

インド国
ムンバイ湾横断道路建設事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案

日時 平成27年6月26日(金)14:03~17:46

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
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
谷本 寿男 元 恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授 /
社会福祉法人 共働学舎 顧問
二宮 浩輔 山梨県立大学 国際政策学部 総合政策学科 教授
早瀬 隆司 長崎大学 大学院 水産・環境科学総合研究科 教授

JICA

< 事業主管部 >

須原 靖博 南アジア部 南アジア第一課
村上 孝太 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
古賀 藍 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

宮崎 芳樹 株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
小西 知行 株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
川崎 誠 株式会社 建設技術研究所

< インドより TV 会議参加 >

黒木 浩則 株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル

午後2時03分開会

渡辺 石田委員より20分ほど遅れるというご連絡があり、今、二宮委員から5分ほど遅れますというご連絡がありましたが、時間も限られておりますので、可能であれば主査をお決めいただきたいと思えます。

本件はインドのムンバイ湾横断道路建設事業のスコーピング案のワーキンググループですけれども、大変期近で恐縮ながら、来週の金曜日の全体会で助言案の確定をしたいというのが事業部門の意向であります。そうしますと遅くとも来週の木曜日、1週間で本日の議論を踏まえて助言案を確定する作業をお願いすることになります。来週の金曜日のご出席と、来週いっぱい作業の点も踏まえて、早瀬委員、谷本委員はいかがでしょうか。

谷本委員 では私がやりましょう。

渡辺 では谷本委員お願いいたします。

谷本主査 では、もう始めましょう。

では、今日はインドのムンバイ湾の横断道路ですね。既にもう回答をいただいている、目を通していただいていると思えます。遅れて来られる方、岡山委員ですね、そのところは飛ばしまして、来られてから戻るという形で、1番から65までですので、1時間ちょっとぐらいでやればと思えます。まずレビューですね。

では1番からいきます。これは岡山委員と私が同じような質問をしたということですが、PPPでやっていて、今回円借款のほうに切り替えるというふうなことで、何があったんですかという問いをしたんですけれども。ここでわかればお教えいただきたいのは、財務的な内部収益率が困難、低かったということ。ではFIRRが低いということならば、EIRRのほうは算出されていますか、どれぐらいの数値になっていますか。

村上 前回、経済産業省が行った調査、2012年度の調査の段階では、EIRRは12%と出ております。

谷本主査 12%、低いですね。では、Fは当然もっと低い。

村上 そうですね、はい。

谷本主査 まさかマイナスではない。マイナスの可能性もある。

村上 マイナスではないですが、限りなくゼロに近い。

谷本主査 限りなくゼロに近い。ということは、やはりこういう道路で建設費用がかかるということですね。便益がそんなに上がらないという認識のもとで、1番は後ほど岡山委員にはまた確認をしますけれども、1番は了解しました。

2番、早瀬委員お願いします。

早瀬委員 特にありません。ただ、「本事業」という言葉と、「本調査案件」という言葉と、「道路建設事業」という言葉と三つありまして、事業というと調査事業のほうか具体的な事業なのか、少し読んでいて混乱してしまったので、表現を整理して

いただけたらと思います。

谷本主査 よろしいですか。

3、4、5が石田委員なので飛ばしまして、6番、二宮委員大丈夫ですか。

二宮委員 6番ありがとうございました。調査していただけるということなので、そのようにお願いしたいと思います。今、管理に関する定まった計画があるという理解でいいんですか。

じゃ、よろしくをお願いします。

谷本主査 岡山委員が来られましたが飛飛ばしまして、スタンバイしてください。

10番、二宮委員、清水谷委員。では清水谷さんから。

清水谷委員 別添1という参考資料をつくってくださいますありがとうございます。一応これで干潟の位置、面積、広がりがわかりましたので。ありがとうございます、これでいいと思います。

谷本主査 二宮委員いかがですか。

二宮委員 資料そのものは、いただきましてありがとうございます。きれいな資料を出していただいたので。もしかしたらまた改めて。

谷本主査 わかりました。

11番が石田委員ですね。岡山さん、もうちょっとゆっくりしてください。

12番、13番、二宮委員お願いします。

二宮委員 これは、改定はハイウェイのところだけじゃないんですよね。この本事業に関しての関係するところがハイウェイのところだけについてということですよ。それ以外のところで、もちろんハイウェイなただけけれども、本事業に関係するような部分の改定というのはないと理解してよろしいんですか。

須原 組織以外で関係する機関というのはないと考えていいかどうか。

村上 すみません、ご質問の趣旨ですが、MSRDCからMMRDAに事業が全て移ったという。

二宮委員 そうか、12の話でした。すみません、13に先に行ってしまった。

すみません、先に12の.....

村上 12番はこれで大丈夫でしょうか。

二宮委員 これはどういう趣旨かというのはDFRで確認していただけるということなんですか。

須原 今ちょっと不明なので、そこはDFRまでに経緯については確認させていただきますということでもよろしいでしょうか。

二宮委員 はい。フォーカスが少し大きくなっているというか、州のレベルに移っているということだったので、何か国の中で組織改編というか、機構改変みたいなものがあるかその中の一環なのか、何かこの事業に関して明確な必要があったのか

かというのが。

須原 そこは調べさせていただきます。ただ、国が基本的には関与していません。州の中での話になりますので。

村上 簡単にご説明すると、道路の事業なのか、全体の都市の開発事業なのかというところで、少し事業の性質上オーバーラップしてくるところがあるので、どちらがやるというのは、そのときの政治判断だったりということもございますので、その中で今回は、最初ムンバイの道路局のほうだったんですが、性質上大きな事業ということで都市開発機構に移ったというような経緯の考えられますので、調査の中で実施機関と協議する機会がありますので、その中で確認はしていきたいと思います。

二宮委員 多分ネットワーク型の開発なので、ある程度広域的な対応のほう効率的だというのはあると思うんですけども、具体的にどういう点が新しいIMMRDAに移ってメリットなのかというようなことも整理していただくとうわかりやすいかなと思います。お願いします。

それで、13番はさっきの話なんですけれども、恐らくそのハイウェイ事業はハイウェイ事業なんだけれども、例えば関連する周辺の自然環境に及ぼす影響みたいなことも含めると、その改定の内容が本事業に係ってくるような項目というのほかにあるのかなと思うんですが。それがもし報告書の中で整理していただけるのであれば、それもお願いできるとありがたいかなと思っています。

谷本主査 よろしいですか。

岡山さんが来られました。1番に戻っていただいて、私と同じ質問をされています。ということで、先ほどちょっと説明を受けました。回答のほうで申し上げますと、財務的な内部収益率は非常に低い、限りなくゼロに近いと。他方、経済的な内部収益率は12%ぐらいあるというふうなことです。そういう回答は得ています。これ以外に回答のところを読んでいただいて、何か質問等あればしていただければと思います。

岡山委員 財務的な内部収益率の確保は困難といいながらも12%あるとおっしゃいましたか。

谷本主査 それは経済的なほう。

岡山委員 そうですか.....

早瀬委員 急には難しいかもわかりませんので、先に14番に行っていいですか。

14番なんです、「高速道路」という言葉の定義が初めて見る者にはわからなくて、それで混乱させたのはカテゴリBの2の中に「既存国道」という言葉が出てくるんですが、ここには「高速道路」と書いていないんです。それで、高速道路と高速道路でない道というのは区別されているのかなというふうに理解しまして、質問のようなことを整理してみたんです。読み取れる限り読み取って見たんですけども、そうじゃないんですね。この「既存国道」と書いてあるのは、既存国道高速道路のことなんですか。

須原 インドの道路基準だと、高速道路とか4車線道路というカテゴリがなく、基本的にはnational highwayかstate highwayかという理解です。

早瀬委員 言葉を厳密にそう表現しておいてください。

須原 規制というのは、要するに拡幅事業だったりとかは要らないけれども、新設事業についてはきちんとやってください.....

早瀬委員 要するに、国管理か地方管理かというだけの違いで、カテゴリが変わりますよということなんですね。

須原 そうですね、national highwayとstate highwayという言い方を使いますけれども。

早瀬委員 これは、「一つ以上」というのを「二つ以上」に変えるというのと同じように、ここの「国道」という言葉だけ整理しておいてください。

谷本主査 では、14番よろしいですか。

早瀬委員 はい。

谷本主査 ついでに15番も行ってください。それで岡山さんにまた戻ります。

じゃ、岡山さんいきますか。7番に戻っていただいて、7、8、9と。

岡山委員 7、8は似ているんですが、ほかの先生で似たようなことを言っている方はいらっしやらないですね。例えば、9番は回収のことになるので、割と1番と似ていたのかと思うんですが、費用回収。

要するに、この事業がPPPとして、民間の事業ではなく公共事業としてインド国が行うというものですので、本来、日本の高速道路と同じく、国がつくって、そこを有料道路にして、そこからの費用からイニシャルコストを配分していくと。ただし、多分回収はできないだろう。

須原 ですし、公共事業ですので、そういった点で必ずしもそこは。PPPの場合は確かにビジネスですので、当然回収し切らないと駄目ですが、公共事業なので、そこは社会的とか経済的な便益を考えてといったところです。そこは州政府としてどう考えるかといったところです。

岡山委員 なるほど。そうすると、私はインドの高速道路の相場というのはわからないんですけども、費用的には十分そちらに誘導できるぐらいの料金になるということですか。

須原 そうですね。どういう費用設定かによるんですけども、一応、国で大体ガイドラインというか標準単価みたいなものが決まっています。1km当たり大体何ドルといったのが国のガイドラインとしてあって。ただこれは州の事業ですので、必ずしもそれに則らなくてもいいんですけども、いずれにしても、増やし過ぎると当然交通量も減りますし、そこは全体の中で最適化するというところで。

ただ公共事業ですと、正直、無理には黒字を出さなくてもいいといったところが一つ。1番は、そういった点では、民間でなくて公共事業でやるといったところは、必ず

しもFIRRではそのように。マイナスではないにしても、そんなにいい数字は出ないといったところもあります。

岡山委員 そうすると、重なって関係した8番のほうなんですけど、例えば現在の時点、この事業がなぜ必要かという意義に関しては、北側に一つある橋が既に飽和しているということが最大の理由として挙げられているかと思います。

ここを見ると、回答を読ませていただくと、実は一般貨物も少なく、全体の中の2割程度、2割もない程度で、そこを通過しているのは、実はほとんどもう少し小さいトラックか、あるいは自家用車だということになりますよね。となると、この「既にある既存の橋」は有料なんですか。

村上 そうです。

岡山委員 なるほど。だから同じ値段設定をすれば流れるでしょうと。

須原 距離がそもそも結構離れていますので、何かするにしても相当遠回りになりますね。

村上 今はこの橋のことを話していて、距離でいうと、大分こことここは離れています。20kmとか30kmぐらい離れています。全体の計画としては、位置づけとしてはこの橋の代替ルートというよりも、ここからできることによって、こちらにさらにムンバイの広域的な発展ということで、ここに新しい空港もできますし、港もありますし、SEZと呼ばれるSpecial Economic Zoneということもできるので、こちらの開発を進める上で、今メインとなっているムンバイ側を繋げるためのアクセスが必要、いわばコネクティビティーということなので、全くこれの必要に対しての別ルートというような考え方とはまた違うのかなというふうに思います。

岡山委員 なるほど。だとすれば、むしろ意義としては、今本当に回答いただいたことが最初に来るのであって、渋滞の緩和ということは二の次というか、その次に来るんだということですよ。

村上 そうですね。

岡山委員 わかりました。交通案件だったので、そういう全体で考えるのであれば、ちょっと離れ過ぎているとか、本当にこっちに誘導できるのかといろいろ考えてしまったんですけども、そもそもの工事というか、事業の位置づけとしては渋滞緩和ではないのであるならば了解いたしました、ありがとうございます。

なので7番も同じことになりますね。はい、ありがとうございます。7番に説明いただいたなら、ありがとうございました。

谷本主査 いいですか。ところで既存の橋は料金を取っているんですか。

村上 はい。

谷本主査 どれぐらいですか。

村上 100ルピーもしないですね。2桁、10とか。

小西氏 30です。

谷本主査 100円。

村上 いや、今大体2円以下なので50円とかです。

谷本主査 そんなもんですか。こちらはどれぐらいを。

村上 今まさに調査を行っている段階で、上流部の橋梁の比較もありますし、交通需要予測というところで最適化もあると思いますので、今まさに調査の中で検討中というような段階でございます。

谷本主査 でも大幅な料金の乖離というのは、大きな乖離はない。

村上 ないです。

谷本主査 とすれば、ますます財務はというか、維持管理費は出ないですね。わかりました。岡山委員よろしいですか。

岡山委員 はい、ありがとうございます。

谷本主査 じゃ、早瀬委員のところに戻って15番。

早瀬委員 回答いただいたのはよくわかりました。これはそうすると第8条のところ
に要件が二つ書いてありますが、両方とも同じことを言っているということですか。
CRZの 地域、「1、次の活動を除く新設活動は認可されない。2、生態的に影響を受けにくい次の活動。」これは、1と2というのは別……1の中にAからEまで、少なくとも条件があるということになって、そのうちの一つがこれに係るEだったんですね。2のほうは……

古賀 実質的には同じことを指していると思われまして。1のほうではこういった活動は認可されないと、除外の規定のほうを申し上げていますが、2のほうでは逆に許容される活動が……

早瀬委員 「次の活動は許容される」という言葉がここでは抜けているわけですか。読んでみてもわかんなかったんで。

古賀 そうということだと思います。黒木さん、すみません。

黒木氏 調査団の環境担当の黒木です。この英語としては、こういう事業は excepting と書いてあるので、除外される項目として、影響を与えない sealink、つまり海上高速道路として記載されています。聞こえましたでしょうか。

早瀬委員 こういう活動というのは、どちらのことをおっしゃっているのか。今は1のほうのこと、2のほうのこと。

古賀 事前配付資料の26ページの、CRZの規則の8条です。(1)と(2)があるかと思うんですけども、今ご説明いただいたのは(1)のほう、exceptingかと思いますが。(2)のほうは逆に、これは許容される活動ということでもよろしいでしょうか。

黒木氏 言葉としては、やはりこういう事業が許容されるというか、こういう事業については、規制する活動から除外しますという項目で整理されています。

早瀬委員 認可されない活動から除外します。はい、そういう趣旨だったら回答のような内容になる、両方同じ内容になっちゃうわけですね、わかりました。表の表題

を整理しておいてください。

谷本主査 よろしいですか。書きぶりですね。

では16番、二宮委員お願いします。

二宮委員 先ほどの10番にも関連して、添付していただいた干潟を含む図ですけれども、これをもう一回確認させてください。セウリ干潟というのは左上の……

谷本主査 古賀さん、写真というか、これは出ますか。

二宮委員 そのHigh Densityとかいろいろ書いてあるところがセウリ干潟。

須原 左のほうですね。はい、「セウリ要塞」と書いてあるところがあると思うんですが。

二宮委員 MediumとかLowとか。その、ぼやっと網みたいなものがかかっている、あれ一体は全部干潟だと思ってよろしいんでしょうか。沿岸沿いにずっと、こう。

清水谷委員 干潟はオレンジ色の。

村上 このオレンジ色のところですか。

谷本主査 あれが境か。

二宮委員 あの内側が干潟。

村上 これは干潟ですか。

宮崎氏 はい、そうです。

二宮委員 あの、もやもやとなっているところは、水位が低いんですか。

村上 もやもやというのは。

二宮委員 真ん中が青くなって、色が変わって。

村上 これは多分写真の撮り方だと思います。

二宮委員 じゃ、あまり意味がないんですね。

村上 そうですね。

二宮委員 それで、バジ・ナガルというのはどこなんですか。

村上 その緑とクロスしている辺がバジ・ナガル。この辺がバジ・ナガルです。

二宮委員 すみません、もう一回、どのあたり。

村上 このあたりです。

二宮委員 そうすると、北ルートはバジ・ナガル干潟のほうにかかってくる感じになるですね。あとの二つはあまり関係ない。

これは、その両方に限らず、この主な干潟のフラミンゴの生態系について2008年に調査をしているものがあるので、それを中心にと。

クロトキは、何かそういうものは全然ないんですか。

古賀 クロトキに関しても、2008年の調査の中で生息の確認は行っております。

二宮委員 そうですか。フラミンゴだけではなくて、貴重種についてはそれで調査をされている。じゃ、同じようにその資料をベースにして。

古賀 そちらをまずはベースに確認を進めたいと思っています。

二宮委員 私、鳥はよくわからないんですけども、随分違うんですか。食べているものとか生活圏とかが。

川崎氏 川崎と申します。食べているものの大きさ、種類は変わると思うんですけども、主にベントスや甲殻類などを食べているような状況ではあります。

フラミンゴについては、渡り鳥として冬期から6月あたりまでここに集団渡来してくると。クロトキについては、今、精査中なところはございますが、一時的に滞在しただけではないかというようなコメントがありますもので、精査して確認していきたいと思えます。

二宮委員 了解しました、よろしくをお願いします。

谷本主査 よろしいですか。

それでは、17、18までやりましょう。それで石田委員に戻ります。

17番、清水谷委員をお願いします。

清水谷委員 17番の質問に対して回答をいただきましてありがとうございます。一応35haのベースキャンプ及び作業ヤードが暫定的に予定されているということは、新しい情報としてすごく役に立つと思うんですが、その場所がまだ決まっていないということが、すごくそれがどういうふうに影響が出るのかということ予測しにくいんですけども。例えば、わかっていない中でもどのあたりだということは言えるんでしょうか。

須原 西側はこの港湾の、港湾局が持っている土地の中ですので。西側は、たしかつけ根のところのあれですね。

村上 西側はちょっと見づらいんですけども、ここに政府が所有している港湾があります。そこが倉庫になっていて、今ほぼ使われていない状況です。そこが一応このベースキャンプとして使われるというので、こっち側は住宅地とかもあるので、もう既にここは確保されているというような状況になっております。こっちが16haです。

清水谷委員 ちなみにそのベースキャンプというところは、何人ぐらいの労働者が出入りするような形になるんですか。

村上 かなりの数になりますよね。

清水谷委員 かなり。じゃ、結構トイレといいますか、そういうし尿を放出しないようにということが条件としてあったと思うんですけども。ここで今質問すべきじゃないのかもしれませんが、そのあたりも何か対策というのはあるということですか。

村上 そうですね、必然的に円借款の事業になりますので、その中での当然工事の管理というところではJICAのほうで注視していく必要もあるので、また港湾施設ということで、もともと既存のトイレとかもあると思うんです。配管も通っていると思うので、そういったところも利用してというところで、実際に工事になったときにはしっかりと管理を行っていくというような状況でございます。

谷本主査 では、続けて18番、私も同じような質問で。

セウリ側は、キャストイングヤードとかそういうのは全て1ヵ所にまとめる。

村上 そうですね。

谷本主査 そういうことですね。

村上 はい。

谷本主査 逆のほうは、東側はまだこれからですね。

村上 これから選定と。

谷本主査 そのあたりはよく注意してやってくださいということですね。

じゃ、石田委員が来られましたので、最初のページに戻って、3、4、5の3点を石田委員、回答を読みながらご担当ください。

石田委員 遅れて来てすみません。

3番、回答は読ませていただきました。「環境社会への影響も踏まえて」と書けばよかったですね。その結果バランスのとれた道路計画ということにしていただければとてもいいんですけども。いずれここはコメントで残します。要するに、これだけだと工学的に見て、道路交通網から見て最適バランスだと言っているんです。ちょっと何か不思議な気がするんです。

谷本主査 3番よろしいですね。

4番はいかがですか。

石田委員 これは平成22年度に経済産業省の「インドムンバイ横断道路計画調査報告書」というのがあるんです。多分これのことですよ。

村上 そうです。

石田委員 これでフラミンゴの話や干潟の話が随分出てきているので、これはぜひ、序文では必ず触れてください。これもコメントします。

谷本主査 続けて5番をお願いします。

石田委員 最近はまだ「環境収容力」とかいう話はしないんですか。こういう人が多くて、かつ経済発展を急速にやらなきゃいけない地区で、でもマングローブも結構残っていて、湾を横切っていて、恐らく自然環境にも影響がたくさん出るだろうというときには、昔は地域計画ではよく環境収容力の話をしたんです、数年前は。最近あまり聞かなくなったんですが、どうなんでしょうか、そこら辺をまずお聞きしたいんですが。もう環境収容力云々は言わないんですか。個別に経済を発展させたいから、社会を変えていきたいからということをつくって、それをまとめて総合計画というものは、それは行政的にはあると思うんですけども、環境から捉えてみた場合に、やっぱり収容力を無視できない。その中で最適化を図るのが環境収容力の話だったと。最近そういう話はもうされませんか。まずそれを確認させてください。

須原 都市開発全体として環境収容力があって、別にこの道路自体の環境収容力という議論ではないというようなところだと思います。

石田委員 そんなことはないと思います。道路は都市開発の一部で……

須原 もちろん重要ですけども、ただこの道路単体でというよりは、もうちょっと広いインパクトといったところでは。

石田委員 そうなんです。ただ、行政的には恐らくそうなってくると、もし環境収容力という考えがこのムンバイ地区であるんであるとすれば、都市開発計画関係の部署と連携をとってつくっていったとか、人事の人の交流があるかとか、そういう話で見えていけると思うんです。そういうのをまず知りたいなというか。

須原 そこは……

石田委員 わかりました、これもコメントで残します。少し調査団の負荷になるかもしれないんですけども、そういう痕跡がこの計画をつくったりするときに、6ページに幾つもの計画が書かれています。道路計画や実施計画等々、ムンバイの。あるかどうかというのを少し調べて、訪問されたときのついでにでも聞いていただければと思います。これもコメントに残させてください。

谷本主査 はい。ではお願いするとして、次は11番に飛んでください。石田委員続けて。

石田委員 5番は、今から環境収容力に基づいて計画をつくり直せと言いたいわけじゃ全くありませんので。

須原 あくまでファクトとしてどうかという話ですね、わかりました。

石田委員 そうですね。その程度しかもう調べられないと思います。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい、ありがとうございました。

谷本主査 では11番に飛んでください。

石田委員 11番。これは経緯はわかったんですが、「なぜ」がわからないんです。認可の理由というのは、僕は経緯も含めていますが、認可された理由。より認可条件が厳しいと考えられるCRZ1を、橋梁や道路と通過させてよいという許可を森林省、インドはたしか森林伐採ないしは保全については厳しかったと思いますけれども、そういったところが許可できたというのはどういう理由だったんでしょうか。今回は経済的発展ないしは道路交通網の充足を優先するという判断があったとか、それであればそれで理由になると思うんですけども。これは単にというと失礼ですけども、プロセスを書いてあるだけなので、理由ではいいと思います。why, becauseには当たらない。

岡山委員 15番でも同じようなことがありました。

早瀬委員 第8条。

石田委員 許容されると。そうなんですか。

岡山委員 でも認可されない事業から除外されます。でも確かに「なぜ」がわからないです。

須原 すみません、テレビ会議、教えていただきたいんですけども、そもそも認可されない理由とか、認可される理由というのは開示されているのかどうかといったところを教えていただきたいくて。

村上 長岡さん聞こえますか。黒木さん。

黒木氏 今のところはよく聞こえていません。

須原 すみません、今、質問11なのですが、より認可条件が厳しいと思われるCRZ1について、そもそも森林省から取得できた許可の理由について教えてくださいと問われているのですが、そもそもこういった認可がおりた理由というのは特別に照会ができるというか、開示されているものなのか、それとも、あくまでも表だった認可結果しか出ないものなのか、そのあたりがもしわかれば教えていただければと思います。

黒木氏 許認可を出している理由としては、もとに戻りますけれども、このsea linkは許認可が与えられる事業としてまず設定されています。なぜその許認可を与えられる事業があるのかというのを、法律が決まった理由としてさかのぼる必要があると思います。

したがって、もともとCRZを通過している事業として認められていて、それに条件つきで許認可が出たということなので、なぜ許可が出たかというよりも、許可が出る事業であるからという、今は一時的な回答になるかと思います。

石田委員 わかりました。その許可を出している理由というのが、「干満や潮流への影響を及ぼさない海上高速道路の建設」は許容されると、これは15番で回答がなされていますけれども、これがあちら側のCRZ1を、高速道路を通していいという法律上の理由なわけですね。だから委員会としては、干満や潮流への影響が出るかどうかを懸念するのであればコメントに残せばいいだけなので、残します。ありがとうございます。

谷本主査 いいですか。11番まで石田委員の担当が終わりました。

では19番に進みます。これは私のところですが、Viaductでやられるということは、護岸がないと判断していいわけですね。ならば上段の部分は結構です。

回答のほうに、仮設の栈橋ですね、工事用の仮設ができると。このあたりも緩和策を採用していただくということで、これはもう了解しました。

20番、21番、岡山委員お願いします。

岡山委員 20番なんですけど、多分先ほど石田先生の3と5のほうも同じことを言っているんだと思っています。大変遅れてきて申しわけなかったんですけど、もう一度、先ほどの地図を使って、なぜこのセウリからチルレというんですか、どこを結ぶんでしたっけ。

村上 ここら辺からこう行って、こうですね。

岡山委員 ですよ。いただいた事前資料の図1.8.2か、あるいは先ほどの全体図でいただいたもののほうがもしかしたらいいのかもしれないんですけど、そうすると、そ

のセウリから、ちょうど緑のところあたりから出ていって、ルートとしては黄緑色のルート。

村上 赤ですね。

岡山委員 赤色のルート。

村上 はい。

岡山委員 これを選択する一番合理的な理由というのは何なのか、もう一回教えていただくとありがたいです。というのは、先ほどから環境収容力というのがあったんですけども、これを選んだ、恐らく環境に一番ダメージが少ないんであろう、影響が少ないんだらうという理由と、それからあとは費用、工事的な話ですよ。

村上 なぜこのルートになったかというところですが、そもそもこの起点地ですが、ヤードがある、政府使用地があるということで、まずここを全体の起点ということで彼らが検討を始めた。またその理由としては、実際のところ将来的な計画で、こちら側にもう一本道路ができる予定になっておりまして、今は上流に、こちらにもあるんですが、それと彼らの計画としては、1本、2本、3本というような粗い計画があった。

先端の部分に関しては、まだこちらのほうが未開発なので、まず順番としてこちらのほうから繋いでいって、こちらの開発を進めていくというところで、まずこの先端の部分ありきでスタートはしています。

それに関しての選定として、こういったルートと、こういったルートと真ん中を通るとというのが一つ上がってきた。

こちらの部分に関してなんですけれども、こちらも同様に全体の道路交通ネットワークがございまして、こちらに上がっていって、後背地であるブネというところに繋がっていくルートがあるんです。そのこのところの道路が既に既存道路としてあるので、全体の計画としては、こことここを繋ぐというのが主な条件になっております。

その中で出てきた三つのルートなんですけど、まず黄色に関しては、そもそもこの部分に大きな道路がないので、全体の地域開発という観点ではこちらのほうがいいだろうというところで、まずこちらのルートを3番目の候補ということで、こちらかこちらになった。

緑と赤に関してですが、より緑のほうが干潟だったり中海を通るので、またエレファント島にもかかるということで、景観的な部分を考慮して、こういった赤い部分のルートになるように選定され、なおかつ、この干潟の部分が最小になるように、プラスこの住民移転が少ないという形でこの赤いルートが選定されたというような経緯でございます。

岡山委員 なるほど。素人っぽいことで恐縮なんですけど、結構ストレートに湾の東に来て落ちますよね、これが緩やかに、直線になるような感じにはならなかったんですか。

村上 そうですね、結局このルートというのは我々が決めるというよりも、ある程度実施機関が、もう「このルートで」と決めている部分がありますので。結局、この実施主体というのが実施機関になってきますので、我々が主体的になってこれを真っすぐに提案というよりも、彼らの中での整理として、こういった線形がいいというふうになっているとは伺っています。

岡山委員 だとすると、その線形のとり方なんです。例えばなんですけれども、それがなぜこうなったかというときに、例えば、できるだけ海が浅いところを選定していますとか、先ほどもあったように、潮流を一番邪魔しない線形が実はこうでしたとか、そういう何か環境に配慮した理由があってこうなりましたという理由がいただきたいなと思っているんです。というのが環境的に合理的になぜこうなったかという理由なんです。

村上 それなりに経緯があってこういった線形になっていると思いますので、調査がこれから進んでいくので、その過程の中で確認いたします。

岡山委員 よろしくをお願いします。

谷本主査 よろしいですか。

岡山委員 はい。

谷本主査 21もいいですね。

岡山委員 そうですね、はい。

谷本主査 じゃ、22。同じように聞いているんですけれども。今説明がありましたけれども、向こう側が決めているからという一つを。それは一つの案としていいと思うんです。やっぱりルートの話。岡山委員もそうで、石田委員もそうなんです。このメンバー全員が、やはりこのルートの話で、まだ我々にしっくり来ないというか。案を持っているからというのは、それはいいんですけれども、私もここで、起点がありきなんですという気がしました。

古賀さん、電気を消していただいて。この写真で上のところのキャプションにある「状況（全体）」の下に茶色い部分がありますね。あの下あたりからスタートというのは考えられないんですか。

村上 どちらですか。

古賀 この辺ですか。

谷本主査 そこに茶色いのがありますよね。それは丘陵部ですか。

村上 はい。

谷本主査 そこから本当にその赤い線に乗っけていけばどうなんですか。そういうルートはないんですか。干潟も確かに通りますけれども、市街地はないですよ。

宮崎氏 調査団の宮崎です。今、あそこの部分は発電所なんです。それでムンバイのほとんどの電力をあそこで全部一手に引き受けている部分の。

谷本主査 それが発電所。

宮崎氏 はい、もう発電所になります。

谷本主査 それの右側はいかがですか、茶色い部分。

宮崎氏 ここは今、山のところになっていて、我々もその部分は、一つは用地として使えないかどうかというのは調べる予定ですけども、今のところ、そちらのところの情報は、まだ今ありません。

谷本主査 その先端部分は。

宮崎氏 ただ、あそこに行くとする、要は路線上、道路的には上に一旦回っておられないといけませんよね。それであそこの部分が、今、ものすごく混んでいる部分でもありまして、そうすると、こっちに行く有利性というものが距離的、時間的にもあまり出てこないと思います。町としては、もうちょっと上ではなくて、西側のほうの上のほうになりますので、そういう意味では、上からおろしていくというのは、あまり道路交通の時間短縮とかいうことを考えれば、あまりいいアイデアではない。

谷本主査 ですから、そちらを取るか、環境面を取るかですね。

宮崎氏 そうですね。それはあるかとは思いますが。

谷本主査 茶色い部分の先端部分、その右側の緑のところは何ですか。

宮崎氏 これはマングローブのところ、あともう一つあるのは、ここにパイプラインがあるんです。このブッチャー島のところに対して、ここにパイプラインとか、ここにピアとかもございまして、あまりここをいじれないというか、ここを通せないという物理的な理由もございまして。それでここは上のほうに逃げているという部分もございまして。今、このピアも拡張してございまして、こういうところで伸びているんです。ですから、あまりこっち側にやりたくないという意図はあったんだろうと思います。

もう一点、ここがインドで最大のコンテナターミナルなんです。コンテナ港がここで、現在の水深が13.5mぐらいございまして、これをもっと、今、エクспанション計画で、もっと深くする理由がございまして。今、船が回転するのに、ここらあたりまで航路になってございまして、ここらあたりで回転してこっちに戻ると。こっちはほとんど、大きい船は全てこっちを通ることになっていますので、この案とかこの案とかといいますと、10万トン級の船が入りますので、ここを超えるような高い構造物、経済的にいいと非常にコストがかかるというのが、一つ懸念材料ということと、あとエレファント島に行くにはここら辺から皆さん船で行きますんで、これをどう見るかですけども、観光客の皆さんがこの橋をどう見るかですけども、ここに港がございまして、ここはやっぱりあまり好ましくないんだろうなという気は、観光に行つて私は感じました。

ということで、基本的にはこの港の機能を確保するためには、かなり経済的にお金のかかる構造物をつくらないといけないというのが一つあるのかなとは思いますが。

谷本主査 ですから赤の線だ、一番北側だというのは了解しましたけれども、やは

り起点の話ですね、そのところは……

宮崎氏 あと一つ、起点の話ですので。これでは見にくいんですけども、これをここからsea linkというのがございまして、そこに真っすぐ繋げる、この点に真っすぐ繋げるというのが計画であるんです。そのためには、やっぱりこの起点が一番近いとか、真っすぐ通過できるというのが一つあって、そこを通すことは将来的に実現するのはかなり難しいんだろうとは思いますが、土地収用とかそういうことを考えれば最短ルートになるというのが、もう一つムンバイ側の理由としてはあると思います。

須原 あとは、ムンバイの中心はこのあたりなんですけれども、ムンバイはもう既に土地がありませんので、結局中心部に接続する道路を陸上でつくとすると、やはり正直なところ膨大な土地収用とか、不可能な土地収用が発生しますので、そういった点では海上でやったほうが、環境の影響はともかくとして、リセットルメントとかを考えると、やはり相対的には影響は少ないといったことも言えるのではないかなというふうに思います。

結局このあたりが外れなので、ここに繋がったとしても、ここからまたこっちに繋げるための道路の用地が必要になってきますので、それはやはりムンバイという非常に過密な都市で確保するのは困難だというのも一つの理由としてあり得るのかなというふうに考えております。

谷本主査 わかりました。そのあたりは委員のメンバーでコメント等にするなり考えていきたいと思えます。22番わかりました。

23番、石田委員お願いします。ここもルートの話ですね。

石田委員 これは今までの議論で出てきた……ルート比較です。ルート比較は代替案で話したほうがよさそうですかね。代替案の検討で皆さんルート比較の話をしているので。

谷本主査 ここは代替案のところ。ルートの話。

石田委員 はい。先に表2の、せっかくなつくついていたいただいた別添2を見ます。ありがとうございました。これに書かれているのが、フラミンゴへの影響、住民への影響を含めた比較表と。表2-1ですよ。この数字は通過距離。

宮崎氏 距離です。

石田委員 干潟の上空を何キロ通過するかとか。通過距離というと、これは上空ですか、それともこれは直接マングローブの上とか、空間をあけて通すわけですね。だから上空ですよ。

宮崎氏 上空です。

石田委員 それを影響評価と呼ぶんですか。これはこれで影響評価ですけども、私が知りたかったのは、32や33でルート比較をされる際に詳しい表を書いていただいていますけれども、もう少し情報がないと、実際にどのような影響が出るかというの

は、マングローブやそれぞれ。

例えば33ページ、「環境面」という表がありますけれども、マングローブ林を通過する延長が長いとか短いとか、エレファンタ島直近を通過するということだけなんです。だから、離れているか離れていないか、上を通るかということだけなんです。それは比較としてはいささか不十分な気がするんです。

もう少し具体的に、マングローブの上をどういう形で通過していくとか、上を通るのでマングローブの種に影響が出ないとか、プラスの面も書いていただきたいんです。上を通すのでマングローブに直接、日照の影響はあるけれども、限られた何時間なので、上を通すことで問題ないというような書き方も実はしてほしいんです。マイナスだけではなく。

あと、フラミンゴへの影響がどう出るか、飛行ルートにぶつかるか、densityの、例えば南のほうのルートはdensityの多いところを通るので、直接彼らの飛来に影響してしまうとか、そういう具体的な項目を書いていたかかったということが真意です。

早瀬委員 今のところいいですか。この事前調査の報告書では、どの区間が高架になってどの区間が盛り土あるいは地上の工事になるんだというような情報がなかったように思うんですけれども、それはもう既に決まっているんですか。我々が与えられた情報を見る限りは、それは今後の検討課題なのかなというふうに理解するんですが。

宮崎氏 ここ以外は全部高架です。

早瀬委員 全部決まっている。

宮崎氏 はい。

早瀬委員 そうみたいなんですよ、昔からその事業の入札も何回かやられたような話ですから。

そうすると、あの地図の上に地上の工事の部分、地上の盛り土だとか、あるいは地表面の改変を伴うような部分と、橋梁の橋桁だけで通過する部分というのはもうわかっている。

宮崎氏 そうですね。基本的には料金所がこの山のところにできるんですけれども、山の上のところだけ山をカットする以外は全部高架です。向こうのところから含めて全部……

早瀬委員 マングローブ地帯全て高架だと。

宮崎氏 ええ。ただ、こここのところに一つインターチェンジができますので、インターチェンジのところの一部繋がる部分のところでは土工が少し出てくると思いますけれども、基本的には全部高架橋で計画されています。

早瀬委員 何か、我々はそれを前提として意見を言うべきなのか、それはまだこれからのこととして意見を言うべきなのかというところで、すごく混乱してしまうけど……

宮崎氏 それはもう、それを前提としていただいていいので……

早瀬委員 それだったら、今日その情報をきっちりと出してもらったほうがいいですよ。口頭で今教えてもらうだけじゃあ。

清水谷委員 実は、次の25番に関連してくるんですけれども、代替案について、ほかの北ルート以外の代替案、中央と南ルートのそれぞれの特徴、その利点についてですが、どういうメリットがあったから、それを代替案として比較をしようということになったのか説明していただけますか。今、回答をいただいていますけれども、それは回答になっていないと思うんです。そのメリットがそれぞれ書かれていないので。

須原 メリットですので、何か代替案として赤より、例えば黄色だと距離が短いとか、工費が安くなるとか、何かそういった点で。

宮崎氏 その各々の特徴ですね。

須原 そうです、黄色と緑のやつの特徴です。

石田委員 代替案と呼ぶからには、その可能性があるのを代替案というと思うんですけれども。もうルート選定が終わっているんだったら代替案じゃなくて、過去にさかのぼればこういう可能性はあったんじゃないでしょうかということを紹介しているんで、代替案じゃない。

清水谷委員 ある意味、これを議論するということがすごくばかっているように見えてきます。通常、先進国の例しか知らないんですけれども、イギリスの場合は、例えば高速道路をつくるときAとBを繋げるときに、幅を3キロぐらい、帯のような形でもって、そこからAとBを繋げるときにどういうルートがあるかというのを何十本も線を引くわけです。その中でいろいろな条件を、幾つかキーとなる主要な代替案というのが大体三つぐらい出てくる。その中から比較をしていくという形で1個に絞っていくんですが。

今回のように、スコーピング案でこれを議論するときに、既にRapid EIAというのが出ていて、でもJICAとしては、そのRapid EIAでいいのかなのか、JICAの独自の視点からしっかりそれを再検証するという意図でこのスコーピング調査をされているかと思うんです。ですからドラフトファイナルは、EIAとは別につくられるということであれば、意味が通ります。逆にRapid EIAのほうは全く代替案が説明されていなかったんです。1本しかなかったと思うんです。

ですから、インド政府側が、もうこの1本だというふうに絞ったとしても、JICA側として本当にこれがベストなのかという検証をするためにスコーピング調査をやっているというふうな理解でいけば、逆にそのRapid EIAで指定されているルートが本当に最適なのかというところで、どういう検討をすればいいかというのをされるべきだと思うんです。ただ単に、本当に示していただきたいのは、その中央ルート、南ルートそれぞれの特徴として、メリットとして何があるんですかと。わざわざ北ルートがベストだということを言うために取ってつけたような形で言われても、それをわざわざ

ざこの助言委員会で、その部分をしっかり議論するということについて、すごく心外というか、どのくらいの意味があるかというふうな疑問を持ってしまうわけです。

ですから、答えられるのであれば、なぜ中央ルート、南ルート、なぜその何十本の計画されている中からこの3本を選ばれたのかというところを、メリットをしっかりと説明していただけないでしょうか。

石田委員 関連ですが、やっぱり前提として、インド国政府側がどのような経緯を経て、どのような理由で北ルートを選定したかということの記述があるとよかったです。このルート選定のところで、ぜひそれは入れていただきたいと思うんですが。もちろんご苦労なさっているのは重々理解しているんですが、ルートが決まっているのであれば、なぜそれを決めたのかというところが、表なり文章でDFRにはぜひ欲しいところだと思います。

最近ありますよね、この間やっていたPPPもたしかそういうのがあって、やっぱり過去の分析をしてもらうという助言を出したんです。もう過去には戻れませんけれども、どういう経緯で決まってきたのか。

清水谷委員 実は、約1ヵ月前のワーキングのときに同じインドの、ムンバイではないんですが、MRTというんですか、そのときの三つのルートの選定というのがあったんです。そのときは、やはりインド国のEIAレポートでルートもあったんですけども、JICA側で独自に、新たなフィロソフィーでもって別のルートも検討を入れて、別のルートの代替案も入れての代替案検討をされたことを覚えております。ですからこのスコーピングの中で、JICAとしてどういう視点からこの代替案を検討しようということになったんでしょうか。本当にこの北ルートがベストなのかというところですけども。

須原 もらった代替案なのか、それとも調査団のほうで設定された代替案、これは過去のあれですね。

宮崎氏 括弧の中に。ただ、かなり昔からあるので、その報告書がないんです。一番最初のころにやって。途中での段階のやつはあるんです。代替案のやつ。

須原 JICAとしてじゃなくて、ムンバイ側がその3本を含むという話なんですね。

宮崎氏 ええ、あっちの案です。

須原 いずれにしても経緯が、今のところ情報がないので。ただ推察するに、緑色というのは、多分一番海上の距離が短い区間というふうに思われます。ほとんど陸地であるというところが一つと、あと黄色はわからないんですけども、すみません。

谷本主査 じゃ、過去の経緯を少し。

須原 はい。

谷本主査 この辺をうまく、みんなのところも合わせてコメントにしたいだけかと。

須原 はい。どこまで書面が残っているかというところがあるんですが、わかる範

囲でそこはしっかりとってといったところで。

谷本主査 文章を考えておいてください。

では、26。

清水谷委員 26も理由がわかりました。

谷本主査 よろしいですか。船舶の話ですね。

清水谷委員 はい。

谷本主査 では、27に。

清水谷委員 27ですけれども、やはり、真の代替案を比較検討していただきたい。フロックじゃない。そういった意味で。そうすると、北ルートの中でまだ今回全く比較検討に入っていなかったのが、その干潟をどのくらい通過するかという点だと思うんです。そういった意味では、その干潟を通過する距離は短い案だとかを、やはり微調整という形で幾つか再検討していただければと思うんですけれども。

須原 線形自体とか構造体にしても、いろいろと多分検討はあるのかというふうな感じ。

清水谷委員 例えば、南ルートの起点のところは一緒なんですけれども、途中から北ルートの赤の線に移っていくような形の、黄色の線の途中から赤の線に行くような波形のルートでもいいわけですよ。そうすればセウリ地区の干潟の……

谷本主査 干潟のラインに沿うように、外側にですね。

清水谷委員 ええ。でも、なぜそういう検討をしていただけなかったのかということもあるんですけれども。今後やっていただけるのであれば、ぜひ可能性があればやっていただきたい。

谷本主査 ですから、このところは、セウリのところをもう起点にしますというのであれば、そこからでもいろんなルートの検討の余地はあるんじゃないかということですね。

清水谷委員 そうです。

谷本主査 私や岡山さんは、もっとあるんじゃないかというあれですけれども、それで一步譲歩してセウリの部分を、今のところですね、あのあたりにするとしても、まだあるんじゃないかというのが。

岡山委員 あともう一つ。上に戻って申しわけないんですけれども、そもそも、インド国が何十年か前に何を考えたところに立ち戻られるという話が出たので、そうであれば、やっぱりそもそも、本当にそもそも論を言って申しわけないです、交通マスタープランそのもので考えたときに、このマスタープランのところ、8番の質問なんですけれども、マスタープランはちゃんとあって、マスタープランにおいては2030年にマストラジツトとして鉄道をこの路線の横につくると書いてありますよね。であるんだったら、日本の技術をもってすれば、瀬戸大橋のように、そもそもこれを2階にしてつくることだって本来可能なんじゃないかなと思ったりするんです。しかも、こ

の交通予測で考えてみると、一般の人たちの移動にもものすごく渋滞が起きているのであれば、それも一緒につくってしまうという一つの合理的な案ではないかと思うので、線形だけじゃなくて事業そのものでも、本来はいろいろな可能性が、むしろインド国に対してメリットのある可能性を提案できるんじゃないのかなというふうにも思ったりもしたんですけれども。

須原 鉄道の件は、結構さんざん議論がされてきていて、もともと先方もやはり併用橋、ダブルデッキかどうかはともかくとしてその議論はありました。ただやっぱりイニシャルコストの観点からというところがあって、本当にそれは。すごい長い将来を見るならともかくとして、やはり開業50年とかを見たときにはといった話があって、まずは道路というふうなところ。

岡山委員 しかし15年後ですから、そんなに遠い将来ではないですよ、この鉄道に関しても。計画は計画ですけれども。

須原 計画は計画なので……

岡山委員 はい、計画は計画なんですけれども。

清水谷委員 今回はこの線形をもう決定されて、何も変更は難しいということが前提として説明をされているんですか。

村上 そうですね、はい。

渡辺 まさに赤のラインの微妙な変化というものも許容されないのかという点を確認させてください。

村上 赤のラインの若干の修正というのは、当然検討の範囲の中にはなってくると思います。

清水谷委員 ですから、ルートという意味ではもう決定されていた状態だったんですね。

では、そもそもこのJICAとしてもそれ以外のことは検討しないということが、最初からスコープの中に入っていないのであれば、この代替案の検討というのはルートの検討ではなくて、橋だとか構造、デザインの代替案の検討という形で表をつくっていたらよかったですと思うんです。

須原 そこはおっしゃる通りですし、構造の点については当然、要するに橋の桁を何本にするのかとか、長くするのかとか、スパンを短くするのかとか、その辺はいろいろと今検討していただいて……

清水谷委員 今、すごく疑問点をいろいろぶつけさせていただいていますけれども、既にインド側政府で決まっているとか、そういう形で言われると、もう議論の余地もないですし、虚しくなるだけなので。

ですから、それであれば、もうそのスコーピング案のこのドキュメント自体も、もうその経緯をしっかりと述べられて、ここまでは決まったというような書き方にさせていただいて、まだ検討の余地があるところはこの部分で、その部分においてはこういう

代替案がまだ残っているというような、それを検討したいというような形で、そういうタイプの説明はできないのでしょうか。

村上 そういう説明で、また。

石田委員 今の部分はやっぱりぜひコメントに残したいですね。

谷本主査 その辺を少し、何か。

結局、代替案の検討、20から32まで13項目あるんです。これはもうほとんど根本は同じことを問うているわけです。今、清水谷委員がおっしゃったように、「もう決まっているんです」というんだったら、この部分は言っても無駄というか、ものすごい作業をやった我々、作業をした割には.....

早瀬委員 決まっているんだったら、決まっている分をやっぱり見せてもらっておかないと議論ができない。

石田委員 決まっているもののデザインは現在こういう形であって、そのデザインに対して、例えば橋桁を2本建てる代替案とか、海上に橋梁を建てないデザインがあるとか、そういうデザインの話になってくるんです。それを示していただいて、我々は、じゃ、それだったらこれは潮流への影響がある、マングローブへ通さないでほしいとか、そういうコメントはできると思うんですけども。

だから、かなりこの箇所は書き換えが必要なんじゃないでしょうか。めったにこんなことは言いませんけれども、4-3のルート比較を書き換えないと、やっぱり資料としては使えないような気がします。

その上で、先方政府が申し出ている赤の北ルートでやりたい、JICAとしてもやりたいと申し出ているルートをこの場で検討しなきゃいけないですね。環境影響上に非常に大きな問題があるということであれば、改めてそのルート選択の再検討をしてくださいというコメントができると思うんです。

谷本主査 では、それは少し、我々は宿題として持つとして。

戻りまして、28ですね、清水谷委員、続けて29、早瀬委員。30、31、32まで一気にやりましょう。

清水谷委員 28も回答いただきまして、あまり差がないという理由がわかりました。

谷本主査 29、早瀬委員。

早瀬委員 このCRZのマップが入手できないというのを聞かされて非常に驚いたんですけども。既に許可という手続も終わっていて。にもかかわらず全ての通過区間のCRZマップが入手できないというような、そういう事態はあるんですか。その干潟の地域だとか、マングローブだとか、自然保護という観点からCRZというのは区域が指定されているんじゃないかと思うんですけども。そういう視点でCRZというのは重要な要素かなと思って聞いたんですが、それについての情報がないというのは。

須原 すみません、ムンバイの方教えていただきたいんですが、CRZマップは早急に入手できないとあるんですが、これというのは相当に出てくるのが厳しいドキュメ

ントというふうな理解でよろしいのでしょうか。

黒木氏 CRZのマップに関しては、ムンバイ側はあるんですけども、ナビムンバイ側のほうのルートは南側ルートのほうが、入手がプロポーネント、つまりMMRDAを通して正式なレターを通じて入手しなければいけないものですから、それにはこのコメントをいただいた後から間に合わなかったんで、このようなコメントさせていただいています。

早瀬委員 このバルネラブルな、傷つきやすい地域ということで指定して、地域を守ってほしいと、海岸地域を保護してほしいというような意図が含まれたCRZだと思うんですが、そういう指定地域について公開していないと意味がないというふうに我々は思うんですけども、そういう指定地域が公開されていないということなんですか。

黒木氏 請求すれば公開するというやり方で、公にこれをどこかを見るとオープンにされている状態ではないようです。

早瀬委員 ありがとうございます、わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

では入手いただくということで。30番、清水谷委員です。

清水谷委員 この回答について理解しました。ありがとうございます。

谷本主査 31番を続けて。

清水谷委員 資料をつくってくださりましてありがとうございます。そうすると、資料を見ますと、干潟を通過する距離というのは、三つの案の中で一番通過する距離が長い案が採択されているということがわかります。それ自体よくわかりました、ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。

32番、早瀬委員お願いいたします。

早瀬委員 こういうふうに思いましたが、さっき地図を見ていると、船舶航路がその島の東側と西側と両方にあって、西側の船舶航路は、その北側のルートでも横断するような形になっていましたけれども、これとの関係はどうなんですか。

須原 東側というのはすごい巨大なタンカーとか、巨大なコンテナ船が通過するのが、西側は比較的小規模な船舶しか通過ができませんので。4,000トンぐらいですか、そういった点で、やはり大規模な船舶が通過するのであれば、東京ゲートブリッジじゃないですけども、かなり高い橋にしなければならないんですけども、小規模な船舶であれば、そこまで大規模な構造物は不要という点では、影響は比較的少ないというふうに言えるかと思えます。

早瀬委員 わかりました。

谷本主査 よろしいですか。

早瀬委員 はい。

谷本主査 それでは、スコーピングマトリックスのほうに……

石田委員 主査すみません、可能でしたらというお願いなんです、既に皆さんにはご説明がなされたのかもしれませんが、私は遅れて来たので。24番に関連することがまだ理解できていないんです。上空から見た海岸線の様子を知りたいと思っているんです。それで、いただいた別添1の三つの写真を見ても、凡例に相当するものはどこにあるのか、この解像度ではさっぱりわからない。そういうお時間をとって簡単に教えていただくことは、主査よろしいでしょうか。

谷本主査 はい、どうぞ。古賀さんすみません、この図。

石田委員 ありがとうございます。

または次の拡大図でも構わないんですけども。そっこのほうがいいですね。特に凡例で示している、私の質問した家屋とマングローブとフラミンゴの飛来地ですね。飛来地自体、これはLowからMedium、Highまでdensityを分けておられるようなので、細かいですがそこも教えてください。建物はこれでわかります。

黒木氏 すみません、今、工事が入ってほとんど聞き取れなかったんですけども、もう一度教えていただけますか。

石田委員 説明をしていただきたいのは、私の24番の質問に対するお答えを欲しいというところなんです。いただいた別添1ではなかなか具体的な項目が確認できないので、それを教えてください。教えてほしいのはマングローブの分布エリアと、あとフラミンゴです。それと家屋と建物もありますけれども、それは大体わかりましたので、フラミンゴとマングローブについて教えてください。フラミンゴはdensityによって分けられているので、特に濃いのはどこかというのを知りたいです。以上です。

黒木氏 まずフラミンゴの話なんですけれども、フラミンゴの情報は2008年の調査結果のレポートでゾーニングされているものを、そのままグーグルアースに転載したというのがそこに書いてある地図です。

石田委員 ごめんなさい、大体わかってきました。このフリーハンドで書いたのはまさしく、ピンを刺しているのはまさしくその地域なんですね。High densityが赤の北側でということですね。マングローブを全部避けていると。一部セウリ要塞のところにマングローブがかかっているという感じですね、これは。

セウリ要塞の近くにはLow densityも一部かかると。Mediumの範囲も……少しはかかるわけですね。これは干満があってもマングローブは同じですか。太平洋だから干満が結構あると思うんです。インドでしょう。太平洋は普通数メートルあって当然ですから。そうすると、干満の差があったとしてもフラミンゴは同じところにとどまっているんですか。

宮崎氏 私のほうから答えを。我々が現地に行って少し観察して、この前4月でもまだいたんです。それで基本的には、満潮のときはほとんど見られません。満潮では全部水が来るんです。ぎりぎり岸壁のところまで1mぐらい。1mから1m50ぐらい。その

ときは我々は全く見つけれませんでした。それでかなりのところまで引くんですけども、そうすると、引いた干満時にはかなり飛んできて餌をついばむ状況が観察されましたので、基本的にはそういう状況だとは思いますが。ただ満潮時でも少しどこかに固まっているという情報もあるので確かなことは言えませんが、我々が見た範囲では、基本的には干潮時に餌を求めてやってくるというような感じでした。

石田委員 それがこの図なわけですか。ありがとうございます。

それで、橋の反対側に、半島の反対側にはいないということですね。マングローブがあるけれども。

宮崎氏 多少は、いるのはいるようですけども。

石田委員 目視で確認できるような集団は、恐らくはいないわけですね。

宮崎氏 集団はほとんど確認することができなかったです。それよりも、やっぱり川側のほうですね、デシーの橋がありました、既存の北側には来ております。こっちのその右側のずっと上がったところ。その川の北のほうです。その橋がかかる。

石田委員 そこはマングローブでしょう。

宮崎氏 この橋のこっちの上流とか、こちら辺には多少見られました。

石田委員 こちら辺というのは、どういうところですか。赤いルート予定のところよりも、さらにもっと北。

宮崎氏 もっと北は、こっち側とかこっち。こちら辺の川に……

石田委員 川に沿って上のほうに。

宮崎氏 はい。こっちがかなり、非常に豊かなマングローブがございますので。

石田委員 わかりました。

宮崎氏 こっちの下のマングローブは、私も理由はわかりませんが非常に低木で、あまり豊かではない。

早瀬委員 その赤ルートの場合だったら、もうCRZのマップは手に入っているんですよ。赤ルートの場合、今のルートでどこがそのCRZなのかというのはわかるんですか。

宮崎氏 黒木さんお願いします。

黒木氏 CRZのマップは事前資料の……CRZの情報は11ページと12ページに入っているものを入手しております、それでセウリ側は2点1.5プラス0.15km、トータル1.65km、セウリ側の海岸のところから。ムンバイ側は500mプラス100mで600m区間がCRZ区間として示されています。以上です。

早瀬委員 見てもわからない。12ページの図だと、この青色で塗ってあるところを横切っている部分が。

宮崎氏 そうです、はい。

早瀬委員 これはさっきの、あの図との関係からすると。さっきのフラミンゴの図から関係からすると……

須原 これはナビムンバイ側……

宮崎氏 今、赤い線が。

早瀬委員 11ページのほうだな。この11ページは、全部ピンクで何かわからない。

谷本主査 そうだね、わかりにくい。

須原 CRZの場所が、これで真ん中で、薄い黄色みたいなのがCRZなんですか。

宮崎氏 ええ。2ですね。全部そのピンクのところがあればいいですね。

須原 そのフラミンゴのやつとかは若干切れている感じかな。

宮崎氏 CRZ1。

石田委員 先ほどの上から見たグーグルマップが何かに戻ると、ナビムンバイ側は、この緑のところは、海岸線の緑がほとんどマングローブなわけですね。

宮崎氏 はい。マングローブですけれども、非常に、特にここは道路、これより下のところは、かなり……

石田委員 拡大したものを出示していただけますか。

宮崎氏 ここに道路はあるんですけれども、これよりこっち側はかなり大きいといえますか。ですけれども、こちら側のところは非常に低木で……

石田委員 でも、あそこは河川が入り込んでいるから、ナバッカディーというところから下のU字型に曲がった河川のところまでは囲まれた地域で、あれは全部マングローブじゃないんですか。

宮崎氏 一応マングローブではありますけれども、あまり豊かなマングローブにはなっていないです。高さとしては。

石田委員 ごめんなさい、見た目で豊かかどうかを判断するのは多分難しいので、マングローブも恐らく自然条件で棲み分けているでしょうから、高いのが決して豊かではないと思うんです。

わかりました。あの赤だとかなり広大な地域の縁辺を横切りますね。

宮崎氏 そうですね。できるだけぎりぎり。

石田委員 それを考えると、ルート選定をできるだけぎりぎりにしようと考えた努力のあらわれのようが気はしますね。

宮崎氏 はい。こちら辺にも少し民家がありますし。

石田委員 しかも市街地を通さずにということで。そういうことはぜひ過去のルート選定の経緯として書かれるといいんじゃないですか。

宮崎氏 そうですね。ここは集落ですし、この間をって。そういう配慮はされているということです。

石田委員 ご説明ありがとうございました。お時間をとらせましたが、皆さんどうも失礼しました。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい、ありがとうございます。

谷本主査 30番は終わりですね。

清水谷委員 終わっています。

谷本主査 31もよろしいですね。

清水谷委員 終わっています。

谷本主査 32もよろしいですか。

早瀬委員 はい。

谷本主査 じゃ、スコーピングで、33から行きましょう。もう少しやりましょう。

ここのスコーピングは根本を質問させてください。我々も一生懸命読んで、それぞれ聞いているんですけども。もう一度見直しをされるんですね。項目としては見直しすべきところはあるんですね。BだとかCだとかという。それをきちんと出していただけだと本当に思っているんですけども。私は33のところで、いや、同じ評価になっていますというふうにおっしゃっていただく、それはそれで結構なんですけれども、上の表と下の表が何か合わないなというようなことも考えました。何人かの方が同じように聞いておられますので、スコーピングを見直してもう一度調査をやられるんですねという確認だけを一つさせてください。

宮崎氏 すみません、確認させてください。

谷本主査 ですから、例えば水関係で、底質については基礎をきちんとやっていってベントナイトの話をされていますけれども、その処理はしますから大きな攪乱は起こしませんと。それは注意しますというふうなことですね。ですからそういうふうな形で、必要なところは評価を見直しいただければと。お願いします。

じゃ、岡山委員が二つ、34、35。

岡山委員 34はわかりました。とりあえずは高速道路なので、そこからはなかなかごみを捨てにくいということですよ。

35なんですけど、これはさっきから何度か言っているのかなり同じ話です。回答を読ませていただくと、橋脚ぐらいだったら大丈夫ということですか。

宮崎氏 私は中身は全部見ていませんけれども、内容確認の報告書がありまして、基本的にはシミュレーションをやっているんです。それで結論としては特に問題はないというような結論が書いてございましたので、基本的にはこういう説明になっております。

岡山委員 はい、了解しました。

谷本主査 よろしいですか。

岡山委員 はい。

谷本主査 36もまたマングローブの話、湿地帯の生態系の話なんです。これはもう一度評価をきちんとし直して、それで調査をやってくださいということで、これはお願いをして……

古賀 この点については、事前にお配りした事前資料の中で記載が誤っておりまし

て、こちらの正しいものをお示ししていますが、C評価ということで、本調査の中で再度影響の程度も含めて調査をしますということにさせていただいております。

谷本主査 お願いします。何か数字が合わなかったところがありましたので。了解しました。

37番も評価を見直してくださいということですね。特に、まだ住民の方の数字がわからないと。あり得るかどうか、まず土地収用があるかということですね。これも調査をしていただいて必要な対応をとってください。言葉は、この委員会で「違法」とかいう言葉をあまり使わないようにというのがありますので、「非正規」という形で使っていただければと思います。

38番、清水谷委員。

清水谷委員 38番は、これはポジティブな答え。今回のマトリックスをこのような形で整理していただきましてありがとうございます。

谷本主査 細かかったですね。

続けて39を。

清水谷委員 39ですが、生態系に及ぼす影響で、道路及び関連施設の存在ということの生態系への影響がB-となっているところについては、道路交通の騒音だとか、それから飛来中に衝突するだとか、そういうことが懸念されるということで理解しました。またこれがB-ではなくてC-ではないかということは一応理解しました。ありがとうございます。

谷本主査 40もいいですか、同じように。

清水谷委員 40も結構です。

谷本主査 ではめくっていただいて41、早瀬委員お願いします。

早瀬委員 これはインターチェンジだとかそういう部分だけが地表の工事だというお話だったですね。

須原 SS1の中でもコントロールされていますので、道路に接続はできない状況下になっている。

早瀬委員 わかりました。いずれにせよ、その周辺の開発ということについて少し配慮していただきたいなと思います。

谷本主査 よろしいですか。

早瀬委員 はい。

谷本主査 では環境配慮（汚染対策、自然環境）のところ。42番から44番まで、二宮委員お願いします。

二宮委員 42ですけれども、ありがとうございました。これは記述のされ方がよく理解できていません。今、0.1776haのマングローブの消失の想定は、この北側ルートを想定して出てきているのでしょうか。

宮崎氏 そうですね、はい。

二宮委員 そうすると、もう大体どのエリアでどのくらいのボリュームを消失するというのわかっているんで、その場所に植林するということですか。あるいは違う場所、トータルとしてボリュームを確保すれば、その場所じゃなくてもいいというような考え方なんでしょうか。

古賀 指定された場所に植えるということで理解しております。

二宮委員 それは、その工事によって消失された場所にじゃなくて、別の場所ですわね。

宮崎氏 橋脚のところには植えられない。

二宮委員 そうですよ、わかりました。それで5倍のボリュームを確保するんだから、そもそも何もなかったところにもマングローブ林が人工的にできるというような理解なんですか。

須原 トータル面積自体が増えることになります。

二宮委員 そのやり方は、きちっと専門の方が精査されているわけですね、植物学者の方なり何なりが。

谷本主査 よろしいですか。

二宮委員 はい。

谷本主査 43をお願いします。

二宮委員 43は、これも同じで、北ルートに関して、特に先ほど来議論があったセウリのほうと、あとナビムンバイのほうを中心だと思っんですけども、採餌しているところで、先ほど宮崎さんがおっしゃったような状況で、驚かさないように音を小さくするというのは、そういう意味ですか。

宮崎氏 我々もまだ生態を勉強中ですので何とも言えないんですけども、ただ、ものすごくうるさいところで何も驚かずに食べているんです。そういうところを見ると、これは素人観察で申しわけないんですが、あまり音に敏感でないかもしれないとか疑問もありまして、そこは鳥類の先生方にいろいろお聞きして、その生態について確認した上で必要な処置をとるといようなことにしたいと思います。

二宮委員 広いエリアなので、音の専門家の方に聞けばわかるんでしょうけれども、何か工事の場所を遮音して音がしかるべくボリュームの、遮られることができるのかなんていうのもよくわからなかつたものですから。ただ、それはそういう形で専門家の意見を聞いて対応していただけるということでもよろしくをお願いします。

谷本主査 では44番を続けてお願いします。

二宮委員 44は、これも記述がよくわからなかつたんですけども、ここで示していただいたので。つまり、ここの表3.1.1の26ページのやつが本当はもっとたくさん記述があるんだけど、これはとりあえずここだけ引き抜いて紹介していただいてということですよ。ですから雨水排水施設とか、そういった施設も除外事項になっているので、そういう施設を設けて地域内で処理をするという理解ですわね。これ

も関連するところは全部報告書の中に紹介していただくようお願いできますでしょうか。

谷本主査 よろしいですか。

二宮委員 はい。お願いします。

谷本主査 では45番から48番まで、清水谷委員お願いします。

清水谷委員 45番は、どのような事例があるかということで例を出していただきました。ありがとうございます。45番は結構です。

46番も意味不明な言葉の、表の中に「Construction of labor camp」というのが生態系の中にあっただので、それについても説明いただきました。ありがとうございます、結構です。

47番は、濁水等の予測方法について、表の中では方法の欄に方法論が書いていなかったのが質問させていただきましたが、記述していただきましたので理解、納得いたしました。

48番はコメントで、CRZの許認可が取れたというときに特別条件が示されて、それもまとめられていますけれども、それについてはDFRでどのように対応するかというのを書いていただけたということでしたので、そういう意味で納得をいたしました。ありがとうございます。

谷本主査 では、49から石田委員お願いします。

岡山委員 ちょっといいですか。45番なんですけれども、ちょっとだけ教えてください。伊勢湾岸道、藤前干潟の周り、交番のところに橋が3本かかっているうちの1本ですよね。その遮光対策というのは具体的にどういうことなんでしょうか。要は日影になってしまうことに対する何らかの対策をしているのか、それともどういうことなのか教えていただけるとありがたいです。

川崎氏 遮光対策というのは、基本的には車両のヘッドライト照明と道路照明に対する対策です。それが鳥に対して配慮した区間があるということです。

岡山委員 夜間のことなんです、ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。

岡山委員 はい。

谷本主査 では49、石田委員お願いします。

石田委員 はい。三つ続けてやります。

49番。環境森林省はお答えの中でこういうふうにかかれていています。「環境森林省が指定する地域への植栽を行い、モニタリングを行います」と。この植栽というのはマングローブの植林と考えていいんでしょうか。

小西氏 そうですね。

石田委員 そうですね。じゃ、わかりました。ありがとうございます。

谷本主査 よろしいですか。続けてお願いします。

石田委員 50番。そうですね、私のコメントも読んで字のごとくなので、ぜひそういう調査をしてください。かなり劣化していたり、ひどい状況にあるというところがどこかにあるというふうな文章も読みましたけれども、それでも使っているでしょうから、それは調べてください。

51番。そうですね、49番や50番とダブっているものを51番に、より具体的に書いてしまいました。ごめんなさい。意図したことは、この橋をかけるところでマングローブや湿地帯、砂地などにフラミンゴを含めて負の影響が出るだろうと。その負の影響を算出するためにも現在の効用ですね、災害防止効果だとか生態系維持、それからいろんな生物への餌の補給、水質浄化、またはマングローブ林を地域の人たちが薪として使っているとか、建材として使っているとかというような地域住民への効用を把握した上で、その効用を具体的に記述し、かつ可能なものは数量を出してくださいというコメントでした。これはコメントに残します。ありがとうございました。

続けていきます。

谷本主査 52番をお願いします。

石田委員 湿地があってマングローブがあって、フラミンゴが利用しているというような具体的な事実があると。ここに橋をかけるわけですから、それに対する影響が出るので、フラミンゴやマングローブ及び湿地の保全を含めた提言をしてください。わかりました、ありがとうございます。これもコメントに残します。

これは橋梁を入れますよね。何本ぐらい入れるんですか。端からになると。

小西氏 今、基本的には50mピッチで計画されております。

石田委員 ということは、幅はどのぐらいあるんですか。東から西まで。

小西氏 幅は全体で25mぐらいです。

村上 距離ということですね。

石田委員 橋脚じゃなくて湾の。

村上 海上の部分は16でいいですよ。

石田委員 ムンバイ側ともう一つ側の

宮崎氏 16km、16.5km。

石田委員 16kmで、50m間隔で。

宮崎氏 一般部はですね。

小西氏 一般部、何もないとこは50m間隔。

石田委員 50m間隔で……

宮崎氏 ピアが。

石田委員 ピアが建っていく。あれは何本ぐらいになる。すごい数になりますね。

須原 50ですから、1kmで20だから……

石田委員 瀬戸内大橋とか明石海峡みたいに、でっかいのがどかんと。ああいうイメージじゃないんですね。

小西氏 そういう、例えば航路であったり、大きな船が通ったり、そういうところはもちろん200m程度飛ばしたりもしますけれども、何も無いところは、基本的には...

...

石田委員 航路がないところは。

小西氏 はい。

石田委員 航路がないところは何本も、50m間隔で建てる。

村上 イメージはアクアラインのほうが近いかと思うんですけれども。

須原 東京湾アクアライン。

石田委員 すみません、僕はアクアラインを見たことがない。

須原 そうですか。沖縄の海の上とかの道路と同じで、本当に短いピッチでコンクリートの.....

小西氏 例としましては、今年開通しました沖縄の島に行く.....

須原 宮古島、あそこですね。

小西氏 伊良部大橋なんかは、あれも何キロもある海上橋なんですけれども、基本的には大丈夫なんでけれども.....

石田委員 わかりました。それであればなおさら、やっぱり現在の効用に与える影響と出してほしいかと考えます。ありがとうございます。

谷本主査 53番。

石田委員 53番ですね。建材はどこから持ち込まれるんですか。コンクリートはどこから。

宮崎氏 基本的には、先ほど申しました施行ヤードのところにコンクリートのプラントができると思われます。

石田委員 材料の入手先は。

宮崎氏 材料は、基本的には市中で、いろんなところからサプライヤーから買うということになると思います。新たに開発するというものは基本的にはない。

石田委員 国内からの供給なんですか。

宮崎氏 国内ということになります、はい。

石田委員 わかりました。

谷本主査 このあたりは安山岩、玄武岩。

宮崎氏 玄武岩です。

谷本主査 玄武岩が出ているんですね。

宮崎氏 はい。もうものすごい。特にナビムンバイ側が。

谷本主査 じゃ、結構固いですね。

宮崎氏 はい、固いです。

谷本主査 では54番。これは別の国のところで、道路で同じような話があったものですから。まさしく石田委員とともにこういう言葉を残しました。ぜひ周知をしてく

ださいということです。これは、守ってもらうという意味では意識を高めてもらう、その行動をお願いしたいということで、こういうことを入れました。

次は55番ですけれども、何か合わないなというんですか、テーブル関係を見ていまして、これで流れるのかなというふうなことを感じましたのでこういうコメントをしました。回答にあるように入れて入れていただければと思います。

最後までやっちゃいましょう。それで休憩にしましょう。

社会配慮、住民移転等ですね。

56番、清水谷委員お願いします。

清水谷委員 景観について質問させていただきましたが、基本的にはフォトモンタージュ等の手法を取り入れて検討していただけないかというふうに理解してよろしいですか。それを具体的にはどういう対象に話し合っ問題じゃないかというのが決められるんですか。

宮崎氏 黒木さん、景観についての意見聴取とかは、いろいろパブリックコンサルテーションとかそういう場でやったりするんですか。

黒木氏 当然、その影響というのをRapid EIAをモディファイした後、それを説明するとき、最終形としてセウリ側からそんなふうに見えますよという形でフォトモンタージュ等は見せてご意見を伺おうと思っています。以上です。

清水谷委員 そのときに、文化財を管理する側の責任機関からの意見というのはきちんととられる予定でしょうか。

黒木氏 セウリ側の文化財に関してはムンバイ側が管理しておりまして、それでムンバイ側からこの線形から200mぐらい横を通過する予定なんですけれども、それに対してno objection certificate、要するに同意している、許可しているということの書類が出ておりますので、基本的な同意は、今得られている状態です。以上です。

清水谷委員 わかりました、結構です。

谷本主査 よろしいですか。

それでは岡山委員、57番。

岡山委員 回答ありがとうございます。なので、29ページと30ページに書いてあったときに、大丈夫なのかなと一瞬思ったんですけれども、結果的には全く大丈夫ですということですね。了解いたしました、ありがとうございます。

谷本主査 58番。セウリ側は問題はないということですね。土地の収用はない。ナビムンバイ側があり得るということで、先ほどちょっと説明を受けましたインターチェンジは、これはあちら側の土地で、事業実施機関のところですか、民有地には……

須原 もう公有地になっています。

谷本主査 公有地になっている。民有地はもう全然引っかからない。

ただどうなんですか、やはり民有地が引っかかってくるという可能性はありますか。ナビムンバイ側は特に。基本はないですか。

小西氏 若干あります。

谷本主査 ルート上にね。そこのところをよく調査をしてください。それできちんと対応していただく。補償、それから緩和策等をお願いします。

じゃ、ステークホルダー協議にいきましょう。

石田委員、59番。言語の話、お願いします。

石田委員 ぜひそうしてください、お願いします。

谷本主査 では60番、岡山委員。

岡山委員 6月23日に行われたんですね。簡単にどんな感じだったか教えてもらってもいいですか。まだ。

須原 6月末以降実施でして、6月23日時点では未実施。

岡山委員 そうでしたか。ではまず来週ということなんですね。

須原 来週以降、はい。

岡山委員 わかりました。では結構です。

谷本主査 よろしいですか。

めくっていただいて、二宮委員、61番お願いします。

二宮委員 61番は結構です。

谷本主査 よろしいですか。

62番、清水谷委員、3点お願いします。

清水谷委員 62番、説明いただきました。ありがとうございます。内容については納得しました。

63番もコメントを読みました。わかりました、ありがとうございます。

64番は、スコーピング案段階でのステークホルダー協議が全くスケジュールに載っていなかったんですけども、一応6月末に行われるということを明記していただきましたので、これでよくわかりました。ありがとうございます。

谷本主査 最後、65番、二宮委員お願いします。

二宮委員 65番は、キャンペーンだけではない方法も対応を検討してください、お願いします。

谷本主査 では65番まで一応終わりましたので、今から10分休憩、ここの時計で4時5分からスタートということで、コメント、助言案ですね、に移りたいと思います。

じゃ、お願いします。10分間休憩ということで。

午後3時55分休憩

午後4時06分再開

谷本主査 では、助言案のところに移りましょう。では1番、岡山委員。私もそうですが代表してお願いします。これはコメントに残すかどうかという。

岡山委員 どうでしょうか。多分、でも2人が疑問に思ったので、むしろ説明しておくほうが親切ではないかと思います。ですので、ドラフトファイナルに淡々と加え

てはどうかと思うんですが。先生いかがでしょう、何て言いましょうか。

谷本主査 ならば一つの案として検討してください。「Rapid EIAの内容をきちんと今回の調査で見直しをして、その結果をドラフトファイナルレポートに記述すること。」というような形で。

岡山委員 そうですね、一番最後のパラグラフ。

谷本主査 ということでよろしいですか。では古賀さん。

古賀 今はそのままコピーになっていますけれども。

谷本主査 コピーして、これを助言の1でお願いします。

2番、早瀬委員はいかがですか。

早瀬委員 この準備調査が行われるまでに、既にいろんなことが検討されて決まっていたという問題点がありましたので、それを少し先生方と知恵を出してコメントにしたいと思います。私自身がもしコメントにするとすると……

谷本主査 1番と合体しますか。

早瀬委員 Rapid EIAだけじゃないというふうに思っているんですけども。

谷本主査 経産省の調査もあるのね。

早瀬委員 今までの経産の検討の経緯というのが。その辺の1番と合わせて書き方を考えてもいいですが、いずれにせよ……

谷本主査 じゃ、独立した形で入れてください。。

早瀬委員 調査・検討の結果が事前配付資料に十分に反映されていないので議論が空虚になってしまった。そういうことを踏まえて、これまでの検討の経緯を、検討結果を準備調査で十分フォローして事前配付資料に適切に反映してほしいというふうな。

谷本主査 それが二つ目の助言案ですね。

古賀さんいいですか。

古賀 後で文言をもう一度見ていただければと思います。

谷本主査 はい。

では、3番、4番、5番、石田委員、続けてお願いします。

石田委員 3番も、要はこのルートが決まったことにJICAの関与はほとんどなかったわけですから。どうすればいいかということ……3番はコメントに残したいんですが、3番の件との趣旨は、要はどうしてこのルートやこの場所を選んだのかということ、交通需要の変化や経済発展の伸び、それから地域のニーズ、それから環境社会面からの安全性というか、環境社会面から問題ないということ踏まえて地域開発やセクター開発も引用しながら記述してほしい。何で地位開発やセクター開発計画かということ、JICAはそういうことを文章で言っているんです。案件概要というのが2014年12月に出されていて、これはインターネットで誰でも見られるんですけども、タイ・ラオスメコン川国際架橋計画の事後評価結果からわかったこととして、「他の道路網、交通網の整備状況は開発計画も十分分析・検討した上で案件準備を行ってください」

と書いています。だから、そういう意味で私は先ほど……思い出しました、環境収容力が適正かということを持ち出したんです。

ただ、3番をそのままコメントすると、2番の早瀬委員のところと同じようになっちゃうので悩んでいるんです。別にしておきますか。じゃ、「何故このルートこの場所でなくてはいけないのか」ということを、まず削除してください。

谷本主査 「本事業の」ということですね。

石田委員 「本事業の」、はい。

谷本主査 はい、ということで。

石田委員 「本事業の実施に関して、交通需要の変化、経済発展の推移、地域ニーズの優先度、環境社会面への影響等を具体的に踏まえて、かつ必要に応じて地域開発……引用しながら記述する。」何の記述か書いていない……本事業の実施に関してですよね。はい、それでいいと思います。

次に行っていただけますか。3番は、私はそれにしておきます。

谷本主査 じゃ、そういう形で。

石田委員 4番は環境社会面という3番の言葉に入れ込みましたので大丈夫です。

5番もそれで大丈夫です。

谷本主査 5番もいいんですか。

谷本主査 じゃ、そういう形で。

石田委員 5番は、ああそうか、戻ります。

谷本主査 5番、戻ってください。

石田委員 ですから、3番に戻ってください。「環境」の後、「環境社会面への影響」の後でコンマをしていただいて、「地域の環境収容力」、やはりこの言葉を使わせてください、「等を具体的に踏まえて」、それでいいと思います。

谷本主査 それは5番のところも合わせて。

石田委員 5番の分は、3、4、5を合わせたのが今の3番ということになりますので。

早瀬委員 今のところ、私もとても大切だと思うんですが、開発計画、地域計画と もう一つ、環境管理計画みたいなものはないんですか。そういう言葉を入れられないんですか。

石田委員 そうですね、ぜひお願いします。でも入れておくのがいいんじゃないでしょうか。

早瀬委員 その環境管理計画の作成等を指導するというか、用法するというのか、そういう方向のコメント入れておきたいですね。

石田委員 はい。早瀬先生、それは別にされますか。

早瀬委員 環境収容力と同じような趣旨だと思っているんですけども。中で、そうしたらここへコメントを。また地域の環境管理計画という形の……

石田委員 環境管理計画の作成について提案、提言することという。または申し入

れることというような形で。

谷本主査 では二宮委員、6番。

二宮委員 私はこれを残したいんですけれども。「があれば示した上で」というのは消してください。計画があるということなんで、「計画を踏まえて」という表現にしてください。実際には、この回答でご回答いただいている内容でいいのですが、一応残すことにします。

谷本主査 「道路の路面の」と入っていますが、「路面」は必要ですか。「道路の」ということでもっと幅広く、その整備・維持・管理というのになる。

二宮委員 はい、結構です。多分ここでそういう表現になっていたと思ったんですけども、通じればなくても構いません。

谷本主査 わかりました、ではこのまま。

二宮委員 路面状況がよくないというのが入っていたので。

谷本主査 では7番、岡山委員。

岡山委員 7番は結構です。

谷本主査 では8番も続けて。

岡山委員 8番なんですけど、これは悩ましかったんですけど、鉄道は考えないほうがいいということもあり、しかしこれを残させてください。交通需要予測なんですけれども、この8ページでしたか、一番最後のパラグラフに、これによってムンバイの交通渋滞が解消され有効に機能すると言い切られているので、言い切っちゃうのはあまりにも乱暴かなと思います。

ここは言葉を追加してください。したがって、「交通需要予測調査を実施し、その結果から同事業によってどの程度交通量が見込まれ、かつ既存の橋及びイースタンフリーウェイの渋滞の緩和が見込まれるのかを、本事業の効用を詳細に記載すること。」

谷本主査 「交通量予測調査」がスタートですね。それで、きちんと書いてくださいと。既存のルートなんかへの影響ですね、わかりました。

9番お願いします。

岡山委員 これは同じなんで結構です。

谷本主査 よろしいですか。9番よろしいですね。

岡山委員 はい。どうしましょう。50円ですよ。1番のところ、何で落ちたかというところではいいと思います。結構です。

谷本主査 よろしいですか。悩ましいですね。

では10番、二宮委員。

二宮委員 10番は、私は結構です。

谷本主査 清水谷委員はいかがですか。

清水谷委員 結構です、落としてください。

谷本主査 よろしいですか。

11番、石田委員お願いします。

石田委員 結構です。

谷本主査 12番、二宮委員。

二宮委員 12と13に関してもう一回確認させていただきたいんですけども、25ページの記述で、最初、2005年当時にMSRDCが事業者で、それで5年間のEIAをつくって認可を得たんですよね。その後にEIA通達が改定されてEIAの許認可は不要になったけれども、CRZについてRapid EIAが必要になったので、Rapid EIAをやりました。それが一番のこの事業の今のEIAの背景、この事業に対する環境社会配慮の重要な資料になっていると。

このRapid EIAは、その前に行われたEIAの内容を基本的には反映しているのでしょうか。それはわからない。

村上 黒木さんお願いします。

黒木氏 2012年に発行されたRapid EIAは、2005年に行われたComprehensive EIAの内容を、アップデートを反映する形でつくられています。以上です。

二宮委員 ありがとうございます。やっぱりその過去の経緯があるので、先ほど早瀬先生がおっしゃったようなことが非常に重要になると思うので、ここは私の部分は落としていただいて、先ほどの2番のところに含めていただく形に。経緯を整理して、そして今あるこの事業のために使われている資料を明確にして進めていただくということです。

谷本主査 ちょっと言葉を、必要ならば単語だけでも。

二宮委員 「経緯」というのが入っているので。後でまた文章は。

谷本主査 よろしいですか、「過去の調査等の経緯」ですかね。

二宮委員 はい、つくられるときには必要があれば補足します。

谷本主査 わかりました、12番をここに合体ですね。

あわせて13番をお願いします。

二宮委員 13は一緒にいいです。

谷本主査 よろしいですか。

二宮委員 はい。

谷本主査 では早瀬委員、14番、15番。

早瀬委員 14番は、「国道」という言葉を訂正していただくということで結構です。

谷本主査 15番お願いします。

早瀬委員 15番も結構です。

谷本主査 16番、二宮委員お願いします。

二宮委員 16は後半の言葉を変えて、「影響について」までは残して、「既存資料を基にしつつも現地での十分な調査や観察の上で生態系を把握すること。」先ほど宮

崎さんが、観察をしながら専門家と相談しながらとおっしゃっていたので、やっぱり実際の今の状態を十分に見ていただいてやっていただきたいということです。

谷本主査 「フラミンゴ、クロトキ」を入れるんですね。

二宮委員 そうですね。クロトキはいまいち話題に出てこないの、クロトキも含めてですね。

谷本主査 わかりました。

17番、清水谷委員。

清水谷委員 残します。左側の文を使っていきますが、「工事関係者のベースキャンプ及び作業ヤードに関して規模・位置・収容人数などを明らかにして環境影響評価を行い、DFRに記述すること。」

谷本主査 「その結果を」。

清水谷委員 「その結果を」、はい。

谷本主査 じゃ、私の18番も一緒に入れてください。

岡山委員 そこにくっつけてもいいですか。17番、今のに、及びその「工事関係者のベースキャンプ及び作業ヤードに関して、その位置・規模・収容人数」プラス「工事関係者の汚水処理施設等」。

谷本主査 廃棄物、汚水処理。

岡山委員 「汚水処理ならびに廃棄物処理施設の確認も行う。」

谷本主査 これはキャストイングヤードは特に効いてきます。セメントを使いますので。その辺も一緒に入れていただきましょう。

古賀 すみません、岡山委員。もう一度おっしゃっていただいてもいいですか。

岡山委員 「収容人数を明らかにし、かつ廃棄物処理施設・汚水処理施設の確認を含めて環境影響評価」。

谷本主査 これは17と18とを合体して、岡山さんの意見も入れてということ。

渡辺 今のベースキャンプと作業ヤードの話ですけれども、要は西側、東側で決まっているところと決まっていないところがあって、決まっているところについては環境影響評価が可能です。しかしながら、通常の事業ですと結構決まっていないこともあり、そのような工事関係者が入札のときに、「どこでやる」と提案する場合は、環境影響評価を今はできないので、そこについては適切な対応を求めることとなります。

谷本主査 入札書類にきちんと書いてもらうという。

渡辺 そうということです。ですので、場所によってできるところとできないところがあることはご理解いただきたい。

谷本主査 はい。書きぶりは検討しましょう。まさに注意してほしいことということで。

岡山委員 起点と終点は基本的には決まっているんですね。本事業の場合は、実は道路の起点と終点が決まっているので、そういう意味では、多分終点のヤードもこ

の辺につくるということのあたりはあるんじゃないかなと思って言うてはいるんですが。

清水谷委員 これは環境影響の欄に移動していただければと思うんですけども。今は「全体事項」にありますので。

谷本主査 これは自然環境、汚染対策のところですね、そちらのほうに回して、環境配慮に回したほうがいい。わかりました。

19番は結構です、このまま了解しました。

20番、岡山委員お願いします。

岡山委員 これは……

谷本主査 そうだ、この代替案のところ。すみません、どうするかということをご皆さん注視してください。整理をどうするかということで。

岡山委員 整理が必要だと思います、かなり同じことを言っているの。

20番は何を言っているかということ、表4.3.1に対する注文なんです。事前資料33ページのなんですけれども、この表4.3.1のルート比較表の環境面があまりにも簡単すぎなので、決定ルートがよいというのを評価するに当たっては、環境面がここではマングローブをどれだけ通過するかでしか書いていないので、せめてここを膨らましてほしいというお願いです。例えばなんです、「この代替案の比較においては環境面をマングローブだけではなく、フラミンゴ及びほかの生態系に関してアセスメント、評価をし、その評価、結果を記載すること。」「加えること」ですかね。

谷本主査 それ一つですね。

岡山委員 はい、まずそういうことです。

早瀬委員 今のところに、マングローブだとかと一緒に、「CRZの地域を含めて」ということも……

谷本主査 それがあるでしょう。それから石田委員は23で、「住民への影響」も入れておられるんですよね。

石田委員 はい、それは僕です。それも含めていただけますか。

谷本主査 そのあたりで一つのコメント。

清水谷委員 あと干潟の通過距離。

谷本主査 干潟もですね。それが一つですね。

もう一つは、その三つのルートに対して我々はどう対応するのかと。もうギブン（所与）でいいのか。いや、あるいはまだコメントをするのかという。根本はそこが一つあると思うんです。

清水谷委員 その部分においては、今考えているのは、「Rapid EIAで検討されているルート（北ルート）」だと思うんですが、北ルートが既に決定されていると。「それにおいて」……言葉がうまく言えていないかもしれないですけども、「決定されているため、「イ」国政府が進めてきたルート案の選定経緯を明らかにした上で、本

調査では選定されたルート（北ルート）が本当に最適案かを明らかにすることを前提として以下の検討を行いDFRに記載すること。」

古賀 すみません、これは何番のコメントにすればよろしいでしょうか。

谷本主査 これは25番のところに入れてください。清水谷委員のところ。そこは後ほど申し上げますが、多くのコメントがそこに集約されると思います。後で番号は申し上げますので、25番のところ。古賀さん、清水谷委員の文字をお願いします。

清水谷委員 日本語が自分としてもおかしいんですけども、あえて言うならば。

古賀 何かコピーして使いますか、ではなくて一から。

清水谷委員 コピーはないです。「Rapid EIAで検討されたルート（北ルート）が既に決定されていることを鑑み、まず「イ」国政府が進めてきたルート案選定の経緯を明らかにした上で、本調査では選定されたルートが本当に最適案かを明らかにすることを前提として以下の検討を行い、その結果をDFRに記載すること。」その中に具体的な項目というのが、先ほどいろいろマングローブのとかと出てきたところだと思うんですけども。

谷本主査 それを別のところでやりましたので、そこに追加して。

早瀬委員 さっき20番のところを出ていたやつですよ、あれをそこへ持ってくる。

谷本主査 では、今、清水谷委員に書いていただいたところを、皆さん。

早瀬委員 「本当に」というのがちょっと気にかかりましたね。

清水谷委員 すみません、気持ちが入っていますね。

早瀬委員 JICAとして、あるいはこの調査団としてどう判断したかということを書けばいいんですよ。本当に最適かどうか、なるかどうか知りませんが。

二宮委員 「選定されたルートの最適性を明らかにする」とか。

清水谷委員 それで「一部のルート変更とデザインの検討」というか、それに。

谷本主査 「以下の検討を行う」の場合の「以下」は、先ほどの項目ですか。

清水谷委員 はい、そういった項目に鑑みて。

谷本主査 マングローブであるとか、干潟であるとか、それからCRZであるとか、住民であるとか。

岡山委員 あと、潮流への影響も。

谷本主査 潮流か、はい。

それは一つにしちやいますか、別のコメントにしちやいますか、20番のところの岡山委員のところに入れますか。一つにしちやいましょうか。

早瀬委員 一つのほうがわかりやすいと思います。

谷本主査 わかりやすい。じゃ、潮流もありますね。干潟、潮流、CRZ通過、マングローブ、フラミンゴ……住民移転、住民ですね。という形で入れていただくと、古賀さん、番号を申し上げます。今は25のところですね。20番、それから21、22、それから27、それから30、31、それから23、24、言いましたっけ。29、30、31までです

ね。ここはもう全部ここに絡んでくると思います。

22、23、24、27、29、順番は変えて結構です。29も入ると思う。

それから30はいかがですか。

石田委員 入れておきましょうか。

谷本主査 早瀬さん、32は入れますか。航路。

早瀬委員 いいです。

谷本主査 これはいいですか。

早瀬委員 はい。

岡山委員 すみません、マングローブとフラミンゴしかなくて非常に気になるので、「フラミンゴ」と「干潟」の間に、もう一つ「生態系」を入れていただけると。

谷本主査 「生態系（マングローブ・フラミンゴ）」。

岡山委員 「フラミンゴ・干潟生物等々」ですかね。干潟はほかの機能もあります。

石田委員 ほかに魚だとか甲殻類とかありますから。マングローブ、フラミンゴだけには限らない。

岡山委員 そう。だからそのマングローブ以外にですね。

石田委員 以外という意味で「生態系」。干潟は、干潟の生物だけじゃなくて干潟の機能がありますから。水質浄化機能、また水をためる機能があるので。あえて言わなくていいんですけども、そこはお忘れなくということです。

谷本主査 生態系でマングローブ、フラミンゴを括弧の中に「等」で入れますか。

石田委員 入れましょうか。

谷本主査 では、「マングローブ・フラミンゴ等」にしておいてください。

石田委員 あとは、フラミンゴの後に「海洋生物等」と入れてもらえますか。それがいいと思います。そうすると、ベントスだとかプランクトンも全部入りますので。

谷本主査 海洋生物ですか、ベントスと。

じゃ、こういう形でまとめましょう。代替案はもうこれで一つ。労多くして一つの非常に貴重なコメントになったと思います。

それでは、スコーピング関係にいきましょう。

33番。ここも皆さんの努力をまとめる方向でいきますと、一言、「評価項目を見直して調査をやってください。必要に応じて緩和策等を講じ、その結果をDFRに記載すること。」になると思います。これが多くの方のやつを集約すれば。

問題は、何か項目を入れておくかどうかですね。具体的に代表的な項目を入れるかどうか、そこになるんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

岡山委員 一ついいですか。水象なんですけれども、水象は先ほど言った潮流の影響が水象にあらわされておりましてということで、評価は工事も供用後もB-なんです。必ずしもよくはないという結果になっているんですけども、ここの回答では、ただ「ある研究では変化がない、大丈夫でした」ということになっているので、そこで例

例えばスコーピング案の評価理由を見たときに、割と簡単にそう書かれているんですけども、むしろそういう調査結果があるのであれば、それを加えた上で、しかしBにした理由というものがもう少しあってもいいのかなというふうに思っています。

谷本主査 では、「評価をした理由とともに」かな。

岡山委員 そうですね。だから「11」が、両方とも「影響の可能性がある」で終わっているんで、これだとやっぱり可能性あるのかなと。そして潮流に影響があるということは、CRZでも引かかる可能性があるのではというふうに思ってしまうので。

谷本主査 では、そこが潮流と……

岡山委員 水象です。

谷本主査 そうか、潮流にかかわる……水象ですかね。

岡山委員 はい、水象です。水象部分です、この11番。

谷本主査 では、「特に以下の項目について」という言葉を入れていただいて、以下のところに「水象」を入れる。それが、私がもう指摘して、33番がそうですね。

それから34は、不法投棄はいいですか。

岡山委員 不法投棄よりも、工事中の汚水ですね。

谷本主査 岡山委員の35がそうですね。

岡山委員 水象はそうです。これは潮流の問題です。

谷本主査 それから、生態系とかその辺は石田委員、一言何かありますか。36、37あたりで私が聞いているんですけども、評価を見直すとかいう例として入れる必要がありますか。ちょっとご判断を。

石田委員 マングローブ林や湿地帯への影響というのは。

谷本主査 湿地帯の生態系。ではそれも入れてください。水象に加えて、次に。

石田委員 湿地の生態系。それからマングローブ林ですね、まさしくそうだと思います。

谷本主査 その辺を入れてください。それで一つの。

石田委員 生態系及びマングローブ林です。生態系とマングローブ林は別にしたほうがいいと思います。

谷本主査 では、マングローブ林。それから湿地帯の生態系。言葉は整理するとして。

石田委員 生態系じゃない、湿地の。これは湿地に限るんであれば、「湿地の生態系」です。

谷本主査 それから37のところは、古賀さん、先ほどのところに戻ってくれば結構です。ここは住民関係があるんですね。特に土地収用があると思いますので、そのところを、評価をもう一度きちんと。「土地収用」を、一応ここは入れておいてください。

それで37までがここに入って、38、39、40、清水谷委員。このあたりに加わる項目

があれば。

清水谷委員 38、39、40はありません。

谷本主査 39は生態系で入っていますね。

清水谷委員 はい。

谷本主査 39が入っています。

それから40番。

清水谷委員 40は単なる記述の間違いです。

谷本主査 よろしいですか。

では古賀さん、33のところに入れていただいた助言案の番号を申し上げます。33、35、36、37、39と一応入れてみてください。これで一つのコメントになると思います。

早瀬委員、最後の41。

早瀬委員 41は残します。事前質問・コメントの部分の最初から「懸念される」までをコピーしてください。それで回答の部分の二つ目の段落の部分です、「申し入れを行う予定です。」の最後を「行うこと。」ということにしてください。

谷本主査 それが助言の11番目かな。

石田委員 37番に戻っていいですか。

谷本主査 どうぞ。

石田委員 水質への影響というのはよろしいんですか。もう既にかかなり汚染されているから大丈夫という。よくわかんないんですけれども。

岡山委員 それを言うと、実は土壤汚染もC-なんですけれども、といいながら評価理由は掘削区間によって重金属汚染等の可能性を確認する必要があるとは書いてあるんです。実際の作業ヤードから出てくる土壤汚染がないとは限らないので、ここはやっぱり再調査が必要だなと、何となく思っていたり。

古賀 C評価というのは影響がないと判断しているわけではなくて、程度がわからないので調査しますということなんで。

岡山委員 わかっています。わかりませんと言っているんですよね。それはそうなんですけれども。

石田委員 あと33番は、住民への影響は出ないんですか、貧困層だとか。33番は全部あれが自然系の話。社会系が一つもないんです。それはよろしいですか。

岡山委員 だとしたら一つ、加えてほしいのは、実は事故なんですけれども。実は、さっき話を聞いていて「ああ」と思ったのが、夜間の道路のことを私はちっとも考えていなかったんです。それで伊勢湾岸道の話が出て、夜間対策というのがあって、あれは近所なのでよく使う道路なんですけれども、できた当初、湾岸から見る道路からの景観が非常にきれいだったので、高速道路は止めちゃいけないのに山ほど車をみんな停めて、そこでデートしたんです。それで非常に大きな社会問題になりました。ここでも16kmにわたって長い道路ですし、そういう観光客的な人がいないとは限らない

というか、すごく出るんじゃないかと思っているんです。

そうすると、伊勢湾岸道でも実際にあったんですけれども、多分、供用当初の交通事故には特に注意をしたほうがいいんじゃないかなというふうに。あるいは最初から何らかの対策をとったほうがいいんじゃないかなと思っています。ですので、事故については評価を変えろと言っているのではなくて、そういうことも予測されるということを考えておいていただけたらいいかなと思うんです。

谷本主査 そのこのところは、最後に二宮委員が事故のことを、いろいろ対策をとってくださいとおっしゃっているんで、もしコメントで残す必要があれば。

岡山委員 そうですね。じゃ、そちらのほうで。加えなくてもどちらでもいいです。

石田委員 全然参考にならないかもしれませんが、揚子江の中流から下流にかけて通っている大きな橋では、景観に人が来るだろうということを見込んで歩道ないし歩ける道。東京湾もそうですよね、そういうデザインをつくるというのは一つあるんじゃないかなとは思いました。

岡山委員 それなので伊勢湾岸道は路肩に停めちゃったんですけれども。あれも高速道路なんです。

谷本主査 この道路では歩道はつけませんよね。管理用の部分だけですね。

宮崎氏 高速道路ですから、アクセスコントロールだけになります。

谷本主査 じゃ、ムンバイ湾岸マラソンはないんです。

須原 歩道をつけると、やはり交通事故の問題が出てきますので、それはやはり避けないと。轢かれちゃうとか、そっちのほうのリスクがやはりありますので。

岡山委員 はい、わかります。事故の問題。

谷本主査 じゃ、そこまでで。

ちょっと戻ります。石田さん、あそこの用地収容というところで、住民は入れなくていいですか、言葉は。住民対策というか、特に貧困、格差の問題。貧困層を含めてそのこのところは。

石田委員 ここは見方が薄かったんで、むしろほかの委員の先生方に聞きたいんですが、貧困層や住民への影響が懸念される場合は入れておいてもいいんじゃないでしょうか。

谷本主査 基本的に、そのこのところはあまり触れられていないんですね。

石田委員 では、入れておくのはいかがですか。

谷本主査 ではそこに、古賀さん、「住民」という形で入れておいてください。住民対策ですね。

石田委員 戻って申しわけないんですが、25番は「マングローブ林」としていただけますか。マングローブ林は、「林」としたほうがいいと思います。以上です。

谷本主査 さて、それで41まで来ました。

42、環境配慮のところですね。二宮委員、3点お願いします。

二宮委員 42は残させてください。文言をお願いします。「マングローブの植林について周辺の生態系を考慮し、適切な場所・方法にて行われるよう配慮すること。」をお願いします。

谷本主査 これは私が口を出しますけれども、たしか決まっているんですね、マングローブの補償。

宮崎氏 マングローブにつきましては、工事の前にその申請を出して、それで許可を得ることになっておりまして。

谷本主査 それは伐採のほうですね。

宮崎氏 ええ、どの程度伐採するかという。そのときに一応指定されるというようなことになっています。

谷本主査 それはマングローブの保全地区とか何か、そういうあれが決まっているんですか。

宮崎氏 そこについては黒木のほうから。

黒木氏 CRZの許認可の文書の中で、どこに植林するかというのは地名が入っていますので、地図上で今お示しできませんけれども、既に場所は決定されているようです。これについて、DFRというかEIAの中で確認して示したいと思います。以上です。

谷本主査 ではそういう形で。

では、二宮委員のこういうコメントを入れておいてください。

石田委員 関連して49番を先に見せていただけますか。

49番は、ですからネットロスやら何やらオフセットするということはもう義務づけられて実行されるということ。わかりました、ありがとうございます。では42番に戻してください。

谷本主査 42。では49も一緒にということによろしいですか。42のコメントのところに。

石田委員 はい、一緒にしてください。お願いします。

谷本主査 では43、二宮委員お願いします。

二宮委員 43と44は結構です。

谷本主査 45、46、47、48と清水谷委員お願いします。

清水谷委員 45は残します。左側のほうを使いますが、「生態系における調査及び影響評価方法に関しては日本国内の干潟保全に関する知見を確認し、その内容をDFRに記述すること。」

谷本主査 「本事業への」かな。

渡辺 「活用可能性を検討する」とか。

谷本主査 「活用可能性を検討し」。

清水谷委員 「その内容をDFRに記載する。」

谷本主査 という形で。古賀さん、そこに入れてください。これが13番目のコメン

ト。

清水谷委員 46は落とします。

47も落とします。

48は残します。左側です。「生態系に関する想定される主な環境緩和策に関しては、本事業の実施に関するCRZ許認可の特別条件の全てについて対応方法を検討し、緩和対策を含めてその結果をDFRに記載すること。」

谷本主査 では、49から53番。

石田委員 49は先ほど入れいただきました。

谷本主査 49は42に回しましたね。

石田委員 はい。

50、51、52は全部一緒にして、52のところは助言を書いていただきたいんですが、まずこういうので始めます、「マングローブ、湿地がもたらす環境面及び社会面の効用について、可能であれば数量化した形で記述を行い」、その後は52番の私のコメントから「ルート通過が予想される」以下を全部取ってください。それをくっつけてください。ルート通過が「予想」じゃなくて、ルート通過が「想定されている」ですね、「想定されている海岸及び隣接地域の」、以上です。

谷本主査 「提言を行うこと」でいいですか。「提言」でいいですね。

石田委員 はい。現在の効用を記述して、かつ保全と利用について提言をしてください。

谷本主査 わかりました。

渡辺 石田委員、これは誰に対する提言を想定されていますでしょうか。海岸一般ということですね。「隣接地域及び海岸」というのは。

石田委員 いいえ。ルートによる影響を心配しているものですから、ルート通過の周辺海域というところでもあります。だからこれは湾内ですね。湾全体ではないです。

渡辺 保全自体がこの事業の対象ではないので、数量化してデザインに反映させるとかいうのは理解できますが、仮にその保全を提言するとなると、また別のどこか、「保全を管轄しているところに申し入れること」みたいな助言であれば理解できます。

谷本主査 上では効用を数量化する。下のほうでは海岸及び隣接地域の、何の利用ですか。

石田委員 持続的な利用ですね。「隣接地域の持続的な利用と保全」ですね。

谷本主査 そこの部分の利用と保全について……

石田委員 一番心配しているのはマングローブと湿地の劣化です。これを一番心配しています。ですから、かなり海岸線に限った地域を頭の中では考えています。そうすると、「隣接地域」をやめますか。

岡山委員 漁業者はどうですか。

石田委員 海岸地域及び漁業者。

岡山委員 「社会面」と書かれているので、土地利用や地域資源利用というところでは、一応漁民への影響を確認するとスコーピング案で書かれています。

石田委員 では、「海岸地域及び漁業者」……地域で生計を立てている人たちとなるのか。

岡山委員 調査はこれから行うそうですね。

石田委員 「海岸地域の持続的な利用と保全及び」……

岡山委員 51番の回答に、例えば漁業実態調査をDFRに記載しますと既に書かれていますので、そのまま。違うところでもいいと思うんですけども、少なくとも漁業者についてだけは、「実態調査を行い結果をDFRに記載すること」はいいと思います。

谷本主査 石田さん、私もよくわからなくて思いつきで申し上げますけれども、上のところで、要するにマングローブ林、湿地帯の環境面、そして社会面の効用をできるだけ数量化して、その内容をもって海岸地域の持続的な利用保全にかかわる提言をDFRに記載することというふうなことです。

石田委員 ということになります、はい。

谷本主査 できるだけ数量化して、わかりやすくした上で、人々に海岸地域の利用と保全はこうなんだよと。

石田委員 多面的な機能を知ってほしいんです。

谷本主査 それを提案の形でDFRに示してほしいと。

石田委員 はい。それをルートが通ることによって、今後のマングローブや湿地の機能や効用の変化……

谷本主査 があるので、特にその辺を周知してほしい。

石田委員 まだないような政策をとっていただくために、利用と保全策についてある種のことは言及してほしいと。私の頭の中では、「利用と保全」といった場合には人々は含まれているんですが、もし漁業者を出したほうがいいということであれば。

谷本主査 意図はよくわかりました。ということは私の54で、石田さん、前に一緒にベトナムの事業で、道路でやったでしょう。あの言葉を私は54番でそのまま入れているんです。これは一緒にしたらどうでしょう。そういう形で石田さんの意向がよくわかりました。

54番と合体したような形で。

宮崎氏 一つ教えてください。数量化するというのはどういうイメージをお持ちですか。例えばああいうマングローブとかで生計を立てている人たちの数がどれくらいいるとか、漁獲量がどれくらいあるとか、そういうイメージでいいですか。

石田委員 そういう数量も拾ってください。

宮崎氏 そういうようなイメージですね。

石田委員 それと、あと浄化機能があるのであれば、どの程度の。データがあるじゃないですか。調査の結果がわかるのであれば。

宮崎氏 そんなイメージで数量化が可能であればやるということによろしいですね。
石田委員 はい。

谷本主査 特にお願ひしたいのは、これは先に54番に飛びますけれども、マングローブの状況がよくないですよ。マングローブ林の状況が低いですよ。成長がよくないですよということ。

宮崎氏 ナビムンバイ側はそうですね。

谷本主査 そのあたりも、やはり数値として住民の方々に示してほしいんです。これは要するに、一つは流れ込む水質の問題があるんじゃないですかと。もう一つは、やっぱり不法伐採されているんじゃないですかと。そういうふうなものもやっぱり数値として示していただくこと。それで周知をやっていただきたいなと思うんです。マングローブはものすごく重要な資源ですので、うまく活用してほしい、保全してほしいということです。ですから住民に提示してほしいというのが54番のところに書いてあるんですけども。

須原 確認なんですけど、本件は既存の数値を拾える範囲でいいという理解なのか、それともそのために何か新しく数値をとるような調査を……

谷本主査 いや、ステークホルダー協議なんかで、本当にPRしていただければいいと思う。

須原 であれば、必ずしも定量にこだわらなくても、定性的な……

谷本主査 それはそうなんですけれども、だけれども数値があればわかりやすいじゃないかというのが。

須原 数値があればなおよいというふうな理解で、ベターだというふうな理解です。ですので、ネセサリーというよりはベター。もちろん、そのために既存の数値とかを集める努力はするんですけども、最悪は定性的な効用になってしまうという……

谷本主査 ところで結構ですけども、できるだけ数値があれば示してほしい。ビジブルにやっていただきたい。

須原 わかりました。

谷本主査 石田さん、そういう形で。52のところと54を一緒に。書いていただいて周知していただくということが重要ということによろしいですか。

石田委員 はい、そうしてください。

谷本主査 では53を石田さん、これをどうしますかという検討をお願いします。

石田委員 53は、実は私はあまりわかっていないので、どなたか使われるのであれば使ってください。私としては落とします。

谷本主査 よろしいですか。

石田委員 はい。

谷本主査 これは私がいつも。私の専門分野かもしれませんが、ここはもういいでしょう。

55はきちんと合わせていただくということで、これは落とさせていただいて結構です。
石田委員 谷本先生、確認ですけれども、そうすると52と54はそれぞれ独立した別々の助言になるということ。

谷本主査 いや、一緒にしようかなと思っているんですけれども。それは考えさせてください。

石田委員 はい、わかりました。

谷本主査 54はこれで、こういうふうな形で、ベトナムの経験をここへ持ってきたという形です。もしあれだったら別にしても結構ですから。ご検討ください。

では、56にいきましょう。

清水谷委員 56は残します。左側のコメントを使います。「MTHL」、これは適切な日本語を後でつけておいてください。「MTHLによるセウリ要塞の景観への影響に関しては、その影響を受ける対象を特定してフォトモンタージュ等を用いて評価し、その結果をDFRに記載すること。」

谷本主査 この「MTHL」は、「本事業」でいいですね。「本事業による」ですかね。では古賀さん、「MTHL」を「本事業」に直してください。

では次に、57番。

岡山委員 残させてください。質問のほうの最初を使います。「非自発的住民移転について、現地法とJICAガイドラインに乖離がない補償措置がとられる予定であることを、その合意形成過程の説明を加えた上でDFRに記載すること。」

谷本主査 今のところ、非自発的住民移転は発生するんですか。あり得るとい

宮崎氏 特にムンバイ側ではあり得ます。ムンバイ側のちょっと南側に住居が引っかかるところがあるので。

谷本主査 あるんですね。ではこの助言は大丈夫ですね、生きますね。

須原 基本的には、ガイドラインの有無に則ってきちんと許諾されていることが確認できればという話ですね。それであれば多分、そこは大丈夫。

谷本主査 問題ないですか。

古賀 ここなんですけれども、非自発的住民移転について、JICAガイドラインに乖離がない措置ということによろしいですか。現地法にも基づきということですか。

岡山委員 やめます。こちらの質問のところの、「移転後の生活水準回復支援及び土地の再取得価格の算定に関して、本事業においては現地法とJICAのガイドラインに乖離がない措置がとられることを」、これでいかがでしょうか。

古賀 現地法にももちろん基づいて行われるんですが、乖離がない補償措置というのは、むしろガイドラインにかかってくるのかなと思うんです。そういった理解によろしいですか。

岡山委員 そうですね、はい。

須原 ですので、すごくシンプルに、JICAガイドラインに沿った措置がされている

という、それだけでいい。

岡山委員 そうです、簡単に言えばそういうことです。

須原 そのほうが多分、乖離とかよりもわかりやすいということがあるので。

岡山委員 そうですね。「ガイドラインに基づくことを」ですね、そういう意味では。

須原 補償措置はそういうことでいいですか。

谷本主査 よろしいですか。

岡山委員 はい。

谷本主査 私の58番も同じことなんで一緒にさせてくださいということで。

では、ステークホルダー協議のところにいきましょう。

59番、石田さん。

石田委員 59番は残します。「協議の実施に当たり、使用言語の中に現地で通常使用されている言語を含めること。」ヒンドゥー語はあまり使わないんじゃないですか。やっぱりマラティ語じゃないんでしょうか。以上です。

谷本主査 では60番、岡山委員お願いします。

岡山委員 ここと62までは一緒なのかなという気も。私のところは、とりあえず結構です。

谷本主査 では61番、二宮委員。

二宮委員 これは、清水谷先生は何か残されますか。

谷本主査 62番。

清水谷委員 62番は落とすんですけども、63番を残そうと思っています。

二宮委員 文化財に限ってのみ。

清水谷委員 文化財と生態系の利害関係者を、やはりその協議に必ず参加してもらいたいというのがあります。

二宮委員 では、61は残したほうがいいのか。シンプルに、「ステークホルダー協議においては、幅広い対象の参加を促進すること。」すみません、言わずもがなですけれども残させてください。

岡山委員 ついでに言わずもがななんですけど、続けて、「その結果はDFRに詳細に記載すること。」

谷本主査 女性も入れておきますか。「女性を含め」と強調しますか。

岡山委員 そこはもうやると書いてあったので。なので結果を知りたいです。お願いします。

谷本主査 わかりました。結果をですね。

では62。

清水谷委員 落とします。

谷本主査 63。

清水谷委員 「協議の実施においては、文化財及び生態系に関して利害関係者となる組織（機関）を特定し、ステークホルダー協議に参加させること。」もしかしたら61番と一緒にいるかもしれませんが、分けてもいいですけども。

谷本主査 ここは特にということ。

清水谷委員 特に。

谷本主査 いいと思います。

64番はいかがですか。

清水谷委員 64番は落とします。

谷本主査 最後、65番、二宮委員。

二宮委員 65番は残させてください。「想定される」というのは消して、括弧の前まで使いまして、最初に「供用時の交通事故の」でいいです。「事故に関する対策は」を消してください。それでいいと思います。

谷本主査 では、21個か22個の助言案ですね。

では、あと5分ぐらい大丈夫。

では古賀さん、頭からもう一度出していただいて、JICA側、調査団側で何かコメント等あればお知らせください。それでこのコメント案を。来週中なので、一気に私が見て、それで皆さんにコメントしていただくという形で。

石田委員 でも一つだけ。早瀬先生が冒頭のほうで言われた環境管理計画の策定を提言するというのはまだ入っていないような気がするんです。

谷本主査 環境管理、どこかに入れたな。石田さんのところに入ったと思いますけれども。

早瀬委員 まだ入っていないです。

石田委員 入っていないです。後で検討しようと言って。

早瀬委員 その後で、記述すること、さらにと。「さらに環境管理計画の作成を提案すること。」

谷本主査 では、1番はよろしいですか。

では、そこが3番のところですね。「.....についての環境収容力。さらに環境管理計画の作成を提案すること。」

では次をお願いします。何かあればコメントしてください。

6番、維持管理ですね。よろしいですか。これは路面のことだったっけ、路面に限定している。路面が入っていますか。

二宮委員 路面の管理状況がよくないので交通渋滞になっていると。周辺道路のですね。という記載があったので、本事業対象道路の整備を.....

谷本主査 もうこれは広く維持・管理ということでいいですか。

二宮委員 そうということですが、維持・管理を。

谷本主査 次をお願いします。交通量需要予測ですね。

岡山委員 これは、「単なる飽和状態ではなく」は取ってください。「実施し、その結果から」……「本事業によるイースタンフリーウェイ等の渋滞の緩和」、あともう一つ、その次に繋がっている橋がありますね。

須原 わからなければ後で。適当に名前を入れておいていただければ。

岡山委員 「本事業によって見込まれる渋滞緩和の効果と効用をDFRに記載すること。」

早瀬委員 渋滞緩和に対する効用ということですか。その他のということ。

岡山委員 要するに、この事業が公的意義がありますよというのをちゃんと書いたほうがいいと思うんです。さっきも言いましたけれども、いきなり「渋滞が緩和される」と言い切っているんで、これはあまりじゃないかなという話なんですけれども。

早瀬委員 「効果その他の効用」じゃ駄目なの。

岡山委員 「効果その他の効用」でいいす。

谷本主査 緩和への寄与効果。効果とその他の効用。「その他」を入れますか。では「効用」の前に「その他」を入れてください。ちょっと抽象的ですけども、「その他の効用」。

宮崎氏 すみません一つ。今、先ほど申しましたThane Creek Bridgeの拡幅計画もございまして、その上流側にもう一つ橋をかけるという計画もありまして、それを取り込んだ形で事業の予測モデルをつくりましょうという話になっているんです。

それで、その完成年次が私もはっきり覚えていないんですが、その年次によっては渋滞緩和というところが数字的に出てくるかどうかというのは疑問な部分がありまして、その他の効用のところは、時間短縮とかいろんなものが出てくると思いますので、その記述は可能だと思いますけれども、その点きちんと渋滞緩和効果が数値的に示せるかどうかというのは、今のところ何とも言えない部分があるのでご承知を。

谷本主査 それはシミュレーションをやっていただいて、ケースAでこうです、ケースBでこうですと。ですから、拡幅されたというケースの場合は、残念ながらこういう効果しか発現しませんでいいと思います。そのように書いていただければと。

宮崎氏 わかりました。

古賀 「可能な限り」という言葉を書いて。

谷本主査 ということでいいと思います。

岡山委員 ありがとうございます。

谷本主査 では、次をお願いします。

二宮委員 「把握し、DFRに記載すること。」ですか。

谷本主査 この生態系の前に枕詞が、「本事業に関係する」とか何か。あるいは「マングローブ林、湿地」といった、何か言葉を入れていただいたほうが。16、全体事業です。どうですか。

二宮委員 実は、スコーピングマトリックスなんですよ、ですから……

谷本主査 自然環境のほうに回しますか。

二宮委員 そうですね。環境配慮かスコーピングか、どちらでもいいと思うんですけども、そこに入れて。

谷本主査 では、「本事業で」、限定しますか。

二宮委員 はい、それは入れていただいてもいいです。

谷本主査 では、これは自然環境のところに、環境配慮のところに回してください。お願いします。

次は17番、工事関係のところですね。これも環境配慮のところに回していただいたほうがいいですね。必要な言葉は入っていますね。文言はまた修正というか、微調整するとして。

須原 こちらはもうある程度決まっているムンバイ側というところで、ナビムンバイのまだ用地が決まっていないところについてはわからないという。

谷本主査 それは考慮したり、文言にするように考えます。

須原 例えば「ムンバイ側」とか何か、「既に確定されているベースキャンプ」とか、そういったことで何か入れていただくと助かる。

谷本主査 そこは「既に用地が特定されている」という、ムンバイ側のということですね。入れていただいて。それからもう1ヵ所のほうは必要な対応を……

須原 たしか契約図書が何かに……

谷本主査 「入札書類等に記載すること。」かな、というふうな。ナビムンバイ側ですね、言葉は整理させてください。その言葉を入れておけばJICA側は楽ですよ。調査団も楽ですよ。

須原 助かります。何か……

清水谷委員 それはDFRの段階では絶対わからないということですか。

須原 正直なところ、多分業者が決まってから業者が自分で選定しますので……

清水谷委員 実施の許可がおりてからに。

谷本主査 一種の入札条件なんでしょうね。

須原 入札条件で、入札後になっちゃいますので、タイミング的には大分先です。

宮崎氏 ある程度規定はすることはできると思います。入札条件のところで、「自分の中で処理すること」とか、「垂れ流さないこと」とか、そういうのは指定できますので。

須原 ですので、どちらかという評価というよりは、こういった条件でやりますみたいなプランであれば出せるというようなことです。

谷本主査 では17番。次をお願いします。ここは代替案。これが非常に大きい、一般的なあれで。こちらに含んでいるんで、取っていただいてもいいですね。

岡山委員 はい、取ってもいいです。

谷本主査 じゃ、20番のところは回すという形でいいですね。それで25番のところ

に集約するという形で。

岡山委員 ただ、今の事前資料においては書いてあるところが違ったので一応加えておいたんです。代替案を三つのルートから一つを選定したときの理由としては記述が薄いんじゃないですかという理由でした。

石田委員 25番は、クロトキもあるんだとすれば、「フラミンゴ」じゃなくて「鳥類」としておきますか。フラミンゴだけじゃなくて。

岡山委員 これで北ルートを結局選択する最適性を明らかにするという事なので、含まれていると思います。

宮崎氏 基本的にはおっしゃっているようなところでこの項目を、先ほどおっしゃった環境面のところの項目をこの形で膨らませた形で比較表をつくって、それで妥当性を明らかにするというようなことになると思います。

清水谷委員 ただ、比較表は南ルートとか中央ルートは必要ないと思うんです。

宮崎氏 ただ、本調査で選定されたルートの最適性を明らかにすることということがあるとすると、やっぱり我々としては、我々のジャスティフィケーションとしてああいうような表をつくって、それプラスああいうのを加えた中で、やっぱり北ルートが一番いいですねというようなレポートのするのが……

岡山委員 私もそのほうがいいと思います。

宮崎氏 この助言に従ってやろうとするとそういうことになるのかなというふうに思っているんですが。

清水谷委員 ただ、最適案かどうかというのを検討するという事は、結局インド政府がもう既に「このルートだ」と決めているものを、本当にこれでいいかどうかを確かめるわけですから、一部のルートの変更の検討だったり、末端部分の。あるいはデザインの再検討というものが含まれていると思うんです。今、長い時間をかけてディスカッションしたのは、そんな南ルートと中央ルートの中で北ルートが一番いいということを説明するための説明をこの中にたくさん書いてください、これをベースに書いてくださいというつもりではなかったと思うんです。

岡山委員 じゃ、やっぱりさっきのは残しておいて。それであれば、ルート比較に関しては先ほどのものを適用したらどうですか。

谷本主査 20番のところですか。

岡山委員 はい。今消しましたけれども、。

古賀 この25番で、インド政府が進めてきたルート選定の経緯を明らかにした上でということが求められていますので、今の調査団の説明になるかと思うんですが、それとは別の助言を。

岡山委員 というか、最初に20番とこの25番が分かれていたのは、20番については比較的ピンポイントでこの4-3のルート比較のところを、まさにおっしゃったように少し膨らませたほうがいいのではというつもりだったんです。ですので私としては、む

しろこのDFRの、もう少し本事業の意義を主張するためにおいてもそれがあったほうがいいと思ったので、そういう助言をつけたんですけれども。清水谷先生は多分そうではなくて、意図しているところが違うと思うんです。なので、あえて分けておいたほうがいいのかという提案ですがどうでしょうか。

谷本主査 じゃ、20番のところに戻してもらえますか。ちょっと戻していただいて。これですね。

岡山委員 要するに、ここの書きぶりをもう少し充実させてくださいという話なんです。「比較を行い、より詳細なルート比較の評価」ですか。

谷本主査 比較を行うんじゃないで……

宮崎氏 経緯を書くということであるとすると、そこまでルート比較のものがあれば、それをそのまま持ってくるだけであって。

谷本主査 3案出されていて、それで一番北のルートにするということですか。

岡山委員 そうなんです。私が言っているのは、あくまでこの、三つのうちのこれが一番いいということの、もうちょっとちゃんとした理由づけしたほうがいいんじゃないですかと言っているだけであって。

谷本主査 すると、ここの25番のところには三つのルートが提案されているが、既に選ばれている、検討された北ルートに……ですから3案についても全てやるんですか、比較をやってということだな。

清水谷委員 というか、3案をわざわざ細かい分析をやることはもう意味がないかと思うんです。

谷本主査 意味がない。

3案は提案されているが、選ばれた北ルートについて特にということだな。

清水谷委員 インド国政府は3案を比較検討した経緯は、Rapid EIAでは全く。

宮崎氏 前のレポートから抜き出してきて、一応整理はしますと。そこにどういふところがコントロールポイントでいくかというはわかんない部分もありますけれども、それはそれで一応整理をしますと、今先生がおっしゃっているようなことは、本当に今のやつで、例えば何かもう少しこのルートはこう、こっちがよくないですよ…

…

清水谷委員 微調整がどのくらいできるかということにチャレンジをやっていただきたいんです。

宮崎氏 それは我々からすれば、今のがやっぱりベストなんだよというようなところを。ただ、そこら辺の……これは比較表ではこの項目を記述しながら、今のが最適になるとした場合に、そのルートはこういうようなことを考えた場合に、今のがやっぱり一番最適であると思いますというようなことをレポートする。そのときに、基本的にはこういうところはきちんと述べてくださいねという理解でよろしいですか。

石田委員 そうすると、私は別の方面からボールを投げますけれども、真ん中の選

定されたルートのも適性じゃなくて、選定されたルートを環境社会配慮面から再レビューするとかいう表現ならばと。

宮崎氏 なるほど。

石田委員 最適性を前提にするのは、ちょっと不思議な気がします。ルート比較が最適性だと読めれば、それはそれでいいんですけども。

谷本主査 下記の項目に……

石田委員 環境社会面から再レビューしてくださいということです。

谷本主査 再評価。

石田委員 再評価ですね。

宮崎氏 環境社会面、下に書いてあるような、その分から再評価して、それがいいのか、それとも少しこっちに振ったほうがいいのかみたいなことを記述することという理解で。

谷本主査 ルートを、古賀さんすみません、「以下の環境社会面から再評価し、その結果をDFRに記載すること。」というふうなものにしてもらって。

それでもう一つあるんです。これがこうですよ、見直してくださいね。あと、まだ清水谷さんが言いたいことがあるんです。チャレンジを書くかどうか。まだ微調整の可能性はありますねと。もう本当にこれでごちと決まったあれじゃないですとすれば、その部分を書きますか。

清水谷委員 はい。できれば括弧をつけて、再検討、評価というところに、一部のルート変更及びデザインの検討という形にしてもらえると。

石田委員 デザインは必要ですね。

早瀬委員 書くとしても、「必要に応じ」だ。必ずしもあるわけじゃないよと。でもそこまで踏み込んでやってくださいということですよね。

谷本主査 チャレンジというのはその点でしょう。そうすると、「再評価し、必要に応じてルートの微調整」……

清水谷委員 一部ルートの変更。

早瀬委員 「ルートあるいは構造」ぐらいでいいと思うんですけども。

岡山委員 「及び」かな。

谷本主査 「構造の見直しの結果を」。こういう形で入れていただいて。文言はきれいにするとして。

須原 「必要に応じて」か「可能な範囲で」か……

谷本主査 譲歩じゃないですけども、「必要に応じて」とか、「可能な範囲で」とか。

宮崎氏 可能な範囲でやっていっていいと。

谷本主査 ということで、はい。

清水谷委員 可能な範囲で一部分ということ。

石田委員 すみません、くどいようですが一つだけ事実確認なんですけれども、橋のルートじゃなくて、いわゆる構造のほうなんです、吊り橋構造にするにしても何にするにしても、幅をどれくらいにするだとか、積み重ねみたいにするだとか、そちらの分野ではいろいろデザインがあると思うんです。そのデザインはもう既に決まっているんですか、まだ決まっていらないんですか。

宮崎氏 それは決まっていらないです。そこが決まっていらないので、我々はそこをいろいろ、今おっしゃったようにマングローブ林のところでは少し橋の長さを伸ばした構造を採用したほうがいいんじゃないかとか、そういうところは提案をしようと思っ

ているんです。

須原 そこは橋脚が50m毎じゃなくて100m毎になれば当然橋脚数も減りますので、そういった話も。

宮崎氏 それがどんなものかという話はあるんですけれども、定量的には倍半分になりますので、そういうことは提案する予定にしています。

谷本主査 では、「構造と」を入れてください。「と」を入れていただければ、デザインとかもいろいろ読めると思います。

次をお願いします。

古賀 すみません、20番は。

岡山委員 じゃ、上はいいです。結構です、取りましょう。

谷本主査 じゃ、20番はもう取りましょう。

岡山委員 はい、取りましょう。

谷本主査 同じような項目がありますけれども、ここは一応そうしていただく上でスコーピングの評価を直してください。これでいいと思います。

次をお願いします。よろしいですね。

41はどこに入っていたかな。

須原 そこは、こちらとしては大丈夫、対応はできるという話です。

谷本主査 これは環境配慮のところに入れるか、全体のところに入れるか、どちらがよろしいですか、早瀬さん。これはスコーピングマトリックスのところに入っているんですが、これをもっと大きく、全体事項のところに戻すかどうか。

早瀬委員 ここでいいような気がします。全体のところで急に出てくると、何か突飛なような気がしないでもないですね。

谷本主査 ではこのまま。

42番。これはそう。いいですね、二宮委員。

二宮委員 はい、結構です。

谷本主査 これはいいですか、大丈夫ですね。

須原 大丈夫です。

谷本主査 大丈夫ですね、日本等の事例をお願いします。

次をお願いします……「川の下」が要るかどうかありますけれども結構でしょう。
じゃ、このまま進めてください。

石田委員 「可能な範囲で」にしましょうか、「可能な範囲で数量化し」。

谷本主査 「マングローブ林」ですね。

石田委員 「マングローブ林」です、はい。

谷本主査 一番上に「林」を入れてください。

石田委員 「湿地帯」にしていただけますか。面で見ましょう。

早瀬委員 「干潟」という言葉はもう使わないで、「湿地帯」ということでいいんですか。わからないんですけれども。

石田委員 「干潟」にしましょう。そうですね、「干潟」ですね。

早瀬委員 「干潟」がいいですか。

石田委員 「干潟」がいいと思います。

早瀬委員 「湿地帯」というのが何回も出てきますけれども。

石田委員 そうですね。全部検索で「干潟」にされたほうがいいですね。そのほうがより実態を反映しています。恐らく広大な干潟だと思います。これは多分1km以上にわたって。さっき見ていたらフラミンゴのついでむところを見ると。全部漢字の「干潟」にしましょう。ありがとうございます。

では、検索で全部直してください。お願いします。

谷本主査 フォトモンタージュ……はい、結構です。

岡山委員 何を気にしているかということ、現時点だと移転者は少ないんだということ。だから、実はそれほどインド国の現地法がどうであっても、さほど問題にはならないだろうなと思うんです。なんですけれども、ここだけただ読んだ限りでは、「違います」と書かれてしまっているの。乖離がありますと書かれていたので、むしろ本事業に関しては違いますといったことを説明されたほうがいいんじゃないのかなと思っただけなんです、いかがでしょうか。

谷本主査 「合意形成過程における説明において」のほうか……

岡山委員 この合意形成は誰かということ、インド国と……

谷本主査 「基づく補償措置を加えることを、その合意形成過程の際の説明において」か。

岡山委員 これは2国間で、多分協議をされたんだと思うんですが。

古賀 事前協議はこれから予定しています。

渡辺 その「合意形成過程」というのは、そういうルールを適用する合意形成という意味でしょうか。

岡山委員 そうです。

渡辺 住民との間の合意形成ではない。

岡山委員 違います。

谷本主査 じゃ、私も理解を間違えた。

岡山委員 そういう理解でした、ごめんなさい。

須原 そういうルールを適用する誰との合意形成、その実施機関と。

渡辺 JICAとの間のですか。

岡山委員 はい、そうです。

須原 JICAと実施機関で。

渡辺 でも、それは結局報告書に補償方針を反映するというのがJICAと実施期間との間で合意しているのということになります。

岡山委員 要らないですかね。

渡辺 はい。

岡山委員 じゃ、そこは「その」から上までは消しましょう。

須原 ここもそうですね、審査というか合意文書でそういう趣旨のことは書かないと駄目なので。

谷本主査 ではこれでいいですか。わかりました。

協議で言語ですね、主要言語……

石田委員 「使用言語の中に」は要らないから取りましょう。

須原 はい、オーケーです。

谷本主査 では、文化財、生態系に。

須原 「参画させること」だと、何か先方から拒否されたりしちゃうと思うんで、「参画させる努力をすること」とか、それぐらいにしていただけると。「参画を促すこと」ぐらいにさせていただくと。後で声かけとかはきちんとするんですけども、その結果向こうが出てくるかどうかというのはnot controlableなので、そういったことで。

谷本主査 いいですか。

岡山委員 はい。

谷本主査 それで事故ですね。キャンペーンと。

渡辺 交通事故は通常社会環境に入れていきます。これはその他になっていますけれども、社会環境のほうに移動させてください。

谷本主査 では社会環境に回しますか。では社会環境のところに。

では、すみません、長々となりました。

渡辺 では、谷本主査どうもありがとうございました。

こちらのほうで助言案の体裁を整えて、できれば今日中ですけれども、遅くても月曜日の朝一番でこちらから皆様に送りますので、そちらを来週の木曜日までに、大変恐縮なんですけれども。

二宮委員 7月の全体会合。

渡辺 そうですね。7月の全体会合は金曜日になっていますので、大変恐縮ですけれども、助言案の最終確認をお願いしたいと思います。

谷本主査 事務局案が来たら、私で平仄をそろえていますから、それでコメントを
というか、修正を書き込んでください。それで一気にファイナライズに持っていきま
しょう。そうすれば間に合うと思います。

渡辺 どうも今日はありがとうございました。

午後5時46分閉会