

インド国チェンナイ周辺
環状道路建設事業（フェーズ2）
（有償資金協力）
環境レビュー

日時 2023年2月3日（金）13：59～16：28

場所 オンライン会議（Teams）

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

小椋 健司	元日本高速道路インターナショナル株式会社 プロジェクト担当部長
貝増 匡俊	神戸女子大学 家政学部 家政学科 准教授
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹
山岡 暁	宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授

JICA

<事業主管部>

小井手 聡太	南アジア部 南アジア第一課
松本 滉司	南アジア部 南アジア第一課

<事務局>

高橋 暁人	審査部 環境社会配慮審査課 課長
二階 達哉	審査部 環境社会配慮審査課
安元 彩佳	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

インド国チェンナイ周辺環状道路建設事業（フェーズ2）
（有償資金協力）
環境レビューワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

1. 生計回復プログラムの検討

委員から、建設時のワーカーの雇用は一時的な生計回復支援のため、永続的な生計回復に資するプログラムや事業（例えば、日本の道の駅のような農作物の販売拠点、集客拠点の併設、マイクロクレジット）を職業訓練の他に検討すべきではないかとの指摘があった。これに対し JICA から、本事業においては住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが被影響者に対して個別にニーズを把握し、職業訓練に加え農地の斡旋等の必要な支援を行っていく計画であることを説明した。

2. 被影響住民の生計回復状況のモニタリング

被影響住民の生計回復状況を実際にモニタリングすることは、当該住民の移転先を把握することも含めて実務上難しいが、農地の一部を事業で用地取得された農家の場合は当該地に留まると予想されるため、補償や生計回復支援後の生計回復の状態をモニタリングするのは可能であり、サンプリングも含めたモニタリング手法の検討をお願いしたいとの提案が委員からあった。

3. 補償植林のモニタリング

自然環境影響への緩和策のモニタリングについて、補償植林については成林するかどうかまでの長期間のモニタリングの必要性を委員が指摘した。これに対し JICA から、供用開始後 2 年をモニタリング期間とすることを審査で合意している旨を説明した。

4. ロードキル緩和策としてのアンダーパスのモニタリング

ロードキル緩和策としてのアンダーパスの設置については、モニタリングを通じ、アンダーパスの効果を確認の上で、優良事例として発信することを検討してはどうか、という提案が委員からあった。これに対し JICA から、本事業のアンダーパスに関してはモニタリングは計画されていないものの、道路メンテナンスの一環としてごみ撤去などのアンダーパスのメンテナンスが行われる計画であることを説明した。

5. 道路事業における交通安全について

道路整備には、交通量が増加する、速度が向上するといった開発効果がある反面、交通事故が増加する可能性があることから、委員よりシステム上での安全性向上策や交通安全に関する啓発活動等の重要性が指摘された。

以上

インド国チェンナイ周辺環状道路建設事業（フェーズ2）
（有償資金協力）
環境レビュー

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
【全体事項】				
1.	<p>【案件概要説明】インド国チェンナイ周辺環状道路建設事業（フェーズ2）（有償資金協力）環境レビューP15「6. 環境レビュー方針」</p>	<p>「改訂中のEIAやSIA&RAPについて、JICAガイドライン(2022年1月)、世銀のESS1 Annex 1(EIA)、及びESS5(RAP)との整合性を確認する。」と記載されていますが、インド国の土地収用法ならびにその運用方針とESS5とのギャップ分析の実施状況如何？ギャップがあれば、どういったものでしょうか？ギャップがある時の対処方針如何？</p>	小椋 委員	<p>インドの用地取得や補償にかかる国内法ならびにその運用方法とJICAガイドライン・ESS5の主なギャップと対処方針は以下の通りです。</p> <p>① インド国内法では補償額が再取得価格ではなく、実勢市場価格の2倍 ⇒対処方針：補償算定方法が異なるものの、インド国内法に基づく補償額は実勢市場価格及び税金等の諸経費をカバーする水準のため、全般的に再取得価格と同等かそれを上回ると考えられる。</p> <p>② インド国内法では、RAPの作成と一般公開が高速道路事業では不要 ⇒対処方針：先行事業であり、かつ対外借入資金を活用する区間1～3についてはSIA&RAP（SIAは用地取得手続きで必要とされる）を作成しており、本事業でもSIA&RAPを作成している。またステークホルダー協議の過程において、被影響者を含む一般住民らに対してSIA&RAPの内容を説明し、小冊子の配布などを行っており、実施機関のウェブサイトにて公開予定である。</p> <p>③ SIA&RAPの計画時から、実施、モニタリング時における被影響者の参加に関する明確な規定がない。 ⇒対処方針：計画時から実施にかけての複数のステークホルダー協議が開催された他、実施段階においても用地取得、補償や生計回復支援手続きに関する説明会を継続的に開催する予定。</p> <p>④ 被影響者がアクセスしやすい適切な苦情処理メカニズムの設立について、土地所有者などの有権利者に対する規定はある</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
				<p>が、全ての被影響者をカバーした規定はない。 ⇒対処方針：SIA&RAP レポートに記載の苦情処理メカニズムは非正規の被影響者(non-titleholder)含む全ての被影響者をカバーする。</p> <p>⑤ 事業用地への流入者の抑制などのため、補償及び支援を受ける権利を有する被影響者の早期の特定について特段の記載がない。 ⇒JICA ガイドラインや ESS5 の趣旨に則り、カットオフデートの設定と宣言をセンサス実施日など早期に設定。</p> <p>⑥ 社会的弱者の対象範囲の規定が限定的である。 ⇒対処方針：本事業の SIA&RAP レポートでは社会的弱者の対象範囲を限定していないため、住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが被影響者世帯を確認の上、社会的弱者を特定し、必要な支援策を検討・提供する。</p>
2.	該当文書なし	<p>同事業の実施機関如何?TNRDC でしょうか?</p> <p>TNRDC は土地収用権が付与されている機関でしょうか?</p> <p>土地収用権が付与されていないとすれば、タミルナド州政府でしょうか? (質)</p>	小椋委員	<p>本事業の実施機関は HMPD (タミル・ナド州道路・港湾局) 及び TNRDC (タミル・ナド州道路開発公社) です。 HMPD 及び TNRDC に土地収用権はなく、土地収用権はタミル・ナド州政府に付与されています。</p>
3.	レビュー方針 p5	<p>先行している区間 1~4 の案件形成で計画段階で想定していなかった環境に関する問題は発生していませんか? (質)</p>	山岡委員	<p>いずれの区間においても計画段階で想定していなかった環境問題が発生しているとの情報はありません。</p>
4.	レビュー方針 7 ページ	<p>生計回復に向けた職業訓練のニーズが確認されたと記載があるが訓練だけで十分なのでしょうか? (質)</p>	貝増委員	<p>今後、用地取得・住民移転手続きの過程で住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが被影響者に対して個別にニーズを把握し、必要に応じてインド中央政府またはタミル・ナド州政府が取り組むマイクロクレジットスキームや販路開拓支援等との連携を通じた支援を行うこと、またその旨を SIA&RAP に反映するよう実施機関に対し申し入れます。</p>
5.	EIA p.41,p.142-143 SIA p.18-19	<p>区間 5 の設計速度は 100km/h とされている一方、全区間での開通後の平均速度は 14.77km/h (0.45%の改善) と想定されています。区間 1~</p>	鋤柄委員	<p>交通需要予測は Chennai Peripheral Ring Road (CPRR) 全区間を含むチェンナイ都市圏全体の道路ネットワークをモデル化して実施しており、ここでの平均速度 (道路の混雑度の影響や交差点・料金</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		4も区間5と同様な速度の設定とすれば、ギャップが相当大きいように思われます。この差は何によるものでしょうか、ご教示ください。（質）		所等での停止時間等も含めて算出される速度）はそのネットワーク全体の平均速度を示しています。そのため、CPRR区間5の平均速度が14.77km/hという意味ではありません。なお、CPRR区間5の平均速度は、2030年時点で約39km/h、2036年は約33km/hです。
6.	EIA p.143	上と同じ個所ですが、本事業によって改善される平均速度は14.77km/hで、これは高速道路としては「渋滞している」状況と思われます。多くの工事費と多大な環境・社会影響の対価としての成果としてはあまりにも小さいと思ひます。本事業が承認された経緯に何か特段の事情があったのでしょうか、ご教示ください。（質）	鋤柄委員	
7.	EIA、143ページ	平均的なトラベルスピードは14.71km/hから14.77km/hに向上するとなっていますが、意外に改善されるスピードは小さい。（コ）	貝増委員	
【代替案検討】				
8.	レビュー方針 p14, EIA p143	「EIAでは本事業を通じて年間82,166,964tCO ₂ の温室効果ガス排出量が推計されており、移動期間の短縮化には資するが、温室効果ガス排出量の観点からは事業を実施しない場合に比べて年間274,061tCO ₂ 排出が増えることが見込まれています。」また、「道路網全体の平均走行速度では、WITHOUTの場合の14.71km/hからWITHの場合の14.77km/hに約0.45%向上しています。CO ₂ 排出係数は、速度が65km/h付近で最も減少し、速度が低くなるほど増加する傾向にあることが分かります。したがって、距離で評価するとCO ₂ 排出量は増加しますが、走行速度の向上によりCO ₂ 排出量の削減が期待できます。」と記載されています。 “Average travel speed of the entire road network shown in the figure below, it improved from 14.71 km/h in the WITHOUT case to 14.77 km/h (approximately 0.45%) in the WITH case.	山岡委員	<ol style="list-style-type: none"> ① WITHとWITHOUTケースの違いは、CPRR区間1～4が建設されている事を前提に、本対象事業であるCPRR区間5を建設するか否かです。WITHOUTケースでは区間5に相当する箇所を現道で通過する想定です。 ② 本道路建設によって平均走行速度がほとんど上がらない理由は、チェンナイ都市圏全体を対象としたネットワークを想定し全体の平均を集計しているからです。今回算出したWITHOUTの場合の14.71km/hとWITHの場合の14.77km/hは、チェンナイ都市圏全体の道路網の平均速度です。なお、CPRR区間5の平均速度は、2030年時点で約39km/h、2036年は約33km/hです。 ③ CPRR区間5がチェンナイ都市圏全体の中でどの程度の交通需要（自動車走行距離（交通量×延長））を担うかを算出すると、2036年時点では全体の交通需要の約1%となっています。 ④ チェンナイ都市圏全体の交通需要規模から考えるとCPRR区間5の有無が温室効果ガス排出量へ与える影響は限定的です。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		The CO2 emission factor tends to decrease the most when the speed is around 65 km/h, and the lower the speed, the higher the CO2 emission factor tends to increase. Therefore, when the amount of CO2 emission is evaluated based on the distance, the amount of CO2 emission increases, but the improvement in travel speed can be expected to reduce CO2 emissions.” 以上より、道路建設後、CO2 排出量は増える予測です。WITHOUT の場合のスキームが何で、本道路建設によって平均走行速度がほとんど上がらない理由は何でしょうか？（質）		
9.	SIA&RAP p.12 ～	代替として新案と新案（ITS なし）などが比較されているがマトリックスが定性的で、定量的に記述すべきだと思います。（コ）	貝増委員	実施機関に対してはより定量的な検討が望ましいことを申し入れます。
【スコーピングマトリクス】				
【環境配慮】 （汚染対策、自然環境等）				
10.	レビュー方針 p9	工事中の廃棄物は、「住宅地から 1,000m 離れた場所に土捨て場を設置する」とありますが、1000m 以上ではありませんか？（質）	山岡委員	ご指摘の通りです。1,000 m 以上と修正いたします。
11.	レビュー方針 p9	上記、工事中の廃棄物は、「供用後は特段の影響は予想されない」とありますが、供用後、モンスーン時期の降雨による廃棄物流出などのリスクに対するモニタリングは必要と考えられます。（コ）	山岡委員	工事中に発生する廃棄物の管理は、廃棄物の受け入れ先が行うこととなるため、本事業の実施機関等は廃棄物流出が起きない廃棄物の処分先を選定することで、同リスクの回避・軽減を行います。なお、供用後に廃棄物は発生しない事、さらに廃棄物流出が起きないように政府により許認可を取得している廃棄物の処分先や運搬業者を選定することで廃棄物流出等のリスクは想定されません。
12.	レビュー方針 p8,9 EIA p159	「工事中は、水域付近の施工現場では汚濁防止膜を設置する、モンスーン期は河川等の水源付近での工事を避ける、燃料等の保管は河川から 500m 以上離れた場所で行う等の緩和策を実施する事で（水質への）影響は最小化される見込み。」とありますが、	山岡委員	基本的な水質への影響対策として、シルトによる汚濁防止膜の活用を想定していますが、委員ご指摘の「トラックやバスの走行路の排水口に堆砂&油分離槽を設置し、最終的に 1.5m 以上の落差のある地表水/水路に流入させる」ことの対応可否につき実施機関と協議します。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>工事中は、シルトによる汚濁防止膜だけでなく、「トラックやバスの走行路の排水口に堆砂&油分離槽を設置し、最終的に 1.5m 以上の落差のある地表水/水路に流入させる」ことも重要で、実施されることをモニタリングすべきです。“The Contractor shall also put up sedimentation cum grease traps at the outer mouth of the drains located in truck lay byes and bus bays which are ultimately entering into any surface water bodies/water channels with a fall exceeding 1.5 m.” （コ）</p>		
13.	SIA&RAP p85	<p>“Road alignment should not affect the water bodies such as lakes, pond, etc. “に対する回答で、“Adequate care has been taken to avoid impacts to water courses. ”とありますが、Adequate care とは道路線形を変えることでしょうか？（質）</p>	山岡委員	<p>道路線形を変えるものではありません。ご指摘の回答は水路（water courses）への影響の緩和に向けて必要な措置を既に検討した、との意図です。具体的には工事中・供用後の水質汚染を緩和するべく講じられている工事排水の河川、灌漑等への排水の禁止、工事用水としての地下水の組み上げを原則禁止する、河川の流れを止めるような工事を行う場合は個別に許可を求め、乾期に乾く河川においては乾期でのみ工事を行う等の緩和策を指したものです。</p>
14.	SIA&RAP p90	<p>“ General Manager, TNRDC, Highways Department explained that the project alignment was envisaged in such a way that minimal effect of passing through Reserve Forest areas and water bodies. Alignment is to be taken on the sides of the Tanks only. 83 culverts will be proposed in the project to not to block the flow of water. “ で、上記の Tanks は何でしょうか？（質）</p>	山岡委員	農業用の溜め池です。
15.	レビュー方針 p11, EIA p127,152	<p>「道路建設に大規模な盛土が必要と予想され、土採り場における地形の変更の可能性がある。事業対象地付近の少なくとも 2 地点に環境許認可取得済みの採石場・土取り場がある事を確認済み」とありますが、「土取り場は、学校および村のアクセス道路から少なくとも 500m 以上離</p>	山岡委員	土取り場の選定や掘削後の対策は、実施機関がモニタリング（現地確認を含む）を行う予定と確認済ですが、再度実施機関に申し入れます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		れていること」の記載があり、土取り場の数はもっと多いと予想されます。土取り場の選定や掘削後の対策はモニタリングすべきと考えます。（コ）		
16.	EIA p127	“Table 6-3 Anticipated Quarry and Borrow Sites”では2か所の候補地が示されています。通常、原石山と土取り場はサイトが異なります。これらはどちらを指すのでしょうか？（質）	山岡委員	原石山です。なお、砂は Manufactured Sand (M Sand) として岩石を細かく砕いたものを使用しますので、同じ山からコンクリートに用いる粗骨材・細骨材も入手する事になります。
17.	EIA p.140	影響を受ける保全林の補償植林が、39km離れたところで予定されていますが、生息する生物、森林の生産物を利用する住民にとって「補償」の意味が薄いと思います。今後もより近い候補地を追求し、可能であれば検討していただきたいと思います。（コ）	鋤柄委員	保全林の補償植林地は、公有地の用途転換を図ることで行われますので適地が限られており、現在の候補地は最も近く確保可能な場所が選定されています。なお、当該保全林は、もともと住民の利用が許可されていないため、森林の生産物へのアクセスの喪失といった影響は想定されておりません。
18.	EIA p.140	Wild Life の項で述べられている緩和策は、何を目的としたものでしょうか。保全林の名称を示すことにどのような効果があるのでしょうか、ご教示ください。（質）	鋤柄委員	工事関係者などが保全林地域に入り自然環境・生態系に影響を及ぼすことを防止するべく標識を設置するものです。
19.	EIA p.147	支障となる樹木の伐採は州森林局が実施することとなっていますが、この費用は HMPD が負担するという理解でよろしいでしょうか。（質）	鋤柄委員	ご指摘の通りです。
20.	EIA p.147-148	アンダーパスは Sirukunram RF には設置しないのでしょうか。或いは、ここに示された位置は暫定的なもので、最終的には3か所の RF 全てに設置されるという理解でよろしいでしょうか、ご教示ください。（質）	鋤柄委員	アンダーパスは Sirukunram RF には設置されません。設置予定箇所は森林局の立会の下で確認され、本事業が Sirukunram RF の境界付近上を 300 m ほど通過するものの、現地の状況から設置不要との判断がなされたようです。現時点で設置不要とした具体的な理由が確認できないことから、今後、Sirukunram RF でのアンダーパス設置の必要性をあらためて確認の上、必要に応じて設置検討することを実施機関に対して申し入れる予定です。
21.	EIA p.147-148	動物によるアンダーパスの利用状況などは、モニタリングの対象となっているのでしょうか。（質）	鋤柄委員	実施機関による、動物の往来を含むアンダーパスの利用状況の詳細なモニタリングは計画していません。ただし、道路メンテナンスの一環として、ごみの撤去などアンダーパスのメンテナンスは定期的に行われる予定です。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
22.	EIA p.168	補償植林のモニタリングはプロジェクト実施機関が行うこととなっていますが、樹木の生残率が80%というのはいつの時点でのことでしょうか、ご教示ください。また、モニタリングは成林するまでの長期間が望ましいと思います。（質・コ）	鋤柄委員	供用後2年時点での生存率です。基本的には他のモニタリング項目と同様に2年程度のモニタリング期間となり、この期間で必要に応じて、工事業者が生育状況に応じて、樹木の追加植林を行うこととなります。 一方で、沿道の街路樹は実施機関の通常業務としてモニタリング・メンテナンスする計画です。
23.	EIA p.193	森林地域の biofencing とはどのようなものでしょうか、ご教示ください。（質）	鋤柄委員	インドで使われる用語のようですが、沿道に街路樹を配置することで、樹木等により道路や車両からの粉じんや騒音を抑制する対策を示します。
【社会配慮】 （住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
24.	230116_CPRR_Sec5_SIA&RAP_4.5 (Table4-3 Entitlement Matrix) 8.1.5 Feedback from the Stakeholders (Table 8-2のうち Social Aspect 7)	土地の補償価格は賠償金も含めて市場取引価格の2倍の価格で買い取りとありますが、環状道路の開発により沿線の土地価格や賃料が高騰し、土地の買収価格や家賃補償でも近傍類地を買えない、賃貸できないことが起こり得るのではないのでしょうか？ 補償パッケージに想定されているとの記載が Table8-2 Social Aspect 7*にあります。事業実施機関は、代替地や代替物件の斡旋を行いますか？ *(Social Aspect 7) Possibilities of providing alternate land will be evaluated and compensation packages will be determined as per latest LA & RR act '2013	小椋委員	事業対象地は、大半が農地であり、本事業沿道の具体的な工業開発の計画は現時点ではありません。また、本周辺環状道路の内側ではまだ開発の余地があることから、著しい土地価格の高騰は現時点では予想されておりません。なお、先行する別区間での周辺環状道路建設を対象としたフェーズ1では近傍類地を購入できない、賃貸できない等の事態は生じていないようです。 また、補償単価となる市場取引価格は、補償金の支払われる期日に近い価格が参照され、その2倍の価格が補償金となるため、近傍類地の購入や賃貸は可能であると想定されます。さらに、万が一支払いが遅延した場合もカットオフデートから支払日までの年率12%の遅延金が上乗せされる事から物価上昇にも対応しております。家賃補償についても物価上昇を踏まえてフェーズ1事業から補償額を更新しており、ご懸念のリスクは低いと考えました。 なお、実施機関は代替地・代替物件の選定支援を本事業で雇用される住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントを通じて行う計画となっています。
25.	案件概要資料 P7-8	<道路構造物が起因する事業損失補償について> ROWが畑地、水田を通過する線形とのものであるが、高架道路が灌漑設備（井戸、水路、灌	小椋委員	本事業で建設する道路による灌漑設備（井戸、水路、灌漑ポンプ含む）への影響（例：道路構造物の水路の分断、基礎杭による井戸の水脈の分断による水枯渇）は地表水への排水及び地表に深の構造物が存在しないため、特段想定されません。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>漕ポンプ含む）に及ぼす影響（例：道路構造物の水路の分断、基礎杭による井戸の水脈の分断による水枯渇）如何？ 加えて、高架道路が農作物に及ぼす日照障害の影響如何？（質）</p>		<p>なお、主要な河川・灌漑水路を道路が分断する箇所には排水構造物（橋梁やボックスカルバート）を構築する等の対策を講じる予定です。また、本道路はほぼ盛土によって嵩上げを行っており、また構造物の基礎は直接基礎となりますので、地下水脈の分断はないと考えています。 さらに、道路交差部以外の盛土高さは5m以下程度ですので、高架橋のように日陰部分ができることもなく、農作物への日照障害はないと考えています。</p>
26.	230116_CPRR_Sec5_SIA&RAP 4.5 (Table4-3 Entitlement Matrix)	<p>農地が一部収用された農業従事者に対する補償の想定は農作物の市場価値相当となっていますが、何年分の補償が賚られるのでしょうか？ （参考：日本では、農業経営規模縮小補償が公共用地の取得に伴う損失補償基準に想定されており、従前の農業収入の減少分の2年相当が補償されることになっています。）（質）</p>	小椋委員	<p>農業従事者に対する補償方針として、農業収入の数年分を補償することは規定していません。 農地所有者に対しては、SIA&RAP レポートの Table 4-3 の No. 1 b. 「Agricultural landowners whose livelihood is lost due to the land acquired will be entitled to Rs. 609,900/- as interim payment in lieu of annuity policy.」の通り、取得対象用地の補償金に加えて、Rs. 609,900 が一括して支払われます。 また、農地借地権者に対しては、同 Table 4-3 の No.4.3 a. 「In case of agricultural tenants, advance notice to harvest crops or compensation for lost crop at market value of the yield determined by the Agricultural Department」の通り、取得時の収穫額が補償される計画です。</p>
27.	230116_CPRR_Sec5_SIA&RAP 8.1.5 Feedback from the Stakeholders (Table 8-2 のうち Social Aspect 8) 環境レビュー方針 P11	<p>定期雇用の農業労働者の解雇の可能性如何？ 雇用機会は同事業の建設工事期間中のワーカーしかないのでしょうか？ （毎回提案していますが、「道の駅」や「サービスエリア」を造って沿道の Kiosk（ベンダー）や定期雇用の農業労働者の雇用に結び付ける、また、農産物の販売など地域活性化策と永続雇用策を生計回復支援策として実施できないものではないでしょうか。）（質）</p>	小椋委員	<p>建設期間時のワーカーとしての雇用機会の創出は想定されますが、その他は特段想定されません。 定期雇用の農業労働者の解雇の可能性について、土地所有者の移転先の農地で継続する可能性、解雇の可能性の双方があると考えます。後者の状況に対応するため、本事業で雇用される住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが被影響者の生計回復支援の一環として、雇用先に係る相談等の支援を被影響者に対して行う計画となっています。 なお、「道の駅」や「サービスエリア」について、実施機関作成の事業計画や EIA/SIA においてスコープに入っておりませんでしたので未検討ですが、次回以降の案件形成時の参考とさせていただきます。</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
				きます。
28.	230116_ CPRR_Sec5 _SIA&RAP 5.3.7 Disputes in Land Acquisition 10Grievance Redress Mechanism	土地収用で紛争が起こった時の行政手続きが「RFCTLARR Act, 2013 の Section 51（1）」に規定されているとのことですが、この条項の内容は如何？ 上述の規定と Grievance Redress Mechanism（GRM）との整合性如何？ 「RFCTLARR ACT の Section 51（1）」のなかに Grievance Redress Mechanism が規定されていますか？それとも行政手続きとしては全く別のプロセスですか？（質）	小椋 委員	本条項は、用地取得に関連する係争解決のために政府が Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Authority を設立すべきことを規定しているものの、係争処理にかかる詳細の規定を定めるものではありません。 GRM は本事業での上記の詳細を規定しているものです。従い、全く別のプロセスではありません。一方で、RFCTLARR Act, 2013 は用地取得・補償手続きを規定しているため、同規定の Section 51（1）は用地取得・補償手続きに係る係争に関するものとなりますが、SIA&RAP Report の GRM は住民移転手続きなど同法に限らない不服・苦情も対象となります。
29.	230116_ CPRR_Sec5 _SIA&RAP 9.12 Training for PAHs	女性や定期雇用の農業労働者に対してどのような職種を想定した職業訓練を実施しますか？ 農地を収用された農業従事者の転業支援策の有無如何？ 生計回復の状況をモニタリングで追跡し、ドナーがモニタリング結果にアクセスできる仕組みの構築をお願いしたい。（質・コ）	小椋 委員	事業実施段階において、実施機関は本事業で雇用される住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントを活用し、被影響者との協議を通じて必要とされる職業訓練の職種を特定し、必要な支援を提供する予定です。 住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが、農地の取得により農業が継続できなくなった被影響農業従事者に対して、近隣の農地斡旋の支援を行うと共に、転業を希望する被影響者に対して転業先や職業訓練に関する情報提供を行う予定です。 実施機関は住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントを通じて SIA&RAP レポートで規定された生計回復モニタリングを定期的実施し、実施機関が四半期ごとに JICA に提出するプロGRESS レポートにて同モニタリング結果が報告することを審査にて合意する予定です。
30.	SIA&RAP p97	“ 9.16 RAP Implementation Schedule“ で Concurrent Monitoring consultants は、RAP Implementing NGO/Consultant の Consultants や DPR consultant と同一でしょうか？（質）	山岡 委員	Concurrent Monitoring consultants は RAP Implementing NGO/Consultant（住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタント）と同一です。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
31.	レビュー方針 11 ページ	75世帯は住民移転を行う必要があるとのことですが、どのような代替地の用意などをするのでしょうか？またコミュニティ単位での移転なのでしょうか？（質）	貝増委員	事業による指定の代替地の用意やコミュニティ単位での移転は計画されておりません。 事業実施段階において本事業で雇用される住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが被影響者との協議を通じて移転先の選定を個別に支援する他、必要に応じて受入先のコミュニティとの協議を支援する計画です。加えて農地の取得により農業が継続できなくなった被影響農業従事者に対して、住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントは出来る限り近隣の農地斡旋の支援を行うと共に、転業を希望する被影響者に対して転業先や職業訓練に関する情報提供を行う予定です。
32.	SIA&RAP Table7-10	PAP の教育レベルでは大卒以上が 20%を超える一方で、小学校未満が約 25%なので、住民への説明方法などはかなり変える必要があるように感じた（コ）	貝増委員	実施機関の担当者が先行事業での経験を踏まえ、現地語での概要説明資料を配布する、識字能力が十分ではない住民のために現地語で専門用語を平易に説明する等、現地住民らの教育レベルに合わせた説明を行っております。また、今後用地取得・住民移転のプロセスにおいて、実施機関に経験豊かな住民移転・生計回復支援 NGO・コンサルタントが雇用され、コンサルテーションなど PAP に対する説明に係る支援を行う予定です。
33.	SIA&RAP Entitlement Matrix (Table4-3)	7f(kiosks)、12や13では Implementation Agency が空白なのは何故でしょうか？（質）	貝増委員	編集上のミスであり、同表の上記に記載の実施機関が同様に担当します。つまり、以下の通りです。 7f : Special District Revenue Officer (land acquisition) CPRR in coordination TNRDC 12 から 15 : TNRDC / Consultant
34.	土地収容 SIA&RAP Table6-1	土地収容されるのは水田が多いですが、この中で不在地主もしくは地主はどれくらいの数なのでしょうか？それともビルのオーナーだけなのでしょうか？（質）	貝増委員	土地所有者は約 1,400 名、構造物のオーナーは約 75 名です。不在地主の数については、今後実施段階で継続する州政府による詳細調査や苦情処理メカニズムなどを通じて確認されます。
35.	EMP 147 ページ	伐採される木の中で御神木のような宗教的に崇められている木は、ないのでしょくか？（質）	貝増委員	宗教的に崇められている木は特段確認されていません。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
36.	230116_ CPRR_Sec5 _SIA&RAP	ステークホルダーミーティングの議事録（英訳）の有無如何？（質）	小椋委員	実施機関に確認したところ、逐語議事録としては記録に残しておらず、SIA 8. Consultation Meeting に記載の形で記録を残したとのことです。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	8.1.5 Feedback from the Stakeholders23 0116_CPRR_Sec5_SIA&RAP 8.1.5 Feedback from the Stakeholders			
37.	SIA&RAP 36 ページ	Cut-off date はウェブサイトで公開していますが、十分なのでしょうか？（質）	貝増委員	ウェブサイトでの公開の他、村役場で広告の掲示、土地所有者に対しては用地取得手続きの準備段階での調査時における直接通知、その他の被影響者に対しては、今後実施予定の被影響者全数に対するセンサ調査等でも通知される予定です。右を明確化するべく HMPD に SIA に追記するよう申し入れます。
【その他】				
38.		交通事故件数などは供用開始後どのようになるのでしょうか？交通安全に関する啓発活動計画の有無などについても教えて下さい（質）	貝増委員	自動車専用道路とサービス道路の分離により、歩行者と自動車の事故は減る想定です。また、専用道路の ITS として CCTV 装置（ケーブルで結ばれた高速道路上カメラと交通管制室などのモニター間だけの閉じた回路のテレビ）、交通量観測装置、気象観測装置等の道路状況を把握する各種システムが設置され、渋滞の発生、道路の異常及び通行車両の落下物等の情報収集を行います。これらの情報はコントロールセンターにおいて解析され、進行方向で発生している事象（事故発生情報、車線規制情報等）が可変情報版に表示されます。このように可変情報版を通じて利用者へ注意喚起を促すことで交通事故の予防策が講じられます。タミル・ナド州ではこうした有料道路が複数建設されているほか、実施機関（道路運営会社）が地域や学校に対して交通安全の啓発活動を行っております。
39.		ITS の運用に関して、インドではすで導入されているのでしょうか？特にタミルナドゥ州ではどうなのでしょうか？（質）	貝増委員	インド大都市圏の市内道路・有料道路事業で広く導入されています。タミル・ナド州でも同様に、JICA の円借款事業としてもチェンナイ市内や周辺環状道路に ITS を導入予定です。