

JICA 環境社会配慮助言委員会 第 54 回全体会合
2014 年 12 月 1 日 (月) 14:30 ~ 17:30
JICA 本部 1 階 113 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対象案件)

- (1) フィリピン国南北通勤線事業(協力準備調査(有償))スコーピング案(12 月 19 日(金))
- (2) インド国ベンガルール環状道路建設事業(有償資金協力)環境レビュー(1 月 19 日(月))

3. 上記案件および WG スケジュール確認 (別紙 1 参照)

4. ワーキンググループ会合報告および助言文書確定

- (1) カメルーン国バチェンガ-レナ間道路整備事業 (有償資金協力) 環境レビュー (11 月 10 日 (月))

5. モニタリング段階の報告

- (1) ベトナム国南北高速道路建設事業 (ベンルック ~ ロンティン間) (1)

6. ガイドライン運用面の見直し

- (1) ガイドライン運用面の見直し WG 報告 (第 4 回)

7. その他

8. 今後の会合スケジュール確認他

- ・次回全体会合 (第 55 回) : 1 月 9 日 (金) 14:30 から (於 : JICA 本部)

9. 閉会

以上



フィリピン国 南北通勤線事業（フェーズII-A）補足準備調査 【有償資金協力 協力準備調査】 全体会合



2014年 12月1日

独立行政法人 国際協力機構
東南アジア・大洋州部
東南アジア第五課

独立行政法人 国際協力機構

1. 先行調査の概要と本調査の必要性
2. 事業の背景
3. 事業の概要
4. 調査全体計画
5. 本プロジェクト対象地域の現況
6. 調査の概要
7. 環境社会配慮
8. 調査工程

1 . 先行調査の概要と本調査の必要性

- 2013年度において、本調査の対象区間と一部重複する区間についての調査である「クラーク空港高速鉄道（通勤線区間）整備事業準備調査」（以下、先行調査）を実施している。
- 先行調査は、当時のフィリピン国政府としてクラーク空港高速鉄道（通勤線区間）整備事業に係る長期的な事業対象区間であったマロロス（Malolos）～フードターミナルインク（FTI）区間について実施していたもの。
- 先行調査の対象区間について、以下の通り助言委員会に附議している

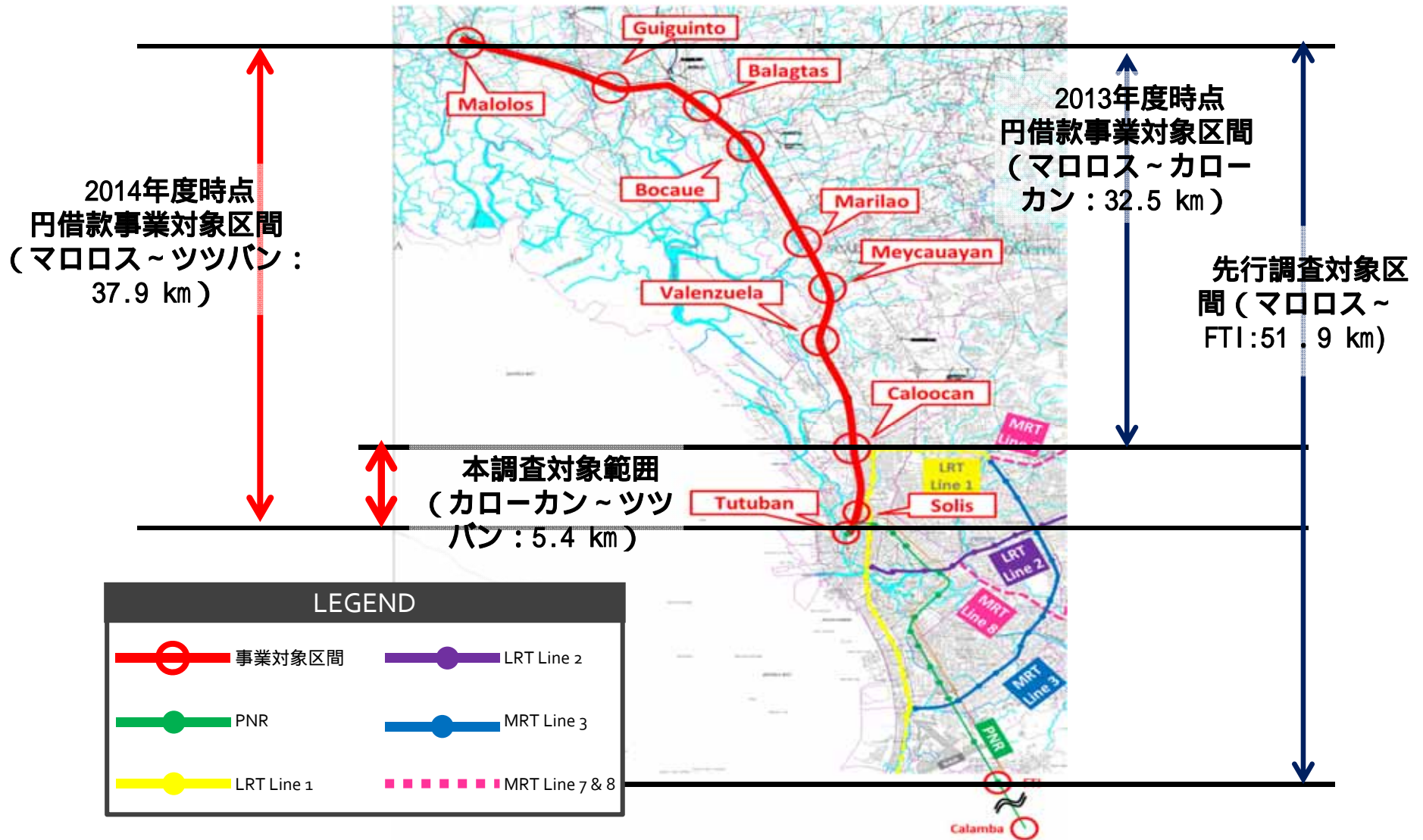
2013年9月6日	全体会合において案件概要説明
9月27日	スコーピング案に係るワーキンググループ開催
10月7日	全体会合においてスコーピング案に係る助言内容の確定
12月2日	全体会合において環境レビュー方針に係る説明の実施

- なお、当時フィリピン国政府は、先行調査の対象区間のうち、マロロス（Malolos）～カローカン（Caloocan）を当面の事業対象区間とする方針としており、円借款対象として要請する事業区間についても、当該区間を対象とすることを検討していた。そのため、先行調査でも当該区間を重点調査対象としていた。

1 . 先行調査の概要と本調査の必要性

- しかしながら、2014年4月においてフィリピン国政府より、クラーク空港高速鉄道（通勤線区間）整備事業の事業対象区間をマロロス（Malolos）～ツツバン（Tutuban）区間の37.9kmとする方針が政府内で決定された旨、及び円借款対象事業区間についても当該区間を対象として要請を行うことを検討している旨が伝えられた。
- フィリピン国政府からは、上記の新しい事業区間に係る方針は、需要の最大化及び既存の鉄道路線とのネットワーク効果の最大化の観点を考慮の上で、最も高い事業効果が期待できる区間であるとの考え方に基づき決定されたものであるとの説明を受けている。
- フィリピン国政府の方針決定に基づき、新たな事業対象区間（マロロス～ツツバン）のうち、先行調査では重点調査対象外、かつ一部は調査対象外であったカローカン（Caloocan）～ツツバン（Tutuban）区間について、マロロス～カローカンと同レベルの調査（本調査）を実施のうえで、先行調査結果も含めて、「南北通勤線事業」として、マロロス～カローカン～ツツバンの事業対象区間全体に係る調査を取り纏める必要性が生じた。
- 事業対象区間の追加に伴い、自然・社会環境への影響内容についても追加で調査することが必要と想定される。そのため、今般、フィリピン政府の方針に基づく新たな事業対象区間について、改めて環境社会配慮助言委員会に附議の上で、助言を求めるもの。

1 . 先行調査の概要と本調査の必要性



2 . 事業の背景

- フィリピン国マニラ首都圏の人口は、1990年の795万人から2010年には約1.5倍の1,190万人に急増しており、1平方kmあたりの人口密度が1万9137人に達する等、同国内における最大の経済活動拠点となっている。
- これまで環状・放射状道路、高速道路及び軽量軌道交通（LRT）といった首都圏内の運輸交通網は徐々に整備されてきているが、交通渋滞の深刻化は円滑な貨物物流や人々の移動のボトルネックとなり、渋滞による経済損失が年間24.5億ドルに達すると試算されている。
- 上記課題を鑑み、フィリピン政府は現在のLRT及びMRT3路線に加えて、マニラ首都圏内における軌道系を中心とする公共交通網の整備や居住エリアが拡大している首都圏近郊から首都圏への公共交通アクセスを整備する計画を策定した。
- 加えて、日本政府の国別援助方針において「大首都圏を中心としたインフラ整備」が重点課題であると分析していることから、本事業への支援の必要性・妥当性は高い。

3 . 事業の概要

- 目的

本事業は、マニラ首都圏北方のマロロスからマニラ首都圏中心部のツツバンまでの鉄道事業の整備を行うことにより、マニラ首都圏周辺の軌道系交通のネットワークとしての機能強化に寄与することで、深刻な交通混雑の緩和を図り、もって大気汚染や気候変動の緩和策に寄与するもの。

- プロジェクト全体計画 / 対象地域名

フィリピン国：マロロス (Malolos) ~ ツツバン (Tutuban) 間 37.9kmの範囲内

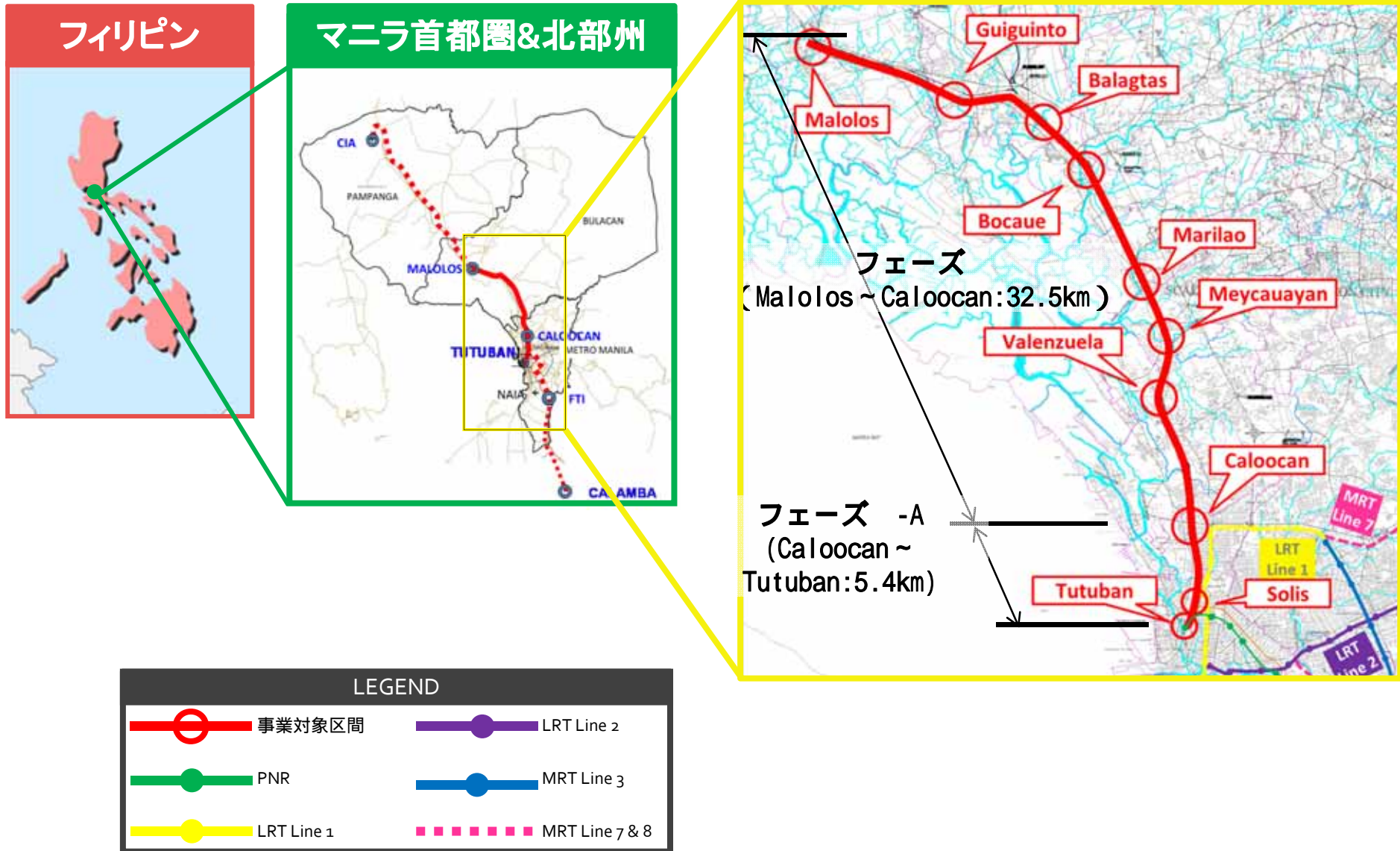
- 事業概要

- 土木工事（高架、地上及び地下。車両基地建設を含む。）
- 鉄道システム整備工事（電機及び信号通信設備）
- 車両調達
- コンサルティングサービス

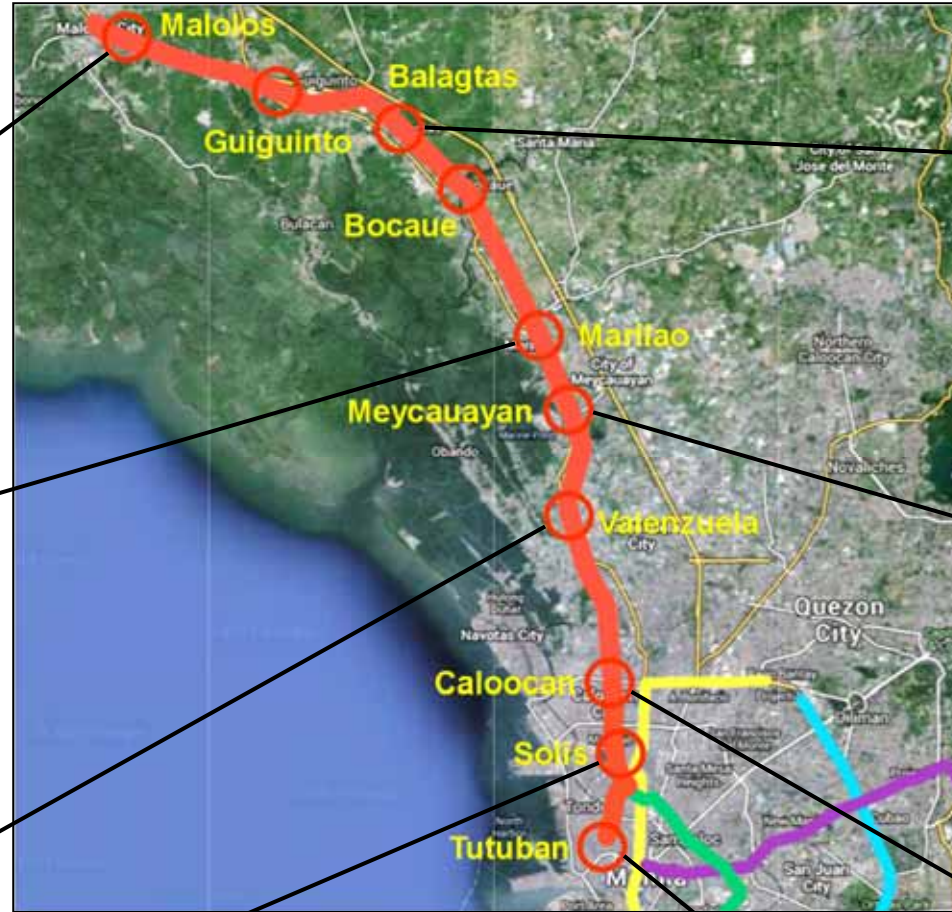
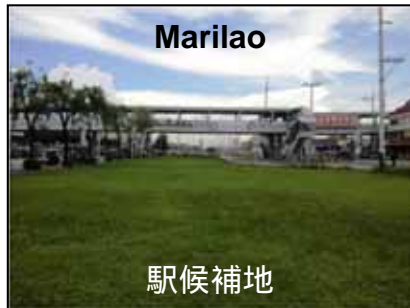
- 事業実施機関

運輸通信省 (DOTC: Department of Transportation and Communications)
(予定)

4 . 調査全体計画



5 . 本事業対象地域の現況



6 . 調査の概要

- 調査目的

「南北通勤線事業」について、概略設計・事業費積算等を実施し、都市鉄道の必要性、妥当性を検証するとともに、我が国国有償資金協力事業として実施するための審査に必要な調査を行うことを目的として実施する。

- 調査内容（抜粋）

- 交通需要予測
- 路線計画の比較検討
- 土木施設及び鉄道システム設計
- 環境社会配慮調査
- 自然条件調査（地形測量、地質調査等）
- 概略事業費の算出
- 事業実施スケジュールの策定

7 . 環境社会配慮

(1) 助言を求める事項

- 第1回：環境社会配慮調査のスコーピング案
 第一回WG開催時期 2014年12月19日（金）
- 第2回：協力準備調査報告書ドラフト（2015年3月予定）

(2) カテゴリ分類： A

- 根拠：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」（2010年4月公布）に掲げる鉄道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。

(3) 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月公布）

7 . 環境社会配慮

(4) 環境配慮について

- フィリピン国環境関係法令では、高架、橋梁の長さ10km以上、または地上部では長さ幅に関係なく鉄道事業は、EIS (Environmental Impact Statement) を作成し、環境天然資源省環境管理局から環境適合証明書 (ECC: Environmental Compliance Certificate) を取得する必要がある。
- マロロス～バレンズエラ区間については、2000年にECCを取得済みで現在も有効と判断されている。ただし、ECC取得時から時間が経っていることもあり、本調査においてJICA環境社会配慮ガイドラインを遵守した補足的な環境影響評価書を任意に取り纏める。
- バレンズエラ～カローカン区間については、2007年にECCを取得済みであり現在も有効と判断されている。
- カローカン～ツツバン区間については、バレンズエラ～カローカン区間について取得済みのECCの対象範囲をツツバンまでと延長する方針で、環境天然資源省環境管理局と協議中である。そのため、ECCの改定に必要な環境パフォーマンス報告書及び管理計画 (EPRMP: Environmental Performance Report and Management Plan) の作成について、本調査でDOTCを支援する。 EPRMPの内容はEISと同等

7 . 環境社会配慮

(5) 社会配慮について

- マロロス～カローカン区間は、先行調査において、住民移転計画（RAP）案の作成支援を行った。軌道用地、駅、車両基地等で追加用地取得に伴う被影響世帯等は584件あり、そのうち移転が必要な被影響世帯は281戸（非正規住民153世帯を含む）である。
- カローカン～ツツバン区間については、本調査にて、DOTCに対してRAP案の作成支援等を行う。被影響世帯は一千戸程度と想定している（実際に移転が必要となる戸数については今後の調査で把握）。最終的には両区間の調査内容を基に、マロロス～ツツバン区間のRAPとして取り纏める。
- マロロス～カローカン区間では、ノースレール事業にて、軌道用地内の非正規居住者の移転地への移転を行っている。そのため先行調査にて、Due Diligence Report案及びCorrective Action Plan案を作成している。
- カローカン～ツツバン区間については、PNRによるツツバン以南の南路線事業にて、本事業のために軌道用地内の非正規居住者の移転があったか確認を行う。移転があった場合には、必要に応じ、マロロス～カローカン区間の内容と合わせてDue Diligence Report案及びCorrective Action Plan案を作成する。

7 . 環境社会配慮

環境社会配慮関連の許認可と関連文書

区間		マロロス ～バレンズエラ	バレンズエラ ～カローカン	カローカン ～ツツバン
環境配慮				
環境許認可	現在の状態	ECCを取得済（2000年）	ECCを取得済（2007年）	未取得
	本調査後の状態	同上 （ただし、別途、補足的な環境影響評価書を任意で作成）	バレンズエラ～ツツバンまでの更新ECC （EPRMPを作成して取得済みECC（バレンズエラ～カローカン）を更新（予定））	
本調査で作成される文書		補足的な環境影響評価書	EPRMP	
社会配慮				
RAP		マロロス～ツツバンのRAP		
DDR/CAP		マロロス～ツツバンのDDR/CAP		

最終的に、補足的な環境影響評価書とEPRMPを統合し、一つの環境影響評価書とすることも今後検討

8 . 調査工程

	2014			2015					
	10	11	12	1	2	3	4	5	
現地調査 (全体)	[黒塗り]								
			▲ ITR			▲ DF/R		▲ F/R	
現地調査 (環境社会配慮)	[黒塗り]		[黒塗り]						
		スコーピング案作成		EIAアップデート支援、RAP作成支援、 DDR案(CAP案)作成					
ステークホルダー 協議 *1		▲	第一回ステークホルダー 協議(2014年11月下旬)		▲	第二回ステークホルダー 協議(2015年2月上旬)			
環境社会配慮 助言委員会		▲	助言委員会全体会合 (2014年12月1日)		▲	助言委員会SC WG (2014年12月19日)		▲	
						助言委員会DF/R WG (2015年3月下旬)(予定)			

*1) この他、移転地に関する住民協議会、社会的弱者を対象としたフォーカスグループディスカッションを2015年2月開催予定

(参考) 本事業実施における留意点

- **他事業との調整**

- **コネクター道路事業**

南北通勤線事業はフィリピン国有鉄道（PNR）の既存ROWを最大限利用する計画であるが、一部区間で公共事業道路省（Department of Public Works: DPWH）が計画する高速道路事業と並走する予定であることから、フィリピン政府内において、上記区間における両事業間での調整が行われている。フィリピン政府内の調整の結果に応じて、用地取得・住民移転の規模が変動する可能性がある。

- **ツツバン駅前再開発事業**

南北通勤線事業のターミナル駅であるツツバン駅周辺では、再開発事業が計画されている。再開発事業では、既存商業施設等が撤去され、新たな商業施設が建設される。南北通勤線事業の工事着工前に当該計画に基づく駅周辺施設が完成する予定である。

インド共和国

ベンガルール周辺環状道路建設事業

2014年12月1日

南アジア部

南アジア第一課

1. 事業の背景と必要性 (1 / 2)

■インドは近年急速な人口増加と都市化が進む一方で、公共交通インフラ整備が十分進んでいないことから、大都市圏では交通渋滞が深刻な問題となっている。

■特にインド国内人口第4位のベンガルールでは、交通渋滞に伴う大気汚染・汚染等の自動車公害が大きな問題になると共に、交通渋滞に伴う深刻な経済損失が経済開発への大きな障害となっている。

(参考)

ベンガルールの人口： 2001年 570万人 2011年 867万人

ベンガルールの登録自動車台数： 2002年 17万台 2012年 42万台

1. 事業の背景と必要性 (2 / 2)

- 先述の課題に対応すべく、インドの第12次5か年計画(2012年4月～2017年3月)において、道路等の包括的なインフラ整備が経済成長にとって重要として、道路セクターの開発に重点を置いている。
- 我が国の対インド国別援助計画(2006年5月)において、「経済インフラ整備を通じた持続的経済成長の支援」のため、交通ネットワーク整備への支援を行うこととしている。同様にJICAの支援方針とも合致している。
- また、日印両国が推進するCBIC(チェンナイ・ベンガルール産業回廊)のマスタープランにおいて、優先案件に位置付けられ、迅速な事業形成化が求められている。

2. 事業概要

■ 事業概要

本事業は、インド南部カルナタカ州ベンガルール都市圏において、周辺環状道路(約65.5km)を建設することにより、急増する道路交通需要への対応を図り、もって地域経済の発展に寄与するもの。

■ 事業実施機関

ベンガルール開発庁 (Bengaluru Development Authority, BDA)

■ 事業内容

既存環状道路(NICE Road)へ接続する、周辺環状道路の本線4車線とサービス道路3車線の整備を行うと共に、それに付随する鉄道高架、橋梁、料金所等の整備も行う。また、都市部の交通渋滞緩和のため、市内ITS整備と共に環状道路ITS整備を行う。

■ 実施スケジュール

2019年1月の施設供用開始を目指す。

プロジェクト位置図



インド全国地図

ベンガルール周辺環状道路建設事業地図



3. 環境レビュー方針の概要 (1 / 2)

項目	確認済み事項	要確認事項
適用ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> 「JICA環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月) 	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
カテゴリ分類、分類根拠	<ul style="list-style-type: none"> カテゴリA 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
環境許認可	<ul style="list-style-type: none"> EIAはカルナタカ州環境影響評価局から2014年11月に承認済み。 	<ul style="list-style-type: none"> EIA許認可の承認付帯条件等について確認する。
汚染対策	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の大気質、水質、廃棄物、騒音・振動については低公害機材の利用、廃棄場所の規制、防音壁の設置により、影響の程度を最小限とする見込み。 供用後の騒音は防音壁の設置や低騒音舗装等の緩和策により許容可能な範囲に低減される予定。 	<ul style="list-style-type: none"> 緩和策の詳細(予算、実施体制を含む)等について確認する。

3. 環境レビュー方針の概要 (2 / 2)

項目	確認済み事項	要確認事項
自然環境面	<ul style="list-style-type: none"> 事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当せず、自然環境への望ましくない影響は最小限であると想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境への望ましくない影響がないことを改めて確認する。
社会環境面	<ul style="list-style-type: none"> 用地取得規模: 805ha 被影響世帯数: 約6,000世帯 (約15,000人) RAPは実施機関が作成中 住民協議では事業実施に対する特段の反対意見は出ていない。 	<ul style="list-style-type: none"> RAPの補償・支援内容が現行法およびJICAガイドラインに照らし合わせて適切か確認する。 2014年1月に公布された国家レベルの土地取得に係る新法への対応方法を確認する。
その他・モニタリング	<ul style="list-style-type: none"> 大気質、騒音・振動等について実施機関によりモニタリングが実施される見込み。 	<ul style="list-style-type: none"> モニタリング項目・頻度・方法・実施体制の詳細について確認する

4. 審査スケジュール

年度	2014		2015				
月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
審査				▲ 審査			▲ L/A
助言委員会	▲ 全体会合 (案件概要説明)		▲ WG (助言案検討)	▲ 全体会合 (助言確定)			
環境社会配慮文書(EIA)		▲ EIA公開	←----- 120日以上公開 ----->				



モニタリング段階における 環境社会配慮助言委員会

2014年12月1日

JICA審査部環境社会配慮監理課

実施中のカテゴリA案件リスト

前回の全体会合(2014年6月)以降、本リストに追加されたカテゴリA案件はNo. 18～22

実施中のカテゴリA案件リスト

No.	国名	案件名	スキーム	合意文書締結日	進捗	モニタリング結果の対象期間
1	ベトナム	南北高速道路建設事業(ベンルック-ロンティン間)()	円借款	2011/11/2	調達手続き中(施工)	1
2	エジプト	カイロ地下鉄四号線第一期整備事業	円借款	2012/3/19	詳細設計実施中	-
3	インド	デリー高速輸送システム建設事業フェーズ3()	円借款	2012/3/29	事業実施中(施工)	JFY2013 3Q 2、注2
4	フィリピン	パッシング-マリキナ川河川改修事業()	円借款	2012/3/30	事業実施中(施工)	- 注1
5	フィリピン	中部ルソン接続高速道路建設事業	円借款	2012/3/30	詳細設計実施中	- 注1

実施中のカテゴリA案件リスト

No.	国名	案件名	スキーム	合意文書締結日	進捗	モニタリング結果の対象期間
6	バヌアツ	ポートビラ港ラペタシ国際多目的埠頭整備事業	円借款	2012/6/13	調達手続き中(施工)	-
7	バングラデシュ	ダッカ都市交通整備事業()	円借款	2013/2/20	詳細設計実施中	- 注1
8	バングラデシュ	カチプール、メグナ、グムティ第2橋建設及び既存橋改修事業	円借款	2013/3/10	調達手続き中(施工)	- 注1
9	フィリピン	新ボホール空港建設及び持続可能型環境保全事業	円借款	2013/3/27	調達手続き中(施工)	- 注2
10	カンボジア	国道5号線改修事業(バタンバン - シソポン間)	円借款	2013/5/16	詳細設計実施中	- 注2

実施中のカテゴリA案件リスト

No.	国名	案件名	スキーム	合意文書締結日	進捗	モニタリング結果の対象期間
11	ウズベキスタン	ナボイ火力発電所近代化事業	円借款	2013/8/22	調達手続き中(施工)	- 注1
12	インド	ムンバイメトロ3号線建設事業	円借款	2013/9/17	調達手続き中(施工)	-
13	モザンビーク	マンディンバ - リシंगा間道路改善事業	円借款	2013/11/29	調達手続き中(施工)	-
14	ベトナム	ハノイ市環状3号線整備事業(マイジック - タンロン南間)	円借款	2013/12/24	調達手続き中(コンサルタント)	-
15	スリランカ	ケラニ河新橋建設事業	円借款	2014/3/28	調達手続き中(コンサルタント)	- 注1

実施中のカテゴリA案件リスト

No.	国名	案件名	スキーム	合意文書締結日	進捗	モニタリング結果の対象期間
16	インド	デリー高速輸送システム建設事業フェーズ3()	円借款	2014/3/31	事業実施中(施工)	JFY2013 3Q 2、No.3 参照
17	ミャンマー	ティラワ経済特別区(Class A区域)開発事業	海外投融資	2014/4/23	事業実施中(施工)	-
18	バングラデシュ	マタバリ超々臨界圧石炭火力発電事業(1)	円借款	2014/6/16	調達手続き中(コンサルタント)	- 注1
19	カンボジア	国道5号線改修事業(プレックダム - スレアマアム間(I))	円借款	2014/7/10	調達手続き中(コンサルタント)	- 注2
20	チュニジア	ラデス・コンバインド・サイクル発電施設建設事業	円借款	2014/7/17	調達手続き中(施工)	-

実施中のカテゴリA案件リスト

No.	国名	案件名	スキーム	合意文書締結日	進捗	モニタリング結果の対象期間
21	コスタリカ	グアナカステ地熱開発セクターローン(ラス・パイラスII)	円借款	2014/8/18	調達手続き中(コンサルタント)	-
22	エルサルバドル	サンミゲル市バイパス建設事業	円借款	2014/8/20	調達手続き中(コンサルタント)	- 注2

1 JFY2014 2Qのモニタリング結果を、後日、JICAウェブサイトにて公開見込み

2 実施機関よりJFY2014 2Qのモニタリング結果を受領済。後日、JICAウェブサイトにて公開見込み

注1: EIA、RAPに係るモニタリング結果のJICA公開について相手国政府等の合意が得られず

注2: RAPに係るモニタリング結果のJICA公開について相手国政府等の合意が得られず

JICAウェブサイト情報公開ページアドレス:

http://www.jica.go.jp/english/our_work/social_environmental/id/index.html

ベトナム国

南北高速道路 (ベンルック-ロンティン間) 建設事業

2014年12月1日

国際協力機構

東南アジア・大洋州部 東南アジア第三課

目次

1. 事業の背景
2. 事業概要
3. 環境社会配慮面の情報
4. モニタリング結果

1. 事業の背景

課題

- **高速道路整備の遅れによる問題**
非効率な物流による、更なる経済発展の妨げ
都市部における交通渋滞や交通事故、排気ガス問題

本事業の意義

- **ベトナム南部地区の円滑な物流の確保**
本区間の建設によって、ホーチミン市以南の諸都市からの物資をホーチミン市内を經由せずにカイメップ・チャーバイ港に輸出することが可能となり、ベトナム南部地区との円滑な物流が確保されることになる。
- **ホーチミン市内の交通渋滞の解消**
ホーチミン市環状3号線の一区間として本区間が機能することにより、ホーチミン市内の交通渋滞の解消にも寄与することが期待されている。
- **メコン地域の接続性の強化**
本事業により建設される道路は、ホーチミンからカンボジア国プノンペンへと伸びる、メコン地域の南部回廊へと接続する道路であり、本事業によってメコン地域の接続性の強化が期待される。

2. 事業概要

■ 事業概要

ホーチミン市近郊のベンルック - ロンティン間高速道路 (58km) をADBとの協調融資にて建設するもの。

■ 事業実施機関:

ベトナム高速道路公社 (VEC)

■ 借入金額:

第一期として140.93億円を供与済 (2011年9月L/A調印)

■ 実施スケジュール:

2019年2月供用目標。

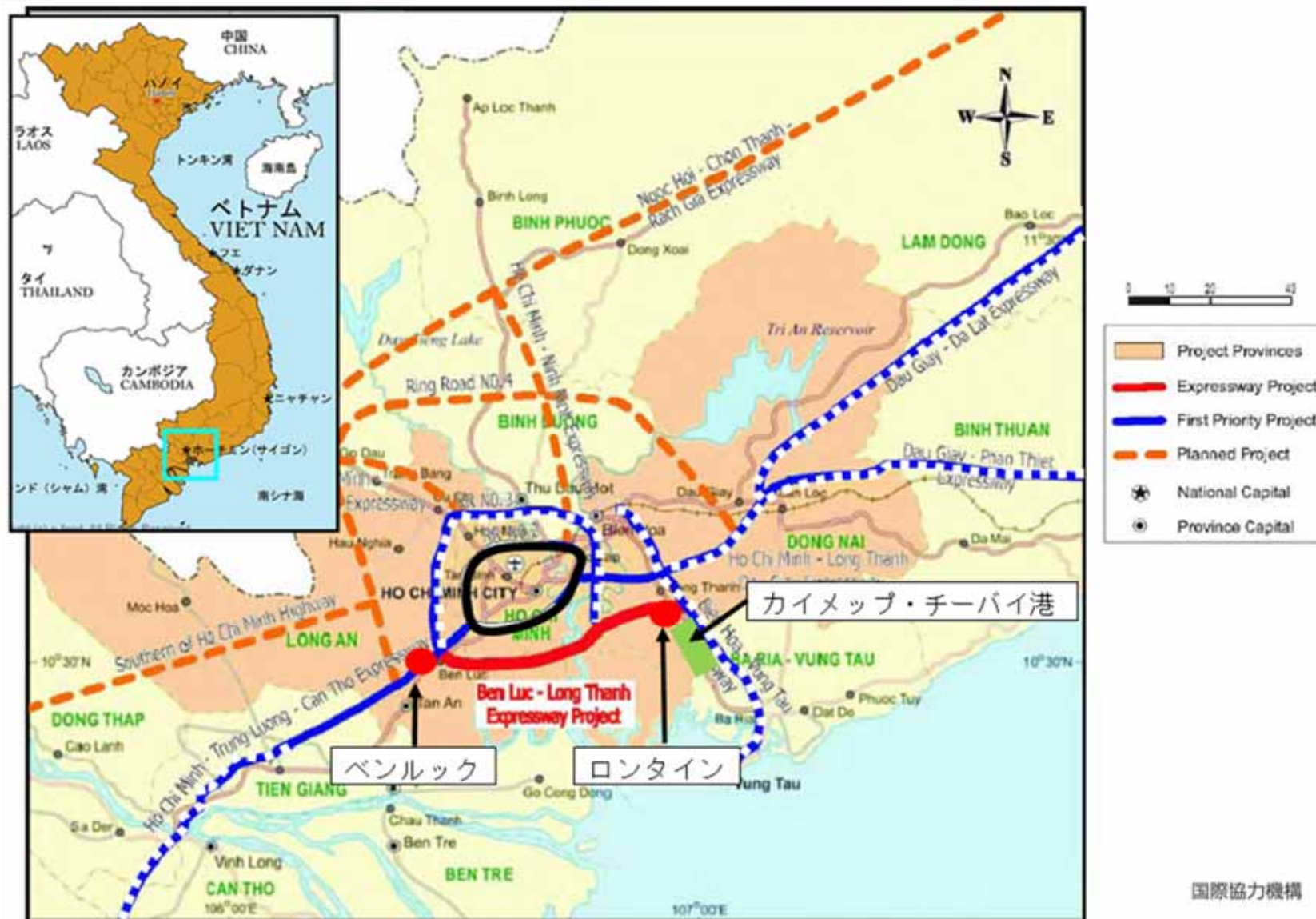
■ 借入金対象:

高速道路規格の橋梁及び道路の建設 (片側2車線、全長約57.8km (うち円借入金対象区間10.7km)、長大橋2橋含む))

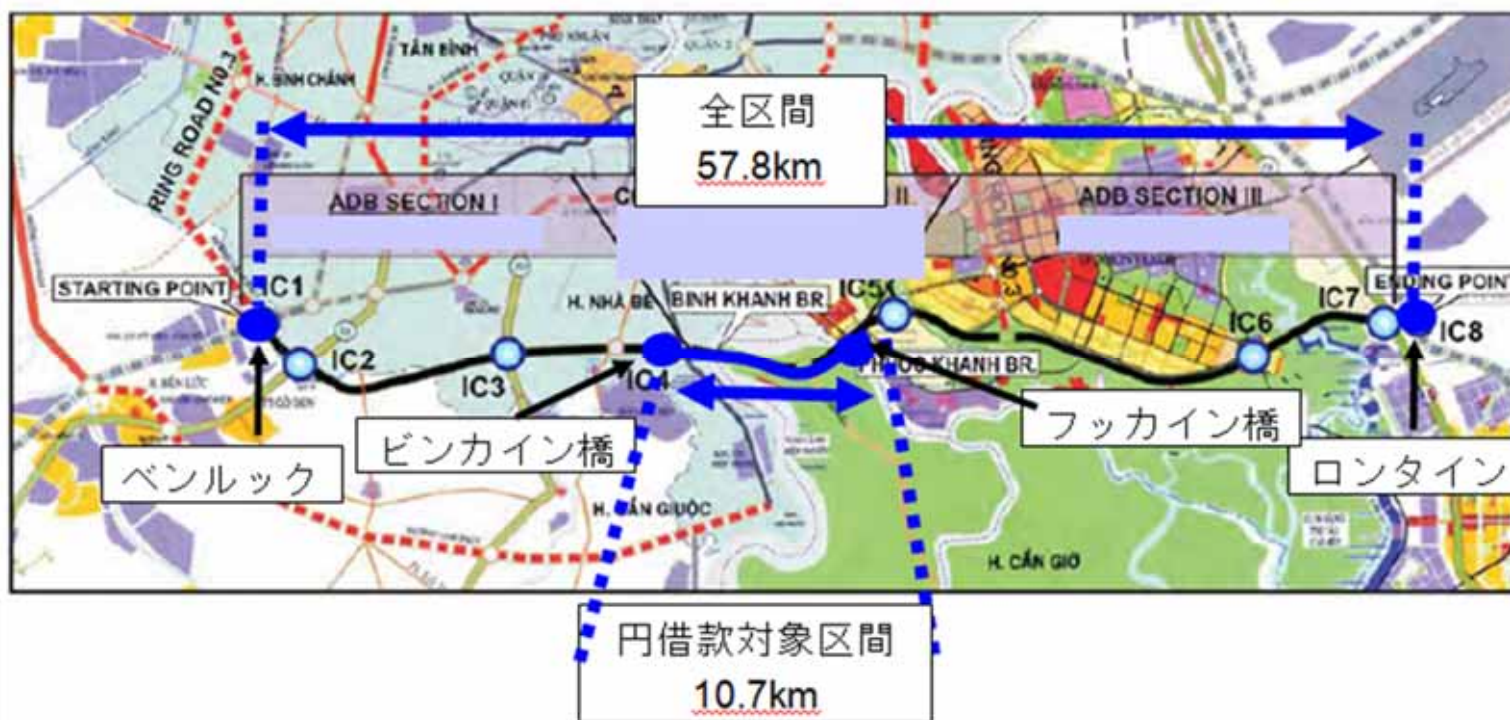
全区間に係るITS機材の設置

コンサルティング・サービス (施工監理等)

2. 事業概要



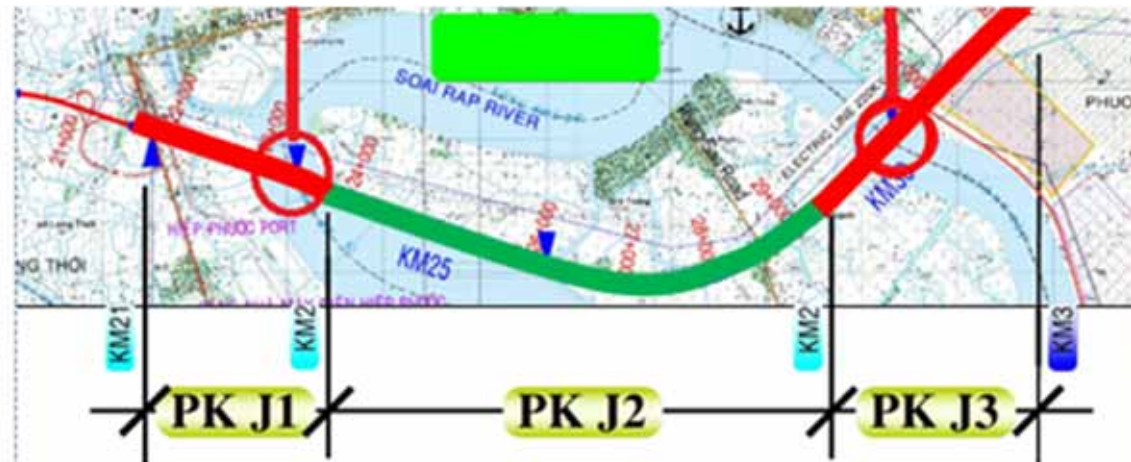
2. 事業概要



2. 事業概要

■ 事業進捗状況

No.	パッケージ	内容	現況
	PKG J1	長大橋 (全長:749.5m、4車線、斜張橋) 高架橋 (長さ: 1,994 m、4車線)	入札 手続き中
	PKG J2	高架橋 (長さ: 4,750 m、4車線)	契約済
	PKG J3	長大橋 (全長:599 m、4車線、斜張橋) 高架橋 (長さ: 2,382 m、4車線) 盛り土 (長さ:205 m)	入札 手続き中
	PKG J4	ITS機器の設置 (全区間) 高速道路付属構造物	基本 設計中



3. 環境社会配慮面の情報

■環境カテゴリ分類：A

■カテゴリ分類の根拠

本事業は「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に該当するため。

■主な環境社会配慮の事項

施工前：住民移転・用地取得

施工中：騒音・振動、大気質、水質等

供用後：騒音・振動、大気質、騒音等

4. モニタリング結果

■ 2014年度第2四半期

■ 環境

- 工事は開始されておらず、モニタリングは未実施

■ 用地取得・住民移転: モニタリング結果は配布資料の通り

- 用地取得・住民移転進捗状況
- 移転地整備状況

**Ben Luc-Long Thanh Expressway Project
[Resettlement and Land Acquisition] Monitoring Form**

As of Oct, 2014

Progress of Resettlement and Land Acquisition

No.	Province	Contract Package	District	Communes	From	To	Original Extent of Impact				Progress of Compensation Payment			Progress of Compensation Payment		Progress of Resettlement		Progress of Land Acquisition	Remarks
				Name			Total Number of PAHs (HH)	Total Number of PAHs to be Resettled (HH)	Total Area to be Acquired (ha)	Total Amount of Monetary Compensation to be Paid (Mil VND)	Number of PAHs Which Already Received 100% of Monetary Compensation (HH)	Total Amount of Monetary Compensation Already Paid (VND)	Percentage of Monetary Compensation Already Paid (%)	Number of PAHs Which Already Resettled (HH)	Percentage of PAHs Which Already Resettled (%)	Already Acquired (ha)	Percentage of Area Already Acquired (%)	progress of handing over from PC to VEC (%)	
1		J1			Km21+744	Km23+769.0	82	7	10.96	181,729.92	82	181,729.92	100%	7	100%	8.73	80%	79%	
2		J2			Km23+769.0	Km29+531.5	168	14	22.12	98,191.28	168	98,191.28	100%	14	100%	21.62	98%	99%	
3		J3			Km29+531.5	Km32+450	78	20	16.23	54,987.81	78	54,987.81	100%	20	100%	15.86	98%	95%	
Grand Total							328	41	49	334,909	328	334,909	-	41	-	46	-		

Monitoring Form for Resettlement Site

No.	Name of Resettlement Site	Approximate Progress of Infrastructure Development		Approximate Progress of Facility Development		Remarks
1	Resettlement site 02h, Ba Sau bridge	Electricity	completed	Housing units for PAHs		self relocation, only 2 hhs relocated to resettlement site
		Water	completed	Name of Facility:		
		Other:		Name of Facility:		
2	Go Dau resettlement site	Electricity	completed	Housing units for PAHs		self relocation
		Water	completed	Name of Facility:		
		Other:		Name of Facility:		
3	Phuoc Khanh resettlement site	Electricity	completed	Housing units for PAHs		relocation to resettlement site
		Water	completed	Name of Facility:		
		Other:		Name of Facility:		

環境社会配慮ガイドライン 運用面の見直し
第4回ワーキンググループ結果（案）

2014年12月1日
国際協力機構審査部

1. 社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議

1. 1 「環境社会配慮ガイドラインに関するよくある問答集（FAQ）」

FAQ①

問. ステークホルダー協議の計画・実施する際にどのような人々を社会的な弱者として見なし、配慮を行うべきと JICA は考えているのですか？

回答.

環境ガイドライン別紙1では、「女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等社会的な弱者については、…適切な配慮がなされていなければならない。」と記載されています。一方、ガイドラインで明記されている人々以外にも、若者、移転対象者、女性世帯主、土地を持たない人、用地取得に関連して当該国法上補償対象とならない人も対象になりうると考えております。さらに、国や地域によっては、人種・肌の色・性別・言語・宗教・政治的もしくはその他の意見・特性・生まれ等のステータスや、ジェンダー・年齢・民族性・文化・識字・病気・（身体的もしくは精神的）障害・経済的な不利な状況・特有な自然資源への依存といった要素により社会的弱者になりうるとも考えております。

国や案件の背景により社会的弱者は異なりますので、上記に記載された要素に限定することなくステークホルダーの把握を行い、社会的弱者の参加が確保され、意見が積極的に出され、かつ彼らの意見が公平に取り扱われるよう配慮したステークホルダー協議が行われるべきと考えます。

FAQ②

問. ステークホルダー協議を計画・実施する際の留意点（社会的弱者への配慮も含む）は何ですか？

回答.

環境ガイドライン上では、別紙1では「女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等社会的な弱者については、一般に様々な環境影響や社会的影響を受けやすい一方で、社会における意思決定プロセスへのアクセスが弱いことに留意し、適切な配慮がなされていなければならない。」との記載があります。

JICA としては他ドナーや国際機関等が作成しているステークホルダー協議の計画・実施に関するハンドブック等を参考とし、適切な配慮が行われているか確認を行います。

また、カテゴリA及びB案件では、環境社会配慮と用地取得・非自発的住民移転に関するステークホルダー協議が行われた場合、報告書に少なくとも以下の項目が記載されるべきと考えます。

- ステークホルダー協議の計画（ターゲットとした集団、開催回数、及びそれらの設定根拠等）、実施日時、場所、方法（住民集会、個別インタビュー、社会的弱者に対する配慮手法等）、参加者（人数、所属、性別等）、協議内容、参加者からのコメント、実施機関による返答、寄せられたコメントの計画や事業への反映結果、協議の議事録、更なる協議が実施される予定ならばその計画

FAQ③

問. プロジェクトにより影響を受ける現地の住民の意見を反映できるようにするため、JICA の環境ガイドラインにおいてはどのような内容を盛り込んでいるのですか？

回答.

JICA としては、各プロジェクトで環境社会配慮を行うにあたって、女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等の社会的な弱者を含めプロジェクトの影響を受ける可能性のある人々の意見が適切に反映される必要があると考えています。環境ガイドラインは、別紙1（社会的合意）で、「地域住民等のステークホルダーとの十分な協議を経て、その結果がプロジェクト内容に反映されていることが必要である」「女性、子ども、老人、貧困層、少数民族等社会的な弱者については、……社会における意思決定プロセスへのアクセスが弱いことに留意し、適切な配慮がなされていなければならない」旨明記しています。

また、JICA が環境社会配慮確認を行うにあたって、幅広く情報収集を行うことが重要であると考えており、環境ガイドライン2. 1. 6. においては、「プロジェクトの環境社会配慮に関する情報が現地ステークホルダーに対して公開・提供されるよう、相手国等に対して積極的に働きかける」旨明記しています。

1. 2 第4回ワーキンググループにおける主要な提言

ワーキンググループ参加の各委員より、以下のような提言がなされました。

- 社会的弱者へ配慮したステークホルダー協議を実施するにあたってのより具体的な方法を将来的な検討課題としてはどうか。（具体的には下記の様なご提案を頂きました。）
 - ✓ ステークホルダー協議で討議できなかった部分や参加出来なかった人を取り込むための仕組みを検討する。
 - ✓ ステークホルダーの人数が多い場合、意味ある参加を確保するため一回当たりの参加者数の目安を設定する。
 - ✓ 利害が異なるステークホルダーを一堂に集めて協議を行うことは、率直な意見を抑え込むことにもつながるので留意するべき。

2. 環境社会配慮における気候変動の取扱い

2. 1 「環境社会配慮ガイドラインに関するよくある問答集 (FAQ)」

FAQ①

問. プロジェクトレベルの環境社会配慮で、気候変動に対する緩和効果をどのように評価するのですか。

回答. JICA としての緩和策プロジェクトと想定される事業については、気候変動対策支援ツール/緩和策 (JICA Climate FIT(Mitigation)) 等の方法論を参照し、プロジェクトからの GHG 排出量や GHG 排出削減量等を算定しています。算定にあたっては、必要に応じ国際機関や日本国内、実施国等で作成された方法論を参照します。

ただし、GHG 排出量や GHG 削減量の算定目的は JICA が支援したプロジェクトの事業効果の把握であり、現時点では、それらの数値を基に環境影響の程度を評価することは想定していません。

FAQ②

問. 環境社会配慮のスコーピング時、気候変動に対する緩和効果は、どのようなベースラインシナリオと比べて評価するのですか。

回答. 原則として、事業が実施されずに現在の傾向が継続した場合の排出量をベースラインシナリオとして評価します。例えば、現在、当該国において、より新しい技術や施設への移転が進み、GHG 排出原単位 (単位生産量あたりの GHG 排出量) が低下している場合には、その傾向を考慮したベースラインシナリオを設定します。また、プロジェクトの特性に応じ別の考え方を活用することもあります。

FAQ③

問. 気候変動の影響により甚大化する台風・洪水等の影響を考慮して設計・運用の計画を行うべきではないでしょうか。

回答. JICA が適応策プロジェクトを形成する場合には、「JICA Climate-FIT」等を用いて適応策の確認を行います。この場合、技術面から (計画緒元の検討に当たり、例えば降雨確率年等) のリスクを検討の上、適応策に係る一定の検討がなされます。これまでも適応策に係る気候変動リスクは技術面、環境社会配慮面、財務経済面等から代替案が比較検討されていると認識しています。なお、技術面における適応策の検討は構造物に対する検討のみならず、非構造物に関する検討も含まれています。

FAQ④

問. 世銀や ADB では Climate Proofing (気候変動に対する耐久性確保) 等、イン

フラの気候変動への適応対応は検討されつつありますが、JICAではどのような取り組みがなされているのですか。

回答. 「Climate Proofing」の取り組みに一律的な定義はないものの、JICAは気候変動対策支援ツール/適応策（JICA Climate-FIT (Adaptation)）等を参照し、取り組んでいます。

2. 2 第4回ワーキンググループにおける主要な提言

ワーキンググループ参加の各委員より、以下のような提言がなされました。

- 気候変動に関し、環境社会配慮の観点を超えている部分もあるが、以下を将来的な検討課題として欲しい。
 - ✓ 出来るだけ早い時期に JICA 全体のカーボンマネジメント戦略を明確にするべき。
 - ✓ 温室効果ガス（GHG）排出量削減効果が想定されるプロジェクトのみならず、削減効果が想定されないプロジェクトについても、可能な範囲で GHG 排出量を算出し、JICA 全体としての GHG 排出量を把握するべき。
 - ✓ 気候変動影響については削減効果の評価ではなく、排出量の測定評価であるべき。
- スコーピングでの環境項目は「地球温暖化」より「気候変動（GHG 排出）」の方が適切。
- JICA 全体の GHG 排出量を把握するという観点から、原則、工事中の GHG 排出量についても評価し、供用時と比較して GHG 排出量が特に軽微な場合についてのみ例外的に考慮しなくても良い、という方針とするべき。
- サプライチェーンにおける GHG 排出量の評価についても、今後考慮に入れることが望ましい。
 - ✓ 例えば道路や鉄道セクターにおける巨大な開発事業において、それら構造物の原材料であるセメントの製造時等には多量の CO₂ が発生することが想定されることから、原材料の生産に伴う GHG 排出量の把握を行うと共に、セメント使用量の抑制に関する検討とその結果の記述を義務付けることを検討すべき。

以上