

インド国
ドレラ新空港建設事業
(協力準備調査(有償PPP))
スコーピング案

日時 平成 26 年 12 月 22 日(月) 14:01~17:15

場所 JICA 本部 1 階 112 会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

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
佐藤 真久 東京都市大学 環境学部 准教授
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA
田辺 有輝 「環境・持続社会」研究センター（JACSES）
持続可能な開発と援助プログラム プログラムコーディネーター
谷本 寿男 元 恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授
/ 社会福祉法人 共働学舎 顧問
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
早瀬 隆司 長崎大学 大学院 水産・環境科学総合研究科 教授
米田 久美子 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹

JICA

< 事業主管部 >

岩井 伸夫 南アジア部 南アジア第一課

< 事務局 >

長瀬 利雄 審査部 環境社会配慮審査課 課長
折田 直哉 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

山崎 典和 有限会社ジャイロス
吉田 武弘 日本工営株式会社

午後2時01分開会

長瀬 それでは、時間になりまして、委員の皆様もそろいましたので、ワーキンググループを開始させていただければと思います。

今日は105項目、コメント、質問をいただいております、しかも実はこの会議室が6時より別の会議が予定されているということなので、今日主査をやっていただく方には非常に効率的にやっていただければと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

ということで、本日の主査をお願いしたいのですが、どなたにやっていただければよろしいでしょうか。1月の全体会で確定をしたいと思っております。

早瀬委員 しばらくやっていませんので、やらせていただきます。

長瀬 早瀬委員、よろしく願いいたします。

早瀬主査 それでは主査をやらせていただきますので、よろしく願いいたします。それでは、最初にざっと説明していただいてからということになるのでしょうかね。

長瀬 もし何でしたら、もう事前にお配りしておりますので、どんどん確認していただければ。

早瀬主査 では、全体事項から入っていきたいと思います。1番、空港の必要性に関してですけれども、石田委員からですが。

石田委員 ありがとうございます。わかりました。これは後で助言にします。以上です。

早瀬主査 2番、米田委員いかがですか。

米田委員 ご説明はわかりましたが、空港の規模の話なんですけど、逆に何か今度は将来的にその需要が増加したときに、ドレラの予定はその将来も含めて十分なのかというのが逆にちょっと不安になったんですけれども。今、ほかの既存の空港が皆小規模で、どうしようもないという状況で、ドレラも将来的にそうなる可能性があるのかというところはいかがなんでしょうか。

岩井 質問5番、7番の回答にも一部重複する部分でございますけれども、5番のところでは将来の予測推計を実施しております、今後中長期的、少なくとも2050年近くまでの需要を見込んで、今回のプロジェクトの中で検討いたしております。この中で、私どものほうで1期から4期に分けて工事の検討をいたしております、それぞれの需要推計に応じる形で、段階的に施設の建築を行っていくということでございます。

早瀬主査 ちょっと大きい声でお願いしていいですか。何か音がうるさいので、聞きづらいので、ちょっと大きい声でお願いします。

よろしいですか、とりあえずは。

米田委員 2040年ぐらいまでは大丈夫ということですか。

岩井 はい。それよりさらに長期的なところになりますと、インドの空港需要を全体的に改めて見直した上で、この空港以外の代替案、さらに新空港というところも含

めて検討がなされるものという形ではないかと考えております。

米田委員 そういう国全体の見直しの計画があるということですか。

岩井 今現在はここまでの計画が立てられているということと理解しています。

米田委員 わかりました。

早瀬主査 3番、長谷川委員お願いします。

長谷川委員 了解です。

田辺委員 すみません、3番で質問です。二つありまして、このアーメダバード空港の平行誘導路の整備をした場合に、どれぐらいの住民移転が発生するのかどうか。もしわかれば教えていただきたいのと、それからこの平行誘導路が完成すれば、どれぐらいのキャパシティがこのアーメダバード空港で既存の空港で可能なのかというのがわかれば教えてください。

折田 正確なところは確認が必要ですが、アーメダバード空港の拡張の場合は、3,000から4,000世帯ぐらいの住民移転があるのではないかとということで、そこの代替案の比較では、明らかに環境社会配慮上はこちらがよりよいのではないかと考えています。

田辺委員 すみません、2点目は、平行誘導路の整備をすると、どれぐらいキャパシティが増えるのか。今、1,000万という旅客数なんですが。

岩井 今のアーメダバード空港の既設の容量、2割、3割程度は伸ばせるものですが、滑走路1本引いたからといって要領が単純に倍になるというものではないと理解しています。

早瀬主査 そうすると4番ですが、田辺委員はよろしいですか。

田辺委員 4番は大丈夫です。

早瀬主査 5番、石田委員いかがでしょうか。

石田委員 もう5番まで行ったんですか。

早瀬主査 どういう方法で予測されているんですか。トレンドですか。直線ではないですね。曲線になっていますね。

石田委員 すみません、5番ですが、これアーメダバード空港って今ある空港ですよ。

吉田氏 そうです。

石田委員 これがこのように変化するのでドレラ空港の一つであると。そういう趣旨なんですよ、この事業は。

吉田氏 その通りです。

石田委員 でも、そんなに何かすごく急劇に、どういうふうに取り取れば必要であるというふうに取り取れるんでしょうか。非常になだらかな伸びが見られるのはよくわかるんですけども。

岩井 アーメダバード空港の旅客数のキャパシティがこれで言うところの。

石田委員 どこで限界は飽和するんですか。

岩井 旅客数でいうと。

石田委員 何年ぐらいで飽和するんでしょうか。

岩井 10ミリオンのところを横で見てくださいと。

石田委員 2027年で。

岩井 2020年代。

石田委員 2030年少しで飽和するんですね。

岩井 2027年ですね。赤いところがドレラ空港を整備しないケースということで、2027年でそこが交わりますので。

石田委員 8万5,000回で飽和するわけですか。

岩井 離着陸数で見ると8万5,000回でこのキャパシティが来るという形になります。

石田委員 旅客数で見ると10mppa。

岩井 10ミリオン。

石田委員 この離着陸回数で見ると、2021年に青のところも縦に破線を引っ張っていますけれども、これと2033年の青、縦の破線、これは何ですか。

岩井 これがまさに滑走路を整備する、フェーズ1とフェーズ3のところでございます。ここで滑走路を整備することで、アーメダバード空港の旅客数のキャパシティのまだ余裕ができるといった形になります。

石田委員 2041の赤い破線は、これは17万というのは離着陸回数を見れば。

岩井 これは第3フェーズでドレラ空港の新滑走路が整備されると、そのキャパシティが23ミリオンという形になりますので、そこに対応するアーメダバード空港のキャパシティの限界が、2041年に来るということです。ですので、ドレラ空港を整備しないと、2020年代中にアーメダバード空港がいっぱいになってしまうというところで、ドレラ空港を整備することで2040年代まではそれが保てるという形になります。

石田委員 わかった。2041年のところは17万回離着陸回数だけれども、整備しているという前提なんですね。

岩井 はい。先ほどの需要予測のご質問ですけれども、回帰分析を使って、経済成長率、あとは周辺の空港の需要予測で、どれだけ分担率ができるのかというところ、あとドレラSIRの経済成長等を加味して、空港の需要予測をはじめしております。

石田委員 それは次の6番の答えですか。

岩井 そのとおりです。

石田委員 わかりました。私のところはとりあえずいいです。また何かあれば戻ってきます。ありがとうございます。

早瀬主査 ではよろしいですか。では6番、田辺委員。

田辺委員 まずこの上の旅客数の2048年の需要予測と、下の2048年が2倍ぐらい違うんですけれども、これはアーメダバード空港と両空港を足しても、4,000万人はいか

ないですよ。二つの需要予測がなぜ違うのか、教えてください。

岩井 すみません。もう一度お願いできますでしょうか。

田辺委員 ごめんなさい。下の6の表の2048年ごろの需要というのが、20.5mppaというふうに書かれていますよね。上のほうの旅客数の2048年ごろというのは、ドレラ空港整備を実施すると、45mppaではないですか。この違いを教えてください。

岩井 番号5番のほうは、アーメダバード空港の需要をやっておりまして、6のほうはドレラ空港の需要予測になります。

田辺委員 というか、アーメダバード空港は1,000万人しかないわけで、キャパシティは。そうすると、2048年の45mppaという需要になってしまうと、これは足りないという予測なんですか。

折田 確認した後ほど回答でよろしいですか。

田辺委員 わかりました。2番目の質問は、これは80km離れているわけですが、これは鉄道ができるということが1の石田委員の回答であるんですけども、大体所要時間はどれくらいを見込んでいるのでしょうか。

折田 すみません、もう一度よろしいですか。

田辺委員 これ空港のアーメダバード市内からこのドレラ空港までの所要時間ですね。結局、需要があるという計算はできるんでしょうけれども、その遠い空港というのは、あまり使われないわけですよ。

岩井 大体、1時間以内、距離的には。

田辺委員 1時間以内。では、かなりインドの中では速いんですかね。3番目の質問としては、その主要都市の空港というのは、やはり80kmというのはあまり聞かないんですけども、何かその主要都市でこれだけ需要を予測できる根拠というか、成田空港でも66kmくらいなんですけれども、80kmで需要がきちんとできているという事例があれば、教えていただきたいんですが。

岩井 一つ挙げられるのは、このドレラで新しい新都市開発が行われるというところに加えまして、そもそものこの案件の成り立ちですけども、アーメダバード空港の需要が一杯になってしまう。そこの部分が代替としてこちら側に回ってくると考えています。時間としては鉄道で1時間以内ですけども、そこから流れてくるということを加味しまして、このような計算を今しているところでございます。

田辺委員 あまり同種のものはないという理解で。。

岩井 そうですね。こういった形で新都市開発と同時並行で空港整備が行われるというのは、ほかにはあまりないと理解しています。

田辺委員 わかりました。以上で大丈夫です。

石田委員 ちょっと、私、5番に戻らせていただきたい。うかつにも空港需要と書いてしまったんですけども、私としては単独の空港の需要という意味ではなくて、しかも空港の名前もちゃんと言っていないかった。地域の都市開発が行われている、地域

の産業の変化も含めた空港利用の空港図ですね。複数の空港、要するに空の運輸の需要の変化を説明してほしいんですが、そういう計算は果たして可能なんでしょうか。例えば助言案に今後含めるとしたら。いや、ぜひ含めたいと思っているんですが。地域の需要予測ですよ。

折田 その辺含めてドラフトファイナルレポートのところで多分追記もしたほうがよろしいかなと思っておりますので、それでよろしいでしょうか。

石田委員 わかりました。ただ、技術的に可能なんですよ。

折田 ええ。

石田委員 わかりました。

早瀬主査 それでは、7番に進みます。米田委員いかがですか。

米田委員 付属資料とJICAの提案が違うということはわかりました。結局、第2フェーズと第4フェーズは何が起きるんでしょうか。何が変わるんでしょうか。簡単に説明していただければと思うんですが。

岩井 第2と第4のポイントは付帯設備がつくという形になるんですが、その付帯設備は。

吉田氏 大きいところは、旅客ターミナルビルを横の方向に拡張していくということですね。滑走路の長さとか、本数は変わりません。

米田委員 もとの資料の4ページに、何か貨物の量がかわるように書いてあるのは、これは何か運用がということですか。

吉田氏 貨物も貨物の需要が伸びることに対して、貨物ビルを拡張していくということがあります。

米田委員 わかりました。

早瀬主査 では、8番をお願いします。

清水谷委員 回答、ありがとうございます。地下水の塩分濃度のことで、そういう理由だということにはわかりましたが、一つ質問させていただきたいんですけども、隣接するドレラSIRというのは、この空港の建設時期と比べて、いつごろこれが整備されるんでしょうか。

岩井 ドレラSIRにつきましては、今もう既にフェーズ1の建設が始まっておりまして、そのフェーズ1に関する導水の確か入札について今準備を進めているところでございます。

清水谷委員 了解しました。ありがとうございます。

早瀬主査 9番をお願いします。

佐藤委員 了解です。

早瀬主査 10番、谷本委員。

谷本委員 佐藤委員のところと同じように聞いたんですけども、表土のところは塩分が多い。表面下に締まった良質土があるということですけども、これはもうこ

の地域全体の話として、こういうことが言えるんですか。というのは、表土の部分に塩分が含まれているというのは、そういう層が地質学的にどういう状況でそういうことが発生するかですね。下のほうが問題ない、上のほうだけ、恐らく1mとかそういうふうな厚さなんでしょうけれども、どういう理由でというか、原因でそういうふうな状況になったのか、わかれば教えてください。

折田 18ページのところに説明が書いてありますが、この辺一帯のその地質の成り立ちの説明をしております、成り立ちというのはそこを読んでいただければと思うんですけども、ただ、表面の塩分濃度が高いというのは、要は表流水の影響と、そういうことだというふうに理解していますけれども。

谷本委員 もともと恐らく、海の底にあったのが上がって隆起したんでしょうね。表土の部分はそれで、ではその下のほうは海でなかったときに体積したという理解でいいんですね。ですから、この塩分濃度が高い土質というのは、それほどの問題にはならないという理解でよろしいんですね。

山崎氏 調査団の山崎です。この辺一帯、1mよりも深いところも、恐らく海底の沖積層であったと思われます。塩分濃度というのはそれに従って、下のほうもかなり高いと思っているんですけども、土の締め固まりぐあいなんですけど、そのほうが上のほうはかなりふかふかした状態ですので、それはとりあえず横に置いておいて、下のほう、締め固まったものをさらに締め固める。その下のほうを使うというイメージなんですけれども。塩分の多い少ないというのは、ここではあまり考慮していません。

谷本委員 では、全体にやはり塩分濃度は高い。

山崎氏 そうですね。高い土を利用するということです。

谷本委員 そうということですね。では、今ちょっと説明にあった表土の部分、柔らかい層ですか。それはどうされますか。また、何らかの形で使われますか。それともどこかに積み上げておいて、捨土にしますか。どうされます、工事のときに。少し表土を剥がされますか。それともあまり剥がさずに工事は進められますか。

山崎氏 建物の基礎の部分だけ剥がすというイメージです。そのままの捨土として積み上げておいただけだと流出したりしますので、そのあたりはランドスケープ、植栽の基盤等には使えると思っております。

谷本委員 滑走路なんかはやはり表土は剥がしますよね。その辺はね。かなりの土を剥がさなければならんということですね。わかりました。では結構です。

早瀬主査 11番、佐藤委員。

佐藤委員 骨材用の砂利、砂というのは、グジャラート内の材料業者からということなんですけれども、基本的にはその表面をとってどこかに植栽用に置いて、そこに砂利と砂を持ってくるわけですね。その塩分のないものに乗っけるということなんです。

山崎氏 塩分に関しては、ここでは考慮してなくて、コンクリートをつくるため

の骨材として、今、地元にあるのは砂シルトだけなので、それをシルトを分離しまして、砂を取り出して、あとは必要な砂利とかを混ぜて使うというふうに聞いています。

佐藤委員 コンクリートの中にとのことですね。ありがとうございます。

早瀬主査 12番、清水谷委員。

清水谷委員 回答のほうでは、回答10の通りということで、埋立てを行わないということなんですけれども、そもそも1,426haという広大な面積があって、問題は事前の配付資料等を読みますと、このあたりが1年間を通じたら結構水没したりする場所だということで、そういった意味ではかさ上げをしないといけないのではないかという認識ではいるんですけれども、そのあたり、少し説明をしていただけないでしょうか。なぜ、かさ上げが必要でないのかといいますか。

岩井 空港のいわゆる水浸しになってしまうという問題について、また後ほどのご質問ともかぶるので、そこで詳しくお答えさせていただきますけれども、基本的には空港の周囲に穴を掘って、洪水が来ても上にかぶさらないような堤防を別途敷くのと、あとは貯水池というのを幾つか配置しまして、その中で水を適切に処理をするような形をとっております。

清水谷委員 事前資料を読んだときに、このあたりが干潟のような役割を果たしているということで、貴重種の動植物もいるというような認識ではいるんですけれども。

岩井 イメージとしては、乾期は本当に草も生えない何もない土地で、雨期で雨が降って、その土地が湿ると自然と植物も生えてきて、それを目当てに動植物が集まってくるというようなイメージです。

清水谷委員 その塩分はどんな感じなんですか。

岩井 塩分は当然、海のほうからも水が来ますので、塩分を持ったという感じです。

山崎氏 調査団、山崎です。干潟と今おっしゃいましたけれども、ここのCRZの区域は干潟の区域です。区域プラス最大の満潮位の汀線から100m部分をCRZとして指定されています。なので、塩水の来るのは空港内ではなくて、CRZの内側100mまでということなんです。ここが水浸しになるというのは、雨期に淡水、真水が流れが悪くて、ちょっとした干潟堤防みたいな形になっておりまして、それが30cmの水位で水が浸かるということなんです。それ以上、水位が高くなりますと、水が勝手に下流まで流出していきますので、それ以上は基本的には高くない。そういう感じで、塩水が来るということはないです。

清水谷委員 その場合、その上に滑走路をつくった場合に、水というのは穴を掘って、貯水池のようなものをつくるだけで対応できるんですか。対応することは可能なのでしょうか。

山崎氏 30cmの水がそこに滞留するということですので、地盤高から一番最後にお配りした補足資料という1枚紙に書いてありますけれども、この地盤高が8.5mぐらいです。この水が滞留する深さというのが大体30cmで、深いときは3フィートと言って

いましたので、90cmぐらいだと思うんですけども、そのぐらい以上は水は上がってこない状況です。なので、地盤高から2.5mぐらいの周囲に堤防をつくりまして、外から入ってくる水をここで遮断するというイメージです。場内に降った水に関してのみ、その貯水池を使うという。

清水谷委員 計算上、大丈夫だということですか。

山崎氏 大丈夫です。非常用でポンプの必要性も検討中です。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

早瀬主査 ほかのところでここは最上流部に位置するので、外部からの流入はないというふうな記述があったような記憶もするんですけども、ここでは外部からの流入を外周堤防でそれを遮断するというふうな記述になっているところに、ちょっと矛盾を感じるんですが、そこはどちらが正しいんですか。

山崎氏 そのあたり一帯が、ほとんど水浸しになるイメージですので、流れ込んでくるということではなくて、水位がちょっと上がるので、上がった水位が場内に四方から入ってくる可能性は十分あるんです。今でもそうなんです。

早瀬主査 なるほど。遮断しないとほかのものがまた入ってくる。ほかの地域のものが入ってくるということ。

山崎氏 そうですね。四方の水が全体的に上がるので。

早瀬主査 わかりました。ありがとうございます。

石田委員 それが雨期であっても、潮位の変動によって冠水することはないということなんですね。海側からの潮位は。陸側からの河川水の流入がうまく調整ができなくて、それで冠水するということなんですか。

山崎氏 これが普通の今の姿。河川の水が流速を持って流れ込んでくるというわけではなくて、ここの部分少し高いので、高いですけどもちょっと盆地に、薄い盆地になっているので、水が溜まりやすいということですね。潮位は5mで、ここは8.5mありますから、まるっきり潮位の変動に影響されない。

石田委員 雨期であっても大丈夫なんですか。

山崎氏 大丈夫です。

早瀬主査 清水谷委員 そうしたらよろしいですか、13番。

清水谷委員 13番は確認ですけども、土砂等を運び込む用途のアクセス道路は、新たにはつくらないということによろしいのでしょうか。

岩井 基本的には既存の道路を使って、幅が足りないところを拡張するということが対応いたします。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございます。

早瀬主査 14番。

佐藤委員 大丈夫です。

早瀬主査 いいですか。では、15番長谷川委員。

長谷川委員 こういうことですね。こういうことでよろしいんですね。

折田 そういうことです。

長谷川委員 今までの案件でも、こういうケースはありましたっけ。

早瀬主査 どういうことですか。

長谷川委員 いやもうインド側で依頼調査が進んでいるわけで。普通はこの調査を待って、ドラフトファイナルになるという順序かなと思ったんですけども。

折田 回答に書かせていただいておりますように、本件協力準備調査で全体を見るということなので、環境社会配慮についても先方がやっている調査に加えて、ガイドライン等の関係で必要なものを早い段階から概要を確認して埋める必要があるということで、スコーピング段階から遡って順次見ていく必要があるのではないかと考えています。

長谷川委員 そういうスコーピング段階の対応の仕方もあるということですね。

折田 そうです。ご理解の通りです。

長谷川委員 わかりました。早期にやるということであれば、理解しました。

早瀬主査 16はこの回答で結構です。17番、清水谷委員。

清水谷委員 指摘した点についてDFRに記載されるということで、了解しました。

早瀬主査 18番、佐藤委員。

佐藤委員 詳細な回答をどうもありがとうございました。回答の中では、津波と高潮についての今までの自然災害の過去の記録というものを出示していただいたわけなんですけれども、やはり一つは下流にあるということでの洪水の影響というのがどういようなものなのかということと、あとは最近の自然災害の台風等の気候変動等による台風等のその影響というのは、あり得ないのかという、その2点。洪水のことと、あとは異常気象による台風等の影響というのがあるのかどうかということ。それをご教授いただければと思います。

気候は比較的安定しているところなんでしょうか。それとも。

山崎氏 気候変動で例えば将来的に1m海水が上がったとしても、その堤防の点までは12mから12.5m、今の海水が最大で天文潮ですけれども5mですので、まだ6m以上の余裕があるというふうに考えられます。このあたりで最大の高潮の推定が4.5mですので、グジャラート州最大でも4mというように予測されているので、最大の潮位するとき、例えば5mのときに、4mの高潮が発生したとしても9mですから、まだ3mぐらい余裕があるというふうに考えております。

佐藤委員 私が言っているのは洪水の影響と、あとは気候変動に伴う自然災害のこれからの可能性というのが高くなってきているのかという。この話ではなくて、それはもう理解できたんですけども。

折田 すみません。それは気候変動の影響で潮位といたしますか、海面の水位が上昇するのとは別に、台風等可能性が増え、降雨量が増えるとその分洪水の可能性が高ま

るのではないか、被害が増えるのではないか、そういう趣旨でしょうか。

佐藤委員 はい。気候そのものが安定している場所なのかどうかということです。地理的な状況がわからないので、教えていただきたいということです。

山崎氏 台風の影響というのは、ほとんど緯度的に少ないところです。東側から台風は来ますので、大きい海水面がないと台風は発生しませんので、この場合はインド亜大陸がすぐ東側にありまして、緯度が22度なので、台風が発生している間がないですね。緯度的には、台風が襲来するというのは、主に東側のベンガル湾周辺でありまして、こちらのほうはほとんど台風が来ない場所です。

佐藤委員 ありがとうございます。

早瀬主査 さっきの最上流部だということ、ちょっと理解を共有したいんですけど。23ページの52番のところに写真を張りつけてくださっていますので、これをちょっと説明していただけますか。これは要するに最上流部だって、流入する、流速をもった水が流れ込むことはないという記述がどこかありますよね。それはこういうわけなんだというのをこの図を見ながらちょっと教えてください。

山崎氏 この図なんですけれども、これは河川が流れているというわけではなくて、水の通った後を確認しましたというだけの話です。23ページを。これが黄色い線が空港の施設用地です。ただし、空港の施設はこの長方形の部分だけになります。海というのはこの白い部分です。これは塩が析出して白くなっていると思われま。

早瀬主査 それも右側の水域に見えるのは海ですか。河口ですか、もう。

山崎氏 これはどっちとも区別がつかないような場所です。すごく遠浅で、水位が低いときは川になります。水位が上がってくると、ここまで海になります。なので、ここはインドでも最大水位が変動する場所で、水位差が10mありますので、このあたりの差というのは、すぐに吸収されてしまっています。今、これは潮位が下がっている部分のときに撮られた写真だと思われま。この辺までよく来て、潮位っていつもこっちまで来ているわけではなくて、これは大潮のときにしか来ないです。なので、この辺まではもうたまにぱっと薄く来て、さっと引いていくところ。すごい速さで引いていくというような状況になっていると思われま。あと、ここに川みみたいなこの広がっている部分がありますが、ここはもうほとんど最上流なので、非常に平たい部分になっていると思うんです。この辺までが海の影響が非常に強い範囲です。ここ、ざっと黒く見えているのが、これを撮ったのが10月ですので、雨期が終わって1カ月ぐらい経ったときなんですけれども、まだこの辺、水が。すごく水が溜まっている状況です。グリーンのところ、これも草が生えているんですね。

佐藤委員 その水というのは淡水ですよ。

山崎氏 淡水です。これより2カ月ぐらいすると、この淡水が全部ずっと下がってきて、こっちの川までこの辺まで海水になる。海水が上がってくる。非常に特殊な場所です。

石田委員 すみません、空港はどこかもう一回教えてください。

山崎氏 空港はこれになります。

石田委員 大体そこですか。

山崎氏 はい。

清水谷委員 黄色い線は何をあらわしているんですか。

山崎氏 空港用地の敷地の境界になります。これだけグジャラート州が公用地として確保していますので、空港の敷地で。フェンスを多分この辺に張り巡らせて空港とする予定です。

早瀬主査 基本的に流速を持つ水の流れのある川というのは、その西側に流れているそれですね。

山崎氏 はい。これが川といいますか。

早瀬主査 そこからの流入というのはまずはない。空港地域に流入することはまずあり得ない。

山崎氏 水が張ってくると、こっちからもこっちに来るのは十分あります。

早瀬主査 そういふのはある。

山崎氏 ですけども、ここの地盤高が8.5mと申しあげましたけれども、ここからせいぜい1m弱までしか水は上がってこないというヒアリング調査結果ですけども。

石田委員 その空港の中にも何本か河川が入っているように見えるのは、それは河川なんですか。河川というかクリークなんですよ、きつとね。薄い水色というか。

山崎氏 これは私が勝手に書いた線です。水の流れを示しています。クリークではないです。すごく平たいです。本当にもう、50cmぐらいしか標高差が全体でないところなので、ここに水が溜まって、流出しづらくなって、流れていく場合はここを通るといふ、そんなイメージです。

石田委員 それは陸水の通り道になっているんですね、溜まった水の。

山崎氏 はい。

石田委員 だから、雨期だけにできる川というか、クリークというか。

山崎氏 雨期が終わるときに通って抜けていく。

石田委員 抜けていく道ですよ。乾期になるとなくなるんですよ。

山崎氏 もう全然ないです。砂漠みたいな土漠ですね。

長谷川委員 上流域にある、上流という話ですよ。そうすると、中流と下流はどこになるんですか。

山崎氏 上流というのは、申しあげましたのは、ここに降った雨の話で、流域というのはこの辺が流域になっていまして、これ以外に降った雨というのは、別のところから流れて、西とか東に流れているんですけども、ここに降った雨というのは、これが最上流部になって、ここからもう溜まっていくしかない状態です。そういう意味で、最上流部と申しあげましたけれども、ほとんど海に出ている最上流部になります。

石田委員 盆地とおっしゃられたのは、その黄色で囲まれた部分が大体盆地に相当するんですか。

山崎氏 ええ。ここまで来るということで、このあたりにちょっとした分水嶺みたいな山があって、ここに水が溜まりやすくなるんですね。ここは淡水になります。

清水谷委員 すみません、外周堤防はこの黄色の線に沿ってつくられるんですか。それともその内側につくられるんですか。

山崎氏 内側ですね。空港の施設の外周につくります。ですから、ここはもう切り離して考えています。出っ張っているところは水、海水は来ないんですけども、ここはもうちょっと用地として使えないので、ここは今のところ使う予定は、この辺は使う予定はありません。フェンスはこの内側に来ます。

清水谷委員 ということは、いびつな形をしている南側の部分というのは開発はされないということなんですか。

山崎氏 そうですね。そこも環境森林省からこの辺については開発、この辺は開発しないようにと言われておりますので、ここだけしか使えないんですね。そうするとこの出っ張った部分、ちょっと使いづらいので、ここは今のところ計画はないです。

石田委員 将来的にもし需要がもっと伸びた場合に、拡張の可能性はあるんですか。今、この四角い部分をフェンスで囲って、滑走路を引くんでしょうけれども、需要予測を超えた場合に、拡張可能性は周辺にあるんですか。

山崎氏 今のところはないです。

石田委員 ないですよ。右に行けば海だし。

山崎氏 そうですね。このCRZというのは法律で開発禁止区域になっておりますので、これ以上南のほうには、ここには進出ができないことになります。本来、ちょっと別のご質問でありましたけれども、この辺に計画していたんですけども、2009年の結果ではここにしていましたけれども、これは2011年にこの法律ができるのでだめと言われまして、陸側に移動した経緯があります。

早瀬主査 CRZ区域というのをちょっと示してください。

山崎氏 CRZの区域はここに縁がそうですね。この縁が全部CRZになります。

早瀬主査 そこから東側ですか。

山崎氏 CRZってこれ全部海なので、こうなっていて、ここからこの縁ですね。黄色い線がCRZの範囲で、こっちはもう内陸に、この辺も入るところです。CRZの図面。

早瀬主査 とりあえず、ではそういう感じで、ちょっと一つだけ確認していただきたいんですけども、洪水のときには西側の川からも水がそこへ流れ込んでくるとおっしゃいましたけれども、そういうことがあるんですか。予定地域に。

山崎氏 そっちから逆流して、このあたり全部水浸しになるイメージ。

早瀬主査 飛行場の予定地は。

山崎氏 そうです。

早瀬主査 にも入ってくる。

山崎氏 はい。今でも入ってきています。

早瀬主査 そうしたら、そこに堤防をつくったりして入らなくすると、そこに今まで逃げてきた水が下流域に流れていって、下流域で吸収しなければいかんわけですね。

山崎氏 雨期のときはですね。

早瀬主査 わかりました。

米田委員 一ついいですか。SIRの工事がもう始まっているというお話だったんですけども、この絵ではまだその部分は見えていないという理解でよろしいんですか。

山崎氏 ないですね。この辺が全部、ドレラSIR地域になります。これよりもっと大きいです。

早瀬主査 では、ちょっともとに戻しますがよろしいですか。

そうしたら佐藤委員のところはよろしいですか、とりあえずは。

佐藤委員 ありがとうございます。

早瀬主査 では、19番田辺委員。

田辺委員 特にありません。

田辺委員 では、20番谷本委員。

谷本委員 これもまた、もう一度教えてください。回答に書いていただいているところですね。このシルト質の砂層がどれぐらい下にあるんですかということです。表土から。ここが一つやっぱり、ここは地震の関係で聞いたものですから、N値の話が13から88、そこそこ高いというんですか、硬い層だとわかるんですけれども、このシルト砂層というのは、どれぐらい下にあるんですか。この辺、わかりますか。

山崎氏 2mから3mです。

谷本委員 2mから3mですか。

山崎氏 全部シルトなんですけれども、N値が高いのは2mから3mのラインからということですよ。

谷本委員 では、液状化は起こさない。上の部分が少し崩壊しますかね。わかりました。結構です。

早瀬主査 では、21番に進みます。石田委員。

石田委員 これ前半部分は22番、23番の方が質問されています。

折田 石田委員からのご質問につきましては、二つ質問があって。

石田委員 では、まず前半のほう。

折田 補足資料で。

石田委員 補足資料、後半は。前半のほうなんですけれども、お二方の委員も質問されているので。こんなに数字が違うというのは、どういう理由で。何か計算方法が違うんですか。需要予測が新しい計算法を使ったらこうなったとか、どういう理由で

こんなに違ってくるんですか。

折田 すみません、こんなに違うといえますのは。

石田委員 数字はわかりますけれども、敷地面積をこれだけ2倍にするという理由はまだわからない。

岩井 敷地面積は、例えば2040年で見えていただくと、JICA調査団のほうはフェーズ4の一番下のところですけども、旅客ビルでいうと、20万1,000平米に対して、インド側の2,030から2,040を見ていただくと、24万4,350といった形で、こちらの事前にお配りした資料では、インド側のほうは2019から30年までの推計しか載せておりませんでしたので、長期推計という意味ではほぼ同じという形で、1.2倍ほどの差しかないという形になっております。

佐藤委員 インド空港局は、この整備段階を2段階に分けてこれだけ後半部分で拡大するという、そういう理解なんですか。よろしいですか。

岩井 はい、ご理解のとおりです。

石田委員 JICA側はこれ全部フェーズ1からフェーズ4までこれ全部足すんですか。アキュムレートするんですか。それともフェーズ1からフェーズ2で100となっているのは、これは37足したから100になるということなんですか。

岩井 37足すのは後者のほうです。

石田委員 だから結果なんですね。

岩井 結果です。

石田委員 数字は全部足してはいけないんですね。だから第4フェーズで201,000がJICAの。

岩井 総合計ということですか。

石田委員 インド側はフェーズ2までしか考えていなくて、244,350ですね。インド側はフェーズ3やフェーズ4は計画はなしということですね。使っている資料は同じなんですか。両国側とも。

岩井 使っている資料というのは、その推計に用いているデータという意味ですか。

石田委員 そうそう。

岩井 同じです。

石田委員 わかりました。

早瀬主査 22番、23番もあわせてお願いします。

谷本委員 いいですか。貨物ビルが大きいですね、インド側の。これは何か理由があるんですか。JICA調査団のほうは、フェーズ4までで105。

折田 JICA調査団のほうが大きいのではないですか。

谷本委員 インド側が大きいですね。これは000はつかないんですかね。インド側が極端に小さいんですか、これは。そう見るべきなんですか、数字は。

石田委員 インド側がすごく小さいんです。

谷本委員 小さいんですね。これはこれでいいんですか。こういうことなんですね。そんなに貨物はないという。

岩井 これはこの空港の位置づけといたしまして、旅客ビルに加えて今後開発されるドレラSIRの経済発展も含めて、ここに貨物の機能を新たに追加したほうがいいという提案を、JICA側のほうからしているという形になります。

谷本委員 しているので、これだけ大きいんですか。

岩井 はい。もう単に旅客だけではなくて、貨物も含めて需要を取り込むというのが、我々の見立てになっております。

谷本委員 わかりました。すみません。

石田委員 貨物利用にもう少し需要があるから大きくすればいいんじゃないか、それが妥当だと思うという話は、もう既にインド側にされているんですか。

岩井 はい。インド側ともその協議は進めております。

石田委員 インド側の反応はよろしいんですか。

吉田氏 そうですね、特にこれに対して異論というのはありません。

石田委員 これは円借款ですよ。

岩井 これはまだ最終的なスキームは決定しておりません。

石田委員 でも、一応有償でしょう。

岩井 一応、有償は念頭に置いております。

石田委員 貸す、ローンですよ。グラントじゃないですよ。

岩井 有償の場合はローンです。

石田委員 グラントだけれどもインド側はこんなでっかい貨物ビルをつくるというのは、それは納得がいくというお話なんでしょうか。

岩井 はい。

石田委員 いや、無償だったらなんかもらえるものだったらというのはわからないでもないんですけども、受け手側として。有償でなんかこれだけ数字、最終的には貨物ビル、これ100倍違います。1,150と、10万5,000.....そうですね、100倍違いますよね、面積が。

佐藤委員 空港につながる例えばアクセス道路と、交通機関がやっぱりこの貨物を想定しての計画というのは進んでいるんでしょうか。それともこれはあくまで空港のほうだけが貨物を前提とした設計をするということが、まず初めに行われるのか。それとも、平行しながら付属するようなアクセス道路、移動経路等に対する計画というのは進んでいるのか。

岩井 この空港の位置づけ及びドレラの特別区の位置づけにつきましても、DMICというデリー・ムンバイ間産業大動脈構想といういわゆる産業物流をどう拡張していくかという流れの中での空港の整備となっております、当然貨物も含めた形で我々JICAのほうでも貨物輸送テストの整備も、このアライメントに沿った形で支援をして

いくということでございますので、貨物も含めて検討しているということと考えております。

佐藤委員 貨物に関する需要予測というのは、どれぐらいどこに、これは旅客はありますけれども、どの程度のものなんでしょうか。

折田 今こちらでちょっと記載をしておりますが、これからそれも含めて、レポートの中に入れていこうと思います。

佐藤委員 ありがとうございます。

早瀬主査 では、24番清水谷委員。

石田委員 21番の後半部分を先ほど確認させていただきましたが、ちょっと待ってくださいね。21ページの後半の写真を見せていただいたから随分確認できましたが、まだわからないところがあって教えてください。下線部分の回答、その二つ目のところで、「いずれからも維持管理費が特別に高くなることはありません。」、とても微妙な日本語をお使いになられているんですね。これがよくわかりません。どういう意味なのかが。僕は何も特別に高くなるかどうかということは聞いていないんですよ。水浸しになるのであれば、余分なコストがかかるのではないかというような趣旨なんです。それと、三つ目の丸ボツのところは「総事業費の0.5%以下と小さく」、これはほとんど意味のない比較だと思います。総事業費って多分とてつもない巨額だと思うので、それと外周をコンクリートで少しかさ上げるぐらいの堤防だと、まあ普通は0.5%から1%ぐらいに抑えないと、総事業費として多分妥当性のない計画だと言われてしまうと思います。滑走路とかいろいろなものにお金がかかるので。だから、その金額が果たして妥当なのかどうかということだと思うんですね。総事業費と比較することはほとんど意味がないと思います。総事業費と比較したらそれは小さいじゃないですか。そこに別にすごく新兵器をつぎ込んだり、新技術をつぎ込んだりして、そこが空港の売りでも何でもないわけですから。だから、ちょっとそこは理解できないです。

折田 そうするとこの緩和策のコストというのは、そもそも問題にならないということですか。

石田委員 いや、そこまで議論は広がらないですよ。総事業の0.5%という比較をする意味がわからない。総事業って巨大じゃないですか。施設を二つ大きなものをつくって滑走路も引くし、ほかの費用もかかると思うんですね。それと、その全体の費用と、2.5mかさ上げた堤防をばつとつくるわけですね。周辺を。それを比較することの意味がよくわからないということなんです。当然、小さいじゃないですか。全体を100とすれば。このかさ上げた2.5mの堤防をつくるのは、0.5%とか小さくなると思うんです。それが妥当であるという理由は、全体金額でほかの空港と比較するか、ほかの空港の今まで、例えば途上国と同じような条件で。

早瀬主査 代替案と。

石田委員 そう。代替案との比較、今までやられていたこととの比較でないと、この理由が理解できないです。代替案ないし、同じような条件で、海沿いにこういう冠水が予定されているところで、例えばインドネシアとか、タイでつくったものと比較すると、妥当な金額であると。小さいとか大きいとか言えると思うんです。総事業費と比較すること……ちょっと趣旨が違うと思います。

岩井 ご趣旨はわかりましたので、総事業費との比較ではなくて、インドのほかの空港の事例とでどういう形になっているのかというところの比較で最終レポートに掲載したいと考えます。

石田委員 2番目の丸ポチは結構です。以上です。

早瀬主査 それでは24番、お願いします。

清水谷委員 24について回答をいただいたんですけども事前資料の6ページでは、飛行場の位置、規模、内容はほぼ同一であるため、インド側が策定中の環境影響評価を適用できると考えているというふうになっているんですけども、実際には2.6倍もあるんですけども。これは現在インド政府側のほうで調査されているEIAレポートというのは、その2.6倍になる前の初期の提案についてのEIAレポートであるという理解でよろしいのでしょうか。

岩井 今インド側で示されておりますEIAにつきましては、13ページの21の需要予測におけるフェーズ2、インド側でいうところのフェーズ2、2040年までの敷設計画のEIAとなっておりますので、実際のところ我々との差は2.6倍ではなくて、我々のほうが彼らよりも1.2倍低いという事です。

折田 ちょっと説明に時間がかかって申しわけないですが、インド側が今の段階で準備しているのは、この13ページでいうところのフェーズ1に近いような規模ですが、要はフェーズ2に相当する、拡張する際には、その有無を含めたEIAが必要になってきますので、そういう意味で実質的にはJICA調査団の計画と、インド側の計画というのはほぼ変わらないものだと、そういうことになっております。

清水谷委員 そうなると、今度の環境社会配慮助言委員会のほうでかけられる次のタイミングで出される資料というのは、そのインド側政府がつくられるEIAレポートというものが出てくるのか、それともJICA案に基づいたものというのが出てくるんですか。どっちということですか。

折田 JICA案です。

米田委員 それに関連してなんですけれども、ちょっとこのプロジェクトのスケジュールが私はうまく理解できていないんですが、JICAの準備調査は1月で終わるということですね。ここでDFRというのは、その1月に出てくるレポートですね。今、JICAはさらに調査の追加を提案しているんですけども、その追加の調査というのは、このJICAのプロジェクトの後にインド側が実施するということになるのでしょうか。今、進めているEIAというのはどうなっていくんですか。そのEIAに新しい調査が加わって、

EIAの改訂案というか、そういう形になるのでしょうか。

岩井 今インド側はまさにEIAを実施している初期の段階でございます、今回我々のほうで助言委員会で、こういうTORを追加してくださいというコメントをまとめて、それをインド側に投げて、それを含めた形でこの調査が終わる1月以降も含めて、インド側で調査をしていただくという形になります。

米田委員 その次に、JICAが関わるのは、どういう形で関わるんですか。

岩井 この調査自体がPPPF/Sという形で、民間企業から提案をいただいて実施しておりますので、日本政府としてこの案件を円借款ないしは海外投融資でやるということ、改めてファイナンスのスキームを決めた上で、もう一度、JICA事業実施にとって必要な調査を追加で補完していくという形になります。

米田委員 JICAにとって必要な調査を追加でというのが、今提案している部分ということですか。それともまたもう一回別にやるということですか。

岩井 もう一回別に、必要に応じてやるという形になります。

米田委員 協力準備調査のようなことがもう一回あるということですか。

岩井 協力準備調査の補完のようなものをもう一回必要に応じてやるということかと思えます。それは審査のために改めて実施ということになります。

長谷川委員 その辺の混乱があるので、私最初の質問がそういうことだったんですよ。最初のときに、いやそうではなくて、今回は大きく補足調査が必要なんで、まだ始まったばかりなので、これはもうJICA側もどんどん入っていくということだったんです。それでスコーピングかと思ったんです。改めてまた環境レビューのときに、必要であれば補足調査を別途、また出てくるわけです。今回と違って。そういう位置づけで推移したらと思ったんですけれども。

米田委員 スケジュールとも関係するんですけれども、そうするとDFRの段階での助言というのはあるんですか。もうない。

折田 混乱していて申しわけないですけれども、これまでも多分、助言委員会でも何度かご説明しておりますように、PPPF/Sについては、スコーピング段階までやるものもあれば、スコーピング段階の助言委員会も今回かけずに、もう一度その補足調査をするときにスコーピング段階、DFR段階というふうに助言をいただくという。いろいろなパターンがありますということをご説明したと思えます。この案件の場合は、まさにその中の一つということで、今後、JICAとして追加で審査の前に協力準備調査の次のものをやるときに、改めて環境社会配慮も含めたDFRという形で助言をいただくことになると思えます。

つまり、今回いただいた助言も含めたDFRの助言委員会をやるのかという意味では、調査のちょっとたてつけが異なるかもしれませんが、やることになります。

米田委員 それはタイミング的にはいつやるということですか。

岩井 現時点では、正確には決まっておりません。

折田 ただ、大事なはいずれにしましてもいただいた助言を踏まえて、要は全体のDFRというものを用意して、また助言をいただきますということでございますので、実質的には問題ないのではないかと考えております。

早瀬主査 よろしいですか。

では、25番。

長谷川委員 ここまでの議論とかなり重なり合っているのですが、ちょっと整理をさせてもらいたいんですが、先ほど、13ページのフェーズ1からフェーズ4までのうち、今インド政府が進めているEIAのほうは、フェーズ1が主に対象になっているということをおっしゃっていたかと思うんですけども、そうすると、今回、JICAさんのほうがそのEIAのやり方等について、項目も含めて提案した対象はそうではなくて、フェーズ4まで全て含んだEIAとするという、こういう理解でよろしいんですかね。

山崎氏 基本的にはフェーズ4まで含めた形でありあまり変わりがない。ターミナルのビルディングの大きさは違いますけれども、そのほかの設定にはあまり変わりがないという認識です。

岩井 円借款という意味においては、このフェーズ4までを一気に考えておりますので、当然、事業の規模は大きいので、円借款を輪切ってやるということはありませんが、EIAという意味では全体の姿をトータルで見て、EIAを実施するということを想定しております。

長谷川委員 それから先ほど、旅客ビルは置いておくとしても、貨物ビルのほうは大分大きさが違ってきますよね。そういう意味では、ここの回答にあるように、ほぼ同じものというふうにはちょっと言えないので、そうであれば、インド案ももう一つ並べて、せっかくEIAやっているんですから、二つの結果をとということを考えたんですが、そもそも対象にする時期自体も違うし、それから対象にするフェーズさえも違うし、インド側がやっているのは、もうかなり根底からいろいろなものを変えなくてはいけないという、そういうことも規模も含めると出てきているので、代替案には当然なりにくいかなというふうな感じはしてきました。その意味では納得しました。

早瀬主査 では、26番お願いします。

佐藤委員 26番、OKです。

早瀬主査 27。

佐藤委員 27、OKです。

早瀬主査 28番。

長谷川委員 ここにある農作物の品種は、塩分には強い農作物ということなんですかね。

折田 ここの多分、地理的状況の中で育つものがこれだということだと思うんですけども。

長谷川委員 小麦なんて大丈夫かなという感じがするんですけども。そうですか。わかりました。

早瀬主査 29番は結構です。30番。

田辺委員 30番、大丈夫です。

早瀬主査 31も大丈夫です。32。これはさっきちょっと説明いただいたんですね。空港を建設することによって、洪水時にそこに逃げていた水が、外に逃げられなくなって、そのまま下流に流れていくということの影響についてはどうなんですか。下流には何も無いから。

折田 洪水時に特に何かがあるという。

早瀬主査 要するに今ある予定地域というのは、洪水時の遊水池というか、水を流すための機能を持っている。その機能がなくなることによる影響ということについては、検討する必要がないんでしょうか。

折田 回答しております下流でその影響を受ける利用形態というのはないということですので、それ自体にはあまり問題ないかなと。

早瀬主査 CRZの機能は阻害しないですか。

谷本委員 一点、ちょっと話を戻すようですけども、洪水だ、淡水だということですね。雨が降るのは10月、11月ですよ。その時期に大体集中。

山崎氏 10月、11月は雨期ではなくて、雨期は7、8、9。

谷本委員 7、8、9ですか。この3カ月でどれぐらいの降水量、何mmぐらいですか。ちょっとすみません、資料を持ってきていないもので。資料にあったと思うんですが、ちょっと教えてください。

佐藤委員 資料の9ページ。

岩井 300mmから、年によって変化はありますけれども、200mmから大体300mmぐらいとなっています。

谷本委員 トータルしても1,000mmいかないですね。では、半乾燥地か。わかりました。

早瀬主査 よろしいですか。33番。

米田委員 33番、先ほど話が出ました。ちょっともう一回確認させてください。22ページの図4.11で見ると、このピンク色の線のあるその周囲の白い部分がCRZということですのでよろしいんですね。この右側の水色のところにCRZと書いてあるんですが、この部分はCRZではないと。最初に配っていただいた資料の22ページなんですけれども、このピンクの線が多分HTLなので、その100mというと、この絵でいくとすごく狭い、小さな範囲ですよ。

岩井 薄い白い部分です。

米田委員 ピンクの周りの白い部分ということですね。

岩井 そうです。ここがCRZということですよ。

米田委員 この水色の部分は違うということでしょうか。

岩井 これは違います。ちょっと図がわかりづらくて申しわけありません。これも含めてということですか。境目という意味では、先ほどの空港際のところの白いところなんです。そこから海側がずっとCRZ区域です。訂正させてください。

米田委員 海側全部がCRZということですか。

岩井 はい。

米田委員 わかりました。

早瀬主査 では、34番。

佐藤委員 ありがとうございます。BirdsLife Internationalによってこの生息地として重要ということでの詳細な記述、ありがとうございます。回答をいただいて、このBhal AreaというのがA1の指定という、Globally threatened speciesという非常に重要な場所なんだなということをおえて再確認をいたしました。以前にいただいたこの配付資料だと、この六つのエリアを見てみても、非常に鳥のカバレッジが高いわけですよ。にも関わらず、鳥に関する調査というのがあまり行われていない印象を受けるんですけども、いかがでしょうか。

岩井 今回のスコーピング案で我々のほうから提案して、それを彼らに提言するという形になります。

佐藤委員 ありがとうございます。

早瀬主査 35番。

米田委員 35番、ありがとうございます。回答でわかりましたが、今調査している動物種の範囲というのはわかりますでしょうか。どういう種類の動物を調べているかというようなことはわかりますでしょうか。後ろの補足資料にはそこまでは書かれていないようで、ワイルドライフとか、そういう表現だったと思うんですけども。

岩井 いわゆるインドの国内基準に則って、一般的な調査というところまでは承知しているんですけども、具体的な種については、すみません、我々のほうでもまだ把握していません。

米田委員 わかりました。

早瀬主査 36番。

田辺委員 これは空港にとっての周辺地域が何かという定義だと思うんですけども、空港は頻りに飛行機が空を飛びますので、その周辺にこういう重要なエリアがあるということをお保護地域で記載しないという理由は、よくわからなかったです。

折田 ただ、こういう何km離れたところにありますというのは、書くことはできると思いますが、評価を変えるような話ではないのかなと思いますけれども、その点はよろしいですか。

田辺委員 少なくとも工事中はわかるんですけども、供用時でDということというのが、要は遠隔地の保護区にそういう重要な鳥類なりがいて、その鳥類が飛んでい

るような空域を飛行機が飛ぶわけですね。

折田 もちろん今後の調査の中では、その影響も含めて確認するのだと思いますが。

田辺委員 それは当然なので、生態系については書かれているのはわかるんですけども、保護区、空港を建設してそれを供用するときに、その空港の地域に保護区がないというふうな概念をしてしまっているのかなという。

折田 ご懸念の点はよくわかりますので、一旦ちょっと例えばC評価にして、実際その保護区部分への影響がどういうものかというのを確認するのはもちろん当然いたしますので、それでよろしいですか。

田辺委員 まあそうですね。多分、同様のことを米田さんもお懸念されていると思うので、私としてはいいんですけども。

早瀬主査 37番、米田委員。

米田委員 同じようなお話ですけども、小さいから影響ないだろうという理屈であるということは理解しました。それで、このIBAの北側にラムサール登録湿地があって、そこはサンクチュアリになっていると。このIBAの中に国立公園があって、やはりそこも別のIBAになっているという状況で、このIBA全体が国立公園とサンクチュアリを結ぶ非常に重要な部分なのかなという気がしています。ただ、もちろんそこに生息する鳥類の種類であったりとか、移動の方向性とか、そういうものによって違うと思う。その真ん中に空港ができるというのは、やはりとても気になることです。ただ、このIBAの話を見ていて気がついたのは、実はこの経済特区SIRのほうはかなり大きな面積をこのIBAの中で占めているんだなと。つまりこのIBAの真ん中に経済特区ができてしまって、そこでかなりこのIBAは破壊され、もう工事始まっているということなので、かなり影響、環境が破壊されている状況にあるのだなということを思いました。

SIRは本プロジェクトとは関係のない部分で、何とも助言をすることも何もできないんですけども、一応この件に関しては以上です。

早瀬主査 お聞きしました。38番、お願いします。

石田委員 説明ありがとうございます。また、多分出てくると思うので。次も私です。39番、今回アクセス道路はつくらないんですって。つくりますか。

岩井 彼らの事業のほうでアクセス道路をつくるという形になっています。この空港建設のスキームとは別に、彼ら独自で別途つくるという形になります。

石田委員 空港を建設するのは、この円借款のスキームですね。空港単独で存在することは不可能なので、道路をつくるんですね。

岩井 州政府がそれに合わせた形で、彼らの予算でつくるという事と理解していません。

石田委員 それについては、アセスはしない。スコーピングには入れないんですか。

早瀬主査 それは間接的な事業ね。

石田委員 不可分一体の議論、蒸返したくないですけども、影響を与えると思いますけど。

折田 不可分一体の議論については、ちょっと詳細は確認しないといけないかなと。

石田委員 関連していますか。不可分一体はやめましょう。その話は長いので。

折田 今のちょっとアクセス道路については、住民移転は特に生じないところだというふうに伺っていますので、現時点で例えば重大な影響があるようなものを向こうがやりますと、そういった話ではないというふうに聞いていますが。

石田委員 今回、スコーピングではアクセス道路は、ごめんなさい、ちょっとそこまで見切る時間がなかったんですが。スコーピングではアクセス道路という項目が設けられた、アクセス道路が与える影響。それがDになるにせよ、Cになるにせよ、AやBではなくてDやCになるにせよ、アクセス道路に与える影響はアセスされているんでしょうか。教えてください。もしないのであれば、ぜひやっていただきたいと思うんです。事業主が違おうとしても。騒音振動でやっていますね。

わかりました。時間が非常に限られているので、今日は。コメントにします、後ほど。ありがとうございました。

早瀬主査 40番、お願いします。

佐藤委員 40番、了解いたしました。

早瀬主査 41番。

石田委員 41番も了解しました。

早瀬主査 42番。

清水谷委員 42番もOKです。

早瀬主査 43番。

米田委員 すみません。私が聞きたかったのは、そもそも最初になぜここが三つ出てきたのかということを知りたかったんですけども、察するにこの経済特区があって、そこに空港をつくるということが先にあって、そこでその経済特区の近くで何も無いところという理由で、この場所が出てきたというふうに理解したんですけども、そういう状況でよろしいんでしょうか。

岩井 あくまで推測にしかすぎませんけれども、空港用地の確保という住民移転を伴わない形でとるということで、ここを含めた3ヵ所の選定がされたと理解しています。

米田委員 また最初の話に戻ってしまいますけれども、空港をつくらなければいけない理由は、アーメダバード空港がもうパンクするからということ、それでこの同じアーメダバードの周辺を見たら、ここしかなかったということなんでしょうか。

岩井 ここしかなかったということよりは、ドレラを今後インド政府として、新たな経済特区として発展させていこうという計画のもとでここにつくりたいという形です。

米田委員 やはりそちらがあったということですね。わかりました。

早瀬主査 44番。

清水谷委員 説明はわかりました。とにかくこのサイト、代替案を議論したときには、JICAは関与していなかった、助言委員会は関与していなかったということによろしいですね。

岩井 はい。

清水谷委員 では45番については、コメントについて理解しました。ありがとうございます。

米田委員 すみません。この耕作というのは不法になるんですね。土地が政府のもので。

岩井 そこら辺も含めて、これから調査で確認しなければいけないと思っています。

米田委員 わかりました。

早瀬主査 46番。

米田委員 空港建設そのものは民間の活動と関係ないのかなと思ったんですが、やはりあまり経済的なというか、予算的な話はできないということなんですね。

岩井 そもそも今回の調査自体が民間企業からご提案いただいたものになりますので、ビジネス情報ということで、非公開とさせて頂いております。

早瀬主査 よろしいですか。46番もよろしいですか。米田さん。

米田委員 46番、今ので結構です。

早瀬主査 47番、お願いします。

谷本委員 わかりました。要するに全体が塩分濃度が高いというようなことですね。そういうことであれば、47番重複しているかな。48番、結構です。49ですね、このあたりはやはりちょっときちんと整理をしていただいで、調査も必要ならばやっていただきたいと。評価を変更してもらったということで、結構です。では49も了解しました。

早瀬主査 50番。

清水谷委員 コメントについて、わかりました。ありがとうございます。

早瀬主査 51番、お願いします。

石田委員 51番は82番と関連するんですが、この点については……そうですね。やっぱり可能な限り、これは幾つか鳥と生息域の図も見せていただきました。空港を覆い尽くしてしまして、その濃淡というか、どこが重要であるというのはもちろん調査というか、データがないんでしょうから、そういう記述を22ページや23ページあたりにお書きになられているというのはわかりました。ただわからないからといって、その生息地が重要でないということは絶対に言えないわけです。重要だったらとって後から困ることになるわけです。そうならないためにも、やっぱり調査はちゃんとやっていただきたいと思います。これについてはコメントをしたいと思います。

それと、報告書の23ページの冒頭に、こういうふうにかかれるのはいささかまずい

のではないかと思うんですね。23ページの冒頭に。また、他の重要な鳥類についても、その生息範囲はプロジェクトサイト内、及びその周辺に限られないことから、飛行場建設の影響は限定的であると考えられる。この結論づけはちょっと理由づけとしてはあまり妥当ではないと思います。つまり、ポピュレーションがそこだけではなくて、ほかにもいるから大丈夫だろうという議論はよく聞くんですけども。それを言うためには、例えばそこが本当に生活史の中で使われない末端の部分であると。それからもしそこをコンクリートで固めて、それから鳥が飛ばなくなっても、バードストライクが起きても平気であると言うためには、そのロスを計算した上で言わないといけないし、今はロスを補うという、ネットロスを補う方法で世界の流れは進んでいますので、この文章は恐らく削除された方がいいと思います。以上です。コメントには残しません。

早瀬主査 52番は、先ほど申し上げましたけれども、降雨時にこの河川のほうからこの敷地内に流れ込んでいた水があるということなんですが、つまりここが遊水池のような役割を果たしていたと思われるんですけども、その機能が空港の建設によってなくなってしまう。それによる下流の生態系等への影響については、どう考えておられるのかというのが気になります。確認していただきたいということで、コメントに残させていただけたらと思います。

53番、お願いします。

谷本委員 私ですか。今の早瀬主査のところにも関係するんですけども、もう一度、では確認をさせてください。まず、そんなに集中した雨は降らない。半乾燥地だったわけで、ちょっと先ほど申し上げたんですけども、7月から7、8、9で1,000mmに行かないようなところですね。そうするとほとんどが大体降っても蒸発してしまう。それでも淡水が発生していると。30cmぐらいですか深いところで、という住民の人たちの。1mというところもあるようですけれども。外水が一部入ってきますよね。でも大部分は内水なんですね。つまり空港の敷地の上から降ってきた雨が溜まる。一部は外水ですと。そこで、外水の処理として、溜めますというのが早瀬主査のところの回答の25ページに、調整池が5カ所つくられていますけれども、ここに基本的には溜め込むんですか、内水の部分は。

早瀬主査 そういうことですね。

谷本委員 ですね。年間に1,000mmにも満たないような、そしてそれ以外が9カ月ぐらいが乾期であるというんですかね。トランジションはあるでしょうけれども。その場合、この調整池に20万t、各1カ所20万t程度、これ溜まりますかね。そこが一つ、私疑問なんですけれども。この調整池というのは、排水だけではないですね。雨水排水の一時貯留だけではないですね。これはエマージェンシー、飛行場が何かあった場合の、事故の対応も含めての水の溜めだと思っていますから、これ本当に、では逆に言うと、水が溜まるのかな、この20万tも1カ所ですね。そういうのがずっと私の非常

に素朴な疑問なんですけれども、そのあたりいかがでしょうか。

折田 溜まるのかというのは、要は貯水容量が十分過ぎないかという、そういう趣旨ですか。

谷本委員 恐らくこの調整池の容量は、ICAOかなんかの規制によって決まっていると思うんですよ、空港の。私はその辺は素人ですから不確かですが、恐らくは空港の規模に応じて調整池、貯水池をきちんと用意しなさいとなっているはずだと思います。それでこれだけの100万tですよ。100万立米ですから。そんな雨がこれ溜まるのかなというのが、今ふと思いついた。この表をいただいたものですから、疑問なんですけれども、いかがですか。今まではむしろ空港に降った雨が外に出すということで、マイナスの。空港からのということですね。例えば54番の早瀬主査の質問もそうなんですけれども、私も53番でそういう質問もしているんですけれども。

折田 実際、この貯水容量がどういう背景かというのは確認いたしますので。ただ、基本的にその貯水容量が十分であることが、何かその環境社会配慮上で問題かというところ、そうとは言えないのではないかなと思っていますので。いずれにしても確認はして報告書に説明を付記します。

谷本委員 そこをきちんとお願いします。

早瀬主査 54番は、これは私ですね。これは先ほどの49番の排水路建設というのとはこれは一緒ですかね。答えは大分違いますけれども、49番の排水路というのは、どういう排水路で、54番はどういう排水路という想定で書かれているんですかね。

谷本委員 49番の質問は、空港の敷地の中に降った内水の処理です。調整池の規模が私はわからなかったものですから、出ていくんだろうなと。ただ、こういう半乾燥地ですから、かなりの部分が蒸発してしまって、そんなに出ないのではないかなとは思っていたんです。

早瀬主査 ところが答えでは、Bのマイナスに変更いたしますということで、その排水路の建設があるということですね。

折田 若干矛盾していて申しわけないんですが、排水路の建設はいずれにしろ今のところやらない想定です。

早瀬主査 やらない。49はどういう趣旨ですか。これはBと。

山崎氏 49のほうは、雨水の排水になります。施設の周りに深さ大体2mぐらいの雨水排水路を建設しまして、その堤防の外側ですね。盛り土の外側に深さ2mぐらいの雨水排水路を建設しまして、空港に本来向かってくる水をそこの中を通して回すというイメージなんです。その部分が排水パターンとして変わると思われますので、その影響を調査します。

早瀬主査 そうしたら、その排水路というのは建設されることも建設されるわけですね、工事として。

山崎氏 排水といいですか、雨水排水の……。

早瀬主査 雨水か生活排水かはともかくどちらでもいいんですけれども。

山崎氏 つくります。

早瀬主査 それでこの54の場合には、これは生活排水だという前提で書かれているだけの話ですね。

山崎氏 そういう理解です。

早瀬主査 わかりました。55番、お願いします。

米田委員 今まで冠水していたところに島のように空港ができるということは、当然水象には影響があると思うんですが。その影響が大きいか小さいかの問題だと思うんですけれども。ちょっとそここのところが何となくご説明、ご回答では納得できないというか、わからないなと思っています。

谷本委員 すみません、ちょっと主査。また口を挟んでいいですか。24の海側外周堤防断面図というこういう図がありますね。それで左側が空港の敷地内ですね。道路があって堤防があって。外に雨水排水路をつくるという計画ですけれども、内側にはつukらないんですか。

早瀬主査 内側には、調整池へ流れるようにつくる。

谷本委員 調整池に流れて、調整池から水をつくって、カルバートか何かでそれで外側のほうに回す。

折田 ご説明した通り、調整池がありますので、そこまで流すための雨水排水というのは要望しています。

谷本委員 ずっと内側にも溝を掘っていく。それぞれね。ですよ、内水も排水として。それで外側もまた排水路、これ1周取り巻くんですか。そういう計画ですか、これは。

早瀬主査 そうですね。

谷本委員 そんな必要はありますか。

早瀬主査 そこ先ほどから議論しているんですけれども、雨が降ったときにこの空港の予定地点というのは遊水池になっていた。外から流れてくる水の。だから流れてくるんです、外から。

谷本委員 調整池に結構処理できるでしょう。

早瀬主査 いや、外からの水。

谷本委員 外からの水は、だから排水路はなくても堤防でとまってしまう。

早瀬主査 とめているだけではなしに、ちゃんと下流へ回していこうということですよ。

山崎氏 水浸しになってしまいますので、溝の中に落とし込んで下流に回していこうという。

谷本委員 外回りもずっと排水路は掘るんですか。

山崎氏 今のところ、詳細について、どこからどこまでというものは無いですが。

谷本委員 必要なところはだから、では川のほうですね。左側の図のところでもいいますと。23の写真によりますと、この西側の部分ですね。わかりました。

早瀬主査 56番、谷本委員お願いします。

谷本委員 これはもう既に質問が出て、調査をやりますということで結構です。

早瀬主査 49番でしたっけね。57番、お願いします。

谷本委員 ここもいろいろと議論をされていると思います。基本的にはだから空港からの水は出ないと。汚濁水の排出はないというふうなことで、空港からの流水もないというふうなことで、問題はないということなんでしょうけれども、この辺は調査をきちんとしていただいて。

早瀬主査 確認してもらったほうがいいですね。

谷本委員 してくださいということで、次へ行ってください。

早瀬主査 58番、お願いします。

佐藤委員 ありがとうございます。米田委員の59番と一部重なっているの、後ほどちょっとコメントを用意したいなと思います。以上です。大丈夫です。ありがとうございます。

早瀬主査 では、米田委員お願いします。

米田委員 59番は、一応回答は理解しました。

早瀬主査 60番。

米田委員 60番もわかりました。何か書いてあるので大事なことなのかなと思ったんですが、可能性としては非常に低いということで、理解しました。

早瀬主査 61番、お願いします。

長谷川委員 61番ですね。1行目の途中からの土砂について云々は、これは私の質問とは直接関係ないかなとは思いますが、これはその前後のところと関連しているからここへ入れたんでしょうか。要は、先ほどもちょっと調査団のほうに触れたと思うんですが、今回はJICAとしてのEIAのレベルアップを図ったというふうなことで、そのためにインド側のTORは既存にあるんだけど、一応そちらを見直して用途補足をしながら、JICA独自のTORを提案していると、こういう理解でよろしいですかね。わかりました。

早瀬主査 62番、お願いします。

米田委員 62番、さっきの土砂の話は私の質問に対する回答のように思いますが、とりあえず理解しました。

早瀬主査 63番、お願いします。

谷本委員 これは何人かの方が、清水谷委員を含めて、農地という理解でいいのか、不法耕作なのか、いや合法なのかってありますから、このあたりはもう一度きちんと調査をしてください。これがそういう計画になっていますのでお願いをします。

早瀬主査 64番、お願いします。

谷本委員 ここはちょっと見方を変えて、やはり空港をせっかくつくるのなら、やっぱり地元の人に便益が行くようにということを考えていただきたいと思います。どうしても空港だって利用者は上の層に限られます。あるいは中間層ですかね。現場で今まで大変な生活を送られている方へのやはり便益をとということをぜひ考えていただいて、そういう計画をつくっていただきたいと思います。以上です。

早瀬主査 65番、お願いします。

米田委員 65番、66番は了解です。

早瀬主査 67番、お願いします。

谷本委員 67番、これも先ほど言いましたように、農地からほかへの転用というふうな、その可能性は当然高まると思います。ですから、その際に、ぜひ地元の人たちへのということで、記述をしてください。

早瀬主査 68番、お願いします。

谷本委員 68番は、そんなに呼吸器系の問題はないというのであれば、それで結構です。やはりちょっと気になったものですから、塩分の濃度の高いものを吸い続けるということですね。WHOの基準で問題なければ、それで結構です。

早瀬主査 69番、お願いします。

谷本委員 69番は、これは今までのコメントがあって、それでスコーピングを見直されたら、全体をきちんともう一度対応のところを考えてくださいということで、これで結構です。

早瀬主査 70番ですが、これで結構です。71番、お願いします。

米田委員 71番、72番、騒音ですが、調査してくださいということで、結構です。

早瀬主査 72番も。

米田委員 はい。72番もモニタリングをするということで。

早瀬主査 では、石田先生、73番です。

石田委員 73番は図を示していただいてありがとうございます。これは実線で囲まれた部分がボーイング777-300とエアバス380ということで、とても役に立ちました。それで集落にかかっているところはこれほどなのか。このいろいろと町らしき名前が書いてあるのが、これが集落なんですか。

岩井 サラスラですかね、集落の名前です。

石田委員 サラスラが集落ですね。

山崎氏 あとカマタラブ。

石田委員 これも集落。

山崎氏 はい。

石田委員 これはどの程度集落に関わっているかというところは、まだわからないし、これしかも瞬間……

山崎氏 瞬間、最大のやつ。

石田委員 これはもう既に推定値ないしは実測値として出ている値……予想値ですか。

山崎氏 予想値。

石田委員 予想値にしか過ぎない。

折田 まだ空港はありません。

石田委員 計算値ですよ。わかりました。

早瀬主査 では、74番、田辺委員。

田辺委員 特にない。

早瀬主査 75番、佐藤先生。

佐藤委員 75番ですね。はい。

早瀬主査 76番。

田辺委員 相互関係が全くないという理由は、もうちょっとご説明いただけるとありがたいです。

山崎氏 Kalpasarプロジェクトというのは、まだ構想中の段階でして、これはどういうふうに転ぶかというのは、まだ州のほうとしても確信を持っているわけではない状況です。この施設、空港とは全く関係がないと申しますのは、このKalpasarプロジェクトの最大の水位は、4mです。平均潮位プラス4mで、空港の敷地が8.5mですので、最大の水位よりかなり上に来るわけで、水の流れとしては全く双方にかぶるとかいうことはありません。なので、趣旨が違いますので、別な事業というふうに考えます。

早瀬主査 77番、いいですか。

田辺委員 大丈夫です。

早瀬主査 78番はいいですね。

田辺委員 はい。

早瀬主査 79番、石田先生。

石田委員 これは図の4.5で言えば、どのあたりに防潮堤をつくられるんでしょうか。16ページですが。いただいた事前資料の16ページですね。16ページで図の4、調整池図とありますけれども、そこがこれはカンバト湾でしょう。カンバト湾口というのはどこを指すのかなと思ったんです。また、ほかの図があれば、それでも構わないんですけれども、何か図で教えていただけると。

山崎氏 右側からナルマダ川が流れ込んでいる。おわかりになりますでしょうか。

石田委員 どの図を見ればいんでしょうか。

山崎氏 図の4.5です。図の真ん中あたり、右側からです。これがナルマダ川なんですけれども、これの上流のこのあたり。

石田委員 かなり中に入っているんですね。

山崎氏 最大の水深が30mぐらい、浅いところです。

石田委員 空港建設地はその図では。

山崎氏 ことです。

石田委員 ちょうどその切れるあたりですね。距離はどれくらいあるんですか。

山崎氏 これで30なので、50kmくらいですかね。

石田委員 淡水化の目的というのがもしわかれば教えていただきたいんですけども。

山崎氏 灌漑用水です。

石田委員 灌漑用水ですか。

山崎氏 水質が悪くてもう飲料にはとても使えないということです。

石田委員 灌漑用水ですよ。灌漑地にするのではなくて。

山崎氏 農地にするわけではないです。取水堰みたいなものがあるって、ここで堰止めまして、ここからとって、こっちにずっと流す用水路を計画しています。

石田委員 流れてくる淡水をそこに溜め込むわけですか。

山崎氏 そうです。溜め込むんですね

石田委員 海のすぐそばのダムのような形ですね。

山崎氏 ここで堰上げて、先ほど申し上げましたけれども、マイナス5からプラス5まで変動しますので、それをなくしてやって、水位を4mに固定する。

石田委員 でも、ここってCRZではないんですか。

山崎氏 CRZです。そこで、インド国内でも、ちょっとどうかという。

岩井 まだ構想段階です。

山崎氏 いえ、かなり進んだ構想です。

谷本委員 淡水化のための水源は、ナルマダですか。ナルマダ水系から持ってくるんですか。

折田 すみません、会議室の時間の関係で5時50分までに終わらせる必要があります。別案件の議論を長くしても多分時間がなくなってしまいますので、申しわけありません。

石田委員 私たち別にイレバントな話をしているわけではなくて、先ほどからCRZと空港の話は出てきますので、だからとっても重要な議論をしていると思うんですが。興味本位で聞いているわけではありません。それはご理解ください。

米田委員 ちょっと質問していいですか。この州政府は、この地域、空港予定地も含めこの湾も含めて、このあたりの自然環境をどうしていきたいというような計画は持っているのでしょうか。ないんですよね、きっと。だから湾を仕切って淡水化するというようなプロジェクトも出てくるということですよ。わかりました。いいです。すみません、すぐに回答いただければ。

早瀬主査 では、81番までよろしいですか。はい、どうぞ80番。

清水谷委員 結局、淡水化がいつかということで、かなり具体的にってきているという話なんですけれども、何年くらい先のプロジェクトになっているのでしょうか。

防潮堤の話というのは。

岩井 先ほどのCRZの話もありますけれども、見通しが立っていないという状況か
と思います。

清水谷委員 ということは、今回、生態系を調査されるというのは、全くこの防潮
堤を建設されるということを全く前提とせずに、切り話した形で調査されるというこ
となんですね。

早瀬主査 そうしたら、82番、石田先生です。

石田委員 先ほどから何度も出てきている問のことなので、ここでやはり重要な
のは、鳥を調査してくださいということでコメントします。

早瀬主査 83番。

田辺委員 大丈夫です。

早瀬主査 84番、谷本先生。

谷本委員 基本的には使われないというようなことですね。ですから、これで結構
です。

早瀬主査 85番も。

谷本委員 できるだけ現場にあるもので、つまり塩類に対して、高塩類の土壤に合
うようなものをできれば植えてください。外から持ってくるのではなくてですね。そ
ういう計画をつくっていただければと思います。

早瀬主査 検討されるということですね。

谷本委員 はい。

早瀬主査 86番、お願いします。

谷本委員 これは不法耕作なのかどうかということで、きちんとほかの委員の方と
同様に、コメントをさせていただきます。調べてくださいということですね。

早瀬主査 87番。

田辺委員 87、88はこれでいいです。

早瀬主査 89番。

米田委員 89も同じです。

早瀬主査 90番。

佐藤委員 90番ですけれども、ありがとうございます。空港予定地内の農業従事者
ということなんですけれども、このプロジェクトができることによって、漁業に関わ
っていた人たちに対する影響っていうのはあり得るんでしょうか。

早瀬主査 87番と違うみたい、これは。

折田 同じようになると思いますけれども、漁業に携わっている住民はいない。

佐藤委員 いないというよりは、

折田 今のところですね。

岩井 雨期のときに。なので、あくまでも農業従事者を対象に調査をするよう申し

入れるということになります。

早瀬主査 91番、お願いします。

清水谷委員 了解しました。

早瀬主査 92番、石田先生。

石田委員 これそのままコメントに残します。ありがとうございます。

早瀬主査 93番。

米田委員 93番はまだ決められていないということで理解しました。

早瀬主査 94番、佐藤先生。

佐藤委員 後ほど残したいと思います。ありがとうございます。

早瀬主査 95番、田辺先生。

田辺委員 大丈夫です。

早瀬主査 96番、清水谷先生。

清水谷委員 了解しました。

早瀬主査 97番。

米田委員 了解しました。

早瀬主査 98番。

米田委員 これはそのタイミングの話とも関係したんですが、とりあえずは結構です。

早瀬主査 99番、谷本先生。

谷本委員 先ほどの質問の回答にあわせて、こういうことをきちんとやってくださいということでお願いします。了解です。

早瀬主査 100番。

長谷川委員 100番については了解しました。

早瀬主査 101番。

長谷川委員 101番なんですけれども、来たなと思ったんですが、インドが進んでいるなと思って、非常に興味を持ちました。皆さん、ご存じのように、ここのところは見直しのところでやっている最中なので。それでここの回答のところを言うと、一応項目立てはインド側はTOR、ガイドラインにあるんですけれども、必要があればという、その条件つきのようなふうなことです。JICAのほうは改めて自分たちでTORを見直して、レベルアップを図ったということで、ここの部分はもちろんJICAのガイドラインにも少し出てきているわけですね。ですから、それを踏まえて、インド側は必要ないと判断したんでしょうけれども、JICAさんのほうとしてもやはり必要がないというふうに判断したんですかね。そのあたりの経緯が何かあれば、教えてほしいんですけれども。私の意図は伝わりましたでしょうか。

折田 そうですね。ちょっとご理解の通り、インドの国内法の運用なんかも見て、ちょっと今回は入っていないというのが経緯でございますが。

長谷川委員 インド側が必要ないということですね。JICAさんも必要ないと、そう判断している。

折田 そうですね。

長谷川委員 なぜ、必要ないということなんでしょうか。という根本的なところがあってという、正直なところですかね。たまたま今、見直しをしているものですから、こういうふうな事例を非常に興味を持って材料としているんですね。インドはこうやってたまたまこの案件の中で、こういうふうな環境、経済分析、評価というところがガイドラインに出てきているわけですよ。そうすると、インド側ではこういうふうなことをしっかりやっていたり、業績があるのかというのが、私の半分興味本位の質問ではあるんですけども。ただ、振り返って今のJICAのガイドラインを見たときにも、そういうふうな要求事項は載っているわけですよ。それを見て、今回のJICAさんなりのTORの改善をしたときに、その部分はいつもどおり無視しながらやったのか、ということですね。これは本当に興味本位のところがあるかもしれませんが、正直なところ、どういう感じになっているんですか。

長瀬 運用面の見直しの議論は、別途進めさせていただいているという認識であります。正直言って、今、これスコーピングの段階です。調査としては一つの事業の中で、非常に早い段階のもので、その段階で我々としてはインド側がやっていないということは確認できましたけれども、その段階でJICAのほうでどこまでできるかというのは、まだ非常に判断としては時期尚早だと私は思いますので、なので、このスコーピングのワーキングのときに、何も出てきていないことは別に私は何とも思っていないです。

長谷川委員 わかりました。

早瀬主査 ありがとうございます。

101番が終わりましたので、102番、佐藤先生。

佐藤委員 よろしくお願いいたします。後ほどコメントで入れたいと思います。

早瀬主査 103番から105番、米田先生。

米田委員 はい、103番はありがとうございました。

それから104番ですが、電気というのは空港の電気は発電だけということなんでしょうか。この空港は発電で動く、違いますか。

岩井 工事中にはディーゼルを使うんですが、当然運営の時には外部から送電線を引いて電力を持ってきます。

米田委員 工事中だけということですか。

岩井 そうです。

米田委員 はい、わかりました。

105番は先ほど伺いましたスケジュールの件なので、とりあえずは了解いたしました。

早瀬主査 はい、ありがとうございます。ではとりあえず一通り終わりましたので次は助言案の作成について入りたいと思いますが、ただらとやってもあれなので、5分だけちょっと休憩とらせていただいて。その後一時間で片付けるつもりでやりたいと思います。

午後4時13分休憩

午後4時19分再開

早瀬主査 じゃあ、再開させていただきます。時間のほうの進行、ご協力よろしくお願ひします。

では、まず全体事項から入りますけれども、全体事項は1番から7番まで、全てこれ必要性の議論かなというふうに思うのですが、ここを含めて残しておきたいコメントがありましたら、1から7の間で先生方のほうからご意見いただきたいと思います。

石田委員 だぶるかもしれませんが、とりあえず1番、助言つくります。

「以下の点を含めて、空港建設の必要性について記述すること」と。その後、私の文章を使っていたきたいんですが、「現時点での問題」から「運輸政策との整合性」まで全部使ってください。それを張りつけてやって、あともう一回私の文章へ戻っていただけますか。「具体的な長期または中期計画」、これはひっくり返したほうがいいですね。「具体的な中長期計画」というふうに直してください。そのままコピーしてペーストしていただいて、直していただけますか。「具体的な中長期計画」と。以上です。

早瀬主査 はい、佐藤先生。

佐藤委員 委員長、ここでですね、その中長期計画のときに、石田委員がご指摘をしてくださったその空港政策、工業政策、産業、運輸政策もあるんですけども、中長期政策の中にある程度その環境的な側面が入っているかどうか。特にそのマスタープランとして経済特区があって空港をつくるというのはわかるんですけども、CRZがあって、そこでKalpasarの淡水化のプロジェクトが進むという、この環境を守るゾーンがありつつも、経済開発が今非常に強く進んでいる状況の中で、中長期の中でここでどういうふうにこのCRZのところを位置づけているのかということ、一度やはり確認をしていただくことがよろしいかなと思います。

この中長期計画におけるCRZの位置づけ、あとは当該地域の環境政策との関連と書いて。

石田委員 ありがとうございます。とても重要な課題……

早瀬主査 今のは、その「以下の点」の中に含めるということでもいいわけですか。別なんですか。

折田 それとは別個に整理したほうが、何か別個かなと思いますけれど。

佐藤委員 そうしましょうかね。そうですね、下のに関しては、空港建設、必要が

あるかに関わらず、要はその中長期計画との整合性のところが出てくると思うので、中長期政策……何と言いましょかね、別にしましょかね。

石田委員 課題の大きさから考えると。環境政策との整合性は別にしておいたほうが課題の大きさがわかるような気がしますので、この辺は別途助言としていただいたほうがいいように思います。

早瀬主査 二つ、今……

折田 すみません、ここの中で二つに分ければよろしいですか。

佐藤委員 はい。下のほうが、より上位の概念ですよ。それを一つまず出していただいて、その後にその空港建設の妥当性、必要性について述べていただければ、よろしいかなと思います。

石田委員 だから、上を助言1にして、下を助言2にするのはどうですか。

佐藤委員 そうですね。

石田委員 そのほうが、より私たちが考える助言としては明確になる。

佐藤委員 ありがとうございます。

折田 すみません、環境施政策との関連を……

佐藤委員 「を確認すること」としたら。

折田 はい。

早瀬主査 そうしたら、1番から7番の中で、このほかに追加コメントを入れたいものは書いて。

田辺委員 4番と6番は、そのまま残してください。

早瀬主査 はい。では、7番までよろしいでしょうか。

では、8番は、どうされますか。

清水谷委員 これは削除で。

早瀬主査 削除でいい。9番。

佐藤委員 9番、削除をお願いします。

早瀬主査 はい。10番。

谷本委員 コメントさせてください。無駄な作業はということではないんですけども、やはり周辺への影響ということを考えて、じゃ、すみません、折田さん、いいですか。

「本事業の実施に伴って発生する残土は築堤等に活用される計画であるが、余剰残土が発生する場合を備えた処理計画を作成し」、これはドラフトファイナルレポートなんですかね、「DFRに記載すること」として足してください。

早瀬主査 11番、佐藤先生。

佐藤委員 11番も10番に入れていただければと、もうこのままで。

早瀬主査 はい。12番、清水谷さん。

清水谷委員 僕もそうですね。一緒をお願いします。

早瀬主査 はい。13番は。

清水谷委員 13番は削除で結構です。

早瀬主査 13番は削除でいいですか。

清水谷委員 はい、理解しましたので。これは土砂を含むんですね。

早瀬主査 わかりました。14番。

佐藤委員 14番どうでしょうか。先ほどの議論でもあった、石田委員がご指摘しただけですけれど。アクセス道路に対する環境社会配慮なんですけど。

早瀬主査 それはやらなきゃいかんですよ。

佐藤委員 これは残したほうがいいです……どうでしょうかね。

早瀬主査 立場上、違う事業主体であるとしても、この空港の建設に関係する立場として、配慮するということは重要ですよ。

それは、アクセス道路についての関係意見についてもスコーピングに含めること、というような意見になるんですかね。

佐藤委員 はい、そうです。

早瀬主査 スコーピングのところへ持って行って、アクセス道路についてもスコーピングの対象とすること、というのを入れてください。

折田 今、確認をしたんですけども、ドレラSIRというその幹線道路がありまして、その間をつなぐ道路がありますと。その一部が分岐して空港につながるというのが位置づけになっているようなのですが、そうすると、不可分一体の理論からいくと、その分岐で伸びていくところがいわゆるアクセス道路に該当するんじゃないかなというふうに考えますが、その理解でよろしいですか。

早瀬主査 何キロくらいですか。

折田 分岐するところは、もう直接その空港の用地の中に入っていきような感じになっています。そこも含めて確認することは可能です。確認します。

佐藤委員 お願いします。

折田 そうしますと、14番のところの助言ということでよろしいですか。

石田委員 14番は助言として残るんですよ。

佐藤委員 はい。ちょっと文章を変えたほうがいいですね。どうでしょうか。

早瀬主査 アクセス道路だけ残したらいいんじゃないですか。

佐藤委員 はい、「アクセス道路に関する環境社会配慮を実施すること」と……

早瀬主査 「など」は要らない。

佐藤委員 「など」は要らないです。ありがとうございました。

早瀬主査 15番、お願いします。

長谷川委員 要りません。

早瀬主査 はい。16番はこれ、「DFRに記載すること」ということで、残してください。

谷本委員 これは主査、16番、17番は後ろのほうにもあるんですよ。だから、まとめてしまって。

早瀬主査 わかりました、はい、まとめてください。

谷本委員 どうでしょう、私のところが63番なので、後ほど、では63番のところで、早瀬委員、清水谷さん、それから86、87もそうなので、一緒にあわせてやらせてください。

早瀬主査 はい。63番に回す。17番、これもそうですね。

清水谷委員 これも一緒ですね。はい。

早瀬主査 18番。

佐藤委員 削除をお願いします。

早瀬主査 はい。19番。

田辺委員 削除をお願いします。

早瀬主査 はい。20番。

谷本委員 結構です、これは。

早瀬主査 削除。

谷本委員 はい。

早瀬主査 21番から23番は一緒ですかね、大体。

石田委員 21番は、細かいことなんですがその貨物ビル、JICAの計画とインド空港局の計画の開きがあるので、この理由を書いてほしいという趣旨で、以下のようにしていただけませんか。

インド、AAI、どちらでもいいですよ、AAIによる計画値よりも日本側の計画値が100倍……「貨物ビルの建設予定面積が、AAIによる推定よりも、日本側が約100倍以上である理由を説明すること」と。簡単ですけど、それぐらいにしておきます。

早瀬主査 谷本先生、佐藤先生、加えることありますか。

谷本委員 いいです。じゃ、佐藤さんも……

佐藤委員 貨物の需要のことについては、JICAのほうはレポート出ている、書いてあったのを私さっき確認したんですけども、インドのほうでの貨物の需要ってないんですよ。ああ、だから、それはJICAから提案したんですものね。だから、いいです。ここで、この石田委員の文章に……

石田委員 何か改善があればお願いします。

最初の「AAIによる」は不要ですね。

佐藤委員 貨物ビルの予定面積。「また、貨物の需要予測も関連づけて記述すること」、こんな感じでいいですかね。まあ当然と言えば当然なんですけれども。

折田 読み上げますと、「貨物ビルの建設予定面積がAAI推定よりも日本側が100倍以上である理由を、貨物の需要予測も関連づけて説明すること」。

佐藤委員 はい、よろしくお願いします。

早瀬主査 では24番、清水谷先生。

清水谷委員 24番は、削除でいいです。

早瀬主査 はい。25番。

長谷川委員 削除で結構です。

早瀬主査 はい。26番。

佐藤委員 残してください。「雨期に関する調査を詳細に行うこと」。

谷本委員 できるんですか。1月で終わっちゃうので。インド側に申し入れるんでしょうかね。それ、ちょっと気になっていたんです。すみません、ちょっと口挟みましたけれど。

佐藤委員 なるほど。先生、どう書きましょうか。

谷本委員 どう書いたらいいんだろう。ですから、雨期は7月から9月なんですね。先ほど確認しました。だから、まだ雨期にやってほしいことは、水の問題を含めて、生物も含めて、いろいろあるんですけれども、これはどういうふうに持っていったらいいんだろうかなと思って、私も実は悩んでいたんです。

佐藤委員 あちらに、インド政府に申し入れをするということですね。

私のをコピーしていただいて、「雨期に関する調査を詳細に行うこと」で、この括弧のところも含めて、を……何と言うのか、先方はインド政府でよろしいんでしょうか。

早瀬主査 「調査を行うこと」を「影響を確認すること」に変えて。

佐藤委員 わかりました。

早瀬主査 それで実際に調査をしなくても、本当に影響が大きいのかどうかということ、と、とりあえず確認していただくところまで。

佐藤委員 わかりました。「雨期に関する影響を」でよろしいですか。

早瀬主査 ええ。「雨期における影響を確認すること」と。

佐藤委員 はい、「影響を確認すること」でお願いします。ありがとうございました。

早瀬主査 27番、これは一緒ですかね。

佐藤委員 削除でお願いします。

早瀬主査 28番。

長谷川委員 削除でお願いします。

早瀬主査 29番は、残してください。「PM2.5等の汚染原因について調査し、適切な環境対策を検討すること」。環境対策、環境保全対策を検討すること。

30番、お願いします。

田辺委員 カットしてください。

早瀬主査 はい。31番は削除で結構です。

32番、私か。これは先ほどの佐藤先生の26番に大体重なりますね。削除でお願いし

ます。

33番。

米田委員 削除で結構です。

早瀬主査 はい。34番。

佐藤委員 残していただければと思います。このBhal Areaが、このA1の指定になっていることを明記すること。A1、Globally threatened speciesというのが書いてあるんですけども、単なるその重要であるという記述ではなくて、Globallyにthreatenedなspeciesがいるという、この記述をしっかりと明記してほしいので、「Bhal AreaがA1の指定になっていることを明記すること」。それをお願いします。

以上です。

米田委員 すみません、今の助言だけだとちょっとわからないかなと思いますので、「IBAの指定基準」ですかね、そのA1とかという説明を入れたほうがいいかなと思います。

佐藤委員 IBAの指定基準の、これ、A1というのは最高基準ということですか。そういうものではないですか。

米田委員 そういう意味ではないと思います。

佐藤委員 じゃ、IBAの指定基準におけるA1、括弧、Globally threatened species。

米田委員 括弧して、それで入れたほうがいいと思いますね。

早瀬主査 はい。37番まで関連ですかね、全て。この中で、さらに残しておきたいものがあればご指摘ください。36かな。

田辺委員 36は残したいかなと。それで、「適切な評価結果」というのをCということで、先ほどの議論を反映してCに変更するということに。

折田 C評価に変更するということで。

石田委員 それは、スコーピングですよ。

田辺委員 そうなんです。スコーピングに移したほうがいいですよ。移動してください。

米田委員 あと、37番とも関連するんですけども、ラムサール条約登録湿地及び国立公園との関係も、今の「保護区の」というところに付け足したいんですけども。「ラムサール条約登録湿地及び国立公園との関連性も考慮して」ですかね。それで、保護区のスコーピング……考慮かな、検討かな。

早瀬主査 「十分考慮し」。

米田委員 「十分考慮し」、はい。それで、保護区のスコーピング評価をC評価に変更する。

早瀬主査 はい。じゃ、38に飛んでよろしいですか。38、お願いします。

石田委員 大丈夫です、削除してください。

早瀬主査 はい。

石田委員 39は、先ほど14番で、確かコメント出たので、結構です。

佐藤委員 40番は削除をお願いします。

早瀬主査 いいですか。はい。41番。

石田委員 41番は削除してください。

早瀬主査 はい。42番。

清水谷委員 42番もいいです。

早瀬主査 はい。43番。

米田委員 43番もいいです。

早瀬主査 44番。

清水谷委員 削除で結構です。

早瀬主査 はい。45番。

清水谷委員 45番は、これも、すみません、17番の議論のほうと一緒にしようと思
っていたんですけど。

谷本委員 これはですから、六十何番の。

清水谷委員 はい。63番。そこで一緒にさせてください。

早瀬主査 46番。

米田委員 46番は、とりあえず削除でいいです。

早瀬主査 はい。47番。谷本先生ですね。

谷本委員 47番、はい、了解しました。十分注意してやってくださいということ
です。

早瀬主査 はい。48番。

谷本委員 これもオーケーです。了解しました。

早瀬主査 49番。これは残さないかん。

谷本委員 ここがですね、どこかで、後ろのほうで残します。57番のところ
で、回
します。

ここでやっちゃおうか。ここのところに入れましょうか、じゃあ。

早瀬主査 いや、今の49番は、排水路建設という行為そのものについて、それを評
価の対象に含めなさいということですよ。

谷本委員 ここは、じゃあ、このまま残してください。関連するのが57番なん
です
ね。

田辺委員 多分、スコーピングに移動したほうがいいと思います。

早瀬主査 そうよね。

谷本委員 これは、ですからスコーピングマトリックスのところに、はい。じゃあ
49はこのまま残してください。文章はちょっと見直しますけれど、後ほど。一応入れ
てください。

早瀬主査 それがいいですね。はい。49を残して、スコーピングのほうへ持ってい

きます。

50番。

清水谷委員 残します。いろいろ議論が出ているんですけど、言葉としては「雨期の生態系への影響に関して、DFRのスコーピングマトリックスに追加すること」。

早瀬主査 雨期の調査をやれというのはありましたね。

清水谷委員 これが多分、環境影響のところでは皆さんたくさん議論されていたんですけど、スコーピングマトリックスのところには全く、その雨期だとか野鳥の話が出てきていないというところが、ちょっと気にしていました。ですから……

谷本委員 49のところは、私は「生息する動植物」と入れているんですけど、その中に重要野鳥を含むというふうなことで入れて、一緒にしましょうか。

清水谷委員 そうですね、入れていただいたら、統合で結構です、はい。50番は消して、49に。

谷本委員 じゃ、折田さん、49のところ、そのまま一応残してくださいと書いていますが、3行目の「生息する動植物への」という、その前に「重要な野鳥を含む」という形で言葉を加えていただければ、清水谷委員のコメントも含まれるということで、一つの助言にしてください。

清水谷委員 それで、50番はとってください。

早瀬主査 はい。51番、お願いします。

石田委員 51番、実はこれ二つあることに気がついて、まず最初のほうからいきまじすけれども、鳥への影響を見積もって緩和策を講じることというのは、ちょっと82番に飛んでいただけですか。82番はこれ環境配慮なんです、スコーピングの先の。私ちょっと5時に出なければいけないので、先に、関連するからやらせてください。

これはそのまま文章使っていただけですか。「雨期における国際的な鳥の生息地と認識され」一番最初の段落ですね。もう、そのまま助言にしてください。

それと、じゃあ、あわせて82番にあるのは、一番下の「可能な限り」ですね。3行目、「可能な限り世界中の空港で鳥類に与える影響をどう最小限に押さえ込んでいるかについて研究し提示すること」と、二つ目の助言です。

だから、そこは助言二つです。以上です。

それと、鳥類については、先ほどから委員の先生方でも幾つか出ているので、ドラフトが出た段階でまた考えます。入れていただくのか、単独で示すのかは。ただ、後半の「研究すること」というのは、多分そのまま残ると思います。

それで、51番に戻っていただいて、51番のほうの私のコメントの後半部分です。4行目、湿地・干潟の消失による云々という、「湿地・干潟の消失による損失を定性的記述でも可能なのでそれについて言及すること」というふうに残していただきたいんですが、早瀬先生のほうで次にきちんと書かれていますので、そちらのほうが良いと思うので、そちらと一緒にしていただければと思います。

長谷川委員 さっきの82番のところで「研究すること」という表現があったんですが、ちょっと研究というのは、「十分参考にする」とかそういうことの。「研究」というのはちょっと踏み込み過ぎかなという。

石田委員 それでいいです、はい。じゃ、そうします。ありがとうございます。

早瀬主査 52番、じゃあ残します。確認すること。

53番、お願いします。

谷本委員 これは既に言いましたか。スコーピングのところで述べていますね。ですから結構です。

早瀬主査 54番は、49と一緒にだよね。49が残ったんでしたよね、確か。じゃあ、それで結構です。

そうしたら次、55番。

米田委員 55番ですが、今スコーピングでDになっているんですが、せめてCにしたいなと思うんですけど、それって53番も、そうすると同じようなことかなと思って、もし谷本委員がよろしければ53番の表現で。

谷本委員 53番ですね、49番のところに一緒に入れませんか。53番を独立させたら数が増えるので、49、50、清水谷委員のところも同様に一緒に合体するということがいかがですか。53、54と。

米田委員 わかりました。じゃ、55番も49へ入れてください。

早瀬主査 52も合体したほうがよくないですか。52は。

谷本委員 はい。じゃ、早瀬主査のものも一緒に。じゃあ、文言は後でね。

早瀬主査 とりあえず案つくっていただいて、またメールで。52から54を少し。

谷本委員 はい、そうしましょう。49に吸収するという形で。

早瀬主査 52と54をまとめて。52はとりあえず残しておいて、今の、どれ残しておいてもいいんだけど、一緒にやりますよと書いておいてください。何番でしたか、52、53、55。53を残しておいてもいいですけども、どうせ、メールでやります。何か、決めておいたほうがいいですか。

谷本委員 この辺、じゃあ残しておいてください。考えましょう、文言は。

早瀬主査 はい。じゃ、そういうことで、今日は時間がないので進めていきますね。56番。

谷本委員 これも既に何度も議論していますので、49番あたりと一緒になので、検討させてください。このままでも結構です。要りません。

早瀬主査 57番。要するに49と一緒にやるということですね、今のは。

谷本委員 そうですね。はい。

早瀬主査 57番、お願いします。

谷本委員 57番も、これは、はい、結構です。

早瀬主査 ということは削除ですね。

谷本委員 既に、はい、入れています。

早瀬主査 58番、お願いします。

佐藤委員 削除をお願いします。

早瀬主査 はい。59番。

米田委員 59番も削除で結構です。

早瀬主査 60番。

米田委員 60番も結構です。

早瀬主査 61番。

長谷川委員 削除します。

早瀬主査 62番。

米田委員 62番も結構です。

早瀬主査 はい。それで、63番が。

谷本委員 63番が、16、17、それから45番、後ろの86、87、このあたりと一緒にして一つの助言で。じゃあ、ちょっと関連する委員の方、後ほど文章を考えるとどうか、加筆修正してください。

「本事業の計画地区内での耕作者の調査を詳細に行い、補償を含む対策を」、「緩和策を」かな、「DFRに記載すること」と。

聞き取り調査を行っていただくということで、お願いをします。

早瀬主査 64番。

谷本委員 これは米田委員のものとあわせて、一つの助言にさせてください。

「本事業の工事中及び供与時に地域住民への雇用機会の増進のための方策をDFRに記載すること」という形で、米田委員よろしいですか。

米田委員 はい。

谷本委員 そういう形で一緒にということで。

早瀬主査 はい。じゃあ66番ですか、次は。これも一緒ですかね。

米田委員 66番も同じようなことなので、構わないです。はい。

早瀬主査 はい。じゃ、67番にいきます。

谷本委員 これはもう結構です。削除で。

早瀬主査 はい。68番。

谷本委員 も、削除で結構です。69も、結構です。

早瀬主査 はい。70番、残します。「導水による環境影響について考慮すること」。

長谷川委員 ちょっとよろしいですか。回答の言っている「次回」というのは、いつのタイミングを言うんでしたっけ。ここで言う「次回」、「次回の調査対象としたい」という「次回」というのは。これはもうDFRの後の、レビューの後のということですか、これは。

岩井 DFRか、もしくはその次の審査のときに行う追加の調査、それを含めてとい

う。

長谷川委員 そのタイミングは、よろしいんですか。

折田 すなわち、次にDFR段階の助言をいただく際の資料には、これが含まれているということだと考えていますが。

長谷川委員 つまり、次の助言のタイミングまでには、このことをやるということですか。

折田 そうですね。それを含めたDFRをご説明します。

早瀬主査 71番。

米田委員 71番は、どうでしょうか。「騒音影響について十分に調査すること」としましょうか。

早瀬主査 これは供用時ですね。

米田委員 供用時ですね。

早瀬主査 調査を「配慮」すること。「調査」でいいですか。

米田委員 そうですね、配慮……実際に「調査」になるんですかね。

折田 C評価ですので、影響評価の点では、調査……

米田委員 いや、騒音影響というものを評価するために。

折田 そのベースラインをとっていくとか、そういうイメージをしています。

米田委員 やっぱり調査というとベースラインになってしまうんですかね。シミュレーションとかそういうものも含めて、ちょっと今もう一部やられていましたけれども、そういうものを含めてやることというのは……「調査」でよろしいですか。それとも。

折田 「調査」でも構わないですけれども。

米田委員 じゃ、「十分に調査すること」としてください。

早瀬主査 73番。

石田委員 これ、まさしくシミュレーションしていただくと思うので、別個に助言を立てるよりも、可能であれば米田委員のところにあわせていただいて、例えば「近傍集落への」、私の文章そのままです、「近傍集落に与える騒音の影響の見積もりも含めて」ですね。

早瀬主査 「必要な対策を検討すること」が要るのかな。

米田委員 そうですね。

早瀬主査 「調査」よりも。

石田委員 というようなことで、いかがでしょうか。

早瀬主査 はい。じゃ、74番。

田辺委員 残します。

早瀬主査 このままで残すと。

田辺委員 はい。

早瀬主査 はい。75番。

佐藤委員 削除をお願いします。

早瀬主査 はい。76番。

田辺委員 76から78まで、削除でいいです。

早瀬主査 79番。

石田委員 79番、コメントにします。これ、どこがつくっている防潮堤なんですか。国がつくっているんですか。まあ、それはじゃあ、よしとしましょう。

「カンバト湾を横断する防潮堤計画の詳細を記述すること」と。

折田 それをこの調査の報告書に記載するということですか。

佐藤委員 今は入っていないんですか。

石田委員 今は2行ほど記述があるので、「カンバト湾を横断する防潮堤計画の詳細を記述すること」と。

佐藤委員 マスタープランの下位計画にはいろいろ書いてあるんですか、それって、このカンバト湾の件は。それとも、まだ検討事項なんですかね。

石田委員 今わかっている情報を入れていただければ、それでいいです。

折田 趣旨は、事業計画の詳細を記載することで……

石田委員 事業計画及び、進捗状況と書いていただけますか。

長谷川委員 どうですかね。それだと、別の案件が浮いた形になっちゃうので、その案件と本件との関わりについて明記することみたいな、「進捗状況」、そういう言い方のほうがいいんじゃないですかね。

佐藤委員 そうですね。けれど、回答に「相互関係が全くなく」と言われていますよ。

長谷川委員 だから、ないというならば、ないという記述をしてほしいということですね。

石田委員 ないなら。ないという記述をしていただければ、それはインブルメンタのお考えなんでしょうけれどね。

佐藤委員 少しでもあるのであれば、それも書いていただきたいという。

長谷川委員 どうしてあるか、ないかという話を、それでしてほしい。

佐藤委員 重要です。すごい重要です。

石田委員 ありがとうございます。

折田 防潮堤建設も含めて、本事業との関係性……これはご説明の通りですけれども。

佐藤委員 「防潮堤の建設の概要と進捗を明記するとともに、本事業との関係性を述べること」と。後で、「明記」とか「述べる」というのは直していけばいいと思います。「関係性について明記すること」。

折田 ただ、今回の議論の結果を踏まえるという意味では、ここに何か括弧書きで、

関係なしという方針でよろしければ、そのように書いておきたいと考えていますが。

佐藤委員 それは本当に関係ないんですか。

清水谷委員 関係ない理由を書いて。

石田委員 そうそう、関係ない理由を。やっぱり関係ないんだったら関係ないって、読んだほうがわかるようにしておかなきゃいけないので、だからやっぱり概要と進捗を明記してほしいんです。

折田 わかりました。

佐藤委員 「全く関係ない」と書いてありますよ。

石田委員 理由は必要だと思いますね。理由はきちんと書いていただいたほうがよろしいかと思います。

折田 わかりました。

長谷川委員 それは説明責任としてあるべきだと思いますよ。

清水谷委員 80番もそれで、79番と一緒に。

早瀬主査 81番もそうですか。

米田委員 はい、一緒にしてください。

石田委員 82番は、先ほどカバーしていましたので、大丈夫です。

早瀬主査 先ほど終わりましたね、はい。

石田委員 はい、終わりました。

早瀬主査 83番。

田辺委員 残してください。

早瀬主査 はい。いいですね。84番。

谷本委員 84番は、これは結構です。

早瀬主査 85番。

谷本委員 削除してください。

早瀬主査 86番。これは残しますか。

谷本委員 これは既にカバーをしましたので、63のところのカバーしていますので結構です。

早瀬主査 そうですか。87番。

田辺委員 87と88は削除で結構です。

早瀬主査 はい。89番。

米田委員 89番も削除でいいんですけど、ちょっともう一回確認なんですけれども、今ここの87番の回答で、ヒアリングにおいてこういう情報を得ておりますということで、これはもう確実な結果と考えてよろしいのでしょうか。もうこれ以上調査する余地はないという。

折田 ヒアリングにおいて、明確にそのような回答は、要は得られたと、住民からということなので。

米田委員 もう十分に情報は収集したと考えておられるということで、よろしいですか。

折田 それで何か漏れがあるというのではないかなと思います。

米田委員 わかりました。じゃ、結構です。

早瀬主査 90番。

佐藤委員 90番、先ほど谷本委員のところで「耕作者」という言葉を書いたと思うんですけど、あそこを「農業従事者」に変えていただいて、これも入れていただくと。「耕作者」だと耕作している人だけになってしまうので、これを「農業従事者」に変えていただくと、私のも入るので。

谷本委員 もっと広いですね。はい。

佐藤委員 もうちょっと広い、農業に関わる人という意味で。

谷本委員 じゃ、そのようにお願いします。

佐藤委員 ありがとうございます。

早瀬主査 91番。

清水谷委員 残します。左側の文章を使いますけれど、「児童労働を確実に排除するための対策をDFRに記述すること」。

早瀬主査 はい。92番。

石田委員 92番、ちょっと先ほどから考えていて、なかなか悩ましいなと思っています。こちらとしてはステークホルダー協議を他の別の事業でやられているような水準を保ってほしいと思うんですが、完全にこちらのコントロールの外であるということ。外なので、どうしようかなと思っています。

だからといって、相手に任せきりというのも、何か環境社会配慮上、不思議な気がするんですよね。

これって相手に提言できるんですか。こういうことは忘れないでやってくださいというようなことは、失礼にはならない範囲で、できるんでしょうか。

折田 ステークホルダー協議の際の、例えば対象ですとか実施方法について。

石田委員 JICAにはこういうガイドラインがあって、こういうところまで踏み込んでやるようにしていますと。

折田 多分できる、内容にもよるとは思うんですけども。もちろんガイドラインを守る必要がありますので、そこはできますが。

石田委員 そうですね。ただ、子供に言い聞かせるみたいな言い方は、やっぱりとても失礼だから、ちょっと今どうやって言えばいいか。

アドバイスする立場でもないんですか、このケースの場合には。ほかの事前調査の場合なんかだと、JICAが実施するわけじゃ、もちろん相手政府がやるんですけども、実質はかなり関与されていますよね。アドバイザーのような形で関与されていて、記録もとられているし、かなりの部分は直接的に実施者の一部であるんですよね。この

ケースの場合はどうなのか。もう完全に切り分けられていて何も、アドバイザーでもないし、実施者の一部にもなれないと、そういうところなのでしょうか。

岩井 今の時点では正直、実施者ではないという理解であります。あくまで先方政府がつくっている空港計画に基づいて、日本の企業さんから、そこをPPPでやるための提言をいただいているという形にはなりません。

石田委員 ちょっとこれ、宿題にさせていただいていいですか。今日持って帰ってもう一度考えさせてください。メールします。

早瀬主査 残しておかれたら。残す方向で。

石田委員 はい。ちょっと、少し考えてみます。

早瀬主査 じゃ、93番は、一緒ですよ。

米田委員 はい、93番も同じようなことなので。

早瀬主査 94番。

佐藤委員 94番、残してください。「とりわけ」のところからコピーをして、まず貼っていただければと思います。それで、「指定カーストなど、社会的脆弱層への配慮」。十分な配慮を行う、手続的な配慮を。結構です。

以上です。

早瀬主査 これは、ステークホルダー会議というような言葉は、ステークホルダーへの説明だとか、そういう言葉は要らないんですかね。

佐藤委員 じゃ、お願いします。一番上の、「ステークホルダー会議の実施において」。そっこのほうがわかりやすいですね。ありがとうございます。

早瀬主査 95番。

田辺委員 残していただきたいんですが、「農業、漁業、狩猟従事者」というところはカットしていただければ。

清水谷委員 96番を、95番に追加したいんですが、野鳥の専門家とか、干潟の専門家といえますかね。

早瀬主査 「その際」というのを後につけ加えればいいですか。

清水谷委員 はい。

早瀬主査 95番に「その際、野鳥の専門家、干潟の水生生物の専門家を加えること」。

清水谷委員 これ、「干潟の水生生物」というのは、今回あまり重要ではないでしょうか。それとも重要と位置づけて、入れたほうがいいですか。

米田委員 まだわからないですよ。今回、全然調査の結果が出ていないので。

早瀬主査 はい。97番。

米田委員 97番、要りません。98番も、要らないです。

早瀬主査 99番。

谷本委員 99番は、環境配慮のところ、その他のところになっていますけれど、

環境配慮に移してください。

それで、助言として文言は、「先行するグジャラート州政府のSocial Forest事業などからの教訓を活用し」ですね、「空港敷地内及び周辺の緑化計画を策定すること」というふうに入れてください。

早瀬主査 はい。100番。

長谷川委員 100と101、削除願います。

佐藤委員 102番、削除をお願いします。

早瀬主査 103番。

米田委員 削除です。104番、105番も削除です。

早瀬主査 はい。終わった。

ちょっと最初から見ていきますか。間違いが、ちょっと時間まだ。

折田 できればメールではなくて、この場で……

早瀬主査 もういいですか。

清水谷委員 14番のところ、佐藤委員が言われたところ、残されたと思うんですけど、アクセス道路ということで、やはり13番の件は14番と一緒にしていただいて、名前だけ入れていただければと思います。

早瀬主査 はい、1番。よろしいですか。

もう面倒くさいな。もうやめよう。疲れてきた。

ちょっと、これをもとにして、今後のスケジュールをちょっと先に教えてください。それで、そのスケジュールの中で、今日このまま終わってさばけるかどうか、ちょっと確認して、終わることにしたいと思います。

長瀬 1月9日全体会合での助言確定を目指しております。そうすると、通常2日前ぐらいには助言案を確定していただいておりますので、9日金曜日なので、7日水曜日ごろを目途に、まとめていただければと思います。

早瀬主査 7日って営業日。そうしたら結構忙しいですね。

そうしましたら、これをどんな形で投げってくれるんだっけ。これ、このままのものも要るよね、ちょっとみんな記憶を呼び戻しながらやらないかんから。今日のこのまと、何かこれ……

折田 これ、そのものですか。いつもの助言の形でまとめて。

早瀬主査 いつもの助言の形にしたものと、両方ちょっと送ってくれる。

折田 承知しました。

早瀬主査 とりあえず助言にさせていただいて。

折田 記述も残してということですか。

早瀬主査 ええ。それで、その助言がどこから来たのかというのを見えるような形で、これも一緒に見て。

折田 はい。

長谷川委員 年末年始を入れると、来週というか今週の後半3日間は勝負ですよ。
24、25、26。

早瀬主査 そうですか。忙しいですね、その辺。

いつ送ってくださることになるのかな。

折田 可能な限り早く。

早瀬主査 じゃ、そういう形で進めるということで、今日はこれで解散ということにいたしますが、よろしいですか。

谷本委員 はい。

長谷川委員 ありがとうございました。

長瀬 よろしいでしょうか。

効率的にやっていただきまして、ありがとうございました。

以上でワーキンググループを終了させていただきます。

午後5時15分閉会