

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

ベトナム

ロンタイン新国際空港建設事業準備調査

(PPPインフラ事業) スコーピング案

日時 平成23年6月17日(金) 14:00~17:10

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 大気海洋研究所海洋生命科学部門助教
佐藤 真久	東京都市大学 環境情報学部准教授
武貞 稔彦	法政大学 人間環境学部准教授
田中 充	法政大学 社会学部及び政策科学研究科教授
平山 義康	大東文化大学 環境創造学部教授
松下 和夫	京都大学大学院 地球環境学堂教授

JICA

<事業主管部>

山田 哲也	民間連携室 連携推進課 課長
小山 朝英	民間連携室 海外投融資課

<事務局>

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
植松 京子	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

中岡 章	株式会社日本空港コンサルタンツ 常務取締役 国際担当
八田 泰之	株式会社日本空港コンサルタンツ 取締役 執行役員 国際営業 本部長、グループリーダー

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、会自体は始めさせていただきます。ただ、まだ委員の方がそろっていないので、しばらくお待ちいただければと思います。

それでは、本日ベトナム、ロンタイン新国際空港の調査に係るスコーピング案、これに関する助言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、平山先生がまだやっていらっしゃらないということで、できましたら平山先生にお願いしたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、ここから平山先生に議事をお願いします。

○平山主査 それでは、会議を始めたいと思います。今日の事務局からの説明では、これまでには事業の概要等を説明していただいて、その上で提出されている質問や事前のコメントについてご説明をいただくという段取りだったと思いますが、今のお話は、事業の概要に関する説明はなしということでしょうか。

○河野課長 通常ワーキンググループは、いただいたコメントと質問に対してこのペーパーに基づいて進めるという形になっています。

○平山主査 それでは、事前コメントについての解説、説明等をお願いしたいと思います。

○山田課長 民間連携室連携推進課長をしております山田と申します。どうぞよろしくお願いたします。これまでも何回か全体会合それからワーキンググループで付議をさせていただいているPPPのインフラ事業ということでありまして、提案型、公募によって民間から募ったプロジェクトのプロポーザルについて、JICAが発注をして調査を行っていくというスタイルの公募制度のF/S調査ということでございます。

今回はベトナムのロンタイン新空港のことについてお諮りをするわけですが、本件については、通常の円借款案件のように要請を受けて調査を行っていくというものに比べると、案件の準備段階が少しまだ手前のほうにあるというものが多というような特徴をご説明しましたけれども、本件につきましては、まず冒頭その辺のステータスがどうということかというところからお話をしますと、マスタープランは実施機関であるSACというところが既に行っております。それをベースにさらに調査を深めていきたいということで、日本の民間企業からご提案をいただいて、JICAが採択をして調査を進めているというものでございます。

案件全体は、これは日越の、かなりハイレベルのところでは協力をお願いしたいということで言われているものでして、ただ、具体的な計画をもってこれで円借款による融資をお願いしますというような、具体的な話がまだあるわけではございませんので、そういう意味で将来を見

越して日越で協力してやっていきたいと思いますというレベルのお願いというか、そういうお話はあるものの、まだ案件の準備段階としてはマスタープランからもう一歩足を踏み出しているというような段階でございますので、そういう意味では通常の円借款案件よりは成熟度というか、準備段階はまだ少し不足している状況かなというところでございます。

それでは、いただいている質問に1問ずつお答えをしていきたいと思っております。事前にお送りができなかったことに関してまずおわびを申し上げます。

それでは、1問目ですけれども、1問目の予測のことです。我々のまとめ方も不十分であったのかもしれませんが、23、24、25あたりともかなり重複するものだと思いますので、その辺合わせて答えさせていただきたいと思っております。

1問目のご質問、航空需要の予測の根拠、予測方法について説明されたい。今後の世界経済の動向の不確実性を考えると過大な予測になっていないかということです。23問目が似通ったご質問かと思っておりますけれども、需要予測、増加率及びその根拠、そのうち日本からの需要を何割程度見込んでいるのか。それから、24問目もプロジェクトの背景、その方針の背景（理由）と役割を果たせる可能性と見通しと必要性、25番目も比較的似通ったご質問かと思っておりますけれども、「主要空港と競合し得る能力を持つ東南アジア地域のハブ空港の役割を果たす」と指摘されているが、航空需要の予測、競合し得る能力を要する根拠について明確にさせていただきたい、こういうご質問でございます。

1問目につきましては、将来の航空需要はタンソニャット国際空港における過去の航空需要の推移と社会経済指標、いわゆるGDPとの相関により予測モデルを行使することによって算出しておりますということです。将来のGDP成長率の設定に当たっては、IMFやベトナムの5ヵ年計画における目標値を基本ケースとして設定をしているということです。ただし、2008年のリーマンショックを受けた世界金融危機、これを受けて基本ケースよりは1%低目の成長率を設定しつつ需要予測をしているということでございます。

IMFの数字というのが、直近の数字ですと、実績でいいますと2008年あたりが6.3%の成長、それから2009年が5.3%のGDPの成長ということでして、この辺の2008年、2009年というのはリーマンショックのこともあって比較的lowめに数字が出ているところですが、今後IMFの予測では2010年から2015年のGDPの伸びが7.1%程度、それからさらに長い予測になりますと、2020年あたりでは7.5%、2030年あたりでもまだ7%程度の成長を続けているんじゃないか、こういう見込みでございまして、こういうものを基本ケースとしながら想定をさせていただいているということでございます。

出てきましたタンソニャット国際空港というのは、円借款で支援をしております既存のホーチミンの空港でございまして、これにサービスエリアとしては同じようなエリアで今回このロンタイン空港が計画されているということでございます。

23問目の答えは少し具体的に需要の伸びが数字として入ってくるわけですが、23問目、石田先生のお答えとしましては、予測手法は先ほど1番目のところでご説明したとおりですが、95年から2009年までの需要の増加率は、年平均で、旅客で11.3%、貨物で13.1%、予測では2009年から2030年の年平均伸び率は、旅客で6.2%、貨物で7.4%になると見込んでいます。日本から及び日本への需要は全需要の約10%ということで見込んでおります。

このあたりの見込みなんですけれども、先ほど言及しましたタンソニャットの空港、我々円借款でお手伝いしているわけですが、このときに想定していた伸びをはるかに超える実績が上がってきておりまして、既にタンソニャットは想定している需要をかなり満たすような形で、旅客も貨物もなんですけれども、かなり数字が伸びているという現状がございまして。

続いて24番目ですが、プロジェクトの背景です。25番と合わせてお答えをしていきたいと思っておりますけれども、ハブ空港の役割についてはマスタープラン策定調査において計画要件の一つとして政府から指示があったものということで、国としての方針ということでございます。したがって、マスタープランにおいてはハブ空港に対応できる施設計画を策定しておるということでして、このハブ空港となるためにはいろいろ要件があるうちの一つとして、本拠地とする航空会社の拡充が必要ということになってまいります。このホーチミンのロンタイン空港の場合ですとベトナム航空がこれに当たりますということでして、政府がベトナム航空に対してさまざまな使用料免除等の特権を与えるということをやっております、航空機の購入などの便宜を図っておって、ベトナム航空も2015年までに保有機材を現在の70機から110機へとふやしていく計画がございまして。

ホーチミンを中心とした航空路線網がこれによって拡充しまして、近隣大空港とも競合し得る能力を有するというので、需要としても2000年から2010年にかけて年率13から15%といったオーダーで伸びてくるということですので、総合してこれらを勘案するとハブ空港というふうになっていく蓋然性はかなり高いのではないかとございまして。

続きまして、戻っていただいて2番目でございます。スコーピング案のことのご質問です。最終段落の主要施設の建設・運営組織は表1のとおりであるとの記述があるが、運営組織が表中に見当たらないというご指摘をいただいております。こちらは、3番目の松下先生からのご指摘も同様でございます。このあたり、当初入れておいた表の1番目というのが少し秘匿性の

高い情報を含んでいるということで、その辺を鑑みると、公表資料としてお出しするのが必ずしも適切ではないということで、今回表そのものを削除させていただいております。機微な情報の部分を引いてしまいますと実は表1全体が余り意味をなさないものになってしまいますので、表1全体を削除しつつ、また、なお現時点で想定されている主要施設の建設・運営組織は表1のとおりであるという文言もあわせて削除させていただいております。

ここは余り環境社会配慮面に大きな影響を与えるような記述ではないというふうに判断しておりますが、空港に関連するいろいろな関連の事業、空港といってもターミナルから滑走路から、いろいろございますので、そういったものを官民でどういうふうに役割分担をしていくかというのを、少し実名も含めまして表の1で記載させていただいておったんですが、そこを削除させていただいたということでございます。

4番目でございますが、ベトナム政府は新空港周辺の道路、鉄道網の整備計画も進めておりと記述されているが、具体的な計画内容についてご教示いただきたいということです。このあたりは、合わせてお配りをしております添付資料に地図が入ったものがございます。恐らく、添付資料の1番目の3ページ目の空港アクセスという欄がございますが、そこに添付してある地図、それから、ちょっと戻るんですけども、同じ資料の1ページ目に最初の用地というところに地図をおつけしてありまして、そちらを合わせてごらんいただきつつ、私の説明を聞いていただければと思います。

まず鉄道なんですが、空港の南西から北東方向で空港敷地の中央を通過してターミナルビル内の駅に停車、通過をする形になります。高速道路ですけども、空港の北側を鉄道とほぼ平行に走る路線と、空港の西側を鉄道とほぼ直角に走る路線の二つの路線が計画されているということでございます。空港周辺の道路、鉄道網の整備計画は現在計画中ですが、この交通インフラを初め、電気、上水道など、生活インフラの整備については空港の供用開始に間に合わせるように整備をされるように省庁横断的な調整機関を政府内に設置すべきというような要望を調査団から提出をしております。

したがって、ここに書いてあるとおりにんですけども、こういった鉄道とか道路、それから関連の生活インフラといったところが必ずしも今回のこの空港そのものの実施機関とは別のところで動いているところがありまして、後ほどの幾つかのご質問も関連することだと思えますけれども、したがって、全体的に言いますと、基本的には今回のこのスコーピング案というのがそうした鉄道ですとか、それから道路、関連のインフラというところにまで及ぶものではなくて、それらは別途計画が推進され、その中で環境社会配慮面のいろいろな作業もされ

ていくということでございます。

それから、5番目ですけれども、代替案の検討、本プロジェクトについては運輸省が2005年に適地選定を行ったが、空域、交通アクセス、環境影響、投資額等の選定基準に基づいて絞り込んだものであるとされているが、具体的にどのような地域、代替地を取り上げて、具体的にどのような選定基準で絞り込んだか、ご教示いただきたいというご質問です。

こちらのお答えですけれども、現計画地の北側を東西に通る主要道路の北側の区域など、現計画地の周辺6カ所の候補地を対象としまして、空域条件、交通アクセス性、環境影響、騒音を含めますが、それから土地利用影響、住民移転の数も含めます、それから潜在能力、能力というのはフライト時間の短縮であるとか、拡張の可能性といった、周囲の状況も含めてということですが、それから、建設費、土地の費用等々を含むコストの面、それからリスクと確実性の評価、それから経済的な評価という八つの基準に基づいて選定をしたというふうに聞いております。ただ、マスタープランの検討というのが始まった時点では既に計画地の位置というのが決定された上で進められているということですので、今申し上げたようなことで選んだということではあるんですけれども、具体的にほかの候補地についての詳細というのが入手できておりません。この辺のワークについては、具体的にはお配りしている事前配付資料、本体の資料の8ページ目あたりに記載をさせていただいております、2004年にベトナムのコンサルタントが事前の調査を行ったということで、このときに出てきたものが、位置、規模、及びマスタープランに関する報告書というものでして、それをさらに2005年にフランスのパリの空港公団がレビューをしたというようなことで報告書を出しております。このあたりのワークで既にもう位置が決まっておったということですので、本件調査の直近の前段階の調査としてはマスタープランなわけですけれども、マスタープランは2010年ということで、2010年にでき上がったということですので、かなりこの辺のタイムラグがある話になっていまして、かなり前に、2004年、2005年といったところで位置についてはもう検討がなされて、決定がされていたということでございます。

2ページ目の田中先生から追加でいただいたAというふうにナンバリングしてあるご質問と、それから6番についても今の点とかぶることかなというふうに思います。

続きまして、7番目ですけれども、M/EIAは概略EIAなのか、それとも本格的なEIAか、スコーピング案資料の15ページ目、表の4のNo.2というのが最終的なEIA報告書案はどの段階で作成されることになるのか。それから、8番目も関連のご質問かと思われまますけれども、工事への着手はEIAレポートの改定が終わり最終版となるまで行われないのかというご質問でございます。

こちらにつきましては、EIAの審査、承認という手続はF/S段階で作成された報告書案をベースに行われるということですので、最終的なEIAというのはF/Sの段階で作成されることになるということでございます。こちらがベトナム国の環境保護法で規定されているプロシージャーになります。M/EIAというのは、マスタープラン段階でのものということですので、EIAを十分に行うには計画熟度がまだやや低い段階で行うものということかと思っております。以上のことから、M/EIAは、いわゆる概略EIAという位置づけになるかと思えます。したがって、最終版になるまで工事の着手が行われないのかという8番目のご質問に対しては、最終のEIAが行われ、それをEIA承認審査委員会が関係者からの請願、意見等を考慮した上で修正されたEIAを再度審査する。それから承認をするということがなければ工事は着手しないということでございます。

続きまして、9番目ですが、こちらが後ほど出てきます26番、27番あたりとかぶってくるご質問かと思えます。プロジェクトの実績により必要となる社会基盤の整備は十分かということ、アクセス道路、排水設備など、こういった整備計画はどの程度計画がなされているのかということ、こちらは9番ですが、26、27も関連のインフラでして、26番が鉄道アクセスに関するものでして、我々からご提示している添付資料の1番によりますと、2ページ目にロンタイン国際空港には2020年時点で鉄道アクセスが整備されていないとされている。それから、3ページ目においては、2030年以降には新幹線、都市鉄道などの鉄道アクセスが整備されるというふうに書かれているんですけども、もうちょっと早く整備する計画にすべきではないかというご質問、それから27番は当該地域の公共交通整備計画を明らかにするとともに、本プロジェクトとの整合性を明確にすることということでご質問をいただいております。9番目に関しましてはアクセス道路・鉄道は本事業計画とほぼ同時またはやや先行して進められており、また排水設備は本事業の一部として計画されています。事業に伴って発生する廃棄物の処理施設についてはドンナイ省が計画・実施する周辺整備計画に含まれており、現在マスタープラン段階にあるということでございます。ほぼ同時というのは、鉄道それからアクセス道路の計画のこと、それから廃棄物のことに関してはまだマスタープラン段階ということですので。

それから、26番目のところにつきまして、鉄道アクセスへの整備関係につきましては、冒頭私が申し上げたように今回の対象からは少し外れるところがございます、もちろん計画として整合性をとりながら一体として進めていくわけですけども、事業主体としては別の事業主体がやることになりまして、計画そのものも別の主体によって計画がされているということですので。2020年には整備されていないということではないかと思っております。ご指摘いただいたように、この空港の開港とともに供用可能なようにアクセスの関係のインフラも前倒しで実

施するよというのが我々の願いでございまして、調査団を通じてそうしたことを要望しているということです。

それから、27番につきましては、空港周辺では添付の資料の1の事業概要の空港アクセスに示すとおり、鉄道道路の整備計画がなされておいて、着実に推進されるようにSACに対して要望しているところということです。主なアクセス道路となりますホーチミン・ロンタインゾウザイ高速道路、こちらは日本の円借款によって既に工事が進められておるということです。それから空港の北側の用地につきましても樹木の伐採が終了しているということで準備が進んでおります。それから、ビエンホワーブンタウの高速道路、こちらは現在F/Sをつくっているところでして、資金計画、資金調達計画がF/Sをやる中で明らかになっていくということでございます。さらにホーチミン市の南側を通るベンルック・ロンタイン高速道路についても既に一部で工事が始まっているということにして、空港のアクセスに使用できる道路としては2020年までには整備を終了するのではないかとということでございます。これらと空港の中心道路とを結ぶインターチェンジについても計画がなされているということです。ですので、一部は先行したり、一部は足並みが揃っていたり、一部は遅れていたりということで、多少のばらつきはございますけれども、いずれも全体的な計画としては整合性がとれるような形でなるべく進めていっているということでございます。ただ、先ほどどこかのご質問でもお答えさせていただいたとおり、関係省庁間のコーディネーションをするような組織をもうちょっとつくりましょうとか、いろいろなことを我々の調査の中でも提言をしているということです。

○平山主査 1番からBまでを一まとめにして説明していただきましたが、後半の20番代にも関連するところがあるわけですが、そこを含めてここまでについてのコメントなり追加の質問なりをお願いしたいと思います。

1番についてですけれども、過大な予測になっていないかということについて先ほどのような説明がありましたが、その説明をもとにすると、この過大な予測になっているのではないかという疑問は消えたと考えてよろしいのでしょうか。

○松下委員 一応ご説明としては了解いたしました。ただ、将来の予測ですから、いろいろな要因があつてまた変わるかもしれない。現時点ではこういう予測ということは納得いたしました。

○平山主査 過大な予測ではないかという点は、こんなものでいいという感じでしょうか。

○松下委員 もし今後まだ将来においてマスタープラン段階から詳細計画とか実施段階で状況が変わるようなことがあれば、再度柔軟に検討していくことは必要だというふうには思います。

○山田課長 1点だけ補足をさせていただきますと、将来の需要の不確実性というのもありますし、それから資金面のこととか、実際実施上の難しさ等々もありますので、段階を追った整備計画にしております、その辺のことだけ少し補足しておきますと、お配りをさせていただいている資料のうち添付資料の1というのがございますが、その2ページ目に整備規模ということで、真ん中あたりに図が書いてございます。こちらの図と、それからめくっていただくと4ページ目に最終期の施設配置ということでまだ図が出てまいります。この4ページ目が最終形なわけですが、2ページ目の図と比較していただくとおわかりのとおり、第1期では滑走路2本、旅客ターミナル40万平米ということで、この4ページ目の図の上半分、それから滑走路の下にWという字のように見える施設がございますけれども、こちらもWの文字が二つあるような形で並んでいるのが4ページ目の図ですけれども、これの片側というのが、これが第1期の姿ということで、この辺、段階を追って整備をしていくということでございますので、いきなり需要リスクを抱えながら最終ゴールに突き進んでいくということではないということではございます。

○田中委員 2点ほどお伺いしたいんですが、一つは代替案選定の経緯です。これはご回答だと八つの評価基準をもとに選定したと。ただ、どの位置が選定候補であったかとか、そういうことはまだ確認できない、ご回答の趣旨はそういうことですか。

○山田課長 そうです。

○田中委員 この場所がどういうプロセスで決まったのかというのは、私も関心がありましたし、ほかの委員からも出ているので、もしそのところの経緯が明確になるような資料があれば追記をしていただいたらいいんじゃないかなと思います。それが1点です。

それから、二つ目は、交通アクセスの関係ですが、これは後ろのほうと分散してどうなんでしょうか、同じような質問がありますけれども、既に事業が行われているというような説明がどこかにありまして、そのような説明がありましたね。高速道路の説明は既に行われている。鉄道のほうが本文の中に鉄道が整備されていないとか何か、そんな記述がどこかにありましたね。鉄道のアクセスを早めなければいけないんだというので、私も同じようなことを申し上げたし、多分ほかの委員からも出ていたと思いますが、この経緯です。改めて道路と鉄道の交通アクセスを整備するに当たってどういう課題があるか。ですから、飛行場をつくるに当たってどういう人の運搬というか、移動のルートを確保するか。そのことによる負荷がまた増えてくるわけですね。ですから、そこを一体として本来評価したほうがいいのではないかという問題意識があつてそうしたわけです。どうもきょうのご回答だと、それはそれでもう先行してやっていて、そこに一定のEIAみたいな形で既に実施されているんだというご説明ですが、もう1回

整理すると、鉄道のほうはそれは終わっているわけですか、EIAのプロセスは。

○山田課長 鉄道は特に、少し長期で考えていくような、報道ベースでも言われているような新幹線の話とか、そういった、本当に大動脈も乗り入れていくようなイメージの計画がございまして、少しこちらも大きなプロジェクトになって、もちろんこの空港にアクセスするための路線という意味合いもありながら、もう少し都市間の移動も含めた、どちらかというところこちらがメインの大規模な計画ということですので、相当長期の取り組みということで、こちらにも書いてあるように2030年というターゲットで動いているような計画との関連ということですので、そのあたりはまだ実際にはEIAをやっているというような状況ではないです。

○田中委員 そうすると、空港を整備するに伴って交通アクセスを連結していく。連結する、一体としたときに、どういう環境面の課題があるか。もちろん、したがって航空単体の、例えば騒音問題などはあるんだけど、例えば2030年までもし鉄道が整備されないとすれば、飛行場が開設された後その間に道路交通量がふえる。そのことによる大気汚染であるとか、そういう二次的、三次的な影響があるわけです。そういうものはどのように評価するんですか。どのタイミングでやるんですか、こういうことです。

○山田課長 道路は道路でまた別の事業主体が計画を立てながら、一部は書かせていただいているように日本の円借款も使いながら支援をしているということで、そういったものについては先行してEIAをやっているようなものもありますということです。もちろん今F/Sをつくっていて、これから整備を実際に進めていきますというようなものもあって、そういうものもこちらはそちらでEIAを実施をしていくということですので、そういった道路側でのEIAの中でこの空港の、今の段階でアベイラブルな計画に基づくEIAが別途実施されるというような整理になっております。

○松下委員 ご説明を聞いていますと、空港と、それから道路あるいは鉄道、事業主体がそれぞれ別で、それぞれのプロセスで影響評価をしているということなわけですが、やはり空港整備に伴う影響となると、アクセス道路とか、鉄道網も含めた一体の事業として、本来であれば一体の事業として計画し、それからその影響を評価していくべきだと思うんです。ただ、現実的には事業主体が別だとか、それぞれ手続が別だということは現実としては理解いたしますが、そういう中でどういうふうに総体的に総体として評価し、影響を軽減することができるかということを現在の制度の中でできることは考えていく必要があると思います。ご回答の中でも、例えば鉄道については前倒しで実施するよう調査団を通じて要望しているところだというふうにあります。何か、これよりもっとベトナム政府として全体を評価するような仕組みをつ

くってもらおうとか、そういうことは考えられないのでしょうか、どうでしょうか。

○山田課長 この調査のタイムフレームと、それからこの調査自体も実はこの空港に関して最終のF/Sという段階に実はなくて、SACという事業主体そのものが別途今回の我々のF/Sを受けて独自で、といっても今回のものをベースにしながらということではあるんですが、責任体制としては別途SAC自身でF/Sを最終形にして、その中でまた我々が案をつくるEIAについてもさらに実施をし、承認を取得していくということになっておるわけです。ですので、我々のこの本件の調査に限っていうと、非常にそういう長い取り組みの中でいうとほんの一部分にすぎないという制約もありますので、その範囲でできること、それからできないので先方にやってねというふうをお願いをするところというのを少し分けていく必要があると思いますけれども、松下委員のご指摘の点を、この調査の中で自分でカバーすることはできませんけれども、提案として残しておくということは可能かと思います。

○武貞委員 今ご説明をいただいているところで、電子ファイルでいただいているスコーピング案の資料を見ていると、例えば環境影響評価について、表の2という、違うソフトで開けているのでページ数がずれるんですけれども、表の2マスタープラン段階における環境影響評価の概要というところで、その表で、多分2、3ページ先にいったところに、運用段階の環境影響評価というのがある、そこを見ると、主な影響要因のところ①から⑤までである中で、物理環境です、アクセス交通による大気汚染物質の排出というのも一応、例えば2030年のアクセス道路からの粉塵によってこういう影響がありますよとか、若干はこのプロジェクトの中で別のアクセス交通の部分についても評価の対象にはなっているというふうに私は見ていたんですけども、それはそれでよろしいですかというのが一つと。

ですから、今までずっとご説明いただいている道路とかほかのEIAでやるからという話とここに書いてあることはちょっとずれているんじゃないかなという印象があったのと、同じような話で、スコーピング案の3. の住民移転計画の概要というところの表の3の下です。私のソフトであけるとページ数が16ページぐらいになるんですが、皆さんのそれはそれよりちょっと前だと思うんですが、表の3という、主要な収用移転対象物件の下の段落のところに、ベトナム政府は新空港周辺の道路・鉄道網の整備計画を進めており、またドンナイ省は新空港周辺の開発計画の策定を進めている。これら開発計画には移転住民の移転先も含まれている。本資料の作成時点ではこれら空港周辺開発計画は建設省が承認したかどうか確認できていないというふうに書いてあって、ここに、例えば道路・鉄道網の整備計画も含まれていて、それらは建設省が承認したかどうか確認できていないというふうに、この段落を読むと一部高速道路は実施中なん

ですよという説明と食い違うような感じがして、若干実際に起きていることと、スコーピング案の資料にまとめられていることが食い違っているところがあるのかなという気がします。そこは実態がもしまだJICA側としても明確ではない部分があるのであれば、こういったところをきちんと、例えば鉄道なら鉄道、道路なら道路で分けて現状がどうなっているか。それから、EIAと今の空港の計画のEIAとがどういう関連になっているかというのを何かの形で明示しておくのが望ましいんじゃないかというふうに考えます。

○山田課長 ご指摘どうもありがとうございます。多分アクセス道路というところの定義、どこまでがここでいっているアクセス道路なのか、鉄道の案件にしてもそうですけれども、まさに新幹線みたいな、南北をつなぐ大きな鉄道網としてのネットワークの整備の話で、それが空港まで乗り入れますということがあるわけで、それを、ではアクセス鉄道と呼ぶかという、いわゆる数十キロ程度の、市内まで空港からつなぐアクセス鉄道のようなイメージとは違ってくる。道路も同じようなことがいえて、その辺の、言葉の使い方の混乱があるのかなということで、そこはきれいに整理し切れていないということについては少し、調査団から補足させていただきます。

○中岡氏 日本空港コンサルタンツの中岡と申します。

今、お話の中で、私どもの現況というか、事業概要の説明が不十分かなという部分を感じたんですけれども。アクセスあるいは道路という表現ですけれども、アクセス道路というのは、ああいうふうにホーチミンの市内から空港に至る主要な道路あるいは鉄道というものがああいうふうに示されておりますけれども、例えば四角い空港用地というのがございまして、あそこの辺の周辺計画というのは、ドンナイ省で、ゴルフ場であるとか、ホテルであるとか、国際会議場であるとか、そういうものが非常にコンプレインシブルな土地利用計画なるものができておりまして、その計画が人民委員会で作っているんですけれども、それが中央政府でどこまで承認されているのかというのがわからないというのがまず一点。

それから、もう一つ道路もそうございまして、今51号線というのが左上から右下のほうに走っております、これはどんどん整備はさらにされていくんですけれども、現在も今ブンタオとそれからビエンホアという、昔のアメリカ軍の大基地があった比較的な大きな町ですけれども、その道路というのは今も非常に大きな交通量がございまして、そういうところで私どもも、大気であるとか、騒音であるということ測定しております、そういうところにこれから新空港ができて交通量がふえると市場交通もふえますから、騒音、大気あるいは塵埃であるとか、そういうものの影響が増えるでしょうということが書かれているところでございます。

以上です。

○平山主査 私も似たような疑問を持ったものですから聞かせていただきたいんですけども、EIAの実施の仕方について、資料のどこだったか忘れましたが、計画の段階に応じてEIAもやっていくという、そういう記述が何箇所かあったように記憶していますが、そのことと、それから今田中委員なり松下委員なりから出ている道路等のインフラと一体的にアセスをすべきではないかということとは関係があるような気がいたします。別途やりますということではあります、計画の段階に応じてアセスをするということであれば、一体的にやるという方向もあり得るのではないかと思います、そのあたりはどういう整理になっているのでしょうか。似たような問題です。

○八田氏 空港コンサルタンツの八田と申します。

ベトナムでは環境保護法といいまして、それは制定されております。一応その基本としては、F/S段階で調査、それから予測評価を行って、それを作成して、それを審査委員会にかける。それによってその出た結果を住民に報告して、それに基づいて意見を求めて、それから出てきたもの、意見に対してさらに審査委員会で吟味して、事業主体に対してこういうふうに修正すべきだというような意見が出される。それに基づいて修正されたEIAに対して再度審査して、その後了承していくということになっておるんですけども、今回のような非常に大規模なプロジェクトの場合は、それがF/S段階だけでは不十分かもしれないというのがあるのか、ちょっとわからないんですけども、要は天然資源環境省、いわゆるMONREというところからSACにあらかじめ何らかのアセスに対してのアクションを起こしておいたほうがいいだろうということで、今回このような、非常に何か中途半端なアセスになるかもしれないですけども、次善的なアセスをやったということがあります。

次の段階のF/S段階では、当然のことながら、その周辺の状況のアセスが今どうなっているか。どういうふうな範囲を対象としたアセスであるのかというあたりも調査をしながら、先ほど言われたように、うまくいけばトータル的にアセスというものを、全体像を見きわめることはできるのかというふうに考えております。

○田中委員 状況はわかりました。そうすると、具体的に私のところを掘り下げてみたいんですけども、3ページのCの、私が質問を出させていただいて、例えば既存空港と新しい新空港の間の交通アクセス、これは非常に大事だと思うんです。国内交通から国際交通へと、多分こういう利点があると思いますが、それについて、ご説明を見ると、用地が買収されているとか、工事が進められているとか、この交通アクセスに関するEIAは既に実施されているものと想定され

る。想定されているということの確認を行うということなのですが、具体的にいえばこういうことですね。つまり、今回の新空港の整備に当たって、例えば利用者を何万人見込む。もちろん規模とかまだ諸元ができていないみたいなのでわかりませんが、例えばタンソニャット、既存空港との移動を1日何万人見込む。そういうことを想定したときに、具体的な道路交通が想定されるわけですね。それは、EIA、つまり、既存道路として、もう既に工事が着工されている道路の段階でどのくらい見込んでいたのか。それは今回の新空港が整備される。これだけの規模のものが整備されることで、どのくらい変化があるのか。あるいは、要するに想定範囲である。この段階の想定範囲であればそれは構わない。まことにもってそういう想定を引用しますということでもいいと思いますが、もし想定しているよりも交通量が多くなりますとなれば、改めて、ではその部分については何らからの影響予測を行います、これが多分一体的な影響評価の意味だろうと思うんです。ですから、そこはそこでやっているからもういいですと。こちらはこちらの空港整備のところだけにある種領域を切ってやるんです、そういうことではないように思うんです。そういう私どもの問題関心です。

だから、既存に仮に先行しているものがあるとなれば、それをデータを引用した上で、それを検証して、本当に今回の新空港整備とそごがないのかどうか。あるいはもし越えている場合にはその部分をきちんと入れた新しい予測評価をすべきではないかというのが私の趣旨なんです。多分ほかの先生方もそういう趣旨のことだろうと思うんですが。

○山田課長 ご趣旨は大変よく理解しております。ただ、繰り返しになりますが、鉄道、道路、空港と、それぞれに実施主体が違うところで、それぞれに計画を立てながらやっている。コーディネーションはとるものの、こういう状況になっておりますので、あるものが既にEIAをとられて先行して実施をされているようなところで、後々立てられる計画によって既に実施中のものが影響を受けるというようなことであれば、さかのぼってというか、先行実施中のものをさらに見直してもらおうという作業は確かに必要なと思います。我々が対象にしている空港の事業体からそういった、例えば道路で先行しているものの想定を変えていただいてさらにEIAを修正してもらおうとか、具体的にいえばそういうことかなと思うんですけれども、そういう働きかけまではできたとしても、我々が責任を持ってその部分までフォローしていくところはなかなか実際には難しいのかなと思いますので。

○田中委員 ただ、EIAをやるという意味はそういうことだと思うんです。影響予測を試みる。ですから、つまりある程度既存で既定のものが動いてきている。動いてきているけれども、今回新しいこういうプロジェクトで大きなものを整備するに当たって、従来の取り組みでは、

場合によってはこういう点がキャパシティーオーバーしてしまうとか、そういうことを発信しなければ改良できませんので。そういうことだろうと思います。

○山田課長 そうですね。おっしゃるとおりです。なかんずく一部分は円借款で支援しているものも道路は特にございますので、そういうところは特に我々として主体的に関与していくべきところだと思います。そういうところは特にそうですし、そうでないところも発信をしていくということの重要性のご指摘は踏まえて対応していくべきと思っております。

○平山主査 そのほかございますか。

2番と3番の指摘が資料の関係で指摘があったんですけども、情報管理の観点から落し忘れたということですけども、これはこれでよろしいでしょうか。もっと詳しい情報が欲しいとか、ここだけは知りたいというのはありますでしょうか。

○石田委員 EIAをしつつと書いておきながら情報がなかった、そういう不思議なことなんです、落すなら、それで結構です。

○平山主査 それでは、以上のようなことでよろしいでしょうか。では、引き続きご説明をお願いいたします。また、全体を通しての意見をお伺いすることがあるかと思っておりますので、そのときに追加をお願いします。

○山田課長 では、環境社会配慮、10番目からでよろしいかと思えます。

10番目、スコーピング案の資料の4ページ目に関するご質問です。環境影響評価は第1期計画に基づいて実施しているとしているが、第3期計画までが一体の事業であることを考えると、詳細さの程度は別としても第3期までを見通した評価が必要ではないかというご指摘です。最終計画、こちらは旅客の数でいうと1億人まで、年間1億人の旅客輸送への対応ということですが、こちらの最終計画は2050年以降を想定しておりまして、その時点では交通状況や周辺環境状況は現在と比べて相当程度変化していると考えられます。また、滑走路を増設する際には改めてEIAが実施されますので、今回は第1期計画のみを対象とした評価を行うこととしております。このあたりは、先ほど図をごらんいただきながらご説明したこととの関連ですけども、ごらんいただいた添付1の4ページ目の図にいくまでには少し段階を経てということでございますので、増設をする際には改めてそのときの状況を踏まえたEIAを実施していくということでございます。

11番目、環境影響評価報告書の10ページ目に関するご質問です。トクケイ、ベトナムのレッドブックではⅠ類またはⅡ類ではないか。普遍的に生息していて、薬用に用いるために採取されることが云々、Ⅱ類ということにしているかと思うがというご質問です。それから、飛行場

の面積程度では危惧しなくても大丈夫ということかということ。トッケイヤモリはベトナムレッドブックにおいてThreatenedというカテゴリーに区分されておりますが、IUCNのレッドリストでは未評価、Not evaluatedという区分がされております。本事業によるトッケイヤモリへの影響の有無及び程度については本調査で確認をしてまいりたいと思っております。

12番目、環境影響評価の報告書、地域図、これは報告書と地域図をくださいということですか。それはおつけしているとおりです。それから、世界遺産であるマングローブ保護林のうち流域と空港建設予定地の流域は異なる流域か、または両者に共通して流れる河川はあるかということですが、これはマングローブ保護林の流域と空港建設予定地の流域は異なるということでございます。

13番目、同じく環境影響評価報告書概要版の14ページ目の3(1)大気汚染予測と累積影響の違いは何かということですが、まず、こちらに関しては、ここでいう大気汚染予測とはバックグラウンド濃度を考慮せず、事業実施に伴う発生源のみからの影響を示したものであるということ。これにバックグラウンド濃度を加味した影響が累積影響という違いでございます。

続いて、スコーピング案の資料の12ページ目のアクセス道路について問題となるのは粉塵だけであるというふうに考えてよいか。それからNOxは本当に大丈夫といえるかというご質問です。マスタープラン段階で実施したEIAによると、アクセス道路に関して大気質への影響が想定される項目は粉塵ということになっておりまして、F/S段階では更新される環境情報、バックグラウンド濃度を考慮してNOxも含めてF/S段階での調査で再検討するように本調査の提案事項として盛り込む予定です。

続いて、ガソリンの中の鉛の規制はどうなっているかということですが、ベトナムでは2001年に無鉛ガソリンへの切りかえが実施されており、有鉛ガソリンの使用は禁止されております。

続いて、航空機の発着に伴う大気汚染の予測、特にNOxはどうなっているかということですが、M/EIAでは、航空機の発着に伴う大気汚染の予測を実施していないということにして、その影響の程度は把握できておりません。

なお、ベトナムの空港案件のEIAでは航空機による大気汚染の予測は行っておりません。また、北ベトナムの代表的空港であるノイバイ国際空港における2009年及び2010年のNO₂の濃度は、空港近傍で高速道路の影響を受けている地点で環境基準値の10分の1以下から5分の1程度と、低濃度になっております。一方、粉塵については環境基準値に近接した濃度を示しております。

飛行場内の排水処理場や新規に建設が予定されている廃棄物処理場の処理能力は十分なもの

か、EIAの対象となるかということですが、排水処理場は場内のものについては空港施設から発生する排水量に対応できる十分な処理能力を有した計画にしていまいます。それから、廃棄物処理場については、処理能力に係る空港からの廃棄物発生量について、今後ドンナイ省と協議をしていくということになります。

空港内に設置する排水処理場は本事業のEIAの対象とします。それから、廃棄物発生量は本事業のEIAの対象とするんですけども、そこから出るものを実際に処理する処理場の建設稼動に関するEIA、こちらはドンナイ省を実施主体として整備をされていくということですので、こちら事業主体が本件とは異なるということになります。

14番目ですが、スコーピング案の資料の10ページ目のマスタープラン段階の環境影響評価に係る現地調査では環境現況の概要を把握するために、路面が乾燥し、粉塵が発生しやすく、また河川流量が少なく、生活排水の影響を受けやすい乾期に調査を実施したものであるとある点についてです。しかしながら、雨期における河川流量が多い時期の生態系の変化、水象の変化、水質（濁度）など、地域住民の経済活動の変化も予想されるため、雨期における調査も不可欠である。なぜ乾期のみで実施されたのか、ご教示いただきたいというご質問です。こちらは、たしか31番目のご質問も関連だったかと思えます。乾期・雨期の話です。31番目もあわせてということになりますが、14番目ですけれども、ご指摘のとおり雨期の調査も不可欠であるというふうに考えておまして、今後雨期の調査も実施する予定です。マスタープラン段階のEIAは地域環境を概略的に把握して、事業実施に際して大きな問題が生じないかという、そういったレベルでの判断のために実施したものですということです。31番へのお答えとしては同様でして、雨期・乾期両方の調査が不可欠だというふうに考えていて、そのようなことを提案事項として盛り込む予定です。

それから、15番目、廃棄物は場内では処理せず、適切な方法で収集したものをドンナイ省の廃棄物処理場、こちらは新設の予定ですけれども、その処理場で行う予定というふうに指摘をされているが、ドンナイ省の廃棄物処理場の位置と廃棄物の移動ルート、移動影響についてご教示いただきたいというご質問です。廃棄物処理場は空港計画地の南南東に水辺公園とゴルフコースを挟んで建設予定ということです。位置的にはそういうことです。ドンナイ省が実施する廃棄物処理場を含む周辺整備計画はマスタープラン段階ということで把握をしております。ですので、具体的な移動ルートとか移動影響、そういったことについては、今後これは両者のマスタープランをやる中で明らかになってくるのかということ、本件のF/S、それから廃棄物処理場のマスタープランが進んでいく中であわせて考えていくことになるということです。し

たがいまして、必要に応じてプロジェクトの実施主体である、空港側についてはSAC、それから廃棄物についてはドンナイ省、あわせて移動影響の低減化等について協議をしたいというふうに考えております。

それから、Eが広い区域にわたる土表面の舗装化（飛行場）により、降水流出経路の変更や水象に及ぼす影響はないか。スコーピング表の水象の欄では運用段階の評価はDであり、地域全体の地表水・地下水の流れには悪影響を及ぼすことはないと考えられるというふうな表記があるが、降水流出経路の変更は生じないかということです。雨水の地下浸透が考えられる着陸帯が広く配置をされるということですが、舗装化に伴う流出係数の変化等により、地表水の流れへの影響や地下への浸透能力の低下が予想されるということですので、F/S段階の調査においては、こうしたことについても調査をし、影響緩和策を提示するように、本件調査においてはそういった提案をしていくという予定でございます。

Fですけれども、スコーピング表ではプロジェクトによる水利用への影響の項で評価はDということで、プロジェクトによる水利用は行わないという表記をしておりますけれども、この点について、用水計画はどのようなものかというご質問です。こちらは、空港への用水供給は上水道により導水するという計画でして、具体的には51号線沿いに円借款を使いながら、上水道パイプを敷設中でして、そこから取水をするという計画になっております。

○平山主査 住民移転の前までできましたが、ついでに21、22まで一応済ませておいていただいて、住民移転のお話をさせていただきたいと思います。

○山田課長 では、21番ですが、アクセス道路に関するEIAは別途行われる旨の記述があるが、今回のスコーピング案の対象外と考えてよいか。最終的に道路や鉄道が造られなくなる恐れはないのかということと、そちらですけれども、これは前に出たこととの関連ではありますけれども、事業主体が異なるということとして、かつ計画の進捗ぐあいもかなり異なるということですので、アクセス道路に関するEIAは別途行われる予定ということとして、今回のスコーピング案の対象外という整理でございます。アクセス道路及び鉄道の終点が変更される可能性はありますが、少なくとも空港までは延長されるという情報を関係者から得ております。

22番目、スコーピング案の資料の23ページ目に関するご質問です。今回の調査においては現地調査を実施するものではないとされているが、M/EIAでは供用後の環境影響に関する予測調査に不十分な点があるように思われるので、補足的な調査を行う必要があるのではないかとということです。ご指摘いただいているとおり、補足的な調査を行う必要があるというふうに考えておりまして、F/Sの段階の調査で補足的調査を実施するように本調査の提案事項として盛り

込む予定です。F/Sの段階でというのは、先ほども申し上げたように、本調査の後に予定をされているSAC、事業主体SACとしての最終的な、本格F/S、これをベースにということではあるんですけども、SAC自身が行うF/Sのことをここでは差しております。

○平山主査 それでは、これまでのところ、つまり住民移転のところまでの箇所について、ご意見、質問等をお願いします。

○田中委員 私はこういう空港の整備計画というのは全然よくわからないんですが、水利用というのは相当あるんじゃないかというふうに私推測しますけれども、機体の整備だとか洗浄、そういうものはみんな上水道でやるものですか。日本ではそうですか。

○中岡氏 いえ、タンソニャットのときもそうですし、今現在、まだ工事に至っていませんけれども、ハノイのノイバイのターミナル空港の場合でも、用途に応じて地下水を使っている例はございます。

○田中委員 ここでは地下水は使わない。

○中岡氏 今のところこういうことで、近くに大きなウォーターベイが入ってくるということであって、一応それを想定しているということなんですけれども、多分用途によってはそういう上水だけで賄うということには、もしかするとならないかもしれません。このところはもう少し需要等と含めて用途別の利水関係はもうちょっと詰めないといけないかもしれません。

○田中委員 つまり、そういうことで、私はFのところでしたのは、恐らく洗浄というようなものは多分そういう地下水を使って、飲料とかそういうものは、ベトナムは大変水が貴重に聞いておりますので、多分そういうことではないかと思ったものですから聞いたんです。そしたら上水道計画であるということだったものだから、本当にコストがかなり高くなるのではないかなと思いました。そういう回答ですので、事情はわかりました。私は多分用途に応じて、つまり水質に応じて使い分けをするんだろうなとは思いましたけれども。

それから、もう一つ、上の私のおっしゃっていただいたEの関係で、これはご回答の趣旨は、本調査の提案事項として盛り込むということで、つまり水象に与える影響はここでは一応D評価としていて、私はD評価でいいのかという、意味としてはそういうことなんです。C評価にするか、あるいはBのマイナスにするかわかりませんが、評価は見直したらいいのではないかと、そういう含みもあって、つまりD評価というのは影響は軽微だという、たしか評価なんです。このご回答の趣旨は、どうも文章で書いていることは確かにそういうことは起こり得るので、流出経路の変更があっても、地表面の影響、地下水への影響が生じ得るといような趣旨の回答のように思うんですけども、どういうことを意図されてこういう回答をされているんでしょう

かというお尋ねです。

○山田課長 趣旨としては、委員から今おっしゃっていただいたように、D評価というよりはもう少し慎重なところから立って調査をするように提案していくということですので、スコーピングの具体的なところについてはまた各委員からのご意見を踏まえて最終的にご意見をいただければと思います。

○田中委員 F/S段階での調査について検討して、影響緩和をするようにということですから、多分何らかの影響は出てくることを想定することのほうがより妥当ではないかという趣旨だと思うんです。

○平山主査 私の提出した意見について、22番についてです。ここでお聞きしたかったのは、M/EIAの内容を見ておまして、調査をするというのは基本的には現状を調査するというだけの話で、予測調査というのがほとんど行われていないのではないかということです。このような印象を私は非常に強く持ちました。現状調査だけでEIAを済ませるということはありませんか。予測調査も必要ではないかという思いが底にあってこういう意見を出しておりますが、それに対して一応F/S段階での調査で補足的調査を実施するよう提案事項を盛り込むと、こう書いてあるんですけれども、この補足的調査の中身というのをもう少し具体的に明確にさせていただきたいと思うんです。単にモニタリングだけで済ませるのではないでしょうねという意味ですけれども。

○八田氏 補足的調査なんですけれども、まず現地調査、現況につきましても、先ほどいろいろ意見が出されている水質、乾期にしかやっていない。当然のことながら雨期・乾期両方やらなければいけないはずであります。それからあと、大気汚染の現況につきましても、これも乾期のときしかやっていない。これにつきましても乾期・雨期両方やらないといけないということで、現地調査、いわゆる現況を把握するためには乾期・雨期両方やるというのが原則としてやろうと思っています。それから、それに基づいて、当然のことながら、工事中の濁水であるとか、河川への影響、それから供用時のアクセス工事による大気、騒音、振動の影響とか、そういったものも予測調査をやっていく予定で考えております。そのほかにも何か、今すぐに思いつかないんですけれども、そういったあたりで、水質への影響があればそれに基づいて水生生物への影響も検討していこう、そういったことも補足的に予測評価まで行っていきたいと考えております。

○平山主査 そのほかございますか。

○佐藤委員 1件質問があります。私が提示いたしました15番の廃棄物の処理の問題なんです

けれども、新設の予定ということなんです、これはこの回答によりますと空港計画地の近くに建設される予定ということなんです、廃棄物処理場というものは、これは空港のいろいろな用途にあわせた形で廃棄物処理場というのがつくられるのか、それとも地域住民の中での廃棄物もそこで処理されるものなのか。これは一体どういうものなのでしょうか。

○八田氏　そこらあたりの区分け、はっきりとはまだ認識していませんけれども、あくまで周辺整備計画の中で位置づけられている廃棄物処理場なので、その中にある、先ほどありましたホテルであるとか、それからアパートとか、そういったあたりの廃棄物処理もその施設で行われると考えています。

○中岡氏　それと、以前は成田空港でも廃棄物処理場は自前で持っていたんですけれども、やはり焼却施設その他でかなりコスト高になるというようなこともありまして、最近では固形廃棄物の処理というのを空港の中で処理するということは余りなされなくなってきているんです。ですから、十分な処理施設を持っている地域の処理施設に依頼をするということが、今は一般的には多くなる傾向にあります、今のところ、汚水処理施設だとか、それから航空機から排出されるオイル関係のフィルターであるとか、処理であるとか、そういうものは当然我々は考えていきますけれども、ターミナルビルから出てくる一般のごみその他については、地域のそういう処理施設をお願いをするというふうな形になっていくんだということが想定されていると思います。

○佐藤委員　もう1件なんですけれども、新設の予定ということなんですけれども、時期というのは明確になっているんですか。新しくできる時期というのはいつごろなのかというのは。

○中岡氏　これは先ほども建設省でまだどういう位置づけになっているか明確になっていないというふうにご説明申し上げたんですけれども、非常に魅力的な周辺開発計画というのはできておるんですが、これがどういうふうに進捗していくかというのは、まだ非常にぼんやりした形になっている。ただ、先ほどアクセスの話も出てきましたけれども、私ども調査団としては、推進委員に対してこういうことは省庁横断的な協議会というか、促進協議会というか、そういうさまざまな事業が同時並行的に空港の完成にあわせて進捗していかなければ、我々は陸の孤島をつくっていくような格好になってしまいますので、それはこれからも何度も何度も言い続けていこうと思っております。

○佐藤委員　そういたしますと、先ほど松下委員からもご指摘があったと思いますけれども、道路整備があって鉄道がこれからできていく。そして、それに伴って廃棄物の問題も空港だけではなくて地域のことも解消していくことを考えますと、やはり上位の計画の中で全体的に評

価するような仕組みをつくっていかないと、ばらばらになってしまうと非常に問題が起きるのかなと思いました。コメントです。

以上です。

○平山主査 一つ確認させていただきたいんですけども、今言われた周辺開発計画、魅力的なのがあるとおっしゃったんですが、これはマスタープランのことでしょうか、それともまた別のものなんでしょうか。

○中岡氏 ドンナイ省がつくっておりますドンナイ省の空港周辺整備計画です。ですから、これは私どものこの空港の案件を取り巻く周辺計画です。

○平山主査 マスタープランといわれているものとは違うということでしょうか。

○中岡氏 違います。私どもがマスタープランといっているのは空港の中の5キロ、10キロの範囲の中、その周りをどういうふうにこれから開発するかということで、ドンナイ省が、今オーストラリアの専門家と言っていましたけれども、彼からのアドバイスを受けながらいろいろと周辺計画を進捗させているということです。

○平山主査 マスタープランというのは空港中心の計画ということなんですか。

○中岡氏 はい。

○田中委員 今の関係ですが、そうすると道路とか、鉄道というのはどこに位置づけられているんですか。マスタープランに位置づけられているんですか、あるいは空港周辺整備計画に位置づけられているんですか。あるいは別の計画に位置づけられているんですか。

○中岡氏 このアクセスの問題はもっと上位の話だろうと私どもは理解しております。運輸省がいろいろな計画を持っておりまして、今現在円借款でやっているホーチミンの東西道路であるとか、それから51号線のバイパスになるんですか、これも民間資金利用みたいな形で進められるというふうに聞いておりますけれども、非常に大きな整備計画があります。ドンナイ省は私どもの空港、5キロ、10キロの外側、ここの範囲で彼らは周辺地域整備計画というのを作成しております、これが現在はマスタープランの段階だというふうに聞いております。

○田中委員 そうすると、もう一度確認しますと、この新空港の整備計画を位置づけている、何か交通体系とか、交通計画というものはあるんですか。

○中岡氏 これは正確なお答えになるのかどうかかわからないんですが、こういう絵がもう向こうの政府にはつくられておりまして、道路、鉄道、それと私どもの今携わっております国際空港の位置というのはもう既に組み込まれたホーチミン市の広域整備計画というのでしょうか、こういうものがベトナム政府の中にはでき上がっておりますので、これが一つインテグレート

された計画なんだというふうに私たちは理解しておるんですが。

○平山主査 その中でEIAなり、簡易EIAなりは行われているのでしょうか。その上位の広域整備計画とおっしゃったものの中で。

○中岡氏 これは今までJICAからご説明しているように、かなり個別的にやっているんだろうと思います。これをすべてホーチミンとしてこういうものを持っているとすれば、人民委員会になろうかと思うんです。ところが、実際に一つ一つの道路プロジェクトであるとか、空港のプロジェクトというのは、今度は中央の運輸省の所管になっていきますので、プロジェクトでEIAが行われているというふうに私どもは理解しております。

○平山主査 全体では行われていないということですか。

○中岡氏 全体ではやっていないです。

○田中委員 つまり、今出していただいているタイトルがロンタイン国際空港マスタープラン概要というタイトルになっていますね。

○中岡氏 これはこのアタッチメントのタイトルで、2ページ目も同じふうになってると思います。

○田中委員 つまり、マスタープランの中にこういう図が描かれているというふうに最初理解して、マスタープランというのはそういうものだと思って私は理解していたんですが、そうではないわけですね。

○中岡氏 そうではないです。

○田中委員 そうすると、これはコメントになりますが、結局いただいている資料の3ページから4ページにプロジェクトの概要という1章があって、その中に事業の概要であるとか、プロジェクトの位置とかありますが、多分プロジェクト、つまりロンタイン新国際空港整備事業の位置づけです。多分それはいろいろな諸計画の中に基づいて、例えば先行している計画はこういうものがあるとか、そういう諸計画の中でこの計画が位置づけられている。それがわからないものだから盛んに聞いているわけです。だから、その点の記述が不足しているのはでないかというのが今のやりとりを通じてコメントとして感じたところです。指摘として。ですから、もう少し整理をしておかないと、つまり、何が決まっていて、どういう根拠に基づいてこの計画が出ているのか。ただ、お話を聞いていると、まだ諸元は決まっていない可能性になりますけれども。あるいは、しかし一部道路整備事業はもう既に始まっているとか。熟度なり、しかし、大きなランドデザインはどうもあるようなんですね。

○中岡氏 ホーチミン市人民委員会としてはこういうものをまとめているわけですから。

○田中委員 ですから、そういう、この計画、この計画というのは新空港整備計画そのものを取り巻く諸計画で、進行状況というか、進捗状況あるいは手続状況、そういうものを一回整理しておく必要があるのではないかというのが、お話を伺っていて、このやりとりを通じて感じたところです。

○中岡氏 これは承りますけれども、ベトナムあるいは途上国というところの特性を考えますと、非常にそこら辺のところ論理整然としていることのほうが珍しいんじゃないかと思ひまして、実を申しますとタンソニャットの整備計画をつくっている最中に、この話がぼんと首相から出てきて、ほぼ10年前にそういう話が出ているんです。それで当時のJBICは大慌てで、本来だったら円借款をつけて進めるはずのものを一度SAPROFをかけて、新空港との関係がどうなっているんだとか、そういう調査を改めてやらざるを得なかったという、そういう状況もございまして、理路整然と国家計画がこうで、ホーチミンのこういう計画がこうで、しかるにロンタイン新空港はこうあるべきだというような、そういうきちんとした形には、調べてはみまずけれども。

○田中委員 いろいろご事情があつて、後から計画が浮上してきたりするということはあるかと思ひますけれども、しかし、この計画をどう位置づけるか。どういう位置づけのもとで出てきているんだと思われているんだ。あるいは関連計画、道路整備とか、アクセスとか、あるいは周辺整備事業、そういうものを含めてこういう計画があるということは、それは整理しておかないと、断片的に聞いているとだんだんわかつて、我々も理解できてきたわけですが、そういうことですね。断片的に聞いて、つなぎ合わせていくと、なるほど、そういうことなんだというのがわかってきました。わかりました。

○平山主査 よろしいでしょうか。

○田中委員 私だけ質問なりコメントさせてもらって大変恐縮です。今日いただいているご回答のところの関連で2点確認したいんですが、一つは、6ページの、今日いただいているところの21番の、平山委員からのお話でアクセス道路に関する、ここの回答です。EIAは別途行われる予定であるためということにしてあります。こういう回答があり、先ほど私が質問させていただいて回答をいただいた3ページのCのところのタンソニャット空港とロンタインの新国際空港のアクセスについては、これはもう既に工事が始まっていると書いてありますね。円借款によって工事が進められているとか、樹木の伐採が。これはこの間の、これは両立する回答ということでもいいんですか。もしタンソニャット空港と新空港との間のアクセスも工事が進められていて、これもアクセス道路の一つだとすれば、6ページのアクセス道路に関するEIAは別途行

われる予定であるというのは、これはこれからこういうEIAが行われる。もちろん言うまでもなく道路工事も行われる、こういう趣旨のような記述になるんですが、お互いにこれは整合している表現なんですかという質問です。

○中岡氏 この表現がアクセス道路という話と、広域的な、ああいう道路との区別があいまいになってしまっております。

○山田課長 円借款でやっているものはもう少し広域の道路ネットワークに重きを置いた道路整備。

○田中委員 21番ですか。

○山田課長 Cのほうです。たまたまというか、それが両空港を結ぶラインにもなりますという事です。

○田中委員 それはもう既に工事が始まっているわけですか。

○山田課長 それはもう始まっているということです。この21番のアクセス道路というのは、まさに通常用いているような意味合いでいうアクセス道路、そういう整理です。空港に乗り入れるための、どちらかというところそういう都市間の高速道路ということではなくて。

○中岡氏 インターチェンジから空港に入っていく、そういうのを普通はアクセス道路というんですけれども、ここではそこが混同している可能性があります。

○田中委員 表現を混同しているので、それは回答を使い分けるか何かしなければいけない。それが1点です。

それから、2点目は、このスコーピングの評価の表の中に、具体的には配付いただいている資料の具体的な項目が16ページ以降ありますね。この中に温暖化とか、温室効果ガスという項目はないですね。ありましたか。私が見落としているのか。入れるとすればどこに入るのか。自然環境ですか。質問は、なぜないんでしょうかという質問なんです。あるいは、整備計画を見ればこれは相当広範囲、5,000haの用地を被覆して、しかも、一部にはゴムとか、樹木とか、畑地をつぶすという、ある種工事をするわけです。そうすると、ある意味5,000haまでいなくてもその8割ぐらいの、ある種の樹木なり、草地が失われる。それによる、多分吸収源の減少というのがあるでしょうし、加えて交通機関が整備されることでさまざまなエネルギー消費が行われて、CO₂のガスがふえるんじゃないか。そうすると、そういう評価は、あるいは項目はあつてしかるべきだと思うんだけど、見たところ、私が見落としでしょうか。どこかにあるんでしょうか。

○山田課長 今のところなくて、35番のところ、石田委員から実は同様のコメントをいただ

いておりまして、お答えとしては、F/S段階のEIAでご指摘の影響について言及いたしますということにしております。現段階では含まれていないということです。

○田中委員 いえいえ、スコーピングというのはそういう、どういう項目が影響として出てくるか。あるいはどういう項目がより重大な影響があるので慎重に扱うべしと。これはある項目は影響がないので、これは次の段階では落していい。こういう一種の絞り込みを行うためにやるわけですね。そうすると、温暖化の影響あるいは気候変動に対する何らかの関与なり影響があるとすれば、これはこの段階で入れておくべきではないでしょうか。

○山田課長 そういうご指摘であれば、入れて、含めまして。

○田中委員 何か意図的かというと、落とした意図があれば伺いたいというのが最初だったんですが。

○平山主査 よろしいでしょうか。それでは、続きまして、5ページの住民移転のところ、16番からお願いしたいと思いますが、住民移転という名前がついているのが、9ページの39番以降にもありますので、一緒をお願いしたいと思います。

○山田課長 16番目ですが。スコーピング案の資料の21ページ目について、移転住民への説明は200家族にとどまっているとし、一方で18ページ目では5,381戸の移転対象家屋が発生するとされている、このギャップをどのように埋める予定かということです。F/S段階において移転対象となる6集落すべてにおいて住民説明会を実施するよう本調査の提案事項として盛り込む予定としております。

17番も同じようなポイントについてのご質問かと思いますが、移転住民への説明200家族にとどまるという記述と、既に全住民から同意書を取りつけ済みという記述がありますが、事実関係はどうなっているのでしょうかということですが、200家族に対する説明というのはEIAに関する説明であって、今後も関連集落の住民に対してEIA説明会を実施する予定です。一方、全住民から取りつけた同意書とは、住民移転に関する同意書ですということで、一応全対象者に対して同意書の取りつけを行っているというふうに聞いております。

18番は訳の問題ですので、これはここに書いてあるとおり修正しましたということで、少し意味がわかりにくかったところですが、文章をこのように、右側のボックスにあるように、Households who will not resettle in the designated resettlement area and find their own residences elsewhere shall provided assistance according to regulation for self resettlement. ということで、修正させていただきます。

19番目、こちらは、環境影響評価は第1期計画に基づいて実施しているが、住民移転計画は

最終計画（第3期）実施時期までに発生するすべての住民移転を対象として第1期前に実施される見込みと指摘されている。住民移転に伴う環境社会影響については第3期までを踏まえた上で全体的に評価・検討すべきものであるため、全体の計画の概要についてご教示いただきたいというご指摘です。移転補償に関しては、補償時期をずらすと補償単価が異なるなどして集落内あるいは集落間によって補償金額にそごを来す恐れがあるため、住民移転計画は計画地内の住民全員を対象に一気に実施する見込みですということです。第1期計画ではスコーピング案の表1に記載したとおりでして、第2期整備計画、第2期整備は2030年までに行う。これによって滑走路が3本になって、キャパシティーとしては年間5,000万人を取り扱うことが可能となる。それから、最初の第3期、こちらは2030年以降になりますけれども、合計4本の滑走路が整備される。これによって1億人に対応する旅客ターミナルも整備されて、タンソニャット空港の需要がこちらのロンタイン国際空港に全面的に移転をする。そうした場合の、これは2050年以降の話ですけれども、その場合でも需要に対応が可能となるということです。ですので、少し回りくどい回答になっていますけれども、一気に第1期から第3期まで実施をします。移転計画全部実施しますということとともに、第1期から第3期は、ここに書かせていただいていたような段階的な、2030年、2050年といった、非常に長期の段階的な整備となっていくということです。

20番は、住民移転の取りつけに関する先ほどのご質問とも多少関連する事項でございます。住民移転はドンナイ省が実施するという事になっておりまして、説明内容及び経緯については現時点で把握できていないということで、本件空港の実施機関であるSACに確認を求めているところです。ことしの6月中には調査団がドンナイ省との協議に出席をする予定でして、その際にも確認ができる見込みとなっております。その確認の結果を踏まえて報告させていただければと思います。

39番続けてまいります。スコーピング案の資料の18番目、住民移転の実施体制の評価理由、ここでは実施体制が適切であるということ、予算措置には問題ないということが理由として上げられているが実際にそうなるのかどうか、調査を通じて確かめておくべきではないかというご指摘です。今後具体的な住民移転計画書を精査して、住民移転実施者と住民との関係、住民への補償金支払い方法、異議申立の手續方法などについて問題がないか確認をしております。その上で、必要に応じて住民移転実施に関する提案、実施及び実施後のモニタリングなどについてということですが、こういう提案を行っていきたいというふう考えております。

そうした住民移転計画の実施について、公正に行われるようにモニタリングを計画し、提案することという40番のご指摘ですが、今ご説明差し上げたとおり、必要に応じてドンナイ省及

びSACと協議調整をしつつ、モニタリング計画を検討し、提案していきたいと思っております。

41番、こちらも同意書の件ですが、仮に全住民から同意書を取りつけ済みであったとしても、それは移転計画を提示する前のものということなので、移転計画策定の過程で意見聴取を行い、さらに移転計画がある程度固まった時点で改めて同意を得る手続が必要だと考えますというご指摘です。これはご指摘のとおりだというふうに考えておりますので、補償に関する資料、改定後の住民移転計画書を含むということですが、こうした資料を精査、検討し、必要に応じてドンナイ省及びSACと協議、調整して提案してまいりたいと思っております。

42番、移転、定住計画の実施モニタリングに関しては、モニタリング機関とその方法、場合によっては第三者機関の活用も含めてということですが、そうした方法を明確にすることも必要と。モニタリングの期間についても、少なくとも数年はモニタリングすることが望ましいということですが、移転実施直前と、それから実施中のモニタリングについては具体的に住民移転計画書を精査し、必要に応じてドンナイ省及びSACと協議・調整の上、モニタリング計画を検討提案します。それから、再定住に係るモニタリングについては、住民登録（転出入）等の統計データなどを参考にしつつ、再定住のモニタリング計画を策定していく方針です。

それから、43番は、44番も関連ですけれども、移転住民との協議のプロセス、内容等々に関することです。43番は5,381戸の移転対象家屋が発生すると記載されているが、住民協議と説明に関するプロセスの内容、対象、場所、時期、方法等について、実施計画を明らかにすることということ。住民移転計画の策定主体はドンナイ省ということで、したがって極力ドンナイ省より住民移転に係る情報を入手しまして検討した上で、必要に応じて住民移転実施に関する提案を行いたいというふうに思っております。さっきもありましたとおり、ドンナイ省との協議にも調査団から参加をさせていただくというようなプランを持っていますので、そういった中でやっていきたいと思っております。

44番移転計画において宗教施設用地、3万322平米の移転・収用も想定されるが、宗教施設用地の移転・収用は地域コミュニティに大きな影響を及ぼす可能性がある。文化的施設の移転・収用について、地域住民との十分な協議と、国内法上定められた措置を講ずることということですが、ご指摘のとおりでありまして、移転計画において宗教施設は地域コミュニティにとって重要なものと認識しておりますので、移転に責任を持っているドンナイ省から情報を入手しまして、対策が必要というふうな判断がある場合には提案をしたいと思っております。

○平山主査 気がつきませんでした。もっと早く休憩の時間を設けるべきだったと思います。ここで入れさせていただきたいと思います。議論はその後でお願いしたいと思います。10分ぐ

らいということで、4時ぐらいからお願いいたします。

午後3時49分 休憩

午後4時00分 再開

○平山主査 それでは、4時になりましたので、住民移転のところ、16番から20番まで、そして39番から44番までのところの議論をお願いいたします。

○松下委員 それでは、いろいろご説明いただきましてある程度わかったと思うんですが、まず最初に、移転住民の説明は200家族にとどまっているというところですが、これはEIAに関する説明であって、移転対象家屋である5,381戸から既に同意書を取りつけているということですね。同意書を取りつけるに当たっては、どういった説明なり、了解なりをとっていたんでしょうか。今後追加的にEIAとか、移転計画についても説明するというお話だったんですが、同意書を取った段階ではどのような了解で同意書が取れたのでしょうか。

○山田課長 そのあたり、佐藤委員からのご質問に答える形でも触れましたけれども、事業主体が異なって、ドンナイ省が責任を持ってやるということになっていまして、今のところ詳細にどのような説明内容であったかとか、どういう経緯であったのかというのは把握できておりません。確認をしようということで、我々の直のカウンタパートであるSACを通じて確認依頼中ということですね。先ほど申し上げたように6月中旬に調査団にドンナイ省にも直接接触をしていただくことになっておりまして、そういう機会を通じて聞き込みをしていきたいと思っております。

○平山主査 そのほかに。

○石田委員 私が書いたことはなかったんですが、もし話の中にもう既に出てきたらごめんなさい。空港の規模なんですが、佐藤委員が19番で質問されていて、そのお答えで1期、2期、3期で具体的な滑走路数が書かれているのでふと思い出したのですけれども、空港の規模なんですが、規模というのは今現在アジアでハブを目指している、またはもう既にハブになっている空港が幾つかありますね。例えばチャンギーだったり上海だったり、それと比較すると同じような規模なんですか。そういうことで頭の中を整理してみたいんですが。

○山田課長 詳細は調査団からも補足をしてもらえればと思うんですが、例えばチャンギーが現状運んでいる旅客数の実績でいうと年間3,600万人とかそのぐらいの旅客、さらにそれを上回っているアジアの空港ということですね。香港あたりが4,500万人弱というような、そういうレベルです。ですので、もちろん今現在の話と、それから最終形のたどりつく先というのは2050年の話ですので、その辺の違いはありますけれども、狙っている最終形のところは1億

人ということですので、現状でいうとアジアのトップクラスのハブ空港からしてもかなり大きいのではないかなと思います。

○石田委員 面積からいってもやはりアジア最大を目指すということですか。面積や滑走路の本数、長さ。

○中岡氏 面積的に申し上げますと、大体クアラルンプールが非常に計画的につくられた空港の一つなんですけれども、大体あれが10キロ、10キロで、1万haということなんです。今回の場合は10キロ、5キロですから、その半分なんですけれども、クアラルンプールの場合は非常に大きな、ゆったりした空港になっておりますので、これで5,000haでどうかというと、施設の合理的な配置、これでも貨物の基地をつくれる、それから飛行機の整備の話、これは整備だけではなくて、航空関連産業の誘致とか、そういう用地も十分確保できる形になっておりますので、ほかの香港、バンコック、シンガポール、クアラルンプール、そういうところと匹敵しても遜色のない規模の空港になるというふうに私たちは思っています。

○石田委員 そうすると、それだけのものをこの東南アジアにまたつくるという必要性というのはどういうふうにお考えなんですか。もちろん国としては、国の文章の中には必要性があるというふうに明記されている、だからこそ始まっているんですけれども、もう少し掘り下げた意味で、私たちが第三者として見た場合に、ベトナムという国の現状と今後の可能性と、それとどなたかが世界経済とか需要の話をされていましたがけれども、そういういろいろなことが起こって冷え込むこともあり得るということも踏まえた中で、そんなに大きな空港をつくることの妥当性とか必要性の吟味というのはどういうものなのでしょうか。

○中岡氏 そういうことで、私どもとしては、本来ですとタンソニャットを廃止をして、すべて新空港にいくということで考えてはいるんですが、この事業概要のところでも記載してありますように、現在のタンソニャットが円借款でターミナルをつくったばかりだとか、いろいろなこと、それからアクセスがまだ未整備、アクセスというのは都市間交通の未整備ということもあって、まず第1期は約2,500万人対応で滑走路2本でいきましょう。その第1期というのは決してそういうふうにご心配いただけるような大規模なものではないというふうに私たちは思っております。5,000haの用地を用意しておきながら、これから需要に応じて段階的に展開をしていく。最終的にこの画面の数ページ後にあるあれになっていくわけなんですけれども、これに至るまでの時間的なスパンというのは、今先生おっしゃられたように、経済的な変動その他もあるでしょうから、今のところは2050年ぐらいまでにはこういう形にしておかなければいけないだろうというふうに思っておりますけれども、それが2060年になったり、あるいはベトナムの

人口構成を見ますと、今非常に若い世代の多い人口構成になっておりますので、彼らがこれからどんどん経済活動に参加していくというふうなことで、さらにまた需要が私たちの予想を超えるというようなこともないとは言い切れませんと思いますので、2050年が2045年になったり、40年になったりということもあるのかなというふうに私たちは思っております。

ですから、第1期はあくまでも2,500万人対応ということで、敷地だけは用意しておきましょう。あとになって人がいっぱいいて整備がもうできないとか、用地取得に金がかかってどうにもならないというような、そういうことにはならないように用地だけは確保しておきましょう、こういう計画になっております。

○石田委員 段階的に考えていくということですね。

○中岡氏 そうです。

○武貞委員 移転予定住民全員から同意書を取りつけているということなんですが、これは本当に内容をドンナイ省によく確認をしていただく必要があるだろう。そもそも移転計画自体をつくっていく過程で、移転させられる人たちの意見を反映していくというのは、間違いなく必要な作業だと思いますので、それがなされていない段階で取りつけてある同意書を、後でもう同意書は取りつけてあるんだからという形で使われることは決してあってはならないだろうというふうに思います。同じベトナムで円借款でやっている、ABBと共有でやっている南北高速道路建設、ベンルック・ロンタイン間というものがあって、それも助言委員会にかかりましたけれども、そちらは移転計画をつくるに当たって、そのためのコンサルタントを雇って、相当住民にインタビューをしながら移転計画をつくっていくというプロセスを実際に踏んでいます。それに対しても助言委員会からいろいろともっと慎重にやれというコメントを出したことがありますので、そういうのとの横並びも見ながら、こちらも十分に慎重に進めていただく必要があるというふうに感じています。少なくとも、今ある同意書は内容次第ということはもちろんあるかもしれませんが、現段階である同意を同意として今後使っていくというのは、今聞いている範囲では難しいんじゃないかなというふうに感じているということをお伝えしておきます。

○平山主査 それでは、残りの部分の説明をお願いしたいと思いますが、7ページの28番から34番まで、そして35番から38番まで、そして45番ということになるかと思いますが、お願いいたします。

○山田課長 7ページ28番からですが、EIAについては主にマスタープラン段階でのアセスメント結果を用いて一部の項目については追加または再調査を行って情報更新がなされるよう

であるが、事前配付されている資料を読んだ限りでは、社会、自然に関する具体的な情報が不足しているように見受けられるということです。これは先ほどM/EIAということのご説明もしましたけれども、非常に粗々の段階での概略版の概略的なEIAということですので、計画がある程度進んだF/S段階におけるEIAではマスタープラン段階でのアセスメント結果を参考にしつつ、不足情報の補完等を実施し、より確実なEIAを実施していく予定ということです。先ほど具体的にというところで、例えば雨期と乾期の話であるとか、その辺を調査団から補足していただいたとおりです。

29番の公聴会の方針と目的、回数、場所、予定参加者を明記した実施計画書を作成し、明記しておくことということです。公聴会は既に部分的に実施しておりまして、これについては公聴会の方針と目的、回数、場所、参加者を明記した報告書を作成するようにいたします。また、今後実施する公聴会については、ご指摘のとおり公聴会に係る事項を明記した実施計画書を作成しまして、これについても報告書に掲載するようにいたします。本調査の中では2回ほど公聴会を予定をしております。1回目については、ここに書いてあるとおり既に6月中にもう実施をしているということです。

30番、果樹園、植栽林への補償はもちろんのこと、河川、沼地及び湿地を利用している人々の有無及びその利用状況を確認し、必要に応じて対策を提案することということですが、今後補償に関する資料（改定された住民移転計画書を含む）ということですが、こうした資料を精査しまして、ご指摘の点について確認するとともに、必要に応じて対策を提案しますということです。

31番は大分前にカバーさせていただきました雨期と乾期の話ですので、飛ばさせていただきます、32番、プロジェクト対象地域の社会環境についての記述がないため、人口や戸数、社会構成（民族や経済層）とか、それから生計手段等、時期（雨期・乾期）における生活形態についての現状（ベースライン）を提示することということです。こちらについてはF/S段階での調査において社会環境に係る情報を整備するように、本調査の提案事項として盛り込む予定でございます。

それから、33番は、道路によるアクセス、これは先ほどカバーさせていただきました。33番、34番は、先ほどアクセスの件で既にカバー済みかと思えます。

35番のスコーピング案のところに移ってまいります、35番は用地造成による樹林の消失、これも先ほど排出量の件で少しコメントがあった際に触れさせていただきました。こちらはスコーピング対象としてまとめて、かつF/Sの中のEIAにて言及するようにしますということでご

ざいます。

36番ですが、プロジェクト対象地域における住民の暮らしぶりについての現状（ベースライン）を調査を通じて把握すること。具体的に以下の事柄を上げていただいておりますが、人口、戸数、家族数、家族構成、主たる生計の手段、農水産業並びに作物、牧畜、養殖の別、従事者数、農地面積、養殖池の面積、主な作物、主な養殖魚ということです。こちらについても住民移転計画に関してF/S段階での調査において可能な限り指摘の情報について把握するように、本調査の提案事項として盛り込む予定でございます。

37番、空港へのアクセス交通が及ぼす影響についてということですが、当該部局からの情報入手を行うだけでなく、アクセス交通がもたらす影響についても分析、評価することということですが、こちらについてはマスタープラン段階でのEIAでは予測年度における想定交通量に基づいて、大気質、騒音・振動の予測計算を行っております。F/S段階では計画交通量が変化している可能性がありますので、またその時点で情報を更新しまして、バックグラウンド濃度が増えることも予想されますので、必要に応じてF/S段階での調査で再予測、再評価を行うように提案してまいりたいと思っております。

それから、38番ですが、スコーピング案の資料の18ページ目の欄外の記載に関してです。住民移転に係る住民の現在の動向として、現状に対する評価が加えられています。ここでは補償が十分に実施されるという前提があるため、増改築など、補償金の上積みを目指した動きがあると判断されています。しかし、実際はどのくらい盛られるかわからないから、とにかく補償対象となるものをふやす、アップグレードするというようなことがあるかもしれず、必ずしも十分に実施されるということが前提となっているとは言えないのではないかと考えます。ただし、あくまで評価者の判断ということだとは思いますがというコメントをいただいております。多少主観的なところも入っておりますが、現状でもぎすぎすした雰囲気がないという踏査実施者の感想を述べておるものです。ご指摘の内容はそのとおりにかと思っておりますので、当該文書を削除させていただきたいと思っております。

最後が45番になりますけれども、スコーピング案の資料の6ページ目のことでございます。最初の段落で、細かいことだがとしながら、プロジェクトの実施は前提ではなくて想定にすべきではないかということですが、ご指摘のとおり表現を改めさせていただきたいと思っております。

以上です。

○平山主査 では、ご意見等お願いいたします。

○佐藤委員 先ほど省略をしていたところなんですけれども、34番なんですけれども、この私が意図しているコメントというのは、道路によるアクセスを中心とした交通網の計画から鉄道網を中心とした交通網への変化が予想される。時間の中で時系列に基づいてこの交通網の変化が、土地利用であったり、地域住民の生活であったり、さまざまな意味の中での環境社会影響というものが予想される。そういう中で、継続的にこれを見ていかなければいけない。これは裏返せば、先ほどの、前から出ています全体的な広い上位計画との整合性をとっていかないと、やはりその中で時間において生活環境とか、ある面地域住民が振り回されてしまいますので、それについての配慮していただきたいというのがこの意図です。

以上です。

○山田課長 お答えで書いてあるところで、周辺整備計画の実施主体であるドンナイ省と協議、調整したいと考えていますということ、これはこれでそのとおりでございますし、それから、道路、鉄道といったところは必ずしもドンナイ省だけの管轄ということではないというのが、先ほどの幾つかのやりとりの中でもお答えさせていただいたところで、運輸省の管轄であったりとか、地域に関してもドンナイ省、いろいろなところの管轄に及ぶところかと思っておりますので、ここに書いてあるドンナイ省だけということではなくて、関係のところと協議をしていくということかと思っております。

○平山主査 よろしいでしょうか。それでは、全体を通してまだ言い残していることとか、指摘し忘れていたことというのがあればお願いしたいと思います。

○石田委員 先ほど発言した地域の中でハブを目指している空港が山ほどあって、それで、1点だけ気になるところは、私は空港の専門家でも何でもないのですが、むしろ教えていただきたいんですけれども、隣国が皆ハブを目指して頑張っている中でベトナムも頑張ろうと。それは供給過剰にならないんですか。それだけ聞きたいんです。我が国も隣国と競争している向きはありますけれども、お互いに必要性、妥当性を主張していますね。我が国の中ではミクロには成田だ、大阪だといっていますけれども、韓国はあれだけリードしているといろいろあって、中国もあれだけ大きいのがあって、もう少し巨視的に見ると極東の一点にしかすぎないところで、東南アジアも多分ワールドワイドで見ると狭い領域になるんですけれども、そういうところでのこの地域のキャパシティとしては、こことここがいいという話はあったりとか、いや、先にやっているほうがそれは取ってしまう、その辺の事情についてわかっていることがあれば、簡単に結構ですので、教えてください。

○中岡氏 これは私たちもそういう種類のご質問をいただくと非常に回答が難しいんですけれ

ども、私も実を言うと、ハブとは一体何なのかということで、一般的に使われているハブ、ハブという言い方というのは、使う人によってかなり違うんじゃないかと思うんです。このベトナムの場合、ベトナム政府あるいは首相府等でいっておられるハブというのは、要はベトナムにおける中心的な拠点空港ということの意味しているように私は受け取っております。本来ですと、文献を見ましたら、アメリカなんかでいうハブ空港というのと、アジア、ヨーロッパでいう話とはちょっと違うんだというふうなあれもありまして、あくまでもアメリカの場合は航空交通主体の交通網というんですか、そういうことで国内線が圧倒的に多いところで、乗りかえその他の関係でハブ・アンド・スポークという概念が出てきている。ただ、ヨーロッパとかアジアの場合は、主要な交通がかなり国際線に偏っている。ですから、国際線で来て国内線に乗りかえてスポークを構成するとか、そんないろいろなことがあるんですけども、このベトナムに関して、ベトナム、ロンタインの空港に関していうと、単にベトナムの拠点空港、この辺、メコン地域であるとか、この地域での拠点空港を目指すんだというふうな、単純な理解のほうがりわかりやすいんじゃないかなというふうに私は思っているところです。

ですから、供給過剰という話にもなる可能性は全く否定はできないんですけども、ただ、各国でやはり拠点空港というのは一つは絶対に持っていたいという、一つ国のプレステージのような形でベトナム政府は考えているのであろうと、私は個人的にはそんなふうに考えておまして、先ほどの段階整備の話に関係するんですけども、拠点空港をこれから建設するんだよということではあるものの、やはり需要とのバランスをよく見ながら、段階的にゴールを目指して、5キロ、10キロの範囲でできるところまでやっていこう、こういう話になるんじゃないかなというふうに考えている次第です。

お答えになっていないかもしれませんが。

○石田委員 ありがとうございます。随分参考になりました。

○平山主査 それでは、助言案をまとめる段階になるわけですが、いろいろご説明なり、解説なりをお聞きした上で、出してある案のコメントの、ここは削除してもいいとか、ここはこのように変えて残してほしいとか、そのような整理をさせていただきたいと思いますが、これは1ページから始めたいと思います。まず1ページ目、いかがでしょうか。

○石田委員 2番は落していただけですか。

○松下委員 1番ですが、一応コメント、助言案として残していただいて、航空需要の予測根拠、予測方法について明示されたい。それから、今後の動向に応じて柔軟に対応すること、そういうことをお願いしたいんですが。それと、3番は落していいです。それから、4番につい

ては、これについては、新空港周辺の道路・鉄道網の整備計画について、現在明らかになっているところを示すこと、そういうような形でお願いします。それから、5番については、一応ご説明はいただいて、これでわかりましたが、一応助言案として残しておいていただきたいと思います。

以上です。

○平山主査 6番以降、いかがでしょうか。

○佐藤委員 6番につきましては、松下委員とあわせていただいて、残していただければと思います。

○平山主査 7番ですけれども、これはご説明をいただいたので特に助言としては残さないということで削除をお願いします。それから、8番についても同様です。

○佐藤委員 9番につきましても削除をお願いします。後ほど違う形で多分残ると思いますので、ここでは消しておいてください。

○平山主査 どこかで残さないということですね。

○佐藤委員 27番に当該地域の公共交通整備計画を明らかにするとともに、本プロジェクトとの整合性を明確にすることという形で残してあるんですけれども、それでよろしければそちらにあわせたいと思いますが、いかがでしょうか。

○平山主査 いかがでしょうか。

○田中委員 私のところのAのところは先ほどの松下委員の5番、6番と同じということで、この表現は削除していただいて構いません。それから、Bのところですが、これも今の27番の表現で吸収していただければいいと思いますので、私としてはこのBの表現は結構です。特に既存空港との交通アクセスが大事な話だと思いますので、これだけはこの形で残しておきますか。それから、諸元、Dの話ですが、これはこの時点では回答はもうわからないということですか。つまり、今回のスコーピング案としてはこの時点ではわからないので、F/S段階で明らかにするというのでしょうか。そうすると、このままにしておいて、F/S段階で明らかにしてもらおうということを期待しますか。では、このままにしておいてください。

○平山主査 本調査の提案事項として盛り込む予定というのが幾つかのところがありますが、これは残しておいてよろしいですね。

○河野課長 基本的にはこの調査だけではなくて最終的なものに対するものもありますので、次の調査の段階でクリアされて、またどこかの段階で審査前にするとか、そういうことかと思っています。

○松下委員 10番は落していただいて結構です。

○石田委員 11番については、トッケイを含むベトナムのレッドブックス記載のスピーシーズが気になりますので、トッケイヤモリだけではなく、文案としては、ベトナムのレッドブックス記載種の有無の確認と、もしいた場合の対策について調査で確認、明記してくださいというふうな文章にさせていただけますでしょうか、お願いします。スコーピングの10ページに陸域生態系としてマスタープランでトッケイヤモリがベトナムのレッドブックス記載種に相当するが、ベトナムにおいては樹林地で一般的に生息する普通種である、これは何かやっぱりおかしいですね、こういう書き方をするのは。マスタープランで書かれているかもしれませんが、普通に生息していても数が多いから多少薬用にとっても大丈夫だ。でも、やっぱりThreatenedにしているという事情だと思うんですが、やはり環境影響評価をするわけですので、それにふさわしいような表現を調査ではできれば心がけていただきたい。実際レッドブックに載っているけれども、たくさんいるから大丈夫だったら大丈夫、でもこれだけの面積をとってしまうとやっぱりちょっと影響が出てしまうというようなことはあるかもしれないので、そこら辺の判断はきちんと書いていただきたいというふうに思います。だから、マスタープランの記述はここはかなり不十分ですね。というふうに理解しています。よろしくをお願いします。

○平山主査 マングローブは。

○石田委員 マングローブは落していただければと思います。

○平山主査 13番の私のところですが、アクセス道路についてのNOxの話は、先ほどの話だと道路と空港は別だということですが、一応このところは先ほどの27番との関係で残していただけたらという気がいたします。そして、同じような理由ですが、次の航空機の発着に伴う大気汚染のところも、それは向こうのEIAではやらないという説明にはなっていますが、やはり一応は考えるべきではないかという意味で、残しておいていただきたいと思いません。

それから、廃棄物処理場や排水処理場に関するEIAも、きちんと結果としてやるように残しておいていただきたいと思います。ほかの方のところと一緒にすることはもちろんかまいませんが、その趣旨は残していただきたいと思います。

○佐藤委員 14番に関しましては、削除をお願いします。そのかわりに、31です、雨期・乾期における調査をしていただきたいというのは残していただければと思います。15に関しましては残していただきたいとお願いいたします。追加事項として、この廃棄物処理場の位置、移動ルート、移動影響だけではなく、規模と用途が重要になってくる。これが地域の人たちも一緒

で使っていくのであれば、先ほどの27番の公共性、交通計画との整合性も出てくると思いますし、第1、第2、第3期の計画とも直結していきますので、規模、用途も加えて残していただければと思います。

○田中委員 次の私のところ、これはEですか、残しておいていただきたいと思います。それから、Fです、次のFも残しておいていただければと思います。

○松下委員 16番ですが、これは17番の武貞委員のご意見と一緒に合体して、私のほうは落しても結構です。

○武貞委員 17番は、ここは単に質問のつもりで書いたもので、後ろのところに関連するんだと思うんですが、まずは同意書の内容、それをよく確認するということが残すのと同時に、先ほどコメントとして言いましたけれども、これから移転計画を提示する段階ということなので、今回の同意というものを最終的な同意として扱うことではないということも確認をしていただきたいというふうに思います。

それから、18番については、これは質問なので、今ここでは削除で構いません。後で追加するかもしれませんが、ここではとりあえず削除してください。

○佐藤委員 19番に関しては、これは委員の方の意見もいただきたいんですけども、第3期までの計画の中で移転計画というのを考えるときに、この第3期までの実行可能性というか、1億人という対応の旅客ターミナルということも考えながら、住民移転計画をどうすればいいですか。残すべきなんでしょうか。私自身ここは自分なりに府に落ちていないところがあって、委員の方でご指摘いただけると幸いなんですけれども。

○武貞委員 そこについては、多分判断の問題になってきてしまうと思うんです。3期目になると、2050年とか、40年くらい先の話になるので、その計画を見越して今住んでいる人を全部どけてしまうかというのは、仮に将来実現しなかった場合に実現しなかった計画で立ち退かされた私たちは何なのかという議論が出てくる可能性というのはどうしてもあると思うんです。実際日本でもそういうダム事例が今問題として起きています。将来的にやるからといってどいてもらったけれども、計画実現しませんでしたというときにどういう対応をするのかというのは、ある意味ベトナム政府の判断にならざるを得ないところがあります。ただ、実際に空港がこれから第1期目ができてしまった後で、近隣にそのまま住んでいるという状況は非常に不健康な状況であるのも事実なんだろうという気はします。そこは移転計画も含めて、人々が納得するのであればというところにかかってくるという気はします。恐らく説明の段階では、変な話ですけども、40年後のためにどかなければいけないという説明にはなかなか現地ではな

らないんじゃないかという印象はあるんですけども、ある特定の人たちに対して、今回空港ができるからという形で移転を求めるという手続は、恐らくベトナムはとっていると思うんですけども、そこは今後の説明の内容とか、それで住民側がどういう反応をするのかということを見ていくしかないのかなという気はしています。

○平山主査 そうすると、先ほどJICAから、敷地だけは用意しておこうという方針のようだというご説明があったんですが、その方針というのは、慎重に行うこととか、そういう感じになるんでしょうか。

○武貞委員 そうですね。そこの方針の部分を争い出すと確かに計画をまたごっそりという話になるかもしれないので、非常に難しい部分だと思います。私自身としては、やっぱり住民の側にどういう説明をして、どういうふうになん得を得ていくのかというところで、そこは担保していくしかないんだろうという気はしています。

○田中委員 関連して別の論点で、これはお尋ねしたい。私はうっかり読み落していただいていたんですが、環境影響評価は第1期計画に基づいて実施しているということで、環境影響評価というのは、では第2期、第3期と段階的にやっていくんですか。そういうお考えでしたか。

○八田氏 滑走路の増設に伴ってやっていくというふうに判断しておるんですけども、そこは実際のMONREとは話ししていないんです。

○田中委員 それはどこかに明記されておりましたか、私、読み落したかもしれない。

○山田課長 そういうご説明をさせていただきました。

○田中委員 つまり、SEA的な全体計画としての影響評価、そのためにどれだけの施設を確保すべきかとか、つまり、全体の最終形をもとにしたときの施設の配置や、道路でもそうですが、それこそ1億人を考えたときにどういう道路整備をしていくかとか、そこをそうしたときにどういう影響が出るか。つまりそういう話と、それから直近の、まさに1期、2期、3期と分けていくので、道路、滑走路1本ごとにやっていく。まさに事業アセス的な発想、二つあるわけです。2段階あるわけです。これはでも大事なあれですね。それは影響評価としてはまず全体をやった上で、その全体の多分評価の内容が2期、3期になった段階でも一応それがほぼ当初の予定の想定の中に入っている、そういうことを確認していくんだというのは、私は妥当のような気がするんですけども、つまり、そういう全体までやっておいて、それで2期目、3期目としたときに、そのレベルが当初考えていたレベルをある意味その範囲に入っている。そういうことを確認していくというのはいいように思うんですけども、一般的にこのあたりはどうやってい

るんですか。

○八田氏 30年、40年先の話なので、そういうことはちょっと。

○田中委員 日本だと事業アセスだから、まさに1期、2期とこうやっていくんでしょけれども、どうでしょうか、SEAだと。

○石田委員 事例はわからないんですけども、全体をSEA的に見るという観点から考えると、やはり第3期までの影響評価をほぼやったほうがいいように個人的には思います。ただ、それは濃淡があると思うんです。40年後の予測なんて、かなり難しいでしょうから、そこは項目も少なくなる。項目数は変わらなくても、実際の予測評価は今1期でここで実際にスコーピングとして配られた事前評価ほどは濃くはならないと思うんですが、薄くはなったとしても、ただ私たちの仕事としてはやっておかれたほうがいいような気がします、全体を見るという意味では。あとは、2期、3期に入るときに、くぎを差しておくか、2期、3期目では必ず環境アセスをやることにしましょうという提案をすとか、そういうふうな段階を踏むというのはどうなんでしょうか。やっぱりどうしても濃淡は出るけれども、薄いけれども、やはり最終計画を見込んで少し何か提言、評価をしておくということは無駄ではないような気がしますし、むしろ私たちの範囲なのか、責務なのかわかりませんが、そんな気はします。実際40年後のための調査はできないですね。正確な意味での、精度が高い調査というのは不可能だとは思っています。

○田中委員 日本でも道路整備計画は何十年も前にやって、まだそれが残っている例がありますけれども。

○平山主査 先ほど武貞委員がおっしゃったようなまとめ方ではいかがでしょうか。

○武貞委員 移転に関してだけということであれば、多分ちゃんと正直に説明をしろということに尽きるんだと思うんです。あなたたちが住んでいるエリアというのは、第1期でも滑走路ができる対象なのか、それとも第2期以降にならないと滑走路はできないところなのかというのはちゃんと明らかにして説明をした上で、でも空港のそばに住んでいると当然騒音とか、いろいろと健康被害も将来的にあり得るので、どいてもらわなければいけないんだと。そういう説明を尽くす必要は多分あるんだろうと思うんです。とにかく今すぐどこかないとだめなんだという説明だけでどいてもらって、30年後に計画が実はできませんでしたという話になると、それは問題があったということにきつとなるんだと思います。住民移転に関してはその説明のところでできるだけ正確に事業計画と住民への影響というのを説明を尽くして、また移転計画もそうですけれども、説明を尽くした上で同意を取りつけるということが必要、そういう内容になると思います。EIAに関しては、それとは別の話かもしれないので、ある意味2期、3期も

滑走路がふえて離着陸する飛行機がふえて、そこにアクセスする車がふえて、使う人がふえてということで、数字を伸ばすことで予想できる影響の範囲というのは当然あると思いますので、それはシミュレーション的にやってみると、今回も第2期、第3期まででこのぐらいの負荷があり得るだろうという影響は多分出せるんだと思うんです。それから、敷地についても、今回で全部クリアしてしまうということであれば、第2期、第3期と今回の部分の影響を分ける必要もある意味ないわけです、クリアしてしまう土地については。だから、旅客数とか、発着数とか、利用する車がふえることによってどのくらい影響がふえ得るのかというところを今回のできる限りの範囲内で影響について検討をする。その上で、逆に第2期、第3期になって、固有に生じるような影響、追加的に生じるような影響というのはどういうものがあり得るのかというのを今回の段階であらかじめ検討しておくとか、見つけ出しておくという作業をする、そういう感じになるのかなと思ったんですが、いかがでしょうか。

○田中委員 確認ですけれども、これは5千数百戸、381戸から合意書を取っているというのは、これは1期、2期、3期全部のことですか。全部の分に、事業が始まるということと、それから一応将来的には移転を求められますということは周知はされているわけですね。という、ここに文言にある、つまり住民移転計画を立てるとということと、それから具体的に住民移転をどのような段階に応じて進めていくかという話は、確かに別の課題として2段階ありそうですね。ですから、住民移転計画は一応予定が事業計画が5,000haで、全領域をカバーしているとすれば、それは計画としては段階的にやっていくんだということで立てるべきだと、全部の分を。その上で、本当にただ3期に当たるような人に、移転計画を提示したときにどのように説明するかとか、どういう形で、では具体的に移転をプロモーションというか、推進、進めていくのかというのは、それは段階があるんでしょうね、ステップが。これはこういうことですか、私が理解するところは。

○平山主査 その意味では、17番と19番で武貞委員が言われることは同じことなのかもしれません。そこについては佐藤委員と武貞委員で相談していただいて文章をかためただけでないでしょうか。それから、田中委員から出ました、これも大きな問題だと思いますが、というより、環境アセスの一番基本に触れるような問題だと思いますが、その点との関連で残っているのが27番です。これは公共交通整備計画ですが、アセスとしては飛行場も含めて全体についてやるべきだという点と、それからここに1期、2期、3期の観点が入り込んできて、それをどのように扱うかという点、これらについてどのように助言するかというのは大きな問題です。先ほどコンサルの方にもご質問をしたんですけれども、全体計画、最上位の人民委員会がつくっ

た全体計画について、やり直しとか、見直しとか、そういったことの可能性はあるのですかとお伺いしたところ、ご返事が、いや、あれはただ人民委員会がまとめたというものであって、実態は個別のものなんですという説明がありました。つまり、上位計画に関する作成の責任者がどうも私には明確になっていない。それがあって、今問題となっている飛行場と関連する交通インフラとの関係、そして1期、2期、3期という段階を踏むという話が出てきているものですから、どのようにまとめたらいいいのか非常に難しいと思っています。田中委員の指摘というのは非常にごもつともだと思っんですけれども。

○松下委員 今27番を議論してもいいんですか。今の関連で、例えば27の前段として、空港整備計画、今回の空港事業と、それから空港に関連した公共交通整備計画は、本来は一体として計画し、環境社会影響を評価すべきものであると考える。そういった観点から、ベトナム政府当局等に対して整合性を保つように働きかけることというような趣旨を入れたらいかがでしょうか。具体的には、公共交通整備計画を明らかにするとともに、本プロジェクトとの整合性を明確にすることということです。それからついでに26番もつけ加えたとすると、特に鉄道アクセスについては現在の計画よりももっと早期に整備するよう働きかけます、そんな。

○田中委員 先ほどの1期、2期、3期の問題は、さっき石田先生がおっしゃられた、その表現をそのまま入れたらどうでしょうか。先ほど1期、2期、3期の、つまり全体計画として行うべきだと。その場合、2期、3期は薄くなるというのはどのくらい表現するかは別にして、ともかく基本的にはそのようにすべきだと。ですから、全体をまず行うべきだと。考えとしては、2期、3期の段階で諸条件が加わってきて、当然それは見直す必要がある場合には見直しをするなり、追加的な、先ほども出ました追加的な影響評価を行う。そういう考えを我が助言委員会は提言したらどうか、そういうことです。たしかそのような趣旨のことを。

○石田委員 そうです。2期、3期は将来の申し送りになりますけれども、やはり一言言っておきたいという気はします。

○田中委員 そういうふうに入れた提言を当助言委員会はしたらどうか。

○平山主査 今の松下委員のご提案だと、まず一番大きいところで空港と交通機関とは一体として環境影響評価すべきであり、その方向で政府に働きかけるべきであるといったことを上に書いて、そして、①として、27番の当該地域の公共交通整備計画を明らかにするとともに云々というのを入れて、そして、②として26番の趣旨を入れて、そして③として、1期、2期、3期ということで、全体のことを入れるという感じになるんでしょうか。

○田中委員 ③は別項目を立てて、別項目でもいいようにも思います。どうでしょうか、全体

の話で。今の交通系の話は一体評価というのは、これはこれで大事な話だと思います。

○平山主査 全体的な評価を1期、2期、3期についてもやるという方向での意見、こちらはどなたか書いていただけますか。

○田中委員 石田先生がおっしゃられた言葉を今書いているんじゃないでしょうか。

○平山主査 では、それを送っていただいて、関連している方に手を入れていただくということで。

○田中委員 問題の19番が落ち着かない。

○山田課長 さっきの1期から3期の話は、松下委員が削除とおっしゃっていただいた10番の。

○松下委員 10番で、この段階では環境影響評価について今回のスコーピングでは第1期を対象としたという。

○山田課長 ほかが見当たらなかったものですから、さっき松下先生からどこかほかであればということだったかと思うんですが。

○松下委員 それは一応考え方としては、説明としては了解したんですが、いろいろ移転計画は第3期まで考えている。ですから、そういうことを考えると、少し何らかの形で残しておいたほうが。

○田中委員 もう既に先走りされてちゃんと。

○佐藤委員 10番復活で、私の19番に関しては移転計画に焦点を置いて17番と16番、できれば20番もつなげていただいて、話す内容とも直結していますので、16、17、19、20で作業をしたいと思います。

○平山主査 では、そういうことでお願いします。

21番ですけれども、これは今までのものと重なっています。それらと重複しておりますので落していただいて結構です。それから、22番は、趣旨としては予測調査も含めてください、現況調査だけにとどめないでくださいということですが、先ほどのお答えの中でその趣旨は十分酌んでいただいていると思いますので、ここは落すということをお願いします。それから、23番、24番。

○石田委員 次の23から25ですけれども、今佐藤先生と話をしたんですが、1ページ目の1番で松下先生が考えられた文案と深く関連するので、そちらに含めるということをお願いいたします。

○平山主査 26番は。

○松下委員 26は27に。

○平山主査 これも済んでいると思います。それから、28番からですが。

○石田委員 28、29、30残してください。30番については、2行目の湿地をという後に一つ言葉を入れていただきたいんです。入れる言葉は「さまざまな形で利用している」というふうに一言加えてください。

以上です。

○佐藤委員 31番に関しましては残していただければと思います。後半部分の「また」から、「ロンタイン新空港候補地は」というところ以降は削除していただいて、「乾期・雨期における調査を実施すること」までで残していただければと思います。お願いいたします。32番に関しましては、実は36番の石田委員とつなげていただきたいんですけれども。

○石田委員 一緒にできるんじゃないでしょうか。

○佐藤委員 36と32を一緒にしてください。33番に関しましては提案事項として盛り込む予定ですので残していただければと思います。34番に関しましては、これはどう書くか。要は第1期計画、第2期計画、第3期計画という中で、まさにそこで交通施策が変わっていく中での環境社会影響というものを考えていかなければいけないということをいいたいんですけれども、だけれども、削除をお願いします。先ほどの松下委員の10番の中に入れていただければと思います。10番の中に34を入れていただければと思います。

○石田委員 35番については、田中先生から気候変動や地球温暖化についてのコメントがありましたので、そちらに含めるということで、これは落していただいていいと思います。

○田中委員 これを生かして何かぜひ、気候変動や温暖化項目を入れる、スコーピングに追加して評価することとか、何かそういう指摘ですね。ここしかないんです。

○石田委員 ここで私が言っているのは樹林の消失についてのみしか触れられていないので、空港供用後のジェットエンジンだとか、そういうCO₂の増加についても両方あわせて書かれるとかがででしょうか。

○田中委員 原案をつくってもらえれば加筆しますので、残しておいてください。

○石田委員 36番は32番と合体することになりましたのでそのままということで、37番はほかのところでも既に出ていますので、37番は落してください。

○武貞委員 38番もただのコメントですので削除してください。

○石田委員 39番と40番をあわせて、40番だけ残してください。

○武貞委員 41番は、先ほど出てきました17番とか、19番とあわせて、私のほうで少し文言を考えますので、この部分からは削除しておいていただいて構いません。それから、42番は残し

ておいてください。少し後で文章を加筆するかもしれませんが、お願いします。

○佐藤委員 43番に関しましては、今の武貞委員の41と組み合わせて、住民協議のプロセスのことですので、つなげてまとめていきたいと思います。一緒にまとめていきたいと思います。44に関しましては残すことでお願いします。

○石田委員 45番は落してください。お願いします。

○田中委員 1点、私先ほど質問しましたが、この空港整備計画に関連する交通計画とか諸計画があります。こういう関連計画をきちんと位置づけで、この計画がどのように整理されているか、位置づけられているかという、そういう文言を総論に入れたいと思うんです。そうすることで、そのことが次のF/S段階できちんと整理されて表記されるということになるかと思えますので、それはどこかにそういう表現を入れさせていただきたいと思います。何かあれば私が加筆して文章を送ります。

○平山主査 以上ですが、そのほかつけ加えたいことがありますか。それでは、今後の手続ですが、事務局でまとめていただいたものをメーリングリストのような形で送っていただいて、各自それに加筆、訂正をして、またメンバー全体に送り返すという形になると思います。個別に相談が要るような場合であれば、個別に委員同士でやっていただいてももちろん結構ですし、私が挟まったほうがよければそのようにもいたします。ということで、一つの文章をみんなで加筆、訂正するという形でまとめ上げるということにしたいと思います。これが全体会議にかかるのは7月の最初のときでしょうか。

○河野課長 7月1日になりますので、事務局で遅くとも来週の火曜日ぐらいまでに皆さんにメールで送らせていただく。7月1日ですので、6月29日水曜日ぐらいまでには助言を確定いただければというふうに思います。前回お話しさせていただきましたように、クローズでやるということになっていますので、事務局から送らせていただくメールに全員返信でいただければ関係者に全部行き渡るとい形になります。それで、先ほどおっしゃられた16、17、19、20、41、43については、これは武貞委員と佐藤委員でドラフトしていただくということで、それ以外の部分について我々のほうでまとめて送っていただくという形にしたいと思います。

○田中委員 全員同胞返信で戻せばそれが積み重なって修文がどんどん積み上がっていく、そういうことでよろしいですか。

○河野課長 そうです。

○田中委員 いずれかのタイミングで主査の平山先生に、こういう形だといって、最後の確認の何かまとめていただいて、それをワーキングとしては承認というか、了解という形で最後7

月1日に上がってくる、こういう流れでしょうか。

○河野課長　そうです。大丈夫だと思います。

○平山主査　では、そのような手続で進めたいと思います。

そのほか何かありますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、長時間にわたり議論いただきまして、ありがとうございました。今日のワーキンググループはこれで終わりたいと思います。

午後5時10分　閉会