

インド国  
高速鉄道開発計画調査  
(開発計画調査型技術協力)  
スコーピング案

日時 平成 26 年 8 月 1 日 (金) 14 : 11 ~ 18 : 23

場所 JICA 本部 111 会議室

(独) 国際協力機構

## 助言委員（敬称省略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教  
岡山 朋子 大正大学 人間学部 人間環境学科 准教授  
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA  
田辺 有輝 「環境・持続社会」研究センター（JACSES）  
持続可能な開発と援助プログラム プログラムコーディネーター  
松本 悟 特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 顧問  
/ 法政大学 国際文化学部 准教授

## JICA

### < 事業主管部 >

上條 哲也 社会基盤・平和構築部 参事役  
今井 健 社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第一チーム  
企画役  
庄司 靖章 社会基盤・平和構築部 運輸交通・情報通信グループ 第一チーム

### < 事務局 >

長瀬 利雄 審査部 環境社会配慮 審査課 課長  
岩田 淳 審査部 環境社会配慮 審査課

## オブザーバー

高津 俊司 日本コンサルタンツ株式会社  
福間 孝雄 久心コンサルタント株式会社  
戸田 秀夫 株式会社復建エンジニアリング

午後2時11分開会

長瀬 じゃ、ちょっと議事進行という形で一応始めさせていただきたいと思います。それでは、恐縮ですが、田辺委員、あと清水谷委員、こちらのほうに質問とコメントをいただいていますので、順次出していただいた順に確認していただいて、それでもし追加のクラリフィケーションとかがあれば進めていただければと思います。よろしくお願いたします。

松本委員 すみません、遅くなりました。

長瀬 ちょうど今始めようと.....

松本委員 そうだったんですか。申しわけないです。

長瀬 一応3名そろったということなんですけれども、いらっしゃっていないお二人とも到着が2時半ぐらいになる。それくらいなんですけれども。

そうすると、もう主査、決めさせていただいてもいいでしょうかね。

松本委員 私に何かが来そうなんですか。

長瀬 いえいえ。ただ単に3名そろうまでという。

松本委員 実は私、若干の覚悟を持ちつつも.....。でも、これは25日なんですよね、予想では、全体会合。いつやる.....

長瀬 8月の全体会合じゃなくて、その次の9月の全体会合.....

松本委員 9月なんです。25がダメなので、それだったらダメだなと思って。

長瀬 逆に、9月の全体会合へ来ていただける方であれば、やっていただければと思います。9月5日です。

松本委員 9月5日。その日にマニラから戻ってくるのね。9月、全体会合は5日なんです。いきなり田辺君というわけにいかないし。そうすると清水谷さんになるという話で.....

清水谷委員 私も9月にちょっと出張がかなりたくさん入っています。

松本委員 助言委員会から助言委員会なんです。25日から5日までなんです。私が、よりによって。来週の月曜日だったらできるんですけれども。

長瀬 まとめていただいてもいいんですけれども。

松本委員 すごい量でしたからね、これは拝見して。

長瀬 すごい量です。

松本委員 今日じゅうに終わるのかなというぐらいの量ですよ。

長瀬 それは今日終えていただきますけれども。

松本委員 でも、ちょっと間に合わないんです。困りましたね。申しわけないですね。

長瀬 それでしたら、ちょっと.....

松本委員 石田さんと岡山さんがいらっしゃるのを.....

長瀬 じゃ、いらっしゃってから主査を決めていただくという形で、とりあえずま

ず質問を全部話していただいてもよろしいでしょうか。

松本委員 そうですね。つまり、自動的にはあのお二人のどちらからが主査ということですよ。

長瀬 お二人とも9月に来られないということになると、ちょっと皆さんで協議していただければと思います。

松本委員 そうですね。

長瀬 その点よろしく願いいたします。

松本委員 作本先生は大丈夫でしょうけれどもね。

長瀬 作本先生は今日いらっしゃらない。体調不良ということで。

松本委員 やたらちょっと縁が悪いですね、今回。わかりました。

長瀬 それでは、すみません、もう時間ですので、適宜1番から順番に質問、コメントの方から回答を確認していただいて、追加があればよろしく願いいたします。

田辺委員 じゃ、私は1番は特にないんですが、2番は、ちょっと質問の仕方が悪かったかもしれないですが、需要予測として、定量的にどういう予測をされているのかというのをちょっとこの質問では伺いたくて、需要予測の輸送密度であるとか、それから想定列車本数とか、そういったあたりを伺えればと思ったんですが。

今井 改めまして。本日で名称のほうが変わっているのですけれども、社会基盤・平和構築部という名前に変更になりまして、今名札の差しかえができておりません。そちらのほうで、運輸交通・情報通信グループのところでは企画役しております今井と申します。よろしく願いいたします。

田辺委員からの今のその2番目のところについては、定量的にどのように需要予測の妥当性を確認したかというご趣旨でございますか。

田辺委員 そうですね。

今井 この点について、定量的のところについて。

高津氏 調査団の高津でございます。

需要予測につきましては、一般的な4段階モデルで予測をしてございまして、一つは、原単位といたしましては、将来の人口フレームがどうなるか、それから州ごとのGDPの伸びがどうなるかということをしるんなものから集計をしてございまして、それらをもとにしまして、総交通量を航空、鉄道、在来線、高速鉄道、それから道路系でバス、自動車に配分をしてございまして、それらの中でアンケートをやります、いわゆる支払い意思額というものを、どの程度の運賃レベルであればどういう選択をするかというようなアンケート調査を行って、モデル等を設定してございまして。

以上でございます。

田辺委員 そうすると、既存の鉄道の容量を超えているから新たな路線をつくるという発想では今ないということですか。既存の旅客路線のキャパシティのオーバーが今後予想されるかどうかというのは、確認されていないんでしょうか。

高津氏 同じく調査団の高津でございますけれども。

将来的には容量を超えるというふうに予測されております。

田辺委員 その定の量的なデータを知りたかったんです。その、つまり、既存の列車本数が今何本あって、将来的に何年の時点で何本ぐらいになるから、線路の容量を超える可能性があるという予測というのは、されてないということですか。

高津氏 そこまではやってないんですけれども、今の高速鉄道のお客さんを在来線で運ぶには、容量がないという、そういうような検討はしたことがあります。速度が違いますが。

田辺委員 そうすると、ごめんなさい、後で代替案の検討のところ、つまり、要は、新線として建設する三つの代替案とゼロオプションと四つの代替案で今検討されているので、つまり既存の路線を使うかどうかという代替案についての妥当性というのが、ちょっと今の話の中からだと、それが妥当ではないというふうに言えないんじゃないかなと。

高津氏 ウイズ、ウイズアウトのケースでやってございますので、高速鉄道がないというケースはケーススタディーで試算はしてございます。

田辺委員 それはされている。高速鉄道がないというデータで、つまりキャパオーバーが起こるといふ試算はされてないんですか。

高津氏 ちょっとそこまでの分析はしてない。

田辺委員 されてない。

高津氏 はい。

松本委員 よろしいですか。今日初めて。

田辺委員 すみません。

松本委員 質問で、もしやっぱりコメント化する場合はこの間に……

田辺委員 この間に。

松本委員 ええ。この質問を受けて、コメントとして書きかえるという時間がありますので、もし今の質疑応答でコメントとして出したいというふうに考えていたら、田辺さんのほうでちょっと後でコメントを考えておいてください。1回終わってからそこに行きますので。

田辺委員 わかりました。

松本委員 いつの間にかあれですが。

じゃあ、すみません、岡山さんもいらっしゃらないので、次が22になってしましますが。私のところになりますけれども、私以外、それこそ石田先生も岡山先生もそうなんですが、清水谷先生もそうですよね。SEAについてはやや幾つかコメントがあると思うんですね。つまり、この案件でSEAって一体何なんだろうと。結局、F/S段階での代替案分析にちょっと毛が生えているぐらいにしか見えなくて、本当にSEAなんだろうかという疑問があったんですが、ここでご説明いただいたのは、参照しているイ

ンドのマスタープラン相当のものというようなことだと思うんですけども、ここについてはもう少し具体的に、どのぐらいSEA、つまり交通手段の選択肢である、つまり航空機であるとかいろんな可能性とかいう、全体の中からどのように計画を練っているかという。そのSEAの考え方が具体的に言うとうとうふうな捉え方なのかというのを、このビジョン2020とかの中にどう書かれているのかというのを、もうちょっとだけご説明いただいてもよろしいですか。

SEAってやっぱり今の運用の見直しでも議論になるところだと思うんですけども、どのぐらい上位のものを見るのかと。なので、やっぱり個別で、この場合のSEAはこういうふうに見ているというのを我々も理解していたほうが、多分ほかと比べるときにもいいと思うので、よろしかったら、この案件のSEAはこういう意味でのSEAだという点をもし今井さんのほうからご説明していただけるとありがたいんですが。

もっと言うと、「インド鉄道ビジョン 2020」等とそこで行われたSEAというのが一体何なのかなんですよね。こう書かれてしまうと、トートロジーで、じゃSEAはここはどういう意味なんですかってまた聞いちゃうので。

今井 おっしゃるとおりですね。

松本委員 どの程度のSEAなんですかね、ここで考えているの。

今井 すみません、今、手元にインド鉄道ビジョンのこの2020という、いわゆるここで示しているマスタープラン相当のものというのは、現物資料がこちらのほうになるので、即答のほうはちょっとできかねるところがあるんですけども。

松本委員 なるほどね。

今井 もちろん、SEAという言葉は使わせていただいていたんですけども、このところと言うところのものというのは、あくまでも今回は、いわゆるもともあった「インド鉄道ビジョン 2020」というものがマスタープラン相当でありまして、その後にプレF/Sという形でフランスのSystra社等々が行った調査があって、それを受けた形で具体的にF/S段階に進むというところを、今回JICAの調査のほうで担当させていただいております。いきなりF/Sのところじゃなくて、そのもう一つ整理をする、今までのもののプレF/Sであったりとかマスタープランに相当するものを、レビューするというような形の位置づけのところを最初にあって、それが第1段階、その後にF/Sというものを続けるのが今回の調査の全体的なスキームになっております。その中で、ちょっとここで確かに通常はSEAというと、じゃマスタープランと対になるというところが通常だと思いますので、ちょっとその表現ぶりのところについて、通常イメージするSEAだということを明記したところは、皆様のほうに少し誤解を与えたのかなというところはまず一つございます。

上條 重要な生息域を回避したとか、そういうことをやっているのではないの。大ざっぱなプランを2020でつくっているのだろうけれども、その中で重要なところはちゃんと把握して、そこは避けるようにしたとか。

松本委員 プロジェクトの代替案分析とSEAがごっちゃになっていると困るなど。つまり、どんなプロジェクトもゼロオプションを含めて代替案分析はするわけで、これはSEAとは呼びませんよね。

上條 それはもう認識しています。

松本委員 今の上條さんの場合は、どちらかという、私からすると、すごく代替案分析に近いご説明と。

上條 それはレベルによると思うのですけれども、回避できるかどうかの選択肢というのは上のほうだと思うのですね。

松本委員 すみません。清水谷さんが24番が同じなので。

清水谷委員 24番ですごく似たような質問をさせていただいています。実は、最初に事前に配られた資料の中で、そのジョイントフィージビリティ・スタディー・フォア何々とありますが、その1ページのところに、Purpose of the Projectというところで、このスタディーはmaster plan developmentであると書いてあるんですよ。それで、今回24番で回答をいただいたときは、master plan developmentって、マスタープランはやはり「インド鉄道ビジョン 2020」のものだと言われてしまうので。そうすると、今回の調査によって最終的にどういうレポートを出すのかちょっとよくわからなくなってくるのですけれども、そういう意味ではどういうことなんでしょうか。

今井 そちらのところですが、先ほどまずご説明いたしましたように、こちらのmaster plan developmentという表現のところですね、こちらの表現ぶりの問題なんですけれども、今回の調査の中では、ビジョン2020とそれからSystra社等が行ったブレフ/S、まずこちらのレビューのほうをさせていただくということになります。それが……

清水谷委員 ということは、逆に、今回いただいた資料は、それを、今おっしゃられたその一字一句、具体的にそういうことをやるというふうに書かれたほうが、誤解がないかと思います。

今井 申しわけありません。この点についてはちょっとこちらのところで、その表現ぶりのところについて誤解を与えるというところ、ミスリードさせてしまうようなところがありますので、それは申しわけありませんでした。

松本委員 では、そこはよろしいですね。

清水谷さん、引き続き25から28まで質問が。

清水谷委員 そうですね。結局、このSEAというのが何の計画作成に対して行われているのかということがよくわからなかったので、25番あたりも似たような質問をさせていただいています。これでは言葉はよくわかったんですけれども、一つちょっと気になったのが、私の理解では、一般的にSEAというのは、計画を策定するとき使用する環境社会配慮の手法であると。ですから、計画を立てるときにも、基本的にはスコoping段階があって、その代替案をつくって、その影響を予測して、影響の

重大性を見るというような形を、普通の事業のEIAと同じような形で行って、それに基づいて計画を一旦つくるというふうに理解しております。

そういうふうにいけますと、SEAと呼ばれているものがどういう計画と、きちんとワンセットになっているべきであって、EIAにおいても、EIAとそのつくる事業計画というものとワンセットだと思うんですけれども。今回ベーシックプランというものを策定されていたということで、今回、それを事前に送っていただいたんですけれども、そのベーシックプランというものが計画のタイトルのものではなくて、事前配付資料のジョイント・フィジビリティ・スタディ全体の中のCHAPTER4という形で出てきています。またそれがよくわからないんですけれども。ベーシックプランをつくるためにSEAをされているのであれば、ベーシックプランというものが一つの成果物という形になってもいいのではないかというふうに思います。

ちょっと前後しているかもしれませんが、そのあたりの、そういう意味では、ベーシックプランをつくるまでにどういう手法で何が終わったか、またそれから次のフェーズに行くときに何をどういうふうにされたか、それが基本的なEIAのプロセスのどれに当たるのか、あるいはSEAのプロセスのどこに当たるのかというようなところを、もう一度ちょっと解説していただけないでしょうか。

上條 すみません。僕、全部ちゃんと勉強しているわけではないんですけれども、ベーシックプランって多分、さっき言ったSEAのプランを意味しないで、使っているわけでしょう。

今井 そうです。高速鉄道……

上條 SEAより下のEIAレベルの、日本語で言うと基本的な考え方というのですか、ということ英語でベーシックプランと言ったので、これはSEAではないって思われたのではないですか。そこで誤解が起きているのではないですか。

今井 ですので、言葉のところについて適切どころが使われてなかったところというのは、委員の皆様の方からご質問とコメントのほうをいただきまして、ちょっとこちらのほうで改めて見た限り、必ずしも適切なワーディング、最初の冒頭でご説明いただいたような、master plan developmentであつたりとかという箇所のほうをこちらのほうでも、個々の表現ではやっぱりまさに清水谷委員の方からご指摘いただいた内容の質問が来てしかりですので、ちょっとそのあたりについてはしっかりと整理のほうをさせていただきたいなというふうに思っております。

清水谷委員 わかりました。それでは、私のほうは……

松本委員 あとは、EIAについての27、28については、この答えでよろしい。

清水谷委員 すみません、では27と28についてちょっと確認させてください。

今回のものが、鉄道事業がEIAのインドの国の法制度の中ではEIAの対象外であるということから、EIAは普通はされないんですが、今回、CRZの開発に当たってその解除が必要になるということで、EIAが逆に必要になってくると。ただし、28番で



似たような質問をしているんですけども、EIAが必要なんですけれども、そのEIAのフロー図というのは、国で定められたEIAプロセスは、別にそれに準じてやるわけではありませんということをおっしゃられるということによろしいですか。

今井 はい。

清水谷委員 ということは、どういうフロー図でやるかということは、しっかり独自のやり方で行われるというところであれば、それをまた見せて……

上條 多分、今のフロー図だって同じではないの。

今井 基本的には、全くEIAの手續に、例えばインドの中で定められているEIAの手續を無視して、単にEIAをつくりました、で、それを添付とするという意味ではございません。もちろん、基本的に今回、先ほど冒頭のほうにご説明いただきました、インドの国内法で鉄道事業がEIAの対象、やる必要はないというところにはなっていますが、EIAの手續のプロセス自体はインドの国内にございますので、一応それにのっとった形で進めていくというふうには考えております。

清水谷委員 はい。

今井 ご回答になっているでしょうか。

上條 インドの法律には定めてはないけれども、今回はそれに入れてもらって、やってもらっていると。インドの中でも、EIAの手續に沿って、全部承認はしてもらおうと。

松本委員 クリアランスもあるというのは、この29の作本さんへの答えですね。

上條 その環境省の承認までもらう予定だということです。だから、適用対象外だけれども、今回は適用にしているということです。

松本委員 なるほど。よろしいですか。

清水谷委員 はい。

松本委員 いらっしゃらないですね。このあたりでいらっしゃると、1番最初の項目だけは終わらすことができるんですけども。

長瀬 すみません、それで作本委員は今日ご欠席されます。

松本委員 そうですね。病気というか体調が悪い。

長瀬 作本委員の分もいらっしゃる方なるべくこなしていただくような形で。

松本委員 わかりました。

長瀬 全て残してそのまま助言となると、ちょっとそれでは大変なので。

松本委員 わかりました。29は今お答えいただいたのかなと思いますが。

この30の規則のところも、どういうふうにこれは考えたらよろしいんですかね。適用はされないという理解ですかね。今のようには適用はするという事なんですかね。この州ごとの調整という話なんです。後半へのお答えはそうかなったと思ったんです。適用されるということですよ。

今井 適用されるということで。

松本委員 この国レベルの……

今井 されない場合であったとしても、同様に適用していただくということでしょうか。

松本委員 そうすると、多分、ご回答のほうにも国レベルのアセス規制は今回については適用する予定というふうに書かれると、クリアなのかなと。

今井 わかりやすくなる。

松本委員 ええ。作本委員、ご欠席だとよくわからない部分があると思いますので。

今井 わかりました。

松本委員 その上で、州との調整も図りますというふうにお答えされれば、作本さんの質問には答えられているように思いますけれどもね。私がそんなこと言っていいのかよくわかりませんが。

今井 ありがとうございます。

松本委員 もしあれば、どうぞお二人から。

それから、31のこの日本の全国新幹線鉄道整備法のような高速鉄道向けの法整備ということについては、調査を行うので、どうなるかはわからないということですか。

今井 ちょっと現時点ではまだわかりません。

松本委員 逆に、作本先生の立場で聞くと、そういうのがない中で高速鉄道を先行させていいかどうかということは、多分ご本人は聞きたいところだと思うんですけども、そのあたりは、仮に高速鉄道にかかわる鉄道関連法がないということが調査でわかった場合に、どういうふうにするかなんです。

今井 もちろん、ありますありませんという、そこを調べるだけではなくて、では、あった場合には、それがどういうふうな問題点があるのかないのか、なかったらなかったで、どういうふうにしていくのかというような、こちら側の考え方をまとめて、必要に応じてそれはレポートの中に盛り込んでいくなり提言という形でという方向に、それが一つの考え方としてあると思います。

松本委員 そこまで今回の場合はちょっと回答に書いていただいて作本さんにお送りすると、多分、ご返答されやすいかなと思うので。

今井 わかりました。

松本委員 すみません。

今井 承知しました。可能な限り書き込めるところを書き込みたいと思います。

松本委員 主査でも何でもないので、勝手にいろいろやっておりますが。すみません。

よろしいですね。

32番は……。ああ、またこの話か。これ趣旨としては、ブネとムンバイの間の接続のことを聞いているというふうにご理解されて、このようにお答えになっているということですね。

今井 はい。

松本委員 7ルート、つまり6ルートに1個加わって、今は7ルートであるということ  
でいいということなんですか、この2020年。

今井 はい。

松本委員 これは答えになっているように思うんですが。よろしいですか、とりあ  
えずこんなような形で。私は少なくともこの32はお答えになっているかなという気は  
したんですが。

じゃあ、石田さんと岡山さんがいらっしゃらないので、代替案に引き続き行かせて  
いただいて、田辺さんの最初の質問が三つぐらいババツとつながっているの、お願  
いします。

田辺委員 33番はいいんですが、34番は、今、地図を見ると東から西へ入っていて、  
お答え、路線を延ばせるように検討していますということなんですが、そうすると  
360度回転させる、線路をぐるっとまた回転させるということなんでしょうか。ちょ  
っとどうということが可能になるのかが教えていただければ。

高津氏 調査団の高津でございます。

これにつきましては、プネのほうに行く案といたしまして、ムンバイの一つ手前に  
ターネ新駅というのがございますが、そこから分かれていくということで、ムンバイ  
に直接入らないで、プネからムンバイに行く方はそこで乗りかえをしていただくとい  
うか、または列車がそこで折り返すかということで、直接ムンバイに入らないよう  
な形を技術的には検討してございます。

以上です。

田辺委員 わかりました。そうすると、アーメダバードからプネに直接行く可能性  
と、アーメダバードからムンバイに行く可能性が一つの案としてあるのと、もしくは、  
ターネから150km区間、別途動かす可能性があるというあたりのお話ですね。わかりま  
した。

36番は先ほどちょっとちらっとお話ししたこととも関連しているんですが、都市鉄  
道等の列車本数が線路容量に近く運行しているということなんですが、具体的にどれ  
ぐらいの容量で、どれぐらいの列車があるので、オーバーしそうだということなんで  
しょうか。

高津氏 それは記載をそういうふういたします。

松本委員 いいですか。

じゃ、今、岡山さんいらっしゃったので、ちょっともう一度、全体事項のところ  
に戻らせていただきまして、岡山さん、今、質問の精査のところをやっています、岡  
山さんのは16からのところで、もし現段階でのJICA側からのご回答に対して追加の質  
問とかクラリフィケーションがあったら、ぜひよろしくお願いします。

岡山委員 19番は、現時点ではおわかりにならないということですかね。

今井 はい、さようでございます。

岡山委員 そうですか。

そうなると、20番のところだと、これが本件にはあんまり関係がないことではあるんですけども、工業排水なんですね。その排水処理施設がひょっとするとない、あるいは非常に未熟であるということでしょうか。グジャラートの付近ですね。

今井 その20番のところですか。

岡山委員 はい。

戸田氏 復建エンジニアリング、戸田と申します。自然関係をやってございます。

こちらの詳細は、このホームページ、ここ文献ございますけれども、こちらから引っ張ってこれたのがここまでの情報でございまして、具体的にその設備の状況等まではリサーチし切れてございません。いずれにしましても、今回の事業で直接これ以上の負荷をかけるとは思っては……。ちょっとこれ以上のものが現時点ではございません。申しわけありません。

岡山委員 そうですね。すみません。本件には直接は関係ない話です。ちょっと気になっただけで。すみません。ありがとうございます。

それから、じゃ21番までご回答、ありがとうございます。大丈夫です。

松本委員 よろしいですか。

そうしましたら、引き続き代替案の検討のところ、今、田辺さんのほうが終わりましたので、もう一度、岡山さんに戻って、48番からちょっとごらんください。

岡山委員 了解です。シンプルな話で、特にこれ以上は。結構です。

松本委員 50番なんですけれども、これまたさっきのところにも戻るんですけども、高速鉄道以外の輸送手段を含めた検討ということについては、もう一度確認なんですけど、これはビジョン2020ではやられているということなんでしょうか。

今井 こちらのビジョン2020については、インドの国鉄のものになっておりますので、ちょっと中身のほうは再度確認する必要がございますけれども。

松本委員 ここに書いていただいている交通モードの比較をされた調査というのは、2020ではない。

今井 ごめんなさい。SystraのプレF/Sのほうですね。すみません。

松本委員 これは他の輸送手段に比べて優位であるということについては、ご確認されているということなんです。そこって書かれていましたっけ、本文に。Systraのほうのレビュー結果みたいな。

今井 こちらのほうの。

松本委員 ええ。多分、これはさっきの清水谷さんと同じことだと思うんですけども、今やられていることが何かって言うと、お聞きする限りにおいては、そのプレF/Sもレビューされていますし、その結果どうだったかというのが書いてないので。

今井 申しわけありません、その点は。

松本委員 わかりました。

そうしたら、じゃあ51は同じことですので、52で清水谷さんのほうからお願いします。

清水谷委員 52から57まで私のほうの質問です。ちょっと今読んでいますけれども。

52番は、地図で見たときに1本の線にはなっていないんですが、それが大体どのぐらいの幅を見越した形のものなのか。例えば500kmもあるのですから、それを500kmで見れば、一つの線でももしかしたらものすごい幅があるようにも見えますし、実は何kmか幅を持たせているものかどうか。今回、メートル単位ではわからないということなんですけれども、具体的にどのぐらい、何kmぐらいの幅を見ておられるのでしょうか。

例えば、イギリスで高速道路の建設をやるときに、EIAに入る直前に、AとBをつなげるといったときに、かなり3kmぐらいの幅におきまして、そこから10数本のルートを3kmの幅の中でいろいろつくったりするんですよね。それで、そこに史跡があれば、そこを除いたりとか、そういう形で最適なルートを絞り込んでいくというようなプロセスがあって、今回500kmという長い距離の中で、どうやって1番最適なルートを絞り込んでいくかということにおいて、どういう根拠に基づいてあるいは調査の結果に基づいて、絞り込んできておられるのかということ、それがかなりぼやっとしている段階であれば、まだその線においてもある程度幅があるべきなんです、この線は非常に細い線に見えるんですけれども、それを中心に1kmあるとか5kmを大体見えていますとか、そういうようなものってあるのでしょうか。

高津氏 一応、技術的には1km、1kmで約2kmぐらいの幅の中で代替案等を検討しております。最適案につきましては、現時点ではもう少し精度を上げて、最適ルートにつきましては、詳細に今作業をまた進めてまいります。

清水谷委員 ありがとうございます。

では、53番ですけれども、今回500kmものルート、そういう長さがある中で、実際にオプションを見ると、1番違った、地図上で異なっているルートをとれているといっても、10kmぐらいしか離れてないんですよね。それで、そこまである程度1本に絞り込まれるその根拠というのが、あまりきちんと説明されていないような感じに映るんですが、どうでしょうか。ちょっとそのあたりを補足していただけないんですかね。

今井 すみません、もう一つのご質問の回答をお願いできますでしょうか。

高津氏 それでは、高速鉄道の場合、やはりターミナルの位置をどうするかというのがまず決まります。収益性等を考えますと、やはり既存の市街地、市の中心部というものになるべく入れたいということで、その辺のターミナルの位置をまずいろいろな条件等を加味しまして決めてまいります。ターミナルの位置があまり市街地から離れますと、やはり他の交通手段との競争条件から、なかなか収支採算が悪いということで、そういう意味で何十kmもターミナルの位置がオプションとしてずれてくるとい

うものはないと。

それで、今回の場合、比較的、地形的には平坦といいですか、日本みたいに大きな山があったりというようなことでなくて、比較的海岸線をずっと並行で走ってまいりますので、その間のオプションといたしましては、基本的には環境とか自然条件を考慮しまして、避けられるものは避けた中での比較ということになっておりますので、結果的にはこのくらいの差のオプションになったということでございます。

清水谷委員 わかりました。それは理解いたしました。

続けて、54番に関連しているんですけれども、代替案を作成するときに今回は三つのオプションで比較がなされておりますが、実は私、これまでワーキングの中でほかの案件のときに、例えばフィリピンのミンダナオ島のバイパス事業のときには、数十kmの間に三つぐらいに区間を分けまして、その三つの区間の中でそれぞれ三つぐらいの代替案を考慮すると、その区間ごとに1番いいオプションを一つずつとって行って、最適なオプションを最終的に決定するというようなプロセスがとられていました。

実は、同じような手法を、やはり500kmもあるものですから、できるだけ分けて、それをしっかり十分な議論ができるような形にもっていくことが、環境社会配慮のプロセスからいっても、そちらのほうが推薦される方法ではないかと思っております。そういった意味で、その幅をすぐに1本に落とされたといっても、例えば土地利用の図というのも今回あまり見せてもらえてなかったんですけれども、具体的に土地利用図などをしっかり市町村ベースの大きさに落としましたものでいきますと、かなり数km先、数十km先でもどのあたりを通過していくのが1番いいものかというもの、幾つか出てくると思うんですよね。

それを今回、ターミナルとターミナルを結んで、一直線で結ぶというような形で、そのターミナルとの間の部分というのがかなり議論としてできないような状況、しようと思ってもなかなかそういう情報がなくて、できないような状況になっておりますので、今後そのEIAの本調査をされるときに、実際には1本に見えたものでも、それを何本かに分けて、とりあえずもう少しその幅を持たせて、A、B、Cと振ってみたようなものをつくって、その中で最適なものをつくっていくような形で比較検討していただくことは可能かどうかというところを、ちょっと確認したいんですけれども。

今井 まず、今ご説明いただいた他の事例というところで、例えば道路であったりとか、それから例えば鉄道でも、いわゆる在来線と呼ばれる鉄道であれば、多分そういった手法というところは、委員がお示しされた方法というのは非常にとるべき選択肢であろうというところがまず一つございます。

ただ、他方、今回はいわゆる高速鉄道というところになりますので、やはり一定のスピード以上のものになってくるということですね、これがまず一つポイントになるのかなと思っております。先ほど調査団の総括していただいております高津さんのほうからもご説明いただきましたけれども、いわゆる都市と都市を結ぶというところ、

都市間鉄道ということになりますので、まずターミナルの位置というところ、これが決まるんでしょうと。もちろん、おっしゃるとおりA点とB点がございまして、そこを最短で結ぶのが1番、もちろん経済的にはですが、委員ご指摘のように、なるべく避けられるものは避けてやっていくというところ、そこはもちろん必要だと思っております。ただ、今回、高速鉄道ということで、そこにスピードが入ってまいりますので、そうすると、本来は真っすぐ行くのが1番いいのですけれども、ある程度避けるといっても、区間をあまりにも細切れにし過ぎたりとかしてしまうと、結局スピードが出せなくなってしまうので、高速鉄道ではなくなってしまうというところがまず一つございます。

それから、そういう要因がございますので、必ずしもほかの例えば道路であったり、いわゆる在来線と同じような手法が全て、可能な限りやろうという努力は必要かもしれないんですけれども、そのまず出発点というんですか、そこが違うというところはちょっとご理解いただきたいなと思っております。それを踏まえて、技術的にどこまでできるかというお話になってくるかと思うんですけれども、どれぐらいまでできそうなものなのでしょうか。すみません、技術的なところを。

高津氏 実際の作業といたしましては、図面上は真っすぐ見えてございますけれども、かなり遺跡的なものとか、そういう自然条件で避けられるものは避けるということで、高速性を確保しつつ、そういうものに配慮した形になってございます。

一方で、ここにございますように、区間ごとにいろんなオプションがございますので、それらにつきまして、組み合わせでケースを設定することは技術的には可能でございますけれども、一方で、インド側のほう、今回は共同調査でございますので、鉄道省の関係者の皆様、それから州の地元の皆様、それから環境のほうで環境の皆様にお集まりいただきまして、いろいろ議論をかなりの回数重ねてまいりまして、オプション1としましては、そういう中で1番皆さんの合意を得た案ということと、もう一つのALT2というの、その中で議論になった最有力の案ということで、ある面では典型的なものを三つにお示しをしてご議論をいただいたということで、実質的な作業といたしましては、まさに委員ご指摘がありましたような、マトリックスの組み合わせで作業としては進めてございます。

松本委員 ただ、今の清水谷委員の質問というのは私の50とも関係しているし、あと作本さんの58とも関係していると思うんですけれども、今回、この代替案分析を拝見した我々の助言委員会の方の委員の少なからずメンバーが思うのは、なぜこの四つなのかと。500kmもあるのに、なぜこの四つのオプションなのか、そしてその四つのオプションの比較検討がこれで十分なのか、この二つについて疑問を持っていることは確かなんですね。つまり、やっぱり少なくとも今ここでご説明されているようなことも、文案からは読み取れないというのも現実だと思いますので、多分何らかの形で我々としては助言として、その二つですよね、なぜこの四つなのか、そしてそ

の四つの比較はこれで十分我々、理解できるものなのかというところについて、それほどわかったわけではないということだけは、ちょっとご理解していただきたいというところですね。そこが共通しているのかなと思いますので。

今井 文章の書きぶり等々につきましては、こちらのほうもご理解いただけるような形で、もっとブラッシュアップのほうは今後していこうと思っておりますので、もしこういった表現を入れるとわかりやすいというようなところがございましたら、ぜひそういったところもご教示いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

松本委員 じゃ、清水谷さん、57までの中でもし何かほかにもあればお願いします。

清水谷委員 56、57は説明してありますので結構です。

岡山委員 いいですか。すみません。今のこの56、57のところで、61ページの地図がありますよね。これ、私のした印刷が小さいというだけなのかもしれない。もう少し、例えばターミナルの位置もまだ正確には決まっていなわけですね。でも、大都市間をつないでいくので、そこに駅が出てくるんだろうと思います。その想定は十分この中でそれはされているのだと思いますので、またもう少しさっきのこの56番の回答にあるようなものが、例えば橋がこの辺で、駅はこの辺でというのが、このルートの三つの赤と緑と青のところでのこの地図に情報を落とし込んでいただけると、もう少しイメージができるのかなと思うんです。例えば、これを見ただけでは、どこが地下に潜っているのか、どこが高架なのかもやっぱりわからないんですよ。

あわせて、すごく戻ってしまって申しわけないんですが、多分その中で、この高架の部分と地下の部分の組み合わせで、お金のことも概算では多分算出ができる段階にあるんじゃないのかなというふうにも思うんです。コストについてですね。なので、後から確定のときに言おうと思っていましたけれども、コストもこれに合わせた形で、概算でこんな感じになるので、ルートAが1番いいですねというふうなことが比較検討のところで書かれているといいのかなというふうにも思います。ちょっとビジュアルに落とし込んでいただけるとわかりやすいなと思うんですけれども。お願いします。

松本委員 ほとんどみんな縮小コピーしているのがいけないのかもしれないけれども。あまりにも。

岡山委員 いや、わかんないです。

松本委員 じゃあ。58は、作本委員のは先ほどちょっと私のほうでまとめさせていただいた視点だというふうに思いますので、私も同じことを思っておりますので、後でコメントという形にしたいなと思います。

では、引き続きスコーピングマトリックスのほうに移らせていただいて、じゃあ岡山さん、62、もし何かありましたら。

岡山委員 62ですかね。ごみ、廃棄物ですけども、2002年から廃棄物の一応法律ができて、あと、施設も進んでいるとあって、しかし現時点では全然把握ができてい



ないという。若干ちょっと心配ではあります。工事する前にやはりその処分先というものはきちんと確保すべきだと思っていますので。供用時のことはいいんですけども、建設中の段階での建廃あるいは土砂等々のフローはきちんと計画されるべきだと思うので。こんな廃棄物出るんですけども、どこに行きますというのは、きちんと記載されるべきだと思います。供用時は多分それほど廃棄物、実は出ないんじゃないのかなと思うんですけども、上條さんにはちょっと言いづらいんですけども、供用中、供用後ずっとの期間でいうならば、多分ホームであるとか車内であるとかから、それなりの廃棄物は今度、一般廃棄物的に出てくるので、それに関しても逐次、ここからここに運びますみたいなものがあるといいんじゃないかなというふうに思います。コメントだけ。

今井 ありがとうございます。

松本委員 63、64はこれでいいですので、65、66、清水谷さん、いかがですか。

清水谷委員 コメントについては理解したんですけども、ちょっと私のほうの質問の趣旨をもう一度説明したいと思うんです。

今回いただいたスコーピング案の65ページの部分ですが、スコーピングという意味を、それ自体を評価をする点数、スコアリングをするような感じの意味に捉えられているように見受けられました。本来、スコーピングというワーディングの意味するところは、これから調査をするときの調査範囲を絞るという部分を意味していますので、そういった意味としてスコーピングという言葉を使っていたらいいと思います。

その次に、66番のほうで、文章を読みますと、このステージの後にEIAが実施されるというふうにしてあって、実はEIAレポートの作成段階に入るというならわかるんですけども、スコーピングを含めて全てEIAのプロセスなので、そのあたりをもう少し注意深く言葉というものを使っていたらいいなというところなんです。

今井 その点は、先ほど来お話しさせていただいて、ちょっと言葉、ワーディングのところについては十分でなかったところがございますので、そこは十分ブラッシュアップしていきたいと思っていますので。

清水谷委員 わかりました。すみません。以上です。

松本委員 ありがとうございます。

じゃ、作本委員のところですが、実は私、これを今読ませていただいて、67は、これ回答になっているかどうかがよくわからないんですけども。作本さんはポジティブとネガティブの判断は何を意味しているのかとか、それは何を意味して、どんな立場からのネガティブなのかとか、こういう質問に対して、Tableのタイトルですか、それを改めますという答えなんですけども、これはどういうふうに回答になっているのかがよくわからないんですけども。

清水谷委員 65番の回答と一緒にしていますね。

松本委員 ええ。もしかしたら、何か。

今井 それはちょっとここは確認させていただいてよろしいですか。ちょっとひょっとするとこちらの手作業の間違いかもしれませんので。申しわけないです。

松本委員 そうですね。コピペを間違えたところにしたかもしれないという。

今井 申しわけございません。

松本委員 じゃ、ご確認……

今井 はい。させていただきます。

松本委員 ということで。

68もちょっと似ているんですが、これはそういう意味なのか。つまり、ALT1を前提としていることを説明するという意味で、タイトルをこう変えるということなんでしょうか。

今井 はい。そういうことです。

松本委員 69から、どちらかという自然環境面なんですけど、もし岡山さんとか何か、作本委員は今日体調不良でお休みになっているんですが、作本さんの質問に対して回答をごらんになって、回答になっているかどうかとかいう点はちょっとご確認いただけるとありがたいんですが。69はAであるということだからいいんですけども。

その次もいろいろ書いてあって、これはAにしますということでもいいですかね。土壌はBのままであるということ、それから、廃棄物もBという判断であるという。そこは変わらないという。

回答としてわかれば、この回答を受けて、やはり土壌はこうあるべきではないかというのは、作本さんのほうから出していただくということだと思いますので、とりあえず回答のほうに理解ができる要素が書かれていれば。

岡山委員 私の質問と関係するのは72番なので。

松本委員 大丈夫ですね。

岡山委員 はいそうですね。そこは……。正直、自然環境については私も不案内で、何とも言いがたいんですね。

松本委員 とりあえず大丈夫かな。

岡山委員 そうですね。

松本委員 供用後の河川の底質は大丈夫であるというか、影響はないというふうなのがまあ、それも。

岡山委員 地図も、すみません、きちんと自分で調べてこなかったもので、その前にいただいている環境全体の例えば水濁の状況であるとか大気汚染の状況が、この中のどこら辺なのかというのがちょっと確認をしてないんですけども、多分、500kmもあるので、地域地域で影響が違わないんじゃないのかなと思うんですね。だから、全体として一括でAとかBとかって振られるのも、実はちょっと逆によくわからなくて、何とも、すみません、ここ踏み込んでないんですが。工事は気をつけてやられるはずなの

で、そこは信用はしているんですけどもね。

松本委員 ここはいかがですか、やっぱり500kmもあるので、どこかに影響がありそうな場所もあるんじゃないだろうかって、そこを我々が500km分を……。

岡山委員 はかり知れないし、これは500km分をまとめて評価されてしまっている。ただ、例えば湿地帯を通るところは、高架に？ どうされますか。上に上げるんですかね。ちょっと水っぱいところを通るところがありましたよね。なかったっけ。

庄司 トンネルの案を考えております。

岡山委員 トンネルなんですか。

庄司 トンネルです。

岡山委員 そこは下を通すんですね。

庄司 そうです。

松本委員 やっぱりDという評価は結構重いわけですよ。数学でも解なしというのが1番怖い判断で、この影響はないと判断するのは勇気の要るところなので。

岡山委員 不明のCとDのは、あれは出さないな。

松本委員 まあここは……

戸田氏 戸田と申します。

マトリックスでDとかCとかで、ちょっとDの書き間違いが多々あったのは申しわけございません。表、もともと一つだったものを二つに割るときにちょっと作業ミスがあったのは、こちらのミスでございます。

あと、先ほどAとBのジャッジの話で、500kmという延長の中で、エリアごとに確かに重点箇所ございます。ただ、我々、考え方としましては、1カ所でもAの要素があれば、もうそのままAという判断でこのマトリックスは作成をしております。先ほどの保護区の話でも、1カ所だけ国立公園の横、間を抜けていくところがございましてけれども、その1カ所だけが1番近接すると。ただ、それだけでもAというような評価にして、基本的にはその考え方で全てをやっている。本来、エリアごととか考えあるかとは思いますが、計画、まだそこまで細かいところを詰めてございませんので、全体のこの線の中でいったらこのマトリックスと、そういうイメージでつけております。

松本委員 73の河川の底質については、でも、それでも問題はないというご判断ですね。

戸田氏 供用後ということで、あくまでも建設時、大規模な河川で橋脚を設置する可能性があるということで、今マトリックス、水質関係を挙げてございます。底質をいじるのは、基本的には建設時で、まずはロケーションとしてその情報があるかどうか。もしそれが攪拌するおそれがあれば、影響予測をしますし、状況としてそういった情報がなければ、詳細な予測はしないと。供用後はもうできただけということで、

そこについては、基本的には、ほかのところにも書いてございますが、建設時のインパクトが1番大きいという捉え方をさせていただきます。

清水谷委員 そのマトリックスの作成のところ、今回の事業というのは本当に500kmというところなものですから、通常のそういう開発事業と比べるとかなり規模が全く大きいものだ。それをノーオプションを含めて四つということで、それを単にA、B、C、Dというふうに、全部のルートを総括してAというふうにやることは、ちょっと逆に乱暴なような気がするんですが。逆に、親切な点を考えれば、DFRとか、そういう最終的に人が読まないといけないようなものが、何ページ以内に抑えるかよりも、何ページになってもいいから、しっかり詳しく書くべきじゃないかというふうに思うんですね。

ですから、細切れにできる部分、例えば都市部とそれから駅と駅を結んである程度農村部を歩いていくところは、その区間はある程度分けて、やはり特性が違う都市部と農村部は違うものですから、できるだけ区間を分けた状態で、そこでどういう影響が発生しそうなのかというふうに、もっと表をたくさんつくっていただいたほうが、評価する側というか、議論する側にとってもしっかり想像ができますし、この一つの表で、これ500km分入っていますと言われて、それを見るほうが、幾ら想像しても具体的に想像し切れないと、逆に漏れが出てくると思うんですけれども、どうでしょうか。その作成するドキュメントの分量において、ページはある程度関係なく、できるだけ詳しくつくっていただくというような方針というのは、とっていただけないでしょうか。

今井 その分量、確かにどれだけたくさんの情報のほうをお見せするのかということ、受け手側の立場に立ってみると、情報は多いほうにこしたことはないということ、それはおっしゃるとおりだと思います。他方、ではどこまでを出していくのかという話になりますので。ですので、読み手の方にとってたくさんの情報があるというところをよしとする方もいらっしゃるれば、それから、ある程度ちょっとまとまった形でお出しするというところもあると思いますので。今回は私どもはどちらかという後者の立場に立ってですね。ただ、先ほど戸田さんのほうからもご説明いただきましたけれども、まさにその500kmの中で1ヵ所でも、いわゆるA、B、Cの中で1番高い箇所があれば、それに準ずるという形で対応はさせていただいているというのが、まず今回の対応をさせていただいているところです。

あと、これをどれだけ分割化していくのかということ、確かに500kmということなんですけれども、どこまでの量を出していくのかということ、正直作業の問題もありますので、そこはその作業をいとわずにやるということはもちろん大事なんですけれども、当然ながら500kmのところ、どれだけのペーパーをつくっていくのかということ、そこはどこまでの範囲ということ、ご相談のほうはさせていただきたいなというふうには思っております。

松本委員 清水谷さん、ぜひそこはコメントを一言書いていただいて、何らかの形で。もう少しこの500kmという特性から考えられるマトリックスの書き方について助言をすることは、問題はないと思いますので、ぜひ。

上條 1点いいですか。上條ですけども。

調査をして、現状がどうだとかインパクトがどれくらい予想されるとかっというの、例えば一つの影響ごとに、この影響であれば、こことここ等にこんな影響がありそうだと、理由はこうですというふうにやっていくのだと思うのですけれども、ただ、このスコーピングマトリックスの段階で、もう分類しろって、多分10とか20とかになってしまうと、それはそれであまり意味がないと思うのですね。というか、また調査団もそれをつくれないと思うのです。まだ概要を見て、情報を集めて、大体こうかなくって書いているのがスコーピングなので。今みたいに分類してスコーピングを出せと言われると、それはそれでもう調べることになってしまうので。そうすると、Dのことまでやるのかということにもなるので。

私が思うには、スコーピングマトリックスはとりあえず1枚で、ばーっと見て情報を集めて、多分こうだろうとやってもらうので僕はいいと思うのです。ただ、ここで影響がA、B、Cになったことであれば、一応500kmをばーって見てもらって、危ないところはこことここ、それでこれはBぐらい、これぐらいになりそうだっていうふうに書いてもらえば、それに対して対策はこうしたほうがいいのではないかっという記述にすればいいのではないのでしょうか。場所も示すということで。普通示すと思いますけれども、影響、現状と予測をするときにですね。この場所とか何km地点とか、そういうふうに示すのだと思いますけれども。

岡山委員 同じ意見なんです。新しいことを追加で調査してくださいというお願いではなくて、今ご回答いただいたように、もう根拠がある話だと思って、既に調べられてきたことをもう少し詳しく教えていただきたいという趣旨なんです。なので、例えば 繰り返すのも申しわけない これをもう少し大きな地図で、もう少し細かくした上で、150ヵ所も例えば橋があるので、全部記載しろとは言いませんけれども、多少そこにポイントがあって、橋梁が例えばちょっと不安なのはこの地点ですというのが、で、ここ見てくださいというのがあると、なるほど、ここは例えば橋梁でこういうことが考えられるというのがわかります。ここの1ヵ所でもというところの1ヵ所が、工事がこうでこうなんですという、根拠を少しわかりやすく示していただければ、それだけで随分違うのかなと思います。

松本委員 岡山さん、途中なんですけど、私、主査っぽい振りをしてはいますが、主査ではないんですよ。

岡山委員 あれっ、違うんですか。

松本委員 ええ。実は今……

岡山委員 すみません。

松本委員 9月5日の全体会で報告があるんですが。実は私、9月5日、その日の昼ぐらいにフィリピンから帰ってくるので、ちょっと間に合わないの。実を言うと、石田さんか岡山さんというふうに今話が流れつつあり……

岡山委員 それが、すみません、私も9月は5日はまだマレーシアにまだ行ってて、すみません、帰国してないので、申しわけない、不在なので。

松本委員 不在ですね。

岡山委員 はい。すみません。

松本委員 清水谷さんは可能なんです？

清水谷委員 いや、まだインドネシアの出張があつて。

岡山委員 私はあしたからインドネシアです。

清水谷委員 9月の上旬に。それがまだ未定なんです。行くかどうかというところですよ。

松本委員 全部、JICA事務所をつなげますか。

岡山委員 クアラルンプールでつないでいただければ。

松本委員 さらに、1回目の田辺さんというわけにもいかず、どうしましょうかね、そこは。

長瀬 もちろん、今日とそのときと別の主査にやっていただくという、半々というのもありますので。

松本委員 ああそうですか。じゃ、今日主査はこのまま松本やれと。

長瀬 それは互選です。

松本委員 互選だそうです。何かここまで……。じゃあ、もう時間もあれですので、このまま当日主査は私のほうでやらせていただいて。

じゃあ、今日は肅々とそれでいきます。

74の作本さんの意見も今の岡山さんと似たようなところかなと思って、添付していただいた地図4も見ましたが、これでわかるのかなというのがちょっと。これってどういう地図だというふうに。ちょっとわかんなかったんです、この図。図-4がお答えなんです、供用後に一部影響ありのご説明として、この図-4というのをつけていただいたんですが、この図-4がどう……。つまり、この緑のここにかかっているところが少しありますよという意味なんですか。違いますか。図-4がこの作本さんの質問の回答であるというのが、これはどういうふうに回答になっているのか。少しかかりますよという意味ですか。一部影響ありということに……

戸田氏 戸田でございます。

答えから申しますと、かかりません。というものを図面としてはつけさせていただいてございます。本来、これCに近いもしくはDに近いという認識ではございますけれども、いかんせん、近傍National ParkとWildlife Sanctuary、近傍を抜けるということで、それを不確定でCにしてしまうよりは、安全側を見てBにしているというふうに

捉えていただければと。

松本主査 わかりました。

戸田氏 ちょっと相手が大きいという、そういうイメージで。ちょっと答えがずれておりました。申しわけございません。

松本主査 赤いラインですね。

戸田氏 そうです。図面上の赤いラインがハイスピードレール。参考までに、ちょっと他事業です。青はDFCとかが出ております。貨物鉄道でございます。

松本主査 ああそうか。それだからなんですね。

戸田氏 はい。でございます。

松本主査 わかりました。これはできれば まあわかりますかね、じゃあ。わかりました。ありがとうございました。

じゃ、75以降の、作本委員は今日来られないのかというか、石田委員は来られるんですかね。来られる。わかりました。じゃ、後で石田さんの時間をつくればいいのかということなので。

作本委員の75から80、ちょっとお読みいただいて、もし何かあればですが。ノット・アベイラブルという表記はどういうとき、今までどうしていましたっけ。A、B、C、マトリックスの中にこういう表記ってありましたっけ。

上條 Dでしょう。今まではDにしていたわけです。

松本主査 そうですね。C、調査していないじゃなかった。

上條 対象外になってしまう。

松本主査 調査が必要ある場合はCですよ。まだ影響があると思います。

福岡氏 社会環境を担当しています福岡です。

今まで何度かこういった助言委員会に出席させていただきましたけれども、そのときのマトリックスの順位点に関しては、これは工事着手前にはもう全て既に終わっていないといけないと。ですから、いわゆる計画段階で例えば大規模住民移転等をかけていきますと、Aという表記にしまして、建設中、供用中はノット・アベイラブル、いわゆるそれまでに終わってしまっているからという理解でもって、N/Aという表現を使っていました。それについて今回ご助言いただければ、考え方を統一したいと思っていますので、よろしくをお願いします。

上條 これはまた前にも僕が指摘した混乱がまた起きていると思うのですよね。影響要因で考えなければいけないのに、また時間のことだけで議論しているわけですよね。だから、ここの操業というのは別に時間を言っているわけではなくて、オペレーションが影響を発生させますかという意味ですよ。だから、それであればDですよ、これは。電車が走ることによって住民移転が発生するわけではないですから。その前の土地収用のときに起きるわけですから。だから、それは工事のところでAですよ。

岡山委員 供用時はDですよ。

上條 オペレーションで発生することではないですから。オペレーションで発生するのは騒音とかそういうことですから。振動とか。

岡山委員 工事が始まったときにはありますけれどもっていうことですね。

上條 そうです。だから、これはDです。

松本主査 今の上條さんのお答えは、JICAに向けてのお答えということですね。

上條 そうです。みんなに向けて。もう僕、何度もこれを言っているのです。

岡山委員 言ってますよね。

上條 コンサルタントの人に向けても。もう何度も何度も同じことを言っているのです。

松本主査 今のような対応の仕方です。つまり、供用そのものが住民移転を発生させないので、Dであるというふうに答えれば、作本さんの質問に答えているということですよ。

上條 多分、作本さんもまだちょっと混乱されていると思うのです。操業時にだっ  
てまだ何かあるだろうという発想ですよ。

今井 では、そういう形で修正のほうをさせていただきます。

松本主査 お願いします。

76は調査をされると。77も調査検討。78はCですよ、調査そのものですから。79もCにすると。

最後が、事故が大幅に改善され……。開業後の事故は大幅に改善、これは何と比べて改善されるんですか。高速鉄道はないんですよ。在来の事故が減るという意味ですか、これ。開業後の事故が大幅に改善され……。まあいいや。これは、でも作本さんの質問はそれではないので、まあいいです。

今井 在来線のところですね。

上條 在来線は在来線でまだ走るわけですよ、この高速鉄道が走ったとしても。

今井 走ります。

上條 だから、本当は比較対象ではないかもしれない。

今井 そういった意味ではですね。

上條 在来線がなくなって、全部高速だっていうならそうかもしれないけれども。在来線は在来線で走るわけですよ。

今井 走りますね。

庄司 その在来線が今走っている特急列車とかがどう扱われるかというのは、まだ決まっていないもので、具体的な議論がしづらいところではあります。

松本主査 そうですよ。作本さんは、それは無条件に自動的に改善されるわけではなく、やっぱり対策の効果として起きるものであろうというふうなコメントですよ。まあ質問なんですけれども、コメント。これはこちらではあんまり答えにはなっていないような気がします。



上條 事故に対して何かミティゲーションを考えなければいけないのであれば、多分Bとかになるのではないですか、そういうふうに考えると思うのです。事故対策を何か考えなければいけないと思うのであれば。事故は絶対発生しないというのだったら、関係ないでしょうけれども。考え方として。

松本主査 ちょっとこれは、じゃあ作本さんにもう一度ご検討いただくということ。すみません、時間があれになってきましたので。

環境配慮のほうにいかせていただいて、じゃあ田辺さん、最初の。

田辺委員 82番なんですけど、これ図-4でこの保護区を通過しないということは理解できたんですが、確認ですけれども、これはこの区間はトンネル区間ということによるしいんですか。これ、すみません、こっちのこの区間というのはトンネルですか、それとも……

今井 図-4のこのところですか。

田辺委員 はいそうです。

戸田氏 戸田でございます。

図-4に示しておりますところは、トンネルではございません。地上でございます。まだ正式に盛り土になるのか高架になるのかは、現在検討中ではございますけれども。

田辺委員 なるほど。

戸田氏 ALT1で挙がっておりましたトンネルの話は、あくまでもターネクリークのところか。

田辺委員 わかりました。そうすると、ごめんなさい、保護区は通過しないとはいえず、移動性動物の影響というのは起こり得る可能性がある地域というふうな理解。

戸田氏 ゼロではないと思っています。

田辺委員 ゼロではないんですね。

戸田氏 ただ、これは現在のロケーションですけれども、実際にはここ、もう国道も通過していたりとか、人為的な場所ではあるという理解ではございます。ですので、ここになら線は引けるという判断でございます。

田辺委員 わかりました。

松本主査 じゃ、清水谷さん、93、94と。

清水谷委員 回答自体は理解をしました。図-2～8というのは、今回いただいたこの辺でしょうか。今回のワーキングの資料として配付されている資料の図-2～8という意味でよろしいですか。実は、そのエリアというのが私のイメージとしては、図-4のようなかなり具体的な形といたしますか、具体的な地図に落としてあるようなものを想像して、例えばこの図-2とか図-3というのは、かなり200kmとか100kmとかいうことで、この通過するルートとエリアの関係がわかりにくいんですね。ですから、今せっかく図をつくっていただいたということなんですけれども、もう少しそのルートと境界でどのくらいの近くに何があるかというようなものを示していただくことは、

可能なんでしょうか。

戸田氏 戸田でございます。

現段階ではまだアライメント策定中でして、用意することはできますけれども、まだお示しする時期としてはもう少し後になってしまう。ほかの問いのところに工程で書いてございましたけれども、我々は今ファーストステージ、セカンドステージのセカンドステージに今入りたてのところでした、ファーストステージとしましてはここまでの成果にとどめているというのが現状でございますので。これはお許しいただけないかもしれないですが、ドラフトファイナル段階では間違いなくより詳細なものにはブラッシュアップ、図ってございますけれども。スコーピングの粗さと同じく、今の段階では大きい図面の粗さの中でベースラインを調査して、やっているというのが、我々の現段階の作業ではございます。

清水谷委員 わかりました。その場合、こういった地図情報がない ないに等しいと思うんですね、このようにあまりにも大きい大ざっぱなものになってしまいますと、今回の議論で我々のほうから出せる助言というの、かなり限られたものになってしまう可能性があって、ドラフトファイナルが出てきてからは、そうなる大きな変更じゃないですけれども、そのときにはかなりもう手を打てないような状況になりかねません。こういうところを調査してほしいというところを調査する前に、我々が言うチャンスがなくなってしまうんですね。そういう部分でちょっと懸念が残るんですけれども、何かいい方法ないですかね。

松本主査 少なくとも書き残すことは大事だと思うんですね。そのドラフトファイナルを我々が見るわけではないというか、必ずしも見るとは限りませんので。ドラフトファイナルに向けては、この段階では極めて非常に粗い地図を提示されていたので、細かい部分については例えば見落とししている可能性もあるということは、多分そこで伝えておく必要があって、ドラフトファイナルでそこはもしあるのならば、そこでしっかり議論してくださいというメッセージは残したほうがいいかなと思いますし、もちろん今から詳しい地図があればいいんでしょうけれども、ちょっとそういう感じでもないです。

ただ、先ほど来あるセンシティブゾーンであるとか、既に表記されているけれども詳しく地図がわからないのでという部分がもし個別に清水谷委員のほうであれば、恐らくそこだけにスポットを当てて拡大図を見せてもらうというのは、ありだと思うんですよ。ただ、500を全体でもっと細かくというのは、多分今から難しいと思うんです。もし、個別にこの地域というのがあればと思うんですけれども。

清水谷委員 気になるのは、やはり予定されている、計画されているラインの近くに、例えばその幅1km、2kmあるいは3kmあたりまでの間に、そういうゾーンがあるのかないのか。かなり騒音や振動等、それから何かの動物の移動の分断になったりというようなこともありますので、そのあたりが配慮できるかどうかということが懸念

されるようなところは、しっかり今度の調査を入られるときに調べていただきたいと思います。

今井 わかりました。

松本主査 この図-4みたいに、クローズアップできる場所があらかじめ指定できればいいんですけども。

では、引き続き、今、環境のところに行っていて、今、清水谷さんの93、94で、今日意外に大変なのは、作本さんがたくさん残していったのに休んでいるという。これが実は1番大変だということに気がついているんですが。

95番については、またこれは騒音の基準がないということですが、他国といってもどの国なのかもわからないし、これはどうされるんですか。95番。鉄道の騒音基準はないと。ないけれども、他国等の基準を参考にして書いてあって、この他国はどこだろうとか、この合理性がどこにあるのかがちょっとわかんないんですけども。例えば世界銀行の何とかとか、そうすると少し具体的でわかるんですが。

上條 これは日本の新幹線の基準を使うのですか。

戸田氏 戸田でございます。

世界の基準、高速鉄道、いろんな国でいろんな基準がございまして、それをどこをベースラインとするのか、これからの中で決めてまいります。ただ、インドの中でないという中で、何かしらの目標は設定した上でEIAをやっていくつもりではございますけれども、今の段階でお約束できないというところでございます。

松本主査 わかりました。じゃ、どういう基準を使うかもこの中で決めるということですね。

戸田氏 基準といいますが、F/Sの中で当然EIAスタディー、入ってまいりますので、予測評価、目標値の設定の中で他国との基準をもとに、どうするのかという予測評価をする予定でございます。

岡山委員 基準がなくても、前のほうにあったノイズ・アンド・バイブレーションのところ、基準は一応あって、しかも地点の測定値はあるので、ある程度は、例えば町中で昼間とよくある夜間で、夜間は走行しないとか、そういうような状況になろうかなというふうに想像はしているんですけども。これもやっぱりエリアによって違いそうですね。

戸田氏 戸田でございます。

これ、等価騒音の基準ではあるんですけども、日本でしたら一般的な環境基準という捉え方、あとは道路交通騒音、鉄道騒音、いろいろカテゴリーございましてけれども、インドの中では環境騒音というカテゴリーでの基準でしかございませぬので、これが使えるかどうかも含めて考えてまいります。

岡山委員 お願いします。

松本主査 96も多分同じで、まず、だから高速鉄道の法制度が不十分なのだから、

そっちが先でしょうというのが、どうやら作本さんの一貫したご主張で、しかも、今回の協力準備調査でないということも考えると、そういう要素は完全には否定できないのかなとも思いました。書かれている内容はわかったので、それでいいのかなと。

あとは、99番になって、これは図-4の説明って何度も出ているんですが、ここで初めて赤い線が本計画、青い線が出てきて……

今井 大変失礼いたしました。

松本主査 これは初出のところを書いていただいたほうがいいかなというふうに思います。

岡山委員 そうですね。ちょっとすみません。ここで、これをふっと見ていて、Figure13-4 60ページですね を見てやると、この上側の地図なんですけれども、赤いライン、ALT1でいっているはずなので。このグリーンのところをやっぱり横切っているように見えるんですけれども。どのあたりなんだろうって。すみません。

今井 すみません。これは地図がちょっと小っちゃいというのもありまして。すみません、そこは本当に申しわけありません。

岡山委員 誤解を避けるためにも、少し大きくしてパーツパーツにして、むしろ明らかにこの辺の工法はこうで、こんなルートですというのがあったほうが、今ある情報だけで結構ですので、お互いに誤解がなくていいんじゃないかなというふうに思います。これはどの辺？

今井 すみません。それは対応させていただきます。申しわけありません。

岡山委員 よろしくお願いします。

戸田氏 戸田でございます。

あと、一つ、すみません、この場で。99番のエコ・センシティブの話でございますが、こちらは、申しわけございません、図-4ではなくて、図-2と3の中にprotected areaとeco-sensitive zoneということで整理をさせていただいております。実は、申しわけございません、図-4は関係ございません。失礼いたしました。

松本主査 ということで、このご回答はここじゃないということですね、結論からいいますと。というか、99へのご回答はまだなされていないということですか。

戸田氏 図-2と3に示してござい……

松本主査 ここが違うだけなんですネ。

今井 はい、すみません。

戸田氏 そうでございます。2と3で見ていただけますとおり、遠い場所ですということ表現させて……。protected areaと合わせて図面をつくらせていただいております。

松本主査 わかりました。

戸田氏 そういうことでございます。

松本主査 じゃ、この赤い線は本当に関係なかったんですね。これはぜひ該当箇所

に移していただくとよろしかったです。

あとについてはどうですか。

岡山委員 100から102まではこのマングローブのことをずっとおっしゃっているんですけども、さっきも言ったようにマングローブ、湿地帯はトンネルだということでしたか。

今井 はい。

岡山委員 ということは、Figureでいうと13-4のこのちょうど緑のところ辺を突っ切っているあたりの場所になるんでしょうかね。デリーから……。

庄司 そうなります。両側に分かれている、緑の両側から両側の間をトンネルで抜けてしまいます。

岡山委員 これを見ると、緑のALT3がちょうど抜けているように見えるんですけども。避けているようには見えるんですが。

庄司 ALT3は陸地を走っています。

岡山委員 陸地なんですね。赤い既存のものも、ALT1も湿地帯を、特に海の下、抜けていくところがありますね、クリークを。ここが地下トンネルであるということなんですよね。これは多分、すみません、高架にしたり地上にするよりは、湿地に対する影響が少ないという選択肢なんだろうと思うんですけども。地質のことであるとか、それからやはり工事中に下をトンネルで掘っていくので、そのときに湿地に与える影響とかは、これから調査、あるいは 幾つになっていましたっけ ある程度は避けられないであろうという評価なんでしょうかね。

戸田氏 戸田でございます。

今回、実は後ろにAppendix-1ということで、ちょっと詳細、文字だけではございますけれども、多少加筆したものを添付させていただいております。簡単で申しわけございません。ALT1は、ムンバイの駅から、青い枠で囲ってございますけれども、あそこまで全てトンネルで抜けると。住民移転の概念からちょっと。このように青いゾーンが示してございますけれども、このムンバイの駅からターネクリークを越えまして、その先まで全てトンネルで今計画をしてございます。ちょっとこういったものを文章で今回資料ではおつけをさせていただきました。あと、先ほどの部分は、ちょっと見づらくて申しわけございません、実は切れてございます。こちらがNational Park、下の部分と上の部分と足してNational Park、この上がWildlife Sanctuaryと。その隙間を縫っているのが今回の事業でございます。

岡山委員 こんな拡大なんですよ。

戸田氏 あと、先ほどトンネル等のお話でしたが、これからのインテリム2に向けていく中で、今、地質調査等をやりますして、詳細な検討をしているという段階でございます。

松本主査 よろしいでしょうか。

岡山委員 はい。ありがとうございます。

松本主査 大分ちょっと時間が押しましたが、そうしましたら、社会環境に行かせてください。じゃ、田辺さん、最初のほう、いかがですか、大丈夫ですか。

田辺委員 特に、大丈夫です。

松本主査 私のところも、111、112、113はこれで構いません。

清水谷さん、いかがでしょうか。

清水谷委員 ステークホルダー会議の点なんですけれども、回答においては納得しておりますが、できるだけそういった弱者に対しての、あるいはマイノリティーに対しての特別な配慮というんですか、そこからきちんと意見を集められるような方法ができるだけとっていただきたいと思います。114はそれで結構です。

松本主査 114ですね。

そうすると、作本さんのがまた長くなっているのがありますが、115はRAPに示しますということですね。

116なんですけど、この2番目のところ、なんですけど、異議に対するヒアリングと質問の機会だけしかないというご指摘に対しては、世銀のOP4.12とJICAのガイドラインというふうになっているんですけど、これ具体的には異議に対するヒアリングと質問の機会だけで終わらずに、しっかり対応できるようにするという意味だと考えればいいんですか、ここは。

今井 はい。

松本主査 ということでよろしいんですか。

今井 はい。

福間氏 調査団の福間です。

苦情処理委員会を設置すると。それで対応していくということですよ。

松本主査 じゃ、これもそういうことでよろしいということですね。

117のアーファマティブ・アクション、これはつくるということですね。先住民族移転計画なんですか。またちょっと二つが一緒に合わさったような。先住民族開発計画ではなくて、先住民族の移転計画というのをつくるということ。住民移転計画とはまた違う。

今井 多分、言葉の間違いだと思います。

岩田 普通は先住民族計画案としていますので、申しわけありません、単なる表現の間違いです。

松本主査 移転はちょっと滑った感じ。

今井 すみません。失礼しました。

松本主査 じゃあ、先住民族計画ということですね、ここは。

118も非正規住民のこと、だから、これもまた移転が。

今井 すみません。

松本主査 よろしいでしょうか。

じゃ、ステークホルダー協議の、田辺さんのです。

田辺委員 ここは大丈夫です。

松本主査 岡山さん、124ですね。

岡山委員 簡単に言うと、ハイクラスな人たちのみということですよ、何となく出席されたのが。前のほうに、女性のもとも識字率が高くもないし、特に田舎ではほとんどないというのが書いてあったので。ということは、逆にこのステークホルダー協議に出てきている女性というのは、そこそこアップクラスな人たちなのかなというふうに推察されます。いたし方ないのかもしれないんですが、本当の意味での利害関係者あるいは関係当事者という意味では、よく言われているんですけども、母親代表みたいな感じであるとか、一般住民代表というような意味での女性という意味では、若干出席してないというふうにも考えられるような気もするんですが。仕方がないんですかね。

田辺委員 すみません。これプレF/S段階でのステークホルダー協議の結果をいただいた資料には書いていて、これからF/S段階でやるステークホルダー協議の、私の119番の回答は多分、これからやるF/S段階で、11県、2連邦直轄領でそれぞれ2回やるという話なので、多分いただいた資料に書いてあったのは、プレF/S段階でのステークホルダー協議の結果という理解でよろしいですね。

福間氏 福間です。

今回作成しましたのは、高速鉄道案の今日の策定段階のステークホルダー協議は、州レベルで行っています。会場のキャパ等もありますから、そういったことである程度全体をカバーすることはできないというのはわかっています。F/Sの段階でこれをディストリクトレベルと直轄領レベルに分けていって、そのときに岡山委員のおっしゃっていたような、もっと広くカバーできるような参加の仕方を通知をして、カバーしていきたいと思っています。

岡山委員 よく問題になるんですね。やはり識字の問題等々で、告知をそもそもどうすればいいのかとか、それから女性の参加は、特にイスラム圏などでは非常に問題になるんですけども、どうやって促すかとか、結構、すみません、ここは工夫が必要なんだろうなと思って。無理は申し上げませんが、できる限りよろしく願います。

松本主査 じゃ、125は清水谷さん。

清水谷委員 125のほう、回答をどうもありがとうございました。新たなグラフを作成していただきまして、これでよりわかりやすくなりました。今まで年齢別になっていたところを、職業、occupationごとに分けていただいて、どういう意見が多かったかということがわかってきたと。今度は逆に、こういった今までの意見の傾向がありますので、ドラフトファイナルレポートといいますか、次のフェーズに向けては、

この特徴、どういう方々で、どういうところに懸念されているのかというところをベースに、もっと深く協議していくような形をとっていただければと思います。

松本主査 じゃ、作本さんのはお答えになっているかと思いますが、これ民間の方の欠席というのはどうなるんですかね。欠席というのは、皆さんお仕事あるし、来られなかったという、そういうような感じなんですか。

福間氏 これ、欠席された方に理由までは問い合わせしていませんけれども、わめいたんだけど、やはり普通の日だったのがちょっとよくなかったかなと思ってますけれども。民間の方、普通の方の欠席が目立ったと。そういう……

松本主査 企業とかNGOとかいろんな……

福間氏 NGOの方はある程度ご参加ありました。

松本主査 ああそうですか。わかりました。ありがとうございます。

じゃ、あと、その他のところで田辺さん、二つですが。

田辺委員 先ほどの回答とも重なっているんですが、確認ですが、この2回やるステークホルダーのうち、いわゆるインドの国内法の環境アセスメントプロセスでのパブリックヒアリングのプロセスというのは、どっちに当たるんですか。それは特にそういう位置づけ的なものはないんですか。

福間氏 今回のF/S段階で行うのは、JICAのガイドラインに基づいてやろうかと。今、田辺委員ご指摘のSIAでしたっけ、インドの環境のガイドライン、それにつきましては、D/Dの後、もう一度測量をかけて、それから影響幅、そのときは完全に設計も終わっていますから、それを特定して、本当にアブソリュートに示される状況になってからやっっていこうと。そういった手順が1番いいんじゃないかなというふうに思っております。

松本主査 よろしいですか。ありがとうございました。

時間がかかりましたが、これで一通り終わったけれども、石田さんはまだですが。とはいっても、ちょっとだけ深呼吸する時間が必要だと思いますね。4時まで休ませていただいて、コメントをつくってと。石田さんが来られたら、その段階で石田さんのところもということですが、質問というよりは、もうコメントをつくりながら石田さんには追加でというふうにしたいと思いますので。

じゃ、ちょっと5分間休憩です。

午後3時55分休憩

午後4時04分再開

松本主査 じゃあ、最初からいきたいというふうに思います。

本当、石田さん、来るのかな。すごいな、今日は。1番コメントの多い2人が不在というままやっているわけで。困ったな。

じゃあ、最初、田辺さん、二つ質問ありましたが、これは何かコメントにしますか。

田辺委員 ここでコメントにするか代替案の検討の中でコメントにするか、ちょっ



と考えたいと思いますが、いずれにしてもこの代替案を検討する上で、既存のインフラがどこまでキャパシティーに限度があって、どこまで使えないのか 使えないというか、いわゆる新設の線路が必要なのかというところのやっぱり根拠は、まだ明確ではないかなという。

松本主査 2番目ということですね。

田辺委員 ええ。2番目です。

松本主査 2番目、ちょっと文章で言っていただけますか。

田辺委員 これは文章で言うんですか。

松本主査 文章で言わないと。2番目をコメントに変えて。

田辺委員 既存の路線の活用可能性……。何でしょう。

松本主査 つまり、新しい線路ってということなんですね、これね。新規の鉄道が必要であることをもう一度やっぱり需要予測から説明してほしいということじゃ……。

田辺委員 そうということですか。

松本主査 そうですね。新規の鉄道が必要であることを ああそうか。既存の鉄道のキャパシティーと需要の関係から説明してほしいと。

田辺委員 そうです。

松本主査 新規の鉄道が必要であることを、既存の鉄道のキャパシティーと将来の需要予測から説明することという。

田辺委員 そうですね。ありがとうございます。

松本主査 これはある程度可能だということはさっきおっしゃっていた。いいですか、これで。

田辺委員 はい。

松本主査 じゃ、2番はこれでよしと。1番はいいですね、じゃあ。

田辺委員 はい。

松本主査 1番はコメントにしないで、なしと。

じゃあ、岡山さん、16から。

岡山委員 16は言わずもがななので多分いいんですが、17ですね。

松本主査 16はなしですか、それとも……

岡山委員 はい。

松本主査 なし。

岡山委員 なしで結構です。というか、すみません、新幹線のイメージでいいんですか、これ。今さら申しわけないんですけども。

今井 新幹線のイメージで結構です。

松本主査 TGVのイメージは持たないほうがいいです。

岡山委員 TGVじゃない。まあ似たようなもんです。ですよ。であれば、車両の中身のことはもう言うまでもないことだと思います。

17なんですけれども、やっぱり排ガスが主たる原因の一つであるということですので、例えばなんです、コメントのほうなんですけれども、両州ともPM10による大気汚染が深刻であると。主たる原因の一つは自動車によるものなので、鉄道施設の意義をその観点から追記するといいいんじゃないかなというふうに思うんですが。そういうコメントにしたいんですけれども。すみません。両州ともPM10による大気汚染が深刻である。ここをちょっと消して……。

松本主査 そうですね。左側に。

岡山委員 そうですね。左側にちょっと書いてもらっていいですか。深刻である。その次の文章は、主たる原因はちょっと消して、主たる原因の一つが自動車によるものである、鉄道施設の意義を本案件の意義として追記することみたいな。まで言っちゃっていいですかね。

松本主査 すごく親切なコメントですね、これ。

岡山委員 親切ですよ。でも……。

松本主査 これは、つまり、PM10の大気汚染の対策とこの事業の関係性について述べることと言ったら、ここを書くことになるということじゃないですか。そういうわけではない。

岡山委員 まあいいのかな。どこに書くかという、ちょっとまた問題になっちゃうんですよね、確かに。

松本主査 あまり自動車にこう……。まあいいですよ。

岡山委員 まあいいか。

松本主査 そうしますか。

岡山委員 すみません。これは最初のところは、バックグラウンドプロジェクトとかその辺、またはあるいはパーパスのあたりに、ちょこっと触れられているといいのかなと思ったぐらいなので。逆にJICAさん、どうですかね。要らないかな。

今井 できればなしで、ありがたいかなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

岡山委員 要らないかなとか。気持ちとしてはそういう感じになる。

松本主査 何か書いてなかったでしたっけ。特には書いてない。

岡山委員 特には書いてないんですよ。

松本主査 特には書いてない。

岡山委員 そうなんです。実際問題、結構、大気汚染ひどいので。データだけですからわからないんですけれども。データ上はですよ。

松本主査 ただ、自動車云々かんぬんまでコメントに書くと、全体会合ではいろいろと……

岡山委員 そうですね。言われますね、きっと。

松本主査 ちょっといつもとは違うかなという気はしますけれども。

岡山委員 言い過ぎですかね。

松本主査 ありましたっけ、こういうタイプのコメントというのは。

岡山委員 何とも言えません。

松本主査 いや、まあいいですよ。じゃ、これでいきますか。

岡山委員 すみません。あくまでアドバイス、助言としてありますので。するとよ  
いぐらいでもいいんですけども。

松本主査 下は消していいですね。自動車によるものであるというのは。

岡山委員 はい。

松本主査 18はいいということで。質問ですね。

岡山委員 18はわかりました。

松本主査 いいですか。

岡山委員 住宅地域でもやかましいですね。よくわかんないですね。

松本主査 19。やはり廃棄物は何か、一元……

岡山委員 これは、すみません、調べたほうがいいと思います。ただ、スコーピン  
グのところで廃棄物のことを再度言っていますので、そこの……。

松本主査 じゃ、ちょっと場所は後で考えますか。

岡山委員 はい。場所は後で考えます。これはちょっと後ろに持っていきます。す  
みません。ここでは言いません。

松本主査 じゃ、スコーピングのところで書くということで、ここはいいという  
ことですね。

岡山委員 はい。

松本主査 じゃ、一旦ここのは消していいと。

岡山委員 ここでは結構です。

松本主査 じゃ、これは消しましょう。

20番ですか。

岡山委員 20番、ここも結構です。それから……。

松本主査 21番。

岡山委員 21番、ちょっと使っているとはびっくりですけども、結構です。本件  
には関係ないですね。

松本主査 いいですか。

岡山委員 はい。

松本主査 22番は、このまま残させていただきたいなと思うんですよね。狭過ぎる  
というのでいいですよ。私は狭いような気がするんですが。まあそこはなくしても  
いいか。本案件においてSEAをどのような概念として捉えているかを明記すること  
でいいです。上はまあ……。

23番はこのままお願いします。

それから、清水谷さん、24から。

清水谷委員 これは、説明をしていただいたのでわかったんですけども、どうしよう。文章は少し修正されるということでよろしいですね。説明も加えられるということで聞いておりますので、これ私のところで落としても、22番でひっかかってくるので、私のほうは落とさせていただく。

松本主査 25のほうが重要なんですかね。

清水谷委員 そうですね。

松本主査 つまり、いただいた紙の4ページ目のOverview of Environmental and social considerationsのこのところがわかりにくいという話が、24と25、共通しているということでもないんですかね。

清水谷委員 はい、そうですね。ちょっとわかりにくかったんですね。ですから、どういうふうに助言を起こしていいかが思いつかないんですけども。

松本主査 Purpose of the Project is a master plan developmentというのは、違うということでしたよね、さっきのでいくと。そうすると、そこは残さないとあれですよね。

清水谷委員 そうですね。では、このプロを.....

松本主査 このプロジェクトの目的について再度検討することということですかね。そうすることによって、このPurpose of the Projectの書き方をもう一度見直してほしいということで意味が通じれば、それでいいんですね。これ実際はどういうことなんでしたっけ。何になるんでしたっけ。実はフィージビリティースタディーなんですかね。

今井 平たく言うと、フィージビリティースタディーになります、最終的には。そのフィージビリティースタディーをする中でも、フィージビリティーに対してのその前段階として、今までやってきたプレF/Sであったりとか、今までの調査のものをレビューをして、それでフィージビリティースタディーのほうにつなげていくということになっていきますので。再度検討するというふうに言われると、根本的に全部間違っていて、もう一度、全部一からって。先ほどちょっとご説明させていただきましたように、ちょっとこちらの表現ぶりのところで誤解がありましたので、記載につき見直しをするとか、何かそういった表現に変えていただけるといいと思うんですけども、いかがでしょうか。

岡山委員 これというのはF/Sをやっているんですね。フィージビリティースタディーって書いてある。

今井 目的の記載の書きぶりですね。ここの書きぶりがちょっとおかしな書きぶりになっていたのではという意味です。

松本主査 マスタープランとなっているから、マスタープランはもうできているという、そこですね。

今井 はい。

松本主査 記載方法について再度検討する。これならばいいですね。

清水谷委員 これでフィージビリティースタディーをされて、最終的な成果物というのは、建設計画をつくる。

今井 まさにフィージビリティースタディー……

清水谷委員 スタディーをして……

今井 で、提出をすると。

清水谷委員 最終的に建設計画をつくるということですね。わかりました。

松本主査 だから、25ですか。25も少々似ているところもありますから。これは、つまり、ここで何をするかをもうちょっと明確にしろという話でしたっけ、さっき。

清水谷委員 そのときは、ファーストステージ、セカンドステージって、それぞれステージが分かれているということ、そのファーストステージがあたかもSEAで、セカンドステージがEIAに入ってきているというような形に見えたので、それが先ほどの説明では、もうファーストステージ、セカンドステージって書いてあるんですけども、それを二つ含めて、それが一連のEIAのプロセスだというふうに説明の中で理解をしましたので。

松本主査 ここはどうしましょう。これは第1に、(1)の2) Scoping of the proposed planがわからんというのが明確なところですよ。これで、私たちが今やっている作業がこれなのか。Scoping of the proposed planってこのペーパーのことですか。

上條 僕の理解では、多分これはScoping of the proposed projectではないのですか。この段階で提案されたプロジェクトのスコーピングをしますということが2)なのではないですか。その後、プロジェクトについてEIAとRAPをつくり出すというのが2)なのではないですか。これ多分、日本語を訳してこうなっているのかなという気がするのですけれども。だから、ここでプランという言い方をしているので、みんなこんがらがった。

松本主査 回答では、それはご指摘のとおりで、これは2)に動かしますって書いてあるので。

上條 だから、みんなぐるぐるし出したのです。

松本主査 このやっぱり2)のスコーピングが何を指しているのかは、確かにまだよくわか 清水谷さんはわかりますか。

清水谷委員 ですから、説明の中では、スコーピングが結局フィージビリティースタディーをするに当たってのスコーピングをされているということですよ。ですから、ちょっと英語が……

今井 すみません。

清水谷委員 多分、書き方がね。

今井 非常に稚拙なところが多々ありまして、それは申しわけありません。

上條 このScoping of the proposed projectが(2)の最初に来る、本当は、1個下に。セカンドステージの下に来る。

庄司 ここの間にスコーピングってございましたね。すみません、この絵です。4ページの下絵にある。このスコーピングをちょうどファーストステージの最後ぐらいからセカンドステージへまたがっているのですけれども、これを指しておるものでして……

上條 その2のほうに行っただけですか。セカンドステージに書いたほうがいい。

庄司 ポジシヨンのにはセカンドステージのほうが大きいので、そちらに動かしてもいいかなというところではございます。

松本主査 そうすると、やっぱり第1ステージというのはSEAだったということですよ。

上條 第1ステージは、データコレクションだった。

清水谷委員 データコレクスですよ。EIAをやる1番最初の情報収集のことで。

松本主査 そうすると、この上の(1)の表現のSEAはどう考えるんですか。アプローチだから、アプローチなのか、これは。

今井 SEAではなくて、SEAアプローチという。すみません、本当に表現ぶりの話なんですけれども。申しわけありません。

清水谷委員 多分、もうSEAという言葉は使われないほうがいいと思います。

今井 はい。承知しました。

松本主査 それ使わないと、私の質問の意味が。

今井 では、そのほか先ほどのところを消していただくということで。

松本主査 いやいや、消さなくていいですけれども、結果的にドラフトファイナルになると、SEAという文言が消えるということなのかなとは思いますが、よくわからないようになってきましたけれども。

じゃ、ここも……。じゃあどうしますかね。ここについても実際に即して再度整理をするということでもよろしいですかね。

清水谷委員 はい、そうです。実際に即してです。

松本主査 6のOverview of Environmental and social considerationsは、実際のプロジェクトの進行にのっとって再度整理をすることということで。

清水谷委員 ありがとうございます。

松本主査 記述についてですね。

清水谷委員 記述のほうについて。

松本主査 この記述については。

清水谷委員 ありがとうございます。

松本主査 そういうことにしましょう。の記述はでもいいんですかね。まあまあそこはちょっと。日本語がおかしいと指摘をする人がいますから。

岡山委員 すみません、ちょっと確認させてください。これでいうと右側の回答のほうなのですが、現段階ではこのファーストステージ、第1段階が終わって、これはデータコレクションと、言うなればプレF/Sの段階だった……

松本主査 そうです。

岡山委員 ですよ。なので、この後の実は回答で何回か出ているF/S段階ではやりますというのは、第2ステージでやりますということですよ。DFRはそれのDFRということですか。

松本主査 そうです。

岡山委員 ありがとうございます。

松本主査 F/SのDFR。そのF/Sを第2段階と呼んでいる。

岡山委員 そうということですね。了解です。

今井 そうということです。すみません、言葉づかいが統一できておりません。

清水谷委員 多分、一般的なEIAのプロセスの最初から最後までのプロセスと、JICAさんのほうで行われているこのプレF/SとかF/Sというのが、きれいにしだすと終わりがそろってないんですよ。そろってないというか。多分、そのあたりで誤解が生じたりするんじゃないでしょうか。

上條 関係者というか、人によってまだ理解にむらがあるのですね。SEAといっても、みんなが頭にあるSEAがちょっとずれている。

松本主査 そうですね。なので、記載していることが我々にとって蓄積だと思うので、そのずれも紙にならないと見つけられないので。

よろしいでしょうか。じゃ、26をお願いします。

清水谷委員 26は結構です。

松本主査 はい。27。

清水谷委員 27、質問でしたので、これで理解したので、27、28を通して結構です。

松本主査 よろしいですか。

作本さんののは作本さんに聞くということでもよろしいですか。

長瀬 とりあえず、先ほど回答にはなっているというふうなことをいただいたと思いますので、助言としては残さずに、作本委員のところを切り出した一覧はつくって、資料として協議させていただきたいと思います。

松本主査 作本さんのほうで回答を受けて、コメントにしたいものがあるかどうかというのは、メールで聞くということだと思います。

では、引き続き代替案のところへ行きます。33番、田辺さん。

田辺委員 これは多分ほかの方のところにもうちょっといい表現があったので、33番はカットします。

松本主査 どこかに相乗りするということですね。

田辺委員 そうですね。34番も特に必要ないのでカットします。35番もカットしま

す。36番は、既に2番で言っていることと同じなのでカットします。

37番は、表現を変えたいんですが、代替案検討においてということはカットしてください。車両基地の立地場所の環境社会影響を慎重に検討することです。

松本主査 立地場所を検討するんじゃなくて、立地場所の……

田辺委員 車両基地の立地による環境社会影響を……。

松本主査 立地による環境社会影響を慎重に検討すること。

田辺委員 はい。

松本主査 車両基地建設には大規模な土地取得が必要であることから、車両基地の立地による環境社会影響を……

田辺委員 すみません、土地取得の取得をカットしてください。土地が必要になる。それでいいです。

松本主査 大規模な土地と環境社会影響ってどうつながっている。向こうだと何となく いいのか。用地を有効活用する。取得を取るというのは、どういう効果があるんですか。

田辺委員 取得をするかどうかはわからないんですが、既存の土地を活用することで軽減する方向で検討しますというふうなことなので。

松本主査 わかりました。

じゃ、38番。いないのか。

ずっと飛んで、岡山さんの48からですね。

岡山委員 49ですね。すみません。ちょっとその前にずらずら読んでいた石田委員の38番のところでも、建設については言われているんですね。

松本主査 石田さんのところは結構重要なんですけれども。

岡山委員 そうなんですよね。

松本主査 何分、ご本人が。

岡山委員 49番は残させてください。どうしようかな。代替案、ALTどっちでもいいんですが、A、B及びCそれぞれの建設コスト計算及び比較を……

松本主査 代替案A、B、C。

岡山委員 そうですね、A、B及びCですね。それぞれの建設コスト、工事費 どっちでもいいかの試算ですね。試算及び比較をF/S時には行い、DSRに記載すること。本当はこのスコーピング案に記載があるほうが望ましいと思うんですが、間に合いますか、概算でいいんですけれども。

上條 F/S調査時だったら出るのでしょうか。

岡山委員 それは出ると。それはもうそう書かれているので、多分F/Sでは絶対出ると思うんですけれども、要は、これスコーピング案なので、1、2、3とあって、1が1番いいですねと言っているのに、コストのところは何もないというのは、ちょっとあまりかなという気もしないではないんです。



上條 これは事後的に書いてもいいですか。

岡山委員 はい。

上條 今は書けないという事情があるらしいのですけれども。要するに……

岡山委員 物理的に書けないわけじゃなくて。

上條 物理的にも書けないらしい。ちょっといろいろ、大き過ぎて想定も大変という。

岡山委員 逆に、そういう想定が既にされていて、数字を丸めることができないんですかね。

上條 数字自体も出せないでしたよね。その想定自体も大変という。事後的に書いてよければ、それは書けるのです。

松本主査 その理由についても書けない。

上條 いや、知らないです。

今井 あと、距離が長いので、そこは例えばちょっとほかの短い距離だと、10%ずれてもそんなに変わらないのですけれども、それこそ500km、先ほどお話出ていますけれども、10%ずれるとなると、とんでもない金額に変わってくるので、そういった意味で数字を載せるということになってくると、いわゆるよく丸めてというところで、もちろんわかるんですけれども、なかなかそこが出しにくい。この数字が本当にいいんですかという検証を出していくと、やっぱりそこは相当時間がかかっていくという事情はあるんですね。

松本主査 ここは書いたほうがいいんじゃないですかね。普通に見ていたら、何でコスト比較がないのと思うので、そういう事情……

岡山委員 というか、最終的なところのこの書きっぷりが、以上を総合的に勘案して1がいいですねって書かれているので、選択要素としてはコストが結構重要なファクターなのに、そこがまるっきりないというのもちょっと納得しがたいところがあるんです。おっしゃっているとこともわかって、例えばコメントの56番ですと、こういうところによろしく、例えば99kmのうちに河川を渡るところは18kmあたりとあって、150ヵ所、橋がありますというふうに、少し細かく書かれているので。こういうところから多分はじいていくんだらうなと 単純に言えばですよ。それも多分ある地点の橋梁とあるところの橋梁は多分値段が違うとか、そういうことをおっしゃっているわけですよ。

今井 はい。だから、一概に、例えば100mの橋梁を仮に1億円にしましたというところで計算していったとしても、実際にふたをあけてみると……

岡山委員 誤差が相当出てしまう。

今井 全く数字が逆転してしまっているということが多分あり得ると思いますので。

岡山委員 なので、ちょっと怖くて出せないということなんですね。

今井 そうですね。そうになってしまうと、その時点でのそれがとやっぱりなってし

まうので。

岡山委員 とはいえ、やっぱり1が1番いいですねというのは、環境のこと、それから移転のことも考えてもあるし、コストも多分入れられているんですよね。

今井 いや、本当にまだ……。

岡山委員 じゃ、実は、コストがこの今回のスコーピングの段階では、比較としては使ってないということですか、コストを。

上條 100%は使ってない。

今井 ですので、コスト計算を現在作業中ですよというのは、まさにこれからもやっていくということになりますので。

岡山委員 でしたら、すみません、ここは正直ベースで、代替案1がいいですよというところ、以上を勘案して1がいいですねというところに、ただしコストは勘案していませんというふうな……

今井 注意書きというか、一文を入れるということで。

岡山委員 があるほうがいいのかと思います。どこだったっけな。63～4ページ。そうですね、63には元コストは全然なくて、しかし64ページで……

今井 はい。最後のところで。

岡山委員 ですよ。急に太字になって書かれているわけですよ。

今井 ええ。これが1番いいですよという書き方はしておりますので。

岡山委員 はい。そうです。ただし、ここでただし書きがあるといいかなというふうにちょっと思います。

今井 わかりました。

岡山委員 欄外でも構いませんので。ただし、63ページにここに並んでいるものの中で、コストに関しては考慮されていないというか、加味されていませんということ。判断の材料になっていませんということですね。

今井 わかりました。

岩田 それはコメントとして残すと。

岡山委員 そうですね。コメントとしては、では、64ページのスコーピングかな。じゃなくて、代替案比較表において建設コストが勘案されてない旨を記載すること。これでいいですか。

今井 ありがとうございます。

松本主査 しかし、こうなると回答にコスト計算は現在作業中ですよというのは、ちょっとうそっぽくないですか。

今井 いや、うそではないです、もちろん。

岡山委員 計算はしているんですよね。

今井 もちろん計算はしているんですけども、ご説明したようなところがあるので。

松本主査 永遠の作業中になりかねない。大丈夫ですかね。

今井 だから、それはいずれにしても最終的には出てきますので。コストの出でこない事業計画はありませんので。ありがとうございます。

松本主査 勘案されていないことだけでいいんですか。理由はいいんですかね。ことでいいんですか。

岡山委員 差し当たって、全然この比較に関しては.....

松本主査 ないよという。

岡山委員 ボーディングイシューになっていませんということですよ。

松本主査 じゃ、その事実だけはしっかりと。わかりました。

50番ですが、またちょっとこだわりますが、こういうふうにしていただきたいんですが。SEAアプローチに基づく、それでその後、複数案の検討につないでほしいんですが、複数案の検討において、隣接じゃなくて、近接する三つのルートとその後、No Actionですね、No Actionしか対象になっていない理由を明記する。

清水谷委員 それを清水谷も一緒に加えといていただく。

松本主査 いいですか、これ、こんな。

清水谷委員 これって私のどこかと似ていると思います。

松本主査 これは、実を言うと、58の作本委員のも吸収しているつもりなので、作本さんもそういうようなことも含めている。ごめんなさい。それは次でした。これではありません。これは清水谷さんです。もし何か加えることで一つになるのであれば。

上條 これは、例えば三つとNo Actionが今書いてあるわけですけども、その前段階で何か考えていたことがあれば、それもちゃんと書きなさいよと、そういうことですか。

松本主査 ええ。合理的に考えると、500kmということを考えれば、もう少しほかにもあり得たのではないかとか.....

上條 口頭で説明したようないろんなことを考えた結果でなったのですということ、ちゃんと書いてくださいと。

松本主査 そういうことです。

上條 設定した理由を書けということですね。

松本主査 そういうことです。そもそも、やっぱり例えば都市間でこうでああでってなれば.....

上條 こういふことをいろいろ考えて.....

松本主査 もともとの多分絞りがあつたはずなので。だから、結果的には三つしかないだろうと。そのロジックが欲しいというか。

上條 さっき言ったターミナルの話とか、そういうことですね。

松本主査 そうです。

上條 わかりました。

松本主査 そこがないと、やっぱり少ないよねというふうになるし、さっきの清水谷さんの言う、区間に分けてそれぞれに幾つぐらいずつあったほうがいいんじゃないかという議論が、当然出てくると思うので。

清水谷委員 加えられるとすれば、共通の部分というのがありますよね。オプションとしては存在しないというんですか。No Action以外のところで、三つのオプションがあって、それぞれ特徴的なところは、ターミナルの近くはある程度分かれていますけれども、都市と都市の間に敷かれている線というのはほとんどオーバーラップしているかと思うんですけれども、もうそこで既に1本に絞られた、もうこの時点で1本に絞られていますので、なぜその共通部分がもう1本に絞られているのかという理由もつけ加えてほしい。でも、それがどういうふうに入れたらいいのか、そこは。でも……。

松本主査 多分、同じことになるんでしょうね、そこはある程度。高速鉄道ゆえんの何かはあるのかなと思う。やっぱり代替案が少ないなという印象があるので、その説明だけは欲しいかなと。よろしいですか。じゃ、50はそういうことで。

51が、今度はじゃあ四つのお話なんですけど、三つのルートとNo Actionの比較検討の根拠をより詳細に記述することというふうにちょっとさせていただきたいんですが。曖昧かもしれないんですが、これが作本さんの58と一緒にした感じで、やはり今のままだと、どうも四つの比較がこうこうこうで1だというふうになっていますけれども、複数案の比較自体が、例えばOne thousand何とかとか、すごく大ざっぱなくくりの中で比較がされているというふうなのが作本さんのコメントにもあったと思いますけれども、あとマングローブの話とかも後で出てきたと思うので、何かもう少し詳細にこの四つの比較をしていただきたい。そこにさっきのコストの話なんかも入れ込みながら、何かしていただけないかなというところです。

上條 例えばALTの1が2や3やNo Actionよりもいい理由はこうなんですということを、ちょっと書くと。

松本主査 そうですね。何か少し、例えば住民移転のところもすごくざっくりと書かれているわけですが。これが58との合わせということなので。たくさん多分根拠はあると思うので、そこを少し詳細にお願いしたいというふうに。よろしいでしょうか。

52で清水谷さん。

清水谷委員 52は落として……

松本主査 よろしいですか。

清水谷委員 はい。

松本主査 53。

清水谷委員 53は、50番と一緒にして、言葉は50番に直してということで結構です。清水谷を入れていただきたい。

松本主査 じゃ、54番。

清水谷委員 54番が今考え中で、今回のこの今の説明では、ルートをある程度分けて、比較区間を分けて、それぞれでオプションを比較検討してほしいという趣旨で私をお願いをしたいところなんですけれども、もちろん高速鉄道だという特徴があるというのもわかるんですけれども、それでも500kmを一つのオプションというふうにやるよりも、共通の部分と何かその違いがある部分をそれぞれで議論するほうが、やはりわかりやすいと思うんです。ですから、DFRの作成にむけて、これから調査に入るにしても、その整理の仕方がある程度区間に分けた形でオプションをふやす、実際にはオプション三つプラス1という形ですけれども、それを区間別に分けて、もう少しふやす形で分析をするということはできますでしょうか。もしできるということであれば、そういう趣旨の内容をつけ加えたいんです。

今井 ただ、できないとなると、どういう答えになるのかなというのをちょっと今思ったんですけれども。

松本主査 清水谷さん、これは最初の代替案そのものをふやせということなんです、現実的な提案は。

清水谷委員 いえ、比較検討をしたときにオプション1は1でありますね。1のときに特徴がオプション2と比べてこうだといったときに、オプション1も2も3も結構共通な部分を通ってきているんですよ。その共通な部分で同じような影響があるのに、それを含めて若干の違いがあるところに加えて共通な情報が入っているから、違いがわかりにくい。

松本主査 ああ、なるほどね。つまり、代替案分析の説明の仕方として、差異のある区間に焦点を絞って、その違いをもっと明確にしてほしいという、そういう意味でしょうか。

清水谷委員 そうですね。整理をするところです。

今井 それは今おっしゃっているところは、今の清水谷委員と松本委員のお話のところかというと、まさに差異が多分ほとんどないところと、それから差異があるところというのがオプション1、2、3というところであったときに、差異がほとんどないところについては、記載は大体ほとんど変わらないので、そこを確認するかもしくは簡単にする。ただ、差異が大きなところについて、もっとより明確に記載をしたほうがいいというお考えと、私はそういうふうに理解したんですけれども、今おっしゃっていることはそういうことでしょうか。

清水谷委員 はい。

松本主査 私もそうとりました。恐らく、代替案の最初のところで清水谷さんがおっしゃったのは、逆に共通部分というのはもっとほかにあり得なかったのかという疑問もあるわけですよ。

清水谷委員 そうです。ですから、それを……

松本主査 それが最初なわけですね。

清水谷委員 落とし込んできたところのその経緯を説明していただければいいと思います。

松本主査 そうですね。それはそこに吸収された。

今井 されたということですね。

松本主査 もう一つのこだわりは、違う部分というのは、実を言うと、非常に地理的にはある決められたところで差異が出ているから、その差異というのをもっと明確に代替案分析として比較はしたほうがいいということですよ。

清水谷委員 はい。

松本主査 意味は私はそういうふうな理解しました。

清水谷委員 そういった意味では、55番もそういうふうにつながるんですけども。逆に54番を落としてもいいんですけども、55番として残す場合ですね。

松本主査 ああなるほどね。55ですよ。

清水谷委員 はい。例えば、55ですけども、代替案比較を行う場合は、共通部分と……

松本主査 ちょっといいですか。代替案比較を行う。55のほうがいい。

清水谷委員 55のほうがいいですか。

松本主査 55。代替案比較を行う場合は……

清水谷委員 共通部分と相違部分 というんですかね に分けて、各代替案の特徴がより鮮明になるように整理をすることを含めて、DFRに記載すること。

松本主査 より明確になるように……

清水谷委員 整理……。

今井 記載することですか。

清水谷委員 はい。

松本主査 DFRに記載すること。あれっ、この段階はDFRの話は。

清水谷委員 DFRはだめですか。次に。

松本主査 スコーピングなので。

清水谷委員 スコーピングですか。

松本主査 ええ。

清水谷委員 これは案ですから、次に……

松本主査 整理することどまりですね。

清水谷委員 整理することいいんですか。

上條 それはこの表の13-1の書き方をもっとちゃんと書けという、そういうことでいいですか。

今井 という理解でよろしいですか。

清水谷委員 はい。

今井 62ページにございます、Table13-1、Comparison of Alternativesというところがあると思うんですけども、今ここでALT1、2、3とNo Actionプランというところへ書かせていただいておりますけれども、例えばランドユースのところ、今仮に相違部分が多いということであれば、ここの部分についての記載をもう少しわかりやすく、この1番、2番、3番のところ、ランドユースの違いがもしあるのであれば、その分についてもっと膨らませて書くという、そういうご理解でよろしいですか。

清水谷委員 はい。共通の部分は分けずに、全部共通な欄にしてしまっただけで書けますよね。62ページなんですけれども、Alternativeでも、共通な部分で、例えば縦のところの一部、区間別に分けたときに、ここの部分が共通だということであれば、その共通の部分においてはAlternativeは全て同じ影響だということで、そういう整理ができないでしょうか。

岡山委員 私、もう一つ、すみません、追加で。

高津氏 ちょっと場所なんですけれども、委員がおっしゃったように、明らかに違うところがございますので。例えばムンバイ地区について、今おっしゃったような土地利用でどういう違いがあるとか環境でどういう違いがあるとか、その辺のところをこの表の中である程度まとめて書いている分がございますので、その地区別の差異がよくわかるように丁寧に記載をしたいと思いますが、それでよろしいでしょうか。共通部分は共通部分で、一般的にこうですというようなことは記載はいたします。

清水谷委員 わかりました。

岡山委員 すみません。実はその次のところと言おうと思っていたんですが、先ほどから再三にわたって申し上げていたことなんですけれども、このまさに62の表、おっしゃったように、非常にわかりやすくというか、本当に1番特徴的なところだけをまとめられていると思うんですよ。その後のスコーピング案も含めて、では、じゃあピンポイントでどこなのというのがわからないので、やっぱり詳しい情報が欲しいですというのが、私たち共通の多分お願いなんです。

例えば56番のところに、このオプションごとの代替案ごとの例えば橋梁はどこかありますよね。その情報も含めてなんですが、提案ですが、ここの60ページ、61ページのFigure13-4の1、2、3、4に関しては、詳細をAppendixに付記するというようにして、こちらのAppendixを基本的には少しインブルーブして書いていただくのがいいのかなというふうに思います。そうすると、例えばここに25番でもあったように、Appendixのほうを見てあげると、例えば25ページの、これ場所としてはさっきのその湿地帯の部分ですよ。ここの例えば点線のところはトンネルですよ、なるほどってわかります。例えばそのちょっと北側のところに川をまたぎますので、ああ、ここには橋がかかるんだろうとか、推測はできるんですね。ここは橋とかですね。残りの部分も、あんまり詳しくは多分無理だとは思いますが、土盛りでカルバートになっているのか、それともずっと高架なのか。グラウンドって書いてあるところは、

本当に地上の平場なのか土盛りなのか、ちょっとわからないんですけども、どんな感じなんですかね。

庄司 例えばこの25ページの8番ですと、Virar駅とBoisar駅の間ですと、embankment structure、盛土ですということが書いてございます。

岡山委員 ああ、そういうことなんですね。上のほうに書いてありますね。なるほど。これでいいと思います。

庄司 そのかわりに、except、川のところとかexisting何とかは違いますよという形で書かせていただきました。

岡山委員 ここのところに多分、橋がどこどこに何カ所かかっていますとかいうふうに、プラス、例えばこのあたりでは住民移転がこのくらい発生しますとか、そういうこともあわせて都市部のところなどではこの地図及び上の説明のところの説明がされていれば、こちらとしてもなるほどねというふうにわかると思うんですよ。

松本主査 これに乗っけていいですか。代替案比較を行う場合は、共通部分と相違部分に分けて、より鮮明になるように整理すること。その際、地図を有効に使って、視覚的にも理解ができるようにすることとか、そういうようなことですか。

岡山委員 そうですね。このAppendixをもう少しインブルーして付記することとか。

松本主査 ということで、石田さんがいらっしゃった。

岡山委員 提案としては、こちらのほうは少しだけボリュームを減らしたいということもあるでしょうから、私は書き方としては、ここのところに詳細はAppendixでいいと思うんですよ。こちらのほうを少しちょっとふやしていただくというか、情報を入れていただけるとありがたいです。

松本主査 じゃ、55番、よろしいですか、清水谷さん。

清水谷委員 はい。

松本主査 こういう感じで。

岡山委員 こんなのでいいですか、清水谷さんは。

松本主査 56は。

清水谷委員 56は、この情報は最終的にどこかの表に載せていただけますか。

松本主査 このまま書かれたらいいんじゃないですか、橋梁の場所に記載することということを。橋梁の箇所をオプションごとに記載することというふうにしてもらえれば、どうですか。

清水谷委員 はい、それで結構です。

松本主査 いいですね。橋梁の箇所をオプションごとに……。橋梁の数ですか、箇所、場所ですか。

清水谷委員 はい。

松本主査 橋梁の箇所をオプションごとに記載することでもいいんですか。よろしい



ですか。

清水谷委員 はい。

松本主査 57番。

清水谷委員 これは落として結構です。55番に含まれます。

松本主査 じゃ、58番は、作本さんにはもう一度聞くということですが、いろいろと費用のこととかいろんなものは入っているかなと思いますので、改めて作本さんに確認していただくということで、ここでちょっとスコーピングマトリックスに行かずに、石田さんがいらっしゃったので、最初に戻らせていただきます。

ちょっと時間の関係で質問からというわけにいかないの、石田さんのほうで自分のコメントのところにつきまして、ご回答もちょっと見ていただいて、コメントにするかどうかということを検討していただいてよろしいですか。

石田委員 わかりました。

すみません。イスラム国に行かなきゃいけなくて、ビザをとりにいったんですけども、恐らくイドゥル・フィットリーの関係で開始時間がおくれて、また列が長くて。すみません、今になってしまいました。ごめんなさい。

松本主査 3番から。

石田委員 もう細かいところは省きますね。全体事項……。3、4、5あたりはいいんじゃないでしょうか。インパクトの予測をしてくれるんですよ。

ただ、気になったのは、普通こういうスコーピングするときに、インパクトの予測に関して記述されているグループというか、調査団もあるんですね。ところが、こちらTORは本当に簡単なもので、それはまるでやり始めてから考えますみたいな印象を受けたんですよ。それではあまりにも僕はまずいと思いました。そこは、だから、わかりました、助言にしましょう。そういう助言、ひょっとしたらありますか。

松本主査 いえ、入れてください。今のようなご助言はまだ入っていませんので。

石田委員 後半のほうでTORがありました、あれはEIAですか、それとも環境社会配慮調査ですか。

今井 すみません、どこでしょうか。

石田委員 本文、いただいた事前資料の後半のほうでTORというのがあったんですよ。TORサーベイとかというのが。

福間氏 調査団の福間です。

当初配付した資料には、RAPのTOR、それからEIA調査のTOR、両方入っています。

石田委員 でも、EIAは相手国がやられるんですよ、この回答を見ると。EIAは日本側じゃなくて、EIAは相手の支援をすることであって、調査団がやっていただくのは環境社会配慮調査ですよ。だから……

今井 EIAというのは、すみません、このワーディングのところはちょっと今までのところの議論のところ、ちょっとこちらがまずいところがあったのですけれども。

石田委員 わかりました。じゃあ、それはそのまま直してください。

今井 ええ。これはEIAというのは、あくまでもEIA調査ということですので。

石田委員 じゃあ、非常に簡単ですけども、こういう助言にします。環境社会配慮調査を行う前に……

岩田 4番でいいですか、3番ですか。

石田委員 いや、もう時間の関係もあるので、幾つかまとめてということにします。もしそれがJICA側で差し支えなければ。私は全く差し支えないんですけども。

環境社会配慮調査を実施する前に、インパクトの予測についてもある程度見通しを立ててから調査を行うことと。これはまたメールのやりとりのときに直します、必要があれば。とりあえずそうさせてください。

じゃあ、次のページ。こちら辺は最初の1ページ目は大体私が理解したかったということで、河川も水象であると。あんまり印象に残ってないんですけども、どうしようかな。

10番は、すみません、宿題とさせていただきます。必要があれば、後から助言に加えさせていただいて、皆さんにご相談します。

それから、こちら辺は大体やっていただけということで全然構わなくて、全部飛ばして、2ページも終わって、次に代替案の検討、僕はここが1番気になったんです。もう既に議論されているのかもしれませんが、代替案、ルートが三つあって、例えば何とかクリーク、ターネクリークですか。ターネクリークと保護のあたりをまともに横切るわけですよ。それが横切らないのがルート3なんですけど、ルートは3はおいておいて、ルート1、ルート2、工法を変えているんですよ。その後、ルート1と2は同じところを走るのかと思えば、途中でグジャラートに行く途中でやっぱりまた変わっているんですよ。だから、そういうふうに条件変えると、比較できませんよと私は思ったんです。比較できないと思うんですよ。

だから、比較するんだったら、同じ区間のところを通るときには条件を合わせないと。そうしないと、条件がいい、環境に影響が少ないほうがどうしても選ばれるじゃないですか。恣意的なことを言えば、このルートを選びたいから、こういう工法にしたんだというのは言われかねないし、こちら辺説明がつかないと思うんですよ。だから、比較するんであれば、ルート2かルート1がもし下、トンネル通すんであれば、ルート2もトンネルにしないといけない、何とかクリークの下を。そこだけ変えるというのは僕は理解できないんです。それが代替案で1番気になったところですね。それは私の最大の疑問です。

上條 でも、トンネル案と地上案で比較するではないですか、例えば道路にしても。そういうふうに比較するのではないですか。

石田委員 比較しますよね。

上條 各評価クライテリアというんですか、そのクライテリアでどっちがいいかと

ということだと思うのですけれども。

石田委員 それ例えば1カ所だけだったらいいですよ。1カ所でA、B、Cとあればいいんですが、ルート、500kmの長い中で、その後、途中かどこかでまた分かれるんですよ。

上條 それはルートはいろいろ分かります。

石田委員 そうなんです。だから、その条件が入ってくるので、厳密な比較はできないですよ。だから、そこはそこだけで比較してやって、じゃあこの部分は下を通しましょうと。だから、これはルート1ですよと。上に行ったときには、上のほうの北に向かうときには、両方左右に分かれるので、比較をして、いいほうを通ります。だから、それはルート2かもしれない。だから、それが全部ルート1だというんだったら、それでいいです。ルート1だという選択をしたのであれば、その理由をとったということをお教えください。全て個々の場所の最適化を図った結果、それがルート1なんだということなんですか。私はそれがわからなかった。

岡山委員 一応今までのこの三つの案で十分かどうかというのはずっと議論にはなっていて、最終的にこの代替1、2、3で何も無いという4に落ちついた理由を明らかにしてくださいという助言は今入っています。

石田委員 4ってありましたっけ。

岡山委員 ごめんなさい。何も無いやつですね。No Actionプランです。

松本主査 でも、今の石田さんのを入れるとすると、代替案比較をやり直させるのか、それともこのやり方になった理由を書けということなのか、そのあたりはどう…  
…。

石田委員 じゃあ、まずその前に教えていただきたいんですが、個々の最適化を比較している箇所がありますよね、3カ所ぐらい。ありましたよね、何とかクリークを通るところ以外にも。途中のSがつく町があって。それから、最後、ここ、長いルート。その3カ所で比較していて、例えばルート1をこれ選んでいるわけですよ。ルート1というのは、それぞれの場所において最適なルートを通っているんですか。まずそこが一つ。

高津氏 調査団の総括ですけれども、今までいろいろ議論いただいたんですけれども、全線にわたっていろいろ調査した結果、1番望ましいという、そのセクションでいろいろな観点で比較検討いたしまして、1番望ましい組み合わせがALT1という。

石田委員 わかりました。

高津氏 その対案として、最も議論になった、1番がALT1としますと、次の候補となったものをALT2ということで、対案としてございます。先ほど来、その辺の記載ぶりにつきましては、十分丁寧に記載するというふうなご助言をいただきました。

以上です。

石田委員 わかりました。ということは、最初にルートありきじゃなくて、最適化

を図ってきた結果、1番いいのがルート1だと。その次にベターチョイスがルート2だというふうな判断をされて、ルート1からルート3が形成された。理解できました。

それで、その記述ぶりについては、もう今助言に出たほうがいいですね。

松本主査 ちょっと見ていただいたほうがいいと思いますが、代替案のところは、例えば50のところは、SEAアプローチに基づく複数案の検討において、近接する三つのルートとNo Actionしか対象となっていない理由を明記することであったり、三つのルートとNo Actionの比較検討の根拠をより詳細に記述することというような形で今の段階ではありますが、もう少し具体的に石田さんのほうで書きぶりを加えるということももちろん可能だと。

石田委員 わかりました。No Actionについては、私が質問したのも入っているので、大丈夫だと思います。それから、今お話を聞いたことから、特に新しい助言をしないでいいんじゃないかなというふうに思います。

6ページまではそれでよくて、じゃあ、もう今ざっと見た限りでは、ちょっと大ざっぱに見てしまいましたけれども、その限りにおいては大丈夫です。また何かあれば戻ってきます。

松本主査 今の代替案のところをごらんいただいたということで。

石田委員 代替案まで見ました。

松本主査 じゃあ、スコopingマトリックスに入りますが、石田さん、9月5日って助言委員会に出ることは可能ですか。全体会合は。

石田委員 5日の日、シンポジウムがそのあたりは入っているので、ちょっと微妙です。

松本主査 微妙ですか。

石田委員 今ちょっとそう思っております。

松本主査 今のところ、かなり絶望的な状況でして。

石田委員 皆さんだめなんですか、どなたも。

松本主査 私は主査の振りをしています、当日主査をしているだけで、9月5日は出られないんです。

石田委員 ほかの先生方もだめなんですか。

松本主査 インドネシアであるとかマレーシアであるとかフィリピンであるとか。田辺さんはちょっと今回初めてなので、いきなり主査もちょっと申しわけないので。

石田委員 私のほうで、国内にいますけれども、シンポジウムがずっとそこ続くんですよね。講師もやっているし発表もしているから、ちょっと今はお約束はしかねますけれども、もちろん時間があいていれば喜んでお引き受けします。

松本主査 じゃ、そういう状況だということで。みんな重なってしまうんですね。

長瀬 全体会合で遅くとも助言は確定していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

松本主査 スコーピングマトリックスですね。じゃあ、石田さんからいってよろしいですか。59番からで、もし59、60、61。

石田委員 わかりました。これは助言にします。本事業は多数の河川を横切ることから、水系への影響、括弧して、水質、それから汚濁、生態系、保護区 生態系と保護区の間コンマを入れてください。括弧閉じるですね。影響について、十分な記述を行うことと。とりあえずそうしておきます。

松本主査 いいですか。これは重ならないですね、今。

岡山委員 スコーピングマトリックスに入っちゃったので、じゃあやりながらいきますか。

松本主査 そうですね。そのほうがいいと思います。そうか。岡山さんはどこかへ入れるんですよ。

岡山委員 そうなんです。すみません。ちょっと……

松本主査 でも、まだ廃棄物のところ。

岡山委員 そうですね。62番ですね。

松本主査 じゃ、とりあえず石田さんの最初の三つを助言にするかどうかということころです。

石田委員 私は59から61まで大丈夫です。

松本主査 いいですか。

石田委員 はい。

松本主査 じゃ、62、お願いします。

岡山委員 じゃ、これは左の下のほうを使って、最後の3行のところ、イ国全体、両州における廃棄物処理システムがどの程度整備されているか、利用できるかの確認をし、廃棄物処理計画をF/S時に検討すること。スコーピング案についての助言ではないんですけどもね。

松本主査 これまでF/Sってスラッシュつけていますか。

岡山委員 でも、次のことだからいいのかな。

松本主査 まあ……。よろしいでしょうか。

岡山委員 よろしいですかね。

松本主査 はい。そうしたら、じゃその次ですが、私ですね。63番ですが、これは8の2とかって書かないほうがいいんですけど、助言案で。最近、時々言われますよね、これ。言われますよね。

岡山委員 わからないですよ、でも。

松本主査 そうすると、じゃあ本当に指定カースト・指定部族への影響を含むことですね、単純に。スコーピングマトリックスに入ってないんですよ。

その次、64番が、先住民族や少数民族について未調査なので、DではなくCとする。そこはそれでいいと思う。では、よろしいですか、63、64。

65番、じゃあ清水谷さんですね。

清水谷委員 65番、66番は落として結構です。

松本主査 はい。そして、長い長い作本さんのが。

じゃ、環境のほうに行って、81、田辺さん。

田辺委員 81は、語尾を「実施すること」にしてください。

82番は、「本事業の建設が」からをカットしていただいて……

松本主査 「経緯がある。」までは残しておくんですね。

田辺委員 そうですね。

松本主査 「経緯がある。」までは残して、「本事業の建設が」から削って……。

今井 すみません、81番のところなんですけれども、これは雨季・乾季を含む2季以上で実施することということは、雨季・乾季で2季ということ、そういう理解でよろしいんですね。雨季・乾季、雨季という、そういう意味ではないですよ。

田辺委員 ではないです。

今井 雨季と乾季、一つずつ必ず入っているということで……

田辺委員 そうですね。

今井 二つ合わせて2季ということではよろしいのですね。

田辺委員 そうですね。

松本主査 乾季・雨季でもいいと。

今井 ちょっと念のための確認ということですよ。ありがとうございます。

田辺委員 82番は、つけ加えていただいて、両保護区への影響を評価すること。

松本主査 生態系への影響が問題となった経緯があるので、両保護区への影響を評価することで、1文でいいですか。

田辺委員 はい、そうですね。あるので。

松本主査 問題となった経緯があるので、両保護区への影響を評価すること。これはよろしいですか。この二つの保護区への。これはするということですよ。

では、83番。石田さん、ここからしばらく。

石田委員 河川をこれだけ横切るというのは、恐らく高速鉄道ではよくあると思うんです。日本は車両だけ提供しましたが、台湾の東を通っている新幹線は、大きな河川から小さなものまで、あそこは農業国ですから、やっぱりこれに近いような状況だったと思うんですね。いろいろ横切っていると思います。そういうときに調査の方法として、河川に対する影響というのを、河川がどういうふうに健全でいつまでもいられるかというのは、項目を立てられないものなんでしょうか。いただいた事前調査の資料では、フラグメントというか、もうこれは行政文書だから仕方ないですけども、縦割りですべて散っちゃっているわけですよ。だから、河川と生態系という項目がないので、ごめんなさい、いまいち、どの程度の影響が出るということに対して、じゃどういう調査をすればいいんだろうということに対して、うまくコメントで

きないんですよ。

これだけ河川というものを横切っていて、かつ調査団というかJICAさん側も河川への影響というのはかなり気にされているにもかかわらず、河川という項目を立てない。そこが実は私にはよくわからない。だから、私の質問、もちろん個々のページを見ているんですね、全部。水に関係することは全て散らばっているんです。それを、ごめんなさい、今のこの段階でうまくまとめることはできないので、座長、申しわけないんですが、水に関することは私、ちょっと宿題で持ち帰らせてもらえませんか。水と河川に関するところは、ちょっとうまい文章を考えてきます。

松本主査 これまでの、ただ500kmということもあって、非常にその影響が見えにくいので、まさに今、石田さんがおっしゃったような、いろんなところを横断しているものをどうするのかを……

石田委員 そうなんです。日本の東海道新幹線もそうですよね。大井川とかも全部ばーっと横切っているわけですから。

松本主査 それを前面に書くというのは大事だと思いますよね。やっぱり……

石田委員 本当は書いてほしいんです。

松本主査 いや、いいと思います。ただ、私、9月5日は言えないんですけれどもね。やっぱり考えるという意味でも、そういう項目、大事だとは思うんですよ。

石田委員 恐らく、スコーピングマトリックスがあればとお手本になっているので、ああいう形で水象だとか水質だとか汚濁だとかもぶつ切りにされてしまっているからというのは、一つ背景としてあると思うんですよ。

松本主査 じゃ、先ほど一つ宿題があったので、これもよろしいですか、宿題で。それとも、岡山さん、何か妙案が浮かんだ。

岡山委員 じゃなくて、すみません、今ので思い出してしまったので、忘れないうちに言っていていいですか。

松本主査 はいどうぞ。

岡山委員 56のところ、先ほどの清水谷委員のコメントなんですが、この回答のほうを加えてくださいという助言があったと思います。ここの気になっていたのは、河川と道路渡り橋梁が一緒に約150カ所になっていたりと、180カ所になっているじゃないですか。これ、およそで構わないんですが、河川の橋と道路をまたぐところって分けられますか。要は、今のお話もあったように、川をまたぐところが何カ所あるのか。その中で、かつ地図に落とし込んでもらいたいのは、大きな川をまたぐところだけちょっとポイントしておいていただけると、すごい理解しやすいです。これ可能ですかね。

今井 約になります。

岡山委員 約で構わない。

今井 概数でしか多分出せないと思いますので。

岡山委員 構いません。

今井 また、書いていますのもあくまでも概算数量で今やっていますので。

戸田氏 調査団の戸田でございます。

一つだけ。概算での分けは可能でございます。ただ、この詳細の中で、河川をまたぐ、今、石田先生がおっしゃられている生態系にも絡むことなんですけれども、ある程度のスパンまではいじらずに飛べます。大規模になるとピアを建てます。そのまだ境はご提示することはできません。ちょっと話が派生してしまって、石田先生の先ほどの問いにもあるんですけれども、河川の生態系の概念、我々はスコーピングマトリックスの中では、あくまでも橋脚を河川に設置するだけですと。より河川に影響ある、例えば砂防的なものですかダムですか、そういったものであれば、魚の移動の分断ですか、河川生態系についての重点というのは当然見るべきだとは思いますが、あくまでもピアを建てるというインパクトを……でも、やるじゃないかという意味ではそうなんですけれども。

石田委員 道路と違うので、ごみを捨てたりとかそういうのは、供用はないと思います。

戸田氏 そうなんですけれども、当然、河川にピアを建てる以上、阻害率等もありますので、あまり邪魔にならないもの等、その工事のインパクトでいったときに、そこまで広くは我々は捉えなかったという意味でのマトリクスづけをしております。

岡山委員 ここでのお願いは、例えば先ほど言った、大きな河川をまたがる場所だけをポイントしてほしいのはまさにそういうことで、何本にもわたって柱が建つようなところだけを何川って書いていただけたら、なるほどねというふうにわかりますので、概数で結構です。

松本主査 どうしますか。今、文章が思い浮かぶなら書いちゃいますけれども、石田さんに持ち帰ってもらうというのも一つの手ですが。河川のところ。あるいは、河川だけじゃなくて、もうちょっと水系の話でされたいとなると、今の話でもちょっと足りないかなと。

石田委員 ごめんなさい、私がおくれてしまったがゆえに、議論できる時間が今からないので、できません。だから、ちょっとやっぱり宿題にさせていただきませんか。

松本主査 はい。じゃ、よろしく願いいたします。

石田委員 まだ私ですね。

松本主査 83と85は確かに水系なんですけど、84はよろしいですか。

石田委員 この水系の話ですね。

松本主査 よろしいですか。

石田委員 はい。86は、やっていただけるのであれば、それをお願いいたします。ぜひお願いします。



それから、87も水系ですね。

88、これはこれからやる環境社会配慮調査のことですよね。これが……。TOR for EIA、TOR for 環境社会配慮ですね。これ、わかりやすいんですけども、大丈夫かなと思って、ちょっと心配になってきた。大丈夫ですか、本当にこれで。Biota and ecosystem、これは72ページですけども、Review existing information and data collection from the concerned agencies、Review existing information and conduct site survey。それは大枠はそうなんですが、でも、もちろん6ヵ月ぐらい調査されて、既存のデータを集めるためとはいえ、現地へおられて半年ぐらい汗を流され調査されたわけですから、やはりもう少し何かピンポイントでわかってきているんじゃないかなという想定があったので、この質問です。というより、もう、じゃ助言にしていまいますね。

松本主査 そのほうがいいですね。

石田委員 環境社会配慮調査のTORは、調査方法をより具体的な形で明記すること、とりあえずそうしておいてください。以上です。

松本主査 具体的に明記すること。

石田委員 具体的に明記することですね。

松本主査 より具体的に明記する。

石田委員 より具体的に明記することです。

松本主査 ありがとうございます。

石田委員 89番もその関連です。ですから、いいです。

90番もこれもそうですね。これは水系ですね。

松本主査 川ですね。

石田委員 91番、Protected、ごめんなさい、edが抜けていました。これもそうか。これも、だから、今書いていただいた助言のことですから。ただ、Protected areaはやっぱり気になるんですよ。例えばこの5行だけでできるんですか、本当に調査は、これ、すごい気になっているんです。Protected areaというのは、委員もすごい神経質になるし、JICAさんもすごい気にされると思うので、やはりもう少しここは書き込んでいただかないと、ちょっと困るなという気はしています。私が今言っているのは91番です。

松本主査 これも、でもTORについてはさっきのですね。

石田委員 はい、そうです。ですから、そちらに含まれているという意味で、今聞いていただければ、それで大丈夫です。助言には残しません。

松本主査 確かに、TORの記述があまりにも簡単過ぎるというのは……。

石田委員 調査は既に6ヵ月されたわけですので、それを反映してほしいというのが私の願いですね。

92番。ありがとうございました。理解しました。以上です。

松本主査 じゃあ、清水谷さん。

清水谷委員 93、94は一つ落として、残します。コメントとしては、代替案ルートに近接するProtected area及びCRZについては、詳細図を作成した上で影響を評価すること。

松本主査 地図というのは。

清水谷委員 詳細地図ですね。

松本主査 詳細な地図。今回は地図についてはね。

岡山委員 これだね。

松本主査 やっぱあまりにもね。

今井 これ、すみません、先ほど来ご説明していたんですけども、近接するProtected areaとは.....

戸田氏 Protected areaはまず基本的に近接だけで.....

松本主査 ああ、これが。

岡山委員 これですね。

松本主査 例の。これだということですね。

今井 近接だけですよね。

岡山委員 かすりもしないやつですね。

今井 かすりもしないもので。はい。

清水谷委員 それ1カ所だけなんですか。

今井 そうですよ。

戸田氏 Protected areaは先ほどのNational ParkとWildlife Sanctuaryが近接するのはあそこだけです。

松本主査 確認済みということなんですか。

清水谷委員 500kmの中でそれだけだと。

戸田氏 500kmあって、あそこだけです。

清水谷委員 では、CRZのほうは。

戸田氏 CRZもこれから調べますけれども、その詳細な地図というのは、インド国の話ですので、かなり入手は.....

清水谷委員 ですから、近接するといいますが、そのルートにかなり近いところの、CRZがどこにあって、結局そのルートからどれだけ近いかによって影響がどのくらい出るのかというところがある程度わかるような。

戸田氏 CRZはそれなりの数は出てくると考えております。でも、それは保護区ではなくて、あくまでも規制地域の話になりますけれども。

清水谷委員 では、これはProtected areaは1カ所しかないということで説明がもう出ているので、それを削除して、CRZだけ残したらよろしいですか。

松本主査 そうですね。

戸田氏 詳細な地図をといる部分は、努力しろの部分になります。

松本主査 これは図-4のイメージですよ。

岡山委員 図-4ですね。

松本主査 図-4のイメージなんですよ、詳細って。やっぱりこういう微妙な地図……。図-4はいただいたじゃないですか、今回。これは確かにどうそれをかすのか、かすらないのかがわかる。

戸田氏 半年間でCRZの地図が入手できてない。これからローカルを使っていろいろやっていくところなんです。かなり難儀なところですので。

松本主査 ですよ。でも……

戸田氏 努力はします。いずれにしましても、今後の後半の調査の中でCRZのエリアは全部確認した上で、具体的にどれくらい改変量が生じるのか。あとは、ほかの議論にもございましたけれども、その解除手続についても調べる予定ではございますけれども。すみません、詳細な地図をといるところだけが個人的にはひっかかっているところです。

清水谷委員 地図に目に見える形にしてないと。

戸田氏 正式なCRZの解除手続のときに、4000分の1の地図で解除手続をするという、それはインド国でルールがございます。そのまた4000分の1の地図を各箇所でもたいろいろ入手しなきゃいけない。それは解除手続のほうの話ですので。全くもって文書だけで終わらすようなことはいたしませんので。

松本主査 よろしいですか、これ。こういう場合は一応手かげんをする場合は、できるだけ詳細な地図とか、いろいろ書いたりしますけれども。

清水谷委員 じゃ、できるだけ。

今井 ただ、視覚的にわかりやすいように工夫の上とか、何かそういうふうにもうちょっとぼかしていただくのも……。ぼかしていただくという意味では、いかがでしょう。

松本主査 わかればいいんですけれどもね。

今井 ということですよ、結論としては。

松本主査 とにかくわかることですよ。どこをどう通ってって、それはかすっているのか、かすっていないのか、影響があるぐらいの距離なのか、それがとにかくわかればいいので。ただ、それは地図でないとわからないと思いますから。その表現は構いませんが。どういうものが出てくるかわかんないですけども。では。

石田委員 すみません、今の代替案ルートに関連して。ターネクリークの場合、下、トンネル通すんですよ。トンネル通す場合は、水系への影響というのはもう議論に出たんですか。下を掘るといのは、下の地下水系だとか……

清水谷委員 何メートルぐらい下なの。

岡山委員 回答って、全然ないって書いてあるので。

戸田氏 まだ地質調査を現在やっている最中ですので。

石田委員 わかりました。じゃあ、この後……

戸田氏 具体的な土かぶり等々についてもこれからの検討でございます。

石田委員 わかりました。じゃ、次の会議のときですね。

松本主査 これ、影響は何になってましたっけ。わからないになっていましたっけ。

戸田氏 今は回避ということでトンネルを採用はしておりますけれども。

松本主査 そうですよ。

石田委員 回避って下方向に回避ですよ。

戸田氏 影響の回避のためにトンネルを採用しているという使い方はしております。

石田委員 ただし、そこはボーリングとかしながら、水系がどうなっているかって調べられるわけでしょう。

戸田氏 今ちょうどボーリング調査をいろいろ各地区でやっている。

石田委員 そうですよ。それは次のこのワーキングをやるときには結果が出ているわけですよ。

松本主査 それはちょっとスコーピングマトリックスでどうなっているかだけで確認できますか。トンネルによる地下水系への影響はありましたっけ。

岡山委員 水質とか生態系になっちゃっているんですよ。

松本主査 それはなかったですかね、スコーピングは。石田さん、水系の中でプラスでいかがですか。スコーピングのところでボーリング……

石田委員 それだけは独立させればいかがでしょうか。非常に重要なことだと思いますので。

松本主査 そうですね。じゃあ、1個プラスで。

石田委員 スコーピングに一つつけ加えたいと思います。ターネクリークですか、片仮名では。ターネクリークへの影響を回避するためのトンネル トンネルでいいんですかね。トンネルが地域の地下水系へ与える影響について評価すること、または評定ですかね。

松本主査 そうですね。評価でいいと思います。

石田委員 評価ですか。評価すること。以上です。

松本主査 ありがとうございます。

今どこまで行きましたっけ。90……。どこでしたっけ、今。94まで。清水谷さん、今1本にしたんですね。

清水谷委員 一緒にいいです。1本でいいです。

松本主査 作本さんの長いのはこれで、じゃ、社会配慮ですね。

田辺委員 104から108まではこのまま残していただいて、語尾を全てすることに変えていただければいいです。

松本主査 104から108はこのままで、語尾を最後、何々することに変える。

田辺さんののは、107の先住民族配慮計画ってありますけれども、これは統一して先住民族計画でいいですか。

田辺委員 大丈夫です。

松本主査 じゃあ、石田さん、109。

石田委員 109番は、わかりました。お願いします。

110番、これ、代替案のところでもとても気になったんですけども、移転人数がわかんなくて、移転家屋数ですか、建物については500とか何か出ていましたけれども、移転人数がわからなくて大丈夫なんですか、代替案としてルート1が最適だというのは。だから、移転家屋数は出ていましたかね。建物という多分、英語を使われていたと思うんですけども。セトルメントとかビルディングとかを。ちょっと今覚えていませんが。人数は出てなかった気がするんです。それはよろしいんでしょうかという。さかのぼってしまいますが。

今井 これは代替案の時点で人数は決められないということですよ。

戸田氏 戸田でございます。ちょっと今、社会環境が今トイレに行っておりますので。

代替案の段階では概算のつかみしかやってございません。ですので、人数まで出してない。建物数での把握をして。ですので、ああいう物すごいラウンドの数字になってございます。

石田委員 人数もラフには出なかったんですか。世帯数とか、計算はできそうな気がしたんです。建物数だけ出てるのでは、何で建物数だけで代表させてしまうのかなと、そこはちょっと、ごめんなさい、不思議だったんです。

戸田氏 実際の作業としましては、小規模な建物と大規模な建物の分けまでは実施をしてございますけれども、現段階ではそこまで数字は出ませんでした。

松本主査 世銀のムンバイ、都市交通で大失敗したんですよ、建物を世帯に置きかえたことで。つまり、それに何か4とか5とか6とか掛けて、大失敗したことがあるので。

石田委員 そのエスティメートは全然実態を……

松本主査 大幅に間違たんです。それを考慮しているかどうかはともかく、なので、私は建物に人数を掛けるやり方は、インドでは危険じゃないかなと。

田辺委員 そう思います。

石田委員 なるほど。

田辺委員 それはそう思います。

岡山委員 それは多かったですか、少なかったんですか。

松本主査 もっと多くいたんです。

岡山委員 もっと多かった。やっぱり6とかじゃないのね。

石田委員 もっと多くいたわけですね、世帯が。わかりました。了解いたしました。

建物で了解しました。じゃ、私のその二つはオーケーです。

松本主査 ありがとうございます。

111、112はこのままでお願いします。113もこれでお願いします。

清水谷さん、114。

清水谷委員 残します。言葉は、とりあえず、SCやSTを意見聴取すること。

松本主査 これも最後にあれですけども、指定部族とか表現方法の統一はしないと、また長谷川さんとか原嶋さんから来そう。

日本語、これいいですよ、指定カースト、指定部族という書き方で、特に皆さん、違和感ないですよ。では、それはそういうことをお願いします。

作本さんのがあって、ステークホルダー協議で、じゃ田辺さん。

田辺委員 119番はカットしていただいて大丈夫です。

松本主査 じゃ、石田さん、120からお願いします。

石田委員 ああ、これですね。つまり、おっしゃりたいのは、これはあくまでF/Sでより具体的なステークホルダーミーティングをするので、ここはあくまで準備段階にすぎないと、だから人数は少なくともというロジックだと思うんですね。それはわかりつつ、かつ、List of Participantsって、みんなこれ偉い人ばかりじゃないですか。大丈夫なんですかね。Local Representativesも。偏っていませんか。たしか、NGO云々が入ってないんじゃないかというのは、私とそれから田辺委員もおっしゃっておられたと思うんですけども、バイアスがかかった準備段階という印象がちょっとしてしまっただんですが、どうなんでしょうか。

ステークホルダーミーティングなんだから、まるで上層部の人たちだけの意見を聞いていると、やっぱりもっと普通に営んでいる普通の農家の人とか、普通に都市部で普通の暮らしをしている、上中下あるんでしょうけれども、下から中の人たちの声というのは拾えないんじゃないでしょうか。それをマスタープランの段階で拾うという意味もあるし、F/Sの段階では、それは詳細設計ですから、また意味が違うと思うんですよ。

今井 F/Sと詳細設計はまた異なりますので。

石田委員 わかりました。すみません。じゃあ。用語に詳しくないので忘れてください。F/Sで拾う、いわゆる詳細な計画。F/Sというのは詳細に計画をつくることですよ。今の段階というのは、もう一つ上の上流の計画ですよ。F/Sは下流ですから。これはマスタープランが先なんでしょう。F/Sは後ですよ。これは今マスタープランでしょう。

岡山委員 違う。

松本主査 それが最初のつまずきなんですよ。F/Sなんですよ、これは。

岡山委員 そうそう。F/S。

石田委員 F/Sなんですか。

岡山委員 プレF/S。

石田委員 F/S……。あれっ、ステークホルダーはF/S調査、実施しますと書いていますけれども。

今井 これ、今、調査をやっているのは、全体としてはフィージビリティスタディーなんですけれども、こちら2段階のほうに分かれておまして、ここで書いておられますF/S調査時というのは、セカンドステージ、第2段階のところ。私たち、今この第1段階が終わって、今、第1段階から第2段階に移行するところなんです。

石田委員 第2段階では、これが終わった後、別の次の調査ですか。

今井 はい。第2のところの同じ調査の中なのですけれども、その中に2段階分かれておまして。

石田委員 それをここの今日いただいている書類の17ページの120番のご回答の中に、F/S調査で実施しますということですか。

今井 というのが第2段階で実施するということですね。今回の大きな調査、一つの枠組みの中ではやってはいるんです。

石田委員 わかりました。じゃあ、それは今のような大ざっぱなことじゃなくて、大体どれぐらいの間隔でステークホルダーミーティングをやられるんですか。じゃ、それは助言にしておきます。そのほうがいいです。今はやめましょう。

松本主査 4ページです。

今井 回数とかは、実は田辺委員のほうからご質問がありまして、その上の119番に回数とかも全て記載させていただいております。F/Sの調査時に11県、2連邦直轄領でそれぞれ2回、計26回を実施する予定にしております。お手元のご回答のところの……

石田委員 119番。

今井 17ページ目の。119番のところに、田辺委員からご質問がありまして、そのところでそういう記載をさせていただいております。

石田委員 これは田辺委員は残すんですか。

田辺委員 いや、これは別に……

石田委員 残さない。

田辺委員 残さない予定です。

松本主査 聞いておけば、この答えがどこかに載るんですか。載らないのか。そうか、スコーピングだから載らないのか。どうされますかね、石田さん。

石田委員 これは今回の報告書には載せていただけるんですか、この数字は。F/S調査時にこれだけやる予定にしていますというのは。つまり、119ページの田辺委員のご回答にお書きになられた「予定です」という文章は、報告書の中に、つまりこのスコーピング報告書の……

今井 スコーピングのところに入れるか入れないかという。

石田委員 いや、入れていただけるのであれば、助言にはしません。

松本主査 これは改訂するんでしたっけ。スコーピングのこのペーパーって改訂されましたっけ、助言の後、こういう調査方法について。DFRはもちろん書きかえる。

石田委員 そうか、セカンドステージが。

今井 すみません、ややこしくて。

石田委員 最終的にはF/Sの報告書として出るわけですね。そのときにこれだけやりましたと。

今井 結果として出てきます。

松本主査 結果として出るんですよ。

石田委員 わかりました。もう一度、私たちがワーキンググループを、F/Sが終わるときにどなたか委員がおやりになるところには、ここのでやりとりというのは……残るか。残るからいいのか。

松本主査 書かないと残らないです。

石田委員 書かないと残らないですか。

松本主査 ええ。やっぱり残したほうがいいんじゃないかなというふうに。実施することみたいな形で。記載することではなくて、実施することというので残したほうがいいとは思いますが。

石田委員 じゃあ、これは田辺委員が書かれた文言をそのままお借りしたほうがいいんじゃないかと思うんです。例えば、ステークホルダー協議の回数、開催場所を具体的に明記することと。

上條 結果でいいのですか。その結果を明記する、やったことを。これから先では困る。やったことを。

石田委員 じゃ、計画……。すみません、私たちが助言として明記することと言ったことを明記されるのは、2015年の6月、7月の段階ですね。

上條 ドラフトファイナル。

石田委員 ドラフトファイナルですよ、このスコーピングのね。そうか、だからあんまり意味がないのか。

松本主査 いいですか。

岡山委員 それは絶対明記されるんですよ。

石田委員 そう。この調査を別に評価するわけじゃないので、事前の計画と事後どうでしたかって、そんなことを言うわけじゃないですから、そんなことを目的じゃなくて。

松本主査 じゃ、ここはよろしいですか。

石田委員 よろしいです。やっていただけということで。

松本主査 じゃ、120もよろしい。

石田委員 はい、120も大丈夫です。



松本主査 121。

石田委員 121、これもわかんなかったのは、アンケートをとっていただいたのは、それはとてもいい手段だと思うんです。思うんですが、何のためにこのアンケートをとったのかがよくわからなかった。だから、回答は私もこれは一応、大学の教師をやっているんで、これは私にも読み取れたんですね。だから、それ以上の何を期待されてこのアンケートをしたのかというのが、よくわかんなかったんです。

岡山委員 住民が望んでいるということじゃないですか。

石田委員 アンケートをこれからもメーンの手段として使われるのか、それとも、ここから出てきたもので調査項目を拾おうとされたのか、このアンケートの位置づけがよくわからないんです。

それで、アンケートを最初にとるという手段は実はあんまり好ましくなくて、やはり最初は質的な調査をかけた結果、インタビューをしたりフォーカスグループをした結果、こういうアンケート項目がいいよねという話になってからするべきなんです。そうじゃなくて、世の中、往々にして最初に量的にアンケートをポーンとかけるんですよ。それで、これだけの結果が出たから、これで分析しましょうとなると、質的なことをバツサリ落とすんですよ。それはあんまり好ましくないと思うんですよ。そういう思いもあったので、このアンケートはどういう位置づけなのかなというのが、わかりません。

福間氏 福間です。石田委員のご質問にちょっとお答えしたいと思うんですけれども。

これをやるときに、どういった形でやったら一番いいかということを考えて、いろいろ参考にさせていただいたのが、二宮委員がブルンジで行われたときの参加型のステークホルダー協議のときの資料をネットで見まして、同じようにアンケートをとってやってみているわけなんです。ファシリテーターを立ててですね。今回もそれを参考にさせていただきました。

石田委員 二宮さんがブルンジでアンケートをとった。

福間氏 はい。ブルンジのステークホルダー協議のときに、こういったアンケートをとられていました。

石田委員 二宮さんが、調査団員じゃないけれども、参加をされて。プラスで。

福間氏 調査団と一緒に参加されたと思います、ブルンジの場合。

上條 多分、発表していた原稿を僕は読んだ記憶がありますね。

石田委員 研究目的で行かれたわけですよ。

上條 いや、JICAのコンサルタントチームがそこでやったとき、コンサルタントチームの人が主に書いた原稿に、たしか2人目か何かの名前で二宮さんの名前が書いてあった原稿を僕は読んだ記憶がありますね。多分、九州でやった学会で発表したのではないですか。

石田委員 そういことですか。

松本主査 とはいっても、ねらいは何かという答えにはなっていないですけどもね。

石田委員 ねらい、そうなんです。それはわかります。そうすると、二宮さんのことだから、ちゃんと聞き取りとかやった上でやっているんじゃないですかね。いきなりアンケートをしていますかね、彼。わかりません、それ、ねらいは何なのかが。

松本主査 ただ、それも助言としてどうなんですかね。アンケートをこうこうこうというような使い方をしないこととか、もし何か注意喚起の助言があるならば、あったほうがいいとは思いますが。

石田委員 アンケートはとても有効な手段だと思いますので。じゃ、こうします。第1回目とっていただいたので、今後もぜひアンケートをとっていただきたいと思うんですよ。せっかく具体的なデータが出て、調査団のためにはと思いますので、そのためには、これからの後半部の調査の中で……

松本主査 第2段階ですね。

石田委員 第2段階。はい。

今井 F/S調査になりますかね。

松本主査 そうか、F/S調査と呼んだほうがいいですね、今度はね。F/S調査の中で……。

石田委員 F/S調査の中で質的な評価を行った後に、アンケート調査を活用することが望まれると。ここぐらいにしておきます。

松本主査 今回のを踏襲するという形というわけではなくて、ちょっと別途ということですか。

石田委員 はい。ですから、やってくださいじゃなくて、望ましいにしておきました。望まれるにしておいてください。望ましいまでは望んでいませんから。アンケートは予算の都合とかいろんな意味であるでしょうから、アンケートをやられるのであればですね。

松本主査 アンケート調査を活用なんですか、それとも実施するんですか。活用っていうと、このアンケートを活用するのかなという気もしちゃうんです。

石田委員 ああ。アンケートという調査法ですね。アンケートという調査法を……。

岡山委員 ちょっと何とも、すみません。

石田委員 何とも言いがたいですか。何でもいいんですよ。お任せする。

岡山委員 石田先生は、先にこういうきちんとしたディープインタビューしてからアンケートをするべきだという話ですよ。

石田委員 はい。インタビューでもフォーカスに。そうしないと項目が定まらないですよ。

岡山委員 なんですけども。

清水谷委員 論点整理で。

岡山委員 まあそうなんですよね。ところが、多分、すみません、二宮先生のは私、内容はわからないなんですけれども、よく我々もごみでやるときには、計画づくりのときに、どちらか先ということもあるけど同時にやっちゃうことが多くて、アンケートを量的にやった結果をステークホルダー会議に反映することはまああるんですよ。なので……

石田委員 そうなんです。

岡山委員 ですよね。だから、どっちが後先ということはあんまりなくて……

石田委員 そうなんです。それはわかります。

岡山委員 むしろ、このアンケート調査の、さっきも言いましたように、目的で、このステークホルダー会議に今後反映させていくためにとか、ステークホルダー会議をより質のいいものにするためにというようなことであるならば、鋭意活用されたほうがいいというふうに私は思います。

松本主査 むしろ、アンケート調査を実施する場合は、その使用目的等をあらかじめ明確にしておくことが大事だということだよ。

岡山委員 はい。そうすると、おのずとやはり項目も割と定まるんですよ。

福間氏 このアンケート調査は第2段階では予定しておりません。第1段階のF/S調査に移る前に、参加された方がどういった生活に対する意向を持ってみえて、今回の高速鉄道に何を期待し、何が懸念されているかということ、そういったものを収集するために行いました。

岡山委員 これは、じゃあ今後行うステークホルダー会議で出されますか。出さない。

福間氏 出しません。

岡山委員 わかりました。了解です。

石田委員 今後は各もっと細かい現場を回ってステークホルダー協議をやるので、コストもかからないから、やるのがいいんじゃないですかね。今回と参加者は違うんだし。より住民に近い人から声が聞けるので。これやらない理由がよくわからないですよ、逆にね。

岡山委員 ステークホルダー会議では、むしろもっと細かく、それこそ質的にたくさん意見が挙がると思うんですよ。それは整理されたらいいと思いますけれどもね。

石田委員 僕が思ったのは、アンケート調査をわざわざとられたというのは、声にならない声を拾われているのかなと思ったんですよ。声が出せない人たち。

福間氏 今回、第1段階ではいろんなNGOの方もひっくるめて参加していただきましたけれども、どうしても時間の関係で質問等ができなかったとか、そういったことをやっぱり拾い上げるために、終わってからやりました。

石田委員 それは今後は予定されないんですか。今後は十分な時間があるんですか、ステークホルダー協議で。

福間氏 今回のステークホルダー協議は州レベルのステークホルダー協議をやりました。今後はそれを下げていきまして、県レベル、直轄領レベルでやっていきますので、そのときは議事録としてこういったやりとりがあったというのを残していこうと思っています。

松本主査 さて、ちょっと時間的にあれなので、よろしいですか、アンケートにつきましては。

石田委員 アンケートでは多分、文章を変えろと思いますけれども、とりあえず残しておいてください。メールの中でまた変えます。

松本主査 わかりました。多分、今のはご回答のところも今おっしゃったような感じで言ってくれば、最初から明確だったかなという。回答が運賃のいうところになって。

じゃあ、岡山さん。

岡山委員 じゃ、これ文章を変えます。先ほどのやつにちょっと訂正して、今後、ステークホルダー協議を開催する場合は、女性の参加を積極的に促し、かつ低識字...者って言うていいのかな。低識字な人への募集及び説明の工夫を行うこと。

松本主査 識字率の低い.....。

岡山委員 低.....

松本主査 低識字率というのは。

岡山委員 低識字な人。何て言ったらいいんですかね。

松本主査 識字率の低い人じゃだめなんですか。

岡山委員 文盲って言えないので。識字率.....。

松本主査 低い人は言えないんだ。何だっけ。日本語で何と言うんですかね。

岡山委員 そうなんです。

松本主査 英語はあるんだけどね。あれは英語はあるんだけどね。イリタレートっていうのは、日本語は何。読み書きできない人。

岡山委員 だから、低識字な人なんですけれども、何て言ったらいいんですか。

松本主査 低識字なんですか。

岡山委員 いや、わかりません。

松本主査 確かに、日本人にいないよね。

岡山委員 聞いたことないです。このあたり造語ですね、ほとんど。

松本主査 文盲とは書けないし。

岡山委員 そう、言えないんです、それは。

松本主査 何ですかね。率は要らないですね。

岡山委員 要らないです。

松本主査 少なくともこれは率ではない。低識字率の人。

今井 回りくどく、読み書き不自由という言い方しかないですね。

岡山委員 読み書き不自由な方ですね。

今井 ええ。回りくどいですがけれども、そういう書き方しか多分できないと。

松本主査 そうですね。

岡山委員 じゃ、読み書き不自由な人への募集と説明の工夫を行うこと。工夫をすること。を行うことかな。

松本主査 この後半は、女性に限らないという意味ですよ。

岡山委員 そうですね。ただ、女性が、特に田舎の女性はほとんど読み書きできませんと書いてあったので。今後、そういう一般市民及び指定カーストな女性の参加をもし促すのであれば、多分こういう読み書きできない方への配慮が絶対的に必要だと思うんです。ましてや、アンケート調査は絶対できませんから。

松本主査 よろしいですか。

じゃ、125、清水谷さん。

清水谷委員 これは私も落としてくださって結構なんですけれども。

松本主査 いいですか。

清水谷委員 このアンケート調査の結果はどこかでまとめられるわけですか。次の何かのF/S調査のドキュメントの中には残されるんですか。

今井 今回の行ったアンケートの結果をどこかで反映するのか、形であらわすのかということですか。

松本主査 残すということです。

清水谷委員 では、残すとして 残しますね。

福間氏 残します。

清水谷委員 アンケート調査の結果を職業別に分析したものを残すことっていても……。

岡山委員 残すんですね。

松本主査 DFRにということですね、これ。でも、DFRの話って、どこかへ入れましたっけ。

今井 職業別の分析をすることとか。

清水谷委員 ああ、まあ。

今井 もしてあるんですけれども。

清水谷委員 も加えること。も加えることにしておきたいんですが。今、年齢別やっていたので、それを職業別の分析も……

松本主査 加えること。

清水谷委員 加えること。

松本主査 じゃ、その他。その他ってありますが、ステークホルダー協議なんですね、これね。

田辺委員 はい。そちらに分類していただければと思います。それ、上のほうに。

そして、両方とも残していただいて、語尾をすることに変わっていただくのと、あと129はムンバイ周辺とありますが、ターネ周辺というふうにしてください。以上です。

松本主査 ありがとうございます。

これで一応全部できたので、いつも……

岡山委員 すみません、1個だけ。ごめんなさい。

松本主査 はいどうぞ。

岡山委員 1番最初のほう、17番なんですけれども、ずっともやもやしていて、ごめんなさい。やっぱり落としてください。というのも、大気汚染原因の2番目が火力発電なので、だからそこでやぶ蛇をつつきたくないなというのと。

松本主査 わかりました。一応、関連に従って1番上から行きますので。

岡山委員 すみません。お願いします。

清水谷委員 114番をステークホルダーの枠の中に。

松本主査 移動ですね。

清水谷委員 はい。

松本主査 ステークホルダーのほうに移動。

じゃ、ちょっと確認です。1番目、質問になっていますが、これは要らないですね。2番目。コメントが右に行っちゃっているんですね。

田辺委員 これは左に。

松本主査 2番、田辺さん、確認をお願いします。大丈夫ですか。

田辺委員 はい、大丈夫です。

松本主査 3番、石田さん。

石田委員 はい。とりあえず大丈夫です。

松本主査 4、なし。5、6、7、8、9なしで、10番は宿題ということで……

石田委員 はい。河川に関すること。

松本主査 また先へ行っていただいて、17はなくなり、18はなくなり、いっぱいなくなっていますが、22、私のところで、これは本事業ってやっていたら、全て。事業でしたよね。案件じゃないですね。はい。

24番、清水谷さんですが、このプロジェクトの目的の記載方法について再度検討することでよろしいですね。

清水谷委員 はい。

松本主査 じゃ、次へ行っていただいて、25番、清水谷さんですね。よろしいですか。

清水谷委員 はい。

松本主査 26はなし。27、なし。28、なし。作本さんのは後で全部送って対応と。その次はどこになっているんだ。あった。37、田辺さんですね。

田辺委員 大丈夫です。

松本主査 よろしいですか。

石田委員のはここからは削除で、次に登場するのが49、岡山さん。

岡山委員 はい、結構です。

松本主査 50。はい。51も了解です。次が50……これは削除。それはどうなっていましたっけ。54は……

清水谷委員 54は落としています。

松本主査 そうですね。で、55になるんですね。よろしいですね。

橋梁箇所のところのをどうしますか。

岡山委員 すみません。56番なので、上のところの地図に、橋梁だけじゃなくてですね……

松本主査 河川を渡す場合にですよ。

岡山委員 河川ですよ。しかも、先ほど言ったようにピアを建てるような場合、少しそれが長目になる場合のような……

松本主査 その際ですかね。

岡山委員 そもそも、56番ってこの右側の回答を残すんですでしたっけ。

松本主査 はい。そのための助言です。

岡山委員 ですよ。だから、右側の。その場合、まず一つは、この河川の橋とそれから道路を渡すフライオーバーとを分けて、概数でいいので何か一つずつ。大体でいいんですが。ということの上で、このAppendix、実情には加えてほしいのは、橋梁、長い橋の場所と、それからできれば工法もお願いしたいと。工法を、例えば土盛りの部分、グラウンドであってもグラウンドの部分ってずっと盛るんですかね、全面的に。わかんない？ さっき、すみません……

高津氏 調査団ですけれども、今、地質調査をしております、その辺のところも含めて検討している段階でございます。

岡山委員 わかりました。じゃ、まだ未定ということですね。了解です。

あとは、住民移転が発生しそうな都市部、要は、この地図上でどこに問題があるのかというのが全体的な情報として落とし込まれていると、スコーピングマトリックスを見るときでもとても助かりますということですね。

松本主査 そうしたら、それを何か地図の項目を別個立てるのか……

岡山委員 立てたほうがいいのかもかもしれませんね。

松本主査 この項目にするのかなんですが。

岡山委員 立てたほうがいいですね。

松本主査 ただ、この項目はこの項目でつけ加えますか。橋梁の箇所をオプションごとに記載すること。その際、河川、道路渡りの別を明記した上で、規模の大きい橋梁については別途地図に記載すること。

岡山委員 ありがとうございます。

松本主査 それでよろしいですか。

岡山委員 はい。

松本主査 では、先ほどの部分はこれで。ちょっと今の住民移転は、もし入れるなら別だと思しますので。

岡山委員 ちょっと後にします。別にします。

松本主査 じゃ、この部分はよろしいですか、今。

岡山委員 オーケーです。

松本主査 橋梁の箇所をオプションごとに記載すること。その際、河川、道路渡りの別を明記した上で、規模の大きい橋梁については別途地図に記載することということで。

では、その次へ行きますして、59の石田さんのところですね。ターネクリーク、これはよろしいですね。これは二つあるんですね、実は、助言が。

石田委員 だから、これもまとめるかもしれませんが、今はこういうふうにしておいてください。

松本主査 わかりました。

石田委員 お願いします。

松本主査 じゃ、現段階はこういうことで。

60、なし。62、岡山さん。

岡山委員 はい。

松本主査 よろしいですね。

岡山委員 はい、結構です。

松本主査 63と4は私のところで、これで構いません。

作本さんのところはなしで、田辺さんですね、81、82、これがみんな残すということですね。これ、ヒョウの後です。これ、特にヒョウ・ジャッカルキツネが中黒なので。ジャッカル・キツネはいいんですね、これね。ヒョウ・ジャッカル・キツネですね。何かなくて、一瞬。ジャッカルキツネって何だろうって。

石田委員 でも、あれコンマのほうがよくないですか。

松本主査 そうですね。普通ね。中黒にされると……

石田委員 そうそう。

松本主査 新しいヒョウ・ジャッカルキツネみたいな、新種かなって、一瞬。すごいキツネがいるなど、一瞬思ったんですよね。あの助言は違いますよ、変なところに括弧が入ります。

水系は宿題ということで、下におりていただいて、水系は宿題。いっぱい水系は宿題というのが。石田さん、その88番。

石田委員 これは。

松本主査 よろしいですね。



石田委員 はい。

松本主査 では、次におりてください。そこ清水谷さんですね。Protected areaは落とすんですよね。これはいいんですけど。Protected areaは落とす？

清水谷委員 Protected areaは落とします。

松本主査 CRZだけですよね。

では、おりていただいて、田辺さん、104。

田辺委員 特に問題ないです、104から107まで。108も大丈夫です。

松本主査 111はこれでいいです。112もオッケーです。113もオッケーです。

114。

清水谷委員 114は実は岡山委員が女性とかのところで言われているんですけども、何か一緒にできないかなと思ったので。

岡山委員 そうですよ。だから、そしてここが124番。

松本主査 女性の後につける。女性、指定カースト、指定部族の参加を促し。

岡山委員 そういうことですよね。

清水谷委員 はい。

松本主査 これでよろしい。

岡山委員 それでいいですか。

清水谷委員 はい。

石田委員 121番はまだですか。

松本主査 1回ちょっと。今の清水谷さんの114はこれでなくなる。

作本さんのはおりていただいて、田辺さんがなくて、石田さんがなくて、石田さんがそれか。

石田委員 はい。今、文章をつくりましたので変えます。これは全部消していただいて。それは全部消してください。新しい文章は、より広く声を拾い上げるために、F/S調査においてもアンケートによる調査を活用することにします。これだけ広い国で、たくさん人がいて、500kmもあるわけですから、アンケート調査をぜひ使ってください。そのほうがいいんじゃないかと思います。以上です。

松本主査 ありがとうございます。

じゃ、下におりていただいて、岡山さんの120.....

福間氏 先ほどお答えしましたがけれども、一つ、アンケート調査は第1段階に限ってのみ、州レベルの調査に限ってのみちょっと行うようにしてしまして、第2段階のF/S調査、いわゆる県レベル、直轄領レベルではアンケート調査は行う予定はありません。その一つの理由としては、アンケートになりますと、やはり字が書けるとか字が読めるとか等々の問題も出てきますし、F/Sレベルの調査では、これはアンケートでなくても十分ステークホルダー協議の議事録を作成すれば、当初の目的は反映できるんじゃないかと、そういうふうに思っております。いかがでしょうか。

石田委員 先ほどおっしゃられた第1段階でおやりになられた理由が、より広く声を拾いたいからというふうにおっしゃられたように記憶しているんです。だから、私もそれに同意したのは、ああそうか、だったら第2段階、F/S調査に使えばいいな。識字率が多分低くなるので、書けない人が出てくるな。いるでしょう。ただ、書けるところでやれば、どうですか、じゃあ。偏りはするけれども。

1番懸念しているのは、これだけ500kmって長い中で集落幾つあるのか知りませんが、けれども、個々の多様性が無視されるのが1番怖いなと思っています。ごめんなさい、僕はこのあたりよくわかんないんですが。だから、農村といってもいろんな農村があるわけだし、いろんな営みがあるわけなので、その多様性をよりよく反映してもらうためには、先ほどの質的調査とか量的調査なんていう言葉は忘れていただいて、せっかくアンケートをやるんだったら、アンケートをやると、少しでも取っかかりが出てくるんじゃないかなという、カバレッジが広がるんじゃないかという意味でこの助言を出しました。そのアンケート調査はコストはほとんどかからないはずですよ。

今井 いや、コストはかかりますよ、それは。人手と人件費と、そのコストはすごく。集約をして、まとめてという、それは十分なコストだと思うんですけども、いかがでしょうか。紙をつくって渡してというところは、全くそれはコストにならないのかもしれないんですけども、それを統計をとってるところはコストにはなるかと思うので、いかがでしょう。

岡山委員 紙を渡して読めなかったりするんで、対面でいくことになると思うんですね、きっと。

今井 すみません。そこはコスト面では非常にかかるのかな。最初の段階でアンケートのほうをさせていただいたのは、まず、今回、F/Sの段階ではもう少し小さなところでやっ払いこうということなんですね。ただ、最初の段階でやるといったときには、大きな声を拾いたい。だからこそアンケートをやっ払いこうという意図がありましたので。

石田委員 わかりました。私の懸念を一つだけ言わせていただければ、こういうことがあるのでTORをきちんと書いてくださいという助言を入れたんです。意図も目的を書かないアンケート調査というのはほとんど意味がありませんので。かつ、アンケート調査だけばこッと出てきても、アンケート調査って幾らでも解釈が可能というか、それを決定ファクターみたいに使う場合もあるわけですよ、これだけ言っているでしょうって。だから、それはやめていただきたいわけですよ。だから、そのためにもこれは限定的ですよとか、声を広く拾うためですよとかいう、そういうただし書きをつけてアンケート調査をやっ払いほしい。そういう目的があるんだしたら、じゃあアンケート調査をどんどんやっ払いいいんじゃないかなと思って。インドみたいに広いところですから、いちいち前もって調査したりとかインタビューもできないでしょう。だから、アンケート調査の活用はいかがですかと申し上げたんです。無理ですか、アンケ

ート調査の活用は。コストがかかるので。

今井 まさにそれだけに人数が多いところを拾っていくとなると、それは今、石田委員がおっしゃられている……

石田委員 わかりました。じゃ、こうしましょう。より広く声を拾い上げるために、F/Sにおいてもアンケート調査による調査の可能性を探ることと、それでいいです。第2調査でやりませんというふうな言い方はやめていただけませんか。それは計画はそうだけれども、6ヵ月やってきてやっぱりわかってきたことがあるので。しかも、私たちはそれに対して何かプラスになろうと思ってものを言っているの。ブループリントの計画はわかりますよ。でも、世の中はブループリントで動くわけじゃないし。しかも社会調査でしょう。社会調査にブループリントなんかはあり得ないですよ。走ってくるわけじゃないんだし。走ってくるんだって、予算はかさむわけですから。

しかもインドでしょう。先ほど松本さんが言われたように、世銀が建物に人数を掛けたら、大失敗したという話じゃないですか。だから、わかんないことが出てくるんです。だから、そのためにもアンケート調査の可能性は探してほしい。そこにとどめておきます。これは誰もご負担にならないじゃないですか。ああやっぱり探ったけれども、予算がないからやらなかったで、それで済むでしょう。いかがでしょうか。だから、やってくださいとは言いません。

今井 申しわけありません。そこはご理解いただければ。

石田委員 ご理解というよりも、可能性を探っていただければ。

今井 こちらの主旨のご理解いただければなと思えます。

石田委員 ご事情は十分理解できました。

今井 ありがとうございます。

石田委員 だから、この助言にとどめます。

庄司 一つだけよろしいですか。この調査自体がインド側と調査費用を折半負担している共同出資の調査になっていまして、やはり大規模な調査を行うと、インド側の了解も得ていく必要があるの、ご負担をいただいているお金がありますので、日本側だけのお金という予算の線とインド側の予算というところと、両方ちょっと加味しながらということになります。可能性を探る場合です。

松本主査 6億円ですよ、調査費は。

庄司 6億円調査費で、3億円はインドが負担しておりますので。ということも。

松本主査 じゃ、そういうことで。

石田委員 可能性を探っていただければ結構です。

松本主査 次、岡山さん。今ちょうどやったところですね。124ですね。

岡山委員 これはいいですね。

松本主査 これはこれですね。

次の清水谷さんのところもそれでいい。

126、127で、今、田辺さんはそれでオッケーだということで変えられたので、これでオッケーということで、一応これで全部おしまいということ。

ちなみに一つ確認させてください。今回のいただいた紙がジョイントフィージビリティースタディーですが、このフィージビリティースタディーというのは、第1段階も含んでいる言葉なんでしたっけ。

今井 第1段階も一応含んでいます。

松本主査 この言葉だけはどこかで整理しないと、またDFRで混乱すると思うんですね。今、僕はF/S調査、F/S調査と言っていますけれども、第1段階のF/S調査は含んでないわけですよね。つまり、このジョイントフィージビリティースタディーがF/Sだとすれば、これって第2だけなんですか。

庄司 両方入っております。

松本主査 ですよ。

今井 全体を含めた言い方が、今、ジョイントフィージビリティースタディーという言い方をしている。

松本主査 やっぱり今、我々、簡単にF/S調査と言っていますけれども、事実上、それは第2段階を指しているわけですよ。なので、やっぱりこの混乱は今回、入り口で時間がかかった一つの理由でもあるので、ちょっと何とかならないものかなというふうに思いますし、もちろん、委員向けの最初の説明のところで明確にそれをするというのも手だと思いますので、ちょっと工夫をいただきたいなというふうに思います。

今井 ありがとうございます。

松本主査 それでは、よろしい。ほかに何か。

岡山委員 先ほどからしつこく言って、すみません。こちらのほうは本当に工法とかそれだけで結構だと思います。住民移転対象者がどこからというのは、見ると、作本委員の75番にあるんですよ。これは、後半部分は間違っているのを落としていいんですけども、作本先生いないのに何なんですかけれども、住民移転対象者が多く発生する地域を、欄外でいいので明記していただくと参考になります。

松本主査 じゃ、75番、岡山委員の名のもとに。

岡山委員 勝手に変えちゃっていいかな。住民移転対象者が多く発生する……

松本主査 多くという。

岡山委員 多くでもないか。発生することが見込まれるかな。地域をマトリックスの欄外に明記。あるいは、この備考欄でも何でもいいです。

松本主査 これは作本委員が書かれているように、地域ごとに示せば、結果的にどこが多いかもわかるから。

岡山委員 それでもいいです。ただ、さっきそんな数まではわからないという話だったので。

松本主査 でも、最後は書くんですよ。

岡山委員 最後は書きますよね。

松本主査 そうですよ。

岡山委員 ですね。であれば、これは逆にちゃんと、作本委員のまんまで残してあっても別に構わないです。

松本主査 そうですよ。住民移転対象者の数を地域ごとに示すことということによってよろしい。

岡山委員 そうですね。示すことか。

松本主査 示すこと。という、ちょっとハイジャックしちゃいます。

岡山委員 ハイジャックですね。

松本主査 そんな感じで、ちょっとじゃあ、岡山委員のコメントということになります。

ほかによろしいですか。

では、すみません、私を含めて、若干参加が三々五々になってしまったこともあって、大変皆さんお時間をとらせてしまいまして、申しわけありませんでした。

ということで、当日主査ということで、取りまとめぐらいまでは私、メールで見ますが、もしかしたら当日、石田さんかどなたかご参加いただける方ということになると思いますので、そこはまた事務局と相談させてください。

福間氏 松本さん、一つお願いがあります。129番の、今お帰りになられましたけれども、田辺さんからちょっとご指摘のあった件なんですけれども。懸念を表明していたNGOということは、田辺さんはもうこのNGOを特定して見えるんじゃないかという理解していますので、連絡先を教えていただければ、それがいいです。

松本主査 わかりました。

福間氏 よろしくお願ひします。

松本主査 じゃ、どうもありがとうございました。お疲れさまでした。って私が言っているんですけど。

長瀬 今日は長い間、どうもありがとうございました。私ども事務局のほうで案を早急にまとめてシェアさせていただきますので、助言確定は9月5日の全体会合を目指したいと思います。当日の主査をぜひ決めていただいて、その方に発表していただくという形で進めたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

よろしいでしょうか、ほかに。

では、以上で終わります。どうもありがとうございました。

午後6時23分閉会