

インドネシアの環境問題についての 若干の紹介（２）

—ある東南アジア NGO レポートから—

神 戸 秀 彦

<ケーススタディ# 1 立ち退かされた人々>

過去25年間にわたって、環境の悪化が、インドネシアの農民に、低い収入と質的に貧しい生活を引き起こしてきた。多くの農民達は、都市へ移住することを余儀なくされ、その結果、都市のスラムが広範に生じるようになった。

様々な力が、農民を周辺へ追いやることに寄与してきたが、それは国の発展のほとんどすべての局面を含めてであった。しかし、主には2つの傾向が現われている。第一に、住居または保全区域、そしてダムを原因とする農民の土地の質と量の減少である。これは、1960年の農業改革が不適切に行なれたことによって助長されてきた。第二に、緑の革命 (the Green Revolution) とそれに伴う信用システムが、農民をその土地から立ち退かせないにしても、次第に、彼らを果てしなく債務に追われるサイクルの中に陥れている。

<企業のための移住>

西ジャワのパデガ (Badega) の例が、零細農民と私的企業間の土地をめぐる紛争の共通点を示している。日本の1943年-45年の占領から1960年まで、パデガは、579集落(KK)*として知られていたが、公的な所有者はなかった。パ

デガがその高い生産性の故に有名になる以前、1950年までには、地方住民は、少なくともこの土地の490 haにおいて働き始めていた。

1984年に、何人かの農民が、ブパティ (Bupati = 県知事、訳者) のタウフィク・ヒダヤット (Taufik Hidayat) へ証書を提出することによって、土地の法的所有権を獲得する手続を始めた。これは、所有者となる権利を、土地の一区画に住み、かつ耕す農民に認めるインドネシア法 (UUPA No.5 / 1960、法務省 No.3 / および大統領規則 No.5 / 1979) に従ったものである。農民が土地の正当な権利を得たという事実があるにもかかわらず、ブパティは、プランテーションの開発計画を立てる私的な企業である株式会社 (PT) スルヤ・アンダカ・ムスティカ (Suruya Andaka Mustika) (PTSAM) に対し、この土地を提供した。ブパティは、そのあと、農民の証書より、むしろ PTSAM の土地に対する要求を住宅省に提出し、同省は、579 KK の所有権を PTSAM に対して (SK No.33 / HGU / DA / 86) 認めたのである。

その結果として、約2500人の人々が、頼りになる、そして持続的な収入の源と考えられていた土地を手放さざるをえなくなった。周辺の山々の険しい斜面しか彼らに残されなかった。何人かの農民は、近くの土地を賃借することができた。他の者は、周辺の農場の労働者になるか、または国の生産森林で働き始めるかした。若い農民の大部分は、仕事を探しに都市へ出向いた。

類似のケースにおいて、ララハン (Rarahan) 村出身の283人が50年以上にわたり、西ジャワのグヌン・ゲデ (Gunung Gede) 国立公園の緩衝地帯の土地を耕していたが、その土地はゴルフ場に転用される運命をたどることになった。その31.6 ha は耕作しても、村の財源にとっては大きな収入にはならないと信じて、村長は、PTSAM に対する30年の使用権を9000万ルピア (Rp.)** (50560米ドル) と引き換えに認めた。比較的高い300万ルピアという年収入に慣れていた農民が、たった1平米当り30ルピア (0.16米ドル) の補償を提供されたに過ぎない。

補償を拒否した農民は脅迫を受けた。何人かの農民は、PTSAM の土地を不

法に耕作したかどで起訴され、裁判にかけられた。こうして、私的企業による農民の移住に関わるほぼすべての土地の争いと同様に、当局は、農民の権利や福祉は全く考えにも入れず、企業を後押ししたのである。

土地なくしては、ララハン村の生活はむずかしい。多くの農民は、食料を買うために自分達の農機具を売り払ったのである。運送は衰退した。子ども達は学校から消えた。バデガのケースにおけると同様に、比較的若い農民達は、仕事を求めて都市に移住した。

＜保全のための移転＞

保全公園の設立が、農民の土地からの移転を引き起こしている。南スマトラの海岸沖のパングン(Pangung)島では、村が私的企業に利益になる世界銀行のソノクリング(Sonokeling)再植林計画に含められたために、貧民が離村せざるをえなくなった。

農民達は、50万ルピア(275米ドル)の月収を稼いでいたが、学校、道路、そして教会(モスク)を建てるのにはそれで十分であった。学校の先生を雇うことすらできたのである。こういう農民達の成功は、主に、彼らが50年以上にわたって発展させ、慣行としてきた持続的な農的林業の手法のお蔭であった。このシステムは、木々が伐採される時と場所を定め、違反者を罰することによって森林を保護する。

南スマトラのグヌン・バラク(Gunung Balak)にある世界銀行の他のソノクリングの林地は、灌漑ダムを保全するために周辺の地域を修復することを目的としているのだが、これもまた持続的な農的林業を慣行としている地方の農民を立ち退かせた。農民達は、胡椒、ちょうじ、コーヒー、ココナッツ、大豆、バナナ、そしてとうもろこしなどの多量の収穫物を取り入れていた。彼らは、山羊や牛も飼育していた。脅迫、強制的な移住、そして林地での強制労働を通じて、共同体は、健全で、経済的に良好な状態から、徹底的に周辺に追いやられ、

恐怖におびえ、そして虚弱にさせられた共同体へと変化させられたのである。

西ジャワの北海岸にある32000 haのうち、14000 haのマングローブ林は、タンバク (tambak = 海老養殖場) に転換させられた。ペルフタニ (Perhutani) すなわち、国家林業会社は、農民を移住させることによってこれに対応した。不幸なことに、再定住の努力は不適當なものであった。なぜなら、それは新しいタンバクの所有権のスタイルを考慮に入れてないからである。最近、富裕な都市の企業家は、海老の養殖池を導入し、そして今度は以前の所有者を労働者として雇い入れている。農民達は、従属的な労働者として周辺に追いやられつつ、今や移住を余儀なくされている。彼らは、境界線上の収入で生活し、マングローブのさらなる伐採をするしか選択の余地はなくなり、そして「不法な」タンバクを開く。結果的に、以前には彼らの生活の基礎であったものが、都市の中層・上層の階級の出現により、合法的に絶たれてしまったのである。

ペルフタニは、また東ジャワのスカラマジヤ (Sukaramaja) の近くの260 haの土地で1950年以来働いていた100人の農民も立ち退かせた。何千本というドリアン、ジェンコール、ランブータン、そしてペタといった木が、アジア開発銀行 (ADB) の融資を受けた林地に転用するために切り倒された。この土地は、5000 ha をカバーするべく計画されたが、3000 ha しか植林されてない。土着の農民は、結局、残りの地域を再度確保し直すはめになってしまった。

私的な投資者の他に、世界銀行、アジア開発銀行、ペルフタニそして世界自然保護基金 (WWF) も、農民達を周辺に追いやることに寄与している。5000 ha の陸稲の栽培者が、北スラウェシのドゥモガ・ボネ (Dumoga Bone) 国立公園から追いやられたが、これは WWF が資金を与えている公園で、トラウト (Toraut) とコシンゴラン (Kossingolan) という二つの重要な河川の集水地域を取り巻いている。世界銀行の基金は、13000 ha の移住者の水稲田を灌漑するために、この2つの川をせき止めたのである。

＜義務的な信用計画＞

インドネシアにおける緑の革命は、第一次の国家五ヵ年開発計画であるプリタ (Pelita) I の期間中に、米の自給を可能にしたいという政府の願望によって動機付けられていた。国の多くの外国通貨は、すでに化学肥料と農薬を輸入し、それを生産する工場を建設するために使われている。これらの工場は、軍人と政府役人によって所有されており、彼らもまた、クドオン・オンボのような灌漑の基盤施設の建設のために必要な素材を提供するセメント工場に投資したのである。クドオン・オンボについての、本レポートに添えられている議論が例証するように、セメント工場もまた農民を周辺に追いやり、移住させる役割を果たしてきた。

緑の革命以来、米の生産のための信用システムが、農民にとって扱いにくいものになった。新しい農業信用方式は、どの肥料、農薬、そして米の種類が使用されなければならないか、を条件として指定する。農民達は、自律性の喪失に反対する道はない。なぜなら、そうすれば、信用システムから遮断されてしまうからである。

農民による、農民の望む農薬の選択の権利を間接的に廃止することにより、彼らが害虫を制御することができにくくなっている。一定の害虫が襲ってきても、農民は、農薬の調達がうまくいかないのも、手も足も出ないことがしばしばである。この信用システムを拒否した農民もいる。しかし、彼らはそれぞれの地区ごとの生産目標のサイクルの中に置かれているから、今まで通り作付種を選択する自由がない。したがって、害虫との闘いの効果もまた限られている。

たとえば、IR 64という高い生産性の米の変種は失敗したが、それは、単に害虫に弱い故でなく、その導入に伴う政策の故であった。農民は、灌漑が年間通じて活用可能なところでは、米作の合間に、パラヴィジヤ (Pallawija) (二次作物) を植えることが禁止されたのである。実際、間作されるパラヴィジヤ

は、害虫の発生率を生態学的に下げることが持っている。西ジャワにおける観察は、ねずみの数の増大が、この地域で3カ月取入れ米の人気の故に豊作となった米を年間を通じて貯蔵したことに関係があることを明らかにしている。したがって、緑の革命の信用システムが、米の生産を増大させるのに与って力あるとしても、農民の収入を増大させることはないし、またそれどころか、彼らを借金付けにすることもしばしばなのである。

<結論>

これらの移住させられた農民とその家族は、どこへ行くのか。ジャワでは、移民は通常の見解である。しかし、移民それ自体は、土着の住民にとっては、破滅的な結果を生み出さないではおかない。加えて、移民の流行もことを大変悪くした。公的な計画が、移住した農民を適応させるべく機能していないので、開発難民がインドネシアの諸都市に仕事を求めてどっと流入する。上で引用したケースは、構造変化の伴わない物質的な開発は、単に周辺に追いやられる農民を増大させるだけであることをはっきりと示している。

<ケーススタディ#2 クドゥン・オンボ (Kudung Ombo) からの教訓>

ジャワでは、多くのダムと貯水池が、米の生産を増加させ、電力を生み出すために建設されてきた。この島(ジャワ島一訳者)には、インドネシアの住民の70%が住んでいる—これは、国の土地平面の7%にしかならないのだが—ことを理由にして、これらのダムと貯水池の建設により、外島での再定住を強制されながら、何千という農村の人々が移住させられている。中央ジャワのガジャ・ムンクール(Gaja Mungkur)貯水池のケースは、非常に多くの数の人々を

巻添えにしている。つまり、そこでは51村からなる約10万人の人々がスマトラへ移動させられた。しかし、ジャワのダムと貯水池の大部分の建設は、47000 haの農地を灌漑するクドン・オンボ・ダムが、中央ジャワにおいて、1989年1月に開設されるまではスムーズに行われていた。

かくして、クドン・オンボ貯水池の物語は、大規模な開発プロジェクトに道を譲るための不公正な犠牲に対する人々のレジスタンスの武勇談になったのである。インドネシア中どこでも、そのようなプロジェクトは、通例、先住の、または残留の地方住民に何らの利益をもたらしたことはない。クドン・オンボの経験は、このタイプの大きなダムと貯水池についての次の二重の機能に関係するオールタナティブな (alternative = 代替可能な、訳者) 議論を促進するための触媒ともなった。つまり、食料生産についての緑の革命戦略としてのそれ、また大量の中央集権的なエネルギー生産と消費のためのハード・エネルギーの進路としてのそれ、である。

当局は、クドン・オンボ・ダムの建設が、貯水池の住民の大多数から、強力で永続的な抵抗を刺激するとは予期しなかった。当局は、1988年3月までには、37村の再定住一各5から6人の5390世帯を含むが一が完了するであろうと推測している。しかし、1989年4月までには、公共事業省がダムの水門を閉めた3カ月の後に、数百人の家族のみが1平米当り750ルピア(0.45米ドル)の政府補償を、この地域から出て行くのと引き換えに受け入れたに過ぎない。大部分—3391家族—は、この補償を拒否し、より高い土地へ移った。

移住に対する抵抗とともに、この低額の補償レベルに対する強力な抵抗により、世界銀行と、インドネシアでの協力機関である水資源開発理事会(Directorate General of Water Resources Development)は、貯水池の封鎖に先だって、残っている近隣の地域を獲得し、移住したこの地域の土地の所有者を再定住させざるをえなくなった。政府によるこれらの近隣への再定住の努力でさえ、残っている村民からの熱狂的な反応も受けなかったし、彼らの浸水した土地に対して低額の補償の提供があったわけでもなかった。1990年1月の中旬中に、47

家族だけが、政府によって200戸が建設された貯水池の北西にあるカエン (Kayen) にある再定住部落に移住することに応じたに過ぎない (クダウラタン・ラクヤット = Kedaulatan Rakyat、1990年1月18日)。

地方の自警団による脅しにもかかわらず、何が、人々をそのように頑固に抵抗するべく仕向けたのか。この問題を提起した学生やNGO活動との間で行った様々なインタビューからは、おそらく6つの要因があると考えられている。

第一に、貯水池の敷地の農村の人々は、彼らの祖先の土地への強い愛着を持っている。これは、次のようなジャワの言い習わしにおいて表明されている。「たとえ、それが、私たちの額のような広さの、また私たちの指のような長さの土地の一片でも、私たちは命の果てまで守っていく。」多くの年輩のクドゥン・オンボの市民は、外部の島での新しい生活をスタートするより、彼らの出身の村の近くに移転して順応する方を選んだ。

第二に、クドゥン・オンボの人々は誇り高い。彼らの歴史は、国の支配力に対する抵抗によって特色付けられている。彼らの先祖のニイ・アジェン・スラン (Nyi Ageng Serang) (1752-1828) は、女性の闘士であり、1825年から30年のジャワ戦争でオランダに対して闘った反乱軍の王子であるパングラン・ディポヌゴロ (Pangeran Diponegoro) の副官であるが、彼女は、スラン (Serang) 川沿いの山と森林からレジスタンスを指揮したのである。

第三に、これらの人々は、国の管理するジャティ (jati) (チーク) 林の周辺にある、より痩せた農地に住んでいるが、生き残るためには、国の森林へこっそり入り、チーク材を伐採し、また裏ルートを通じて木材を売ることによって法を曲げることを常としている。

第四に、移住は、クドゥン・オンボの人々のほとんどにとっての魅力的なオールドナティブではない。行商人の人々の大部分は、スマトラとカリマンタンにある遠い場所を訪れたことがあり、移住地の現実を知っている。何人かは、移住のための政府の圧力に負け、南スマトラのプマタン・パングン (Pematang Pangung) へ移動したが、結果的には、その後すぐ戻ってきたに過ぎない。移住

地についての直接体験によって得た知識は、スタヤ・ワチャナ (Staya Wacana)・キリスト教大学研究所によって組織され、政府によって後援されたクドン・オンボ村のリーダー向けの数回の移住地へのガイドツアーによっても増大させられた。

第五に、クドン・オンボの人々は、ウォノギリ (Wonogiri) 地区の近くのガジャ・ムンクール貯水池の訪問から、貯水池は、人口湖の周辺に住む残存住民に大きな利益を与えていない、ということを学んだ。スマトラの移住地からのヴォノギリの帰還者は、その地域での不愉快な経験について語った。

最後に、人々の抵抗は、学生達の支援とともに NGO との出会いによっても強められた。学生らは、スマラン (Semarang) の貯水池の近くとジャカルタで、1989年2月6日に、彼らに代わってデモを行った。新聞もまた、この事件に対してためらうことなく、注意を向けた。

クドン・オンボの人々を支援したグループは、何が達成され、またなおなされる必要があるか、を評価するために中央ジャワで組織的な反省の機会を持った。4つの提案がこの会合から提出された。

第一に、クドン・オンボの人々の闘いの支援は、縮小するべきではないし、強制的な再定住についての世界銀行のガイドラインにおいて規定されている必要条件が確実に実行されるように、強固にされるべきである。

第二に、クドン・オンボは、ジュラトゥンセルナ (Jratunseluna) (ジュラン・トゥンタン・スラン・ルシ・ジュアナ = Jragung - Tuntang - Serang - Lusi - Juana) 川系統の中で、世界銀行によって計画された5つのダムの中の1つに過ぎないので、かりに社会的・生態学的に否定的な影響に対する可能性が高いのであれば、提案中の他のダムへのオールタナティブを、早い段階で政府に具申しなければならない。

第三に、大規模ダムに対する批判は、これらの計画へのオールタナティブを提出することによって補完されるべきである。若干の例が、小規模の灌漑組織で働く NGO によって発展させられた組織には含まれている。それには、たと

えば西ジャワのスバン(Subang)のピナ・スワダヤ(Bina Swadaya)のような NGOや、共同体組織による小型の水力発電プロジェクトを組み立てた NGO、それからまた西ジャワのヤヤサン・マンデリ(Yayasan Mandiri)と中央ジャワのレンパカ・プンゲンバンガン・テクノロジー・プロドゥサアン(Lembaga Pengembangan Teknologi Pedesaan = LPTP)によるものがある。

第四に、クドゥン・オンボのキャンペーン活動は、その支援を、外島の共同体と NGO に対して拡張するべきである。そこでは、大規模ダム、貯水池、水力発電所そして大規模灌漑システムの建設が否定的な世論を無視して続いている。北スマトラのアサハン(Asahan)水力発電事業のようなケースやイリアン・ジャヤ(Irian Jaya)水力発電事業計画のような例外は存在するが。

電力計画と一体となった外島の灌漑計画の社会的、生態学的な影響については何も言及されていないが、それはいくつかのファクターによって引き起こされている。計画地域の遠さは、報道としての十分な取扱いを妨げている。多くの人々は、大規模な開発計画を、ジャワ以外の州の繁栄のための一手段であると考えている。たとえば、現在、最大の、かつ最も洗練されたガスと蒸気によるインドネシアの発電所が、東カリマンタンのタンジュン・バトゥ(Tanjung Batu)において建設中である。そして、それは単にカリマンタンに位置しているからという理由だけで、東カリマンタン当局によって称賛されている(バンジャーマシン・ポスト = Banjarmasin Post、1990年2月20日)。

クドゥン・オンボの活動家は、道徳的には、ジャワとその他の島に現われた他の大規模ダム・キャンペーンを支援しなければならないと感じている。彼らは、広範囲に及ぶ闘いに直面している。いくつかの新しいダムは計画段階であり、いくつかは投資を請い求め、その他は建設中である。たとえば中央スラウェシではリンドゥー(Lindu)湖ダム計画が展開している。イリアン・ジャヤのスタニ(Sentani)湖での水力発電計画が復活した。北スマトラのアチェ(Aceh)のアルクンド(Arukundo)ダムは、大規模工場へ電気と水を提供するために使用されるようになるだろう。いくつかのダムが、西スマトラのシンカラック

(Singkarak)湖とリアウ(Riau)のカンパル・カナン(Kampar Kanan)川で建設される計画である。

このような潜在的な環境上、および社会的な災禍には、広範囲な注意を必要とする。クドゥン・オンボのケースは、私たちに共同の抵抗が役にたつということを教えた。私たちは、それ自体としてインドネシアの環境運動のもう一つの流れの出現をみた。それは、大規模ダムの社会的および環境上の影響に関わり合い、そして単に継続可能だけでなく、消費者によってコントロールされる、オールタナティブな灌漑エネルギーシステムを普及させていくような運動である。

〈ケース・スタディ# 3 ベチャ論争〉

1990年2月5日の朝、368人の輪タク(ベチャ=becak)の運転手が、ジャカルタのインドネシア議会(DPR)に対して、不公平な処遇を受けたことを理由とした請願を行った。インドネシア政府は、非人間的な移動形態であるとみなされ、またジャカルタの道路を往復するのに適さないことを理由にして、数年前からベチャをジャカルタから除去しようとしていた。近時、ジャカルタの準軍事的組織(カムティブ=KAMTIB)部隊によって取り組みが強化された。彼らは、近隣の人々の清掃を指揮して、非人間的にも、待っているトラックの上にベチャを積み込み、かつしばしばドライバーを虐待したのである。

ベチャが自由に動けるジャカルタ内の特別地域を選定すべし、とのインドネシア議会に対するドライバーの要求は、数人の政治家により支持され、現在検討中である。しかし、虐待の噂は絶えていない。あるドライバーは、彼のベチャが運転中に奪取された際に、乱暴な扱いを受けたと話していた。他の者は、特殊部隊が許可や公式の命令なしに家に侵入し、ベチャを没収した、と訴えた。ドライバー達は、彼らの虐待とベチャの取締りは、インドネシアを1940年代の

半ばに占領した日本人によるファシスト支配の数年間にたとえていた。

＜ベチャ・ドライバーの虐待＞

トゥキミン(Tukimin)という北ジャカルタ出身のベチャの運転手は、カムティブ団によって行われた虐待について、特に強硬な意見を述べた。彼の近隣の運転手を代表して、彼は、彼のベチャと他の150人のそれとが、いかにして許可なしに彼らの家から奪取されたか、を述べた。この時使われていたベチャは、めちやめちやにされ、ドライバーは引きずり出された。何人かのドライバーは、どこかへ運転して行ってしまうことで、乗り物と自分自身とを守ろうとした。カムティブによって捕まえられた人々は、ゴム製の棒で殴られ、またはカムティブの車にぶつけられた。ベチャのドライバーの妻と家族達は、この事件を目撃した。

ゴルカル(GOLKAR)の総裁、ラフマツト・ヴィトエラ(Rachmat Witoelar)は、カムティブが、ジャカルタ市の清潔で、人間的で、そして権威ある政策を実行する点では、行き過ぎていることを認めた。市議会の一員であるブディ・ジャルジョーノ(Budi Jardjono)は、ベチャの移動は、やめるべきだと勧告した。彼は、ベチャは他に技術を持たない人々に仕事を提供する助けになるし、ジャカルタは高度な技術訓練を受けた労働者のためだけの場所になるべきではない、と言った。

ヴィトエラは、内務大臣と連邦政府に、状況を調査し、ジャカルタ市規則1972年第3号にもとづくベチャの移動を盲目的に実行しないよう要請した。ベチャの移動は、既に社会的な不安を生み出していた。ハルジョノ(Hardjono)は、内務大臣に単にジャカルタの大きな産業のことだけでなく、ベチャ・ドライバーのような小さな人々の運命にも注意を払うように訴えた。政府は、目障りでまたは遅くて、能率の上がらない、つまり一般的にいうと、低い階層に属するものは、ジャカルタを近代都市に見せるためには撲滅させるべきである、と

考えている。

＜ベチャ禁止の環境上の、および社会的な影響＞

ベチャは、無公害の三輪車である。それは、共同体において不十分な公共交通を緩和するために使われる。ベチャの乗車賃は安く、また非常につかまえ易い。

料金は安いにもかかわらず、ベチャ・ドライバーは、1日6000ルピア(3.35ドル)ほど稼ぐことができる。不熟練労働者は、1日750ルピア(0.42ドル)から1500ルピア(0.83ドル)(労働省)しか稼がないのに対して、である。したがって、ベチャのドライバーになることは有利であり、特に故郷の村の人々の収入と比較した場合にそうである。

13000台以上の禁止は、その2倍の数のドライバーに達する失業者を生み出した。なぜなら、1つのベチャは、通常1日2人によって使用されているからである。他の技術を持ち、幸いにも職業訓練計画に参加することのできた2200人のドライバーのみが、モーター付きの輪タクの運転手、ミニバスの車掌、または野菜の販売員のような新しい仕事につくことができた。厳しい必要条件を満たさなかったベチャ・ドライバーは、政府の職業計画の変更に促され、あるいはインドネシアの移民計画に参加し、あるいは彼らの故郷の村へ戻るよう促されることとなった(ジャカルタ・ポスト、1988年10月12日)。単に、258000人の仕事のないドライバーだけでなく、その家族も被害を受けた。

ベチャ禁止の環境上の影響は、大気汚染のレベルが高くなり(枠内[本文の最後、訳者]をみよ)、モーター付きの乗り物の使用の増大による騒音公害が大きくなる点に見られている。1985年から1990年の間、75000台近くのベチャが湾のなかに投げ捨てられた。それ以外の49000台が一時的に保管されたが、これも投棄のためであった。ジャカルタ湾で行われた調査によれば、魚の鉄分のレベルは、投棄場の近くで著しく上昇していた。かりにベチャの投棄が本当に

湾での汚染に影響を与えているならば、この行為は、ジャカルタ湾を浄化するという政府の計画に反する。海洋汚染の増大とともに、ベチャの禁止は、モーター付きの輸送手段によるベチャの移転によるジャカルタの大気汚染レベルをさらに増大させるであろう。10000台のベチャが、モーター付きの三輪車のインド版である、同じ数のバジャイ (Bajaj) によってとって代わられるとしても、これは、歩行者、車の常用者、脇を歩く行商人に危険を与えるし、またバジャイのドライバーは、乗物の発する煙の中で息をすることから、もっと大きな危険にすら直面するのである。

現在、ジャカルタの公衆は、大気中の健康に有害なレベルのCO、NO₂、そしてSO₂によって被害を受けている。保健省の環境センターとインドネシア大学環境研究所によってなされた研究によれば、ジャカルタの大気中の鉛(Pb)の成分は、世界保健機構(WHO)の基準である60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ より高い、90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ にすでになっている。ジャカルタの鉛汚染は、主にスーパー・ガソリンを使用する自動車によって放出されるハイオクタン燃料から生じている。

人口・環境省は、提案されたベチャ禁止の環境上の、および人口面での影響について、何ら関心を示してない。提案された政策が「生活環境への重大な影響を与える (かもしれない) 計画中の行為」についても要求されている環境影響評価(EIA = Environmental Impact Assessment) (環境管理法 [= Environmental Management Act] 16条に明記されている) の施行をなぜ免除されるのか、不明である。してみると、環境影響評価の必要なのは、主に、たとえば工業のような目に見えるプロジェクトに対してであり、プログラムや政策についてではないようである。

<車優先の反公衆的輸送>

ジャカルタが深刻な環境問題に直面している時に、ベチャつまり汚染のない数少ない乗物の一つ、が禁止されたことは皮肉である。都市計画担当者は、自

家用車を所有する人々の必要を説き、公衆全体の必要を忘れてるように思われる。

ワシントンD.C.の輸送・開発政策研究所(ITDP)のミヒヤエル・レプロッジ(Michael Replogle)は、世界銀行は、モータリゼーションのイデオロギーや、またはモータリゼーションされてない輸送資源に対する偏見を助言と発展途上国への貸付を通じて強いてきている。世銀の勧告にもとづいて、ダッカとバングラディッシュの市当局は、安全を根拠として、1987年4月に市から完全に輪タクを禁止する計画を発表した。輪タクにより、10万人以上の人々が雇用されているにもかかわらず、である。他のところでも、世界銀行のコンサルタントとスタッフは、近代化とモータリゼーションされた輸送による解決をめざして専門家的な方向付けをすることによって、近代的なモータリゼーションされた西側のシステムと競おうと狙っている中国の専門家を押しつけようとした⁽¹⁾。1972年から1985年の間に、公共輸送システムは、世界銀行の都市輸送プロジェクト融資の3分の1も受けてない。⁽²⁾

このような線にそって、ジャカルタ市の計画担当者は、ベチャは禁止されるべきであると感じたのであろう。この乗物は目障りである、あるいは遅く、非能率であり、ジャカルタを近代都市にするためには根こそぎにされねばならない、というのがその理由であった。現在のジャカルタにおいては、鉄道とバスサービスが修理の必要を生じているのに、有料道路は、非常に良く手入れが行き届いている。

1989年の調査によれば、外交使節団や軍隊によって所有されているものを除いて、ジャカルタに1400万の乗物がある。その全体のうちわずか42000が公共的乗物に過ぎない。バスは、ジャカルタの人口が800万人なのに対して、1日当たり200万人の乗客を乗せうるに過ぎない。

〈ベチャを守るための現在のキャンペーン〉

地方メディアへの手紙の殺到、国および地方議会でのベチャ・ドライバーのデモ、そしてかつての大統領スカルノの娘、スクマワティ・スカルノプティ (Sukumawati Soekarnoputi)、ジャカルタ政府のウィヨゴ (Wiyogo) が、ベチャの禁止の予定日を1990年3月31日から12月31日へ延期するのに貢献した。しかし、近隣の人々はなおベチャの輸送を必要とするとの、ウィヨゴの声明と5人のジャカルタの市長による討論***の進行にもかかわらず、ベチャ狩りは続く。

ベチャのドライバーの勝利は、単に一時的なものに過ぎないのかもしれない****。有力な人々は、ベチャの廃止のために、ロビー活動を激しく行っている。中央ジャワのサラティガ (Salatiga) のスタヤ・ワチャナ・キリスト教大学出身の学生活動家、ブントミ (Buntomi) は、いくつかのグループがこの反社会的で、反環境的な政策の影に存在するといっただけで、との推測を行った。これらは、ベチャによって悩まされていた上流および中流階層の車の所有者と、ジャカルタと後に他のインドネシアの都市でマーケットを拡大しようとした車とバジャイの製造業者をふくむといっただけで差し支えない⁽³⁾。

かくして、ベチャ禁止に対する闘いは、上り坂であり、それに勝つ見込みは大いにある。しかし、オールタナティブな輸送政策のためのアピールを行い、またはベチャ禁止を完全に取消す時間はなお存在する。かりに、さらに多くの啓発された学生と NGO 活動が、ジャカルタ法律援助協会 (Jakarta Legal Aid Institute)、ドリアルカラ哲学大学 (Driarkara Philosophy College) の社会研究所、開発調査研究所 (Institute of Development Studies)、スクマワティ・スカルノプティ、およびその他の関心ある個人によって始められた闘いに参加すれば、このアピールは成功するかもしれないのである。

<ジャカルタにおける大気および騒音公害>

ジャカルタの都市・環境センター (the Urban and Environmental Research Center) の調査は、ジャカルタの大気汚染は、悪化していることを示している。たとえば、チリリタン(Cililitan)地区のSO₂の集中は、平均1月当り0.0023から0.0148 ppm となり、スナン(Senan)地区では、1月当り0.0042から0.0368 ppm、マンガ・ブサル(Manga Besar)地区では、1月当り0.0032から0.0486 ppm、そしてテペト(Tebet)地区では、1月当り0.0023から0.0061 ppm となっている。これらの値は、なおジャカルタの大気質の基準 (0.1 ppm) 以下であるが、しかし、SO₂の排出は増大していると観測されている。

1月の窒素参加物(NO₂)の1988/1989年に採取されたサンプルは、チリリタンにおいて、0.0073から0.0298 ppmを示す。スナン地区において、0.0067から0.0204 ppm、マンガ・ブサル地区において、0.0088から0.0185 ppmを示している。これらの値もまた、0.005 ppm (0.05 ppmの間違いか? 一訳者) というジャカルタの大気質の基準以下である。このケースでは、しかし、NO₂は、既にいくつかの地区で、0.02 ppm という基準を超えている。データは、また、NO₂による汚染の増大傾向も示した。

すべての調査地区での浮遊粒子状物質(SS)は、すでに大気質(268 μg/m³)を、特に乾期において超えている。チリリタンについては、SSの集中は、170から379 μg/m³であり、スナンについては、234から338 μg/m³であり、ジャラン・マンガ・ブサルでは、93から210 μg/m³、そしてテペト地区については138から290 μg/m³である。

大気中の一酸化炭素の成分も増大した。ジャカルタのメインストリートであるジャラン・スディルマン/タムリン(Jalan Sudirman/Thamrin)で、COの排出が、1時間以上にわたって通行する乗物から記録された。計算の結果は、人を気絶させうる137 ppm という炭素排出量を示している。

通りに住み、または働いている人々—たとえば警官や行商人というような—は、特にCOの排出の影響を受け易い。

ベチャ禁止に伴い、モーター付きの乗物の増大は、ジャカルタを騒がしくさせている。ジャラン・タムリンスディルマン(Jalan Thamrin-Sudirman)では、毎時間13500台の車が通過する。通りの騒音レベルを評価するには、 $Leg(25m) = 30 + \text{Log}N$ という式が使用されている。ここでは、Nは、1時間当りのPCU(passenger car unit)を表わす。調査の結果は、ジャラン・スディルマン/タムリンの騒音レベルが、85 dBA という規定の基準に近くなっていることを示した。現在のヨーロッパの騒音レベルは55から60 dBAの範囲となっている。

<執筆注>

- (1) *Replogle, Michael. 1988. "Sustainable Transportation Strategies for Third World Development." Paper presented at the Conference Session on Human Powered Transportation and Transportation Planning for Developing Countries, 1988 Transportation Research Board Arrival Meeting; Washington, DC.*
- (2) *World Resources Institute, June 1988. Worldwatch Paper # 84*
- (3) *Gita Kampus. March 1990, UKSW, Salatiga.*

<訳者注>

- * 福島大学・木村純一氏のご教示によれば、“Kepala Keluarga”の略で、元来、“家長”を表わす社会組織である。なお、他のインドネシア語名の発音も氏のご教示に負うところが大きい。
- ** 1ルピアは、現在、約0.07円である。
- *** ジャカルタは特別市で、東西南北および中央ジャカルタの各区の5つの一級都市からなる(石井米雄監修「インドネシアの事典」[同朋舎, 1991年]、199頁)。
- **** このレポートは、1990年3月当時のものであり、その後のことは記されていない。

(続く)