

ミャンマー国
ハンタワディ新国際空港開発運営事業
（協力準備調査（有償PPP））
スコーピング案

日時 平成27年6月22日（月）13:59～16:43

場所 JICA本部2階 212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
作本 直行 日本貿易振興機構（JETRO）総務部 環境社会配慮 審査役
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
松下 和夫 京都大学 名誉教授 / 地球環境戦略研究機関（IGES） シニアフェロー
松本 悟 特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 顧問 /
法政大学 国際文化学部 准教授

JICA

< 事業主管部 >

府川 賢祐 民間連携事業部 海外投融資第一課 課長
金籠 舞 民間連携事業部 海外投融資第一課

< 地域部 >

永井 進介 東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課
神戸 宏彰 東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課

< 事務局 >

篠田 孝信 審査部 環境社会配慮審査課
折田 直哉 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

松原 洋 日揮株式会社
中島 睦 日揮株式会社
大和田 隆 日本エヌ・ユー・エス株式会社
加藤 栄一 日本エヌ・ユー・エス株式会社
中村 匡 日本エヌ・ユー・エス株式会社
高橋 功一 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル

午後1時59分開会

篠田 少し早いですが、出席者の方が皆さん揃いましたので始めさせていただきますと思います。審査部の篠田です、本日はよろしく願いいたします。

本日はミャンマー国ハンタワディ新国際空港開発運営事業準備調査、海外投融資の案件のスコーピング案でございます。

最初に注意事項をお知らせいたします。本日オブザーバーの方も多くいらっしゃっておりますが、ご発言いただける前に、ご所属とお名前を言ってから発言していただくようお願いいたします。逐語訳をかけている関係で、お願いいたします。

一番最初に恒例の、委員の皆様にご主査を決めさせていただければと思うんですけども。回数を申し上げますと、石田委員が2回、作本委員が5回、田辺委員が2回、松下委員が4回、松本委員が4.5回ということになってございます。

石田委員 私は2回やって、これで増えたと思ったけれども。

篠田 今回はご出席される方が、多い委員の皆さんが。

本日の助言確定は、可能であれば7月3日の全体会合を想定してございますので、もし3日に出られる委員がいらっしゃったら、そのほうがご都合がよろしいかと思いますが、いかがいたしましょうか。

石田委員 私はやってもいいんですけども、主査をするとなかなか意見が言えなくなってしまうので。できれば今回フリーに意見を言いたいんです。

田辺委員 私がやります。

篠田 わかりました。田辺委員にお願いいたします。

それでは、主査のほうから議事進行をお願いいたします。

田辺主査 早速、個別の質問に入りたいと思います。

石田委員、1-1お願いします。

石田委員 ご回答ありがとうございます。実は、私のこのことは、ほかの方々の質問にもかなり関連していると思うんですけども、まずトップバッターということで、こういう質問に回答していただいてありがとうございました。

それで、時代はさかのぼって20年前ですけども、こういうのを書いていただくと、やっぱりさらに疑問が浮かぶんです。 から まで書かれているのは、これはいわゆる自然条件だとか、自然環境だとか、工学的要素からの分析のみであって、社会的な分析はほとんどない。そして91年、92年というのは、もはや20年前の計画ですけども、これをなぜ修正なしに今さら適用するのかと、その二つをお聞きしたいです。どうして20年前の計画が有効なのか。ミャンマーはその後、政治体制じゃないですけども、政治状況も変わりましたし、経済開発状況も変わっています。にもかかわらず、どうして20年前の計画がいまだに有効なのか。その二つを教えてくださいたいんです。

府川 よろしいですか。その社会的理由のところは、ここでいうところであるとか、 のところ。この辺は社会的理由に当たる部分なんではないのかなと思います

すけれども、調査の中で九つの候補地からどういうふうを選定をしたのかということについては、もう少し詳しく調べられたらなというふうに思います。

あと、修正がなかったというところもその中で確認できるかもしれませんが、主としては、20年前ではありますけれども、その後用地取得を実際にやったというところが一番大きかったのではないのかなと。要するに、今から新しい場所でというと、一から用地取得の話をしなればいけないので、そういった理由でこのバグーになってきたということなんではないかなというふうに思います。

石田委員 ありがとうございます。引っ張るつもりはないんですけども、例えばと は社会的な条件でありますけれども、私たちがこの委員会で主に論じている、いわばセーフガードですよ、人々の生活への影響という部分がほとんどこれでは考慮されていないというのはよくわかるなど。だからもう少し、やはり調査が必要だなと思いました。

それから から は、要は必要条件だけを書いているんであって、セーフガードも含めた十分条件については全く触れていない。何かを推進したいときに必要条件を出して推進するんだったら、それはできちゃうわけなので。そこがこの計画では、この理由では全く弱いんじゃないかなというふうに思います。もし調査の結果でわかっていることがあるんであったら、それはしっかりとDFRに記述していただきたいというようなことはコメントで助言案に残したいと思います。どうもありがとうございました。以上です。

田辺主査 1-2の作本委員をお願いします。

作本委員 これはお答えで。ほかの資料でありますけれども、ソフトの支援もJICAさんは対ミャンマーでやっておられるということで、含めて納得いたしました。これはもう結構です。

府川 そう言っていたら横から一言だけ申し上げますと、今回、民間連携事業ということでございまして、民間の知見を生かしていくということも結構大きな要素を占めるのではないかなというふうには思っております。民間のオペレーターさんのノウハウ等々といったところも生かしていけるんじゃないかなというふうに思っております。

作本委員 テレビでもミャンマーの銀行でしたっけ、コマーシャルをやっていたよね。ソフトを日本から支援する。

府川 そうですね、やっておりました。

作本委員 私も3月に訪問したんですけども、やっぱり勤勉で、一生懸命日本から勉強したいという気も強いですので。ぜひいろんな分野で、もうソフト支援はされているようですね。ですから、この飛行機の場合には特に力を入れていただければと。特に私はこれ以上ありません。

田辺主査 1-3、私ですが、特に追加の質問はありません。ありがとうございます。

1-4、石田委員お願いします、

石田委員 詳細を書いていただいていたありがとうございました。以上です。

田辺主査 1-5、1-6、作本委員。

作本委員 このあたりは先ほど冒頭に石田さんが質問された内容と大体重なるんですけれども、何でここに国際空港なのかと。あとネピドーと、もう一つヤンゴンと、この三つですね。どういう考え方でこのあたりに国際空港ですね、しかも陸路でお互いに行ける位置につくろうとされているのか、そこをやはり教えていただきたいと思います。

府川 その三つが、すみません、国際空港が三つ並んでいるのがどうかと。

作本委員 距離が近いところにですね。

府川 距離が近いとはいっても、もしヤンゴン空港からネピドーまで行こうとすると2時間半ぐらいかかりましたか。あと私はネピドーからマングレーまで走ったこともありますけれども、これもやっぱり2時間ぐらいはかかったです。

作本委員 この間、私はネピドーに行ったんですけれども、車を飛ばしてくると、国際空港、ネピドーは立派な施設でありますけれども、ほとんど客は少なかったような気がするんです。ヤンゴンが余りに混み過ぎているぐらい。手看板でもって客を案内するというのがヤンゴンでの地方便への案内だったと思うんですけれども。何でこの近いところに三つを集中してつくる必要、よほど地理的な要因なのか。私はミャンマーがこれから利用客が増えるだろうというのはわかるんですけれども、全体の戦略が余りよく見えないんですけれども、いかがでしょうか。

府川 ネピドーは置いておくとして、今議論しているハンタワディについて言うと、ヤンゴン空港がどうしてもこれ以上拡張余地のない中、今後航空需要が非常に伸びていくと。そのための、第一の都市の第2空港として考えていきたいと思いますということで、その候補地がハンタワディであると。

作本委員 240万人でしたか250万のターゲットでつくったところが、私の持っているネットのデータで利用者が145万人、半分程度であると。今日いただいた回答ですと、それを四、五百万人規模までも利用者が伸びていることなんですね。

府川 そうですね、そこは伸びているということでございます。

作本委員 そのあたりは、この数字が1,200万人を目標としていたり1,000万人を目標と。というのは、これは韓国が一度落札した案件ですよ。

府川 はい。

作本委員 そのときには1,200万人ということで落札して。実際またJICAさんがこれは1,000万人で。お金の工面がつかなかったということが理由だったように理解しておりますが、それは後で触れたいと思いますけれども。

私はこの三つの空港で、現地のある日本人のニュースレターに書いていたのが、ヤンゴン空港を将来取りやめて、こちらの今の新しい空港に、規模が何倍もありますし、

日本の飛行区ですか。ですからそちらのほうに吸収したいんではないかというようなことを書いている記事を読んだんですけども。もちろん私は構いません。ただ同時に、私らの世代になると成田空港と羽田空港のあの話を思い出してしまうんです。

府川 関空と伊丹の関係を思い出して。

作本委員 それもそうですね。ですから、そういう将来にわたっての戦略めいたものというか、考え方がきちんとできているのかどうかということをお教えいただきたいんですけども。

府川 私の知る限りでは、将来的に現ヤンゴン空港を取りやめて、全てハンタワディに集約するという話は聞いていないと思います。あくまで分業をしていくと。少なくとも当面は分業をしていくということなんだらうなというふうに考えております。

作本委員 噂かもしれませんが、公式にはそういうような話はないわけですね。

府川 はい。

作本委員 例えば貨物用をどっちにするとか、そういうような分業体制が将来はあるかもしれないと。

府川 ええ。当面の分業体制については、これからF/Sを実施し、かつ事業者さんとしてお入りになれる民間企業さんがどちらの空港に何をと。それでどれぐらいの量をといるところの分担みたいなものも取り決めをしていかれる形になります。その中でしっかり決まってくるということでございます。

作本委員 わかりました。あともう一つ関連なんですけど、今のハンタワディからヤンゴンまでの道路が余りよくないと。ただ80kmということですから、ちょうど日本の成田と羽田に相当するかわかりませんが、陸路を整備すれば十分行き来できる場所ですよ。それにはまた将来改善の予定はあるんですよ。有効利用していただきたいということで。

府川 道路の。

作本委員 道路の。

府川 そうですね、はい。

作本委員 将来またあり得るわけですね。わかりました、どうもありがとうございます。

田辺主査 1-7、石田委員お願いします。

石田委員 ありがとうございます。

田辺主査 1-7から10までですね。

石田委員 わかりました。1-8.....ありがとうございます。作本委員が別のところで詳細に質問されているので、私も何かあればそのときにお聞きします。1-8はありがとうございます。

作本委員 1-6なんですけど、この出資比率、先ほどの韓国が落札したものとすることを申し上げたんですけども、出資比率で85%がこちらの海外投融資、応募されるか

わかりませんが、あるいはJBIC等から出してか、残りの15%をいわゆる日揮のグループが先頭に立って実施されるということを知っていますが、その15%のうちの半分はシンガポールで2社だということを書いてあったような気がするんです。そうしますと、これだけ日本の公金を使って、変な言い方ですけども、企業で利益を回収する場合に半分はシンガポール勢というのは、これはどういうことなのかというか、日本の貸したお金は返してくれるからいいじゃないかということはありません。公金のほうはですね。ただ民間のほうはシンガポールが半分持っていき、一番回収しやすいところはシンガポール勢の2社が持っていき、これはどのような整理をしていいんでしょうか。ODAにもかかわる考え方かと思うんですが、それは

府川 そうですね。2段階でご説明させていただきますと、まずこういう大型のインフラを実施するときに、いわゆる上下分離の形で、収益性がそんなに高くない下物のほうはその国の公共事業として実施をしましょう。一方、上のオペレーションのところは民間資金を導入してPPPでやりましょうといったような議論は、割とよくやっているかなと。今後のトレンドでもあろうというふうに考えてございます。

今回は、収益を余り生まないランウェイですとかいったところについてはミャンマー側が公共事業で実施するので、円借款を活用してはどうかという話をしていると。一方、ターミナルを中心に、これはPPPで進めてはどうかというのが大きな現時点でのコンセプトであるということでございます。

それで、上物のPPPのところについて、これは我々の持っております海外投融資というのが、まさにその民間企業さんがおやりになれる事業に対して融資を行うというツールとして、3年ぐらい前に再スタートした比較的新しいオペレーションでございますけれども、これをよく活用していこうという話なんです。

今回は、お越していらっしゃいますけれども日揮さんと、それからシンガポールのチャンギ空港さんがお組みになられて……

作本委員 チャンギ空港ですか。チャンギは日本が昔援助した案件ですよ。

府川 はい。それで今回入札をされて、ご指摘の通り韓国勢との競り合いの末に優先交渉権を得たということでございます。ここは日本企業さん、日揮さんがマジョリティーということで参画しつつ、一方でシンガポールチャンギ空港、世界的にも非常に大きなオペレーション規模を持った空港でございますけれども、ここのノウハウも生かしつつということがミャンマー側からも評価が高かった。それがために優先交渉権を得られたという……

作本委員 チャンギ空港には、日本は民間ベースで出資していないんですね。

府川 今、している人はいないと思いますけれども。

作本委員 100%シンガポール資本。

府川 御存じですか。

中島氏 日揮の中島と申します。チャンギ空港自身は100%の政府出資で、シンガ

ポール財務省からのものになっています。

作本委員 わかりました、ありがとうございます。ただ、今のこの上水（うわみず）、下水（したみず）というのは、やっぱりもう日本の援助のポリシーみたいになっちゃっていますよね。ですからODAのほうで収益を上げるというわけにはいきませんので、結局は民間のほうで。せっかくのODAですから、その分を若干でも日本に戻してもらおうという考え方しかないんですよ。利益率の低いところは上水で、もうからない部分は何とかでという考え方が国民に対しては余り伝わっていないんじゃないか。僕らもこういうODAの戦略を議論するときには、当然のような上水、下水という議論はするんですけども、日本国民に対してこういうことを説明できるのかなということで、ちょっと迷うんですけども。

府川 逆に申し上げますと、ODAだけで空港事業をやる場合ももちろんございます。要するに円借款なりで空港整備をすると。資金はその際、円借款だけですよということももちろんございます。そこをベースに考えると、そのうち何十パーセントかを、今回はもうマンマー政府が借金を背負い込む形でやらずに、民間の資金を導入して実施することができるんだと考えることもできるのではないのかなと思うんですけども。

作本委員 わかりました。努力してみます、ありがとうございます。

田辺主査 いいですか。じゃ、石田委員に戻って。

石田委員 今のお話をされている間に思い出したことがあるので、1-8にもう一回戻らせてください。説明ありがとうございました。

二つあって、一つは「バゴ-管区」という言い方をここでされているんですが、いただいた事前資料では、「バゴ-地域」とか「バゴ-州」というような言い方をされているので、どの言葉を使っていけばいいのか教えてください。

府川 管区は、昔divisionと呼んでいたころのあれで、今はregionと呼んでいます。なので、平たく訳すと「地域」なんですけれども、わかりやすさから時々「州」と訳したりもするというところで不統一がございます、ごめんなさい。

石田委員 わかりました。divisionはもうなくなっているんですね。

府川 要するに、県に当たる。

石田委員 今はregion、地区。

府川 バゴ-regionというふう呼んでおります。

石田委員 地区、地域と呼ぶほうがよろしいということですね。

府川 はい。

石田委員 わかりました。それと、この産業化を予定することで古都に与える影響、いわゆる寺院等への影響というのは、調査はされていく予定なんでしょうか。

府川 ここはプロジェクト自体が産業化事業ではございませんので、その産業化が寺院に与える影響というのを調べるという趣旨ではなかったのですけれども。ご質問

で、どういう産業化の兆しがあるのかということで、私どもが理解している内容を記述させていただいたという趣旨でございます。

石田委員 わかりました、ありがとうございます。

次に1-9なのですが、これは1-1でもお聞きしたんですが、多分、素直にはお答えいただいて……もちろん世界には遠い空港はありますし、日本だって成田みたいなルートでつくってしまっているし、マレーシアもとても遠いですが、かつ、事情としてミャンマーは20年前に計画した土地収用が進んでいるということは背景としてあるとは思いますが、ただ、やはりどうしてこんなに70kmも離れたところじゃなきゃいけないのかというのが。説明がやはり何か半分欠けている気がするんです。交通手段の検討・整備について優位な環境に、それは70kmを前提とした場合には優位な環境にあるというのはわかるんですけども。後の代替案でも、恐らく私は同じような質問として出しているんですけども、どうしてここに、ここでなきゃいけないのかということ。つまり最初からハンタワディ国際空港ありきで始まっている話なのかと。そうすると、代替案のときにも九つの場所を比べましたということで簡単に比較はなされていますが、比較のデータはないし、具体的な数値は全くない中で、「ハンタワディです」といきなり言われているので。それだと、読んだほうとして理解するのは、ハンタワディありきで始まった計画なので、ハンタワディに通すためにはアクセスはいいとかいうふうな条件を後からつけているとしか読めないんです。そこら辺はどうなのでしょう。もちろん実際の事情というのはあると思うんです。

府川 私どもが理解しているのは、やはり九つの候補があったと。その中から幾つかの要素を鑑みてハンタワディにしたと。それが20年前のことであったと。今回、再度動かすに至ったときに、それを追認する形でハンタワディに決めたということなんですけれども。ここは先ほども、「調査の中で調べてまいります」というふうに申し上げましたけれども、20年前のときにどういう定性的、定量的な比較を行った結果だったのか。そして今回、事業を新たに再度動かすに当たって、何らかのほかの候補地との比較が行われたのか、その辺を調査の中で調べてドラフトファイナルレポートに反映していけるようにしたいと思います。

石田委員 9ヵ所からハンタワディを選んできたのはミャンマー国側なんですか。

府川 それはもうミャンマーです。

石田委員 わかりました。

府川 ミャンマー政府の中でそういう比較、考慮を行ったということです。

松下委員 関連でお聞きしてよろしいですか。図6-1で、回答の中で、「自動車道、鉄道が通っている」というふうに説明されていますが、図の読み方を教えてほしいんですが、鉄道というのはどこからどこまで。

金籠 今お配りした地図の、黒い線の部分が鉄道で、黄色い部分が道路ということになります。

府川 こっちでいうと、多分この黒い線と一致しますよね。

金籠 はい。

松下委員 説明では、こういう道路と鉄道から有利だという回答になっていますが、将来はアクセスツールとしてこの鉄道を活用する計画なり、あるいは調査はされるんですか。

府川 将来的な課題ではあると思いますけれども、今回、空港を開業するに当たっては、鉄道のほうの改良を織り込んでいるわけではないということによろしいですよね。この鉄道はこの鉄道で、別途円借款で改良していくという計画はございますけれども、この空港向けに何かプロジェクトをやるというふうには、現時点では想定はないということでございます。

松下委員 はい。

田辺主査 じゃ、石田委員に戻っていただいて。

石田委員 10番ありがとうございました。

田辺主査 いいですか。

石田委員 はい、大丈夫です。

田辺主査 11は私ですが、特に、大丈夫です。

12番、松本委員お願いします。

松本委員 これは先ほどから石田委員も聞いていることではあるんですが、建設工事が進められる前に、我々が懸念するところの環境社会面での調査はなかったという理解でよろしいですか。

府川 そうですね。今、我々が確認できているものがここに回答で記載させていただいたものであるというところです。

松本委員 その中では環境社会配慮の参考になるようなもの、つまり今回は資料が簡単だったので、そういうような情報は特になかったという理解でよろしいですか。

府川 そうですね。ここにあるものが今わかっている、確認できている全てであると。

松本委員 わかりました。

田辺主査 13番から15番まで作本委員お願いします。

作本委員 13番は先ほど石田委員が指摘されたり、あるいは私の1-17ともかかわるんですけども、やはりバゴー市というのはミャンマーでは最大の観光地なわけですね。金色の石が落ちそうな、落ちそうにないような、絵はがきに出てくるような代表的な場所かと思うんで。そこを産業化というようなことで、かなり一色で説明されている。下の1-15にもありますように、ミャンマー側は、例えば750万人の観光客誘致を期待しているというような書き方で、やっぱり観光都市としての発展も考えているんじゃないかというようなことが一つあります。

他方で、この1-17に書いてあるんですが、実はこの空港の近くには、今のティラワ

の敷地の8倍規模の工業団地が予定されて、日系企業がかなり期待しているということが書いてあります。インターネットでもかなりこの日系企業の写真とかが載っているのですが、私は日系企業に役立つこういう施設をつくることには反対でも何でもありませんけれども、ただ、やっぱりそういう空港建設は、どのあたりまで全体を考えられていたのかなということがよくわからない。それで具体的なところに入っていきますと、1-13では、やはりこのバゴー市をどうやって発展させるかというときには、観光資産は、この国にはやっぱり財産でもありますよね。あと豊かな森林で、チーク材がいっぱいあるような国でありますから。そんなところをできるだけ組み込んだ形での空港建設であってほしいという気がいたします。

右のお答えには2本の滑走路を予定しているとか、面積はどのくらい。これは一応伺いました、わかりました。

次の1-14、これは今、アジアの国々ではPPP法をつくるのが一般的になりつつありますよね。

府川 はい。

作本委員 外資法というのがこの間改正されて、できてということで、動きとして最も注目されていることだというのはわかるんですけども、やはりPPPに関する法律をこの国自身が持つように、これが終わってからも構わないと思うんですが、何かアドバイスをJICAからならできるわけですから、そういうようなことを考えて、制度固めをしていただくことはやっぱり大事じゃないかと思しますので、そういう意味合いです。

1-15につきましては、さっきの観光ですね。ちょっと気になっていますのは、1-15で後半のほうに書いてあるんですけども、1,000万人という指摘と1,200万人の空港容量ですか、需要予測ともかかわるんですけども、どちらが大事なんですか。韓国のときには、落札のときには1,200万人というような資料が出回っているわけですけども、今回は、このいただいた資料は1,000万人規模で需要予測を計算されているということなので、どちらであっても私はさほどの違いはないと思うんですけども、統一されたらというようなのも大事で。

府川 そうですね。統一はしていたつもりで、要はこう伸びていくものですから、どの時点で切るかで何千万人というところがずれてくるということがございます。資料をつくるに当たってはできるだけ揃えたつもりだったんですけども、1,000万という数字がどこかにまだ残っていたということですかね。

作本委員 いただいた資料は1,000万だったような気が。

府川 わかりました。そこら辺は。

いずれにしても、調査の中でも需要の見直しは行いますので、その中で収れんをさせていくようにしたいと思います。

松原氏 日揮の松原と申しますけれども、1,000万人という規模は1997年に計画し

たときの規模なんです。

作本委員 そのときの。

松原氏 だから、今は1,200万人というのが。

作本委員 1,200万人のほうが、むしろ今現在の。

松原氏 その通りです。

作本委員 そうですか、ありがとうございます。

1-16も。これも数字のところ、3,900haというのと42km²というような違った数字があって、そのずれがどこから来たのかということでご質問させていただきました。

あとは、その下の1-17でありますけれども、これも先ほど近くに工業団地を予定されているということで。やはりここは、ちょっとわかりませんが、旧日本軍がこの用地を滑走路として建設していたんですか。あるいは予定されていた、そういう地理的に……

府川 していたと聞いています。

作本委員 そうですか。じゃ、地理的にはいい場所なんでしょうね、選んだ上でここなら飛行場をつくる、そういう地理的な状況では。そういうようなところは一応見た上での。

府川 そうですね、飛行場の、平坦であるとか、一定の高さがあるとか、恐らくそういう。ですから条件はあったんだと思います。揃っているんだと思います。

作本委員 そうですか、わかりました。

あともう一つわかんないのは、ティラワからの距離はどのくらいあるんですか。川を越えるとティラワだというのはわかるんでありますけれども、将来こちらもティラワからの物を輸送するとかいうときに。というのはティラワからの、周辺の川を渡る橋とかに行ってみましたら、ほとんどトラックが渡れないような、まだヤンゴンに運び出すには、そういう条件が揃っていないような気がしたんです。ですから、そういう意味では、ティラワでこれから日本の工場で、製造業で入った場合には、物の輸出やら何やらでこちらの空港を使う可能性もあるんでしょうか。その距離感がわからないもんで。

府川 距離的には、ティラワとヤンゴンの中心で十数キロとか20kmぐらい離れているというふうにいいます。あとヤンゴンとこのハンタワディは70km離れているというふうにいわけです。ちょっと距離はございます。

あとは、将来的にハンタワディと現ヤンゴン空港の2空港体制になったときに、貨物をどちらのほうに集約するのとか、あるいは何らかの分業体制をとるのかということで、そこら辺によってくるのかなというふうに思います。

作本委員 利用は可能なんですね、70km、1時間ぐらいの道路さえ整備されれば。

府川 そうですね。今の道路のままだとつらいかもしれません。要するにヤンゴンの市内をって空港に行くような形になりますので。

ただ、ヤンゴン市はヤンゴン市で、将来的には環状線の話もございますので、そこと一体的に考えていく話なのかなというふうに思います。

作本委員 どうもありがとうございます。17番までは終わったということで。

田辺主査 18番、石田委員お願いします。

石田委員 私の質問が「湖水利用の現状」といった場合、そうですね、こういう会議では人間だけのことを考えますよね、ごめんなさい。実は動物のことを聞いてみたかったんですが抜けていました。いかがなんでしょうか、ここの場所は灌木みたいな感じ、森なのか灌木、両方混じっているよう感じにも見えますけれども、人間以外の生き物たちが利用したりはしていないのでしょうか。

府川 これは調査団さん……

大和田氏 日本エヌ・ユー・エスの大和田ですけれども。この二つの湖の生き物の利用状況というのは今後の調査で調べることにしております。

石田委員 お願いします。今はまだわからないということですね。

大和田氏 現場に何回か行っただけではわからない。

石田委員 わかりました、ありがとうございました。

田辺主査 19番、松本委員お願いします。

松本委員 もちろん複合的ではあるんですが、バゴアの町の大きさとかを考えたときに、1,000万という規模がバゴアに影響を及ぼす。あるいはもうバゴアには行かずに、本当にヤンゴンに行くのかもよくわかんないんですが。でも、バゴア市との関係次第によっては結構影響があるんじゃないかと推測しているので、全く何も考えないでいいのかといわれるとあれなんですけれども、何か可能な方法というのは見いだせないものでしょうか。

折田 実際問題、この空港をつくったこと自体によるアディショナルな増加分を予測するのは非常に難しい話だというふうに考えているところなんです。

松本委員 例えば1,000万規模であればどのぐらいの交通量になり、どのぐらいホテルが必要になるであろうという概算は、通常そんなに難しいとは思えない。もちろんそれ以外の要因が加わって、もっと都市化が進む、あるいは集積する可能性はあるにしても、少なくとも空港単体でどのぐらいかというのは、逆にある程度わかるんじゃないですか。比較的わかりやすいのかなと私は思ったんですけれども。

折田 もちろん、今回アクセス道路も整備する話ですので、空港の需要予測と合わせて、それがそのまま車なり鉄道なりにかわったときにどれぐらいの増加になるかというのは、そこまではできますけれども、それと複合的にもっとメインの、むしろほかの利用目的のほうが大きいようなところとの関係での予測するとなると難しいのかなと考えているんですが。例えば大気汚染とか騒音の影響という意味で、空港からのダイレクトという意味でもアクセス道路のところですか、そういったところを予測するのは現実的にも可能だとは思いますが、そこから先となると難しいかな

と。

松本委員 でも、そういうところもですよ、私が言いたいのは。よく、例えばシェムリアップなんかも空港ができて観光客が増えて、都市のインフラが足りないというようなことに気づいていくわけですよ。なので、今のこの空港を軸とした、例えばバゴ―地区全体の開発とか、あるいはもう、そもそもバゴ―地区の開発じゃなくて、これはヤンゴンに人を流すんであるという発想であれば、そうであるというふうに言ってくださっても構わないんですが。もしバゴ―地区全体の開発の中に空港が位置づけられているとするのなら、多少そういう点は必要かなと思うんですけども。ヤンゴンに流れる前提なんですか。

府川 基本はそうだと思います。要するにヤンゴンの空港がキャパが足りないんで2空港体制にしましょうと。まさに東京と成田の関係が、それが基本であろうと。その中で、そこに空港ができることによってバゴ―の産業化だったり、観光の振興とかいうものができたら、それはそれで大変よいことだというふうには思うわけですけども。

松本委員 計画の中には特になんかあるんですか。これを軸にバゴ―自体の今後の発展につなげるというようなことは。

府川 空港の事業計画としては、空港に合わせてここに工業団地をつくりましょうとか、こういう観光プロモーションをやりましょうとか、そこまでこの空港事業のスコ―プで取り込んでいるわけではないです。

松本委員 なるほど。もちろん複合的というのは、結局単体は皆やるのを遠慮しますんで。そうすると、逆に複合的は話が複雑になるから誰も調査しないわけですよ。なのでこんだけ大きい、1,000万という数字を出しているんで、それが現在のこの地域の計画の中でいけば、やっぱりバゴ―の経済にどのぐらいプラスになると考えているのか。ということはすなわちバゴ―への裨益部分というものも多分見ているのでしょ。うから、何かそれが都市環境に対して影響を与える可能性があるかというのも、難しいものなんですかね。

府川 そうですね、これ自体は空港プロジェクトなものですから。

篠田 今お話を聞いている限り、このプロジェクト自体はやはりさっきから説明しているように空港のプロジェクトなので、そこからどこまで波及した裨益効果、影響を見られるかというのは、都市計画の調査であれば話は別なんですけれども、ちょっと難しいかなというふうに正直思うんですが。

あとは、そこからそういったものを考慮した形で、何らかの形で記述するとか調査するとなると、だんだんと定性的なほうにならざるを得なくなってくるのかなというふうに思います。やっぱり精緻なものはなかなか難しいですし、このような形でやるのは非常に難しいのかなと。

ただ、そういったものを記載したりとか、検討するとか検証する、どこまで定量的

にやるかというところは、やれる範囲なのかなというふうに思います。すみません、私はこちらの調査団のほうに確認して言っているわけではないので。そういう技術的に非常に難しいのであれば、言っていたほうがよろしいかなというふうに思うんですけれども。この裨益の効果による、またはその影響によるところというのほどのぐらいまで把握できるものなんでしょうか。

松原氏 基本的に府川さんがおっしゃった通りです。空港のプロジェクトですので、ヤンゴンを後背地とした空港建設ということになりますので、バゴ市に対してどのぐらいの裨益があるかということまでは、定性的なものはなかなか把握できないと思っております。

中島氏 補足なんですけれども、今言った通りで、本件プロジェクト自身が民間航空局のほうから始まって、ヤンゴン県を後背地にした空港をまずつくりますという話で動いています。ですので、今回の評価の中で我々のほうとしても、定量的に定性的に周辺に対する影響とかはなかなか難しいところがあります。

ただ、一方で今調査をしている最中なんですけれども、その中でバゴregionの中の方々は、本件をベースにして将来的に何か周辺を発展させるといった意図は強く持たれていますので、やはり空港ができて、その後で次の計画のときに、そういったものを含めて全体計画をバゴregion中心、あるいはヤンゴンサイドだと思いますけれども、そういった流れにしないと難しいのかなと。逆に彼らとしてもそういう意図で、今時点で空港としてぱっと全部やろうとかいうところまではないというのが現状です。

松本委員 わかりました。つまり裏を返せば便益の部分も、バゴ市に対しての便益というのは、計画段階では余り考えていないということですよ。

府川 計画はしていません。

松本委員 そうですね、わかりました。

松下委員 ちょっとよろしいですか。私は、実は4-6で既存道路への影響というか、既存道路に対する交通量増加の影響評価を質問しているんですが、お答えですと、この評価は難しいという答えですが、先ほど松本委員からも指摘があったように、一定の前提を置いて、例えば旅客需要が1,200万になって、そのうちヤンゴンに移動する人がどれくらいという前提を置けば、交通量の増加とか、既に非常にシンプルな前提での計算はできるんですね。そのあたりも難しいですか。

府川 そこは空港分で、国道1号線のトラフィックはどのぐらい増えるのかなみたいなところは計算は可能なんだとは思いますが、

松下委員 複合的影響となると確かに難しいと思いますが、直接的に増加した部分による追加的影響ですね、そこらあたりは。

府川 国道1号線自体は、それ以外のトラフィックでも、今後どんどん増えていく。例えばマンダレーとの物流であるとか何とかということなので、そういう数字をはじいたとして、それで国道1号線について説明できるのは部分的なものになるだろうなと

いうふうには思っていますけれども。

松下委員 いろんな単純化した前提をとらざるを得ないと思うんですが、その前提で一応評価していただければと思う。

松本委員 1-19も、国道1号線や東西道路のというのを入れて、二つ入っているわけなんですけれども、そちらについては可能性があるということですね。要するにバゴアの都市環境は、今の話でいくと難しいけれども、国道1号線、東西道路の交通量という意味では、それは可能である。

府川 この国道1号線はもちろん国道1号線で、東西道路ももともと空港アクセスオンリーではない道路でございまして、その他のトラフィックでつくっていたものを今回のプロジェクトで間借りするような感じになると。だから、どちらも先ほど申し上げたことと同じで、空港の結果どのぐらいのトラフィックが増えるのかということは、前提を置けば計算は可能である。ただ、仮に国道1号線にしる、東西道路にしる、今後トラフィックが非常に増えていくとして、その中で空港に起因する部分というのが何パーセントだねというようなことなんだろうなというふうに思います。

松本委員 わかりました。

田辺主査 2-1、石田委員お願いします。

石田委員 代替案の検討の部分ですが、私は勘違いをしていて、要するに、今からまだ代替案検討する余地があるのかなと思ったんですが、もうないんですね、代替案検討をする。

府川 ハンタワディであるということは前提で。

石田委員 もう大前提なんですよ。それで私たちが理解するために、どうしてここを選んだのかということ調査で明らかにしようということですか。そういうことですよ。ハンタワディがひっくり返るといいう言い方はしませんけれども、調査の結果ハンタワディより、よりセーフガード的に好ましくて、より近傍で、より空港としてふさわしい場所が20年間たった今見つかるということがもし仮にあったとしても、もうハンタワディがひっくり返ることはないということですよ。

府川 ええ。それはすなわち、いわば新空港をつくるための適地はどこなんだろうというマスタープランレベルのお話になるかと思うんですけれども。

石田委員 そうすると、「代替案の比較」と呼ぶのはおかしいんじゃないでしょうか。既存空港の拡張との比較、代替地の検討というふうに、「代替案の検討」とはなっていますけれども、代替案というのは、これからやる事業等に対して可能性を残しているものだとは私は理解していますので、既に決められたものに対して代替案の検討をしてどんな意味があるんですか。それは過去の経緯を知るという章に置くのは結構だと思うんですけれども、代替案とは呼べないと思うんです。そうでないと読んだ人は誤解しますよ。私は完全に誤解しました。

折田 こういった形で、既にある程度候補地あるいは事業内容が決まった形でお話

しいただくといったケースもありますので。

石田委員 それはもちろんわかっているわけです、生ものだから。

折田 そういった場合にできることと……

石田委員 それを代替案と呼ぶのはおかしいと言っているわけです。その後の経緯を検討するのは。

折田 代替案、回答表の項目のお話でしょうか。であればそれは……

篠田 今回のケースだと民間さんの提案型の事業になりますので、比較的こういうケースはほかでもあるんですが、確かに、そうしたら代替案が先に決まっているじゃないかということで、項目の名前がミスリードを及ぼすんじゃないかというふうなご提案ですね。

石田委員 そうです。

篠田 わかりました、ちょっと考えてみます。

石田委員 ちょっと検討していただけますか。

篠田 今まで助言委員会で、「こういったところをポイントにやりましょう」という一つの項目としてセットされているものですから。その通りほかのものと並んだ形でやっておりますので。

石田委員 今まで代替案は、4年間ずっと扱ってきた案件は、マスタープランなりF/S、どちらかまたは両方ですけれども、F/Sだったとしても、F/Sの中である程度の候補地は提示されますよね、この調査において。

篠田 はい。

石田委員 ただし、それについては含みが残っていて、F/Sでここを優先的にやりたいという「F/S優先地」というのをJICAの調査の報告書の中ないしはスコーピングで提案されますけれども、でも残りの二つについてもかなり議論ができる余地は残っているわけです。それについて私たちも指摘は可能。そういう場合は「代替案」と、英語でいうalternativeでよいと思うんですが、これはもう最初にハンタワディありきで、決められた経緯はわかるけれども、議論はできないわけです。だから、過去にどういう経緯に基づいて、過去にどういう意志決定をミャンマー政府がしたということは書けますけれども、調査していただけますけれども、代替案として、調査において出てくる代替案じゃないんですよね。これはミャンマー政府がもう既に代替案を選んでしまっている。だからその経緯は書けるんです。という文脈がよりわかるような書き方にさせていただいたほうが誤解がないと思います。

なぜこんなことを言うかということ、ミャンマー政府が決めたのを後づけで日本政府が承認しているんじゃないかと言われるのが、私は最も嫌なんです。日本は関与していないわけでしょう。途中のプロセスには関与しているのかもしれませんが。要するに意志決定のプロセスには、少なくとも今回の事業に関しては関与していないわけですから。与えられたものの過去を探るという意味では「経緯」であって、「代

替案」ではないような気がするんですけども。それが読んでいて非常に違和感があったんです。

作本委員 関連なんですけど、今の、例えば代替案のところ、滑走路がこれから2本できると。滑走路の位置を含めて代替案の可能性は、枝の部分はありますよね。

石田委員 それはもちろん。デザインの中での代替案の。

作本委員 今回は、ただ入札、落札の段階ではもうおおよそのこういう設計図、こういうものも指定があったんですよね。それで今の石田委員の。どこまでがもう入札段階でミャンマー国側で、TORじゃないんですけども指定されていたものなんですか。

府川 例えば滑走路が1本であるとか、ターミナルは何千万人まで収容できなきゃいけないとか、その辺はスペックとして。

作本委員 どこの位置につけるということまでは。スペックで、例えば滑走路はこの位置にもう指定していますというような形でしたですか。

松原氏 「このようなイメージ」というふうなアウトラインの図面は出てきておりました。

作本委員 これがもうそうかなと思っていたんですけども。

松原氏 その通りです。

作本委員 こういうスケッチ図は、向こうの政府から示されたものですか。

松原氏 はい。ミャンマー自身が描いているというふうに……

作本委員 もう決まっているんですね。

石田委員 わかりました。要するにデザインの詳細の部分を競われたということであって、この図6-2についてまでは、もう所与の条件として渡されてあるということですね、わかりました。それであれば、やっぱり「代替案」と呼ぶのは非常に不思議な気がするんです。または、「代替案」という項目の中に置くのであれば、プロジェクトの実施、ゼロオプション、それからハンタワディ国際空港とヤンゴン国際空港拡張、これは調査団ないしJICAがやったわけじゃないので、相手側がやったことですから、「こういう経緯が調査の結果事実として浮かび上がってきた」というふうな書きぶりをされたほうがよろしいんじゃないでしょうか。これだと、さっと読むと調査団がこういう結果を出したというふうに私は読んでしまいます。それから今後やられる、9-3の代替案地の検討というのもありますけれども、これも「相手国政府が」という主語をはっきりさせておいたほうが良いような気はします。

もしそこまで決まっているのであれば、むしろ私は2-1と2-2についてももう少し具体的に数字を挙げるなり、それから9ヵ所の候補地との比較の指標を明らかにしてと、つまり、例えば環境に与える影響、社会に与える影響、それから経済的便益だとかコストだとかを全部書けるのかなと思って、書いたほうがいいんじゃないかなと思ってそういう2-2の質問させていただいたんですけど、それはどんなレベルであれ、もう既に相

手国政府がやっているわけですね。

府川 そうです、90年代に。

石田委員 だから、その情報を聞き取っていただいて、書いていただくことで済むんじゃないかというふうに思い直すようになってきました。ありがとうございます、とても明らかになりました。

田辺主査 関連していいですか。このJICAガイドラインには代替案を検討する段階から協議をすると書かれているので、90年代の代替案検討において、ステークホルダー協議をやっているかどうかとが重要になる。もし、90年代の検討を代替案検討と呼ぶのだとしたら、そこが非常にネックになるというか、ガイドライン上どう満たすのかが大きな課題になるような気がするんです。

石田委員 ここまで所与の条件でばしっと決められて、後はデザインだけ決めてくださいと言われた場合にはどうすればいいんでしょうね。

折田 難しいですが、そのデザインの中で、例えばアクセス道路ですとか、その自身のトンネルとか滑走路とか、その辺の工事中の話も含めた代替案の検討というのはやると。そこはできますし、こういうスキームであればできることというの、過去の経緯がガイドラインと照らし合わせたときにちゃんと検討されているかという確認を遡及的にやっていくしかないというのが基本的な整理だと思っているんですが。

石田委員 その点は私も同感です。

作本委員 今話を聞いていて、これは海外投融資制度と、我々の今までのガイドラインの対象事業、これを頭からしっぽまで全部同じように考えているところに、もしかしてずれが出ているんじゃないかなという。前提条件を含めてですね、気がするんです。ですから、また全体会議等でそのところの調整をしたほうがいいんじゃないですか。海外投融資というのもある程度落札するような場合、落札して自由に持ってくるような場合には、代替案はもうかなりあり得ないんだと、考えられないんだと。部分的にあるかもしれないけれども。そういうのはやっぱり制度の違いがあるんだということを、後でまた引き続き。

松本委員 それはまずいですよ。それを我々が言うのは大変なことですよ、作本さん。我々はそんなことを絶対に言っちゃ駄目ですよ。

作本委員 駄目。

田辺主査 それはJBICもこれでやっているんですから、一応建前は。

松本委員 それはあり得ない。

石田委員 でも、そうすると、この案件の代替案調査をもう一回ちゃんとやらねばいけないことになるわけです、ガイドラインに則るといふふうに考えると。

松本委員 ガイドラインの27ページのチェック項目をどう埋めたかです。だと私は思っているんですけども。このチェック項目の、要請前の代替案検討をしたか。そのときにステークホルダー協議をしましたかということに対してどんな答えを書いて

きているのかで、これは、やっぱり「やる」というのがガイドライン上なので、要請段階、たとえ海外投融資であれ同じスキームでやるというふうにJICA側がこれまで言ってきたら、このチェック項目に対してどのような回答がなされていたかがこのスコーピング案のところに反映されている必要があるんじゃないかと思うんですけれども。カテゴリ-Aであるとすれば、どうでしょう。

作本委員 今の松本委員の意見はよくわかります、今現在この資料。ただ、マスタープランをつくる段階で当然代替案の比較検討はやっていないだろうということになったら、回答の仕方の問題じゃなくて、もう一回やってくれということになるんですか。そうじゃないですよ。

折田 これまでの議論で申し上げております通り、何も確認しないというわけではなくて、当然九つ候補があったわけですので、その中でこの1ヵ所を決める過程においては、必ずいろんな要素で政府内で検討は行われているはずだということふうに考えていますと。そうすると、その経緯を今までの段階では十分に情報が集まっていないので、これから確認をして、例えばそれが一般的に過去だけでも代替案の検討としてどうかということを確認するということでは、ガイドライン上何か問題がありますかということなんですけれども。我々としては問題ないんじゃないかと。もちろん、ものすごく問題があるような経緯であれば、そこは再考しないといけないのかもしれませんが、ガイドラインとの並びで過去の経緯というものが問題がないのであれば、それを報告書の形で整理することで何か問題があるかということ、JICAとしては問題がないということふうに考えているということなんですけれども。

作本委員 制度という問題だけでは.....

松本委員 いや、そういう情報が全くないから、ずっと最初からこういう議論になっちゃっているわけでしょう。今まで検討したであろう九つでも何でもいいんですけれども、それが横一列になっていて、こうこうこうだからこのハンタワディのこれになりましたよという説明が、普通の事業はあるわけじゃないですか。それがいいんで、最初の石田先生からの質問もあるし、要するに全てはそこにあって、それを口頭で終わらせようとするので、いろいろな物議を醸し出しているのです。

折田 それは、こちらで事前に持っていた情報が確かに十分じゃなかったということはあるので、これからも確認し、その報告書にまとめていきますということしかお答えできないというのが今の状況ですということなんです。

松本委員 我々はガイドラインに沿って、その代替案検討が不十分だったら、「不十分じゃないですか」とは言いますが、最終的にはそれがJICA側の判断として十分だと思うから、助言委員会ではこう言われたけれども、私たちはこの代替案検討は十分であると、最後は責任を持って対応するのはもちろんJICAの権能の中にあるわけで。でも我々は、やっぱり代替案を見せていただいて、この案が最適であるという判断の中に一旦は入る必要があって、コメントする必要があると思うんです。最後の

判断はもちろんJICA側にあるし、ミャンマー政府側にあるわけですけども。それを飛ばすのはまずいですよねという議論だと思うんです。それを飛ばすのを我々が認めてしまうのはまずいと思っているんです。やっぱり、「そこはやりましょうよ」ということで。石田先生、それでいいんですよね。

石田委員 はい。きれいに整理していただいてありがとうございます。ただ私は、作本さんのおっしゃるのもわかる話であって、海外投融資を余り意識しないで、恐らくガイドラインもつくられたんじゃないかなと。時代のずれもあるんじゃないか。僕はつくった人じゃないのでわかりませんが。となると、海外投融資が増えていけば、いずれどう扱っていくかということはどこかで。これは全体会合の話ですけども、議論しなきゃいけない。

ただ、私たちは松本先生がおっしゃるように、立場を堅持して、やっぱりガイドラインは必ず死守すべきもので、どんな案件であっても委員会にかけられた以上、案件名は関係なく、やっぱり代替案の要求なり、必要十分条件を満たすものでなければ、そこは指摘をしていくということになるんじゃないかという、その二通りかなというふうに思います。

すみませんでした、私が舌足らずで、頭から湯気を出しそうになったのもめてしまいました、ごめんなさい。本当に代替案がないのが不思議だったんです。わかりました、ありがとうございます。

田辺主査 じゃ、スコーピングのほうに。いいですか。

3-1は私です。確認ですけども、この野生保護区が航路上に位置しているかどうかは、事実関係としては位置しているんでしょうか。

府川 これは、航路設定をどういうふうにするかということによってきますので、現段階で必ず通るということではないんだらうと思っています。

田辺主査 わかりました。この段階では可能性があるという理解をしておけばよろしいですね。

府川 はい。

田辺主査 3-2からですね、作本委員。

作本委員 今の田辺さんの質問は私の3-4にもかかわるんですけども、バードストライクの中は中で指摘されているんですが、これからの飛行機の進入ルートはもう既に、先ほどの石田委員のにかかわるんですけども、もう滑走路の位置が決まっているとなると、進入ルートの変更だとか管制塔の場所だとかというようなことは、もうこれから議論できないのかなという気がするんです。その意味では、何か生態系及び希少種の調査をこれからされるかわかりませんが、やはり丁寧にやっていただきたいという気がします。それによって、例えば場合によっては飛行機の進入ルートを再検討するぐらいのことまで、やっぱり重要なことじゃないかと思います。これが3-4です。

府川 飛行機の進入ルートは基本的にはDCAのほうで対応していくことになりませんか。

松原氏 先ほど言ったのはあくまでも参考図でして、飛行機の進入ルートに関しては、風向き等をもう一回検討した上で、最終的には調査団のほうからこういう提案を出して、それをDCAに諮るといった形になると思います。

作本委員 その進入ルートのときの風向き等のときに、やっぱり鳥も同じ向きを、同じ風の流れを利用したいと思うはずですので、できるだけそのあたりの、バードストライクだけじゃなくて、そのあたりを一緒にご検討いただければと思います。

この電波の鳥類への影響というのはあるんでしょうか、ないんでしょうか。僕は全くの素人でわからないんですけども。来る前にネットで見ていたらよくわからないままで。

折田 ご質問いただいて事前にやりとりさせていただきましたけれども、日本においても管制塔から出る電波自体は非常に出力の低いもので、影響があるというふうには考えられていないようでした。というのでこのように回答しているところです。

作本委員 どうもありがとうございます。3-4はそういうことで。

3-2のほうに戻ります。ここでTaxingという英語の単語で説明されているんですが、この意味を調べるので私も来る前は辞書を一生懸命。これは地上走行をするという意味なんですね。専門用語ということで勉強させていただいたんですけども。ただ、やはり飛行機が離陸する場合にこの近傍への影響が本当に限られたというような、これは飛行機が今これから、ICAOじゃないですけども国際条約で大気汚染に対して取り組みが今始まりつつあるところですから、それに対してNOxとか、炭化水素とかいろいろ出るんでありますけれども、この離陸直後であるとか、そのあたりのことまで検討しなくていいのかどうかと。

あと、ほかの部分では、いわゆる越境の影響あるいは気候変動というようなところまで注意を払うというようなことを項目で拾っておられますけれども、そのあたりは。ここでは本当に近傍で、しかも陸上を走っている飛行機だけと、あるいはその周辺の自動車というようなことで限定をつけていいのかなということがあります。どれほどの範囲でこの大気汚染の項目を取り上げるというか注意したらいいのか、それがちょっとわからなかったものですから。それでまた教えていただければと思います。3-2です。

府川 ここで回答させていただいたことの繰り返しになってしまいますけれども、大気汚染という意味では、はい、その航空機のエンジンから出てくるSOx、NOx、PMというところがありますよねと。ただ、これは基本的にはこの空港の近傍にとどまるものであって、国境を超える影響云々ということではないだろうという整理をしました。

作本委員 一般的にもどこまでこの飛行機の大気汚染物質を議論するのか、私はよ

くわからないんです。もちろん離陸するときには確かにこの汚染物質は、まず一番誰もが思いつくところでしょうけれども、飛び立った直後ぐらいはどこら辺まで影響があるのか、注意するのか、その辺がわからなかったんで質問させていただきました。私もこれは技術的にわかりません。

あと3-3なんですけど、ミャンマーでの仕事をする場合には、この廃棄物処分場の問題がありますよね。このバゴーだけに限らず、廃棄物の処分場というのが不足しているというような理解をしているんですけども。このバゴー市はどうか、聴取したところではということで、これから把握、一応お調べ願えますでしょうか。

折田 3-8で回答していますけれども、空港から出る廃棄物自体は、空港の中で完結するように整備しますということですので、この空港に関していえば、この話でも大きな問題が起きることはないかなというふうには考えているところですが。これがそれとは別な議論ということでしょうか。

作本委員 アクセス道路と、あるいは操業中と両方ありますよね。アクセス道路についてはこれで廃棄物は出ませんというようなことでご回答いただいたんで。3-8ですか、それでわかるんですけども。今後はやっぱりいろんなごみが出るんじゃないんですか。そうでもないですか。アクセス道路あるいは。

折田 アクセス道路の供用時からですか。

作本委員 ええ。何に使う廃棄物処分場になるということ。範囲が広いんじゃないかと思うんですけども。表面の土を削るとか、ごみになるとか。

折田 それは供用時にですか。

作本委員 供用前も供用後も。空港からごみが出ませんか。

府川 空港の中で出る廃棄物については、3-8で回答しておりますように、空港の中の施設として廃棄物処分場をつくるという計画がございます。3-3のご質問の意図がそういう意味だというのがわからなかったものですからこういう答え方をしてしまったんですけども、3-3でご質問いただいたのは、すなわち空港から出るごみはどうなるんだと。そのための処分場というものをバゴー市はちゃんと持っているのかというご質問だとすると、それは空港の中で処分しますという予定でございます。

作本委員 そうですか、わかりました。3-8で。了解しました、ありがとうございます。

あとは、迂回路は了解しました。以上です、3-5まで終わりました。

田辺主査 3-6、松本委員お願いします。

松本委員 後で田辺委員の質問とかぶってしまうんですけども、追加情報ありがとうございました。そういうのはとても大事だと思うんですが。一方で、やっぱり私はずっと気になるのは、なかなか見つからない住民というやつで。つまり、どうしてこんなにぎりぎりに住民が発見されるんだろうというのが、結構いつも、ティラワのときにも思いましたし。見つからなかった住民が発見された、ほかにもいるんじゃない

いかと常に思ってしまう。そうすると、つまり田辺さんはそこで調査方法を聞いているんですけれども、踏査、住民協議で。これで今後どうしますか、「踏査」という答えなんですけれども、どうしたらちゃんと把握できるんですかね。もちろんここに書いてあるのはこのままなんですけれども。ただ、どうですか、今回どうして見過ごしてしまったとか、何かそのあたりはどういうふうにお考えですか。

府川 調査団のほうでありますか。

大和田氏 JICAさんもそうですし、我々も現地の視察を何度もしているわけなんですけれども、今、空港予定地というのは民間航空局の所有地なんです。中に入るときにはあらかじめ、「いついつ行きますよ」という予告をして、検問所みたいのところを通過して。検問所みたいところで民間航空局の職員が、よく言えばガイドさんとして乗り込むわけですが、今思うと、もしかすると監視役だったのかなということで、「我々はこういうところを見たいんだ」という希望はしますけれども、連れていっていただく場所は彼が決めるんです。なので、見せたくないところがあれば見せずに済むということです。

松本委員 そうなると、今回のステークホルダー協議でわかったというの、それが全体像かどうかはわからない部分はあるということですかね。

大和田氏 わからない部分はあると思います。

折田 ただ、これを一つのきっかけとして、その言ってきた人だけを対象にするという調査の仕方をすべきではないと思いますので、こういう話があるのでというのを改めてDCAその他と話をし、全体像を把握するように努めますと。

松本委員 もちろんコメントはこの通りなんです。ただ、後から住民が見つかるプロジェクトはこのプロジェクトだけじゃないんです。非常にそれはどういうプロセスで見つかるのかなという。単に答えで書くと、「現地調査をします」とか、「ちゃんとステークホルダー協議をします」だけでも、多分もうちょっとスペシフィックに問題の原因があると思っていて。多分一番近く現場にいる人は、正直わかっているんじゃないのかなというか、その原因の機微な部分というものが。なので、今こういう質問をさせていただいたので。コメントとしてはこの通りのコメントで、お答えもこれの通りだなと思う。

篠田 そういったものを認識しながら調査をするのが大事という。

松本委員 ずっと私の謎なんです。

田辺主査 よろしいですか。

松本委員 はい。

田辺主査 3-7、石田委員。

石田委員 わかりました。やっぱりCにしてほしいですね。今のお話を聞いたこともあって。ありがとうございます、回答はわかりました。これはコメントで残します。

田辺主査 3-8、作本委員。

作本委員 もういいです、飛ばしてください。

田辺主査 いいですか。

3-9、石田委員お願いします。

石田委員 過去の経緯ありがとうございました。質問というよりコメントとして書いた形になりますので、ぜひお願いいたします。大丈夫です。

田辺主査 3-10、3-11、松下委員。

松下委員 これはいずれも回答をいただいたことで了解いたしました。

田辺主査 4-1、松本委員。

松本委員 この部分はわかったんですけども。私、ちゃんと書こうと思って書いていなかったのが。例えば不発弾であるとか、有害物質というよりは爆発物、そういうものについての可能性というのは、もう潰し終えているんですか。

府川 潰し終えたと言い切るのなかなか難しい。土の中に埋まっていて見えないかもしれないものなので。今後やっていくべきこととして、調査の中では、やはりボーリング調査をかなりのメッシュでやりますので、そこで気をつけていくということ。それから土壌のベースライン調査というのも行いますので、その中で確認をしていくと。ご指摘のようなこともあり得るんじゃないのかというふうに想定しながら調べていくことになるのかなというふうに。

松本委員 ここはかつてのブラウンゾーンではない。つまり地雷がありそうな場所ではない。

府川 地雷がありそうというふうには認識していなかったです。

松本委員 わかりました。

田辺主査 4-2、石田委員お願いします。

石田委員 具体的に教えていただきたいんですが、どんなお答えをいただいたんですか。「調整済みです」というふうに簡潔明瞭な答えが返ってきたんでしょうか。何か非常に明瞭な記述ぶりではあるんですが、その内容が全く頭に浮かばないので、ちょっと困ってしまったのでこういう質問をしました。

府川 こういったようなところはお聞きになられていますか

石田委員 どうだったかを教えていただければ、私はそれで大丈夫なんです。

松原氏 これはマンマー民間航空局がそのように言っていると。

石田委員 「調整済みだ」というふうに。

松原氏 「調整済みだ」というふうに聞いておりますので。

石田委員 それ以上のことは教えてはいただけなかったわけですね。

松原氏 はい。だからそのプラスアルファの部分は今後調査させていただきたいと思えます。

石田委員 それは彼らのいう「調整済み」という定義かもしれないですよ。「調整済み」がどういう調整済みかのすり合わせはまだこれからということですね。

松原氏 そうです。

石田委員 わかりました。

府川 通常でありますと、その地域の灌漑局が仕切り役になりますので、恐らくはDCAはそこと話をしていると。そのバゴー地域の灌漑局が、そうすると飲料水に幾らねとか、農業用に幾らねという差配をしているということではないかと思imasるので、そこら辺を確認すると。

石田委員 はい、具体的に確認をしていただければと思います。ありがとうございます。

田辺主査 4-3と4-4を作本委員お願いします。

作本委員 4-3については、まさに今の石田さんの内容と同じなんですけれども、やはり「調整済み」という内容が軍事政権下で行われているので、ここは普通に、まともにもそのまま私は理解できないところがあります。軍事政権でもって資源、水のようなものは管理されていたと思いますので、そのあたりの取り決め内容をもう一回確認していただければと思imasして、今のようなお話で問題がなければ、それでぜひ進めていただきたいと思います。

あと4-4については、もう言うまでもありませんけれども、ミャンマーのこの地域は生態系の世界で残された貴重なホットスポットの一つでありますので、やっぱり湿地ですか、地域が20km北ということではありますけれども、やはり生態系調査を、飛行機の航路との、いわゆる渡りのルートのようなことを含めて詳細な調査をしていただきたいと思imas。今読ませていただいたところでは、どうも文献調査がかなり中心だったような気がいたしますので、右に書いてありますけれども、実地調査をできるだけやっていただければというのが、希望ですけれどもあります。以上です。

田辺主査 4-5、石田委員お願いします。

石田委員 先ほど来から出て議論になっていることですので、大丈夫です。これはコメントで残します。

田辺主査 4-6、松下委員お願いします。

松下委員 これは先ほど議論いただいたので結構です。

田辺主査 4-7と4-8は私ですが、特に、大丈夫ですね。

4-9、松下委員お願いします。

松下委員 これも回答で了解しました。

田辺主査 5-1から、作本委員お願いします。

作本委員 これもさっき何度も申し上げていますが、産業化だけをこのバゴー市は目的にというか、目標にしていけないように私は感じましたので、そういう観光都市としての発展も一緒に考えていただければと思imas。

あと、5-2については住民移転の調査ですね、これも特に前半のパラは旧住民について調査を行う際に、住民移転の調査を行うということでぜひよろしくお願imasたいと

思います。以上です。

田辺主査 5-3は私ですが、既に松本委員が先ほどご指摘した通りだと思いますので、特に大丈夫です。

5-4につきまして、ちょっと気になったのは、90年代にパゴダが新しく建てられたということは、住民の認識としては、この空港の計画がなくなったという理解をして建てたのではないか。その当時の住民らがなぜパゴダをここに建てたのか。その経緯については、何か御存じでしたら教えていただきたいんですけども。

金籠 これは一般的な住民というよりも、僧侶がそこに、ちょっと人里離れたところでメディテーションをするために僧院をつくって、その隣にパゴダを建てたというようなことを、現地踏査をしたときには聞いております。

田辺主査 これは、その背景としては、韓国が撤退した後に建てたという理解でよろしいですか。

金籠 はい、撤退した後になります。

田辺主査 わかりました。

5-5ですが、特に、大丈夫です。

5-6は、可能な範囲で調査をするというご回答だったんですが、サイト内に軍施設があって、それが移転した先で何らかの影響を起こすというのはガイドラインの中でのスコープには入っているので、その「可能な限り」ではなくて、恐らくガイドラインに則って調査をする必要があると理解しているんですけども。

府川 ここは軍の話なので、移転、出ていったということは確認できるわけなんですけれども、それがどこに行ったのかというところは、もしかしたら我々が知り得ない世界もあるかもしれないと思ひまして、それがここの表現になっているところなんです。

田辺主査 ちなみに軍施設というのは何があるのでしょうか。

大和田氏 守衛の兵隊に聞きましたけれども、それも含めて軍事機密であるということ追ひ払われました。

田辺主査 わかりました。

5-7、松本委員お願いします。

松本委員 もう田辺委員、作本委員のほうから出ているのと同じようなことようなことなので結構です。

田辺主査 5-8、作本委員お願いします。

作本委員 これも了解、わかりました。

田辺主査 5-9、石田委員お願いします。

石田委員 その通りにやってください、お願いします。

田辺主査 5-10と5-11、松下委員お願いします。

松下委員 10と11は、回答いただいたことで了解しました。

田辺主査 6-1、石田委員お願いします。

石田委員 ステークホルダー協議ですね。丁寧なご回答をいただきありがとうございます。「抑圧的な雰囲気はなく、自由に発言が行われたものと考えます。」ここは、実はいつも解釈の幅があるところで、どういうふうに言えばいいか悩むんですけども。例えば、私が過去に数回ミャンマーに行っている経験から言うと、ミャンマーでワークショップをやると、必ず政府の人が出てくるんです。「要らない、来ないでください」と言っても必ず来られるんです。来て、住民の人もいらっしゃいますけれども、ミャンマー政府の人に頼んで席を準備してもらおうと、まるで教室のような形に並べて、前のほうに肩書きをつけた政府の役人の人が座って、後ろのほうに住民の人が座るということで、発言を求めると、まず真っ先に政府の人が発言をする。もちろん、お一人お一人の内容は過激な内容はなくて、プロジェクトが住民に対して理解を示しているという発言でもありますし、内容的には遜色ない、非常に民主的に行われているんですけども、それが果たして抑圧……今回の「抑圧的な雰囲気がない」というのはそういうことだったのかどうかわかりませんが、私がミャンマーでやっているワークショップのときにそういうことがよくあったので、ワークショップだけではもう仕方がないので、ワークショップはもう捨てて、よく個別のインタビューとかフォーカスグループをやりました。もうワークショップは役に立たないというのが私の今のところの認識です。協議も役に立たないというふうには思っていました。ということがあったので、今回はどうなのかなと思って聞いてみたんです。ということなので、可能であれば、役人を排除したという言い方は不適切ですけども、役人の人が参加しない住民だけと調査団だけでお話をするとか、対話をするというようなところがあればなという希望です。

府川 ありがとうございます。ただ、この事業の場合DCA、航空局が実施機関、その事業主体なので、その事業の説明の責任主体というのはやっぱりDCAということで、なかなかそこがないで話をしたことが議論の積み重ねになるのかどうかというところを思うところでした。今この時点で具体的にどういう工夫ができるのか、クリアなアイデアがあるわけではないんですけども、DCAがいる場でもできるだけ住民が発言しやすいような雰囲気づくり、場づくりというところに我々としても意を払っていければなというふうに思っております。

石田委員 わかりました。DCAの方が、例えばこういう会議という場で協議をこなしていこうとされるのであれば、会議の設定はもうやむを得ないことだと思います。それでDCAの人が必ずしもグループの中にもいなくてもいいわけですので、住民の人と調査団の人だけとか、住民の人とミャンマーのNGOがファシリテーターで入るグループというのはあってもいいと思うんです。全体で、一つ屋根の下でDCAの人は当然いるべき何でしょうけれども、必ずしも全てのグループに監視やお目付役のようにDCAの人が入る必要はないということを試してみられてもいいんじゃないでしょうか。私

はこの事業の現場に行けるわけじゃないし、ここに行ったわけじゃないので、このプロジェクトにかかわっているわけじゃありませんから、どこまで何を申したいのかわかりませんが、通常、今までの経験から考えると、ミャンマーの場合は非常に気を遣って、どこまでが本音なのか、どこまでが建前なのかというのをきっちり見極めたほうがいいんじゃないかなというような気はします。

松本委員 今、関連していいですか。私も石田委員の意見に賛成で、例えば非公式とかで、よく調査団だったりJICAの専門家の人であったりがその住民のところに行って話を聞いているというのは、結構私の理解ではあって、それが結構重要なのは、公式な協議ではないけれども、おおよそ感触として、「こういう問題があるんだな」とか、「言えないことがあるんだな」という前提で調査団がステークホルダー協議をやっているのと、そこしか信じるものがないでやっているのでは大分違うと思うんです。ですから今、府川さんがおっしゃったように、議論の積み上げができるかどうかという問題は絶対あると思いますので、やはり公式の場で積み上げていく必要は、カウンターパートとの関係上あるのはその通りだと思いますが、でもそれ以外のところで非公式に情報をとっていて、それ以外の要素があり得るかどうかというのを非公式に情報を入手しておくというのは、かなりプラスになるんじゃないかなというふうに思います。

府川 調査を進めていく中で、どんなことができるか検討してまいりたいと思います。

田辺主査 よろしいですか、ステークホルダーのところ。

最後、その他のところ、作本委員お願いします。

石田委員 すみません、6-3はこれをお願いいたします、ありがとうございます。

作本委員 作本のが多くて申しわけありません。

1番目は一応その通りアンオフィシャルで、去年向こうのネビドーのほうでもらってきたものだと思いますけれども、確かに「アンオフィシャル」と書いてあるので、まだ公式英文訳ではないかもしれませんが、ただ利用できる状態に近いものかと。特にアセスの章が9章に入っていますので参考にされたいと思います。

あと、これもみんなそうなんですけれども、7-2については、ここにちょっと書いていますが2009年にサステナブル・デベロップメントの戦略がありますので、これも政策の一つになるかと思えます。ですからご活用いただければと思います。

あと7-3はわからなかったんで、みんなProcedureとこれは呼んでいるということです。

あとは最後の7-5なんですけれども、先ほど石田委員からも、少なくともこれから取りかかるこのハンタワディの国際空港は、軍用に転用されたということは将来起こりえないんですねとか、起こらないんですねというところだけを一応念のため確認させていただいた次第ですけれども、今のところはそういう話はないわけですね。

府川 そうです。民間航空局、DCAが用地取得をし、民間航空事業に供するという
ことで計画されておるといふことでございます。

作本委員 ありがとうございます。以上です。

田辺主査 一通り終わったんですが、休憩を入れますか。通常10分ぐらい。じゃ、
35分まで。

午後3時26分休憩

午後3時35分再開

田辺主査 じゃ、再開しましょうか。

上から残すかどうか、あとコメントを修正する場合はコメントとして入れてくださ
い。

まず1-1から、石田委員お願いします。

石田委員 コメントを残しますが、少し文言を変えます。文章の初めは、「バゴー
市に新国際空港が建設されることになった理由を記述すること。」以上です。

折田 それはDFRにということですね。

石田委員 はい。必要であれば、「DFRに」ということを入れてあげてください。
それは統一していただければ結構です。

田辺主査 次に1-2、作本委員お願いします。

作本委員 これは除いてください。

田辺主査 1-3も除いてください。

1-4、石田委員お願いします。

石田委員 1-4は、簡単でいいんですが、やっぱり欲しいと思います。旅客数のみで
説明されていると、やっぱりどうしてもこういう疑問が出てしまうので。「ミャンマ
ー国の空港運輸マスタープラン」、正式な名前はわからないので、よく使われる名前
とか正式な名前を入れてください。とりあえず「航空運輸マスタープラン」としてお
きます。「航空運輸マスタープランについて説明を加えること」、DFRにですか。そ
の「マスタープラン」云々というところは正しい名前を入れてあげてください。お願
いします。以上です。

田辺主査 1-5と1-6、作本委員。

作本委員 次のともかかわるかもしれないんですが、あるいは石田委員の既に出さ
れたものとちょっとダブると思うんですけども、「バゴー市に国際空港建設を行う
必要性を明確に述べること。」ダブっているかな。

田辺主査 1-1と結構似ているかなと思うのですが。

作本委員 1-1とダブっていますか。

石田委員 文言としては……

田辺主査 この文言に加えるものがあれば。

作本委員 選んだ理由と……それをお願いします、私も一緒に。

石田委員 この文言でよろしいですか。

作本委員 この文言で、はい。「にて」というのが、「て」が要らないかもしれないけれども。

田辺主査 1-6は。

作本委員 1-6は、なしということをお願いします。

田辺主査 1-6はカット。

1-7から石田委員をお願いします。

石田委員 7は削除をお願いします。

8も削除してください。

9も要りません。1-1で言っていただけのわけですから。

10も不要です。以上です。

田辺主査 11は要らないです。

12、松本委員をお願いします。

松本委員 要らないです。

田辺主査 13、作本委員。

作本委員 13と14はカットしてください。

次の15なんですけれども、ここでは、「空港の利用者数を需要予測に基づき統一的に表示してDFRに記述すること。」「数は統一的にDFRに記述すること。」

篠田 すみません、これだけを読んだときに、「統一的に」というのがどういう意図なのかというのを。ちょっとかみ砕いて。

作本委員 1,000万人と1,200万人の、あのあたりなんですけれども。

篠田 整合性をとってということですか。

作本委員 整合性とまで言っちゃっていい。「整合性」のほうがいいかな。

府川 先ほどの説明だと……

作本委員 年次とかいろいろありますから。

府川 1,000万人という90年代の計画だったと。

作本委員 はい。だから何年次の、どちらかに。

府川 今は新しい需要予測があって、そこは1,200万をターゲットにしているということで、時点が違うものであったので、そこをレポートの中でわかりやすく。当時はこういう予測だったけれどもとか。

作本委員 「最新の需要予測に合わせて、整合的に」、「整合性」でいいんですかね。数字を合わせてくださいということだけなんですけれども。

篠田 「最新の需要予測をもとに空港の利用者数を正確に記載すること。」というような。

作本委員 「正確に」でいいですか。「DFRに記載すること。」

篠田 こんなニュアンスでしょうか。

作本委員 はい、そんなニュアンス。結構です、ありがとうございます。

田辺主査 16、17。

作本委員 16、17。これは今、16番は削除で結構です。

17番も削るということでお願いします。

田辺主査 18番、石田委員。

石田委員 18番は現状の記述以上に、やはりこれだけ大きな湖がそばに、グーグルマップとか上空から見ても目立つということなので、やはり少しは書いてほしいと思うんですけども。この文章を生かします。「空港予定地内にある二つの湖の概要及び湖水利用の現状についてDFRに記述すること。」だから、ここで「人間及び生き物」と入れると、何か変な気がする。何かおかしいですね、「人間及び生き物」と入れると。

篠田 これは、生態系について。

石田委員 そう、生き物は生態系なんですけど、生き物を鳥ないしは個人なり、ほかの生物が利用するという生態系なんですけど。それプラス湖の経済的利用、社会的利用、生計の利用も含まれているんです。じゃ、それは人間の利用だけに限りましょう。それがすっきりしますね。

折田 そうすると、ここの助言は二つの、湖水利用の現状を括弧書きしたほうがいいですか。このままでいいですか。

石田委員 普通、「湖水利用の現状」と書くと生き物のことは考えないでしょうかからこのままでいいんじゃないかと思います。

田辺主査 19番、松本委員。

松本委員 もし松下委員と後で一緒にしたほうがよい、もしくはその場所もそちらに移動したほうがよければ検討ですが、文言としては、「新空港建設による」、次は残して「国道1号線や東西道路の交通量」まで生かして、「の増加予測を行い」、その後しばらく消して、「合理的な範囲内で影響を評価すること。」最初から読みますと、「新空港建設による国道1号線や東西道路の交通量の増加予測を行い、合理的な範囲で影響を評価すること。」

松下委員 4-6もこれに合体して。

松本委員 いいですか。

松下委員 はい。

松本委員 場所はここがいいか、環境影響がいいかなんですが。要するに、間接的影響なので全体事項に持っていったんですが、でも環境影響のほうがすっきりしますね。なので、場所を4に持って行ってください。

田辺主査 じゃ、代替案の検討。石田委員お願いします。

石田委員 理解できましたので、2-1、2-2は不要です。

金籠 すみません、1-18に戻らせていただいてもよろしいですか。今、「湖」と書

いていただいているところなのですが、スコーピング案の中では「貯水池」という言葉で統一して書いておりますので。よろしいでしょうか。

石田委員 わかりました、「貯水池」という単語に直してください、ありがとうございます。

田辺主査 代替案は、何か先ほどのコメント。松本委員、何か代替案の検討は残さなくていいですか。

松本委員 もともと私の発祥ではないので。

田辺主査 ではないんですが。石田委員が……

石田委員 どうしましょうかね。私の理解では、これは代替案じゃないので。

松本委員 でも、それは最初のほうで書くんですよね。1-1のところだってそれを言っているんじゃないかなかったです。

石田委員 1-1はハンタワディが選ばれた理由について書くと。ただ、そこで比較云々は、直接には出てこない。

松本委員 マスタープランは違うんですか。マスタープラン段階で代替案じゃなかったんです。違いましたか。それも違う。

石田委員 1-1を見せてもらえますか。これはDFRですよ……マスタープランはどこでした。

松本委員 九つのというのはどこにあるんです。

石田委員 1-4。

府川 スコーピング案の中には、記載は28ページのところに記載があります。

松本委員 というか、そもそもそれが検討されたのはマスタープランで検討されているんですか。

府川 当時のマスタープランと呼ぶのかどうかわかりませんが、90年代当時にマンマー政府が。

松本委員 石田委員が指しているものと同じ。

石田委員 そう、私も今それに気がつきました。マスタープランという言葉をついに使いましたが、JICAとしてもマンマー国政府としても、今回のこの空港建設に当たって、いわゆる正式なマスタープランを近年つくったわけではないんですよね、きっと。つまり、マスタープランというものは91年、92年の二十数年前につくったものがマスタープランに相当するものであるということになるんじゃないかということに今気がつきました。その理解が抜けていました、ごめんなさい。

松本委員 そうすると、そこが代替案なのかなと、私はさっき勝手に理解していたんですけれども。

石田委員 そうですね。

松本委員 そこに一言、それをもとに代替案分析を記述するということだと思っております。違いますか、自分出だしていないので何とも言いにくいんですけれども。

府川 当時九つの候補があって、ここに記載したようなクライテリアは確認しているわけなんです、評価した結果としてハンタワディが一番になったという、そのプロセスについてできるだけ明らかにしていくということでございますよね。

松本委員 そうなんです。

松下委員 その趣旨を1と一緒に書いて。もう少し。

松本委員 さっきの議論はそうで。

石田委員 ということは、サジェスチョンをきっちり聞きたいんですが、松本委員のサジェスチョンは、この、あと1-4でしたっけ、見せてもらえますか。ここに「代替案」という言葉を入れようということですね。

松本委員 ここで石田委員が何について一番説明を加えてほしいかということですよ。マスタープランというか、その上位にある90年代初頭に行われたものですね。何か今までの議論でいくと、そのときに行った九つのプランの比較考慮みたいなものが一番説明を加えてほしいものかなと私は推測をしたんですが、もし石田委員がそうではなくて、ここで本当は書いてほしいことはそれではないということであれば、別途。

石田委員 それは、実は別個を考えていました。ここで書いてほしいのは、質問のほうに書いてある、いわゆる通常のマスタープランの中の項目である旅客や貨物数の推移の予測、それから国際空港が三つ、四つありますので、その役割分担というところなんです。だから九つの案の比較というのは、実は、今落とすと言ってしまうたけれども……

松本委員 じゃ、2-2を生かす。

石田委員 はい、2-1、2-2のほうなんです。ただ、それを代替案と呼んでいいのかわからないので。

金籠 そこはもう1-1のところ……

石田委員 じゃ、あつちは残しておいてください。残していただいて、1-4を残しましょう。1-4は残していただいて、その「マスタープラン」の後ろに括弧書きとして。左側の私の質問を見せてもらえますか。そこに「空港運輸マスタープラン」、いろいろ書いていますよね、とりあえずそれを全部写してください。その中に括弧書きで入れておいてください。

折田 これはそうすると、初めから括弧書きにせず、こういう形にしたほうがいいんじゃないでしょうか。

石田委員 そうということですね、はい。「マスタープラン」の後が括弧書きになりませんか。

それで2-1、2-2に行っていただけですか。

じゃ、2-2を生かしましょうか。2-2を生かした上で、2-2はちょっと要求が厳し過ぎるので、要はこんなことを書けないわけですよ。

府川 そうですね、そこまでデータは。

石田委員 書けないわけですよ。多分ないんじゃないでしょうか。そういう分析をしているという保証もないし。

高橋氏 1件よろしいでしょうか、オリエンタルコンサルタンツ空港部高橋ですけれども。実は9候補地の検討というのを91年から92年にかけてやったということは伺ってしまして。ただ航空局の文書保存期間が10年ということにして、詳細な状況ですとか報告書は2002年ごろに破棄してしまったということをお伺いして、ちょっと困っているところではありますが、その選定にかかわっていた人が今もOBとして連絡がつく位置にいらっしゃるようなので、9候補地の特徴の比較を、ヒアリングなどを行って……

石田委員 可能な限りということですね。

高橋氏 ええ。情報収集に努めたいと思っています。

石田委員 わかりました。それはできそうですか。

高橋氏 ええ。連絡がつくところにいらっしゃることはわかっていますので、今後の調査で聞き取りをやります。

石田委員 わかりました、ではお願いします。ということであれば、助言は、「9候補地の比較・選択について可能な限り調査を行いDFRに記述すること。」ありがとうございました。皆さんもありがとうございました、とりあえずそうしておきます。

田辺主査 3-1に行きます。3-1は残していただいて、若干文章を修正します。3行目ぐらいからです、「航空機の航路上に位置する可能性があることから」というふうにしてください。あと、後で作本委員のところで「20km北方」と書いてあったんですけども、これは20kmなんでしょうか、30kmなんでしょうか。

金籠 スコーピング案のところで20と。

田辺主査 じゃ、20にしてください。

篠田 多分、原文を生かして。

田辺主査 そうですね、それを初めに。原文を全部コピーしていただいて。後ろも全部そうですね。すみません、最初にその全文をコピーしてくださいという。それで20kmにした、はい。

3-2、作本委員。

作本委員 2と3、これは削除してください。

3-4について、やはりルート等について気になりますので、私のほうのコメントの下から、左の行の、「飛行機の進入ルートの設定や管制塔の建設場所などについては環境影響を予測し、可能な対策を講じる旨DFRに記述すること。」

折田 飛行機の進入ルートはおっしゃる通りなんですが、管制塔の建設というのはどういった影響を。

作本委員 管制塔は高さ。

折田 高さが、鳥類の衝突ということですか。

作本委員 これにぶつかることはないですか。環境影響、高い建物でしょうから。

折田 それは……

作本委員 どうなんですか、このあたり専門家の方。余り聞かない。

大和田氏 通常のアセス等では、管制塔自体のバードストライクについての記述はないです。

作本委員 ないですか。普通、日本では管制塔自体から環境影響が予測されるものはないですか。

加藤氏 日本エヌ・ユー・エスの加藤と申します。通常バードストライクを考える場合、日本のアセスでは、例えば送電線や風力発電のブレードを対象にし、一般の構造物や建物については、大体の鳥類は衝突を避けることができることを前提に、環境影響評価の対象として土俵には上がらないと理解しています。

作本委員 わかりました。じゃ、ルートだけで、後半なしということで。「ルートについて」、「は」を取ってください。ありがとうございます。

田辺主査 5番。

作本委員 5番は削るということでお願いします。

田辺主査 6番、松本委員。

松本委員 コピーをしていただいて、その上で一回確認ですが、連絡はいただいたんですが、今のところスコーピングマトリックスをつくり直してはいらっしゃらないんですね。

大和田氏 すぐにご指摘の通り三つに分けたものができてはおります。

松本委員 でも、私たちのところには来ていない。

大和田氏 ええ、まだ。

松本委員 じゃ、このままやらせていただきますが、最初の「社会環境の各項目については」というものを移動してほしいんですが、「改めて」の前に移動していただくと大体終わるんですが。その上で文言を言っていきます。確認してほしいんですが、「移転対象住民の存在が確認されたステークホルダー協議の結果を受け、ほかにも居住者や生産活動に利用している人がいないか慎重に吟味した上で、社会環境の各項目について」、「は」が要らないです。「改めて評価をし直し、適切に調査を実施すること。」実際は評価し直しているんだと思いますが、我々の段階ではまだそれを見ていないのでこういう書き方になります。

田辺主査 3-7、石田委員お願いします。

石田委員 要りません。

田辺主査 3-8、作本委員お願いします。

作本委員 これは要りません。

田辺主査 3-9、石田委員。

石田委員 3-9は先ほどお願いしましたので、コメントにしなくていいと思うんです。大丈夫です、落としてください。

田辺主査 3-10と11、松下委員お願いします。

松下委員 これは結構です、落としてください。

田辺主査 4-1、松本委員。

松本委員 これも近いんですが、残しまして、「旧日本軍が滑走路を建設していたことから、爆発物や有害物質などが埋められていないかを確認し、必要に応じて対応策を検討すること。」です。

田辺主査 4-2、石田委員お願いします。

石田委員 4-2は、4-3の作本委員のほうがより具体的なので、可能であればそちらと一緒にしていただきたいんですが、いかがでしょうか。

作本委員 どこ。

石田委員 4-3。

作本委員 じゃ、4-3は私のほうで文章を考えてよろしいでしょうか。

石田委員 ぜひお願いします。

作本委員 「周辺の灌漑用水への影響については、ミャンマー軍事政権の取り決めなので今後の調査できちんと確認し、DFRに記述すること。」以上です。ちょっとこれで。

金籠 軍事政権かどうかというか、現時点、その時点かどうかということは。

作本委員 これは要らないね……

篠田 「軍事政権の取り決めなので」というのはちょっと、今の政権を……

折田 あくまで確認するので、今後の調査でというか。

作本委員 要らないですか、わざわざあえて言わなくてもいい。

金籠 現時点ではもう軍事政権ではございませんので。

作本委員 昔の取り決めなんですよ。

金籠 かどうかということも、今後確認しないとわからないことですので。

作本委員 今の実際はどうなんですか。今の実際は、まだやっぱり軍事的なにおいては。移行したといっても

金籠 今は、見方としては。

府川 その評価はともかく、水利用の状況をちゃんと確認するということですよ。ね。

作本委員 以上です。石田委員からご確認を。

石田委員 「今後の調査で」、「具体的に」とかはいかがですか。「具体的に」とか、「正確に」とかは。

作本委員 そうですね。「具体的に確認し」……

石田委員 要するに、今、具体的にどういう取り決めをして、誰にどう配分するのかわかっていないわけですから、それを知りたいわけです。

田辺主査 4-4。

作本委員 4-4は削ってください。

すみません、4-3は石田さんもプラスと一緒にお願いします。

田辺主査 4-5、石田委員。

石田委員 これはどなたかが、どこかでもう既に助言にされているんじゃないかなったでしょうか。であれば、私はもうそちらに含めてください。かなり議論になっていたような。

折田 3-4ですね。

石田委員 3-4で。作本委員。じゃ、そこに私の名前だけ入れていただけますか。それで結構です、ありがとうございます。

田辺主査 4-6、松下委員お願いします。

松下委員 これは先ほどの松本委員の助言案と合体していただいて、結構です。

田辺主査 ここに入ってもらったほうがいいですね。

篠田 そうですね。

田辺主査 ここに入って。

4-7は削除してください。

4-8は、まずこのままコピペをしていただいて、「航空機の離発着に伴う騒音の被影響住民数、付近の病院・学校・宗教施設等の特に配慮が必要な」、「被影響住民数」の「数」はカットしてください。「住民、付近の病院・学校・宗教施設等の特に配慮が必要な施設を調査しDFRに記載すること。」

篠田 前半なんですけれども、「航空機の離発着に伴う騒音の被影響住民を調査する」という趣旨でしょうか。

田辺主査 そうですね。住民と、その施設と両方です。住民がどれくらいいるかという。

篠田 規模という。

田辺主査 そのエリアとか。

篠田 影響の大きさということと、そういうようなニュアンスですか。

田辺主査 そうですね、はい。

篠田 影響を受ける住民の規模。

田辺主査 そうですね、住民の規模ということ。

篠田 どのくらいの住民がいて、どのような影響を受けるかというニュアンスですよね。

田辺主査 はい。

篠田 施設の有無ですか。

田辺主査 そうですね、施設の有無。

篠田 これ、調査団は……

金籠 そうすると文章としては、「騒音」の上のところを、「伴う騒音の影響を受

ける」というふうにしたほうがいいですよ。

田辺主査 そうですね、それでいいです。

4-9、松下委員お願いします。

松下委員 これはもう落としていただいて結構です。

田辺主査 5-1、作本委員お願いします。

作本委員 5-1は落としてください。

田辺主査 5-2は。

作本委員 5-2は残させていただきまして、左の文章を一部使わせてもらって、「1990年代に用地取得の対象となった住民に対しては補償の有無などを改めて調査し、DFRに記述すること。」以上です。あるいは「90年」としたほうがいいのか、表現がわかんないんですけども。

折田 これでわかる。

作本委員 わかりますか。もしいればですけども。ありがとうございます。以上で。

松本委員 便乗させてもらっていいですか。5-7なんですけど、私はそれに、その後の再定住と2013年を入れるので、作本さんが1990年代で、その後の再居住と2013年という……実質的には人の行き来が3回あるんですね。2回だけなんです。90年代に出ていって、いつの間にか帰ってきて、また出ていくんじゃないですか。

折田 恐らく帰ってきた人もいれば、新しく住み始めた人もいると思うんですが、住民移転としては2回行われていると。

松本委員 でも、住民の移動に着目をする、出ていった人、出ていった場合と、それからまた帰ってきた者がいて、ここからまた出るというこの3通りの矢印がありませんよね。

折田 そうですね。

松本委員 それをトレースしてほしいので。作本さんが90年代を書いてくださっている、それにその後の再居住、私は5-7にとりあえず「再居住」という言葉を使わせてもらったんですが、それと2013年の移転とその補償の有無などをとということです。

折田 例えばこれですか、こういう……

松本委員 その時々適切に行われていたかどうかを確認してほしいんです。90年代と。

作本委員 かといって、さかのぼって補償しろということではないですね。

松本委員 ええ。現状を。

作本委員 じゃないですね、現状だけわかればいいですね。

松本委員 ええ。そこから先はDFRの議論のときにやっていただくということで、一応ここは、ただその用地……

作本委員 「過去の」と入れておきますか、「過去の補償の有無など」。いや、

「過去」を入れるとおかしいか。

金籠 これは、補償の有無を確認するというのであれば、その間の「その後の再定住」のところが要らないように思うんですが。

折田 二つでいいんじゃないですか。

作本委員 二つで。

松本委員 そうですね。でも絶対言うと思うんです。「いや、戻ってきた人たちだから、一旦補償していますよ」という議論が絶対あるような気がしてならないので。

折田 ただ、それも含めて2013年にまとめてやっているということだと思うんですが。

松本委員 なるほど。そうしたらいいですね。

若干気になるのは、前半が用地取得の対象で、後半が移転対象になっているというのがやや気になるんですが。

作本委員 ちょっと並びを、語呂合わせとしていいですね。

松本委員 要するに、1990年代及び2013年で用地取得、移転の対象になった住民。

作本委員 そうですね、そっちのほうがいいね。

松本委員 「移転の対象となった住民については補償の有無などを改めて調査し、DFR」……それでいいですかね。

作本委員 これでいいか、はい。

松本委員 「有無」か。まあいいや。

作本委員 「有無」。

松本委員 適切だったかどうか知りたいんですよね。

作本委員 じゃ、「実施方法」とか何かに言葉を変えますか、あるなしだけでは不十分だというご指摘だったら。

松本委員 作本さんの言葉をお借りいたしますと、当時軍事政権だったということなわけですので、やや気になるところではあるので。適切だったかどうかということだと。あの当時、補償は出しているとは思いますが。ただ、それが適切だったのかどうかということを確認してほしいので。

作本委員 「補償の実施方法」とか何かにしますか。

松本委員 余り詳しくは言わない。

作本委員 言わないほうがいいですが。

松本委員 ええ。「有無や妥当性」みたいな。

作本委員 「妥当性」のようにしますか。

松本委員 「補償の有無や妥当性などを」。

作本委員 「有無や妥当性」。

松本委員 はい。ということで一緒にさせていただけると助かります。

田辺主査 5-3はカットしていただいてもいいです。

5-4については残していただいて、「パゴダが新たに建設された背景を確認しDFRに記載すること。」

それから5-5は、多分先ほどのコメントと重なる部分もあるんですが、ただ一応生計回復を図るよう働きかけということで、一応その働きかけをするというところまでJICAさんに回答いただいているんで残そうと思っていて、後半の部分です、「1990年代の」からコピペしていただいて、これは過去の住民……一回上を見せてもらっていいですか。先ほどの表現と。「用地取得・移転の対象となった住民」というのをコピーしていただいて、それを下にも適用しましょう。「移転で」です。「用地取得・移転で対象となった住民の生計回復がされていない場合は」……これでオーケーです。

5-6は、これも残していただきますが、若干変更するので、コピペをまずしていただいて。「サイト内にある軍施設の移転先での影響を可能な限り調査しDFRに記載すること。」

5-7、松本委員お願いします。

松本委員 もう今の、さっきので。

田辺主査 5-8、作本委員お願いします。

作本委員 削ってください。

田辺主査 5-9、石田委員。

石田委員 これは残したいんですが、すぐ下の松下委員と重なっているんで、できれば一緒にしていただけると助かるんです。対象が若干違うんですけども、今改めて表を見ていると、確かに20番、21番、22番、25番はその通りだと思います。可能であれば、文章が整っている松下委員のほうに加えていただけるとありがたいんですけども。

田辺主査 いかがでしょう。

松下委員 はい、結構です。文章は……

折田 これでどうですか。今、一案をつくりました。番号だけ変えまして。

松下委員 ええ。「再検討をすること。」ですか。

折田 これは、「表」とか何とかと入れるとご指摘を受けるんで。

松本委員 それは何か共通項、何に関する項目でしたっけ。

松下委員 何だったかな……

田辺主査 住民がいるかないかという話ですよ。いるということがわかったので。

松本委員 表10-1の13……

松下委員 じゃ、「居住者に関連する事項(何々)」とかですか。

松本委員 表10は何かタイトルは。スコーピングマトリックスですか。

折田 スコーピング案です。

松本委員 じゃ、私のところと一緒に……

田辺主査 いいですか。

松下委員 はい。

松本委員 ひょっとして私のあれと一緒にですか。先ほどのスコーピングマトリックスで言った、社会環境の各項目については評価をし直してくださいというのと。

松下委員 じゃ、一体化します。

松本委員 同じじことですか、これは。P.33一緒にという。社会環境の評価項目であれば。

石田委員 松本委員の質問、コメントは何番になるんですか。

田辺主査 3-6です。

石田委員 3-6を見せてもらえますか。

松本委員 ほとんど原案どおりなんですが。スコーピングマトリックスの中で社会環境項目というふうに括っている。

松下委員 同じことですね。3-6のほうがよりわかりやすい、一般的な表現ですね。これでいいと思います。具体的な番号を書くよりは。

折田 そうしますと、5-9と5-10を合わせると。

松下委員 はい。名前だけつけ加えていただければ。

石田委員 私も結構です。

田辺主査 5-11は。

松下委員 これは残していただきたいと思います。

折田 このまま残す。

松下委員 はい。

折田 わかりました。

田辺主査 6-1、石田委員。

石田委員 6-1と6-2は、6-1のほうがより重要だと考えているんです。先ほど松本委員から、いわゆる一堂に集める協議だけじゃなくて、個別のインタビュー調査なりを別途やるのがいいんじゃないでしょうかという提言で、私もそう思うんです。ただし、それはステークホルダーになるのかというところがよくわからないので。要するに環境社会配慮は、正式にはステークホルダー協議以外の道具はないんです。だからそこで悩んでいるだけなんです。本当は松本委員がおっしゃったことをぜひやってほしいんです。そうするとステークホルダー協議じゃなくて調査になるのかな、やっぱりステークホルダー協議なのかな。

松本委員 例えば、「ステークホルダー協議が公正なものとなるため、非公式な情報収集等を政府代表者がいない場で行うよう努めること。」とか、そういう言葉ではどうなんですか。

石田委員 すばらしいと思います。

折田 「ステークホルダー協議が公正なものとなるため、非公式な情報収集等を政

府代表者がいない場で行うよう努めること。」

石田委員 政府代表者が.....

松本委員 「政府代表者がいない状況で聞き取り調査をするなど補完的情報収集に努めること。」

大和田氏 今までステークホルダー会議の段取りというか、場所の確保や何かはミャンマー政府にお願いをしているので、政府に言わずに我々だけでステークホルダー会議が開けるかということ、現実的にはかなり難しいと思います。

石田委員 こういふのはどうですか、「ステークホルダー協議で得られる情報を補完するために」といふのはどうですか。「非公式」といふのは、僕もちょっとまずいかなと思っているんです。「非公式」といふのを公式に書くのは。

松本委員 これは、このまま翻訳してミャンマー政府に渡すんですか。

篠田 さすがにこのまま渡すわけではないですが。ただ、基本的にやっぱり助言は先方とやりとりをさせていただくので、「あなたがたがいないところで」といふのは、ちょっと言いづらいものがあると。やはり先方との協力事業でもあるので、「非公式に政府代表者がいない状況で」といふのは、少し表現を変えていただいたほうが正確かなというふうに思います。

松本委員 全然そこは。思いをそのまま書いてみただけ。もう少しポリティカル・コレクトな文章を。

折田 そうすると、例えば単にこれだけ残すとか。

松本委員 意図が調査団に伝わればいいので、「ステークホルダー協議を補完するため」.....

石田委員 例えば、「インタビュー等の個別の情報収集に努める」とかですね。

松本委員 そうですね。住民ですよ、ここで石田さんが言いたいのは。

石田委員 はい、住民です。

松本委員 被影響住民からの.....

石田委員 はい、被影響住民に限っていいと思います。

松下委員 直接の意見聴取。

松本委員 「意見聴取に努めること。」そうすると、結構ポリティカルには。ステークホルダーの協議そのものではないという意味なので。ステークホルダー協議は政府と一緒にやることなので、あくまでそれ以外の場で。

篠田 社会経済調査の一環として、こういった試みができるのか。

中村氏 エヌ・ユー・エスの中村です。移転対象の住民には社会経済調査でインタビューは行います。これはできますが、それ以外の住民となりますと、まずどういう人を選ぶかや、どのカテゴリーにインタビューするかを決めるというのはかなり難しいと思います。

作本委員 そういう集会の自由というの認められているんですか。しかも外国人

がこういうのを勝手にやったら大変なことになるんじゃないかなというか。そういうのをできるんですか。

松本委員 そんなに厳密な話をしているのではなくて。

作本委員 うん、会いに行つて。

折田 例えば社会環境調査の中で実際の感触を含めて確認・収集することだと思うんですが、それはこの助言に従えばそういう対応はしますということなんですが、それでよろしければ。

松本委員 ぶっちゃけ言うと、要するに石田さんが言っているのは、政府がいないようなフランクな場でも話を聞いてくださいねということ、少しポリティカリー・コレクトな文章にするとこうなるということ。真意としては、「もう少しフランクに話し合える場でも情報収集してくださいね」と本当は書きたいだけなんですよね。そうですね。

石田委員 はい。調査なさるのは空港用地、空港に関連する調査ですよ。それと、あとアクセス道路に関連することなので、そこで住民と接触をなさるじゃないですか。その住民の人たちに意見聴取を別途してくださいということです。普通だと、その人たちをある一定の場所に集めますけれども、そこだけじゃなくて、調査に行かれたときにインタビューをしてください。それから、恐らく前段のほうで、社会調査の中でこれからその住民のRAPをつくっていくための経済状況とか社会状況とか生計を聞くと思いますので、そういうところでも、ステークホルダーで本来であれば聞きたいようなことをそこでも聞いてくださいということです。

松本委員 ただ、政府と一緒に行くんじゃないんですか。調査は。そういうときは調査団だけで行きますか。

大和田氏 政府と一緒に行きます。

松本委員 行きますよね。だから、多分同じことだと思うんです。政府の人と一緒に行ってインタビューをやった場合。

石田委員 とりあえず、ミャンマーの場合は個別に出かけることはできないでしょう。

大和田氏 今まで個別に出かけられたことはない。

石田委員 ないですよ、許可の問題もありますから、範囲の問題がありますから。だから、その中でやりくりしていただいて、私も経験ありますけれども、たとえ一緒に行ったとしても、その政府の人と仲がよくなると、彼らは村人としゃべっていたり、こっちに任せてくれたりする。そういうときはいいチャンスだと思うんです。

折田 ご主旨は理解しました。助言は助言として、どういう形でできるかというのを、この趣旨を踏まえながら調査で考えていくしかないかなと思うんです。ここで、前提条件がそうなっている中でどうしようという、多分その議論はできないんじゃないかなと思うんですが、ここから先について。これはこれとして、助言として残し

ていただいて、どういうふうに対応していくか考えますと言うことだと思っております、それでよろしいですか。

松本委員 もちろん。真意が伝わってさえいれば大丈夫ですよ。

石田委員 ただ、ここにいる全員が少なくとも調査の難しさというものとか制限要因を理解した上で、やはりこういう助言が出てきたということで、それは調査のほうで反映させていただくと。

折田 はい、おっしゃる通りです。

石田委員 ということが理解できればいいんじゃないでしょうか。恐らく、ミャンマー側に言ったとしても、ミャンマー側も、ぴんと来る人もいますけれども、ぴんと来ない人も結構多いと思います。

田辺主査 じゃ、6-2。

石田委員 6-2はそのまま残してください、お願いします。「ベニュー」を「場所」にさせていただけますか。「日時」の後の「ベニュー」という片仮名を……ごめんなさい、6-3でしたね、すみませんでした。

折田 6-2はどうしますか。

石田委員 これは余り意味がないんじゃないかな。

折田 これは削除ですね。

石田委員 自分で書いておいて何ですけれども、こういう話じゃないと思うんです。落としてください。それはもう調査団のほうで、皆さんよく拝見するお顔で、御存じでしょうし、こちらが言いたいこともわかっておられますから、特にあえてそれを出すことは必要ないと思います。よろしくお願いします。

折田 6-3は、そうしますと「場所」に変えてこれを残すと。

石田委員 はい。

折田 はい、わかりました。

田辺主査 すみません、6-4を新たにつくっていただいて、先ほど代替案のステークホルダー協議の確認という話をしたので、そのことについて一言コメントを入れたいんですが。「代替案検討時のステークホルダー開催状況を確認しDFRに記載すること。」というのを入れたいと思います。これがヒアリングでやるということですよ。

中村氏 これは代替案の検討のときにステークホルダーミーティングを行っているかということですか。

田辺主査 やっていないとまずいですよね、ガイドライン上は。

大和田氏 おっしゃっている質問の意味は、1991年から92年に9地点からハンタワディを絞り込んだときにステークホルダー協議をやっているかどうかというご質問ですよ。

田辺主査 ええ。

大和田氏 先ほどオリエンタルコンサルタンツの高橋のほうからご説明しましたが、

行政文書の保管期間は10年ということで、紙で証拠が出てくる可能性は非常に低いんです。今、どうやって情報を収集しているかということ、DCAにかつて勤めていて地点選定にかかわって、今は退職されている方のところに聞きに行こうということなので、残念ながら記憶に頼った、その人の記憶から呼び起こそうということなので、証拠を出せと言われると、その人がそう言ったということしかできない。それでよろしければ、その人に、「ステークホルダー協議をやったの、やらないの」という質問はできるけれども、「やった」という答えが返ってきたときに、「やった証拠はありますか」と言ったときに、多分出てこない。それでよろしければ。

田辺主査 それはDFRの段階で判断する。

金籠 そういう意味では、例えば、「開催状況を可能な範囲で」とか、そういうものを入れさせてもらうというか。

松本委員 逆に審査課に聞きたいのは、スクリーニングフォームにどう書いてあったんですか。

篠田 これはまだ要請が出ていないんでしょう。

松本委員 まだスクリーニングフォームが来ていない。

篠田 つまり、この案件は円借款なんですけれども……

松本委員 融資要請が来ない限り、これは出てこない。

篠田 そうです。要請は出てきていないので、そういう政府チャンネルでこういったスクリーニングフォームが出てきている状況ではないんです。

松本委員 そういう場合、スクリーニングフォームは出されない。

折田 はい、出ません。

作本委員 環境省だってまだできていないのに。環境資源省ですよ、それ自体なかった時代の話だから。この時期は外務省の付属の委員会だけです。ですからステークホルダーという概念さえないと思います。

折田 繰り返しですが、そういった状況ですので、ここに一言補足で入れるというのは余りよろしくないでしょうか。つまり「可能な範囲で」と。つまり、この趣旨は口頭でしか確認できないという趣旨ですが。

田辺主査 「可能な範囲で」ということは入れてもいいですが。

折田 いずれにしろ、確認した結果についてはまたDFRに記載して、助言委員会で議論させていただければと思います。

松本委員 ちなみに、審査課としてはガイドラインの代替案条項は、どうやってこれはクリアしているというふうに判断されているんですか。

折田 これはまだ、要は審査に入っていない段階なので、多分レポートとしてどう把握しているかだと思うんですが。

松本委員 どういう意味ですか。

篠田 今おっしゃられたのは、環境レビューとしてという意味ですか。

松本委員 環境レビューではないですね。

折田 つまり、今の段階で代替案に関する情報が全部集まっているわけではないので。多分、今回の助言も踏まえて、もっと必要なところがあるので、ここを確認した上で最終的に代替案の検討についても必要な情報は全部集まったものを確認していく。

松本委員 要するに、審査課としても代替案の検討に十分な情報が今あるというふうには理解していない。

何となく、助言委員会にばかり振られているけれども、そもそも審査課はどう思っているんですかという話が一切ないので、ちょっと違うんじゃないのかなと思っています。審査課がガイドラインをもとにちゃんと代替案検討がこのスコーピングの段階でされていることを一旦確認する必要はあるはずですから。

篠田 ただ、もうちょっと肉づけはされているという形になるんですね。

この案件は、冒頭から申し上げているように海外投融資の案件で、ようやくこの後ろにいる事業者さんが事業権を取って、まさに今から調査を始めようというスコーピングの段階なんです。残念ながらほかの協力準備調査と違って、「JICAです」と言って、いきなり情報が全部取れるような状況じゃなくて、やはり事業者としてまずは先方と当たっているので、正直言って情報は限定的なところがあって。それはここから多分とってこられるものだと思うんです。多分、最終的なDFRとしては、もう少し情報としては盛り込まれてくるはずだということはあると思います。

なので、今回そういった助言もいただいたので、可能な範囲で、どこまで可能か、20年、30年前の話なので、それを注視しながら見させていただくということになるかと思っています。

田辺主査 よろしいですか。

7-1ですか。

作本委員 作本ばかりなんですけれども、1から4までは全部削除をお願いします。

お伺いしたいんですけれども、この空港の敷地なんですけど、これは国有地ですよね。

府川 はい。

作本委員 国が持っている土地ですよね。そうすると、今我々がこの国際空港をつくる敷地以外に広さがまだ相当残っていますね、まだ空き地が残っている。

府川 はい。

作本委員 将来そこは軍用に利用される可能性は、よく一般の客用のとそういうのが隣接していることがあるんですが、残りの土地をそういうことに使う可能性があるのかどうかというところで。もしそれにそういうことをミャンマー政府がした場合に我々としては、ここが恐らくミャンマーで一番重要な国際空港になるかと思うんです。ヤンゴンのかわりになるかもしれない。そんなときに、ここに一緒にあわせて、この残った土地に軍用の飛行場をつくる可能性があるんだろうかという不安なんですけれども。

府川 7-5のご質問のところですよ。

作本委員 ええ、5番目なんですけれども。

府川 ここはDCAが空港開発のために用地取得をしているところなので。

作本委員 用地全部そうですか、国が持っていますよね。

府川 DCAがですね。

作本委員 DCA、はい。

府川 DCA、運輸省航空局になりますので、仮に軍が使うのであれば、軍が持っている土地ということになる。同じ国有地でも所有者は誰かということ、DCAの場合は軍の場合と違って、ここはDCAの所有です。

作本委員 将来その敷地の一部を軍用に、建物を使うことはあり得ないと思うんですけれども、その土地の一部を軍用にとすることは。

府川 すなわち、この42haの幾分かについて、DCAの所有から軍の所有に移管するようなことがあるのかどうか。

作本委員 今は全部DCAが持っているかもしれませんが、一部が.....

府川 すみません、そこはわからないということですよ。ただ、意図としては、DCAが民間航空施設の建設のために確保しているものであって、今回その第1期分に取り組みようとしているという、それはファクトとして言えるのかなと。

作本委員 私はもう一つ、隣に軍用の施設に入ってきたから問題があるのかないかと、それもわかんないんですけれども。航行の安全その他を考えると。例えばこの軍用施設が、一部将来入ってくることを今確認しているということは、あり得ない、無駄な質問になりますね。

府川 今はないという。

作本委員 全くわかんないですね、その時々政権の判断かも。わかりました、これも削除をお願いします。

田辺主査 一通り終わりましたので、とりあえず残っているのだけ確認をしましょうか。

1-1ですね。よろしいですか。

石田委員 はい。

田辺主査 それから1-4。

石田委員 マスタープラン。はい、いいと思います。

田辺主査 次が1-15。よろしいですか。

作本委員 はい。

田辺主査 それでは、1-18。石田委員です、よろしいですか。

石田委員 はい、結構です。

田辺主査 次が1-19ですね。松本委員よろしいですか。

松本委員 これは4-6に移動します。削除します。

田辺主査 そうですね。「4-6に移動」と、これだけ書いていただいて。

次が2-2ですね。石田委員よろしいですか。

石田委員 2-2。「可能な限り調査の範囲内で」、はい結構です。

田辺主査 3-1が、大丈夫です。

3-4。

作本委員 これで結構です。

田辺主査 3-6。

松本委員 オーケーです。

石田委員 3-6をもう一回読ませてください。そうでしたね、わかりました。

田辺主査 次が4-1ですか。

松本委員 オーケーです。

田辺主査 それから4-3ですね。

作本委員 はい。

田辺主査 次が4-6ですね。

松下委員 オーケーです。

田辺主査 次が5-2、作本委員です。

作本委員 はい。

田辺主査 次に5-4です。はい、大丈夫です。

次が5-5ですね。5-5は大丈夫です。

5-6も大丈夫です。

5-10ですかね、松下委員です。

松下委員 10は、これは3-6と合体しております。

松本委員 3-6に。

田辺主査 3-6に移動したんで。

5-11。

松下委員 これは結構です。

田辺主査 次は6-1。

石田委員 はい。

田辺主査 6-3。

石田委員 6-3はオーケーです。

田辺主査 6-3ですね、6-3と6-4。はい、オーケーです。

7は特にはないですね。

作本委員 すみません1-1に、石田さんのところなんです、必要性のところに作本も足してください。

石田委員 そうですね、はい。

中島氏 すみません、1点だけご質問させていただいてよろしいでしょうか。4-1な

んですけれども、旧日本軍がという話で、これは爆発物の調査といったときに、ヒアリング調査、もしくは地盤調査、どのようなところまでイメージをされているのかなと確認させてください。

松本委員 私はその専門ではないので、一般的にそういうものが埋まっていないかどうかのチェックをするものがやられていけばいいのではないかとと思います。

中島氏 現実的に調べるとなると、さっきの回答にも書いている通り、建設工事時点で調べない限りは、テクニカルにいくと全部穴を掘って、それでミティゲーションをしない限りは、埋まっているものはわからないというのが実態です。

松本委員 つまり、建設工事段階まではできないと。

中島氏 ただ、抽出したところを掘って、まずないでしょうと。あとは周辺ヒアリングとか過去の調査をできる限りやってという程度は、多分できると思うんですけれども。

松本委員 どっちにしても、あったら工事自体を止めざるを得ませんもんね。

中島氏 そうですね。

作本委員 練習に使った鉄砲の鉛は入っていないのか、有害物質に。今よく基地なんかで問題になるんですけれども。

松本委員 もちろんこれは建設工事中でいいと思います。なので、「確認し、必要に応じて対応を検討すること」というのは、むしろ工事中にこういうことをしたほうがいいみたいな検討みたいなものでも全然構わないと思います。

田辺主査 じゃ、一通り終わりましたんで、日程の確認ですか。

篠田 お疲れさまでございます。本日の助言案ですが、冒頭に申し上げた通り、助言確定を7月3日金曜日の7月の全体会合で行わせていただければと思ってございます。本日、比較的しっかり助言をつくり込んでいただいたかと思いますが、1週間ほどメール審議の時間をとらせていただいて、6月30日までに助言案を固めていただければというふうに思っております。1、2、3と経過した後に、3日の助言確定ということでお願いできればと思いますが、よろしいでしょうか。

よろしければ、そのような形で進めさせていただきます。本日は以上になります、どうも長い間ありがとうございました。

午後4時43分閉会