

ミャンマー国ヤンゴン市外環状道路
(東区間) 整備事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 2018年11月12日(月) 14:00~17:08

場所 JICA本部 111会議室

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

織田 由紀子	JAWW（日本女性監視機構） 副代表
木口 由香	特定非営利活動法人 メコン・ウォッチ 事務局長
重田 康博	宇都宮大学 国際学部 教授 特定非営利活動法人 国際協力 NGO センター（JANIC） 政策アドバイザー
田辺 有輝	特定非営利活動法人 「環境・持続社会」研究センター（JACSES） 持続可能な開発と援助プログラム プログラムディレクター
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授

JICA

<事業主管部>

福田 千尋	東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課 企画役
香川 佳奈子	東南アジア・大洋州部 東南アジア第四課

<事務局>

永井 進介	審査部 環境社会配慮審査課 課長
小井出 聡太	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

オブザーバー

<調査団>

宮崎 芳樹	オリエンタルコンサルタンツグローバル株式会社
野口 英司	オリエンタルコンサルタンツグローバル株式会社
大村 健	株式会社パセツト
三浦 舟樹	オリエンタルコンサルタンツグローバル株式会社

ミャンマー国ヤンゴン市外環状道路（東区間）整備事業
（協力準備調査（有償））
スコーピング案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. 本事業地における環境影響について

助言委員より、本事業地における大気質、水質、騒音のベースラインが環境基準値を超過している場合、それらの総合的な公害対策の実施の可能性について、政策対話等を試みる必要がある旨指摘がなされた。

これに対し、JICA より、本事業は、20～30km 郊外に外環状道路（東区間）を整備することで、ティラワ SEZ 等のヤンゴン市郊外を起点とする大型車のヤンゴン市街地への流入を抑制するとともに、ヤンゴン市街地の物流施設が同道路に沿って郊外に移転することで、交通需要の急増により著しい交通渋滞が発生しているヤンゴン市街地における更なる交通混雑とこれに伴う環境への影響の軽減に資するものであることを説明したうえで、本事業地近傍におけるベースライン調査の結果、環境基準を超過する項目があった場合は、超過している現状をベースラインとして、本事業による影響を可能な限り低減する緩和策を講じるよう想定していることを説明した。

以 上

ミャンマー国ヤンゴン市外環状道路（東区間）整備事業
（協力準備調査（有償））
スコーピング案

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.	p23	「非自発的住民移転は、各地方自治体の責任で行われる。」とのことなので、各自治体の取るべき手順および準ずる法規則、モニタリングの責任部署と手順を調べて DFR に記載していただきたい。（コ）	織田委員	非自発的住民移転に関する「ミ」国国内法及び JICA ガイドラインに則り RAP 調査を進め、各自治体の取るべき手順、モニタリングの責任部署と手順を DFR に記述します。
2.	pp30-32 表 3.2.2	過去に非自発的住民移転をした自治体の例があるかどうか、ある場合は対応事例とそこから得られた自治体の課題を DFR に記載していただきたい。（質・コ）	織田委員	過去に JICA 事業で非自発的住民移転が生じた案件の自治体の対応事例、課題・教訓を調べ、DFR に記述します。
3.		収用対象となる住民の農地の使用権がどのようなステータスであるか、可能な限り詳細に調査をしていただきたい。（コ）	木口委員	農地の使用権は、農地法（Farmland Law）で認められた権利であり、売買、担保、リース、交換、寄付することができます。農民自身で利用権を持ち耕作しているケース、利用権を持たずに契約労働者及び臨時雇用等で働いているケース等のステータスが想定されますが、詳細については、今後調査を行います。
4.		本事業の区域内で、民政移管前の（旧）政府によって収用された土地はないか。ある場合には、その収用が適切であったかを確認すること。（コ）	原嶋委員	本事業の区域内で、民政移管前の（旧）政府によって収用された土地の有無を確認しますが、過去に民政移管前の（旧）政府によって収用された土地はなく、本事業では私有地のみを新たに用地取得する予定です。
5.		本事業の区域は水田等の農地であるが、ミ国では農地の所有権は誰に帰属するのか。農業従事者の土地の権利はどのような種類のものか。（質）	原嶋委員	ミ国では国が土地の所有者であり、農民には農地の土地利用権（農地法（2012））があります。また、農民は、この利用権を売買、担保、リース、交換、寄付できる権利があります。

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
6.		本事業（東区間）とセットになる西区間の区域内にハローガ保護区が含まれることはないか。（質）	原嶋委員	西区間の線形は、本事業（東区間）のスコープ外であり、東区間の線形が西区間の線形を決めるものではないです。なお、現時点では西区間において保護区を通過しない想定と承知しています。
7.	27	表の2. 環境アセスメントで、ミャンマー国のEIA法でIEE、EIAは英語または現地語、とあるが、住民とのコミュニケーションには現地語が不可欠なので、それが作成されるよう確認する必要はないか。（質）	木口委員	住民説明会は、現地の人々が理解できる現地語で実施いたします。環境影響評価報告書は、現地語（ビルマ語）及び英語で作成する予定です。
【代替案の検討】				
8.	pp.29-30 表 3.2.1、 表 3.2.2	住民移転等該当する法令がない「ミ」国の法律と JICA ガイドラインとの間に乖離ある場合両者の乖離をどのような代替案で対応していくのか。（質）	重田委員	「ミ」国法令と JICA ガイドラインとの乖離がある場合、JICA ガイドラインに基づいた補償・支援策を策定し、本事業に適用することを想定しております。
9.	pp34, 39 表 4.3.1	「20～30 km圏に開発予定の新都市」は p.39 表 4.3.1 区間-1 代替路線 ALT-B に記述されている「外側の地域の将来の開発」と同じことか？ 新都市についての情報加え、交通量の増加見込みにどう関係するかも説明に加えていただきたい。（質・コ）	織田委員	・「20～30km 圏に開発予定の新都市」と「外側の地域の将来開発（開発ポテンシャル用地）」は別となっています。「20～30km 圏に開発予定の新都市」は将来の人口増大に対応するべく計画された都市に対して、「外側の地域の将来開発」は別途開発が計画されている 7 号線沿道と YORR（ALT-B）の間の地域に関する開発を計画しているものになります。（添付 1）
10.	37	バゴー川渡河部の交通状況を説明していただきたい。（質）	木口委員	・現在、バゴー川渡河部はタンリン橋（往復 2 車線、車両重量制限があり大型車両通行不可）、ダゴン橋（往復 6 車線、通行制限車両なし）のみで、ヤンゴン市街地とティラワ SEZ あるいは港湾施設を繋ぐ道路の交通容量は渡河部が限られており、現況交通（2013 年：混雑度 0.75 未満）に比べ、2035 年には 3 倍近くの混雑度（2.0 以上）となることが見込まれており、交通容量が不足します。）
11.	p37 49 表 5.3.1	「バゴー川の渡河部における交通容量が不十分となり、バゴー川周辺の混雑が悪化する。」とのことであるが、バゴー川の渡河部における交通容量についての現状に関する情報は記述されていない。DFR には、橋の交通容量および混雑状況に関する情報に基づいて記	織田委員	・バゴー川の渡河交通容量の詳細について情報を DFR に記述いたしま

NO	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
		述べたい。（コ）		す。
12.	p.37	負の影響として、ヤンゴン都市圏やバゴー川の混雑がさらに悪化するとあるが、どのような交通対策があるのか？橋梁建設の住民や生態系への影響はどうか？（質）	重田 委員	<p>本項目は、本事業を実施しない場合の影響を記述しております。事業を実施しない案の正の影響として住民移転及び用地取得の必要が生じないこと、生態系に関し本事業が影響を与えないことが想定されます。しかし、基本的には、本事業を実施することで、ヤンゴン都市圏、バゴー川渡河部付近の道路混雑が緩和されると考えております。加えて、ミ国は既にヤンゴン市内への大型車の進入禁止（原則：通行ルートの指定）、バイク通行の禁止、一方通行道路の設置等、いくつかの交通対策を実施しており、本事業が実施されない場合についても同様の交通規制による対策が継続される見込みです。</p> <p>また、ここでは「事業を実施しない案」における負の影響を記述しておりますが、橋梁・道路建設時の住民や生態系への影響は、5. 2 スコーピング案（p.47）、5. 3 ベースライン調査及び分析方法(p.49,50)を検討し、影響評価することとしております。</p>
13.	37	本環状道路と交差する放射道路の渋滞悪化についてはどのように考慮しているか？主要な放射道路との立体交差は検討しているか？（質）	田辺 委員	<p>本事業は、高速道路として整備することになっており、放射道路との交差については、立体交差（ボックスカルバート等によるアンダーパスも含む）としております。全線（東西）が開通した場合を想定した交通需要を過年度調査で実施しています。また、環状道路であるため、市街地への流入交通量の抑制効果及びこれによる市街地の渋滞緩和に資するものと考えており、現時点では、本事業による渋滞の助長は生じないと考えております。</p>
14.	p38 図 4.3.1 p39 表 4.3.1	Mingalardon 工業地帯を図 4.3.1 に示していただきたい。（コ）	織田 委員	承知しました。添付 2 に位置関係を図示致しました。

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
15.	p38 図4.3.1 p39 表4.3.1	「提案されている高速道路のトラック/バスターミナルへの接続距離が短くなる」とのことだが、トラック/バスターミナルは図4.3.1の外なのか？（質）	織田委員	当初「トラック/バスターミナル」との認識でしたが、現地調査時にヒアリングをした結果、「鉄道車両基地（進行中）」であることが判明しました。そのため、以下の通り、ALT-B との対比で以下となります。「鉄道車両基地（進行中）と工業地域予定地への接続距離が短くなる。」
16.	p39 表4.3.1&p40	区間2の代替案の検討は「ヤンゴン川渡河部を含み、ヤンゴン川の左岸までの調査地域を含め代替案の検討をしている」とのことだが、区間2の代替案の検討結果は、対岸以西の道路建設の路線決定に影響するので、対岸以西の道路との連絡のしやすさも検討すべきではないか。（質）	織田委員	対岸以西の道路との連絡のしやすさは『将来開発計画への影響』の中で考慮しております。ヤンゴン州政府（YRG）からは ALT-E が将来計画と合致していると説明を受けています。
17.	35	既存道路の ROW を使用した場合の住民移転の数（見込み）は、ALT-A と ALT-B の2つの場合より多いのか。（質）	原嶋委員	既設道路沿いに家屋等（約 545 戸）が建てられているため、ALT-A,B（約 40 戸）よりも多くなります。
18.	39	ALT-A と ALT-B とともに、「約 40 戸の住居建物が影響を受ける」とあるが、住民移転の数（見込み）についても差がないのか。（質）	原嶋委員	住民移転数の見込みに大きく差はないと考えています。
19.	39	バゴー川渡河橋梁の建設による住民移転数で、ALT-A と ALT-B の場合で差はないのか（橋梁建設についての代替案の検討はないのか）。（質）	原嶋委員	<p>渡河位置は居住者の少ない場所を選定しており、その結果の ALT-A,B で住民移転について大きな差はないと考えています。</p> <p>橋梁の架橋位置については道路の代替案検討の中で比較検討されております。他方、橋梁形式については、DFR において今後行われるボーリング調査や河川測量調査を踏まえて支間割・橋梁の形式・施工性・建設費・技術移転効果の項目で比較検討を実施する予定です。</p> <p>また、本環状道路は高速道路の計画であるため、バゴー川渡河施設としての橋梁は必須と考えます。渡河施設の代替案としては、フェリー等が考えられますが、橋梁と比較すると機動性、時間ロスによる経済</p>

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				損失の点で劣ります。
20.		区間1でALT-Bよりさらに北側に設置する案は検討していないのか。区間2では南側を選択している。全体として「外側にさらに大廻の道路」を検討すべきではないか。（コ）	原嶋委員	外環状道路は高速道路として整備されますので、「物流や旅客をできるだけ短い時間で運び、主要拠点同士を連結する」ことが原則となり、本事業では、開発予定の新都市間及び主要高速道路であるヤンゴンマングレー高速を連結するものとなります。 ALT-Bより更に北側の計画は、Alt-Bと同様に、地形・地質条件もほぼ同じでほぼ集落のない場所を通過します。従って、社会環境条件は同様ですが、事業費も高くなり、走行時間も長くなるため、事業による経済的効果が下がるものと考えます。 なお、区間2については、ティラワSEZ・ティラワ港があり、ルート選定としてはティラワSEZ及びティラワ港湾区域及び施設用地に出来るだけ影響を与えないことが前提条件でしたので代替案として外側を通過する案を入れてあります。
21.	43	代替案比較において、ALT-CとALT-Eの差は僅かである。「YORR内側に将来開発を見据えた最も広大な領域が確保できる」か否かだけ決まっているが、その差が曖昧である。より具体的な説明が必要である。（コ）	原嶋委員	ALT-Cに関しては、古くからの街で近年複数の大学施設があり、Thanlyn内の通過による住民移転等、社会環境影響及びヤンゴン河付近の海軍用地・停泊地に関するセキュリティ保持に関する通過許可交渉等も懸念されます。それらが、避けられるあるいは緩和でき事業の早期実現が見込めるALT-Eが推奨されるものと考えます。 また、ミ国側としては、本事業実施におけるティラワ・エリアへの波及効果（内側用地の開発ポテンシャル）が路線選定の評価基準の一つとなっております。この点はDFRではより詳しく記述します。
22.	43	ALT-CとEの社会影響で影響を受ける居住建物が150で同数だが同じ地域を指しているのか。（質）	木口委員	ALT-CはThanlyin地区、ALT-Eは南側のkyauktan地区の地域となり、異なる地域を指しております。
23.	43	代替案の比較で、建設費が大きいALT-Eが推奨されている。社会影響の低減や各ステークホルダーとの交渉	木口委員	道路延長に比例して用地取得面積は大きくなります。ルート案の比較の段階では、建設費の2割程度を用地取得、建物等補償費として想定

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		にかかると負担と、費用のバランスについて詳しくご説明願いたい。（質）		<p>しています。他方で、ミ国側は用地取得や補償に係る住民への影響を出来るだけ最小化したい意向があり、代替案評価の項目として、社会環境への負の影響の大きさを重要視しました。</p> <p>ALT-C と ALT-E の移転住民の戸数は同数が見込まれているものの、ALT-C は Thanlyin 地区の中心部を通過するため移転住民以外でも影響を受ける住民が多く、他方で、ALT-E は kyauktan 地区の北端を通過するため影響を受ける住民が AKT-C に比較して少ない見込みです。</p> <p>他省庁や軍とのセキュリティ保持に関する通過許可に関する交渉に関して時間を要するため、ALT-C や D は E と比較すると早期決着が難しいという判断しております。</p>
24.	p.37	正の影響として、影響を受ける地域において、住民移転及び用地取得がなくなるというのはどういう意味か。（質）	重田委員	本項目は、事業を実施しない場合の影響を記述しております。本事業を実施しない場合、住民移転や用地取得が発生しないため、正の影響があると記述させていただいております。
【スコーピングマトリクス】				
25.	p47, 48 表 5.2.1 & 5.2.2	利益と被害の偏在が D となっているが非自発的移転の対象になった人とそうでない人、高速道路を利用してビジネスを行える人と、高速道路の建設により農地間や農地と居住地が分断されたり、橋を自由に渡れないなど不利をこうむる人などが出ることが予測できるので C に変えるべきである。（コ）	織田委員	<p>ご指摘の通り、工事前・工事中、供用時について、「C」とさせていただきます。なお、バゴー川渡河には人や自転車等が通行できる通年渡河施設を高速道路本体と分離して設置する予定であるため、分断は見込まれません。</p> <p>（あわせて、P50 表 5.3.1 ベースラインの調査・分析方法を追加いたします。）</p>
26.	18、48	「文化遺産」の有無については、今後の調査を必要とするところある。工事の評価を「B」（比較的小さい）と断定するのは適切ではない。（コ）	原嶋委員	ご指摘の通り、文化遺産の有無、範囲が不明確であるため、今後調査を実施します。評価は、評価のクライテリアにあります通り、「C:その程度・範囲が不明であり、今後の更なる調査が必要である」ため、「B-」から「C」へ修正いたします。

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
27.	p.46 表 5.2.1	スコーピングマトリクス（案）の中の13の住民移転の用地取得及び資産の喪失の評価がどうして「A」となっているか。（質）	重田委員	表 5.2.2 スコーピング（評価理由）で記述の通り、計画ルート上で用地取得や、大規模な住民移転が発生すると考えられるため、「A-」の評価としております。
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
28.	9-	本事業の区域では大気質、水質、騒音で基準値を超過している。本事業によってさらに悪化することが懸念される。これによる累積的な影響につて、どのように対処するのか。（質）	原嶋委員	大気質、水質、騒音のベースライン調査は、事業用地近傍で現地調査を実施し、環境基準との比較を再度実施致します。累積的影響については、環境基準を超過する項目について、超過している現状をベースラインとして、本事業による影響を最大限に低減する緩和策を講じることを基本に検討を進めます。
29.	9	特に大気汚染で環境基準を超過している項目があり、交通量の増加で更に状況が悪化する恐れがある。累積的な影響についてどのような対策を想定し調査するのか。（質）	木口委員	
30.	9	大気汚染、水質、騒音・振動は、どれも基準を超えているが、どのような対策を考えているのか。（質）	重田委員	
31.	P.47 (No.10)	バゴー川には季節的な回遊をする魚種はいないのか。存在する場合は濁水を生じる工事時期には配慮が必要なので調査をしていただきたい。（質・コ）	木口委員	季節的な回遊をする魚種については、現在のところ、確認されておりません。 今後の調査で、季節的な回遊をする魚種の有無について、調査を進めます。
【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）				
32.	p50 表 5.3.1	住民移転に関する調査項目に損失資産がない住民移転者を明示していただきたい。（コ）	織田委員	「損失資産がない住民移転者」が指す対象について正確に確認させていただければと存じますが、本事業により損失を被る被影響住民に関する情報は全て DFR に明示いたします。
33.	p50 表 5.3.1	少数民族だけでなく、宗教的マイノリティや移住者が含まれているかどうか調査していただきたい。（コ）	織田委員	表 5.3.1、No.15 にて次のように表記します。 （人口センサス、社会経済調査による少数民族・先住民族、宗教的マ

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				イノリティ、移住者、土地なし農民などの被影響者数)
34.	p50 表 5.3.1	社会経済調査の結果を性別に集計していただきたい。（コ）	織田委員	社会経済調査の結果を性別ごとに集計します。
35.	p50 表 5.3.1	ジェンダーに関するヒアリングにおいて、「ミ」国における働く場におけるセクシャルハラスメント等のジェンダーに基づく暴力に関する規則や取組を加えていただきたい。（コ）	織田委員	セクシャルハラスメント等のジェンダーに基づく暴力に関する規則や取組についてヒアリングします。
36.	47	橋梁区域を餌場とする種に負の影響があるとある。バゴー川渡河橋梁地点とその周辺における漁業や現状について調査すること。（コ）	原嶋委員	バゴー川渡河橋梁地点とその周辺における漁業や現状について調査を致します。
37.	P.47 (No.10)	「橋梁区域を餌場とする種に負の影響がある」とあるが、橋梁地点周辺における魚の確認する予定はあるか。また、小規模な漁労を含めた漁業について季節変動を踏まえ確認すること。（質・コ）	木口委員	漁業の現状については、表 5.3.1、No.16 にて次のように追記します。（漁業関係者への聞き取りによる季節的な漁業状況）
38.		本事業の区域は水田等の農地として利用されているが、一部の水田が道路になることで、残りの水田への給排水（灌漑）に悪影響は生じないのか明らかにする。（コ）	原嶋委員	本事業区域に係る水田への給排水施設（灌漑）へは、橋梁、ボックスカルバート、側溝を適切に設置することにより、給排水網に影響を与えない様に計画致します。
39.	43	区間-2は「路線のほとんどの区間が浸水地域を通過する」とある。道路が建設されることで変化する雨季の地表の水の動態について確認していただきたい。加えて、水田（あれば居住地も）への影響と、生活への影響軽減方法や補償などについても検討する必要がある。（コ）	木口委員	区間 - 2 における過去の浸水はサイクロン襲撃時に生じており、被害履歴によると浸水期間は数日程度ということが分かっております。本事業の建設により、浸水の影響が従前と変わらないように、適切な位置に橋梁、ボックスカルバート、側溝の配置し排水を促進させる計画を致します。

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
40.	48	農業従事者の道路の横断は確保されるのか。（質）	原嶋委員	<ul style="list-style-type: none"> ・外環状道路はアクセスコントロールされた高速道路として整備されるため、住民が徒歩・自転車等で高速道路を使用することはできません。農地へのアクセスは、高速道路下に道路横断用のカルバート等を設置して確保することで、高速道路本線に直接乗り入れを防止する等の交通事故の対応策となり得ます。 ・概略設計時に先方政府と本事業の設計条件として、今後協議する予定ですが、住民の現状のアクセス状況や利便性を十分に確保出来るように、ボックスカルバート等を設定致します。
41.		住民が居住地から農地へ環状道路を渡ってアクセスする可能性はあるか。ある場合は交通事故対策を含め調査していただきたい。（コ）	木口委員	
42.	48	住民による道路横断のアクセスはどのように検討しているか？横断設備（信号、陸橋、ボックスカルバート等）の間隔はどの程度になるか？（質）	田辺委員	
43.		新設道路沿いに、商売目的などで（正規又は非正規に）新たに住民が住み着く可能性はないか。（質）	原嶋委員	新設道路（側道）沿いには、商売目的などで新たに住民が居住する可能性はあると思われます。
44.	18	189の歴史的建造物の位置は特定さえていないと書いてあるが、位置を特定して欲しい。（コ）	重田委員	現時点で、文化遺産の有無、範囲が不明確であるため、今後の調査で位置を特定致します。
45.	50表 5.3.1	住民移転に関して、特に貧困層や土地なし農民を明示して欲しい（コ）	重田委員	貧困層については、表 5.3.1、No.14にて対応しています。貧困層、土地なし農民、社会的弱者をベースライン項目に含めます。
46.	32	非正規居住者の移転は想定されるか？（質）	田辺委員	非正規居住者の存在は未だ不明ですが、確認された場合は移転/補償及び生計回復の対象になります。
47.	50表 5.3.1	損失資産調査により判明した職業や影響する漁民や農民の程度や収入への影響の実態（コ）	重田委員	社会経済調査による影響住民の職業、収入から、生計への影響の程度を調査します。
48.	32	土地・家屋に対する補償は代替地・代替家屋の提供が実施されるか？それとも金銭補償になるか？（質）	田辺委員	<p>現時点では確定しておりません。世界銀行 OP4.12 の第 11 項において、 「Preference should be given to land-based resettlement strategies for displaced persons whose livelihoods are land-based. These strategies may include resettlement on public land (see footnote 1 above), or on private land acquired or purchased for resettlement. Whenever replacement land is offered, resettlers are provided with</p>
49.	32	代替地の提供を検討している場合、周辺に代替地を確保することは可能か？また、代替地の公共交通アクセスは適切に確保されるか？（質）	田辺委員	

NO	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>land for which a combination of productive potential, locational advantages, and other factors is at least equivalent to the advantages of the land taken. If land is not the preferred option of the displaced persons, the provision of land would adversely affect the sustainability of a park or protected area, 17 or sufficient land is not available at a reasonable price, non-land-based options built around opportunities for employment or self employment should be provided in addition to cash compensation for land and other assets lost. The lack of adequate land must be demonstrated and documented to the satisfaction of the Bank.」と記載されています。本事業においても、土地に生計が根ざした移転住民より、住民協議等を通じて、代替地・代替家屋の提供等の土地ベースの移転に対する選好が確認されれば、金銭補償だけでなく、土地ベースの移転方針も検討するよう実施機関に申し入れます。仮に、検討の結果、実施機関が適切な代替地、代替家屋を提供できないとする方針が示される場合は、その理由が妥当なものであるか確認いたします。なお、代替地を整備する場合は、公共交通アクセスが適切に確保されるかについても検討いたします。</p>
50.	32	<p>金銭補償を検討している場合、カットオフデートから補償支払い日までの土地の値上がりは考慮されるか？ （質）</p>	田辺委員	<p>詳細設計時（設計確定時）において、再度カットオフデートが宣言され、損失資産の査定額が補償額となりますので、カットオフデート後の土地の値上がりは考慮されると考えます。</p>
51.		<p>ティラワ SEZ 開発事業における異議申し立ての教訓と本事業への反映ポイントがあれば教えて頂きたい。 （質）</p>	田辺委員	<p>ティラワ SEZ 開発事業における異議申し立ての教訓について、(1) 住民移転計画と生計回復支援プログラムの策定には十分時間をかけるよう、JICA は適切なガイダンスをすること、(2) 被影響住民との協議通知については、より丁寧で余裕を持った対応をすることがコミュニティとの良好な関係維持に必要であり、少なくとも 1 週間前には通知が被影響住民に届くように JICA は必要な支援を行うこと等が挙げられています。 本事業においては、それらの教訓に則るとともに、環境 GL に基づき、</p>

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				ミャンマー政府と住民の協議は十分に前広に通知を行い、当事者間の協議に必要な支援を適切に行っていきます。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
52.	51	本事業は長距離にわたる。ステークホルダー協議の開催場所が未定であるが、どの程度の区間（回数）にわけて行われるのか。（質）	原嶋委員	住民協議主催者である建設省道路局、地方自治体と協議し、地方自治体レベル（ヤンゴン北管区、ヤンゴン東管区、ヤンゴン南管区の3か所程度を想定）でそれぞれスコーピング段階、DFR 段階の2回の開催を考えています。
53.	51	5月にティラワ SEZ 近くで、土地問題に抗議する住民に対し、警察がゴム弾を発砲し、けが人が出る騒動が起きている。また、10月には Eleven Media の記者3名が不正確な情報を発信したことで逮捕された（現在は保釈）。住民等との会議際には、住民や地元 NGO が萎縮または参加をためらうような状況にならないよう、十分に配慮する必要がある。（コ）	木口委員	ご指摘の点に配慮し、住民協議の開催を調整します。また、女性や社会的弱者に対象を絞った会合を開催することで少人数でも意見が言いやすくする等の対応を致します。
54.	51	環境影響評価および住民移転計画に関する会議は、それぞれ個別に参加していくのか。住民の参加の補償はあるのか？住民は代表が参加するのか？どのように情報公開をしていくのか。（質）	重田委員	環境影響評価および住民移転計画に関する協議には、それぞれ個別に参加してもらいます。住民には、地方自治体、村落リーダーを通じて参加を呼びかけます。さらに、開催1週間程度前に新聞により告知するとともに、自治体の役所にて情報公開を考えています。（ご質問の記述：住民参加の「補償」=住民参加の「保証」と解釈しました。）
【その他】				
55.	p22	環境保護局（ECD）(p.12)、環境保全部(ECD) (p.22)、環境保全局(p.26) の名称を統一されたい。（コ）	織田委員	環境保全局（ECD）と統一致します。
56.	37	最後の行の「ALT-A」は「ALT-B」の誤りか。	原嶋委員	ご指摘の通り、「ALT-B」となります。修正致します。

NO	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
57.	p.37	(1) 負の影響 ・（誤）トラック等大型車の通行な⇒（正）トラック 等大型車の通行可能な	重田 委員	ご指摘の通り、「トラック等大型車の通行可能な」となります。修正致します。