



JICA (PC) 第 9- 27003 号

平成19年 9月27日

環境社会配慮審査会

委員長 村山 武彦 殿

独立行政法人 国際協力機構

理事 黒木 雅文



### 環境社会配慮審査会への諮問について

JICA 環境社会配慮ガイドライン2.4の規定に基づき下記事項につき諮問いたします。

#### 記

1. 件名

諮問第5号「インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査」

2. 諮問事項

インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査にかかる  
ドラフト・ファイナル・レポート

3. 資料・報告書

「インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査」ドラフト・ファイナル・レポート要旨、環境社会配慮（I E Eレベル）、環境社会配慮（E I Aレベル）E I Aレポート（ドラフト）及び環境社会配慮調査にかかる添付資料

以上

## インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査にかかる答申

平成20年3月31日

独立行政法人 国際協力機構  
理事 黒木 雅文 殿

環境社会配慮審査会  
委員長 村山 武彦

### 諮問第5号に対する答申について

環境社会配慮ガイドライン2.4の規定に基づき、諮問第5号「インド国幹線貨物鉄道輸送強化計画調査」（開発調査）のドラフト・ファイナル・レポート案について、別紙のとおり答申いたします。

答申内容を協力事業に反映するよう、お取り計らい下さい。

本ドラフト・ファイナル・レポート（DF/R）段階の答申は、DF/Rの全文が出揃い、また重要な環境社会配慮文書である、環境影響評価、住民移転計画が揃って行われるべきものであると考えられますが、答申検討段階においては、DF/R全体の要旨、DF/Rの環境社会配慮部分と、対象となる37のDistrictのうち、2つのDistrict（Chandauli, Banas Kantha）のEnvironment and Social Impact Mitigation Measures Study（ESIMMS）報告書（住民移転計画を含む）が提供されたのみで、本審査はこれらの文書をもとに実施したものです。

ただし、本調査のように相当数の文書からなる調査報告に対する審査のあり方や、IEEレベルでの調査とF/Sに対応したEIAレベルでの調査、相手国によるFLSが同時に進行しており、こうした調査に対する審査には課題が残ったとする意見が委員からありましたので、今後検討する必要があることを申し添えます。

以上

## (調査全体)

## 1. 本調査に関する全般的な意見として、以下のものがあつた。

(1) 2004年4月から施行されている環境社会配慮ガイドラインは、本来の理念である計画段階での環境社会配慮や SEA(戦略的環境アセスメント)も視野に入れた、丁寧かつ慎重な開発調査などの実施を求めている。そのことを踏まえ、「国際機関が実施する上で求められる品質の F/S を行う」ことが本調査の方法を紹介した配布資料においても記述されている。

しかし、一方で「インド側の Final Location Survey (FLS)の進捗が遅れ、現時点では2007年12月に完了の予定に変更となった。これに対応すべく、調査団としては2007年5月よりガイドライン・デザインを実施することとし、・・・新たな迂回路の提案を中心に実施し、当初予定通り2007年10月に調査を完了させる予定である。」としている。

これらの記述は、以下の点で疑問がある。すなわち、本件協力の目的として記述されているように、「円借款を含めた国際援助機関の案件審査に十分な内容の事業計画(F/S)を作成する」ために、日本のODAによる開発調査としては、本件は最大規模であり環境社会配慮の重要性も考慮して、本来マスタープランとしてSEAの概念を導入し、事業アセスメントではなく、時間がかかったとしても丁寧なより上位のレベルの戦略的環境アセスメントを実施するよう相手国関係者に説明していく努力が不可欠といえる。この点に関する十分な検討が必要である。

また、迂回路については環境社会配慮上重要な事項の一つであるが、「迂回路区間についてはマイナーなルート修正を行えば、全ての迂回区間で大規模な住民移転の発生は避けられるものと判断された。」とする一方、「基本設計ができないまま、ステークホルダー会議を実施した District がいくつかある。・・・上記のことから JICA 調査(団)終了後も基本的な設計内容が大きく変更される区間は多いと考えられる。」としている。この点を解決することが「円借款を含めた国際援助機関の案件審査に十分な内容の事業計画(F/S)を作成する。」ためには必須と考えられる。

これらのことから、本件開発調査の状況ではこれらの矛盾点を解決しない限り、国際援助機関が自らの環境社会配慮ガイドラインに照ら

し合わせて、環境社会配慮に関して審査できうるような調査計画内容とその結果になりえないものとする。

- (2) EIA では2つ以上の季節で現地調査することが一般的であるので、IEE レベルの調査はあるものの、この観点から、EIA レベルの調査期間が限定されている本調査をEIA とは言い難いとも言えるが、調査内容、実施方法の如何により「EIA レベル」という意見もあった。

#### (調査期間)

#### 2. 調査期間に関して、次の指摘がある。

- (1) 鉄道総延長 2,800km という調査対象規模に比較して、調査期間が18ヶ月と短期間である。
- (2) 本体事業（鉄道）の性格から、Natural Environment のEIM(Environmental Impact Matrix)は、概ねD (Negligible impact)、E (No impact)であり、この点から調査期間が調査内容の精度を支配する要素は低く、本件においてF/S対象事業の規模の大小と調査期間の長短が、環境社会配慮調査のJICAガイドラインへの適合・不適合を決定づけるものでないという考えもある。
- (3) 特に自然環境及び環境汚染面に関して、現況・対策調査及び軽減措置の検討、環境管理計画・モニタリング計画等について、調査対象規模に比較して調査期間が不足しており、このため調査頻度、調査方法等が、第1期-A整備事業区間（西回廊918km、東回廊710km）においては本答申に挙げる課題を残しつつも調査が行われてきた。一方、第1期-A整備事業区間以外の区間は概括的内容にとどまっている。
- (4) 融資審査を考慮した調査スケジュールとなっている。
- (5) EIA レベルの環境社会配慮調査が行われた期間（2007年5月～9月半ばの4ヶ月半）は、本調査の限界を示す上で重要な情報であるため、報告書に明記すべきである。

#### (調査の十分性)

#### 3. 提供された文書に記載された内容から判断する限り、本調査は以下のような観点から事業実施の可能性を検討するうえで行われる環境社会配慮面の調査が具備すべき基本的な情報が十分でないものと考えられる。

- (1) 住民移転計画の作成支援の観点からは、不法占有者を含む被影響世

帯 (PAF) を「目視による暫定的な数」により把握するに留まり、Right of Way (ROW) に基づく正確な数の把握に至っていないこと。

- (2) 移転対象者以外の被影響住民の特定および社会経済調査が十分に行われていないと考えられること。
- (3) 自然環境面の調査期間・調査時期に関し、本来は四季を通じて現況把握調査を実施し、とくに野生生物保護地区や保全林等の近傍の一部区間では実地踏査を実施し、自然環境のより正確で精密な現況把握に努め、そのようなデータを元に、事業計画による影響予測・評価を行うべきである。

それに対し、本調査では、既存文献情報を元に、衛星データ、ビデオ画像等による画像情報を中心に把握を行っているが、上記のような調査方法等の設定の結果、現況把握に関して具体的な生物種の存在等についての調査データの記載がみられない。 →17-22 に関連

- (4) 影響予測に係る以下の実測調査

- ① 数百から千施設以上あるとされる騒音・振動に対する Sensibility Receptor (SR) への影響を 60 に限定して行い、また一般の家屋や民間施設に対する影響は今後の課題としたこと。

騒音・振動は、とくに地域性や個別性（具体的な建物の存在や構造物の存在に左右される）によるところが大きく、現況把握データにより、適正な予測評価を行うことには限界があり、またその予測評価に基づき立案される環境保全対策（環境緩和対策）も適切さを損なうことになる。 →24-28 に関連

- ② 西回廊において本調査が前提としている電化が実施されないという懸念があり、それに対応した大気汚染に関する調査が実施されていないこと。 →32 に関連
- ③ 橋梁建設を念頭に置いた水質・土壌の実測調査がなされていないこと →29 に関連

- (5) 調査対象地区が極めて多い上に、住民移転をできるだけ最小化する目的で進められた都市部周辺等の地域における迂回路の検討が、環境社会配慮のための調査と並行して進んだため、環境社会面の調査や地域住民との協議が十分に行われていない場合があること。 →35 に関連

- (6) 今後必要とされる調査として、環境社会配慮のための調査を行う前

提となる技術的な見直しや路線の線形変更が主として挙げられていること。 →48 に関連

また、提供された文書から得られる調査結果の内容から、現時点で考える限り、少なくとも以下の点から適切な環境社会配慮を実施することが困難である。

- (7) 上記のように、調査内容に十分でない点がみられ、現時点で得られる情報だけでは不確実な部分が多い。
- (8) 本調査において住民移転をできるだけ最小化するために都市部周辺等の地域における迂回路の検討が、環境社会配慮のための調査と並行して進んだために、環境面や社会面の十分な調査が行われていない場合がある。特に、優先的に事業を進める第1期-A事業の地域においても、迂回路のルート選定をめぐって、参加者の9割が本事業に反対し、極めて強く抵抗している地域がある。
- (9) 新線の操業による騒音・振動がほとんどの地域で一般環境における環境基準値を越えると予測されているのに対して、具体的な方策は今後の検討課題となっている。
- (10) DF/R 本体では住民移転計画の内容がフレームワークの策定に向けた検討に留まっており、提供された2つの District の ESIMMS 報告書において、相手国の National Resettlement Policy (NRP) を適切な水準導くための具体的な内容が読み取れない。

#### (ルートの選定)

4. 住民移転等の影響の回避・最小化の検討の内容、移転規模の算定方法を示すべきである。
5. 「ルート線形も含めて概略設計は FLS (Final Location Survey) と並行して RITES 社が実施中の状況であり、その成果が提出されるのは本年10月以降になる」とあるが、①第1期-A整備事業区間においては下記に挙げる課題を残しつつも調査が進んでいる一方、それ以外の区間は FLS が終わっていないうちの調査であるということ、②現在、最終決定に至っていないルートについて明記し、検討を行った環境社会影響と、ルート線形が決まるまでは検討ができない環境社会影響、③ガイドライン・デザインと FLS の違い、について記載すべきである。

(施設・整備概略設計)

6. 施設・設備概略設計に関して、新規の車両基地について書かれているが、建設用地は特定されているのかが不明であるため、記載すべきである。

(社会環境調査)

7. 社会経済調査に関して、「オン・サイト・サンプリング」による10%抽出の詳細な方法と、この調査の実施により得られた結果を記載すべきである。10%の抽出により行ったことは、傾向を確認するに留まったことになる。また、現状では移転世帯数や移転家屋の状況のみの記載に留まっており、この点については、ESIMMS 報告書にも記載に差があるため、Banas Kantha District のEIA 報告書で記載されているレベルに他の District 報告書も併せるべきである。
8. 住民移転を最小化することを目的として設定された迂回路により、周辺地域の農地を取得する必要があるが出てきているが、地区によっては明確な取得量が示されていない（これらは、Ahmedabad, Palanpur, Ajmer, Kanpur, Etawah, Aligarh の各迂回路を含む）。これらに関する情報を整理し、記載すべきである。
9. 用地取得等の問題点が、第1期-B事業区域、第2期区域の中での回避・最小化で対処可能であることを記載すべきである。
10. 本事業計画による開発行為を抽出し、この行為項目と公害項目のインパクトのマトリックスを記載しているが、社会環境においても同様の整理を行うべきである。

(住民移転)

11. 移転を要する家屋には、民間の住宅のみならず、商業施設、地方空港のほか、学校、病院、寺院、養護施設などSR (Sensitive Receptor)が含まれている。また、農地の取得に伴う影響世帯もある。これらについては、区間ごとに表を作成するよう努めるべきである。
12. 補償対象となる家屋数や人口の把握は行われているようであるが、インドでは立ち退きなどに対する政府の補償が低階層の人たちには届きにくいこと

もあると聞く。事業対象地域における、今までの公共事業での事例を踏まえて、対策を提言するべきである。

13. 不法占有者の数が住民移転数に含まれていないため、暗黙のうちに移転住民という語句が合法的な移転住民を示すものという誤解を受ける。このため、不法占有者も含めた合計の移転戸数を示した上で、内数として、合法住民の数と不法住民の数を示すべきである。
14. 報告書内で「影響を受ける」と「移転対象となる」という表現が混在している。これらの表現の違いを明確にするとともに、もし同義であれば、表現を統一することが必要である。
15. 「政府査定価格」と「再取得価格調査による市場価格」との乖離にかかる記載について、内容を明確に記載するとともに、「投機的な市場価格の取り扱い」に関する記載との整合性を図る必要がある。
16. 不法占有者に対する土地権利の提供の具体的な土地面積の数値（75 m<sup>2</sup>まで）の根拠を示すとともに、提供された ESIMMS 報告書との関連から、本軽減措置の内容のうち、NRP（National Resettlement Policy）で規定していることと、本調査で提案しようとしていることとの区別を明確にすべきである。

（自然環境調査）

17. 本調査は、限定された期間内で行った調査であり、自然環境の現況把握については季節変化等の把握が十分ではないことを考慮すべきである。
18. 調査対象地域内で「絶滅危惧種はいない」とのことだが、生物多様性の保全の観点からは絶滅だけが問題ではなく、一般種を含む生態系を損なわないかについても記載すべきである。また、Vasai Road-Vadodara 間で絶滅危惧種はいないと判断しているが、その根拠となる調査の内容について、記載する必要がある。
19. 盛土工事に際して、「移動性動物」のための「コリドー」が必要であることを提言すべきである。



20. 野生生物保護区の近傍に計画路線があるので、動物種の移動ルートへの影響、種の隔離を生ぜしめる恐れについて記載すべきである。また、自然環境上の Sensitive Area として Barlam Ambaji 野生生物保護区が挙げられているが、この保護区を迂回するルートに変更されたこととの関係を整理するとともに、それ以外の保全林や保護林、河川などが全区間に点在している状況を記載すべきである。さらに、保全林や保護林ではなくても、自然林などの自然生態系を通過する箇所があるのであれば、それについて記載すべきである。
21. 調査対象地域にかかる事業沿線の自然環境の特徴と影響概要を記載すべきである。また、既存の区間では騒音、振動、水質等の現況も記載すべきである。
22. Boisar 保全林内で、伐採が必要となる樹木の有無ならびに存在する場合の数を記載すべきである。また、迂回区間における、「Sanjay Gandhi 国立公園があり公園への影響評価と併せて線形の検討が必要」という点について、今後の課題の中に明記すべきである。
23. インパクトマトリックスを検討する際に必要となる事業の内容や開発行為の項目について、「DFC プロジェクトに伴う開発行為」と同様の記載を追加することが望ましい。また、インパクトマトリックスに、影響が正か負かを示す+/-が明記されていないので、追記すべきである。さらに、樹木の伐採が相当数に上ることから、「Fauna, Flora and Biodiversity」の項目については、基本的に B 評価を与えるのが適切と考える。カンプール-クルジャ間のインパクトマトリックスで、「Protected Areas, Natural/ecological Reserves and Sanctuaries」の項目の評価を E としているが、Fisher 保護区への影響を考慮しておらず、訂正すべきである。

(環境汚染調査)

24. 区間ごとの公害の現況と影響予測・評価に関して、「線路に近接して学校、病院等の施設や住宅がある場合、貨物列車の騒音・振動の影響が予想される」との記述が複数の区間で見受けられるが、これは線路周辺の土地利用状況が把握されていないことを示しており、このような状況で貨物新線の影響予測ならびに評価を適切に行うことは困難な面があると判断される。この点は今後の課題として詳細を記載すべきである。

25. 騒音・振動に対する Sensitive Receptor (SR) への影響に関して、「SR は対象区間の鉄道沿線には数百ないし千施設以上が分布すると想定される」とされる中から 60 箇所を絞って調査を行ったこと、影響予測を SR に限定し一般家屋や民間施設に対する影響は今後の課題とした、という限界がある。これらの限界を明確にし、追加して行うべき調査の内容を今後の課題内に整理すべきである。
26. 騒音・振動の予測・評価手法の検討に関して、経験式を求めるために対象とした 15 地点の選定方法と特性を明確にする必要がある。また、騒音・振動の予測・評価に関して、条件設定として与えている約 5 分に 1 本は、24 時間均等にした場合であり、夜間の走行を少なめにするすれば、昼間はさらに頻度が上がるため、騒音・振動のレベルは上昇する可能性があることを明記すべきである。また、配慮の要否を検討するために騒音、振動についての定量的な目標値を設定することが望ましい。特に騒音については既に環境基準を上回っている地点が多いことが予想されるという事情もあり、考え方の整理とともに一応の目標値の設定が必要である。
27. 騒音・振動の予測・評価結果に対して、「並行区間で貨物新線による鉄道騒音の寄与が大きい SR では、運行速度の調整、防音壁、路線変更、もしくは移転などの配慮も検討されるべきであろう。」という記述は、事業実施の可能性を検討するために、より具体的な軽減策を検討する必要がある。
28. SR 以外の家屋への影響に関して、本調査において対象としなかったことの妥当性について記載すべきである。また、移転世帯とはならないが線路近隣に居住することになる世帯への影響に関する調査について、今後の課題の中で取り上げるべきである。
29. 橋梁建設を念頭に置いた水質・土壌の実測調査がなされていない点は、今後の課題とすべきである。
30. 環境影響軽減措置に関して、環境汚染の項目（大気、水質、廃棄物、騒音・振動）の記述は一般的な対策手法の提示となっているが、地域性のある項目（例えば、騒音・振動、水質）は、できるだけ地域の実情を踏まえた記載とすべきである。

31. 温暖化ガスに関して、本事業計画が温暖化に及ぼす影響（エネルギー消費量の減少、地球温暖化ガスの削減）に関して、定量的な比較検討結果を報告書に記載すべきである。
32. 電化とディーゼルを比較したうえで、電化を前提として調査が行われているが、特に西回廊に対して電化が行われない場合があるといった懸案に対応して、ディーゼル等の他の車両によって操業した場合の環境社会影響のうち、大気汚染については、DF/Rで記述されているような二次的データではなく、影響予測を含む評価と対応策を検討する必要がある。

（影響評価の表現）

33. 本調査の結果から、「環境面の問題がない」、「大きな障害となる技術面・環境面の要素はない」、「環境社会面からも本調査での提言事項が適切に実施されれば環境・社会影響を回避・最小化することが可能である」等の断定的な表現は不可能であるため、書きぶりを大幅に修正する必要がある。

（ステークホルダー協議）

34. 本調査終了後に完成する ESIMMS 報告書が、インド側の最終承認に至るまでの間インド側関係者に情報が公開され、意見聴取が行われるよう、最終報告書で提言すべきである。
35. 第2ステージ会議、フィードバック会議、第3ステージ会議において、被影響村の参加率が相対的に低い地区の理由について記載する必要がある。

また、①第1期-A整備事業区間においても迂回路の路線決定が遅れたことから、Banas Kanthaにおける第3回ステークホルダー協議では、参加者のほぼ9割が反対を表明し、農地の移転対象となる住民からは現在の路線計画が進められることに対して命を賭して抵抗するという極めて強い意見が述べられていること、②第1期-B整備事業区間に位置する Surat 地区において第3回のステークホルダー会議が実施できていないこと、の2点について、報告書本編にも記載すべきである。

さらに、実施した会議については、参加者内の PAF (Project Affected Family) の割合、SC (Scheduled Caste) /ST (Scheduled Tribe) の会議への参加度合を可能な限り整理して表形式で示すとともに、会議形式では把握が困難な女性や母子世帯との協議方法について、今後の課題の中で記載すべ

きである。

この点に関して、提供された2つの District の ESIMMS 報告書にある記述の詳細度にはかなりの差があり、Banas Kantha の ESIMMS で記載されている程度に、Chandauli の報告書も充実させ、他の District も同様のレベルで記述する必要がある。

#### (環境管理計画)

36. 社会環境、自然環境のいずれの環境管理計画についても、内容が総論的な指摘の列挙である。現時点で分かる範囲でより具体的に、計画の策定主体、計画の目的、計画の主な内容、計画の実施方法や実施主体等の事項について記載すべきである。また、同様に環境モニタリング計画の内容についても、現時点の範囲でより具体的にモニタリングに関する内容を記載すべきである。
37. 自然環境項目や騒音・振動に関して、ドラフト・ファイナル・レポートでは現況調査とその分析が不足しており、限られた情報での予測・評価となっている。この点を考慮すると、今後の事業計画の進展及び事業の実施等にあわせた適切な管理と対応を行い、環境管理計画と環境モニタリングがきわめて重要であるため、その趣旨を追記すべきである。
38. プロジェクト実施時の社会環境管理計画はよく練られているが、もう一步踏み込んで、実際に社会的弱者への配慮が実現する確率を高めるためにも、より具体的な対策を明示することが望ましい。例えば、住民移転計画の策定やその実施にあたっての NGO の雇用については、どういう NGO が実際に住民移転のために雇われるべきなのかまで踏み込んだ提言が重要である。
39. 第1期-A整備事業区間においては課題を残しつつも調査が行われてきたが、それ以外の区間では FLS が終わっていない段階での EIA および環境管理計画であることを明記すべきである。

#### (事業実施計画)

40. 土地収用・移転補償に最低 18 ヶ月とあるが、この根拠が不明確である。例えば、協議や補償費算定のための市場価格調査や資産調査、合意を得るまでの時間などを積み上げて示すべきである。

(プロジェクトの評価)

41. 環境社会配慮面の妥当性評価に関して、「第1期-A 整備事業範囲については調査団の策定した路線、停車場、橋梁のガイドライン・デザインにしたがってインド側で設計が深度化されれば、自然環境および社会環境に対する深刻な影響は回避・最小化できると判断された」との表現は、調査の十分性と実現可能性等を検討する観点から適切な表現に修正すべきである。
42. 「第1期-A 整備事業について調査団は2008-09年工事開始、工期約6年を提案している」との表現は、さらなる環境社会影響調査が必要であること、被影響住民との協議が難航している地域があり、合意形成のための手続きを丁寧に行うためには時間がかかること、詳細設計に要する時間などから、2008-09着工という点を見直すことを検討すべきである。

(結論と提言)

43. 本調査においては住民移転を最小化するため、迂回路の設定を提案する努力がなされている一方で、第1期-A 整備事業区間においては下記に挙げる課題を残しつつも調査が進捗しているが、それ以外の区間は特に迂回路の路線が確定していない箇所があること、地図等の情報が十分に得られていないこと等から、事業実施の可能性を検討する観点から十分な調査が行なえなかった部分があると考えるのが妥当であり、結論部分については、あくまで現時点での調査結果に基づく慎重な内容とし、断定的な表現は除くべきである。
44. 「第1期-A 整備事業については事業実施が技術的に妥当と判断され、環境社会配慮面からも本調査での提言事項が適切に実施されれば環境・社会影響を回避・最小化することが可能」と記述しているが、今回の調査で不確実であった部分を今後実施すべき事項も含めて確認することで、影響が最小化することが可能か否かを検討するという表現に改めるべきである。

(今後の課題・今後実施すべき事項)

45. 今後実施すべき事項において、「円借款を含めて国際金融機関からの資金で工事を実施する場合はEIAの政府承認が不可欠である。特に第1期-A 事業で円借により実施が想定される区間については2007年11月末までにEIAの政府承認を終えること」と記述しているが、相手国政府のEIAの審査、承認は内容を十分に検討した上で厳格に行われるべきであり、スケジュールに合

わせてこの手続きを進めることにはならないので、表現を見直すべきである。

46. 本調査では、住民移転の最小化を図るため迂回路区間の設定が継続的に進められている反面、路線の不確定により社会環境調査が困難になっている地区もみられ、特に、Vasai Road-Vadodara 間の Surat 迂回路では、路線の確定までステークホルダー会議を開くことができない状況にあることから、こうした状況から生じる課題を今後の課題として明確にすべきである。今後実施すべき事項において、「現地ステークホルダー協議において本事業に反対する意見が出ていることに鑑み」に相当するステークホルダーの反対理由について調査すべきである。
47. 今後実施すべき事項において、住民移転は本事業の最も大きな影響の一つであるため、以下の内容を追記すべきである。
  - (1) 本事業を実施する際は、FLS に基づき、被影響住民の土地・資産に関する市場価格調査を実施すること。
  - (2) 本事業の補償政策は、同調査に基づいて策定すること。
  - (3) Right of Way (ROW) 内に居住する不法占有者についても協議の対象に含め、立ち退きにより貧困化することのないよう十分配慮する計画を策定すること。
  - (4) 当該事項については、JICA としてフォローアップを行うこと。
48. 本調査実施後に必要とされる環境社会配慮において、以下の点を追加・整理して、記載に加えるべきである。
  - (1) 移転住民、生計手段を失う住民に対する社会調査を、全数に対して行うこと。
  - (2) 不法占有者を含む PAF を、目視からより正確な数値として把握すること。
  - (3) 絶滅危惧種の存在を確認する上で、年間を通じた調査を実施すること。
  - (4) 騒音・振動に対する SR への影響を、土地利用状況等を考慮して地区全体の状況が把握できる程度に、調査すること。
  - (5) 騒音・振動に対する影響予測を一般の家屋や民間施設に広げて実施すること。
  - (6) ステークホルダー協議に参加していない村のリストを整理するとともに、第 1 期-A 整備事業区間を含めて迂回路の路線確定の遅れにより協議が停滞している地区で、可能な限り早期に協議を再開すること。その際、参加

型のルート選定プロセスも考慮すること。

- (7) 迂回路のルート選定その他の理由で、ステークホルダー会議の開催が困難であったり、地域住民からの反対意見が強い地域では、時間をかけて丁寧な協議プロセスを進め、合意形成を図るよう努めること。

以上