

インド国
北東州道路網改善事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案

日時 平成27年4月10日(金)14:01~17:15
場所 JICA本部1階 111会議室

(独)国際協力機構

助言委員（敬称略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教
清水谷 卓 山口大学 大学研究推進機構 研究推進戦略部 URA
田中 充 法政大学 社会学部及び地域研究センター 教授
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
米田 久美子 一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹

JICA

< 事業主管部 >

岩井 伸夫 南アジア部 南アジア第一課 企画役
須原 靖博 南アジア部 南アジア第一課

< 事務局 >

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮審査課 課長
篠田 孝信 審査部 環境社会配慮審査課
岩田 淳 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

内藤 久稔 日本工営株式会社
小林 隼人 日本工営株式会社

午後2時01分開会

篠田 それでは、そろいましたので、始めたいと思います。JICA審査部環境社会配慮審査課の篠田でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、インド国北東州道路網建設事業ということで、スコーピング案のワーキンググループをよろしくお願いいたします。

これですけれども、まず初めに、委員の皆様にご主査を決めていただきたく考えております。回数だけ申し上げますと、これまでの回数として、石田委員が0回、清水谷委員が1回、田中委員が0回、松本委員が4.5回、運用面の見直しで。米田委員が2回という形になっております。

本事業の確定は5月8日の全体会合を想定しておりますので、もし5月8日の全体会合にご出席できる方が、やはりやっていただくとよろしいかなというふうに思っておりますけれども、いかがでしょうか。

田中委員 私は何回。1回。

篠田 0回でございます。

田中委員 私は0回。じゃ、私やってもいいですよ、0回なら。

篠田 では、田中委員にお願いしたく思います。

主査にお願いする前に、注意事項とご連絡事項として、今日、オブザーバーの方も2人いらっしゃっていますので、ご発言がある場合は、皆様そうですけれども、所属とお名前を、よろしくお願いいたします。

あと、本日、ご質問を70個超えていただいております。ですので、数が多いというのがありますが、効率的に進めさせていただければと思っております。

あと、ご質問を読ませていただくと、少し案件の概要なり、内容なりというところが、若干理解が難しかった部分があるのではないかなというふうに、審査部としても思っております。全体会合の時に説明させていただいておるんですけれども、そこら辺の部分を、まず背景として、今一度説明させていただいてから案件の内容に入らせていただくのが、一番よろしいかなというふうに思っておりますので、事業部のほうで最初に説明を用意しておりますので、それから、説明させていただいた後にスコーピングの全体事項のほうに入らせていただければというふうに思っております。

よろしければ、事業部のほうから先に説明をいただければと思います。

須原 南アジア1課須原と申します。本件事業を担当しております。よろしくお願いいたします。座って失礼いたします。

この調査、通常の調査と違って、大きくは二つの段階に分かれておりまして二つのスコープが含まれている調査だというふうにお考えください。

一つ目がA、現状の確認及び整備優先順位ということで、今回、全体で10区間、全長でいうと1,230kmの道路改修の要請が出てきております。

ただ、1回の協力準備調査でそれを全部取り上げるというのは無理ですので、まずは

その10区間について、いろいろな側面から、一応今回の調査の全長の上限としては450km。これは後でご質問をいただいておりますけれども、やはり予算とか時間の関係があって、どうしてもこれぐらいしか今回はできないというところで、まずはその千二百何キロから450kmに絞り込むという作業を、今、行っております。それが今、ほぼ最終段階に来ているというのが、現在の状況であります。

その次に、もう一つが、その絞り込まれた450kmについて、道路の改修計画。新設じゃなくて、基本的には今ある道路の拡幅であったり改修といったところになります。その設計を行っていくという、2段階になっております。

次のスライド。ちょうどタイミングとしては、あらかじめ、一応全区間、現地踏査、調査団のほうにいただきまして、現状がわかってきていて、その絞り込みについて、ほぼ最終の段階に来ているといったところと、あと、一応全区間回っていただいて、だいたいおおよその、全区間に共通する特性ですね、今回、ちなみに地形でいうと、非常に山がちで、急峻な地形のところの事業になりまして、平地の道路とかと違って、ほとんど選択肢がないところを通っていくのですが、そういった特性も踏まえて、スコーピングの案があらかじめできているという段階もありますので、その10区間から2区間に絞るに当たって、何かコメントがあればこの段階でいただきたいというのが、今回、このタイミングで助言委員会に諮らせていただいた趣旨となります。

加えて、後半のスコーピングについても、おおよその特性を踏まえたものになっておりますので、この段階でコメントをいただきたいというふうに考えております。

岩井 今、申し上げましたとおり、やはり通常の調査とスコープが大幅に異なっているというところを、まず頭の中で捉えていただいた上で、今回、調査が2段階に分かれているといったところで、このタイミングでスコーピングということで、10区間の中から優先区間を選定するところがございますが、その選定作業自体は、我々が実施するというのではなくて、インド側との協議の中で実施をするということになっております。

近いうちに、その選定の作業を行うといったところがございますので、逆に、このタイミングでの助言委員会を逃してしまうと、環境社会配慮を考慮した形では選定が非常に難しくなってしまうということもございまして、ぜひ皆様から、そうしたところで、優先区間の選定についても、ぜひいろんな形でのコメントをいただければというふうに思っている次第です。

田中主査 よろしいですか。

今の説明に、何か質問等があるでしょうか。あるいは、もう本題のほうに入ってよろしいですか。どうでしょうか。

松本委員 1点だけいいですか。やっぱり混乱したのは、かつてで言うと、いわゆるマスタープランからF/Sの連続のパターンで、これは新ガイドラインになってから、あまりやらないようにはなっているはずなんですけれども、これが出てきて、本当であ

れば、最初のマスタープラン的な段階の最初にスコーピングがあって、つまり優先順位の絞り込みの10区間のちゃんとしたデータを我々が見て、それで優先2区間はこれがいいんじゃないんでしょうかという議論をさせてもらえればよかったんですが、実は、今いただいている資料で、優先区間をこの二つにしたほうがいいということ、果たして私たちが責任を持って言えるかという、私はすごく難しいなと思ってきているんです。つまり、それだけの情報を全10区間についていただいていないというのが率直なところなので、そこまで本当に私たちが責任を持つべきかという、持たなきゃいけないんですけども、このタイミングで出されたものに対して、そこまでは言いにくいなというふうに思うので、やはり、どうなんでしょう、微妙ですけども、米田さんの反応とか、清水谷さんのも読ませていただくと、やっぱり優先2区間の話。でも、何かJICA側は、「いや、優先区間はまだ決まっていません」と言われて、僕らは非常に、優先区間は決まっているんだか、決まっていないんだか、よくわかんなくて、でもきっと決まっているんだろうなと、こう思いながら。そこをクリアにしたいなと。本当に10から2への絞り込みの提案を委員の方々ができるのであれば、私はちょっと難しいかもしれませんが、できる範囲でやるというのであれば、それで構わないんですが、そこだけ明確にさせていただくと。

田中主査 関連して私からも。その優先区間を絞り込む、何か基準あるいはその目安となる指標のようなものをお持ちになっているのかどうか。持っていれば、それを教えてもらいたいと思います。

関連して、よろしいですか。

須原 すみません、今回、やはり非常に政治的に重要な案件ということもあって、急がされているところが1点と、あと、仮に選定された区間については、全部きちんとF/Sはやってきますので、そういったところでは、そちらのほうで環境面はカバーできるということで、ですので、コメントと言った趣旨は、限られた情報の中で私たちも判断しないと駄目なような状況に、いろいろと政治的な要請もある案件ですので、追い込まれておりまして、そういったあたりで、こういったところを特に考慮すればいいよといったコメントという形で、できる範囲でいただけたら、できる範囲で反映させたいと。

今、絞り込みは、実は非常にオーソドックスなクライテリア。まず、需要があるかどうかといったところで、将来の交通需要の予測。一応これは、トラフィックサーベイはやって、データをとっております。

あとは、今の段階だとコストがまだ見えない部分も合わせて、粗いEIRR、経済指標で、あとは、1番目のご質問にもいただいていますけれども、インド国の上位政策です。北東州特別道路プログラムというのがあるんですが、これとか、要するに上位の開発計画と合致しているかどうか。実はこの3点で比重をかけています。

これに加えてスクリーニングとしてかけているのが、まずは治安が大丈夫かどうか。

残念ながら、これ全10区間あるうちの何区間かは、やはり非常に、今、事業をやるのはその治安面、安全面のリスクが伴ったところ。そういったところは、やはりJICAとしては、環境じゃないんですが、安全のガイドラインのほうで難しいんじゃないかといったところ。あとは環境というところで、後でまた図とか出てきますが、特にサンクチュアリーとか、国立公園とか、保護林とか、そういうのにかかっているのか否か。それに加えて、何か特に、どこを配慮すればよいといったところでというのをいただければ、極力そこは調べてといったところです。

田中主査 追加で質問、よろしいですか。

どうぞ。

石田委員 すみません、選定された優先区間の後半の部分なんですけれども、それは、このいただいた資料の代替案というのとはまた違うんですか。代替案検討というのがなされていて。

須原 代替案検討は、選定された区間に対して、大きくは、今回というのはゼロオプションと、幅を広げると、あとバイパス。ただ、バイパスも現実的には、地形的な制約からほとんど……

石田委員 じゃ、この選定された優先区間というのは、もうJICAのほうでは想定されてこの文章を書かれたわけですね。

須原 想定する……そうですね、今のところは想定しているになるんですが、ただし、おおよそ区間が、場所は違うんですけれども、場所は結構いろいろ離れていたりするんですが、おおよそ同じような条件下、非常に斜面地のところを道路が通っているという点では、そこはだからそうですね、今の時点では、想定してになります。

石田委員 既にもう2区間というのを選定……2区間でしたっけ、優先。

須原 いえ、まだ。そこは、一応うちとしてはこういう案がいいんじゃないかといったところは、内々には持っていますけれども、ただ、そこはインド政府との最終的には協議によって決まる話ですので……

石田委員 いや、私がお聞きしたいのは、例えば表の5.2.1なんかだと、集落区間の代替案の比較と評価というのがあって、道路の線形、全面的な拡幅改良をすとか、限定的にすとか、バイパスを新設すると、非常に具体的な道路のお話をされているんです。こういうお話をするには、やっぱり山がちなところなのか、もっと急斜面なのか、やや低いところなのかということがわかんないと、この話はできないと思うので、これが出ている以上、どこかを想定しているんじゃないのかなと思うんですけれども、違うんですか。

岩井 これは具体的な路線というわけではなくて、あくまで10区間で一般的な標準形として、選定の代替案を行う場合に、こういったものが考えられるというところでございますので、これを特定の路線でやっているというわけではなくて、冒頭に申し上げましたとおり、まだ、現状は優先区間 - 当然、我々は調査を実施していますの

で、ここがいいんじゃないかというところは持っていますが、インド側政府に対しては、まだそれをぶつけておりません。

石田委員 そうすると、私たちに、例えば、優先区間に対する何かを期待されても、その優先区間というのがどこかわからなくて、何を言えばいいのか。

岩井 ここで皆様にぜひご理解いただきたいのは、優先区間を選定するに際して、どうした基準、例えば環境社会配慮上、こうした観点も含めて議論をしていただくと。逆に、そこを入れないと、我々として、この後、もう優先区間を選定してしまうので、環境社会配慮とかも考慮した上で - 当然考慮はしているんですけども、助言委員の皆さんの意見を踏まえない形での優先区間のF/Sが6月以降始まってしまいますので、ここで、ぜひ皆様から、優先区間を選定するに際して、一般的な部分も当然あるかと思えますけれども、例えば、保護区についてはこういう配慮が必要ですか、地盤についてはこういう配慮が必要ですか、そういったところも含めて、ぜひ意見をいただければというふうに思っています。

松本委員 それが、実は両立しなくて、我々はやっぱりスコーピング案として来てしまったので、何を調査するべきかという視点で物を見ているのに、調査した結果から判断しなきゃいけない優先順位の選定というのを、それを同時にするのは、多分、不可能なんじゃないかとは、私は思っているんですけども。

清水谷委員 昨晚、資料を送っていただいて、それを、読み込んで、またそれに対して意見を準備しておかないといけないのかということを含めると、なかなか、今日の議論に期待されていることにお応えすることができないのではないかという気はします。

松本委員 なので、逆に、JICAさんが書かれている、どこも同じ - 本当に同じかわかんないと思うんですよ、その場所によっては少数民族というか、部族の住んでいる状態とか、密度とか、多分違うでしょうし、それが少ないほうを選んだほうがいいのか、もし優先順位であれば、そういう議論をしなきゃいけないんですけども、もともとそうでなかったもので、やはり、部族に対する配慮の仕方とか、スコーピング段階の中でこういう調査をするべきだということにとどまっているのであって、それは10区間全てについて結局言えること、今のJICAの提示の仕方から言えば、我々は優先区間ではなくて、10区間全てについて言えるスコーピング案を、恐らくここから出してしまうことになると思うんです。つまり、優先区間2区間を明示されていないので。

岩井 まさにおっしゃるとおり、そこを、ぜひ今日のご議論いただきたいと。10区間全体について、優先区間を選定するに際するスコーピングとしていただいた上で、それを踏まえて我々は改めて優先区間の選定基準を見直して、先方政府と協議をしたいというふうに思っています。

石田委員 そうすると、委員会としては、優先区間選定に関しては、責任のある発言をしたということは決して言えないわけですよ。あくまで一般的に、10区間の中

だところこういうところを気をつけないといけないんじゃないでしょうかという想定のもとでの発言なので。そこが、そういう形でジャンプがあっただけであれば、そういうことなのかなと思いますけれども、そこら辺が、まだもやもやしてわからない。

次があるのは、委員会があるのはドラフトファイナルのときですね、もう優先区間が終わって、こういう調査をしましたということをやっているわけなので、優先区間選定には戻れないわけですから。

委員会がここまで発言したというところを、あくまで拡大解釈せずに、委員会は素材を提供しただけというようなところにとどめていただければ、可能なものかもしれないですけれども、発言としては、あくまで個人的意見ですけれども。

田中主査 どうですか、米田委員、何かありますか。

米田委員 お返事をいただいたのを読んで、ああ、そういうことなんだなというの理解しました。ただ、すごく、優先区間の選定についても、あるいはスコーピングについても、どちらもすごく一般的なことを求められているのだなということが、本当にそれが必要なんだろうかと、すごく一般的になってしまうので、当たり前というか、それをわざわざワーキングとかでやる必要があるのかなというのは、ちょっと思いました。難しいですね。

いつものイメージであれば、優先区間を決めるのは政府で決めるのだということを決めていただいて、その具体的な場所が決まった段階でスコーピング案という形でやっていただいたほうが、我々としてはわかりやすかったのかなと。

あと、一般的にやるのであれば、その点を、一般的なことを10区間まとめたものについての一般的なコメントを求めているのだということ、どこかにはっきり書いておいてほしかったなというのは思いました。

篠田 審査部から少し、コメントになるんですけども、多分、一番最初に松本委員がおっしゃられたように、一般的な案件で言うと、多分、マスタープランみたいな政策レベルから作り込んでいって、SEAをやって優先区間みたいなものがあるというプロセスでいくと、非常にわかりやすい。多分、その場合は10区間が全部明示されて、内容も明示されて、そこから絞り込みましょう。そうしたら、どういうクライテリアでやったらいいのかという形でご助言いただける。または、米田先生がおっしゃられたように、もうその部分は政府が決めて、もうきっちり、「この国道何号線みたいなところでやります」と。じゃあ、そのスコーピングをいただきましょうというのが一般的な案件なんです。

今回については、多分、インド側の要請が既に上がっている状況で、何と10カ所も出てきてしまっていると。そのインド側の要請も、多分尊重せざるを得ないような状況でいながら、多分インド側も、相当なスピード感でやっていて、ですので、こういうタイミングでこういうかけ方になっているという、今までにないようなところをお願いをしているというところはあるかと思えます。

ただ、原課からの説明にあったとおり、助言委員会の皆様のご意見を、何とか反映させたいというような原課の意向もありますし、若干、一般的にはなってしまうものの、やはり留意すべき点というところをJICAとしても打ち出したいというところもありますので、もちろん、助言委員会の皆様の責任においてコメントを先方に届けるとか、そういうニュアンスではないんですが、それを受けとめた上で、JICAとして出ささせていただきたいということがありますので、そこを、すみませんがご理解をいただいた上で、コメントをいただいたり、またはスコーピングの助言として残していただくという形であれば、今回については意義があるのかなというふうに思っております。

若干、たてつけがほかとは違う中で、しかもそういったところが事前の説明でうまく伝わっていなかったというところは、私どもの反省点でございますが、急なご説明で、今ご理解いただいたという形になって恐縮ですけれども、そういう形で進めさせていただくとよいのではないかなというふうに思います。

田中主査 今の篠田さんの説明に尽きると思うんですけども、恐らく、ワーキングの趣旨を説明するときに、そこらあたりを、ちゃんとメリハリをつけて説明を受けておけば、なるほどと、こういう資料じゃ足りないから、10区間について、もっとこういうのを出してほしいとか、そういう要求が出たんでしょうけれども。

わかりました。ということなので、どうぞ。

米田委員 今回、10区間から2区間なり、450kmぐらいを優先で選ぶと。残りの部分はどうなるんですか。

須原 残りの部分については、一応、やることになった場合は、また別途F/Sをかける形になります。ただ、それは1年後とか、そういったタイムスケールですので、そのときには、また別途、助言委員会を開いて。

米田委員 先ほど、インド政府がかなりスピード感を持ってとおっしゃってましたけれども。私が思ったのは、JICAが2件やったら、残りはほかのドナーがやるとか、そういうことはないんですか。

岩井 全て日本政府に依頼が来ております。

須原 背景を申し上げますと、これはインドと中国の国境地帯でして、やはり政治的に非常に機微のある、そういった点で、非常に日本政府としてもやる意義のある案件であるんですけれども、そういったというのは、日本以外のバイのドナーは入れないというのがインド政府の方針です。そういったところは、この10区間については全部日本でやってくださいと来ていて.....

米田委員 じゃ、これはとにかく順番に全部やるんだという.....

須原 残念ながら、そのお金とか資金とか、いろいろそっこのほうの制約もありますので、一遍に同時にどばっとはできませんので、それから一つずつ潰していくと。

ただ、もし仮にほか、今回選定した以外の区間をやる場合は、きちんとスコーピン

グか、通常のプロセスを踏んでやっていくというふうな形になります。

清水谷委員 ということは、今回、最終的に二つのプロジェクトを選ぶということなんですけれども、逆に、決まった時点で、またもう一度その二つのプロジェクトについてのスコーピングというのをやったほうがいいのではないのでしょうか。あまりにも具体的な情報がない中で全体の話をするというのが今回であって、実際にそのプロジェクトが決まってしまうと、それに対してもう一度スコーピングといいますか、その調査のやり方について議論させていただく機会というのを設けていただくほうが自然じゃないかなという気もするんですけれども。

田中主査 スケジュール感に絡んでね……

篠田 多分、本来の調査では、そういった、その段階に来てからスコーピングをやっているんで、確かにそういう形になるかもしれませんが、今回についてのスコーピングって、私もどういう形でこのスコーピングをつくり込んだのか、これだけの資料だと私でもわかんなかったのて聞いたんですけれども、やはり10区間、かなり走り込んだ上で、その中で共通するスコーピングの内容、あとは、特性を全部踏まえた形でのスコーピングをつくっているという形を聞いておりますので、今回お示ししたスコーピングでカバーしているというふうに考えておりますので、今回のスコーピング案で、スコーピング段階についてはご議論させていただきたいというふうに思っております。

そのほかにもいろんな制約が、すみません、いろいろあつてのことですが、そこをご理解いただければありがたいというふうに思っております。

米田委員 次の区間を選定をするときは、どうされるんですか。また選定とスコーピングを一緒にやるような形になるんですか。

篠田 そこは、多分、いろんな事情があると思うんですが、例えば、今回、10引く2で8が残るわけで、そうしたら、次はどうやりましょうというのは、多分、この協議の外でもいろいろ話があると思いますので、そこは優先度がついた形で来ていただけたら、二つなり三つなりといったことでスコーピングからやるということになるんじゃないかというふうに思います。

松本委員 ちなみに、やっぱり図2ってすごく気になって、やっぱり1と3が青いし、足すと440kmぐらいたし、結局、この1と3の青は何か関係あるのかとか、関係ないんですか。やっぱり先行区間ですから、この二つということなのかなとか思いながら見ているんですけれども。しかも、もとの全体会合のスライド、さっきの作業工程というスライドを今見せていただきましたけれども、あれはちゃんと、今日用に変えていただいていますけれども、もともとはこの調査工程の最初のスライドですよ、上のほうの1枚目のスライドですよ。これは「優先路線の」と書いてありますけれども、全体会合では、「先行2区間の」と書いてあるわけです。それを微妙に、今日はこれに変えているということは、先行2区間が優先区間なのかなと。

須原 そこは、なかなかインド政府とのアグリーの要ることなので、JICAの一存ではといったところなんです、有力だとは見ていますというのが、今のところのあれです。

ただし、最終的にはインド政府にきちんとご納得いただいて上で、彼らとの合意をもって決めないと駄目なことですので、うちとして、「そこをやります」というふうには言えない立場にあって。

岩井 彼らの中での優先順位というのも当然あるでしょうし、そこについての議論はこれからしていかなければいけないなど。

松本委員 これはインド政府関係なく、JICA調査団としては、この1と3という感じ。

岩井 10区間踏査した中では、ここが有力だろうと。

松本委員 それは、さっき言った理由。

岩井 まあそうです、町ありきとかも含めてですけれども、現実的なといったところで。

ただ、そこは最終的にはインド政府ときちっと協議をした上で。彼らは彼らの、やはり思惑というのは当然ありますので。しかも政治的な案件となれば、なおのことといったところです。

篠田 多分こういった、皆さんに普通、案件としてお示しする、または我々JICAがタッチする前の段階のものも、随分ここにがさっと入ってしまっている。それは、背景としては、多分、10個の要請が既に上がってきていると。似たような道路案件で、同じような地域で10個の要請がどーんとして入ってきて、さあ考えろという形になっているので、こういうような、少し変わった形に、今回はなってしまったんだろうというふうに思います。

なので、本来型でいくと、その部分については、例えば、もう少し外交的なことで振り分けがされていて、2区間という形で、もっとシンプルな形でJICAのほうに案件としてセットをするというのが通常の流れだとは思いますが、今回の、特殊と言うとちょっと大げさですけれども、少し違うところというのは、こういったところが入ってきてしまっていて、その部分についても幅広く、少し配慮ができればなというように思いもあって、このタイミングでの、またこういった形でのかけ方になっているというような状況かというふうに思います。

清水谷委員 今日10区間ということだったんですけれども、少なくとも、ナンバー10は新橋建設ということになっています。橋を架けることに関して、このスコーピング案の資料の中には全く触れられていない。情報として全く入っていません。どういう方式でそういう橋をつくるのかという情報もない中で、この部分、10を議論することは全くできないかと思うんです。

ですから、逆に、今日は10と言っておられますけれども、実質、道の拡幅工事のオプションの九つのうちの二つということを絞り込むということによろしいですか。

須原 実質的には、実態はもうそういうふうなご理解であれです。新橋については、単純に環境だけじゃなくて、設計のスコープも抜本的に異なりますので、そこはもう別に調査を。

清水谷委員 情報がありませんよね。

須原 すみません、そこは大変恐縮です。

米田委員 これ、11ありますよね。この10番がこちらの本文のほうにはないんですかね。

須原 ごめんなさい、これはちょっと古い資料でして、と書いているやつは、既にインド政府から要請が取り下げられていますので、これはもう完全にスコープから外れております。については、やはり抜本的に、そもそも違うものをつくりますので、少なくとも今回の、この調査の中では取り上げないというような感じでやっていて、そこはインド側にはご理解いただくというような形になります。

ですので、1番から9番までの、比較的似た特性の、斜面地の道路だけが今回のスコーピングに乗せる。大規模な橋梁というのは、今回は完全に頭 - すみません、そこは説明不足で恐縮なんですけど、そこはないということでご助言いただければなと思います。

清水谷委員 新橋建設についての質問については、あまりもう、今日は意味がなくなってしまうですね。

須原 申しわけありません。

田中主査 これはJICAの審査部にも言わなくてはいけないんですが、つまり、こういう案件が二つのフェーズがあって、10区間の路線を選定していきたい、2区間に絞り込みたいという話と、それから、そこを前提にしながら、スコーピングということで、項目だとか、評価の仕方についてを含めて絞り込んでいくという、二つの作業課題があるわけですよね。そこのところをわかりやすく、見えるように提示しないと、こっちは何を議論したらいいかわかりにくい。

それから、もちろん10区間から2区間を選定するというのは、それなりに資料が必要だと思うんです。これについても結局、不足しているもんだから、いろんな質問が出てきているんだろうと思うんです。

だから、それでそれなりに質問が出てきたので、それを扱うといいますか、一応サーベイするにしても、いずれにしても、やっぱり提示の仕方を、審査部で受けとめるときに、それで助言委員会につなぐときに、そこをちゃんと整理してつながないと思います。

そうするから、今のような話もそうだよ、もうこの作業チームというか、事業団のほうでも、ここは考えていないというのは、最初から落としておいてくれれば。

須原 本当に作業の下手際で、大変恐縮です。

田中主査 ということ、注文をつけた上で入っていきましょか。

いいですか、もうこれ以上やってもしょうがない。

とすると、10区間から2区間を選ぶことについての、何か総論的なお話があって、いうならば基準といたしますか、注目した目安としては、交通需要であったり、経済性であったり、あと上位計画との整合性。そして、さらには環境面への配慮のようなことを、一応注目しましたということなんだけれども、そのところの情報が不足しているので、一般論でしか言えないんだけれども、何かそれに追加するようなことがあるかどうかというようなことかな。

松本委員 頭書きで、主査になる田中先生が書くのはいいんですけども、今回の助言については、10区間について十分な情報を与えられた上でワーキンググループを開いたわけではないので、優先順位を決めるための助言という位置づけではないというところは、逆に助言の中に明記をしていく必要はあるかもしれません。

ただ、それを参考資料として、そういう環境社会配慮面で重要なポイントを我々は挙げるわけですので、そういう挙げられたものについて、この区間は問題は多いとか、この区間は問題が少ないという判断材料にJICAが使うことはやぶさかではないです。けれども、我々とすれば、「この区間が」とかということまでは、もちろん言えないので、あくまでそういう位置づけであるということを書くことで、JICAとして使うことは可能だし、その後のドラファイに向けての、一応スコーピング案としての役割も一定程度果たせるというようなことは、あるかもしれません。やや大人の対応ですけども。

田中主査 いやいや、それはリーズナブルなというか、理性的な対応でいいんじゃないでしょうか。

じゃ、そういう視点で、環境社会面から言えばこういうことが課題である、あるいはこういうことが重視すべきだとか、そういうことをこちらから提示するので、それを参考に、区間の絞り込みについては留意していただきたいと、こういう趣旨ですかね。

須原 お願いいたします。

田中主査 じゃ、そのような大前提で。

まず、この全体的な話が比較的、今の区間選定の話に近いんですかね。

そうですね。では、順番でいきましょうか。まず、石田委員からの、陸上の交通政策との関係性ですか。

石田委員 これは、もうそのまま助言に残しますので、1番、回答ありがとうございました。1番オーケーです。

田中主査 はい、わかりました。そのようにしましょう。

2番、3番は、松本委員からのですが

松本委員 これもわかりましたので、ただ、3の回答にある、優先された区間の概要だけを記述するというのはよくないと思いますので、後で、やっぱり10区間の概要を

ドラファイには書いたほうが良いと思いますので、それはまた後で助言にします。

田中主査 はい、わかりました。そのようにいただけるとのことでしょう。

米田委員です。もし、あるいは450kmの話もありますが、どうぞ。

米田委員 4番は出していただきましたので構いません。

450kmのという、私は、実は逆に、優先2区間があって、それを足すと450ぐらいになるという、そこを勘ぐったんですけれども、一応きちっと理由が立っているということでもいいのかなと思います。

調査人員確保の困難性ということの意味がわからなかったんですが、現地の……

須原 10区間同時にやると、膨大な数のコンサルタントの方に出てきていただかないと駄目ですので、残念ながらそこまで大きいチームを組む自信がなかったというところに尽きます。予算にも関係してくる話ではあるんですけれども。要するに、同時に30人とか、やはり人を入れられるかということ、残念ながら、今回一挙にやるのは無理だったといったところで、どっちであっても本当、非常に、ロジ的な制約によってそうなったと。

米田委員 それは現地の方、現地の調査員というだけではなくて、日本からも調査員が来るということ。

須原 今回、そうですね、現地の方は、残念ながら、こういった山の難しい道路を設計するノウハウがありませんので、日本人の方をかなり確保しないと駄目なのが実態でありまして、そこは残念ながら1回ではきつかったということでご理解いただければと思います。

米田委員 わかりました。その次のところに絡んで、もう一つわからなかったのが、相手国、インド政府によるF/Sということで、しかもこれは10区間全部やっているわけでもないみたいなんですけれども、このF/Sというのは、何を目的として、何が書かれている - これからレビューみたいなことも書かれていましたけれども、これには何が書いてあるんですか。

須原 F/Sの中身は、基本的には、彼らが考えている道路計画と、あとは、こういった住居がある、大体どれぐらいの戸数があるかといったところなんです。あとは、一応コストの積算もされているのですが、そもそもの設計が、私も見たんですけれども、でたらめとまでは言わないまでも、そのままやると、お金的にも環境的にもとんでもないことになるような設計なので、現実にはそれを使えないんですけれども、基礎資料としては使えるといったものの程度です。

米田委員 それが10カ所全部ではないんですね。

須原 残念ながら、今、一生懸命インド側がつくっているんですけれども、今のところ出てきているのは、まだ非常に限られている区間しか出ていないです。

米田委員 それはインド側から見た優先区間という理解ではないんですね。

須原 あまりそこは、インド政府というのも、結構そこはでたらめ……要するに、

できるところからやってくれみたいな感じで、必ずしも合理的な優先性といったところで選ばれているわけではないということです。

岩井 全ての区間について、当然彼らなりのF/Sというものを走らせていて、できたものから、どんどん中央政府に上げて、我々のほうに届いているという感じで、届いた順が優先順位というわけではないという。

須原 なかなか、そこはうまくラップしないといったところですよ。

米田委員 1区間ずつの報告書という形。

須原 そうですね。しかも長い区間に至っては、一つの路線も三つぐらいに分けてF/Sをやっていたりとかということになっていますので、実態としては。

米田委員 比較とか、そういうことはしていないわけですね、区間の。

須原 あくまでも、彼らがやっているのは、一つずつです。全体のところについては、何もやっていないというところですよ。

米田委員 なるほど、わかりました。

田中主査 少し、今までのところで、この補足説明の資料が出ていますが、これをリファアしていただくといえますか、補足していただいてよろしいですか。

須原 補足説明、特別の資料としては、たしか3点ですか。1点目が、実際通るところは保護区、国立公園と重なっているかどうかというのがありまして、これが別紙2です。別紙1については、概要とするにはあまりにもあれですが、一応、今回は区間が6州にまたがっているのですが、その6州についての州の概要と、あとは宗教構成です。あと、別紙3については、これはご参考までなんですが、白黒で見にくくて恐縮なのですが、踏査した結果、写真として、全区間こんな感じですよといったところを示している、カラーのやつは加えていますよね。

別紙3については、何となく現地のイメージをつかんでいただくためのもので、特に何か説明しようというわけではないんですが、よくできている資料なので、今回添付させていただきます。

松本委員 私の質問に対して別紙1というのをつけていただいたんですが、要するに、州の概要と路線の概要で、どうしてもそこがわからなくて。知りたいのは、影響範囲の状況なんですけれども、どうしても州の話しかなくて、しかも、この北東諸州の特色からいくと、やはり多言語というか、宗教の円グラフがありますけれども、やはり言語も非常に複雑ですし、それを考えたときに、その路線に住んでいるのは一体どういう人なんだろうとか、そのほうがすごく気になってしまうので、州の概要というので判断がつかないなというところも、実は、正直なところ、あります。

なので、やっぱり10区間の概要がないものなんだろうかと。普通、道路の案件のときのF/Sなんかで出てくる概要は、その路線について出てくるとも思うので、その路線のところが欲しいかなと思うんですけれども。難しいですか？とっていないですか？

須原 やはり路線のほう、そうですね、やはり全体で長い区間ですので、なかなか

データとしては取り切れていないといったところで、大変申しわけないんですが、州、ただ、現状ではそうですね、本当に二次資料として取ってくる以上のことは、なかなかできていない。

松本委員 なるほど。つまり、先取りして申しわけないですけども、ということは、何という言語族の人たちがどのくらい移転しそうだなんていうことを10区間では比較できないということですね。その概要がないということは、つまりそういう意味ですよ。

須原 個々の路線になると、また細かく調べていくと、そこはあれなんですけど、なかなか今の段階で10区間全部を出すというのは、作業的に厳しいという状態です。

田中主査 そのインド側が実施しているフィージビリティ、各区間ごとのフィージビリティスタディーでは、そういうところまでは踏み込んでいないですか。

須原 踏み込んでいないです。残念ながら。

ついでに言うと、インド側にとっては、この拡幅とかの要件だと、彼らにとっては、EIAとして要らないところなのです。彼らのクライテリアに照らし合わせればといったら。JICAとしては、当然これはカテゴリーAになると環境エリアはそのRAPというか、リセットメントのところなんです。そこがあるので、彼らとしては、実は調べる義務がないので調べていない。だから、その分はこちらのF/Sのほうでしっかりとやっていくというのがたてつけになっております。

アッサム州以外は、比較的、州の中の傾向というのは似ているような、似ているというか、比較的といいますか、アッサムだけは若干広いのであれですけども、今回、ただアッサムは本当に隅っこにちょっとかかっているだけですとといったところのご理解いただければと。

清水谷委員 そこで質問があるんですけども、州をまたいでといいますか、北東州というんですか、その全体で何か一つ大きな都市があるというものは存在していないんですか。ある程度州を超えて人が行き来するといいますか、そういうような、何か特徴的な傾向はあるのでしょうか。それとも、全くそういった中心になるような、吸引力があるような都市はなくて、単に提示された中から優先的な道を決めるということなんでしょうか。

須原 中心的になる都市は、例えばインパールとか、名前としては出てきます。マニプール州インパールといったところは、今のところ、10区間のうちの二つの路線の起点にはなっています。マニプールは残念ながら治安がよくはないのでといったところはあるんですけども、ただ、一応ここは国道ですので、本来であれば、おっしゃられたとおり、起点の都市から起点の都市へという交通が多いというのが本来の国道なんですけど、残念ながら、今のところ、やはり生活道路に近いような形です。比較的短距離のトリップが多いというふうな理解はしております。

あとは、区間によって、例えばここに出ている54号線というのは、一番北側はその

州都アイゾールというところでした、ただ、そこから下に伸びていくところは、もう本当にちっちゃな町しかないというふうな路線です。

田中主査 これは のあれですね。長い。

須原 これはそうですね。ちなみに、今、ミゾラム州は、大体ミゾ族という人が住んでいる地域です。宗教はクリスチャンです。

田中主査 非常に情報が限られています。

また後で戻るにしても、一回先へ進めてみましょうか。

今度は7番ですね、質問で、これは清水谷委員からですが。

清水谷委員 7番については、資料別紙2をいただきました。ありがとうございます。これでわかったと。

田中主査 8番です。

米田委員 8番は、一番最初の問題なので、これは結構です。

田中主査 9番の、写真の から という。

松本委員 これは別紙をいただいていますので。

田中主査 別紙に載っていたものですね。

ここまであって10ですか、これは松本委員から。

松本委員 これもわかりましたので。1から10、どの区間であってもカテゴリ-Aであるということですね。

須原 JICAとしては、橋梁は、ひょっとしたらBになる可能性があったんですが、それ以外については、基本的には、やはりAになる程度の住民の移転は見込まれるというふうに見ていますので、Aを進めて。

松本委員 それでインド側は全てEIAは必要ないと。

須原 EIAはそうですね、不要です。EIAという観点からは不要になります。それは彼らの国内法の話なので。

松本委員 これは後でコメントで書きますけれども、やっぱり1から10の区間について、今でいくと9ですか、9までの区間について、必要な手続と、JICA側と現地側の簡単な一覧表が欲しいなという、それなんで、また後で。

須原 わかりました。ありがとうございます。

田中主査 11番、清水谷委員ですね。

清水谷委員 説明でわかりましたが、となると全て拡幅工事は、多分カテゴリ-Aになると。

あと、12、13も続けてなんですけれども、途中で、スコーピングについては、例えば、日本では方法書というのは規則で決められているんですけれども、これを発行する必要がないという理解でいいんですか。いきなりEIAのドラフトを作成されるかという。

須原 そうですね、相手側としては必要はないですが、JICAとしては助言委員会と

かもありますし、しっかりとそここのところはやっていきたいといったところで、JICAのほうで作成をして、公開はいたします。

清水谷委員 法律上ない。

須原 法律上はそうですね。厳密に言うと、すごく大規模なバイパスとかをつくるという大胆な案を出す場合は必要になるんですが、基本的には拡幅だけであれば不要になっています。

ただ、求められればつくるということにはなっています。住民とかそういった人たちが、どうしてもやってくれと言われれば。ただ、基本的にはデューティーではないといったところは理解いただければなと思います。

清水谷委員 例えば、EIAの作成においては、代替案の作成が規定されているかと思うんですが、例えば、どういう代替案にするのかという議論がされないまま、突然、このEIAのドラフトが出てくるというふうなことでしょうか。

須原 インド国内法的にはEIAは不要なんで、そこは代替案も本来は検討しなくていいんですけども、ただし、仮に代替案というか、環境の側面というよりは、例えば技術的な側面から大規模なバイパスをつくるとなった場合はEIAが必要になるというところ。今のところは、一応、想定は拡幅ですので、インド国内法的には一切不要というふうに考えていただいて。

清水谷委員 わかりました。

田中主査 ここらあたりまでが、全体の区間選定に関する、あるいは区間選定に当たっての考え方に関する質問がありました。よろしいですか、後でまた戻ってくるにしても、もし追加のご質問などあればですが、どうでしょうか。

そうすると、次の14番からは、各論に入ってきて、いわゆる代替案ということですので、具体的に区間を想定した上での代替案の設定ということになります。

松本委員 していない。10区間全体の、これは共通した代替案。

田中主査 全体の区間で。そうですね、共通した代替案の考え方と、こういうことになるわけですね。

それで、私からの質問は、最初は、インド側からの提案ではバイパス建設が提案されているけれども、別のところでは限定的な拡幅を推奨していると。この違いが何かということですが。

須原 インド側のF/Sでは、バイパスという案も出てはきているのですが、やはり環境もそうですし、それ以上にコスト的にも、とてもじゃないけれども見合わないといったところもありますので、JICAとしては、基本的にはバイパスというのは極力やらないと。方針としては、そんなに物すごく交通量の多い区間でもないんです。本当にその投資に見合うだけという、しかもかなり大規模な環境破壊も、バイパスをつくるとなると。平地のバイパスじゃなくて、やはり山を削ってになりますので、JICAとしては、極力トンネルとかバイパスは、あと維持管理もやはり非常にかかります。

そこはやらないという方針で、これはインド側等の意向もありますので、そこはしっかりと協議して行って、何とか限定的な拡幅ですね。拡幅の幅についても、インド側は12mまで広げてくださいますと言ってきているんですけども、それはやはり、正直しんどいので、もうちょっと狭い幅でどうにかならないかと、そういったところは、今後いろいろと範を示して、向こう側と環境面、技術面、経済、資金面で議論していくというふうなプロセスになります。

田中主査 こういう食い違いが出てきた背景が、インド側は比較的バイパスというのを容易に取り上げるんですけども、実際にフィージビリティからいくと、それは少ないんじゃないんでしょうか。

須原 非常に厳しいと思います。現地に行った感触で。

あとは、インド側は山の道路の設計のノウハウをほとんど持っていません。なので、日本に支援要請をしてきているという背景もあります。平地の場合と違って。

松本委員 直接これに関係しないんですけども、今、インドシナの東西回廊の南部ルートのことが出てきていますけれども、あれは要するに、将来的には、もちろんインドを考えているルートなわけで、ビルマを通してミャンマー側からこっち側に来るルートというのが、次に必ず焦点になったときに、これって実はアジアハイウェイの延長線上を考えているのか、ローカルな道路なのか、どっちなんですか。

須原 そこは区間によって違うんですが、特に重要だと思われる区間については、そもそもアジアハイウェイに指定されている区間もあります。

松本委員 この中にあるんですね。

須原 あります。インパール・コヒマとかがそうです。

松本委員 何かすごく、ちょっとそうかなと、一瞬。

須原 番号で言うと、6番と4番がアジアハイウェイ2号線。あとは、1番については、これはアジアハイウェイじゃないんですけども、インドの、この1番の下、実はミャンマーなんですけれども、ミャンマーの港に抜けてから、カルカッタに船で運ぶという交通回廊が計画されていて、やはり、そういった点で広域的に重要な回廊も含まれていると。

今回は直接は関係ないですけども、11番の橋についても、これはやはりブータンからバングラディッシュに抜けるときの区間になり得るので、かなり広域的なインパクトは。

松本委員 わかりました。だけれども、JICAとしては、その選択肢はとっていない。つまり、バイパス的なものではなく、比較的ローカルの道の改善的な。

須原 そうですね、基本的にはトラックが2車線自由にすれ違えるぐらいの拡幅程度におさめたいというのは、地形的に本当に厳しくて、そんなに高速道路みないなものをつくれるような、つくれなくはないんですけども、非常にきついと。

田中主査 次にいって、この15番は先ほどの新橋の話なので。

清水谷委員 飛ばして結構です。

田中主査 飛ばしちゃいますね。16番です。

清水谷委員 説明のとおりでわかります。

須原 補足しますと、もうそこしか道路がないので、通行止めにはできないという感じはありますので、簡易道路の設置とかは考えずに、ぎりぎりに工事をやっていくというふうなことになります。

田中主査 17番。これは松本委員。

松本委員 わかりました。後でまた言いますけれども、つまり我々も誤解しましたので、これは10区間全体にというか、全区間についての共通した代替案になるという旨の記載がないとわからないなと思います。わかりました。

田中主査 18番、清水谷委員から。

清水谷委員 盛り土に使用される土はどこからかという質問なんですが、とにかく一番近くで削ったものから調達するということなんですかね。

須原 同じ断面で切った土をそのまま埋めるということですので、今で言うと、切り土のほうが若干多いという想定にはしています。どちらかという、盛り土より排土というか、土を捨てていくほうをどうするのかといったところの検討が、一つ留意はしないと駄目かなというふうには考えております。持ってくるほうよりはいったところですが。

清水谷委員 わかりました。

須原 ただ、基本は現地で全部調達するというふうに考えていただくと。

田中主査 米田委員、次のページですね、19、20とあります。

米田委員 いろいろ、今お話を聞いたり、あと追加の写真とかを見せていただいて、かなり、山の大変な道なんだというところがわかってきました。定量的に調査をするということなので、交通状況が改善するということなんですけれども、その改善が本当に、今必要なかということも、今の資料ではわからないので、その辺も含めて結果を最終的に出していただければいいと思います。

須原 そこはしっかりとフィージビリティが入っているので、させていただきます。

米田委員 その次は、単に言葉の問題かもしれない。田中先生も同じようなご質問ですけれども、「最も低い」という「最も」って、何と比較しているのかという質問だったんですけれども。よくわからないというのと、もう一つ、2車線だから交通事故の確率が低いということが、単に1車線を相互交通するんじゃなくて、両側あるからという意味なのか、それとも、4車線よりも交通事故が低いということなのか、どういう意味なのかなと思ったんですけれども。

須原 すみません、これはわかりにくいので、文書で。2車線だと交通事故が少ないというよりは、そもそもそこまで交通量が多くないということが1点と、あと、やは

りそこまでハイスピードが出せないような道路ですので、そういった点でリスクが低いというふうに考えていただけると。だから、「2車線だと」というのは、言葉としては誤解がありました。恐縮です。

田中主査 関連して、この三つの全面的な拡幅改良と、その限定的なものとのバイパスをつくるのと同じというのが、これは疑問でしたけれども。

須原 そこはまた検討した上で、整理をきちんとやります。

田中主査 わかりました。

それから、22番です。これは米田委員から。

米田委員 22番も、まだあまり十分に理解していないんですけれども、バイパスをつくるということは、そこに大きな都市があるということで、当然、大きな都市の中に病院とかがあるのかなと思うんですけれども、そういうことではないんですか。

須原 そうですね、ただバイパスは、基本はやはり通過交通のためのものであって、病院とかサービス施設へのアクセスが、やはり既存の道路沿いに並んでいますので。

米田委員 これも多分、具体的に場所を想定しないと言いにくい部分かなという気はします。一般論的には言いにくいのかなという気がしました。

須原 ただし、全面的な拡幅とかバイパスとかをやったら、やはりかなり田舎ですので、そういった点では、町までの交通が早くなって、そういった点では、大都市まで早くなるという点では、アクセスがよくなるということだと思います。

米田委員 それは、拡幅の場合はわかるんですけれども、今言ったように、バイパスというのは大きな都市を迂回するように、しかも、今はバイパスをなるべく減らそうとしているわけで、そうすると、その迂回した真ん中に病院とかがあるんじゃないですかということです。

須原 そこは、そういうことがないようにはしますということと、あと、バイパスは都市の迂回だけじゃなくて、やっぱり地形的な制約で迂回というのも考えられなくはないんですけれども、そこは配慮いたします。

米田委員 わかりました。そんなようなところで。

それから次は……これはわかりました、23番は最初の話ですね。それから24番も、何となくわかりましたけれども、これも、今、1車線を走っているものが、とりあえず2車線になって、相互交通するようになることだけで本当に十分なのか、その先ほどの将来的なアジアハイウェイだのというような話も含めて。これも、多分、個別の路線ごとに違うだろうと思うんですけれども、そこまで十分に、将来的にパンクしない、道がよくなることによって交通量は多分増えるでしょうから、すぐにパンクしちゃう可能性もあるのかなというのは心配なんですけれども。ただ、山だからできないというのものもあるかもしれないですし。

須原 それが1点と、やはり現状の交通量は非常に少ないんで、そういった点では、当面は心配はないというふうには見ております。

米田委員 そこら辺も、きちんと交通量予測なりで出していただければと思います。

田中主査 私のほうからは、つまり、いろんな組み合わせが、距離が長いし路線がさまざまなので、この限定的な拡幅案というのが案-2で推奨されています。ところによっては全面的な拡幅も必要だし、ところによってはバイパスも必要でしょうと。結局、これは全体を考えたら、全てが当てはまるんじゃないですかという質問なんだけれども。

須原 そうなると、そうですね。ただ、大部分の区間は非常に険しいところとか、そういった点では、大半の区間については、やはり限定的な拡幅案にならざるを得ないんだらうと。土地に余裕があるとかかなりの、そういうのもあるのかもしれないんですけども、選択肢としては非常に限られるというか、といったところをご理解いただければと思います。

田中主査 趣旨はわかります。

次ですね、次ページの26番、27番の、このところ、集落区間の代替案。

清水谷委員 これもオプションの第2案が推奨となっていますと。まだ決定されていないということで理解しました。

それから27番ですが、他の、集落区間でないところにおいては、まだ情報が入手できていないということ。わかりました。情報がない以上は議論できないかと思います。橋については関係ないので。

須原 集落以外の区間は地形が非常に険しいので、かなり制約は受けるといったところで、指定条件内に出せる、住民移転とかは抜きにして、そういうところをご理解いただければというふうに思います。

米田委員 後ろのほかの部分とも関係するんですけども、集落以外の部分の自然環境とかがどうなっているのかというところがわからないと、それへの影響も予測のしようもないですし、またその割合が多い、少ないで、単に保護区だけではなくて、特に今回は保護林の話が、あまり具体的によく見えていないんですけども、そういう保護林とか、それ以外の森林の部分というのが出ている州と出していない州とあったりとかしているんですけども、そういうことも含めて、やっぱりそういう情報がないと、最終的には優先区間を選ぶような話にしても、できないのかなという気はしている。そこまで考えて選んでいただいたほうがいいのかなどは思っているんです。

田中主査 代替案のところ、今いろいろ出ましたが、結局、代替案というのが、ある種の推奨案に対して代替案がオルタナティブで出るわけです。起点・終点が確定しているとか、あるいは起点・終点をどう引くかというのもあるんですけども、だから、ある程度、事業形が想定されたときに代替案になり得る。

もし、こういう計画段階であれば、それこそ、こういう代替案であれば、どの区間を先行着手するか、それがどういうあり方が、より経済性、あるいは環境面で何かあったときの影響が少ないかとか、効果が高いかとか、そういう話になるんで、むしろ

今度は10区間の比較が必要なんです。そういう情報がないので、単に社会的影響とか、自然的影響とか、生活関係の影響と交通安全とか、それだけ見ても、具体的な通過するエリアが想定されないと、言いにくい。一般論的なことでしか言えないということですね。

ということですかね、まとめて言えばそういうことかなという感じだね。

次にいきましょうか。

今度はスコーピング・マトリックスです。環境面を中心にした項目についてのご意見を幾つかいただいています。

松本委員のからいきましょう。

松本委員 これはまた後で、助言の形に書き直してやります。

田中主査 そうですね。

米田委員から、これはP、C、Oですね、P、C、Oの意味。

米田委員 29番は、はい、了解しました。

清水谷委員 30番も同じです。

田中主査 そうということですね。じゃ、次の31番。

米田委員 31番は、一般的だからということなんですかね、ある程度で、代替案の2を想定して、つくっているスコーピングの中になぜF/Sの話が出てきたのかなというところが理解できなかったんですけれども。結局、路線というか、線形とかがまだ決まっていないからということになるんですかね。

インド側に対するアピールだといえ、それはそれで納得しないでもないんですけれども。ちょっとそこに引っかかったということです。

須原 そうですね、インド側から出てきたものは、ノーと言うにしても、当然ある程度きちんとやらないとだめなので。それと、あとこれは……

米田委員 それを示すためだということなんでしょうかね。

それから、32番については了解しました。単に、時間的に、半年間の乾期だけで工事が完了するものなのかなというのを思っただけなんですけれども。

須原 そこはちょっとずつ区間を区切ってやっくんです。ただ、雨期は、やはり非常に工事するにはリスクが伴う区間。雨の量が桁違いに多いので。

米田委員 わかりました。

それから33番はこれで。とりあえずトンネルは、今のところは考えたくないということですね。

須原 電気もありませんので、換気や照明もない中でトンネルというのは、やはりできないので。

米田委員 それから、34番はわかりました。

それから35番。切ったら、切った本数より多く植えるというの。これは前にグジャラート州で10倍という話があって、これは州によって違うんでしょうか。

須原 そうですね、大体、ただ倍とか、そこは何か。

米田委員 法律で決まっているんですと言われて、そういうもんですかと言ったんですけれども。

須原 伐採の繰り合わせを足すと、そうですね、許認可を得るときに、向こうのほうから何倍植林せよという命令が来るので。

米田委員 それは州によって違うということでしょうか。

須原 私がやっている別の地下鉄だとしたら2倍だとか、結構そこはケースバイケース。また森林局は、いずれにしてもそこは必ず、大体植樹を、切った本数以上は植えることで来ます。

米田委員 そこは、当然確認されるとは思いますが、確認して。

須原 区間が決まった時点で、どういう繰り合わせになるのかといったところは、当然、確認の上で進めますので。

米田委員 それこそ10倍とかいうと、かなりの面積がないと植えられないので、そこまで計画しないといけないんだろうなと思っています。

須原 そこは、許認可に必要であれば、せざるを得ないというのは、はい。

田中主査 これは回答の中にあるように、倍以上というのが一般的なんですか。

岩井 倍以上……そうですね、必ず、最低倍を求められる。

須原 ただ、そこは本当に、森林局が許可のときどういうふうに命令を出してくるかというところで、木を切るのを1本でも許可が必要ですので、そういった点では非常に厳しいです。

ただ、そこはもう、向こうが一方的に命令して出してくる内容を、それに従って計画を立てざるを得ない状況です。それに対して異議が出せるとか、そういった話ではないです。

田中主査 私から、水象とか、水の浸透とかのことを聞いているんですが、これは特に排水対策、雨水対策を行うことになるわけですね。

須原 土砂災害のデータは必要になっていますので行います。

田中主査 もともと雨期、乾期があって、結構差が大きいわけですよ、雨期のときと乾期のとき。

須原 乾期はわかりませんが、雨期だけで、大体3,000から4,000ぐらい降りますので、相当降ります。

松本委員 「世界記録」って書いてある。

須原 1万2,000降るところもあります。ただ、大部分については、大体3,000から4,000ぐらいの感じですよ。1万は、本当にごく一部の地域になりますけれども、それでも三、四千というのもかなり、日本の基準ですと多い。

田中主査 雨水対策はそれなりに重要な地域ですね、ここは。

須原 重要ですね、崩落とかに直結する話です。

田中主査 わかりました。

あと、米田委員から観光利用ですか。

米田委員 そうですね。観光利用まで触れられているということで、どこまで本気でやるのかなというのもあるんですが、一応、意欲的に取り組むというふうに書いていただいているので、まあ理解しました。

これ、後にも出てくる、ちょっと性格が違うと思うんですけども、防災的な部分とか、すごく意欲的な計画のように思えて、本当にできるのかなというところがあったんですけども。

須原 すごくいいところですし、やはり有効な産業となると、それが一つ、そういうふうになってきますので、そこはしっかり考えていくと。単に道をつくるだけじゃなくて、生計向上とかも当然考えていく話ですので。

松本委員 立ち入りはできるようになっているんですか。

須原 私も行きましたけれども、パーミッションがあれば普通、全部の州じゃないんですけども。

松本委員 そうですよ、北東諸州って入れないところ。

須原 いや、入れます。普通にいったら入れます。行ったときに、空港でレジスターとか、警察とか行かないと駄目ですが、入れるのは入れますので。ぜひ、すごくいいところですよ。

岩井 「地球の歩き方」とかでも、トレッキングなどで紹介されています。

米田委員 もし、観光開発とかを視野に入れるとか、それはそれで、ちゃんと取り組まなければいけないものだと思うので、そういうことなら、どこかと連携して、後はフォローしてもらおうようにするなり。

須原 まずは、道路自体が、やはりすごく景色のいい道路なんで、まずそれが観光資源に、しっかりそういう説得も含めて設定をしていくという趣旨です。

米田委員 わかりました。

38と39番ですけども、これは、いただいた地図だけ見て、その道路が果たして川を横切っているのかどうかというのが全然わからなくて、結果的には、当然これだけの距離を走るんだから、途中で川も横切るだろうとは思いますが、私が心配するのは、やっぱり川を道路が横切る。橋なりがあって、そこを工事するということになれば、川への影響。川の生態系への影響ということが心配されるのかなということで、そこも配慮してほしいということです。

須原 配慮します。

田中主査 よろしいですか。ありがとうございました。

今度は石田委員からいかがでしょう、40番、森林のことですね。

石田委員 調査してください。ありがとうございます。

それから、41番ですけども、41番は、もうそういうふうコメントしたとおりな

ので、それに対する回答ありがとうございました。ただ、その住民協議を実施する、住民協議をやると。住民を主体としたステークホルダー協議をやりますよ。そのときにステークホルダー分析を行うと。それはそれで、とてもいいことだと思いますが、住民協議、これは先ほど来から時々話題になっていきますけれども、州によっては多民族、多言語で、宗教も違うというときに、住民協議のためのステークホルダー分析なり、住民協議設計をきちんと時間をとってやる必要があるんじゃないですか。だから、住民協議が始まってからステークホルダー分析をやるんじゃなくて、住民協議のための設計をきちんとしてほしいと思います。それをコメントで書きます。

田中主査 そうですね。多民族、多言語。

石田委員 はい。いろいろと多様性があるところのようですので。

田中主査 わかりました。

それから、松本委員からこの42番で指摘があります。

松本委員 「北」が抜けてしまいました。北東諸州ですが、やっぱりこれ、Bというはちょっと変かなと。やっぱりA-で対応してほしいということと、あと、先ほどの考えで、移転先は一集落、同一集落内というのを検討ですが、路線にどういう部族がどのくらいいるかがわからない中では、その方針を立てたからといって、どのくらい現実性があるかもわからないというところもあるので、方針としてはいいと思うんですが。

アセスメントの大前提としては、対策を前提に、評価をAではなくてBにしておくというのは、やはり間違いで、影響はあくまで影響として判断するべきですから、ここはやはりAでお願いしたいということです。

須原 わかりました。

田中主査 そうですね。その対策を前提にするのか、あるいは、そうじゃなくて、今の状態で行った場合、どういう影響が出るかということをもとに評価するのか。それぞれ考え方があるんだね。

篠田 それは、運用面の見直しでも議論させていただいて、やはり緩和策をとる前の状態で、どういうネガティブなインパクトが出ていて、スコーピングだということをお示しして、皆さんにご議論いただいたとおりです。

この点については、実は、私からも原課のほうにコメントして、やはり、インパクトを捉えると、強いほうで、A、大きいほうで捉えるべきではないかというふうにコメントをしているところがございます。

田中主査 いいですね。

私からは、この温暖化、気候変動に関して、特に多雨地域にはもっと雨が降りやすくなるし、少雨地域はさらに少なくなると、こういう変動幅が大きくなるのが、気候変動の特徴ですので、多雨化とか、あるいは、1回降ると、その量がたくさんになるという、そのことをやっぱり読み込んだほうがいいんじゃないですか、という趣旨で

す。これは、そのとおりにしてくださるということなので、ぜひお願いしたいと思
います。

須原 しっかりと、そこは設定で反映させていきます。

田中主査 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

さて、ここまでがスコーピング、環境面での対策も含めてご意見をいただきました。

今度は環境対策です。緩和策を含めた環境対策のところに入りますが、よろしいで
しょうか。進めさせていただきます。

44番、米田委員からですね。

米田委員 単に表現の問題ですけれども、よく、「保護区は周辺にない」という表
現がありますけれども、道路なので、横断したり隣接する、多分それぐらいかなと思
うのですが、そういう具体的な表現のほうがいいと思います。

田中主査 助言するかどうかは、ちょっとお考えください。

それから45番、46番、石田委員から続いています。

石田委員 47番まで、まとめてコメントします。

大変でしたでしょうけれども、この詳しい地図をそれぞれ州ごとにつくっていただ
いてありがとうございました。地図の上ではありますけれども、イメージがしっかり
してきました。森林は、やっぱりこんなにたくさんあって横切るんだなという、よく
わかりました。これはすごい収穫でした。ありがとうございます。

その上で質問なんですけれども、例えば、2や7や8というのは、もろに森林を横切
っているんです。2は保全林を横切っています。7や8や、これはオープンフォレスト
ですけれども、使っているんでしょう。

よく考えていただきたいのは、保護区をぎりぎり通ればいいのか、保護区を避けれ
ばいいというだけでは、やはりバランスに欠けると思うんです。保護区はもちろん避
けていただいて、森林の場合でも、保全林は、やっぱりなるべく通さないほうがいい
と思います。影響がもろに出るわけですから。

当然その国の法律もありますし、保全林を通すというのは、よくわからないです、
道路のために。

須原 新規ではありませんので、ですけれども、非常に、やはりインドって木を切
るのが厳しい国でありますので、そういったところでは、本当にそういった区間につ
いては、舗装の打ちかえとかだけになる可能性というのはあります。

石田委員 2なんて、もろにこの保全林の上にかぶさってしまっているんですね、
これを見ると。

須原 そうですね、2番はもろに重なっているんで、その区間については、そもそも
その区間だけ、対象から外すのか、それか、その区間は本当に拡幅しないで、アスフ
アルトの舗装を。

石田委員 既存のままでアスファルトの……

須原 だから、線形というか区画、アスファルトの修復。それでもかなりの改良にはなりますので、そこはもう、いずれにしてもインドの国内法をきちんと遵守してやっていきます。

石田委員 いずれにしても、保全林の中を通して改修をするということにしたとしても、当然、車両数は増加をして影響を受けるわけでしょうから、その影響についても、やはり考慮は必要だと思うんです、建設後の。

須原 はい、考慮はします。

石田委員 それから、7や8は、これはオープンフォレストを横切っていますけれども、今日いただいた資料だとか、先ほどから話題になっているように、この松本委員の書かれた文章をそのまま拝借すると、諸州の言語、宗教、民族は歴史的な経緯もあり、複雑で慎重な配慮が必要であるという地区なので、それぞれ、皆さん固有の生活習慣だとか、もちろん宗教も含めて固有の生活習慣を持っていて、森との固有のつき合い方があると思うんです。

JICAも、最近、運用見直しの中で、聖なる森についての議論を、私たちはさんざんやりました。森だけを、いつも私たちは、保護区じゃなくて、特別に取り上げているんです。だから、やっぱりそれとの整合性も、JICAという組織として含めるという意味で、森については手厚い調査を、ぜひお願いしたいところです。自然林に対する排ガスの影響とかにとどまらず、住民の人たちがどういう森とのつき合いをしているところ、何を森の中で大切に思っているところ、文化・社会的な面、薪を取るにかかわらず生計だとか、鎮守の森だとか、いろんな意味で総合的に、できれば調査をしていただくことで、後でトラブルが避けられるんじゃないかというふうに思います。以上です。

本当に、この地図を出していただいたおかげで、私も新たなコメントが浮かびました。ありがとうございます。

田中主査 こちらの北部の州は、森に対する信仰は深いようですか。

松本委員 そうですね、それに州にもよるかもしれないです。案外深いですよ。

田中主査 ありがとうございます。

それでは47番までいきました。次のページですね、48番、これは清水谷委員からですか、保護林。

清水谷委員 国道2号線、これナンバー2番ですけども、実際に保護林を通過していますが、回答では、これはもう、結局優先順位から外すということがありうるということですか。

須原 一つ、選択肢としてはそれがあり得ます。やはり、外すという選択肢も含めて検討。

清水谷委員 先ほどの石田委員に回答されたように、拡幅はしないというようなことだとか。

須原 そうですね、やるにしても現実で拡幅はできない。法律のほうの規制で、とてもじゃないけれども、多分クリアランスは、一応、取ればやっていいことにはなっているんですけども、現実にはセントラルガバメントまで上げて許可になるので、ちょっときつかなというふうに思います。

清水谷委員 その区間は、基本的には2車線を通るようになっているんですか。なっていない。

須原 普通1車線で、ちょっと不便を強いる形にはなるんですけども、さすがにそこは難しいかといったところ。どちらに回すということで、なかなかきついにしても、拡幅については、もうやはり現実的にきついというふうに考えています。

清水谷委員 わかりました。ありがとうございました。

石田委員 相手が保全林指定を外すというような動きはないんですか。

須原 聞かないですね。

石田委員 聞かないですか。だから、そこは相手も非常に真剣に森を守ろうというふうに考えてくれるんですね。

須原 インド全体のトレンドとしては、増やそうというふうなベクトルには動いていますんで、多分、減ることはあまり期待しちゃう駄目かと。

石田委員 さはさりて、やはり道路というのも非常に大切に、貧困から抜け出そうという意味では非常に大切なものですから。

須原 重要なものなんですが、ただ、それが短い期間でばらばらと変わるかという、それは期待はできないと。そこはもうしっかりと法令重視ということで。

田中主査 関連して、今の中央政府が森林の許可の話に言及されましたが、こちらの場合は、道路のほうは、これは州政府が許可ですか。

須原 これは、もう全部、国直轄の事業です。国道ですので。日本で言うと国土交通省に当たる機関がやっています。

田中主査 その国土交通省と森林省とか、そういうところで調整するとか、そういうことはないんですか。

須原 必要があればやるんでしょうけれども、ただ、そういった動きは今のところないです。

田中主査 わかりました。

それでは、49番です。

米田委員 49番、先ほど言いました。集落以外の部分がどうなっているかという話です。説明いただいたのと、写真をいただいたので、少しはわかりました。

田中主査 次にいって、50番ですね。これは松本委員から。

松本委員 すみません、このあたりになると、だんだん疲れてきて、一体これは何をしているんだろうというのが、いい加減わからなくなってきたころのコメントでありまして、スコーピング案結果（優先区間）って、やっぱり今でもよくわかんないん

ですけれども、つまり、この表は、今までの議論を踏まえると、どの区間においても調査すべき項目なんですよ、そうなんですよ。

なるほどねと言いながら。

須原 全区間において、多分この項目が必要だろうと思うのは全項目入れていますので、これをもとにして、一部要らない項目というのは出てくるかもしれないですしといったところです。

松本委員 つまり、どの区間でも、例えば土壌浸食であれば、Pについては予想されないしとか、要するに、そういうことなわけ。

須原 ジェネラルにそういったところ。

松本委員 なるほど。それがだんだんもうわからなくなってきて、ここで。一体これは何なんですかということ、とがった言葉で書いているようです。

わかりました。このことそのものはわかりました。どうすればいいのかは、実は今でもよくわかんないですが、わかりました。

田中主査 どうでしょう。

米田委員 51番は、先ほどもちょっと言いました。でも、意欲的に道路をよくする、防災、道路が崩れないように設計を改善するというようなところに取り組んでいただくのだということは理解しました。

むしろ逆に、この回答を読んだら、こういうことは、もっとアピールするというか、打ち出していてもいいんじゃないかなというふうに思います。

須原 これは経済発展だけじゃなくて、やはりこれ1本しかないところですので、雨期に2ヵ月、3ヵ月とまってしまって、物もとまれば病院にも行けなくなる、学校にも行けなくなると、本当にライフラインですので、そういったところはしっかりと防災対策もやって、1年中通行できる道路に改良していくというのが、今回の趣旨の一つでもあります。

米田委員 日本の技術をアピールするというか、そういうようなことをしてもいいんじゃないかなと思いました。

田中主査 そうですね、事業目的にも、ぜひそこで一部加えていただいて。災害リスクの低減といいますか。

須原 そこは、そうですね、適用策といったところでも考えていますので。

田中主査 次の52番、いかがでしょうか。

清水谷委員 52番は廃棄物のことですが、多分、通常は開発行為から発生する廃棄物等の対策と予測になりますので、それについてはご理解していただいたということで納得します。

田中主査 次の53番から社会関係です。

米田委員から出ていますね。

米田委員 私は全然この地域を知らないなので、説明していただいて、なるほどなと

思いました。この文章は、生産性が低いということの理由を説明した文章だったので、肥料について具体的に数値を挙げていただいているんですけども、これを書くよりは、この「焼き畑なので」と書いていただいたほうがわかりやすかったなと思いました。

須原 どうもありがとうございます。

田中主査 これは表現ですね、54番。

米田委員 これがよくわからないんです。ここの部分、私が理解ができていないんですが、用地取得 - ここで言いたいことは、生計回復と住民移転と、両方やるんだということであって、用地取得と生計回復と住民移転と、三つ言葉が並んでいて、そこで「両方」と言われて。

須原 用地取得と住民移転と生計回復ですかね。それを全部一体としてやっていくというふうな。

米田委員 両方というのは二つという意味ではなくて、三つという意味ですか。

須原 すみません、日本語の全てという意味です。

米田委員 全てという意味。そうですか。じゃ、この最初のレ点というか、チェックマークの最初のところでも「両方」と書いてあるのは、全てという意味。

須原 そこは日本語の語法の間違えだと思います。すみません。

米田委員 用地取得と生計回復と住民移転、三つ並列で、それを全部という。

須原 セットで考えているということなんです。

米田委員 わかりました。

田中主査 表現を工夫したほうがいいかな。

今度は松本委員、55番です。

松本委員 ここに書いたとおり、昨年末の閣議決定で、地方インフラの場合、この七、八割の同意というものを外すということで、インドの中では結構問題になっているというのが私の理解なんですけれども、下院は通過して上院ではまだだと。

見通しとして、仮に採択をされてあった場合に、これはどうなるのかなと。つまり、この文言そのものが、このままやるのか。「引き続きフォロー」すると書いてありますけれども、我々とすれば、次はドラファイまでチャンスがないので、何らかの助言はしなくてはいけないので、仮に法案が通った場合の対応策というのは、何か考えているんですか。

小林氏 日本工営の小林と申します。4月3日にこの法案のガジェットが出ましてオフィシャルになったようです。私も今朝それを知ったんですが、この七、八割の同意が必要であるというところから除外されるディフェンスであるとか、インフラとか、そこら辺のが除外されるというそのガジェットが出ています。

須原 この道路というのは、その対象になる……

松本委員 そう。地方インフラのことなのか。

小林氏 まだそれがないので、実際、新しいアクトが出て、その後ガイドラインなり何なりが出てから、それを実際適用するということなので、今、もうインド側でF/Sをつくり始めている区間があるわけですから、それはもう、新しく今回出たものが出る前に始まった事業という位置づけでよいと。

須原 であれば、もうそれを引っ張った基準で設計も行われて、補修もされるというような理解でいいところですよ。

松本委員 というような記述が欲しいんです。事態をフォローするというよりは、仮にそれが通った場合でも、本件についてはその法案成立前であり、その行政手続が整う前の案件であるので、この状況が有効であったというふうにJICAとしては判断をする。

もちろんガイドラインがありますので、JICAはJICAとしてガイドラインですから、ここはインドにおける関係法令としては、恐らくこれではなくなるわけですから。なので、ここについては再検討が必要かなと。

須原 わかりました。また修正するというので。

田中主査 新土地法の話は、いただいている資料の17、18ページあたりに書かれているんですけど、これが、「インド国新土地取得法との相違点」という表が出ていますね。このあたりのことですね。17、前のページですか。土地7割の取得という。

松本委員 70%の同意というのがありますよね、チェックの二つ目の。

田中主査 そうですね、チェックの二つ目。

松本委員 これは法律上そうになっていたんですけども、モディ政権が、こんなことをやっていたんじゃないインフラ整備が進まないということで、突如、そういうのはやめると去年言っていたという理解なんですけれども。

須原 大きい流れとしては、そう、投資呼び込みのためにといったところで、そういうふうになっています。

田中主査 わかりました。こここのところの記述は少し正確にといいますか。

須原 正確にというか、補足して。

田中主査 補足して、お願いいたします。わかりました。

先へ進ませていただいて、同じく松本委員から、56番。

松本委員 これは、こういうことでよろしく申し上げます。

田中主査 いいですね、56、57番ということですね。

58番、米田委員から。沿線住民。

米田委員 58はいいです、わかりました。

田中主査 今度は59番ですね。

石田委員 ありがとうございます。このことは、ごめんなさい、私、見落としがあったのかもしれませんが、既にいただいている今回の文書に言及されているんでしょうか。私たちに配っていただいた事前書類には、このことは。「緩和策についても検

討・提言する予定」というふうに書かれているんです。

須原 すみません、もし書いていなければ、そこは反映するようにいたします。

石田委員 よろしく申し上げます、ありがとうございます。

田中主査 そうですね、具体的には書いていないような感じ。

米田委員から、今度は60番です。

米田委員 60番も、とりあえずわかりました。「更なる調査」ってどんなことをするのかと思ったんですが、大体ここに書かれているような内容だなということで。

田中主査 では、61番ですね。

米田委員 61番については、これ、「F/Sが作成されている区間について、衛星写真によるレビューを行いました。」というのは、F/Sがないところではできないということですか。

須原 インド側のF/Sが作成している区間については、こちらのほうで衛星写真を購入してレビューはしているのですが、まだF/Sができていない区間については、プレミアチュアリティというところで、そこはしていないという。

米田委員 それは、なぜなんですかと言うと変なんですけど、単に順番の問題ですかというか、F/Sがないような。

内藤氏 日本工営の内藤ですけれども、まだ全部F/Sが出ているわけじゃないんですけども、出ているものを見るとバイパスとか計画をしておりますので、グーグルレベルでは、どういう路線なのかというのは、当然、我々は見えて調査をしているわけなんですけれども、それをもうちょっと細かく調査をするときに、バイパスがある、ないというところでは、どこまで衛星写真を購入するかということもありますので、それを見て合理的に進めていきたいなという意図で、あるところはそれでレビューしてくるということです。

須原 自然環境とかだけだったらグーグルで十分ですけども、細かい設計とかをやるに当たって細かい解像度の写真が必要なのでレビューをしているというような理解になりますので。

米田委員 それのためには、向こうの提案が、向こうの設計案というかあって……

須原 ですし、向こうのF/S自体が、すごくいいものが出てくれば、そんなレビューもそもそも要らなくなりますのでといったところで、無駄な投資を避けているというふうに考えていただけると。

米田委員 わかりました。

田中主査 それでは、次のページにまいりまして、62番です。ステークホルダー協議の関係で、石田委員からですね。

石田委員 これはありましたので、すみません、これは読んでいなかったです。

はい、ありがとうございます、そうしてください。

田中主査 いいですね。

63番、米田委員からです。

米田委員 相手だけがやるのかなと思ったんですが、もう一度読み直してみると、「調査団が支援する」と書いてあったので、それならば大丈夫かなと思いました。

須原 そこはもうしっかりとバックアップしますので。

田中主査 清水谷委員から、64番です

清水谷委員 回答についてはわかったんですけども、それで追加で質問なんですけど、4月中旬に置かれる第1回協議で、5カ所というのは、これはもう特定の路線において、その優先順位が決まった後でということ。

須原 そうですね、4月中旬というのは、若干スケジュール的には遅れていて、決まった後で、その特定の路線について、住民を呼んで協議ということなんです。決まった後での対応になります。

清水谷委員 ただ、その路線が長かったり、長いものが選ばれた場合、やはりその回数というのは増やすことも。

須原 そうですね、基本的には、その回数とか箇所数はともかく、全住民がカバーできる範囲で実施していくという方針になりますので。

米田委員 すみません、その優先区間を特定しないで、全地域を対象に実施するということですね。

須原 住民協議ですか。

米田委員 はい。65番の回答に「特化せず」と書いてありますよ。

私は、これは無駄なんじゃないかなと思ったんですけども。

篠田 確かに64番の、今のご回答と65番の書かれている回答というのは、若干齟齬があって、今、4月中旬の協議というのは若干遅れているので、多分、その辺でまたスケジュール感とかやり方が変わっているのかなと推測するんですけども、そこは。

須原 そうですね、遅れて。想定としては、もともと選定した後、具体的な住民を対象にといったところだったんですが、その4月中旬で若干語弊があって、いろいろと事情があって、調査が後ろに遅れてきていますので。

松本委員 「特化せず」じゃなくて、優先区間に特化するということですね。

須原 住民協議については。

区間は選定されていないんですけども、住民協議自体は、区間を選定した後に具体的に計画をやってやることに。

篠田 多分、今の話を総合すると、優先区間が決まった後に、そこに関連する住民を呼んで、協議を開きましょと、そういうことですね。長い区間になる場合は、住民協議についても回数等を工夫する。

須原 回数と箇所数については工夫すると。ただし、方針とは全影響住民を対象に声をかけるという、そこはぶれない。ただ、やり方は、ちょっとそこは.....

松本委員 つまり、4月中旬のほうに後に行く。4月中旬って、もう4月中旬なの

で、やっぱり優先順位が決まっていたかというのが、私の質問だったんだけど。

須原 いえいえ、そこは。いろいろと事情があって、やはり遅れていますので、すみません、もうちょっと後です。きちんと決めてからやるといったところ。

田中主査 インド政府と、いつごろ決める段取りというか、調整の段取りをとっているんですか。

須原 段取りとしては、今月中には決めないとというところですよ。

田中主査 それは、1回、2回の話し合いで決められるもんなんですか。これは慎重な話、判断じゃないかと思うんだけど。それなりに。

岩井 慎重に、当然決めていく話だとおります。

須原 慎重に決めていく話です。

田中主査 いろんな影響も大きいし。恐らく、インド政府の構図がどうなっているかわかりませんが、日本なんかはこの箇所を着工するかなどということは、ものすごい政治的な 이슈 になってきます。

須原 この案件については、いい意味での政治案件として、代議士とかそういったものは関係なくて、国の中央の首相の安全保障の強いイニシアチブといったところがありますので、そういったところでは、いろんなところから陳情が出てという話にはならない。

田中主査 なるほど、わかりました。

須原 そこは、中央のほうでしっかりとハンドリングできるような案件です。極めて健全な、政治的な案件です。

田中主査 健全なのかどうか、中央集権的なかわかりませんが。わかりました。

それで、決まった後に、いずれにしても、この住民協議という話になると。

さて、65番です。

松本委員 この65なんですよけれども、わかったんですが、これはむしろ、運用の見直しも終わっている段階で何なんですよけれども、本来は、ガイドラインに従えばA案件というのは、多分、影響地域全ての住民協議は必要じゃなかったかなと。AとBの一番大きい違いはここだと思うんです。ステークホルダー協議の範囲の違い。「必ず」なのか、「場合によって」でいいのかというのが大きかったと思うので。

かつては、要するにマスタープラン的なものでいくと、Aにすると大変な住民協議になるので、Bになると。絞った段階でAにして、住民協議をしっかりとやるというのが、いつのころからか、上條さんが課長補佐だったころからの議論なわけなんですよけれども、でもこの案件は、ワンステップでAを出しているんで、本来であれば10区間全てで住民協議がなきゃいけないはずなんです、ガイドライン上。

米田さんがおっしゃるように、効率的であるのは優先区間だけだし、その意図はよくわかるんですよけれども、しかしガイドライン上は、Aにした以上、これは10区間について住民協議しなきゃいけないんじゃないですか。つまりAは、優先区間に対して

振ったカテゴリーではなく、この案件について振ってしまっているの、この事業については、10区間で協議がないと、やはりガイドラインを守ったことにならないんじゃないですか。だからBにしているところがあると思うんです、今まで。

科学調査型、技術協力について結構Bが多いのは、やはり影響範囲も広いし、かなり大きくくりでやるから、どこかは影響が大きいところがあるかもしれないけれども、とりあえずそれは一旦Bとして、絞った後をAにするというのがこれまでのやり方だったと思う。多分そうだったと思うんです。

なので、今このように1回でやってしまった場合に、これでいいのかどうかというのはご検討いただきたいところなんです。

篠田 すみません、ちょっとそこは、もちろん検討しているわけではなかったです。

まず、現実的には、多分、これは私の解釈なんですけれども、要請が10個上がってきた中で、その10区間を、インド側についても、多分詳細なF/Sをそれぞれ組んで検討しているわけではなくて、かつ、かなりスクリーニング的な形で、今回、優先区間が決まってしまうような状況だと理解をしていて、そこに何とか環境社会配慮を組み込みましょうと。

かつ、この段階から、基本的に先方の要請なり、あとは調査の範囲というのを配慮するという上で大きく網をかけてやっているというような状況。そこでAをつけてしまったというところで、今みたいな問題が出てきているのはですね。

進み方としては、それぞれ一つずつ調査をかけて10個ずつやるかということ、多分、種々の状況からそういう形では進まないというのが今の状況で、結局その部分は、本当は、外交上の問題もあるので、案件形成の中ではなくて、外でやってくださいという話だったところが入ってきちゃっていると。

翻って、そういう状態で、全体にAをつけているとはいえ、そのイニシャルな、非常に検討のところ、全部のところについてステークホルダー協議をやるというのは、こういう言い方をするのはあまりよくないかもしれないですけれども、現実的ではないかなというふうには思います。というのは、案件をやるかやらないかというところが、かなりまだ全く見えていないような状況で、過度に期待を持たせるというようなリスクはあるかなというふうには思います。

通常の案件では、もちろん、協力準備調査段階ではL/AやG/Aをまだ結んでいません。合意文書を結んでいないので、あくまでフィージビリティ状態だということで、その段階でステークホルダー協議をやるので、やらないというリスクはもちろんあるんですが、かなり確度は高い形で、そこまで我々の税金を投入しますし、確度は高い形でやっていますが、この段階でというのは、10から2しかやりませんよということなので、かなりやらない可能性というのも10分の8あるということなので、現実的には、そこでステークホルダー協議を全部でやって周知をかけるというのは、逆に混乱を招くのではないかなということで、現実的なやり方ではないかなというふうには

思います。

さて、果たしてここで、その上で、広くAとしたときに、ステークホルダー協議の義務のところ、そういったそのイニシャルな検討のところまでかけなきゃいけないのかというところが今回のポイントかなと思います。

すみません、私も今ここで回答があると言われると、非常に難しいなというふうには思います。

松本委員 でもこれ、助言委員会としては、やはりガイドラインに則って、全ての区間において、ガイドラインに則った住民協議を行うべきであるとし、多分言いようがないんじゃないかと思うんです。今の斟酌は、あくまでJICA側の回答であって、やはり我々がそこを斟酌して何の助言もしなければ、この議論そのものがこうした紙に残りませんので、私は多分、もし委員の先生方が合意をされるのであれば、やはりガイドラインに則って、「優先区間以外の路線についても住民協議を行うこと」ということを入れる必要があるのではないかと。

篠田 もう一つ言えるのは、ステークホルダー協議ということで、関係者の協議というのだと思うんです。開調の場合もいろんなステークホルダーがいて、開発調査をやって、政策レベル、計画レベルで考える場合に、必ずしも住民を呼んでいないケースももちろんあります。それはかなり上流の部分をつくったりする場合に、そのステークホルダーといった場合に、直接的なステークホルダーというと、例えば州レベルだったり、その下の郡レベルだったり、コミュニティレベルだったり、いろんな、そういったステークホルダーがいると思いますので、そのレベル感というのは、多分、いろいろ検討があるのかなというふうには思います。

すみません、業務主管部のほうと話し合っているわけではないので、どういう対応ができるかということも含めて対応を考えるのかなというふうには思っております。

あとは、イレギュラーなケースではありますけれども、協力準備調査の中においても、スコープとして、検討の度合いが違うものが最初に入っていて、例えば一番最初に情報収集みたいなのが入っていて、広く情報収集した上で先に進むというようなケースもこれまであったかと思いますが、今回は、情報収集とは言わないものの、かなり調査のレベル感の違うものが入ってきてしまっている。そういった中で、A案件としてかさをかけた場合にどう対応するべきかというような話なのかなというふうに思っていますので、少し検討はさせていただきたいと思います。

田中主査 議論したいというのは、11ページのあたりですね、この4番、5番あたりの話だと思うんです。まさにご指摘のこと。

これだけ読むと、確かにAプロジェクトについては必ず、それからBプロジェクトでは必要に応じてステークホルダー分析を踏まえる、あるいは現地ステークホルダーとの協議を行うというふうには書いてあるんです。

篠田 いずれにしても、本案件での対応ももちろんそうなんですけれども、やはり本案件で、今までかなり北東州の文化的な背景みたいなところは、ご助言というかコメントをいただいております、多分、私どもの考えた、想像するにいろんな民族がいるので、そういった人たちへの情報共有、また合意形成というところが、本案件で極めて大事なところだと思いますので、特に、直接的に関係するところは、必ず漏れないようにと。あとは、その周辺と言ったら変ですけども、そういった人たちをどこまで拾うことができるのか。あと、治安上の問題で、もちろん入れないというところは難しいとは思いますが、ここについては、少し原課とも話をし、本案件を進めるべきかなというふうには思っております。

直接的なご回答にはなっていませんが、かさをかけた場合に、レベル感が違う調査というか、内容が入っているときに、どのように対応するかというのは、一つ考えておきたいと思います。

田中主査 それから、先ほど松本委員からの話があったように、要するに10区間から2区間を選定するというのは、これはある意味、プロセスではあるけれども、実際には、その2区間についてスコーピングをかけ、あるいは代替案検討をする。そういう作業であるとすれば、今度は2区間について、ステークホルダー協議を必ず行くと、そういうふうに整理ができるんだけど、そこが中途半端で、全体をやるのがこの調査事業の目的だみたいにしてるので、そうすれば、そこまで射程が広がりますよね、という話だと理解しています。

松本委員 要するに、悪例になるのがまずいわけです。つまり、これが5年後ぐらいに一人歩きして、いわゆるマスタープランとF/Sがくっついた案件が、これが普通の、一般ケースになってしまうのが一番怖いんです。「あったじゃないですか」と、「前にインドで」と。

だから、今回も、全国道路マスタープランで優先順位のF/Sをくっつけて、そのマスター段階では特に何もやらずに絞り込みが終わりそうな最後のほうの段階で、A案件として助言委員会を開けばいいじゃないですかみたいなふうになると、やっぱり非常にまずいと思っているんです。それをしないために、わざわざ自分の首を絞めてここでやっているんですけども。

篠田 おっしゃられるとおり、我々の認識としては、このマスタープランみたいな形から一気通貫でF/Sに今回来ましたと、そういうような位置づけではなくて、やはり協力準備調査といわれる、そのF/Sのほうに、頭にぼこんとついてしまっていると、そういうような位置づけというふうに考えていまして、これを、もちろん前例みたいな形にする気は、審査部としてもないですし、やはり、かなり特殊な形での調査の形態なのかなというふうには思っております。

もちろん、我々は、今、認識はありますので、その部分については、今、記録にも残りましたし、そういった形で、変な形でスキップするようなものにはならないよ

うに、しっかりとしていかないといけないものかなというふうに思っております。

松本委員 提案として、助言委員会としては、ワーキングとしては、やっぱりちゃんと助言をした上で、それに対して今のような答えがJICA側から返ってきて、全体会合としてもそれを受けとめるというプロセスを経たほうが健全かなと思います。

田中主査 ちゃんと説明の痕跡を残して、JICA側の。それはおっしゃるとおりですね。最初から仕分けがしてあればよかった。今回はぼわっとした形で出てきているので、その点は、これは指摘をして、JICA側は今言ったような説明をする。

もう一つ、JICA側が説明でき得るとするのは、ほかの8区間を、次のフェーズで行うときに、ちゃんとかこういうふうに住民協議をしてやりますと。

須原 そこはもちろん、当然やりますので。

田中主査 ですから、結果としては将来的には全区間やることになるけれども、順番として、今回のこのタイミングでは2区間、優先区間を、そういうふうにするということですね。意味合いとしては。

須原 その説明は、はい、できますので。

岩井 あとは、やはりこの案件の特殊性というところで補足するならば、いわゆるマスタープランというのは、その開発計画を全体的に包括的につくるというものでありますけれども、これは、いわゆる10個のプロジェクトが集まった、言葉は悪いですが単なる寄せ集めを一気にやっちゃっているということも含めて、ちょっと補足させていただければと思います。いわゆる通常のマスタープランプラスF/Sとは違うんですよというところは補足したいと思います。

須原 方向はそうです。区間の抽出とかも、こちらからしていないですから、あくまで所与の10区間の中のスクリーニング。だったら、普通のMPというのは、基本的にはこちらのほうで全部区間のあれをやっていくということもあるんですが、若干違う。

いずれにしても、仮に、本当に整備につながる場合は、その都度にきちんと、1区間1区間、住民協議を行っていくということですので、そこは担保はできますので。

田中主査 重要なお指摘をありがとうございます。

では、66番、いいですね。

松本委員 66はわかりました。ありがとうございます。

田中主査 最後、その他。これだけやって休憩にしましょう。

その他から、石田委員から。

石田委員 長々と書きましたが、ご回答ありがとうございます。私が言いたかったのは、要は、こういう調査じゃなかなか出てこない横断的な課題、横断的なイシューなんです。例えば、日本、四国の徳島みたいな台風の多いところだと、台風が来ると、もう早々と道路が閉じられて、車なども全然通れなくなると。それは国交省の事務所も関与しているし、それから日本は、県や市や町にも道路担当行政が、非常に真面目

に機能しているし、大学の工学部もあって、そういう人たちとの委員会も形成されていて、お金の流れもあるということで、もう一体となって道路が守られているし、道路を起因とした災害も防げるわけですけれども、ここ東北州で、いろいろ中央との経緯もあって、いろんな争いもあったようなところで、しかも先ほどの、どこかの回答に、インド本土からの警戒心も高いと。かつ、これは国からの直轄事業であるというような、リスクがすごく高そうにも思うので、ぜひ、道路をつくった後のケア体制がきちんといくのかどうかということをお願いしたいと思います。

須原 そこはしっかりと。

石田委員 そもそも、国の直営事務所みたいながないんですよね、このあたり。

須原 直営事務所はアッサム州に1件あります。

石田委員 アッサム州は、やっぱりあるんですか、一つは。

須原 はい、アッサム州に1ヵ所、直轄の事務所がありまして、あとは各州の中に、public work department、国との窓口になる事務所があります。

石田委員 なるほど、州が持っているわけですね。

須原 州の、そうです、下です。

石田委員 国は、でもこの地域全体としては、アッサム州に一つ。

須原 アッサム州のグワハティーというところに一つ拠点の事務所が。

石田委員 いずれにしても、非常に広大な責任範囲ですよ。しかもこれ、道路を今からつくって、何かあってもすぐに駆けつけられるわけじゃないということですから。

須原 そうです。デイリーのメンテナンスというのは、基本、やはり州のPWDと呼ばれている、州の下にある公共事業局みたいなところが請け負ってやるという。

石田委員 そうすると、国と州とのコーディネーションがモニタリングの、運営の段階ではとても重要になってくるということですね。

須原 そうですね。一応その仕組み自体は、大体あらかたできているので。ただ、それが本当に機能するかどうかといったことも含めて、この調査の中でも提案していきますし、あと、ここには書いていないんですけども、一応、技術協力プロジェクトの要請も出てきていて採択の予定です。まだ採択されていないので、ここでは文書では残さないですけども、一応、もう根回しは済んでいて。

石田委員 それは、道路を運営管理していく、またはコーディネーション。

いずれにしても、コメントに残します。ありがとうございます。

田中主査 68番、米田委員ですね。

米田委員 68番はわかりました。バイパスがあるということですね。

つまり、これは、多分優先区間だから、そこでバイパスが出るという、かなり具体的に、可能性があるということですね。

69番はわかりました。ありがとうございました。

70番もわかりました。

71番もわかりました。これも、プロジェクトの全体の仕組みがよくかわっていなかったところがあるんですが、わかりました。

田中主査 72番。

清水谷委員 72番は、コンサルタントによる調査の期間についての質問なんですけれども、表の中ではこれが7月末までと一応、なっているんですが、実は、5ページの表にあるように、雨期の期間が、10月まではかなり多雨な状況が出てきているわけです。例えば、土砂災害とかが起きるときは、その土壤に含まれている水分がどのくらいたくさんあるかどうかという話になってきますので、実際に7月末までの調査できれいにわかるものかどうかというのが疑問であります。もちろん急いでおられるのはよくわかるんですけれども、例えば、現地で過去に土砂崩れ等の災害が何月に発生しているかというのを見て調べていただければ。

須原 わかりました。そこはレコードが残っていますので。

清水谷委員 例えば、それが、かなり8月、9月になっても発生しているのであれば、やはり調査というのは、雨期が終わるところまでしっかり見る必要があると思います。

やはり個人的な意見としては、例えば、土砂崩れの箇所が地図上に出すことができれば、どのあたりが危険な場所かもわかってくると思うんですが、それによって工事のデザインもかわってくるでしょうし。

須原 そこは、ただ現地の機関も、過去に起きたとか、一応レコードはとっていますので、今年のこの調査期間内ではともかく、過去のデータ、過去何年分か、土砂災害の場所と、その日にちがわかっているデータというのはリファアができますので、そういったところでは、そういう対策は、大体で起きる場所も、過去のデータから見ると、もう特定されているところはありますので、対策は打てるかなというふうには考えておりますが、ご助言については。

清水谷委員 そこまで私も専門家ではないんですけれども、やはり災害等の過去のデータを見ながら、慎重に。

須原 しっかりと、そこは検討させていただきます。

清水谷委員 わかりました。

73番ですが、これは4月中旬というので……

須原 ちょっとこれも若干遅れているんですが、そもそも基本方針って何かというと、どの規格でつくるか。時速何キロ、幅何メートルといったところで、これがかなり、日本側とインド側で、今、齟齬というか、インド側はめっちゃくちゃオーバースペックなものを今出してきているので、それをどうにかして真っ当な、現実的な提案にしようといったところを、今、日本側とインド側で、結構ぎりぎりやっているところです。

清水谷委員 それで落ち着いて、決定した内容を……

須原 設計に反映させるということになりますので。

清水谷委員 ステークホルダー協議で……

須原 そうですね、協議もそうですし。

清水谷委員 紹介されるということですか。

須原 ということです、はい。

基準の話になると、中央との話し合いなんですけど、ちょっと今、完全には……

田中主査 よろしいですか。

一渡り、質問、コメントを確認しました。ここで休憩をして、その後、質問から提言案というか助言案に移るようにしましょう。

それでは10分でいきますか。4時13分に集合、再開します。

午後4時02分休憩

午後4時12分再開

田中主査 では、再開しましょうか。5時ぐらいに終わらせるようにしましょう。

それでは、いつものように - 何か後ろに入っているんですが、よろしいですか、何かご発言がありますか。

内藤氏 いえ、特にございません。

田中主査 いいですか。それでは、順番に1番から検討していきます。一つは、これを助言に上げるかどうかで、助言項目とした場合には、どんな表現でいくかということで、ざっくりとでもいいですから、ひとまず残す、残す場合の表現ぶりを検討していただくというふうにしたいと思います。よろしいですか。

詳細な表現については、一回持ち帰っていただいて、事務方で案をつくっていただいたものに手を入れて、メール審査で確定していくという、そういうプロセスにしたいと思います。1番からいきましょうか。

なお、全体の話は、最後にもう一遍しましょうか先ほど松本委員からも出ましたが、ワーキングとしては、この案件が、いうならば特殊な案件で、優先順位の絞り込み、10区間から2区間への絞り込みと、全体区間を想定した上で、かつスコーピング案の検討だということ。範囲が広く、非常にいろんなバリエーションがある中での検討であったので、提示された資料と、こちらの作業イメージが、整合がとれていなかったこと。それから、本来のスコーピングという趣旨に合っているかどうか、そういう観点からの指摘が必要かと思えます。

だから、JICA審査部は、本件のような案件の取り扱いについては、今後留意してほしいと、そういう要望を出すということかなと思います。

篠田 承知いたしました。

田中主査 文案はやりとりさせていただいて書いてみますので、皆さんからぜひ手を入れてくださって出したい。その上で本論に入っていきたいと思えます。

それでは、順番に石田委員からお願いします。

石田委員 1番。こういう助言にしてください。最初の私の文章でいえば、「インド国の陸上交通政策」までを使います。「インド国の陸上交通政策を明示した上で、本事業の必要性について説明を行うこと」と。以上です。

松本委員 これは後々出てきますから、例の「DFRにおいて」というのを、全部入れておきますか。必要な。

田中主査 そうですね、その最後、「明示すること」が「記載すること」とか、いろいろあると思う。これはまた統一をすることにしましょうね。

石田委員 また、そろえてください。

田中主査 わかりました。

2番は、ここもいいですか。

松本委員 いいです。

田中主査 3番は。

松本委員 3番は、このまま残したいです。

田中主査 このまま残す、はい。

これも、「DFRでは」ということですね、わかりました。

「記述すること。」このあたりの表現振りは検討しましょう。

松本委員 まあ、それは考えられれば、それで。

田中主査 そうですね。

4番、これは米田委員から。

米田委員 4番は要りません。

田中主査 削除ですね。

米田委員 はい。

5番は、「450km以内の理由をDFRに記述すること。」としてください。

田中主査 わかりました。「DFRにおいて」かな、これを最初に入れるかどうかですよね。

米田委員 6番が、先ほどの話で悩むんですけれども、どこかに、JICA側の意向とどうか、今、回答に書かれてあるような意図であったということを、最初の説明でもいいんですけれども、に入れていただきたい。

だから、非常に一般的な、漠然としたものを求めて、そういう資料しか提供されなかったということを、どこかに書いていただければいいかなと思います。

田中主査 先ほどの趣旨でいくと、最初のところに、そういう趣旨を反映するようにしましょうか。ちょっと書きますので見ていただいて。わかりました。

じゃ、次の7番。

清水谷委員 7番は落とします。

米田委員 8番も同様なので、残さなくていいです。

田中主査 いいですか、落としますか。7番、8番落としました。

9番は。

松本委員 そうしたら、そこに、「DFRに掲載する現地の写真には、地理的な位置を明記すること。」と。

田中主査 なるほど。「DFRに掲載する現地の写真には」……

松本委員 「地理的な位置を明記する。」ということをお願いします。

清水谷委員 7番を落としましたけれども、結局これはDFRに載せてもらえるんですよね、今回つくっていただいた資料というのは。

須原 もちろん、はい。

清水谷委員 そうですね。それなら、はい。

田中主査 いいですか、ありがとうございました。

それでは、10番です。

松本委員 これ、ちなみに、今 から にしていますが、 から になるんでしたっけ。

須原 ですね。 は実質的なというところで。

松本委員 「 から の」は削って、「それぞれの区間について」で、ずっと生かして、「必要かどうかを示すこと。」と。一番最後のそこに、「を示す」を、「DFRに明記すること。」と。

田中主査 わかりました。

そうすると、11番ですね。

清水谷委員 11番と13番は10番に、松本委員の質問に近いものですから、文言はそのままで、清水谷に加えていただきたいと思います。

それで、11番はそのまま落とします。

12番も落とします。

13番も落とします。これも同じような意味として、10番のコメントの意味として扱います。

田中主査 わかりました。11、12、13は落とすということですね。わかりました。

14番ですが、ひとまずこれは落とします。了解しました。インドF/Sとの差ということで。

それでは、15番。これもいいですね。

清水谷委員 いいです。

田中主査 いいですね。

16番。

清水谷委員 これも落とします。

田中主査 わかりました。

17番。

松本委員 そうしたら、ちょっと書き方が変わりますが、「代替案検討が全区間に

共通したものである旨をDFRに記載すること。」ということで。

田中主査 そういう趣旨で、わかりました。

整理ですが、DFRの段階では、もう優先2区間が想定されて、その優先2区間の代替案検討した結果が示されるんですね。

須原 はい。

田中主査 だから、今、松本委員がおっしゃる、「代替案検討が全区間に共通した」という、その、多分代替案というところですが。

松本委員 優先区間、「優先路線絞り込み段階での」にしますか。「優先路線絞り込み段階での代替案検討が」。

田中主査 なるほど、わかりました。それであれば了解です。

18番。

清水谷委員 18番は落とします。

田中主査 いいですか。

19番。米田委員ですね、いかがでしょうか。

米田委員 これは、回答のほうの言葉を使わせていただくのかな、最後のほうの、「交通状況が改善することが見込まれます。」とありますけれども、「交通状況の改善について、必要性及び制限要因も含めて調査し、DFRに記述すること。」ちょっと変でしょうか。「交通状況の改善」が、いい言葉かどうかわからないんですが。

須原 問題ないです。

米田委員 大丈夫ですか。

田中主査 ひとまず、そういう案で残すということにします。

それでは20番はいかがでしょう。

米田委員 20番、どうしましょうか。

田中主査 これね、21番も近いですね。

米田委員 私としては、もうちょっと再検討していただくということで、それでいいのですが。

田中主査 じゃ、落としてもいいですか。残しておいて、指摘しておきますか。どちらでもあり得ると思います。

米田委員 落としてもいいと思います。

田中主査 わかりました。20番、21番、削除にしましょう。

米田委員 ただ、再検討してください。

田中主査 そうですね、これは実質的には、表現ぶりを含めて見直しをしてくださいということですね。

22番。

米田委員 22番も、検討してくださいということで落とします。

田中主査 わかりました。

23番です。

米田委員 23番は、要らないです。

24については残したいですが、これは、代替案、最終的に変わるんですか、DFRでは。残したいと思った内容は、案-2の総合評価で「当面の」何とかかんとかとありますが、当面だけでよいという妥当性を、交通需要予測などをもとに……

須原 それは別に対応はできますので、残していただいても大丈夫です。

米田委員 「需要で説明すること」という形にしたいです。

須原 そこはもちろん、当然やりますので。

田中主査 どういう表現にしましょうか。

米田委員 「総合評価で「当面」だけでよいという妥当性を、交通需要予測結果などをもとに説明すること。」とか。

田中主査 「総合評価で「当面」だけでよいという妥当性を、交通需要予測で説明すること。」そういう趣旨ですか。

米田委員 そうですね。「DFRで」を入れるのかな。

田中主査 そうですね、わかりました。

次、25番です。

松本委員 これじゃ、全体会合で質問されそうですが、「当面」だけでよって。

田中主査 そう、どういう「当面」という意味でしょう。

篠田 「当面」だけでよいと、ちょっと目立つので。

松本委員 交通の円滑性の改善は、当面で十分であるという妥当性ですか、何かその、何か書きたくなっちゃう。

米田委員 交通の円滑性の改善。

松本委員 が、当面の間だけでよいという妥当性を、ということですか。わかんないですけども。全体会合の顔ぶれが、今、頭に浮かんでしまったので。

田中主査 一回この表現で整理して、わかりにくければもう一回、米田委員、手を入れてみてください。

それでは、25番です。これは残すようにして、つまり、案2と案3の統合案が考えられませんか、という趣旨のコメントを残したいと思います。ですので、「案:限定的な拡張・改良案とバイパス新設案の統合的な案の検討を含めること。」とか。恐らくそういうのは、中には出てくるんでしょう。可能性は少ないと思いますが。

須原 ただ、区間、区間によって、拡幅の区間もあれば、ひょっとするとバイパスの区間もあると。だから、まだ選択肢は無数ある中の一つとしては、当然そういった真ん中の案というのもあり得るところです。

田中主査 そのように単純にはいかないんじゃないかという想定ですよ。

そんな趣旨を残します。

それでは、26番、いかがでしょう。これは清水谷委員かな。

清水谷委員 これは落とします。27も。

田中主査 27番もいいですか。

それでは、今度はスコーピング・マトリックスにいきまして、28番です。

松本委員 相変わらず面倒くさいですが、むしろ、JICAの回答を生かします。新たに書いていただいて構いませんが、「スコーピングが全区間に汎用性があることを前提にしたものである旨をDFRに記載すること。」これがないと、このスコーピングは何のスコーピングなのかわからないので、スコーピングが全区間に汎用性があることを前提……

米田委員 これも、絞り込み段階でのということですか。最終的には、個別の。

松本委員 いや、待ってください。これをスコーピング、そのまま使うんですもんね、優先路線で。だから、結構危険なんですよ、我々は優先路線の詳しい状況を知らないまま、スコーピングを今しているの。

なので、「汎用性があるもの」と最初は書いたんだけど、いや、僕らは汎用性があるかどうかを判定できないと思ったんで、汎用性があることを前提にしているというふうに書いたんです。

田中主査 よろしいですか、表現ぶりは。

ひとまずそういう形で。「汎用性があることを前提にしていること」を明記すると。29番。

米田委員 29番、要りません。

田中主査 いいですね。

清水谷委員 30番も要りません。

田中主査 30もいいですね。

31番ですね。

米田委員 31番も、とりあえずはいいです。

32番も33番も、構いません、要りません。

34番も、とりあえずはいいです。

35番はどうしようかな。35番も助言としては要らないですが、確認をしてください。

田中主査 35いいですか。

米田委員 はい、いいです。

田中主査 36番は生かしたいと思います。「水文・水象、地下水の項に関連して」から始まって、「雨水排水対策について明記すること。」かな、そのようにさせてください。また表現ぶりは考えますが、これは大事なポイントだということを強調したいと思います。実際にはこういうことでいいと思いますので。

37番、いかがでしょうか。

米田委員 37番は結構です。

38番と39番を合わせて、先ほど言った点ですが、今現在、ここが触れられているの

が生活環境かな、社会環境かな、そちらの部分なので、「自然環境の生態系の項目で河川への影響も検討すること。」というような表現にしたいです。

田中主査 これは、マトリックスの中で、そのように位置づけられているのかしら。社会環境ですか。生活環境、なるほどそうですね。

これは、どちらかという、自然環境に移したほうがいいのかというご意見ですか。

米田委員 移すのか、両方というのか、いいと思います。

田中主査 両方。雨のことは自然環境なので、はい。

表現はうまくまとまりましたか。

米田委員 「生態系の項目の中で」ということですかね。「河川についても検討すること。」ということ。

田中主査 それでは、40番にいきます。森林ですね、これは石田委員です。

石田委員 40番は結構です。ありがとうございます。そのとおりにやっていただければいいので。

41番はすごく迷ったんですが、先ほど、住民協議のための設定をしてくださいと言いましたが、あまりにも細かいので、意思決定は住民協議だけじゃない、そこは調査団が、要するに住民の人たちとの接点というのが一番大きいのがこの形式で、住民協議というところにある住民協議を書かれているんだと思うんですが、住民協議の話に絞るのもおかしい気がするので、一旦持って帰っていいですか。

田中主査 そうですか、これはペンディングにしますか。

石田委員 はい、ペンディングにさせていただきます。

田中主査 わかりました。後で入れるのであれば、入れましょう。

石田委員 はい、ありがとうございます。

田中主査 42番。

松本委員 まず、北東部の「北」を入れていただいて、消すんですが、「仮に」から、「構成になっている。」まで消していただいて、一番最後の「A-と考える」というのを、「A-として調査すること。」と。

田中主査 すると、ほとんど原文が生きる形ですね。

松本委員 はい、「仮に」だけなくして。

田中主査 わかりました。そのように入れましょう。

石田委員 すみません、暫定的に41番を、今入れておきます。戻ってすみません。表現は、次のような文章にしたいと思います。最初の「違和感を感じる。」までを取っていただいて、それは不要です。文章の冒頭は、「地域の意志決定や社会での合意形成のあり方を調査した上で、道路計画作成に役立てること。」と、そのあたりにしておいてください。また考えます、すみません。

田中主査 「道路計画作成に役立てること。」と、ひとまずしておきます。

それで、43番は、ひとまずこのままにしておきます。ちょっと長いんですが、今、

にわかに文章が思いつかないので、ともかくこのままにさせておいてください。43番、後で手を入れます。これは生かします。

44番。

米田委員 44番はいいです、落としてください。ただ、そのとおりやっただければいいです。

田中主査 45番ですね。

石田委員 45、46は要りません。

47番ですが、このようなコメントにさせていただけますか。「対象路線が通過する森林を対象として、地域の人々による森林の利用と保全の調査を行い、必要に応じて緩和策を講じること。」というふうにしておいてください。

篠田 すみません、ご主旨は理解しているつもりなんですけれども、「森林の利用と保全の調査」というと、どういう状況で利用していて、保全しているのか、そういったことを丁寧に拾うと、そういうニュアンスで間違いないですか。

石田委員 そうです。もし何か、表現を変えたほうがいいのかという提案があれば、趣旨は今言っていたとおりです。

須原 神木とかじゃないですけども、そういったお話でしたよね、たしか。

石田委員 神木の話もあります。例えば、Non-timber forest product、NTFPの話も出てくるでしょうし。

須原 そういった、センサスをとって数をとってというよりは、どちらかという、その住民の暮らし方と森はどういうふうにかかわっているか……

石田委員 そうです、実質的に調査しないとわかんないです。

篠田 環境配慮のところに入れていただいているんですが、内容としては、どちらかとしては、社会配慮とかそっちに近いような気がしますので。

石田委員 社会配慮ですね。はい、じゃ、そうしてください。

篠田 後ほど移して、どっちかという、さっきおっしゃられた、その伝統の森だとか、鎮守の森だとか、そういった生活に根ざしているところがないかと。

石田委員 はい、森林利用ですね。

篠田 ええ、そういったところの観点も忘れないでくださいと、そういった助言というふうに捉えてよろしいでしょうか。

石田委員 はい、そういうことです。

また、事務局のほうで何かもう少しよい文言があれば、ぜひご提案をお願いします。

田中主査 では、残す形で。

48番、清水谷委員ですね。

清水谷委員 残させてください。どういう文章にするかですけども、そうですね、「保護林を通過する区間が優先区間に選定された場合は、環境保護対策を十分に講じた案を作成して、DFRに記述すること。」

田中主査 ちょっと回りくどいですがけれども、後で表現ぶりを見直しましょう。趣旨はそういうことですね。残します。

49番。

米田委員 この集落以外の部分という話を残したいです。「集落以外の部分の自然環境、特に森林の状況についても、優先区間選定段階で考慮すること。」……配慮すること、考慮すること、そんなような内容で。これ、優先区間設定だけではなくて、もしかすると……でも、代替案には、多分影響しないのかな。よくわかりませんが、代替案でも影響するかもしれないですね、幅ですから。

松本委員 線形変更はありますよね。

米田委員 ありますよね

田中主査 十分ありますよ。

米田委員 なので、「優先区間選定段階及び代替案の」……

田中主査 そうですね、「代替案の検討段階」か、何かそういうことですね。いいと思います。入れたほうがいいですね。「検討段階で考慮すること。」か、何かそういうことです、配慮することとか、わかりました。

50番ですね、これが。

松本委員 要らないです。

田中主査 いいですか、わかりました。

51番、災害リスクのエリアですね。

米田委員 51番って、先ほどの、もっとアピールしてくださいという話なんですけれども。どうなんでしょう、助言で残すんですか。

田中主査 残していいようにも思いますけれども。

米田委員 先ほど、事業目的にというお話もありましたけれども。

田中主査 そんなに高く位置づけるかどうかは別にして、やっぱり、こういう自然災害リスクに対する配慮といいますか、重要な項目だと思います、こういうときは。

米田委員 災害リスク低減。先ほどの田中先生の言葉をお借りして、「事業目的で災害リスク低減についても触れること。」とか、そういう形でよろしいですかね。

田中主査 かなりこれ、上位に、位置づけになるし、もうちょっと中位であればいいかがでしょう。

米田委員 でも、そういう部分の技術援助とかも、今後していくということですよ。

須原 技術協力を含めてですけれども、当然、設計の段階においても、災害対策というか、通行止めにならないような道路をつくるというのは、当然これの主旨でありますので、残っても全然というか、むしろそういったことをやろうとしているということです、意義として。全く問題ないです。

田中主査 いいと思います。

では、そのように。

それから、52番、いかがでしょうか。

清水谷委員 一応残します。右側のほうを使います。「工事によって発生する廃棄物（残土や作業員のゴミ、排水等）の種類やボリュームを調査し、DFRに記載する。」

田中主査 53番。

米田委員 53番は落としますが、先ほど言いましたけれども、「焼き畑だから」という説明を入れていただいたほうがいいと思います。

田中主査 では、実質的には、説明を加えるということ。

54番。

米田委員 54番は結構です、わかりました。「両方」という言葉を変えてください。

田中主査 これも表現を修正。

55番。

松本委員 ちょっと長いですが、まず、「報道によれば」を消してください。「と」も消してください。「閣議決定された。」にしてください。その後は全部消していただいて、新しい文を入れますので、「閣議決定された。法令の成立状況を確認した上で、「インド国における住民移転関連法令」の記述を改訂する一方、本事業に悪影響が及ばないような対策を講じること。」

田中主査 わかりました。

篠田 「対策を講じる」というと、やると、実施になるので、本事業はF/S調査であるので、「対策を講じ、DFRに提言すること。」とか、そういう形に。

松本委員 「対策を検討すること。」ですかね、DFRに記述は、ちょっとわかんないので。つまり、これってDFRに記述じゃ遅いんです。つまり、調査段階でどのぐらいの合意を取るかという話なので。なので、これは、実際には対策をしてもらわないと困るという意味なんです。わかりますか。

篠田 もちろん、まず、本事業の中で、どういう形でこの法令が適用されて、どういう形で、インド国法として行うのかと、その確認が必要で、それで、もし悪影響を及ぼすようであれば、その影響がないようにすることと、そういう趣旨ですね。

松本委員 そうですね、「本事業に悪影響が及ばないようにすること。」でいいですか。要するに、あまり長く書くとあれかなと思って。あうんの呼吸があればいいかなと。これをインド政府に、もし英訳して見せるなら問題かもしれませんが。

趣旨としては、当然、インド法の法令がどうあれ、JICAのガイドラインに従えば社会的合意はとるということなので、大きな影響を及ぼさないだろうと推測はしますが、ただ、インドの法令自体が変わるということも大きい意味があるので、本事業に悪影響が及ばないようにすること、というふうにはしておきたいなと。「本調査」がいいですか。いいですよ、「本調査」。

篠田 センサス調査なり、社会経済調査の一環で、限定的になるようなことがない
ようにと、それが多分、本調査の中での対応でしょうし、実際にファイナンスした後
であれば、多分、事業に対して波及効果が出てくると思うんですけども、そうなら
ないようにと、そういう趣旨です。

田中主査 よろしいですね、ひとまずは。また、調整しようがあれば調整、加筆し
ましょう。

続いて、56番ですね。

松本委員 このままでお願いします。

田中主査 このままでいいですかね。では、このまま生かします。

57番。

松本委員 これも文章を同じにしたいので、「北東部」ですね、「東」を入れてい
ただいて、ここはもう疲れ切って「言語」だけにしますが「諸」を消していただいて、
「言語・宗教・民族・歴史」という、これを統一用語にしようと思いますので、「言
語・宗教・民族・歴史の多様性に鑑み」で、後は同じでお願いします。

田中主査 わかりました、これも生かします。

58番、指定部族。

米田委員 58番は要らないです。

篠田 すみません、57番は、「表7.2.2では」と、ここは、後段のほうは。

松本委員 最後の「が」の後だけでいいですかね、「その際、移転住民を受け入れ
る地域社会への影響も調査すること。」

田中主査 「なっているが、」までを切るということですね。これは削除ですね。

それでは、58番は削除です、59番は。

石田委員 59番は、これは既に書かれているんですけど。もう今の文書にも、ス
コーピング。

田中主査 あまり書かれていないと思いました。あまり明示的ではなかったという
ふうには、書いていますが。

石田委員 一応、明示的にさせてください。回答のほうの文章が非常にいいと思い
ますので、それを使って、「交通量の増加に伴う大気汚染による健康被害についてス
コーピング及び関連する調査を行うこと。」以上です。

田中主査 これは、そうですね、スコープ、わかりました。

60番ですね。

米田委員 60番、61番、要りません。

田中主査 62番。

石田委員 62番は結構です。ありがとうございます。

田中主査 いいですか、先ほどの。

63番。

米田委員 63番も要りません。

田中主査 64番は。

清水谷委員 皆さん落とされているんで。

田中主査 入れておきますか。

清水谷委員 入れますか。

田中主査 どちらでも、入れないでも。

これはさっきの話で、65番で先ほど松本委員から、多分出るでしょう。

清水谷委員 そちらに加えていただけると。

松本委員 出ます。

清水谷委員 そちらに入れていただきたい。

田中主査 いいですか。では、64まで。

65番ですね、これはぜひ、先ほどの案文ですね。

松本委員 単純に、この、「JICAガイドラインに則って、全区間でステークホルダー協議を行うこと。」あまり細かく書くと……

田中主査 わかりました。

篠田 ここは、全体会で説明させていただくという形になろうかとおります。

田中主査 繰り返しになりますが、この10区間の絞り込みというこのが今回の調査対象であるというので、それがここでいうカテゴリAの案件に該当するとすれば、それは10区間全部にステークホルダー協議が必要ではないか、こういうことですね。

篠田 全体としてAをつけているので、全体にリクワイアメントがかかるんじゃないかと、そういうようなご指摘ということですよ。

田中主査 それについては、きちんと回答なり応答するということですね、考え方を整理して。

篠田 そうですね、逆に言うと、多分これだけ、この助言案だけ聞いても、皆さんさっぱりわからない中なので、今日原課で言った説明を、どういう形かわからないですけれども、こういう案件の状況になっていて、今回の考え方としては、このような形で整理をするみたいな、そういったところを議論、今日は話としてありましたけれども、コメントというか、出させていただくと。

田中主査 そうですね、簡単な1枚の、当該プロジェクトに対する補足説明資料を用意させていただくというのはどうですか。

篠田 検討します。

松本委員 誤解を避けるためでいくなら、「行うこと。」の後に、括弧でガイドラインの条項を入れるのがいいかなと思いました。ガイドライン3.1.2.4を参照というふうにすれば。

田中主査 そうですね、JICA事務局と原課のほうで調整して、このプロジェクトの意味合い、ここでのスコーピング案の検討の趣旨を、簡単に要旨にまとめていただい

て、補足説明資料で出していただくとわかるかもしれません。

つまり、今回は二つのお願いがあるスコーピング案であると。したがって、前者のというのは、10から2の区間選定まで広げているので、そこにもAカテゴリーがかかってきますという趣旨ですね。

ぜひ、整理してみましよう。

66番、これは。

松本委員 そのままでお願いします。

田中主査 このままでいいですね。

いよいよ総論です。その他。67番、先ほど、これは大事な話と申しました。

石田委員 次のような文章にしてもらえますか。「実効的かつ継続性を伴う道路運営管理体制の構築についてDFRに明記すること。」明記なのか、提言なのか迷ったんですが、一応、「明記」にしておいてください。

田中主査 では、これは生かしましょう。

68番、いいですね。

米田委員 68番から71番まで、要りません。

田中主査 いいですね、説明ですね。

72番ですね。

清水谷委員 残します。文章を新しくしますが、「対象地域が極度多雨地域であるため、土砂崩れ等の災害の箇所及び時期の履歴を調査した上で、必要に応じて水災害に対応すべく調査を追加すること。」

須原 水災害というと、どういった……

清水谷委員 豪雨だとか、その時期に、例えばサイクロンが来るだとか、そういうことも含めて、例えば、土壌の含水率がいっぱいいっぱいになるような時期が、道路のつくられる周辺で、そういう場所がないかといいますか、そういう状況を分析して、道路デザインを検討していただくということになる。

松本委員 「時期の」が「履歴を」とおっしゃったんですか。

清水谷委員 はい。

松本委員 時期の履歴を調査した。

清水谷委員 災害の箇所と時期の履歴。

松本委員 調査を追加するんですか。

清水谷委員 例えば、今の計画でいけば、7月末までがコンサルタントさんが入られて現地調査をされるということなんですけれども、雨期が、やはり10月までありますので、本来なら、そこまでやっていただきたい。ただし、ほかの諸事情でそれができないということであれば、一番リスクが高そうなのは、そういう雨等による災害になりますので、その部分をしっかり考慮したという、そういうデータに基づいて設計をするということになるかと。

松本委員 必要に応じて水害に対応できる調査時期を検討することということですか。新たな調査を追加するというんですか。

清水谷委員 はい。といいますのは、通常7月までの調査であれば、そういう土壌の水の成分がどれぐらいいっぱいいっぱいになっているか、もうこれ以上の水分が入ったら土砂崩れになるというような、そういう数値があると思うんですが、そういうところを実際にその時期まではかれないので。

松本委員 あくまで追加なんですね、時期の変更ではなく。

清水谷委員 いや、時期の変更をお願いしたいんですけども、もう難しいので。

須原 過去の履歴とかから、そのデータを引っ張ってきて、そこはしかるべき対策はするといったことで。

内藤氏 実際に調査をやっている内藤と申しますけれども、一般論ではないんですけども、この路線に対して、多分ここがダイレクト設計になるだろうというようなところの調査としては、全体を全部歩くレベルで場所を見て、過去の道路を管理をしているpublic worksのほうから、過去の災害履歴を全部出して、斜面防災の専門家から見ると、それと過去の災害履歴というのを出して、一応そのハザードマップというのをつくって、それで実際に改修施工をどうするかといったようなプロセスをやっておりまして、ですから今年の雨期の、どれくらい水がたまって、含水位がどれくらい雨期の間で上がるかというところのデータまでは、実はそこまでの調査というのは予定はしていないんですけども、そういったような過去の履歴の中で、その災害パターンというのを出したあたりで、そのあたりはカバーができるのではなかろうかというふうには、我々が設計調査団として考えてはいるところなんですけれども。

清水谷委員 例えば、日本でそういう山岳地帯で道路をつくる時は、多分、岩盤といいますか、かなり土壌を分析すると思うんです。そういう土壌調査というのは、このたびの道路をつくられる際になされないということなんですか。

内藤氏 私が知っている限りでは、そこまで年を通じたところで、山道の道路の設計をするときにそこまでやっているところというのは、海外の案件ではあまり例がないと思っています。

そのハザードに対しては、ハザードは評価はいたしますけれども、裏づけのそういったような土質的なデータとしては、そこまでは取っているケースは少ない。

清水谷委員 それは、一応、安全にその道路はつくる予定だとは思いますが、土砂崩れのような災害が起きるときは起きるんだと、起きても仕方がないというような論理なんでしょうか。

内藤氏 いえ、そういうわけではないです。どちらかというと、今の海外のほうでやっている山道の設計の対象としては、経験的なものをもってして、それで判断をしているというところで設計をしているパターンが多いと。

石田委員 でも、清水谷先生の懸念は、むしろ、その災害のほうにも重点があるん

じゃないですか、道路そのものよりも、災害が起きないようにという。

清水谷委員 ですから、災害が起きるような場所に道路をつくってもあまり意味がないですし、それから、つくるときにどういう予防対策をしておけば大丈夫なのかということですよ。

石田委員 そうですよ、そのために、その地域の災害はどのような災害があったという履歴を、ある程度の精度で把握したいということですよ。

内藤氏 今回は、新しい道路をつくって、路線を選定するというような対象区域ではなくて、基本的には、現状の道路を拡幅すると。ですから、その現状の、今までの道路がどれだけ土砂災害というのがあったかというものを一つのベースにして、それとシンアリティ、専門性の高い経歴の人間がそれを見て、それで総合的に。あとはコストの面もあるんですけども、それを比較して、望ましい対策はこうですよ。ですけども、やっぱりそれにはコストがかかると。そこでどうするかというのは、先方政府と決めていくということになると思います。

田中主査 今の話は、文献調査はやるということみたいだから、それに対して、清水谷さんが、どこまで。そこをしっかりとやれというか、今の話みたいに。

石田委員 そうです、それですと言われればわかるんです。

あまり差し出がましいことを言いたくないんですが、もう10年以上前になりますけれども、中国の雲南省の調査をしたとき、やっぱりそういうデータがあまりないので、専門家も頼りにならない部分があったので、現場にずっと行っているわけじゃない。私たちが住民に直接聞きました、ワークショップをして。住民に絵を描いてもらったんです。山の絵を描いてもらって、どこに災害が起きる、誰それさん、Aさんの家が3軒壊れたとか、みんなよく覚えていますから。だから、それはコストがかからないし、住民協議をやる時とか、何か社会調査に行ったときに、模造紙を用意して絵を描いてもらうとかすれば、かなり具体的に、本当に数量のデータが集まった経験はありません。

須原 というより、過去の履歴は割と残っていますよね、きちんと。

内藤氏 public worksが修復履歴とか、そういったようなものは持っていると思いますので。

篠田 多分、今の話だと、ハザードマップをつくるなり、そのつくるための材料は、多分、調査団のほうで、今、調べていただいて、過去の履歴は、多分洗っていただいているので、そこは考慮に入る。かつ、その上でのハザードマップをつくって、それを考慮に入れて、多分いろんな対策を考えると、そこはできるんだと思うんです。

ただ、清水谷先生がおっしゃられている、例えば、どれだけの水が土砂に実際に含まれているかと、そういったような調査というのをどこまでやる必要があるかということなんですけれども、多分、二つあって、一つは、日本とかそういう国際水準で、そこまでやっているかということところは、十分検討しなきゃいけないということと、

あとは、もう一つ、そもそも、そういうような地域なので、なかなかアクセスも難しいんじゃないかなという、そういう制限性もあるんじゃないかなというふうには思います。

今の調査団の方のお話だと、国際的にはそこまでやっているところは少ないのではないかなというご意見だったんですが、対応できる範囲で、やはりやっていただくというところが大事かなというふうには思います。

いずれにしろ、そういったハザードマップを考慮した上で、きっちりそういう災害対策というのはとるというところは、まずは確保されるし、そのこの部分の助言というのは、すごく重要な部分になってくるんじゃないかなとは思いますが、

清水谷委員 そういった意味で、こういう項目である程度、大分……

田中主査 特に、必要に応じてというね。

篠田 そうですね、必要に応じて調査を追加することができるようになっているので。そこは検討させていただく。

田中主査 必要に応じてね、そういうこと。どんなふうにするか。

篠田 または、あと、表現は工夫させていただく。

田中主査 あるいは、「必要に応じ」、あるいは「能力に応じ」かわかりませんが、あるいは、「実現可能性に応じ」かわかりませんが、できないところはしょうがないにしても、できる範囲はやってほしいというのが指摘の趣旨だと。

そこに「極度多雨地域」という、その。

清水谷委員 1万何とかと言われましたけれども、1万ミリ。

田中主査 1万ミリが年間降るとい地域だということだから。そういうところは、特に丁寧にやりましょうという趣旨だと思いますので。もう一回やりとりをしてみましょう。

松本委員 「水害」でもいいんですか、これ。

清水谷委員 「水害」で、すみません。

田中主査 では、72番は残す形で。

73番はいかがでしょうか。

清水谷委員 これも落としても。

田中主査 いいですか、これも落として。

それでは、以上が、ほぼ確認を丁寧にしてきましたんで、大体いいと思いますが、一応こんな形で整理をしていただいて、こちらのワーキングメンバーとやりとりをして、文案を固めるという作業にしたいと思います。いいですね。

篠田 一つだけ、米田委員が残されていた、「当面」のところですが、そこはちょっと、僭越ながら、私のほうで簡単につくってみたんですが、ゆっくり述べさせていただくと、24番です。「当面」だけでよいとか、そういう話ですが、全体会合に持っていったときということなんですが、これは代替案検討のところですが、

「総合評価において、「推奨案について当面の交通の円滑性の改善を確保できる」とあるが」、これは文章の内容ですね、「その評価内容及び妥当性をDFRで明記すること。」

もう一回申し上げますか。違いますか。「総合評価において、推奨案について「当面の交通の円滑性の改善は確保できる」とあるが」 - 「当面の交通の円滑性の改善は確保できる」というのは、この文書の中に書かれていることなのですが、「その評価内容及び妥当性をDFRで明記すること。」こんなような内容になるのかなと思ったんですけれども。ちょっとニュアンスが違いますでしょうか。

米田委員 そう言うと、円滑性の確保に疑問を持っているようなふうに聞こえますか。「交通需要予測などをもとに」という部分は残したいと思いますし、将来的なところまで踏まえて妥当だということを……ちょっと考えさせてください。

田中主査 今回の案も一案として。

そうしたら、あとはスケジュールの確認をさせてください。

小林氏 1点よろしいでしょうか。47番ですけれども。

47番の、森林のところの、いただいたコメントなんですけれども、対象路線というのが、9区間全ての対象路線の森林を対象とした調査というのを指すものなのか、それとも、優先区間が決まった後に、その優先区間を対象にしてやるべき調査なのか。

石田委員 だから、それは冒頭から流れているように、この調査のスコップ、範囲がどこまでかというところなので、私は全部なのかと思いましたけれども、違うんですか、優先区間だけですか。

対象路線、地図上で見ると、2と7と8でしたね。ただ、それは非常に、あれぐらいの精度の地図ですので、ほかにも通っているところはあるでしょうし。ここはもう御判断いただくしかないと思うんですが、私がこれをつくったときには、全対象路線だと思っていました。

須原 ただ、これって実際、実は森の利用とかじゃなくて、あくまでも森とのかかわり方のところの話でした。

石田委員 はい、利用も含めたかかわり方です。

須原 かかわり方も含めてなので……

石田委員 だから、「利用と保全」と入れたんです。

須原 ある程度、だからジェネラルな話……

石田委員 いや、非常にスペシフィックです。

須原 スペシフィックはスペシフィックな、何というか……

石田委員 言いたいことは、要するに、こういう議論をしていると、保護林を通らなければいいとか、保護林のそばを通るんだったらオーケーだとか、保護だけがいつも取り上げられる。それから、希少種をカバーすればいいと。そうじゃなくて、森を使っている人たちもいるわけですから、生計やら利用にかかわることもある。それが

ら、敬っている人もいるでしょうし、森をきちんと利用して守っている人たちも地域でいるわけなので、地域の人たちにとって、その森が、道路が通ることによってどうあってほしいかというところを調査してほしいというのが、この背景です。

篠田 ただ、私の理解だと、この地域、例えば10地域にどういう民族がいて、どういう宗教があって、どういう言語があって。そういったところは、たしか松本委員からコメントをいただいて、概要とはいわずに、もう少し細かく書いてくださいというような助言が残ったと思うんです。

そういったところの中で、例えば、森の利用みたいなところは、大枠の部分についてはそういったところで表現をしていただいて、かつ、さらに緩和策が必要なところについては、多分、優先区間のところになってくると思うんです。実際に、多分、事業をやって、インパクトを受けるという意味では、

なので、そういうところについての……

石田委員 そういう色分けはしていただいて結構だと思います。

篠田 緩和策については、きっちりやってくださいと。そういうふうに。

石田委員 そういう色分けにしておいて結構だと思います。

篠田 ただ、対象路線のところは、今、判断くださいというようなことだったんですが、大枠については、ほかのところの助言のところに対応して、DFRのほかの箇所にもしかしたら書かれるかもしれないし。

石田委員 ただ、それも、私の口からは言えないというのはなぜかということ、松本委員もずっと言われていたように、マスタープランとフィージビリティースタディーが一緒になったような調査になっていて、結局、日本は10区間なり9区間、全部請け負うわけですから、それをこの調査でどこまで言及するかですよ。

また後で言及するチャンスがあるのであれば、優先区間以外は薄くさっと押さえて、優先区間だけというのも、それはもうJICAのご判断としてはおありだと思いますので、現実的な対応をしていただければと思うんですが。

田中主査 よろしいですか。ということで。

それでは、スケジュールをお願いいたします。

篠田 スケジュールにいく前に、一番最初に、前提のお話をお書きいただくということで、助言が1個増えるというふうに認識しております。

田中主査 総論にするか、本論に入る前に、何行か書くという感じ。

松本委員 時々ありますね、頭書きみたいな。

田中主査 頭書きみたいな感じかなと思います。

篠田 そこは案をいただいて、最終的にご披露いただくということになるかどうかというふうに思っております。

それで、スケジュールとしましては……

田中主査 そのとき、先ほど言った、JICAからの補完的な資料を用意していただい

て、それに合わせながら、上に何行か書こうかなと思いますので、どうでしょうか、ご相談してみてくださいませうか。本当にドラフトの段階で構いませんので。

篠田 どういう形で、その補完資料を出せるかも含めて検討します。

ただ、その資料を待った後に全部のものを送るとなると、少し時間がかかってしまいますので、まず、その1番を抜いた形で。

田中主査 そうですね、各論は先にやりましょうか。

篠田 この各論については、まずファーストドラフトですが、今日は4月10日ですので、来週早い段階でお送りしたいと思います。そうしましたら……一応、なるべく早くやりますが、一応4月14日火曜日に皆さんにお送りするという形にさせていただきたいと思います。

それで、本件の確定を5月8日の全体会合で目指しますので、ゴールデンウィークにちょっと入ってしまうので、あまりその辺まで引きずらないようなほうがよろしいかと思ひますので、例えばですが、とりあえず一番最初のところとしては、1週間後、4月24日か27日ぐらゐをめどに取りまとめさせていただく。もちろん、総論の部分のところがいつでき上がるかというのにもよるかと思ひますが、念のため、例えば4月27日にさせていただいて、もちろん、まだ時間がありますので、最終的に8日までには仕上げましよう、そういう形にさせていただくというのでいかがでしょうか。

田中主査 4月14日は火曜日で、それから2週間かけて各論の文案をやりとりする。

いただいたものを各委員に見ていただくと同時に、場合によっては、私が全体の統一を図らせていただく、語尾を「明記する」か、「記載する」かとか。そういうふうにさせていただくかもしれませんが、そういう形で少し交換をして、そして4月27日か、月曜日ですか。

篠田 4月27日としたのは、総論もありますので、ちょっと長目にとらせていただいているので、できればここまでに、多分、お休みとか、いろいろ皆さん入られてしまうと思ひますので、確認できればよろしいかなというふうに思っております。

よろしいでしょうか。

田中主査 よろしいですか。

それでは、よろしくお願ひいたします。大変お疲れさまでした。

午後5時15分閉会