

フィリピン メガマニラ圏高速道路建設事業準備調査：アキノ国際空港高速道路（NAIAX）Phase II
（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 5 月 16 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：松行委員、石田委員、原嶋委員、日比委員、松下委員、村山委員、満田委員（事前質問・助言案の提出と WG 開催後のメール審議にて審議に参加）
- ・議題：フィリピン国 メガマニラ圏高速道路建設事業準備調査：アキノ国際空港高速道路（NAIAX）Phase II 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) 助言委員会ワーキンググループ事前配布資料（スコーピング案）
 - 2) 事前質問・助言案に対する回答表
- ・回覧資料：
 - 1) オブジェ写真
- ・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 13 回委員会）

- ・日時：2011 年 6 月 6 日（月）14：30～17：30
- ・場所：JICA 本部（229 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

本事業の上位計画における位置づけについて

本事業の上位計画には「中期開発計画」（2004 年～2016 年）および「中期公共事業投資計画案」（2011 年～2016 年）が該当すると思われるが、本事業の上位計画における位置づけを確認すること。

事業対象地の概況について

1. p.18 表 7.2-1 の DENR 基準は 24 時間平均を示しているが、文章では 1 時間基準値を示しているため、整合性を持たせること。

代替案の検討について

1. p.43 表 10.3-1 で、代替案の比較の際に、Parkn' Fly の営業補償や住民移転のコストも含めて評価すること。
2. p.48 の事業を実施しない場合の影響として、負の影響のみではなく、事業を実施しない場合の正負のすべての影響を記すこと。
3. p.37～47 の代替案検討において、(1)(4)においては、環境面での項目が比較検討されているが、(2)(3)(5)ではされていない。後者においても、環境項目での検討を行うこと。また、(1)では、大気質、騒音に加えて振動と植栽も項目中に含まれているが、(4)では、大気質と騒音のみとなっているため、同じ項目で比較検討すること。
4. p.45 (4)の環境面での比較検討としては、「走行距離が長くなる」「交通は直接高速道路に流入可」との評価が記入されているが、これらは環境面での項目検討結果となっていない。走行距離が長くなること、交通の直接高速道路流入が可能なことによる環境面での検討内容(大気、騒音、振動、植栽)を持って比較すること。
5. 代替案の検討には、地震、排水に関する記述を追加すること。

フィリピン国の環境手続き及び追加調査の必要性について

1. 本調査の NAIAX については、2000 年に EIS が作成され、2002 年に ECC が発給されている。この ECC は現在も有効 (DENR-EMB) とコメントがあるとのことであるが (p.54)、かなり時間の経過があり、事情変更が考えられることから、JICA ガイドラインに基づき必要な追加的調査を行うこと。

ステークホルダー協議について

1. p.91 に示されているスケジュールのうち、ガイドラインが求めているステークホルダー協議の段階と、計画されている協議の時期との関係を明確にすること。
2. ステークホルダー協議には、 balan-gay kapitan ならびに議会の参加に限定せず、広く住民および CBO の参加を確保し、彼らのコメント意見を咀嚼検討し計画に反映させること。
3. p.52 表 11-3 影響を受ける balan-gay の住民の優先雇用については、以下の3点につき、「参考」するだけでなく) 配慮すること。学歴の点に関しては、当該影響住民の教育に関するバックグラウンド(学歴)も勘案しながら、必要であれば、できるだけ多くの住民が「優先雇用」を受けられるよう、措置を講じるようにすること。
 - (1)学歴(当該住民の学歴が高校以下である等、学歴が要件を満たしていない場合でも、例えば、既定のトレーニングを終えた場合には、雇用する等の措置を行うこと)
 - (2)要件となる提出書類の不備(費用がかかり、準備できない等の場合、提出書類の取得補助等を行うこと。)
 - (3)地元有力者との関係(同事業でも balan-gay kapitan を通じて申請とあるとおり、当該有力者から遠い関係にある場合、雇用を得にくい等がある場合、請負企業へ直接申請するプロセスの導入等を行うこと。)

スコーピング案について

1. 2000 年作成(2002 年承認)の EIA 報告書におけるスコーピングと今回のスコーピングとの相違点を明らかにすること。

2. p.49 2000 年に、事業で影響を受ける住民の参画でスコーピングを策定し、EIS が作成されたとあるが、11 年の月日を経て、社会経済情勢が大きく変化し、影響を受ける住民の顔ぶれも変化があったものと考えられる。ステークホルダー協議の目的(C)スコーピング結果と EIS の確認と同意に関しては、11 年間における変化を調査し、必要があれば変更を行うこと。
3. p.31-32 ECC の付帯条件について、今回のスコーピングではどのように対応するのか明示すること。とりわけ地震リスク、液状化現象解析、地震解析、洪水解析は今後どのように取り扱われるか明らかにすること。
4. 大気・騒音の観測時期が 10 年以上前であるため、最新のデータを収集すること。その際、1 日だけではなく、季節変動を考慮できるよう対象日を設定すること。
5. p.55 地下水への影響について、「橋脚部は、点的な配置であるため(中略)影響を及ぼす可能性は極めて少ない」とあるが、評価の根拠を明確にすること。
6. p.59 今後実施する調査項目に、自然保護区、沿岸域を対象とする項目がない。スコーピング案では自然保護区を C 評価(不明)としている以上、沿岸環境も含め、自然保護区への影響の把握に努めること。沿岸環境については、調査を実施しない場合には、その根拠を明記すること。
7. ステークホルダー協議では、住民より「健康・公衆衛生」又は「健康問題」が関心事として挙げられたが、p.54-57 表 12-1 スコーピング表では「工事中」の衛生、災害・リスク・感染症しか問題視していない。ステークホルダー協議での住民意見をもとに、「供用後 (D 判定)」についての評価を見直すこと。
8. p.57 表 12-1 工事中の渋滞対策について、具体的に検討すること。
9. p.55 表 12-1 スコーピング表中の貧困層の記載について、フィリピン国政府の貧困層の定義を含めて記述し、具体的かつ丁寧に評価を行うこと。
10. p.55 表 12-1 貧困層への影響として、供用後を B+としているが、一般道からの通過交通が排除されることにより貧困層へプラスの影響があるか疑問があるため、再度検討すること。
11. p.57 表 12-1 事業実施により NAIA 関連道路の交通混雑の軽減が期待されているが、供用後の新たな交通需要の発生と、関連道路の短期的渋滞緩和後のリバウンド効果により、長期的に交通渋滞の拡大や、それに伴う社会的諸問題の発生も想定される。本事業における短期的な影響のみならず、長期的な影響に対しても配慮を行い、新たな交通問題の発生とそれによる大気汚染物質等の動向に関し、注意深いモニタリングを実施し、適切な交通需要管理を働きかけること。
12. p.57 「重大な影響が想定される項目」において、Paranaque 市における非自発的住民移転の可能性がある約 40 人への対応についても言及すること。

住民移転について

1. p.69 「Relocation implementation policy of this project」の 12 において、formal legal rights to land を持たない住民（特に、customary law 又は other acceptable proof of ownership によっても権利が認められない住民）についての eligibility for compensation を明示すること。このことは、outline of resettlement action plan の「g. eligibility」(p.88) においても明示すること。
2. p.69 で記述されている Professional squatters とそれ以外の非正規居住者との区別の方法について、より明確にすること。
3. 住民移転の取り扱い窓口の適切性を検討し、かつ、移転対象住民が不利益をこうむらないような移転プロセスのモニタリングを行うこと。

4. p.53: 住民移転に関する対応方針として、「JICA は世銀の基準にのっとり、公正な移転を行うことになっている」とあるが、事業者は、DPWH であるので、第一義的に移転の責任主体も DPWH である。JICA は、どのように「公正な移転」を担保するのか、ステークホルダーに説明するとともに、その担保方法を DPWH と協議・合意すること。
5. 事業地はマニラ中心部であり、雇用・収入の機会は、当地で暮らす都市貧困層にとっても比較的良好と言える（技術や学歴がない場合でも、物売・ベンダー等を生計手段の足しにはできる）。したがって、今後決定される移転先で、それと同等の収入・雇用機会を享受できるかは注視しなくてはならない。フィリピンの都市部における移転では、得てして、マニラ郊外に移転させられるケースが多く、都市中心部から離れてしまうことによる雇用の喪失・収入機会の低減の問題がよく聞かれる。したがって、RAP 作成時には、そうした事例の教訓を活かすこと。
6. 法律等の既定の金額で生計手段の回復を確保できるかどうか、および必要な追加策等について、RAP 作成過程で住民協議や社会経済調査結果等を通じて検討すること。（同法が作られた 2000 年からすでに 10 年以上が経過しており、その間の生活費の高騰も考慮すること。また、最低賃金をベースに議論すべきではなく、当該住民の生活のベースライン・データを基に議論すること。したがって、社会経済調査の結果は重要である。）

注) 上記のページ番号はすべて、配付資料 1) 助言委員会ワーキンググループ事前配布資料（スコーピング案）中のページ番号を示す。

以上