

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（有償）

スコーピング案

日時 平成23年6月20日（月）14：00～17：00

場所 JICA本部 229テレビ会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

石田 健一	東京大学 海洋研究所海洋生命科学部門 助教
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
長谷川 弘	広島修道大学 人間環境学部 人間環境学科 教授
日比 保史	コンサベーション・インターナショナル日本プログラム 代表
福田 健治	東京駿河台法律事務所 弁護士
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂 教授
松行 美帆子	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 准教授

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
有川 博徳	東南アジア・大洋州部 東南アジア第五課

<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

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

○河野課長 それでは、お時間になりましたので、助言委員会のワーキンググループを始めたいと思います。本日は、フィリピンの新ボホール空港建設事業に関するスコーピング案の助言委員会ということでございます。

まず初めに主査の先生を決めていただきたいのですが、日比先生がまだ1回もやっていらっしゃらないというところで、本日は日比先生にお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○河野課長 それでは、いただいているコメントと、あと助言案に従って、まずJICAのほうからご説明させていただいて、質疑応答という形になります。

では、ここから日比先生に議事をお願いしたいと思います。

○日比主査 ありがとうございます。

それでは早速ですけれども、今日お配りいただいている事前コメントへのご回答について、JICAさんから説明をいただくということで、よろしくをお願いします。

○有川 本日はお忙しいところ、委員の皆様にはお越しくございまして、ありがとうございます。私、JICAの東南アジア・大洋州部東南アジア第五課で本件を担当しております、有川と申します。こちらは課長の武藤でございます。どうぞよろしくお願いします。

まず、お手元に今回のワーキンググループの資料がございますけれども、その前に、実は私どものほうで、コンサルタントにちょっとお願いしまして、現地の空港予定地の写真を何枚か用意させていただきました。最初に現地の写真を見ていただいたほうが、より具体的なイメージが湧いてよかろうかと思っておりますので、順に1番からごらんになっていただければと思います。

まず今、画面のほうにございますように、二つのパノラマ写真がございまして、1番目の写真が空港建設予定地の中央部付近です。先日のご説明の際にもちょっとお話しをしたんですが、このような形で原野に近いといいますか、林も奥のほうに見えますけれども、こういった原っぱ的なところが続いているというのが中心部付近でございます。2番のほうになりますけれども、こちらが地図、島の中で現在の空港予定地から南西の方向、近い部分にございます海岸です。ご覧のようにちょっと左のほうになりますけれども、海がきれいなところでして、コーラル等も存在するところがございます。

3番のほうになりますけれども、こちらがボホール本島に建設中の衛生埋立処分場のところでございます、その管理棟が4番の写真ということで、こちらもこういう地質状況のところ、処分場の建設が予定されております。また、5番のほうですけれども、パングラオ島の現在

の既設の処分場でございまして、ごみが結構多く積まれているような状況でございます。

次のスライドをお願いします。こちらが住民移転先ということで、代替地として整備されているところでございます、こういった広場のところに移転先が確保されていると、こういう状況でございます。

次のスライドが、またちょっと空港建設予定地に戻りますけれども、同じような雑草が生えていたりするような場所でございます。大分広い敷地がとってございます。

最後のスライドになりますけれども、空港予定地の地面のほうを縮図にしてみたものがこちらの写真でして、こういう茶色い土がずっと草地の下に続いているということでございます。

一応現地の今、手に入っている写真というのは以上になります。

こういったようなサイトになっておりまして、こちらにつきまして事前に委員の皆様からいただきました、まずご質問に対して、私ども東南アジア五課のほうからお答えのほうをしていきたいと思っております。

○日比主査 すみません。まず、全般的事項のところを、22番まででご説明をお願いします。そこで少し区切って質疑応答という形にさせていただきます。

○有川 分かりました。

では、1番目から順にご説明とご回答をさせていただきます。

まず全般的事項ですけれども、松行先生と松下先生から1番と2番でいただいております。まず、本案件のどこの部分が持続可能型環境保全事業なのか教えてくださいというご質問です。あと、本事業の新ボホール空港建設と持続可能型環境保全事業の関連性ないしコンセプトが不明確であり、明らかにされたいということでご質問をいただきました。これにつきまして、ご回答ですけれども、空港整備に伴いまして環境や経済活動のさらなる増大が見込まれます。これによる、自然環境の破壊や未処理の下水による海洋汚染等の可能性を事業開始前から確認を行っております。同時に、地域の関係者の方々への環境保全に係る啓発活動ですとか、中期的なところでは上下水道等の環境インフラ施設の整備・拡張、こちらも別途視野に入れまして、調査を進める検討を行います。これによりまして、最終的には、日本ODAの手を離れた後もこの空港の周辺地域の環境保全が持続されると。そういった意味で持続可能型環境保全事業という事業の区分けをさせていただいたと、そういう考えでございます。よろしいでしょうか。

次に参ります。3番目の松下先生のご質問ですけれども、持続可能型環境保全事業には、下水道の整備、廃棄物処理施設の整備が含まれると考えられますが、これらの事業については事前配布資料に具体的な記述が見当たらない。今回のスコーピング案では対象外であるのかとい

うご質問をいただきました。これにつきましては、案件概要の説明、先日ご連絡しましたように、今回のスコーピング案に係る助言委員会、ワーキンググループの対象は空港整備のみとなります。先ほどもお話し申し上げましたけれども、上下水の整備事業等、周辺環境保全のためのインフラ整備、これらにつきましては、必要性に応じて別途協力準備調査の実施を検討すると、そういう予定でおります。

続きまして、4番目のご質問ですけれども、松下先生。新空港が整備された後で、既存のタグビラン空港は閉鎖されるのかというご質問ですけれども、我々がフィリピン政府に確認している限りにおいては閉鎖の予定でございます。この跡地の利用計画につきましては、本案件がフィリピン政府のPPP事業でリストアップされているものであるということもありまして、PPP部分の検討でどのような利用ができるかというところを検討する予定でございます。

続きまして、5番目のご質問ですけれども、観光開発のための空港であるということから、五つ、石田先生からご質問をいただいております、1番目が空港収入、観光開発による収入の増加はいかほど、空港建設・運営の費用対効果はということで、2番目のほうが開業予定日と使用機体。3番が空港運営について（運営会社、持続性）。また4番のご質問が、空港需要はマニラから域内、国際からのいずれかと。5番目が需要予測とその理由ということで、ご質問をいただきました。順を追ってご説明申し上げますが、まず空港収入と費用対効果のご質問に関しては、現在、調査検討中でございます。また、2番目の開業予定日と使用機体でございますけれども、開業予定日についても検討中でございます。使用機体はAirbus社のA330、330席程度のキャパシティがありますが、このクラス以下の機体を想定しております。3番目のご質問ですけれども、空港の運営ですが、マニラ国際空港公社MIAAが想定されておりますけれども、PPPの部分も含めて検討中のところでございます。4番目のご質問ですが、空港需要につきましては国際線も入る予定でございます。国内線がかなり大きい部分になるかと思っております。需要予測、5番でございますが、これは現在、見直し中でございます。前回のF/Sによると、国内線が93.8万人、国際線が3.1万人、これが2020年の予測値となっております。

続きまして、6番目のご質問ですけれども、石田先生からまたいただいておりますが、2020年で国際線が3万人、国内線94万人、今、申し上げましたけれども、この前提と空港規模の整合性。国内の人々を対象としたという意味かというご質問ですけれども、需要予測を今見直ししておりますので、その結果が出ましたらご説明申し上げますかと思っております。

続きまして、7番目のご質問ですけれども、年間旅客96万9,200人の計画規模は、2006年の実績値24.1万人に比べて、過剰予測となっていないか。新空港の旅客予測の根拠、予測方法につ

いて説明されたいということで、長谷川先生と松下先生からいただいております。これにつきましては、ご回答としましては、現在計画チームが調査の見直し作業を実施しております。なお、2000年代を通じて現タグビラン空港の年間旅客は、先日もご説明申し上げましたが、かなり高い推移で増加をしていると、こういう状況でございます。

続きまして、8番の石田先生のご質問ですが、島の沿岸域と島は保全地区、国際的な保護地区ではないかというご質問をいただきました。これにつきましてはのご回答ですけれども、沿岸部については保全の範囲を資料確認・ヒアリングを通じて調査中でございます。島全体は保全地域ではありません。ちょっと補足を。

○武藤課長 こちらの質問8につきましては、若干の補足でございます。私ども、まさに今、情報を収集しているところでございますが、島の沿岸域のほうはフィリピンのDENR、環境天然資源省でプロテクトドエリアの指定をしておると、少なくとも紙上は確認しております。こちらにつきましては、では具体的な保護対象スピーシーズは何なのかとか、そういったところにつきましてはこれからきっちり調査するというところで考えております。

○有川 という状況でございます。

次に参ります。9番ですけれども、長谷川先生からのご質問で、新空港建設候補地が、ボホール島などのほかの地区ではなく、パングラオ島に設定された根拠を明確にすることということでご指摘いただきました。この点につきましては、先方政府に第二次現地調査で確認をいたします。パングラオ島に設定された根拠としましては、現在のタグビラン空港の拡張が困難であるという点がございまして、またボホール島のチョコレートヒル等の影響、この辺を勘案し安全性の観点からパングラオ島に空港を移すということがあり、現在聞いております。

ページをめくっていただきまして、次のページですけれども、10番のご質問、長谷川先生からですが、ボホール州のみのサブプロジェクト（上下水道整備及びソフトコンポーネント）は、今回の環境社会配慮調査の対象となるのかというご質問をいただいておりますが、今回は空港部分のみの対象とさせていただきます。サブプロジェクトは対象外でございます。

11番、続きまして、CTI（Coral Triangle Initiative）事業開始に向けた共通地域活動計画とフィリピン国活動計画の策定状況はどうなっているのかというご質問。また、策定された計画には、本空港は環境社会配慮上、特に留意すべき事項はないかというご質問をいただきました。この点につきましては、次回の第二次の現地調査にて先方政府に確認したいと考えております。

続きまして、12番ですけれども、石田先生からいただきました、ボホール島とパングラオ島

を結ぶコーズウェイの今後の交通量予測はどのようなものかというご質問ですけれども、こちらにつきましても可能な限り資料を収集したいと考えております。

また、13番の、空港開港を見込んで既に計画が進められている宿泊施設、商業施設にはどのようなものがあるか、可能であればリスト化ということでご質問をいただきましたけれども、これもまた確認が必要ですので、次回の調査で資料収集したいと思います。

続きまして、14番ですけれども、廃棄物処理、下水処理はどのような規模を考えているのか。下水処理のコストシェアの方法、料金負担はというご質問でございます。こちらについては、現在確認をしているところでございます。

続きまして、15番のご質問ですけれども、イロイロ島の新空港建設の例で、国際路線化ができず、国内路線のみとなった経緯があるというふうに聞かれているということで、ボホール空港ではそのようなことが起きる懸念はないのかというご質問でございます。イロイロ空港については、第二次現地調査におきまして、詳細な経緯ですとか、状況を確認したいと考えております。

続きまして、16番でございます。今後、空港利用者の想定は、増え続ける観光客を収容するために、ホテルや商業施設の新たな建設、ベッド数の増加が必要であろうということで、パングラオ島のそれらの施設が増えていくことになると思われるが、このような比較的小さな島では施設建設の収容力はどの程度と見積もっているのか。また、主に民間の宿泊及び商業施設が促進されると想定されるのはどの地区であるかというご質問を石田先生からいただきました。こちらにつきましても、具体的などころの確認が必要でございますので、第二次現地調査にて可能な限り確認をいたします。

続きまして、17番ですけれども、ECCの関係になりますが、松行先生からのご質問で、EIS報告書が作成され、ECCが取得された時期を教えてくださいというご質問でございます。EIS報告書につきましては2000年に作成をされまして、ECCのほうですけれども、これは当初、2003年6月に発行されました。5年後の2008年6月に延長許可がおりたと、そういう状況でございます。

続きまして、18番でございますが、ECCは2008年6月に延長手続済みとあるが、延長された場合も有効期間は延長時から5年間、すなわち2013年5月まで有効との理解でよいかという日比先生からのご質問ですけれども、ご理解のとおりでございます。

続きまして、19番でございます。事前にお配りした資料の5ページと13ページになりますけれども、一方では「本協力準備調査において～新しくECCが発行されるものではないが」という記載が5ページにございまして、他方では「ECCを取得する必要がある。」というふうに記載

をしておるところでして、結局、ECCの取得は目指されるのかどうか分かりやすく記載することと、長谷川先生からコメントをいただきました。先ほどご説明申し上げたとおり、今回はECCの取得は行いませんので、こちらは分かりやすい表現に修正いたしたいと思います。

続きまして、20番でございます。石田先生からのご質問で、パングラオ島の長さと幅でございます。東西が約14キロ、南北が7キロというふうになっております。

最後になりますが、21番と22番、日比先生と松下先生のご質問でございます。新空港の2007年計画案と2009年計画案の違いは何か。計画案変更の要因、経緯は何かというご質問。また新空港の施設概要で示されている2007年の計画案と2009年の計画案のうち、2009年度のものは現在の計画と理解すればよいのかというご質問でございます。こちらの経緯につきましては、設計条件の中で見直しがあったということです。そちらに記載がありますように、ILSと進入灯の設置の場所ですとか、滑走路長の長さ、また雨水浸透池を設置する、アクセス道路の取りつけ先を変更するといった要因がございまして、見直しが行われました。現在の状況としては、2009年度の計画が現在のものとなっております。

22番まで、とりあえず以上でございます。

○日比主査 ありがとうございます。

委員の先生方、ここまでのところで、何か追加のご質問、あるいはクラリフィケーションを求められるところ、あるいはここまで挙がっていない中で全般的な項目に関するご質問等がもしございましたらお願いします。

松下先生、お願いします。

○松下委員 1番から3番に関連する回答ですが、回答のご説明としてはこれで了解いたしました。また、事業名にわざわざ持続可能型環境保全事業という言葉を入れる意味が余りよく理解できないんですが、このあたりはいかがでしょうか。

○武藤課長 若干これは経緯的なところですが、お話し差し上げます。もともと本件に関するフィリピン政府とのやりとりは、どこから始まっておりますかという、Department of Tourismと話が始まったという経緯がございます。Department of Tourismのほうでフィリピン中部のビサヤ地域で、観光という資源で雇用を確保するという大きな構想がありまして、それにどういうふう支援できるかということでやりとりが始まっています。

しかし、前のアロヨ政権の中でいろんないきさつもあって、今度、新アキノ政権になったときは、どちらかという話し筋としては運輸通信省、Department of Transportation and Communication、こちらのほうがメインに出たような形で話をしております。

そういう中で、最初はDepartment of Tourismがメインの相手だったときは持続型環境保全事業というようなネーミングが前のほうに出てきたのですけれども、新政権になって、Department of Transportation and Communicationが本件をフォローし始めたことから、まず空港を持ってきて、環境保全活動はそれに付随して位置づけようとしたという経緯でございます。

○松下委員 理解しました。

○日比主査 でしょうか。

○石田委員 細かいことなんですけど、まず5番で質問をさせていただいた点です。需要予測は、いただいた事前資料だと、4ページの一番最後の段落には2002年に97万というふうに記載されているのを、また改めて気づきました。ごめんなさい。質問しなかったんです。ただ、改めてこの答えを読ませていただきますと、2007年F/Sでは94万となっている。……そうか、合わせるとそうなんです。合っていますね。合っていました。ごめんなさい。合っていました。

次に、5番と15番に関連するんですけども、15番ではイロイロが国際線化できなかったということは過去にあったそうです。それで、ちょっと気になったのは、この空港自体はどういう経路で人を迎えるようにするのか。つまり、海外からのお客さんというのはマニラで乗りかえることになる。そのお客さんたちはみんな国内線に入っちゃうと、そういうことでしょうか。

それで、あと例えば国際線3.1万って、これはチャーターベースだとか、例えば一部のフィリピン・エアを飛ばすとかそんな感じなんですか。そこら辺、ちょっとわからないので教えていただけますか。

○武藤課長 その需要の関係につきましては、まずそもそも論としてお話し申し上げなければならないのは、この需要の伸びですね。かなり楽観的な面があると思っております。今、チームを組んでいるコンサルタントの皆様には非常に慎重にいろんなシナリオを考えて、見直していただいております。まずそれが一つです。

しかし、今、仮置きとしてこういった数字を挙げさせていただいております。この数字構成の考え方といたしましては、今、石田委員がおっしゃいましたように、メインはまず国内の帰省客やビジネス客が多いということが挙げられます。次、観光という面では、まずは国内の主要玄関のマニラのところで乗りかえていらっしゃる観光客が多い。あとは、それこそチャーター便とか、実は中国あたりで人気があるようなのですが、そういったところからのお客様を国際線で迎え入れる想定だというふうに聞いております。

○石田委員 そうすると、その情報、非常に少しいメージがつかめました。そうすると、隣に

ボホール島があるということなので、まずは国内のビジネスの人たちをターゲットとした空港という意味でしょうか。そういう理解でよろしいですか。その人数そのものの把握は、今、調査団がやられるということですね。

○武藤課長 よくデータを積み上げる必要がありますけれども、まずボホール自体は、恐らくビサヤの中では、ビジネスという意味に関しましては、セブの次に、パナイ島のイロイロ、それからネグロス島とかがまず来て、その次にボホールか、という位置づけになると思われま。ただ人口がボホール島自体多いので、それこそ出稼ぎに行った人が帰ってくるとか、そういう日常的な流れは、ビジネスの規模の大きさはまた関係なく、底流にきちっとあるものと考えております。

○石田委員 そうすると、例えば、しつこいように申し訳ないんですが、今おっしゃっていただいたさまざまな内訳というのは、そろそろ分かってくるのでしょうか。分かれば、ぜひ私たちにも教えていただきたいなと思います。わかった段階で教えていただけますか。

○武藤課長 はい。そうですね。それは可及的速やかに。

○石田委員 よろしくお願いします。

○日比主査 ほかに委員の先生方、ご質問等ございませんでしょうか。

○松下委員 9番の長谷川委員のご質問のところですが、回答で、ボホール島のチョコレートヒル等の影響（安全性）があると聞いておりますということですが、この趣旨がよく分かりませんでしたので、もう一度説明いただけますか。

○有川 こちらですけれども、趣旨としましては、ボホール本島のほうに、先日もご説明申し上げたとおり、チョコレートヒルのすぐ上を今の空港ですと飛ぶということで、安全性とかも含めて影響が考えられるというところがありまして、パングラオのほうに海に囲まれていますし、望ましいのではないかというふうな検討があったというふう聞いております。

○武藤課長 若干加えるならば、気流の関係で、本当にこういうふうには結構急な丘がぽんぽんとたくさんあるようなところでは、航空機の操縦上危ないような場面がかなりあるということでした。

○長谷川委員 9番のところ、ありがとうございました。

私の質問というか、助言の中で、「ボホール島など」とした意味合いを、「ボホール島」にしなかったというのは、今のよう説明が既存の資料なんかにも出てくるんですが、ボホール島はそういう理由がある。それが即パングラオ島になった理由は何かと、こういう意味合いなんですね。ですからほかの島々もあるでしょうと。ですから、第二次現地調査で確認するとい

うふうに言っているのです、そのあたりもちょっと含めながら、確認のほうをお願いします。

○武藤課長 クラリフィケーションになりますが、要はボホール島に一番近いところがパングラオ島になるわけですが、ボホール島に近接したほかの小さな島でなぜないのかという意味でしょうか。それとも、いっそ隣のセブに行ったほうがいいんじゃないとか、そういうぐらいの規模感のお話でしょうか。

○長谷川委員 後者のほうですね。より大きくとらえて。

○武藤課長 その辺の計画論の考え方ですね、しっかり経緯等も含めまして確認させていただきたいと思います。

○日比主査 ほかは、先生方よろしいでしょうか。

なければ、次の23番からの自然条件・社会条件ですね。27まで、まずお願いします。

○有川 了解しました。それでは、自然条件・社会条件のところですね。3ページ目になりますけれども、23から27までご回答申し上げます。

まず最初に、谷本委員のご質問ですけれども、空港予定地の土地利用状況のご質問をいただきました。この土地が小家畜類の放牧等にも使われずに、全く利用されていないのかと。むしろ表現としては、農業などの分野での活用の可能性が低いというのが適切ではないかというご指摘をいただきまして、表現としましては、ご指摘いただいた内容のほうが適切と思いますので、こちらは修正したいと思います。

続きまして、24番ですけれども、パングラオ島の土地利用ですが、65.8%が農地、22%が雑種地、残り12%の土地の利用状況、また25番のご質問で、残りは経済価値のある土地かのご質問を日比先生からいただきました。最新の土地利用状況については詳細を調査しております、第二次現地調査後に明示いたします。なお、現地の状況については、写真で冒頭にご説明申し上げたような環境になっております。

続きまして、26番と27番ですが、谷本委員のご質問で、いただいているのがコーラル空洞の件ですね。間隙率の高い地盤、コーラル空洞は希少性はないのかというご質問で、保全すべき対象となり得るか否かの調査の実施を助言したいというコメントでございます。また、27番のほうは、コーラル空洞の空港建設による地盤への影響をどのように評価しているのかということで、松下委員からご質問をいただきました。ご回答としては、そちらに記載したとおり、技術的な内容になりますけれども、記載があるとおりですが、サンゴ礁に由来する小規模の島にはよくある地質ということが言えるということでございまして、造成工事の中で適切に対応できる範囲であるというふうに、調査で考えております。現段階では、例えば工事中に小さな空

洞が確認された場合には、地盤改良材の注入等を行って対応するというふうな計画を立てております。

○武藤課長 少し補足でございますけれども、空港予定地そのものにかかわるボーリング調査の結果は、今の姿はご説明したとおりでございますけれども、他方、私どももいろいろ調べている中で、パングラオ島全体は、確かにHinagdanan Caveというようなところがあると文書上確認しております。そこが本当に空港と全然関係ない地点にあるのかどうかというところにつきまして、丁寧にやらせていただきたいと思います。

○日比主査 この自然条件・社会条件のほうで追加のご質問等、先生方ございませんでしょうか。

○谷本委員 どうしても空洞が気になるものですから、聞かせてください。

27番、松下先生のところに合わせてなんですけれども、回答の下から8行目ぐらいですか。「表土の流入によって小規模の空洞は形成されていません。」という回答がありますけれども、これはどういう意味ですか。むしろ表土の流入によって小規模な空洞はなくなったんじゃないんですか。どこかそういう表現ありましたよね。

○有川 そうですね、表現がちょっと分かりづらいですけれども、小規模な空洞は形成されていない。なくなっているということでございます。

○谷本委員 ですよ。

○有川 はい。

○谷本委員 この空洞、本当に問題ないんですね。上のところはN値がどうのって、Nの10といったら相当硬いですよね。それは私も土木屋ですから分かりますけれども。本当にこれ、JICAとして自信を持って、この空洞をなくして問題ありませんという覚悟ありますね。それがあんなら、もう私はこれ一切言いませんけれども。

○武藤課長 谷本先生、今おっしゃったのは、空洞をなくしていいという意味ですか。

○谷本委員 なくしていいんですねって、飛行場にして。

○武藤課長 それは環境の面ということでございますか。それとも工法の安全性。

○谷本委員 まず環境でしょう。まず環境でしょう。それで問題がなければ、極論すればブルで押せばいいですよ。土木的には簡単です、こんなの。

○武藤課長 ご指摘ありがとうございます。環境についてということで、先ほども申し上げましたように、空洞のところに希少性のあるスピーシーズ等があるかどうかというのは、ここは少し丁寧にやらせていただきたいと思いますというふうに思っています。私どもでも協力準備調査の中

でやれる範囲、やれない範囲、テクニカルにあるかとは思いますが、例えばこちらのフィリピンの政府のDENRの関連の情報から入手した段階なのではございますけれども、この島のエリアにかなりの軟体動物の種類がいるという情報が入ってきております。本当にその空洞の中にそういった面で留意するスピーシーズがいるのかいないのかというあたり、フィリピンのほうの情報も踏まえまして、できる限りのことはさせていただきたいというふうに思っております。

○谷本委員 それでもう一つ、すみません。ちょっと資料を読んで分からなかったんですが、この空港の予定地、この空洞のところ、ちょっと固執しますけれども、このあたりの標高というのはどれぐらいなんですか。標高。エレベーション。

○有川 お答え申し上げます。現在手元にある資料によりますと、8.3メートルとなっております。

○谷本委員 この空洞ね、恐らくサンゴ礁の島ですよ。サンゴができて、中の環礁部分のところにはまずサンゴが、何らかの形で隆起したというんでしょうね。8メートル、9メートルならね。小規模な空洞なんでしょう。大きなものじゃないと思いたすけれども、結構空洞があるんじゃないんですか。いろいろ調査されて、ボーリングもされているし、それからレーダーでもされているみたいではございますけれども。雨水で埋まっているんでしょうね。でも中はやっぱり結構、空洞があいているんじゃないんですか。その辺、予測としてどうですか。さらには調べられますか。

○武藤課長 ボーリング調査自体は第一次調査で、今、いったん終了ということで考えております。今の調査団のほうの見解としましては、フィリピンでセブ空港も似たような構造の上に滑走路と空港という、大きなものを建てているんですけれども、それとの比較の上で工法、安定性という意味から言うと問題ないという判断の方向になっております。

○谷本委員 それは、ですからくだいではございますけれども、土木の話ですね。だから環境のほうはいかがですか。マクタンでつくって、その辺はなかったから今回こちらも問題ないというのは、自動的にはいかないんじゃないんですか。

○武藤課長 今度は環境のほうにつきましては、先ほども軟体動物の希少種がいる可能性等文献上は言及があったので、そこはできる限りの手を尽くして調べさせていただきたいというふうに思っています。

○松下委員 私も同じ考えで、したがってまずはコーラル空洞といわれる地盤ですね。希少性についてきちんと確認することと、その上で工法と安全性をきちんと確保すべきだというふうに考えます。

○武藤課長 クラリフィケーションですが、そのコーラル空洞の希少性というのは、イメージとしてはハビタットとしての希少性があるので、そこに自動的にやっぱり生物としても希少なものがあるという、そういう意味でしょうか。それとも、理解が正しいかどうかという確認なのですが、コーラル空洞というそのもの自体に、何か生物とは関係なく価値があるのか。

○松下委員 ちょっとそこは私も知識はないんですが、資料を読むと、コーラル空洞という特殊な地形と書いてあるので、これ自体が一つは希少ではないかという気がするんですが、それが一つと、もう一つは生態系として、例えばハビタットとして重要であるかどうか。そこあたりをきちんと確認してください。

○谷本委員 おっしゃるとおりです。

○長谷川委員 2000年でしたっけ、EISがフィリピンで行われていますよね。そのとき、私ちょっとそれを見ていないんですけども、10年前とはいえ、今、お二方がおっしゃっていた地盤についてはどんな評価になっていたんですか。安全で生態学的には問題がないとか、そういうことだったんですかね。

○武藤課長 そのフィリピン側の評価の際の地盤につきましては、申し訳ないです、今ちょっと手元にございませんで、調べ次第、ご連絡を皆様に差し上げるようにさせていただきます。

○長谷川委員 今回、いろんな資料を読んでいて感じたんですけども、当然、10年前、EISもやって、それからその前にFSもやって、このライセンスもちゃんととって、それも延長するというふうなことが着実に行われておりますから、ですから、今回、環境配慮をどうするかといったときに、過去のやったことを踏まえてこうであるというふうな記述があちこちになればいけないんですけども、まるで、今回、改めて配慮をしますよみたいな感じなので、なおさら両先生がおっしゃったように、本当にこれ大丈夫なのということになってしまうんですね。その辺がやっぱりちょっと心配ですね。

○武藤課長 分かりました。そこは書きぶり、非常に反省するところでございまして、どうしてもガイドラインで要請されていることに対し、直接的に答えるような形に、今、書きぶりになっておりまして、その後ろにある蓄積を最初にもう少し書いたほうがいいのかというのは、今朝も中で話していたところでございます。

○石田委員 すみません、また自然環境の話は後からも出てくると思うんですが、ここでちょっとお聞きしておきたいのは、8番の島の保全に関する事なんですけれども、ここはポホールマリントライアングルということで、UNDPもご存じのように、武藤さんご存じのように、プ

プロジェクトは終わりましたが、終了時評価報告書なんか出していて、その中でも保全についてかなり強く述べておられると。沿岸部のスピーシーズのみならず、マングローブについても指摘されているんですが、そのあたり、いかがなんでしょうか。今やられている調査は、単にスピーシーズを書き出したような作業の指示なのか、それともマングローブも含めた沿岸生態系の保全、プラス、ここは漁業も行われていますので、かつ後で出てきますけれども、埋め立てで今もめている場所でもありますから、そういったところまで含めて調査団は調べられるんでしょうか。

○武藤課長 的確なコメント、どうもありがとうございます。私たちも勉強しながら、UNDPのスタディーの内容など、改めて確認しているところでもございます。それに関しましては、随時コンサルティングの調査団のほうとシェアしながら、なるべくアイデンティファイされているところは視野に入れるということでやらせていただいているところでございます。もちろん、リソースと時間に限りがありますので、どこまでかというところは、最後はいろいろあると思いますけれども、今この段階では、所与のリソースの中でかなり無理してでもなるべく見るというようなことでやらせていただいております。

○石田委員 そうすると、また細かいことなんですが、フィリピン国でドナー会議をやっていると思うんですけども、ドナー会議でUNDPだとか、ほかのかつてここに最近関連していたプロジェクトをやっていたようなドナーからの、何か意見とは出たりしていないんでしょうか。この空港をつくるという事案に関して、お願いします。

○武藤課長 今の段階では、ドナー会合に出てくるようなドナーの中から、ボホールで空港をつくるのでこれは留意というようなお話をいただいているようなことは、事実としてはありません。ただ、やっぱりそういったドナーコミュニティで形成してきた知見もあると思いますので、UNDPぐらいは一つの意見を聞く先として入れてみたいとは思っています。

○石田委員 ありがとうございます。

○日比主査 ほかにありませんでしたら、次に参りたいと思います。

代替案についての38番までのご説明をお願いいたします。

○有川 では、代替案につきまして、ご説明とご回答を申し上げたいと思います。

まず28番ですけれども、数字の整合性ということでご指摘いただきました。こちら表番号の記載ミスでございました。申し訳ございません。修正対応いたします。

29番ですけれども、EISの中で代替案として3カ所があった経緯ということですが、こちらにつきましては、自治体から提案を受けたという情報がありましたけれども、なお確認を

いたします。

30番ですけれども、アクセス道路を含めた評価にすべきであるというご指摘ですが、こちら、調査団に確認をしまして、先方政府に提言いたします。

続きまして、31番、土砂や排水の流入を考えると、IよりもIIのほうがベターじゃないかというご指摘ですけれども、実施機関に確認したところ、代替案の検討では、EISレポートのときの住民意識調査の結果が反映されており、その結果として代替案Iに決まったという確認をとっております。

32番でございます。14ページですね。事前にお配りしております資料で記載がございまして、経済的な要因を含むほかの要素とは何かというご指摘ですけれども、例としては、EISレポート作成時の住民意識調査における住民の要望ですとか意見というものが含まれますと、そういう状況でございます。

33番のご質問ですけれども、水利権・入会権の話です。地元の人々の水への依存が多くは地下水と想定されるということで、Site Iの評価は少なくともC、場合によればBと。今後十分な調査をされたいというご指摘をいただきました。こちら地下水については、水利権が適用されないという部分もありますけれども、十分確認をいたしたいと考えております。

続きまして、34番のほうでございます。15番地下水のほうですが、空港建設時の作業によって大きな影響を受ける可能性があり、評価はBではないかというご指摘を谷本先生からいただきました。これにつきましては、現在のところでは、島全体の水収支上の変化はないということで、C評価としているという状況でございます。

続きまして、35番です。海岸・海域及び動植物、こちらは評価のお話ですけれども、影響を受けることが必至と想定されるため、CまたはBの評価ではないかということでございます。回答にも記載がございましたように、動植物についてはC評価に変更したいと考えております。

続きまして、36番の廃棄物の評価、Bですけれども、またそれに伴いまして、水質汚濁、土壌汚染の評価がCと、低い理由を示されたいというご指摘がございました。これについては、廃棄物については、施設内での責任を持った処理が難しいということで、B評価をしているという状況でして、そのほかについては運営管理者が責任を持って処理が可能ということで、評価をCとしているという状況でございます。

続きまして、37番ですけれども、地盤沈下の点です。こちらについては、沈下等が発生すると予想されるため、C評価、場合によってはB評価というご指摘をいただきました。技術的などところでご回答をいろいろ書かせていただいておりますけれども、いずれにしましても最終的な

評価、こちらのご意見をいただきまして、C評価にしたいということで考えております。

次のページに移りまして38番ですが、お配りした資料の16ページで、「filling material needed」、空港の埋め立てのための土砂ですけれども、その運搬元ですとか、採取先への影響についてです。こちらは谷本先生からご指摘いただきましたが、現在確認をする予定でして、現在こういう内容の見直しを進めておりますので、土量を場内で調整できるように提言したいと考えております。

以上でございます。

○日比主査 ありがとうございます。追加、ご質問等あれば、よろしく申し上げます。

お願いします。

○松行委員 31番と32番のところについて、追加で教えていただきたいんですが、この代替案の検討の結果で、Site I が選ばれたというところで、まずその経済的な要因を含むほかの要素とありますが、ということはSite II のほうがSite I よりもコストが高いということだと思っておりますが、これ見ますとどちらも余り使われていない土地に見えて、そんなに地価とかは変わらないんじゃないかと思っておりますが、まず1点目として、Site II がなぜSite I よりコストが高いということを教えていただきたいということと、ここでEISレポート作成時の住民意識調査の結果とあるんですが、具体的にこの住民というのはどの範囲で調査をされたのか。例えばこの島全体の方に聞かれたのか。それともこのSite I、Site II の地権者ですとか住民の方に聞かれたのかという、2点についてお伺いしたいんですが。

○武藤課長 ありがとうございます。まずはこの代替案のところの構造は、非常に分かりにくくなっておりまして、少し補足をさせていただきます。

まずは表8.2とか表8.3に、比較案の検討の表がございますけれども、経緯としましては、まずは表8.3があって、これはEIS報告書をフィリピン側でつくったときのチェックポイントになっております。そのときの情報をもとに、今回改めて表8.2をつくってみたというのが実態でございます。なので、今回の最初の出張で、改めて住民調査をしたということではありません。あくまでもEISのときの考え方で、この表8.3と8.2をつくらせていただいております。これがまず経緯でございます。

次は、ポイントとなっております31番と32番のところでございますけれども、代替案1か2というところは、コストということではなく、EISレポート時の、実際そのSiteに住んでいらっしゃる住民意識調査の結果にかなりの差があったと聞いております。

○有川 今、武藤からご説明申し上げたような状況もありまして、なおかつSite I と II、一応

表8.3のところで、これはEISをつくったときのデータでございますけれども、いろいろと各パラメータについて記載がありまして、当然フィリピン政府内でも、政府というか、地方政府も含めてなんです、どの場所がいいかというのはいろいろ検討が行われたようでございまして、さまざまな要因を比較した上でSite I がよかろうと。特に飛行機の進入とか、Site I ですと横にすぐ海があったりとかというふうな部分もありますので、そういったことが検討されたというふうに聞いております。

以上でございます。

○武藤課長 EISのときにどうだったか、今はどうだったかというのをきちんと書き分けられておりませんで、分かりにくくなっているところ、申し訳ございません。

○松下委員 それでは一つ、EISレポート作成時の住民意識調査の内容を明らかにしていただきたいことが一つと、それからもう一つは、30番で松行委員がアクセス道路の件も指摘されていますが、単純に距離だけを考えるとSite IIのほうに近いので、アクセス的には便利だと思うんですが、こういったことも含めて、それでもやはりSite I がいいということをちゃんと説明していただければというふうに思います。

○松行委員 非常に単純に、このSite I、II、IIIを拝見すると、やっぱり一番遠いところ選ばれているというのが非常に不自然に感じるんですね。それでSite I とSite II一緒だということも非常に不自然に感じますので、やはり今、松下先生がおっしゃったように、あえてSite I を選んでいるという理由を、航空機の進入時の安全性とかもあるのであれば、それも含めてやはりご説明をいただかないと、少し不十分ではないのかなと思います。あと、コストがどうか、そういうことがないのであれば、経済的な要因を含むほかの要素と書くと、やはりコストなど感じてしまいますので、そこら辺正しくといいますか、誤解の生じないような表現にいただければと思います。

○武藤課長 ありがとうございます。何かいろいろ矛盾した書きぶりになっておりまして、本当に申し訳なく思っております。

○石田委員 すみません。31番で余りにも簡単に書いてしまったんですが、これ、書かせていただいた理由は、例えば6ページの空港建設予定地の図を見ると、インターネットにもう幾つか既に、フィリピンの人たちが空港建設予定地に関していろいろやっているニジョの人たちだとか、個人で書かれたりだとか、ボホールニュースなどが出ているので、それでもう完全にパブリックで見られるんです。

この図を使わせていただきますと、私、生物屋なのでどうしても気になるんですよね。これ

だけ空港の滑走路が海に近い。且つ下水処理施設や廃棄物のことも考えておられるということで、本当にこんな海に近いところにつくって、いろんな意味で流出なり漏れたりすることはないのかなど。且つ、今、空港建設予定地の左側の湾のようになったところは、これはまさしく埋め立てでもめている場所だったと思います。国内の研究者が反対している理由は、やはりここはサンゴ礁のみならず、魚だとか海洋生物の生息地であると。ゆりかごと、これ当たり前ですよね、ラグーンになっているから。恐らくこれ、太平洋だから干満の差が激しいので、ちょっと沖合いのほうにラグーンが出たり入ったりするんでしょうね。ここにホテルだとか島をつくるという話しをしているので、それはそれで空港と関係ないですけど、要するにいわゆるかなり熱く燃えている地域で、生物屋としてこれはちょっと気になる場所なんです。陸からいろいろ流出があって、かつ海のほうが埋め立てられると、BMT、ボホールマリントライアングルとは言いながらも、その貴重な生息場所を壊すようなことになるし、景観自体も壊してしまうというのは、当然、私は現地に行ったことがない外部者ですけども、容易に想像がつくんですね。

ということで、やはり何人かの委員の方も事前におっしゃられていますけれども、Iがベターという理由がどういふ理由なの分からなかったので、書かせていただきました。それとやはり経済性だけでは判断できなくて、たかだか14キロしかない道だから、ボホールまで14キロで行けるんだったら、距離的には大したことはないんです。もちろんしっかりした道路をつくと影響が出ますけど、距離的には何の問題もないと思いますので、何でIなのか、ちょっといまだにわからないという意味で書かせていただきました。

以上、コメントです。

○武藤課長 ありがとうございます。ご指摘の点にきちんと応えながら、この表を整理するというのを、次、しっかりと取り組ませていただきたいというふうに思います。

なお、湾の件でいろんな、恐らく現地のアカデミアの方とか、エンジニアの方とか、いろいろ発言されているというのを耳にされたかと思います。私どものほうも運輸通信省とその件につきましては、常々意見交換を行っておりまして、運輸通信省がどういうふうに対応したとか、どういうふうに変更しようとしているのかとか、反対意見は取り下げられたけれども、モニタリングするという約束にしましたよとか、そういうのは逐次情報共有できています。

○日比主査 長谷川先生。

○長谷川委員 一つだけ追加質問、よろしいでしょうか。事前資料をいただいている15ページの例の表8.2ですけども、これは環境面から三つの代替案を比較しているような表なんです

けれども、一番下に評価とあって、Aが幾つ、Bが幾つ、Cが幾つとございますよね。常に私、この総合評価をやって、どれを選ぶかというときに引っかかるんですが、これはどうなんですか。Aが三つあるのと、Bが三つ、Cが七つあるのはどうなんだという、これは意味があるんですか。かえってこれ誤解を生むようなものかなと思って。

○武藤課長 ご指摘いただいてありがとうございます。これについては、私たちも実は苦慮しているところでございます。審査部のほうでも、一般論としてどういうふうに整理するのかと、進めているところでございます。これは私の個人的な見解になるかもしれませんが、恐らくA幾つか、B幾つか、それで総合的に加重平均して、どっちが上、どっちが下というのは単純すぎるというふうに思っております。恐らくリスクの度合いといいますか、平常時でこんな感じ、あとリスクが顕在化してしまった場合を規定するとこんな感じというふうに、幾つかのシナリオも出てくるかなと思います。

○日比主査 ほかは何か。

○谷本委員 33から36まで。これは一つの質問と考えてください。空港をつくりますね。コンクリートで張りますと。雨季、結構の降雨量ですね。それ、調整池でためられるということですから、オーバーフローしていう、調整池から当然地下浸透されるんですね。

1番目は34の質問で、レンズ状に淡水がたまっていますよね、多くの場合ね。これはサンゴ礁なんかの床。海中のこういう石灰岩地帯のところではよく発生することですね。その部分を攪乱しないか。それは要するに、そこまで深いところにあるのならば、住民の人たちは利用されないんでしょうけども、地下水をそこまで深いところであればね。ですけれども、まずそういうレンズ状にたまっている淡水の攪乱が起らないか。それから、35番は、沿岸・海域の動植物にということですね。このあたり、やっぱり非常に気になります。36になると廃棄物はボホール島に持って行って処理するから問題ありません。でも水質汚濁、土壌のほうは、私はCじゃない。もっとやっぱり雨水とかそういうふうなことで問題を起こすんじゃないですかと。土壌汚染の多くは水の汚濁から発生すると思います。とすれば、本当に空港をここにつくって、それで調整池だけで地下浸透させて、それだけでいいのかということですね。この辺は本当にどうお答え、考えておられるのかということです。

ですから、答えを読ませていただいて、私はもう本当に、今朝も見えていて、回答に答えてくれないんじゃないかと。本当に何かがありました。このがっかり、議事録に入れておいてください。

例えば35番、私は石田さんじゃないんですけれども、私、生物そんなに分かりません。だけ

れども海岸・海域、動植物にとって、わざわざ調整池などによって排水でと書いているんですけれども、本当に土木工事の話しだけ。つくってあと植栽しますから問題ありませんって、これ、土木とかその辺の委員会ならこれでいいと思うんですけれども、環境の委員会だったらこういう回答はないんじゃないかなと。本当に私は残念です。本当に。

それから、36もそうですよね。施設内で処理しますからいいですと。その他は責任を持って処理が可能ですという。本当かいなというかね。そこまでしか考えていないのかなって、本当に。厳しいこと言いますが、ものすごくがっかりしています、はい。

○武藤課長 谷本先生、ありがとうございます。ここの一連のご質問につきましては、私も昨日の夜から今朝ずっと、自分でも納得がいかない表現になってしまっていて、申し訳ないなと思っていたところでございます。

まずは、ここ共通するのはBなのかCなのかというところですが、方向性としては、何々するから問題ないというふうにして審議するという流れではなくて、先ほども申し上げましたように、平常時はケアできるかもしれないけれども、やっぱりリスクが発生したときにどうなるかということを考えて、なるべくBの物の見方で見ていきたいと思います。

それから、今度は、コーラルのような環境でできた島のところに空港をつくるということにつきましては、一番最初の委員会でも申し上げたかもしれませんが、まさにそういった資源を使いながらも、雇用なりをもたらしたいというフィリピン政府の熱い希望というものは、何とかお応えしたいということでまずおります。そういった状況の中で、やはり一番参考となるのは、例えば新石垣空港とか宮古島空港とかでどうしたかということでございます。そこで採られているような方策につきまして、なるべくトレースするような形でチームでやろうということで取り組んでいるのですが、なかなか考えがまだ至っていないところはあると思いますので、今後ともきちんとご指摘ください。よろしく願いいたします。

○谷本委員 もう一ついいですか。何でこんなにくどく言うかということ、先ほど飛行場はビジネスだ、出稼ぎ者だってあると思いますけれども、最初おっしゃったように、そもそもの経緯からすれば、観光省が、ツーリズムがやったということは、観光なんでしょう。それを台なしにするようなこと、空港の建設で、あるいはほかのインフラの関係でやっていったときに、本当にそれじゃペイしないでしょうという、まさに。だから地下水もそうでしょうって。ここで潜れるかどうか、ダイビングできるかどうかは別としても、いろんなマングローブもあるんだ、サンゴ礁もあるんだ、魚もとれている。まさにそういうのって、観光をそういうふうなところ、マリンのところ、あるいは沿岸のところをきちんと考えたような。でないとなんかこういう回

答であれば、本当に非常に残念に思いますね。

38番、ちょっと。これ、土量的に可能ですか。場内ので調整するというのは、この島の中で土をとって、それで埋め合わせをするということですよ。filling materialは。標高8メートル。十分に土とれますかね。そのとった土で問題ないですかね。景観も含めて。景観は平らなところだからそんなに大きなあれはないかもしれませんが、ほかの生活をしている方に対しての影響とか。これ、どうですか、38番は。

○武藤課長 38番につきましては、そこに書いてあるような方向性で検討していること以外、申し訳ないです。私たちも考えが至っておりませんです。

次のミッションで、全体量はどれくらいなのか、社会環境、自然環境にどういうふうな影響を与えるのか。ここは特出ししたTORで見るようにさせていただきます。

○谷本委員 じゃ、もう一つね。本当にくどいです。じゃ、土はいいとして、骨材はどうしますか。石灰岩でしょう。強度ないですよ。こんなのでコンクリートをつくったらつぶれますよ。だからこの骨材どこから調達するか、よく考えてくださいね。

○武藤課長 ありがとうございます。ぜひ検討させていただきます。

○日比主査 ほかに先生方、この部分で。

私から、一委員として。もう谷本委員がおっしゃっていることなんですけれども、特に私がこの回答の中で気になったのは35の回答のところでした、海岸・海域は直接造作することがないから影響はないとか、あるいは植物は伐採するけど、植栽するから大丈夫というのは、何かちょっと余り、たまたまひよっとしたらコンサルの方が書かれたのか。この案件だけでもどうかと思うんですけれども、私なんかは環境社会配慮委員として見た場合、JICAは、じゃ木は切れば植えればいいと考えているのかというふうにとらえてしまうので。

○武藤課長 申し訳ありません。

○日比主査 ええ。それだけちょっと申し上げさせてください。

○松行委員 すみません、ちょっと素人なので教えていただきたいんですが、JICA側じゃなくて、多分石田委員とか日比委員になると思うんですが、Site Iのこんなに海に近いところに飛行場をつくって、ここら辺ダイビングスポットだと思うんですけど、騒音とか振動で魚への影響とかかってないんですか。例えばダイビングスポットだったけど、余りにも騒音がうるさくて魚がいなくなってしまったとか、そういった点というのは大丈夫なんですか。

○石田委員 空港をつくることですか。

○松行委員 はい、そうです。

○石田委員 空港をつくることで……

○谷本委員 騒音で魚が逃げちゃう。移住しちゃう。

○石田委員 幾つかサンゴ礁だとかリゾート地で、本当に海水面をぎりぎりのところを飛ぶような飛行場ってありますよね。テレビなんかで時々出てきます。ああいうところは爆音が響くでしょうから、魚の生息域は変わることが予想されます。だからここがどこかということですよ。どの程度海水に近づいてくるようなところかということ、そこら辺がポイントじゃないかと思います。

○松行委員 ありがとうございます。

○石田委員 ただ、これダイビングするビーチはパングラオ島周辺、北と南、西、東にかなりあるので、どういう影響が出るのかというのは調べられるものであれば調べてもいいんじゃないかと思います。

それと、宿が集中しているのは、たしか南のほうだったと思うんですよね。そこに今後宿が集中して増えるのかどうかというようなところも、私自身は興味のあるところです。空港がいわゆるビジネスユースや、出稼ぎの人たちの里帰りに使われるということなのか、それともやはり海外からの観光客を望んでいるのか。ガバナーがニュースなんかでも時々言われているようですけれども、やはり観光開発したいということであれば、当然、その南側のビーチのあたりにかなり密集するんじゃないかという素人考えではありますけれども、そういうふうには思いません。その影響なんかもどういうふうには判断しているか、どういう評価をすればいいのかなという懸念はしていますけれども、私に何かアイデアがあるわけじゃないんですけれども、そこは慎重に見ていただきたいし、なるべく広範囲にJICAとしての調査のTORを広げてカバーしておかないと、やはりBMTということでフィリピンのトップ10の海域だというふうにUNDPは明言しているし、人によってはフィリピンの中で1番の海域だと言っている人もいるぐらいですから、そこからつかれたときになかなか答えに窮するようなことにならないようにはしていただきたいという気はしています。

○武藤課長 ありがとうございます。石田先生におっしゃっていただいた最後のところにつきまして、私どもフィリピンの中で、ボラカイというところで、下水道事業をやったことがあるんですけれども、そこも本当にフィリピン1、2位を争うようなビーチで、土地利用計画とかの推移によってどういうふうに変化するのかというのを間近で見ているところでございます。そういったところからの教訓を得ながらやらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○日比主査 ほかにありませんでしたら、次のステークホルダー協議のほうへいきたいと思います。お願いします。

○有川 では、続いて、ステークホルダー協議のほうのご質問とご回答を申し上げたいと思います。

39番ですけれども、ステークホルダー協議への参加の呼びかけの関係で、すべての関係者に情報が伝わったのか。またCBOなどを通じての呼びかけは必要なかったかというご質問でございます。こちらですけれども、地域住民に必要な情報は伝わったと考えております、というご回答になります。

40番ですけれども、非自発的移転対象の住民も参加をしたのかというご質問です。こちらについては、移転対象住民もステークホルダー協議に参加しております。

また、41番ですけれども、住民の意向につきまして、これまでどのような形で、いつ住民の意向が調査されていたのかというご質問をいただきまして、これについては、先ほどからも幾つか何点かご説明を申し上げており、2000年のEISをつくる段階での住民の意思表示ですとか、また2002年、2004年、2010年の町長選挙、バランガイキャプテンの選挙等で民意が反映されているというふうな判断ができるかと思えます。

42番でございますけれども、ステークホルダー協議に参加しない住民で、反対意見を持っている可能性はないのかというご指摘です。参加していない住民に対し意思確認を行ったわけではないので、あるいは反対意見を持つ住民がいる可能性も否定はできませんというご回答でございます。

43番になりますが、続きましてジェンダーバランスの関係です。現地の協議においてどのような対処がされて、次回の第2回協議ではどのように対処する予定かというご質問をいただきました。ご回答のほうにも書きましたけれども、結論から申し上げますと、出席者の半数近く、5割近くが女性と、十分な参加をいただいているという状況でして、次回も同様に参加されるものと見込んでおるところでございます。

続きまして、44番です。「現地ステークホルダー協議」と、「ステークホルダー協議」の違いについてのご質問です。現地の会議については、主に現地行政機関や住民利害関係者を対象としております。一方で、ステークホルダー協議はマニラの関係機関ですとか大学関係者、NGO等の参加を想定していると、このような分け方をしているところです。

45番のご質問ですけれども、2000年の調査というものは、今回の調査の原型となった、空港建設プロジェクトのF/S調査でございます。

最後になりますけれども、本事業についての環境NGOからの意見のほうですが、現在確認している限りにおきましては特段に意見があるとは聞いていないという状況でございます。

以上でございます。

○武藤課長 少し補足でございます。ここのステークホルダー協議のところも、なかなか書きぶりが杓子定規で申し訳なかったとされているところでございます。私どもも何回もフィリピンの住民ステークホルダー協議等の経験がございますけれども、 이슈が特に問題ない場合、普通にバランガイキャプテン経由で情報が伝わりますし、それからそうしたバランガイキャプテンが選挙によってまた支持されるというような普通の循環で、社会との対話が成り立つというところもでございます。しかし、やはり何かスペシフィックな対立点があったりしますと、バランガイキャプテンに伝わっても全員には伝わらなかったとか、ステークホルダー協議に一応参加したけれども、何か言えなかったとか、そういう方が出てくるというのは、私たちもよく経験しております。

ですので、ここに杓子定規に書かせていただいているんですけれども、具体的には福田先生からも紙でいただいたような点も視野に含めて、今後、現地のステークホルダー会合のとき、注意をしながら、何かポテンシャルなコンフリクトはないのかというところを、アンテナを非常に高めてやらせていただきたいというふうに思っております。

○日比主査 ステークホルダー協議に関して、追加のご質問、ご意見等ございますでしょうか。なければ、次のスコーピング案のほうに入りたいと思います。お願いします。

○有川 では続きまして、スコーピング案につきまして、ご質問とご回答を申し上げます。

まず、47番ですが、日比先生からいただきました。「価値のある地形」というのはどういう意味かというご質問です。地形という表現で書いてしまっているんですが、土地でもよろしいかと思うんですけれども、内容の意味するところとしましては、少なくとも耕作地として使用した場合に、収穫物から経済的な価値を換算できるという土地であるという意味合いにおいて、このような表現を使ったという状況でございます。

続きまして、48番のほうですけれども、土地利用ということで、雑種地ということを表示しておりますけれども、現在、果物の採取、家畜の放牧等はなされていない状況です。

ページをめくっていただきまして、次の6ページでございます。49番のご質問ですけれども、工事中の作業員の流入によるHIVなどの伝染の可能性につきましてですけれども、通常作業員が従事するというので、影響は低いという部分はありますが、ただ、伝染の可能性は完全には否定できません。そのために必要な対策の実施を盛り込むように検討したいと考えており

ます。

続きまして、50番ですけれども、雑種地という定義ですけれども、英語では「Shrub Land」ということで、先ほど写真でもちょっとご覧になったように、山林あるいは原野という表現に当てはまらないということで、お配りした資料では雑種地という表現を使ったんですけれども、むしろ原野に近いようなイメージの写真どおりの土地でございます。

続きまして、51番ですが、景観影響の基点を「幹線道路」とする根拠につきまして、これは景観の部分でして、島内において人通りが多い場所が幹線道路であるということで、基点として選定したという状況でございます。

続きまして、52番になりますけれども、未処理の排水の流出、具体的にどのような状況を想定しているかというご質問です。これについては、空港内の施設が例えば故障して、補修されない状況で、長期に使用された場合等を想定しております。

続きまして、53番の底質ですけれども、未処理排水による影響があるとされているということで、影響がないこととの整合はとれるのかというご質問です。こちらについては、排水自らが底質を形成することがあるものの、基本的にほかの地域とは隔離されているということから、他の底質に対して影響はないというご回答になります。

続いて、54番ですけれども、環境開発に伴う環境影響についての評価、検討でございます。こちらについては、私どもで過去に持続的な観光ということで支援した実績もありまして、今後同様の支援を行うことも念頭に置いて事業を行っております。観光面の部分につきましては、ほかの質問にもございますので、ご参照いただければと思います。また、谷本先生、石田先生からいただきました55番から60番までのご指摘事項ですけれども、33から37番のところで回答は差し上げているところですので、以上にさせていただきたいと思います。

○日比主査 ここでスコーピング案に関して、追加のご質問等ございますでしょうか。

○松行委員 ここだけではないんですが、雑種地であるとか、経済的に価値のない土地という表現がずっと気になっていまして、この島、特に移転する人たちというのは何を生業に暮らしている方なんでしょうか。

○有川 移転対象の方は、当然、この島の中に都市部もございますので、そちらで観光業に従事されている方もいらっしゃるし、あと農地も含まれていたことから、そこで農業をやっている方もいたと。割合としてはさほど大きくはないと思うんですが、そういった方々が住んでいるというふうな状況です。

○松行委員 それでしたら、その農地というのは、この空港予定地には含まれるんですか。

○有川 資料のほうで先ほど、従前のほうでパーセンテージということで記載があるように、一部農地のほうもあったということですが、用地買収が2000年代を通じて進みましたので、今の状況はちょっと確認、手元に確かな数字がないですが、買収の対象となって、買収されている農地もあったという状況ではございます。

○日比主査 ほかに何か先生方、ご質問、追加でございませうでしょうか。

○松下委員 53番の日比委員の質問の関連ですが、回答として、排水自らが底質を形成することはあるが、基本的に他地域と隔離されていることから、他の底質に対して影響がないというご回答ですが、ちょっとこれは余りよく理解できないんですが、排水はやはり一般的には広がっていくのではないのでしょうか。どうでしょうか。

○武藤課長 それにつきましては、エヌジェーエス・コンサルティングのほうから補足いただくことにいたします。

○後藤氏 どうも初めまして。エヌジェーエス・コンサルタンツの後藤と申します。今回、JICAとともにスコーピング案を作成させていただきました。それでできるだけ問題点を絞り込むということで、回答が単純になったりしたところがありますので、それについてはお詫び申し上げます。今回の委員会の中でいろいろとご指摘いただければ、我々もそれに沿って現地調査を進めたいというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

今、ご指摘をいただきました、特に53番、非常に分かりにくい回答で申し訳ないと思っております。これにつきましては、一応空港の施設計画案の中で、新しく調整池を設けるということになっておりまして、空港内からの排水関係ですね。雨水排水、それから下水排水、その調整池のほうに入ります。そこでもちろん排水自身は底質を形成いたしますが、その汚泥につきましては外部に排出すると。もしまった場合は、そういう計画になっておりますので、排水自体の底質が他の地域の底質に与える影響はないと、こういう書き方の回答の意味でございます。分かりにくくて申し訳ございませんでした。

○福田委員 ごめんなさい。コメントを出して遅れてきて、しかも事業と関係ないことを質問して、今の回答で1点だけ気になったんですが、このいただいている回答というのは、これはJICAの責任でここに提出していただいているということで、コンサルタントの方が最終的な作成責任があるものではないという理解でよろしいですよ。

○武藤課長 さようでございます。実際は共同作業であり、何回か最終案をつくるという過程で、一緒にブラッシュアップさせていただいております、JICAのほうから委員の皆様にご議論いただくということで、提出させていただいております。そういったプロセスの中で、神経

を通すという作業が足りていないところがございます。申し訳ないと思っています。

○福田委員 その点だけ確認したかった。だれが悪いとか、こういう時間のフレームでやっているものですから、それは仕方がないと思うので、全然。そこを申し上げた訳ではありません。

○谷本委員 もう一遍、水いきましょう。どうしても気になるんです。今、未処理でというか、何もありませんから、空港がないですから、雨季のときにはそのままざっと流れますよね。大きな川も当然ないでしょう。そのまま海に行きますね。そこで自然の浄化作用で処理がされている。マングローブとかサンゴ礁もあるでしょう。飛行場をつくられましたと。かなりコンクリートで覆われますよね。それを集めて下水処理されます。これはですから、処理されるんですか。ためるだけですか。これが一つ。

それで、地上から排水されますか、それとも地下浸透させますか。これが二つ目。それによって結構影響が、これは私も上のほうで聞いていますけど、37あたりで。地下水への影響、それから石田先生が聞いている海岸・海域・動植物、それからその水質の汚濁の問題、さらに言うと土壤汚染まで関係しているわけですね。

この辺、ここで確認させてください。処理されますか。それから地下浸透ですか。表流水として外へ出しますか。この2点です。

○武藤課長 今、ご指摘の点についてですけれども、ご指摘の点は工事中のことではなくて、空港運用中ということで理解しております。運用中につきましては、雨水につきましては処理しません。ただその他の下水等につきましては処理するという予定の方向でいます。それをどういうふうに処理させていきますかということですが、方向性としては地下浸透の方向で検討させていただいております。あとは、工事中ですけれども、工事中の、特に土砂の影響をなくすということにつきましては、何重かの沈砂池をつくって処理をするという方向で考えさせていただいております。

○日比主査 谷本先生、何か今の件に関して。

○谷本委員 少し、余り気楽にCとかつけずに、もうちょっとBあたりまで上げていただいたほうがいい項目はあるんじゃないですかね。ちょっと楽観的なところがあると、どうしても感じざるを得ないんですけどね。地下水の問題、17番、海岸・海域・動植物、18番。このあたり、本当に気になります。

○武藤課長 ありがとうございます。先ほども申し上げましたが、C、Bのあたりは定常時、リスク時とありますが、なるべくリスク時対応ということでBに近づけた形で整理をさせていただきたいというふうに、今、思っております。

○石田委員 今、スコーピングの中でいろいろ話題になっている多々ある項目については、本調査においては文献調査を超えた現地踏査だとか、いろいろなものを含めていくんでしょうか。それとも文献調査を主眼としていくような、そういう形なんですか。なかなか文献だけでは分かりきらないところが多々あると思います。

○武藤課長 今、大きな流れといたしましては、まさにスコーピングの段階で、どういったものを見るのかというところの頭づくりのために文献調査を行っているところでございます。その中で、本助言委員会も含めたそのプロセスで、ここは少し深掘りするというところにつきまして、協力準備調査の範囲内で実際に見ていくということになります。もちろんその期間と予算と人員の範囲内ということで、工夫をしなければならないところが多々出てくるのでございますけれども、そこは優先順位をつけましてやるという方向でございます。

○長谷川委員 さっき言ったことの繰り返しになるかもしれないんですけども、今スコーピングをやってもらった訳で、今おっしゃったように、お金や労力とか限られた中でやらなくちゃいけない。これは当然ですけども、それじゃメリハリをつけて、どれが今回、しっかりやらなくちゃいけないかというところが、このスコーピングをやってもらっているところなんですけど、どこを基点にして、どの視点からこれを今後やろうとしているかというところが、いま一つ明確になっていないんですね。さっきも出ました文献調査をやりながらということをおっしゃって、今回は有力な文献があるわけですね。EIS、EIAという。そうするとあそこで曲がりなりにも10年前にやって、こういう結果が出た。それから今回はJICAガイドラインがもう一つの下敷きになっている。だから今回はここをしっかりとだめだとか、あるいはここは前回かなりやっているからやらなくてもいいんだとか、その辺のメリハリがどうも出ていないものですから、つまり前回やったEISがどのぐらい当てになるものかというイメージも全然出ていないんですね。その辺ぐらいは出ているようなスコーピングに今回してあるべきじゃないかなと。これはコメントですけども、思いました。

○武藤課長 ありがとうございます。その考え方で整理直しをさせていただきたいと思います。

○日比主査 私から一つ質問なんですけれども、54番にかかわるところで、ここは私もどうとらえたらいいかということなんですけども、今回の案件というのは、空港がメインなんだけれども、下水処理なんかも視野に、あるいはここにあるように持続可能な観光開発というところまでも視野に置いているということなんですけれども、先ほどステークホルダーのところのご説明なんかでも、地元は基本的には非常に空港大歓迎で、早くつくってくれと、何でもまだできていないんだという勢いなのかなと思ったんですけども、ということは、つまりもちろん空港そ

のもので、例えば雇用なんかも期待があるのかもしれないんですけども、周辺地域でもいろんなビジネスの機会が生まれてくるという期待が大きいんじゃないかと思うんですね。

そうすると、今回のEIA自体は空港自体のEIAだと思うんですけども、これができることによって、多分長期的にはもっといろんな開発が周辺で進むということになってくるのかなど。その影響をどうとらえていくのか。多分、ルールどおりにいくと、今回はそこまでは見ないということなのかもしれないんですけども、じゃ、例えばそもそもその周辺地域の、今、開発計画とかがどうなっているのかというのが、質問の一つになると思うんですけども、あるいはそれをスプロール的に何か開発が広がる可能性があるのかとか。

そうすると、小さい島ですし、この空港のあるなしで、空港だけでない、その結果誘発される開発というのもあると思うんですね。私もこの枠組みの中でどう整理したらいいのかというのはちょっとわからないので、ご教示いただければと思うんですけども。

○武藤課長 本件は、枠組みとしましては、まずは空港の詳細を検討していくということがあります。実際やるタイミングは、後ろにもあるのかもしれないんですけども、周辺の下水道開発、これは空港自体のというのではなくて、ホテル地区などでの下水道開発ということですけども、こちらについて検討をしていくというのがあります。それにさらにプラスして、地方自治体と一緒にエコゾーニングをどうするのか。それに基づいて実際の自治体の土地利用計画をどうするのかというあたりを、今回の協力準備調査の範囲内に入れております。

長期的な開発をどうするのか、そのスプロールにならないようなというのは、1番、3番目のコンポーネント。つまり土地利用計画を考えていくというところでカバーさせていただきたいというふうに思っているところです。

○日比主査 ここまででほかに追加のご質問等ございませんでしょうか。お願いします。

○松行委員 非常に細かいところなんですけど、表の10.1のスコーピング結果の2.3のところ、根拠というところで、使用される土地は耕作地ではないことから、経済活動に影響を与えない。現在土地利用されていない場所、雑種地であるとあるのですが、先ほどのお話しですと、100%そういったわけではなくて、こういった使われていない土地というのは20%か30%でしたっけ。それくらいだったというお話しだと思いますので、ちょっとここら辺、矛盾していると思いますので。こちらは変えていただいたほうがよろしいかと思います。

あと、土地利用計画で対処していくという、今お話しがりましたが、開発途上国、一般的に、土地利用計画だけで対処できないというのがないと、私思っているんですね。それは都市計画制度が非常に緩かったり、あと運用がうまくいっていなかったり。なので、もう少し総合

的に考えていただいたほうがいいのではないかと思います。

○武藤課長 具体的に少しサジェスションはおありでしょうか。

○松行委員 私、フィリピンの都市計画制度というのはそこまで詳しく知っていないので、じゃ具体的にどこをどうしろというのは言えないのですが、とにかく都市計画、土地利用計画だけではそのスプロールというのが防げないというのは、もう皆さんお分かりだと思いますので、ちょっとそこら辺は留意してやっていただければと思います。

○武藤課長 ありがとうございます。

○日比主査 ほかにもしありませんでしたら、コメントに入る前に休憩を5分ほど挟もうかと思っています。この時計で5分後ですね。細かいですけど、51分再開ということでお願いします。

午後3時46分 休憩

午後3時52分 再開

○日比主査 それでは、後半のコメント部分に入りたいと思います。

まずは全般的事項のところからお願いします。

○有川 コメント部分ですけれども、まず最初に基本的な当課のスタンスとしまして、いただきました助言ですとかコメントのほうですが、こちらは貴重なご意見、ご指摘ということで、今後の調査のほうでできるだけ対応できる範囲で確認とかをさせていただきたいというスタンスでございます。事前にお配りしていますので、お分かりだと思いますけれども、できるだけこれから予定される調査ですとか、そういったところで対応、協議等を行うという項目が非常に多うございますけれども、それぞれ順番に説明を申し上げていきたいと思っています。

まず、全般的事項につきまして、72番までご説明申し上げます。

61番、62番、長谷川先生からいただきました。新空港建設候補地がボホール島などの他地区ではなく、パングラオ島に設定された根拠を明確にすることということですね。あと、今後の作業内容、計画することがスコーピングであることから、今の資料では論理矛盾があると、手順を見直すことというご指摘をいただきました。こちらは現地の確認と作業計画の手順見直しを行います。

続きまして、63番、石田先生からですね。フィリピンの中でこのエリアが、ボホールマリントライアングルの中で行われる建設事業であるということで、我が国の環境ガイドラインに照らした上で、このエリアの影響をより詳細に分析することというご指摘をいただきました。こちら先方政府と協議いたします。

また、64番ですけれども、環境評価の範囲を時間軸と面積でさらに広げるべきではないかと

いうご指摘です。また、社会的、自然的なこのエリアのみにとどまらない、もっと大きいエリアで広く範囲をとることが望ましいというご指摘。また、パングラオ湾を埋め立てて観光客を誘致する事業と、BMT、このエリアの保全の議論というのがございます。このような総合影響がある点を明らかにすることが必要であると。また、その上で空港建設による環境影響評価を行うことが望ましいというご指摘でございます。こちらについては現地調査の際に、先方政府にも伝えまして、協議したいと思っております。

65番ですけれども、空港開港によりまして、水不足、下水処理等の影響が想定されますので、中長期的な観点から幅広く記述をしておくことというご指摘です。こちらについても協議いたします。

続きまして、66番です。反対表明という、これが学者層から連名で以前出されておりました、それが取り下げられはしたものの、調査団の考えを記述しておくことが望ましいというご指摘ですので、調査団で記述を行うという方向で検討したいと思っております。

ページが変わりまして、8ページになりますけれども、石田先生からコメントをいただいております。このような小さな島に2,500メートル級の滑走路を建設する理由そのものの再評価、またその評価結果を明確に記述すべしということにして、こちらについても対応いたします。

続いて68番。島に到達する現在の交通手段に与える影響を記述する。これは中長期的な影響を含んで記述するべきであるというご指摘でございます。

69番ですけれども、島の財産は海域と陸域の生物多様性というところがございまして、下水処理施設はパングラオ島の規模で維持できるレベルとし、処理管理を行う人材の育成についての提案も含めるべしというご指摘ですので、これは計画担当者に調査の中で提案いたします。

また、続きまして70番の、観光促進による水資源の不足を補う対策についても記述しておくことというご指摘です。これはまさにそのとおりでございまして、当然、水、上水のほうが足りなくなることも想定されます。そういったことについての記述について、さらにつけ足しまして、必要があれば、既にご説明済みですけれども、上下水道調査の検討は行っていく予定でございます。

71番ですが、パングラオ島の土地利用、住民の生計、また島の周辺海域を利用する漁業及び漁民の調査を行い、また彼らへの正負の影響を分析しておくべしということです。こちらについても検討の方向になります。

72番、空港建設、また観光客の増加によって、サンゴ礁や魚類への圧力が生じる懸念があるという点でして、その点については、現在想定される以上の調査を加えるべしであるというご

指摘です。また、短期ではなく、中長期にわたる影響の有無と種類についても明らかにしておくことというご指摘、コメントでございまして、こちらについては検討させていただきたいと思います。

全般的事項については以上でございます。

○日比主査 ありがとうございます。

ここまで基本的に、各委員から提出いただいているコメントについては、今後の調査の中で検討をしていただけるというご回答いただいておりますけれども、また、いつものように、後で実際の助言案を確定させるところで、また実際の各助言案の文言等の確認はしていきたいと思うんですけれども、ここで今、全般に関するところで、何か追加的に発言しておきたいという委員の方、あるいは箇所がありましたらお願いいたします。

石田先生、どうぞ。

○石田委員 既にいろいろ、今日のお話しの中で出てきたことも含まれているんですけれども、もう一度確認等でお聞きしたいことがあります。私、この部分で例えば64番というのは、本当に空港をつくるということだけに絞り込んで、空港建設だけが発していくいろんなプラス・マイナスの影響だけで議論できるんだらうかという問題意識があります。なぜそう思うかというと、ちょっとだけインターネットで調べたぐらいですけれども、まさしく先ほど武藤課長のほうからおっしゃっていただいた、アロヨ政権で一度イノーギュレーション・セレモニーしながらやめちゃって、また今度アキノ政権になってやるぞということで、またイノーギュレーションしているわけです。フィリピンだとよく起こることだというのは知っていますけれども。

そういう意味で、要するにうわさは絶えないわけで、そういった意味で、今実際にパングラオ湾を浅瀬のところを埋め立てて、そこに島をつくって、ホテルを建設するぞという民間業者の話しが、漁民や生物学者との軋轢を生んでいるということもあるわけですから、やはりなかなか歴史的な経緯というのは無視できないんじゃないかと思うんですよね。

それと、こちら辺はフィリピン自体はやはり観光で売りたい。実際は観光で売りたい。しかもそれは貧困対策として密接に結びつけていると。ガバナー自身もボホール島は貧乏だから、もう少し何か誘致したいと。セブ島やネグロスみたいなことで誘致したいということ、ニューズなんかでも言われているぐらいですので、だからいろんな思惑があるような気がするんですね。

ところが、そういう中で、単体で空港をつくったときに、空港が発する下水処理や生物だけへの影響というものだけを見てしまう。それはもちろん重要なので、私も絶対ぜひやっていた

だきたい。それだけじゃなくて、保全計画だとか、今までのフィリピンの経緯なんかを含んだものの総合影響はどうあるのかということも、少なくともこの調査の前文ぐらい明らかにどこかに書いておいていただきたいなど。それこそ、まさしく調査のスキームと、それから調査団に与えられるもの、与えられないものという見解があるのは私も承知していますので、ただ、文章というのはどうしても残りますから、日本がまるでエンドースしたみたいなのを与えては全くふさわしくないと思いますので、総合的に見たんだということはどこかで表現していただきたいというふうに思ったのが、それが64番です。すみません、前段が長くなりました。それが64番の意図なんです。

66番は、端的にお聞きしますけれども、表明が取り下げられたのは、インターネットで確認したら、ボホルの新聞とかがインターネットで書いているのを確認した限りでは、要するにガバナーのほうで環境保全策をとるから、いろいろな環境保全策ということを事業として取り上げるので、そういう意味でその地域の出身者で私たちはもう取り下げますということで、フィリピン大学の先生方が取り下げているんですね。ということであれば、このいただいた資料で見えなかったんですけども、やはり現地政府、ボホル州政府、ガバナーないしはオフィス・オブ・ガバナーズへの聞き取りないしは調査はかなり必要じゃないかという気がしています。ぜひその点、よろしくをお願いします。ということで、それは質問でなくていいです、それをお願いしたいと思います。

それから、68番は質問をさせていただきたいんですが、島へ到達する現在の交通手段って、セブ島からのフェリーが出ていたと思うんです。それはどういうふうになるんでしょうか。空港ができるともうそれはやめちゃう。例えば日本だと関空ができたりして、紀伊半島と四国の間のフェリーとかなくなったことがあります。僕はその検討会に参加したことがあるんですけども、そういうことを思い出して、フィリピンの場合、そういうローカルの交通手段をどういうふうにするおつもりか、もし分かれば教えてください。

○武藤課長 まずは68番からですが、セブ島からのフェリーをどうするかということでございます。確かにご指摘のとおり、競合するような部分はあると思うのですが、よくご存じのとおり、フィリピンはそれこそ貧富の差がものすごくございまして、飛行機に乗れない層の方がたくさんいらっしゃいます。なので、そういった方々への交通手段の確保ということで、全廃にするということは恐らくないのかなと考えております。でもそこも含めて、現地ガバナーまたはDepartment of Transportation and Communicationとの協議事項の一つだと思っています。参考までに、ガバナーのところは何回か既に足を運んでおりまして、協議は始めております。

○石田委員 最後にもう1点だけ。69番で気になるのは、善なる意思をもって、つまり事業を推進する側というか、事業開発を考えてやろうとしているガバナー、国家、それからJICA側、私たちのほうも、単体ではいけないということは気がついているので、そういう意味でJICAのほうとしても、中部地区包括計画と呼ぶんですか、それを同時に進められて、下水処理だとか水処理のことも考えておられると。マクロレベルではそのアプローチは間違っていないと思うんですが、ただ現場の調査が行われるときに、もう皆さん本当によくご存じだと思いますけれども、現場の細かい調査をするときに、例えば現地にも再委託をすると。再委託をされた方の気質だとか判断だとかによって、きちんと再委託調査をしてくれないことが多々あるんですね。例えば中米で起きたことであれば、下水処理をすることによって料金を取ろうとした場合、料金をみんな取れると思っていたんですけども、でも実際に日本の専門家が調べてみたら、料金を取れるような層はほとんどいない。そんな数百ドル払えるような人たちがいなくて、それは引退した官僚だとかのでかい家の人はいいいんですけれども、下町っぽいところまで下水を通した場合、多分だれも払わないだろうということが、後の調査でわかってきたことがあります。

ということで、そこら辺は質問なのか、要請なのか、私の立場からは何とも言いがたいんですが、マクロでそういう計画をつくって、ミクロまでその気持ちを通すという場合は、こういう場合どう考えたらいいいんでしょうかね。しかもパングラオ島のような小さな島で、周りが貴重なダイビングスポットであり、サンゴ礁が残っているような、しかも漁業も多々やられている。しかもその漁民は、インターネットで見るとはかなり貧しい人たちのようなんです。そういう生活を脅かしそうだとおっしゃるときに、下水処理がもし個々の小さなゲストハウスみたいなところまで金を取るぞという話。下水処理を君たちもちゃんと払ってねという、フィリピン政府がそういう体制にするのであれば、本当に下水処理の金は取れるのかなと。ここから徴収できて、それをちゃんと回すような体制ができるのかなというところは、やっぱりとっても気になるんです。

そこら辺いかがなんでしょうか。マクロで考えたところの気持ちをちゃんと末端まで通すというところは、なかなか正直な話をすると、やはり限界があるような気がするんです。そうすると、また、自分の気持ちとしては、何でこんなところに空港をつくるのかなと思ってしまいます。空港が本当に必要で、ボホール島の開発が本当に必要なのであれば、何でボホール本島につくらないのかなと。どうしてこんな小さな島に影響が出そうで、しかも小さな宿も林立しそうな雰囲気のところ、何でそういう影響が出そうなものをつくってしまうのかなというふうには、どうしても思ってしまいます。

以上です。

○武藤課長 69番へのご指摘につきましては、恐らく調査実施中のカウンターパートの話と、あとのサステナビリティの話と、二つご指摘があったかと思えます。

まず最初の、実施中のカウンターパートをしっかりと方、ちゃんと調査してくださる方ということにつきましては、今回選ばれましたコンサルタントのグループの皆様も、フィリピンで長くやっていらっしゃる、フィリピン人のしっかりとスタッフがたくさんいらっしゃるコンサルタントチームでいらっしゃるのです、そこはしっかりと信頼してやらせていただいておりますというのが、まず調査期間中の話です。

その後の調査後のサステナビリティの話ですけれども、これはまだ青写真も何もない段階でございますが、ただボラカイ島とかでの過去の開発のイメージとかを考えますと、やはり土地利用制限、開発制限とかいい意味で行って、本当に簡易なリゾートをたくさんつくってしまうような、割と資本も少ないような業者さんがメインになるというイメージよりは、もう少し資本もある程度蓄積があって、設備等にも投資でき、willingness to payもあるような業者さんを中心に開発を、一定の範囲内ですけれども、考えていくのかなと思っております。そこは全く青写真の段階で、これから協力準備調査の中でつくっていくということだと思います。

○松下委員 私は全般的事項でコメントを出していないんですが、今、石田委員が指摘されたところに大分共鳴するところがありまして、といたしますのは、冒頭で、案件の背景として3ページあたりから、コーラル・トライアングル・イニシアチブについて説明されて、それでサンゴ礁の保全だとか、漁業生産だとか、食料問題に寄与するために提唱した海洋保全協力イニシアチブだということが述べられていて、そういう外交ツーリズム戦略の一環としてこの空港が計画されているというふうに理解しているわけですが、そういうコーラル・トライアングル・イニシアチブという精神が、精神というか、そういう前提があるという中でこういう計画がつけられていると思うんですが、そういうことなんですが、後半ではほとんど反映されていない。淡々と空港のスコーピングをして、いろいろ影響があるけれども対応するという事になっていると思うんですが、これはコメントにならないので、感想めいたことで恐縮ですが、本来であればコーラル・トライアングル・イニシアチブの一環としてこの計画が出ているはずですが、それがどうも全体のスコーピングで読み取れないので、非常に残念といいますか、タイトルでも持続可能型環境保全事業と書いているわけですが、そういう精神が余り読み取れないなというふうに思いました。これは感想で、コメントにならないので、恐縮ですが、とりあえずここでそういうことを述べておきたいと思えます。

○日比主査 ほか、何かございましょうか。

なければ、次の自然条件、社会条件をお願いします。

○有川 続きまして自然条件・社会条件につきましてコメントをいただいております。順を追ってご説明と回答を申し上げます。

まず、谷本先生から5点ほど、73番から76番までコメントをいただいております。まず観光のダイビングスポットだけではなく、マングローブやサンゴ礁の生育地点、その他生態的に重要と判断される地点も明示されたいというご指摘、コメントでございます。こちらについては、回答にもございますように、マングローブやサンゴ礁の生育地点、その他生態的に重要と判断される地点につきましては、文献調査を行い、第二次現地調査後に記載いたします。その回答が、73の後半部分に書いてあるご回答でございます。

74に移りまして、「竹」という表現のところですか。こちらを「熱帯性のバンブー」とされたいというコメントをいただきました。こちらは了解いたしまして、記載のほうを修正いたします。

75番ですけれども、75、76については、先ほども議論をいただきましたけれども、コーラル空洞の中に生息する動植物を想定すれば、評価はBではないかということで、調査の実施を助言するという助言をいただきました。また、コーラル空洞中の生物種の確認は行われていないのかということで、希少な生物種の存在の可能性も否定できないことから、調査の実施を助言したという助言をいただいております。こちらについて、なお調査を進めたいと思います。

ページ変わりました77番ですが、長谷川先生からいただいております。代替案検討における最後の評価基準の考え方を明確にすること。それらの評価基準や新たな環境情報を踏まえ、今回の調査においても代替案の再検討を実施することということで、コメントをいただきました。こちらは実施について検討いたします。

次に、石田先生から2点ですけれども、アクセス道路の評価を加えること、またプラスの影響も検討を行うことということで、先方政府の提言とプラスの影響の追加のほうを行います。福田先生から、代替案の検討についてということで、今日いただいた項目もございまして、読み上げますと、14ページの表8.2、先ほどちょっと議論にもなったんですけれども、Site I とSite II の間で、特に差異のあるほかの要素は見受けられないということで、Site I の選択が妥当であるとする判断する根拠が不明瞭であるというご指摘をいただきました。妥当な選択と判断される明瞭な根拠を補足説明することということで、コメントをいただいておりますので、こちら対応確認をしたいと思います。

こちらのセクションについては以上でございます。

○日比主査 ありがとうございます。

何か先生方からコメント等ございますでしょうか。

○武藤課長 1点だけ追加です。マングローブ、サンゴ礁のところ、73番ですけれども、文献調査を行うとさらっと書かせていただいておりますが、これは必要に応じ、プライオリティーに応じということで、第二次現地調査で実査というのにも検討しております。

○日比主査 いかがでしょうか。もしこの時点でなければ、また最後の助言案確定のところでも、またお願いできればと思います。

次、ステークホルダー協議のほう、説明をお願いします。

○有川 ステークホルダー協議のほうのセクションですが、こちらが一応今回のコメントで、量も多く、110まですべての項目になりますので、順に読み上げといいますか、ご説明とまた私どものご回答を述べさせていただきたいと思います。

80番から順にご説明申し上げます。まず長谷川先生からいただきました。機関間の協議についてはステークホルダー会議とは区別すべしということですので、こちらは区別いたします。

また81番、RAP、住民移転計画ですけれども、こちらは新しく作成ではなく、見直しという位置づけとすることというコメントです。こちらは了解ですので、見直しをいたします。

また、82番。また、83番は日比先生のご質問とも関連しているんですけれども、地域の道路が分断される可能性がある。表によって整合性がとれていないというところですので、こちらは整合性があるように確認、また記載の変更を行いたいと思います。

続きまして、84番です。石田先生から、アクセス道路も含めて、樹木伐採による影響の評価をすることというコメントをいただきました。こちらは先方政府に提言いたします。

また、85番ですが、JICA Study Teamの位置づけにつきましてコメントをいただきまして、こちらについては基本的に了解でございます。

続きまして、86番ですが、谷本先生からご指摘いただきましたのが、こちらはちょっとお話にも出ましたが、土地のほうの表現を適切にされたいというご指摘をいただきました。こちらについてはご指摘のとおり、適切な表現に変更いたします。

また、87番から、石田先生にコメントをいただいたものですが、土壌汚染のところ、脆弱性が高いサンゴ礁がある沿岸域であることを考えると、「土壌汚染の可能性はある」では過小評価じゃないかというご指摘ですので、こちらは記載文に関しましても、次回の調査で検討いたします。

続きまして、植生のほうですね。こちらに記載いただいたような形で、「自然条件に影響を与えない」という強い表現には問題があるというコメントをいただいておりますので、こちら、書きぶりについても配慮をいたしたいと思います。

ページ移りまして、10ページ目に移ります。89番のご指摘ですけれども、発着便数は確保される見込み（リゾート地としての見込みも含めて）ということではいただいておりますが、こちら発着便数については、現時点での計画・予測になっております。

また、90番、松行先生から、アクセス道路も含めて行うべきであるということではいただいておりますので、こちらは先方政府に提言いたします。

続いて、91番と92番ですが、景観への影響はないと評価されているが、空港の建設によって、景観への影響がないということは考えられない。評価の再考を行うことというコメントを松行先生からいただきまして、また日比先生からも、「景観の変化はない」という評価は再検討が必要であるというコメントをいただきましたので、こちら検討をしまして、表現dをまた検討いたします。

ここから93番から電気自動車の話になりますけれども、松行委員からご指摘いただいた内容ですが、電気自動車を導入するということが事前資料にあります、何台ほど導入し、どれぐらいの充電ポイントを設置する予定かと。導入ということは本当に現実的な案なのかというご指摘をいただきまして、こちらですけれども、あくまで先方のアイデア段階にある状況でして、詳細は詰められていないという状況でございます。ご理解いただければと思います。

また、94もそうです。電気自動車の関係で松下先生からいただきまして、現実的な対策を検討すべきであるということですので、こちらは先方にもその旨を伝えまして、協議が必要かと考えております。

続きまして、95番は日比先生からコメントをいただいているのは、雑種地とか、記載方法で先だって議論をさせていただきましたので、こちらの整合をとることというコメントにつきましては、今、土地利用状況調査を実施しておりますので、その時点でまとめを行いまして、整合性がとれた適切な表現が行われるようにしたいと思います。

96番ですが、貧困層への影響に関する評価を追加することということで、日比先生から助言をいただきました。こちらは可能な範囲で行うように検討したいと思います。

続きまして、94番で、「利害の対立はない」という根拠を明示することということでコメントをいただいておりますので、こちらは自治体からヒアリングをした結果ということではありますが、なお確認を行います。

続きまして、98番です。98から103まで日比委員からご指摘いただいたところなんですけれども、保健衛生の問題と、あと雨水流出のところですね。評価を再検討すべしということで、こちらは中身を確認しまして、検討させていただきます。

また、99番も、表流水は一応この島にはないということが確認できておりますけれども、海岸、海域に影響を与える可能性はあると思いますので、評価の再検討をさせていただきます。できるだけ範囲で検討いたします。

また、100番は、「動物の生息環境としての価値は低い」という記載がありまして、価値が低い根拠は何かと。植生の影響についての評価はどうかということがありますので、雑種地の定義につきましては、先だっでご説明等をさせていただきましたけれども、こちらの記載内容も含めまして、表現ないし実際の評価につきましても検討を行います。

また、101番ですけれども、景観の変化はない。これは先ほどもお話しにありましたが、評価は再検討いたします。

次に、102番になりますが、地域の交通量の増大に伴って、GHGの排出増も見込まれると。その影響も評価すべきであるという助言をいただきまして、こちらは次回の調査で検討いたします。

また、103番が未処理排水のリスクについて、その影響も評価すべきであるというコメントですので、こちらも検討したいと思います。

104番から106番までについては、谷本先生から助言とご意見をいただいております。まず104番、こちらが、下水処理の内容につきましては、先ほど議題にも上がりましたとおりでして、こちらでコメントをいただいているのが、緩和策として、排水基準の遵守、モニタリングの実施、異常があった場合に対応の協議という緩和策だけでは不十分ではないかというご指摘でございます。具体的な方策を明示されたいというコメントをいただいております。また、調整池につきまして、周辺海域に影響を与えることは考えられないというふうな記載をしておりますけれども、根拠を明示するとともに、適切な表現にされたいというコメントをいただいております。こちらは、ベースラインデータの更新調査というものを、今、検討しているところでございますけれども、対策としては、先ほども議論と申しますか、お話しに出ましたけれども、回答のほうでは、現在は考えられていませんという記載はあるものの、いただいた意見につきましては、今後の調査で反映できるように進めてまいりたいと思っております。

最後のページになりますが、105番に移らせていただきます。水利用の点です。こちらは谷本先生からコメントをいただいているのが、水不足が予測されることから、ボホール島の水源

地における社会・自然環境に与える影響を詳しく記述すべしというご意見でございます。今、確認できている内容では、こちらの回答といたしますか、コメントにありますように、水道施設からのパイプラインが敷設されまして、本島から送られる予定であります。ボホール島では島全体の水源容量が大きいために、水道水の供給も検討されているような状況でもあるということです。

106番の助言ですけれども、土木工学的な観点だけの記述にとどまっております、自然環境面の配慮が一切ないということで、造成工事ですとか、コーラル空洞の下に存在する地下水への影響も含めた緩和策の策定を求めるといったコメントをいただきました。こちらについても調査の際に反映させていただきたいと思っております。

続きまして、107番ですが、飛行便数です。発着便数が確保される見込みにつきましては、現在、確認中でございます。

また、108番の空港へのアクセス交通の整備計画ですけれども、現在検討中の段階にあるという状況でございます。

109番ですが、供用開始後の飛行機の往来による騒音と、また廃棄物に加えて、アクセス交通に起因する影響も考慮すべきであるというコメントをいただいております。こちらは先方政府に、調査の際に提言いたします。

最後になりますが、TOR案のところ、今後開催されるステークホルダーミーティングには、環境NGOの参加を促すことということで、松行先生からいただきまして、こちら先方政府に提言したいと思っております。

なお、お配りしている資料のほうは、今は110番で最後ですけれども、福田先生から事前にもいただいている分もございまして、今、ステークホルダーの部分で説明申し上げましたので、そちらについても、今から触れさせていただきます。

まず、ステークホルダーのところ、現地のステークホルダーに、Municipality of Dauisが含まれていないということで、新空港とタグビララン市への交通量の増加等の影響が及ぶことが予想されるため、Dauis市も現地ステークホルダーに含むことという助言をいただきました。こちらについては、次回の調査で含める方向で検討したいと思っております。

続きまして、3番でいただきましたコメントが、ステークホルダー会議のときに、バランガイの役職者と関係の近い住民が出席する傾向がないか。あるいは社会的弱者が意見・懸念を言える環境にあるか等、インタビュー対象の住民の構成等にも十分に配慮することというコメントをいただきました。こちらはおっしゃるとおりだと思いますので、配慮が十分にされるよ

うな対応を、次回のステークホルダー協議のときにはできるように、当然、先方政府といえますか、フィリピン側への提言も含めまして、対応いたしたいと考えております。

続いて、水質汚濁の関係で福田先生からいただいているコメントは、周辺の海域で漁業を営んでいる住民への説明・協議はなされているかという点。また、異常があった場合に迅速な協議、対応ができるように、予測される影響について、事前に漁民への説明を行い、どういった対応が考えられるか等の協議を行うことというコメントをいただいております。こちらについては了解でございます。一応、住民のほう、漁民のほうもステークホルダー会議のほうには含まれていると思いますけれども、きちんと含まれるように確認はとりたいと考えております。

福田先生からのステークホルダーのコメントは以上です。

あと、いただいておりますところで、お配りした全体資料のほうには項目がなかったんですが、非自発的住民移転につきましても福田委員からいただいているところがございまして、まず、現地ステークホルダー協議の第1回の内容について、土地の買収額が不公平ではないかという質問が出されているというところで、なぜ不公平と感じているのか、その具体的な理由を調査して、対応策を検討することというコメントをいただいております。

また、移転住民の生活水準・収入機会について、ベースラインデータの更新を行うことという助言。

また、7番としまして、補償の支払い時期と実際の移転時期との間があいているために、支払いの完了した補償金をほかの用途に使ってしまい、実際の移転時期に住宅を建設できない住民が出てくる可能性がないか配慮することというコメントをいただいております。補償に関して、建築資材の高騰の可能性など、補償支払い当時の価格水準と現在の価格水準の差異も考慮することというご指摘ですので、考慮できるように検討させていただきたいと思っております。

最後になりますけれども、福田委員から地元への優先雇用についてというコメントをいただいております。まず住民の優先雇用の方針について確認を行うこと。こちらは対応させていただきたいと思っております。

また、9番としまして、住民の雇用について不均衡が生じないように三つの点について配慮をすることということでして、学歴、また提出書類、地元有力者との関係というところについて、配慮を行うようにすべしというコメントをいただきました。これは当然、先方のフィリピン側のほうに提言として出したいと考えておりますけれども、こちら調査がまた予定されておりますので、提言を行いたいと思っております。

以上でございます。

○日比主査 ありがとうございます。スコーピング案のほうまでも含めてご説明いただきました。少し長くなりましたけれども、80番以降のところ、何か追加でのコメント、ご質問等ございましたら。

松下先生。

○松下委員 今、スコーピング案のほうで指摘されましたが、分類の問題として、ステークホルダー協議は見たところ、80と85ぐらいで、あとは大体スコーピング案の関係ですね。

○日比主査 そこは確かに。整理していただこうと思います。

このところで、何か追加で確認されたいこと等ございますでしょうか。

○松下委員 細かいところで、94番で、私のコメントですが、ちょっと最後のところ、より現実的というところで、字が間違っています。「効果」に直してください。最後の文章のところで、「より現実的効果のある対策を」。

○日比主査 福田委員、お願いします。

○福田委員 直前に提出しましたのに、いろいろ対応していただきましてありがとうございます。申し訳ありません。

私も詳しいことを知っている訳ではないんですが、友人のフィリピンで活動しているNGOの方々に話を聞いてみたんですけれども、やはりこの事業をめぐるっては、かなり長いこと反対運動があったという経緯があるようです。主にはやはり住民移転をめぐる問題がメインの 이슈だったというふうに聞いています。現在はどうも住民の反対運動のほうでもいろいろあって、強い反対をいまだにしている住民の方というのはいらっしゃらないという状況だというふうに伺いました。そういうことがあって、これまでに既に補償の支払いがなされてしまっている訳ですが、その行われた支払いについての不公平感があるということがあるのであれば、それは丁寧に解消しながら、特に反対運動でさまざまな形で住民の間で意見の対立があったり、あるいはこの複雑な感情を空港についてお持ちの方というのはいらっしゃると思うので、そういったものを一つ一つ解きほぐしながら行えるといいのかなというふうに思っています。

そういう意味で、これまでいろいろな住民団体なりNGOから出されてきた何か情報というのがピックアップできるのであれば、もちろん現在反対運動として何か強い動きがなかったとしても、その中にこの事業をよりよくしていくヒントがあるかもしれないので、松行先生のほうからも出ていますが、NGOからのその辺の意見聴取というのを可能な範囲でやっていただければというふうに思っております。

もう1点は、移転の費用の補償の支払いと移転時期がずれてしまっているというのは、これ

は結構深刻な問題でして、我々は現実問題として、払われてしまえば、払われたけれども移転までは住んでいいよという状況で、もとの居住地に住むことが許容されてしまっているというふうに伺っているんですね。その結果として、もちろんいただいた補償費用というのが、その間、別の目的に使われてしまって、残っていないと。今、移転のために困っているという人が出てきてしまうということが容易に想像されます。これ、きちんと移転した人との間の公平性、あるいは今でもお金を残してある人との公平性という問題があるので、難しい問題ではあるんですが、そこをスムーズに今から移動していただかなければいけないということであれば、それはスムーズに移動していただくことが可能になるような手続、あるいは追加的な手当ということをしていただければというふうに考えています。

以上です。

○武藤課長 福田先生、いろいろなご示唆をいただき、ありがとうございます。特に一番最後におっしゃったところの、住民移転でいろいろな経緯はあったけれども、今移転する対象の方には支払いが行われていて、でもずっとそこに住んでいて、そこに実は現実的な問題として深刻なものがあるということについては、私たちも認識が薄かったところなので、頭に入れさせていたいただきたいと思います。特に最後おっしゃった公平性のところですね。そこは現地でのいろんな複雑な感情とか、ローカルガバメントがどういうふうに判断するのかというところに、非常にかかわっていきますので、そこはしっかりと情報収集させていたいただきたいというふうに思います。ありがとうございます。

○日比主査 ほかにコメント等ありますでしょうか。もしございませんようでしたら、助言案の確定作業のほうに入りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

じゃ、助言案の確定作業のほうですが、また質問のほうに戻って確認して参りたいと思えますけれども、もし単なるクラリファイイングクエスチョンだったというような場合は落とすということで表明していただければと思います。また、私なんかもそうなんですけれども、質問して、その上でさらに同じことについて後ろでコメントをしているという場合は、どちらかコメントのほうを残すというのがより適切なのかなと思いますけれども、その辺もご指示いただければと思います。

では、最初に戻りまして、全体的項目の1番から。1番、2番は同じ内容かと思えますけれども、松下先生、いかがいたしましょうか。

○松下委員 それでは、2番を少し変えて残しておいていただきたいと思います。具体的に言いますと、本事業の新ボホール空港建設と持続可能型環境保全事業の関連とコンセプトを明ら

かにすること。それをお願いします。

○日比主査 松行委員は。

○松行委員 それで。

○日比主査 それに合わせるということでしょうか。分かりました。

次、3番、松下先生。

○松下委員 3番、これは落とします。

○日比主査 4番は。これも松下先生。

○松下委員 4番も落とします。

○石田委員 5番は残してください。それに6)として、この紙で言えば89番に、飛行便数、発着便数の確保見込み及びリゾート地としての見込みということも加えていただけますか。

○日比主査 89番の内容を6)として。

○石田委員 はい。発着便数の確保見込みとリゾート地としての見込みと、その二つをお願いいたします。

○日比主査 6番は、いかがでしょうか。

○石田委員 6番は落としてください。

○日比主査 それから7番は。

○長谷川委員 残しましょう。

○日比主査 8番。

○石田委員 8番は保全の状態、現在の保全地区について、パングラオ島にかかわる保全地区について明らかにしていただきたいということで、残してください。

○日比主査 9番。長谷川委員、どうでしょうか。

○長谷川委員 これは後ろのほうにコメントでありましたので、この部分は除いて結構です。後ろのほうがありますから。

○日比主査 10番も長谷川委員、お願いいたします。

○長谷川委員 これは削って結構です。

○日比主査 11番も長谷川委員。

○長谷川委員 これは先ほどの松下先生のご意見もあったので残したいと思いますが、書きぶりを、質問でなくて、助言らしく。どうしたらいいですかね。2行目のフィリピン国活動計画を踏まえ、本空港案件でも環境社会配慮を行う。文章はまた直しておきます。

○日比主査 直した上で、また回覧するときに直していただければとお願いします。

次に、12番、石田委員。

○石田委員 12番、13番は助言として残したいと思います。

14番は廃棄物処理、下水処理について、私は規模とコストのシェアリングと料金負担ということだけに着目したんですが、ほかの先生方がいろいろともう少し包括的に書かれているので、むしろそちらに加えていただければという気がします。ですので、これ自体は外してください。

それから15番は、先ほどの5番のところ、6)でリゾート地としての見込みというところに入りたいと思いますが、リゾート地としての見込み（国内需要・国際需要）というところを書いていただけますか。そういうことで、15番自体は消してください。

○日比主査 分かりました。

○石田委員 16番は14番で抱合できると思うので、これも外してください。

○日比主査 分かりました。14番はまた後ほど、ほかの先生のコメント、質問等でここで加えたいというときにおっしゃっていただければ、落とさないようにしたいと思います。

次、17番、松行委員、どうでしょうか。

○松行委員 これは落としてください。

○日比主査 18は、これは落としていただいて結構です。

19番、長谷川委員、いかがでしょうか。

○長谷川委員 これも落としていいと思います。

○日比主査 20番、石田委員。

○石田委員 落としてください。分かりましたので。

○日比主査 21、22番は、私と松下委員なんですが、21、22は落とすことで大丈夫だと思います。

23番。谷本委員、お願いいたします。

○谷本委員 このあたりがどうでしょうかね。いろんなところで出ているんですよね。23がそうでしょう。23、24が一緒ですよ。後ろのほうにもみんながやんやんやんやん言っていますよね。これはまとめましょう。ちょっとJICAさんのほうで工夫してください。いろんなところで出ていると思います。それを本当に合体して、要するに土地利用のところですね。社会条件。このあたり、言葉をきちんとしてくださいと、表現を。必要であれば、さらに調査をお願いしますということですね。そういう形で整理をしていただけませんか。

○有川 はい。

○日比主査 ありがとうございます。まとめていただきまして。

それと、24、25はとっていただいて結構です。それから26。

○谷本委員 これもいろんなところで出ているんですね。27番がそうです。それから後ろのほうにもありましたね。私が固執していますので。これもちょっと整理をしていただけますか。何か所か出ています。

コーラル空洞のところ、本当にすみません。合体してください。一つ、やっぱりきちんと調査してくださいと。悔いのないようにとということをお願いします。

○日比主査 27番もそういうことで。

○谷本委員 そうですね。27も一緒になると思いますね。

○松下委員 コーラル空洞自体の希少性だとか、それからコーラル空洞の生態系としての重要性があるかどうかとか、それから地盤として配慮する必要があるとか。

○谷本委員 土木的に、そういう。

○日比主査 次に代替案のほうになりまして、28番、谷本先生。

○谷本委員 これは結構です。間違いですという指摘をしましたので。

○日比主査 次、29番、松行先生は。

○松行委員 これは残してください。

○日比主査 30番は。

○松行委員 30番は、90番にアクセス道路を含めて評価というのがありますので、そちらのほうに合体させますので。

○石田委員 31番は代替案のⅠ、Ⅱに関する選択ですけれども、これも何度か出てきますので、ここは落としてください。

○日比主査 じゃ、このご指摘自体はまとめてどこかで。

○石田委員 はい。私がここで懸念しているのは、土砂や排水の海への流入ということですので、それを代替案のⅠ、Ⅱの選択のところの一つの項目として入れていただければという感じですか。

○日比主査 分かりました。32番は。松下委員、松行委員。

○松下委員 これは残していただいて。経済的な要因を含む他の要素を明らかにすることと。

○日比主査 これ、たしか同じ項目で、あと福田委員もいただいています。同じということでもとめるということによろしいですね。

○福田委員 はい。

○日比主査 次、33番、谷本委員。

○谷本委員 これはすみません、後ろのスコーピングのところ絡んでくるんですよね。55あたりとこのあたりがスコーピングのところなので、そのところでもう一度、一つずつ整理をしていただければと思います。33から36、このあたりはスコーピングのところ、もう一度必要ならば議論をするということで、ちょっと今こちらはペンディングにしてください。

○日比主査 分かりました。37は。

○谷本委員 先ほどのところで、一緒にしてください。26ですね。それから38は、これは土木の話なんですけれども、ここでやるとしたら、きちんと骨材やら砂やらと。それから、もう一つこれ関連することなんですけれども、水なんかもボホール島から持ってくるとか、そういうふうなあれもありますから、これは残してきちんと調査してくださいということでお願いします。

○日比主査 次、ステークホルダーダイアログの39番からになりますが、39、40あたり、松行委員、いかがでしょうか。

○松行委員 これは落としてください。

○日比主査 41は私ですが、これは質問、回答というのを残しておけばと思います。

42の、ここはちょっと私のほうで、自分で41と合わせたような形で残す方向にしたいと思います。

43は、これは一応このままで残すということにさせていただければと思います。

44は落としていただいて結構だと思います。

45、46は松行委員、いかがでしょうか。

○松行委員 これも落としていただいて結構です。

○日比主査 次、47からのスコーピング案のところに入りますけれども、47番、これは私です。47としては落とすことでいいと思いますけれども、何とか先ほどの谷本先生にまとめていただいたと同じところになると。

○谷本委員 23とこここのところで合体でいいですね。

○日比主査 そうですね。そうさせていただければと思います。

48、松行委員、いかがでしょうか。

○松行委員 これも雑種地とか、そういったものをもう少し意味を整理して、ほかのところ。

○日比主査 23のところまでまとめていくということで。

49、松行委員、いかがでしょうか。

○松行委員 これは落としていただいて結構です。

○日比主査 50から私で、50、ここも先ほどの……

○谷本委員 23で合体でいいですか。

○日比主査 はい。落とします。それから51は、これは後ろでたしかまた出てきますので、こちらは落とします。

52も後ろに、何度か。

○谷本委員 水のところ。ちょっと合体しましょう。

○日比主査 そうですね、この水、排水関係も合体の。この52のところでは落として、ほかで合体ということにしたいと思います。

それから53ですね。これも基本的には水との排水の部分で、ほかと合体ということにしたいと思います。

54も私ですね。ここは石田委員が同じ内容のことをおっしゃっていただいていたので、石田委員のほうがかうまく説明していただいていたので、そちらと合わせていただければと思っております。具体的にどれだったか見失ってしまったんですが。

○石田委員 じゃ、後で忘れないように確認します。

○日比主査 ですので、この54としては落とします。

55、谷本委員、いかがでしょうか。

○谷本委員 ここのところ、まず55はいいと思います。むしろ地下水、57、58、59、このあたりはいかがでしょう。提案として、私が一番最後11ページの104のところにくどくどと言っているんですね。ここところを整理して、吸収するような形にしたらいかがでしょうか。水関係は。雨水、下水排水についてはということで。より調査をきちんとこれから関連するところを含めてやってくださいということで、いかがでしょうか。そういう形で整理をするという形で。

○日比主査 私が出した52、53あたりはそういうまとめ方で結構ですけども、ほかの委員の先生方。石田委員は57、58。

○谷本委員 そのほうがいいですよ。このあたりを最後のここに。

○石田委員 何番ですか。

○谷本委員 104で、私がぎゃっとくどくど言っているんで。こここのところを一括整理したらいかがでしょうか。

○石田委員 はい。私はこの56から60では、58が最も気になったんですが、104に入れていただくようであれば、ぜひそのようにお願いします。

○日比主査 石田委員、ここの一連はもうその形でよろしいですか。

○石田委員 はい。今言った形で処理していただければ、全部落としていただいて結構です。

○日比主査 次はコメントのほうに移りまして、全般的事項で、こちらはコメントですから、特になければ全部残るのかなとは思いますが、この中で、少し表現を変えたいところとか、あるいはもう落としてもいいというのがあればおっしゃってください。

61、62番あたり、長谷川委員、いかがでしょうか。

○長谷川委員 61は落としてほしいですが、62ですね。調査のどの段階への助言案かということで、これそのものはスコーピング案づくりの中へのコメントなんですけれども、スコーピング案ができちゃっているから。ただ、今後のことがあるから、入れておいていただければありがたいことなのでございますが。

○日比主査 残す形で。次。

○石田委員 じゃ、63、64は、具体的な項目を指摘しているというよりも、むしろ総花的な助言ということになるんですが、ここら辺、この点についてはちょっと私の問題意識も、ここにもうかなり残されていますので、63はそのまま残していただけますか。ただ、最も生物多様性が高いというのは、ちょっと私、自信がないので、63番の「もっとも」という言葉は外してください。63番はその処置の仕方をお願いします。

64は、幾つか項目があるので、環境影響評価、要するに環境社会配慮を行う際に注意していただきたいこととして六つほど挙げたいと思うんですね。まず第1は、4行目からの、前政権時代から計画されていたことの長期の時間的な影響、これはJICAのほうでもちょっと文言を工夫してください。要するに世代にわたって計画されたことによる影響。2番が、島プラスアルファの影響として、要するに広域への影響ですね。パングラオ島、プラス海域を含むBMT、プラスボホール島への社会的・自然的影響が2番。3番が、どうやら関連しそうで、ここもちょっと私自信がないんですけれども、ちらほらとそういう関連、要するに空港ができるから、やはり埋め立てという関連性を持って語っている文書を読んだことがあるんです。ということで、やはり気になるので、パングラオ湾の埋め立てにより観光客を誘致する事業との関連性ということで、一つ項目を立てさせてください。

5番が……じゃ、5番がいないんだ。ですから、総合影響はいいです。次の5番としては、その上で新空港建設事業による環境影響評価。これも当たり前ですからいいです。今言った4点を。

○日比主査 じゃ、長期間にわたる計画の影響面、それから広域影響、埋め立て。

○石田委員 その三つですね。三つに絞り込まれました。ありがとうございます。

○日比主査 65番は。

○石田委員 65番はダブるところもあるんですが、そのまま残してください。お願いします。

○日比主査 ここは私がたしか先ほど石田委員と重なると言ったところですので、そのまま。

○石田委員 それは何番でしたでしょう。54番ですか。

○日比主査 54番です。基本的な問題意識は。

○石田委員 分かりました。そうすると、むしろ54番を本体にして、65番で私が書いている、空港開発、観光促進により増加する宿舍建設、水不足、下水処理というものを、項目として54番に入れ込むのはいかがでしょうか。

○日比主査 なるほど、分かりました。

○石田委員 66番は調査団の考えを記述しておくことが望ましいと書きましたが、そうではなくて、前政権から計画されていたことによる影響の中に含まれる。含まれちゃうとあれかな。別に反対意見を書いていただきたいということではなくて、既に社会的影響を十分に与えてきたところの記述がやはり欲しいと。それだけ注目を浴びた案件でもあるし、必要でもあるということも理解されると同時に、影響も大きいということが予想されてきたので、反対運動もあったし、有識者による反対表明もなされてきたという経緯は、やはりどこかに入れてほしい。じゃ、これは64番の1番のほうに入れるということで、項目を、前政権から計画されたことによる影響だけではやっぱり無理か。

○長谷川委員 すみません。この66番のニュアンスですけど、調査団としては考えらしきもの、普通入れるんでしたっけ。事実関係を淡々と追うということはあると思うんですが、調査団としてはというのはどうなんですか。

○武藤課長 すみません。そこの66番について、恐らくどういうポイントかということだと思いますが、こういった反対表明がなされたことの実態に対することなのか。それとも反対表明の中に入っている細かいことで、恐らく今回のご助言と大分ダブっているところが多いかと思うんですけども、そういった項目に対してなのか。それによって違うと思います。後者であれば、今回のご助言と大分重なりますので。

○石田委員 反対表明ないしは保留表明の事実ですね。

○武藤課長 それは経緯。

○石田委員 経緯。はい。経緯に含めてください。調査団の考えは落とします。ということは、64番にもう一つ小項目を立ててもらえますか。

○日比主査 分かりました。長期の影響の次ぐらいにしましょうか。

○石田委員 はい。

○日比主査 この経緯に言及すると。

○石田委員 反対ないしは留意事項の経緯についても記述をしていただきたいと。

○日比主査 続きまして、67から石田委員、いかがいたしましょうか。

○石田委員 67も、ここの評価をしていくと総合的にわかることだと思いますので、落とします。

68番は、前半部分だけお願いします。島へ到達する現在の交通手段へ与える影響を記述してくださいと。あるかないか、ないのであれば、その理由を。先ほどお答えいただいたように。

69番、これも廃棄物処理、生活雑排水を含む下水処理は出てくると思いますので、そちらのほうに入るということで。ただそちらに人材育成だけはぜひ入れてください。

○谷本委員 それが114のところですね。

○日比主査 そうですね。

○石田委員 お願いします。

○日比主査 70番。

○石田委員 70番、水資源の不足を補う対策については、ほかのところではなかったと思います。

○谷本委員 これはボホールから水を運ぶんですね。後ろのほうに。

○石田委員 ありますか。あればそちらにお願いします。

○谷本委員 105に関連しますね。ここに入れますか、70番。

○石田委員 入れてください。

それから、71番はそのまま残してください。71番と72番は合体していただけますか。漁業及び漁民についての調査と、サンゴ礁及び魚類の生息海域への影響ということで、合体してください。

○日比主査 分かりました。

73からの自然・社会条件ですけれども、谷本委員。

○谷本委員 ここら辺はあちこちで言われているんですね。今の71、72、石田先生のやつはどちらかという人の方、後半の方でサンゴ。でもこれも人の生業としてのですね。食べるための。ですから、73は自然環境、海域、マングローブ、サンゴ礁、その他、この辺の調査をきちんとしてくださいということで、残してください。お願いします。74は、これはコメントですから結構です。

○日比主査 75。

○谷本委員 これもコーラルのところ、どこが一番最初出てきたかという、26ですね。このあたり、合体をしていただけるとありがたいです。

○日比主査 それから次は、76は。

○谷本委員 一緒ですね。

○日比主査 77番、長谷川委員。

○長谷川委員 残してください。

○日比主査 78。

○石田委員 78番は、ほかにアクセス道路について語られた助言がなければ、残してください。

○谷本委員 68が石田さんと同じ。これを一緒にすれば。

○石田委員 そうですね。同じですね。アクセス道路も含めるということで。

○日比主査 どちらかにしますか。

○石田委員 68は、じゃ間違いのないように。

○日比主査 68を78に入れ込むようなことですか。島へ、既存の交通への影響を含め。

○石田委員 はい。アクセスについての評価をしていただきたい。

○松行委員 私もアクセス道路を出しているんですけども、68というのは島に来るまでで、ここでアクセス道路とおっしゃっているのは、島内のも含めてではないんですか。

○石田委員 68はちょっと実は性格が違って、特にセブ島からのフェリー等を意識しているんです。

○松行委員 これ、ちょっと別にしていただいたほうがいいと思うんですが。

○石田委員 やっぱり一緒にできないですね。

○松下委員 私のほうも108と109で、108でアクセス交通の整備計画について聞いていて、109でアクセス交通に起因する影響も考慮すべきと言っていますので、それも一緒にですね。

○松行委員 すみません。90も同じなので。

○日比主査 109、それから90。じゃこれらを、78に。

79、石田委員。

○石田委員 これ、わざわざ助言で残すようなこともないと思うんです。ただ、マイナスばかりというのは、プラスのことを考えて事業をやるわけですから、それは調査団のほうでご理解いただいているということで、助言にはわざわざ残さないで、落としたいと思います。

○日比主査 それから、次、ステークホルダー協議は80、81になるんですが。

○長谷川委員 石田委員にそう言われると、80、81はちょっと削ってもいいかなという気がす

るんですけれども。どうでしょうかね。じゃ、できれば残してください。

○日比主査 でも80は、たしか私もどこかで若干似たようなことを質問しています。

○長谷川委員 82は残しますか。82、83は一緒にして。

○日比主査 そうですね。

それから84は、石田委員、いかがでしょうか。

○石田委員 残してください。

○日比主査 85。

○谷本委員 これは文句です。すみません。残してください。

○日比主査 それは残すという。

○谷本委員 いやいや、だから落としてください。

○日比主査 86も。

○谷本委員 落としてください。

○日比主査 87は、石田委員、いかがでしょうか。

○石田委員 これも入ってきたと思いますので、落としてください。コメントですね。過小評価に気をつけてと。

○谷本委員 104で。

○石田委員 入るということをお願いします。

○日比主査 88は。

○石田委員 88は、空港建設の資材置き場やアクセス道路をつくることによって、自然条件に影響を与えないという文言がすごく気になったものですから、こういうことを書いたんですが、それはもう助言の中にいろいろ出てきますから、これも落としてください。

○福田委員 すみません。ちょっと次の予定があるので。失礼します。私の分は適宜。一番最後、ちょっと長いので、何かそれは修正したいと思います。詳細が、長い、細かいことはテキストノートしていただくということで、その辺はもうちょっと短くしたいと思います。

すみません、あとはよろしくどうぞ。

○松下委員 私も間もなく出ますので。94番は一応残してください。

○日比主査 すみません。時間が少しオーバーして。

あとは。89番。

○石田委員 これは既に出ましたね。落としてください。

○日比主査 90番は78に合わせると。

91、92は、松行委員。

○松行委員 これは残してください。

○日比主査 一緒にしちゃって。

○松行委員 まとめて。

93は94とほぼ同じですので、94のほうにまとめてください。

○日比主査 95は、もう出てきた土地利用の整理をもう一度してくださいということなので。

○谷本委員 そちらのほうに入れましょう。

○日比主査 96は残してください。

97も一応残してください。

98、保健衛生関係、どこか、どなたかでご指摘いただいていたような気が。

○谷本委員 何か落とすとおっしゃいませんでしたか。

○松行委員 そうですね。私が指摘していたんですが、落とすと言いましたので。

○谷本委員 49ですか。

○松行委員 そうですね。こちらにできればまとめていただければ。

○日比主査 こちらを残すということですね。

99はこの104のほうでまとめるということ。

100も、これも土地利用の。

○谷本委員 23番ですね。

○日比主査 景観のところはもう出てきた。同じのが2回出てくるので、101としてはとります。落とします。

102、これもどなたか先ほど書いていただいていたかと。アクセス道路の地球温暖化にかかるどなたか書いていただいていたっけ。

○松行委員 石田委員。84番ですね。

○日比主査 84番ですね。アクセス道路の樹木伐採。私はそれ以外に交通量の増大も考えていたんですけども、別に残しましょう。

それから103は、これは基本的に104との絡みですね。中に入れたいと思います。

次、105が、前から水を持ってくるやつですね。

○谷本委員 これが水ですよ。70と一緒にして、対応をきちんとしてくださいと、考えて調査してくださいということで、これは残しましょう。

○日比主査 106。これは谷本委員。

○谷本委員 もうこれはコーラルのことを言っていますから、落としてください。

○日比主査 107。

○石田委員 107も既に出ました。繰り返しですので、落としてください。

○日比主査 109は78番に、アクセス道路で。

最後、110番。

○松行委員 こちらは残してください。

○日比主査 あと、先ほど質疑応答の中で、幾つか追加的に質問をいただいた項目とかもあったかと思うんですけども、そのあたりで特に残しておくべきものとかございますでしょうか。私が気づいたもので言いますと、これは長谷川委員でしたか、そもそも過去のEISでのレファレンスという記述をもう少しすべきではないかという、こうことを追加的におっしゃっていたかと思います。

○長谷川委員 全部にかかりますから、入れますか。

○日比主査 そうですね。全般のところということで。全般として、既存EISの……どういう書き方をすればいいんですかね。ちょっと文言は何か考えて。

○長谷川委員 ただ事前資料の中で、何度も何度も既存のEISをレビューします、見直しますということは言ってくれているんですよ。それを言ってくれているんですよ。ただ今回のスコーピングの中ではそれがやれていなかったということなんですよ。だからあえて入れるかなど、ちょっと迷っているんですよ。

○武藤課長 要するに過去のEISで使えるところは使う、使えないと思ったところはレビューするという、そのメリハリですね。

○長谷川委員 そうですね。入れますか。

○日比主査 一応入れると。あと、何か抜けている項目。

○松行委員 すみません、抜けているところじゃないんですけども、78番のアクセス道路なんですけど、ここで表8.1とあるんですけど、この8.1というのはSite I からⅢの比較をしているところで、表10.1のスコーピングのほうにもアクセス道路を加えて、やっぱり評価をしていただきたいと思うので、わざわざ8.1というのはとっていただいたほうがよろしいかと。

○日比主査 そうですね。アクセス道路の評価を加えると。ありがとうございます。

○武藤課長 アクセス道路は、特にこういった留意点とかおありでいらっしゃいますか。

○松行委員 いえ。特に細かいことはなくて、もう空港と、全体で評価をするという。

○谷本委員 福田委員の積み残しを少し。すみません。勝手に私がやっていました。4の水質

汚濁については、上のほうが104と一緒に入れられると思います。それから後半のほうは、これ全部でもいいですから、石田委員の71のところに入りますので、これで福田委員のこの部分は吸収できると。

○日比主査 あと、福田委員のステークホルダーについての2番のところはそのまま残せると思いますし、3番は、これも残すべきではないかと思います。それはまた後ほど福田委員に最終的に確認をとりたいと思いますけれども、残すと。

それから、非自発的住民移転のところについても、基本的に残す、5、6、7と残すことではないんじゃないかなと思います。

それから、最後の優先雇用ですね。8、それから9番は少し文言を簡潔にすることを考えたいとおっしゃっていましたので、残す方向でいいかなと思います。

○石田委員 一つ思ったのは、アクセス道路はもう既にできているんですか。これからつくるんですか。何かとんちんかんな質問かもしれませんが。

○谷本委員 どのアクセス。

○石田委員 空港への。Site I へのアクセス道路。

○有川 アクセス道路につきましては、まだ確定していませんで、一応プランは幾つかあるんですけども、まだ確定していないところです。このラインでとったらどうかという計画で。

○石田委員 そうすると用地取得もこれからですか。

○有川 そこも含めて、用地はとっていると思うんですけども、ただそのルートについては幾つか2、3個、どう入っていくかというのがないと聞いていますけれども。

○石田委員 そうすると、アクセス道路がこれからであれば、分断にかかわる影響だとか、用地取得も含まれてくるんじゃないかと思いました。

○日比主査 それでいくと、私、ちょっと全体の周辺開発も含めてというときに思ったんですけども、先に空港のEIAをして、仮にいろいろ検討して、問題ありませんとゴーサインが出て、後からアクセス道路を検討した結果、問題がありますということになったりしないですか。

○武藤課長 アクセス道路のどの部分を考えるかによりけりなんですけれども、さすがボホール島とパングラオ島を結ぶ橋以降のところの大部分は既存のものを使いますし、どこを通すかというのはほとんど決まっています。今アクセス道路の決まっていないところを少し確認しましたが、要は本当にアプローチのところですか。車をこう回すか、こう回すかというところみたいです。大きく空港の評価を変えるものであれば、それはすぐご報告いたしますが、見ている限り、車をどう回すかということですので、大きな違いではないというふうに思います。

○日比主査 少し時間をオーバーしてしまいまして、申し訳ございません。あと何か最後に、追加しておくことはございませんか。大丈夫でしょうか。もしまたありましたら。

○石田委員 すみません、これだけたくさんの方の助言が出て、これはまた私たちにレポートバックの機会はあるのでしょうか。

○日比主査 そうですね。今日のこの今の作業結果はJICAさんのほうでまとめていただけるんでしたっけ。

○河野課長 そうですね。全体会合で確定するのは、8月、ちょっと先になりますね。ですから十分時間はありますので、まず我々のほうで、とは言いつつも、早いほうがいいと思いますので、22日の水曜日前後には、委員の方々にドラフトを送付させていただきます。それから審議をいただいて、例えば7月1日の金曜日ぐらいまでに、もし必要があれば、もっと延ばせませうけれども、一応目処としてはそういった感じでまとめていただくという形でいかがでしょうか。

○日比主査 分かりました。ですので、まだ機会があります。

○谷本委員 まず主査のほうでば一と見てください。

○日比主査 そうですね。大きなあれは。

○谷本委員 それで見ていただいて、それでこの辺チェックをお願いしますとか指示していただいて。でないと、勝手にわーわーやったら、主査がまた混乱しちゃうから。そうすると、それをやっていただくのは、我々も見ておきますけど。それをやってください。

○日比主査 何か大変な作業みたいで。

分かりました。じゃ、ドラフトを何日でしたっけ。

○河野課長 水曜日、22日ですね。

○日比主査 じゃその後、若干私のほうで時間をいただいて、咀嚼した上で、ワーキングの皆さんにお回しするという段取りにしたいと思います。

○河野課長 あと、クローズの形でやるというふうになっていますので、事務局のほうからメールをお送りしますから、それに対して全員返信で、また日比主査のほうから返していただければ、このクローズの中でメールが行き交うという形になります。

○日比主査 はい。分かりました。

○長谷川委員 よろしいですか。一つ確認なんですけど、この会合が始まる直前にちょっと事務局のほうに、8月1日全体会合というのは余りにも早急すぎるんじゃないかと。我々の助言が生かせないんじゃないかというふうな懸念を申しました。スケジュール表を見ても、8月の初めというのはほとんど調査が終わっているような、ほとんどとは言いませんけれども、大分終わ

っちゃってまして、そのとき事務局のほうは、一応決定案は8月初めになるけれども、大体決まった段階で、どんどんと調査団には流しますよということがあったので、そういうことかということで了解したんですけれども、やはり皆さんと共通理解をその辺はしておいたほうがいいと思うので、そういう理解でよろしいですね。

○河野課長　そうですね。助言案を固めるのに時間がないというお話があって、今回については8月1日という形にさせていただいています。ただ、そうは言いつつも、調査のほうが進んでいきますので、いただいた助言案のドラフトでもって、とりあえず作業自体は進めさせていただきます。全体会合でまた変更があれば、それはその段階で。ただ過去の例を見ても、そんなにドラスチックに変わるというのはないですので、基本的にはそれで動いていくという形にさせていただければと思います。

○日比主査　ありがとうございます。

○石田委員　すみません。私たちに調査結果のドラフトファイナルレポートをまた見せていただける機会というのは設けられるのでしょうか。

○河野課長　それはもちろん、またワーキンググループの設定をして、そこに調査結果の提示をします。

○石田委員　ありがとうございます。

○日比主査　以上になるかと思えます。お返しいたします。

○河野課長　それではほかになければ、これで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

午後5時27分　閉会