

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

フィリピン国新ボホール空港建設及び

持続可能型環境保全事業

(協力準備調査 (有償))

ドラフトファイナルレポート

日時 平成24年4月6日 (金) 14 : 00 ~ 17 : 22

場所 JICA本部 112会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教

田中 充 法政大学 社会学部及び政策科学研究科 教授

谷本 寿男 恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授

二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 准教授

日比 保史 一般社団法人コンサベーション・インターナショナル・ジャパン
代表理事

松下 和夫 京都大学 大学院地球環境学堂 教授

米田 久美子 財団法人 自然環境研究センター 研究事業部 研究主幹

JICA

<事業主管部>

武藤 めぐみ 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課 課長

柳内 将成 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

轟 由紀 東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

森住 直樹 経済基盤開発部 運輸交通・情報通信第三課

<事務局>

河野 高明 審査部 環境社会配慮審査課 課長

高橋 志麻子 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

青井 正 株式会社日本空港コンサルタンツ 取締役 執行役員 国際業務本部長

後藤 孝志 株式会社エヌジェーエス・コンサルタンツ 技術三部 部長

午後2時00分 開会

○河野 それではお時間になりましたので、ただいまからフィリピンボホール空港のドラフトファイナルレポートのワーキンググループを始めたいと思います。

それで、まず主査ですが、過去の回数で、できましたら今日は二宮先生にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

まず冒頭に業務主管部のほうから補足説明をさせていただきますので、その後に質疑応答ということをお願いしたいと思います。

○轟 フィリピン課の轟と申します。よろしくお願いたします、

今日は7名の委員の方がいらっしゃってくださって、本件に興味を持っていただいております。そのうち4名の方は前回6月のスコーピング委員会のときにいらっしゃっていただいていたのですが、その他の3名の方は今回初めてということもありまして、まず、皆さん、資料のほうは事前に読んでいただいていると思うんですが、全体の事業の概要と、特に、私は10月以降2回現地に行っておりまして、非常に事業の必要性というのもしひしひしと感じながら担当しております。その点についてちょっと補足したいということ。そして、どうしてこんなに遅れてしまったのかという、前回6月に委員会があったときには10月にこの委員会が開かれる予定だったのですが、その後どういう経緯で今に至ったのか、そして今後どのような感じで進めていくのかということについてお話ししたいと思います。

事業の目的ですが、やはり二つ名前が並列化している新ボホール空港の建設及び持続可能型環境保全事業ということで、この二つがどういう関係なんですかというご質問もかなり多かったと思いますので、ここでもう一度整理したいと思います。

まず第1の目的は、今非常に危険な状況にさらされております現空港にかわる新空港を建設するという事なんです。これが、自然の豊かなパングラオ島がサイトであるということから、空港による直接の、例えば汚泥の流出とか、そういうものがなかったとしても、そういう場所でやるということ自体で、我々としても環境保全のほうもやっていかなければいけないのではないかとということで、この場所が重要なポイントなんです。これで第2の目的、パングラオ島の環境保全ということになっております。

この環境保全の中に二つ今考えているものがございまして、一つは、この1番目の観光施設等の個別排水処理の強化です。今回、実は下水道の基礎情報収集をやったのですけれども、後でも説明しますが、下水道のF/Sというのはなかなか難しいということがわかり

まして、他方、観光施設では個別の排水処理をやっているのですが、その施設とか、それをメンテ、また年何回か検査が入るわけですが、その強化ということは今やるほうが重要ではないかということで、こちらのほうを技術協力なり何らかの形で入れたいと思っています。

二つ目は、観光開発プログラムという、全体のボホール市の観光開発というわけではないのですが、特にパングラオ島の中で、既にアロナビーチとか、非常に観光施設が偏っていて、たくさんの観光客が来ていらっしゃる部分があるんです。そういった部分から環境保全をしていくべきだという考え方から、観光客の利用調整管理という観点に立った開発プログラムを行いたいと思います。そして、皆さんからどうして上水道はやらないのかというご意見が出てくると思うんですが、これは、マスタープランをかなり詳しいものを AusAID のほうでもうやっておりまして、今、現地の政府、州政府のほうで F/S を実施予定で進めております。ですから、ここをかぶってやるということは全くお金の無駄になってしまいますので、ここは全く別で、もちろん今後開発に整合性をとっていく必要はあるのですが、我々の支援対象には入れないということで、この二つが事業の目的となっております。

事業対象地ですが、このボホール州です。対岸にセブ島がございまして、ボホール州は、これでは小さく見えますけれども、実は割と大きくて、沖縄の3.4倍の大きさを誇っております。この端にありますのがパングラオ島で、このパングラオ島の青い部分を拡大したものが空港建設予定地のパングラオ島です。これだけ見ると、何か空港がやたら大きく見えるのですが、パングラオ島自体は80平方キロメートルで、空港の敷地は215ヘクタールですので、2平方キロということで、80分の2ですので、空港に覆われてしまうといったものでは全くないということをお伝えしておきたいと思います。

前回のご質問で、この島につくるのはいいんだけど、今「タグビラン市街」と書いてあるところあたりに現空港があるんですけども、そこからの交通手段とかはちゃんとなっているんですかと、もうオーバーオールにちゃんと開発プログラムはできているんですかというご質問がかなりございました。その点についてですが、ここは写真を見ていただくとわかるとおり、この島で一番立派なインフラではないかと思うほどのコーズウェイ、つまり島と島を結ぶ橋というか道路が、4車線でちゃんつくられております。これは島の南側ですが、北側には2車線のものがあります。こちらは4車線です。空港にちょうど行くメイン道路もかなり拡幅がございまして、需要が増えても大きな問題はないと考え

ております。

あと、空港敷地内につくることで自然の悪化があるのではないかということでしたが、今の状況というのは、皆さんいろいろな専門の観点から解釈されると思うのですが、このような写真の状況です。非常に乾いていて、やせた土地だということは、私も素人ではございますが、感じました。

何が危ないと言っているかなんですが、これは、実はあまり知識を持たずに行くと、着陸して突如とまるというので、「ああ、怖いな」で済むんですが、実はあつてはいけない空港だということが、今回空港の専門家である森住職員が行って、これは今まで見た中で一番危ない空港だと。

何が危ないか。この①からちょっと説明しますが、滑走路長が300メートル不足しているんです。ですから、もしものときにオーバーランがあったとき、または早く着陸してしまったところに学校が建っているんです。あの小学校というのは、あの赤い文字のところ、私はあそこに立っていたんです。そうするとあちからちょうど飛行機が来まして、今まで見たことのないような大きな飛行機で、その場で私、倒れてしまったんです。そういったところをとおって子供たちが学校に行っている。そういう状況は皆さんちょっと想像しがたいと思うんです。ですから、普通ですと羽田空港とかで立入禁止になっているようなところが、全くフェンスにも覆われておらず、人が住んで小学校があるという状況。

そして②ですが、着陸時の滑走路の逸脱に備えた着陸帯というのがございますね。75メートルの幅を確保しているんですが、この75メートルの中にこの写真にありますように住宅密集地がある。ですから、少しでも滑走路から逸脱したときは、そこにぶつかるという可能性があります。

上のほうは空から見た図です。今度は横から見てみます。これが③ですが、旅客ターミナルと滑走路の間が近過ぎるんです。今二つの飛行機をかいていますけれども、皆さんから向かって右側の飛行機が駐機しているときに、もし飛んできた飛行機がずれたりしたら、そこでぶつかってしまうといった状況です。

④は、航空保安無線施設が全くないので、目視飛行のみということで、空港利用時間も限られていて、いつも混雑しているという状況です。現在、マニラとタグビラン空港の間を7往復しております。すみません、ちょっと早口になってしまっていますが、時間の関係です。

目的の2の環境保全のほうですが、やはりここは皆さんにご指摘いただいたように、ポ

ホール・マリン・トライアングル、BMTと呼ばれる非常に自然豊かなところでして、八つの海洋保全地域を持っています。他方、ここの星印に書いてありますように、観光客がアロナビーチというところに集中しておりまして、そこはこの間行ったときにドルフィンウォッチングの船がたくさんあって、本当に集中しているなという感じがございましたし、またフィリピンの法律で、海岸から20メートル以内には商業施設を建ててはいけないのに、そこにも建っていたりということで、ちょっと乱開発しかかっているなというところがございます。

他方、非常に自然豊かなところも残っておりまして、この湾になっているところがパングラオ湾です。そこで、干潟というんですか、かなり向こうまで歩いていける。ここに埋立地のリゾートをつくらうなどという動きも民間側から出ているけれども、政府側は、ここはそんなことはやらないと。ここは非常に重要な漁場となつてございますので、漁師の方たちとも共存できる状況が続けていくことが重要です。

今までの案件形成の経緯と今後ですが、これは、2011年4月に本協力準備調査が開始されて、コンサルタントの方たちに非常に汗をかいていただきました。6月にスコーピング時助言委員会があつて、このうち4名の方にいらっしゃっていただきました。その後、これだけ危ない空港なのに、大統領が、こちらのほうが資金的に安いお金が済むのではないかということということで、現空港の拡張を示唆したんです。我々も調査団のほうも、いろいろなフィリピンの大学の先生たちも、パングラオ島での新空港で縮小案でやったほうが良いということだからかなり要請をしまして、コンサルタントの方たちにも縮小案をつくっていただき、それをDOTC（実施機関）に持っていったところ、3月、先月です、大統領が了承したと。今まで追加調査等も実施したかったのですが、やるかやらないかわからない案件に対して追加調査を実施するということは国民の税金の無駄遣いということもあつて、ずっと延期しておりました。今回、住民移転の調査とか、個別排水処理強化、（全体の上水F/Sをやっていますので、）空港に特化した給水、あと空港縮小案の概略設計等を追加調査いたします。フィリピン側も、大統領が今非常に、そんなに危ない空港だったら早くするようにということであつて要請をしております、我々としては、その要請が出て、しかるべき手続をとつたうえで、6月以降に審査をしようと考えております。

すみません、ちょっと早口になってしまいましたが、私からのプレゼンは以上です。

○二宮主査 よろしいでしょうか。

日比委員は、今日はお休みですか。

○轟 15分遅れというメールが入っていました。

○河野 すみません、遅れて来られるそうです。

○二宮主査 遅れて来られるんですね。わかりました。

ご説明をありがとうございました。

本日主査を仰せつかりました二宮と申します。よろしくお願いいたします。

では、今日は助言をたくさんいただいておりますので、まだお着きでない委員もおられますけれども、順番に、時間内で終わりますように、効率的にやりたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

もう順番にいきたいと思います。全体事項のところから、14の助言がございますが、順次、関連するコメント・ご質問のところでご発言をお願いいたしたいと思います。

谷本委員のところは、これはご指摘ですね。

○谷本委員 はい、1番は、これで結構です。わかりました。

○二宮主査 松下委員はいかがでしょう。

○松下委員 2番と3番ですが、これについては、先ほど概要説明をしていただいて、それから回答を書き添えていただいて、大分わかりましたが、私の読み方が不十分だったかもしれませんが、この資料を読む限り、明確に理解できない部分があったので、こういった関係について、よくわかるような記述をしていただきたいと思います。

それから、4番、5番についても、この説明をいただいたので、了解いたしました。

○二宮主査 2、3のところは、特にリアクションはなくてもいいですか。大丈夫ですか。

日比委員は来られていませんので、ちょっとそこは飛ばしまして、9、10は私のところですが、これは他の委員にも関連するご質問が幾つかあったようですけれども、キャリング・キャパシティといいますか、モニタリングを行って順応的に管理をするという、ここは先ほどご説明のあった環境保全という意味でも非常に重要なプロセスを組み込んでいるという理解でいいのだろーうと思いますけれども、ちょっと具体的な体制とか方法がわからなかったものですから。

この①、②、③、これは非常におもしろいといいますか、魅力的な仕掛けをつくる予定だということですが、ほぼこの三つのことが考えられるという表現でご回答いただいておりますけれども、あくまで事例的にお出しいただいたのか、かなり具体的にこういうことをおつくりになるということが念頭にあって、実際にもう準備が進んでいるという理解でいいんでしょうか。

○轟 こういうことが考えられるというところで、まだ今の段階では想定段階なんですけれども、こういうことを、順応的管理といったことをやりたいとか、調整管理をやりたいという意見は、ボホール州政府のほうからも非常に出ています。ただ、ここに書いているほど具体的に、組織をつくってやりましょうというところは合意できていると思いますが、ここの具体的なインプリメンテーション・スキームについては、これから話を詰めていかなければいけないと思っています。

○武藤 確かに、審査で詰める一番重要なことかなと思っています。

○二宮主査 そうすると、やらない可能性もあるということですか。

○武藤 それは想定していません。

○二宮主査 何らかの形で、これそのものではないかもしれないけれども、それに近い機能、類する機能を必ず持たせるということですね。

○武藤 はい。

○二宮主査 わかりました。ぜひそういう形で進めていただきたいと思っています。これは、後で日比委員が来られたらまた言及されるかもしれませんが、後ろのほうで日比委員も同じようなご指摘をしていたと思います。

それから、10番のところ、これは短期の優先プログラムというのを列記していただいていたけれども、これはいつもこういう話になるんですけれども、どうしても観光開発というのも一つ主眼に入っていますので、そこに人の入り込みとか、関連産業の張りつきとか、そういうことが起きてきますので、それらを整理的に、まちづくりといいますか、地域が発展していくために、交通上のルールをどう整備するのかということについては、あまりそのリストの中には重要性を持って入り込んでいなかったような印象がありましたので、そこをどうお考えかということでもあります。この「交通等の規制誘導ルール等も含めている」というのは、もう少し具体的なご説明をいただければと思うのですが、どうでしょうか。

○轟 多分ガイドとか、そういったものの導入も考えていますので、例えばここはこれだけの人数でこの時間は行くとか、ちゃんと説明できるガイドとこの量の人がこの車に乗っていくとか、そういうイメージだと考えているんですけれども。ですから、道路をつくるとか、そういうものよりも、もっと交通量の制限とか、そういったものを考えています。

○二宮主査 それは可能ですか、具体的に。入り口のところに、コースウェイですか、非常に立派な道路があって、入り込みは非常にスムーズにできそうですけれども、入ってき

た後に既存の道路を使うわけですから、そこがちょっと心配だなと思います。

○武藤 短期の優先プログラムでは、今のような規制誘導ルールをまず考えていって、あとは恐らく長期の視点も必要なんだと思うのです。新しい道路をつくるのがいいかどうかわかりませんが、少なくとも今ある基礎的なインフラをどのようによりいい方向に持っていくという議論が必要で、そこは11ページの45番、これも二宮委員のコメントですけれども、こちらのほうで対応しようかと思っています。要するに、パングラオ市のほうの土地利用計画が今後またリバイスされていきますので、その中で反映できるような政策対話をしていきたいと思っています。

○二宮主査 これは、タイムラグはどうでしょう。計画中だけれども、ずっと先になってということであると、先に開発が進むということも考えられますよね。

○武藤 そうですね。

○二宮主査 そこはあまり見えていないんですか。

○武藤 今この瞬間、パングラオ市側で計画しているタイムラインを全部は承知していませんので、審査までの過程で政策協議をする中で、いついつまでにこういう事項は検討する必要があるのではないかと話していきたいと思っています。

○二宮主査 そこは、多分うまいこと連動させようとしてこちら側が意図を持たないとそうならないような気がしたので、それが45番の助言になっていますけれども、そこをぜひお願いしたいということでもあります。

○武藤 はい。そうですね。

○二宮主査 日比委員がお見えですけれども、ちょっと日比委員のところを飛ばしてやっていた。

石田委員を先によろしいですか。石田委員、お願いします。

○石田委員 11番ですけれども、観光開発プログラムを意欲的に、写真とか模式図をつけて書かれたのは、とてもいいことだと思うんです。そういうところまで影響を考えていただくのは必要だと思っていましたので、それはとてもすばらしいと思うんです。それですが、ただ、「コストシェアリングについては、センシティブな問題であり」というのは、どうしたらいいのかなと思うんですが、大きなお金が入るようなことであれば、大きなお金がかかることはセンシティブだと思いますけれども、私の知る限り、こういう自然環境を売り出すような観光開発の場合には、利用する人たちに何らかの、例えば300円の入場料を払うとか、100円の入場料を払わせるとか、そういうことはごく普通に行われていま

す。貴重なところであれば、もう皆さんご存じだと思いますが、貴重なところであればあるほど観光客は来るし、金は払いますから、そういう意味でのコストシェアリングということだったんですね。順応的管理をやろうとされたり、いろいろと意欲的にきちんと管理されようとしている以上、どうしてもお金というか、コスト、人件費とかトレーニングお金はかかってくるでしょうから、何らかのお金を捻出しなければいけないので、そういう意味で、来て利用する人たちからは少しはお金を負担していただくということにはできないものかなという意味で質問させていただいたんです。ですから、センシティブであるとは思いますが、やはり検討する必要があるのではないかなと思います。

○武藤 コストシェアリングというのは、現地の行政側と民間側でのコストシェアリングというのはかなり議論がセンシティブだと思うのですけれども、いらっしゃる観光客の方々にご負担いただくというのは結構すんなりいくのかなと思います。

○石田委員 そうですね。

○武藤 その辺が描き切れていなくて、申しわけないです。

○石田委員 いえいえ。ぜひ検討いただければと思います。

それからもう一つはビジターセンターなんですけれども、これはどのようなイメージですか。今でもわからないですね。あの文書を読んだときには、例えば、日本で言えば長野県にある環境省の立派なビジターセンターのようなハードを想定してしまっただけなんです。そういうものなのか、どんな感じなんですか。

○轟 実は、最初はボホール州全体のエコツーリズムに関して、幅広い視点からまずは調査団のほうに見ていただいたんです。自然遺産に登録するとか、いろいろな話が出てきたんですけれども、その中にビジターセンターも入っていて、そういう写真が出てきたんですけれども、現在のところ、観光の振興というところはちょっと膨らみ過ぎてしまうので、コンポーネントからはちょっと切ろうと考えています。

○武藤 要するに何か施設、箱ものをつくるのか、そういうことではないです。空港で、カウンターをつくって、総合案内センターをつくったりとか……。

○轟 実は、空港に行くと、本当に人がたくさんいて、どこにパンフレットが置いてあるかもわからないような状態なんです。それで地図なしで行ってしまうといった感じなので、少なくともそういうところは改善——それは空港プロジェクトの中でも改善できることなんですけれども、でも別に何か案内塔をつくってとか、そういうことは全く、非常にコスト削減を言われておりますし、そういうことは全く考えておりません。

○石田委員 わかりました。例えばプーケットとかバリに行っても、せいぜい、そんなセンターはなくて、みんな空港の案内所か、それともそれぞれの浜に私設で屋台をつくったりして、あれはみんな事後発生的にできるんですよ。アジアの場合、多分できると思います。ですから、あまりセンターにお金をかけないという方針であれば、あまり心配しなくてもいいかなという気がします。ありがとうございます。

○轟 そうですね。考えておりません、現実には。

○石田委員 12番も、ありがとうございました。

それから、13番も理解しました。14番も、結構です。わかりました。ありがとうございます。

とりあえず以上です。

○二宮主査 ありがとうございました。

では、ちょっと戻りまして、日比委員の6、7、8のところをよろしくお願いします。

○日比委員 遅くなりまして、申しわけございませんでした。

6、7、8のところなんですが、これは助言対照表のほうへご回答をいただいたところに少し気になった点を記載させていただきまして、基本的にここは今回の助言云々というよりも、かなりの部分はDFRのほうでも触れられているのかなと思いつつ、すみません、この作業の順番としてまず対照表を見せていただいたので、その気になったところを書いていってそのまま残したというところがあるんですけども、一つ目のところは、お答えはこういうことかなと思ひまして、ただ少し気になった点といいますのは、空港をつくって観光を促進するから自然環境が悪化するという、もちろんそういう単純な話ではないんですけども、単純でないとお答えになっているのが、後ろのDFRではもう少し丁寧に述べられてはいたんですけども、やはり普通にやれば負荷が悪化するということを大前提にすべき事業だと思うんです。だから、そこの大前提という部分をよほど気をつけてやらないと、負荷は悪化するのが普通だとは思うんです。だから、そういう大きな方向性を、どういう想定を持ったうえでこの案件をつくっていくかというところを少し丁寧にとらえていただければということで、こういうコメントをさせていただきました。回答のほうは了解いたしました。

それから、7番も、本質的には同じようなことです。あえて取り上げるとしたら、順応的管理の方法というのを書かれていて、これ自体はまさにそうすべきだと思いますので、ぜひ順応的管理の方法を取り入れていっていただきたいなと思います。順応的管理という

のはそもそも、確かに今は顕在化していないということもあると思うんですけれども、本来はどういう管理が必要かというのを想定・計画したうえで、現状に変更が出てきた際にいかにそれに柔軟に対処していくかというのが、順応的管理の本質的なところかなと思っておりまして、いろいろDFRのほうでは書いていただいているんですけれども、対照表だけ見ると、順応的管理をするからいいんですと少なくともこの表では読めてしまったので、ここも基本的には6と一緒に、この海洋も、現在顕在化していないというのは別に今後顕在化しないという理由には全くならないと思いますので、そこを丁寧にしていただければということです。ですので、お答えいただいた内容は理解いたしました。計画策定の必要性はぜひ記載していただければと思います。

それから8番ですけれども、これも大きな流れとしては同じようなところにありまして、お答えは理解いたしました。確かに島嶼国だしというところは、そうかなと思っていたところであったんですけれども、これも回答ももちろん後ろでもっと詳細に書かれているんですけれども、一つだけ気になったのは、要は他だと遠いから成り立たないという、本来、本当にそうなのかという問題提起をちょっとさせていただければと思ったわけで、これでいけば、ほとんど何キロメッシュごとに空港をつくるみたいな話になって、それはもはやこういうインフラ策定の際の考え方ではないはずですので、環境・社会への影響も含めたうえで考えていく場合に、こっちのほうが高くなるからというのは、ここでのお答えをいただくにしても、対照表でのお答えにしても、もう少し深い見解を示していただきたかったなということございまして、実際の細かいいろいろな検討については後ろにあるということで、ここでのご回答は了解いたしました。

以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。

他には。お願いします。

○石田委員 日比委員の7番のところは恐縮なんですけれども、私も大分後のほうで順応的管理についてはコメントしているので、そこでまたお聞きしたいと思うんですが、順応的管理を取り入れられるということはいいと思うんです。ただ、何を対象として順応的管理をするのかというのはとても気になりますね。例えば、日本国内だと、横浜国大の松田先生などは、エゾシカですべて北海道でやってこられたんです。だから、あれはターゲットが非常に明確で、エゾシカの増減と生態系の変化を見ているわけです。そうすると、その数の増減に応じて毎年の間引きする数を決められるという非常にわかりやすいやり方だ

ったんですけれども、熱帯地方で、かつ、例えば魚一つとってみても、種間関係、食う、食われるの関係があって、そのすべてを順応管理するつもりなのか。

それから、BMTPの範囲というのがありますけれども、そもそも私が前回BMTPを持ち出したんですが、あれはそもそも海を対象としているのであって、これは陸を対象としていますよね。だから、BMTPの中でどこまでが空港による影響のことだということもとても気になりますし、それから、やはりやるからには漁業管理、海洋管理をしているビーファーが絡まないと、絶対おかしいと思うんです。そこら辺がとりあえずちょっと気になっています。また後で出てきたところで質問します。

○二宮主査 54ぐらいのところですか。そのあたりでまたお話が出てくると思いますので。

はい。

○田中委員 今の関連で。これは日比委員も二宮委員も、今の石田委員もコメントされているのですが、順応的管理というのは、何に対する指標を置いて管理するのか、それを明確にしないと順応的管理にならないんです。考え方だけです。他方で、今回いただいた環境社会配慮のほうの第8章にはモニタリング計画が策定されていて、建設段階、運用段階でモニタリングというのがあるわけです。これは空港に限ってのモニタリングなんですか。この事業全体の、この観光プログラムを含めたモニタリングのことを想定されているのでしょうか。

○轟 今この8章で書いておりますモニタリング計画というのは、空港に特化したものとして書いております。

○田中委員 そうすると、観光開発に関する順応的管理あるいはキャリング・キャパシティという考え方に基づく環境マネジメント計画というか、モニタリング計画でいいんですが、そういう計画をつくる必要があるのではないですか。

○武藤 私どものものの書き方としては、まずは空港を実施する運輸・通信省というところがありまして、まずそこがやるべきことということで、狭い意味でのモニタリングという柱を設定しています。次に、最初のプレゼンの説明でもありましたように、このパングラオ島全体への影響も考えて順応的管理を入れる必要があるということを考えておりますが、そちらのほうは、運輸・通信省に幾ら言っても自分の所掌ではないという反応をされてしまうので、今度は州政府とか、もうちょっと下の自治体のほうとか、あとは関連の市民社会住民を入れた別枠のものが必要なのです。なので、どうしても二つを書き分けています。本当は一体型でやるべきなんですけれども、相手が違うので、書き分けさせていただいて、

ある章には片方しか載っていないので、心配になられたのだというのは、理解しました、すみません。書き方が悪かったです。

○轟 今の武藤の意見に追加ですが、空港のモニタリング計画となりますと、これはEIAでつくられていて、ECCが発出されているのですが、そこで義務づけられているものをやればよいというのがどうしても空港関係者の考えなんです。そこにお金をつけ加えてというのは非常に難しいので、まずは水質とか大気とか、そういうマストなことはその計画でやって、それ以外の部分をつくっていくところから始めるのがプロジェクトだと思っています。最初にすべての計画をつくることはちょっと難しいとは思いますが、まず関係者を集めて、どのように誰が何をやっていくかと、組織づくりから始める必要があります。

○武藤 後半のほうのより大きいパングラオ島全体をどうするかという準備作業のほうは少し時間がかかって、でもその中で順応的管理の目標、何をキーとしてモニタリングしていくのかということもきちんとしていけたらなと思っています。今決めろというと、まだその仕組みがないので、決められない状況です。

○田中委員 これは要約版の26～27ページの9.3.の観光開発プログラムに書いてあるわけですね。ここで順応的管理とか、キャリング・キャパシティに基づく利用管理とか、こういう考え方も打ち出されて、これはこれでいいと思うんです。従って、この実施機関は、例えばボホール州に、州政府に預けますということですね。そうすると、その州政府に具体的に、その順応的管理をするためにはこういうモニタリングが必要です、ということ具体的に提案しないと、言葉だけの順応的管理になってしまうということだと思うんです。ですから、そこはぜひ強調したらいいのではないかと。どなたかもそのようなことを書いてありますが。

○轟 確かに皆さん言葉は知っていて、私もそうなんですけれども、言葉は知っているけれども、そしてやりたい、だけれどもどうしていいかわからないということで、私たちも日本でいろいろ経験がある方がいらっしゃいますので、そういう方を派遣したり、現地でコンサルティングサービスを雇ったりとか、そういうことをしなければなりません。必要性を感じているのにやり方がわからない。そこをお答えすることこそ非常に重要だなと考えております。

○田中委員 それは、ぜひ書き込むなり、追加するなり、考え方を整理してください。

○轟 はい。

○田中委員 もう一つは、キャリング・キャパシティという、収容力という考え方を持ち出されていて、これもあまり聞く機会の少ない考え方で、環境容量とか、環境収容力という言葉もあることはあるんですが、これはなかなか概念が難しいと思うんです。今回こういうキーワードを持ち出されて、利用管理をしていきます、総合的な総量管理もしていきます、こういうことだと思っんですが、ではパングラオ島で考えられているキャリング・キャパシティの指標は何ですかと、何をもって環境収容力というのは測定するんですかと、これはいろいろな着眼点があるんです。だから、これはむしろ質問なんです、少なくともこのレポートをまとめられたときに、キャリング・キャパシティとして想定されているのは、何を対象にされているのでしょうか。

○轟 人数が偏ってしまっているという区域が幾つかあるというのが一つで、あともうNGOがあって、サンゴの状態とかをモニタリングしているんです、UNDPの支援で。支援はもうなくなったんですが、各市がお金を出し合っってNGOを立ち上げて、そこが漁師さんを抱えております。もちろん、希少生物とかは見つけるのがすごく難しいので、大体6項目ぐらいモニタリング項目を決めていって、やはりサンゴの状態が悪くなるというのが観光客にも影響を及ぼしますし、サンゴの影響というのが一つの指標と彼等は考えていると、話をしていると思いました。ですから、そこにあまりに多くの人が行ってしまうとか、ボートでイルカウォッチングに行ってしまうとか、そういうことで破壊が進むとよくないと。

○田中委員 お話のとおり、例えば、想定した海域の中でのイルカの頭数とか、今のお話のようなサンゴとか、何かある指標を設定して、そこを継続的に見ていくことで、健全な環境の状態、自然の状態が保たれているのか、オーバーユースになっていないとか、そういうことをしていくと思うんです。ですから、そのキャリング・キャパシティと順応的管理はまた結びついているとは思っんですが、その指標をしっかり設定するということと、モニタリングシステムをつくっておくということか大事ではないかというのは思いました。すみません、これは皆さんが指摘されていることをまた私が重ねて指摘した。

○米田委員 今のお話でちょっとよろしいですか。

○田中委員 はい、どうぞ。

○米田委員 サンゴの状態を指標にというお話がありましたけれども、それはちょっと危険な気がします。というか、サンゴに見てわかる影響が出てしまう前にとめなければいけないので、人数とか、ダイビングする人の数とか、そういう形での指標で見ていったほう

がいいと思います。

○田中委員 サンゴは、水質とか、そういう物理・化学的なデータではなかなか把握できないんですかね。どうなんでしょう。つまり、ある程度水質が悪くなるとか、あるいは富栄養化が進むと、サンゴに影響が出てきそうだとか……。

○米田委員 そういふので見るということですか。

○田中委員 ええ。事前の予防的に見るには、そういう化学的なチェックというか、物理的なチェックをしていってという。

○米田委員 それもあるかもしれないですね。

○日比委員 ただ、今のでいくと、米田委員もおっしゃったと思うんですけども、その辺の指標が変わってくると、結構、そこから予防したのでは間に合わないということはかなりあり得るところだなと思います。

○松下委員 関連して、ドラフトファイナルレポート要約の27ページで、一番下のところに優先短期プログラムのスケジュール、内容等が書いてあるんですけども、キャリング・キャパシティに基づく利用調整管理というものが結構後ろから始まっているんです。本来はこのキャリング・キャパシティが最初に来て、それから土地利用とか順応的管理が来ると思うんですが、ちょっと直観的ですけども、どうかなという感じがいたしました。

○田中委員 なるほど。スケジュールのところですね、この色塗りの。

○武藤 実際にそのルールが決まって、かちっとやるというのではなくて、その前からとにかく準備を2年前ぐらいからやると。

○松下委員 そうですね。全体のキャパシティをきちんと評価したうえで。

○二宮主査 ここは、ちょっとまだ十分練れていないというか、課題が残りそうなのかなので、多分何らかの形で助言で、あいまいな理解のままに、それをやるからいいんだよと、さっき委員がおっしゃったような、そんなことにならないような助言という形で残るのかなという気がいたします。

○石田委員 今ので簡単に。今おっしゃられた指標は、簡単に二つだけちょっと意見を言いたいんですけども、指標については、既存のモニタリングはとても重要で、水質、下水とか上水道に流した水質が直接的にサンゴの生育なり魚の生育上に影響するわけですから、そっちから先に押さえる。これはもう運輸省配下でやるのであれば、これはきちんと従来どおりとってもらおうというところが大切だと思うんです。

それともう一つは、日比委員が6番で書かれているデマケです。今回デマケと私が言っ

ているのは、「現空港の利用者の9割はフィリピン人であり」、それは国内の人たちの足のためにつくられると。国際的な、ビーチを望むとか、そういう観光をしたいという人たちの足ではないわけですね。でも、この計画では、かなりボホール島全体の観光開発計画を堂々と大きく書かれていて、それに合わせたような順応的管理をしたりキャパシティ管理をしようとしているというところがあって、どうも僕は整合性がとれていないような気がするんです。国内の人たちが来るのなら国内向けのプログラムでいいんだし、海外の人たちが来るために海外でボホールを大々的に自然遺産で売り出すのだったら、そのための今回書いたようなものでもいいんだし、その整合性をぜひとっていただいて、国際をやるのだったら、別にそれはやっていただいていいんですけれども、やっていただいたうえで、州政府や国や、それから水産局とかNGOの人たちと共通認識を持っていただきたいんです。この空港はどこまでやるので、私たちの責任範囲のスコープはどこまでだ、ということを持っていただいたうえで、予算とか、人とか、トレーニングプログラムをつくってほしいなと思います。だから、読んでいてわからなくなったのは、日比委員がおっしゃったように、ここの利用者は、これは国内向けの空港であると言いつつ、でも非常に大きな観光の絵を描いておられて、それに合わせた順応的管理をされようとしているということで、ちょっとそれが合っていないなという気がするんです。その整合性はぜひとっていただきたいなという気がしました。

以上です。

○轟 今回は非常に小さな空港をつくるということで、まずはチャーター便が入ることしかできないような空港なんです。その後10年ごとに、それもお金があればの話ですけども、拡張していけば、国際旅客もかなり入ってくるという感じで、まずは国内客がメインになるとは思います。

あともう一つ石田先生のおっしゃった二つ目の点で、スコープはどこまでかなんですが、この短期プログラムではパングラオ島しか今検討していません。ボホール全体というと、それこそ沖縄の3倍、4倍になってしまいますので。現時点では、もう既に外国人のお客さんはいらっしゃってまして、観光客の集中があるんです。ですから、そういったところに割と危機感をボホール州は既に持っていますので、今後の何十年という話よりは、現状を踏まえたうえで、今取り組まなければいけないことを優先的にやっていく。それは、場所はパングラオ島と考えております。

○石田委員 ありがとうございます。

○米田委員 今回の点でお願いなんですけれども、こちらの観光のほうのレポートの最初のほうの1-2のページに、ボホールを持続可能な観光開発プログラムの形成が目的であると書いてあるので、このあたりを少し修正してください。

○轟 実はそうなんです。例えば空港のほうでも、初めは大きく書いたけれども、結局は小さくなってしまったというように、始めたときとはどんどん状況が変わってきていることもありまして、そうですね。ここで書かれているもののうち一部を事業化しようとしているというところをはっきりと書いて、ちょっと混乱のないようにしたいと思います。

○二宮主査 ありがとうございます。

○米田委員 ごめんなさい、もう一回確認です。この事業の目的は、ボホール州全体の観光開発プログラムをつくることではないんですか。

○武藤 ではないです。

○轟 パングラオ島です、今の時点では。

○米田委員 わかりました。

○轟 そこは最終レポートで明確化します。すみません。混乱を生んでしまって、本当に申しわけありません。

○二宮主査 よろしいですか。

あと、二つ目で、2枚目にまとめていただいた田中委員と米田委員の助言のところ、63から66の全体事項を、田中先生。

○田中委員 環境配慮のほうになります、どうでしょうか。そちらでやったほうがよろしいですか。ここでやったほうがよろしいですか。

○二宮主査 一応全体のところに入っていますけれども、後でいいですか。

○田中委員 ええ、後でよろしいと思います。

○二宮主査 では、一応先に進めていきたいと思います。全体のところは、今かなり、まさに全体に係る議論がありましたけれども、先ほど申しましたように、そういった視点からの助言として残るような気がしています。時間の制約もありますので、先に進めていきたいと思います。

代替案のところ、松下委員と石田委員と、あと米田委員もコメントされておられますので、それぞれ関連のご発言をお願いします。

○松下委員 15番については、こういうお答えということですが、その根拠についてちょっと説明していただけますか。追加的に申し上げました。

○轟 すみません、もう一度ご質問の……、15番のご質問は……。具体的に。すみません。

○松下委員 空港供用後交通量増加があったとしてもアクセスについては問題は生じないということですが、これについて、前にも確か、3月29日付の資料でもある程度説明していただいています……。

○轟 これは、交通のシミュレーション、こちらですね。例えば、前回お配りした対照表の25番にも回答しているのですが、アクセス道路の交通量予測は、年間の旅客数が2020年で約4,400人とした場合、4人が一つの車に同乗したとして1日当たり1,100台。空港が仮に12時間営業すると、約90台／時間、つまり1分に1.5台ずつというのが大体イメージがわかりやすいです。2020年の段階で、です。片側10メートル以上の車幅が確保されておりますので、それくらいであれば問題がないですし、あと先ほどの立派なコーズウェイのところでは渋滞が生じるということも考えられませんので、そういったイメージでちょっと考えていただければと思います。

○松下委員 ありがとうございます。

○二宮主査 石田委員、どうでしょうか。

○石田委員 16番は単に確認なんです、16番の「アロナビーチにおける騒音は大きな問題にならないと考える」という、この騒音を起こすというのは、ツーリストの人たちが起こすという意味ですか。これは誰が起こすのか。

○轟 すみません。そうですね。結構がやがやしているんですね。うるさい。フィリピンの人は割とにぎやかなので。ここは、すみません、ちょっと、昨日国交省の騒音担当の方にちょうどお話を聞いてきて、直さなければいけないなと思っていたところなんです、ここはもう商業地ですね、森住さん。

○森住 そうです。

○轟 商業地と考えていいので、これはWECPNL75が適用される地域。

○森住 そうですね。そこが今回の予測では70という、ビーチにかかっているのが70というコンターなものですから。

○轟 ですから、75で問題ないので、70であればさらに問題がないという。

○石田委員 最初に戻りますが、アロナビーチにおける騒音を起こしている人たちというのは、浜で騒いでいる人たちということですか。すみません、私はよく理解できなかったのです。

○轟 夜中までにぎわうというか、静かな場所ではないんです。

○石田委員 アロナビーチを利用している人たちということですね。

○轟 そうですね。利用している人、そこで働いている人。

○石田委員 わかりました。当然、観光地でしょうから、そうなると思います。

それからあと、もう一点なんです、18番の後半の文章で「保全された地域となっている」というのは、これはどういう文脈での「保全された」、何か保全指定なんでしょうか。私有地になり得ないので、保全された地域となっていると。

○轟 マングローブは、「私有地になりえないため」、結果的に保全されているという、そうですね。すみません、保全地域との区別をちょっとしていなかったんですが、結果的に保全されているという意味合いでここでは書かせていただいております。

○石田委員 なるほど。使っている人たちがいないということでしょうか。利用度が低いという意味ですか。

○轟 はい、そうです。

○石田委員 はい、わかりました。ありがとうございます。以上です。

○二宮主査 あとはよろしいですか。

○米田委員 ちょっと確認させてください、16番をもう一回。最後の騒音の話ですけれども、人の騒音とおっしゃいましたけれども、これは飛行機の騒音ではないんですか。私はこれを読んだとき、飛行機の騒音だと思ったんですけれども。

○轟 ここで話題にしているのは飛行機の騒音なんですけれども、飛行機の騒音基準を決めるときに、その場所がどれだけうるさいかというので決めるらしいんです。だから、商業地であるとか、住宅地であるとか。ここで一番言いたかったのは、ここは商業地なので、特段問題がないということです。

○米田委員 問題がないというのは、その基準が高いというか……。

○轟 住宅地よりも基準が緩いんです。

○米田委員 緩いのでということですか。

○轟 その基準は、フィリピンには基準がないんです。ですから、日本の基準を持ってきているんですが、それはアメリカの基準よりも厳しいんです。だから、かなり厳し目の基準を適用しても問題がないだろうということです。

○米田委員 実際にホテルにいる人が寝られないとか、そういう話ではないんですね。

○轟 そうですね。

○森住 日本でも、この概要資料の20ページにそのコンターという騒音のうるささの等高

線が書いてあるんですけれども、日本は非常に厳しいほうです、この対処するのが。日本では、およそこの等高線でいう75のあたりから、例えば防音工事とか、随時やっていく処置をしております。それ以下はやっていないところが多いです。今回このビーチにかかるというところがおよそ70のエリアなものですから、もうちょっと音が小さい。日本では、75以上で対処する。70はやらない。今回このビーチにかかっているところはおおよそ70の指標なものですから、それほど心配はしておりません。

○石田委員 わかりました。米田委員が質問していただいてよかったです。要するにビーチに泊まっている、ビーチにいる人たちに対して飛行機が悪影響を与えないということですね。僕がさっき理解したのは、ビーチにいる人たちが、ビーチはみんな騒ぐじゃないですか、夜遅くまで。当然そうですけれども、騒いでいるのが近くの住民に影響を与えると、そのことを言っているわけではないんですね。

○轟 ではないんです。すみません。

○石田委員 わかりました。

○轟 すみません、ちょっとわかりやすい表現に変えます。

○二宮主査 いいですか。

あと、米田委員、二つほどコメントがあるようなんですけれども。

○米田委員 67番は、わかりました。それでいいです。どうせ影響はないだろうと思っていました。

68番……。

○轟 すみません、68番に飛んでしまうんですか。もうそんなに……。

○二宮主査 後ろの田中委員と米田委員のところも一緒に、関係するところでありますので。

○武藤 わかりました。代替案。ごめんなさい。

○米田委員 よろしいですか。

○二宮主査 はい、代替案のところですよ。

○米田委員 67番は、それで構いません。

68番……。

○二宮主査 もう一つのほうです。二つ別のつづりになって、今日配付していただいております。

○轟 もう一つのほう。追加のほうですね。すみません。

○米田委員 68番のほうなんですけれども、代替案のところに出てきたので、ここに入れたんですけれども、結局は、今ある空港のかわりに新しいものをつくる、今あるものはもうその後は使わないのであれば、今ある空港の、飛行機の入ってくるルートと予定地との関係を検討する必要はないと思ったんですけれども、まだ使う可能性があるかもしれないというご回答なので、そのあたりの事情といたしますか、それをどこかに書いておいていただければと思うんですけれども。

○武藤 これは私たちも情報を得ていないので、今後のプロセスの中でしっかり詰めます。

○米田委員 以上です。

○轟 ただ、二つの空港が割と近いので、それは多分、初期段階ではそういうことがあったとしても、同時に同じように使うということはある得ないのではないかと現地では言っています。

○米田委員 今ある空港が今後使わなくなって、その跡をどうするのかというのも気になるところなんですけれども、多分それはもうこの事業の外になるのかなと思うんですが、そのあたりも含めて、もしできれば……。

○武藤 ご参考までに、うわさベースでは、ショッピングセンターをつくるとか、空港をつぶして、そういういろいろなアイデアは随分飛び交っているようです。

○米田委員 わかりました。

○二宮主査 それは、地元の皆さんの希望とかも含めて、そういう話が飛び交っているという感じですか。

○武藤 そういう地元系の話もあれば、デベロッパーの話もあれば、飛び交っていて、決まっていないという状況です。

○二宮主査 政府としての方針はできていないということですね。

○武藤 まだと聞いています。

○二宮主査 だけれども、本当はそういうのを明確にして進めてもらいたいというのがありますよね。そこは、ぜひそういう働きかけといたしますか、確認をお願いできればと思います。

代替案のところはよろしいでしょうか。

ではスコーピング案のところなんですけれども、20番から25番と、あと69番、それぞれ、よろしく願いいたします。

○谷本委員 20番は、残りの44の家族をどうするかというのはやはり気になるんです。

いろいろな計画はつくられているということはありますけれども、本当に具体的に、いつ、どこに。それで、補償をさらにするのかということですね。既にされているということはありますけれども、では前のお金と今回はどうするのか、その辺、本当にここは難しいところだと思います。

それから、やはり気になるところは、インフラを何を本当にどのようにつくるのですか、誰がというところですね。そこが明確ではないので、このあたりは教えていただければと思いますけれども。

○轟　そうですね。私もこれについては非常に気になっていて、今までボホール州政府やDOTC実施機関のほうとも話をしているのですが、いかんせん空港の位置がまだ決まっていなかったということもあって、日本人であれば決まっていなくてもいろいろ考えるんでしょうけれども、決まっていないということもあって、まだ具体案がちょっと出ていなかったということなんです。ただ、この44世帯の方についてはいずれにせよ移転していただかなければいけないので、全数調査を、この追加調査を4月以降に行います。親戚の家があるとか、実はもう一つ家があるなどという人も結構いたりするんです。ただ、本当に家がないという人たちに対してどのようにするのか。それが、他の方たちと公平性を欠かない形でどういうことができるのかというのは、ちょっとその調査の結果を見てからでないと決められないと考えております。先ほど申し上げたように、パングラオ島に決まったのが本当につい先週の話なので、ちょっと現地の調査で住民移転対象の方にお話をするというのも難しかったというのが今までの現状なんです。ですから、来週からコンサルタントの方に入っていただいて、ここはしっかり調べようと思います。

あと、移転地の整備についても決まっていないということなんですけれども、まずここにどれだけまだ今行こうとする人がいるかというところですね。ここは54区画あるんですけども、ここに今どれだけの人が行こうとしているのか。一つ法律上難しい点がありまして、政府は、informal settlers（非正規の居住者）に対しては移転地を整備する義務があるのですが、ここの方たちはほとんどformal settlersなんです。ですから、これをどこまでやるのかという話がちょっと難しいとDOTCで聞いております。空港建設までまだ何年かあるわけですが、その間にきちんと計画を遂行するように、審査前にはもちろんそこはかちっと決めていただくことになると思います。

すみません、ちょっとこれからの調査でわかる部分があるので、現時点では明確に答えられなくて、申しわけないです。

○谷本委員 では、これからということですね。では、私も期待しましょう。そうとしか言いようがないです。これは頭が痛いことで。

21番は、ちょっとすみませんが、これは揚げ足を取るような質問をしました。決して私はフィリピンのことを全面否定するわけではないんですけれども、どこの国でも、ややもすれば、バランガイキャプテンとか、ああいうのはいろいろとプラスにもマイナスにも言われる人たちなので、そこでバランガイキャプテンがオーケーしていれば万々歳だというのはちょっと言い過ぎではないかというので、すみません、そういうことでちょっと言いましたので、これは結構です。

以上です。

○二宮主査 松下委員。

○松下委員 22番ですが、工事に伴う直接的影響はないということと、それから土壌流出については万全を期すという回答で、理解いたしました。いずれにしても、サンゴ礁は土壌流出等による影響は非常に受けやすい地域ですから、間接的影響も含めて十分に考慮していただきたいということで、よろしく。

○武藤 ここの書き方で「万全を期す」というのは舌足らずかもしれないのですけれども、考え得るすべての場合を考えて、きちんとリスク管理をした計画にしてくださいと、かみ砕いて言えば、そういうことです。

○松下委員 はい。

○二宮主査 いいですか。

○松下委員 28番、ダムと……。

○谷本委員 そうなんですね。28に飛んでいいですか。

○二宮主査 関係するところですか。

○松下委員 関係します。

○谷本委員 28は、1のほうですよ。これは本当に松下先生がおっしゃるとおりなんですね。ここで文章を読ませていただいて、透水性が高いというか、保水性がないという表現がいいのかなんですけれども、透水性が高いといったことなんですけれども、本当にいろいろな処理の仕方をされても、乾燥地であるといえども、やはり熱帯性の降雨というのは非常に雨量強度が強いですから、そのときに本当に一気にざっと降ったときに、処理は出ないで、それで細かい土壌が流出してしまってサンゴにというまさしく先ほどの松下先生への回答のところ、これは私も非常に危惧をしています。沖縄でそういう問題を

起こしていますので、そのところは本当に大丈夫かなということで、「万全」という言葉は書かれているんですけども、二重にも三重にも場合によれば対応を考えておいてほしいと思っています。キャッチのドレンをきちんとつくっていただく。それで恐らくは大丈夫だと思うんですけども、さらにもう一歩も二歩もということです。これはもうわかりだとか、言う必要はないんでしょうけれども、サンゴをやられたらと先ほど米田委員もおっしゃっています。本当にその対処をしておくということです。これをお願いしたいと思います。ですから、これは松下先生と本当に私も同じ意見で、お願いします。

○二宮主査 では、日比委員、お願いいたします。

○日比委員 23番は、今の22番と全く同じ観点からの質問でしたので、もうここには追加では触れません。

24番ですが、ここは動植物への影響のところ、ちょっとこの横の評価とレーティングに若干ずれがあったところを指摘させていただきましたので、コメントさせていただいて、そのご回答をいただいたんですけども、植樹することは、それはそれで別に悪いことではないんですけども、植樹するから動植物への影響は極めて小さいというのは、うーんという……。

○谷本委員 20万本というのはすごい数ではないですか。

○日比委員 結構な……。私も計算しようと思ったら時間がなかったので、どれぐらいの面積に当たるかと思ったんですけども。

○谷本委員 この数字を見て……。

○日比委員 これはいろいろな意味があって、基本的に植樹するのは普通に考えれば悪くないんですけども、20万本をどれぐらいの規模、広さでやるのかなとか、そもそも何を植えるんだろうとか、そういうことが非常に気になるのが、ここの植樹を20万本するということに関しては、それはそれで気をつけないといけない点があるなというのと、動植物への影響というこのスコーピングでの影響評価に対する、要は評価が、これをするから極めて小さいという、その根拠にはなり得ない。少なくともここのご回答をいただいている中では、これは20万本植えるから大丈夫ですねとはならないかなと。下手をしたら、やり方によっては逆に影響がもっと大きくなるかもしれないというところがあると思いますので。

○武藤 他のところにも書かせていただいておりますが、なるべく現地で見られる、現地で自生している種類を植えるという考え方の流れにはあるんですけども、そのまた組み

合わせ方とか、それが動植物にとってなるべく変化のなだらかなものにしなければならないということも全部含めて、言えていないですね、確かに。

○日比委員　そうです。それとあともう一つは、空港の開発によって、そこに今生息する種が貴重か、そうでないかは別にして、何らかの生態系がそこにあって、それは確実に破壊されるということの影響というのは、ここからはその評価がちょっと読み取れないので、ネットでどうかということもあるんですけども、グロスでどういうインパクトがあるのかというのは、もう評価された後なのかもしれないですけども、もう少し明確にそれを評価としてあらわしていただきたいというのが、24番です。

○谷本委員　ごめんなさい。空港の敷地は何ヘクタールでしたか、全部で。

○轟　空港の敷地内は、215ヘクタールです。

○谷本委員　215ヘクタール。20万本を5メートル間隔で植えても、500ヘクタール植えてしまう。そんなに高木ではなくても、10メートル、15メートルのものを植えるとしたら、やっぱり5メートル間隔、ヘクタール400本ぐらい植わってしまうから。

○日比委員　詰めても3メートルとか。

○谷本委員　3メートルでしょう。

○轟　コンサルタントの方からご意見です。すみません、ちょっとECCのほうに20万と書いてあったので、私はそのまま読んでしまっていたんですが、実際どういうものか、積算もしてくださっています。

○青井氏　木は700本です。あと小さな花、黄色い花とか、そういうものを合わせて20万ということですよ。

○轟　どうも失礼しました。

○米田委員　今の件に関連してなんですけれども、そもそもこの生態系が非常に貧弱なのは乾燥しているからだというお話で、そこに何を植えるのかとか、あるいはもし水をやらなければいけないものを植えるんだとすれば、誰が面倒を見るのかという問題が出てくると思うので、そこも植えるものを選定するときに配慮していただきたいなと思います。

○二宮主査　樹種などは、ここでコメントして、それは結構聞いてもらえそうな感じなんですか。どういう種類の樹木を植樹するかということについては、ほとんど具体的なことは無いんですよ、計画は。

○轟　具体的は決められていないので、それは自然に配慮する形、あと飛行機にあまりよ

くない木もあるんですよ、確かに。

○森住 実のなる木は、バードストライクといって、鳥がエンジンに突っ込むのが一番危険なものですから、実のなる木は避けないといけないと思います。

○轟 ですから、そういう自然技術的観点から、ある程度専門の方に木の種類などを見てもらわないといけないかなと今考え始めています。

○二宮主査 ただ、その地域の本来の植生というのがあって、日本でもそれをあまり考慮していなくて、杉ばかり植えてしまったりとか、被災地でもよく横国の宮脇先生が指摘しておられますけれども、そういう経験があるので、そこは何らかの働きかけがあったほうがいいかなと思いますけれども。

○武藤 はい。

○轟 はい。

○二宮主査 25は。

○日比委員 25は、温暖化に関するところでして、Dとあるけれども、どうなのかということで、いろいろDと評価した根拠を書きいただいております、ここに書かれていることは、その全体の何%とか、効率化されていくというところはそうだと思うんです。ICAOでは基準値を設けていないのもそうですし、UNFCCCでもこの温暖化、燃料をどうするかというのはまだ議論の途上なんですけれども、これはひょっとしたら、この調査団に聞くというよりも、この質問は大体ほぼ毎回、これと同じような質問というか、コメントをさせていただいているんです。大体、温暖化の影響はなくはないけれども、全体から比べれば軽微であるというのが答えで、私はそれではいけないと。少なくともJICAさんとして、あるいは日本政府のODAを実施していく機関として、日本は今後どうなるのかよくわからないですけれども、でも非常に大きな削減目標を日本としては国際的に表明し、また他国が参加するならもっと厳しく削減目標を設定しますという表明もし、一方でIPCCなどは現状から比べて世界全体で80%は減らさないといけないと言っている中で、ちょっとだからいいでしょうというのは、やっぱりこの温暖化問題を考えたときにそういう評価はちょっともうないだろうと思うんです。確かに、一方で、ではこの事業で何がどこまでできるんだというのはあると思うんですけれども、その評価は評価として、これは多分どこをベースラインとして考えるかだと思うんです。例えば、京都議定書などで何%増える、減るといふのはこれは違って、地球環境にどれだけ影響があるのかというのを評価すべきだと考えます。それは今後ここ20~30年の間に8割減らさないといけない

というところにどうやって向かっていくのかと。その中でJICAの事業はどういう考え方をしていくのかということを見た場合に、この答えではやはり、私はD評価というのは納得できないですね。

○武藤 このD評価とするかどうかというのは別に、大きい話として、フィリピン担当としましては、フィリピンは恐らくバランスとしては、災害などのいわゆる適応の世界で語られる負の影響のほうが大きくて、排出のほうはまだ他と比べたらモデレートなほうだと思っております。そういう状況の中、私たちはODAのオペレーションとしては、個別案件もやりますけれども、気候変動政策をどうするかという大きい政策対話もやっているところです。恐らく私たちフィリピン担当課としてまずできることは、フィリピンはどちらかという被害国なのであまり緩和しませんと結構主張される方も多かったです。そこをまず、いや、一緒に未来に向かってやっていきましょうという議論をして、国全体を考えると、空港一つ一つというよりも、発電の構成とか、車中心社会とか、そっこのほうが結構メインイシューにはなるのです。そこで議論をしつつ、こういう個別の案件でなるべく排出量が少ない方向にできるところはもっていく。そういう組み合わせの中で、国担当としてはやっていくポジションですが。

○日比委員 おっしゃるとおりだと思うんです。私も、この事業自体がCO₂が増えるのだからけしからんという話ではないと思うんです。ただ、JICAさんとしての気候変動問題全体の考え方として、フィリピン国に対してどういう支援をしていくかというのもありますし、私はもっと大きく、JICAさんとしてどうしていくのか。気候変動をどうしていくかというのは、もう戦略をお持ちですし、されていると思うんですけれども、そういう考えがこういう事業のこういう計画の中に見えてこないところが結構私としては不満といいますか、これは表裏一体のはずなんです。それを見ていると、では気候変動に対してJICAさんはこういう考えを持っているけれども、結局個別事業ではそれを考えずにインフラ整備だけを進めていくということを考えているのではないかと、私は見てしまうんです。だから、そういう意味でこれを毎回挙げるんですけれども、非常に軽微なのでいいですというのはやっぱり納得できなくて、最終的にDかCか何かは別にして、今武藤さんからご説明していただいたようなことがやはりもう少し、特に、確かにフィリピン全体で見れば航空交通からの排出というのは小さいほうかもしれないですけれども、やはり排出増加に働くものですから、それについて少なくともJICAさんとしてどう考えて位置づけているかということは、報告書の中で明記していただきたいなと思います。

○武藤 わかりました。はい。

○日比委員 以上です。

○二宮主査 よろしいでしょうか。

ちょうど半分ぐらい時間が経ちましたが、次の環境配慮がすごく大きいので……。

○米田委員 すみません、69番が……。

○二宮主査 69番。すみませんでした。飛ばしました。どうぞ。

○米田委員 さっき24番をやったときに一緒にやればよかったんですが……。

○二宮主査 いいえ。はい、どうぞ、お願いします。

○米田委員 69番なんですけれども、また動植物の話に戻るんですが、この第8章の環境社会配慮の章に書いてある表から読むと、ちょっと文章がいまいちよくわからない文章だったんですけれども、これを解釈すると、希少種がいないから影響が小さいと読めてしまうんですが、多分そうではないだろうということで、その生態系そのもののがかなり貧しいので影響がないと判断しましたということだと思うので、そのように文章をちょっと修正していただけないかなと思います。

○武藤 はい、わかりました。

○日比委員 ちょっとこの点に関して。ここもこの案件だけということではなくて、基本的に動植物のところで、希少種がいるかないかで判断されている例が多いと思うんです。これも、すみません、このワーキングで議論することではないのかもしれないんですが、いずれどこかのタイミングで、そもそも動植物への影響はどうはかって評価していくのかという議論はちょっと検討したほうがいいのではないかなと、希少種がいる、いないだけで判断していくというのはやはりちょっと危険かなと思います。

○武藤 ここの点につきましては、私どもも、植生が貧しいのでということ自分たちで記述していて気持ち悪いのです。ではどう見ればいいのかというところで専門的な知見が全然なくて申しわけないです。この助言委員会のまた後の段階になってしまうのかもしれないんですけれども、それこそ米田先生の機関とかのご専門家とか、少し取材させていただこうかと思っております。

○轟 今の米田先生の、二つ目の文章の意味が不明ということで、具体的には、「しかし、分布する植物、生息する動物種より影響は、極めて小さいとしている」と、この文章の意味が不明ということですか。

○米田委員 「生息する動物種より影響は」という、ここの表現が日本語としてどうかな

とちょっと思ったんですけれども。

○轟 そうですね。分布する植物、生息する動植物の状況によってという意味なんですけれども。

○米田委員 それはつまり希少種がないからという意味でこの文章を書かれたのかなと理解したわけなんですけれども。

○轟 それに対して、希少種が少ないからというのは……。

○米田委員 それだけで影響が少ないとは言えない。

○轟 短絡的だということが、またさらなるコメントという理解でよろしいですね。

○米田委員 はい。

○轟 すみません、確認でした。

○二宮主査 いいですか。

ではすみません、ちょっと環境配慮までいってしまってから休憩ということで、よろしいでしょうか。ちょっと大きいので。では、環境配慮のところ、ちょっと量が多いですけれども、一気に関連するところのご発言をお願いいたします。谷本先生からお願いします。

○谷本委員 農薬のところですね。

○二宮主査 はい。

○谷本委員 これは結構です。わかりました。もうないということで、私もびっくりしました。

27番です。これは、私はどうしても気になるので、どの事業でも土木方ではこればかり口を出していますけれども、よく注意してくださいと、これはやはり明記してください。お願いします。そのところで問題を起こしたら何なりませんのでということです。

28番は、先ほどもくどく申し上げました。

それから、29番も、これも本当に万に一つか十万に一つかもしれませんが、やはり注意をしてくださいということです。つぶしてしまえば、もう本当に戻りませんということをお願いします。

それから、30番も、先ほどの雨の話、土壌流出の話と同じですが、ここで後ほど幾つかの質問と関連しますので、ちょっと我々のほうで整理したほうがいいのかなとは思っています。雨の処理と、それから空港から出る水の処理、これを少し分けて、それでうまく考えた方がいいのではないかという気がしてまして、30番は、この説明はこれで結構なんですけれども、ちょっと我々は宿題として持ちたいと思います。

○二宮主査 松下委員。

○松下委員 31番、下水道計画の関連ですが、これは下水道整備計画、要約版で28～30ページに書いてあって、結論として、フィージビリティがないという結論だったわけです。それで、回答を拝見すると、この回答で結構だと思うんですが、そもそもフィリピンでは、あまりこういった大規模な下水道事業が、経済的な意味でのフィージビリティはあまり高くないわけです。ですから、本来であれば、もともと最初から、追加調査というところで書いてある個別単独式の処理施設を合併式にグレードアップするとか、あるいは汚泥処理の処理場の設置だとか、あるいは個別排水処理の強化促進とか、そういう計画をより具体化する調査に焦点を当てたほうがよかったのではないかと、これを今改めて見て思うわけです。これだけ下水道整備計画についていろいろ調査されて、結果としてフィージビリティは全然ないという結論だったら、これは後知恵ですけれども、ですから、むしろ地域の状況に応じた排水処理設備のグレードアップに力を入れていただいたらいいのかなと、そういうコメントです。ありがとうございました。

それから、32番はこの回答で了解いたしました。

○日比委員 33番、これはNECA事業の判断について質問させていただいて、(1)は、基本的なDNRのほうでそういう判断をしているという理解かなと思いますので、そういうことなのかなと思いますが、先ほどの土壌流出とサンゴ礁の関係もありましたけれども、一番近い場所でも500メートル程度の距離で、海岸線には接していないということが、本当に大きな影響を及ぼさない事業という根拠になり得るのかというのは、ちょっと私はそこは疑問を持つかなと思っていますところでは。

○武藤 それは、それこそ強度の強い雨が降ったときにどのように下で水が出ていくのかとか、そういう意味を含めて、500メートルぐらい行くかもしれないということになるわけですね。

○日比委員 そうです、はい。というところが(1)番のところでは。

(2)番は、これはどう理解したらいいのか。このご回答も、そういうことなのかなと思うんですけれども、観光開発、エコツーリズムをしていこうというところで、海洋保護区の距離も、これは近いと見るか、遠いと見るかというものもあるのですけれども、私は、エコツーリズムの対象となるような海洋保護区から500メートルのところには空港があるというのは、かなり近いかなと、これは感覚的なものですが、思うんです。要は、観光開発、特にエコツーリズム開発をしようとしているところに、そのアトラクションとな

るものにインパクトを与え得る事業をしようとしているというのは、このECAクライテリアでしたか、その観光スポットになる環境に本当に該当しないのかなというのは、これはこういうことなんですと言えば、そうですかということなんですけれども、だから、ではECAであればどうなのかというのを今はちょっと細かく覚えていないんですけれども、特に位置とも絡みますし、エコツーリズムをしていこうという観点からいくと、あまり紋切り型にノンECAだということを進めてしまうのはどうなのかというのは、感覚的で申しわけないんですけれども、ちょっと疑問に感じるところです。

34と35は、了解いたしました。追記してください。

36も了解いたしました。これは多分用語の使い方のことかと思いますが、ちょっとここにも書いて、やや揚げ足取り的でもあって申しわけないんですけれども、少なくとも環境社会配慮という観点から言った場合に、「開発していない土地」というのは、いかにも開発することを常に前提にしているという立ち位置に見えてしょうがないんです。そこはやはり、いかに開発しなくても、その国の発展に、要は面的な開発というのは、小さくて大きなリターンを得るとというのが多分いいのではないか、大きな話としては一番いいと思いますので、何でもかんでも土地があれば開発しよう的な発想に見えてしまうんです。だから、そこはちょっとお願いしたいというのが36です。

○米田委員 36番に関連してなんですけれども、これは土地利用図を見ると、「ブッシュランド」ではなくて「ブラッシュランド」と書いてあると思うんですが、「ブラッシュランド」も同じ低木灌木の意味なんですけれども、個人的には何か「ブラッシュランド」のほうがいいのかと思います。

○轟 「ブッシュランド」という言葉は、逆にないんですか。

○米田委員 ないことはないんですが、使うところ……、ちょっと正確な使い分けがよくわからないんですが、「ブラッシュランド」のほうが割と植生図等には使われているので。

○轟 日本語では、どういった……。

○米田委員 「低木灌木」でいいと思います。

○轟 「低木灌木」、「ブラッシュランド」ですね。では、片仮名で「ブラッシュランド」と使っているのは問題ないんですね。

○米田委員 片仮名にするか、あるいは「低木灌木」としておいたほうがいいのかと。

○轟 「低木灌木」に。「ブラッシュランド」というのは、あまり日本ではずっと入ってくる用語ではないのかなと思ひまして。わかりました。ご指摘ありがとうございます。

○日比委員 37は、「陸地は、生物多様性が低い」と、ここは根拠を書いていたでいて、(1)のところはそういうことなのかなと思うんですが、これは言葉の使い方かもしれないんですけども、生物多様性が高い、低い、何に対して高いか、低い、結構その気になれば幾らでも議論できるところで……。

○武藤 私たちも適切な考え方がわからないで、何か気持ち悪いなと思いながら書いているんです。すみません。

○日比委員 例えば砂漠生態系の専門家とかが見たら怒ってしまうような記述とは思いますが、ここは、ちょっと長くなるかもしれないですけども、ここで説明していただいているような具体的な表記をされたほうがいいのかと思います。

○轟 はい、わかりました。

○米田委員 71番に同じような話を書いているんですが、気持ち悪いとおっしゃっていらっしゃいますけれども、今回の報告書を見て、非常に生態系の表記というか、表現というか、陸上の生態系の記述が非常に乏しいというか、そういう印象を受けています。非常に不十分なのではないかという印象を受けました。多分2000年のEIAの報告にそのあたりが書いてあるのかなと思うので、その後の情報はないというお話なので、とりあえずはその2000年のEIAから該当部分を、2000年の報告書ではこう書いてあるということ、こちらの中に入れていただきたいなと思うんですけども。

もう一つ、そこで関連して質問なんですけれども、この前のメールでコメントを出させていただいた案件もそうだったのですが、事前に他の国によってEIAとかが行われている場合に、その報告書を見せていただくことはできるのでしょうか。つまり、例えばこの案件の場合、2000年のEIAの報告書というのは今回送られてきていないわけなんですけれども、それを見せていただくということはできるのでしょうか。当然、調査団のほうでは入手しておられると思うんですけども。

○轟 仕組みとしましては、審査前には公表するという事になっているんです。ただ、今の時点でフィリピン側が公表していないものは、ちょっとそこは、すみません、環境室の審査部の方にご説明いただけますか、どなたか。

○河野 環境評価書、これはどういう意味として書かれているのでしょうか。

○轟 2000年のEIAですか。

○河野 ええ、2000年のEIAです。

○武藤 これはフィリピン側の文書です。

○轟 フィリピン側の文書で、フィリピン側は特に公表はしていないんですね。

○後藤氏 していません。

○轟 そうなんです。だから、公表はしていないんですけれども、ただこういった今皆さんにお渡ししている資料も公表していないわけですから、助言委員会の方限りという形ではお渡しすることはできるのではないかと思います。

○河野 EIAについては、フィリピン側から承認されたものについては、審査前に公開することが原則になっていますから、それはやっていただきますし、もちろんご助言をいただくのに必要な関連の情報については我々のほうから提供させていただくということは可能だと思いますけれども。

○米田委員 それは、見たいと思えば、そのときに見せてくださいというご連絡をすればいいということですね。

○河野 そうですね、はい。

○轟 はい、そうですね。いろいろとご助言を今後いただきたいので、お送りするようにいたします。

○米田委員 わかりました。ありがとうございます。

○日比委員 37の(2)番は了解いたしました。

それから、38番は、これは先ほどから何度か出てきている土壌流出等のことですので、今追加でコメントすることはありません。

39番も、これは確か先ほどの植樹のところでも触れましたので、結構です。

40番は、ここも最初のほうで結構議論のあった……。

○谷本委員 7と9でやっていますね。

○日比委員 そうですね。その部分ですね。はい。

結構私が多いですね。すみません。

41は、ソーラーシステムの導入のところですね。(1)、(2)については了解いたしました。

42番は、「従って」のところはこれでいいのかどうか、ちょっと今読んだところ、よくわからないんですが、上でもう含まれるからということなんですかね。

○轟 先ほどお話があったと思うんですが、どうしても空港のモニタリングというのもECCで決められているので、その項目をまずはやると。別途、海洋生態系のほうは順応的管理をやるということで整理したいと思います。

○武藤 島全体を、地方自治体を中心でということですね。

○轟 そうです。

○日比委員 なるほど、わかりました。結構です。

○二宮主査 田中先生のところにも、このエネルギー源のところ、63ですか。ついでにこの辺も一緒に。

○田中委員 わかりました。私の別紙のほうの63番からのところですか。

○二宮主査 はい。

○田中委員 環境関係で、まず省エネルギー計画はあるけれども、自然エネルギーの計画はないのか。太陽光の発電は採用すると書いてあるんだけど、太陽熱を考えたらどうですか。太陽熱のほうが熱効率がいいと一般的によく言われていて、ただフィリピンでそういう仕組みがないと嫌なんですけど、例えばヨーロッパのスペインでは、太陽熱利用を非常に一生懸命やっているんです。光発電よりも太陽熱利用のほうが熱効率がとてもいいんです。施設そのものも安いですし。

○武藤 単純に選択肢に何も入っていなかったんで、今後の検討の中で……。

○田中委員 はい、検討課題に入れたいと思います。

それから、水利用の仕組みで、これは水の問題は結構重要ですね。特に排水もそうですし、上水も問題のようなので、この中水システム、雨水利用システムを考えたらどうでしょうかという提案です。これも今後、設計段階でやったらどうでしょうか。

それから、65番はごみのところですよ。ここのところに、特に利用者が増えてくれば、空港内の廃棄物の問題が出てくると思いますので、そこにきちんとした分別システムを入れたいと思うんですけど。そうすると、全体としてはごみの排出量を減らすことになります。

それから、この保全地域の話は、保全地域に何か海岸あたりがかかっているんですよ。海岸沿いに保全地域。この66番のところですよ。

○轟 地図を見る限りは、海岸にはかかっていないと。

○後藤氏 海岸にはかかっておりません。

○轟 そうですね。海岸にはかかっていないんです。

○田中委員 かかっていないんですか。

○轟 はい。

○田中委員 これは空港の建設にもかかっていないんですか。

○後藤氏 はい。

○田中委員 それではよろしいですね。わかりました。

それから、環境関係で私のところから言えば、次のページの73番を見てください。これはどなたかも先ほどご質問になったと思いますが、この水がサンプリングをしてみると、一般細菌データがかなり高いんです。可能性としては、もちろんここにお書きになっている、滞留しているからこうなるということもあり得るんだけど、地下水が汚染されている可能性があるのではないかとというのが第一に懸念されるところです。確かこの地盤が、何というか、非常に浸透性のいい地盤なんです。だから、汚水がそのまま垂れ流しをされていて地下に溜まって、それが結局浅井戸に出てきているのではないかとこの可能性があったので、指摘しました。つまり、滞留したから細菌が増えたという説明は可能性の一つであるけれども、もうちょっと幅広い選択肢を考えたほうがいいのではないのでしょうか。

それから74番のところは、これは調整池ですか、浸透池を設けるといことですが、この地域はどうですかね。温暖化の影響で、降水量というか、瞬間的な降水量は増えるという傾向はないですか。日本ですと、大雨や豪雨の降る回数というのは20年前に比べると1.5倍ぐらいになった。それから瞬間的な最大降水量も、去年9月でしたか、和歌山で1週間で1,800ミリとかというものすごい雨が降っているんです。それが一つ懸念されているのは温暖化の影響なんです。そうすると、その調整池、浸透池が11万トンで十分だと書いてあるんだけど、これは大丈夫でしょうかという指摘です。

○武藤 わかります。

○二宮主査 米田委員は、72あたりはいかがでしょうか。

○米田委員 70番はもういいです。わかりました。

71番は、先ほどお話ししました。

72番も、先ほどお話が出ました。

○二宮主査 ですね。

○米田委員 はい。

○二宮主査 では戻って10ページのところで、42まで言っていたので、43、44、45ですね。私のところは、43は、さっき45に関してお話ししたことと同じで、現地の政府のさまざまな経済活動の拡大に伴って計画を立てていくということとの関係だと思ひまして、ここは上水については、州政府がF/Sをやるということだったので、それを前提にここでは議論が進んでいるということですがけれども、やはりここも同じように、どの時

期までにそういった先方の議論が進んで確定して行って、それがこの議論とどう歩調を合わせていくのかという、そこについてはやはりあまりばらばらにならないようにやるべきだろうという問題意識ですので、そこをぜひご確認をお願いしたいということ。

それから、44番は、先ほどの米田委員の71番のところとも関連する、2000年のデータを使って動植物相をやっているということですが、これはちょっと気になる。十数年も経っているということでもありますし、先ほどサンゴの話も含めてですが、これからモニタリングをしていかないといけないので、ベースデータとしてどこかで新しい調査をしておく必要があり、そうひょいとできるものでもないのかもしれませんが、しておかないと、こういった空港建設とそれに伴う経済活動の活発化に伴って起きてきた影響なのか、それ以前からあったものなのか。水質などを見ると、かなり10年間で変化しているということなので、実はこの環境配慮型の開発を行ったことで、空港建設以降というのはそれほど大きな変化がないということがあり得るかもしれないけれども、それは2000年から2012年の間に起きたのかどうかといったことも正確に把握するためには、やっておいたほうがいいのではないかと。これはJICAの提案というか、せっきく環境に配慮したものをやろうとしていることの成果を後々評価するうえでも必要なのではという話をぜひしていただきたいと思います。

○武藤 農業事業などで、審査前までにすべてそろっていなければいけないということではないのですが、事業が始まった直後ぐらいにベースラインデータをとるというやり方を私たちはよくやっているのですが、そのようなフレームワークを想定すればよろしいということですね。

○二宮主査 ええ、それでも問題ないと思います。

あと、46番はいかがでしょうか。

○石田委員 46番は、すみません、意味がわかりません。これは、海草、海藻、サンゴの被覆率が伸びていると。それから、魚類数が伸びるわけではないですよ。おかしいなと思うんです。魚類のバイオマスや無脊椎動物の生息数が増えていると。だから、すみません、日本語としては正しくても、生態的分野としては、これは意味をなさない言葉なので、そこはちょっと変えてください。だから、より具体的に、今言ったようなことを書けばいいのではないですか。「海草、海藻及び珊瑚の被覆率が伸びている」と、それから「魚類と無脊椎動物の生息数も伸びている」と書けばいいのではないのでしょうか。だから、無理に「横ばいから上昇傾向」と書くと、何か全くわからなくなります。お願いします。もちろ

ん言われていることは、生息数なり、いわゆるサンゴの状況が悪くなっていない、ドロップしていないということだと思えるんですけども、それがよりわかるように、具体的に何々がどうなっている、何々がどうなっていると言われたほうがいいと思います。

○轟「横ばい」という言葉が……。

○石田委員 「生態系保全状況」という言葉はありません。米田さん、ないですよね、そんな言葉は。

○轟 わかりました。そうすると、「2003年と比較し、2007年以降上昇している」ような、そんな感じでもいいでしょうか。

○石田委員 はい、何々が上昇しているということで。

○轟 了解です。

○石田委員 少なくとも悪くはなっていないといったことを書いていただいたほうが、よりイメージが出ると思います。

○轟 そうですね。はい、「横ばい」という言葉を消して……。

○石田委員 すみません、細かいことなんですけど、気になりました。以上です。

○轟 いえいえ。ありがとうございます。

○二宮主査 では、環境配慮まで終わったんですけども、ちょっとまだ途中ですけども、一旦休憩を入れませんか。今、53分なので、16時からということでお願いします。

午後3時53分 休憩

午後4時01分 再開

○二宮主査 では、日比委員がまだお戻りではないんですけども、時間の関係もありますので、始めたいと思います。

5時ぐらいまでに、助言の細かなものは除くとして、残すものというのを整理するところまでやりたいので、少しスピードアップでお願いします。

社会配慮のところは、日比委員ですから、ちょっとおられないので、ステークホルダー協議のところですが、私の51番と52番のところは、そのような対応をしていただけないことなので、特に、それをお願いしたいと思います。結構です。

石田委員のところはいかがでしょうか。

○石田委員 これは「パダヨン」とお呼びすればいいんですか。

○轟「パダヨン」です、はい。

○石田委員 参加を促すということだけではいけないというか、キーステークホルダーと

いうか、多分主体者なので、非常に大切な組織のように読み取りましたので、ここはぜひ積極的に参加していただくようにしていただいたほうがいいと思います。以上です。

次は私ですね。

○二宮主査 はい、54、55をお願いします。

○石田委員 54、順応的管理については、先ほど来から議論されていて、ほとんど含まれているので、このご回答で結構だと思います。

55も、よろしくお願いします。実際、漁民の収入データは出ますか、この地域で。

○武藤 サンプル調査の中でということになります。

○石田委員 はい。できそうですか。

○武藤 はい、それは普通のハウスホールドサーベイで。

○石田委員 難しくはないですか。大丈夫ですか。では、よろしくお願いします。

○武藤 家計の主のところに行って……。

○石田委員 インタビュー、戸別訪問して。はい、よろしくお願いします。

55番まで結構です。

○二宮主査 では、75番の米田委員。ステークホルダー協議のところコメントをいただいていますので、質問ですか。

○米田委員 これは、英語で書かれた報告と、日本語でまとめていただいたものと、よくよく見ると若干違いがあるようだなと思って、それがどうして生じたのでしょうかという質問なんです。もう一度確認して整合性をとっていただいたほうがいいのかなと思っています。一般的には、なまっている英語であったり、あるいはもしかしたら現地語でしゃべっていたりということで、日本人のほうの間違いとか聞き落としがあつて、英語の報告のほう正しいのかなと思ったんですが、そこら辺も含めて、本当にそうかどうかというのもちよっとあります。

○武藤 齟齬があつてはということですね、やはり。

○米田委員 はい。ちょっと確認してください。以上です。

○二宮主査 あと50番のところ、日比委員、いかがでしょうか。ステークホルダー協議のところ。

○日比委員 これは了解いたしました。これが、何が適正かというのもありますけれども、このバランスというのは十分ジェンダーバランスを配慮できているとお考えという理解でよろしいでしょうか。

○轟 前回の対照表にも書いたんですけども、結構、呼んだら女性の方もかなり来るところがあるので、例えば、私もイスラムのところでは仕事をしたことがありますけれども、呼ばないと絶対来ないとか、そういう部分はないんです。だから、何を以てジェンダーバランスというのか。逆に来ないところは別々に分けてやらないといけないとかというのがございますよね。ですから、普通に呼んでこれだけ来て、女性も男性も話をしたということでは、ある程度いいのではないかなと考えています。

○日比委員 国によって、地域によって、一概に言えないところはあると思いますので、ここで私の本当に聞きたかったのは、ジェンダーバランスをしっかりと考慮したうえでこのステークホルダー協議というのは計画・実施されているかどうかというところで、その一つの指標に人数というのがあると思ひまして、その記述がなかったの、まずは聞いてみたというところなんです。ですので、ここはおっしゃるように、一概にバランスがとれている、とれていないと判断するところではないと思うんですけども、どのような配慮をされたのかということをおちょっと知りたかったということになります。

○二宮主査 社会配慮のところを飛ばしてしまっただけですけども、三つ、日比委員からの……。

○日比委員 すみません、失礼いたしました。47番は、漁業者の平均収入に関するところでして、実態はこれのご回答いただいているとおりに思うんですが、では収入が増えるからいいでしょうというものでも本来ないのかなというところがあって、記述の仕方だけなのか、ちょっとここは私も、だからどうだというのが今提示できるわけでもないんですけども、この平均収入が観光業よりも低い、だから雇用機会が増えていいではないかというのは、評価としてはちょっと乱暴かなと感じました。

○武藤 私たちが基本的なものの考え方で恐らく共通して持っていますのは、漁業をやっている方々が漁業を全くやめてどこかに移るということはなるべく避けなければならない。漁業を続けつつその地元に暮らして、それこそ地域の文化とか社会とかが維持されてほしいという気持ちはずばずベースにはあります。ただ、漁業はアップダウンもありますし、全体の生態系の状況とかにすごく影響を受けるという部分もあるので、生計というのはバランスであって、若干漁業外とかの現金収入があると安定するというのがありますね。私たちは現実的に、主である地元に根差した生計と、観光などに頼るのかもしれないんですけども、いわゆる現金収入をしっかりと入れるというところとをバランスさせてほしいと思っているのです。それで結局地元に住み続けられて文化も生態系も守られればよしと思

っていて、その辺の表現が何かうまくできていませんね。申しわけないです。

○日比委員 わかりました。よろしく願いいたします。

48は、了解いたしました。結構です。

49は、「大規模生産には向いていない」と、ここもそういうことなんだろうなと思っていたところなんです、これも全体の考え方というところかもしれないんですが、大規模生産できることがプラスであって、そうでない農業はマイナスと考えていると受け取られかねないところがあって、それは違うだろうということで、ちょっと記述を工夫していただければと思います。

○二宮主査 ありがとうございます。

最後、その他のところ、これももう関連する方の、もしどうしても重要だということであれば、ぜひご発言ください。

○松下委員 56は、これで結構です。

○二宮主査 57、58はいかがでしょうか、日比委員。

○日比委員 57は結構です。

58、はい、結構です。

○石田委員 59ですが、59は、13番、43番にも関連するんですけども、水利用というものを今回の調査のスコップからは外しておられるということ。それは州政府がやるからということで、それはそれで理解できるんですが、ただ「キャリング・キャパシティ」という言葉をお使いになられているときに、この定義をしておかないといけないと思うんです。要約の26ページの(2)番に書かれている「キャリング・キャパシティに基づく利用調整管理」を見ると、今ある天然資源、要するに生物資源、ダイビングやドルフィンウォッチングの利用、アロナビーチの利用云々のコンフリクトを避けるようなことをして持続的利用をさせようということだったんですけども、キャリング・キャパシティはパングラオ島全体というふうに、パングラオ島のキャリング・キャパシティという考えを適用すると、そこはあくまで一面であって、それに上下水道であり、それから観光客のコントロールであり、交通でありというのが入ってくると思うんです。ですから、どのことを指して「キャリング・キャパシティ」と言っているかという定義は必要だと思うんです。だから、むやみに「キャリング・キャパシティ」という言葉をお使いになられるのではなくて、ここで言っている「キャリング・キャパシティ」というのは、あくまでビーチとか海の観光が持続的に継続されていくようなことを「キャリング・キャパシティ」と呼んでいると

いった定義をされればすっきりすると思うんです。

○武藤 はい。

○石田委員 また、水を入れるのであれば、水まで入れますと。環境影響社会配慮であれば、空港ができることで利用客が増加するわけですから、水の増加もできるし、委員の方々も懸念されているような下水道の話も出るわけですから、環境影響社会配慮的には入れていただきたいところだと思いますけれども、そこはもちろん相手とのお話し合いにもなると思いますので、「キャリング・キャパシティ」という言葉は非常に狭い意味から広い意味まで使われますので、場所と、どの分野まで含めるかということは、一つ入れておかれたほうがいいのではないかと。

すみません、ちょっと離れてしまって。意図はそういうところなんです。だから、私としては、交通管理とか水の利用が入らないのも何かちょっと不思議だなと思ったものから、そんなことを書きました。

60番は、結構です。

○日比委員 私のほうは61番、それがこれなんですね。ちょっとまだ目をとおしていないんですが。これは、あくまでこれを読む前の報告書の中の記述を見た際に、これらの学識経験者が、少し変遷はあったけれども、支持を表明しているという書かれ方をしていたので、ここで書かれていたのを見る限り単純に支持ではないのではないかとというのが私の見方で、むしろこういう条件がなければ支持できないという意味、ひょっとしたらそういう意味なのではないかと思って、支援を表明していると本当に読み取っていいんでしょうかという質問だったんです。

○轟 そうですね。特に一つ目のレターというのは、空港をつくるなんてという割と反対だったと思うんですが、二つ目のレターの条件は、ここに書いてあるとおりですが、第1に既存の空港ではやっぱりだめですねと、第2に空港計画を縮小してパングラオ島へと。第3は、パングラオ島の開発計画を策定、CLUP、さっき武藤のほうから説明があったことですが。4番目は、BMTを保全する。5番目は、ボホール州のエコツーリズムを計画・立案する。6番目が、環境に係る条例策定を提案する。この大学の先生たちはボホール出身ということもあって、二つ目は、私たちはそれに協力しますよというレターなんです。三つ目のレターというのは、大統領あてに、危ないタグビラン拡張の反対を嘆願するものです。さっき言いませんでしたけれども、実は拡張したら、マングローブも全部つぶれるんです。あのあたりのほうが実はマングローブが近いんです。三つ目のレターはそれに

対する反対のレターというところに重きがあります。もちろん二つ目のレターの条件も踏襲しているんですけれども、そういった流れです。後で原文のほうを、お読みください。事前にお配りしていなくて、すみません。

○日比委員 といいますか、特に幾つかの条件があったのは、これは全部読み込めていたか、ちょっと今記憶が定かではないんですが、これはもうこの計画の中ですべて対応、担保できているという理解でよろしいのでしょうか。

○轟 この計画というのは、JICAが支援する計画の中ですか。

○日比委員 はい。

○轟 もちろん、JICAの支援の中だけで全部はできないので、ボホール州政府とか、他の政府全体がやっていくべきことですし、大学の先生方自身もやっていくことだと思います。ただ、ここの回答に書いたのは、その中で幾つかの点はこのプロジェクト、我々の支援の中にも取り入れているのではないかと。タグビランを拡張するといったときに、技術的にいろいろな図をつくって説明したんです、調査団の方たちから。こんなに環境影響が悪いうえにタグビラン空港を拡張する場合は山を切らないとだめなんです。調査の中で、それを非常に技術的に説明いただいたということ。初めは2階建ての普通のターミナルだったのを1階建てにして、見栄えはそんなによくないけれども、小さいものにする設計の変更をしたと。その点は、大統領がやはりタグビランはやめましようと言ったことのきっかけにはなっているとは思いますが、この助言の一部の手助けにはなっているのではないかなと感じております。ただ、その助言全部をこのプロジェクトで網羅するというのはある意味難しい話ですし、そこまでするのは我々の役割でもないとも思っています。

○日比委員 わかりました。

○武藤 実際、最初にこの調査を立ち上げるときには、そのときにあったレターの内容はよく読んで、できるものは全部カバーしようという気持ちで取り組んでいます。

○日比委員 わかりました。ありがとうございます。

○二宮主査 62番はいかがですか。

○石田委員 62番は、特にありません。ありがとうございます。

○二宮主査 あと米田委員のところは。

○米田委員 76番は、なぜこんな質問をしたかという、空港の部分については環境配慮の大きな1章がついているのに対して、観光と下水道整備に関してはあまりなかったので、どういう視点でコメントをしていいかわからなかったということがあったんですけれ

ども、とりあえずはこれでわかりました。

それから、77番は、ありがとうございます。ご説明いただいて、単に素人の感想を述べただけなので、これで構わないです。

それから、78番については、若干記述が間違っているようであれば修正していただきたいと思います。最初の国際航路のほうはわかりましたが、二つ目のほうですか、もし違うということであれば、修正してください。

それから、79番なんですけれども、これはちょっと表現の問題なんですけど、今回の報告書で全部「出典」あるいは「ソース」という書き方をされているんですけども、これは、例えば報告書の図とかをコピーされたときに、この絵の著作権はJICAにあるという意味で書かれているのかなと思いました。もしそうであれば、「ソース」というよりは「コピーライト」とか、そういう言い方に変えたほうがいいのかと思います。「出典」あるいは「ソース」ということを書くのであれば、そのデータの出どころを書いていただきたいので、その表現はちょっと変えていただいたほうがいいのかと思います。

太陽光のほうについては、そういうデータに基づいてやっておられるということがわかりました。

以上です。

○二宮主査 ありがとうございます。

一応これですべての助言についての確認をいたしまして、助言案を精査したいと思うのですが、時間の都合もありますので、大分、全体の問題意識に係る部分で幾つか問題意識が共通なものというのが出てきましたので、できる限りこの場で、わかる範囲で統合できるものは統合するような形にさせていただいて、それで残すものを確定して、やり切れないところはまた調整するといった形でやらせてください。

では順番に、どういう形で残していくかということについて、細かな文言はもうちょっと時間の都合でここではできないと思いますけれども、1番からお願いできますか。

○谷本委員 1番は削除してください。これは、書き込んでいただければ結構です。

はい、どうぞ。

○二宮主査 2番、松下委員。

○松下委員 2番は残していただいて、内容としては、「提案された観光開発プログラムの位置づけ及び新ボホール空港建設事業との関係につき、明確に示すこと」と、そんな感じをお願いいたします。

それから3番については、趣旨としては、観光開発プログラムが提案されているわけですが、内容的に評価すべきアイデアがたくさん入っているわけですし、それができるだけ担保されるようにしていただきたいという趣旨で、そういう趣旨を残していただきたいと思ひまして、案としては「提案されている観光開発プログラムを具体化するための方策を検討すること」、文章はいいかどうか、「方策を検討すること」。要は、現在いろいろ円借款の一部であるとか、あるいはパイロットプロジェクト等が検討されていると思いますので、そういったことを引き続き検討していただきたい。そういう趣旨です。

それから、4番は落としていただいて結構です。

5番も落としていただいて結構ですが、ちょっとここで追加的質問ですが、「Environmental Guarantee Fund」と「Environmental Monitoring Fund」と両方出ているのですが、その関係はどういうことでしょうか。

○後藤氏 後藤と申します。

いずれもいわゆる環境省の、ここに書いておりますAdministrative Order No.30 Series of 2003ということで、この中にうたわれていることをごさひまして、事業実施に当たっては、Environmental Guarantee FundとEnvironmental Monitoring Fundを利用しなさいと、二つ書かれております。それで、Environmental Guarantee FundについてはDENR、つまり天然環境資源省がトップで管理しなさいと、Environmental Monitoring FundにつきましてはEMD、いわゆるEnvironmental Management Bureauのほうですが、そこが頭になって管理しなさいということで、事業者に義務づけられたものです。両方あります。

○松下委員 ありがとうございます。

○二宮主査 では、先生、5はもう落としていいですね。

○松下委員 これは落として結構です。

○二宮主査 では、6のほうはいかがでしょうか。

○日比委員 6番は、どうしたものかな。落としますというか、ちょっとここは、ここで直接質問したことをご回答いただいたことというのはそんなところかなと思うんですけども、他にも何か全般で少し議論があった、例えば国内利用の足なのか、国際的な観光開発なのかというあたりが、ちょっと全体的にいびつな印象を持ったりというのもここに若干含まれているんです。それは、ちょっと他の方にも似たようなあれがあったかをどうかなんですが、そういう観点からちょっとどこかで何らかの助言を残したほうがいいのかなと思うんですけども。

○二宮主査 それは、3ページの中にはそういうのがどこかにありましたね。

○日比委員 そうですよ。どこかでどなたかがおっしゃったようなことなんです、ではちょっとここは、後からまた全体を見た中で、もしなければ、ちょっと何らか考えますし、今のところ保留でお願いします。

それから、7番は、ここも順応的管理のいろいろな議論がありまして、これは他の方のところに統合していただいても結構です。

○二宮主査 9のところでは私は何らかの形で残そうと思っていますので、順応的管理の、どこまでを順応的管理するのかという範囲の問題とかがあったので、できる範囲で9番、それから40とか54とかというのは多分9と一つの話だったと思うので、何らかの形でここで。

○日比委員 わかりました。

それから、8番は、了解しました。結構です。

○二宮主査 いいですか。

○日比委員 はい。

○二宮主査 はい。

では、9は今のような形で、ちょっとこのままの文言ではないですが、ここに三つ提案していただいていますので、そのようなものを含めて、体制を整えて、具体的にどのように管理するのかということですね。そういった内容のコメントにさせてもらいたと思います。

10番は、45のところと一緒に出てきますので、これ自体は落としていただいて結構です。

11以降、いかがでしょうか。はい。

○石田委員 11、12は落としてください。

13は残していただいて、文章を生かします。まず「上水道については」というのは、そこは削除してください。続いて「ボホール州政府が策定する」と「計画」の間に「上水道」と入れてください。「ボホール州政府が策定する上水道計画の内容を把握し」、「て」を取ってください。「把握し、本開発計画がもたらす需要喚起による供水量の増加と、それがもたらす影響について言及すること」。「本開発計画がもたらす需要喚起による」までは使っていただいて、その後は「供水量の増加と、そのことがもたらす影響について言及すること」と。以上です。結構です。ありがとうございます。

14番は削除してください。

○二宮主査 15番はいかがでしょうか。松下先生。

○松下委員 15番、これは結構です。すみません。

○石田委員 16から19も不要です。要りません。

○谷本委員 では20番ですね。これは、やはり皆さん方すべて、くどいですがけれども、ご関心のところだと思えますね。こんな感じでどうでしょうか。「フィリピン政府が作成する」……、これはどうするかな。すみません、もう一度戻ります。「空港敷地内に居住している44世帯の移転に関して、フィリピン政府」、これは政府全体でいいでしょう、「が作成する移転計画並びにインフラ整備のための計画を十分に確認すること」と、まずこういう感じでちょっと作文してください。後でちょっと整理は……。こういうことでどうでしょうか。皆さん方、ご納得いただけるでしょうか。原課のほうからまた言ってください、これは。では、20番はそんな形でお願いします。

21番は、結構です。これは消してください。

○二宮主査 22。

○松下委員 22番は、他の方とも大分関連するのですが、とりあえずのコメントとしては、原文を生かして、最後のところだけ変えまして、「間接的な影響についても十分考慮すること」と。

○轟 クラリフィケーションなんですけど、間接的な影響というのはここではどういうことを、この22番を全文残して、間接的な影響という、この間接的な影響というのはいろいろな意味でこれまでに使われているんですけど、どういう意味で松下先生はこれをおっしゃっておられますか。

○武藤 サンゴとか……。

○二宮主査 では、前半をちょっと取ってしまって、後半だけで、「工事に伴う土壌侵食・流出や水質汚染等による間接的影響についても十分考慮すること」でいかがでしょうか。

○日比委員 あと、間接的な影響については、私の23のところ……。

○二宮主査 つけ加えておりますね。

○日比委員 ええ。JICAさんからの回答のある後半、「ただし」のほうが間接的影響になるのかなと私は思っているんですけども。なので、文章的には、今、松下先生がつけていただいたもので私のコメントも含まれると思うんですけども、その間接的な影響

というのは、まさにお答えいただいているようなものかなと考えておりますが、いかがでしょうか。

○二宮主査 そこはそういう理解でよろしいですか、間接的影響。では、それを括弧書きにするか、含むか。

○松下委員 28番の谷本先生のが一緒にされて……。

○谷本委員 このあたりも一緒なんですね。この直接と間接をどのように言い分けるか、このところですね。どう考えますかね。直接は、本当に道路工事そのもの。ですから、まさにマングローブをバツと削ってしまう、サンゴ礁のところを埋め立ててしまうという、これはもう超直接的ですよ。それから、先ほど日比委員がおっしゃっていた500メートルという、これの問題もありますよね。

○日比委員 それは、EIAとかで何か定義づけとかはされているんですか。私などの感覚からいくと、少し距離があっても、例えばその土壌が流出したりというのは、直接的な影響かなと思うんですけれども、この事業の直接的な影響であると。

○谷本委員 ですから、もう一つの見方は、工事期間に発生するものはそういう面では直接的ですね。

○武藤 そのほうがわかりやすいですね。

○谷本委員 そういう意味で、もう一つの見方として。あとは、ではオペレーションの段階になって、工事は土木工事とか、そういうのはやっていません。だけれども、ちょっと異常な強度の雨が降りました、降雨がありました。そこで施設のキャパが少なかったためにオーバーフローしました。それで土が入りました。これは、そういう意味では間接的なんです。そういう見方もあると思います。どのようにしますかね、着実なところ。

○轟 我々が文章をつくっているときに使っている直接的・間接的というのは、直接的というのは、それこそオーバーフローとか、例えば空港の供用時のトイレのお水とかも直接的な影響ですね、供用時とはいえども。だから、空港そのものの工事とか供用によって発生するものというのは直接的と、少なくとも私がこれを書いているときに感じているんです。間接的というのはどちらかという、それによって、さっき観光客向けなのか、地元の人向けなのかという話もありましたけれども、長期的に開発されてごみが増えたりとか人の数が増えたりすることによる環境への負荷といった意味なのかと思っていたんですけれども、もし先生方の意図されているところが違うとちょっと食い違ってしまうので、クларファイしたかったんですけれども。

○日比委員 私は今のご説明でいいのかなと思うんですけども、多分これもまたご専門の領域でもとらえ方が違う可能性があって……。

○谷本委員 今おっしゃったものと、どちらかというとセカンダリーイフェクト、二次的な……。

○轟 セカンダリーイフェクト。誘引される……。

○谷本委員 開発が行われたという行為があって、それによって引き起こされた。だから、これは間接的でもあるけれども、二次的な影響として発生している。どう言うのがいいのかな。でも、相手に言う話ですからね。

○轟 ですから、割と直接的なものというのは、今の空港の建設技術で、突発的な大洪水とかがあったら別ですけども、ある程度は押さえることができるような工法になっているようなんです。ですから、直接的な影響は限定的だというのはそこを意味しているんです。ただ、その技術とか事業でコントロールできない部分というのが、どちらかというと間接的なのかなと考えていたんです。

○石田委員 助けになるかどうかわからないんですけども、ガイドラインによると、「調査・検討すべき影響は、プロジェクトの直接的、即時的な影響のみならず、合理的と考えられる範囲内で、派生的・二次的な影響、累積的影響、不可分一体の事業の影響も含む」ということになっています。ですから、今なされた議論は入るような気はします。そうではないでしょうか、そのガイドラインというか、バイブルによると。

○谷本委員 そうですね。派生的・二次的というのはわかりますね。そうなんですね。

○石田委員 ガイドラインの19ページです。

○二宮主査 そこに文言として提起されているということは、「間接的」という言葉を使ってもそれほど混乱はないということですね。

○谷本委員 使ってもいいわけですね。ないですね。その中身をどうするかというのがちょっとあるわけですね。広いんですね、やっぱり。

○二宮主査 どうでしょうか。

○谷本委員 難しいな。

○二宮主査 この案件に関して「間接的」をどういうところにするかということまで議論できるかどうか、ちょっと難しいかもしれないですね。

○田中委員 そもそもご質問は「間接的な影響」は何を指すかということですね。だから、「間接的な」というのを取ってしまうか。要するにこれは、工事に伴って、工事の養

生なりが悪かったりすると、雨が降ったときに土砂流出が起きて、それが結果として海に流れ込んでといったことですね、これが水質汚濁・汚染を引き起こす恐れはないか。そういうことに十分対応しますということですね。

○轟 はい。

○谷本委員 「派生する」あるいは「二次的」というのは、逃げますか。

○田中委員 「派生的な影響」でもいいけれども。あるいは「間接的な」というのか。

○日比委員 このガイドラインの文言を使うのがいいような気がしますけれども。

○田中委員 いいんじゃないですかね、「派生的・二次的な影響」でも。

○松下委員 私が提案して、自分でまた言うのも変ですけども、今提案している「工事に伴う土壌侵食・流出や水質汚染等による間接的な影響」というのは、このJICAさんの回答を受け取る限り、矛盾があるんです。JICAの回答によれば、そういう土壌侵食とか流出とか水質汚濁はないと。直接的なものはないと。だから、それによる間接的影響はないと。そうすると、「派生的・二次的影響」だったら、それか何らかの形で違う形であらわれてくるということであれば、「間接的」という言葉を「派生的・二次的」に置きかえれば、より幅広く。

○轟 そうですね。私たちも、ないと言っているのではなくて、割り当てている確率が違うんです。だから、割り当てている確率は小さいんですけども、もしかしたら万が一のときにという……。

○松下委員 一方でまた、直接的影響をできる限り防ぐ方策として、いろいろな対策をしていくということも書いていただくということですね。

○谷本委員 ここには必ず、派生的・二次的なところは、あればという条件が入ると思います。これは必ず、直接的なところは工事をやるということですから、これはもう目に見えますし、必ず何らかの形で出ますから、対応を考えているということですからね。

○松下委員 施工管理に万全を期すのは、いわば直接的影響を抑えるほうですね。

○谷本委員 そうそう、そういうことです。池をつくるのがそうですから。

○二宮主査 22番、どうでしょうか。いいのではないですかね。

○谷本委員 まずこれにしましょう、「間接的」に。

○二宮主査 では、22と23は、合わせてとりあえずそのままということですね。

○谷本委員 はい。

○日比委員 24は、他にも米田委員などもこれに関連することをもう少しいい書き方でコ

メントをされていたかと思しますので、多分言わんとしているところは似ている。もう一つ何か、米田さんのだったかな。

○谷本委員 植栽のほうで見るか、動植物のほうで見るか、それは分けたほうがいいか。

○日比委員 そうですね。そこはちょっと分けたほうがいいかなとは思っております。米田さん、ここはどうですかね。

○谷本委員 71か72。むしろ71でしょうね。

○日比委員 71、はい。

○米田委員 植生とか、72とかも関連するんですけども。

○日比委員 そうですね。一つは、ここは動植物、植栽としての緩和策は置いておいて、動植物への影響はどう評価しているのか、もう少し具体的に評価を記述していただきたいというのが、この質問の本質なんです。なので、ちょっとこの文言は、とりあえずここでは「動植物の影響評価について具体的に記載いただきたい」と、「もう少し」でなくて。

○武藤 「具体的に」、はい。

○谷本委員 これ、米田さんも日比さんも、そんなに軽く考えないでというか、軽視しないでと、そういうことでしょう。

○日比委員 はい、そうなんです。

○谷本委員 コーラル空洞もそうなんです。あったらちょっと調べてねと。最初からミルクセメントを入れないでということなんです。

○日比委員 はい、そうなんです。

○米田委員 空港というかなり大きな面積のものをつくれますね。そこは完全につぶれるわけです。そこに何があったのかという記述がないというのが一番問題なんです。

○日比委員 今の報告書でいけば、そこは未利用地ですということになっているんです。

○谷本委員 もう終わりなんです。だから、何をしてもいいでしょうと。

○日比委員 そういう、まさにおっしゃるとおりなんです。

○武藤 ネズミがいるとか、それでもいいんですね。

○日比委員 どういう動植物があって、それが失われるのが何なのかということで、ここでご回答いただいているこの植栽は確かまた別途どこかから出てくると思いますので、という形ので。

次は、25は温暖化のところ、ここはちょっと文言を変えて、「地球温暖化の評価については」、どういう聞き方をすればいいのかな。「事業から想定される温暖化について

は」、一番簡単にすると、「より幅広い見地」、「大局的見地からの評価・対応について記述すること」。

○二宮主査 これは、小さいからといったスタンスではないというさっきの議論ですよ。

○日比委員 ではない。はい。というのは、そうやっていると、どの事業も小さいんですよ。それで全く温暖化対策の解決に結びつかないことになるので、この事業一つ一つを見れば小さいですということだと思えますけれども、少なくともJICAさんがやる以上それではいけないだろうという。もちろんこの事業でできることは限られていると思いますので、ただ、JICAとしては全体的にこういうことを考えている中ですので、ここでは非常に小さい影響として、事業には影響は小さいと評価しますという、そういう記述があればいいかと思えます。

○二宮主査 また後で見て、落ちついて、修正するあれがあれば、また変えていただいて、こういう形で残します。

○日比委員 そうですね。はい。

○二宮主査 26はいかがですか。

○谷本委員 これはもう要りません。もうないです。

27は、一応念のために入れてください。「工事に用いる骨材や土砂については、採取地の自然・社会環境に十分配慮すること」と、これはもう常に入れましょう。なければ、どの案件でも入れたほうが良いと思います。という形でお願いします。もう工事仕様書、スペックに書いていただくというのは当然としてですね。

それから、28は、水質のところをそういう面では三つぐらいに分けたほうが良いと思います。これは皆さんの合意というか、いろいろなところで集まっていますので、28と30その他を一緒に、三つに分けたらいかがでしょうか。提案です。まず、いわゆる雨水関係です。このことが一つ。2番目が、空港からの排水です。ごみを含むかどうかということがありますから、排水の話。それからもう一つは、住宅並びに観光施設からの下水。この三つに分けて記述したらどうか、それぞれ配慮することというんですか、という形で…。

○二宮主査 三つの助言にしますか。一つの中に三つを切り分けて。

○谷本委員 一つの中に三つ、はい。そう切り分けると、かなりのところがここに集約されるということで、いかがでしょうか。

○二宮主査 では、それでちょっと文案をつくっていただいて、多分、28、29、30、31、

それから多分日比委員の38とかもここに入ってくるんだらうと思うんです。

○日比委員 はい、そうです。

○二宮主査 かなり集約的になりますから。

○谷本委員 かなりそれで集約できるのではないか。31もそうですね。下水の話から入って。

○二宮主査 そうですね。では、そういった文言で一つにまとめると。

○谷本委員 まとめて、では後で見ましょう。

○二宮主査 お願いします。では31までそれでいいですか。

○谷本委員 はい。

29は、日比さん、米田さん、先ほどの貧弱な植物というか、あれのところに、その下のところのあれも、空隙も見てくださいということで、一緒にしていただだけませんか。

○日比委員 はい。そういたしましょう。

○谷本委員 そうすれば、思想は同じですから。

○日比委員 そうですね。

○谷本委員 ぜひお願いします、それで。

○日比委員 さっきの24に関係するところに、意味合いとしては入るということです。

○谷本委員 入れるんですかね。ということで、入れてください。

○日比委員 何か括弧書きで、何と呼ぶのでしょうか、「空洞」というのか、「空隙も含む」ということを。動植物の影響評価について記載いただき……。

○武藤 今の点をもう一度お願いします。24番に……。

○日比委員 24番の「記載いただきたい」、括弧、何と呼ばばいいんですかね、この空洞というのか、空隙というのか、も含むという。

○谷本委員 これは「コーラル空洞」と呼んでいますか。どう呼んでいますか。前はどうしましたか。

○武藤 「コーラル空洞」。

○谷本委員 「空洞」でいいんですか。呼んでいるんですね。

○武藤 はい、呼んでいます。

○谷本委員 そういう言葉で、ちょっと後で入れるときにきれいにしましょう。一つ数が減りましたということですね。

では、松下先生。32ですね。

- 松下委員 31番ですが。
- 谷本委員 そうか、31は、この前で入れてしまって、一緒に。
- 松下委員 一緒にしますか。
- 谷本委員 はい。三つの、雨水と、それから空港からの排水と、一般住宅と観光施設からの下水ということでいいですね。いかがですか。よろしいですか。
- 松下委員 そうですね。ではこれは、個別処理を改善すると、強化するという趣旨で書いていただく。
- 谷本委員 はい。
- 松下委員 下水道事業は現実性が乏しいので、フィージビリティが乏しいので、個別処理施設を強化すると。
- 谷本委員 個別処理等ですね。ちょっと文言はまた後で入れていただく。
- 松下委員 32番は、これは田中先生の意見と、コメントと関連しますね。
- 田中委員 はい、そうですね。
- 二宮主査 73ですからね。
- 谷本委員 米田さんもそうですね。そうおっしゃっていた。
- 二宮主査 米田さん、73ですね。
- 田中委員 フォローアップ調査を行うことと書いてありますから、よろしいんじゃないですか。これでどうでしょうかね。
- 松下委員 そうですね。では、フォローアップ調査を行うことと。
- 武藤 これは継続的で定期的という意味に、要するにタイムスパンは割と永続的というタイムスパンですか。それとも、フォローアップという1回限りのものですか。
- 田中委員 フォローアップというのは、なぜこの一般細菌のデータが悪化しているかということ、この本文では何か滞留しているからだということがあって、それが本当ですかという。
- 武藤 では原因分析がまず1段あって、その後が問題に……。
- 田中委員 はい。フォローアップしてくださいという。
- 武藤 わかりました。
- 松下委員 きちんと原因を把握して、必要であれば対策をするということで。
- 二宮主査 いいですかね。
- 日比委員 次、33も私なんですけど、ここはちょっと文章を変えて残させていただきたい

と思います。「『本プロジェクトは、（中略）NECA事業と判断される』とあるが、」までは生かして、（1）は飛ばして、「ECA条件の『観光スポットとなる環境』には該当しないかどうか、近隣海洋保護区の存在も勘案しつつ再検討、記述すること」ではいかがでしょうか。このご説明をもう聞いたうえで私の思いとしては、一番近くても500メートルというのは十分「観光スポットとなる環境」に相当するのではなからうかというのが私の意見ですので、違うというのであれば、その違う理由を明記していただきたいと思います。

○轟 これは1と2のうちの2にかかっていますか。

○日比委員 そうですね。あれっ、その1……。

○轟 500メートルというのは空港の話ですので、ちょっと1か2かどちらかを明確にしてくださいますか。

○日比委員 そうですね。逆に言うと、2の観光開発プログラムは、普通に考えれば、観光を促進するためのプログラムであって、それが観光スポットになる環境、それと関係あるのはむしろ普通……。

○轟 今回は観光促進というよりは、どっちかという抑えるほうなので、「エコツーリズム」という言葉はもう今後多分使わないと思います。これ自体が環境保全なんですね。すみません、私は回答にうまく書き切れなかったと思います。

○日比委員 であれば、私の中で実は空港とこの観光プログラムとをそんなに具体的に分けて考えているわけではないんです。どちらにしても、この「観光スポットとなる環境」で行う事業に該当するんじゃないだろうかということなんですけれども。

○轟 いや、これは、このNECAかECAかというのは、私たちの判断で決めるものではないわけですね。

○日比委員 わかりました。であれば、ちょっとそこが「協議で確認したものであり」とあったので、何か、そういうことですよ、そうですね、そうしましょうというやりとりだったのかなと思ったんです、DENRと。DENRと協議しながら決まったことで、調査団が単独で判断したことではないという意味だったのか、いや、もうもともと、そもそもDENRがこういう判断をしているんですというのか、そういう意味では1番のご回答はちょっと不明確なんですけれども。

○轟 そうですね。ちょっと私の書き方もよくなかったんですが、この判断は調査団の判断ですかというお聞きの仕方だったので、そうではないという意味合いで書いたんですけ

れども、もしもっと明確に書く必要があるのであれば、1については……。でも、1は、NECAであることは、もう確認はできています。

○日比委員 調査団あるいはこれを助言したところで何も変わるものではないということであれば、別にここで助言する意味もないかなと、逆に思います。

○轟 はい、変わらないんです。2について、これは観光事業という、小さい観光事業かもしれないんですけれども、それをNECAなのかECAかという範疇で決めるような内容のものかもわかりませんし、ちょっと確認しなければ、その判断も私たちができるものではないです。

○日比委員 それも結局DENRがする。

○轟 そうです、そうです。

○日比委員 多分この地域がどうかというのは、この事業でなくても、DENRが。

○轟 そうですね。

○日比委員 という意味でいけば、これはもう取っていただいて結構です。

○轟 はい。33自体を取ると。

○日比委員 はい。わかりました。すみません。

次の34、35は、了解はいたしました。この二つを合わせて、ECCの付帯条件にあるEGFとEMFについて、その対応を報告書に記述すること、ということをお願いします。

○轟 はい。

○日比委員 それから、36は、ここは「ブッシュランド」あるいは「ブラッシュランド」。「未開発地域」という用語は使わずに、「未開発地域」ではなく、「ブラッシュランド」または「低木灌木地」という用語を使うことと。

○轟 はい。

○二宮主査 これは、そういう意味では、71番のところの関係で、そのような表現で一つにしてしまっていていいですか。

○米田委員 いいです。

○二宮主査 同じ問題意識ですよ。

○日比委員 はい、私は同じでした。

37は、ここは、(2)はもう結構です。(1)は多分先ほどの24番に含まれると思いますので、24に対応していただければ、ここの回答箇所にも修正が入るだろうということで、取っていただいて結構です。

○轟 はい。

○日比委員 それから、38は、28番に統合していただくので、取っていただいて結構です。

○谷本委員 そうですね。

○日比委員 それから、39が、緑化の植栽のところですので、ここは植栽計画については、「原生種・自生種の利用、外来」……。

○谷本委員 「できるだけ」というのを入れてくださいとJICAから言われましたね。

○日比委員 はい。では、「できるだけ原生種・自生種の利用、外来種の排除などにつき明記すること」で。

○谷本委員 「空港の特性を」というのは入れますか、やっぱり、森住さん。やっぱりバードストライクは怖いですよということからすれば。

○森住 そうですね。

○谷本委員 そうすると、例えば花が咲いてもだめなんですか。蜜をとりに来るから。

○森住 いや、鳥が集まってこなければ、それでいい。確かに、日本の空港でも実がなっている木はありますが、ただ鳥が集まらない木を選んで植えています。

○谷本委員 やっぱり。特に空港の特性にということは入れなくても……。

○森住 そうですね。もう……。

○谷本委員 自明の理。自明の理でいいんですか。

○森住 あえて入れないでもいいと思います。

○谷本委員 やっぱり、もうできるだけ現場のというか、地元のという。

○森住 そうですね。あえて書かなくても。

○谷本委員 これももう共通文言でお願いしましょうよ、これから。

○日比委員 そうですね。

○谷本委員 これはやっぱりなければ、これでいいと思いますよ、私は。

○日比委員 そうですね。それでいくと、これはどこにどう書けばいいのかわからないんですけども、動植物の影響緩和策としてこれが出てくると、ちょっと疑問を持たざるを得ないです。なので、どこに位置づけるかというのをちょっと再検討していただきたいなと思います。この事業に限らず、大体動植物への影響とその緩和策のところでは植栽計画というのは出てくるんですけども……。

○谷本委員 でも、景観でしょう、一つは。

○日比委員 多分そのほうが強いんじゃないかなと思うんですよね。

○谷本委員 CO₂吸収よりも景観のほうが、土木工事は削りますから、裸地になりますからということ。

○日比委員 そうなんですよね。これが、植樹するから大丈夫ですよという意味で書かれているとしたら、ちょっとというか、大分違うなというのがあって、でも大体いつもそういう書かれ方がしているので、そこはちょっと、どこで書けばいいのか。「明記すること」、ここはこれでいいと思います。動植物への影響緩和策としては別にということ。

○轟 やはり自生のものをできるだけとかと、そういう面では動植物への影響の緩和ということになるのかなと思うんですけれども、景観だけではなくて。

○日比委員 ないよりはいいと思うんですけれども、あと、そもそもここがどういう生態系なのかという、その最初のところに戻るんです。そこをしっかりと評価せずに、木を植えるから緩和策になりますというのは、ちょっとそもそもそれは順序が逆でしょうという話になるので。

○武藤 そうですね。段階的に環境を戻していくとか、そういう何かプランニングの思想が見えないんですね。

○日比委員 そうです。はい。だから、そこを明確にしていきたいなと。

○轟 はい、わかりました。

○日比委員 もちろん、植えないよりは植えることのほうがいい場合が多いのは確かなんですけれども、植えればいいのかというものではないということです。

○武藤 そうということですね。

○谷本委員 あの括弧書きは要らないでしょう。入れますか、特に。

○日比委員 いや、そこを……。

○谷本委員 強調しますか。

○日比委員 いや、本来なくていいと思うんですけれども、ただ、大体それを言わないといけないような登場の仕方をいつもするので、それはここでこの案件への助言として必要かどうかというところとちょっとあれなんですけれども、どう書けばいいのか。こんなに時間を使うほどのところでもないんですが……。

○石田委員 日比さんの懸念はよくわかるんですが、「生態系」と使うと、私たち、私とか日比さんとか、恐らく米田委員などの頭では、これでは絶対ないというのがまず真っ先に浮かびます。

○轟 人工のものじゃないという感じで。

○石田委員 ええ。ただ、事業実施側とかJICA側とか、理系ではない人だと、「生態系」はこれでいいですよ、きっと。木を植えればいいんです。少し増やせば。

○武藤 違いがあるのは私たちもわかっています。

○石田委員 だから、「生態系」ということは避けて、「植栽計画」でいいんじゃないでしょうか。

○谷本委員 だけでいいんじゃないですか。

○日比委員 そうしましょうか。

○石田委員 それで、動植物への影響が出るということは明記しておいてくださいというんで。

○日比委員 そうですね。はい、わかりました。

○武藤 本当におっしゃられていることはあくまでもわかりながら、具体的にアクションに落としていくときに、どのように表現すればいいのかというところすごく悩んでしまうのです。

○日比委員 そういう意味では、こう言うと身もふたもないんですけども、多分その生態系への影響というのはそんなに緩和できないんですよ、こういう事業では。

○石田委員 インフラは無理ですよ。だってコンクリートライニングしてしまうわけですから、もう生態系もへったくれもないわけですよ。完全に壊してしまうんだから。

○日比委員 そうなんです。そこをしっかり認識するということのほうが重要だと思うんです。

○谷本委員 土から全部変えてしまうものね。そういうことでしょう。

○日比委員 もっと言うと、いかにそれを最小化するのか、回避するのかというところがあったうえでこういうところをやりますという順序になって、それでも影響は出るし、あとできることと言えば木を植えるぐらいですかねという話のはずなんです。その全体像がなくてこれだけあると、かなり違和感があります。という裏があるということをご理解いただいたうえで、助言案はこの形で、他の委員にもしご異存がなければ。すみません、ちょっと長くなって。

○河野 申しわけないのですが、時間が来てしまっていますので、残していただくものを決めていただいて、もし文言でご意見があるのであれば、後からその案をいただくような形にしていだけないでしょうか。30分ぐらい遅れていますので、このままでは終わらな

い可能性が高いので、すみませんが。

○日比委員 はい。長くなって申しわけありません。

○二宮主査 では、40は9番で残して、それを含めて……。

○日比委員 そうですね。はい、結構です。

○二宮主査 41は残すのですね。

○日比委員 41は、これはもう結構です、取っていただいて。

○二宮主査 要らないんですか。

○日比委員 はい、要らないです。

42は、ここは、環境モニタリング計画に海洋生態系の中長期的なモニタリングも具体的に含めること。

○二宮主査 これは残すということですね。

○日比委員 はい。

○谷本委員 「削除する」と回答にあるのは、これは、齟齬はないですか。

○日比委員 ここは、齟齬は、私の理解では、モニタリング計画のほうに含めますという意味だと理解したんですけれども、そういうことではないんですか。

○武藤 場所問題で、建設する主体には、狭いほうの海を含まない範囲がメインにはなっていて、地方自治体を中心に行われる島全体の管理のほうにはより広い海洋も含めた意味を言いますということです。

○轟 それを今回のレポートでモニタリング計画として書けるかというのは非常に難しいという、結局事業が始まってからそれを関係者で決めていくという部分もありますので、それを別途、別の場所に書きますということを今ここで言うのは、コミットするのはちょっと難しいです。

○日比委員 ということは、海洋関係のモニタリング計画を今後策定するということを明記していただければ。

○轟 そうですね。はい、そうです。

○二宮主査 ありがとうございます。

43は、13の内容に含まれていますので、これは結構です。

○谷本委員 13ですか。

○二宮主査 13は、確か石田先生の残された上水道の話ですね。

○谷本委員 はい。

○二宮主査 44は……。

○谷本委員 既に田中先生から出ましたね。

○二宮主査 そうですね。出ていますので、これも結構です。ただ、これは新しい調査を何らかの形でやる必要があるのではないかという内容なので、これはちょっと残させてください。

それから、45は残します。これは10番のところも含んだ形で、すなわち、現地政府の計画との整合性ということで、歩調を合わせていただくということです。

46番は。

○石田委員 46番は、先ほど記述を工夫していただけるということでしたので、助言からは落とします。

○二宮主査 47以降。

○日比委員 47は、これは取っていただいて、落としていただいて結構です。

48も落としていただいて結構です。

49も落としていただいて結構です。

50は、これはちょっと形を変えて残したいと思います。また後から。

○二宮主査 わかりました。

51は、上水の話なので、これは結構です。もう既に残っている話だと思います。

52番は、そういう形で提言してくださいという言葉にして残したいと思います。

53番は。

○石田委員 53番は、落としていただいて大丈夫です。

54番は、9番、二宮先生のところでも出てきて、そこに含まれると思いますから、これも落としてください。55番も、落としてください。

○二宮主査 はい。

○松下委員 56番も落としてください。

○日比委員 57、58は、落としてください。

○石田委員 58は、文言として残すのは、先ほど言ったキャリング・キャパシティの定義を示してくださいという文章に直していただけますか。

○二宮主査 59ですね。

○石田委員 はい、59です。キャリング・キャパシティの定義を書いてくださいという文章をお願いします。

60番は、この助言をつくる冒頭の二宮先生、日比先生のところで、管理目標の設定ということが入っていれば、もうこれは要りません。あとは結構です。

それと、確認なんですけれども、順応的管理プラス通常のいわゆる大気や水質のモニタリングは行われるわけですね。

○轟 はい、それは通常のほうで。

○石田委員 であれば、それについては言及しません。60番はそれで結構です。

○二宮主査 はい。

61はいかがですか。

○日比委員 これは、わかりました。結構です。

○石田委員 62番は、ちょっと質問があるんですが、ここの漁師さんたちはダイナマイト漁や青酸カリを使った漁はやっていますか。

○轟 それは、BMTPのプロジェクトの中でもう既に禁止。

○石田委員 既に禁止されている。

○後藤氏 完全にやめています。

○石田委員 完全にやめていますか。

○後藤氏 10年ぐらい前に。

○石田委員 わかりました。ありがとうございます。それであれば、62番は、やっていただけるとのことなので、結構です。落としてください。

○二宮主査 すみません、田中先生と米田先生のを後回しにしてしまいました。まとめの形で、63番以降、すみません、もう一度ちょっと戻りますけれども、お願いします。

○田中委員 63番、64番、これはそのまま載せましょう。提言にします。このままで、「すること」。

それから、65番も提言にさせてください。

66は要りません。

○米田委員 67は要りません。

それから、68も要りません。

69も、いいです。69も要りません。というか、他に入っていると思います。

○二宮主査 そうですね。はい。

○米田委員 それから、70番も要りません。

71番も、先ほど一緒になったと思います。

○二宮主査 はい、そうですね。

○米田委員 72番も、他と絡んできますので、要りません。

○田中委員 73番ですね。これは先ほどので任せますので、要りません。

74は、このまま十分に確保を検討することということで、原案のままで提言させてください。

○二宮主査 これは大きな話ですね。

○田中委員 はい。

○二宮主査 大きな話ですね。これは必要です。

○米田委員 75から76、77、みんな要りません。

78もいいです。

79も、対応していただければ、助言では要りません。

○武藤 はい。

○高橋 すみません、二つほど確認ですが、45番の扱いは、もう一回教えていただけますか、二宮委員の助言の。

○二宮主査 45番は、私も後で文章をもう一度きちんと考えますけれども、要するに問題意識は、先ほど申し上げた土地利用計画です。これがどういう時期にでき上がってきて、これがこのプロジェクトにどのように連動していくのかということについて、きちんと歩調を合わせるように努力してほしいということは申し入れていただきたいということです。

○高橋 はい、わかりました。そうすると、こちらから原案をつくって、修文をいただくと。

○二宮主査 はい。

○高橋 はい、わかりました。ありがとうございます。

○日比委員 すみません、50番の文章をつくってしまっていていいのでしょうか。ジェンダーのところなんですけれども、これは、ステークホルダー協議におけるジェンダーバランス担保の方針を報告書に記述し、その結果というんですか、その方針とその結果を記述すること。それからまた、今後まだステークホルダー協議が開かれる際にもその方針を、何と言うか……。

○轟 今後、住民移転の調査とかも開かれますので、何らかの住民会議というのは開かれる可能性もあると思いますので。

○日比委員 今後行われるステークホルダー協議にも生かすことということで。

○高橋 それともう一点、10番なんですけれども、ここは残すということですが……。

○二宮主査 10番は、45番と一つにしますので。

○高橋 一つにする。

○二宮主査 はい。

○高橋 はい、わかりました。ありがとうございます。

○二宮主査 すみません、はみ出してしまいました、大分。

○高橋 いえ、とんでもないです。

○二宮主査 ということで、一応。

○河野 ありがとうございます。

それでは、スケジュールの確認だけさせていただきたいと思えますけれども、いただいた助言を事務局のほうでまとめまして、来週の水曜日までに送ります。それで、助言自体は、全体会合が5月11日になりますので、余裕、時間はありますが、例えば4月20日金曜日ぐらいまでにまとめていただければと思います。

○谷本委員 5月。

○河野 いや、4月の20日。

○谷本委員 4月の20日。

○河野 ええ、20日、金曜日までに。5月11日に助言を確定します。

○二宮主査 一応それを目標にということですね。

○河野 はい。

○二宮主査 よろしいでしょうか。

あと、さっき6番を保留にしていたんですけれども、この6番、日比委員のところは結構大きなところで、重要な全体にわたるところなので、もしあれだったら、11日に来た後に……。

○日比委員 そうですね。はい。

○二宮主査 多分細かいところでは含まれてはいると思うんですけれども、どこかで最初のほうにまとめて言っておいたほうがいいような感じもしないでもないので、ちょっと申しわけないんですけれども、少し文言を考えていただいて、入れていただいたほうが……。

○日比委員 とんでもないです。わかりました。はい。

○武藤 6番に関連してだと思えるんですけれども、私どもはこれは国内専用空港だとも考えていないんですけれども、国際的な観光客だけのものだとも考えていなくて、要は実態を

見ていると両方なんです。今はタグビラランの利用状況を考えてみると、もちろんあそこの島に来るため大きな空港ですので、国内の乗客が大きく、しかし中国や韓国からの観光客もものすごく多い。旅客伸び率がすごく高いんです。なので、今後、中期的には、ドメスティックのフライトの分量も多いですけども、やはり国際的な観光空港としての位置づけもかなり伸びてくるのかなと、この両方の面にきちんと対応しなければと考えているところです。

○松下委員 2番のところと、実は一緒ですね。2番の中身を変えていただきたい。

○二宮主査 そうなんですよね。だから、多少統廃合を含めた調整は要るかもしれない。とりあえず今判断したところで残してつくっていただいて。

○田中委員 メール審議で全体が見えてきたら、また。それで、私のほうも例の順応的管理とかキャリング・キャパシティの関係で、事前にちゃんとやり方を決めたほうがいいといった思いがありまして、場合によっては提言させていただきます。

○武藤 ありがとうございます。はい、また教えてください。

○二宮主査 では、すみません。これで。

○河野 それでは、これで終わりにします。どうもありがとうございました。

午後5時22分 閉会