

インド国デリー高速輸送システム フェーズ4（有償資金協力） 環境レビュー

日時 2020年8月31日（月）14：00～18：17

場所 オンライン会議（Teams）

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

石田 健一	元東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門	助教
作本 直行	独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO）	顧問
寺原 譲治	城西国際大学 環境社会学部	学部長代行／教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部	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

JICA

<事業主管部>

竹内 卓朗	南アジア部 南アジア第一課	課長
篠田 孝信	南アジア部 南アジア第一課	企画役
高橋 美里	南アジア部 南アジア第一課	

<事務局>

加藤 健	審査部 環境社会配慮審査課	課長
高野 みどり	審査部 環境社会配慮審査課	兼監理課

**インド国デリー高速輸送システムフェーズ4
(有償資金協力)
環境レビュー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.振動・騒音による動植物への影響について

振動・騒音による動植物への影響について、現状では影響に関する具体的な知見や影響評価基準が存在しないという共通認識のもと、個別の種への影響を測る方法を含め、どのように評価することが適切かという観点で意見交換がなされ、今後の影響評価・モニタリング方法について知見の集積の必要性が議論された。

以 上

インド国デリー高速輸送システムフェーズ4

(有償資金協力)

環境レビュー

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.		現地で地下水の利用権は誰に帰属するのですか。住民による地下水のための井戸の設置や汲み上げはどのように規制されているのか。また、Rainwater harvesting は、誰が、どのような方法（装置）で行い、どのように利用するのか。(質)	原嶋委員	<p><u>地下水</u>：デリー特別区（NCT Delhi、提案事業は全て NCT Delhi 内）では、デリー特別区の Advisory Committee が既設・新設地下水の揚水量と設備の許認可を統括しています。住民、法人を問わず、全ての既設・新設井戸の地下水利用は、同コミッティーの承認が必要です。水質を含めた水資源の管理は、デリー特別区内の各 District（県に相当）行政官が検査、管理し、上記コミッティーに報告します。</p> <p><u>雨水回収利用</u>：EIA P.115-116(6.1.20)の通り、デリー特別区条例(2001年)で以下のように定めております。1) 敷地面積 100m²以上の新設の施設は雨水回収の後、都市排水溝等を通じて河川または湖沼へ放流、または直接地下水給水。2) 施設からの排水量が1日当たり 10,000 リットル以上の場合、排水利用施設を設け、園芸に利用する。本事業では、駅舎の屋根に排水溝等を設置し、回収した雨水は地下水給水タンクへ送られます。高架も同様に縦断線系や排水能力に応じ排水溝と地下水給水タンクが設置されます。回収した雨水は地下水給水タンクから徐々に地下へ浸透させる計画がされています。本事業では新たな車両基地を整備せず既存施設を使います。そこでは回収した雨水を車両洗浄、施設・緑地帯の散水等に利用しています。</p>
2.	EIA p.70、p.87	45 駅舎建設による周辺での諸影響（歩行者問題を含む）は個別に評価する必要があるのではないかと。また、駅舎の長さホームの幅はすべての駅で同じということか。(コ)	原嶋委員	<p>過去の事例では、メトロ整備に伴い駅舎周辺環境も急速に変化する可能性が高いため、特に工事中の緩和策は周辺環境の変化や活動も考慮する必要があります。</p> <p>しかし EIA 策定時点では工事中や供用段階の周辺環境の影響を各駅で個別に推定することがむずかしいため、EIA では、各駅およびその</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>周辺地域の主な影響評価¹に対して環境管理計画²及び環境モニタリング計画³の基本的な枠組みを定め、工事中に各駅の周辺環境に応じた緩和策を実施いたします。</p> <p>工事中の緩和策の実施については、工事を実施する施工業者にEIAにある環境管理計画及び環境モニタリング計画の基本的な枠組みを示し施工業者が各駅の設計施工段階に応じて環境管理計画・モニタリング計画を策定して実施することになります。</p> <p>審査では、現時点でDMRCが有する情報を確認した上で、代表的な地域における諸影響を可能な限り確認し、また実施段階において留意するよう実施機関と協議いたします。</p> <p>駅舎の長さについては、210m～230m、ホーム幅は高架駅・相対式4.5m、地下駅・島式13mです。</p>
3.	環境レビュー方針 p.8 改定 EIA, p.21	本事業は保護区の緩衝地帯（ESZ）内で実施されるが、緩衝地帯はガイドライン上の保護区に含まれないのか。緩衝地帯は保護区を守ると説明があり、保護区の一部を構成するといえる。（質）	原嶋委員	<p>事業対象地周辺に存在する Asola Bhatti Wildlife Sanctuary と Okhla Bird Sanctuary はインド国内法で定められた保護区に該当し、ガイドラインにおいても配慮すべき地域です。一方で、当該緩衝地帯（ESZ）については、国内法で定められた保護区ではなく（保護区を定めている Wildlife Protection Act では、ESZ は保護区として含まれておらず、Environmental Protection Act に基づき、保護区と一般エリアの緩衝地帯として制定されています。）、インド国内法上開発を伴う持続的な利用が認められている地域で、ガイドライン上の保護区に当たらないと考えております。本事業周辺の ESZ は、現状多くの場所が道路や変電所等の社会インフラ、宅地となっています（No.29 説明資料-2）。本事業においては国内法上、ESZ 内での活動に許認可取得等は不要で通常は生態系のモニタリングは行われませんが、本事業では事業実施中にモニタリングを行うことで影響の有無を確認し、必要に応じて緩和策をとることにより、生態系や保護区に与える影響を最</p>

¹ EIA 4.2.2 Impacts due to Project Design (Stations Planning/Ventilation and lighting/Railway station refuse) (P.69-71),

4.2.4 Impacts due to Project Operation (B. Water Supply and Sanitation, C. Pedestrian Issues, D. Visual Impacts) (P.86-87)

² EIA Addendum 6.1.13. Traffic Diversion/ Management (P.34-35), 6.1.18. Water Supply, Sanitation and Solid Waste Management (P.38-39),

6.1.20. Rainwater harvesting (P.39-40), 6.3 DISASTER MANAGEMENT (station) (P.41-42), 6.4 EMERGENCY MEASURES (station) (P.43-46)

³ EIA Addendum 7.2.5. Soil Quality (P.54), 7.2.10. Traffic Jam (P.55), 7.3 Operational Phase (water, ecology) (P.57)

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				小化する体制が計画されています。この点、細心の注意を払ってモニタリングするよう先方実施機関と協議いたします。
4.	方針 P1, EIA P25	Aerocity ~ Tughlakabad の長さや駅数が、DMRC の HP の数値と異なっている。（質）	寺原 委員	EIA（2020年6月）およびSIA（2020年6月）に掲載されている情報が最新のもので、DMRCのHP公開の情報 ⁴ は、詳細計画書（2018年）の情報を下に監督機関が2019年12月31日に承認をしたもので、2019年に並行して行われていたFGDや他関係機関との調整の結果、2020年には最終的なアライメントに変更されています。アライメントの違いは、No.11説明資料に示しました。 変更前：総延長20.201/地下14.619/高架5.582km、駅数15 変更後：総延長23.622/地下19.343/高架4.279km、駅数16
5.	EIA p.21-24 SIA p.3-4	今回フェーズ4で、6路線から3路線を優先実施するようですが、フェーズ5もあるのでしょうか。必要に迫られて継続的に建設しているように見受けられますが、全体計画はあるのでしょうか。全体計画図等を見ることは可能でしょうか。（質）	米田 委員	現時点で、公表されている計画はフェーズ4までで、フェーズ5として公表されている計画はありません。現在の計画（フェーズ1-4）は、1990年代に策定されたマスタープランを基に整備が進められている物であり、予算や都市開発の状況を考慮し、優先度をつけて整備が続けられています。一方で、各自治体の5カ年計画や定期的に改訂される都市計画 ⁵ の重要なコンポーネントとして、メトロの新設や延伸が常に議論されそれらの計画に反映されており、今後も都市計画等に応じてメトロ整備計画の策定、整備が続けられると考えられます。現時点で全体計画図とされている図をNo.05説明資料に示しました。
6.		デリーにおけるMetro建設のフェーズは第何次まで予定されているのでしょうか。全体計画を知りたいので、SIAの表紙にあるようなフェーズ毎の全体路線図を紹介してください。（コ）	石田 委員	
7.	SIA6章に対する Addendum 補足文書	SIAのAddendumの文書についても、EIAへの補足文書と同様に、8月との表題メモが追記されたAddendumが差し替えられた最新版とみてよいでしょうか。（質）	作本 委員	ご理解の通りです。SIAに関しては2020年6月の改訂書の位置付けです。

⁴ <http://www.delhimetrorail.com/otherdocuments/Phase%20IV%20Corridors-31-12-2019.pdf>

⁵ デリ特別区および隣接 District（県に相当し、3州に帰属）が合同で策定した首都圏開発計画として1989年に地域計画2001、2005年に地域計画2021、2010年に交通計画2032（地域計画2021の補完）が策定され、現在は地域計画2041の準備が進められています。それら計画に沿って各自治体は都市計画、交通計画策定、実施機関による個別の事業計画が各自治体に加え中央の監督機関の承認を経て、予算確保・順次整備が続けられています。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
8.	環境レビュー	インド国の2006年アセス Notification の下では鉄道をアセスの事業対象から除外しているものの、JICAのGLが本事業をカテゴリーAに含めるからとの理由でEIAを実施する結果となっている。通常、鉄道セクター事業には大きな環境社会影響の発生を予想できるとはいえ、インド国のDMRC側は、本事業におけるアセス実施に対し、どのような国内向けの説明に立って、自国の法規制に含まれないアセス手続きを実施し、環境許可の交付といった権限発動の場面がないにも拘わらず実施されるのか。インド側の意見が分かれば、教えて欲しい。インドで国内向けに、予算支出面を含めて、どのような説明方法がなされるのでしょうか。（質）	作本委員	<p><u>国内向け説明</u>：法令に基づくEIAは求められない一方で、DMRCはHPや住民説明会を通して積極的に情報公開や合意形成を行っています。DMRCのHPではEIA（2018年）とSIA（2018年）が既に公開済みです。今後、EIA英語版（2020年6月）、EIA追記訂正書（2020年8月）およびEIAのヒンディ概要版、SIA英語版（2020年6月）、SIA追記訂正書（2020年8月）およびSIAヒンディ概要版がDMRCのHPで公開される予定です。また着工前に環境関連の様々な許認可（施工ヤード設置・利用許可、駅舎設置・利用許可等）を管轄の公害管理局等から取得する必要があります。それら許認可のためには相応の環境影響評価が求められ、EIAの一部または全てが許認可申請に活用されています。</p> <p><u>予算措置</u>：上述のとおり、EIAは法令上求められていませんが、各種許認可の取得に活用されているものであり、その取得の必要性は実施機関が認識し、予算措置を行っています。</p> <p>なお、SIAはJICAへの説明に加え、DMRCの様な公的機関が公共事業の予算確保をする際に必須の文書で、特に監督官庁への説明資料として非常に重要な役割を担っています。</p>
【代替案検討】				
9.	EIA 改定 p.71 EIA, p.6	各路線の代替案検討で「地震」の発生可能性や影響を考慮する必要はないのか。（質）	原嶋委員	<p>地震影響は全ての代替案に共通し、代替案によって大きな優位性は見出せないため、代替検討項目として特記していないと理解しております。その理由は以下の通りです。</p> <p>デリーは、インド北部の地震の多い地域（5段階中、上から2番目）にあり、断層も多くあります。インドの耐震設計基準IS 1839：2002で地域、地質、構造物毎に詳細に定められており、メトロの設計には同基準が適用されています。なお、IS1839は日本の耐震設計基準と同レベルのものです。Phase1-3の契約方式はデザインビルドで、設計はコントラクターがIS1839に基づいて実施しており、Phase 4でも同様の方式となります。</p> <p>地震はデリー特別区全域に共通する問題で避けられないため、円借款で支援をしたフェーズ1の段階から、耐震強度を高めた構造物とし、列車の脱線防止措置が講じられています。</p>
10.	Addendum	3路線とも、最初の案から、2度変更し、最終的な線	寺原	DMRCは2018年以前の当初事業案（Alternative 3）公表後、関係機

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	EIA P.6-12	形を選択している。比較が不十分で、どのように最終案を選択したか、わかりにくい。（コ）	委員	<p>関、被影響者との折衝の結果、Addendum p.3 の2段落目で明記の通り特に以下の要素を重視した代替案（Alternative 1 および2）の検討を行い、事業案（Alternative 1）選定に至りました。</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 私有地取得の最小化 ii. 資産への影響の最小化 iii. 人への影響の最小化 iv. 既存の樹木・生態系への影響の最小化 <p>メトロ事業の整備計画は回答 No.5 で示した通り、首都圏の開発計画を基に開発地区が選定された後に、開発予定地区の様々な制限要素を考慮して代替案検討が行われます。インドでは特に私有地取得や宗教施設・既存社会インフラ移設に時間を要して公共事業整備が遅れるため、技術的な制限要素に加えそれら制限要素を考慮して代替案の比較、事業案の最適化が行われます。このため、ご指摘のとおりわかりにくい部分があると推察しています。</p>
11.	Addendum EIA P.6-12	代替案も含め、地上部分と高架部分を明示してほしい。（コ）	寺原委員	No.11 説明資料に示しました。
12.	EIA Addendum P.6-7	線形の位置が道路の右側と左側であることの違いは何なのでしょう。（質）	米田委員	<p>道路の左右に特段の差はなく、周囲の土地利用状況や、路線を伸ばす方向を勘案して選択します。</p> <p>橋脚を道路の中央分離帯に設置できるため、道路中心に建設するのが一般的ですが、周辺の建物や土地の利用状況によって道路の端部にすることがあります。</p>
13.	EIA Addendum P.6-11	Comparison of Alternatives でいずれも選択した代替案は it will serve for more people とありますが、これはどういう理由によるものなのでしょう。（質）	米田委員	「it will serve for more people」の意味は、多くの人を運べるという直接的な意味もありますが、社会経済面や環境社会配慮面の便益をより多くの人々に配分できるという意味を含んでいるものと考えます。
14.	EIA 7-11	3つの場所においてそれぞれの路線代替案の比較結果を説明する文中に It will serve for more people というのが繰り返し登場しますが、これはより多くの客を運べるということですか。（質）	石田委員	<p>路線や駅位置を工夫することで用地取得や住民移転数を最小化でき、また人々に利用しやすい位置に駅があれば、他交通機関からの転換を促進させ、相対的に社会経済面や環境社会配慮面での便益をより高めることができるものと期待されます。</p> <p>上記の内容が分かりやすくなるように修正するよう実施機関に働きかけます。</p>
15.	EIA p75-7 EIA Addendum	Shah Alam Tomb のみ地下ではなく高架で回避した理由はなぜでしょうか。この路線はすべて高架で、ここだけ地下は不効率だからでしょうか。それとも	米田委員	当該箇所をトンネルとすれば、線路勾配を限度以内に収めるためには、ヤムナ川をトンネルでくぐることとなります。これは技術的にも工事費の面からも難しくなります。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	P.6-7	技術的理由でしょうか。（質）		
16.	EIA の Addendum 補足文書・6P 以下	フェーズ IV に関する代替案比較は路線の区間毎、項目ごとに実施され、それぞれが 3 案の中から最適案を選択している。しかし、2018 年 5 月の EIA 段階で既にルート選定に関わる代替案検討を行って 3 本に絞り、さらにその後も各種条件の比較衡量を行い、今回の代替案結果になったとのことだが、これら過去に検討された比較項目が、今回の代替案比較表の内容には十分反映されていないかに見えるが、理由には何かあるのか、また、点数での評価を行わない理由があるのでしょうか。（質）	作本委員	2018 年以前に行われた検討は、上位計画で正式に承認されたフェーズ IV の 6 路線の中から、予算等の制限から優先度の高い 3 路線を選定する事です。一方で、EIA（2020 年）で行った代替案検討は、JICA GL で求められる事項の検討を踏まえ各事業案の最適化（ルート選定）を目的とした代替案検討です。各路線に対する代替案検討の経緯は回答 No.10 で説明の通りです。比較には様々な方法があり、明確な基準尺度に基づき、客観的な分析により代替案検討が行われていると認識しております。
17.	EIA の Addendum 補足文書・6P 以下	代替案比較の各表の中で、影響を受ける構築物の数は比較され、必要な収用土地面積は記載され、既に予定の住民移転者数も明らかにされているのに、代替案比較の項目に住民移転者数を含めていないのは、何故か。なお、SIA の Addendum 5-9P の Table 6.4 以下の表においては、住民から、私有地を収用した場合の補償要求が多数提起されている点から見ても、移転者数を低く抑えるのは、大事な判断要素なのでないでしょうか。（質）	作本委員	代替案比較時点では、可能な範囲で定量的な比較、定量的な比較ができないものの重要な要素は定性的な比較を行っています（GL 別紙 1 基本的事項 2）。代替案比較の項目に住民移転者数が含まれていない理由は、代替案検討時には全ての代替案に対して土地・家屋調査等の詳細な調査はできないため、正確な移転者数を定量的に把握できないからです。一方で、建物や面積は衛星写真、地籍図等から定量的に推定が可能であるため、定量的な要素として使われています。
18.	EIA 7-11	高架になったり地下になったりする区間の理由が必ずしも明確でなかったり書いてなかったりしているようです。EIA26-28 ページにある路線図を用いて高架、地下区間をお示しいただきそれぞれそうなった理由を提示願えないでしょうか。（コ）	石田委員	高架・地下区間図示： No.11 説明資料に示しました。高架・地下区間となった理由：工事、換気施設や排水施設など、地下区間の方が高価となるため、高架区間を基本とします。ただし、用地制約、交差物、各種規制によっては、高架区間では高価または事業実施困難となる場合は地下区間を設けます。
19.	EIA Addendum 6-11、環境レビュー11	No of structure affected の中には文化遺産、宗教遺産、地域の人たちが日常用いている施設や祠などはどれぐらい含まれているのでしょうか。Structure affected という分類だけではその中身が見えてこないと思います。（コ）	石田委員	No.16 で回答の通り、代替案の検討は訪問調査を実施する前の既存情報をベースに比較検討が行われており、被影響施設の種類を分類する事ができませんでした。また、鉄道の設計基準の関係で、平面・縦断線形を細かく調整する事が困難であるため、重要な文化遺産や自然保護区等の開発禁止区域や重要な社会インフラを除き、原則的に鉄道施設が優先されます。そのため、No.10 で回答の通り、代替案検討時に

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				は私有地や被影響施設を極力回避する事が重要であるため、被影響施設数を定量的に把握して比較を行いました。
【スコーピングマトリクス】				
20.	EIA P7、41、44	振動も含めてください。Table 3.2にはあるが、Table 3.1にはない。モニタリングしないのか？ Phase 3 ではモニタリング対象としている。（コ）	寺原委員	Table 3.1 はベースライン調査項目を整理したもので振動のベースライン調査は実施されていません。Table 3.2 は事業のスコーピングマトリクスで、振動影響が想定されています。また、4章の環境影響評価（負）で影響が想定されたため、工事・供用時にそれぞれ緩和策、モニタリングが計画されております（Table 6.3 EMP、Table 7.1 工事中 EMoP、Table 7.2 供用時 EMoP）。
21.	EIA P44	Landscape が D となっているが、文化財的な景観のみならず、一般の市街の景観についても、検討してください。（コ）	寺原委員	本事業 3 路線の高架区間は主に既存幹線道路敷地内またはその周辺に設置されますが、景観に影響を与える場合は、景観に溶け込む配慮や市民に受け入れられるような配慮をするよう DMRC に申し入れます。
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
22.	EIA p.64, p.69	樹木の伐採本数について、EIA には 11,121 本とある。一方で、環境レビュー方針では 104,380 本とある。この差は何か。（質）	原嶋委員	EIA の 11,121 本は誤記で、EIA2020 補足文書で 10,438 本の伐採予定である事を確認しましたので実施機関に修正を依頼します。デリ特別区条例により、伐採本数の 10 倍の植樹が求められており、デリ開発公社（DDA）が所管する湿地帯の再生のために 104,380 本の植樹が行われる予定です。
23.	ER 方針 p.8	2)生態系の 3 ポツ目、「伐採対象樹木は 104,380 本が確認済」とありますが、EIA Addendum p.20 にある 10,438 の間違いではないでしょうか。また、EIAp.65 や p.69 では 11,121 本となっており、この数値に統一した方が良いのではないのでしょうか。（質）	米田委員	
24.	EIA 3、環境レビュー 8	伐採予定樹木の本数は 2 つの推定数があるようですがどちらがアップデートされたもののでしょうか。（質）	石田委員	
25.	EIA 改定 EIA, p.15	Table 5.6 の Impact due to project operation のうち、oil pollution とは何か。主に Depot で発生するのですか。これは作業上の問題ですか。（質）	原嶋委員	ご理解の通り、デポで行うメンテナンスの際に潤滑油等が土壌汚染や水質汚染を起こす可能性を示しております。本件では、新設のデポは無く、将来的に既存施設の改修によりメンテナンスを行う事が計画されており、既存施設で Phase III までと同様に適切な管理が継承されると考えており、モニタリグで確認する計画になっています。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
26.	EIA p.88, p.109-110 (改定 EIA, p.33)	地下部分における振動の影響が国際的な基準を超えてしまうことが予測されている。Sensitive building (structure)については特別の対応をとるようであるが、Sensitive building (structure)とは何で、具体的にどのように特定するのか、どのくらいの数あるのかを示してほしい。また、p.88では、トンネルの中心から 25 メートルとあるが、これに根拠があるのか (p.110 では、「アライメントの近くの…」とある)。(コ)	原嶋委員	Sensitive buildings の定義 : Schools, Hospitals, Religious Structures and Residential Buildings Sensitive buildings の特定 : 現地踏査を行い、高架セクションのアライメント中心線から約 20m 以内の該当施設を特定しております。2020 年 3 月時点で把握している数を No.26 説明資料に示しました。
27.	EIA P48	振動 : P4 では 1 インチ/秒とあるが、0.1 とか 0.5 の間違いではないか。P83 表 4.9 参照。(質)	寺原委員	DMRC へ再度確認したところ、p.4 のサマリーの記述は誤記で、EIA p.82 の表 4.8 が想定しうる振動評価結果です。最も強い振動で杭打機から 10m で 109VdB です。ご指摘の表 4.9 は、米国 FTA の振動に対する建物に対する安全基準で、05.-1.0 inch/s が建物の損傷の境界値とされています。 実施機関へ EIA p.4 の訂正を依頼します。
28.	EIA Addendum Annexure 4.1 の Annexure-3	ABWS の ESZ の図の凡例が読めません。もし、情報をお持ちでしたら、ご教授いただけませんか。ESZ は白破線でしょうか。黒や青の線は何でしょうか。赤や緑の意味も知りたいです。(質)	米田委員	ABWS の ESZ の図 (EIA Addendum 120 ページ目 ANNEXURE-II) は、環境森林気候変動省の ESZ 公示で、添付以上の詳細情報は実施機関も入手できていません。同公示によりますと、線の色による違いは以下の通りです。 白破線 : ESZ 境界 黒実線・曲線 : ESZ のガイドラインによって、ESZ が正式に決まる前に仮に設置された保護区境界から 10km の境界線 青実線 : 州境界 赤色 : 主に市街地等の土地利用 緑 : 主に緑地 黄緑・黄色斜線 : 保護区
29.	ER 方針 p.7	環境レビュー方針によれば、3 箇所 ABWS の ESZ の地上の変更を伴うということですが、それぞれの位置や状況を示す地図を作成いただくことは可能でしょうか。 また、地下の線形と ESZ との位置関係を示す図は可能でしょうか。(質)	米田委員	No.29 説明資料 1~3 に示しました。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
30.	EIA Addendum Annexure 4.1	Impact of the proposed Tughlakabad-Aerocity Metro Corridor on the Asola Bhatti Wildlife Sanctuary の 2 ページ目に ABWLS の地図がありますが、ABWLS、ESZ、Okhla Bird Sancturay と事業路線を図に描いて提示していただけますか。 （コ）	石田 委員	
31.	EIA p.88	2 段落目に既存のメトロの振動が書かれていますが、これは地上または高架の場合でしょうか。（質）	米田 委員	地下路線部分の振動を地上で計測した結果です。
32.	ER 方針 p.7 EIA Addendum p.54-57	ABWS の ESZ と事業対象地の位置関係、地下路線の深さや線形、地形や地質等によって野生動物への本事業の影響は変化すると考えられます。影響があるとすれば、主に振動や騒音によるものが予想されますが、ESZ だけでなく、ABWS にも及ぶかもしれません。それらの影響の有無や程度を、半年に 1 回の ESZ 調査で判断できるのでしょうか。この調査（パラメータが flora and fauna）はどのような内容を想定しているのでしょうか。ABWS 内の通常業務としての動植物観察（生態系モニタリング）があるのであれば、そうした機会に ESZ まで範囲を広げる等、建設中から供用後まで、日常的に異常の有無確認を意識するよう、Forest Department に説明、要請することはできないのでしょうか。（質）	米田 委員	文化遺産影響評価の一部として実施された、詳細な振動影響評価（2D および 3D）の結果、TBM を最も速く進めた場合でも、トンネル中心から 45m 超えた地上部での振動影響は想定されない事が確認されました。本事業と保護区境界が最も近い所で約 300m 離れており、最も振動影響が想定される工事中であっても重大な影響は殆ど無いと考えております。 現時点で想定されるパラメータは EIA Addendum 表 7.1、表 7.2 に整理されていますが、具体的な調査方法は、ABWS を管理するデリ特別区の森林局と DMRC が協議を続け、今後詳細が決められる予定です。本事業は ESZ 内の活動に対する許認可を必要とする事業では無いのですが、JICA の要請により ESZ 内の生態系調査を追加的に行う事となりました。 また、森林局は主に保護区内での禁止行為の監視、許可される活動の許認可申請書の監査と監督機関等（地区野生動物評議会）への監査報告を行っております。 振動や騒音等の影響についてはモニタリングを通じて評価し、影響がある場合は森林局と協議の上、しっかりと配慮がおこなれるよう実施機関に働きかけます。
33.	EIA Addendum 21	森林局がモニタリングするとのことですがもし影響が出ていることが判明したらどのような手段をとることになりますか。連絡するアドバイスするというは書いていますが、具体的に負の影響を緩和或いは消し去るためにどのような行為をすることになっているのでしょうか。（質）	石田 委員	
34.	ER 方針 p.7	(3)自然環境 1)保護区の 2 ポツ目、ABWS の記述の中で、「希少種は、～」とありますが、（希少種ではない）LC 種のみを挙げているので、「哺乳類では」	米田 委員	訂正いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		等に修正した方が良いと思います。（コ）		
35.	ER 方針 p7-8 EIA Addendum Annexure 3.6	Okhala Bird Sanctuary の鳥類の情報は、カテゴリーが IUCN レッドリストとすると、かなり古い情報とみられる（conservation dependent は 2001 年以降の評価では用いられていない）ので、バードライフインターナショナルの web(※1)等を参照して新しい内容に修正した方が良いと思います。 （コ） （※1） http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/okhla-bird-sanctuary-iba-india/details Summary タブの Key biodiversity の記述の最初の方には EIA と同様の記述がありますが、おそらく 2004 年の記述のままと思われます。	米田 委員	IUCN HP で 2001 年以降のカテゴリーをチェックした結果を No.35 説明資料に示しました。 ER 方針も変更をいたします。
36.	ER 方針 p8 EIA Addendum p.20、54	環境レビュー方針では代替植樹の「残りの約 6 万本の苗」は DMRC の敷地内で栽培するとありますが、これについて（EIA p.97 にはありますが、さしかえの）EIA Addendum 6.1.1 では DDA が栽培するように読めます。これらについても、管理、モニタリングの実施・監督責任を明確にし、環境管理計画及び環境モニタリング計画に含めることを、確認すること。（コ）	米田 委員	DMRC へ再度確認したところ、デリ特別区の公共事業を分担する行政機関として、DMRC に代わり DDA が全ての苗木栽培、植樹を行い、同じくデリ特別区の行政機関そして専門機関である森林局がそのモニタリングを行う予算措置、調整がされている事を確認しました。そのため、ER 方針の記述を訂正すると共に、EIA p.97 の訂正を依頼します。
37.	EIA Addendum 21	ESZ は surrounded by human settlements and utility infrastructure とあり、EIA 報告書の Annexure で風景写真が出てきます。ESZ は Modified habitat ではないという認識でしょうか。（質）	石田 委員	No.29 説明資料 2～3 に示した通り、3 カ所の内 2 カ所（説明資料 2）は Modified Habitat と言える状況ではありません。説明資料 2 右側から、1) TBM の昇降シャフト周辺は、変電所周辺は樹木、草木が無い土壌、2) トンネル部と高架をつなぐランプ区間は空軍住居の外壁と幹線道路の間の空き地でいずれも野生動物等の生息環境ではありません。 残りの 1 カ所周辺（説明資料 3 に示した Ignou 駅周辺）は、西北に伸びる緑地帯の南東端で、ESZ の一部が Modified Habitat である可能性

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				はあります。ただし、本事業で影響がある範囲は地下駅工事範囲（No.39 説明資料-2 で示された幹線道路および幹線道路沿いの緑地帯の一部のみ）のみであることから、生態系への影響は限定的であると考えております。
38.	EIA Addendum 21	地下だから影響が無いと書かれていますがどの程度の深度を通るものなのでしょうか。工事中には振動と騒音ともに影響は出ないと書かれてありますが、共用後の操業による振動などの影響はどうなのでしょうか。（質）	石田委員	表層からレールレベルの深度は、ESZ 東側の最も浅い点で 11m 程度、ESZ 西側・Ignou 地下駅周辺で 14m です。供用時の振動は、EIA p.88 para2 の記述によりますと過去のフェーズで 65-90VdB で、トンネル中心から水平距離で 25m 以内を供用時の振動影響範囲と考え、防震マット等への必要な対策を講じる事が検討されています。一方で、保護区までの最短距離が 300m で、同地点周辺の ESZ の状況（No.29 説明資料 2 および No.37 回答）を考慮すると、保護区への影響は想定されず、ESZ 内においても現状から、野生動物等への影響は殆ど無いと考えられます。
39.	EIA Addendum	ESZ とその下を通る予定の地下トンネルとトンネルの入り口と出口、地上の工事が予定されている三か所が分かる図をみせていただけないでしょうか。（コ）	石田委員	No.29 説明資料 2～3 および No.39 説明資料 1～2 に示しました。
【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）				
40.	EIA p.69 質問	駅舎の計画（設計）で、上下の移動があるようなので、身体障がい者への配慮は盛り込むべきではないか。（コ）	原嶋委員	Disabled Friendly Features として身体障害者への対策として車椅子用の斜路やトイレ、盲人用の黄色ブロック、地上からホームまでのエレベータ、車椅子対応の車両など、日本と同レベルの配慮がなされることとなっています。配慮の具体例は以下の通りです。 ✓ 車両のドア幅は 900mm、ホームとの隙間は 12mm 以下とする。 ✓ 車両には車椅子用のスペースを設ける。 ✓ 駅の斜路は勾配 1/20 以下、幅 1200mm 以上とする。 ✓ エレベータは車椅子が入れる大きさとし、操作ボタンは車椅子に座ったまま扱えるようにする。安全なドアの開閉速度とする。 ✓ トイレの表示を見やすくし、ユニセックストイレは 2200mmX2000mm 以上の寸法とする。
41.	EIA p.49	ヤナム川で本事業の橋脚が設置される地帯の河川・	原嶋	ヤムナ川東岸にはデリ特別区人口の約 25%が住み、ヤムナ川を渡る

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	p.115 改定 EIA p.39	河岸・河川敷の利用現状を知りたい。本事業により現状利用に変更はないか。商業・生活のための漁業は行われているのか。また、現在のヤナム川の渡河手段は、本事業によって影響を受けないのか。（質）	委員	既存の鉄道橋は、国鉄2本、メトロ4本、道路8本があります。本橋梁は、取水堰直下に作られる橋で、既存利用や流況に影響は想定されない事が、現地踏査および水理模型実験で確認されています。現状を説明する衛星写真を No.41 説明資料に示しました。 商業・生活のための漁業活動はありません。現在のヤムナ川の渡河手段は全て道路でその機能は維持され船渡しは行われていないため、渡河手段に影響はありません。
42.	EIA p.122 改定 EIA, p.47	Table 6.3 では文化遺産・文化財はアラインメント調整によって避けるとある。しかし、環境レビュー方針では、7箇所指定された歴史文化遺産の200メートル以内を通過し、規制を受ける。矛盾はないか。（質）	原嶋委員	提案事業の当初計画は、文化遺産・文化財の100m以内（原則開発禁止）を通過していましたが関係機関との調整の結果、文化遺産・文化財の100mを超え200m以内開発制限のある区域へアラインメントを変更しました。そのため、記述に矛盾は無いと考えます。
43.	EIA p.70-71	（今後の詳細設計で決める話かとは思いますが）Stations Planning で地下駅にはエスカレーターやエレベーターの記述がありますが、高架駅にはありません。想定していないのでしょうか。Ventilation では高架駅でも空調のある閉鎖的な駅を想定しているのでしょうか。Lighting で蛍光灯と書かれていますが、LEDの方が良いのではないのでしょうか。（質）	米田委員	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高架駅へのエスカレーター、エレベーター設置計画は基本的には地下駅と変わりません。昇降施設としては各プラットフォームにエレベーターとエスカレーターを各1基と階段2箇所以上を設けます。これら設備は、非常時における乗客の脱出も考慮して設計されています。 ✓ 高架駅の Ventilation の設置の有無、ある場合の理由 高架橋駅には換気システムはありません。空調システム（air-condition）としての部屋は設けられているところもあります。 ✓ Lighting は蛍光灯ではなく LED とする可能性について インドではメンテナンスにかかる人件費が安いため、電灯の交換回数が多くなる蛍光灯が経済的であるため蛍光灯を採用されていると推測されます。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
44.	モニタリング報告のタイミング	フェーズ3では、モニタリング報告に1年程度以上の遅れがある。（7月の114回全体会合より。）施工中を含め、DMRCによる迅速な報告が望まれる（コ）	寺原委員	EIA および RAP のモニタリング報告書につきまして、DMRC は4半期毎に JICA へ提出する計画がされており、EIA に関しては JICA HP でも公開予定です。DMRC の HP での情報公開頻度につきまして、極力遅延なく公開するよう要請し、審査で確認をいたします。
45.	RAP モニタリング結果	フェーズ3では、RAP モニタリング結果の JICA 公開について、インド国政府の了解が得られていない。（コ）	寺原委員	DMRC が内部的に行う RAP モニタリングは、毎月まとめる計画となっています。JICA への報告は4半期毎となる予定ですが、その公開に関し引き続き協議を行い、JICA HP での公開について審査で確認

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				をいたします。
46.	EIA Addendum p.64-71	トンネル掘削工事の安全を希望する意見が複数ありますが、過去に事故等あったのでしょうか。（質）	米田委員	<p>実施機関へのヒアリングによると、トンネル工事への懸念が伝えられたのは、RK Ashram-Janakpuri 線沿線の住民で、古い建築物である事が主な原因のようです。そのため、同地区周辺の工事の際は建築物の強度や安全性を事前に評価し、事前に必要な補強を行うなど、特に注意をして工事を進める計画です。</p> <p>なお、デリーでは過去にトンネル事故はありませんが、2017年4月にチェンナイメトロでトンネル陥没事故が発生しています。DMCRは過去に工事の安全管理に最も重点を置いて監理を行なっており、本事業のコントラクターに対してもトンネル工事中は常に地表と沿線建物の沈下、変状を計測して、危険を事前に察知するよう義務付けています。</p>
47.	EIA Addendum p.68	下から 2 つめの質疑で、The station should be constructed on the road というのはどういう意味でしょうか。高架や地下ではなく地上に、という意味でしょうか。（質）	米田委員	本事業の殆どの駅は、既存道路沿いに計画されており、高架の場合に道路脇の私有地を取得する事無く既存道路上の高架駅を建設するように要望をするとの意です。
48.	EIA Addendum p.69-71	女性専用車が現在 1 両とありますが、これは現在運用中のメトロのことでしょうか。それとも、現在の計画では 6 両中 1 両が専用車ということでしょうか。女性専用は終日でしょうか。（質）	米田委員	現在運用中のメトロには、終日女性専用車両が設けられており、Phase4 となる本事業でも同様に全ての運行車両の内 1 車両を終日女性専用車両として運行する計画です。
49.	EIA Addendum p.71	2 つめの質疑にある FOT とは何でしょうか。（質）	米田委員	Foot over bridge (FOB) の間違いです。修正を依頼します。FOB は歩道橋等の迂回路です。
50.	EIA Addendum p.69-71	工事中の渋滞や歩行の不便等の懸念が多く、過去の事例で問題であったのだらうと推測します。本フェーズではより良く対応できるという新規の対策、仕組み、意思等はあるのでしょうか。（質）	米田委員	本事業では、コントラクターの施工計画に応じて、被影響地域の自治会、被影響者、被影響事業者、交通警察等と入念な協議を通じて迂回路計画や通勤通学への影響を最小化する工事時間の調整をするよう、コントラクターへ求める計画です。特に渋滞影響が予想される交差点間では、夜間施工による交通量の少ない時間帯の施工や、Cut&Cover 区間では覆工板を設け、蓋をすることにより施工部の上部を通行可能にするなど、技術的には対応が可能で、必要に応じた対策が考えられます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
51.	SIA6 章に対する Addendum 補足文書、3P、2P	フォーカス・グループ討議（FGDs）が、10-12 人の参加規模で、多数回、開催されたとあり、きめ細やかな協議が社会各層との間で実施されたと理解できる。ただ、2013 年以降の各 FGDs 結果（Table 6-1）から見ると、女性参加者は約 1-2 名と少なく、2019 年段階の FGDs への参加者数も 8-10 名程度と少ない。また、2020 年に各地で行われた（Table 6.3）住民協議でも、女性の参加者数が少ない。インドでの女性へ協議参加支援や参加手法の開発を含めた検討が必要であろうが、インドのこの地域での女性の社会参加を阻む理由には、どのような社会的背景があると考えられるのでしょうか。また、2P の 6.3 には、女性参加を募るために、積極的努力が払われたとあるが、どのような内容を具体的に指しているのか、文中で、説明が欲しい。（質）	作本委員	SIA p.27 表 2.2 で示す通り、本事業で影響を受ける施設数 70 のうち、住宅 5、商業施設兼商業施設 3、トイレ・宗教施設等の共用施設 11 に対し、商業施設が 51 で圧倒的に多く影響を受けます。それら商業施設の所有者、運営主体 ⁶ は殆どが男性であるため、被影響者や商業組合等の代表者が殆ど男性であった点が主な理由です。また、女性が集団の中で自己主張する事は少しずつ増えていますが、文化的、宗教的に、被影響地域では未だに一般的では無いため少なかった可能性があります。上記背景から、FGD の事前調整の際には、積極的な女性参加を関係者に求めましたが、結果として参加が少なかったのが事実です。女性の意見を積極的に聞くために、訪問調査の際に極力 1 対 1 で被影響世帯を代表する女性からヒアリングを行い、2020 年に行われた集会形式の説明会への参加を促しています。この点を環境レビュー方針に追記します。
52.	Addendum Public Consultation p3～	女性の参加人数が少ない（参加者の 1 割程度）のですがその理由は何でしょうか。少ないながらも参加した女性は意見を言えたのでしょうか、またその意見はどのような意見だったのでしょうか。（質）	石田委員	
53.	SIA6 章に対する Addendum 補足文書、1p	住民協議は、コリドー沿いの Resident Welfare Associations (RWA) and Shopkeepers Association (SA)との協議により実施されるとあるが、これらはどのような性格の団体ですか。（質）	作本委員	RWA：実施機関の説明によりますと、地域に根ざした自治会という位置付けで、投票で自治会代表、秘書官、経理担当が選ばれており、被影響者の声を代弁する団体と考えられます。SA：地域の商工会に相当するもので、選挙で SA 代表、や運営者が決められており、被影響事業者の声を代弁する団体と考えられます。
54.	SIA6 章に対する Addendum 補足文書、2P	SIA 関連の住民協議時間は平均 1 時間ほどであったとされるが、かなり短い協議時間だったのではないかと。何か理由が考えられますか。（質）	作本委員	メトロ事業は過去 20 年に渡り市民生活溶け込んでおり、被影響者の殆どが既存メトロの利用者です。そのため、事業影響は容易に理解され、説明に時間を要さない事から、1 時間程度の協議で十分な質疑応答が可能だったようです。また、集会形式では EIA、SIA で各 1 時間

⁶ 金銭受け渡しを伴う商業施設は特に危険な場所であり、特にデリ地区は特に女性への暴行が多いため、商業運営者は男性が圧倒的に多い。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
55.	Addendum Public Consultation p2	平均すると各ステークホルダー協議の時間は1時間であった、と書いてありますが同国ではそれが普通なのでしょうか。（質）	石田委員	の時間配分がされ、環境に関する質疑応答も十分時間が確保されました。参加者の関心はもっぱら補償、移転後の商業継続であったため、1時間程度で十分なQ&Aが可能であったようです。
56.	SIA6章に対するAddendum補足文書、10P	住民移転計画の協議において補償や支援等の契約を行うと記載されている（Consultations during resettlement plan implementation will involve agreements on compensation and assistance options……）。ただし、恐らくは、その実施後になるうが、「補償と支援が提供された際に、住民協議をさらに実施予定」と記載しているが、改めて住民協議を行う意味はどこにあるのですか（Another round of consultation will occur when compensation and assistance are provided.）。（質）	作本委員	補償や支援は、補償制度に基づき画一的に行われますが、被影響世帯の生計回復状況はおのおの異なるため、補償と支援後のフォローアップのために行う協議は非常に重要です。その結果、必要に応じた追加措置が検討され、確実に生計回復を支援する体制が取られています。
57.	環境レビュー一、4P	環境レビューでは、住民協議の実施方法に関して、EIAとSIAが合同のフォーカス・グループで討議されたとの記載があるが、議事内容から見る限り、大気汚染の項目が若干登場するものの、協議事項の大半は社会的・経済的な影響に関する内容だったと見られる。住民側はこの方法がEIAとSIAを兼ねたものとの理解をしていたのでしょうか。（質）	作本委員	実施機関の説明によりますと、EIAとSIAの説明は明確に分けて行っており、一つの会で双方を兼ねたものと理解をしていたようです。なお、EIAには環境に焦点を絞った情報を抽出、SIAには用地取得・移転に焦点を絞った情報を抽出して整理がされております。ただし、被影響者の大多数が商業施設への影響者であるため、参加者の関心は主に補償および移転後の商業継続に集中しました。そのような傾向は、他事業でも同様で、EIA単独の説明会をしても、殆どの場合は補償条件、移転時期、生計回復支援等に議論が集中します。
58.	環境レビュー一、4P	環境レビューには、住民協議会場に参加の少なかった女性の意見は、センサス調査を行ったことで把握できたと記述されているが、センサス調査が補完的な意味で役立つ点は理解できるが、この方法による調査方法が十分な把握にとって有効であったかどうかについては、今後の検証が欲しい。（コ）	作本委員	No.51で回答の通り、地域の代表者に女性が少なかったり、宗教的、文化的に公衆の中で女性が意見を述べる事に躊躇する傾向があるため、訪問調査の際に世帯を代表する女性に個別にヒアリングを行い、意見聴取を行っています。そのため、女性の意見を把握するための十分な配慮がされた結果がEIA、SIAに反映されていると理解しております。
59.	Addendum Public Consultation p9~	本文と添付（現地の報告書のフォトコピー）に現場の街風景写真が添えてあるのはとても有難いです。現場の感じが少しだけですが伝わります。	石田委員	コメントいただきありがとうございます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
60.	Addendum Public Consultation p9～	街並みとお店の外観が拝見できる一方で、列車が描かれたバーナーを人々に見せるのはどのような効果を狙ったことなのでしょう。（質）	石田委員	No.53 で回答の通り、被影響者は既設 Metro 事業に普段から接しており慣れ親しんでいるため、Metro の絵を見せる事で容易に興味を引く事ができたからです。
61.	Addendum Public Consultation p10～	ここでの green view とは、デリーの街路樹のことなのでしょう。（質）	石田委員	街路樹を含めた、デリの緑化と言う意味です。
62.	Addendum Public Consultation p10～	It is evident で始まる文章では、社会調査の結果としてデリーの住民は metro rail に反対していない、と書かれていますが、その根拠或いは調査結果を少しここで書く、或いは引用を示すことが必要ではないのでしょうか。（コ）	石田委員	実施機関へ確認した所、議事概要で整理の通り 2 回の FGD および 1 回の集会形式の SIA 説明会では、駅やアライメント位置の変更、高架から地下への縦断線形の変更要求等はあったものの、事業そのものに対する反対意見は出されていない事を根拠としております。また、No.53 で回答の通り、被影響者は過去 20 年にわたり、既設 Metro 事業を経験し、その利便性や事業が与える様々な便益を十分に理解し、事業への高い期待を説明会や訪問調査で表明しております。これらの点は協議サマリーに記載されています。
63.	Addendum Public Consultation p3～	Initial design stage と Final design stage では 8 名から 12 名の参加者数ですが、この少ない人数で影響を受ける人たちの意見を代表できたのでしょうか。参加者はどのようにして選ばれたのでしょうか。（質）	石田委員	回答 No.51-53 で回答の通り、FGD は被影響者の代表者を選別して意見聴取を行っており、被影響世帯数 54 を代表する意見聴取が可能であったと理解しております。代表者の選定は予備調査で RWA や SA を訪問して代表の選考を依頼した上で、FGD を実施しています。
64.	Addendum Public Consultation p4～	Final design stage での主要なファインディング（表）が掲載されていないように思えるのですが。（質）	石田委員	EIA Addendum では表 9.5 に、SIA Addendum では表 6.5 に Final Design ステージの議事概要が整理されています。
65.	Addendum Public Consultation p3～	FGD について。各回 10 名から 12 名の参加者数ですが、参加者は 4 種類のカテゴリーから参加されているようです。その人たち全員（10 から 12 名）が一緒になって議論（ディスカッション）したということなのでしょう。（質）	石田委員	被影響地域によって、住宅地区、商業地区等の特色があるため、予備調査において被影響者の特色を考慮して RWA や SA へ相談の上、参加者の選定を依頼し FGD が行われました。 DMRC はこれまでの事業実施経験から、参加者がより意見を言いやすい環境で協議を行うために FGD によって意見聴取を行っており、意味のある議論ができる環境の下、議論が行われたと理解しております。 なお被影響住民に指定部族・指定カーストの住民が含まれていた

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				め、FGD とは別に意見が言いやすいように個別にヒアリングを行い、意見聴取を行っています。
66.	Addendum Public Consultation p4～	女性の参加者数はどのくらいあったのでしょうか。（質）	石田委員	参加者概要表をみますと、以下のように記録されています。 2013年 FGD：1-2名（10-12名の参加者中） 2019年 FGD：1-2名（10-12名の参加者中） 2020年説明会：0/20、5/80、0/25、3/30、10/50、6/20名（女性人数/全参加者数）
67.	Annex 6.2. P6、157	FGD での主要なファインディングと添付のミニッツの関連が分かりづらいです。（質）	石田委員	実施機関へ確認したところ、ミニッツは時系列で概ね各個人の Q&A が記録されております。主要ファインディングの表では、同様に各個人で整理されていますが、質問をできる範囲で分類しているため、他でカバーされている場合は必ずしも 1 対 1 で整理は行なっていないようです。
68.	Addendum Public Consultation p7～	主要なファインディングの表（Table 6.5）では、具体的に回答がなされている場合が多いですが中にはそっけない返答ぶりもあります。そのそっけない回答で質問者は納得されたのでしょうか。Public consultation は利害関係者の事業への理解を促進することにも有ると思うのですがそのような回答ではその目的を果たすのは難しそうです。（質・コ）	石田委員	回答 No.67 で説明の通り、ファインディングの表は、Q&A の主な点を整理した結果となっており、DMRC の回答に対して理解を得られなかったケースは殆どなかったと実施機関から報告を得ております。
【その他】				
69.	ER 方針 p.5	2 行目以降の 1 文は p.4 の 7) 実施体制の最初の文章と同じ内容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。p5 の「本事業実施のため～（中略）～予算案に含まれている。」を削除します。
70.	ER 方針 p.7	下から 8 行目、「(important Bird Areas)」の後に「の一つ」を挿入した方が良いと思います。（コ）	米田委員	訂正します。
71.	ER 方針 p.7	1) 保護区の 2 ポツ目 4 行目最後及び、ページの下から 6 行目最後の「常駐」は resident を訳したものと思いますが、日本語では「留鳥」とした方が良いと思います。（コ）	米田委員	訂正します。
72.	ER 方針 p.11	7) 文化遺産の最後の行、「評価所」は「評価書」と理解して良いでしょうか。（質）	米田委員	ご理解の通りです。訂正します。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
73.	EIA Addendum 53P-57P、 EIA 報告書 19P	モニタリングの実施について、環境レビューが追加確認事項として指摘するように、工事中と供与後の段階において、水質、大気質、騒音振動、感興衛生・廃棄物処理、生態系と再植林、労働者の衛生と安全、河床洗掘（Riverbed scouring）・河岸浸食等の項目を取り上げ、モニタリング項目を整理し、特に、供与後のモニタリングの実施を、デリー・メトロ監督下の NAB が認証する外部機関により、実施させている。モニタリング・フォームの作成とモニタリング結果公表の実施について、是非、JICA のご尽力を期待したい。また、今回のこの方式が有効だった場合には、将来の他国の場合にも当てはめていただくことを、希望したい。（コ）	作本 委員	モニタリングに関してのご指摘については DMRC に審査において改めて協議し、対応を協議いたします。この方式の有効性については、各国によって状況が異なるため、一概に適用することは難しいと思いますが、今回の事例を参考として検討して参りたいと存じます。