そういうような管理対策も当然必要になるんだと思うんです。港から汚れを出していないからいいじゃないかというわけにはいかないんだと思うんです。そういうようなことで、ぜひ対策を相手方に提言してくださいということを言いました。あと私も見落としがちだったんですが、ほかの方の提言に入っておりますけれども、航空機用の航空タンク、燃料タンク、あるいは大きな車の駐車場、そういうようなものも付帯設備の中に入っているそうですから、こういう安全対策、事故対策というのも同時にご検討いただくということ、もちろんそういたしますと書いていただいておりますが、大事なことでないかと思ひまして、繰り返して付言させていただきました。

松下委員 松下ですが、35番については回答していただいているんですが、指摘しておりますように、過去における類似事例におけるサンゴ礁の影響をぜひ参照していただき

い、そういうことです。

それから、38番ですか、確かに船舶はトンキロ当たりのCO₂排出量は少ない、そういうことは確かだと思いますが、趣旨としては、供用後、どれくらい船舶の航行量があるかということとを予測していただきたいということと、それから、大気汚染物質としてCO₂以外でいろいろな硫黄酸化物とか窒素酸化物が想定されますから、そういった問題がどうなるかという点についても予測と対策をしていただきたい、そういう趣旨です。

石田委員 44番、私ですが、砂、浚渫はどこでやられる予定にされているのでしょうか。先ほど廃棄場所は沖合ということでお伺いしましたが。

小泉課長 浚渫は、今回航路を確保する、それから泊地を確保する。つまり、そのところ一定量をとらなければいけないので、その部分のボリュームを想定しています。今正面をご覧いただきたいのですが、全体で浚渫量が4,730万立米程度、これは航路と泊地のところからです。実際に埋め立てに必要となりますのが27.9百万立米程度、それが第1期と第2期の工程、バックアップヤードを含めてですけれども、これに必要なボリュームが27.9となります。その差の分、実はこの差、一部購入した砂を用いなければいけない部分もございますので、その部分もございしますが、その差が27.6百万立米につきましては沖捨てをしたい。今ざっとでこのような数字を出しているところです。

長谷川主査 ほかにいかがですか。

幸丸委員 3.11以来地震にはナーバスになっておりまして、要は私が想定しているのは、スマトラ島沖の大きな地震が2004年以降あります。マグニチュード9を超えてどんどん頻発している。そのことについて、ジャカルタ、こちらには余り影響がなかった、そのことをお聞きしたかったんですけれども、その辺とはちょっと違うようなご回答だったんですけれども。

小泉課長 地震は過去五、六年ですと、まさに今おっしゃっていただいたところ、それからジャワ島の遺跡で有名なジョグジャカルタなんですけど、そこら辺で発生した地震というのも最近ございました。今回の場所が、地震が発生するエリアではないというのはミスリーディングでして、やはり可能性としてはジャワ島エリアということで、そこは当然配慮しなければいけないというエリアになっております。今回この施設をどういう前提で設計するかというときに、技術基準に基づいて設計の考慮というのをちゃんと配慮に入れて行っているということで数字、0.075が0.1にしていますと書いていますが、そういうことにさせていただきます。

幸丸委員 スマトラ沖で起きた地震についてはそれほどの大きな震度であっても、被害も大したことはなかったということですか。

小泉課長 スマトラ沖のときにジャカルタ地区でどれだけくらい影響があったかというのは、私は想像つかないんですけども、少なくともこの港湾施設の設計というときに、耐震設計というのを全く意識していないということではなくて、それはちゃんと配慮、考慮しているという形にしています。

幸丸委員 日本ですら港湾が、釜石や気仙沼、惨憺たる状況になったので、そういうところで、被害、地震の影響というのはかなり小さいとは思いますが、そのあたりの、どのくらい、その当時あの地震でどのくらいの揺れがあったとか、被害があったというのは知りたいなというふうに思ったということです。

作本委員 今の件で、インドネシアでクラカタウ山脇に小さいのがあります。アナク・クラカタウ、地震の活火山で有名なところ、スマトラ島の南のほうを含めて、大体年に百何回、環境白書によれば、そのぐらいの頻度で今地震が起きていますので、もちろん中部ジャワ、今ご紹介の島、特に大きかったジョクジャ地震の問題がありますが、スマトラは、今は特に集中している。スマトラ全体にわたって地震が起きている状態です。

高橋委員 高橋です。42と43の関連ですけれども、船舶からのものについても、大気汚染とか、あるいは水質汚濁についてはいろいろ検討されるようですが、私が心配しました大型船の進入に伴う波、航跡波、これはご回答からいうと影響が軽微であるから検討しないということでしょうか。

小泉課長 今回につきましては、入港時に発生する航跡波については無視できるのではないかとということで、書かせていただきました。

高橋委員 私も素人ですからよくわかりませんが、いろいろ日本国内も含めて港で見ていると、大型船、こういうタグボートに曳航された場合でも結構波が出ています。特にこの地域というのは非常に遠浅の、浅いところですから、港そのものは影響がなくても、そういう遠浅のところでは波の影響が結構出るのではないかなという懸念があったものですから、こういう質問をさせていただきました。

以上です。

石田委員 関連してお聞きしたいのは、何トンぐらいの船がタグボートに引かれて通るんですか。

小泉課長 例えば、コンテナ船で6,000ぐらいのコンテナを積んでいる、そういうもの

ですと、横浜港であるのが5万DWT、それぐらいになるんじゃないか。

石田委員 グロストンでいうとどれぐらいになるんですか。

加藤 グロストンでいうとこれの1.2倍とか、それぐらいということですから、今回の最大対象船舶が1万3,000ぐらいのコンテナを積める船を考えておりますので、グロストンで10万トンぐらい。

石田委員 それだけの船になると、この沿岸で漁業をやっている漁師の船なんか木の葉のようなものですね。

加藤 大きさだけ比べればそうだと思いますけれども、港に近くになりますと。

石田委員 2ノットに落とすわけでしょう、タグボートで引いて2ノットか3ノットで。

加藤 そこにボートで。

石田委員 もちろん、瀬戸内海で操船したことがあるからよくわかっているんですが、自分自身も瀬戸内で釣りをしてきましたからよくわかるんですけども、数千トンの船が瀬戸内の沿岸を通ると、その船と、それから浜の間でタコ漁をやっている漁師の船はかなり揺れます。ですから、影響が軽微であるという言い方はどうも納得ができません。やっぱりどうしてもそれは影響、波の影響はかなり受けます。釣り人はもっと受けるんです。軽微であるというのは、どうしても、高橋委員がおっしゃるように、若干気になります。何をもちて軽微であると言いたいのか。タグボートが2、3ノットであってもかなり波はくるんです。そこら辺を考慮に入れて、どの程度の影響がくるかというふうに前向きに考えられて漁師に聞き取りをするなり、対策をとらないまでも、そういう波がくるよということはステークホルダーミーティングで言ってあげるといほうがより建設的なような気がするんですけども。

加藤 船が2ノットとか、何とかぐらいの速度で走行するそばにいと、石田委員が言われたような形で航跡波の影響というのは出るんですが、岸の海浜というところにどれぐらいの波が来るかという話からすると、かなりの離岸距離がありますので、そういう観点から軽微ではないかという趣旨でございます。

石田委員 操船場の船には気を遣わなければいけないですね。

加藤 そうですね。

石田委員 浚渫の絵を補足資料の10ページでいただいているんです。これはとても役に立つんですが、航路を確保するために何メートルぐらい掘るんですか。教えてください、勉強のために。港湾の施設を出て、長く沖合に向かって3本ぐらいの筋が引いてある、こ

こを掘るんだと思うんですけども、何メートルぐらい掘るんですか。

加藤 必要水深というか、喫水が17メートルを考えております。

石田委員 これは要するに1メートルの水深にしたんですね。そうすると、4メートル、5メートル、6メートルぐらい沖合。

加藤 航路の先端と、それから中のほうで違いますから、一番航路の先端のところは17メートルの水深が確保されると、付近から航路というのはスタートします。

石田委員 12、3メートルはある。

加藤 この17メートル前後のところから航路がスタートして、防波堤の口のところに向かって航路が伸びてくるわけです。

石田委員 幅はどれくらいあるんですか。

加藤 幅は数百メートルあります。

石田委員 沖合22キロメートル先に何百万立米のものを捨てるんですね。

加藤 航路部分の浚渫土については沖合の土捨てというのを今のところ考えています。

石田委員 その土捨ての場所と、それから航路として浚渫するところの海洋生物調査とか、漁業調査をおやりになられる予定ですか。

加藤 今のところそれは入っていないです。

三島 航路については生物調査を実際にサンプリングして調べております。

石田委員 沖合の捨てる場所は。

三島 捨てるところまでは今のところは計画には入っていないんです。

石田委員 でも、それはやらないとまずいんじゃないですか。

幸丸委員 沖合の土捨てというのは、要するにそこまで運搬して、ぱっとやっちゃうということですか。

小泉課長 もちろん濁りが発生しないようにというような対策というのはとりますので、そちらのところに書いていたかもしれませんが、ただ基本的には捨てるという。

石田委員 捨てるとうなるんですか、海底が盛り上がってこんな形になるんですか。台形みたいな。それともそのうち流れて拡散するんですか。

小泉課長 もちろん特定のところだけでどんどん盛り上げるということではないので、ある程度ある範囲の中で捨てていく。

石田委員 それはどのくらいの面積を予想されるんですか。なぜこんなにしつこく聞かかると、水産海洋の分野では、海底への影響というのはここ20年ぐらいずっと議論さ

れているんです。それはトロール船による海底底引き網の影響なんですけれども、つまり海底に与える改変というものが、海洋生態系、特に底生生物に対してすごい影響を与えていると主張する論文は山ほど出ています。だから、トロールで引くんじゃないんです、上から砂がふってきたら生物はたまったものではないです。これが言いたかっただけです。

長谷川主査 石田委員、44番に関しての質問だったと思うんですけれども、先ほど作本委員からもあったように、沖合投棄の場所が一カ所に固定されてしまっていて、あとは技術的対応でどうにかしようというふうなことをお考えになっているのか、あるいは、航路の浚渫ルートも含めて幾つかの代替案を用意しておいて、代替案時点でここが一番適切、さらには技術的にこうだというふうな詰め方をなさるのか。先ほどのご説明だと、代替案を想定する余地がない。何か規制があって、もうほかには選びようがないんだというふうなご説明もあったかと思うんですけれども、代替案を設けるについてはどういう状況なんですか。非常に設けにくいのか、あるいはやはりまだまだできるのか。

三島 土捨ての場所については、このあたりは石油の掘削の作業を行っている海域ですので、実質的にかなり場所としては限られております。ただ、今回捨てるときに直接の海底地形の改変もあるんですけれども、周辺への捨てたときの濁りの拡散というのが懸念されることとなりますので、これについてはシミュレーションで拡散範囲を指定する予定にしております。その結果で、余りにも岸、例えばサンゴ礁とかございませぬけれども、そういった重要な場所に影響があるようでしたら、少し沖のほうに伸ばすという可能性も考慮はしております。

石田委員 どこに捨てられるにしても、少なくとも水産重要種、近隣の漁師たちの生計の糧になっている水産重要種の生物がその海域と周辺をは利用していないということは最低条件ではないでしょうか。産卵しているとは思いませんけれども。もっと生態系に厳しい人だったら、キースピーシーズ、要するに産業的に重要な種類とキースピーシーズは違いますから、キースピーシーズが利用しているような場所は絶対許さないとされる方もいらっしゃると思います。その辺はぜひ考慮していただいて、その辺は助言で残します。

三島 主な漁場につきましては、前回マスタープランの際に聞き取り調査を行ってまして、その結果ですと、ちょうど水深30メートルのあたりまで漁場になっているというのは聞いておりますので、ちょうどこの捨て場がぎりぎり漁場の範囲かどうかというあたりにかかってまいりますので、このあたりは引き続き現地の情報を収集して、漁業者の方ともコミュニケーションをとりながら検討していきたいと思っております。

長谷川主査 石田委員まだあると思うんですが、進ませてもらっていいですか。またバックしましょう。44番ぐらいまでということでやってきたんですが、なければさらに進ませていただきたいんですが、とりあえずよろしいでしょうか。では、45番あたりから、13ページの58番ぐらいあたりで、お願いします。

高橋委員 45番ですけれども、先ほど来の浚渫の続きになりますけれども、維持浚渫については土砂処分しかスコーピングの項目として入っていないんですが、お答えでは、初期の浚渫をやってみて、その結果でまた対応を考えるというお話のようです。単に処分の話だけではなくて、実際に浚渫をした結果でまた底質といいましょうか、海流の影響などによってどうしても変わると思いますから、そういう点についてもぜひ検討いただくようお願いいたします。

以上です。

幸丸委員 維持浚渫、私が本家の浚渫のことを飛ばして維持浚渫のほうに入ったんですけれども、きちんと調査をして、相当、それこそ海流の状況、土砂の漂着とか、そういうことで相当また維持管理に負担がかかるんじゃないかなという観点からこんなふうなことを調査が必要かなというふうなご指摘をさせていただきましたけれども、十分な調査をやっていただけるということで、了解したいと思います。

長谷川主査 ほかにいかがでございますか。

作本委員 53番なんですが、もう既に議論は一部出ているサンゴ礁なんですけれども、たしか2.5キロぐらいのところにサンゴがあるというようなことで、海流からいけば反対方向ですから影響ないのかもしれない。それにしてもやはり近い距離ですから、サンゴへの影響というのは考えられるわけです。ただ、サンゴというのは西ジャワ一帯どこにでもあるんです。きれいなサンゴと、いわゆる観光用に使えないサンゴ、陸地全部がサンゴの石、塊みたいな、そんなところもありますから、そういう意味ではセドランというんですか、53番にありますけれども、これは本当に観光資源として将来的に使えるものなのかどうか。私はできればサンゴ全体を保護してもらいたいですけれども、そういう生態系の側面を含めて、保護に当たるものかということのご検討をぜひいただきたいと思います。

もう一つ、先ほどからも出ています泥なんです。泥をかぶるとサンゴはすぐ死ぬというようなことをよく言われているわけですが、開発から出てくるような泥がサンゴにかぶって太陽が遮られて死ぬということがあちらこちらで言われているわけでありまして、今回右の行にも工事中の濁りとありますが、工事中、あるいはその後においても航路をつ

くるわけですから、いろいろなところに泥が水中で舞うということが起こり得るわけです。そういう意味ではいろいろなところに起こり得る場所、特に右側の13ページの上のほうに書いている航行ルートの指定、それは決まっておられるということはあるでしょうけれども、そういうところからも常時泥が水中で拡散する、舞うような状態になるかと思うんですが、そのあたりの泥の拡散、全く抑えることは無理でしょうけれども、どのあたりまで及ぶのかということ、すべての工事場面、工事中とか何とかの基本形ではなくて、将来的な港湾の利用、あるいは航路の活用、その他含めてぜひ検討していただきたいというのが53番の趣旨です。

57番のジャカルタ湾東部海岸に森林省が指定する保護林があるけれども、近くにはないということでご回答いただきましたので、これは了解いたしました。

58番も、さっき申し上げましたけれども、船舶起因の汚染というのは、ビルジではないですけれども、いろいろなところから起こり得る可能性はありますので、自分らの港湾のところからだけではなくて、航行する船からも起こるといようなことがあります。そういうことで、ぜひいろいろな対策を相手国側に提言、ここに書いてある、58番のお答えに書いてありますけれども、提言していただくような方向でお願いできればと思います。

以上です。

長谷川主査 60番できれがいいんですが、ここまで含めてほかの方がございませうか。

佐藤委員 一つ質問なんですけれども、先ほど石油の話をご指摘なさったと思うんですけれども、沿岸で何か石油の開発をどこかでやっていると言っていましたね。そこら辺の地理的なものというのは何か情報であるのでしょうか。余りそこら辺はこの、今回の工事のところでは直結しないという理解でよろしいでしょうか。

小泉課長 お手元の資料、事前送付資料をお持ちでしょうか。これの4-6ページをご覧くださいませうか。4-6ページの下の方、4.1.7のところ、事業区域周辺の水域利用ということで書いてございませう。ここが石油の採掘が行われている場所ということで、パイプラインがどこにあるかということが今回の計画の上で大きな要素、判断材料にしておりませう。

佐藤委員 丸が採掘している場所なんですか。

小泉課長 そうです。

佐藤委員 4.1.7の。ここはかなり多いということですね。

長谷川主査 これは右上のディストリプトエリアというのがあるために、浚渫の投棄に縛りがかかっている、そういうところですね。

佐藤委員 捨てる場所というものは必然的に限定されるという理解でいいですね。

小泉課長 そういうところは当然避ける形で、その中で沖合どれくらいにするかというところは検討しています。

松下委員 リストリクテッドというのは、何がリストリクトされているんですか。どういう理由で。

三島 これは水域利用ができないという、水域利用が規制されているという解釈でよろしいかと思えます。

長谷川主査 それは石油採掘のためにほかの利用は遠慮してくれと。

三島 はい。

長谷川主査 ほかにいかがでございますか。60番、石田委員の質問なんですが、当日説明してくださいとわざわざ断っているんですが、ここで説明していただきますか。60番ですけれども。

石田委員 これは補足資料5の上のほうの図で、両矢印で書かれているところにマングローブがあるということですね。一番上のところは10メートルと書かれていますが、左上、これは河川沿いに奥に入り込んでいるという意味ですね。幅を示しているわけでしょう、両側に矢印がついているのは、これは幅ですね。

三島 そうです。矢印と垂直の方向に最大10メートルの幅で生育しているということですね。

石田委員 帯状になっているのは、この右左の線の両端にくっついた矢印のところまでがゾーンというか、エリアにするということですね。わかりました、結構あるんですね。下のこれは拡大図ですね。下はバックアップ用地のところを拡大して、そこにある。私は理解できました、ありがとうございます。

長谷川主査 ちょうど時間的に中間なので、もし60番ぐらいでほかになれば、ここで一旦休憩を取るといのはいかがですか。もしなければ、一旦ここで休憩いたしまして、私の時計ですけれども、3時35分ぐらいから開始いたします。では、よろしく願いいたします。

午後3時27分 休憩

午後3時35分 再開

長谷川主査 時間もどんどん迫ってまいりましたので、14ページの61番から残り素早くできるだけ早くやりたいと思いますが、とりあえず16ページあたりまでで各委員の方々、いかがでしょうか。ここは石田委員の幾つか出ているんですが、石田委員いかがですか。ほかの委員でも結構です。作本委員はいかがでしょう。

作本委員 66番になりますけれども、250軒の立ち退きが見込まれているということで、これは土地収用の必要あるんだということはわかりますが、そこでさっきの法律ではないですけれども、公益を優先させるような法律が今出てきているということで、できるだけJICAさんとしては、相手国側の政府と協議の上、できるだけ政策提言するような形で臨んでいただければということが66番でございます。

石田委員 私が漁業のことについて書いたところで一つ取り上げれば、この人たちはほとんど零細だと思うんです。64番、零細漁民の中でもさらに零細という人がいたとして、そうすると消滅する漁業がその人はもう100%かぶるといような、個別ベースで見ると予想はできるんです。だから、全体として統計をとった場合には何割減るといのは出ると思うんですけれども、ぜひ個別のレベルでのデータを、漁価レベル、漁価レベルといのとちょっと大変でしょうけれども、個別の漁法と漁船の大きさぐらいの単位ではどの程度影響が出るかといのはぜひ可能な範囲で押さえていただきたいと思います。多分水産課に行ってもそんなデータはないと思いますから、聞くしかないと思います。それが気になります。

佐藤委員 67番ですけれども、やはり今ご指摘あったように零細の人たちに対する職業訓練等の配慮についてもぜひご検討いただければと思います。これは恐らくステークホルダーとの、会議とのつながりもあるかと思いますが、私の理解しているところだと、まだまだ零細の人たちを代表する意見が反映されていないような現状があるかと思うので、こういうような公のことに對する職業訓練等の個別対応というものもぜひご検討いただければと思います。

以上です。

長谷川主査 ほかにいかがですか。

作本委員 69番、先ほど述べたのと同じようなことでありますけれども、やはり漁業をこれでやっていけなくなる人も予想されるわけです。そういうようなことで69番を書いておきましたけれども、漁業の消滅者、漁場がなくなるような人たちについて、法令根拠もない、特に土地への権利は自分の土地でもないからさらにまた弱ってしまうということ

で、一回の金銭賠償というだけでは必ずしもうまくいかないということがあります。佐藤さんが今おっしゃったように、何か職業訓練のような形、あるいは雇用ということもあるでしょうけれども、そういうような形で中長期的に生活に役立っていくような方策というのを考えていく必要があるかと思います。

70番にいきます。これは特に文化遺産は見られない。恐らくここには文化遺産に当たるものはないんだと思います。昔の何とか王国でもない場所かと思うんです。ただ、モスクとか、彼らの生活の中に入っているそういう文化、宗教施設、それはそれほどお金がかかるわけではありませぬので、移転の際には必ずそういうのをセットで考えてあげるといぐらいの余裕を見ていただければと思います。

71番は、アクセス道路によって高架式と書いてありますが、どのような高架式かわからなかったもので、道路の右と左が断絶してしまう可能性があります。もちろん生態系の意味もありますけれども、人間社会が分断されてしまうということではできるだけ避ける必要があるかと思います。そのあたりの配慮というものをぜひお願いしたいと思います。以上が71番です。

以上です。

佐藤委員 一つ質問よろしいでしょうか。今の71番のご指摘とつなげてなんですけれども、高架式で下が通れるということは前の回答であったと思うんですけれども、高さがどれくらいで、どれくらいの車両等も移動できるものなのか、それとも人の移動のみなのか。高さが、人は通れると思います。

小泉課長 少なくとも道路があるところは当然道路としての機能は維持できるようにしておりますし、ですので、今ある道路がそれによって高架だと分断されるということはないと思います。それは当然ながら配慮しています。

長谷川主査 例えば、こういう場所はないのでしょうかけれども、森林みたいなものがあるって、その上を通すというときはちょっと高くなりますけれども、そのぐらいを見るのでしょうか。

小泉課長 そういうことはなかったかと思います。

長谷川主査 避けるということですか。

小泉課長 避けるということになります。森林というエリアはなかったんじゃないかと思います。基本的には田園地帯で、そこに集落があるといったときに、なるべく集落は避けるという前提で線形は引く。

松下委員 高架道路で日照に与える影響とか、そういうのはないんでしょうか、どうでしょうか。

小泉課長 住宅という観点での、日照の部分というのは当然一部は影響が出てまいりますけれども、それが顕著に出るかどうかという意味では、それほどない。その影響と、通常の盛土形式にして結果的に分断してしまうというものを比較した場合に、やはりコストは高くなってしまいますが、高架形式のほうが、より地域に与える影響は少ないだろうということでそちらを採用しているという形にしています。

長谷川主査 そこも代替案の流れでいうと、高架にするか、あるいは盛土的に、この代替案も高架でいくというふうにもうほぼ決定なんじゃないですか。

小泉課長 そこは本来的にコストを下げるという至上命題でしたら盛土にしたいんですけども、やはり、冒頭から申し上げたようにいろいろな観点で比較検討すると、高架で行うほうが望ましいという形にはしています。

長谷川主査 一応EIAをやっていくときのベースとなるような案は、一応絞り込んでいきますけれども、ほかの代替案的なものも排除するものではないという理解でいいですね。いろいろやっていって、やっぱりこっちのほうがいいというものは明らかになってくることもあったりするわけで。

小泉課長 そういう検討のプロセスを経て出していますので、初めから盛土案を排除しているということではございません。

作本委員 30メートル幅の高架と書いてありますね。日が当たらないといえばおかしいんじゃないかと思いますが。水田ですから、かなり日当たりが悪いところが生まれるんじゃないかというふうに考えるのが当然じゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。ここに図が載っていますけれども。

小泉課長 日が当たらないということを申し上げるつもりはもちろんございませんけれども、もちろんそういう影響と、先ほどから申し上げているような影響とを比較してということを出しています。

長谷川主査 ほかに。

石田委員 少しだけ戻って恐縮なんですけど、マングローブのことが、60番、特にマングローブの図示化してくださいとしか書いてないんですけども、マングローブのことがスコーピングでもほとんど触れられていないようなんです。場所はこういうところがありますということで地図は非常にありがたい、よくわかりました。ただ、このマングローブの

取り扱いはどういうふうになさるおつもりですか。完全にバックアップ用地にかかっていますけれども、バックアップエリアに。それと、港湾施設の周辺のマングローブについてはどのようなことをお考えなんでしょうか。全く手をつけずに。

小泉課長 そこについてどういう対応をとるというところは検討できていないと思います。

石田委員 例えば2-18ページに、図の2.2.1バックアップ用地内利用計画というのがあるんです。これはオプション1の図だと思いますけれども、そこだけ浜のところは拡大してあって、一応砂浜海岸が少し残るように見えるんです。つまり、そこはマングローブに手をつけないというような感じなんでしょうか。

小泉課長 マングローブがあるところに手をつけないということで今回2-18ページを書いているということではございません。

石田委員 マングローブに手をつけないというわけではない。

小泉課長 ではないです。

石田委員 マングローブについてはこれから、調査には入れることは考えてはおられる。

小泉課長 調査といいますと。

石田委員 マングローブの生息域とマングローブに与える影響です。

小泉課長 そこは今後ということでやりたいと思います。

石田委員 災害防止の観点からどうですか。JICAさんも災害防止の観点、もちろん地域の資源利用ということもありますけれども、マングローブはご存じのように地震とか津波に非常に強いですから、そういう意味でマレーシア、ミャンマーやインドネシアもマングローブの植林、それからマングローブを使った参加型開発をよくやられていますけれども、一つは防災を入れています。この場合、海岸に構築物をつくって、もし仮にマングローブを切ってしまうと、今までマングローブが防いでくれていた分が大分変わるんじゃないですか。コンクリートむき出しの海岸になってしまうと、その分の波をもろに反射をして、マングローブが受けて吸収していたものがなくなるんじゃないでしょうか。マングローブが集めていた砂も逸散してしまうのではないのでしょうか。ですから、マングローブの機能については調査に加えていただきたいと思います。バックアップ用地の若干北側、北西側に河川が流れていてそこにもマングローブがあるわけですから、そちらにも影響が、コンクリート構築物がこんなにいっぱいできてしまうと、そちらにしわ寄せがいきそうな気がします。そこら辺わからないので、ぜひマングローブの調査を入れていただきたいと思います。

いうふうに、助言に入れます。

以上です。

長谷川主査 そうしましたら、72番以降進みたいと思います。70番以降、最後まで、どうぞご発言ください。

石田委員 大変つまらないことで恐縮なんですけれども、フォーカスグループディスカッションという言葉は、フォーカスグループディスカッションというときには、もうご存じだと思いますけれども、属性が同じ人たちを10人以下程度集めて、最初に質問を投げかけて、そこからまた別の課題を引き出すことによって、通常のインタビューで得られないものを集めていく手法なんです。しかも、それは属性を限っているということで、例えば女の人を10人、若い人や長老ごとにとというのがフォーカスグループディスカッションです。ここでフォーカスグループディスカッションというタイトルは書かれていますけれども、これはひょっとして集団インタビューではないのでしょうかというのが、私のつまらない質問なんです。75番の。

三島 集団インタビュー、ある意味そういったニュアンスもあるかと思います。フォーカスグループディスカッションという名前を使いましたのは、現地のローカルコンサルタントであるとか、現場の方がその言葉を使っていたので、それがわかりやすいのであればという意味で仮にその言い方を使わせていただきましたけれども、おっしゃるように確かに属性であるとか、ある特定の職業の人であるとか、そういう方たちを集めてディスカッションをしているというわけではありません。

石田委員 これがもし開発分野のレポートであるのであれば、フォーカスグループのディスカッションという言葉は気をつけて使われたほうがいいように思います。検討してみてください。お願いします。

長谷川主査 ほかにいかがでございますか。

佐藤委員 72番の松下委員のご指摘も踏まえてなんですけれども、私も前のほうで書いたんですけれども、やはり雨期と乾期の状態の中で随分河口周辺に関するいろいろな災害が出る可能性というのがある。つまり、雨期に関して河口周辺に対しての非常に水の量が多くなっています。結果的に開発している最中に何かしらの被害をこうむることもあり得るのかなと思ってまして、この雨期と乾期というようなものの間隔の中で調査をすることは考えてはいらっしゃるということでしょうか。前の文章ですと、乾期から雨期への移行のときに調査をするというようなことはどこかに書いてあったと思うんですけれど

も、雨期と乾期を分けての調査というものは考えていらっしゃるのでしょうか。

三島 現地調査としてはスケジュール的な都合がありましたので、雨期から乾期への移行期に当たる時期に一回調査を行っています。ただ、おっしゃられたような雨量とか年間を通した気象については、もちろん考慮する必要はあるかとは思いますが、気象データ等については年間を通して整理をしていきたいと思っております。

作本委員 今の件で、飛び込みで申しわけありません、作本ですけれども、インドネシアだけではなくて、東南アジア一帯では乾期と雨期というので自然条件は随分違います。水量も違う、起こる問題の種類も違うということで、大体ここでアセスをやる場合には別のデータがあればそれを利用するとしても、両極端を一応調べるとするのは鉄則なんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。中間を選ぶのではなくて。十分聞こえなかったんですけれども。

長谷川主査 中間を選ぶという意味ではないですね。

作本委員 両方とも比較されているという意味ですか、乾期、雨期。

三島 現地の調査としましては、今は水質調査、底質調査、それから生物調査、大気、騒音といった項目を調査していますけれども、それは調査期間を通じて一回調査を予定しております、それはおおむね終了しまして、4月から5月にかけて、ちょうどインドネシアでは雨期から乾期に移行する時期に相当しますが、その時期に一回実施をしております。現地のデータとしては、その一回きりを予定しているということです。

作本委員 でもやはり調査は一回なんですね、雨期からこの時期ですね。

長谷川主査 作本委員がおっしゃるように、雨期と乾期、両方ちゃんとデータを集めて、予測の素材にするということは鉄則だと思いますけれども、スコーピングの中の絞り込みとしては雨期についてはこういうものがあるのだからこういう手法で現況調査をします。乾期についてはこういうふうにしますという、それさえも絞り込みの一部ですから、そういうふうなコンサル側の論理的なものがあれば、それはそれでいいと思うんですけれども、今のところがはっきりしていなかったというのが多分作本委員のご指摘かなと思います。

三島 季節的に評価するものと、一回やれば代表できるものがあるかと思うんですけれども、代表できないものとしては気象のデータ、おっしゃられたような河川水量にかかわるものであるとか、風であるとか、潮流であるとかいったようなものについては、やはり雨期と乾期、両方のデータが必要であろうかと思っておりますので、それについては既存のデータを集めることで対応したいと考えております。

作本委員 既存のデータでもあるはずですから、やはり雨期と乾期の代表的なところは見比べる、特にここは洪水に見舞われる地域でもありますので、そういう意味では大事ではないかと思います。

以上です。

長谷川主査 いかがでしょうか。

石田委員 76番ですけれども、村でのディスカッションにムカルジャヤという村が含まれていないのは、これは直接的な影響がないとおっしゃっていますが、でも漁業をされているから直接的な影響があるんじゃないでしょうか。

三島 漁業対象地については、これまでの調査とはまた別途調査をする予定にしております。

石田委員 村でのディスカッションは、では漁業については聞かないということですか。

三島 ディスカッションは漁業だけではないですので、直近の4村を対象にしました。

石田委員 直近の定義は何ですか。

三島 バックアップエリアがかぶっている村です。

石田委員 チカバラゲジャワ村もかぶっているんですか。

三島 そうです。

石田委員 これもかぶっているんですか。わかりました。バックアップエリアが入っている村が、そういう意味ですか。ムカルジャワは別途インタビュー等で影響調査を行う。了解です。

作本委員 79番ですが、ステークホルダーミーティングについて、JICAさんでは2回されたいということをおられます。先ほど申し上げた土地収用後で一回やれば足りるというような書き方になっていますけれども、しかも対象者が直接利害を受ける人、地元の人という、そういう限定つきのステークホルダー会議になっておりますけれども、ぜひJICAさんのガイドラインの趣旨のもとで、79番ですが、やっていただけるようお願いしたいと思います。

80番と82番、両方にまたがるんですが、既に第1回目のステークホルダー会議を現地で行われたということでもありますけれども、4月25日に行われた参加者リストでもありますけれども、役所の人が多いように見受けられたんですけれども、これは村といっても代表者である。そういうことで、直接に影響を受ける人たちに十分に声をかけられたのかという不安を持ったんです。さらに村の人が若干出ている。いわゆる持ち主はゼロ、ジャカルタ

の街の人がこのあたりの水田とか何か、資産価値のあるものを持っておられる。そういう意味で、ここで補償する相手がここに実際参加していないというようなところで、こういうステークホルダー会議は実質的な意味があったのかどうかということが、80番で気になったということで指摘させていただきました。

82番はそれに先立つように4つの村に、特に影響が大きいからということで、恐らく権利にされたという、私は理解したいわけですがけれども、そこで一つずつの村からヒアリングをしているという、このあたりの手続はどういうふうな意図があったのかということ、一応お伺いしておきたいと思います。82番に関して、以上です。

長谷川主査 いかがでしょうか。

三島 ステークホルダー協議が行政関係者ばかりで占められていたのではないかとご指摘ですがけれども、81番の回答欄にも書かせていただきましたとおり、人数的にはかなり行政関係者というよりも、その村からの出席者が大半を占めております。関連する村の数がアクセス道路沿いをずっとたどっていきますとかなり、数十村にわたりますので、それらからどなたか出席していただくと思いますと、村の村長であるとか、あるいは地域のリーダーといった代表の方に限らざるを得ない。人数的に限らざるを得ないといったところになってまいりますので、今回は村の代表者を中心とした会議を持たせていただきました。

作本委員 今、4-25ページというところ、4章の25を改めて見ているんですが、ここにはそういうリーダー格の人が多いですね。何とか局の何とかという、そういう意味では、やはり64名、人数としては多いと思います。5月1日で64名で、5月2日で77名参加されている。意見はいろいろ多様に出ているということで読ませていただきました。それでもやはり直接影響を受けるような人たちがかなり少ないんじゃないかというような印象を私持ったんですがけれども、そういうことはありませんでしょうか。人数の関係でリーダー格を呼ばざるを得なかったというお答えでしたけれども。

三島 人数的には、例えば5月1日の協議ですと、調査団であるとかローカルコンサルタントを除きますと54名が全出席者数ですがけれども、そのうちの37名が村の住民です。2日目は、67名中の50名が村の住民になりますので、資料上でリストアップしました団体名からしますと随分住民以外が多かったんじゃないかという印象を持たれるかもしれませんがけれども、人数で比較しますと、下のほうに書いてあります村のリーダー、村長といった方々がかなり半分以上占めているという状況になっております。

佐藤委員 できれば、住民のところが多いのであれば、その村長、リーダー等の属性ももう少し明らかにしていただきたいということと、やはり作本委員がご指摘して下さったように、やはり実際にこれで被害をこうむる人たち、当然想定されていますので、余り周辺化されてきた人々というか、女性グループでもそうだと思いますし、そういう漁業権を持たないような人たちに対する配慮というようなものを何かしらここで明らかにしていただければ、多分こういう指摘はないと思うんです。ここはあくまで村長とリーダーとしか書いてないものですから、私も同じような質問をさせていただきました。もう少し具体的な属性はわかりますでしょうか。

石田委員 村長と隣組の組長ぐらいですか。

三島 基本的には村長プラスアルファです。村長の裁量で地域の指導的な立場にある、公式、非公式の方、あるいは漁業者グループであるとか、農民グループがある場合はその代表の方を選んでいただいています。

石田委員 私も今のお二方と全く同じ意見で、道路も通して、港も、道路もこれだけの村を通す、クワマデン、ケシャマデン、ベサを通す。しかもそこは全部水田で、かつ港のところは少なくとも4カ村はバックアップ地帯にかかわっているということで、代表者しか出さないというのは、インドネシアの場合ははっきりいって危険だと思います。住民の声を拾っているようで半分拾っていればいいほうではないでしょうか。多分半分も拾っていないと思います。それをステークホルダー協議でやるのは難しいというのも理解できるんです。そうすると、例えばフォーカスグループ、ここで書かれている村ごとにやられたディスカッションというのをもう少し丁寧に何度かやられるのはいかがなんでしょうか。道路が本当に気になるんです。もちろん港も気になりますけれども、道路のほうもこれだけ長い道路を通して、これだけのデサをとっておきながら、村長さんだけで済ますというのは、やはりちょっと不思議な気がするんです。もう少し普通の人の声を聞かれたほうが、普通の農業をやっている農家のお母さんだとか、若い人とか、おじいちゃんの声聞いたほうがいいと思うんです。それをステークホルダーで来いというのは多分無理かもしれない。いろいろな文化的や社会的背景もあって、それから旅費の問題もあるでしょうから、旅費とかお弁当とかお菓子の問題で予算もあるでしょうから、そうすると、調査団が出かけて行ってヒアリングするとか、それこそどこかの公民館でも村のところに集まっていたいて、二、三十人の人に自由に意見を言ってもらって、ポストカードに書いてきてそれを集めるということだけでもかなり違うんじゃないかというふうな気がするんですけど

も。ですから、若干やっていただいたんですけれどもひょっとしたら抜けが、カバーされていない人たちも多いんじゃないかという気はしています。

長谷川主査 行っていない人間が断定してしゃべっているんですけれども、多分言い分があると思います。調査に関して。

三島 それは努力量の問題でございまして、やる必要があるということであれば、それはお金を出して時間もつくってやるということになるかだと思います。そのことに対する反対論というのはないと思います。

作本委員 私も現地に住んでいたりして感じるんです。やはり村長さんにはさからわないんです。そういう生活、道徳みたいなものがイスラム教でずっと浸透していますので、そういう意味で本当の意見が吸い上げられたのかどうかというところは、こちらで疑いを持つ。そういう意味で、私はもう一つ、4つの村でヒアリングされたのは別の人という意味で積極的な意味合いがあったんじゃないかというので質問したんです。実際ここに並んでいる意見は随分出ていますね。いろいろ具体的な意見が出ていますので、やはりこれはでき上がった社会というよりも、農村でばらばらに見えるかもしれないけれども、指導者という人が力を持っているんです。そういうところでいろいろな底辺の人たちの被害影響を吸い上げるためには、それだけの時間とコストはかかるかもしれないけれども、やる必要があるだろう、そういう意味合いでございまして。

佐藤委員 こういうのに地域の人たちを余り入れていない理由というのは、一般道との接続をしないということが一つ今回の大きな理由になっているのでしょうか。要は、ここが高速道路そのものが、その地域なり、一般道と接続しないですね。だからこそ地域住民に裨益しないからこそ、村長のオーケーだけとっていけばいいというような理解でしょうか。

三島 いえ、それは特に意図はしていません。

佐藤委員 逆にいえば、そのプロセスを地域住民のステークホルダー会議をやっておかないと、逆に利権構造で村長が内緒で何か利益をこうむっているんじゃないかみたいなことも十分出てくる可能性はあります。そういう今後の問題を出さないためにも、意見を聞いておくプロセスというのは大事なかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

長谷川主査 インドネシアといっても広くて、現地、現地によってどういうふうな社会構造になっていたり、どういう有力者がいたり、文化的なものを含めると、一概にこういう方法でやらなければいけないというのはなかなか言いづらいところがあるかと思うんで

す。ただ、今、各委員がおっしゃったことは大事なところでもあるわけで、もしコンサルタントの方が実際やられて、現地コンサルタントも含めてやられて、ここが足りなかったということがもしおありであれば、ぜひそこを強化してやっていただきたいと思います。

作本委員 なぜかという、高架鉄道のほうがお金がかかるのになぜやったのかという、本当にそれで水田を潰さないためという理由を申し上げられたけれども、必ずしもそこが本当かなということが、現地を見ていませんからわからないわけです。この辺の地盤が弱いということは知っていますけれども、そうすると高架鉄道のほうが経費的に若干かかって洪水その他のときにも輸送できるという、別の利点もご説明がない中に働いているんじゃないかという、そういう若干の理解できていない要因があるのではないかと思って、そういうことで周辺のほうから質問させてもらっているという、そういう意図があります。

以上です。

長谷川主査 時間が大分たちました。最後までをやっていただいたんですが、全体で結構なんです、質問できなかつたとか、ここをちょっと言い忘れたとか、何かそういうことがあれば全体を通して結構なので言ってほしいと思います。それが終わった段階で、今度はどの項目についてどのコメント、質問について助言にもっていくかというふうな話にもっていきたいと思います。その前に何か追加でご発言がある方がいらっしゃれば、では、進めさせていただいて、もしその過程で新たに再度質問等があった場合はしていただきたいと思います。助言の作成の要領なんですけれども、表現としては、今までの経験を踏まえると、何々することというふうな末尾で終わる表現が一番いいかと思います。それから、一つ一つ、特にそれを言ってくれた委員の方に、それをどうするか。助言に含めるかどうかというふうなことになるかと思うんですけれども、その項目についてやめるということでも結構ですし、それから、一部だけ残したいということで提案されたり、それから、ほかのだれか、あるいは自分のこれと結びつけて残したいというふうなことでもいいかと思います。一つ一つやっていきますけれども、表現を細かくやっていくとどんどん時間がなくなっていくので、細かい、細部については、もし後でということによっていただく余地があれば、それはそちらに回して、それを助言に残すかどうかというのを優先させながら見させていただきたいと思います。そんな進め方でよろしいですか。

では、最初からいきます。1番目、佐藤委員ですが、これはどういたしましょうか。

佐藤委員 削除をお願いします。2番目、削除をお願いします。

松下委員 3番も結構です。

石田委員 4番も不要です。削除してください。

佐藤委員 5番は削除をお願いします。

石田委員 6番も不要です、削除をお願いします。

高橋委員 7番は、そもそもの立地の場所、関係とか、いろいろ関係しますから、残してください。

長谷川主査 今の時点でここをこう変えたというのはすぐおわかりになりますか。

高橋委員 「明示することと。」

長谷川主査 8番はいかがですか。

作本委員 削除で結構です。

長谷川主査 9番は私です。削除をお願いします。

石田委員 戻って済みません。6番です。6番なんですけど、一番最後の文章だけ残してください。「コンテナ取扱量の需要について、数字を上げて記載してください」というところです。文章についてはまたドラフトしていただいた後で、メール審議で見たいと思います。

長谷川主査 北カリバル港というところから残したほうがいいですか。

石田委員 はい。

長谷川主査 これから後の5行、これを残す。今9番終わりました、10番はいかがでしょうか。

作本委員 10番は残したいんですけども、文章を変えさせてください。最後の3行ぐらい目にあります、「自然との共生で成り立っていた脆弱な生計手段を失うことなく、彼らの持続的な生活を維持するための方策を検討すること。」

以上です。

石田委員 11番は削除してください。

作本委員 12番も納得しました、削除をお願いします。

長谷川主査 13番はいかがですか。

作本委員 これも削除で結構です。

佐藤委員 14番は残していただければと思います。簡単に、「雨期と乾期の両期において調査を行うこと。」、後でまた考えます。

長谷川主査 15番はいかがでございますか。

高橋委員 15番は他の委員の方との関連がありますが、「判定は慎重に検討すること」

というような形で残していただければと思います。

長谷川主査 16番はいかがでしょうか。

石田委員 16、17、18ですが、これは線形決定のことですけれども、これも調査の後でもう一度代替案の見直しはあり得るわけですね。そういうことであれば恐らく後ろに出てくる、海岸はたしか代替案のどこまで戻るかというお話があったと思うんですけれども、線形についてはなかった。線形は余りもう変わらない。では、一旦、16、17、18は落としてください。もし復活するようだったらメールで復活します。

長谷川主査 今のは27番に私のコメントがあるんですが、もしよければ具体的な項目をここに追記するというのであればいいかなと思うんですが。

石田委員 では、そうさせていただきます。

長谷川主査 ここまできたらまたサジェスチョンください。とりあえず16、17、18は消すということによろしいですか。

石田委員 はい。

幸丸委員 19、20は、私は納得しましたので削除していただいて結構です。

高橋委員 21は残して、「アセス道路候補比較においては、既存の工業団地との関係なども必要に応じて検討すること。」

佐藤委員 22番から25番、削除をお願いします。

長谷川主査 26は私です。これも消して結構です。27番は先ほどあったように残してください。表現としては、1行目要りません。2行目も要りません。「EIAで十分な環境配慮を行うためには」というふうにつけてくれますか。「EIAで十分な環境配慮を行うためにはほかの代替案も視野に入れたEIAを行うこと。」EIA、EIAと続けました、後で字句は訂正させてもらいます。ここに具体的に特に何々というふうに入れるかどうかですけれども。

石田委員 今特にこれといったものが候補で上がらないので。

長谷川主査 後日またメール審議のときに、特にこれはということがあればここに追記、あるいはほかの形をとるということで、それによろしいでしょうか。では、28番。

石田委員 28番は残したいと思います。28は、米作地帯を通過する道路であることから、収穫量等に与える影響を調査の上慎重に把握することというふうにしたいと思います。

長谷川主査 そこは私の案も入れてもらえますか。収量に与える影響の前に、光の害を含む、「光害を含む収量に与える影響」というふうにしていただければありがたいです。

石田委員の28番はそれでよろしいですね。では、29番。

高橋委員 29と30ですけれども、2つ一緒にして残すということで、「港湾の代替案比較においては、潮流変化などによる自然海岸、漁業及び養魚場などへの影響を勘案すること」という感じで残していただきたいと思います。

長谷川主査 29、30を一緒にするということですね。31番、いかがですか。

石田委員 31番は落としてください。32番は残しますが、文章を変えます。「サンゴ礁への影響については、構造物からの距離のみならず、海流、濁り、浚渫などとの関連性を調査すること。」

以上です。

長谷川主査 33番。

松下委員 落としてください。

長谷川主査 34番。

作本委員 残してください。文言、2行目からですけれども、「停泊・航行の船舶が投棄する油濁排水の管理対策及び船舶や航空機用の燃料タンクの保管施設等に対する安全性確保、事故防止に留意すること。」

長谷川主査 35番、いかがでしょうか。

松下委員 残してください。文章としては、「建設予定地の東側に位置するサンゴ礁への影響の評価とその対策検討に当たっては、過去の類似事例も参照すること。」

長谷川主査 36番はいかがですか。

松下委員 これも残してください、最後のところだけ、「理由を明らかにすること。」

佐藤委員 36とくっつけて、同じ質問です。

長谷川主査 37と一緒にだから37は特に要らないということですか。38番はいかがでしょう。

松下委員 38も残してください。文章は、「供用後の船舶航行量とその排出ガス量の予測と評価を行うこと。」

長谷川主査 では、39番です。

幸丸委員 耐震設計で十分でというお答えだったんですけれども、基本的に残していただきたいと思います。まず、2段目の「近傍の既設港湾や後背地における最近の巨大地震による被害状況の有無、程度を把握し、当該施設の地震被害予測調査を行うこと。」、後でもう一回見直します。

佐藤委員 そこに災害に伴ういろいろな業務に従事する人たちに対する周知、あとはそういう安全教育みたいなことは一つ書いておいたほうがいいかなと思います。要はリスクがあるということだけは、「災害に伴う周知、安全教育を行うこと。」

長谷川主査 前段は消していいですか。前段は消して結構です。私の40番は消して結構です、同じですから。それから、41番は、これも消して結構です。

高橋委員 42番は消して結構です。43番は生かして、「(魚類)など、及び漁業への影響評価を検討すること。」

長谷川主査 44番、石田委員いかがですか。

石田委員 44番は、一つ後の高橋委員のほうがより具体的に書かれているのではないかと思いますので、そこにできればお願いするというのはいかがでしょう。

長谷川主査 いかがですか。

高橋委員 私の提案は、45を生かしますが、「維持浚渫に伴う底質、地形さらには魚類などへの影響についても検討し、必要に応じて緩和策等も検討すること。」

長谷川主査 これで44番はカバーしていますか。

石田委員 かなりカバーしていただきました。新たにもう一つだけお願いします。今のほとんどカバーしていただいています。

長谷川主査 45番と独立させますか、それとも45番につけますか。

石田委員 やっていただきたいのは、浚渫土砂を沖合投棄することによる生態系への影響評価です。これは、できれば定量的にやってほしいです。「可能な限り」で結構です。

長谷川主査 これは45番の上と全然違うものですか。

石田委員 生態系及び漁業です。「沖合投棄することによる生態系及び地域漁業」。

長谷川主査 維持浚渫とそれから沖合投棄は違う話ですね。

石田委員 それでしたら別に。

長谷川主査 上にしますか。44番にそれをもってきますか。先ほどの消して、44番にもってきてください。44、45につきましてはよろしいですか。46番。

幸丸委員 46も維持浚渫のことです。調査項目について残す。今の前のに含まれるかという気もするんですが。45に必要な部分をつけ加えるという形で、後で検討させてください。

長谷川主査 後で整理するというので、46番自体は消してもらおう。47番。

石田委員 47番は文言どおりそのまま助言にします。今のところ一字一句変えません。

48番も助言にしますが、このようにしていただけますか。その文章の真ん中あたりの「チラマヤ沖から沿岸にかけての」というふうにまず書いてください。「チラマヤ沖から沿岸にかけての貨物量や船舶来航数について」、その後が、その一つ後の段落「よって」から始まる段落、「よって」を外していただいて、あと全部使ってください。「関係者へのヒアリング、定性的データに加えて貨物量増加など定量的データも用いて解析を行うこと。」

長谷川主査 チラマヤ沖の前までは消していいんですね。

長谷川主査 49番は、これは残してください。このままでいいです。50番はいかがでしょうか。

石田委員 50番は保留にさせていただきますか。51番は結構です。削除してください。それから、52番は念押し的になりますけれども、影響評価の結果代替案比較の再評価を行ってほしいと思っていますので、これは残したいんです。どこかでダブルのかもしれませんが。その場合は調整しますが、今のところ残そうと思っています。文案は、「サンゴ礁への環境影響評価の調査後に代替案比較を再評価すること。」、もしどこかでダブルしているようであればこちらを消しますが、一応再評価をしてほしいので残します。

長谷川主査 私のさっきのところにも具体的なものとして入れ込むとか、そういうこともあるようです。とりあえずこのままにしておきます。52番はこれでよろしいですか。

石田委員 結構です。

長谷川主査 53番、作本委員。

作本委員 残してください。後半の文章ですが、4-16ページという次から、「港湾建設や」というところがあります。そこから残していただいて、「港湾建設や浚渫工事等からの汚泥の拡散防止、さらには大型船舶の航行ルート指定等による周辺への汚泥拡散を予防すること。」、この4行ほど残していただいて、前後は削除してください。

以上です。

長谷川主査 54番です。

石田委員 54番残します。文章はほとんどそのまま使って、「既存サンゴ礁への影響を判断するに当たり、サンゴ礁の専門家からの意見をあおぐこと。」

以上です。もう予定されてはいますけれども、一応助言に入れさせていただきます。

佐藤委員 サンゴ礁だけではなくて、底生生物等のものは必要なんですか。

石田委員 とてもいいと思います。

長谷川主査 どう入れましょうか。

佐藤委員 「サンゴ礁及び底生生物への影響を」、55番は反映されているので結構です。削除をお願いします。

長谷川主査 56番、いかがですか。

石田委員 56番はそのまま残してください。

長谷川主査 57番。

作本委員 削除をお願いします。

長谷川主査 58番はいかがでしょう。

作本委員 残してください。4-18ページというところの次からですけれども、「船舶起因による海洋汚染や浮遊物による汚染、小形船と大型船舶との衝突事故などに関する対策を相手国政府に提言すること。」、それで終わりです。

長谷川主査 では、59番です。

石田委員 59、削除をお願いします。60番、マングローブについて残しますが、文章はこのようにしてください。「現存するマングローブの分布、機能及び事業が与える影響について調査すること。」

以上です。

長谷川主査 61番、松下委員いかがですか。

松下委員 これは残してください。文章は原文を生かしながら、「事業により負の影響を受ける漁業者とそれ以外の者の間などの利害対立の可能性に留意すること。」

長谷川主査 62番が石田委員ですね。

石田委員 残しますが、このようにしてください。「サンゴ礁の保全及び漁場の確保については」、そこからは文章を使うんですが、真ん中より少し下、「生計を営む漁師や住民の意見も参考にしながら構築していくこと。」

以上です。

長谷川主査 63番はやはり石田委員ですね。

石田委員 結構です、落としてください。

長谷川主査 64番も石田委員です。

石田委員 64番ですね。「より零細な漁民と彼らが主に対象としている漁場や魚種についての解析については十分に注意を払うこと。」とりあえずそうしておいてください。

長谷川主査 65番はいかがでしょう。

石田委員 65番は残してください。64番と重なるかもしれませんが、後で一緒にするかもしれませんが、65番の後半です。「よって」までを外して、「よって」の後の、「消滅または大きな影響を受ける漁場の主な利用者の生計度合い、漁業の形態と結びつけた上で分析を行うこと。」64にかなり近いので、恐らく後で一緒にすると思います。

作本委員 66番はカットです、削除してください。

長谷川主査 67番、佐藤委員。

佐藤委員 残します。「住民移転に伴う生計回復に向けた職業訓練等の中長期的な支援を検討すること。」それをお願いします。

長谷川主査 68番、作本委員です。

作本委員 残してください。残す場所は、上のほうから六、七行目、「不法居住者に」というところからですが、ここから「不法居住者に対する補償義務は」となっていますが、そのまま残していただいて、「規定」というところを「法定上限定的なので、JICAガイドラインに基づき十分配慮すること。」

以上です。

長谷川主査 69番。

作本委員 削除で結構です。

長谷川主査 70番。

作本委員 70番は、「モスク等」というところ以下を残していただいて、「モスクなどの文化、宗教施設が移転対象となる場合には特別な配慮を行うこと。」、特別でいいですね、ちょっと言い過ぎでしょうか。

長谷川主査 71番。

作本委員 これについてやはり残していただいて、「アクセス道路を建設することによって道路両脇の生活圏が分断されないように留意すること。」

以上です。

長谷川主査 72番、松下委員。

松下委員 残してください。原文を生かしますが、最初につけ加えまして、「ステークホルダー協議で出された港湾に関する意見（雨期には必要）への対応を検討すること。」
「ステークホルダー協議で出された港湾に関する意見（雨期には河口周辺が洪水の影響を受ける農地保全のため河口の浚渫が必要）への対応を検討すること。」

それから、次の73番も同じ形で残していただいて、同じ文章になります。「ステークホ

ルダ－協議で出された道路に関する意見（これこれ）への対応を検討すること。」74番も同じ形で、「道路に関する意見（これこれ）への対応を検討する。」

長谷川主査 この辺はまとめて項目を立てるという方法もあるかもしれませんが、後でまた検討してください。とりあえずこういうことで。次の石田委員、75番です。

石田委員 75番は結構です。

長谷川主査 76番は。

石田委員 76、77、78をまとめて次のようにしたいと思うんです。全く新しく文章をつくりました。「道路、バックアップ用地、養殖池、海面漁業に直接的にかかわる人々については、代表者のみならず村におけるさまざまな住民グループの意見を収集すること。」

以上です。

長谷川主査 77番、78番も消してよろしいですね。

石田委員 消してください。

長谷川主査 79番はいかがですか。

作本委員 削除で結構です。

長谷川主査 80番は。

作本委員 若干残させていただいて、1行目にある「ステークホルダー協議」という言葉を残させていただいて、「においては」、5行目ぐらいに飛びますけれども、「直接に環境影響を受ける可能性のある人々の参加を優先させること。」

以上です。

長谷川主査 81番、佐藤委員、いかがですか。

佐藤委員 反映されていますので、削除をお願いします。

長谷川主査 82番。

作本委員 削除で結構です。

長谷川主査 83番は、これも削除をお願いします。84番。

佐藤委員 残す形をお願いします。「工事中、供用後の水域利用に係る権利、漁業権」、これは公的なもの、慣例的なものいかに、どちらでもです。「の配分、利用許可等の緩和策を検討すること。」

長谷川主査 最後になりました、85番、石田委員。

石田委員 落としてください。

長谷川主査 大急ぎでやりまして申しわけございません。一応絞り込みが終わりまして、細かな表現等はまた事務局で整理されたものを我々に投げてくると思いますので、そのときによろしく願います。ここまでで各委員、お気づきの点とか、さらに重ねて変更があれば、この場で発言してほしいんですが。

小泉課長 まず、6番をお願いします。北カリバルのところで、石田委員から需要予測の値は残してくださいというのが先ほどあったかと思うんです。この需要予測そのものにつきましては報告書にも書いてございますし。

石田委員 報告書というのは今回私たちがいただいた事前資料ですか。

小泉課長 事前資料には確かに入っていなかったと思います。

石田委員 事前資料がこれからこの調査の報告書のベースの一つになると理解したので、そういう助言にしました。そういう趣旨です。

小泉課長 ここでコメントとして出てしまうとまるで需要予測がやっていないというふうに誤解されてしまうのではないのでしょうか。

石田委員 報告書でいずれにせよそれは、需要予測は数字としてドラフトファイナルではかかる予定ですか。では、落としてください。落としましょう、結構です。

小泉課長 67番、よろしいでしょうか。佐藤委員からで、「住民移転に伴う職業訓練等の支援を検討すること」というのがございましたが、このところ、スタンスとしましては、「そういう支援を行うようインドネシア側に働きかけをする」ということでよろしいでしょうか。

佐藤委員 はい。

小泉課長 それから、私はもう一点だけです。80番、作本委員のところで、「零細の方々の参加を優先させること」ということがございましたけれども、そこを「優先させる」という表現がよいのか、ステークホルダー協議を行うときにそういう方々の意見をしっかり吸い上げるよう、例えば別に行うとか、やり方はいろいろあるかと思うんですけれども、優先させることとしてしまうと、逆にバイアスがかかってしまうリスクもあるかなと思うんですけれども。

作本委員 ご趣旨はわかりました。では、「十分な参加を検討すること」ぐらいで。

小泉課長 ちゃんと声を吸い上げるようにしてくださいというメッセージと承りました。

作本委員 そういう意味です。ただ、今回のもう既に何回かステークホルダー協議をやっていますから、それを変えていただきたいという意味が優先という言葉に入ったんです

けれども、質的に変えてほしいという意味だったんですが、趣旨は同じですから、「参加が得られるように配慮する」、住民自身が出られるような機会を増やしていただければそれで結構です。

長谷川主査 石田委員が50番を保留になさっていたんですが、今何か考えが至れば。まだということであれば後でも結構ですけれども。

石田委員 持ち帰らせてください。

長谷川主査 事務局、調査団側からはほかにあれば、これについていかがですか。かなり当然やると考えておられることも大分あると思うんですが、念のためということで書かせてもらったのもありますので、よろしく願いいたします。

三島 一点お伺いしたいのは、米作に対する光害の影響というのは、具体的には道路でそういった事例が懸念されているということでしょうか。

長谷川主査 例えば、私が前にやったベトナムの廃棄物処分場ですけれども、かなり郊外に最終処分場をつくりまして、もともと道路はありましたけれども、夜間照明をつけて24時間態勢でごみを運ぶということ、そんなことはなかったんですけれども、道路がつくられたことによって夜間もどんどん照明があったものですから、そこに植わっていた品種だけかもしれませんが、稲作の収量がかなり落ちて、その後それ用の品種を導入しなければいけなくなったというふうな事例があったんです。そういった研究結果も環境省の光害ガイドラインというふうな中にも入っていますし、途上国でも可能性はあるものですから、もし24時間そういった道路が新しくできて、両端に畑地、稲作地帯があるとすれば、そこも含めながらEIAをやってほしいという趣旨でございます、よろしく願いします。

ほかはいかがですか。ときどき全然見当違いのことを言うこともあるので、お気づきになったら言っていただいて結構なんですけれども。よろしいですか。ほかの委員はどうですか。とりあえずはよろしいですか。これで検討はおしまいにしたいと思います。

作本委員 「既存の」という出だしの作本のところが、海、自然の海が一つ誤植で、既存の自然との共生で、海をとっていただいて。

長谷川主査 あとは事務局にお渡しします。

河野 いただいた助言案を水曜日までには皆さんにメールでお送りします。全体会合の確定は8月になりますので時間はあるのですが、例えば13日ぐらいをめどにまとめていただければと思いますが、いかがでしょうか。

長谷川主査 何か、ここまでメール審議をやってこんなところをもう少し工夫したらや

りやすいんじゃないかとか、そういう思いがある方もいらっしゃると思うんです。何かあったら、せっかくですから。私自身がこういう形式でコメントを入れてやるというやり方はとてもなれていないものですから、私今回主査をやらせていただいて事務局にかなりご迷惑をかけると思うんですが、よろしく願いいたします。ほかにどうですか。

作本委員 私も以前の経験から、ここで学ばせていただいた経験から、ついつい自分の表現した内容の中にスコーピングがまざっていたり、自然環境がまざっていたりということがありますので、また後でダブリが生じているような場合にはほかの委員の方も含めてよろしく、あるいは事務局の方からこの文章ちょっとおかしいんじゃないですかと気づかれたようなところがあれば、またぜひ、はてなでもつけて教えてください。よろしく願いします。

河野 本日はどうもありがとうございました。

午後4時53分 閉会