

チェンナイ周辺環状道路建設事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 平成 29 年 10 月 6 日 (金) 13 : 58 ~ 16 : 38

場所 JICA 本部 111 会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称 略）

鈴木 孜 元アークコーポレーション株式会社 技術部長

升本 潔 青山学院大学 地球社会共生学部 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

<メール審議にて参加>

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

JICA

<事業主管部>

西井 洋介 南アジア部 南アジア第一課

藤原 秀亘 南アジア部 南アジア第一課

<事務局>

永井 進介 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

<調査団>

清田 大作 株式会社建設技研インターナショナル

井手 佳季子 株式会社ポリテック・エイディディ

原 なつみ 株式会社ポリテック・エイディディ

長井 崇泰 日本工営株式会社

岩本 一平 日本工営株式会社

インド国チェンナイ周辺環状道路建設事業
(協力準備調査(有償))
スコーピング案ワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

1. ガイドライン上の保護区への該当について

本事業では、Reserved Forest (RF)や Coastal Regulation Zone(CRZ) を対象路線が通過するが、これらの開発規制がかけられている地域が JICA ガイドライン上の「政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域(以下、「保護区」)」に該当しないことを確認するよう委員から指摘がなされた。これに対し JICA から、本事業に関して以下の説明がなされた。

- ① RF を指定する森林法(1927)の目的は森林及び森林生産物・木材への課税に関する一連の法律を統合することとされており、また、CRZ については、インド全土の沿岸地域の漁村の保護、海岸地形や環境の保全、自然災害や海面上昇の危険性に配慮した開発の促進を目的に CRZ Notification 2011 に基づき指定されている。
- ② 一方、インドでは自然環境保護のため、必要性が認められた地域は、Wildlife (Protection) Act に基づき、国立公園や保護区(サンクチュアリ)に指定される。RF や CRZ についても必要性が認められた地域は、同法に基づき、保護区として指定されるが、本事業の対象道路が通過する RF や CRZ は同法に基づく指定は受けていない。
- ③ このため、本事業に関連する RF や CRZ は、JICA ガイドライン上の「保護区」には該当しないと考えられる。

さらに、JICA は、「保護区」に該当するか否かの検討は案件毎に関連する森林等の生態系に関し行い、国や地域毎に行っているわけではないこと、助言委員へ送付する資料の中で、開発規制が掛けられている生態系に関し、根拠法に基づき規制の目的を示した上で、JICA がガイドライン上の「保護区」に該当するか判断根拠を明確に記載することを説明した。

以上

インド国チェンナイ周辺環状道路建設事業

(協力準備調査(有償))

スコーピング案

NO.	該当ページ	事前質問(質)・コメント(コ)	委員名	回答
【全体事項】				
1.	p7	表3-2 鳥の名前。 <i>Alcedo meninting</i> はカワセミの仲間です。キツツキではないと思う。(コ)	鈴木委員	ご指摘いただいた通りで誤りでした。訂正させていただきます。
2.	p10.11	図3.1.7 (1) (2) (3) の青い線は何か?(質)	鈴木委員	設計上の補助線であり、図の趣旨とは無関係のデータです。
3.	p7	表3-3 JICAのガイドラインでは法的に保護指定を受けた土地では開発行為を行わないとしているが、法的に保護されているRFとCRZをこの道路は一部で通過する計画になっている。(質)	鈴木委員	<p>ご指摘の通り、JICA 環境社会配慮ガイドライン(以下、JICA ガイドライン)では、プロジェクトは原則として、先方政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域の外で実施されねばならない、としています。</p> <p>RF を指定する森林法(1927)の目的は森林及び森林生産物・木材への課税に関する一連の法律を統合することとされています。また、CRZについては、インド全土の沿岸地域の漁村や海岸保全、生物多様性、自然災害の防止を目的にCRZ Notification 2011に基づき指定されますが、同 Notification3条の、一切の実施が禁止されている行為に道路事業は記載されておりません。</p> <p>一方、インドでは自然環境保護のため、特に必要性が認められた地域は、Wildlife (Protection) Actに基づき、国立公園や保護区(サンクチュアリ)に指定されます。RF や CRZ の中で特に必要性が認められた地域は、同法に基づき、保護区として指定されますが、本事業の対象道路が通過する RF や CRZ は同法に基づく指定は受けておりません。このため、本事業に関連する RF や CRZ は、JICA ガイドライン上の「政府が法令等により自然保護や文化遺産保護のために特に指定した地域」には該当しないと考えます。</p> <p>ただし、今後の生態系調査の結果次第では、JICA ガイドライン上の「重要な自然生息地」に該当する可能性はありますので、その場合は、JICA ガイドラインが求める適切な配慮を行っていく方針です。</p> <p>なお、事前に送付差し上げた資料では、開発規制がかけられていることから「自然保</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				護区等の指定区域」という表現になっており、適切な表現となるよう修正します。
4.	p 11	道路が通過する RF の区画は、『原生林等で構成されたものではなく、人為的な攪乱を受けた環境であると考えられる』とあるが、だから何？（質）	鈴木委員	森林法(1927)により指定される RF について、Forest Conservation Act が RF 転用の許可手続きを定めており、中央政府の許可取得により、RF は転用できることになっています。Forest Conservation Act では、天然林と人工林を区別せず Forest として扱っており、森林法(1927)に基づく森林地の維持を目的としています。RF の指定を外し森林以外の地目で利用する場合の手続きは、Forest Conservation Rule 2003 に定められており、同手続きに基づいて実施機関が転用許可を申請済みです。同許可が中央政府に認められた場合は、RF で本事業の実施が可能となります。
5.	p 18 4.3.1 (1) RF	保護地域の用地転用については、転用用地の 3 倍の面積の代替地を選定中とあるが、保護区との連続性、生息環境としての有効性は検討されているか。（質）	鈴木委員	代替地の選定に当っては、県の森林部及び環境部職員が、土地情報を管理している税務部の職員と共同して適地選定に当っており、植林適地が優先して選定されるのが通例です。その際、県の植林計画等に基づいて行われるのが通例のため、本調査の中で同計画について確認します。
6.		関係機関の正式名称と略称をリストにしてもらえますか。（コ）	石田委員	追加資料 5 として略称一覧表を添付します。
7.	3	「調査の過程により区間担当に変更がある」とのこと。その意味はどういうことでしょうか。（質）	石田委員	2.3「調査範囲」における、「JICA による事業支援対象区間は、現時点では区間 1 を想定しているが、対象区間については本調査において検証するため、調査過程で JICA による事業支援対象区間が変更となる可能性がある。」という部分のご指摘と理解しました。 「本調査で、調査範囲における各区間の必要性・案件の成熟度等や環境影響を検証し、その結果に応じて JICA が支援を行う区間は変更となる可能性がある」という意味です。
8.	3	調査の結果は区間 2-4 を担当する援助機関にも効果的に伝えられ提言も実行されていくことになりそうですでしょうか。（質）	石田委員	調査団が本調査にかかる最終報告書を作成した後は、本調査のカウンターパートであるタミル・ナド州高速道路・港湾局やタミル・ナド州インフラ開発庁に最終報告書を送付する予定となっております。仮に他の援助機関が支援を検討となった場合、本調査の報告書は上述のカウンターパート機関から共有されることとなります。
9.	5	北の開始地点が海岸線より 1.8m である理由は何でしょうか。道路の接続でしょうか。（質）	石田委員	1.8 kmの誤りです。申し訳ありません。海岸から、発電所等の工業用地を挟んだ位置に既存道路があり、既存道路に接続する橋梁が本事業の始点となります。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
10.	8-12	示されている線形は旧案ですか新案ですか。（質）	石田委員	図示している線形は2014年にHMPDが最終的に選定し、調査団も妥当と判断した現案（新案）です。
11.	8	図 3-1-2 では赤色の線が道路のようですが起点はどの既存道路とつながるのでしょうか（質）	石田委員	CRZ 内に南北に既存道路（カタパリ・ロード）があり、海岸沿いに位置する発電所や港湾ターミナル等のアクセス道路となっています。また、運河沿いにも道路があります。この既存の2道路を合わせて拡幅し、本事業の橋梁に接続させます。追加資料1に、既存道路を示した衛星写真に、対象道路の線形及び CRZ の指定範囲をオーバーレイした図を示します。
12.	32	32 ページの図で見られるように片側だけで本線3車線+サービス道路2車線という大きな幅の道路を通す理由が資料では記述されていないのが気になります。都市間の物流なら都市は潤うのでしょうか、道路を通される特に南の2県、農業や放牧の面積が大きい県にとってはどうなのでしょう。（質）	石田委員	(区間2,3,4,5について。区間1についてはNo.49に記載) DPR における車線数設定は交通量の需要予測結果に基づいています。本線の車線数は区間2,3,4:6車線、区間5:4車線です。DPRで2013年頃に検討された予測交通量より上記の車線数が必要となる年次はそれぞれ、区間2:2022年、区間3:2016年、区間4:2013年、区間5:2020年、となっております。HMPDでは地域へのインパクトを考慮して本線車線を最大6車線としており、上記の車線数は道路の一般的な計画交通量とする10年後の交通量に対応した計画となっております。ご指摘いただいた南の2県、農業や放牧の面積が大きい県にとっても、上述のとおり、交通需要は大きいと判断されています。ただし、DPR や F/S での計画時点が古くなっているため本調査にて交通調査に基づく再検討を行います。
13.	p.1	DPR 作成時には世銀等の支援を想定していたのですが、それが実現しなかった理由は何でしょうか。（質）	米田委員	当初、世銀を含む援助機関の支援が検討されていたものの、世銀と決定されていたわけではありません。現状、援助機関のうち、JICA が支援を検討中です。
14.	p.46-7	相手国により EIA/EMP 及び SIA/RAP を含む DPR が作成されている段階で、さらに本調査で EIA 調査を実施する最大の理由は、ここに書かれている手順（EC 取得手続き）の問題と理解して良いでしょうか。（質）	米田委員	本調査実施の目的は、インド側が作成した EIA や SIA 等が JICA ガイドラインを満たす形で作成されているかを確認すること、及び JICA ガイドラインと乖離がある場合は、同ガイドラインを満たすよう、調査を行うためです。
15.	p.49	表の右側の必要月数は、RF 転用許可が出た後の月数という理解で良いでしょうか。（質）	米田委員	ご理解の通りです。
【代替案の検討】				

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
16.	資料3 p9-6	最下行に移植が endangered sp.保護と活性化を可能とするとあるが、対象は何でしょうか？（質）	鈴木委員	実施機関は一般論として、絶滅危惧種があれば配慮しながら移植を実施するという意図で、彼らが作成した Detailed Project Report の中でご質問のような記載がされているものと考えられます。今後、Forest Department の指示に従い、本事業の中で移植の方法について確認します。
17.	28&29	図 5-2、5-3 に保護区、指定区域のエリアを書き込んで路線との関係が視覚化できるようにしてください。（コ）	石田委員	追加資料2として、CRZ、RF と路線の位置関係を示す図を添付します。
18.	26	バイパスの場所、世界遺産の場所、住民移転のような大きな影響を回避した場所といった環境社会影響の課題があるところについては、それらの場所を拡大して個別に示してください。（コ）	石田委員	追加資料3として、市街地、世界遺産と路線の位置関係を示す図を添付します。
19.	29-31	いただいた資料では路線の新旧の比較が一つの表の中でまとめて論じられています。総合結論ではこの表が必要だと思いますが、その結論を導くためには個々の場所や地域での具体的な比較検討を地区の拡大図と共にひとつずつ代替案検討を示していただくことが必要ではないでしょうか。そのためバイパス路線の場所、および、課題がある場所毎に旧案と新案代替案を比較検討していただきたく思います。（コ）	石田委員	追加資料3として、市街地、世界遺産と路線の位置関係を示す図を添付します。
20.	31	研修について。路線の比較検討なので旧案には無い研修がここで比較基準対象になることに少し違和感を持ちます。（コ）	石田委員	代替案では周辺環状道路の路線の違いに加え、ITS 設備設置の有無にも着目したため、比較結果としてインド政府職員の能力向上機会の有無を記載しました。
21.	p.27	起点と終点の違いは何でしょうか。（質）	米田委員	当初案と現案の道路設計では、対象路線にそれぞれ距離標を与えており、この距離標の起点と終点を引用したもので、あくまで道路設計上の呼び方を引用したものです。
【スコーピングマトリクス】				

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
22.	p40 表 7-1	土工で『地下水涵養目的の溜池』とあるが、この地域に特殊な溜池があるのか？（質）	鈴木委員	<p>インドの大部分の地域では大河を除いて表流水は乾季には消失するため、飲用水、農業用水、工業用水等の利水は主として地下水に依存しています。チェンナイでは地下水の過剰汲み上げによる地下水の塩水化も問題となっています。</p> <p>チェンナイ周辺の衛星画像を確認すると多数の湖状の水面が分布していますが、これらのほとんどは緩やかな傾斜地の下流側に築堤した人工的な溜池で、地下水涵養と洪水調整（大雨時の一時貯留（市街地部の洪水緩和））が主目的とされています。水質は下水の流入などで富栄養化し、水位は季節（乾季・小雨季・大雨季）によって大きく変化するため、溜池から直接農地へ灌漑用水を引いている個所は、第一次現地調査では確認できませんでした。（一方水田内には多数の地下水汲上ポンプを確認しました。）</p> <p>また、タミル・ナド州では、2007年に溜池保全法(Protection of Tanks and Eviction of Encroachment Act 2007)を施行し、貯水面積の維持を図ると同時に、第12条において、貯水容量と水質に影響を与えない限り、公共目的用途への一部面積の転用は可能であるとしています。</p>
23.	p41 表 7-2	保護区・生態系に影響が無いとはいえないのではありませんか。（コ）	鈴木委員	今後の調査で、現地の生態系調査を行い、特に希少種の生息・生育の有無を確認した上で、DFRでは再度評価いたします。従って現段階ではB-といたします。
24.	p.41	生態系の運用段階のB-の影響はどのようなものでしょうか。（質）	米田委員	計画路線近傍に貴重種が生息した場合に、その生息域における土地利用転換、交通量増加による負の影響の可能性が想定されます。
25.	41	住民移転が「B-」となっているが、規模から考えると「A-」とするのが妥当ではないか。（質）	升本委員	ご指摘の通り、特に区間2,3,5は移転の規模が大きいため、計画段階の評価をA-に変更いたします。施工段階は地権者と正式な賃貸契約を結んで工事期間中必要な施設を設置するための借地を行うので、評価はB-のままとしました。
26.	26-29、41、42、	農業や放牧が南部2県では比重が高いようですので上水道の水利用だけではなく水については農業用水や家畜への水やりなどとの関係も含めて調査された方が良いと思います。路線図の南半分側に特に多く見られる湖沼やため池状の水域の存在が気になります。（コ）	石田委員	<p>コメントいただいた「湖沼やため池状の水域」については、No.22の回答に現地調査結果を記載しました。</p> <p>用地取得に関する資産調査では、農業用の地下水汲上ポンプがROW内に複数存在することが判明しており、代替施設の建設あるいは現金補償の対象となっています。畜産については粗放的な放牧がおこなわれており、湿地・水田等で家畜が水を飲んでいる状況を確認しています。</p> <p>本事業の対象道路が水際を通る、あるいは水域の一部を埋め立てる溜池については、水利用を所管している公共事業部(Public Works Department)とHMPDが協議を行い影響緩和策をとることとなっておりますので、提案されている影響緩和策の内容を確認し、公共事業部の意見を聴取するなどして、十分な対策が採られるよう働きかけます。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
27.	41	保護森林という定義次第なのではないでしょうか保護森林を避けて路線を描くことはできないのでしょうか	石田委員	RFが周辺環状道路の通過目的地の一つである Singaperumalkoil 市街地の周辺に散在していることから、全てのRFを避けた路線を計画することは困難と考えています。推奨案は比較的RF通過延長が短いことに加え、市街地の周縁を通過させることにより、影響家屋数を抑えながら道路へのアクセス性に配慮した妥当な案と考えております。
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
28.	p.44	保護区。ベースライン調査の充実が必要。（コ）	鈴木委員	RF、CRZと計画線形の交差地域ならびにその近傍における生態系調査を実施する計画です。 なお、事前配布資料 p.5-6 の「動植物・生態系」の項目で、区間1始点付近の感潮域の植生に小規模なマングローブ林が形成されている状況の記述が抜けておりました。追加資料4として、第一次現地調査において確認できた区間1始点付近の感潮域の植生の状況を報告いたします。この区域についても、上記の生態系調査の追加対象のエリアとしております。
29.	44	調査項目に「生態系」が入っていない理由は何でしょうか？（質）	升本委員	表7-1及び8-1について、RF、CRZと計画線形の交差地域ならびにその近傍における生態系は「保護区」には該当しないものの、調査対象とすべき生態系ですので、「保護区」の評価をDとし、「生態系」の評価をBとし、生態系調査を追加します。
30.	p.44	10生態系が調査項目に含まれない理由はなぜでしょうか。既存EIAの調査で十分ということでしょうか。しかしスコーピングマトリクスでBと予想しているので調査は必要と思われそうですが。（質）	米田委員	
31.	p.41	生態系で書かれている伐採予定本数が最新の予測と理解して良いのでしょうか。（添付資料2,3の記述と異なるため。）また、添付資料では周囲90cm未満の木の新植を予定しているようですが、これは実施しないということでしょうか。（質）	米田委員	表7-2に記載のある4,797本が現在予定されている伐採本数となります。また、添付資料で提案されている、胸高幹回り90cm未満の樹木3,991本の移植について、今後の影響評価の結果を踏まえ、実施を検討します。
32.	p.46	表8-2のベースライン値は、調査時期が雨の多い時期のようですが、その影響はないのでしょうか。（水質に乾期とありますが、図3-1-1からは9/10月は乾期とは言えないと思いますが。）（質）	米田委員	雨期（10月もしくは11月）及び乾期にモニタリングを実施し、取得データの評価を行うこととします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
【社会配慮】（住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
33.	P44 表 8-1	地盤沈下について事前、施工中、供用後の周辺井戸の定期的な地下水水位モニタリングと対策が必要。（コ）	鈴木委員	道路整備による地盤沈下は、盛土の場合では盛土とその縁沿いに限定して生じるケースがありますが、軟弱地盤層が圧密されることが原因であり、地下水低下による地盤沈下とはメカニズムが異なります。道路整備では、この地盤沈下は盛土に伴う沈下として、設計段階で軟弱地盤対策工等を計画します。
34.	23	2013年の用地取得法の補償が再取得価格と同等であることを確認し、もし低い場合は再取得価格での補償を求めること（コ）	升本委員	2013年の用地取得法に基づく補償は、市場価格の2倍の水準に定められていることから、再取得価格を上回る水準であると判断しています。本事業では、再取得価格と同等、もしくはそれを上回る水準で補償を実施するため、市場価格の算出方法等を確認し、補償策を作成します。
35.	13	「調査対象5」とはどのようなものなのでしょうか？（質）	石田委員	「調査対象地域」の誤りでした。修正いたします。
36.	p.34	区間4はすでに用地取得済でRAP調査除外のことですが、その条件等は他の区間と大差ないのでしょうか。地域内における被害と便益の偏在に結びついたりはしないのでしょうか。（質）	米田委員	区間4の用地は2008年までに取得が完了しており、2013年用地取得法の施行前のため、同法の施行後の用地取得における補償や支援策と差がある可能性があります。ただし、用地取得の完了から10年弱が経過しているため、RAP調査の対象に含めることは現実的に難しいと考えております。当時の用地取得をめぐる、現在も継続する大きな係争等がないか、現地を確認し、もし有る場合は、可能な限り適切に解決されるよう実施機関に働きかけます。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
37.	p 38	区間5において、この道路が有料道路か否か問われている、その結果は州政府が決めるとなっている。（コ）	鈴木委員	必ずしも料金収入によって融資回収を行っているわけでは無いため、仮に一般道路であっても、融資回収計画に問題にならないとの理解です。州の財務局にも今後ヒアリングを行い、回収計画について確認する予定です。
38.	p 45	コミュニティーの分断。計画道路が有料か否かは計画段階の初めに決めておかないと道路構造、道路施設が大きく変わることになる。（コ）	鈴木委員	現在、事業の計画段階ですが、州政府方針に鑑みつつ、早期に有料道路か否か決定するよういたします。また、有料道路か否かにかかわらず、アクセスコントロールされた高規格道路が想定されており、道路構造及び施設が大きく変わることはありません。
39.	17、48、49	JICAガイドラインを踏まえ、スコーピングおよびドラフト時の2回のステークホルダー協議を実施すること（コ）	升本委員	ご指摘の通り、EIAに関するステークホルダー協議はスコーピング時及びドラフト時の二段階で実施します。なお、現行の道路線形と、2014年のパブリック・コンサルテーションで説明された

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
40.	46	その実施が JICA ガイドラインで定められており、かつ、道路の線形も変わる訳なのでステークホルダー協議の開催が必要だと思われます。（コ）	石田委員	線形は同じものです。
41.		資料中には特段の記載がないが、女性や社会的弱者の参加を促すよう働きかけること（コ）	升本委員	ご指摘に従い、女性や社会的弱者（Scheduled カーストに属する者、高齢者等）が情報へのアクセスしステークホルダー協議に直接参加できるようステークホルダー協議の開催支援を行います。 ターゲット層への支援方法としては、対象地域に存在する女性グループや人権団体等を通じ、事前に、直接、ステークホルダー協議開催に関する情報を伝達すること、女性や社会的弱者が参加しやすい場所・日程等の設定を行うこと、及び、実際の参加状況を確認して、十分な参加が得られなかったと判断された場合には、別途、ターゲット・グループ・ミーティングの開催を検討・実施することなどを想定します。
42.	37	表 6-5 のパブリックコンサルテーションの意見は代表的なものだけ抽出されたものなのか、あるいは全部の意見が含まれているのか。（質）	升本委員	口頭で発表された意見は、重複するものを除き全てを記載しています。なお、会合終了後に会場で用紙に記入して出された意見もあり、その内容については現在確認中です。
43.	37	これまでのパブリックコンサルテーションで強い反対意見は出ていないのか（質）	升本委員	本事業の実施に対する強い反対意見は出されていません。
【その他】				
44.	資料 3 p9-6	9-7 代替植栽は 1 本伐ると 10 倍植えることになっている。保護区としての生態系保全と道路修景、沿道環境保全の話が混在している。 3 倍の土地と 10 倍本数の植栽が環境対策の柱とされているが、配置と連続性、多様性などの質的な視点が欠けている。（コ）	鈴木委員	計画路線と RF が交差している場所並びにその近傍の植生、生態調査を行い、代替植林について、適正な種を確認し、連続性についても、代替地の選考に際して先方政府へ提言いたします。
45.	資料 3 p 9-33	代替植栽の樹種選定は活着率に基づき請負者が選ぶとなっているが、保護区内伐採の代償植栽として適切とは思えない。（コ）	鈴木委員	

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
46.	49	表 10-1 のスケジュールによれば、現地調査は雨季のみであるが、乾季での調査は必要ないのか（質）	升本委員	雨季（10 月もしくは 11 月）及び乾期にベースライン調査を実施し、取得データの評価を行うことといたします。
47.	49	表 10-1 では、助言委員会の開催が本年 10 月（今回）と 12 月となっているが、第 2 回目の委員会については、EIA や RAP が作成され、ドラフト段階のステークホルダー協議が開催された後に開催されるべきではないか。（質）（コ）	升本委員	ご指摘の通り、EIA ドラフトに関するステークホルダー協議、及び RAP の補償方針・支援策に関する住民協議が終わってから、DFR 段階の WG を開催します。スケジュールに関しては、今後調査の進捗に合わせて見直しを行います。
48.	49	表の中にステークホルダーミーティングの日程を入れてください。（コ）	石田委員	ステークホルダーミーティングの実施時期に関しては、現在 HMPD と協議中であり、詳細は確定しておりません。ステークホルダーミーティングが JICA のガイドラインにのっとり開催されるように、実施機関と今後協議を行います。
49.	p.1	表 1-1 によると区間 1 のみ ROW が広いようですが、なぜでしょうか。 また区間 1 と 5 は 2x2 車線で他は 2x3 車線なのは交通量に基づく設定ということでしょうか。（質）	米田委員	区間 1 は他区間に先行して 2008 年にインド国道庁(NHAI)が F/S を実施しており、車線数設定において交通量の需要予測を行っています。この結果からは、2011 年当初より 4 車線が必要で、6 車線が必要になるのは 2017 年と考えられます。一方、F/S では民間資金を前提としており採算性重視の観点から、当初は 4 車線で整備し将来的に合計 6 車線と出来るよう、ROW を 100m と通常より広く確保する計画とし、用地補償の手続きもスタートさせました。これが DPR に引き継がれているようです。ただし、DPR や F/S での計画時点が古くなっているため本調査にて交通調査に基づく再検討を行います。 区間 1 以外の区間の車線数設定については、No.12 に記載しました。
50.	p.27	5.2 の最初の行に、線形は 2016 年に HMPD の承認を受けたとありますが、p.1 や p.26, p.33 では 2014 年となっています。これは 2014 年と理解して良いのでしょうか。それとも 2016 年にさらに変更したということでしょうか。（質）	米田委員	5.2 の最初の行は 2014 年 7 月 9 日の誤りです。線形は 2014 年に HMPD により承認されています。