

道路開発によるトラ生息地破壊に対する取組み  
ー中央インド国道拡幅計画の変更をー



特定非営利活動法人 トラ・ゾウ保護基金（JTEF）

道路開発によるトラ生息地破壊に対する取組み  
ー中央インド国道拡幅計画の変更をー

坂元雅行: 著

特定非営利活動法人 トラ・ゾウ保護基金(JTEF) 事務局長理事 / 弁護士

発行年月: 2011年7月

発行: 特定非営利活動法人 トラ・ゾウ保護基金



特定非営利活動法人 トラ・ゾウ保護基金

〒105-0001 東京都港区虎ノ門2-5-4末広ビル5階

Tel: 03-3595-8088 Fax: 03-3595-8090

E-mail: hogokikin@jtef.jp URL: http://www.jtef.jp

©2011 坂元雅行 / トラ・ゾウ保護基金(JTEF)

この発行物のいかなる部分も許可なく複製、転載することを禁じます。

## 目次

緒言	4
----	---

I 背景	5
------	---

II 国道7号線 NH7 の拡幅問題に対する取組み	7
---------------------------	---

1 国道7号線拡幅計画	
2 インド最高裁判所の中央特別委員会への提訴	
3 WTI による提訴と前後しての国家野生生物審議会 NBWL の動き	
4 WTI による提訴と前後しての森林諮問委員会 FAC の動き	
5 道路拡幅による影響を効果的に緩和する対策をめぐる論争	
6 中央特別委員会 CEC の勧告	
7 国家幹線道路機関 NHAI による異議申立て	
8 国家幹線道路機関 NHAI による突然の森林伐採	
9 船舶道路交通・幹線道路省による代替ルートの提案	
10 WTI によるトラの移動に関する新たな研究結果の提出	
11 国家幹線道路機関 NHAI の中央特別委員会 CEC 勧告に対する異議の却下と今後の展開	

III 国道6号線 NH6 の拡幅問題に対する取組み	34
----------------------------	----

1 国道6号線拡幅計画	
2 最高裁判所中央特別委員会への提訴と計画の縮小	
3 WTI 提訴と前後しての環境森林省の動きと工事の進行	
4 道路拡幅による影響を効果的に緩和する対策をめぐる論争	
5 国家野生生物審議会 NBWL による道路拡幅計画の却下	
6 その後の経過	

### 【コラム】

コラム1 「トラ保護区 Tiger Reserve の概要」	7
コラム2 「カーナ・トラ保護区とペンチ・トラ保護区の概要」	8
コラム3 「インド最高裁判所が設置する中央特別委員会 (CEC)」	12
コラム4 「国家野生生物審議会 National Board for Wildlife(NBWL)」	13
コラム5 「インドの森林管理とインド森林法 The Indian Forest Act, 1927」	14
コラム6 「森林保全法 Forest (Conservation) Act, 1980 と 森林諮問委員会 Forestry Advisory Committee (FAC)」	15
コラム7 「野生生物保護法 Wildlife (Protection) Act 1972 と国家トラ保全機関 (NTCA)」	18
コラム8 「インド野生生物研究所 Wildlife Institute of India」	21
コラム9 「州森林行政の体制」	28
コラム10 「ナグジラ野生生物保護区とナワゴン国立公園」	37

## 緒言

この報告書は、NPO 法人トラ・ゾウ保護基金（JTEF）とインド野生生物トラスト（WTI）の協働プロジェクトである「中央インド（ヴィダルバ）トラ保全プロジェクト」の一環として、道路拡幅によるトラ生息地に対する影響を回避するために行われた取り組みの報告である。

参照した資料は、引用した報道記事等の他、JTEF による視察結果、WTI からの適宜の報告、裁判資料、関係法令、関係行政機関（インド）ウェブサイトである。

問題となった道路拡幅問題には最終的な決着はついておらず、この報告は、2011 年 4 月末時点の中間報告となる。

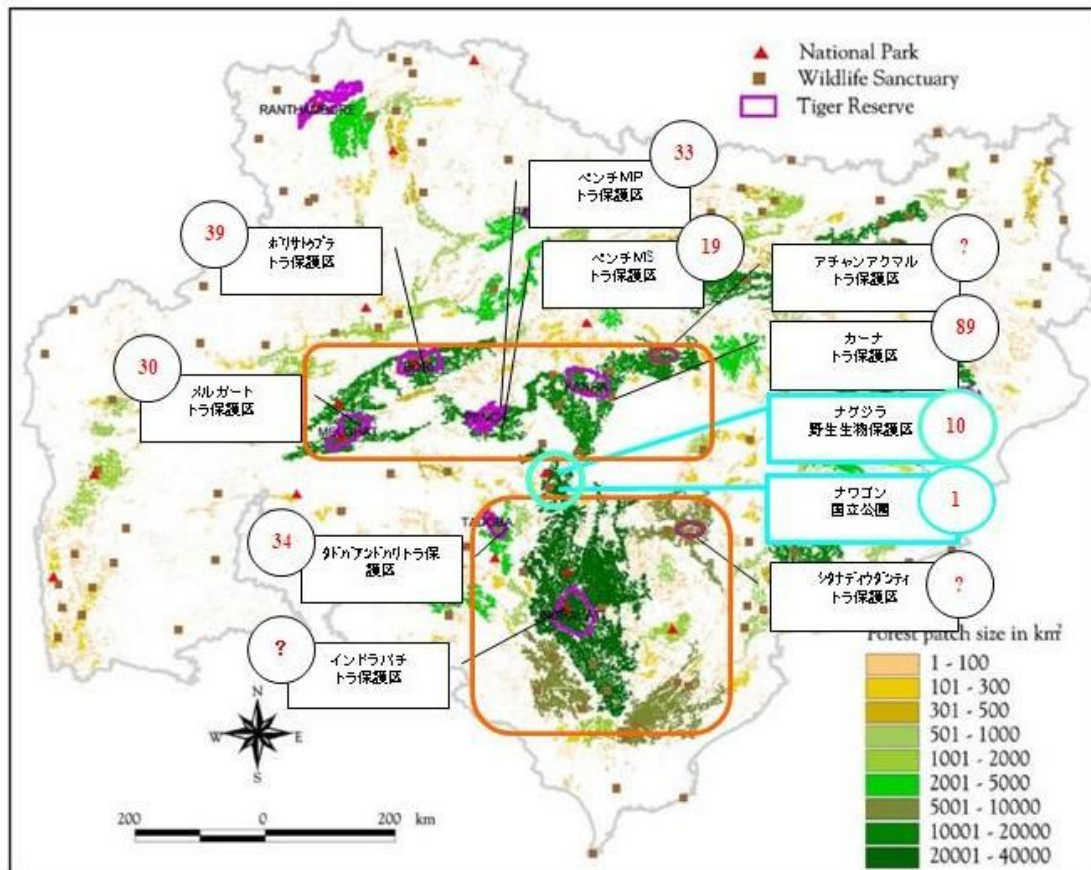
# I 背景

トラ最大の楽園のひとつ＝中央インドで、トラの生息地を断ち切らんとする道路開発が大問題になっています。

中央インドには多数のトラ保護区、野生生物保護区、国立公園があります。とくに、カーナ・トラ保護区とベンチ・トラ保護区をつなぐ大森林地帯はインドのトラ存続の鍵となる場所です。さらに、このカーナ・ベンチの森林地帯は、WTI と JTEF が共同プロジェクトを展開するナグジラ野生生物保護区・ナワゴン国立公園を結節点のひとつとして、南側のインドラバチ森林地帯にもつながっています。

図1：中央インドの森林のつながり、保護区の位置、保護区内のトラ個体数

図1:中央インドの森林のつながり、保護区の位置、保護区内のトラ個体数



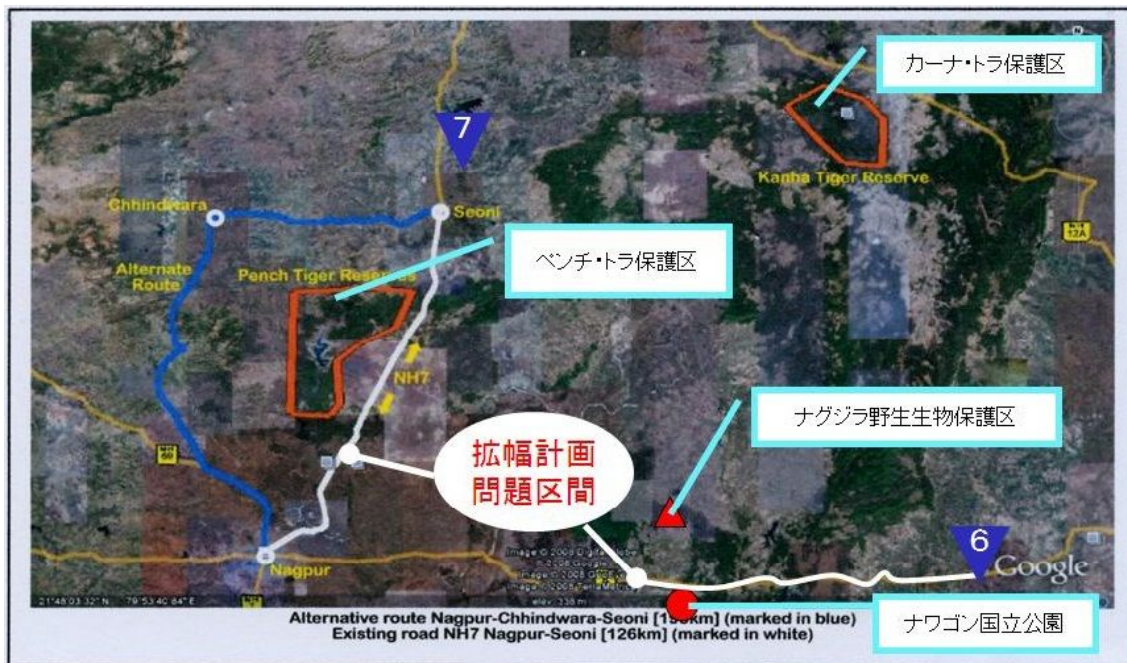
この地域のトラが未来に向けて生き延びていくためには、その中のベンチ・トラ保護区とカーナ・トラ保護区を結ぶ森林地帯を、トラが移動のための「コリドー」(渡り廊下の意味)として使い続けられることが必要です。この「森の道」を串刺しにするように、片側1車線の国道7号線が南北に走っています。これまでも野生動物の交通事故が継続的に発生しており、既に移動の妨げとなっていることは確かです。

ベンチやカーナの南側にはナグジラ野生生物保護区とナワゴン国立公園があります。JTEF と WTI は、距離にして約40キロメートル離れたこれら2つの保護区間の森林(約400平方キロメートル)のコリドーとしての機能を確保するため、「中央インド(ヴィダルバ)トラ保全プロジ

エクト」として、レンジャーのトレーニング支援、コリドー周辺の集落における地域主導プロジェクトに取り組んできました。この森林内も国道 6 号線が東西に横断しています。7 号線同様、ここも片側 1 車線の道路です。

ところが、インドの国道整備計画の中で、この国道 7 号線、6 号線を、片側 2 車線、中央分離帯付 60 メートル幅の道路に大拡幅する工事が計画されました。そこには、森林に囲まれ、現在幅 7 メートルしかない区間も含まれています。事業主体は、インド中央政府の船舶道路交通・幹線道路省の国家幹線道路機関 NHAI です。

図 2: カーナ・トラ保護区・ペンチ・トラ保護区間を走る国道 7 号線 (南北)、ナグジラ野生生物保護区・ナワゴン国立公園間を走る国道 6 号線 (東西) と、拡幅に特に問題のある区間 (白色)



国道が拡幅されてしまうと、通行車両の走行速度が実際上はるかに高速化し、交通量も劇的に拡大することは間違いありません。このような状況のもとで、野生動物はこれまでよりもはるかに広い幅 (森林内では 8 倍) の道路を車を縫って横断しなければならなくなるのです。トラを含め、多くの野生動物たちが交通事故で命を落とすでしょう。さらに、何よりもおそろしいのは、道路を挟んだ生息地間の行き来が遮断されることになる結果、生息地が分断されてしまうことです。孤立した小グループは、それぞれが環境変化等による消滅のリスクが高くなります。さらに、各グループの間の繁殖ができなくなり遺伝的な交流が乏しくなることは、各グループの長期的な存続を難しくします。

## II 国道 7 号線 NH7 の拡幅問題に対する取組み

### 1 国道 7 号線拡幅計画

国家幹線道路機関 NHAI は、スリナガル（ジャム・カシミール州）とカニャクマリ（タミルナドゥ州）つまりインドの北端と南端を南北に接続する道路整備の一環として、ヴァラナシ（ウッタラプラデッシュ州）とカニャクマリ間を走る国道 7 号線を高規格化・拡幅する計画を立てました。

この計画区間のうち、マドヤプラデッシュ州、マハラシュトラ州を通過する区間は、カーナ・トラ保護区とペンチ・トラ保護区を結ぶコリドーを通過しています。

カーナ・トラ保護区とペンチ・トラ保護区を含む森林地帯（約 16,000 平方キロメートル：本州の 3 分の 2）は、インドの中でもっともトラが健全に繁殖している区域のひとつといわれています。獲物となる野生動物も豊かです。そのため、この区域は、インド（さらには世界の）トラを長期に渡って保全していく上で、鍵になる重要生息地といわれています。

#### コラム 1：トラ保護区 Tiger Reserve の概要

トラ保護区は、インド中央政府のトラ保全計画である「プロジェクト・タイガー」の柱として、1973 年に開始された制度です。ただし、トラ保護区は、「野生生物保護法」The Wildlife (Protection) Act, 1972 に基づく国立公園 National Park や野生生物保護区(Wildlife) Sanctuary\*と異なり、法律上の根拠を持たない制度でした。その後、同法の 2006 年改正によって法律上の制度とされました。

\*野生生物保護法には、他に、保全地域 Conservation Reserve、村落共同体保全地域 Community Reserve の仕組みが定められています。

#### トラ保護区の指定

国家トラ保全機関 NTCA（コラム 7 参照）の勧告を受けて、トラの生息する各州が指定します。いったん指定されると、州政府は、NTCA の勧告と国家野生生物審議会（コラム 4 参照）の承認がない限り、指定の変更はできません。

#### トラ保護区の構成

トラ保護区は、次の 2 つの区域で構成するとされています。

- ・コア・エリアすなわち国立公園および野生生物保護区内のトラ生息地  
コア・エリアの中では、立入り禁止を原則とした規制が適用されます（国立公園および野生生物保護区としての規制）。
- ・バッファー・エリア（ゾーン）すなわちコア・エリアと接する区域  
バッファー・ゾーン（緩衝地帯）は、コア・エリアの完全性を維持するために、地域住民の暮らしおよび権利を支える人間活動と、野生生物の共存をはかる区域です。この中では、コア・エリアよりはやや緩やかな規制が行われます。具体的には、コア・エリアに適用される立入り禁止や家畜の採食、移入禁止は除外されています。一方、次の規制はコア・エリア同様に適用されています。
  - ・区域内に居住する者の義務（法律違反の防止、違反者の発見・逮捕への協力、消火、法律違反防止のための担当政府職員に対する協力）
  - ・保護区境界標を故意に損壊することの禁止
  - ・野生動物の暮らしを妨げることの禁止



- ・保護区に危険をもたらすような形態での火の使用の禁止
- ・コア、バッファー含め、トラ保護区の管理方法については、個々の区域ごとに、周辺集落の自治組織と地域住民の権利を守るために設置された専門委員会の意見を聞きながら、トラ保全計画 **Tiger Conservation Plan** (州が定め、国家トラ保全機関 NTCA が承認する) で具体的に定められます。

#### 現在のトラ保護区の数

1973 年当初に指定されたトラ保護区は 9 か所でした (総面積 1,400 平方キロメートル)。カーナトラ保護区はその 1 つです。2 つのペンチ・トラ保護区 (マドヤプラデッシュ州、マハラシュトラ州) は 1992 年に指定されました。2011 年 4 月時点では、17 の州に 39 のトラ保護区が指定されています (総面積 46,388.22 平方キロメートル)。また、5 つのトラ保護区が「原則的に承認」とされ、正式承認を待っており、さらに国家トラ保全機関 NTCA が 4 つのトラ保護区候補を州に対して指定勧告しています。そこには JTEF が WTI と協働プログラムを行なっている、ナグジラ・ナワゴン (マハラシュトラ州) とサティアマンガラム (タミルナドゥ州) も含まれています。

#### コラム 2 : カーナ・トラ保護区とペンチ・トラ保護区の概要

##### カーナ・トラ保護区 **Kanha Tiger Reserve**

- ・カーナ・トラ保護区は、約 2000 平方キロ (東京都とほぼ同じ) に及ぶ面積をもち、マドヤプラデッシュ州に位置します。「ジャングル・ブック」の舞台にもなった場所です。

##### 写真 : カーナトラ保護区の景観 (サラソウジュ林と沢)



- ・カーナ・トラ保護区では、多様な動植物の多様性が見られます。この地域は全般に湿潤ですが、様々な地形と土壌タイプが組み合わさっているためです。沙羅双樹 (サラソウジュ) の湿潤林などが見られます。動物は、トラ、ヒョウ、ドール (野生のイヌの仲間。群になって狩りをする)、ナマケグマ、ジャッカル (野生のイヌの仲間)、イノシシ、ハヌマンラングール (サル)、チョウシंगा (4 本角の極小のアンテロップ)、ホエジカ、ヌマジカ=バラシंगा、サンバー (全身水に入って水草を食べる大型のシカ)、チータル (身体に半天のあるやや小型のシカ) などが生



息しています。

- カーナ・トラ保護区は、コア（核）となるカーナ国立公園（940 平方キロ：東京 23 区の 1.5 倍。1955 年に指定）、衛星的な小コアとなるフェン野生生物保護区、バッファー・ゾーン（1,009 平方キロ）、から構成されています。

コアとなる部分では人間活動は厳しく規制されています。バッファー・ゾーンは、50%が国有林および保留林、残りが地税地（以上、コラム 5 参照）となっており、村が点在しています。一定の人間活動が許されます。

これらは、いずれもカーナ・トラ保護区長 Field Director, KTR の管理下にあります。

- 伝統的にはゴンド Gond 族、バイガ Baiga 族が住む土地であり、バイガ族は 1870 年頃まで丘の山裾で焼き畑農業を無規制で行なっていました。

### ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州） Pench Tiger Reserve MP

- ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州）の景観美と動植物の多様性は、ジャングル・ブックの作者キプリングによって存分に描かれています。保護区の名前は、その中を流れるペンチ川に由来します。トラはペンチ川に沿った区域を中心に行動しています。

ヒョウは森の周縁に多く、ナマケグマは急峻で岩石が露出した場所に、チンカラ＝インドガゼルは開けた区域に、ジャッカルは村の周辺にも現われます。

[写真：ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州）の景観（チーク林とチーター、ニルガイ（大型のアンテロープ）。樹上にハヌマンラングール）](#)



- ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州）は、コア・エリアとなるインディラ・プリアダルシニ国立公園（292 平方キロ）およびモーグリ・ペンチ野生生物保護区（118 平方キロ）、バッファー・ゾーン（346 平方キロ）とからなります。カーナと異なり、ペンチのバッファー・ゾーンはトラ保護区長ではなく、森林管理局 Territorial (Regular) Forest Division の管轄下にあります。しかし、南セオニ森林区に含まれるバッファー・ゾーンは特にトラを含む野生動物の利用度が高く、保全の点からは、トラ保護区長の管理下に置くべきといえます。このバッファー・ゾーンを国道 7 号線が通過しています。

**ペンチ・トラ保護区 (マハラシュトラ州) Pench Tiger Reserve MS**

・ ペンチ・トラ保護区 (マハラシュトラ州) の境界は、ペンチ国立公園と一致 (257 平方キロ)、つまりバッファー・ゾーンの指定がなされない状態が 1993 年以来続いていました。しかし、2010 年 11 月 2 日、ペンチ国立公園と接する南側と東側の森林 183 平方キロメートルが、マンシンデオ野生生物保護区に指定されました。マンシンデオは、未だペンチ・トラ保護区に編入はされていません。しかし、バッファー・ゾーンの機能を果たすことから、近い将来はそうなるかと期待されます。その場合は、(それ自体が野生生物保護区に指定されているので) トラ保護区のバッファー・ゾーンというよりもコア・エリアそのものの拡大という扱いになるはずですが。

国道 7 号線拡幅計画の中で、マドヤプラデッシュ州セオニ県とマハラシュトラ州ナグプール県を通過する区間は以下の通りとされていました。

表 1 : マドヤプラデッシュ州セオニ県とマハラシュトラ州ナグプール県を通過する  
国道 7 号線拡幅計画区間

番号	森林区域名	森林を切り開く 面積 (ヘクタール)	伐採される樹木 数 (本)
1	北セオニ (マドヤプラデッシュ)	43.870	2810
2	南セオニ (マドヤプラデッシュ)	53.989	4232
3	ペンチ・トラ保護区 (マドヤプラデッシュ)	16.737	4370
4	ナグプール (マハラシュトラ)	112.62	25934

注 : 特に問題の大きい区間がオレンジ、もっとも問題の大きい区間が赤  
参考 : 東京ドームのグラウンド面積は、1.3 ヘクタール。

図 3：カーナ、ペンチ各保護区と国道 7 号線の配置



拡幅区間のうち、カーナ・ペンチ森林地帯を通過する部分は 56 キロメートルに及びます。その中でもっとも問題になる区間は、「ペンチ・トラ保護区」区間で、ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州）のコア・エリアであるモーグリ・ペンチ野生生物保護区に直に 8.7 キロメートル接しています。

そのすぐ北側の「南セオニ区間」も、ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州）のバッファ・ゾーンを通過しています。

「ペンチ・トラ保護区」区間南側のナグプール区間も、カーナ・ペンチ森林地帯のコリドーとなる森林を通過しています（その後、この森林の区域がマンシンデオ野生生物保護区に指定されたことから、その時点では、野生生物保護区に直に接していることになります）。

写真：南セオニ区間付近の国道 7 号線の現状（片側 1 車線）



2008 年当時、国道 7 号線の拡幅工事は、森林帯の外側北（マドヤプラデッシュ州）で既に進み、セオニ Seoni までは 4 車線化が進んでいました。

トラ、その獲物となる動物たち、そのほかの野生生物にとってきわめて重要な生息地が大きな

驚異にさらされることになったのです。

[写真：森林帯を通過する区間外で、すでに片側2車線に工事された国道7号線](#)



## 2 インド最高裁判所の中央特別委員会への提訴

そこで、2008年9月、WTIは、インド環境森林省の国家トラ保全機関NTCAと相談の上、国道7号線の道路拡幅計画のインド野生生物保護法違反について、司法判断を仰ぐこととしました。

法律違反の有無について最終判断を下すのは、インド最高裁判所です。ただし、特に森林や野生生物保全に関する法的紛争解決については、まず最高裁判所が設置する中央特別委員会CECへ提訴を行います。

最高裁中央特別委員会CECは、申立を受けて関係政府機関に対して直接命令を下すか、報告・勧告を行った上で、最高裁判所に対して適切な命令を下すことを求める権限をもっています。

### コラム3：インド最高裁判所が設置する中央特別委員会（CEC）

インド最高裁判所は、森林法、野生生物保護法をめぐる紛争を解決するため、2002年に中央特別委員会 Central Empowered Committee(CEC)の制度を定めました。

この制度によれば、森林の伐採、浸食、木材産業による森林施業、その他インド森林法などの森林法制、野生生物保護法、国家森林計画の実施に関する問題について、何人も、中央政府、州政府その他の政府機関を相手取って、適切な救済を求める訴訟を中央特別委員会に行うことができます。

中央特別委員会は、3委員の合議体で構成されます。当事者の主張を聴取し、必要な行政文書の提出を関係機関に求め、関係証人を召喚し、必要がある者（政府職員を含む）の協力を要求することができます。また、必要に応じて現地視察を行い、NGO、政府職員、専門機関、専門家など適切な者を立ち合わせることができます。

最高裁中央特別委員会は、4半期ごとに最高裁判所に進捗状況の報告を行い、最終的な命令を下します。委員会の命令は、最高裁判所の判例に適合したものでなければなりません。それ以外の場合は（過去の判例をそのまま当てはめることができない事



例などを指すと思われます)、報告・勧告を行った上で、最高裁判所に適切な命令を下すことを求めます。

そこで、WTI は、中央特別委員会 CEC に提訴しました。

WTI が申立てた請求の趣旨は、次のとおりです。

- ・ モーグリ・ペンチ野生生物保護区に接する 8.7 キロメートル区間の工事を差し止めること
- ・ WTI が提案する代替ルート、あるいは、それ以外でカーナ・ペンチ間のコリドーに対する影響を最小にするようなルートを選択するよう、関係機関に命じること
- ・ その他必要な措置

仮に請求の趣旨に沿った命令が出された場合、その実施のために様々な関係機関の関与が必要になります。そこで、国家幹線道路機関 NHAI のほか、森林諮問委員会 FAC、国家トラ保全機関 NTCA の属するインド環境森林省、マドヤプラデッシュ州、マハラシュトラ州なども訴訟の被告とされています。

### 3 WTI による提訴と前後しての国家野生生物審議会 NBWL の動き

#### コラム 4 : 国家野生生物審議会 National Board for Wildlife(NBWL)

インドでは、森林伐採その他の開発によって野生生物の生息地を破壊する行為に対して厳しい規制を行っています。

国立公園、野生生物保護区、(それらを内包することが多いが) トラ保護区などの保護地域内で開発行為が規制されることは日本と同じです。しかし、その区域外であっても、保護区付近で行われる開発行為については、野生生物保護法 Wildlife (Protection) Act 1972 に基づいて森林環境省に設置された機関の承認がなければ、公共事業ですら実施できません。この機関が、国家野生生物審議会 National Board for Wildlife です。

野生生物保護法は、中央政府にこの NBWL、各州に州野生生物審議会 State Board for Wildlife を設置することとしています。特に国家野生生物審議会 NBWL (インド環境森林大臣が議長) には、広範な権限と役割が与えられています。また、国家野生生物審議会 NBWL が期待された役割を、受身でなく能動的に果たせるようにするため、野生生物保護法は、審議会に常設委員会を置くこととしています。

#### ・ 常設委員の選任

議長：環境森林大臣

事務総長：野生生物保存長官

委員：上院議員、NGO から 5 名、環境森林大臣秘書官、環境森林省次官、インド動物学研究所所長、アッサム州代表 1 名、カルナータカ州代表 1 名

#### ・ 常設委員会の権限

常設委員会は、国家野生生物審議会の全般的な監督、指示及び制約により、法令、規則またはこの通達に基づいて審議会が行使できるすべての権限を行使することができる。

#### ・ 常設委員会の義務及び機能

常設委員会は、次の義務を負う。すなわち、

- i) 適切と認められる手段によって野生生物及び森林の保全及び開発を推進すること
  - ii) 中央政府及び州政府に対し、野生生物保全並びに効果的な野生生物及びその製品の密猟・違法取引を抑制する方法及び措置について助言すること
  - iii) 国立公園、野生生物保護区及びその他の保護地域の指定・管理並びにそれらの区域内の行為規制について勧告を行なうこと
  - iv) 野生生物及びその生息地に関する様々なプロジェクトや行為について、影響評価を行い、あるいは行わせること
  - v) 国内の野生生物保全の現場における進捗を適宜に検証し、改善措置を提言すること
  - vi) 国の野生生物について少なくとも2年に1度、現況報告書を作成すること
- ・会議の開催
- 常設委員会は、議長の承認を得て決定された場所において、通常3ヶ月に1度、会議を開催する。

森林帯を通過する区間のうち、「ペンチ・トラ保護区」区間については、環境森林大臣（担当：野生生物局\*）に承認申請が求められており、2008年8月18日の国家野生生物審議会（NBWL）常設委員会でこの点が審議されることになりました。NBWLの委員には、WTI会長のランジットシン博士も含まれています。WTIは、慎重な審議をするよう各委員に求めています。

同日の会議で議論された結果、この区間の計画の承認申請は却下されました。

2008年12月12日には、船舶道路交通・幹線道路省大臣の言及を受けて、再度この議題がNBWLで審議されました。しかし、この提案は最高裁で審理中であって、ペンチ・トラ保護区区間については、現段階ではこれ以上審議しないという結論となりました。

なお、ペンチ・トラ保護区のバッファー・ゾーンを通過する南セオニ区間と（バッファー・ゾーンに指定されていないが）カーナ・ペンチ間のコリドーを通過するナグプール区間については、（野生生物局ではなく）森林保全局の適切な対応に委ねるとされました。

\*インド環境森林省の森林・野生生物部門 wing には、森林保全局と野生生物局がおかれています。

#### 4 WTIによる提訴と前後しての森林諮問委員会 FAC の動き

##### コラム5：インドの森林管理とインド森林法 The Indian Forest Act, 1927

- ・インドの森林は、インド森林法に基づき、州政府が基本的に管理してきました。しかし、近年は、1980年の森林保全法 **Forest (Conservation) Act, 1980** を中心に、森林伐採や林地として以外の目的での森林利用に対しては中央政府が強く関与する仕組みに変わってきています。
- ・国有林 **Reserved forests**  
州政府は、政府の資産であるか、政府の所有権が及んでいるか、もしくはそこで産する林産物の全部または一部に対して政府に権利が与えられている林地 **forest-land** もしくは原野 **waste-land** を国有林とみなすことができます。



法律上、国有林内への立入り trespass を含め、様々な行為が広く規制されています。ただし、現実には、野生生物保護法が定める国立公園や野生生物保護区といった保護地域のように厳しく規制が運用されていないのが実態です。

・保留林 Protected forests

保留林は、保護区を意味するものではありません。未だ国有林に編入していない森林を一時的に破壊的行為から守ることを目的とした制度です。そのため、簡略化された手続で指定されます。

- ・インド政府の統計によれば、「国有林」Reserved forests、「保留林」Protected forests の他\*、境界画定作業を終えていない未区分林 Unclassified forest として、それらを合わせたものが森林として記録されています。

\*インド森林法には、国有林、保留林以外に「村落林」village forests の制度があります。共有林の保護を目的に、国有林に対する政府の権利を村落共同体に委譲できるとこととしています。委譲はいつでも撤回できます。

- ・森林とされた以外の土地は、州の税務局 Revenue Department が所管することとされており、地稅地 Revenue land と呼ばれています。

参照文献：関係法律の他、「インドにおける林地の創出およびその役割の変化」(2003) 増田美砂・三柴淳一、筑波大学演習林報告第 19 号,1-4

## コラム 6：森林保全法 Forest (Conservation) Act, 1980 と森林諮問委員会 Forestry Advisory Committee (FAC)

インドの法律は、森林伐採に対して非常に厳しい規制を行っています。森林を管理するのは州政府なのですが、公共事業主体となる政府機関や民間業者に対して、森林伐採の最終的な承認を与えることはできません。基本的に、中央政府の環境森林大臣承認が必要です。

すなわち、森林保全法によれば、州政府その他の政府機関は、以下の可能性のある事業を実施したり、許可する際は、中央政府（環境森林大臣）の承認を得なければならぬことになっています。

- ・国有林 Reserved forests の全部または一部の保存を止めること。
- ・あらゆる森林の全部または一部について、森林としてでない目的のために利用されること
- ・あらゆる森林の全部または一部について、貸与その他方法を問わず、個人、非政府組織に寄託されること
- ・あらゆる森林の全部または一部について、植林のために利用する目的で、その森林で自然に生育した樹木を伐採すること

環境森林大臣は、この承認にあたって、森林諮問委員会 FAC に諮問することになっています。FAC は、たとえば森林としてでない目的のために利用することを提案されている場合（道路を建設する本件はこの場合にあたる）、森林が、国立公園、

野生生物保護区などの保護地域の一部をなしているか、絶滅危惧種もしくは準絶滅危惧種の生息地の一部をなしているかなどを考慮して、答申をします。また、FAC は、その答申の中で、森林の環境に対する悪影響を最小にするための条件あるいは制約について勧告することもできます。

マドヤプラデッシュ州は、環境森林大臣に対し、2006年3月17日、北セオニ区間（43.870ヘクタール）について、2007年1月11日、南セオニ区間（伐採面積53.989ヘクタール）について、それぞれ伐採の承認を求めていました。

そして、2007年9月20日の森林諮問委員会 FAC で、これらの伐採承認が議題にあがりました。しかし、特に南セオニ区間と、（野生生物局に承認申請が出されている）「ペンチ・トラ保護区」区間の環境に対する影響が問題視されました。その結果、環境森林省の野生生物部局からのインプット（国家野生生物審議会 NBWL の審議を意味しています）をふまえる必要があるとして、さらなる審議は延期ということになりました。

2008年8月13日の FAC では、カーナ・ペンチ間のコリドーからはややはずれる北セオニ区間の伐採（43.870ヘクタール）について、マドヤプラデッシュ州森林局の提案する影響緩和策を採用することが支持され、12月4日の FAC では「基本的には承認」という決定がなされました。一方、カーナ・ペンチコリドーに影響の大きい南セオニ区間については同日の FAC で、最高裁の判断が示された後でなければ承認の判断はしないということになりました。上記の北セオニ区間についても、あくまで「基本的には承認」であって、正式な承認は保留されています。その理由は、FAC のガイドラインによれば、一連のプロジェクトについては、起点から終点まで全体として承認申請が提出されなければならないとされているためです。今回のケースでも、もし最終的に南セオニ区間について伐採が認められない、その結果道路拡幅ができないということになれば、北セオニ区間でだけ伐採させることは不毛な結果しかもたらしません。

そして2009年1月9日、FAC は、拡幅される国道7号線がトラをはじめとする野生生物にとって重要な森林地域を大きく寸断する事実を重く見て、現行ルートをなぞったものでない代替ルート案の作成が不可欠であるという結論に達し、承認については当面先送りとされました。

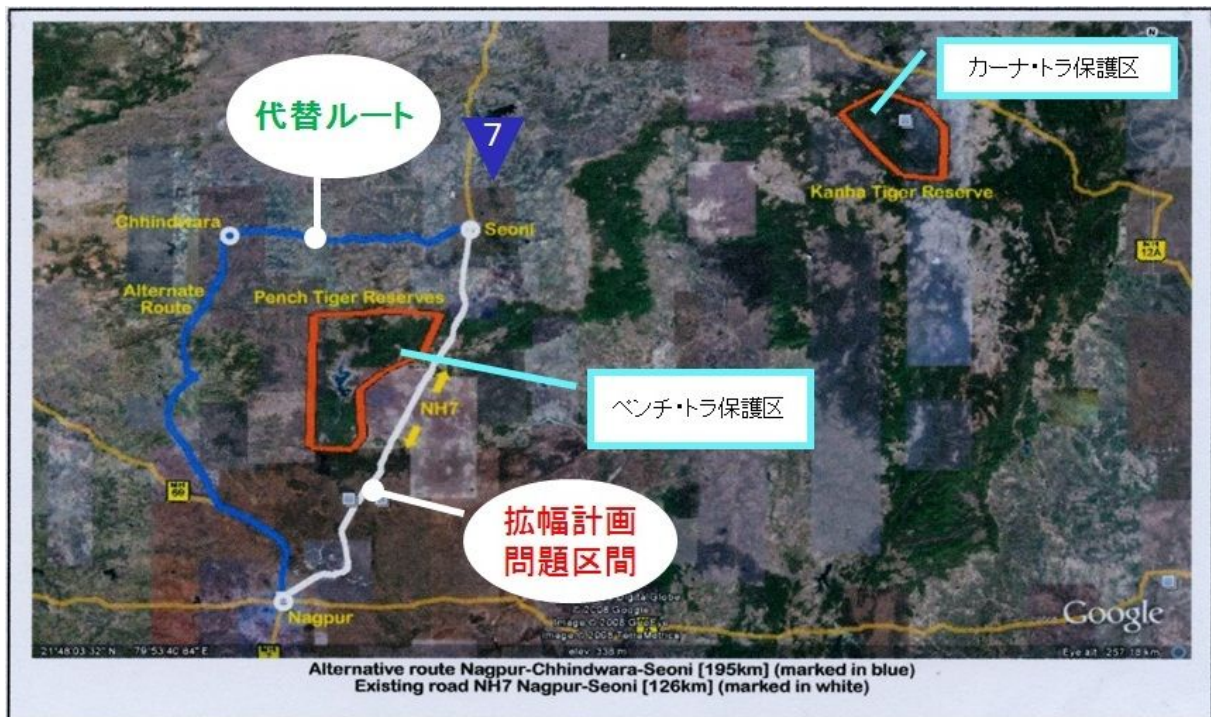
なお、ナグプール区間（伐採面積112.62ヘクタール）についても、マハラシュトラ州から環境森林大臣に対して伐採の承認が申請されましたが、FAC での審議が開かれないうまま、保留状態とされました。

道路拡幅計画に対する、国家野生生物審議会 NBWL に続く政府機関からの拒絶です。

## 5 道路拡幅による影響を効果的に緩和する対策をめぐる論争

国道7号線の拡幅はインドの国家的インフラ整備の一環なので、完全な計画凍結を期待することは困難です。その意味で、WTI にとって、代替ルートの採用が当初から大きな目標となっていました。このルートは、ペンチ・トラ保護区の西側のチンドワラ Chhindwara を大きく迂回するもので、現状は州道となっています。これを高規格化し、国道に格上げすればよいというのが WTI の主張です。この代替ルート案は、事前に環境森林省の国家トラ保全機関 NTCA と調整済みでした。

図 4：カーナ・トラ保護区、ペンチ・トラ保護区間を走る国道 7 号線の南セオニ、ペンチ・トラ保護区、ナグプール各拡幅区間（白色）と、拡幅の代替案として WTI が提案したルート（青色）



これに対して、国家幹線道路機関 NHAI は、中央特別委員会 CEC の聴聞手続において、代替ルート案に対する批判を展開しました。たとえば、道路総延長が 73 キロメートルも長くなる（そうすれば二酸化炭素すなわち温室効果ガスの排出増大につながる）、州道拡幅のため新たな道路用地の取得が必要となる、代替ルート建設のためには原案よりはるかに多い 81,500 本もの樹木を伐採することになる、工費がさらに 600 クロー（約 120 億円）高く付く、国家計画を大幅に遅らせることになる等です。

この NHAI の主張に対して、WTI は、注意特別委員会 CEC に対し、以下の追加的な主張を行った上で、「カーナ・ペンチのランドスケープ（この場合森林帯のこと）の重要性という観点から、トラの長期的な存続と国道 7 号線拡幅による脅威を吟味し、適切な命令を言い渡されたい」と求めました。

・インド野生生物研究所 WII の報告書によれば、インドのトラ個体群で以下の 4 つのみが長期的に存続可能な個体数を擁していると述べられている。

- ① コーベット（164 頭）
- ② ナガラホーレ・バンディプール・ムドゥマライ（267 頭）
- ③ カーナ・ペンチ（141 頭）
- ④ カジランガ（個体数は調査未了だが、面積当たりの密度がもっとも高い）

注：JTEF が WTI と実施している南インド・トラ調査プロジェクトは②、中央インド・トラ保全プロジェクトは③、北東インド・トラ調査プロジェクトは④にかかわるものです。

これ以外の個体群はずっとサイズが小さい。個体群のサイズが小さいことは、それだけ絶滅のリスクが高くなる。パンナ・トラ保護区やサリスカ・トラ保護区のように、ある日気づいたら絶滅していたという事態が起きる傾向がある。

- WII 報告書では、カーナの個体群とペンチの個体群は、ひとつのメタ個体群\*の構成要素となっている。ペンチのトラは 33 頭と推定されているが（少なければ 27 頭）、30 頭未満のトラの個体群は絶滅しやすいという報告もあり、カーナと接続する必要がある。逆に、これらの間のコリドーを保護し、接続を維持することができれば「今日存在する最高のランドスケープとなる」と WII 報告書では述べている。

\*いくつかの個体群が、(若い) 個体の行き来を通じて遺伝的交流を行なうことで、(いくつかの個体群は生まれたり消えたりしつつ) それら個体群を含む全体が維持される構造をもっていること。

繁殖源になる個体群とそれ以外の繁殖までは行なわれない小さな個体群の間、あるいは繁殖源どうしの間につながりが断たれると、メタ個体群の構造が崩れるおそれがある。そうすると、メタ個体群を構成していた個体群が、環境変化などの原因もないのに、次々と消滅していく。

- 国道 7 号線が拡幅されれば、以下の 3 点により、野生動物が道路を通過することは非常に困難になる。
  - 速度制限が効果的に制限されない限り、同規模の国内の幹線道路のように時速 100 キロメートル以上で車が行き来することになる。
  - 道路幅が、現在の 7 メートルから、30~60 メートルに広がる。
  - 道路両端の障壁と中央分離帯が、横断の障害になる。
- 現在、国道 7 号線が通過するカーナ・ペンチ間のコリドー一部分は幅 56 キロメートルであるが、現状ではどこでも野生動物が渡ることができる。また、特に完全に森林におおわれている箇所が 3 地点ある。これに対し、NHAI の提案は、高架道路の下とアンダーパスを通じてしか移動できなくするという前提であるが、その場合、通れる幅の寸法を合計すると（現在の 56 キロメートルに対して）わずか 2 キロメートルなる。

そこで、中央特別委員会 CEC は、NHAI の計画と WTI による代替ルート案を吟味すべく、国家トラ保全機関 NTCA を特別招致者 Special invitee としました。そして、NTCA の事務総長で、野生生物保護管理の経験が長く、環境森林省の森林監察総監 Inspector General of Forest（環境森林省事務次官、事務次官補に次ぐ地位）でもあるラジェッシュ・ゴパール博士から報告書が提出されました。

#### コラム 7: 野生生物保護法 Wildlife (Protection) Act 1972 と国家トラ保全機関 (NTCA)



国家トラ保全機関 NTCA は、国家野生生物審議会 NBWL が設置した、首相を座長とする「トラ保全推進本部」Tiger Task Force の勧告によって誕生しました。野生生物保護法の 2006 年改正法に基づき、法律上の設置根拠をもつ行政機関とされました。この改正の際、トラ保護区と同時に法制度化されています（コラム 1 参照）。

議長はインド環境森林大臣が、副議長は各州の環境森林大臣が、事務局は環境森林省が務めます。委員の大半を占めるのは8名の専門家で、うち少なくとも2名は先住民族の社会開発から、残りは野生生物保全の分野から選任されています。NTCA は以下の事項を含め、トラの保全にかかわる広範な権限を持っています。

- ・トラ保護区の指定について、州政府に勧告を行うこと
- ・州政府によって準備されたトラ保全計画を承認すること
- ・トラ保護区内で行われる生態学的に持続可能な土地利用の様々な側面を評価し、非持続可能な土地利用を許さないこと
- ・トラ保護区のコア・エリアおよびバッファー・ゾーンにおけるツーリズムの標準的ルールおよび「プロジェクト・タイガー」（1973年以来のインド政府によるトラ保全のための国家計画）実施のためのガイドラインを策定すること
- ・そのほか、人と動物の間のトラブルに対処するための対策の提示や、トラおよびその獲物となる動物の個体数推定、生息地の状況などに関する情報を提示すること

その後、NTCA には本部に加え、ナグプール（マハラシュトラ州）、グアハティ（アッサム州）、バンガロール（カルナータカ州）に計3つの地域事務所が設置されました。そして、2011年には、本部および3つの地域事務所に森林監察総監 **Inspector General of Forest** という上級の行政官が着くポストがひとつずつ与えられました。これは、政府内の部局として NTCA を格上げをしたこと＝トラ保全に対する政策的な優先度を与えたことを意味します。

ゴパール博士は、2008年11月18,19日に現地視察を行い、報告書をまとめ、CECに提出しました。

この報告書によると、

- ・トラの生息地保全の観点から原案は決して実施されるべきでなく、南セオニ森林区、モーグリ・ペンチ野生生物保護区（ペンチ・トラ保護区（マドヤプラデッシュ州）のコア・エリア）、ナグプール森林区においては森林伐採は許可されるべきでない。
- ・代替ルート（現・州道を拡幅）によって伐採されるのは、森林の質の低い南チンドワラ森林区である。シレワニ山脈に沿った11キロメートル区間は比較的質がよいが、ペンチの森林地帯と比較すれば、生物多様性の点でもトラの占有率の点でも劣っている。特にマハラシュトラ州の範囲では、代替ルート通過部分に森林断片はまったく存在しない。
- ・国家幹線道路機関 NHAI の提案する代替策は、外国で流行の、小型動物向けの対策である。トラやその大型の獲物に対しては意味がない可能性がある。たとえ、余分な道路延長とコストを招くとしても、安全策のために費やすべきである。

これで、国家幹線道路機関 NHAI の主張と原告 WTI および森林環境省関係機関の主張は、緩和措置を加えた現行ルート拡幅か、代替ルートかで真二つに割れた状態ということになりました。



ひととおり関係者の説明を聞いた中央特別委員会 CEC は、2009 年 3 月 9 日から 10 日にかけて、現地を視察しました。WTI のスタッフも、視察に立ち会い、現場に立って問題点を改めて説明しました。

写真：中央特別委員会 CEC による現地視察



中央特別委員会 CEC は、上記の現地視察もふまえて、2009 年 5 月 12 日、最終報告書の作成を視野に聴聞手続を開き、関係当事者およびこの問題に関して専門的知見を持つ者に改めて意見を求めました。当日参加した専門家には、トラの研究で知られた生態学者ウラス・カランス博士、キシホル・リセ博士などが含まれています。

これに対して、国家幹線道路機関 NHAI が提案したのは、あくまで現行の国道 7 号線にほぼ沿ったルートで 4 車線化するが、ベンチ・トラ保護区を通過する区間については、谷間をまたぐ陸橋と道路全体を橋脚によって持ち上げた高架道路を組み合わせ、できるだけ高架化するというものです。具体的には 2 つの選択的な提案が示されています。

1 つ目の提案は、全区間を陸橋あるいは高架道路にするものです（区間の道路延長 9.9 キロメートル）。

2 つ目の提案は、道路の一部は尾根に沿って走らせることでその部分については片側 2 車線をそのまま地上に建設、もう片側は陸橋状に宙に浮いた形とするものです、谷間にかかる部分は陸橋にします（区間の道路延長 9.3 キロメートル）。

NHAI は、第 2 の提案の方が工費が安く、伐採する樹木の本数が少ないなどの点で勝っていると主張しています。

表 2：NHAI による 2 つの提案と代替ルート案との比較（NHAI 試算）

考慮事項	現行ルートに沿った配置		チンドワラ経由 代替ルート
	提案 1	提案 2	
道路延長 (km)	125	125	198
追加コスト (クロー/円)	652 約 130 億	577 約 115 億	1,330(2,500-1,170) 約 270 億(約 500-230 億)
伐採する樹木数	4370	3185	81500
新たな用地取得(ha)	なし	なし	764



しかし、NHAI 関係者を除く出席者は、ペンチ・トラ保護区、南セオニ、ナグプールの各区間の拡幅が破壊的なものであるという意見で全員が一致しました。NHAI 提案の拡幅計画は、ペンチ・トラ保護区の生息地に取り返しの付かないダメージを与え、さらにカーナ・ペンチ間のコリドーを破壊することでトラおよび関連の絶滅危惧種の長期的な生存を危うくするという事です。そして、さらなる費用と道路延長を余儀なくするものであることが、代替ルート選択を制限する事情となつてはならない、NHAI の新たな修正提案のいずれによつても追加的費用は必要となるという点でも意見は一致していました。

この聴聞では、さらに、この計画がカーナ、ペンチ間を分断するだけでなく、ペンチとタドバ・アンドハリ・トラ保護区との間、およびペンチとナグジラ野生生物保護区・ナワゴン国立公園の間をも分断するという意見も出されています。また、トラ保全の観点から非常に重要なナグプール区間を通過することも問題だという意見も出されています。

また、代替ルートがとられた場合、現行道路は閉鎖されるべきだという意見も主張されました。この点については、当日出席できない関係で文書で意見を述べていたインド野生生物研究所 Wildlife Institute of India も強調しているところでした。インド野生生物研究所 WII の所長は、「ここで述べないわけに行かないのは、ペンチ・トラ保護区を通過する国道 7 号線のナグプルーセオニ区間は、既に野生動物に悪影響を与えているということである。道路拡幅およびそれに付帯する諸活動は、ペンチの野生動物全般に対してさらなる悪影響をもたらし、特にカーナ・ペンチ森林地帯には大きな影響を与えると考える。」

#### コラム 8 : インド野生生物研究所 Wildlife Institute of India

インド野生生物研究所 WII は、人口と家畜の増加や無秩序な開発によつて 20 世紀後半に急速に失われたインドの野生生物と自然を回復するため、1986 年に設立されました。環境森林省野生生物局の外局です。

設立経緯においては、森林を包括的に評価し森林管理に生物多様性保全を組み込むこと、森林に影響を及ぼす地域住民の利益を科学的かつ実践的に守っていくことの必要性が強調されています。

政府および非政府機関の人員トレーニング、調査の実施、野生生物の保全および管理について助言することが使命です。

調査は単なる学術的調査でなく実践的なものであること、またフィールド調査を基本にすることを重視し、社会経済的要因、人間側の要因も考察の対象として重視します。

南アジアを初め、国際的な交流にも積極的です。

2008 年に報告書第 1 版が出版されたトラの個体数センサスも、WII がとりまとめています。

## 6 中央特別委員会 CEC の勧告

2009 年 6 月 25 日、CEC は、本件について報告を行い、最高裁判所に対し、「この勧告を考慮した上、適切な命令を下されることを求める」と結論しました。

### 【中央特別委員会 CEC による勧告の内容】

前述の背景事情のもとで、次のとおり勧告する。

1. ペンチ・トラ保護区、南セオニ森林区、ナグプール森林区を、ナグプールおよびセオニ間の国道 7 号線拡幅のために使用することは認められるべきでない。  
国家幹線道路機関 NHAI は、国道をチンドワラ経由に路線変更するよう命じられるべきである。
2. 同時に、ペンチ・トラ保護区およびバッファー・ゾーンを通る現行道路の部分・路線は、厳しく制限されるべきである。  
そのために、森林局は、ペンチ・トラ保護区およびそれと接するバッファー・ゾーンの両端に、監視所を設置し、監視員を 24 時間待機させるべきである。  
日の出から日没までは運行が禁止されるべきである。  
日中も軽量車両のみが運行を許されるべきである  
必要やむを得ない場合には、車両ごとに 1,000 ルピー（2,000 円程度）以上の利用料を支払わせて、重量車両の日中運行と軽量車両の夜間運行を許可しうる。  
これらの制限と利用料の支払いは、地元居住者および政府関係車両には適用しないことができる。  
利用料は、ペンチ・トラ保護区の保全、保護、維持管理に使用されるべきである。
3. 速度制限のための適切妥当な障害物をペンチ・トラ保護区およびバッファー・ゾーンを通る現行道路路線に設置し、野生動物が安全に渡れる、時速 30 キロメートルを超えないようにすべきである。

最高裁判所におかれては、この勧告を考慮された上、適切な命令を下さることを求める次第である。

中央特別委員会 CEC は、上記の勧告を言い渡す背景事情の中で、次のように述べていました。

「中央特別委員会は、この事件が開発の必要性に対して生態学的安全保障を優先させざるを得ない例外的なケースだと考える。」

「この区域は、最後に残された、おそらくは唯一の、16,000 平方キロメートルにもおよぶまとまりのある野生生物の生息地である。このような生息地は分断され、破壊されるべきでないことはもちろん、より内部のつながりが強化され、保護されなければならない。現計画が支払うことになる生態的コストは計り知れないほど巨大で、それを償うためのいかなる影響緩和措置も適切とは言えない。」

## 7 国家幹線道路機関 NHAI による異議申立て

このように、最高裁中央特別委員会 CEC での論争は、トラとカーナ・ペンチ森林地帯の保全を求めた WTI がほぼ完璧な勝利を収めました。

しかし、国家幹線道路機関 NHAI は、CEC 勧告に対して異議を述べ、最高裁による救済を求めました。

最高裁判所は、この件について「裁判所の友（アミカス・クリエ）」\*に意見を求めました。

\*インドの裁判手続には、「裁判所の友（アミカス・クリエ）」という制度があり

ます。これは、裁判の当事者ではなく、代理人でもない第三者が事件の処理に有用な資料を提出して裁判所を補助する制度です。

2009年1月4日に開催された最高裁の弁論手続で、「裁判所の友」ハリシュ・サルベ氏の報告書が最高裁判所に提出されました。

この報告書は、驚いたことに、ペンチトラ保護区を通過する約9キロメートルの区間については13のアンダーパスを設置し、両側を2.5メートルの高さの金網フェンスで囲うことで野生動物が強制的にアンダーパスを使用できることにすればよい、さらに、保護区に避けられない損害が発生したときのために回復措置をとるための保証金を積んでおけばよいとも主張していました。

最高裁の弁論は1月16日にも開催されましたが、その翌17日、WTIは、これに反論する書面を最高裁に提出しました。

WTIが指摘したのは、まず、サルベ氏の意見は中央特別委員会 CEC の勧告を反映したものではありません。もちろん、国家野生生物審議会 NBWL、国家トラ保全機関 NTCA、森林諮問委員会 FAC、インド野生生物研究所 WII などの意見とも真っ向から対立する主張です。「裁判の友」が自由な意見を述べて良いといっても、最高裁が設置した専門機関の勧告を度外視した意見を述べることには問題があると言わざるを得ません。

また、「裁判所の友」は、計画案は、州や中央の野生生物審議会の承認を得ていたものであり、最高裁としても野生生物審議会の承認にとって代わることはできないとも主張していました。しかし、問題の区間がかかるマドヤプラデッシュ州の野生生物審議会 SBWL についてはその通りだとしても、国家野生生物審議会 NBWL は明確に計画を却下していました。サルベ氏の主張は事実を誤認していたのです。また、最高裁は、野生生物保護法に違反して承認を与えた（あるいは与えなかった）となれば、それを取り消す権限を持っています。「裁判所の友」の意見は理由のないものでした。

### 「最後のフロンティアの運命」(抄)

Jay Mazoomdaar

#### 予想外の展開

ここまでは、事態は単純明快であるように見える。しかし、1月15日に本件が最高裁の口頭弁論(裁判手続)にかけられる数日前になって、「裁判所の友(アマカス・クリエ)」であるハリシュ・サルベ氏が意見書において、国道拡幅工事は国家幹線道路機関 NHAI が言うようにアンダーパスを設置することで許可できることを示唆した。

この「裁判の友」の発言が最高裁中央特別委員会 CEC の報告とどれだけ食い違うものであるかを考察しよう。

●『国家幹線道路機関は代替案を既に示しており、これについては州の野生生物審議会 SBWL および国家野生生物審議会 NBWL の承認を得ていると国家幹線道路機関は主張している。この拡幅工事の構想は、道路地にアンダーパスを建設し、9 km の道路の全長に柵囲いをするというものだ。』

国家野生生物審議会 NBWL は2008年9月18日に、これらの案件を却下しているため、上述の内容は事実と反する。

●『さまざまな森林関係当局との詳細な協議の後、13のアンダーパスを建設すること、2.5メートルの金網柵は植物でカムフラージュすること、道路用地は30メートルに制限すること、一時的な迂回路に使用される林地は“元の状態に戻す”ことな

どが合意されたと国家幹線道路機関 NHAI は主張している。』

本件に関わる森林と野生生物関係当局は、主に国家野生生物審議会 NBWL、森林諮問委員会 FAC、国家トラ保護機関 NTCA、国立野生動物研究所 WII の 4 団体であるが、このなかで上述案のいずれかに同意したところは全くなかった。では、“さまざまな森林関係当局”とは一体誰のことなのか。

●サルベ氏の意見書ではさらに、国道 7 号線の森林に対する交通圧力を低減するために、利用可能な別の路線設定と開発についても国家幹線道路機関 NHAI に指示すべきであると述べられている。つまり、サルベ氏は当該地域のすべての主要道路建設に着手するよう裁判所に進言しているのである。国道 7 号線への交通圧力を低下させるために他路線設定の改善を指示せよといいながら、何故、国道 7 号線の拡幅はそのまま行うことになるのだろうか。マドヤプラデシュ州の政界での噂が信用できるとすれば、カマル・ナート氏に彼の故郷で、できる限り多くの道路開発をさせようということなのか。

●サルベ氏は最後に、国家幹線道路機関 NHAI の主張をすべて並べ立てたうえで、『ペンチ国立公園にある程度の損壊が生じることは避けがたい』ため、最高裁判所が国家幹線道路機関に対して『埋め合わせの善後策』として 50 クロー（10 億 7500 万円 1 ルピー=2.05 円 2・18 現在）の供託金を出すように指示することを提言して、はばかりもなく道路建設に承認印を押しているのである。

最高裁中央特別委員会 CEC が報告書を提出した当時、委員長を務めていたサンジブ・チャダ氏は、「最高裁中央特別委員会 CEC の報告は裁判所に向けた正確で専門的な助言です。「裁判の友」の意見書は、わが国で最も重要なトラ生息地の保全に関する最高裁中央特別委員会 CEC の懸念を反映していません」と語った。同氏は 2009 年 9 月に最高裁中央特別委員会 CEC の任期が終了している。

最高裁弁護士であるサンジャ・ウパジャヤ氏は「法的には、公平な判決が下されるように裁判所に助言する限りにおいては、「裁判の友」が別の見解を持つことは差し支えありません。しかし、最高裁中央特別委員会 CEC という「専門機関」は専門事項に関して裁判所に助言するために創設されたものですから、「裁判の友」は通常、逆の見解を持つべきではないのです」と言う。

サルベ氏は「国家野生生物審議会 NBWL の承認に関して間違っていた」ことを認める一方、意見書の「全責任」は自分にあるとしている。氏は Open 誌上で次のように述べている。「法の定めるいかなる権限も私の提言を抑止できません。最高裁の承認は、国家野生生物審議会 NBWL の承認に追加されるもので、取って代わるものではないことは明らかです。ですから、最終決定権は常に国家野生生物審議会 NBWL にあります。最高裁の承認はあらゆる承認に追加されるもので、それらの代わりにはなりません。」

ウパジャヤ氏は次のように反論する。「博学な「裁判の友」にお言葉を返すようですが、最終決定者は最高裁判所であり国家野生生物審議会 NBWL ではありません。国家野生生物審議会 NBWL は野生生物保護法 (Wildlife (Protection) Act) に基づく最高の国家機関であり、この法律の文面と精神に則って仕事をしなければなりません。最高裁判所は、国家野生生物審議会 NBWL の見解が法律に従っていないと判断した場合には、異なる見解を示す権限を全面的に持っています。」さらに

付け加えると、最高裁で承認されたプロジェクトがその後国家野生生物審議会 NBWL によって承認を取り消された例はひとつもない。

サルベ氏は、自分の意見書は最高裁中央特別委員会 CEC の助言を反映する必要はないとも主張する。「私の意見書は絶対に議論を薄めるものではありません。最高裁中央特別委員会 CEC の助言に対し国家幹線道路機関 NHAI が異議を唱えているところですし、裁判所がその件について私の見解を求めました。道路建設は開発の必要性にちょうど見合うもので、誰もが納得できるものと私は感じたのです。」

しかし、全員が一致するところは逆であった。「最高裁中央特別委員会 CEC の報告は、わが国の最も優れた専門家による一連の協議と現地調査の結果です。その提言は最終的な専門的見解であり、拘束力があるはずですよ」と、WTI のアショク・クマール氏は言う。最高裁上級弁護士のラジ・パンジワニ氏も同意見で、「国家野生生物審議会 NBWL、国家トラ保護機関 NTCA、インド野生生物研究所 WII、最高裁中央特別委員会 CEC はいずれも本プロジェクトを却下しました。たとえ「裁判の友」が異なる見解を示そうとも、専門機関の意見が優先されるべきですよ」と語った。

### 信念を貫く

最高裁判所は環境森林省に意見を求めており、次回の弁論(裁判手続)期日は 2009 年 1 月 21 日の予定である。トラに関する著名な自然科学者のウラス・カランス博士は、「本件は同様の何百という事例に影響を与えます。国家幹線道路機関 NHAI は基本姿勢が間違っています。これらの道路は、土地利用形態が異なっていた何世紀も前に造られたもので、現在は、インドに残された数少ない林地を保護する必要があるときは常に、新しい路線設定を行わなければなりません」と述べている。

本件は開発の必要性よりも生態学的保全を必ず優先させなければならない例外的な事例の 1 つであると、最高裁中央特別委員会 CEC がはっきり言い切ったことは驚くにはあたらない。

アショク・クマール氏はこう述べている。「私は、司法が環境という大義を支持したという非の打ちどころのない記録が残されることを期待します。わが国の裁判所は自然保護のために大いに貢献してきました。私は裁判所を信じています。」

### (以下の 4 機関による) 迂回路建設に関する合意

本合意は、代替路線設定および既存道路の使用制限を目的とするものである。

いずれの組織も、国家幹線道路機関 NHAI のアンダーパス(道路下通路)案には同意しない。

### 国家トラ保護機関 (NTCA)

現行ルートを拡幅する限り、いかなる保護対策を講じてもこの生息地を現在の状態まで回復させることはできないであろう。これに対して、チンドワラを経由する迂回路であれば、ナグプール—セオニ間の貴重なトラの生息地を守ることができる。NHAI が提案している、現行ルート拡幅を前提とした保護対策に当てる予定の費用は、70 km ほど長くなる迂回路(現 2 車線州

道) を 4 車線の国道にするために有効に使うことができる。

### 最高裁中央特別委員会 (CEC)

迂回路線は、距離が伸び費用がかさむとしても実行可能な路線である。同時に、既存道路の車両の通行は、特に夕暮れから夜明けまでの時間帯に厳しく制限することとし、速度制限を続ける。重車両の通行は日中でも許可しない。地域住民や政府関係者の車両に対しては特別規定を設ける。以上が実行されなければ、チンドワラ経由の迂回路線は意味がない—それどころか逆効果を招きかねない。

### インド野生生物研究所 (WII)

国道 7 号線(NH7)のペンチにおよぼす影響に関する研究記録によると、毎日平均 1 頭の動物が交通事故で死亡している。また、トラまたはガウルがアンダーパスを移動するという証拠は全くない。さらに、既存の 2 車線道路の両側で、生物的圧力(悪影響) (biotic pressure) が森の内側 1 km のところまで及んでいることも明らかになった。

### 森林諮問委員会 (FAC)

幹線道路の改修工事が何千キロも行われる場合には、重要な森林や野生生物の生息地を分断しないように、古い路線設定に忠実に従うことなく、代替路線を提案する必要がある。

(翻訳協力 松崎由美子 蔦村的子)

WTI による「裁判の友」サルベ氏に対する反論の内容と、それが報道で大きく取り上げられたことを受けて、次回弁論期日 1 月 23 日の前日である 22 日、サルベ氏は自らの意見を撤回しました。

## 8 国家幹線道路機関 NHAI による突然の森林伐採

裁判所の外でも問題が起きます。2010 年 1 月 25 日、国家幹線道路機関 NHAI が、国道 7 号線拡幅計画の対象となっているナグプール区間内で、マンサール Mansar とテカディ Tekadi の間で、100 本以上もの森林を伐採してしまったのです。

伐採された場所は、ペンチ・カーナ間のコリドーとなっている森林地帯 (3 つの森林区にわたる問題の 56 キロメートル区間) からは南に外れていますが、もし中央特別委員会 CEC の勧告どおりチンドワラ経由の代替ルートに計画変更になれば、この場所は拡幅もされませんし、新ルート開通後、厳しい運行制限も行われることになるのです。なぜ、この時期に突然このような伐採が行われたのか、マドヤプラデッシュ州の森林局はこれを許したのが問題になりました。

### 国家幹線道路機関 NHAI が高速国道 7 号線の作業を開始、100 本以上の木が切り倒される

ビジェイ・ピンジャルカー (Vijay Pinjarkar) 記 TNN

2010 年 2 月 13 日 02:40am IST ラムテク発 :



議論的になっている国道7号線(NH7)の4車線化問題が最高裁での最終審理を待つ状況であるにもかかわらず、国家幹線道路機関NHAIは1月25日にマンサールーカーナ間の工事を開始し、100本以上の木を切り倒した。

作業は、カーナに近いテカディから15キロ区間の片側車線で開始された。NHAIが新たに着手した作業については、眉をひそめる人も少なくない。連邦の環境森林省と船舶道路交通・幹線道路省がこの問題に関して争っているからだ。NHAIは現在のNH7を幅18メートル(注:区間によって幅に違いがある。ペンチ・トラ保護区の中を通る部分は約7メートル)から30メートルに広げたがっているが、トラの密度が高い保護区へのダメージを最小限に抑えるべく、回廊(コリドー)として森林をつなぐ機能を高めることを支持する最高裁の中央特別委員会CECが反対したのである。

(訳注:最高裁中央特別委員会CECの意見が最高裁で支持されれば)ペンチ沿いの道路は生活道路として残し、二輪および四輪自動車のみが使用することになるだろう。国家幹線道路機関NHAIはすでに、ウツタル・プラデッシュ州のモレナからマドヤプラデッシュ州のセオニまでの南北連絡線536kmの4車線化を完了している。ナグプール(注:マハラシュトラ州)からセオニ(注:マドヤ・プラデッシュ州)までは125kmあるが、うち56kmは豊かな生物資源を抱えた森林地域である。工事はマディア・プラデッシュ州にあるペンチ・トラ保護区の直前まで進められていたが、この道路は2つのトラ保護区(注:ペンチ・トラ保護区(マドヤ・プラデッシュ州)とペンチ・トラ保護区(マハラシュトラ州))を通ることになるため、4車線化によりトラの絶滅が確定するのではないかと恐れたセオニ側(注:WTIに相手取られて中央特別委員会CECに訴えられたマドヤプラデッシュ州を意味する)からストップがかかった。

木の伐採を許可した職員らは、国家幹線道路機関NHAIが4車線化工事の開始を急ぐことに何ら疑問を向けなかった。木が伐採されているのは、地税地であり(Revenue land)、作業を開始する前にラムテク準森林区管理官Sub-divisional Forest Officer(SDO)の承認がいるだけである。

注:「地税地」は税務局が地税を徴収する土地で、森林に含まれない(コラム5参照)。そのため、森林保全法による森林を守るための強い保護が与えられていない。

ラムテク準森林区管理官SDOのJBサンジトラオ氏はタイムズ・オブ・インディア紙に、NHAIは2年前に伐採の承認を申請したが、これまで作業を延期していたのだと語った。最近になって作業の割り当てがあったとNHAIが報告してきたので、デオラパールーテカディ間に存在する、所定外の樹木(non-scheduled trees)に限り伐採を承認したのだという。樹木の評価を行ったラムテク森林管理区域Range(コラム9参照)の森林管理区域管理官Range Forest Officer(RFO)のMDジェイスワル氏は、最高裁で繰り上げられている大論争については知らなかった。「作業の割り当てについて言ってきたので、評価を行いました。テカディからマンサールーまでの間で、道路の片側にある400本以上の木が切り倒されることになります。これらの木の価値は、全部で35万ルピー(約70万円)以上と見積もられています」と、ジェイスワル氏は話した。

この状況に対して、インド野生生物トラスト (WTI) の担当者であるプラフーラ・バンブルカー氏は問いかける。

「議論が決着していないのに、同じ地域で作業を開始するとは、国家幹線道路機関 NHAI は何を考えているのでしょうか。もし明日、セオニーチンドワラ・ナグプール間の4車線化を中止するよう最高裁が命じたとしたら、マンサールーカーナ間の区域で行われた作業は何の役にも立たなくなります。無駄な工事のために引き起こされた環境へのダメージに対して、誰が責任をとるのですか？」

(翻訳協力：木田直子)

## コラム9：州森林行政の体制

州森林行政の体制は州によって多少異なっていますが、おおむね次のとおりです。現場の森林管理に当たっての空間的な管理単位は表3のとおりです。

**Principal Conservator of Forest (PCF)** 森林保全官総監

政策を担当し、現場の森林管理には直接かかわらない。

**Chief Conservator of Forest (CCF)** 森林保全官長

現場の森林管理を統括する。

**Conservator of Forest (CF)** 森林保全官

州内に森林が所在する区域を森林域 Circle という単位にまとめ、一人の CF が一つの森林域 Circle を管理する。

森林域 Circle 単位の森林施行計画 Working Plan を作成する場合は、CF が担当する。

**Divisional Forest Officer (DFO)** 森林区管理官

**Sub-divisional Forest Officer (SDO)** 準森林区管理官

管轄する森林区 (準森林区) の管理を統括する。

管轄する区域が野生生物保護法に基づく野生生物保護区を含む場合は、その管理も統括する。

**Deputy Conservator of Forest (DCF)** 副森林保全官

**Assistant Conservator of Forest (ACF)** 森林保全官補佐

森林施行計画 Working Plan の作成を担当する。

**Range Forest Officer (RFO)** 森林管理区域管理官

森林区を区分けした森林管理区域 Range の管理を統括する。

**Forester** 森林官

森林管理区域を区分けした森林管理小区 Round の管理を統括する。

**Forest guard** 森林警備官 (レンジャー)

管理小区を区分けした林班 Beat を警備する。

\* 林班は、さらに小林班 Compartment に区分けされている。

**Watcher** 監視員 (レンジャー)

森林警備官のもと、林班を警備する

表 3：州（インド）における森林の空間的管理単位



\* 野生生物部局の体制

Chief Wildlife Warden 野生生物保全官長

野生生物保護法に基づく保護地域の管理を統括する。CCF の一人が兼務することが多いようである。

Field Director (FD) トラ保護区長

トラ保護区の管理を統括する。

野生生物行政を担うのも森林局であるが、その中で特別な職位が設けられている。(トラ保護区に含まれない) 野生生物保護区 Sanctuary の管理は、DFO が統括する。

WT I は、ただちに伐採に反対する文書をマドヤプラデッシュ州環境森林局に提出、メディアにも強くはたらきかけました。

国家トラ保護機関 (NTCA) も、2010 年 2 月 17 日、事件が未解決の間に、(たとえ中央特別委員会 CEC に工事差止めが求められている区間に含まれていなくても、同じ路線の近い場所で) 伐採したり、建設がなされるべきでないとして州政府へ文書を提出しました。WTI は、3 月 5 日、NTCA とともに伐採現場の視察も行っています。

この一件は、国家幹線道路機関が既成事実を作ろうとしたことを疑わせるものでしたが、WTI の素早い動きで、道路拡幅の動きがかえって追いつめられる結果となりました。

## 9 船舶道路交通・幹線道路省による代替ルートの提案

2010 年 1 月 30 日、最高裁は、弁論において、環境森林省に対し、国家幹線道路機関 NHAI の異議に対して主張を行うよう求めました。

森林環境大臣の意思決定を左右する専門機関は、法律上、野生生物に関して国家野生生物審議会 NBWL、森林に関して森林諮問委員会 FAC であり、それらが NHAI の主張を支持しないことは既にはっきりしているわけですから、NHAI としてはこの最高裁の手續進行を見て、最終的な引導を

渡されることを覚悟したことでしょう。

2月初め、国家幹線道路機関 NHAI を所管する船舶道路交通・幹線道路省は、環境森林省と調整の上、ついに WTI の提案していた代替ルート、つまりペンチ・トラ保護区の西側を迂回してチンドワラを経由する代替ルートを、宣誓供述書の形で最高裁に正式に提案しました。

### ナート氏、ペンチ・トラ保護区を避ける新たな迂回路を提案

Gunjan Pradhan Sinha 記

ニューデリー 2月15日

船舶道路交通・幹線道路相のカマル・ナート (Kamal Nath) 氏は、国道の南北線＝7号線を完成させるために、ペンチ・トラ保護区を迂回する代替ルートを遂に提案した。先に、船舶道路交通・幹線道路省はこの保護区を通過している既存の幅18メートル道路を拡幅する工事案を提示していたが、この案はペンチにおけるトラの自然の生息地を危険にさらすという理由で環境森林省の反対に会った。

WTI が中央特別委員会 CEC に工事差し止めを申し立てたことから、この拡幅工事プロジェクトは法的障害に打ち当たった。中央特別委員会 CEC の勧告は、片幅30メートルへの道路の拡幅は何としても避けるべきであるというものであった。同省が提案する新ルートは、650クロー（約130億円）の追加投資が必要であるうえ、ナート氏の選挙区であるチンドワラ、セオニ、ムルタイ、ナルシンハプル、アマルワナを通過するものである。

同省は新ルートを提案する宣誓供述書を最高裁判所にちょうど提出したところであり、最高裁判所は今後それを検討する。裁判所は、先に、船舶道路交通・幹線道路省と環境森林省の当局者にそれぞれのルート案の違いを徹底的に検討し合体系案を提出するように要請していた。

政府当局者によると、提案された新ルートはペンチ・トラ保護区を手つかずのまま残し、ムルタイーチンドワラーセオニ（州道69A）と、ナルシンハプルーアマルワナーチンドワラ（州道26B）を通るものであるという。現在、片側1車線道路を多車線にするための費用は総額1,575クロー（3141億6660万円）と見積もられており、EPCプロジェクトとして発注される見込みである。約776クロー（1547億8940万円）は、今期5ヵ年計画の資金から提供されることになる。船舶交通・高速道路省は間もなく公共投資委員会（Public Investment Board）と新たな交渉を行う。

「この新ルートは自然保護区を守るだけでなく、周辺地域の経済開発の手段としても役立つでしょう。新ルートは、自然保護問題を検討するために設立された中央特別委員会 CEC の懸念に対処できるように計画されているのです」と、政府当局者は語った。

（翻訳協力 松崎 由美子）

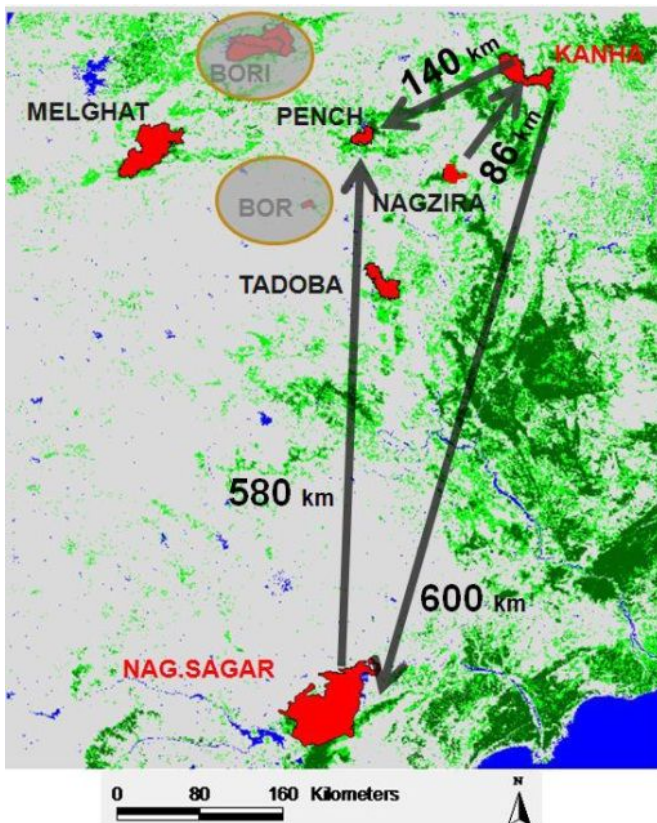
## 10 WTI によるトラの移動に関する新たな研究結果の提出

船舶道路交通・幹線道路大臣が代替ルートを提案する宣誓供述書を最高裁に提出したことで、いよいよこの問題も決着かと思われましたが、それから8ヶ月が経過し、2010年が終わろうとする頃になっても、新たな進展はありませんでした。

そこで2010年12月、WTIはトラの研究者アディチャ・ジョシ氏（国立生物科学研究所）による「中央インド森林のトラ個体群の遺伝的構造」という報告書を最高裁に提出しました。

この報告書は、いくつかのトラ個体群の遺伝的構造を明らかにすることで、それらのトラが過去または現在、中央インドの森林をどのように行き来してきたかを明らかにするものです。フンのサンプルを採取してDNA分析を行い、6つの保護区の47個体を識別し、その遺伝的な違いを分析しました。また、植生や地形の地理的リモート・センシング・データをGIS（地理情報システム）で解析した、保護区どうしの接続度を分析しています（距離が近くても、地形や植生の問題でつながりが弱いと分析される場合もあります）。

図5：報告書「中央インド森林のトラ個体群の遺伝的構造」に示されたトラの移動イメージ



その結果、興味深い事実がいくつかわかっていますが、特に重要なのは次の点です。

- ① カーナ・トラ保護区とペンチ・トラ保護区の間には接続性が認められる。したがって、その間のコリドーを保護することは重要である。
- ② ナグジラ野生生物保護区は、遺伝的変異に乏しく、個体数が少ない。そのため、孤立による負の影響を受けやすい。同時に、ナグジラからカーナ・トラ保護区への移動の証拠がある。以上より、ナグジラ野生生物保護区と他の保護区を接続することが重要である。

①の点は、この国道7号線問題で、カーナ、ペンチ間の接続性を弱める開発を避けるべき科学的根拠を示しています。

②の点は、国道6号線問題や、ナグジラ・トラ保護区の範囲確定の問題で大きな意味を持ちます。

## 11 国家幹線道路機関 NHAI の中央特別委員会 CEC 勧告に対する異議の却下と今後の展開

最高裁は、長らく弁論を開いていませんでしたが、2011年4月、国家幹線道路機関 NHAI が中央特別委員会 CEC 勧告に申し立てていた異議を、次のように述べて却下しました。

「当裁判所は、現在のところ、申立てに対する救済の必要は認められないと考える。しかしながら、異議申立人あるいは州政府が、野生生物保護法に基づく関係機関に接触して新規の(fresh)提案を行い、関係機関の考慮を求めることは自由である。

そのようにして提出された提案は、それら関係機関自体が利益だと考えるところにしたがって考慮されるはずである。もしそのような(過程を経た)提案が当裁判所に提出されることになれば、事の重要性に鑑み、可能な限り迅速に考慮されるであろうことは言うまでもない。」

今後の展開がどうなるかということですが、最高裁判所が、船舶道路交通・幹線道路省と環境森林省間の調整を重要視していることは明白なように思われます。

問題は、2010年2月に船舶道路交通・幹線道路省が宣誓した代替ルート案について、予算増額を含めた関係機関との調整が付かなかった場合です。

その場合、道路省と環境森林省の協議の結果、代替ルートよりも後退した案(たとえば国家幹線道路機関 NHAI が中央特別委員会 CEC で提案していた影響緩和策をベースにしたものなど)で環境森林省が妥協してしまったら、最高裁はそれを是とし、それを実施すべきだとする命令を出してしまうことが懸念されます。

あるいは、両省の協議がまとまらずに時間が推移していった場合、最高裁は(中央特別委員会の勧告に沿った命令を下すのではなく)いつまでも本件を塩漬けにしてしまう可能性もあります。

政治的には、大変厳しい状況があることは確かです。この20年間連続して、チンドワラ県(Chhindwara)出身の国会議員が船舶道路交通・幹線道路省の所轄大臣の地位に就いてきました。現在のカマル・ナート大臣もその一人です。代替ルートをとれば地元のチンドワラを国道7号線が通ることになってナート氏にはかえって有利になるようにも見えますが、事は単純ではないようです。たとえば、代替ルートが採用された場合には、既存の国道7号線の運行は大きな制限を受けることになるので、セオニ県側の利権に打撃を与えることになり、その不満への対処も必要でしょうし、追加予算の確保も簡単ではないのかもしれないかもしれません。利害関係者を取り巻く世界で様々な暗躍もあるのでしょう。

[写真：カーナのトラ](#)



このように、最終決着まではまだ時間がかかるかもしれず、予断を許さない状況は続いています。

とはいえ、これまでの成果はすばらしいとしか言えない内容です。トラや森林に対する価値観、法制度・司法（裁判）制度のあり方、NGO の力量など様々な要素が重なってこのような結果が得られているといえるでしょう。乱暴な仮定ですが、このケースに日本の（司法や行政など意思決定にかかわる人々の）野生生物、自然保護に対する価値観、日本の法制度と司法制度、NGO の力量の実態を当てはめたとすると、残念ながら、このような経過になったとは到底思えません。



### Ⅲ 国道 6 号線 NH6 の拡幅問題に対する取組み

#### 1 国道 6 号線拡幅計画

国道 6 号線は、ムンバイ、カルカッタという大都市を東西に結ぶインドの基幹道路です。この道路を、2 車線（片側 1 車線）から 4 車線中央分離帯付道路に拡幅する計画が立てられました。

2008 年 3 月 15 日、マハラシュトラ州とチャティスガル州の境界付近の町であるチコラ Chichola（チャティスガル州）からラクニ Lakhni（マハラシュトラ州）までの 80 キロメートル区間の工事が、マハラシュトラ州側で始まりました。総工費は 424 クロー（約 85 億円）です。国家幹線道路機関 NHAI から工事を請け負っているのは、アショカ・ビルドコン株式会社が設立した特定目的会社アショカ・ハイウェイ株式会社です。完成後は、1 日平均 2 万 5000 台が通ると見込まれています。

この区間の工事計画は、現在幅 7 メートルの道路を、60 メートル幅の道路に大きく拡幅するものです。この工事のために 80 キロメートルのうち森林を通る計 23.85 キロメートルの区間については、85.058 ヘクタールの森林を切り開くことになっていました。

計 23.85 キロメートルの区間のうち、コーマラ Kohmara とデオリ Deori 間約 8 キロメートルは、北のナグジラ野生生物保護区と南のナワゴン国立公園を結び、トラをはじめとする野生動物が両保護区間を移動するために「渡り廊下」（コリドー）として利用している森林（約 400 平方キロメートル）を突っ切っています。

[写真：国道 6 号線から見上げるササクラン丘陵](#)



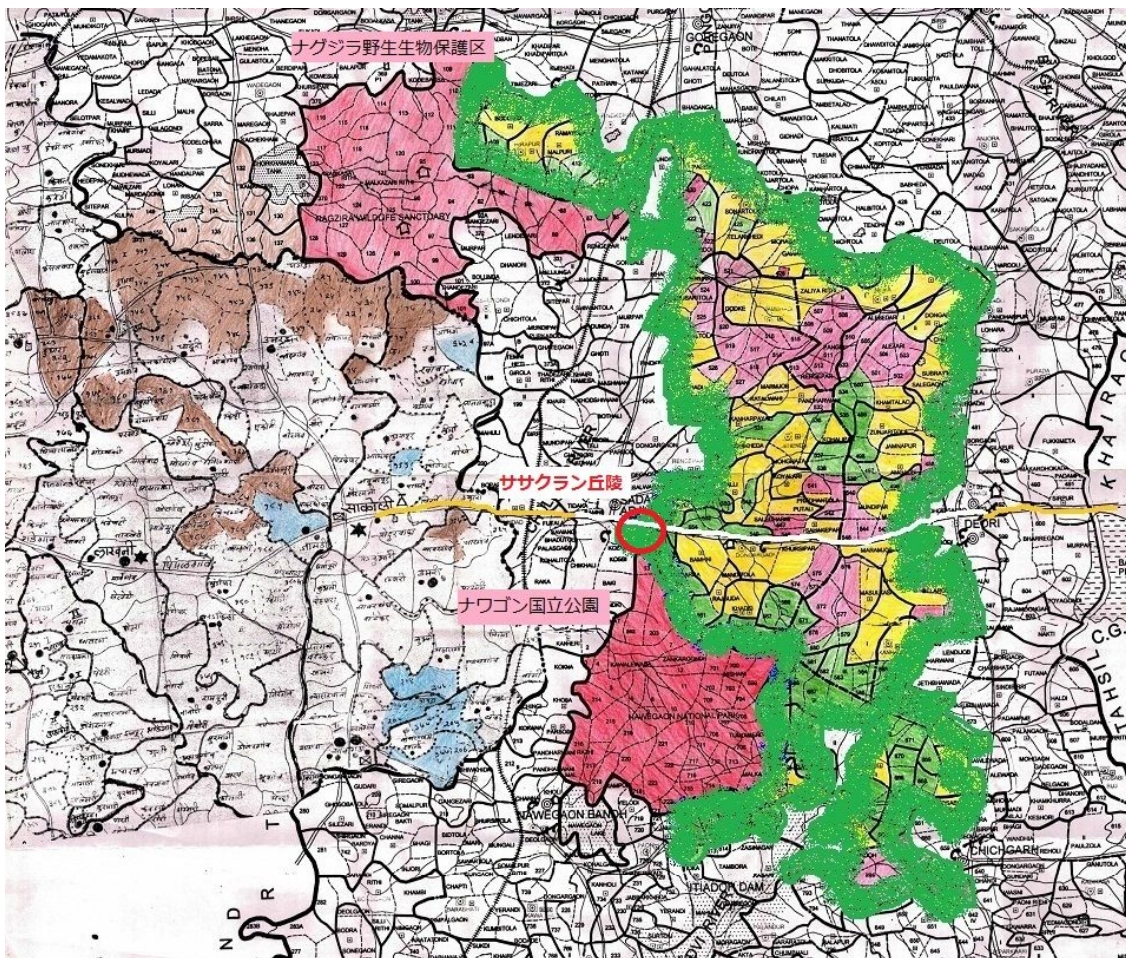
特に、国道 6 号線拡幅区間の西端周辺にはササクラン丘陵 Sasakura hill がありますが、ササクラン川 Sasakuran river、ダース池 Dhas water hole などトラなどの野生動物にとって重要な環境資源が位置しています。国道の南側にはナワゴン国立公園が間近に迫っています。



写真：ナグジラ・ナワゴン間の森林コリドー（幅約8キロメートル）を走る国道6号線（現状）



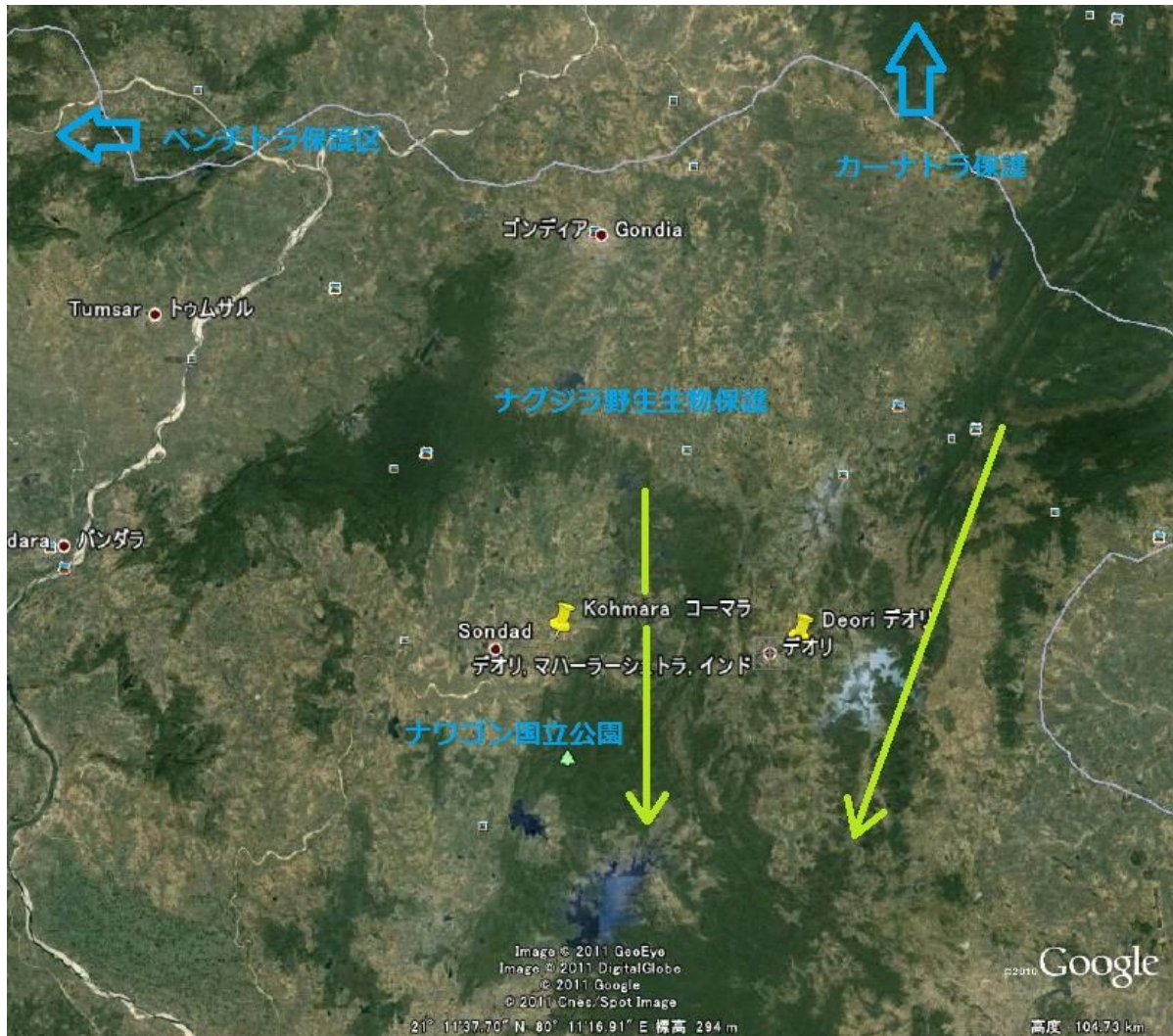
図 6：ナグジラ野生生物保護区とナワゴン国立公園をつなぐ森林帯を通過する国道6号線の区間（白色）：コーマラ Kohmara・デオリ Deori 間（約8キロメートル）





問題の計 23.85 キロメートルの区間は、上記のナグジラ・ナワゴン間のコリドーの他、その東側でカーナ・トラ保護区から連続して南側に延びる森林帯も通過しています。

図 7: ナグジラ・ナワゴン森林コリドー (マハラシュトラ州) (左黄色矢印) とペンチから南へ延びる森林帯 (チャティスガル州) (右黄色矢印)



コリドーで結ばれたこのナグジラ・ナワゴンの森林帯は、カーナ・ペンチの森林帯とインドラバチの森林帯を接続する位置にある点が非常に重要です (図 1 参照)。そこで、JTEF トラ保護基金と WTI は、ナグジラ野生生物保護区、ナワゴン国立公園においてはもちろん、それらの間の森林がコリドーとして十分機能するよう、10 年間にわたって様々な取り組みを行ってきました。



## コラム 10 : ナグジラ野生生物保護区とナワゴン国立公園

### ナグジラ野生生物保護区 Nagzira Wildlife Sanctuary

#### 写真 ナグジラの景観



- ・ ナグジラ野生生物保護区は 1970 年に指定され、152 平方キロの面積があります。中央インドの中でも特にすばらしい保護区と言われ、トラを含め中央インドに生息する主な動物のほとんど全てが生息しています。周辺には豊かな森林があり拡大の余地が十分ある保護区です。

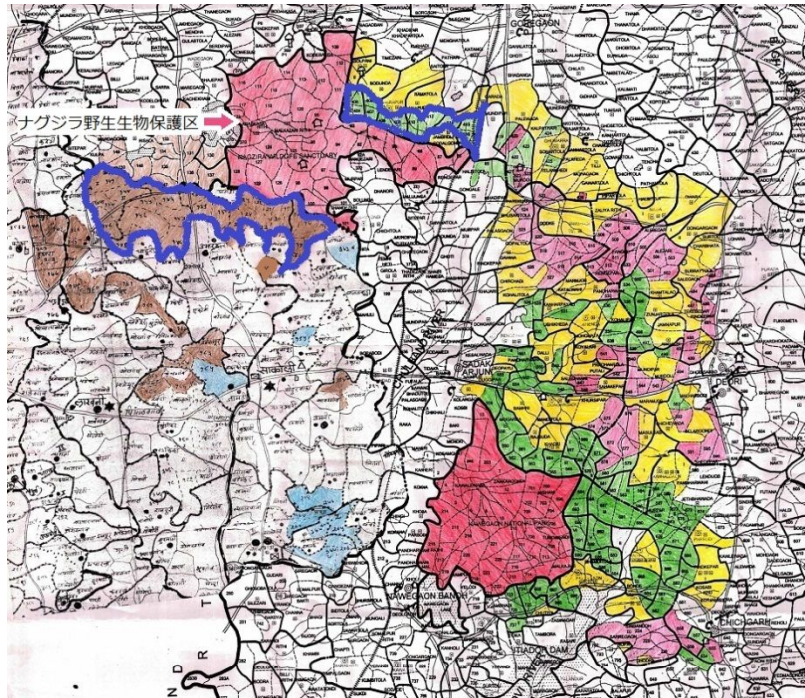
#### 写真：ナグジラのトラ



- ・ 現在、ナグジラ野生生物保護区を含む「ナグジラ・トラ保護区」が指定される見通しとなっています。ただし、マハラシュトラ州から当初提案された範囲は、ナグジラ野生生物保護区周辺の約 155 平方キロメートルのみで、ナグジラ、ナワゴンの間を 40km にわたってコリドー状につなぐ森林(約 400 平方キロメートル)を含んでいませんでした。



図 8: 当初提案されていたトラ保護区 (ナグジラ野生生物保護区および青色部分)



それどころか、州の案はその後さらに後退します。当初案を撤回して現在の野生生物保護区の範囲にとどめようというのです。「トラ保護区」になれば政策上の重みは増しますが、コア・エリアの拡大もせず、バッファー・ゾーンの設定も行わないというのでは、トラ保護区制度の趣旨に反するというべきです（コラム 1 参照）。今後、コリドー部分およびナワゴン国立公園を含め、「保護地域を実質的に拡大するトラ保護区指定」に向けて活動を強化していく必要があります。

### ナワゴン国立公園 Navegaon National Park

- ・ 1975 年に指定され、133 平方キロの面積があります。ナワゴン湖は観光地としても有名です。

[写真：ナワゴンの景観](#)



- ・ 1990 年までは継続してトラの息音が確認されていましたが、近年は姿を消したと言われていました。しかし、WTI と JTEF のプロジェクトによる調査では、国立公園の境界のすぐ外でトラの痕跡が発見されています。

問題の 23.85 キロメートルは、約 10 の小林班 Compartment (コラム 6 参照) と接しています。この森林帯にかかる部分をどうしても拡幅するとすると、樹木を伐採せざるを得ません。その場合、「森林保全法」によれば、森林伐採を行なおうとする者からその承認を求められた州政府 (森林の所有者) は、インド環境森林省の森林諮問委員会 FAC の承認を得なければなりません。FAC の承認がない限り、森林伐採は違法です (コラム 6 参照)。

2009 年 2 月 16 日には、問題の区間の伐採承認の件が FAC の議題に上りましたが、決定は先送りとされている状況でした。

しかし、国家幹線道路機関 NHAI の委託業者は拡幅工事のために道路側部の森林を伐採し始めます。森林帯を通過する区間の西端 (マハラシュトラ州側) の 2 つの小林班 Compartment では、それらが保留林 Protected forests であるにもかかわらず、18 ヘクタールの小林班で 112 本の樹木が、7 ヘクタールの小林班では 11 本の樹木が伐採されてしまいました。ということは、承認を得る前に、工事のための伐採を進めたということです。まるで、「伐採の承認は形式的なもの」というかのような態度でした。

## 2 最高裁判所中央特別委員会への提訴と計画の縮小

WTI は、2009 年 1 月には、WTI 会長で国家野生生物審議会 NBWL (コラム 4 参照) の委員でもあるランジットシン博士と WTI 事務局長ビベック・メノンが現地を視察しました。その上で、国家幹線道路機関 NHAI が森林保全法に基づき中央政府の森林諮問委員会 FAC の承認なしに森林伐採を強行するおそれが強いと判断し、国道 7 号線問題と同様、最高裁判所中央特別委員会 CEC に工事の差し止めに請求することを決断します。

WTI は、提訴準備のために、情報公開法に基づいて、マハラシュトラ州森林局の FAC に対する承認申請書類を取り寄せました。そこで、マハラシュトラ州森林局が、国家幹線道路機関の報告を鵜呑みにして、計画地から 10 キロメートル以内に保護地域は存在しないと報告していることを発見します。実際には、国道 6 号線からわずか 2 キロメートル (もっとも近い伐採予定の小林班からは 1 キロメートル) の位置にナワゴン国立公園が存在するにもかかわらずです。

この計画が、トラを初めとする野生動物と森林の保全を、いかにないがしろにして強引に実施されようとしているかを象徴するような事実が露見したのでした。

### 野生生物部門の関 (抄)

ピジェイ・ピンジャルカー 2009 年 1 月 18 日

インド・タイムス

シルプル Sirpur とラクニ Lakhni 間の道路 4 車線化が、カーナ国立公園とインドラバチ (チャティスガル州) の間を野生動物が安全に渡ることを阻止しようとしている。

皮肉なことに、マハラシュトラ州ゴンディア県とバンダラ県の準森林区管理官 Sub-Divisional Forest Officer たちは、州の統括担当官に対する報告書の中で、拡幅計画地は、ナワゴン、ナグジラ両保護地域から、規制上要求されている 10 キロメートル離れていると述べられている。

現在の国道は、デヴパイリ Devpaili 村、ダグギパル Duggipar 村に近い調査地点

4 及び 336 に示されている保留林(protected forests)を通過することになっている。この保留林は、ナグプールから 130 キロメートルの地点にある。この保留林は依然解除されているわけではない。

注：実際には、保留林(protected forests)およびそれよりも法律で強く保護されている国有林(Reserved forests)を含んでいる。

「ササクラン Sasakuran 丘陵、ダース Dhas 沼は、重要な生息地であり、コリドーをなしています」と WTI 担当者のプラフーラ・バンブルカーは言う。金曜日にインドタイムズ記者がササクラン丘陵に赴いたところ、ヒョウの足跡を発見した。バンブルカーによれば、野生動物がナグジラとナワゴンを行き来する際、たいていコーマラ Kohmara とデオリ Deori の間の 30 キロメートルにわたる森林断片を利用するという。道路拡幅計画は、この自由な移動を著しく制限することになる。バンブルカーは、「国家幹線道路機関 NHAI の担当官は、野生生物の安全保障を確保するために何らの手を打たなかった。そして、彼らが森林コリドーを通行する野生生物の権利を無視した。」と主張する。

一方、国家幹線道路機関 NHAI は、「森林局が、野生生物について何ら特別の配慮をしてこなかった。だから我々はコリドーを保存するための手順を踏むことはなかった」と反論する。

驚くべきことに、国家幹線道路機関 NHAI の提案に対してマハラシュトラ州森林局の承認が行なわれた際、同じ森林局の野生生物部門は何も知らされていなかった。マハラシュトラ州の B. マジュンダー野生生物担当・森林保全官総監 Principal Chief Conservator of Forests, wildlife は、「ここ 3, 4 年、このような計画に基づく樹木伐採の承認の申請は私の耳に入らなかった。調査したい」と述べている。森林保全官長 Chief Conservator of Forests, Nagpur にインド・タイムズが取材を申し込み、約束した午後 3 時 30 分に事務所に行ったところ、彼の姿はなかった。

国家幹線道路機関 NHAI の技官である VP ブラーマンカー氏は、「この計画は、環境森林省の承認を要します。しかし、私たちの環境影響評価は、野生生物については何も記述していません。ナグジラもナワゴンも計画地からは遠く、それゆえ野生生物は影響を受けないのです。国道の境界の樹木は、関係機関の事前許可を得て伐採されています」という。林地の切り開きについては、「我々は補償的植林のために必要な費用を払うよう要求されたことはありません」と答えた。

道路工事を請け負うアショカ・ビルドコンの AS ガンジー社長は「我々は 18 のアンダーパスを建設し、うち 6 つは野生動物のためのものです。環境の面で得なければならない承認を受けるに先立って提案はよく検討されており、野生生物に対しては何の問題もありません」と述べている。

シャイレンドラ・バーダー森林保全官長 CCF は、伐採承認の統括担当官であるが、次のように述べた。「85 ヘクタールを切り開く今回の提案は、昨年 (2008 年) の 10 月 24 日に承認されました。4,700 本の樹木が切り開かれる林地で伐採されるでしょう。この件の地元担当官たちによれば、この 4 車線道路建設計画地は、2 つの保護地域から 10 キロメートル離れていると述べています。」

興味深いことに、ゴンディア県のデオリ Deori、同サコリ Sakoli、バンダラ県の各準森林区管理官 SDO たちは、川及び湿地から 30 メートル以内の樹木を切らないよう国家幹線道路機関 NHAI に要求している。しかし、インド・タイムズは、これら

の場所でも請負業者によって樹木が切り倒され修復不可能な環境破壊が起きていることを発見した。

2009年5月28日、WTIは、国家幹線道路機関NHAI、森林諮問委員会FACの帰属するインド環境森林省、マハラシュトラ州、チャティスガル州、手続への関与が望まれる国家トラ保全機関NTCAを相手取って、最高裁中央特別委員会に工事差し止めなどの訴えを提起しました。

WTIの申立てた請求の趣旨は、次のとおりです。

- ・現在進行中のチョコラ、ラクニ間の道路工事を差し止めること
- ・森林保全法上の承認なしに大規模伐採と道路建設を進めようとする政府職員に対して措置すること
- ・その他必要な措置

WTIの提訴を受けて、2009年6月17日、中央特別委員会CECは、2名の委員を派遣して現地視察を行ないました。

ただし、中央特別委員会の委員たちは、国道7号線の場合とは異なり、拡幅事業の差し止めを支持することはありませんでした。東西に走る国道6号線は、北も南も森林であり、7号線のように迂回の余地はありません。代替ルートを見いだすことは不可能なのです。片側2車線道路が必要であるとすれば（その必要性を争うのは現実に不可能）、現行の道路を拡幅するしか方法がありません。そこで焦点は、野生動物への悪影響を最小化するための努力をどれだけ徹底するかということになります。

現地視察に立ち会ったWTIスタッフは、森林帯を通る区間は高架橋（道路）にすること、つまり橋脚で道路を持ち上げて森林の上を走るようにすべきだと提案しました。しかし、視察を行った中央特別委員会CECの委員は、高架道路は必要ないが、アンダーパスを効果的に設置すべきだという見解を示しました。

そして、CECは、マハラシュトラ州森林局（森林保全官長 Chief Conservator of Forest, Nagpur）に対し、森林を通過する部分についてアンダーパスの設置計画の立案を指示しました。

2009年7月12日、マハラシュトラ州森林管理官長CCFは現地を視察し、8月17日、野生生物専門家による調査に基づいて影響緩和策を実施すべき旨を中央特別委員会CEC秘書官に報告しました。

### 3 WTI 提訴と前後しての環境森林省の動きと工事の進行

中央特別委員会 CEC への提訴後、森林諮問委員会 FAC が、拡幅予定区間沿道の森林伐採について、チャティスガル州に承認を既に与えてしまっていたことが発覚しました。

2009 年 12 月 9 日 WTI は、さっそく環境森林省に対して、承認を取り消すよう文書で求めました。しかし、省からの回答はなく、国家幹線道路機関 NHAI は工事を進行、2010 年の 2 月までには、チャティスガル州側の道路沿道の伐採が完了してしまいました。

伐採された区間部分には、カーナ・トラ保護区から 600 キロメートル南にあるナガルジュナ・サガール・トラ保護区とを結ぶ森林帯が含まれています（図 7 参照）。最近、この 600 キロメートルをトラが行き来しているという研究結果が出されており（頭 5 参照）、大変残念な結果となりました。

[写真：国道 6 号線拡幅のための森林伐採（ペンチから南へ延びる森林帯通過部分、チャティスガル州）](#)



これで森林地帯を通る 23.85 キロメートルを含む 80 キロメートルの工事区間のほとんどは 4 車線化が完了し、残るはマハラシュトラ州側の約 8 キロメートルの森林帯＝ナグジラ・ナワゴン間のコリドーを通過する部分だけとなりました。この区間については、中央特別委員会 CEC の指示により影響緩和策が検討中となっており、工事は行われていません。

2010 年 1 月 26 日、WTI は、マハラシュトラ州の首都ナグプールを訪れたジェイラム・ラメッシュ環境森林大臣に会い、事の重大性の説明を行なっています。

WTI はさらに、2 月 13 日、森林諮問委員会 FAC 委員長を務める環境森林省事務次官宛に 2 度目の文書を送りました。施工済みのチャティスガル州区間については、国家野生生物審議会 NBWL の意見を参考にして事後的にせよ国家幹線道路機関 NHAI に影響緩和策を採らせるよう求めるものです。また、未施工のマハラシュトラ州側については、本件では事実が隠されていたが、2006 年の最高裁判例によれば野生生物関係の許認可（国立公園等保護地域周辺で開発を行おうとする場合など）を与えるに当たってはすべて NBWL の承認が必要と判示していること、本件では事実が隠されていたが、ナワゴン国立公園の近傍で工事が行われるため NBWL の承認が必要な案件であること、森林諮問委員会 FAC が NBWL に本件を回付すること、安易に承認を行ってはならないことを主張しました。



2010年3月19日、ついに中央政府環境森林省は、マハラシュトラ州森林保全官長 CCF にして本件の統括担当官に対し、州の野生生物部門と協議の上、野生生物専門家を通じて、野生生物保全対策を明示した影響緩和計画が準備されるべき旨通達しました（さもなければ、中央政府は、州政府が NHAI の道路拡幅計画のために伐採を許すことを承認しない）。

そこで、マハラシュトラ州森林局は、3月中に、WTI のプラフーラ・バンプルカーの同行も得て現地視察を実施しました。

また、森林局は、この事態を受けて、誤報告（ナワゴン国立公園の存在にもかかわらず国道6号線拡幅計画地から10キロメートル以内に保護地域がないと回答したこと）を行った担当官に対する処分も行っています。

2010年3月29日、マハラシュトラ州森林保全官長 CCF から、州が影響緩和策の検討を環境森林省から指示されたことを通知された国家幹線道路機関 NHAI は、中央特別委員会 CEC に加えて環境森林省からも影響緩和策を要求される事態となり、積極的に動き始めます。元・森林管理官長 CCF の R.N.インダスカー Induskar と元・森林管理官長補佐 ACF の2名をコンサルタントに委託し、森林局のバックアップを受ける形で自ら影響緩和計画の作成に取りかかりました。

マハラシュトラ森林局と国家幹線道路機関 NHAI がそれぞれ影響緩和策を検討しているさなかの2010年5月、森林諮問委員会は、WTI の出席の下、未だ工事が行われていない、マハラシュトラ州側区間の道路拡幅計画（影響緩和策の含まれていない当初計画案）を却下しました。

これを受けて、国家幹線道路機関 NHAI は、拡幅後の道路幅を60メートルから45メートルに縮小し、森林を切り開く面積も85ヘクタールから38.321ヘクタールへと計画変更しました。縮小したといっても、問題の8キロメートル区間の両側の森林を伐採することには変わりはありません。

国家幹線道路機関 NHAI は、この縮小された計画を前提に、後述の影響緩和策を加えて、再度インド森林環境省に対し、（マハラシュトラ州に）許可を与えるよう求めることとなります。

#### 4 道路拡幅による影響を効果的に緩和する対策をめぐる論争

国家幹線道路機関 NHAI による影響緩和策に関する報告書（インダスカー報告書）は、2010年9月頃に公表されましたが、その内容は、おおむね次のとおりでした。

- ・この報告書は、中央特別委員会 CEC が高架道路ではなくアンダーパスによる対策を指示したことを前提に、影響緩和策をアンダーパスおよびそれと関連する方法に限定している。
- ・ナワゴン国立公園から1キロメートル内の森林およびナグジラ野生生物保護区と直接つながっている森林については、野生動物のための水場を創設あるいは増強することを提案している。水場を整備する方法には、場所により、小川をせき止める小規模なダム、小川の小規模な堤防造成、金属製の貯水タンクなどがある。
- ・野生動物を通行させるための手段として、運転者に対する注意看板の設置の他、表3にあげるアンダーパスおよび橋梁を検討した結果、森林を通る区間にボックス・カルバートを9基新設、設置区間の両道路側部にフェンスをはりめぐらせることとする。

表 4：インダスカー報告書が検討した影響緩和策

種類	既設	新設	報告書上のコメント
アンダーパス			
小型のカルバート (埋設管)	既にあり。	—	小型、中型の肉食獣に適する。
ボックス・カルバート (箱形埋設溝)	2,3 基あり。	9 基、新設する。	西洋諸国の高速道路でよく用いられている。 1.9~2 キロおきに高さ 3 メートル、幅 6 メートルのサイズのものを設置する。 設置区間の両道路側部に、少なくとも 1 キロメートル連続させて、フェンスを設置する。フェンスは高さ 2.4 メートル(サンバージカの大きさが基準) の柵とする。電気柵は公道沿いには不適。
橋梁			
陸橋 open-span bridge(川の上などに 掛け渡す橋)	4 橋あり。	設置しない。	通年枯れない川の上に掛け渡す。 シカ、クマ、トラ、ヒョウなど大型ほ乳類に特に有効。
高架橋 bridge extensions (地上から高く架 設した橋)	なし。	設置しない。	多様なほ乳類の通行にとって、もつとも有効。 他の対策と比べてコストが高い。
跨線橋 overpass (道路の両側端が 道路面よりも高く、 道路が地面の下を通 るようになるもの)	なし。	設置しない。	道路側端部が、道路面よりも高い地形の場合に設置されるのが通常。30 メートルから 75 メートルくらい道路がトンネルの中を通る形となる。もつとも重要な制約は土壌と岩が安定した状態にあるかどうかである。 区間中 2 カ所の小さな森林帯は道路面より高い地形であるが、岩の状態からして不適切。

このインダスカー報告書に対し、WTI は、野生動物の通過を保証するための対策に当たって考慮すべき点を上げた上で、次のように反論を行い、プレスリリースしました。

- ・この報告書は、森林局の協力の下、2名の元森林行政官によって作成された。しかし、今回のような重大な検討は、生物学者、地質学者、土木・建築技術者、野生生物管理技術者、保護団体を含んだチームによる検討が必要である。
- ・既成のボックス・カルバートによる対策は、特に大型ほ乳類に有効である保証がない。少なからぬ野生動物は、道路、小川、畑を渡ろうとするとき、見通しが広く利く場所を好む。肉食獣にとって、ボックス・カルバートのような構造物は、通路としてでなく、猛暑の季節の隠れ場所として利用価値のある程度のものであろう。
- ・西洋諸国でも、有蹄類のためのアンダーパスは、橋梁方式で行われている。高さ 12~15 メー

トル、幅 75 メートル以上の空間を作る橋梁が唯一の影響緩和策である。

インダスカー報告書の中では、マハラシュトラ州森林保全官長 CCF も国家幹線道路機関 NHAI と同じくボックス・カルバートによるアンダーパスを推奨しているかのように記述されています。しかし、これに対して CCF は、メディアの取材に答え、以下のように指摘して、インダスカー報告書は自分の意見を反映したものではないとコメントしました。

- ・同一規格のアンダーパスがすべての森林断片への影響緩和策になるものではない。
- ・国家幹線道路機関 NHAI に同行した森林局現地スタッフは、要求された情報はすべて提供したが、アンダーパスのサイズや配置、それ以外の影響緩和策についても何も相談されなかった。
- ・報告書作成のために十分な現地調査は行われていない。

一方、マハラシュトラ州森林局は、9月24日にも、2名の森林保全官長 CCF、副森林保全官 ACF に生物学者のキシホル・リセ博士 Kishor Rithe、WTI のプラフーラ・バンブルカーらを含むチームで、独自に現地調査を行いました。その結果、5つの重要な森林断片については、高架橋を設置すべきだという意見を提言するに至りました。報告書は、10月8日にマハラシュトラ州森林管理官総監 PCCF と国家幹線道路機関 NHAI に提出されました。

高架橋が建設されるべきだとされた5つの森林断片は、以下の通りです。これらを道路が通る区間は約 20 キロメートルとなります。もちろん、ナグジラ・ナワゴンのコリドーを通過する区間も含まれています。

シルプール・ナワトラ間 Sirpur to Nawatola (6,300km)

マルハムジョブ・ドンガルガオン間 Marhamjob to Dongargaon (4,150km)

バムハニ・ダギパル間 Bamhani to Duggipar (3,050km)

ソコリ・ムンディパル間 Sakoli to Mundipar (3,200km)

スアングッド・センドルワファ間 Suandad to Sendurwafa (3,500km)

## 5 国家野生生物審議会 NBWL による道路拡幅計画の却下

環境森林省におかれた国家野生生物審議会 NBWL は、野生生物保護法に基づき、野生生物やその生息地に関する様々なプロジェクトや行為について、影響評価を行い、あるいは行わせる任務を負っています（コラム 4 参照）。そのため、今回の国道拡幅工事についても当然、NBWL への報告がなされ、その影響評価を受ける必要がありました。

国家幹線道路機関 NHAI は、2008年5月6日、NBWL に対して国道 6 号線拡幅計画を提出していましたが、2010年10月、この計画がようやく国家野生生物審議会 NBWL で審議されることになりました。

WTI は、NBWL の委員に対し、事前に次のような意見を送っています。すなわち、マハラシュトラ州森林局の上記報告書を考慮することを求めると同時に、国家幹線道路機関 NHAI は既存のカルバートを増やす程度でほとんど新たな投資をしない影響緩和策を提案している、計画地がほとんど平坦であるためコストがかかる他の方法をすべて避けてしまったのだと批判しました。また、ボックス・カルバートがモンスーンの季節にはふさがってしまって使い物にならない危険も指摘しています。さらに、何らの影響緩和策もなしに 4 車線化されてしまったチャティスガル州側の区間についても、今から影響緩和策をとるべきだと強調しています。

2010年10月13日、国家野生生物審議会 NBWL の常設委員会が開催され、本件が議題に上りました。WTI 会長のランジットシン博士も NBWL 委員（常設委員会委員でもある）として出席しています。マハラシュトラ州森林保全官長 CCF が中央特別委員会 CEC に提出した報告書がここで紹介されました。NBWL は、この報告書の中で特に次の点に留意しました。

- ・国道 6 号線の 4 車線化は、ナグジラ野生生物保護区とナワゴン国立公園の間の南北に走る森林コリドーを完全に分断すること
- ・ナワゴン国立公園は、タドバ・アンドハリ・トラ保護区およびガドチェロリ県の森林とも接続していること
- ・ナグジラ野生生物保護区はカーナにつながるペンチ・トラ保護区に接続していること
- ・主要な肉食獣、草食獣がこのコリドーを移動に使っていること
- ・それゆえナワゴン・ナグジラの間のコリドーは中央インドでトラが保全されるランドスケープを維持する上で欠くことができないものであること

そして、「以上の観点から（国家幹線道路機関 NHAI の）提案を却下することを満場一致で決定する」という結論が出されました。

なお、ここで審議の対象となった「提案」は、60メートル幅への拡幅のために 85ヘクタールの林地を切り開く当初計画案です。

この却下決定に対し、国家幹線道路機関 NHAI は、伐採面積を 85ヘクタールから 38ヘクタールに縮小する計画変更および（アンダーパスと柵の設置による）影響緩和策は、国家野生生物審議会 NBWL には未提出である、それらを含めて提案し直せば、NBWL の理解は得られるとコメントしています。

## 6 その後の経過

国家トラ保全機関 NTCA も動き出しました。WTI と国家幹線道路機関 NHAI の双方を会議に招き、それぞれの意見を聴いています。

WTI は、NTCA の会議で、インダスカー報告書の問題点を指摘するほか、遺伝学的手法を用いた、国道 6 号線をまたぐトラの移動の根拠を説明しています。これは、国道 7 号線問題で最高裁特別中央委員会とマドヤプラデッシュ州に提出した報告書「中央インド森林のトラ個体群の遺伝的構造」（I の 10 参照）に基づくものです。この報告書は、国道 6 号線問題の関係ではマハラシュトラ州に提出されています。この報告書によれば、ナグジラ野生生物保護区のトラは遺伝的変異に乏しく、個体数が少ない、そのため孤立による負の影響を受けやすい、同時にナグジラからカーナ・トラ保護区への移動の証拠があるとされています。つまり、ナグジラ野生生物保護区と他の保護区を接続することが重要であるということです。

約 8 キロメートルの区間の工事は凍結されたままですが、2010 年 9 月 28 日、中央政府の船舶道路交通・幹線道路省は、道路建設と完成後の運営委託を受けているアショカ・ハイウェイ株式会社に対し、通行料金を受領する認可を出し、会社は 10 月 18 日から問題の 8 キロメートル部分を含む区間の通行料金を徴収し始めました。WTI のバンブルカーは、野生生物に対する影響緩和策が中央特別委員会 CEC で認められていないのに、まるで問題に決着がついたかのように料金を取り出すのはおかしいと批判しています。これに対し、運営を委託されているアショカ・ハイウェイは、8 キロメートル区間は料金に含まれていないから問題ないと反論しています。

中央特別委員会 CEC の最高裁に対する報告・勧告は、未だ出されていません。2009 年 6 月の CEC 委員による現地視察から時間がたっていますが、2010 年秋からの各機関による影響緩和策についての報告を受けて、そろそろ動きがあるかもしれません。コリド一部分はもちろん、既に 4 車線化が進んでしまった森林帯の区間（チャティスガル州）も含め、高架橋設置による強力な影響緩和策の決定が強く望まれます。



## トラやゾウの暮らしを考えることが 貴方の隣の命へと繋がっていく

野生を守ることは、それは人や地球環境を守ること  
トラやゾウを守ることは、それは進化し続ける多くの動物・植物の世界を守ることに繋がります。  
JTEFでは途上国の人々と共に活動しています。

特定非営利活動法人 トラ・ゾウ保護基金  
<http://www.jtef.jp>