

# 第 1 1 回環境社会配慮審査会

日時 平成19年10月22日(月) 15:00~18:20

場所 JICA本部12C会議室

## 出席委員 (敬称省略)

委員	中村 玲子	ラムサールセンター事務局長
委員	野村 徹	日本シンガポール石油化学(株)代表取締役
委員	長谷川 弘	広島修道大学人間環境学部人間環境学科教授
委員	藤倉 良	法政大学人間環境学部教授
委員	村山 武彦	早稲田大学理工学術院創造理工学部教授
委員	柳内 龍二	個人コンサルタント

## 欠席委員

委員	石田 健一	東京大学海洋研究所海洋生命科学部門助教
委員	織田 由紀子	日本赤十字九州国際看護大学教授
委員	菊地 邦雄	法政大学人間環境学部教授
委員	小林 正興	大阪府環境農林水産総合研究所企画調整部企画課
委員	田中 充	法政大学社会学部及び政策科学研究科教授
委員	長畑 誠	いりあい・よりあい・まなびあいネットワーク代表
委員	中山 幹康	東京大学大学院新領域創成科学研究科国際協力学専攻教授及び 専攻長
委員	原嶋 洋平	拓殖大学国際学部准教授
委員	平山 義康	大東文化大学環境創造学部教授
委員	藤崎 成昭	(独)日本貿易振興機構アジア経済研究所新領域研究センター 次長
委員	真崎 克彦	清泉女子大学地球市民学科准教授

## 事務局

熊代 輝義	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部次長 兼 ジェンダー・環境社会配慮審査グループ長
渡辺 泰介	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム長
村瀬 憲昭	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム
宮崎 明博	独立行政法人国際協力機構	企画・調整部 ジェンダー・ 環境社会配慮審査グループ 環境社会配慮審査チーム

## 委員・事務局以外の発言者

青木 智男	日本工営	株式会社
西野 謙	日本工営	株式会社
増沢 達也	日本工営	株式会社
田辺 有輝	環境・持続社会研究センター	
満田 夏花	地球・人間環境フォーラム	
竹内 博史	独立行政法人国際協力機構	社会開発部 第三グループ 運輸交通・情報通信第一チーム チーム長
田中 研一	独立行政法人国際協力機構	国際協力専門員

村山委員長 それでは、第11回環境社会配慮審査会を始めさせていただきます。

最初に、次長がおかわりになりましたので、ごあいさつをお願いしたいと思います。

熊代 JICA企画調整部の熊代と申します。先週こちらの企画調整部にやってきました。木下のときと同様よろしくお願いいいたします。

村山委員長 それでは、早速議題に移りたいと思います。第1議題が、インド国幹線貨物鉄道輸送力強化計画調査の答申案の協議ということになっています、既に担当委員の方々から質問を含めたコメントをいただいております。それに対して回答と対応案という形で資料を用意

していただいていますので、少し量が多いですけれども、少し区切って回答に関してご説明をいただきながら委員の先生方と協議をしたいと思っています。基本的に、今日は委員の先生方少ないようですが、調査団及び課題部との意見交換というところをメインにしたいと思います。後ほど答申案については委員間でまとめることとなりますけれども、それはメール上で基本的にはやりたいと思います。

それでは、最初ですが、質問が2つと、それからコメント、対応案を含めた資料でいくと10ページの11までを一区切りにさせていただきたいと思います。ここに関して回答及び対応案、簡単にご紹介をいただければと思います。

竹内 本日、インドと沖縄とつないでテレビ会議をやるということで、沖縄に田中専門員も行っておりますので、そちらからもご意見をいただけるかと思えます。申しおくれました、社会部開発部運輸交通第1チームの竹内と申します。本日はよろしく願いいたします。

本日の答申案協議につきましては、今、委員長からご説明があったとおり、ある程度のところで区切りながらこちらの回答案及び対応案についてご説明していきたいと思っています。時間も限られておりますので、早速対応を始めていきたいと思っています。それでは、コンサルタメントの青木さんからよろしく願いいたします。

青木 環境影響評価担当日本工営の青木です。よろしく願いいたします。

では、幾つか、特に回答対応事項なし及び既にレポートに記載済み、それからそのままファイナルレポートで訂正するような簡単な事項については若干飛ばさせていただきながら、主だったものについて、まず最初に10ページの11番まで回答させていただきたいと思います。

まず1番、影響の回避・最小化は具体的に検討されていますか？というご質問に対してですが、インド側提案の路線線形案について、さきにご指摘いただいているような影響可能性をはじめ、住民移転や自然保護区を主とした影響可能性が認められます路線区間につきましては、追加の迂回路の提案、それから、社会影響を極力最小化すべく、架け替えR O B、これは跨線橋の位置の提案、それから工事中の日常交通の阻害を抑制するための架け替えR O Bのために、架け替えR O Bを既存R O Bに隣接して建設しまして、架け替えR O Bの完成まで既存R O Bをそのまま利用できるようにする提案、それから橋梁への接続道路、盛土区間を擁壁構造にして影響幅を極力最小化する提案などなどの工法について検討を行っております。

それから、ご質問の2番ですが、要旨の中で、第1期B事業については技術面・環境面の問題を有する区間があるとか、第2期事業については影響がある区間が存在するとか、反対意見表明が少なからず上がっているなどの記述があるわけですけれども、これらの問題点が、事業

区域、第1期B、第2期で回避・最小化対処可能であるかということと、もう一つご質問は、その否の場合に第1期A区域の見直しの可能性も出てくるかどうかというご質問についてですが、まず第1期A整備事業区間だけで独立して事業成立することを条件としておりますので、インド側で今後実施すべき第1期B及び第2期整備事業区間に対するルートの再検討及び必要な追加調査の結果に伴って、第1期A整備事業の見直しの可能性はないと考えております。

それから、第1期B及び第2期整備事業区間につきましては、本調査で第1期A整備事業区間を対象に実施しました環境社会配慮調査全般にわたる検討と提言事項を今後路線線形の見直しも含めて実施していただくことにより回避・最小化が可能であると考えております。

続きまして、次のページへいっていただきますけれども、調査期間及び調査方法全体、コメント2番、ここでは、項目で5番まで番号をふらしていただいておりますことについて、調査期間が不足しており、調査頻度、調査方法が概括的内容にとどまっているというコメントですが、それで5番までについて必要かつ十分な調査・予測・評価を行っているということではできないというコメントをいただいておりますが、1から5番までについて回答させていただきたいと思います。

まず1番、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、その上で本事業計画による自然環境への評価（インパクト評価）をすべきであるということにつきましては、本調査期間内での現場調査に加えまして、計画路線沿いの自然保護区を管理します、MOEFというのは環境森林省ですが、の管轄の州Divisional officeでの関連データ取得やヒアリング、それから地元住民への動植物に係るような情報に係る情報収集をしております。本調査ステージで確認すべき貴重種の存在の分布や一般現況把握、一般種も含めたようなものを自然環境に係る情報を得ておりまして、決して一時期、ワンシーズンだけのデータ収集を行っているというわけではございません。一方で、事業着手時におけます年間を通じた自然環境に係るモニタリングの実施は本調査で提案しておりまして、想定していなかったようなことが万一起きた場合、不測などといっていますけれども、または新たな自然環境への影響が何か認められる場合には適宜対策をとるような仕組みを提案しております。

続きまして、2番のコメントにつきましては、自然環境に関する調査方法は既存文献情報をもとに衛星データ、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、特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るべきである。そのようなデータをもとに事業計画による影響予測評価を行うべき

であるというコメントをいただいておりますが、これにつきましては、本調査では野生生物保護区や保全林等の近傍の計画路線沿いにて現地調査を実施しております。衛星画像などの画像情報の活用につきましては、あくまで現地調査を補足するものでございまして、それらデータをもとに事業計画による影響予測評価を行っております。

次に、コメント3番ですが、このような調査方法等の設定の結果、現況把握に関しても具体的な生物種の存在等についての調査データがなく、したがってレポート内にその記述も見当たらないということですが、前回の審査会の資料の中に、ここに書いておりますAppendixでTECHNICAL WORKING PAPER TASK2,10-(3)というのがございますが、そちらで動植物種のデータは掲載しております。また、メインレポート内では、その一部でありますけれども、伐採の影響を受ける樹種などについても記載をしております。

続いて(4)番、環境汚染面に関して、例えば、最も懸念される環境項目である騒音及び振動に関して、既存のデータがなく、現況把握60地点のみの測定結果に基づき影響予測を行っている。それと、5番もあわせてですけれども、騒音・振動は特に地域性や個別性によるところが大きく、このような現況把握データにより適正な予測評価を行うことは限界があり、またその予測評価に基づき立案される環境保全対策も適切さを欠くことになるということにつきましては、共通した回答をさせていただいておりますけれども、まずインド国では鉄道騒音・振動に係る既存の測定データや基準がございません。そこで、本調査では、まず鉄道騒音・振動の予備的な原単位把握を第1年次に実施いたしましたI E Eレベル調査で15地点にて予備的にまず実施しております。そういった知見をもとに、さらに2年次のE I Aレベル調査におきまして追加15地点、そこで実際測定して取得したデータは100ですけれども、実施しております。

まずこれは鉄道騒音・振動にかかわる原単位に係るもの、それから、また宗教施設、病院、学校など、こういったものは影響を受けやすい施設としましてセンシティブレセプターという言葉で呼んでいまして、S Rと書いていますけれども、そのようなものが立地する場所におきまして、全対象地域の中の合計60カ所で鉄道騒音・振動及び環境騒音・振動の測定結果をカテゴリー分類、ここに書いてありますようなカテゴリー分類をしまして、鉄道騒音・振動の諸条件におけます線路からの距離に応じた影響度合い、減衰率といっておりますけれども、予測式を求めますとともに、S R地点における環境騒音・振動レベルに対する鉄道騒音・振動レベルの寄与度を見ることによって、特に配慮を要しますS Rサイトでの将来本事業の実施に伴い必要となります措置の予備的な検討を行っております。

また、本調査での前提条件としまして、西部回廊におきましては貨物列車、電化牽引、コン

テナ積載、東部回廊におきましては貨物列車プラス電化牽引プラス石炭積載ということ仮定します。ここで最も騒音・振動が発生する組み合わせとしましては、重量が最も大きくなります貨物列車、ディーゼル牽引、バルク輸送の組み合わせのケースとなりまして、今回の騒音・振動に対する検討は現状の貨物列車プラスディーゼル牽引プラスバルク輸送の組み合わせを考慮して、将来の騒音・振動を想定しておりますので、将来電化すると全般的には騒音についてはいくらかの差が生じます。

それから、騒音・振動の予測では、以下の対象地点としました。騒音・振動の予測の地点は以下のようなもの3つです。3カ所が主になりますが、まず貨物新線が既存線に並行して計画される路線沿いのS R地点、既存線にかわって迂回路となる路線沿いのS R地点、これは主に都市部住居地区、重要なS R部分とするようなところになります。それから、迂回路が予定されている地点、ただし迂回路はS Rを避けて計画されておりますため、鉄道の影響のないバックグラウンド地点というようなことになります。

結果としましては、S R地点での鉄道騒音の予測地というのは42から84デシベル程度でございまして、ほぼすべての地点において静寂地域の環境基準を超過しています。一方で、現況の環境騒音レベルについても測定しているほぼすべての地点で環境基準を超えています。これはこういったS Rがあるようなところというのは、割と田舎というよりは、周りも家が結構込み入っているようなところでして、本来は静穏地域と呼ばれているようなところですが、そういったところの近くに実は工場があったり、そこら辺はインドの現状かなというところですが、測定地点より環境騒音と予測値の比較をいたしますと、マイナス15から16デシベルとばらつきが見られます。全体的に見まして、都市部、市街地など、路線沿いにS R地点というのは現況の環境騒音レベルが既に高いのですけれども、こういったところは既に住民移転を回避する観点から迂回路としているようなところが多くございまして、こういった結果を見ても、環境騒音の観点からも迂回路の変更は望ましいことがわかりました。

同様に、振動予測の結果もあるのですが、そういったものとあわせまして、一般的にとられている対策工、騒音・遮音壁とか、バッファゾーンの設置とか、植林、ロングレールの採用などなどでの処理が可能と考えておりまして、本調査では積算上でもこういった対策費を考慮しております。

以上より、これは全体にかかりますが、本調査は限定された期間で実施しておりますけれども、上の(1)などで説明させていただいておりますように、二次データですけれども、通年を通じた過去のデータを収集しておりますので、年間を通じたデータというのは基本的に把握し

ていると考えております。一方で、事業実施とともに実施されます環境管理計画及び環境モニタリング計画に基づき、何らかの影響が特定され生じた場合には、事業主体は直ちに適切な措置をとることになります。自然環境の現況把握については、季節変化等の把握が不十分ではないと考えます。

次に、若干飛ばさせていただきます、また何かあれば後ほど説明を求めていただければと思いますけれども、5ページ8番にいかせていただきます。コメントですが、フィージビリティ段階でも重要地点、重要項目についてはより具体的な影響評価と代償措置の検討をすべきであるということにつきましては、本事業は既存貨物鉄道線路の並行区間の増設と、新規の迂回路建設、それから事業全体としましては貨物線運行量の増加という事業特性に応じました環境社会配慮上の重要項目として、用地取得、住民移転や騒音・振動が挙げられます。自然保護区の通過回避などを含む重要地点につきましては、路線線形の見直しによる回避を行っています。騒音・振動につきましては、上記コメントのNo2.先ほどの騒音・振動に係る回答案のとおりですけれども、橋梁建設に係る水質や河川生態系への影響把握と対策の詳細検討につきましても現況調査の結果などから今後の調査の際に適切に行うことで対処可能であると考えております。

一方で、住民移転につきましては、全線での移転対象家屋数の把握、移転住民の社会経済特性把握のための社会経済調査の実施や、住民移転計画のフレームワークの策定などを行い、通常のF/S段階で実施されておりますものと同等の調査を実施しております。本調査における環境社会配慮調査の結果はメインレポート内で全調査対象地域を概観するとともに、地域別の詳細な調査対象地域における37のDistrict別のE I Aレベル調査報告書として整理しております。

次に、コメント9番へいかせていただきます。これはコメントを読み上げますと長くなりますが、まず1番、調査計画の妥当性に関する考え方を示すことということと、本案件に係る環境社会配慮調査の計画の妥当性に関する考え方を示すことということにつきましては、5月28日の環境審査会の説明資料で説明させていただいておりますところですが、繰り返しになりますけれども、まず調査計画の妥当性に関する考え方につきましては、第1年次の調査におきまして本事業、D F C全区間を対象にしましたI E Eレベル調査を実施いたしました。全区間を10の区間に分割、これは10州にわたるわけですが、それぞれの区間ごとに社会環境、環境汚染、自然環境の観点から評価しております。

この結果、区間内に長大トンネルの建設がインド側により提案されたところがございますが、そういったところにつきましては、技術検討が全く行われていないような場所ございました

ので、事業熟度が未熟であるという判断からE I Aレベル調査の対象とはせず、第2年次調査の環境社会配慮調査、E I Aレベルの対象から除外しております。また、需要の観点から開発優先度が低いと判断された区間につきましても、第2年次の調査対象から外し、環境社会配慮調査の対象範囲の絞り込みとしました。これは前半出てきました第1 B区間とか、第2期整備事業区間と呼ばれるようなところは外しております。

それから、本案件に係る環境社会配慮調査の計画の妥当性に関する考え方につきましては、調査の進捗に応じて対象地区全体から段階を踏んで対象区間や対象構造物の絞り込みを行い、区間ごとにメリハリをつけた調査を調査期間内に実施すると同時に、事業全体の実施期間を考慮した長いスパンでの環境配慮社会活動計画を立案することが妥当な調査プロセスとまず考えました。

本調査におきまして、具体的なプロセスとして、概略ですけれども、以下のように進めております。1) 調査の初期段階において本事業の全区間における環境社会に対する影響の概要を把握し、環境社会配慮のそれぞれの項目に比較検討を行うということをI E Eレベル調査として第1年次に行っています。そして、引き続き同年度に調査の第2段階において需要及び環境の観点から区間ごとの比較検討を行いまして、本事業の機能を維持する上で重要であり、なおかつ環境社会配慮の対応が可能と判断される区間を選定しております。

2番で、選定されました区間につきまして、これが第1期A事業の区間になりますけれども、住民移転の対象となる地区、影響を受けるスクオッター集落、重要構造物、第1期構造物地点、自然環境保全が求められる地区、社会環境上配慮すべき地区などの特定を行い、それぞれの項目ごとに影響が甚大な地区・地点の選定を行い、それぞれの地区・地点から優先的に詳細調査及びステークホルダー協議を本調査において実施しました。これが2年次の初めの分です。

それから、4番、本調査で提案する予定であります、これは提案したのですけれども、段階開発計画に基づき、本年7月に提案されました。

では、この6番までは前回と繰り返しということになりますので省略させていただきます、次に整備シナリオの設定ということですが、事業を適切に実施するためには、適時に適切な資金手当てがなされることが必要であり、当該記述では事業実施計画を策定する際には国際金融機関の案件審査も考慮する必要があることを述べています。また、環境社会配慮調査で明らかになった重大な懸念については、報告書でその旨を記載しておりまして、本調査及び今後の調査でこれらの懸念を解消し得る適切な対策を立案・実行することができなければ、本事業は実施可能ということとはできないと結論づけています。したがって、予見できる負の影響は存在し

ない等との記載はなく、事業実施ありきの結論にあわせての虚偽の記述を行った事実もございません。

それから、S E A のことについてご質問をいただいておりますけれども、S E A の概念の導入という観点につきましては、J I C A 環境社会配慮ガイドラインが本調査、F / S 調査ですけれども、F / S 調査の計画段階で求めております事項としまして、本調査ではTask0&1におきまして鉄道貨物の増大に対する鉄道新線建設の妥当性検討のため、既存線改良案、旅客新線案、貨物新線案及びゼロオプション、これは事業実施しない案になりますけれども、による代替案の検討を行っております。

次、10番にいかせていただきます。調査の十分性と実現可能性に関する考え方ということで、1 から13番まででございますけれども、まず1 から9 番までにつきまして、事業の実現可能性を判断する目的で実施されるF / S が具備すべき基本的な要件を著しく損なうものであると考える、これらの点を十分吟味し、文章全体の内容を精査するとともに、本調査後の今後の課題について必要となる具体的な調査内容を可能な限り記述することというコメントをいただいております。

まず1 番につきまして、社会経済調査で全数ではなく10%抽出により行い傾向を判断するにとどまったことということにつきましては、このようなF / S レベルの調査では本調査のようなサンプル調査により社会経済調査を実施することにより、被影響者の社会経済特性の傾向をまず把握しまして、影響の特性と必要と考えられます措置についての提案を行うことが通例となっております。一方で、全数調査につきましては、詳細設計時などF / S 調査以降で実施されます用地境界の確定にかかわる測量調査の後に取得対象物件の把握とともに実施されるものと考えております。

2 番目の不法占有者を含む被影響世帯を目視のみで暫定的に数えたということで、正確な数の把握に至っていないということにつきましては、1 番と同様ですけれども、用地境界が確定していない段階での用地と物件の取得や住民移転にかかわります直接的な被影響者からの詳細情報収集を行うような調査につきましては、事業実施が確定する以前のこのF / S 調査段階で行うことは適当ではないと考えておまして、他の事業でもそのような事例はないと考えております。

3 番、移転対象者以外の被影響住民の特定及び社会経済調査が行われていないということにつきましては、駅周辺に居住するスクワッターを含めて、必ずしも住民移転の対象とならない被影響対象者につきましても、本調査で実施しました社会経済調査の中で適宜調査対象として

おります。

4番、絶滅危惧種の存在を確認する上で季節変化を考慮した調査ではなく一時的な調査により把握されていること、これは先ほどの繰り返しになってしまいますけれども、本調査時期は一時期であるのですが、収集した情報自体は通年のものでございまして、季節変化を考慮したものにはなっております。通年での影響の確認につきましてはモニタリングの実施により実施することとなります。

6番ですけれども、騒音・振動に対する影響予測をSRに限定しており、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につきましては、今後の調査及び実施時に個別に対応していく事項であると考えております。

7番、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につきましては、橋梁建設に伴います水質・土壌への影響につきましては、工事直前の現況把握及び工事中のモニタリングを含めまして環境モニタリングの一環として実施することをファイナルレポートにて追記させていただきます。

8番、対象地区が極めて多い上に、迂回路の路線確定が遅れる傾向にあるため、一部の地区ではステークホルダーとの協議が十分に行われていないということですが、ドラフトファイナルレポートの結論の提言におきましては、被影響住民との事業実施主体によるコンサルテーションの継続実施を提言しております。

9番、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ということにつきましては、路線の線形変更が必要となる区間は基本的に第1期B及び第2期整備事業区間でございまして、これらの区間につきましてはインド国側による環境社会配慮の検討が必要と考えております。

以下の点から、環境社会配慮上事業の実現可能性は極めて厳しいと判断せざるを得ず、今後より慎重な検討が求められるというコメントの(10)番、上記のように調査内容に不十分な点が見られ、現時点で得られる情報だけで不確実な部分が多いという点につきましては、現時点で得られる情報に関しては不確実な部分が多いことは既に指摘してございまして、今後必要な調査内容の具体的な事項を列挙しております。

それから、11番、本調査において住民移転をできるだけ最小化するための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。特に要旨の結論部分で優先的に事業を進める第1期A事業として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・最小化でき

ることが可能とされた地域においても、迂回路のルート選定が決定するまでステークホルダー協議を開催できない地域やE I A報告書の記述から参加者の9割が本事業に反対している地域もあるということで、相当な時間を今後要せざるを得ないということにつきましては、後ほど再度詳細に説明いたしますけれども、本調査で行いましたガイドラインデザインでの迂回路の見直しが生じた区間につきましては、環境社会配慮調査の追加調査を行ってカバーしております。本事業に反対を表明している地域に対しましては、他の地域も含めまして本調査以降における事業実施主体による継続的で丁寧なコンサルテーションの実施を提言しております。

次のページの12番ですけれども、新線の操業による騒音・振動がほとんどの地域で環境基準値を超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ことにつきましては、一方で現在既に環境騒音レベルが環境基準を超えている場所が多い現状から、本事業に伴う騒音レベルの追加分に対して沿線住民と受音者がどのような不快感を抱くかは事前に把握できない面もございますことから、今後の調査及び実施段階でのモニタリング等による検討事項としております。

13番にまいります。ドラフトファイナルレポート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とどまっており、提供された2つのDistrictのE I A報告書において相手国のN R Pを援助国または国際機関が求める品質に導くための具体的な内容が読み取れないということにつきましては、ドラフトファイナルレポートで住民移転計画フレームワーク策定に向けての検討事項となっておりますけれども、これは誤りでございまして、住民移転計画フレームワークの策定に訂正させていただきます。

11番、これにつきましてはファイナルレポートで詳細実施スケジュールの節にて明記させていただきます。

以上までが11番です。

村山委員長 それでは、この部分に関して追加のご質問あるいはご意見がありましたらお願いいたします。

柳内委員 最初2項目ほど極めて単純な質問という形で述べさせていただいたのですが、今回のこの調査自体は、F / Sとしては時間的にもそれから空間的にも極めて制約を受けている。そういう中で行われているわけですが、これが投資前調査という形で、この結果に基づいて投資が行われるわけですが、この環境社会配慮のレポート自体でフィージビリティ云々ということを行うことではないと思いますが、ただ、投資の判断をする方々が少なくとも環境社会配慮面で制約条件、不可逆的な障害条件がこのプロジェクトによって起こされるということではな

いということを確認するようなことは言うておく必要があるかと思うのです。その意味で、今、ここにありましたようなことは、質問事項として挙げましたことは、こういうことをやってあるということを書いていただいた方がよからう。一番最初の1の質問については、セクション51の3でいうことが、位置が適切かどうかということはあると思うのですけれども、あくまでもそういう観点でいろいろ記述された方がいいのではなからうか。

それから、2番目のセクション133の問題につきましても、問題提起はされているようですが、こういうことはあるけれども、でも大丈夫なんだということを書いていただいた方がよからう。そういう意味で、質問という形で出させていただいております。これは今の時点では、私十分時間もなかったので余り読み切れなかったもので、どこかほかにあるのかもしれないと思って質問という形なのですけれども、できるだけこういうことははっきりいっていただいた方がいいと思います。

以上です。

村山委員長 今の点について、何かありますか。

それでは、ほかに、委員の方がいかがでしょうか。

田辺 J A C S E Sの田辺と申します。

2点ほどJICAに確認したいのですが、1点目は、コメントの1番のところでした、村山委員から37のDistrictのEIAのうち2つのDistrictのEIAを諮問するというような発言があったわけですが、JICAのガイドラインの上では基本的にこういった環境影響がありそうな案件について諮問するということが書かれていると思います。37のうち2つのEIAしか諮問しないということは、このガイドライン上適切なかどうかということを確認したい。

それから、2つ目はコメントの2のところですが、2の(1)番の季節、四季を通じた現況把握調査を実施したというところですが、この回答では、四季を現況調査はしていないが、情報を集めたから十分であるという回答がなされているわけですが、これを拡大解釈すると、そもそも現況の調査をまったく行わなくてもEIAと呼べるとJICAはとらえているのかどうかを確認したいと思います。

村山委員長 JICA側からのコメントということですが。

渡辺 まず、最初のコメントについて、審査会への諮問の対象ということですが、JICAとしてはカテゴリーAの案件について審査会に諮問することにしております。通常は開発調査の場合はスコーピングの段階とドラフトファイナルレポートの段階で諮問をする

ということにしております。諮問の際に実際にコメントをいただくための資料については、その案件に応じてJICAで選定をさせていただいているということでございます。

村山委員長 2点目はいかがでしょうか。

竹内 四季につきましては、調査の仕方の問題であるかと考えております。つまり、調査でデータが収集できたかどうかというところで、今回についてはここに書いてありますとおりの関連データの取得やヒアリング、地元住民へのヒアリングなどを通じて自然環境に関する情報は収集していると考えております。

青木 若干補足させていただきますけれども、現場を全く見ないというのは極論だと思います。情報収集というのも実際に現場へ行きまして現地のこういった保護区などを担当する場所へ行って入手しているわけですが、一時期とはいえ、全線を通じての現地踏査、特に保護区の近隣だとか、森林地区を中心として全線現地を見ています。その上で収集しております。通年もしくは過去数年にわたるような関連データのそれらしさというか、信憑性を含めまして確認をしているということを現場でやっておりますので、現場に全く行かなくていいのかというのは、少し極論ではないかと考えております。実際に現場を見るというのが一番大きくて、それは通年ではございませんけれども、現場を見ることで収集データの内容については確認をしているということです。その現場調査中に、もちろん動物はその時期にいなかったりとか、そのときにたまたまいないとか、季節的にいないとかありますけれども、そういったことにつきましては、モニタリングなりでフォローしていくということですが、ただ大きくはほかのところでもありますが、貴重種とか、そういったものについて、いるか、いないかということにつきましては、既存データなどをとくにいないというような確認もされておりますところ、あとはモニタリングでフォローしていくということになるかと考えております。

村山委員長 今の点ですが、今回の調査で十分だと思っていらっしゃいますか。

青木 現時点では十分だと考えております。

満田 地球・人間環境フォーラムの満田と申します。

今の田辺さんの意見に関連いたしまして、私も非常に疑問を感じております。私は37のEIAよりも、むしろDFRの全文が出そろわないうちにJICAが諮問されたという、ここに疑問を感じております。私も第1期の審査会の委員を務めていただいた関係上、非常に異例のスピードだと。むしろこの案件のスケジュールにJICAの諮問をするスケジュールをあわせてしまったのではないかと、非常に問題意識を感じております。

委員の方々がDFR全文が出そろわないうちに第11章、第10章、環境社会パートのところだけ

を読んで非常に苦労されてこういったコメントを出されたと思うのですが、やはりD F R、開発調査のレポートというのとは一体となって、膨大な量ですから端から端まで読むというのは非現実的かもしれませんが、少なくとも結論部分、環境社会的な影響の結果というものは十分組み込まれるべきだと思っています。

それから、もう一つは、今の生態系自然調査に関連してなんですが、限られた4カ月半というE I Aの調査期間の中で調査団としては最良の選択をされたと思っております。ある意味、こういった手法をとるのは仕方がないと私も考えておりますが、しかし、文献調査をやったからいいというような説明のされ方をしておりますが、この規模の案件で文献が、しかも、調査地点の、しかも最近のデータがそろっているというのは非常にレアなケースだと私は考えております。実際問題、運よくそういった文献が参照できて、そこからこういう結論を導き出したということであれば、調査団は文献リストと導き出された貴重種のみならず、そこで出現すると考えられている生物種のリストを十分示されるべきではなかろうかと思いました。

以上です。

青木 文献調査で十分だとは申しておりませんで、調査期間としまして、E I A調査だけでいいですと4.5カ月間ですけれども、現場の情報収集も含めまして昨年度来やっているところ、調査全体としては1年以上やっているわけです。ただ、現場での全線を詳細に踏査した上での、主に植生の調査ではありますけれども、これにつきましては、今年度行ったというところで、申し上げたような、必ずしも文献調査だけで十分だとは申してはおりません。

村山委員長 ただし、一定の期間のヒアリングに基づいて調査をされたということですね。

野村委員 コメントあるいは議論をお聞きしていて、大事な前提が欠けているように思います。私のコメントとして、15ページの31番で、事業地の環境の現状が把握しにくいとコメントしていますが、環境影響を評価する以上、現在の自然環境なり、社会環境がどうなっているかということ、できるだけわかりやすく示しておくことが必要で、そういう意味からすると、この案件の2,000キロの4分の3は既存の鉄道に並行して線路を新たに引くという計画になっているということは、もう既にそこに線路があり、その線路に付随した人間の社会生活があり、だれも足を踏み入れたことがないような未開地ではないという大事な前提があると思うのです。つまり、どこに貴重な動物がいるとか、蝶がいるとかわからないという状態ではなくて、多分街か畑しか、ほとんどがそういう沿線ではなかろうかと私は推測していますが、そういう現状をきちんと説明するのか、それとも何がわかりませんが、文献だけではわかりません。四季を通してはわかりませんというふうなスタンスで説明するのかで随分説明の仕方が違うの

ではないかと思えます。この2,000キロ、120年前から鉄道が走っていて、しかも、ムンバイ、デリー、カルカッタというインドの交通の大動脈、1,000年間大動脈として存在する地域であることを考えると、そこには残念ながらほとんど保護すべき、あるいは非常に重要な種類はないし、かつあったとしても人の目に必ず触れるところにある。あるいは文献として信頼の高い文献があるのではないかと、私は思っています。これがヒマラヤの山の中であれば別です。

逆にいえば、そこにおいてもし環境の問題があるということになると、今ある鉄道が問題だということと等しいわけですが、そういう議論はできないし、しても意味がないと思えます。4分の3は並行路線、かつ、市街地を通り抜けることでどうしても新しく迂回路を引っ張らざるを得ない部分は多分住民移転を回避するためであり、それはとんでもなく山の中迂回するのではなくて、街を一個迂回する計画ですから、市街地の一步裏を抜ける程度の話なのだろう。だとすると、そこにおいて把握できない自然というのは非常に限られていると私は思っています、そういう意味で、31番で申し上げた現状の把握、もう120年前から人間がその路線で営々と暮らしてきている地域、そういうイメージなのか、それとも全くの未開地、貴重な、だれも発見したことがないような貴重種がいるような土地なのか。そういう土地ではないと思うのです。だとすれば、今申し上げたような現状がどうなっているかを、もう少しわかりやすく説明した方が、議論をするときにわかりやすいと思いコメント差し上げたのです。今も皆さんの意見を聞いていると、そういうふうに思えます。

もう一つ、これは質問ですが、今日いただいた回答のペーパーの中で、8番の回答のところ、それから10番の回答のところ、10番の(12)のところですけども、それぞれ文章の途中で今後の調査の際に適切に行うとか、今後の調査での検討事項としていますというような書き方があるのですが、今後の調査というのは何でしたか。

青木 これは、本調査以降に行われます詳細設計に係る調査を含めた実際の施工までに行うものを含んでおります。詳細設計というのが大体通常ですけども、ほかの可能性もあることもありまして、少しあいまいな表現になっておりますが、基本的には詳細設計というようなイメージだと考えています。

野村委員 そうしますと、詳細設計の段階で環境にかかわるさらなる追加的な調査があり得るということでしょうか。

青木 どちらかといえば、現場で詳細な調査をするということも多少あるのですが、それ以上に今回策定しておりますような環境管理計画、モニタリング計画などの精緻化を図っていくということだと考えております。

増沢 インド側から補足したいのですが、J B I Cの円借で実施される工事、インフラの整備工事については、施工段階でまずコントラクター、施工業者が環境モニタリングプランというのを策定してきます。それをコンサルタントに提出してコンサルタントが適正かどうか判断し、そのモニタリングプランの最終化を行う。それを実際モニタリングプランに沿って、その工区内の保全対象物、こういったものをすべてコントラクターが把握して、それに対してどのような対策をするかというのが提案されてきます。これもすべてコンサルタントが審査して、不足している部分については是正させる。それに従って実際のモニタリングを、水質も大気汚染も騒音もそうですが、粉塵といったものも出てきますけれども、そういったものを施工中モニタリングしていくということになります。コンサルタントがそれを管理する。全体のモニタリングプランをどのようなものにするかというガイドラインを詳細設計時にコンサルタントが作成します。これは、入札時においてコントラクターの入札図書の一部になります。そういったものがコントラクターのオブリゲーションになるという形になります。したがって、最終的な最終の細かいその現場のセンシティブレセプター及び保全対象物を含めた調査はコントラクターが実施し、それに対する個々の対策も施工管理時に行うという前提で、詳細設計時にガイドライン、指針を策定するという行為がこの流れです。

以上です。

村山委員長 最初に、J B I Cがというお話が出てきましたけれども、それを前提にこの審査会では議論はしたくないと思います。ですので、これ以降はそういう形で、あくまでこのファイナルレポートが出た後それについては議論が進むものだと思っております。

竹内 少し訂正をさせていただくと、事業を行う際に、その事業の施工者は当然周辺環境に対するモニタリングレポートを書いていく。J B I Cに限らずほかの事業者も同じですので、そこの部分に期待するという事で置きかえさせてください。

増沢 失礼いたしました。これは私の経験がJ B I C案件の経験に基づいたもので申しましたものですから、そのような発言になりました。訂正させていただきます。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

渡辺 村山委員長からのコメントにつきまして、答申をまとめるときに困りそうなところについて確認をさせていただきたいと思います。コメントの9番で、実際には6ページの上から6行目ですけれども、アワズメントという言葉が出てきます。これは口語だと思いますので、もし答申に入れるということであれば何と何を合わせようとしているのかとか、そういう説明をお願いしたいと思っております。

それから、2点目に、8ページのコメントの10番ですけれども、10番の3行目に、F / Sが具備すべき基本的な要件を著しく損なうとあります。例えばその後の(1)番には、被影響住民に対する社会経済調査の全数ではないと出てきます。そうすると、例えば移転住民以外の住民を含む被影響住民に対して全数調査を社会経済調査についてかけるということをしてF / Sの具備すべき要件というように先生考えておられるようであれば、ほかの委員もこういう考え方を共有されているのか、確認をお願いしたいと思います。

9ページ、(10)の上のparaですけれども、以下の点から環境社会配慮上事業の実現可能性は極めて厳しいというふうに書いてあります。その下のコメントは、どちらかという調査が不十分だというようなコメントがございますので、下の11から考えますと、どちらかという実現可能性を判断できないということだったら意味が通じるのですが、実現可能性が厳しいと判断されるということであれば、それはどういう意味なのか教えていただきたいと思います。

以上です。

村山委員長 まず、6ページのアセスメントについては説明が必要だということですので、説明をさせていただきます。

それから、8ページの注の(1)ですが、もし委員の方々にこれに関してご異論があればお出しをいただきたいと思っております。対応案のところでは通例こういうことはやっていないというコメントがありましたので、私の方でもこれを確認させていただいて、そういうことであれば表現は修正をさせていただきます。

それから、最後の9ページの環境社会配慮上事業の実現可能性は極めて厳しいということですが、これについては、基本的に調査が不十分だということは再三出てきているわけですが、一部合意形成が十分でないという点が出てきているということがあります。これは私非常に大きくとらえています。中には、ここにも書きましたけれども、命を賭して反対するというような表現も第3回のステークホルダー会議のまとめとして出てきている。そういった地区もありますので、それを含めてこういうふうに表示をさせていただきました。

藤倉委員 私はこれの担当委員でなくて、しかも、今この段階でこういう発言をするのはわからないですけれども、社会経済調査を全数するか否かという話ですが、インド政府、インド側の実施機関がこれは本来すべき仕事なのかなと思っているのですけれども、これは当初から環境アセスメントというのはインド政府にはこのアセスメントの対象になっていない。ないけれども、日本が補完的にやってあげるといような話でありまして、要するにインド政府はどこまで彼らがやることになっているのかというのが、どうも基本的に見えないのがあります。

それとあと、OECDのガイドラインでは環境配慮の最終責任は実施される被実施国、プロジェクトをやる国にあるということですが、そうすると、インドに制度がないのでアセスメントをこちらでやるということは、ある意味OECDのガイドラインをさらに踏み込んでいるのではないかと理解はしているのです。踏み込むことがいいか悪いかという議論もあるのですが、一体どこまで踏み込めばいいんだろうか。つまり、インド政府、最初の話に戻りますけれども、全数調査というのはインド政府の役割ではないか。そういうことをやりなさいという勧告をするのか、それも内政干渉なのかもわかりませんが、どこまでJICAのF/Sで踏み込めばいいのか。ここで一つ決まると、ちょっと気になるのは、これから後の環境配慮委員会のあり方というか、JICAの環境配慮のあり方自体にかかわってくるのかなという感じがありまして、少し発言させていただきました。

以上です。

村山委員長 おっしゃるとおり、環境アセスメントは相手国が行う、私もそういう理解であります。JICAはあくまでそういった環境アセスメントの支援をする。そのための開発調査という形だと思っています。そういう意味で、EIAを支援する開発調査の中でどこまでやるべきか。そういう観点から議論をするという、私もそういう理解です。(1)の全数調査について、いろいろとご議論があるようであれば、私も再検討させていただきます。ただし、今後この案件については、どこになるかわかりませんが、援助を受けた形で実際に事業化されるという話が幾つか出てきていると思いますので、そういうものに耐え得るレベルの開発調査にすべきだと、そういう観点から幾つかコメントを皆さんもしているということだと思います。

野村委員 インドの国内法上鉄道がEIAの対象になっていないという問題がある中でこの調査をやったわけで、藤倉委員がおっしゃったように、そういう状況の中でどこまでやれるかという議論は確かにあるとは思いますが、あるいはこの調査内容が十分か不十分かというような意味合い、あるいはこの調査をEIAと呼ぶのか呼ばないのかという議論はあるだろうと思うのですが、ただ、多少の異論・議論を切り捨てても、この調査は今後この案件を検討していく上で非常に貴重で有益であると私は非常に評価しています。この案件を今後考えていく上で、JBICが考えようが、世銀が考えようが、インドが自分の資金でやろうが、この調査があることによって非常に有益な材料がそろっているという意味で非常に評価しています。

かつ、2,000キロを一遍にやるのは非常に乱暴ではないかという議論もそのとおりだと思いますが、一方において2,000キロをやってくれたから非常によかった。これが途中の10キロ

ただだったら何のことが。2,000キロは確かに日本の感覚からいえば無茶でしょうけれども、できる範囲の中で2,000キロやってくれたことで事業全体がどう見えてくるかがわかった。日本のE I Aのように、10キロ分やりました、その先の10キロ分はよくわかりませんというようなE I Aではなくて、全体にかかる調査結果が出たという意味で、非常に評価しています。そういう意味で、この調査をやる必要がなかったとか何とかということは、全然なくて、やってよかった。非常に有益な報告書ができ上がってきたと私は思っています。

それから、住民移転について、これはF / Sと社会配慮を並行的に行わなければならないということからくる宿命だと思うのですが、全数調査の詳細あるいは移転対象者の特定化か、その人たちの最終的な合意形成までをこのF / Sの中の環境影響評価でやることはできないですし、私自身もやることは不適當だと思っています。

村山委員長 それでは、沖縄の田中専門員、お願いします。

田中 今日は私大洋州諸国の環境省の皆様を沖縄のセンターにおきまして環境社会配慮の研修を今やっているのですけれども、審査会の様子を30分ほど聞かせていただきました。皆様、今はほかの講義に入っておりますけれども、意見を述べさせていただきます。

お配りいただいた資料の5ページと6ページのところに、9.の基本的な考え方というのがございますけれども、ここはやはりコメントに書かれてある内容、非常に重いものがあると私は思います。2カ月前、ちょうど8月に、J I C AとJ B I Cの共同で円借款のための環境社会配慮コースというのを行いました。途上国の円借款担当の公共事業省、環境省などの方に来ていただいてやった研修なのですが、そのときでも非常に大事だったのは、事業ありきのアセスではない、事業アセスではなくて、計画段階でのアセス。これがJ I C Aも、それからJ B I Cのガイドラインも尊重してやるということになると、そういうことになりますということが、その研修の一つの柱でございました。この中で、いただいた資料の6ページですけれども、真ん中より少し下に、しかし、一方で同資料、調査の流れにおいてインド側のファイナルロケーションサーベイの進捗がおくれ、現時点では2007年12月に完了の予定に変更となった。こう書いてあるのですが、新たな迂回路の提案を中心に実施し、当初予定どおりに2007年10月に調査を完了させる予定であるというようなのが資料に出ているということですので、これになりますと、私も二十数年環境アセスの仕事をしておりますけれども、アセスに携わっている方から見れば、非常にこの短い期間できちんとしたアセスをやるのは難しいというのが、アセスに携わる者だったらそういうふうに思うのではないかと考えております。

そして、環境社会配慮の重要性も考慮して、国際的な金融機関の審査、案件審査も考慮して

調査を行うというふうにお答えがございましたけれども、では、これは例えば世界銀行の環境の審査ボードでどういうふうに見られるかというあたりを考えますと、やはり先ほどからご議論になっております次の段階でさらに調査を進めますというあたりが、本来は次の融資を考えるときには非常に重要なファクターになるのではないかと、そういうふうに思います。やはり期間が非常に短い中で行われた環境社会配慮、それで次のステージを考えるというのにはちょっと困難もあるのではないかと。環境アセスをやっている者の立場からそういうふうに思った次第です。

以上です。

村山委員長 それでは大分時間が過ぎてきていますが、今の部分は全体にかかわることですので少し時間がかかってしまったと思います。そういう意味で全体を通じて何かほかにコメントがあれば、今お出しいただきたいと思います。

長谷川委員 私もこの案件担当でなかったものですから、具体的なコメントを差し控えておりました。田中専門員あるいはほかの委員の先生方からもあったと思うのですが、今回の報告書を見て大分無理しているなという感じをしました。技術的にも、非常に力を入れて調査団はやられたと思うのですが、やはり何せ対象地域と比べると時間も足りない。あるいはいろいろな面で後回しにせざるを得ないということがたくさんあったように見受けられました。そういう状況でそれなりにやられたと思うのですが、モニタリングでどうします。それから、後の調査でどうしますというふうな記述が非常に目につくのです。これほどたくさん後回しにしているということは、ある意味では少し異常ではないかと思うのです。かなり多くのことを調査してわかって、どうしてもわからないので、後回しにする、そういうことが通常だと思うのですが、今回はモニタリング、モニタリングという、そちらへ逃げるような表現が目につくというところで、やはりそういう意味でも少し飛ばし過ぎ、急ぎ過ぎているのかなという感じがしましたものですから、意見を申しました。

村山委員長 それでは、ほかにかがでしょうか。

西野 調査団の統合マネジメントを担当しています西野です。

今のご質問を含めて過去いろいろコメントをいただいている点については、我々が直接的に調査していなくて、二次データを使いながら間接的に予測をしながら先に進めているということに集約されると思うのですが、この手法については、対象地域の広さを考えると、我々としては信頼できるデータ、それとサンプル的な調査、それで例えば騒音についてはそういった原単位を出して、ほかの地域、すべての地域について、騒音の予測をするというやり方

で現況把握をしているということで、ほかについてもそうなんですけれども、一応F/Sのレベルとしては我々としては問題がない。ただし、直接はかったわけではないということで、引き続きモニタリングをする必要があるということで、モニタリングを重視しているということでございます。

そしたら、実際にはかったものと我々が二次データを使ってスポット調査をして予測していることとの精度の違いというのがあるのではないかという指摘はあると思うのですが、それで非常に将来的に不確かなものにつまましては、これは対応不能ということで、例えばトンネルの建設についてはそういう予測ができないということで外したりしております。我々の調査団としてある程度把握できているという二次データをベースにですけれども、把握できているというものについて、さらに今後実測によってモニタリングをしていくのが必要ということで、モニタリングということを非常に重視しています。

以上です。

満田 今の話に関連して、現況把握のためのEIA調査とモニタリングは考え方が違うと考えています。EIAはあくまで事業計画のためのベースラインデータで現況を調査して、それを事業に反映させていくために実施していくものでありまして、モニタリングというのは、その事業実施段階あるいはその前の段階で予測というのは不確実性が伴うから、それが実際どうである。仮に想定していなかったものが出てきたらそれに対して追加的な対処を行うというような目的だと考えています。そこら辺は分けられるべきではないかと考えます。

それで、この事業既存路線の拡幅がメインであるというような部分もあるわけですが、とはいえ、迂回路が全部で優先整備区間においても11カ所、合計406キロメートルあるということなので、これは無視できない数字だと考えておりまして、もちろん拡幅の影響もありますが、新規路線の影響もあるであろうと考えます。それから、これは審査会のコメントの中にも色濃く今出ておりますが、審査会の現在のコメントを見ましても、要は調査の限界を明確に示すべきだという、そういったメッセージだと私は受け取ったのです。これは非常に重要なことで、今後ひょっとしたらインド側が自分でやるかもしれない。あるいはJ B I Cが円借款をつけるかもしれない。いろいろな資金ソースがあるわけなのですが、わからないことを何となくわかったような、フィージブルであるように書くというのは非常に危険なことでありまして、何をやったのか、何をやらなかったのか、やらないことについてはひょっとしたら今後DD段階でもやる機会があるかもしれませんが、積み残しをはっきり見せるといいですか、こういうことをやっていないということを明確にする調査レポートであるべきだと、私は考えております。

私の意見ばかり申し上げて恐縮ですが、それはくれぐれも調査団の方々をお願いしたいと思っております。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

青木 一般的な言い方になりますけれども、ドラフトファイナルレポートでもそうですけれども、今後実施すべき環境社会配慮についてまとめております。それから、基本的には積み残しとは考えておりませんで、現段階で確認すべき事項というのは確認し、今後確認しても重大な影響とならないもの、もしくは回避・最小化できるであろうというものと、それにかかわる詳細な調査は次期ステージというような分け方で考えております。

以上です。

村山委員長 それでは、全般的なところですので、かなり時間をとりましたが、私自身も、今回の調査は相当な労力をかけておやりになったわけですから、この案件を進める上ではかなり有益な情報がまとまってきていると思っています。ただし、これがF / Sレベルの調査であるかどうか、そういう観点からいろいろと検討した結果のコメントを出しているということですので、そういう意味で今後委員の方で意見交換しながらまとめていきますけれども、できるだけ皆さんのご意見を含めた形で最終的な答申は出したいと思っています。

それでは、時間が大分過ぎましたので、次の部分、10ページの12番から12ページの18番、ルート選定から社会環境調査の部分について、簡単にご説明をお願いいたします。

青木 12番から18番、3つほど回答を差し上げたいと思います。まず12番のコメントにつきまして、住民移転の規模を最小化するための検討の経緯がわかりにくい。可能であれば、迂回路を設けず全区間を並行区間とした場合、迂回路を考慮したインド側設計での住民移転数、JICA調査での修正提案での住民移転数が定量的に比較できるとよいということにつきましてですけれども、住民移転の規模を最小化するための検討は今回の調査では建物等の保全対象物が確認できる精度の衛星画像を使ったガイドラインデザイン、概略設計に相当しますけれども、実施しております第1期A整備事業区間で行っております。その方法としましては、これはインドの鉄道省が契約しております現地のコンサルタント、RITES社からの情報・協議結果、現地調査、それから衛星画像データ、既存線ビデオデータ、既存ROBの状況調査結果などをベースとしまして、集落や開発地域の分断や影響家屋の最小化を図るようにF / Sレベルの迂回路の設置とその線形を確定しております。

そのため、今回の調査結果としては、コメントにありました3番についての全計画路線での

現地調査により移転対象構造物を住居等の種類別に全数把握した上で移転規模を算定した定量的な結果はございます。 ・ については定量的な把握は行っておりません。

次、コメント13番ですけれども、要旨にルート線形も含めて概略設計はファイナルロケーションサーベイと並行してRITES社が実施中のものであり、その成果が提出されるのは本年10月以降になると記載している。このF L Sが終わっていないうちの調査であるということ、また現在最終決定に至っていないルートについて明記すべきであるということにつきまして、これまでの説明が若干足りない点もあったと思うのですけれども、まずここでガイドラインデザイン、概略設計に当たるものですが、これと相手国側が実施しておりますファイナルロケーションサーベイとの違いについて簡単にご説明させていただいております。まず、ガイドラインデザインにつきましては、建物等の保全対象物が確認できる精度の衛星画像を使った概略設計、もちろんこれは現地踏査も適宜行っておりますけれども、対象範囲は第1期A整備事業区間となっております。

それから、ファイナルロケーションサーベイにつきましては、1,000分の1縮尺の地形図をベースに設計を行う詳細設計ということでして、これは別途測量をインド国側が実施して行っているというものであります。

今回F / S調査で実施しておりますガイドラインデザインは、概略設計として耐え得る精度でございまして、そのガイドラインデザインで線形は第1期A整備事業区間の範囲で確定しております。よって、F / Sレベルでのルート線形は第1期A整備事業区間の範囲で終了しているということになります。現在RITES社が実施しておりますファイナルロケーションサーベイは詳細設計の精度となりまして、第1期A整備事業区間の範囲の設計を最優先で実施しております。が、先ほど述べましたように、基本的にルート線形というものは確定しているということになります。

参考までに、2007年10月時点で、以下の間のファイナルロケーションサーベイの結果が入手できており、本調査、F / Sで実施したガイドラインデザインに沿った計画となっていることが確認できております。

次、15番にいかせていただきまして、コメントが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と記述すべきであるということにつきましては、当該要旨の部分について、以下の部分を追記させていただきたいと思っております。車両基地については基本的には既存施設で対応可能ですけれども、仮に追加用地取得が必要となった場合に、鉄道省、MOR所有の遊休用地で十分に対応可能であるということが確認されておりますので、

このような文章を追記したいと考えております。

一応そのほかにつきましては、ファイナルレポートで記載しますということと改善しますということです。

16番オン・サイト・サンプリングによる10%抽出の詳細な方法について記述すること、また、調査の実施により得られた結果について内容を記述すること。現状では移転世帯数や移転家屋の状況のみ記載にとどまっている。この点について提供されたE I A報告書にも記載に差があるということですが、Banas KantheのE I Aで記載されている程度にほかのDistrictの報告書も同様に記述を行うということにつきましては、District別のE I Aレベル調査報告書では、サンプル調査方法及び社会経済調査結果につき記載いたします。

社会経済調査のサンプル抽出範囲は移転対象となる事業用地内に限らず、用地取得境界近隣からも抽出しております。そこで、移転対象住民に限定したものではありません。District別のE I Aレベル調査報告書の記載内容にそれぞれ差がないように改善を図っております。

それから、17番になりますけれども、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。これらに関する情報を整理し記載することというコメントをいただいております。取得用地に関しての情報がドラフトファイナルレポートで記載しておりませんでしたけれども、ファイナルレポートでは関連情報を記載いたします。その例としまして、お配りしているものの一番後ろに添付されていると思っておりますけれども、これは東部回廊と西部回廊の用地取得面積と迂回路並行路による面積をDistrictごとで示したのですが、こういったものをファイナルレポートに記載したいと考えています。

コメント18番、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、養護施設などのSRが含まれている。また、さきに示したように農地の取得を伴う影響世帯もある。これらについて区間ごとに表の形で整理していただきたい。これにつきましても、お配りしておりますもの、後ろから3ページ目と2ページ目につけております移転対象となる構造物、施設のタイプ別に現地調査において全数把握を行った結果をリスト化しております。この詳細も含めましてファイナルレポートにて掲載いたします。

以上です。

村山委員長 それでは、ここの部分について何かコメントございますか。

野村委員 12番のコメントですが、私の理解では、技術的にルート選定を行おうとすれば、迂回をすることなく、既存の線路に並行的に用地を確保してぼんと通してしまうというのが、

一番技術的には楽だし、望ましいのではないかと考えていますが、なぜ迂回を選んだのかといえば、市街部をどんと通してしまおうとすると住民移転の数が直感的に膨大な数になり、手に負えないであろうと、非常に初歩的な段階で代替案の検討を本能的にやっているのだらうと思うのです。できるだけ住民移転の数を減らせるように迂回路をつくった方がいいと直感的に選択しているのですが、片や直感的にやっているのに、迂回をしない場合に定量的にどういう影響が出てくるのかが把握ができていないために、代替案の検討過程がよく見えないという、残念な結果になっているという気がしてなりません。定量的な把握は行っていないということであれば、今さら全区間並行線でやった場合にどれくらいの住民移転になるのかを数えるというのも無茶な話ですので、そこを要求するつもりはありませんけれども、ただ、代替案の検討という過程の中でそういうふうに本能的に避けてしまっている、選択している代替案というのがある、それについては非常に説明がしにくいという、残念な結果になっているのではないかということをおのコメントとしてだけ申し上げておきます。

増沢 調査団副総括の増沢です。

少し補足をさせていただきます。コメントどうもありがとうございました。迂回路にするかしないかというので、一番決定的になったのは、住民移転の問題と、もう一つ既存のR O Bの架け替えというのがあります。当然踏切を立体化している場合というのは交通量の多いところなものですから、都市部に集中している。都市の中で立体化しているのは一番交通量の多いところから立体化して跨線橋になっているということで、これをダブルスタック、二段積みで通す。または複線を通すということで、すべて都市内のR O Bを架け替えていかなければいけないということになっています。これが集中して幾つもある。もしくは1カ所でもその架け替えに要する費用、これは詳細に見積もっていないのですが、我々専門の者から見ると非常に時間もお金もかかって、それに要する社会的な影響、交通の切りかえ、遮断も含めてそれが莫大なものになるというのがわかるころがあります。これが1カ所ではない、複数まとまっているところもあります。そういうところがすべて既存のR O Bを我々リストアップしました。これは全線ビデオ作成したデータをフルに使っているわけで、こういうことはインド側はやっておりません。インド側が、これは1 Aではなくて、1 B 区間に入っているのですが、既存線並行でやっているところでもこういった難しい迂回路を見落としているケースが多々ありました。こういうところについては我々の方で迂回路も考え、既存のR O Bの架け替えが非常に現実的ではないので、それを回避する迂回路案を考えてオルタナティブとしてもう一回再検討せよというレコメンデーションになっております。

したがって、住民移転、これは家屋移転なんですが、だけではなくて、一目でわかる既存の都市内のR O B、これが決定的な問題になっているという点をつけ加えさせていただきます。

以上です。

村山委員長 13番ですけれども、回答の部分でこのとおりだと思うのですが、これに関して、いただいているD F Rの要旨にはこういう書き方になっていないと思います。そういう意味でコメントを出しましたので、要旨ですからどこまで変更するかはわかりませんが、少なくとも最終的なレポートはこういう表現を入れていただく必要があると思います。回答にあるような表現を入れていただく必要があると思います。

それでは、ほかによろしいでしょうか。ないようでしたら次のところにいきたいと思います。次は19番の住民移転、25番まで、この部分、お願いいたします。

青木 コメント19番ですけれども、補償対象となる家屋数や人口の把握をきちんと行うべきだという印象を持ったが、その人たちが補償を支払われると決まったとしても、それが実際に届くかどうか別問題である可能性もある。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まで届きにくいこともあると聞く。事業対象地域において今までの公共事業でそうした問題があったのかどうか、調査済みか。また、そうした問題があることがわかっているのであれば、どういう対策を提言しているのかというコメントをいただきましたけれども、これにつきましては、インドでは現行制度に基づきます公共事業におけます用地補償レートが市場土地価格と比較して低うございます。住民移転にかかわる支援策が生計回復の観点から十分でないという点もあります。これについてはドラフトファイナルレポートの中で述べておりますけれども、これ自身は低階層の人たちに補償が行き届きにくいということではないのですが、一方で低所得者層の人ほど移転時における職業機会喪失に伴う職業機会の確保の難しさとか、移転期間中の生活費の工面の難しさなどのため、所得レベルが高い人よりも生計への移転時におけるダメージの割合が大きくなる傾向にあります。本調査では、調査対象地域の近隣で実施されましたほかのプロジェクト、国道建設プロジェクトとか、線路増設プロジェクトなどの事例を参考に、低所得者層ほど用地補償の単価の引き上げとか、支援策の優遇策などについて提言しております。

コメント20番ですけれども、スクォッターの数が住民移転数に含まれていないため暗黙のうちに住民移転という語句が合法の移転住民を示すものという誤解を受ける。そのため、スクォッター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ということにつきましては、ご指摘のとおり修正したいと考えておりまして、今回

添付しておりますものについても住民移転数全体のもの、それからスクォッターも含めまして、スクォッターの数を別途出すというように分けております。

21番、移転に関するインド政府の政策とJICA環境社会配慮ガイドラインのギャップを埋めるための措置、特に市場価格に基づく補償費や違法住民への配慮などについて調査報告書に記述するだけでは不十分である。本事業を引き続き日本として支援するのであれば、本報告書とは別途にJICAと鉄道省の間で書面による覚書を交わすなどの措置が必要であるということにつきましては、これは私から言うのもあれですけども、日本が引き続き本事業を実施、支援していくかは決定されていないという状況です。一方で、本調査、JICA調査での環境社会配慮にかかわる各種措置等の提言について、引き続き事業実施に向けて検討していくとの鉄道省との見解を公式文書にてJICA調査団はMORと取り交わして確認します。

22番、文中数値が示す内容について記述を追加すること。これは区間だけ少し書いた。そこに移転戸数が書いてあるだけの部分があったのですけれども、これについては、こちらのミスでして、特に特筆するべきところではございませんので、ファイナルレポートでは削除いたします。一方で、もちろん移転数に関しましては詳細をファイナルレポートのしかるべきところ、ここに記載しているようなところで詳細は記載いたします。

23番、和文には影響を受けるという表現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。コメントをいただきましたとおり、ファイナルレポートでは区別をした上で統一化をして修正させていただきます。

24番、住民移転数が2種類記載されていると読めるので整理する必要がある。こちらも、申しわけございません。当該記載は調査結果に基づく情報のアップデートしたときの削除ミスでございましたので、最新の情報のみ残してそうでないところは訂正させていただきます。

25番、最後の部分で最近の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が大きい場合、ダブルスタンダードとならないように政府査定価格と再取得価格に移行していけるような価格の設定が必要になってくるという記述の意味が不明である。政府査定価格を市場価格に移行していくための措置を示しているのであれば、そのように明示していただきたい。ただし次の文書で扱っている投機的な市場価格の扱いに関する記述との整合性を図ること。これにつきましては、ご指摘のとおり表現がわかりにくいので、以下のように変更させていただきます。最近の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が大きい場合、ダブルスタンダードにならないように政府査定価格を再取得価格に移行していけるような工夫が必要になって

くるに訂正させていただきます。

以上です。

村山委員長 それでは、今日は真崎委員はご欠席ですが、今の時点では修正をされるということに理解をします。別表については後で確認をした上で、もしコメントを修正する必要があるれば最終的な答申案では修正させていただきます。

ということにしたいと思いますが、ほかに何か委員の方々からコメントありますでしょうか。それでは、次の部分に移りたいと思います。26から36の部分です。自然環境調査の部分です。お願いいたします。

青木 コメント26番、環境に関する記述について、絶滅危惧種はいないとの記述が多いが、生物多様性の保全の観点からは絶滅だけが問題ではない。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ということに對しましては、本事業は線的に事業用地を要する事業であり、面的に事業用地を必要としないため、ある一定地域で面的に動植物の生息・生育地の喪失を引き起しにくく、また既存線沿いに鉄道用地を利用した並行区間での事業用地を確保することから、線的な事業で懸念されます生息・生育地や移動経路の分断の新たな発生はありません。新規建設となります迂回路につきましては主に農地を通過するため、そういったところは自然度が低く、動物の移動経路になっている箇所が特にある場合には、カルバート等の措置を今後必要に応じて講ずる必要があると考えております。沿線の一般的な自然環境の概要につきましては、既にドラフトファイナルレポートの中で概況を述べておりますし、詳細についてはAppendixに記載しております。

コメント27番にまいります。植林をする旨の記述がある。どこに何を植えようとしているのか。これにつきましては、森林保全地区などで伐採する場合には代替植林をする必要がありますけれども、これにつきましては、今後事業実施確定後州政府のForestry Department、中央政府のM O Fの指導によって実施されることとなっております。今後森林伐採に係る申請手続に伴い決定されていくこととなっております。

28番、迂回路の盛土の緑化の材料は何かということと、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はないかというコメントにつきましては、緑化につきましては在来種の使用を提言しております。その一部として、ニーム、アカシア、ダルベルジア等の、耐干性が高く、薬用、薪炭等、多用途に使用できるものが含まれております。また、移動性動物のためのコリドーやアンダーパスにつきましては、動物の多い地域では必要と考えられ、今後の調査実施の際において検討事項として現地状況に応じて対応するようAppendix及びそのDistrict別の

E I A レベル調査報告書にて適宜提言を入れております。

コメント29、許認可は軽減措置ではない。本件に際し自然保護当局の見解は把握しているのか。これは軽減措置のところは許認可にかかわるような文言が少し入っていたのですけれども、これにつきましては、もちろん許認可自体は軽減措置ではありませんけれども、軽減措置にかかわるところ、情報として許認可事項のことを記載しているということにとどまっております。また、自然保護当局であります環境森林省からは、本調査で設立いたしましたEnvironmental Working Group、これは鉄道省のもとにつくったものですが、こちらにメンバーとして参加していただいております。M O R、鉄道省は随時意見を聞いて調査を進めてきました。また、本調査の野外調査に際しては、保護区、保全林、保護林を管理します州のDivisional Forest Officerの協力によって実施しております。自然保護当局のデータや見解に基づいた計画路線線形や対策案の検討を行っております。

次、コメント30番、保護区の分布図によれば、Mt Abu、野生生物保護区、Jossore野生生物保護区、Balaram Ambaji野生生物保護区の一部を計画路線は切り裂きつつ地域を分断している。ルートは変えられないのか。これによる動物種の移動ルートへの影響はないか。種の隔離を生ぜしめるおそれはないか、こうした点についても検討の上記載すべきではないかというコメントにつきましては、前回の審査会で写真をお見せしていると思っておりますけれども、この3つの野生生物保護区は、位置的には割と近くに分布しているものでして、このうち既存線が通過している野生生物保護区はBalaram Ambaji野生生物保護区のみです。ここに並行腹付けということが考えられるのですけれども、D F Cを迂回させることにより野生生物保護区内を通過しない線形案としております。

なお、3つの野生生物保護区の位置関係については、既存線がある西側に位置するMt AbuそれからJossoreの野生生物保護区と、先ほどのBalaram Ambaji野生生物保護区の間には、既存線に加えまして川、高速道路、農耕地などが既に存在しております。保護区の間、特に高速道路になりますけれども、分断を既にしておりますところ、本事業が新たに保護区の生態系上の位置関係を変えるものではないと考えております。

31番、事業地の環境の現状が把握しにくい。これにつきましては先ほど野村委員から既にコメントをいただいておりますけれども、これにつきましてはファイナルレポートにて訂正していきたいと考えております。

32番、上記の点から、環境面の問題がない。大きな障害となる技術面、環境面の要素がない。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

ことが可能であるなどの結論を導き出すことはできない。これらの表現の削除あるいは大幅な修正が必要であるということにつきましては、第1期A整備事業区間の範囲につきましては、建物等の保全対象物を確認できる精度の衛星画像を使ったガイドラインデザイン、概略設計を実施しております、周辺環境及び社会への影響が最小となるようなルートを決めております。以上のことから、表現の削除あるいは大幅な修正は必要ないと考えております。

33番にいきます。自然環境上のSensitive AreaとしてBalaram Ambaji野生生物保護区が上げられているが、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べきである。むしろ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述すべきである。また、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述すべきであるというコメントをいただいておりますけれども、まずBalaram Ambaji野生生物保護区は第1期A整備事業区間となり、ガイドラインデザインを実施いたしております。そこでBalaram Ambaji野生生物保護区付近の路線計画はRITES社の当初計画では既存線並行区間となっており、そのまま保護区内を通過することとなっておりますが、現地調査結果を受けて、鉄道省とも協議の上、ガイドラインデザインでは迂回する計画としております。

また、森林、河川の状況につきましてはドラフトファイナルレポートの自然環境調査の2で区間ごとに記述しております。沿線に保全林及び保護林以外の保全対象となる森林はありません。インドではすべての森林は州政府が主体となって公有地として管理しております。また、そのカテゴリーについてもDense Forest、Open Forestの名称での等級分けがされておりますが、例えば名称だけですと密林ととれるようなDense Forestにつきましても、樹冠被覆率が40%以上程度のものを差しており、他の熱帯諸国とはかなり質の違いが見られるものです。上記以外では農地内の果樹や屋敷林があり、既に手が入っているようなものであると考えられています。

コメント34番にまいります。Vasai Road-Vadodara間で絶滅危惧種はいないと判断した根拠となる調査の内容について記述していただきたい。また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、Vol. 3 第10章の10.5.2と同様の記述を追加した方がよいとのコメントをいただいておりますけれども、当該地区を担当しますDivisional Forest Officeへの聞き取り調査に基づき、影響が大きいと思われる地域、この区間になりますとBoisar保全林となりますけれども、での現地の確認を実施しております。また、適宜地元村落では住民への聞き取り調査を実施しました。

なお、Vasai Road-Vadodara間は、第1期B整備事業区間であり、ガイドラインデザインを行っていない区間になりますが、今後の路線線形変更の可能性も残っておりますので、今後の課題に入れるようにいたします。

コメント35番、Boisar保全林内で伐採が必要となる樹木数を明記していただきたい。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あわせて線形の検討が必要という記述から、今後の課題の中に明記することというコメントですけれども、Boisar保全林につきましては、今のコメントの回答のとおり、Divisional Firest Officeへの聞き取り調査の上調査立ち入り許可を経た上で現地調査を行っております。調査結果としては、保全林地内の通過はあるんですけれども、実際木がはえていないところを通過するというので、伐採対象の樹木はありませんでした。

なお、Sanjay Gandhi国立公園の部分の第1期B整備事業区間でガイドラインデザインを行っていないということから、今後の路線変形変更の可能性も残されておりますので、今後の課題に入れます。

次に、コメント36番、影響が正か負荷を示すプラス・マイナスが明記されていないので追記すること、これは自然環境のインパクトマトリックスのところを差します。また、樹木の伐採が相当数に上ることから、項目20については基本的にB評価を与えるのが適当と考える。また、表10-29で項目21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。これについてはご指摘のとおり、プラス・マイナスが抜けておりましたので追記いたします。それと、ご指摘のとおり項目20はB評価であるため同様に訂正させていただきます。それから、表10-29、Fisher保護区への影響を考慮した上での評価として訂正いたします。

以上です。

村山委員長 それでは、ここの部分、自然環境調査について、追加のご質問、コメントをお願いいたします。委員の方いかがでしょうか。

田辺 コメント32に関してなんですが、恐らく村山委員はもう少し広い概念でコメントを出していると思われる。JICAは衛星画像を使ったガイドラインデザインをしているから影響が最小になると返答している。その衛星写真段階だけのルートを選定での回避・最小化が図れたかどうかということだけを聞いているのではなくて、ここはそもそも、もう少し細かな、先ほど言ったような季節変動での実測調査といったような、いろいろな調査の内容を含めてここは全体として今の段階で回避・最小化が図られているという結論を出すことは難しいのではないかと聞いている。これが、恐らく結論の中でも最も重要な部分だと思われるが、審査会委

員の中で大きく割れているようなので、もう少し議論が必要と思われます。

以上です。

村山委員長 32番について、今、コメントをいただきましたけれども、仮に要旨の35ページ、ここの部分の記述に関してはコメントから省いたとしても、ほかの部分についてはかなり断定的な表現をされているわけです。これについては非常に疑問を感じます。あくまで制約の中で調査をされたということを考えれば、こういった断定的な表現はできないと思っています。ですから、これは表現上の問題なのですが、そういう意味で表現の修正をすべきではないかという意味ですけれども。もし今の時点で何か追加のコメントがありましたらお願いいたします。ないようでしたら、これはこういうご回答をいただいたということで、最終的な答申案ではまたそれを踏まえてまとめたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。31番の野村委員のところは先ほどのご意見でよろしいですね。

それでは、もしないようでしたら、次の段階にいきますが、よろしいでしょうか。それでは、37番から46番の環境汚染対策というカテゴリーでまとめられている部分です。お願いいたします。

青木 コメント37番、西回廊の電化についてですけれども、本調査が提案している西回廊の電化がどの程度の実現可能性を有するのかを判断するのに必要な記述が見られないように思われる。そのため、仮に電化が行われずディーゼル等のほかの車両による操業も想定される。その場合は環境社会影響のうち大気汚染についてはドラフトファイナルレポート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。この点に関する記述をお願いしたい。これにつきましては、本調査ではドラフトファイナルレポートの第5章、基本的技術オプションの検討におきまして、ディーゼルとの経済比較を環境面も考慮した上で検討し電化を推奨しております。また、ドラフトファイナルレポートのTask0&1の部分におきまして、ディーゼル及び電化を環境面も考慮し比較した上で電化の推奨を前提とした環境配慮調査を実施しております。

コメント38番にまいります。表10 - 38に本事業計画による開発行為、具体的な事業内容と考えられる、を抽出し、表10 - 39にこの項目と公害項目のインパクトマトリックスを記載している。(1)これに関して同様の整理を社会環境においても行うべきではないか。マトリックス評価を行い、その結果として事業計画による社会環境面への影響項目が抽出される。これにつきましては、今、入っておりませんので、社会環境につきましても同様にマトリックスを掲載いたします。

(2) 同様に自然環境面においても類似の整理を行うべきではないか。これにつきましては、表は英文表記にはなっておりますけれども、当該マトリックスや自然環境も同じ開発行為に基づいた評価を行っております。

(3) なお、表10-39などの公害項目は環境汚染項目と統一する。そのようにいたします。

次のページにまいります。コメント39、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いう記述が複数の区間で見られる。このことは、線路周辺の土地利用状況を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並びに影響評価を適切に行うことは困難と判断される。この点について今後の課題の中で詳細に記述すること。これにつきましては、今回しようとしたインドの環境基準値は産業、商業、住宅、静寂地域となっておりますが、実際土地利用状況を含めたゾーニングと対応していないことがインド国の中央公害管理庁での聞き取りでも判明しています。現場へ行くとそうかなというところであります。そのため、当該節では、沿線すべてでの土地利用の把握は極めて困難なため、今後の課題としまして、今後の調査の実施の際に影響を受ける住宅での測定の実施と対策工の検討を提案しております。

コメント40番へまいります。SRは対象区間の鉄道沿線には数百ないし1,000施設以上が分布すると想定されることから、60カ所に絞って調査を行ったことの限界を明確にし、追加指定を行うべき調査の内容を今後の課題に整理すること。これにつきましては、ファイナルレポートでは沿線の人口密度が高い地域や、SRサイトなどでの騒音・振動の追加調査の実施を今後実施すべき調査等として今後の課題に整理記載いたします。

コメント41、これは鉄道騒音・振動の予測・評価、手法の検討のところですが、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こと。これにつきましては、ここに記述しておりますように記載したいと考えております。さらに調査地点の位置、測定時間、天候、特記事項などをデータシートとして報告書などに別添として添付する予定です。

関連記載としましては、鉄道騒音・振動の測定場所は調査対象地域の5種から貨物列車の運行する路線、ほかの騒音・振動発生源の影響はなるべく無視できる条件の場所を優先して、主に都市部を中心に選択しております。日中及び夜間の測定実施のために安全性についても考慮して選択したということで、先ほどのような各測定地点の詳細については添付資料をつけます。

コメント42番にまいります。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、夜間の走行を少な目にするすれば、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。左記コメントにつき、ファイナルレポートで訂正したいと思います。

コメント43、Uttar Pradesh州Aligarhの迂回路以外ではすべての予測値が環境騒音基準を超過していたことに対して、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、F/Sとして適切であるとは思えない。より具体的な検討が必要である。このコメントに対しまして、今回の調査では騒音・振動調査とその対策方法については先での回答の方針を考えておりますので、本記述について問題ないと考えております。

コメント44番にまいります。最後に記述しているSR以外の家屋への影響を本調査により対象としなかったことの妥当性について記述すべき。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。これにつきましては、寺院等の宗教施設、病院、学校などのSRサイトの近隣には家屋が隣接していることが多いことから、家屋での騒音・振動に関しましてもSRサイトでの結果を参考に一般的な特性を把握できると考えております。

コメント45番へまいります。温暖化ガスに関して自然環境面で言及されているが、具体的な記述がない。自然環境面に位置づけることがよいか疑問であるが、本事業計画は温暖化に及ぼす影響に関して記述すべきであるということにつきましては、本事業計画が温暖化に及ぼす影響につきまして、大気汚染にかかわる記述の中で記載しております。定量的な評価につきましては、ドラフトファイナルレポートでは12章の経済財務評価の中で取り扱っておりまして、本事業実施に伴うトラックを主とした自動車排気ガスの削減効果と電化に伴う火力発電所からのCO<sub>2</sub>排出量の算定と評価を行っています。また、ドラフトファイナルレポートの第5章基本的技術オプションの検討におきまして、西部回廊の電化車両とディーゼル車両でのCO<sub>2</sub>排出量などの比較を定量的に実施しております。

コメント46番へまいります。ドラフトファイナルレポートの要旨、環境社会配慮面の妥当性評価で、エネルギー消費量の減、地球温暖化ガスの削減が極めて大きい旨の記載があるが、定量的な説明と詳細はどこに記載されているのか。あるいはなぜ環境の章に記載がないのか。さきに示しましたように、ドラフトファイナルレポートの第12章で自動車排気ガスにかかわる削減効果、第5章で電化車両とディーゼル車両のCO<sub>2</sub>排出量の比較を実施しておりまして、その内容を要旨に記述するようにいたします。

以上です。

村山委員長 それでは、ここの部分に関してご質問、コメントがありましたらお願いいたします。

野村委員 19ページの43番の回答のところですが、2.(4)・(5)の回答でと書いてあるのですが、これはどこになるのですか。

村山委員長 コメントの2.(4)・(5)ですね。2ページ、3ページの部分ということによろしいですか。2ページ、3ページでは、一番右側 となっていますので、特に修正はされないと理解しましたが、ただ、43番については になっていますので、これは何か修正を加えられるということでしょうか。

青木 これは の間違いです。

野村委員 振動についての基準がないという記憶ですが、騒音については既存の鉄道から発生している騒音が基準値を既に上回っている理解でよろしいのでしょうか。

青木 1つは、今、騒音の基準というのは環境騒音の基準です。もちろん既存線の近隣では環境基準は既に超えているというところがございます。

野村委員 並行路線を主に想定した場合、新線ができると騒音のレベルは上がるということでしょうか。

青木 既存線に新線がプラスアルファされた場合、基本的にそうなります。その理由としましては、現在よりも1日当たりの通過本数がふえるという意味での騒音は、レベルは上がります。鉄道車両から一つ一つが騒音の発生というような意味からすれば、車両の改善だとか、レールの改善だとか、そういうところから固体固体からは減る可能性はあるのですが、その発生原単位というのは今資料がございまして、それ自体についての把握はできていません。

村山委員長 確認をしたいのですけれども、3ページの下の方で記述されている、これはDFRの本体にもこういう記述だったというふうに記憶していますが、SR地点での鉄道騒音の予測値は42から84デシベル、これはほぼすべての地点において静寂地域の環境値基準を超過していると記述されています。これは、バックグラウンドではなくて、純粋に今回の新線、これを建設した場合の純粋な予測値ということでしょうか、それともバックグラウンドを含めてのものでしょうか。

青木 バックグラウンドは入っておりません。それで単純に比較しただけです。

村山委員長 では、この値がバックグラウンドに加わるという理解でよろしいですね。

青木 そういう理解でよろしいです。

田辺 コメント37の西回廊の電化に関する部分ですが、現在インド政府では西回廊の非電化

の意向を持っており、インド政府独自に調査を行っているという報道がなされておりまして、もしそのような状況であれば、ディーゼルの大気汚染の影響、それから温室効果の影響等もあるので、やはり調査の不確実性が高まる。調査の結果、実際の事業の不確実性が高まると思われるが、その辺の現状についてJICAではどういうふうに考えているのかをお聞きしたい。

西野 現地から説明させていただきたいと思います。

増沢 それでは、私から、代表して。今、ご指摘の件ですけれども、今この調査が終わる中で一番懸案になっています。電化が鉄道の幹線鉄道、いわゆる交通量の多い、列車運転本数の多いところにおいては電化が経済的にも有利というのは明白でありまして、かつ大気汚染、CO<sub>2</sub>の発生というものも非常に少ないということで、経済的にも環境的にも有利というのは、もうこれは自明の理である。したがって、その延長線からいくと、電化というのが西回廊でも当てはまらなければいけない。これについては、鉄道省も異議を唱えておりません。経済性及び環境面では電化が有利、将来は電化すると鉄道省は言っております。

なぜ当初から電化にしないのかというのは、コンテナの二段積み輸送方式、ダブルスタックコンテナ方式というのがあって、これも道路交通に対して鉄道のコンテナ輸送が一つの大きな有利性を持つところでありまして、これを鉄道のコンテナ輸送で推進してモーダルシフトを図っていききたいというのがあって、これはこれでポリシーとしては立派なものですが、ダブルスタック、コンテナを二段積みにした上で電化という例が世界でも非常に限られている。これは中国で一例あるだけです。さらに、インドが目指していますのは、インドは世界で一番軌間の広い、1.6メートルを超える広い軌間なものですから、ダブルスタックの中でも重心位置が高くなるフラットタイプという、1列車の貨車の数が一番多くなる、世界でも初めての例なのですが、そういったものでやりたいということがあって、このダブルスタックの輸送方式と電化との組み合わせが世界的にブームになっていないというところが、今唯一残った争点になっています。これについては、我々はダブルスタックの場合でも、技術的には、これは純電気工学的な技術ですが、パンタグラフの動作が問題になるのですが、これについては現在の世界で商業化されている広範囲の動作を持つ高揚程のもの、これに対応可能であるので、仮にダブルスタック、フラット方式の場合でも電化を前提にして計画を進めるようにというのが、我々の提案、結論になっています。この部分がまだインド側と調整がとれていないということで、以前インド側は、昨年度において西回廊はディーゼルであるということが既定路線ということで譲らない、かたくなな態度だったのですが、現在では経済性及び環境面では電化なので将来は電化をする。ただし、近い将来においては証明されていないので、意思決定できないという状

態になっております。

以上です。

長谷川委員 少し後戻りになるかもしれませんが、17ページの36番、このところで、環境的なインパクトにはプラスとマイナスがあるということが確認していただきました。さらに、38番のところで、環境の影響には社会環境と、それから、自然環境があるということも確認して追記していただけることになりました。さらに、19ページにいきまして、45番と46番、ここには環境での結果と、それから、経済、財務の結果の中に不整合があったということがここに指摘されていると思うのですが、これは前回私コメントしたこととも関係するのですが、今この資料にはありませんが、全体の経済分析を行った結果、内部経済収益率が西回廊14.02、それから、東回廊が14.46となりました。これは非常に高い数字で、経済分析上妥当であるというふうな結論であるというふうにして書いてあったのですけれども、この数値を算定するに当たって、環境から大気汚染にかかわるプラス面だけをもってきている。それから、社会環境でもプラス面だけもってきてこの数字を出してきたということですが、先ほど言いましたように、プラス面、マイナス面があって、社会環境も含まれるということであれば、マイナス面の環境的なインパクトについても計上しながら、この内部経済収益率を算定しないと、これはいいところどりで、片手落ちの、高く過大評価した結果の数字を出しているというふうな気がするのです。

もちろんマイナス面の環境面を経済評価に含むということが難しいということがあるかと思えます。もしそうであるならば、ここで出してきた内部経済収益率の数値というものは、マイナス面の、あるいはプラス面でもいいのですけれども、なかなか難しく、算定できなかった、経済評価できなかった環境面については含んでいない数字ですというふうなことをぜひ明記された方が間違いなくいいのではないかと思います。

青木 まず、経済評価の中での温暖化ガスにつきましては、45番の回答のところで書いてあるのですけれども、電化による発電、それに伴います火力発電所からのCO<sub>2</sub>排出量というのを算定しておりますので、これはマイナスの部分になると思います。

それと、そのほか厳密にはいろいろとあると思うのですが、以前も住民移転にかかわるような社会的マイナスのインパクトを経済評価のコストの中にとということがありますが、これにつきましては、100%ではないかもしれませんが、一つは損失補償という中での用地取得費としてコストに入っているという面と、回答の前の方でも環境対策工についてのコストとしてコスト側に見ているというところで、ある程度につきましてはマイナスインパクトをコストに置き

かえた形で経済評価の中に盛り込まれているというふうに考えてもよいかと考えます。

長谷川委員 なるだけ盛り込んだということは理解しまして、よろしいかと思えます。ただ、盛り込めていないものもありながら、内部経済収益率も計算しているというあたりの記述はあってよろしいかなと思えますが。

増沢 インド側から少し補足させていただきます。経済分析では、コスト側に総工費用の削減と時間短縮というものが入れてあります。それと、CO<sub>2</sub>の削減効果も入っていて、そのほかにもろもろの交通事故の削減とか、ちょっと記憶は不確かなのですが、幾つも入れてあります。ただし、その中でほとんどが総工費用の削減便益と時間短縮でありまして、あとはほとんど最後の数字に影響してこないというものになっています。したがって、コスト側も確かにおっしゃるとおり環境対策工というものが全部入っていないという指摘があるかもしれませんが、全体のコストの中で今漏れているものは非常に少ない。パーセンテージでいけば0.1%以下のところになってくると思います。大きいものについては、例えば迂回路のサービスロードのお金だとか、サービスRUBとっていますけれども、アンダーパス、こういったものとか植林、そういった大きい項目についてはすべてコストに入っていますので、そのほか考えられる防音壁の特定箇所の設置とか、そういったものは経済計算そのものの結果大きく数値を変えるものではないと認識しております。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかの点いかがでしょうか。先ほど37番の西回廊の電化についてご指摘をいただいて一応コメントをいただきましたが、この時点でもまだ懸案だということであれば、コメントの内容についてはもう少し明確な形で書く必要があるかと思っています。というのは、やはりディーゼルになった場合の影響というのが少なくないだろう。先ほどもコメントにありましたように、5分に1回、あるいは昼間に集中的に走るとすれば、この影響は騒音と並ぶ形で恐らく出てくると思いますので、そういったことに関して調査の必要があるだろう。少なくとも今後そういうことになれば必要になると思います。ですので、いつの時点でこういう判断になるのかというのはなかなか難しいところがあるかと思いますが、今の時点でもまだ確実でないということであれば、この点については明確にしておきたいと思えます。

それでは、ほかの点はいかがでしょうか。

満田 今、村山委員長のご指摘のディーゼルが電化かという点は、F/Sの根幹にかかわる前提だと考えております。この開発調査が電化を前提としたということで今調査団から再三ご説明があったところなのですが、これは今でも明記していると思えますが、本当に強調して明

記された方がいいと思います。これによって、今まで議論してきた、例えば経済的な分析ですとか、そこら辺についてもかなり効いてくるわけですし、実際問題将来は電化だったとしても、この事業実施時点でディーゼルということであれば、このF / Sの前提は大きく変わってくると考えております。

以上です。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。43番ですが、現在の表現であると、寄与が大きいSRでは変更あるいは移転などの配慮も検討されるべきであろうというような表現ですが、私はやはりF / Sレベルでこういう表現というのは適切だとは思えないのです。ですから、何らかの形で表現の変更は必要ではないかと思えますけれども、いかがでしょうか。それでもなお現在の形でよいということであれば、そういうふうに理解をします。

西野 この部分につきましては、要するに今後実際の、どこのサイトにどのような対策を立てるか立てないかという、そのオプションについての説明をここでしているということをごさいますして、今のF / Sの時点では、例えばどの場所に騒音対策が必要か、必要でないかという判断をここではしていないということで、これを、もちろん与えられた、要するに、パラメーターを使って地域ごとに予測はするんですけども、それを具体的にやる、やらないという判断は次のステージでやるという、そういう意味です。

村山委員長 わかりました。今、ご指摘いただいた点は私の理解と特に変わりはないと思います。その上でこういうコメントを出しております。要するに、例えば防音壁が必要な区間についてはまだ決定はできていないという、そういうことですね。

それでは、ほかにいかがでしょうか。なければ次の部分、あと2つのパートになりますが、次は環境影響軽減措置、47番からステークホルダー協議、環境管理計画と事業実施計画、ここまでまとめてお願いいたします。

青木 47番へまいります。10 - 8 環境影響軽減措置に関して、特に環境汚染の項目の記述は一般的内容にとどまっている。事業計画に即して地域性のある項目はできるだけ地域の実情を踏まえた記述とすべきである。これにつきましては、環境汚染の項目は主に工事対策で影響回避・最小化を図る対象項目が多くございます。例えば、水質につきましては橋梁部における対策検討の提案など、施設での記述としております。最も問題となると想定されました騒音・振動につきましては、影響対象として検討すべき宗教施設、病院、学校などのSRサイトを中心として検討いたしました。

コメント48番へまいります。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平米までの根拠を示すこと。提供されたE I A報告書との関連から、本軽減措置の内容のうちN R Pの規定していることと本調査で提案していることとの区別を明確にすること。これにつきましては、当該数値はN R P 2006に規定しております都市居住者への移転用住宅の面積と本調査での不法居住者への聞き取り調査を参考に提言しているものです。本調査の提言としましては、以下の主要な4点がN R P 2006と主に異なる点です。1)再取得価格をベースとした移転補償と交渉の実施、2)再取得にかかわる調査の実施、3)不法居住者への移転補償支援の実施、4)低所得者層ほど補償単価を引き上げるような仕組みの導入ということです。

コメント49にまいります。これは第10章、10.8.3.1のところに書いてある事項に関連して、(1)大気汚染対策、西回廊において電化が実施されなかった場合の対応策について記述を追加すること。(1)につきましては、ドラフトファイナルレポートにおけます環境社会配慮調査、E I Aレベルでは、Task0&1で妥当性の検証を行った電化を前提としているため、電化が実施されなかった場合、すなわちディーゼルの場合についての対応策についての記述を行う必要性がないと考えました。また、ディーゼル、いわゆる非電化と電化での比較の一つとして、地球温暖化ガスに関する検討も実施しております。

(2)騒音・振動、調査内容等の対応から区間ごとに詳細に記述すべきと考える。特にS Rに関して、考慮すべき点を詳述に含める必要がある。これに対しまして、ファイナルレポートでは当該対策にかかわる記述の中でS Rに関して、以下のように考慮すべき点を追記します。抜けています。要するに、ファイナルレポートでは追記いたします。

50番へまいります。本調査終了によって完成するE I Aがインド側の最終承認に至るまでにインド側関係者に公開され意見聴取が行われるよう報告書の中で注意喚起すべき、これにつきましては、10.13、結論と提言に同内容を追記いたします。

コメント51、第2ステージ、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述していただきたい。また、比較的迂回路の路線決定がおくれていることから、Surat地区において第3回ステークホルダー会議が実施できていないということは、極めて大きな問題と考えられ、環境社会影響の評価に不確定要素を残すことになっている。さらに、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も抵抗するという極めて強い意見が述べられている。こうした内容を本体にも記述しておく必要がある。また、実施した会議については参加者内のP A Fの割合、S C / Tの会議への参加度合い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に記述すること。この点に関して、提供された2つのDistrictのE I A報告書にある記述の詳細度にはかなり差がある。Banas kanthaのE I Aで記載されている程度にChandauliの報告書も充実させ、ほかのDistrictも同様のレベルで記述すること。これにつきましては、まずステークホルダー協議への参加率が相対的に低い地区につきましては、主に用地取得、住民移転にかかわる詳細が決定していない状況で参加に関心が低くなっていると聞いております。このような内容をファイナルレポートに追記いたします。Surat地区ですけれども、ガイドラインデザイン対象外の第1期B整備区間でございまして、F / Sレベルの路線線形が確定しておりませんので、今後の調査実施の際の対応と考えております。

また、迂回路では都市部を迂回するために通過する農地が主な取得対象用地となります。Banas kanthaの例に見られますように、Gujarat州では小作農家が多く、公共事業に伴う用地取得によってその後の生計が立てられない事例が発生しております。こうした過去の事業と同等の生計回復に不十分な補償が本事業でも行われることを懸念し、反対が多いと考えられております。そのため、生活補償を十分に提供する措置の検討と、被影響住民への十分な説明、意見交換が必要であることを本調査では提言しております。このような地域的な事情についてもファイナルレポートに追記いたします。

環境管理計画、コメント52番にまいります。10.9、環境管理計画と環境モニタリング計画に関して、(1)環境管理計画において、環境汚染の計画が記述されていない。意図的に記述を削除しているのであれば理由を、単に不足しているのであれば明記すべき。これにつきましては、環境汚染にかかわる事項は名称では社会環境管理計画という中に含めております。

次、コメント(2)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にとどまっている。現時点でわ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述すべき。これと(3)番、環境モニタリング計画の内容についても総論的内容にとどまっている。上記と同様に現時点の範囲でより具体的なモニタリングに関する内容を記述すべき。これにつきましては、ファイナルレポートではほかのF / Sでの環境管理モニタリング計画と同様に、計画の策定主体、目的、内容、実施方法や実施主体等の事項について整理したものを追記させていただきます。

(4)番、資源環境項目や騒音・振動に関してコメント1で述べたように、本レポートでは現況調査とその分析が不足しており、したがって限られた情報での予測となっている。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う環

環境管理計画と環境モニタリングは極めて重要であり、この節にここに述べた趣旨を取り入れた表現を追記すべきということにつきましては、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う環境管理計画と環境管理モニタリングが重要である旨はファイナルレポートで追記させていただきます。

コメント53番へまいります。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必要があるのではないか。例えば、住民移転計画の経験を有するNGOを雇用するようにインド政府に働きかけるということであるが、同じNGOといっても与党寄りから反体制的な団体までいろいろあるし、弱者の視点に立つ組織から、その反対の立場に立つものまで、実に多様である。そうした中、どういうNGOが実際に住民のために雇われるべきなのかまで踏み込んだ提言が必要になると思われる。これにつきましては、このような当該NGOは本事業の住民移転計画フレームワークに基づきます詳細住民移転計画の策定やその実施を適切に遂行できますNGOであることが条件になると考えています。ファイナルレポートでは排除条件の詳細ということではなくて、そこら辺は難しいところはありますので、ファイナルレポートでは適切な住民移転計画の策定または実施の経験を有するNGOというふうに訂正させていただきますと思います。

コメント54番にまいります。要旨パラ110のところですが、ファイナルロケーションサーベイが終わっていない段階でのEIA及び環境管理計画であることを明記すべき。これにつきましては、本調査では、繰り返しになりますけれども、建物等の保全対象物が確認できる精度の衛星画像を使ったガイドラインデザイン、概略設計を第1期A整備事業区間で実施しております。その結果をもとに、EIAレベルの調査を実施しております。すなわち、ファイナルロケーションサーベイは1,000分の1縮尺の地形図を使った詳細設計に該当するものでして、今回調査ではF/Sレベルでの第1期A整備事業区間のEIAレベル調査は終了することと考えております。

事業実施計画、コメント55にまいります。こちらの要旨125、事業実施スケジュールにかかわるところですが、土地収用・移転補償に最低18カ月とあるが、この根拠が不明確である。日本においても路線確定から用地収用手続に入るには最低3年といわれていることをかんがみ、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。これにつきましては、用地取得法に記載されております個々の手続に必要な期間を合計すると約18カ月必要になります。これまでの鉄道プロジェクトやデリー・メトロの

用地買収の例でも、約18カ月が標準的な用地取得期間となっております。ドラフトファイナルレポートのTask0&1のレポートですけれども、そちらの住民移転計画、フレームワークのところで、各種の用地取得法として記載した文書の中に個々の手続に必要な日数を記載しております。

村山委員長 それでは、47から55の部分ですが、いかがでしょうか。48番については、こういうご回答だということですが、これについて、明記されていましてでしょうか。私が拝見した限りでは提案事項との違いはよくわからなかったのですけれども、もしないようでしたらこれは追加あるいは修正で加えていただければと思います。

青木 確認の上そのようにさせていただきます。

村山委員長 それから、確認ですけれども、55番のところで回答されているD F R Vol.2 (Task0&1)というのは、これは配布されていましてか。

青木 はい。配布されております。

村山委員長 これは後で確認させていただきます。

それでは、ほかにいかがでしょうか。

満田 コメント55に関しまして、お答えは用地取得法には18カ月というようなことが示されているということですが、この用地取得法を私も読んだことがあるのですが、これは本当に土地収用のための最低必要な手続を示したものです。ですから、いわゆるJICA国際金融機関の環境社会配慮に示されているような住民の配慮を行うために必要な18カ月では当然ないわけです。ですから、これは村山委員長のコメントのとおり、やはり十分な協議、それから、補償費算定のための調査などを得るための期間というのは、F/Sレベルでしっかりと示していただきたいと考えております。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

柳内委員 例えば、54番のコメントに対するお答えの中で、EIAレベル、それからコメントの中ではEIAという言葉、全般に通じてEIAということと、それから、EIAレベルという言葉が表現されていますが、あえて調査団の方EIAレベルという言葉が使われているように思うのですが、この辺の差といいますか、認識はどんなふうにお考えでしょうか。

青木 これは幾つかの観点があると思うんですけれども、まず1つ、EIAという場合に、法制度で定められた手続を含めた技術的なものに関しても、ある一定の国なり地域で定められた法制度にのっとったものということになりますと、まずこの調査は鉄道事業がインド国の環

境影響評価制度に載っていないということから、それとはちょっと違うものであるということ。もちろんインド国での環境影響評価制度でやるべき事項なども参考にしておりますけれども、ただ、一つは明確にそれとは手続上インドのE I A制度にのっとってやるものではないということがあります。これに関しましては、鉄道省も明確に分けてくれという現地の事情もありますけれども、それとは違って、現地のE I A制度にのっとったものと全く一緒ではないということ。

それから、もう一つは若干明確に回答案で分けている一つに、審査委員の方々がE I Aと申されるときに、日本のE I A制度を基準にされるケースがかなり多いと考えています。そうなりますと、日本の国内の制度、法制度もそうですけれども、技術指針とか、そういったものにも関連してきまして、日本の場合割とかなり緻密なところまで求められるところですので、そういったところをこういう途上国でこういった環境調査を行う場合、いろいろな事情からできないような面もあります。そこまで必要でないという面もあると考えておりまして、そういった大きく2つの違いといった面もあります。

それと、もちろん本調査はJ I C Aの調査ですので、J I C Aの環境社会配慮ガイドラインに基づいてやっておりますところを、そこでは環境社会配慮調査というものを大きくI E EレベルとE I Aレベルという呼称を使っておりますので、それに準じて扱っているということでもあります。

村山委員長 今の一般的な見解について理解はしますが、ただ、私の54番のコメントに関しては、例えばBanas Kantha Districtの個別のレポートがありますけれども、この中にEnvironmental Impact Assessment という章がありますね。それと環境管理計画の部分を差しているわけです。ですから、実際の報告書でそういう言葉が使われているということがありますので、それでレベルという言葉を使っていないのです。

野村委員 騒音と振動についてなんですが、対策をするなりしてこれ以下に下げたいという目標値の設定はありますか。

青木 本調査では目標値の設定はしておりません。

村山委員長 今のお話は、どこの部分に関連することでしょうか。

野村委員 現状でも騒音値が環境基準を超えていて、新線が加わるとさらに騒音の負荷が高まる。それに対して防音壁とか必要があれば対策を講じる箇所もあるでしょうというのがストーリーだったと思うのですが、そのときにどういう地点であれば対策を講じるのか。対策を講じた結果としてどの程度まで下げられればいいのか。既に現状値が上回って

いるので、この事業としてどこまで対策をとっていくのかは、整理が難しい気はしますが、例えば現状よりは悪くならないというのも一つの考え方だと思いますが、調査団として考え方の整理というか、何か持っておられるのかどうかを知りたいのですが。

村山委員長 今のお話のように、現状非悪化というのは一つの方針だと思いますが、既に純粋な予測値でさえ基準を超えるという状況ですから、それも実際はかなり難しいですね。

西野 先ほど青木からも説明があったと思うのですが、確実な悪化というのは頻度がふえるということで、そこについては確実に、今まで1日10回うるさいのが100回になるというような、そういう悪影響というのは避けられない状況で、もう一つのマキシマムノイズとありますが、それについては現段階ではまだ明確な答えが出ていない。ただ、ロングレールを使うとか、電気機関車を使うということで、マキシマムなノイズというのは今よりも上がらないという可能性があるというところで、その頻度の増大に対する対応というところは、具体的な対応というのが今のところ検討がまだされていないという状況です。ただ、マキシマムなノイズというものについては、それが基準をクリアするかしないかという問題については、まだちょっとはっきりしないところがあるという状況です。

田辺 今の騒音の話ですが、これは既存路線の場合は既存路線の外側に新しい路線を作るという理解でよろしいですか。そうすると、つまり線路脇に家屋があって、移転しない場合の家屋があるという場合は、より線路に近くなるという理解でよろしいですね。その場合、その家屋への騒音はかなり激しくなると予想されるのですが、そういったことは想定されていないのですか。

西野 もちろんそういったケースが生じることは、想定はしております。

村山委員長 その点は既にこれまでのコメントと回答の中で多分出てきていると思います。ただそれがどういった地区になるのかということは明確ではない。そのために防音壁等の対応については今後の課題ということですね。基本的に、既に基準を超えている地域にさらに物をつくるわけですから、非悪化といっても基準を超えている状況にはなるわけですね。恐らく、非悪化というのは、非常に難しいことになると思いますので、その点の最大限努力をされたとしても、どの地点を優先的に対応するかというようなことになると思います。

ほかに何かございますか。最後の部分が終わってからもし全体で何かあればまたコメントをいただきたいと思います。それでは、56以降、最後までお願いいたします。

青木 では、プロジェクト評価、コメント56番へまいります。要旨の記述ですけれども、環境社会配慮面の妥当性評価のところ、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従ってインド側で設計が深度化されれば自然環境及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記述されているが、上記を初めとする観点から不適切な記述である。これにつきましては、まず第1期A整備事業範囲のDFC路線計画及び停車場計画のガイドラインデザインの策定に当たりましては、個々の住居や建物が特定できる精度の衛星写真を使い、周辺環境への影響が最小となるようなルートや施設の位置、レイアウトを決めており、その結果を受けてレポート該当部分の判断に至っております。すなわち、F/Sに必要な精度の調査は実施したと考えております。

一方で、表現ですけれども、設計が深度化されればとの表現が理解しがたいと考えておりますので、下記のように修正いたします。下線部分になりますけれども、「FLSが完了し、環境管理計画、環境モニタリング計画、住民移転計画のフレームワーク等の提言が実施されれば、自然環境及び社会環境に対する深刻な影響を回避・最小化できると判断された」とさせていただきます。

コメント57番へまいります。要旨132、事業実施計画面の妥当性評価のところ、第1期A整備事業について、調査団は2008年から9年工事開始、工事期約6年を提案していると記述しているが、いまだ概略設計が終わっていない区間もあること、必要な環境社会影響調査が十分に行われていないこと、被影響住民との協議が難行している地域があり、合意形成のための手続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年から9年着工というのは非現実的と判断されるため、削除または修正すべきであるということにつきましては、第1期A整備事業区間のガイドラインデザイン、すなわち概略設計は今回の調査で実施しております。また、この区間の中の既存線並行区間の建設用地の多くは鉄道省の既存用地が利用可能です。

なお、このような箇所での追加用地取得対象となる隣接民地も地域分断の問題がないため、比較的用地取得が容易であり、このような区間では2008年にでも土木工事の着工は可能となります。

次に、結論と提言にかかわるコメントにまいります。58番、路線の不確定や情報の不足に伴う調査の限界と結論部分の記述につきまして、コメント、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、迂回路の路線が確定しない箇所があり、加えて10.1.3に記載しているように、本調査においてはF/Sの実施に必要な地図等の情報が十分に得られていない。これらに加え、上記3に示した点も考慮すると、F/Sとして十分な調査が行えなかった部分があると考えるのが妥当である。このため、結論部分に

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ことが求められる。

これに対しまして、第1期A整備事業区間の路線計画は、繰り返しになりますけれども、建物等の保全対象物が確認できる精度の衛星画像を用いて周辺環境、社会への影響が最小となるようなガイドラインデザインが策定されています。これは通常のF/Sに十分な内容の調査であると認識しております。一方で、第1期B整備事業と第2期整備事業の両区間につきましては、ガイドラインデザインを策定しておりませんことから、本区間内の迂回路の路線は確定しておりません。

コメント59にまいります。結論と提言、要旨パラ133、本調査の結論のところですが、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、根拠が不明確であるため削除すべきである。これにつきましては、56及び57に示しましたとおり、ドラフトファイナルレポートに記載済みです。

次、今後の課題・今後実施すべき事項にかかわるコメント60、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、路線の不確定による社会環境調査が困難になっている地区も見られる。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ること。これにつきましては、Vasai Road-Vadodara間のSurat迂回路は、ガイドラインデザインを策定している第1期A整備事業区間でないところになります。このような区間に対しましてはドラフトファイナルレポートではインド側によるルートの再検討及び必要な追加調査の実施を求めています。

コメント61番へまいります。要旨の今後実施すべき事項の中で、円借款を含めて国際金融機関からの資金での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の政府承認を得ることと記述しているが、上記で示したとおり相手国政府の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、スケジュールにあわせてこの手続を急がせることは極めて不適切である。ご指摘のようにスケジュールにあわせて手続を強制するものではありませんので、文言を修正したいと考えます。円借款を含めて国際機関からの資金で工事を実施する場合は、今後早期に必要な検討を加え政府承認を得ることというふうに修正させていただきます。

コメント62番、「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記述すべきである。これにつきまして、ファイナルレポートでは下線部分の「過去のプロジェクトで適切な補償や支援がなされなかった経験などを理由に」というところをつけ加えさせていただきます。

コメント63番へまいります。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ること。本事業を実施する場合は、ファイナルロケーションサーベイに基づき、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。本事業の補償政策は同調査に基づいて策定すること。また、Right of Way内に居住するスクワッター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。当該事項についてはJICAとして適宜フォローアップを行うこと。これにつきまして、実施の際に事業実施主体となりますDFCILが内部モニタリングのために国際コンサルタントを採用するほかに、ドナー側から外部モニタリングのコンサルタントを別途参加させることを提案することを追記したいと考えております。それ以外につきましては、ファイナルレポート、要旨の当該パラグラフに追記いたします。

コメント64番にまいります。

村山委員長 64についてコメントは結構ですので、対応だけ。

青木 (1)(2)、不法占有者を含む被影響者に対する詳細調査につきましては、FLSの結果に基づく用地境界の確定に応じて実施するセンサス調査や、用地取得調査において全数を調査し把握することを提言しています。記述は記載のとおりです。

(3) コメント52の2及び3の回答案のとおりファイナルレポートで追記する自然環境に係る環境モニタリング計画において、野生生物保護区、近隣通過区間の季節的なモニタリングを追記いたします。

(4) SRへの影響の全数調査につきましては、詳細設計図に全数把握の実施と重点把握SRの抽出と影響予測、対策案の策定についてファイナルレポートの該当章に追記いたします。

(5) 騒音・振動に係る一般の家屋や民間施設に対する影響検討を詳細設計時に現地の詳細な情報に基づき適宜実施する旨をファイナルレポートの10.5.8に追記いたします。

(6) 迂回路の線形確定がおくれている箇所はガイドラインデザインを実施していない第1期B及び第2期整備事業区間であるため、今後の調査の対応となります。

(7) 当該内容は、ファイナルレポートの10.10.3(4)本調査以降のパブリックコンサルテーションの継続的な実施に追記いたします。

詳細な記載のところですけども、いずれも追記させていただきますけれども、調査スケジュールで日付の記載がおかしいということにつきましては、この図の中で三角マークが当初予定していたもの、それから日付が実際に実施した日付をあらわしているということです。そのほかはご指摘のとおり追記、修正等したいと考えております。

以上です。

村山委員長 それでは、最後の部分ですが、いかがでしょうか。結論の部分に関しては、区間ごとにより対応が違ふということがありますので、そこを明確にしてほしい、全体的にはそういうコメントです。

野村委員、何かございますか。

野村委員 25ページの64のコメントに対する回答について、(4)SRLの影響の全数調査については云々で、環境予測対策案の策定を追記しますとなっています。対策をとることは既におっしゃっておられるのでいいのですが、ここは対策が必要だ、ここは必要ではないという、何かの判断基準があるんだろうなと思います。先ほど既に基準値を超えているという問題もあるので、すぐに判断基準の数字を出せといっても無理かもしれませんが、何かしらの判断基準、対策を行うか行わないかという判断が公平に行えるような何かがあった方がいいだろうなという気はします。

村山委員長 では、今の点は最終的にまとめるときに追加していただければと思います。

田辺 61番についてなんです、スケジュールを強制するものではないと言いつつも、今後早期にという風にかかれてる。この早期にという言葉を入れた根拠はどこにあるのでしょうか。

青木 その前段にあります国際金融機関等からでしょうけれども、資金を調達する場合には、それなりに環境社会配慮、今後やっていくべき事項も含めますので、そういった意味で早期に実施しないとそういった資金手当ても受けられないというような意味合いも含まれております。

満田 コメント57番です。2008年から2009年の工事開始というのが、私はかなり無茶なスケジュールだなという感想を得ました。何か急ぐ理由があるのかもしれないのですが、先ほど言いましたように必要な環境社会配慮を行う、住民協議を行う。あるいは必要な調査を行うということにはそれなりの時間もかかりますし、もちろんその他の環境社会以外の手続もいろいろありまして、今のEIAの承認も含めまして、非常に全体的に急ぐというスケジュールになっていまして、そういう書き方はいまだディーゼルか電化かというようなインド側の合意形成も行われていないということも考えると、ある意味非常に危険なのではないかという感じが

いたしました。

以上です。

中村委員 今の57に関連してのことですけれども、これで村山委員長のコメントは用地取得ができないからとか、どこが買収ができていないとか、隣接地がどうこうということでコメントしていらっしゃるのではなくて、必要な社会環境影響調査が十分に行われていないので、この時点で一部だけでも着工するのは難しいのではないかという意図のご質問だと思うのですが、それに対して、ここは工事ができるから着工できるというお答えはなじまないような気がするんですけれども。

村山委員長 時間の制約がありますので、もし、すぐにご回答いただければお願いします。なければ見解の相違という部分もありますので、そういう形で進めたいと思います。

西野 具体的に、回答にも示してありますけれども、影響のない部分について、先行着工する。これはインド側が部分的に先行着工するということですが、そういうところを全部含めて2008年から9年の開始ということをございまして、住民の合意が必要なところについては当然必要なプロセスを経て順次着工していくという、そういう計画でございます。

増沢 現地側から意見を述べさせていただきます。

今、委員の方から指摘されました、いろいろ条件が整っていない段階で部分着工するというのは必ずしもよくないという意見は、そういう考え方はあると思います。私もそれはそういう考え方に同意する部分があるのですが、大まかに言いまして、第1期のAというところは、余り障害のないところ、迂回路部分の多いところなんです。ここで大体大ざっぱに言って半分が自分の用地、鉄道省の用地、あと半分が、迂回路も含めてなんですが、新しく買うところだということで、半分ある自分の用地の部分を、そこを残りの半分の見通しがつくまで工事着工するのを見合わせるというのもまた、オーナーシップはインド側、鉄道省及びDFCCIILという、この会社にあるわけをございまして、そのところをそのように言い切るというのも私どもとしては抵抗があるということもご理解いただければと思います。

以上です。

村山委員長 ご意見として承りました。

ほかにいかがでしょうか。

では、時間も過ぎていますが、もし全体でコメントがありましたら、お願いいたします。

柳内委員 最後のところで、今後実際にこれが融資機関に採択された場合に動く状況としては、64番のご回答に書いてありますけれども、詳細設計の段階、それから環境のモニタリング

の段階、これは工事段階ということで理解していいと思うんですけども、そういうことで詳細設計の段階があるわけですけども、今回の場合には通常の場合でしたら詳細設計をやる前段階のこのF / Sの段階で、F / Sの施設設計の段階、基本設計がかなりE I Aの中身を加味した形でやっている。含んでやっている。ところが、今回はE I Aレベルということで、かなりその部分が抜けているところがあると思います。いろいろ個別の中にもありますように、次の段階に動かしている部分があります。ですから、一つの考え方として、こういうことができますかということですけども、E I Aで本来やるべきであったところのもので詳細設計の段階、これは詳細設計の段階でもこれから、例えばデフィニプランとか、そういうまたF / Sと同じようなことをやっている段階があるわけです。それから今度は細かいディテールデザインという形に動いていますから、デフィニテックプランの段階ではありますから、そういう段階でできるだけE I Aに近いところ、特に季節的な変動を見るとか、そういうものはやるということがあってもいいのではなかろうか。つまり、ここでいっているモニタリングで全部もっているものを、エンジニアリングサービスの中で、いわゆるディテールデザイン、実施設計、その段階でやるという方法もあるのではなかろうかということ、ちょっと感じるのですけれども。その辺のご検討をいただけたらどうかと思います。これは提案です。

増沢 コメントさせていただきます。ご指摘の点はそのとおりだと思います。我々も実施計画を立てるに当たりまして、次の詳細設計、もしくは実施設計と呼んでいる段階において、環境についてはベースラインサーベイというものを置いていまして、設計段階で基本的な大気、水質、そういったものについては1年のベースラインサーベイを行う。それをもって環境モニタリングプランをつくるということを考えております。

以上です。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

田中 結論と提言のところ、59番と、それから、今後の課題、今後の実施すべき事項の60番から63番、ここの部分は、私は個人的には、例えば国際金融機関、世界銀行のような厳しいガイドラインを実際に運用しているところで議論した場合に、同じような意見が出てくるのではないかと思います。15ページの32番、環境社会影響に関する記述というところで、先ほども議論がございましたけれども、こちらではコメントは「表現の削除あるいは大幅な修正が必要である。」というように書かれておられて、お答えは「以上のことから表現の削除あるいは大幅な修正は必要ないと考えている。」これは意見が相違しているわけです。

日本におきまして最近の事例では、国土交通省がパブリック・インボルブメントの事例

として広報している奈良県の大和北道路というのがあるのですけれども、そこに円借款の研修コースの皆様をお連れして研修を行いました。そこは12.4キロしかないのですが、それでも準備期間を含めてE I Aだけでも3年ぐらいかけて実際にたくさんのステークホルダー協議もやりながら進めています。J I C Aでも無償資金協力で、私もかかわった案件ですけれども、道路案件でも基本設計に行く前にこういった調査を、シンプルサーベイというものを通じて、基本設計前までに、ほとんどの環境社会面で問題点をクリアしていこうということで、担当部局の人たちも努力している案件もございます。

そう考えてみますと、先ほど申し上げました32番の表現につきましては、客観的な事実は客観的に、ここはできている、できていない、つまり、調査予測はこういうふうになって、その結果評価は調査予測ができていない部分があるので、このところは評価が難しいということも本当は書くべきではないかと思います。これがよくいわれる「影響は軽微である。」という書き方が、以前から国内のアセスでもいろいろな議論を呼んでまいりましたけれども、最近では先ほど申しましたような新しい事例が出ているということです。

それともう一点、50番ですけれども、ここでご意見がございましたが、このE I Aが報告書の中で注意喚起をすべきという、委員のご意見もございましたけれども、私もここは個人的にですが、先ほども申し上げましたように、このE I Aというのは必ずしも環境インパクトアセスメントのレベルになっているかどうかという議論があり、ここは今までずっとこの委員会でも議論しているところだと思います。そこをお考えの上、結論と提言に同内容を追記しますというお答えですけれども、これは私、個人的にはE I Aレベルには至っていないと考えますので、追記はなさない方がよろしいのではないかと、そういうふうに思った次第です。

以上です。

村山委員長 それでは、ほかにいかがでしょうか。

野村委員 最後になって議論の展開がおかしくなっている気がします。調査団は、既存のデータなり調査団としてとり得る手段を駆使して現状の把握に努め、信頼のあるデータに基づいてE I Aレベルでの調査結果報告書をつくりましたというのが、調査団の立場だろうと思っています。一方において、この中身がいわゆるE I Aのレベルに相当しているのかどうかという疑問があって、それについて達していると調査団はお考えになるし、達していないとおっしゃる方もおられるのでしょうか。だけれども、その中間、つまりこの部分はまだ足りませんでした、この部分はさらに追加的な調査が必要ですよというような中間のレベルをとられると、我々審査会はJ I C AのガイドラインにいうE I Aレベルでの調査結果が出されているのかを見て

いるのだとすると、調査団がいや足りないところがいっぱいあるのですとおりてこられてしまえば、そうですかといわざるをえない。ですから、足りないところがあります、追加調査が必要だという議論をするというのは、注意深くやらないとおかしなことになってしまうのではないかというのは、私の危惧としてあります。

今のやりとりでそういう不足部分があるということを書きましょうという結論が出ているわけではないようなので、あくまでも今の議論を聞いていて、私の印象としてそういうのがあるということにとどまりますけれども。

村山委員長 今、野村委員からご指摘いただいた点は、恐らく、この案件の特殊性にもかなり依存しているところがあって、先ほど藤倉委員からご指摘があったように、今回の答申が全体に影響を与えるのではないかというふうなご意見もありましたけれども、私は、この案件は非常に特殊であるという意味では、この案件に対する答申が、全体がそのまま今後の審査会のあり方に影響を与えるかどうかというのは、また別の見方をしています。そういう意味で、恐らく、調査団も非常に苦勞をされたと思いますし、こちらとしてもこの案件に対してどういふふうに最終的にまとめるかというのは、非常に考えなければならないと思っておりますが、あくまでこの案件に関して最良の形で次につなげるということで進めたいと思っておりますので、今回少し時間超過をしましたが、全体を通じて一応ディスカッションをさせていただきました。完全に一致をする部分もあれば、そうではない部分も出てきていますから、そこはそこで最終的な、答申は委員でまとめますので、そういう形でご理解をいただきたいと思っております。

それでは、今後の予定をご連絡いただけますか。

宮崎 予定としては、本日の議論をもとに、答申案をまとめる作業を行っていきたいと思っております。非常にコメントが多い中、まとめるのが大変ですが、何とか来週月曜日あたりまでに案をまとめて委員の皆さん、担当委員の皆さんに送付させていただく。そして、コメントをまた1週間以内にいただいて、原案を案にまとめる作業をしていきたいというふうに考えております。

村山委員長 それでは、よろしく願いいたします。

大分時間を超過しましたが、これで第1議案については終わりにしたいと思います。

それでは、第2議題に移りたいと思っております。これは事務局からご紹介ください。

渡辺 緊急時の措置案件のご報告でございます。資料は議題の紙の後ろから4枚目でございます11-3という資料でございますけれども、緊急時の措置ということで、開発調査の事前調査がなく、本格調査から開始したというもので、本格調査以降はガイドラインに従って行って

いるという案件でございます。一部この中でパキスタンのムザハラバードなど、本来審査会にもっと早くご相談すべきだったものが抜けていたものがございまして、ここでお詫びさせていただきます。

以上でございます。

村山委員長 これはご報告ということでよろしいですね。

それでは、次が今後の予定ということですが、簡単にご紹介ください。

渡辺 今後の予定でございますけれども、11月12日は諮問案件の説明会でございます、担当委員はここに書いてあるとおりでございます。審査会の第12回は11月26日を予定しております。諮問案件の説明会も考えておりますが、詳細はまた決まりましたらメールでご連絡を差し上げたいと思います。それから、審査会の今後の予定の中で、1月7日を追加させていただきたいと思っております。資料の一番最後に今後の日程表をつけておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

村山委員長 11月12日は説明会のみということですね。担当委員はこの案件については既に開発調査で一度答申を出してはいますけれども、それと別のグループですか。

渡辺 フォローアップ調査のときは担当委員を決めておりませんでしたので、第2期の委員としては今回が初めてということですので、新しく担当委員を決めさせていただいたということになります。

村山委員長 それでは、こういう形で進めたいということです。この案件については、今、配られたような意見もありますので、これもご考慮いただきたいと思います。

満田 カンボジア第二メコン架橋については、実は私もコメントを提出させていただいております。差し支えなければ参考資料として委員に配付していただければと思っております。

それから、これは提案なのですが、第二メコン架橋については審査会において大議論になった案件で、非常にいい形で議論が進みまして、私としてはJICAとして非常に先進的な開発調査になったのではないかと思います。一方で、このメコンウォッチのコメントにもありますように、住民移転に関してカンボジアは非常にいろいろな問題が生じておまして、メコンウォッチは最近、国道1号線に関して実態調査を行っております。こういった経験をシェアしていただけるような場を可能であれば設定していただければ、建設的な議論ができるのではないかと考えております。ご検討ください。

村山委員長 ほかにいかがでしょうか。

スケジュール的には厳しいのですが、第二メコンについてはフォローアップ調査について私もコメントを出しましたので、担当の中に入れていただければと思います。

それでは、ほかになければ、これで終了したいと思います。大分長くなりましたが、これで第11回の審査会を終わりにしたいと思います。