

2011年4月1日
環境社会配慮助言委員会委員長 村山 武彦
担当ワーキンググループ主査 谷本 寿男

フィリピン国 マニラ首都圏南北連結高速道路 PPP 事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案に対する助言

助言案検討の経緯

ワーキンググループ会合

- ・日時：2011年3月7日(月) 14:00~16:30
- ・場所：JICA 研究所 (会議室：2階 229会議室)
- ・ワーキンググループ委員：谷本委員、石田委員、田中委員、原嶋委員、松下委員、日比委員
- ・議題：フィリピン国 マニラ首都圏南北連結高速道路 PPP 事業協力準備調査に係るスコーピング案についての助言案作成
- ・配付資料：
 - 1) フィリピン国 マニラ首都圏南北連結高速道路 PPP 事業協力準備調査に係る助言委員会ワーキンググループ (スコーピング案資料) 事前配布資料
 - 2) 質問・コメント回答表
- ・適用ガイドライン：国際協力機構環境社会配慮ガイドライン (2010年4月)

全体会合 (第11回委員会)

- ・日時：2011年4月1日(金) 15:00~18:00
- ・場所：JICA 研究所 (会議室：2階 大会議室)

上記の会合に加え、メール審議により助言を確定した。

助言

全般的事項

1. 民間事業者によるインフラ整備という PPP 事業の特有性があることを十分に考慮することが望まれるが、事業の実施にあたっては JICA 環境社会配慮ガイドラインを尊重すること。
2. PPP 事業化による本事業の採算性の見通しを明らかにすること。
3. メガマニラ圏高速道路建設事業を含む周辺幹線道路の計画による将来需要予測を見込んだ上で、南北連結高速道路の影響を調査すること。
4. 本事業は 4 車線の道路整備計画であり 1 日 12 万台程度の交通量を計画しているとあるが、本事業による、当該地域の既存道路の渋滞緩和効果に関する評価を明らかにすること。
5. 本事業による渋滞緩和効果とリバウンド効果を検討し、さらに集中・渋滞を起こすことのないようにするためには、道路網の整備と併せ、無秩序な都市化の拡大を抑え、人口集中抑制政策を考慮すべきであり、このためにはソフトな交通需要管理ももっと積極的に検討すること。
6. 本事業で建設される道路はすべて高架構造であることから、JICA 環境社会配慮ガイドラインに従い、地上の PNR 鉄道とオスメニア幹線道路との複合的な環境影響についても考慮すること。
7. 環境管理計画の策定に際して、北ルソン高速道路（NLEX フェーズ II 区間）とスカイウェイ（SLEX/Skyway 区間）の双方における環境管理計画との連携・一体化を図ること。

代替案の検討

8. 技術面やコスト面のみならず社会環境面をも考慮に入れたインターチェンジ建設に関する代替案の検討をおこなうこと。

ステークホルダーミーティング

9. MNTC の事業権を損なわないようにステークホルダーミーティングの策定を行うようであるが、以下の諸点には十分な配慮を払うこと。
 - －本事業の実施によって直接的・間接的に影響を受けるバランガイからの数が多いことが予想されるため、全てのバランガイを対象とするのか、サンプルとしてのバランガイからの参加とするのか戦術を明確にさせること。
 - －バランガイからの参加のみならず、ムニシパリティ、市からの参加も求めること。
 - －行政、住民のみならず輸送、移動を仕事として受け持つステークホルダー（タクシー、ジプニー、バス、トラック、LRT、MRT、国鉄など）、連結道路ができることで車の流れが変わることからマイナスの影響を受けることが予想されるグループ（売り子、店など）からも意見を収集すること。
 - －連結高速道路敷設に関わる主なステークホルダーを多角的に検討し、ステークホルダー名をリス

ト化すること。

―ステークホルダーミーティングの計画実施、そのフォローについては、Metro Pacific Tollways Corporation (MPTC：本事業の主管事業体)が JICA 側の考える環境社会配慮の諸点を十分に理解できる機会を持ち、MPTC が JICA 環境社会配慮ガイドラインで掲げてある遵守項目をできる限り含めていけるように支援または協議を続けること。

汚染対策

- 1 0. 本事業による追加的の交通量をも加味した地球温暖化への影響に関する評価を明らかにすること。
- 1 1. 大気汚染、騒音振動、景観、地下水、廃棄物などの汚染対策項目に関する評価内容ならびにその根拠を明らかにすること。
- 1 2. 環境管理計画と環境緩和対策の内容は、主に工事中の環境緩和策が検討されているが、道路の供用段階での環境緩和対策についても丁寧に検討すること。特に、騒音や大気汚染、景観、温暖化等への緩和策として、道路側面や中央帯部分での道路緑化計画（街路樹、公園等の植栽等）、遮音壁の設置を検討すること。
- 1 3. 建設資材、建設廃材については住民生活に影響を及ぼさないよう適切な現場管理システムを策定し提案すること。
- 1 4. 地下水に関し、工事（特にボーリングや（橋脚の）くい打ち（パイリング）等）に伴い、地下水脈が影響を受ける可能性がある。本事業の周辺地域の上水道の整備状況を調査し、いまだに井戸などの地下水に依存する住民の存在が明らかになれば、スコーピング評価表の評価を再検討すること。また、対象地域については「パシグ川流域であることから軟弱地盤があるところも存在する」との記述があるが、高速道路建設に伴う橋梁などの構造物の加重により、地盤沈下（圧密沈下）の可能性がある場合には、スコーピング評価表の評価を再検討すること。
- 1 5. 社会・環境マトリックスの「建設後」の「プロジェクト活動行為」として「車両走行」を加えて、影響を同定すること。

自然環境

- 1 6. パシグ川を横切るルートで河川に構造物を打ち立てる場合、河川の生態系調査を行い、構造物による影響を明らかにすること。

社会環境

- 1 7. 北ルソン高速道路（NLEX フェーズ II 区間）の建設における住民移転の実績を調査すること。特に、JICA 環境社会配慮ガイドラインに照らして、補償対象と補償基準が妥当なものであったかを検

証し、非正規の住民も補償対象に含まれていたかも確認すること。

18. 「今般、この未通区間でフィリピン国鉄（PNR）が以前から所有する複線の鉄道軌道用地に不法に居住していた居住者が補償を受け移転し・・・」とあるが、この移転・補償の実績、例えば、PNRの軌道の区間、移転家屋数、補償額、移転先などを、本事業の住民移転・補償の参考とするためにも、今回の調査においてできる限り詳細に調査すること。
19. 非自発的住民移転に関して、「400-1000 棟の住宅がルート付近に存在し影響を受ける」とあるが、PNR 用地内とインターチェンジ・ランプ用地に区分して、影響を受ける住宅数・居住者数、一時的居住者数・ベンダー（零細商人）などの数を明示すること。また、用地調査・家屋調査は「現地再委託」とあるが、これらの現地再委託される調査について、今回の調査において十分なフォロー・モニタリングを行うこと。さらに、「使用後も高架下のスペースに非合法的占有者が現れる可能性が残る」とあることから、他の類似事例の調査を行い、その対策をたてておくこと。
20. 住民移転、土地取得において、住民移転を実施する機関の役割、組織図等を確認するだけでは不十分である。住民移転計画の策定、公開、説明会、実際の移転実施過程、フォローアップといった過程において住民が不利にならないような計画を策定すべきである。それが可能になるように MNTC が行う調査をフォローすること。
21. インターチェンジ建設に伴って、周辺の土地利用（や地域資源）、また既存の社会基盤とサービスに与える影響の可能性や、高架高速道路の建設によって地域が分断される可能性がある場合、社会制度、既存社会基盤とサービス、土地利用や地域資源についてスコーピング評価表の評価を再検討すること。

環境モニタリング計画

22. 環境モニタリング計画に関して、特に環境影響が懸念される大気や騒音振動の測定回数（例えば供用段階で2回/年など）について妥当性を検討すること。また、（交通騒音）苦情等が生じた場合のモニタリングや対応措置についても、言及すること。

以 上