

ＪＩＣＡ環境社会配慮助言委員会 第13回全体会合

2011年6月6日（月）14:30～17:30

ＪＩＣＡ本部 2階 229会議室

議事次第

1. 開会

2. 案件概要説明（ワーキンググループ会合対象案件）・WG スケジュール確認

2-1. 案件概要説明（ワーキンググループ会合対象案件）

- (1) カンボジア 国道5号線改修事業 スコーピング案
- (2) ベトナム ハノイ市ファッヴァン-カウゼー高速道路 PPP 事業（有償 PPP）スコーピング案

2-2. 上記案件および案件概要説明済みの WG スケジュール確認（別紙1参照）

- (1) エルサルバドル幹線道路整備事業（有償）スコーピング案
- (2) インドネシア ジャカルタ大都市圏港湾物流改善計画策定調査プロジェクト（開調）ドラフトファイナルレポート
- (3) ヨルダン ヨルダン渓谷道路開発計画調査 ドラフトファイナルレポート
- (4) インドネシア 西ジャワ州廃棄物副同中間処理施設・最終処分場 D F R

3. ワーキンググループ会合報告および助言文書確定

- (1) フィリピン メガマニラ圏高速道路建設事業；NAIAX（有償）スコーピング案
- (2) インドネシア 水力開発マスタープラン調査（開調）最終報告書案
- (3) ベトナム 環境配慮型ユーティリティ運営事業（有償 PPP）最終報告書案
- (4) インドネシア 西ジャワ州廃棄物複合中間処理施設・最終処分場(有償 PPP) スコーピング案

4. その他

5. 今後の会合スケジュール確認他

- ・次回全体会合（第14回）：7月1日（金）15:30 から（於：JICA 本部）
- ・12月までの全体会合および7～9月までの WG 担当割案（別紙2）

6. 閉会

以上

カンボジア国

国道5号線整備事業準備調査

有償資金協力 協力準備調査 スコーピング案

2011年6月6日
経済基盤開発部
運輸交通・情報通信第2課

事業の背景

- 道路輸送はカンボジア国（以下「カ」国）国内輸送の中心的役割を果たしており、人的輸送の約65%、貨物輸送の約70%（2006年）を占める。
- 国際物流の人的輸送、貨物輸送についても道路輸送が重要な役割を果たしており、国道5号線及び国道1号線によるタイ、ベトナムとの輸送量が大きい。
- 国道5号線のプレク・クダム橋（プノンペン近郊）からコンポンチュナン間及びバッタバン市からシソフォン間は1999年以降のADBによる緊急リハビリ事業でDBST（Double Bituminous Surface Treatment：二層式表面処理）による応急処置的な修復が行われた区間であり、幅員が狭く、道路の品質も低い。
- 「カ」国及びメコン地域の経済発展に伴う国内物流・国際物流の増加に対応するため、アジアハイウェイの道路規格へ整備していく必要がある。
- 「カ」国政府は「国家戦略開発計画2009-2013年」において、インフラのリハビリ・建設を4本柱の一つに掲げ、交通網の拡充とマルチモーダルトランスポートネットワーク（複数の交通手段を有機的に結合させた交通網）の形成を重点分野と位置づけている。
- 本事業は「カ」国運輸セクターのインフラ開発の優先案件であり、我が国、JICAの援助重点分野とも合致しており、「カ」国の経済発展のためには基幹道路の改善を通じた物流の円滑化は不可欠であることから本事業を実施する必要性・妥当性は高い。

事業の概要

(1) 事業の目的

- 本事業は、プノンペンとタイ国境を結ぶ国道5号線の改修及びバイパス建設により、輸送能力の増強及び輸送効率の改善を図り、もってカンボジア経済の発展及びASEAN地域経済の統合に寄与することを目的とする。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

- コンポンチュナン州、プルサット州、バンタイ・ミンチャイ州、バタンバン州

(3) 対象区間

- 調査対象区間: (プレク・クダム橋～シソフォン間: 約340km)
- 要請区間(プレク・クダム橋～スレイアマーム間: 139km、バタンバン～シソフォン間: 69km)
- バイパス建設検討区間(コンポンチュナン: 約6km、バタンバン: 約10km)

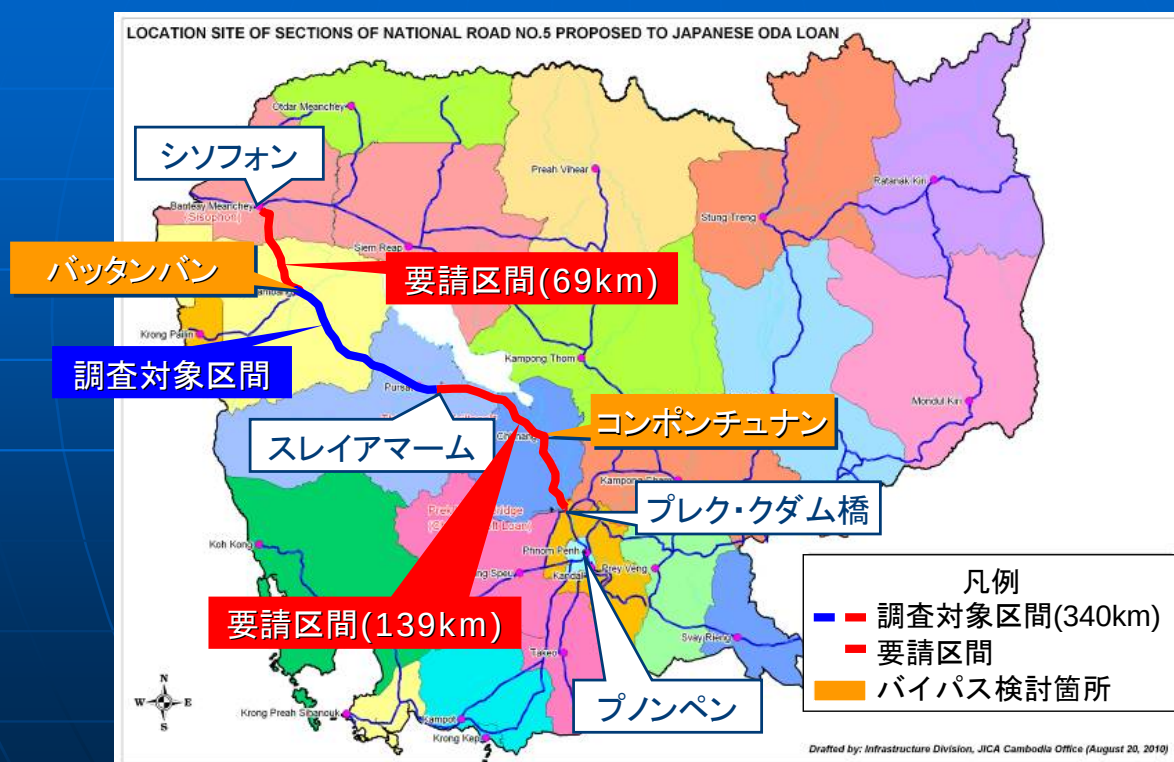
(4) 調査概要

- 交通状況調査、交通需要予測、航空・地形測量、地質調査、道路・橋梁概略設計、事業費積算、財務分析、環境社会配慮調査等

(5) カテゴリ分類: A

- 「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月公布)に掲げる道路セクター及び影響を及ぼしやすい特性(大規模非自発的住民移転)に該当するため。

調査対象区間位置図



北部区間の現況



市街地の交通混雑状況



南部区間の現況



スケジュール案／助言依頼内容

工程(案)

	2010年 2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2011年 1月	2月
現地調査		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
国内解析	■				■					■		■	■
環境社会配慮			スコーピング(案)作成			調査・EIA支援							
助言委員会						▼				▼			
						スコーピング案				ドラフトファイナルレポート			

助言依頼内容

助言対象： スコーピング案

WG開催時期： 7月8日

ベトナム社会主義共和国

ファッヴァン～カウゼー高速道路事業 PPP活用F/S調査

～ 有償資金協力 協力準備調査 スコーピング案～

2011年6月 民間連携室

本調査の背景

- ベトナム国では、2008年12月に「高速道路開発計画(マスタープラン)」が、首相承認されており、39区間・約5,873kmの整備計画が定められ、2020年までに2,235kmを整備することを目標として掲げている。また体制面でも、高速道路の開発及び投資を担う「ベトナム高速道路公団」(Vietnam Expressway Corporation。以下「VEC」という。)を2004年に設立し、商業ベースの交通システムの導入に向けた体制確立に取り組んでいる。
- このような状況のもと、ベトナム北部ハノイから南部カントーまでを繋ぐ南北高速道路の詳細計画が2010年1月21日に首相承認された。本提案事業のファッヴァン～カウゼー区間は、この南北高速道路計画の起点部分に位置しており、現在供用中の一般道路である国道1号線バイパス(2002年開通、4車線、通行料無料)(以下、PVC道路)を活用して、高速道路化しさらに6車線へ拡幅する事業である。
- 2010年4月に、ベトナム運輸省(MOT)はVECにPVC道路の高速道路事業実施権を付与しており、同国政府内における本事業の優先度は高い。しかしながらVECは既に複数の高速道路事業を実施しており、本事業への投資余力が限定的であるため、事業の具体化が遅れている状況にある。この問題解決の方策として、VECを含むベトナム政府に過大な資金的な負担を増加させることなく民間の資金を活用して効率的に高速道路を整備する方法であるPPPインフラ事業スキームが必要であると考えられる。

調査対象地域図



調査概要

目的： 本調査は、本邦企業からの提案に基づき、ODA資金でのプロジェクト実施を想定して、PPPインフラ事業の基本事業計画を策定し、当該案件の妥当性・有効性・効率性等の確認を行うことを目的として実施される。

調査概要： 社会条件調査、環境・自然条件調査、設計条件の検討、事業実施体制の検討、環境影響評価、事業全体の経済・財務分析等。

カテゴリ分類：A（国際協力機構環境社会配慮ガイドライン）

カテゴリ分類の根拠： ガイドラインに掲げる道路・橋梁セクター及び影響を及ぼしやすい特性（大規模非自発的住民移転）に該当するため。

対象予定地の状況

事業規模

- ・総延長 28Km
- ・既存道路4車線から6車線への拡幅



PVCG道路起点部



本線混雑状況



住民移転対象地区



住民移転対象地区



付近沿道状況

調査工程と助言依頼内容

調査工程

月	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
内容													
現地調査 (全体)													
現地調査(環境 社会配慮)													
Stake Holder Meeting													
助言委員会													

助言依頼内容

助言対象： スコーピング案

ワーキンググループ会合： 2011年6月27日(月)

2011年6月6日

国際協力機構 経済基盤開発部

バングラデシュ国ダッカ都市交通網整備事業準備調査(フェーズ2)における
鉄道路線の線形変更に関する報告

標題の件について、下記の通り経緯と今後の方針を報告する。

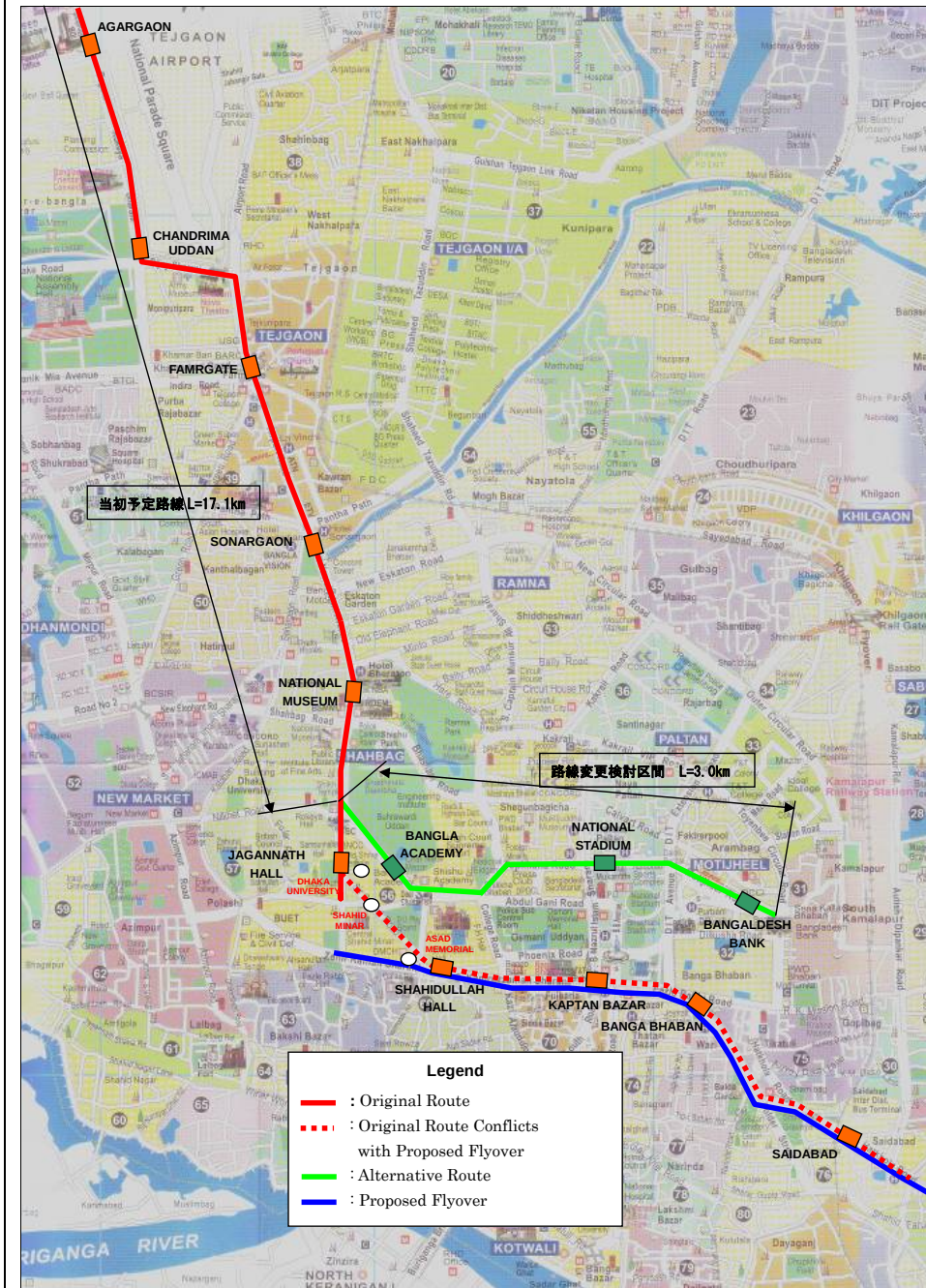
記

1. バングラデシュ国(以下「バ」国)ダッカ都市交通網整備事業準備調査(フェーズ2)においては、最終報告書案を環境社会配慮助言委員会に諮り、助言を確定(2010年12月27日にワーキンググループ開催、2011年1月7日に、全体会合において助言確定)した。
2. その後、本事業とは別の高架道路建設計画の線形が競合することが判明し、「バ」国内にて調整が図られた結果、都市鉄道の計画路線変更(3km)が決定された。
3. 線形変更の概要は添付資料1の通りであり、現在、実現可能性調査(F/S)期間を延長して変更部分の検討を行っている。総路線長は短縮され、非自発的住民移転を含む環境社会への影響は大きく変わらないか、減少すると想定される。
4. 以上より、最終報告書案に対して改めて助言を求めることはせず、今後円借款供与の検討を進める際の環境レビュー段階で改めて助言委員会に助言を求める。

以上

添付資料1 対象都市鉄道路線の線形変更について

添付資料-1 対象都市鉄道路線の線形変更について



WG における助言確定を行うためのメール配布先及び送付手順について(案)

1. 経緯

WG 終了後、当該 WG 主査及び担当委員による助言確定作業をメールにより行っている、しかしながら、そのメールの配布先が、助言委員会全員に配布される場合がある等、案件によって異なっている。事務作業効率化の観点から、右に関するメール配布先・送付手順についてルールを作る必要があると思料される。

2. 改善案

助言確定のためのメール配布先及び送付手順を以下のとおりとする。

(1)メール配布先

- ①助言委員…当該 WG 主査及び担当委員(当日欠席した場合も含む。)
- ②業務主管部…担当課長、担当職員等適宜
- ③助言委員会事務局(審査部)…河野課長、青木(全体総括)、加来(一部地域総括)、案件担当職員、上出、小林

(2)メール送付手順

- 1) 事務局案件担当職員が、助言案(初稿)を上記メール配布先に送付する。
(WG 主査が助言案(初稿)を作成する場合には、その案を事務局にメールで送付頂き、事務局案件担当職員が改めて上記メール配布先に右助言案(初稿)を送付する。)
- 2) WG 主査及び担当委員は、内容をレビューの上、改定案を上記メールに全員に返信の形式で送付する。
- 3) 助言案検討の中で、助言内容に事実関係の誤り等がある場合には、助言委員会事務局から、メールを上記メールに全員に返信の形式で連絡する。

以上