

添付資料 2. 質問票回答

(A) 公共輸送計画

分野	項目	回答結果
政府の体制	社会経済に関する一般的な指標	△
	海上輸送の政策	△
	政府の組織図	△
	海上輸送及び陸上輸送の担当部局及び予算	△
現在の海上輸送（公共）	輸送の種類	×
	運営主体（頻度、料金）	×
	運行内容	×
	利用状況	×
現在の海上輸送（民間）	所有者	△
	輸送の種類	△
	運営主体	△
	運行内容（頻度、料金）	△
	利用状況	△
現在の陸上輸送（公共・民間）	所有者	△
	輸送の種類	△
	運営主体	△
	運行内容（頻度、料金）	△
	利用状況	△
現在の港湾施設（3港）	全体平面図	×
	所有者	○
	運営主体	○
	利用状況	×
今後の海上輸送及び港湾施設の整備方針（ドラレ港整備等）		○
整備計画平面図（3港）		×
当該運行事業を実施する際の運航体制と採算性		×
海上輸送事業で競合が発生した場合の対応策		×
当該運行事業とコンセッション契約との整合性		○
本事業に関連する他ドナーの動向		○

摘要： ○：資料・情報入手 △：一部入手 ×：入手不可、該当資料・情報存在せず

(B) 船舶建造計画／船舶運営・維持管理計画

分野	項目	回答結果
一般及び経済	セクター別 GDP、地域別人口、就業者数、業種別平均賃金、平均労働時間等が判る経済・社会統計資料	×
開発計画、予算、組織	国家開発計画（最新版）	×
	運輸セクターの開発計画（最新版）	×
	国家行政組織図（各省庁レベル）	×
	設備運輸省 現在の組織図（各部局別人員数を含む）	△
	設備運輸省 変更後の組織図（各部局別人員数を含む）	×
	国家予算（過去3年間の歳入、歳出を含む）	×
	設備運輸省部局別予算（過去3年間の歳入、歳出を含む）	×
	フェリー運航のための設備運輸省内人員配置計画（業種・資格・経験年数記載）	×
運輸及び物流一般	過去3年間の運輸・物流統計資料（国内輸送）	×
	運輸関連法規・規則等（内航海運）に関する資料	×
	内航海運輸送業者名簿	×
	船用燃油に掛かる税金の種類と税率	○
船舶建造及び運航一般	船舶関連法規（船舶建造許可制度、船舶登録制度、船舶検査制度、船舶航行許可制度、船舶職員法を含む）、その他船舶関連法令・規則等に関連する資料	×
自然条件	ジブチ近郊の最近3年間の気象データ年間概略表（風向・風速、天候、雨量、気温等）	○
	ジブチ近郊の最近3年間の海象データ年間概略表（潮流、波浪、潮位等）	×
要請機材関連資料	現有フェリー稼働時の最近1年間のログブック（航海・機関とも）	×
	現有フェリー稼働時の貨物、旅客等の運賃タリフ	○
	現有フェリー稼働時最近3年間の各年の運航収支実績表（往復航・航路別収入と項目別支出を含む）	×
	現有フェリー稼働時最近3年間の各年の運送量実績表（航路・往復航・項目・月別輸送量）	×
	現有フェリー稼働時最近3年間の維持修繕費、燃料及びオイル購入量と購入費、その他資機材の購入費	×
	現有フェリー稼働時最近の乗組員の就労規則・労働条件（労働時間、年次休暇等）	×
	過去の事故例（年度、場所、損傷状態、被害額等含む）一覧表	×
	現有フェリーの稼働時最近5年間の関連施設（ターミナル、乗船設備、荷役設備、上架施設等）の保守修繕予算及び実	×

	績	
	現有フェリーの各部検査記録（最新のもの、船体構造（特に外板・甲板の板厚、凹損等）、機関部（主・補機関のデフレクション及び各部計測表、推進器及び軸系の各部計測等）等）	×
	現有フェリーの就航後新替した設備機器の品名・形式・費用・年次（新旧とも）	×
	現有フェリー稼働時最近の積算用各種資料 (ア) 燃料単価 (DF/Klit.) (イ) 潤滑油単価 (DF/Klit.) (ウ) 清水単価 (DF/ton) (エ) 運航要員数と人件費 {DF/(year・person)} (オ) 食料費 (DF/day・person) (カ) 維持管理要員数と人件費 {DF/(year・person)} (キ) 船舶保険料のタリフフェリーの減価償却方法	△
	維持管理部門技術チームの職能別人員配置及び資格経験など	×
海事局への質問		
運航計画	新造船が供与された場合の年間の稼働日数、乗組員数、乗組員の職務と資格又は経験年数、運賃、運賃の設定根拠、運航収支についての考え方	△
料金徴収システム	新造船が供与された場合の料金徴収システムについての考え方	△
遭難救助システム	新造船が供与された場合の遭難救助システムの構築について考え方	×
赤字補填予算システムと概略予算	運航収支が赤字になる場合、どのような形で赤字を補填するのか聴かせてください。又赤字補填予算が割り当てられる根拠についての説明	△

摘要： ○：資料・情報入手 △：一部入手 ×：入手不可、該当資料・情報存在せず

(C) 港湾施設計画／港湾施設運営・維持管理計画

分野	項目	回答結果
港湾施設運営・維持管理	ジブチ港の年次報告書 2005 (仏文と英文)	△ (会計報告のみ)
	ジブチ港のフェリー埠頭技術資料 (図面・計算書)	△ (施工図面のみ)
	タジュラ港の港湾施設技術資料 (図面・計算書等)	△ (平面図のみ)
	オボック港の港湾施設技術資料 (図面・計算書等)	△ (平面図のみ)
自然条件	ジブチ港の自然条件資料 (風・波・土質・天候)	△ (気象データのみ)
	タジュラ港の自然条件資料 (風・波・土質・天候)	△ (気象データのみ)
	オボック港の自然条件資料 (風・波・土質・天候)	△ (気象データのみ)
港湾施設計画	ジブチ国の港湾施設設計基準・規格等	× (国際規格を採用)
	ジブチ国の標準建設物価版等 (主要資材単価表)	× (プロジェクト別のみ)
	ジブチ国の標準建設機械リース料金表	× (プロジェクト別のみ)
	ジブチ国の公共工事労務単価表・最低賃金規定	×
	ジブチ港の組織表、部門別人員表、賃金表	×
	ジブチの建設コンサルタント・調査会社リスト	○ (電話帳に記載)
	ジブチの公共工事建設業者リスト	○ (電話帳に記載)

摘要： ○：資料・情報入手 △：一部入手 ×：入手不可、該当資料・情報存在せず

(D) 環境社会配慮

分野	項目	回答結果
最新のデータに基づく国および社会経済状況	国内総生産、国民所得、国家予算	△
	最新の国勢調査結果、各地域別人口動態、人口増加率	×
	産業構造、産業別生産額、貿易収支	×
	教育、保健衛生、乳幼児死亡率の現状と課題	×
	社会インフラ整備状況および課題	×
ジブチ国開発計画の存在及び内容の確認、要請計画の位置づけ	国家経済開発計画の内容	△
	地域開発計画の内容	△
	貧困削減計画の内容	△
	国内陸上・海上交通整備計画の内容	×
	ジブチ、オボック、タジュラ港湾整備計画の内容	×
環境および関連法規・組織の内容確認	環境法令および関連法規の内容	○
	環境関連組織体制（中央及び地方の部署毎の役割、機能、陣容、活動内容、予算、組織図）	△
	環境法関連組織の活動内容および実績（年次報告、白書等）	△
	環境保全計画、環境管理計画および実施状況	○
	各種環境基準の内容（水、大気、土壌、騒音、振動、異臭、特定有害物質、廃棄物等）	×
	自然環境保全地域（陸上および海域）、生物多様性・生態系保全の状況（レッドリスト）、生態学的に重要な生息地、急激な改変が進む地域、歴史的社会的文化的価値を有する地域または施設	○
	環境に関する国際条約加盟状況、環境教育の状況	○
	環境関連 NGO、国際機関、ローカル組織の活動状況、海外支援の内容と援助動向	△
EIA、IEE、環境影響評価に関する既存システム	環境影響評価法および実施システムの内容	○
	EIA 主管組織及び事業許認可の体制、環境ライセンス取得プロセスと所要期間	○
	EIA 手続き方法（EIA ガイドライン、マニュアル）、スケジュール、諸費用、過去の事例	×
	本計画の実施機関によるステークホルダーミーティング	×

	開催実績、事例	
	EIA 実施経験のある「ジ」国登録コンサルタントのリスト、連絡先、担当者名	×
公共事業のための用地取得方法に関する内容の確認	公共事業一般の用地取得の法律および実施プロセス	○
	港湾事業の用地取得、許認可のための法律および実施プロセス	○
その他の社会配慮システムの確認	事業実施による住民移転にかかる法律及び実施手続き	×
	漁業権および漁業補償にかかる法律および手続き	×
	情報開示システム、公示・広報手法およびその事例	△
収集を希望する資料・情報	国内交通網整備計画、港湾施設設備整備計画、整備方針	×
	国内地形図（1/100,000）、土地利用図、植生図、地質図	×
	調査対象地域航空写真、港湾施設配置図	△
	環境保全地域に関する資料、自然保護地域図、レッドリスト	○
	調査対象地域 3 カ所の過去 5 年間の気象データ（最低気温、最高気温、平均気温、雨量、風速、蒸散量、日射量、海水温、海流、潮位）	△
	港湾および周辺施設に関する過去 10 年間の災害被災履歴	×
	最新版国家社会経済プロフィール（人口統計を含む各種社会経済統計および指標	×
	国家社会経済開発計画、地方（District）開発計画、援助受け入れ実績	×
	国家社会経済開発計画、地方（District）開発計画、援助受け入れ実績	△
	環境関連法律規定集、環境政策ガイドライン、環境基準規制の内容	△
	中央および地方の環境行政及び関連組織の組織図、年次報告書、白書	△
	環境関連 NGO、国際組織、民間組織、環境コンサルタントに関するリスト	×
	EIA 及び関連法規規定集、EIA 実施マニュアル・ガイドライン、EIA 実施事例	×
	用地収用法規定集、土地収用マニュアル	×
	住民移転法規定集、住民移転マニュアル	△

摘要： ○：資料・情報入手 △：一部入手 ×：入手不可、該当資料・情報存在せず

添付資料 3. 収集資料リスト

No	資料の名称	形態	サイズ	ページ数	オリジナルまたはコピー	発行機関または入手先
1	発展の途上で (副題: 大統領の総括と展望)	冊子 仏語	B5	132	オリジナル	経済財政計画省
2	THE OTHER WAY OF LIBVING THE SPACE (ジブチ観光ガイド)	パンフレット 英文	A5	8	オリジナル	観光局
3	CODE DE SECURITE (ジブチ自治港港湾安作業全基準)	パンフレット 仏文	A6	64	オリジナル	DP WORLD
4	Etude de la Strategie Nationale du Secteur routier a Djibouti Rapport Final - Version provisoire Octobre 2004 financement:IDA (ジブチ国道路セクター国家戦略研究最終報告書)	報告書 仏文	A4	112 + α	オリジナル	BCEOM, 設備・運輸省
5	Document of The World Bank Report No.32575-DJI REPUBLIC OF DJIBOUTI TRANSPORT SECTOR REVIEW une 23,2005 (世銀報告書 ジブチ国運輸部門レビュー)	報告書 英文	A4	100	デジタルデータ PDF	World Bank
6	NAVIRES DU TRANSPORTS PASSAGERS(旅客運送船)	仏文	A4	1	プリントデータ	海事局
7	プレジャーボート、漁船、ダウ船の登録数	仏文	A4	1	プリントデータ	海事局
8	LES HEURES SUPP.POUR LE PERSONNEL NAVIGANT DES AFFAIRES MARITIKES	仏文	A4	1	プリントデータ	海事局
9	STRUCTURE DES PRIX APPLICABLE AU 11 Octobre 2006	仏文	A4	1	コピー	海事局
10	No 171200 (料金表)	仏文	A4	1	コピー	ジブチ自治港
11	VENT A 12H(MIDI) DJIBOUTI AERODROME(ジブチ空港における正午時点の風向き)	仏文/英文	A4	1	コピー	設備・運輸省
12	HUMIDITE CENTESIMALE MIN. ET MAX.(最小および最大湿度)	仏文/英文	A4	1	コピー	設備・運輸省
13	Organization Chart of the Technical Direction Port of Djibouti(ジブチ港技術部組織図)	英文	A4	1	コピー	ジブチ自治港
14	気象データ (温度と降雨量)	仏文	A4	3	プリントデータ	設備・運輸省
15	CODE DES AFFAIRES MARITIMES(海事法規)	仏文	A4	5	コピー	設備・運輸省
16	Etude du Quai de Peche/Fishery Wharf Djibouti 1991 (ジブチ漁港改修図面)	図面 仏文	A4	7	部分コピー	設備・運輸省
17	Mole Accostage de Escale 1967 Description des Travaux (ジブチ港フェリー接岸施設工事計画書)	報告書 仏文	A4	5	コピー	設備・運輸省
18	Port de Djibouti Mole Accostage Pour Bac Escale 1967(ジブチ港エスカール地区改修計画図面)	図面 仏文	A3	8	コピー	設備・運輸省
19	Port de Djibouti Point Accostage Pour Bac Plan Ensemble et Details 1969 (ジブチ港フェリー施設改修計画図面)	図面 仏文	A3	7	コピー	設備・運輸省
20	Port de Tadjourah Plan de Masse 2000 (タジュラ港港湾計画図面)	図面 仏文	A3	1	コピー	BRAGANTE 社 設備・運輸省
21	Tadjourh : Schema Directeur 1998	図面	A3	1	コピー	設備・運輸省

No	資料の名称	形態	サイズ	ページ数	オリジナルまたはコピー	発行機関または入手先
	Amenagement et Urbanisme (タジュラ港港湾改修図面)	仏文				
22	Port de Obock Plan de Masse 1998 (オボック港港湾計画図面)	図面 仏文	A3	2	コピー	設備・運輸省
23	Obock : Schema Directeur 1998 Amenagement et Urbanisme (オボック港港湾改修図面)	図面 仏文	A3	3	コピー	設備・運輸省
24	Donnees Meteorologiques 1936-1985 Precipitations、Temperature、Humidite (気象データ雨量、温度、湿度)	気象庁 データ	A4	5	コピー	設備・運輸省
25	Port Autonome International Djibouti Financial Statements Dec. 2005 (ジブチ自治港財務報告書)	報告書 英文	A4	14	コピー	Ernst and Young 会計事務所
26	LOI-CADRE SUR L'ENVIRONNEMENT EN REPUBLIQUE DE DJIBOUTI (ジブチ国環境基本法)	パンフレット 仏文	A5	16	オリジナル	環境局
27	PROCEDURE D'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL (環境影響評価手続き法)	パンフレット 仏文	A5	16	オリジナル	環境局
28	PRPFILE COTIER DE LA REPUBLIQUE DE DJIBOUTI JUIN 2005 (沿岸環境概要報告書)	報告書 仏文	A4	215	オリジナル	環境局
29	PLAM DE GESTION INTEGREE DE LA ZONE COTIERE DE DJIBOUTI JUIN 2005 (沿岸地域総合管理計画)	報告書 仏文	A4	85	オリジナル	環境局
30	COMMUNICATION NATIONALE INITIALE DE LA REPUBLIQUE DE DJIBOUTI A LA CONVENTION CADRE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DECEMBRE 2001 (ジブチ国の国連気象変動条約調印に 関する報告書)	報告書 仏文	A4	83	オリジナル	環境局
31	PLAN D'ACTION NATIONAL PORU L'ENVIRONNEMENT 2001-2010 (国家環境行動計画 2001-2010)	報告書 仏文	A4	128	オリジナル	環境局
32	STRATEDIE ET PROGRAMME D'ACTION NATIONAL POUR LA DIVERSITE BIOLOGIQUE 2000 (生物多様性国家戦略)	報告書 仏文	A4	159	オリジナル	環境局
33	MONOGRAHIE NATIONLE DE LA DEVERSITE BIOLOGIQUE 2000 (生物多様性国家研究論文)	報告書 仏文	A4	258	オリジナル	環境局
34	Rapport d'activité 2005/Bulletin de la Journée Mondiale de l'Environnement (世界環境デー資料 2005 年活動報告)	パンフレット 仏文	A4	16	デジタルデータ PDF プリント	環境局
35	Loi n°45/AN/04/5ème L portant création des Aires Protégées Terrestres et Marines. (陸域海域生物保全法)	書類 仏文	A4	2	デジタルデータ WORD プリント	環境局
36	Listes des espèces menacées en République e Djibouti (ジブチ国絶滅危惧種リスト)	書類 仏文	A4	1	デジタルデータ WORDプリント	環境局
37	Espèces menacées (絶滅危惧種)	論文抜 粋仏文	A4	2	デジタルデータ WORDプリント	環境局
38	Les différents conventions et protocoles ratifiés ou adhéres par notre pays (ジブチ国承認国際条約)	書類 仏文	A4	2	デジタルデータ WORDプリント	環境局
39	Cas d'application dans le passé de la procédure d'étude d'impact (環境影響評価申請事業)	書類 仏文	A4	1	デジタルデータ WORDプリント	環境局
40	SCHEMA DERECTION DE DJIBOUTI	報告書	A4	138	デジタルデータ	都市局

No	資料の名称	形態	サイズ	ページ数	オリジナルまたはコピー	発行機関または入手先
	ET IDENTIFICATION DE PROJETS PRIORITAIRES 1998 (ジブチ優先事業発掘計画報告書)	仏文			写真プリント	
41	PHARE DE RAS BIR No.15 (ビル岬の灯台 NGO 機関誌第 15 号)	リーフレット 仏文	A4	8	オリジナル	NGO オボック

添付資料 4.1.1 フェリー運航管理と操業に係る大統領令（和訳）

ジブチ共和国

統一—平等—平和

証印：

- 首相
- 設備・運輸大臣

領海内での乗客及び貨物輸送用のすべての
国有船舶の管理と操業を海事局に委ねる
政令第 2006-0202/PR/MET

政府の長である共和国大統領は
1992年9月15日の憲法に鑑み、
海事法典に関する1982年1月18日の法律第212/AN/82に鑑み、
ジブチ共和国内閣改造に関し、且つ内閣の権限を定める11月2日の政令第94-0146に鑑み、
海事局の権限を定める11月2日の政令第94-0146/PR/MPAMに鑑み、
設備・運輸大臣の提案に基づき

下記を布告する。

第1条：

共和国領域内の航路、一般的にはジブチ共和国の領水を境界とするタジュラ湾のすべての地点での乗客と貨物、車両及びあらゆる種類の貨物の輸送に当てられるすべての国有船舶の管理と操業を海事局に委ねる。船舶操業により生じる収益は専ら政府の収益とする。
フェリーポート及び港湾インフラの修理、管理及び保守は政府の全面的な責任のもとに同者の費用で行うものとする。

第2条：

各船舶の管理と操業のために、補助金の形で海事局に予算が割り当てられるものとする。

第3条：

上記操業のため下記の特別条件が海事局に認められるものとする。

- a)船舶が使用する燃料及び潤滑油は免税とする（租税一般法典の船舶管理規定）。
- b)海事局は操業船舶各々に関し、造船業者指定の人数の乗員を採用することが認められるものとする。
- c)政府は、諸国家機関が予定しているすべての海上輸送に関して優先的に国有船舶を利用するよう、すべての国家機関に必要な指示を出すものとする。

第4条：

海事局は管理下にある船舶の航行時刻、航路及び航行回数を自由に定め、同局の手段に応じて、政府が

同局に発注する可能性のある特注輸送業務を組織する。通常の航行業務の規則性に変更がもたされるような特別輸送の発注の場合、少なくとも 48 時間の予告期間が海事局に与えられるものとする。海事局は利用者に最大限の便宜を提供する操業方法を模索する。

第 1 章： 操業

第 5 条：

乗客及び船舶の安全を確保するため、乗組員は造船業者指定の人数とする。

海事局は、乗船券の販売、荷物の登録及び輸送する貨物と車両に関するあらゆる作業に必要な職員を顧客に提供する。

乗船券の販売は適切な場所で行うものとする。

安全上の理由により、海事局は各航行に関し、造船業者が指定する座席数の範囲内の枚数の乗船券しか発行してはならないものとする。

復路の切符は往路の日付から起算して 1 ヶ月以内に使用されなかった場合、取消しとなり、その金額は当然のこととして船舶操業者の収入となる。

第 6 条：

乗船料は他のあらゆる業務料金を含まないものとする。

乗客とその荷物の乗船及び下船は乗客の費用で行われるものとする。天候上の理由あるいは技術的な理由により船舶が航路の寄港地のいずれかに近づくことができない場合、乗客は船長の判断に合わせ、自分たちの下船港あるいは最も近い寄港地で下船する。

病人あるいは伝染病患者、並びに心神喪失者は医療アシスタントなしでは乗客として受け入れ不可能とする。

第 7 条：

すべての乗客の荷物は 20kg まで無料扱いとする。超過料金については、現行の貨物料金に基づき課せられるものとする。

第 8 条：すべての荷物を登録する。

船舶操業者には、乗客の下着類及び日用品のみを荷物として認めることしか義務づけられないものとする。

乗客は乗船及び下船時、自分たちの荷物に責任を負うものとする。

海事局及びその職員は、乗客が自分たちで保管する意向の貴重品に関し、責任を負わないものとする。

乗客が貴重品に関して別個の申告を行い、この種の貨物に関する現行率の運送料を支払った場合を除き、貴重品の紛失は船舶操業者による保証の対象外とする。

船舶到着後ただちに、乗客あるいは所有者から正式に委任された代理人が荷物を引き取るものとする。

引き取られなかった荷物は、所有者の費用とリスク負担で船から下ろされるものとする。

第 9 条：

乗客は密輸品、有害物、不快物及び危険物（爆薬や可燃物）を船上に持ち込んで서는ならない。

本条項に違反した者は、その結果生じる可能性のある損害に対する責任は別にして、法律が定める罰則

を課せられるものとする。

第 10 条：

本条項並びに後続条項は、積み込み時の貨物の引き受けから目的港に至るまでの貨物の輸送を律する条項である。

上記に定める範囲外については、船舶操業者は如何なる義務も負わないものとする。

上記範囲内での船舶操業者と荷役業者の各々の義務は下記により定められるものとする。

a) 適用可能な場合、必ず 1924 年 8 月 23 日のブリュッセル条約

第 11 条：

海事局は自らが責任を負うべき何らかの貨物が紛失あるいは損傷した場合、損害賠償は別として、真正価値あるいは港での減価分及び荷下ろし時の減価分のみ支払うものとする。

さらに、価値を明確に申告せずに運送料を支払った何らかの貨物の場合、原因の如何を問わず施業権者の責任は常に、荷物 1 個あたり、もしくは有料貨物 1 品あたり 5 万ジブチフラン (50,000) に制限されるものとする。

ただし、1924 年 8 月 25 日のブリュッセル条約を適用する場合、上記の責任範囲は条約に基づき一括 2,800 通貨とする。これは 100 £ と同等とみなされ、もしくは 200 £ の通貨がジブチフランに換算される。(訳注：2,800 通貨の通貨単位不明。200 £ 以下の文章が意味不明確。)

第 12 条：

船舶での貨物及び車両の輸送のリスクは所有者が負うものとし、湿気や浸水による船荷の損害、荷崩れ、破損、海に投げ出されたり運び去られる事故、及び一般的に海難により生じるすべての結果について、海事局もその担当者も責任を負わないものとする。

第 13 条：

船舶操業者は、生きた動物の乗船及び下船時に生じる損失や事故に関し、いっさい責任を負わないものとする。

原因の如何を問わず、動物の病気や死亡についても責任を負わない。

理由の如何を問わず、目的港での下船が不可能である場合、船長は動物を処分することを認められるものとし、船長あるいは商業港に対し訴えを起こすことはできないものとする。

第 14 条：

貨物輸送は期限保証なしで行われるものとする。

回状、航行時刻表や船舶操業者の通知書に記載されている寄港年月日はあくまで参考であり、如何なる理由であれ寄港日の不遵守及びその結果により船舶操業者の責任が問われることはないものとする。

貨物が目的港への船舶寄港時に荷下ろしされず、その後再度、同港に向かい、貨物の引渡しに遅れが生じた場合にも、船舶操業者の責任は問われないものとする。

第 15 条：

船舶操業者はスト、あるいは理由の如何を問わず部分的もしくは全面的に仕事にもたらされる障害の直

接的あるいは間接的な結果として生じる損害、ロス、遅滞、積み損いに関し、いっさい責任を負わないものとする。

第 16 条：

荷役業者は自らのミスあるいは自分たちの商品の欠陥により船舶及びその他の貨物に生じた損害について、船舶操業者に対し責任を負うものとする。

同様に、荷役業者が荷物の内容物、特に法規により危険とみなされる貨物に関して不正確あるいは不完全な申告を行ったために船舶操業者がさらされることになる費用・データ訴訟についても、荷役業者は責任を負うものとする。

船舶操業者は払い戻しを受けるために貨物に関する求償権を有するものとする。

船舶操業者は輸送を委ねられた荷物の重量、サイズ、種類あるいは価額の確認作業を行わせる権利を保留する。

確認作業後、内容物が異なったり、重量や容量が荷役業者の申告した数値を上回っていることが判明した貨物は、重量、数量、容量あるいは実質的な価値の単位で計算される運送料の 2 倍の運送料が課せられるものとする。

記載されている規則の意味で危険な貨物であるにもかかわらず、そのように申告されていなかった場合、船長はこの貨物を船外に投棄する権利を有するものとし、その損失は貨物所有者の負担とする。

第 17 条：

緊急事態の場合、船長はあらゆる港に近づき、あらゆる錨泊地に入り、水先船やタグボートなしで同地から出航し、航路では予定されていない、あるいは同船の航路外にある港や場所に近づき、状況の如何を問わずあらゆる船舶を支援あるいは曳航することを認められるものとする。

悪天候、港の構造物の機能上の欠陥、不可抗力的行政決定、ストあるいはその他の不可抗力により貨物を目的港で引き渡すことができない場合、船舶操業者は航行を終える最も近い港に貨物を下ろす。運送料はそのまま受領し、受取人は貨物受取りの遅れあるいは追加費用に関して如何なる賠償請求も主張できないものとする。

さらに、理由の如何を問わず、目的港への船舶到着後ただちに貨物を埠頭に下ろすことが不可能である場合、船舶操業者は貨物を（.....訳者註：荷下ろし地を示す仏文の文末が欠如しているように思われます.....）に下ろすことが認められるものとする。

第 18 条：

明確な合意がある場合を除き、受取り・引渡し条件は下記の通りとする。

- 出港地では荷役業者が貨物を船上に運ぶ。
- 車両は、その所有者が船上に乗り入れる。
- 荷下ろし港では、貨物は、船上に引き取りに来る受取人に引き渡され、車両については受取人が陸地まで運転する。
- 積み込み前の貨物や車両の引き取り作業、あるいは荷下ろし後の引渡し作業が強制的に船上で行われる場合、船舶操業者の責任は、上記の車両あるいは貨物が実際に船上に乗せられた時に始まり、船上での受取人への引渡し直後に終わる。

第 19 条：

航行を中断せざるをえない場合も含め、貨物あるいは船舶がどうなったかを問わず、前払い運送料は船舶操業者の収入となる。

第 20 条：

共同海損の場合、貨物の価額申告書、受取人が署名した共同海損の仮契約、共同海損対象貨物の分担金の精算を施業権者に保証するため同者により求められる保証金を船舶操業者あるいはその職員に提出後、あるいは上記保証金のない場合には施業権者の選択により、保証金を補う、あるいは保証金に代わるものとして船舶操業者が十分であると判断した担保の提出後、貨物が引き渡されるものとする。

共同海損の精算については、船舶操業者が選んだ場所において、同者が指名した 1 名あるいは複数の者が司法手続無しで行うものとする。

同精算は 1950 年のヨーク・アントワープ規則に準拠し行うものとする。

1 人あるいは複数の運航管理者が上記規則に準拠し実行した分担額の更正の場合を除き、貨物の分担金は目的地での価額申告に基づきフランスの通貨で計算する。

外貨で表示されている価額の場合、最終目的港での荷積み作業終了日とみなされる日の為替レートで現地通貨に換算する。

共同海損と認められる支出の性質の如何を問わず、外貨の支出はすべて、支出決定日に有効な為替レートでジブチ通貨に換算されるものとする。

共同海損性を備え、外貨で算定された貨物への損害については、最終目的港での作業終了日の為替レートでジブチフランに換算する。

入金した保証金については、船舶操業者の選択により、保証金の支払地、もしくは共同海損精算地に施業権者または運航管理者の名で開設した共同口座に保管する。

保証金が外貨で支払われた場合、船舶操業者はジブチ共和国に保証金を送金する権利を保留し、精算時に採用する対価は、送金日に交渉したジブチフランの対価とする。

最終的な分担額はジブチフランで決定する。

外貨で振り込まれた保証金のジブチフランの対価は下記の時点で有効な為替レートで決定する。

- 保証金が外貨で保管されていた場合、最終的な分担額の支払い日
- 保証金が送金されていた場合、送金日

いずれの場合にも、為替の損得は受取人の口座にとどまる。

第 21 条：

航行時刻表、様々な輸送手段の航行日と料金については、海事担当大臣の提案に基づく簡単な命令により決定、変更する。

上記の決定、変更は掲示手段により市民に知らせるものとする。場合によって生じる航行中止についても同様とする。

海事局は下記の提供業務及びカテゴリーについて料金を提案する。

・乗船（片道）

ジブチ／オボク

ジブチ／タジュラ

タジュラ／ジブチ

オボク／ジブチ
オボク／タジュラ
タジュラ／オボク
・カテゴリー

成人の乗客
乗用車

10 トンまでのトラック

長期輸送契約、並びに特注航行業務に関しては、船舶操業者は自らが適切と判断する料金を決定する権限を有する。

第 2 章：財務組織

第 22 条：

海事局の収益を預け入れ、同局の管理下にある船舶操業のための支出に当てるため、同局のために現地の銀行のいずれか 1 行に銀行口座を開設する。

本章では渡し船の運転予算を扱う。

第 23 条：毎年 11 月 1 日に翌年度の推測明細表を政府に提出する。

同明細表では、下記項目に分け、管理・操業について記載する。

1. 支出：

- a) 工事、納入品及び外部提供業務
- b) 管理関連の雑費
- c) 原価償却
- d) 引当金

2. 収入：

- a- 乗客
- b- 貨物
- c- 特別航行業務

支出

人件費は含まれていないが、海事局の貸金総額の中に組み入れる。

A- 工事、納入品及び外部提供業務の項目は下記を含む。

- a- 保守・修理費用
- b- 小型機器及び工具
- c- 船舶用燃料及び潤滑油
- d- 様々な備品
- e- 保険

B- 管理項目は下記を含む

- a- 宣伝費

- b- 事務用品
- c- 電話代金
- d- 職員の特別手当

C- 輸送及び移動の項目では職員の輸送に関する費用を記載する。

D- 原価償却の項目では、毎年、船舶の管理と操業に固有の機器を考慮対象とする。

E- 引当金の項目では、雑費をカバーするための引当金の構成を示す。

収入

A) 船舶操業により生じる収益は専ら政府の収益とする。

フェリーボート及び港湾インフラの修理、管理及び保守は政府の全面的な責任のもとに同者の費用で行うものとする。

- 乗客の項目では、「乗客」用の乗船券の通常販売により生じる収益を積算する。
- 貨物の項目では、通常の車両・貨物輸送契約により生じる収益を積算する。
- 特別航行業務の項目では、特注輸送業務実施により生じる収益を積算する。

第 24 条：

管理下にある船舶の操業で赤字が生じた場合、バランスを取るための補助金を海事局の国家予算から割り当てる。

第 25 条：

政府が割り当てる補助金は翌年度の推測予算の資産の部に記入する。

第 26 条：

本政令に盛り込まれている条項は以前の条項に代わるものである。

第 27 条：

本政令以前の他の法文を廃棄する。

第 28 条：

本政令は署名日より発効し、必要な場所で緊急手続きに基づき記録、施行、公表されるものとする。

2006 年 8 月 10 日、ジブチにて

イスマエル・オマール・グエレ

添付資料 4.2 船舶建造関連資料

4.2.1 既存フェリーの要目

06.12.7

平成16年11・12月「タジュラ湾海上輸送整備計画予備調査」現地図面より
(From Drawings and data of Study of Djibouti in 2004)

		既存フェリー(Existing Ferry)	
供与年	Year of donation	1981年(Year)	
供与国	Donor Country	ドイツ(GERMANY)	
供与額	Amount of Project	450,000,000	Fdj
船名	Name of Ship	BAC DE L'UNITE	
主要寸法	Principal Dimensions		
最大長	Maximum Length	46.50 m	
全長	Length over all	Loa	40.50 m
甲板長	Deck Length	40.50 m	
垂線間長	Length between p.p.	Lpp	37.82 m (0.96L _{Loa})
最大喫水時水線長	Length water line in max. draft	39.40 m	
全幅	Maximum Breadth	Bmax	11.50 m
型幅	Moulded Breadth	Bmld	11.17 m
深さ	Depth	D	2.60 m
最大喫水	draft _{max}	d	1.60 m
平均喫水	draft _{mean}	d	1.40 m
軽荷喫水	draft _{min}	d	1.00 m
最大排水量	Max. Displacement(d=1.6)	435 Ton	Cb=0.586
軽荷重量	Light Weight(d=1.0)	235 Ton	Cb=0.507
積載重量	Dead Weight	200 Ton	
主機関	Main Engine	ディーゼルエンジン (Diesel Engine)	
馬力 (PS)	Output (PS)	318 PS	(SHP)
馬力 (KW)	Output (KW)	(234 KW)	(SHP)
回転数	Revolution	1500 rpm	
台数	Numbers	2 set	
巡航出力 (PS/rpm)	Output of navigation	166/1200 PS/rpm	(SHP)
燃料消費率	Fuel consumption	165 g/(ps・h)	
巡航速力	Cruising Speed	計画 約	10 Knot
巡航速力	Cruising Speed	実績 約	9 Knot
乗組員数	Number of Crews	8 p	
旅客定員	Number of Passengers	150 p	
燃料タンク容積	Fuel Oil Tank Capacity(F.O.T.)	14.7 m ³	
燃料タンク容積	Fuel Oil Tank Capacity(Eng. Rm-s. side)	3 m ³	(Estimated)
雑用清水タンク容積	Fresh Water Tank Capacity	3 m ³	(Estimated)
航続距離	Endurance	Nautical Mile	
総トン数	Gross Tonnage	180 G. Ton	
搭載能力>Loading Capacity)			
	走行デッキ幅(Length of Car deck)	6.3 m	
	走行デッキ有効長さ(Effective Breadth of Car deck)	40 m	
	トラック(10トン未満+10トン超過)搭載台数(Trucks)	6 Trucks	(as reference)
	ランドクルーザー及び乗用車搭載台数(4WDs & Cars)	21 Cars	(as reference)

最大長はランプを降ろした時の長さ

(CbはL=40.5m, B=11.17m使用)

4.2.2 現存フェリーボート “BAC DE L’UNITE”の板厚計測結果

計測日 平成16年12月11, 12日
船齢 23

区画	名称	位置			板厚		腐食量 (mm)	年間の 食量 (mm)	残存耐用 年数 (年)
		横 レーム	縦フレーム	右舷/左舷	初期値 (mm)	計測値 (mm)			
船尾倉	船側外板下部	Fr. 3	Bott - Fr1	右舷	7	5.20	1.80	0.078	-0.6
〃	船底外板	Fr. 2	Fr. 1 - Fr2	右舷	7	5.39	1.61	0.070	2.0
後部空所	船底外板	Fr. 9	Fr. 1 - Fr2	左舷	7	5.35	1.65	0.072	1.4
〃	船底外板	Fr. 9	Fr. 7 - Fr8	左舷	7	5.38	1.62	0.070	1.9
船中央空所	船側外板下部	Fr. 43	Bott - Fr1	右舷	7	5.34	1.66	0.072	1.3
〃	船側外板下部	Fr. 43	Bott - Fr1	左舷	7	5.34	1.66	0.072	1.3
〃	船側縦通梁の ウェブ	Fr. 43	Fr2	右舷	8	3.40	4.60	0.200	-13.0
〃	船側縦通梁の ウェブ	Fr. 43	Fr2	左舷	8	5.10	2.90	0.126	-7.1
船中央空所	船底外板	Fr. 43	Fr. 10 - Side	右舷	7	5.33	1.67	0.073	1.1
〃	船底外板	Fr. 43	Fr. 10 - Side	左舷	7	5.33	1.67	0.073	1.1
燃料タンク 付き空所	船底外板	Fr. 56	Fr. 8 - Fr9	右舷	7	5.36	1.64	0.071	1.5
〃	船底外板	Fr. 56	Fr. 7 - Fr8	左舷	7	5.33	1.67	0.073	1.1
〃	船側外板下部	Fr. 57	Bott - Fr1	左舷	7	5.19	1.81	0.079	-0.8
〃	船側縦通梁の ウェブ	Fr. 57	Fr2	左舷	8	5.34	2.66	0.116	-5.7
バラスト タンク	船底外板	Fr. 74.5	Fr. 1 - Fr2	左舷	7	5.36	1.64	0.071	1.5
〃	船底外板	Fr. 74.5	Fr. 10 - Side	左舷	7	5.24	1.76	0.077	-0.1
〃	船底外板	Fr. 74.5	Fr. 10 - Side	右舷	7	5.38	1.62	0.070	1.9
〃	船側外板下部	Fr. 74.5	Bott - Fr1	左舷	7	5.34	1.66	0.072	1.3

残存耐用年数は次のように考えている

- 1) 板厚が初期値の75%となったときが寿命と考える。
- 2) 年間腐食量は腐食量を船齢で割ったものである。
- 3) 初期板厚を T_0 mm, 計測板厚を T_{measured} mm, 年間腐食量を t mmとすると

$$\text{残存耐用年数} = (T_{\text{measured}} - 0.75T_0) / t$$

(計算結果の“-”符号は耐用年数を過ぎたことを意味する)

参考: NK(日本海事協会)の標準的年間腐食量は 0.1mmと考えている。

4. 2. 3 登録された旅客運搬船

NAVIRES DU TRANSPORTS PASSAGERS

	NOM DU NAVIRE	LONGUEURS	N ° DES PASSAGERS
1	7 FRERE I	9,75 m	35 Personnes
2	7 FRERE II	11,58 m	45 Personnes
3	TADJOURAH ELAT	8,30 m	18 Personnes
4	SABLE BLANC I	9,75 m	35 Personnes
5	SABLE BLANC II	10 m	35 Personnes
6	ALBATROS	7,50 m	13 Personnes
7	GAZELLE D'OBOCK	6,70 m	10 Personnes
8	EWALI	7m	5 Personnes
9	AMBA	7m	6 Personnes
10	PHARE DE RAS BIR	9,44 m	20 Personnes
11	VILLE D'OBOCK I	9,75 m	35 Personnes
12	VILLE D'OBOCK II	8,30 m	20 Personnes
13	ODYSSEE	7m	8 Personnes
14	KASSADE	9,44 m	30 Personnes
15	ELELEYO I	7,10 m	5 Personnes
16	ELELEYO II	7,10 m	8 Personnes
17	MONT - MABLA	7,10 m	8 Personnes

4.2.4 既存フェリーの入渠日数と運送量

年	1999	2000	2001	('99~'01) 3年間
入渠日数	33	69	50	152
運送量				
タジュラ行き				
実際の航海数 (往復)	82	59	65	206
乗客数 (人)	15,794	10,131	11,712	37,637
オボック行き				
実際の航海数 (往復)	50	86	79	215
乗客数 (人)	8,517	10,431	10,004	28,952
タジュラ行き + オボック行き				
実際の航海数 (往復)	132	145	144	421
乗客数 (人)	24,311	20,562	21,716	66,589
車輸送量(台)	634	559	684	1,877
トラック輸送量(台)	464	451	197	1,112
動物輸送量(頭)	668	492	912	1,877
貨物輸送量 (Ton)	1,047	1,963	995	4,005

出典：ジブチ自治港

「ジブチ共和国貧困対策支援計画予備調査報告書(平成14年9月)」より

4.2.5 フェリー維持管理費一覧

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004.6まで
減価償却	3,424,816	3,424,816	6,798,347	5,832,572	5,890,898	5,949,807	6,009,305	3,004,652
出資金	293,083	284,831	321,743	379,933	383,732	387,570	391,445	195,723
その他	11,067,137	6,707,273	1,986,482	2,304,371	2,327,415	2,350,689	2,374,196	1,187,098
船体管理費	14,785,036	10,416,920	9,106,572	8,516,876	8,602,045	8,688,066	8,774,946	4,387,473
外注費	1,696,122	7,927,817	9,524,697	9,886,609	9,619,944	9,985,475	9,716,143	4,858,072
社内費	6,395,486	6,672,488	6,425,479	6,053,000	6,489,734	6,113,530	6,554,631	3,277,316
維持費	8,091,608	14,600,305	15,950,176	15,939,609	16,109,678	16,099,005	16,270,774	8,135,388
人件費	9,222,124	12,368,783	10,267,466	9,886,609	9,985,475	10,085,330	10,186,183	5,093,092
燃料費	2,561,159	4,870,604	5,637,556	6,022,000	6,082,220	6,143,042	6,204,473	3,102,236
その他	149,590	0	10,278	31,000	31,310	31,623	31,939	15,970
運営経費	11,932,873	17,239,387	15,915,300	15,939,609	16,099,005	16,259,995	16,422,595	8,211,298
支出	34,809,517	42,256,612	40,972,048	40,396,094	40,810,728	41,047,066	41,468,315	20,734,159
収入	16,364,530	21,913,400	22,132,534	22,353,859	22,577,398	22,803,172	23,031,204	11,515,602
収支	-18,444,987	-20,343,212	-18,839,514	-18,042,235	-18,233,330	-18,243,894	-18,437,111	-9,218,557

2004年 タジュラ湾海上輸送整備計画蒐集資料

出典：ジブチ自治港

4.2.6 船長のログブックより (Bac de L' uniteの航海実績)

1/2

日付	目的地	へ/ から	出発		到着		所要時間 (h)	速力 (Kt)	平均 速力 (Kt)	積載量				
			時	分	時	分				旅客			車輛	
										大人	子供	合計		
10/07/'02	Obock	へ	12	5	15	16	3.183	8.48				200	0	
	Obock	から	15	50	18	35	2.75	9.82	9.15				1	
11/07/'02	tadjoura	へ	13	5	15	40	2.583	7.36				?	5	
	tadjoura	から	16	20	18	30	2.167	8.77	8.07			?	1	
13/07/'02	tadjoura	へ	9	10	11	40	2.5	7.6				145	18	
	tadjoura	から	12	10	14	20	2.167	8.77	8.19			35	2	
14/07/'02	Obock	へ	9	10	12	10	3	9				165	2	
	Obock	から	13	10	16	10	3	9	9			45	3	
17/07/'02	Obock	へ	12	30	16	11	3.683	7.33				62	4	
	Obock	から	17	14	20	5	2.85	9.47	8.4			42	2	
18/07/'02	tadjoura	へ	13	5	15	10	2.083	9.12			68	68	136	1
	tadjoura	から	15	50					9.12		38	55	93	2
20/07/'02	tadjoura	へ	9	15	11	20	2.083	9.12						
	tadjoura	から	12	10	14	25	2.25	8.44	8.78					
21/07/'02	Obock	へ	9	20	12	15	2.917	9.26			57	39	96	
	Obock	から	13	10	16	10	3	9	9.13		30	32	62	
24/07/'02	Obock	へ			15	10					45	41	86	
	Obock	から							0		34	21	55	
25/07/'02	Cancel	へ												
		から							0					
27/07/'02	tadjoura	へ	9	10	11	50	2.667	7.12			58	41	99	
	tadjoura	から	12	30	14	40	2.167	8.77	7.95		48	42	90	
28/07/'02	Obock	へ	9	30	12	25	2.917	9.26			55	36	91	
	Obock	から	13	30	16	30	3	9	9.13		56	30	86	
31/07/'02	Obock	へ	12	0	15	5	3.083	8.76			79	30	109	
	Obock	から	16	20	19	15	2.917	9.26	9.01		50	28	78	
1/08/'02	tadjoura	へ	13	10	15	30	2.333	8.14			93	13	106	2
	tadjoura	から	16	10	18	15	2.083	9.12	8.63		11	8	19	
6/08/'02	Obock	へ	10	0	13	0	3	9			16	11	27	4
	Obock	から	15	0	18	20	3.333	8.1	8.55		26	26	52	1
7/08/'02	Cancel	へ												
		から							0					
8/08/'02	tadjoura	へ	13	10	15	30	2.333	8.14			89	42	131	3
	tadjoura	から	16	10	18	15	2.083	9.12	8.63		18	18	36	0
9/08/'02	Obock	へ	4	50	7	50	3	9			34	21	55	6
	Obock	から	14	0	17	15	3.25	8.31	8.66		11	16	27	
10/08/'02	tadjoura	へ	9	4	11	40	2.6	7.31			33	2	35	3
	tadjoura	から	12	10	14	15	2.083	9.12	8.22		25	28	53	1
11/08/'02	Obock	へ	9	0	12	0	3	9						
	Obock	から	13	10	16	20	3.167	8.53	8.77					
14/08/'02	Obock	へ	12	10	15	10	3	9						
	Obock	から			19	10			9					
15/08/'02	tadjoura	へ	13	0	15	25	2.417	7.86						
	tadjoura	から			19	0			7.86					
17/08/'02	tadjoura	へ	9	5	11	40	2.583	7.36						
	tadjoura	から	12	11	14	15	2.067	9.19	8.28					
18/08/'02	Obock	へ	9	30	12	25	2.917	9.26						
	Obock	から							9.26					
20/08/'02	Obock	へ	7	20									4	
	Obock	から							0				3	
21/08/'02	Obock	へ	12	30	15	20	2.833	9.53						
	Obock	から	16	8	18	55	2.783	9.7	9.62					
22/08/'02	tadjoura	へ	13	20	15	40	2.333	8.14						
	tadjoura	から	16	30	18	55	2.417	7.86	8					
24/08/'02	tadjoura	へ	9	30	11	40	2.167	8.77						
	tadjoura	から	12	30	14	45	2.25	8.44	8.61					
25/08/'02	Obock	へ			12	0								
	Obock	から	13	20	16	10	2.833	9.53	9.53					

日付	目的地	へ/ から	出発		到着		所要時間	速力	平均	積載量			車両
			時	分	時	分				旅客			
										大人	子供	合計	
27/08/'02	Obock	へ	6	55	9	50	2.917	9.26	9.13				
	Obock	から	11	0	14	0	3	9					
28/08/'02	Obock	へ	12	50	15	50	3	9	9.41				
	Obock	から	17	15	20	0	2.75	9.82					
28/08/'02	tadjoura	へ	7	0	9	25	2.417	7.86	7.86				
	tadjoura	から	9	45									
29/08/'02	tadjoura	へ	12	0	15	0	3	6.33	7.39				
	tadjoura	から	15	45	18	0	2.25	8.44					
30/08/'02	Obock	へ	9	30	12	25	2.917	9.26	6.32				2
	Obock	から	14	30	22	30	8	3.38					
31/08/'02	tadjoura	へ	9	30	12	50	3.333	5.7	9.98	68	59	127	1
	tadjoura	から	13	40	15	0	1.333	14.25			50	50	100
1/09/'02	Obock	へ	9	20	12	10	2.833	9.53	9.4	74	32	106	1
	Obock	から	13	45	16	40	2.917	9.26			60	30	90
4/09/'02	Obock	へ	12	10	15	20	3.167	8.53	8.9	86	38	124	2
	Obock	から	16	40	19	35	2.917	9.26			50	20	70
5/09/'02	tadjoura	へ	13	5	15	25	2.333	8.14	8.14	75	100	175	8
	tadjoura	から	16	10	18	30	2.333	8.14			45	44	89
6/09/'02	Obock	へ	7	30	10	20	2.833	9.53	9.03			4	2
	Obock	から	11	40	14	50	3.167	8.53				4	2
8/09/'02	Obock	へ	9	20	12	15	2.917	9.26	9.26	54	36	90	2
	Obock	から	13	15	16	10	2.917	9.26			40	20	60
10/09/'02	Obock	へ	7	40	10	35	2.917	9.26	9.4	3	3	6	3
	Obock	から	12	20	15	10	2.833	9.53			26	3	29
11/09/'02	Obock	へ	12	20	15	10	2.833	9.53	9.53	70	20	90	2
	Obock	から									52	17	69
12/09/'02	tadjoura	へ	12	20	15	20	3	6.33	7.24	46	37	83	2
	tadjoura	から	16	10	18	30	2.333	8.14			30	30	60
14/09/'02	tadjoura	へ	9	10	11	25	2.25	8.44	7.68	29	30	59	4
	tadjoura	から	12	5	14	50	2.75	6.91			20	21	41
15/09/'02	Obock	へ	9	15	12	25	3.167	8.53	9.18	56	20	76	2
	Obock	から	13	10	15	55	2.75	9.82			50	14	64
17/09/'02	Obock	へ	7	20	10	10	2.833	9.53	9.45	2	0	2	1
	Obock	から	11	7	14	0	2.883	9.37			4	9	13
18/09/'02	Obock	へ	13	11	16	10	2.983	9.05	9.05	80	23	103	4
	Obock	から									56	20	76
19/09/'02	tadjoura	へ	13	5	15	20	2.25	8.44	8.61	50	30	80	7
	tadjoura	から	16	0	18	10	2.167	8.77			36	20	56
21/09/'02	tadjoura	へ	9	7	11	10	2.05	9.27	9.27	63	30	93	3
	tadjoura	から									40	29	69
22/09/'02	Obock	へ	10	15	13	10	2.917	9.26	9.4	50	22	72	1
	Obock	から	14	0	16	50	2.833	9.53			46	10	56
24/09/'02	Obock	へ	9	10					9.53	2	0	2	1
	Obock	から	11	10	14	0	2.833	9.53			4	3	7
25/09/'02	Obock	へ	12	10	15	5	2.917	9.26	9.26	55	20	75	2
	Obock	から	15	50							45	12	57
26/09/'02	tadjoura	へ	13	5	15	10	2.083	9.12	9.12	36	26	62	3
	tadjoura	から			18	20					30	20	50
28/09/'02	tadjoura	へ	10	20	12	30	2.167	8.77	8.32	45	31	76	3
	tadjoura	から	13	5	15	30	2.417	7.86			30	30	60
29/09/'02	Obock	へ	9	20	12	25	3.083	8.76	9.01	43	37	80	1
	Obock	から	13	25	16	20	2.917	9.26			40	10	50

4.2.7 Comparison of annual balance of newly designing boat

2006.12.19

[A] General item and Basic data		
[Currency for calculation and Exchange rate of money]		
Currency for calculation (Insert 1 for ¥, 2 for \$, 3 for Local currency)	3	
Currency for Input Data (Insert 1 for ¥, 2 for \$, 3 for Local currency)	3	
Exchange rate of dollar to yen 1\$=	120	¥
Name of local currency	Djibouti Franc	
Code of local currency	Fdj	
Exchange rate of dollar to local currency 1\$=	177.721	Fdj
[Fair, Unit cost and Expense for calculation]		
Fair for passenger (one way)	600	Fdj/Person
Fair for cars (Car · 4 wheel drive) (one way)	3,500	Fdj/Car
Fair for truck (one way)	7,000	Fdj/Truck
Fair for animals (goat, sheep and so on) (one way)	1,000	Fdj/Animal
Fair for big animals (cattle, camel and so on) (one way)	1,500	Fdj/Animal
Fair for cargo (one way)	5,500	Fdj/Ton
Fair for tank truck (Round Trip)	200,000	Fdj/Truck
Unit cost of Fuel oil	83.53	Fdj/Lit
Unit cost of Lubricating oil	370	Fdj/Lit
Personnel cost	6,000,000	Fdj/Year
Cost of hull (boat)		Fdj
Purchase cost (hull part + Electric part)		Fdj
Engine part whole cost		Fdj
Maintenance Fee for hull		Fdj/Year
Maintenance Fee for engine		Fdj/Year
Amount of compensation for ship insurance		Fdj
Personnel cost	6,000,000	Fdj/Year
Cost of hull (boat)		Fdj
Purchase cost (hull part + Electric part)		Fdj
Engine part whole cost		Fdj
Maintenance Fee for hull		Fdj/Year
Maintenance Fee for engine		Fdj/Year
Amount of compensation for ship insurance		Fdj
Basic amount of compensation for P&I insurance	0	Fdj
Amount of compensation for one passenger for P&I insurance	0	Fdj
Amount of compensation for one crew for P&I insurance	0	Fdj

P&I Insurance = Protection and Indemnity Insurance

	Case 1 (with depreciation)	Case 2 (without depreciation)
[B] Principal particulars		
Kind of material	STEEL	STEEL
Kind of Boat	CAR FERRY	CAR FERRY
Length over all Loa(m)	40	40
Maximum Breadth Bmax(m)	10.5	10.5
Depth D(m)	2.5	2.5
Kind of Engine	Diesel	Diesel
Max. continuous out put(ps)	255	255
Rate of Continuous out put against Max. continuous out put	73.33 %	73.33 %
Continuous out put(ps)	187	187
Quantity	2	2
Total continuous out put(ps)	374	374
Cruising speed(Kt)	9	9
Number of crews (p)	11	11
Maximum Number of passengers (p)	150	150
Roughly estimated Hull weight (ton)	235	235
Gross ton		

	Case 1 (with depreciation)	Case 2 (without depreciation)
[C] Annual Balance		
Income		
Income by transportation of passengers	17,814,000 Fdj	17,814,000 Fdj
Income by transportation of cars (Car · 4 wheel drive)	2,521,200 Fdj	2,521,200 Fdj
Income by transportation of trucks	2,998,000 Fdj	2,998,000 Fdj
Income by transportation of small animal	0 Fdj	0 Fdj
Income by transportation of big animal	1,217,900 Fdj	1,217,900 Fdj
Income by transportation of cargos	8,566,200 Fdj	8,566,200 Fdj
Income by transportation of tank truck or charter	4,800,000 Fdj	4,800,000 Fdj
Annual income(income) (Fdj)	37,917,300	37,917,300
Expense		
Annual personnel cost	6,000,000 Fdj	6,000,000 Fdj
Annual insurance fee	8,230,400 Fdj	8,230,400 Fdj
Annual maintenance fee	14,899,814 Fdj	14,899,814 Fdj
Annual fee for fuel oil	7,213,300 Fdj	7,213,300 Fdj
Annual fee for lub. oil	172,050 Fdj	172,050 Fdj
Annual amount of depreciation (Fdj)	35,476,000 Fdj	0 Fdj
Annual expense (expense) (Fdj)	71,991,564	36,515,564
Annual Balance (Income-expence) (Fdj)	-34,074,264	1,401,736

	Case 1 (with depreciation)	Case 2 (without depreciation)
[D] Detail of income and expense		
[1] Annual income		
Djibouti - Tadjoura course		
Income by transportation of passengers		
Normal loading working days per week (Passengers and so on)	2	2
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Maximum Number of passengers (p)	150 Persons	150 Persons
The rate of occupation	0.61	0.61
Fair for passenger (one way)	600 Fdj/Person	600 Fdj/Person
Total 1 (Fdj)	8,907,000	8,907,000
Income by transportation of cars (Car • 4 wheel drive)		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of car	6 Cars	6 Cars
The rate of occupation	0.37	0.37
Fair for cars (Car • 4 wheel drive) (one way)	3500 Fdj/Car	3500 Fdj/Car
Total 2 (Fdj)	1,260,600	1,260,600
Income by transportation of trucks		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of trucks	4 Trucks	4 Trucks
The rate of occupation	0.33	0.33
Fair for truck (one way)	7000 Fdj/Truck	7000 Fdj/Truck
Total 3 (Fdj)	1,499,000	1,499,000
Income by transportation of small animal		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of small animals	0 Animals	0 Animals
The rate of occupation	0.417	0.417
Fair for animals (goat, sheep and so on) (one way)	1000 Fdj/Animal	1000 Fdj/Animal
Total 4 (Fdj)	0	0
Income by transportation of big animal		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of big animals	6 Animals	6 Animals
The rate of occupation	0.417	0.417
Fair for big animals (cattle, camel and so on) (one way)	1500 Fdj/Animal	1500 Fdj/Animal
Total 5 (Fdj)	608,900	608,900
Income by transportation of cargos		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading weight of cargos	12 ton	12 ton
The rate of occupation	0.4	0.4
Fair for cargo (one way)	5500 Fdj/Ton	5500 Fdj/Ton
Total 6 (Fdj)	4,283,100	4,283,100
Income by transportation of tank truck or charter (One way only)		
Special loading working days per month (Tank truck only)	0	0
Annual working day (day)	0	0
The rate of operation	0.5	0.5
Maximum Number of tank trucks	1	1
The rate of occupation	1	1
Fair for tank truck (Round Trip)	200,000	200,000
Total 7 (Fdj)	0	0
Annual income by transportation between Djibouti and Tadjoura (Fdj)	16,558,600	16,558,600

	Case 1 (with depreciation)	Case 2 (without depreciation)
[1] Annual income - continued		
Djibouti - Obock course		
Income by transportation of passengers		
Normal loading working days per week (Passengers and so on)	2	2
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Maximum Number of passengers (p)	150 Persons	150 Persons
The rate of occupation	0.61	0.61
Fair for passenger (one way)	600 Fdj/Person	600 Fdj/Person
Total 1 (Fdj)	8,907,000	8,907,000
Income by transportation of cars (Car • 4 wheel drive)		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of car	6 Cars	6 Cars
The rate of occupation	0.37	0.37
Fair for cars (Car • 4 wheel drive) (one way)	3500 Fdj/Car	3500 Fdj/Car
Total 2 (Fdj)	1,260,600	1,260,600
Income by transportation of trucks		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of trucks	4 Trucks	4 Trucks
The rate of occupation	0.33	0.33
Fair for truck (one way)	7000 Fdj/Truck	7000 Fdj/Truck
Total 3 (Fdj)	1,499,000	1,499,000
Income by transportation of small animal		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of small animals	0 Animals	0 Animals
The rate of occupation	0.13	0.13
Fair for animals (goat, sheep and so on) (one way)	1000 Fdj/Animal	1000 Fdj/Animal
Total 4 (Fdj)	0	0
Income by transportation of big animal		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading number of big animals	6 Animals	6 Animals
The rate of occupation	0.417	0.417
Fair for big animals (cattle, camel and so on) (one way)	1500 Fdj/Animal	1500 Fdj/Animal
Total 5 (Fdj)	609,000	609,000
Income by transportation of cargos		
Annual working day (day)	104	104
The rate of operation	0.78	0.78
Max. loading weight of cargos	12 ton	12 ton
The rate of occupation	0.4	0.4
Fair for cargo (one way)	5500 Fdj/Ton	5500 Fdj/Ton
Total 6 (Fdj)	4,283,100	4,283,100
Income by transportation of tank truck or charter (One way only)		
Special loading working days per month (Tank truck and charter)	4	4
Annual working day (day)	48	48
The rate of operation	0.5	0.5
Maximum Number of tank trucks	1	1
The rate of occupation	1	1
Fair for tank truck (Round Trip)	200,000	200,000
Total 7 (Fdj)	4,800,000	4,800,000
Annual income by transportation between Djibouti and Obock (Fdj)	21,358,700	21,358,700
Annual income by transportation between Djibouti and Tadjoura (Fdj)	16,558,600	16,558,600
Annual income by transportation between Djibouti and Obock (Fdj)	21,358,700	21,358,700
Annual income by transportation (Fdj)	37,917,300	37,917,300
[2] Building cost of ferry boat and annual amount of depreciation		
Cost of hull	487,251,742 Fdj	487,251,742 Fdj
Cost of apparatus and equipment	165,665,600 Fdj	165,665,600 Fdj
Cost of main engine including shaft, propeller and setting fee	42,297,600 Fdj	42,297,600 Fdj
Building cost (Fdj)	695,214,942	695,214,942
Transportation fee (Fdj)	14,300,000	14,300,000
Building cost including transportation fee (Fdj)	709,514,942	709,514,942
Term of depreciation(year)	20	0
Annual amount of depreciation (Fdj)	35,476,000	0

	Case 1 (with depreciation)	Case 2 (without depreciation)
[3] Annual expense		
(1) Insurance Fee (for Ship)		
Amount of compensation for ship insurance	709,514,942 Fdj	709,514,942 Fdj
Rate of insurance for ship insurance	0.0116	0.0116
Insurance Fee for ship (Fdj)	8,230,400	8,230,400
Basic amount of compensation for P&I insurance	0 Fdj	0 Fdj
Rate of insurance for basic compensation of P&I insurance	0.0234	0.0234
Insurance Fee of basic compensation for P&I insurance (Fdj)	0	0
Amount of compensation per one passenger for P&I insurance	0 Fdj	0 Fdj
Rate of insurance for passenger of P&I insurance	0.0234	0.0234
Maximum Number of passengers (p)	150	150
Insurance Fee for passenger of P&I insurance (Fdj)	0	0
Amount of compensation per one crew for P&I insurance	0 Fdj	0
Rate of insurance for crew of P&I insurance	0.0234	0.0234
Number of crews (p)	11	11
Insurance Fee for crew of P&I insurance (Fdj)	0	0
Total insurance Fee (Fdj)	8,230,400	8,230,400
(2) Annual fee for fuel oil		
Djibouti - Tadjoura		
Annual frequency of sailing	81	81
Distance of sailing for one way (Nautical mile)	19	19
Necessary sailing hour for round trip (h)	4.22	4.22
Idling hour for 1 cruising day (h)	2	2
Rate of load for idling	0.02	0.02
Annual consumption of fuel oil for round trip (lit)	27,724	27,724
Annual consumption of fuel oil for idling (lit)	292	292
Annual consumption of fuel oil for Djibouti - Tadjoura (lit)	28,016	28,016
Djibouti - Obock		
Annual frequency of sailing	119	119
Distance of sailing for one way (Nautical mile)	27	27
Necessary sailing hour for round trip (h)	6	6
Idling hour for 1 cruising day (h)	2	2
Rate of load for idling	0.02	0.02
Annual consumption of fuel oil for round trip (lit)	57911	57911
Annual consumption of fuel oil for idling (lit)	429	429
Annual consumption of fuel oil for Djibouti - Obock (lit)	58,340	58,340
Annual consumption of fuel oil (lit)	86,356	86,356
Unit cost of fuel oil (Fdj/Lit)	83.53	83.53
Annual fee for fuel oil(Fdj)	7,213,300	7,213,300
(3) Annual fee for lub. Oil		
Djibouti - Tadjoura		
Annual frequency of sailing	81	81
Necessary sailing hour for round trip (h)	4.22	4.22
Idling hour for 1 cruising day (h)	2	2
Rate of load for idling	0.02	0.02
Annual consumption of lub. oil for round trip (lit)	85	85
Annual consumption of lub. oil for idling (lit)	1	1
Annual consumption of lub. oil for Djibouti - Tadjoura (lit)	86	86
Djibouti - Obock		
Annual frequency of sailing	119	119
Necessary sailing hour for round trip (h)	6	6
Idling hour for 1 cruising day (h)	2	2
Rate of load for idling	0.02	0.02
Annual consumption of lub. oil for round trip (lit)	178	178
Annual consumption of lub. oil for idling (lit)	1	1
Annual consumption of lub. oil for Djibouti - Obock (lit)	179	179
Lub. Oil for exchange	200	200
Annual consumption of lub. oil for Djibouti - Tadjoura (lit)	86	86
Annual consumption of lub. oil for Djibouti - Obock (lit)	179	179
Annual consumption of lub. oil (lit)	465	465
Unit cost of Lubricating oil (Fdj/Lit)	370	370
Annual fee for lub. oil (Fdj)	172,050	172,050

Notice for this calculation

- 1) The rate of operation, fair and rate of occupation are determined by the result of Bac de Unite.
- 2) The cost of ship is estimated from the result of ship building considering the grade of shipyard, and the kind and grade of ship.
- 3) The cost of main engine is determined by referring to the price of the marine engine of Japanese most typical marine engine maker.
- 4) The actual insurance fee will be not necessarily correspond with this paper because the condition of insurance is including the whole damage, partial damage and rescue, and amount of compensation of ship insurance is same as building cost of ship.

 If you don't fill this cell with date, calculation of this sheet will be stopped. Please fill this cell with data.

 If you don't fill this cell with date, calculation of this sheet will be proceeded according to estimated data.

4.2.8 ジブチ国海事法令和訳（第Ⅲ編『船舶規定』のみ）

第Ⅲ編 船舶規定

第1章 海上船舶の定義

第11条 動重機は海上船舶とみなされる。海上船舶としての資格は、海事当局による当重機の登録の結果付与される。

第2章 船舶のジブチ化

第12条 ジブチ化とは、行政当局が船舶に対してジブチ共和国船籍旗を掲げる権利とそれに伴う特権を付与する行為である

第13条 出港する一切のジブチ船の船上には、国家元首の名において海事当局より交付されるジブチ化証書が備えられていなければならない

第14条 海軍の船舶およびジブチ共和国のために武装した船舶以外の国家の船舶は、船籍旗を掲げる権利を付与する旨を証明した国籍文書を受取ることになる

第15条 海事当局は、総トン数が10トン以下のある種の船舶に対して、ジブチ化証書携帯を免除することが出来る

第16条 所有する船舶のためにジブチ化証書をうけるには、船舶所有者は、国内で現行の法律や海事規定に従うことを約し、以下に記す条件を満たすことを約しなければならない：

- 船舶所有者が自然人の場合、ジブチに居住し、営業税を払わなければならない
- 船舶所有者が会社の場合、ジブチに本社を構え、そこで営業税と専務への給料を払い、あるいは、社長がそこに居住しなければならない。乗船スタッフの国籍条件は、政令によって決定されるものとする。資格もしくは国籍文書取得のために踏むべき手続き、証明書類および用意すべき書類を記載したリストが政令によって定められるものとする

第3章 船舶名および船外に記すべき識別目印

第17条 船舶名の選択権はその所有者に属する。しかしながら、同一名称を付された船舶が複数隻存在することは出来ない。

船舶ジブチ化の証となっている船舶名は、海事当局の許可なしに変更され得ない

第18条 船舶にはもれなく、よく目に付く要領で以下の事柄が記されなければならない

- 船尾：船舶名と登録港名
- 両舷前方：
 - a) 商業船：船舶名

b) ダウ船および漁船：船舶番号。船舶番号の前には明瞭な文字で登録港を記すること

上記諸目印の最小寸法およびレジャーボートに関して記すべき特徴は、諸政令で定められるものとする

第4章 船舶の建造および売買

第19条 船舶の建造、売買およびレンタル契約は、書式によって作成されなければならない
また、政令によって定められた情報が盛り込まれていなければならない

第20条 対象となる船舶が全ジブチ商業船舶の一部をなしている場合、一切の外国船舶購入契約、国外あるいは国内を問わず一切の船舶建造契約、ジブチ国民あるいはジブチ国民と外国人の間であるかを問わず一切の船舶販売契約は、海事当局による事前の査証を受けなければならない所有権の移転、国籍文書の交付はすべて、上記要領で査証を受けた契約書作成が必要である

第5章 登録および海上航海資格

第22条 ジブチ化証書審査の結果、船舶は海事局に登録される。海事当局は、登録取得のための規則および遵守すべき条件を定める

第23条 商業海上航海、漁業航海あるいはレジャー航海を行う船舶および浮動重機には、海上航海証書の所有が義務付けられる。この証書は毎年更新され、乗組員役割表が付されなければならない。

2部作成される乗組員役割（船上役割と陸上役割）表には必ず以下の事柄が記載されなければならない

- 船舶の特徴と船舶所有者名
- 艀装者の名前と住所
- 乗組員の名前と完全な身元、履行される職務に関する情報、契約条件
- 船舶の出入

海事当局は、ある種の船舶あるいは浮動重機に関して乗組員役割表を免除することが出来る。乗組員役割表の交付および更新時には、当該税金の支払いを行わなければならない。税金額は政令によって定められる

第6章 航海の安全

第24条 すべての海上船舶、すべての浮動重機（浚渫船、運搬船、貯蔵船、舢）は、トン数の如何を問わずまた、自力走行か他船舶による牽引走行かを問わず、下記安全証書を所持しなければならない

- 航行許可書（全船舶対象）
- 乾舷証書あるいは免除証書

- 乗客輸送船の場合は安全証書
- 武器に関する安全証書
- 無線安全証書（場合によって必要）

4.3 港湾施設関連資料

4.3.1 ジブチ港フェリー接岸施設・工事説明書・1967

ジブチ港エスカル地区のフェリー接岸施設は、1977年のジブチ独立以前である1967年に、フランス軍により計画され施工されたが、当時の工事説明書が、予備調査期間中に設備・運輸省の資料室から発見され、今回調査期間中に仏文から和文に翻訳された、下記に要約を記述する。

「フェリー寄港のための接岸施設・工事説明書」

a. エスカル地区にフェリー接岸施設を建設する理由

- ・ 軍管区埠頭突端で波が遮蔽され、年間を通じて静穏な海域である。
- ・ 浚渫を実施する場合、比較的小規模浚渫ですむ。
- ・ 税関と呼ばれている旧建屋の使用が可能である。

フェリー接岸施設の前面海域は、幅約50m、水深-3.0mの航路浚渫を行い、この航路は南埠頭に将来予定されている船溜まりとつながり、約800 m²の予定区域の盛土とスリップウェイ建設により、フェリーボートの接岸が可能となる計画である。

b. 工事概要

- ・ 浚渫は、既存の地盤高約0~-0.8mを、幅50m水深-3.0mまで掘り下げる。
- ・ スリップウェイ予定地は、ワジから出た割栗石の盛土からなり、転圧し整地を行う。
- ・ 盛土の法面は、30~100kgの玄武岩を用いて、厚さ1mで保護する。
- ・ スリップウェイは、長さ25m、幅12m、勾配20%で建設する。
- ・ 費用のかかる潜水作業を少なくするため、PCコンクリート版を部分採用する。
- ・ スリップウェイの基礎は、5~100kgの捨石を、潜水作業で勾配どおりに施工する。
- ・ スリップウェイの上部工は、標高+1.0mまでをPCコンクリート版敷設で施工する。
- ・ スリップウェイの標高+1.0mから+3.5mまでは、現場打コンクリートで施工する。
- ・ PCコンクリート版は、港のクレーン台船を使用して敷設する。
- ・ フェリーボートの接岸のため、上部の両端に2基のボラードが建設される。

c. 見積書

・ 盛土・転圧・整地工事 (5,300 m ³) :	2,995,000 DF
・ 浚渫工事 (37,200 m ³) :	3,384,000 DF
・ 盛土保護捨石工事 (3,550 m ³) :	2,762,000 DF
・ PCコンクリート版製作・据付 (110 m ³) :	3,300,000 DF
・ 現場打ち鉄筋コンクリート工事 (50 m ³) :	1,000,000 DF
・ 斜路端部潜水作業 (400 m ³) :	600,000 DF
・ 臨時費用・その他 :	959,000 DF
合計 :	<u>15,000,000 DF</u>

注) DF : ジブチフラン US\$ 1 = ¥118 = DF170 (2006年10月末レート)

4.3.2 港湾構造物老朽度調査方法

ジブチ、タジュラ、オボック 3 港の、フェリーボート接岸施設は、重力式コンクリート構造物と判断され、建設完成後は長期間にわたり供用されているため、供用期間中に様々な外的条件によって、劣化損傷作用を受けている様子である。上記構造物の老朽度調査は、目視によるほか、簡易な測定器を用いて、下記の方法で行うことが重要と判断する。

- ① 調査点検は、陸上と海上から行い、対象構造物の上下左右から、目視のほかに、巻尺、テストハンマー、写真撮影などの簡易な測定器を用いて、区画毎に実施する。
- ② コンクリートのひび割れは、ひび割れの発生方向や本数および幅・長さを測定する。
- ③ 鉄筋の錆汁の溶出は、溶出箇所の数、面積および色に注意し記録する。
- ④ コンクリートの剥離・剥落は、発生箇所の数と広さおよび鉄筋かぶり厚さを記録する。
- ⑤ 水中部の点検は、ダイバーによる写真撮影や沈下・傾斜等の形状測定を行う。
- ⑥ 鉄筋の露出・腐食・破断は、箇所数や長さを測定し、テストハンマーも用いる。
- ⑦ 調査結果の記録は、統一された様式で、整理・分析・保存する。

ジブチのサイトは、静穏な海域で波の影響が少ないので、満潮と干潮を利用したボートからの調査が有効であるが、フジツボ等の付着が多く、コンクリート強度の判定のためには、付着物を除去してから、ハンマーテスト等を行う必要があり、また構造物の下部工水中部は、ダイバーによる調査が有効と判断する。

タジュラのサイトは、点在するコーラルリーフにより、波の影響が減衰しているが、防波堤が存在しないため、風波の影響を受けると、雨天の後は河川水の流入により海水が濁り、水中の視野が妨げられ、構造物下部工水中部の確認が困難になる点に注意を要する。

オボックのサイトは、周辺に遮蔽物がないため、外洋の波の影響を直接受け、うねりと風向きに常に注意が必要であるが、透明度は良好で構造物下部の状況確認は行ないやすく、ダイバーによる水中調査は有効と判断する。

構造物の点検・調査の結果、劣化の進行が確認された場合は、残存耐用期間を十分考慮し、補修、補強、解体・撤去などの中から、現場状況に適した合理的な対策を選定する。構造物の耐久性を回復することを目的として実施する対策が補修であり、目標とする性能回復の水準を考慮した上で、材料・工法の選定を行い、補修計画を立案する。解体・撤去を行う際には、環境条件、安全性、解体後の処理、工期等を考慮し、対象構造物に適した工法を選定する。

4.3.3 港湾施設概算事業費基礎データ

予備調査期間中に、設備・運輸省のカウンターパートから、ジブチでの建設資材価格、労務単価、ジブチに事務所を持つコンサルタント会社名とコントラクター名等をヒアリングし、港湾施設のリハビリ工事に関する、概略事業費算出の基礎データとして採用した。

主要資材価格、労務単価、建設機械リース料金、コンサルタント及びコントラクター名は、各々表1及び表2の通りである。

表1 概算事業費基礎データ

項目	仕様	価格 (US\$)
1. 資材コスト		
鉄筋	D13~25	700/ton
セメント	50kg Bag	200/ton
石材	50~100kg	40/m ³
砂	コンクリート骨材	50/m ³
生コンクリート	280kg 使用	190/m ³
2. 労務単価		
普通作業員	ジブチ人、実働8時間	5/日
熟練作業員	ジブチ人、実働8時間	15/日
重機オペレーター	ジブチ人、実働8時間	18/日
フォアマン	ジブチ人、実働8時間	26/日
エンジニア	ジブチ人・実働8時間	60/日
事務員	ジブチ人、実働8時間	18/日
3. 重機レンタルコスト		
トラッククレーン	10 ton、燃料・オペ含む	130/時間
〃	30 ton、燃料・オペ含む	400/時間
ダンプトラック	11 ton、燃料・オペ含む	70/時間
ブルドーザー	D-5、燃料・オペ含む	400/時間
タグボート	400HP 級、燃料・船員含む	1,000/日
クレーン台船	35ton 級、オペ・船員含む	3,000/日

表2 ジブチ常駐コンサルタント、コントラクター会社名

1. コンサルタント会社名
GLOBAL MARITIME SURVEYORS (フランス)
ALI-SABIEH (ジブチ)
FS CONSULTING ENGINEERS SARL (ジブチ)
MOUBINE CONSULTING SERVICES (ジブチ)
B-TECH (ジブチ)
NDJED (ジブチ)
2. コントラクター名
COLAS (フランス)
COSMEZ (イタリア)
BARAGANTE (イタリア)、タジュラ港のリハビリ施工
EGERVERZ (イタリア)
MOUKARAMA (ジブチ)

注)

- ・工事資材は、石材を除き輸入品を使用する。
- ・施工機械類は、ジブチ国内の機械をリースにて使用する。
- ・陸上工事・海上工事共に、経験を有する専門業者の施工とする。
- ・ラバーフェンダーとボラードは、日本製品を使用する。
- ・外貨交換レートは、2006年10月末時点のレート (US\$ 1 = ¥118 = DF170) とする。

4.3.4 中規模な補修工事、フルスケールの大規模工事の概算事業費検討結果

A. フェリーボート発着に必要な、中規模な補修工事

港湾施設	ジブチ港 (US\$)	タジュラ港 (US\$)	オボック港 (US\$)
スリップウェイ	280,000	—	—
ヤード舗装	90,000	—	38,000
護岸	110,000	110,000	110,000
ドルフィン	120,000	80,000	80,000
ラバーフェンダー	72,000	48,000	48,000
モアリングボラード	15,000	10,000	10,000
合計	687,000	248,000	286,000

- スリップウェイ : 上部工撤去・新設 (ジブチ)
ヤード舗装 : 上部工撤去・新設 (ジブチ、オボック)
護岸 : 石積み護岸部分補修 (3 港)
ドルフィン : コンクリート強度チェック・損傷部分コンクリート補修 (3 港)
ラバーフェンダー : コンクリート強度確認・日本製ラバーフェンダー取付 (3 港)
モアリングボラード : 既存ボラード腐食チェック・日本製ボラード取付 (3 港)

B. フェリーボート発着に必要な、フルスケールリハビリ工事

港湾施設	ジブチ港 (US\$)	タジュラ港 (US\$)	オボック港 (US\$)
スリップウェイ	430,000	135,000	224,000
ヤード舗装	90,000	38,000	38,000
護岸	110,000	110,000	110,000
ドルフィン	171,000	114,000	114,000
ラバーフェンダー	72,000	48,000	48,000
モアリングボラード	150,000	10,000	10,000
合計	1,023,000	455,000	544,000

- スリップウェイ : 上部工、下部工共撤去・新設 (ジブチ)、上部工撤去・新設 (2 港)
ヤード舗装 : 上部工撤去・新設 (3 港)
護岸 : 既設石積み護岸区域部分補修 (3 港)
ドルフィン : 既設ドルフィン上部工撤去・新設 (3 港)
ラバーフェンダー : コンクリート強度確認・日本製ラバーフェンダー取付 (3 港)
モアリングボラード : 既存ボラード腐食チェック・日本製ボラード取付 (3 港)

添付資料 4.4 環境社会配慮関連資料

添付資料 4.4.1 ジブチ共和国の環境に関する法律と枠組についての法律第 106/AN/00/4 番 L

Loi n° 106/AN/00/4ème L portant sur le Cadre de l'Environnement.

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE

LA LOI DONT LA TENUE SUIT :

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La loi n° 159/AN/92/2èL du 10 février 1991 portant approbation de l'orientation économique et sociale pour la période 1990 à 2000 ;

VU La loi n° 82/AN/00/4èmeL du 17 mai 2000 portant organisation du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ;

VU La loi n° 90/AN/00 du 22 juin 2000 portant délégation d'une partie des pouvoirs de l'Assemblée Nationale à la Commission Permanente jusqu'à l'ouverture de la 2ème Session Ordinaire de l'an 2000 dite "Session Budgétaire" ;

VU Le décret n° 99-0059/PRE du 12 Mai 1999 portant nomination des membres du Gouvernement et fixant les attributions de ses membres ;

TITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I DES DÉFINITIONS

Article 1er : Au sens de la présente loi, on entend par :

- Environnement : l'ensemble des éléments naturels et artificiels, y compris les milieux humains économiques, sociaux et culturels qui conditionnent la vie des espèces animales, végétales et des êtres humains ainsi que le maintien des paysages et des espèces naturelles.
- Evaluation environnementale : le processus générique d'analyse des données environnementales, socio-économiques, culturelles, pour intégrer la sauvegarde de l'environnement dans la planification des activités de développement, des programmes ou des projets.
- Valeurs - limites : le niveau chiffré autorisé de substances polluantes ou des polluants dans un milieu.
- Polluants, substances polluantes : toutes substances, organismes, vibrations, rayonnements, odeurs, susceptibles de modifier au-delà des limites réglementaires les caractéristiques du milieu.
- Etude d'impact environnemental : la procédure d'examen prospectif des éventuelles conséquences d'un projet ou d'une activité sur l'environnement ainsi que les mesures envisagées pour les atténuer jusqu'à un niveau acceptable par les règlements.
- Evaluation environnementale stratégique : examen prospectif des impacts des plans, des programmes ou des politiques de développement dans un secteur, une région ou le pays.

CHAPITRE II

DES OBJECTIFS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX DE GESTION DE L' ENVIRONNEMENT

Article 2 : La présente loi définit les objectifs et les principes généraux de gestion de l' environnement en République de Djibouti.Elle en fixe l' organisation institutionnelle.

Article 3 : Les objectifs de la gestion de l' environnement visent à:

- Protéger l' environnement de manière à assurer l' intégrité des facteurs de régénération et de conservation de ses composantes
- Assurer un développement durable et équitable entre les générations.
- Améliorer et maintenir le cadre de vie des populations
- Restaurer les éléments du patrimoine naturel et écologique national dégradés
- Prévenir toute action pouvant entraîner des impacts négatifs importants par la mise en œuvre de mécanismes spécifiques d' évaluation environnementale et de planification.
- Faire cesser toute pollution ou dégradation, ou tout au moins en limiter les effets négatifs sur l' environnement.

Article 4 : Afin d' atteindre les objectifs sus-mentionnés, l' État prendra les dispositions suivantes :

- Mettre en œuvre un plan d' action national pour l' environnement.
- Elaborer des politiques d' intégration de l' environnement dans les plans et les programmes nationaux.
- Renforcer les compétences nationales en matière de gestion de l' environnement.
- Adopter des critères de qualité de l' environnement ainsi que des valeurs – limites des substances polluantes.
- Promouvoir l' information du public.
- Adopter toutes les mesures nécessaires à la participation du public et notamment les groupements et les associations de défense de l' environnement.
- Développer la législation nationale et les mécanismes de sa mise en œuvre.

Article 5 : La gestion de l' environnement est régie par les principes suivants :

- La protection et la conservation de l' environnement sont d' intérêt général.
- Les composantes de l' environnement constituent un patrimoine national, qui appartient à la génération présente mais également aux générations futures.
- De ce fait, tout citoyen ainsi que toute personne morale sont en droit de :
 - * s' informer sur tout acte, omission ou situation de nature à modifier l' équilibre de l' environnement ,
 - * participer à tout processus de décision de nature à modifier les caractéristiques de leur environnement,
 - * participer à la gestion de leur environnement immédiat,
- Chaque citoyen a droit à un environnement sain et est tenu de s' abstenir de tout acte tendant à le

dégrader ou à le détruire,

– L' Environnement et notamment l' évaluation environnementale doivent être pris en compte dans toutes les actions de développement.

Toute dégradation de l' environnement au-delà des limites permettant la restauration de son équilibre engage la responsabilité de son auteur qui est tenu à réparation ou à compensation quand cela est possible.

– Toute utilisation des ressources de l' environnement peut donner lieu à une étude d' impact.

– Tout préjudice consécutif à une atteinte à l' environnement engage la responsabilité directe ou indirecte de son auteur qui doit en assurer la réparation.

– La protection de l' environnement doit être prise en compte dans toutes les politiques sectorielles et nationales de développement, d' aménagement et d' investissement.

CHAPITRE III DE L' ORGANISATION INSTITUTIONNELLE

Article 6 : La protection de l' environnement incombe à l' État aux personnes morales régulièrement constituées, aux groupements ainsi qu' à tous les citoyens.

Article 7 : Il appartient à l' État à travers le Ministère chargé de l' Environnement :

– de préparer et mettre en œuvre les politiques environnementales,

– de coordonner la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière d' environnement et d' assurer le suivi de sa mise en œuvre,

– d' assurer la participation des services publics, privés et des secteurs associatifs impliqués dans la gestion de l' environnement,

– de veiller au respect des règles de bonne gestion et des normes tant nationales qu' internationales quand celles-ci s' appliquent et d' assurer l' intégration de l' environnement dans les activités économiques à travers la procédure d' étude d' impact environnemental,

– d' engager des poursuites judiciaires contre toute personne physique ou morale qui se serait rendue responsable de la pollution ou de la dégradation de l' environnement.

Article 8 : Le Ministère de l' Environnement est chargé de la préparation et de l' exécution de toutes les conventions internationales et régionales relatives à l' environnement. A ce titre il veille à leur mise en œuvre .

Article 9 : Il est interdit d' entreprendre des actions dans le domaine de l' Environnement sans l' accord préalable du Ministère chargé de l' Environnement, à l' exception des actions communautaires relatives à la propreté des quartiers réalisés à titre gratuit.

Article 10 : En tant que de besoin, il pourra être créée au sein du Ministère chargé de l' Environnement une Agence indépendante dont les compétences seront précisées par décret.

Article 11 : Il est créé un Comité National pour l' Environnement (CNE) chargé de définir les axes de la politique environnementale et de faciliter la coordination des actions de l' État dans le domaine de l' environnement. Ce comité est assisté par un Comité Technique pour l' Environnement (CTE).

TITRE II DE LA PROTECTION DES MILIEUX

CHAPITRE I DES EAUX CONTINENTALES

Article 12 : On entend par eaux continentales, tous plans d' eau situés à la surface ou non, à l' intérieur du littoral.

Article 13 : Les eaux, composantes principales de l' environnement constituent un patrimoine commun dont l' utilisation est soumise aux principes énumérés à l' article 5 ci-dessus.

Article 14 : Les eaux sont soumises à des valeurs limites de protection et d' utilisation qui sont établies par voies réglementaires.

Article 15 : Tout rejet liquide supérieur à ces valeurs – limites et dépôt de toute nature pouvant provoquer ou accroître la pollution des eaux sont interdits.

Article 16 : Tout rejet, même en deçà des valeurs – limites peut, en cas d' allégation de préjudices environnementaux donner lieu à une interdiction limitée. Cette interdiction sera levée à l' issue d' une étude d' impact environnemental favorable sanctionnée par l' obtention d' un certificat en bonne et due forme du Ministère chargé de l' Environnement.

CHAPITRE II DES EAUX MARITIMES

Article 17 : Sont eaux maritimes tous plans d' eau situés dans la juridiction de la République de Djibouti à l' exclusion de ceux définis à l' article 12.

Article 18 : Les eaux maritimes sont un patrimoine commun dont l' utilisation est soumise aux principes de gestion énumérée à l' article 5 ci-dessus.

Article 19 : Sont interdits :

- Tout déversement ou immersion de produits toxiques ou dangereux,
- Toute exploitation abusive des ressources naturelles,

– Tout transport de matières dangereuses sauf en application de conventions internationales ratifiées par la République de Djibouti.

Article 20 : Tout propriétaire de navire, aéronef, installation maritime contenant de substances dangereuses ou toxiques est tenu de prendre immédiatement les mesures conservatoires pertinentes en cas de survenances de situation critique vis à vis du milieu marin. Il est tenu d'informer dans les meilleurs délais les autorités environnementales et maritimes de la nature des substances et des mesures prises pour combattre la pollution. En cas de défaillance de l'intéressé, les autorités nationales feront exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire.

CHAPITRE III DES HABITATS HUMAINS

Article 21 : Au sens de la présente loi, on entend par habitat humain, toute agglomération urbaine et rurale, ou toute zone réservée par décision des autorités compétentes à l'implantation humaine. Certaines situations de fait pourront être reconnues par les autorités chargées de l'Aménagement du Territoire et de l'habitat et bénéficier du même statut.

Article 22 : Il est interdit d'implanter dans les zones d'habitation des activités incompatibles avec la santé de la population ou présentant des dangers tels que construction d'usine, transports de produits inflammables... Il pourra être mis fin à ce genre d'activités par une simple décision du Ministère chargé de l'Environnement.

Article 23 : Une zone réservée à l'habitat humain doit bénéficier d'une réserve d'espaces verts et de loisirs au moins égale à 5 % de la superficie totale dans les zones urbaines et 12 % dans les zones semi-rurales.

Article 24 : Les zones inondables et les zones classées non aedificandi par les schémas directeurs d'aménagement doivent être préservées de toutes occupations humaines. Afin de conserver un environnement urbain décent, dans les zones urbanisées les emprises des espaces publics et de circulation doivent rester inoccupés tel que prévu par les plans d'urbanisme.

CHAPITRE IV DE L'AIR

Article 25 : Au sens de la présente loi on entend par air, la couche atmosphérique, qui enveloppe la surface terrestre.

Article 26 : L'air constitue un patrimoine commun dont l'utilisation en dehors des besoins fondamentaux est soumise aux principes énumérés à l'article 5 ci-dessus.

Article 27 : Toute émission de substances au-delà des valeurs – limites est interdite. Les normes relatives à la qualité de l'air seront définies par voie réglementaire.

Article 28 : Toutes installations terrestres, aériennes, maritimes ou souterraines susceptibles d'entraîner des conséquences de nature à modifier les caractéristiques de l'air sont soumises à étude d'impact environnemental préalable dont l'issue sera sanctionnée par décision du Ministre chargé de l'environnement.

Article 29 : Toute émission de substance de nature : à altérer la santé, à modifier la qualité des produits agricoles, à endommager les infrastructures et bâtiments, à modifier l'état des espèces animales ou végétales est interdite.

Article 30 : La survenance d'une des situations visées par les articles 28 et 29 engage la responsabilité de son auteur et entraîne une obligation d'arrêt immédiat des installations incriminées.

CHAPITRE V DU SOL

Article 31 : Est sol toute surface terrestre non couverte par un plan d'eau permanent

Article 32 : Le sol et le sous – sol sont un patrimoine commun dont l'utilisation est soumise aux principes énumérées à l'article 5 ci-dessus.

Article 33 : Tout déversement ou épandage de substance de nature à modifier les caractéristiques des sols et sous – sols est soumis, sans préjudice des dispositions légales et réglementaires spécifiques, à étude d'impact environnementale préalable.

Article 34 : Toute émission de substances toxiques ou dangereuses sur ou dans le sol est interdit. La liste de ces substances est fixée par voie réglementaire.

Article 35 : Toute activité portant préjudice à une installation légitime ou reconnue sur le sol ou dans le sous – sol engage la responsabilité de son auteur. Ce préjudice donne droit à réparation.

Article 36 : Tout site ayant fait l'objet d'une exploitation doit être remis en état. Cette remise en état est à la charge de l'exploitant selon les conditions fixées par l'Etude d'Impact ou à défaut selon les mesures édictées par le Ministère chargé de l'Environnement.

TITRE III DES ESPÈCES

Article 37 : Au sens de la présente loi, on entend par espèces : les organismes du règne animal et les organismes du règne végétal indépendamment de leur habitat.

Article 38 : Les espèces constituent un patrimoine commun dont l' utilisation est soumise aux principes de gestion énumérés à l' article 5 ci-dessus.

Article 39 : Les espèces et leurs habitats bénéficient de protection spéciale à travers : l' instauration d' Aires Protégées, des listes des espèces protégées et la réglementation de l' introduction, quelle qu' en soit l' origine, de toute espèce pouvant porter atteinte aux espèces déjà sur place ou à leurs milieux particuliers. Les modalités de mise en œuvre de cette protection seront définies par voie réglementaire.

Article 40 : Toute destruction d' animal ou végétal est interdite hormis le cas de l' utilisation courante pour la consommation humaine. **Article 41** : Il est interdit, sans l' accord préalable du Ministère chargé de l' Environnement, l' importation, le transit et l' exportation d' organismes génétiquement modifiés. A cet effet le Ministère chargé de l' Environnement consultera, en cas de besoin, les Ministères, les institutions et les organisations concernés.

TITRE IV DES FACTEURS DE DÉGRADATION DE L' ENVIRONNEMENT

CHAPITRE I DES FACTEURS PHYSIQUES

Article 42 : Le bruit, les rayonnements, les vibrations, peuvent altérer les conditions d' équilibre de l' environnement. Le niveau maximum et les modalités d' émission de ces facteurs seront précisés par voie réglementaire. En attendant la mise en place d' un système normatif national, les systèmes agréés par les Nations Unies peuvent être utilisés comme valeurs – limites de référence.

DES DÉCHETS DANGEREUX

Article 43 : Au sens de la présente loi, on entend par déchet dangereux, toute substance chimique nocive ou dangereuse qui, en raison de sa toxicité, de sa radioactivité, ou de sa concentration dans les chaînes biologiques, présentes ou est susceptible de présenter un danger pour l' homme et son environnement. La liste des déchets dangereux est fixée par voie réglementaire.

Article 44 : Il est interdit d' importer des déchets dangereux sur le territoire national.

DES DÉCHETS

Article 45 : On entend par déchets toute substance ou matière, résidu d' un processus de transformation ou d' utilisation.

Article 46 : Tout déchet provenant d' une unité industrielle ou semi-industrielle de transformation doit être :

- soit traité avant rejet ou entreposage de manière à se conformer aux valeurs – limites autorisées,
- soit entreposé dans un site d' élimination ou d' entreposage approuvé par le Ministère chargé de l' Environnement.

Article 47 : Le Ministère chargé de l' Environnement peut faire procéder à l' élimination des déchets contrevenants aux dispositions de la présente loi aux frais de leurs propriétaires. Les sociétés, entreprises intervenant dans le transport, traitement des déchets ainsi que les techniques et modalités utilisées sont agréées par le Ministère chargé de l' Environnement.

CHAPITRE II DES SUBSTANCES TOXIQUES OU DANGEREUSES

Article 48 : Est toxique ou dangereuse, toute substance qui, dans l' environnement, peut induire les effets suivants :

- Avoir à court ou long terme un effet de destruction des conditions d' équilibre du milieu ;
- Mettre en danger les conditions de la vie de la population ;
- Perturber les facteurs de conservation des espèces.

Article 49 : L' importation des substances toxiques ou dangereuses est soumise à autorisation spéciale du Ministère chargé de l' Environnement. Les substances visées seront définies par voie réglementaire.

Article 50 : Le transport, le stockage, la vente et l' utilisation des produits visés à l' article 48 sont soumis à un cahier des charges visé par le Ministère chargé de l' Environnement.

Article 51 : Les substances visées par l' article 48 ainsi que les modalités d' application des articles 49 et 50 seront définies par voie réglementaire. En attendant la mise en œuvre de ces dispositions, les clauses pertinentes des systèmes agréés par les Nations Unies serviront de références.

TITRE V DES MÉCANISMES D' INTÉGRATION DE L' ENVIRONNEMENT

Article 52 : L' État veille à l' intégration de l' Environnement à tous les niveaux du développement. Il peut mettre en œuvre les mécanisme de gestion de l' environnement notamment :

- l' évaluation environnementale stratégique,
- l' étude d' impact environnemental,
- le suivi environnemental.

Article 53 : L' évaluation environnementale stratégique est requise dans deux conditions : la planification d' un secteur ou d' une filière et à chaque fois qu' un grand projet est susceptible d' influencer des facteurs importants, de l' équilibre environnemental notamment :

- les ressources en eau,
- la désertification,
- les ressources naturelles,
- la démographie,...etc

Article 54 : L' étude d' impact environnemental est obligatoire pour toutes activités susceptibles de produire des incidences sur l' environnement. L' étude d' impact est sanctionnée par une décision du Ministère chargé de l' Environnement. Le champ d' application de la présente disposition sera définie par voie réglementaire.

Article 55 : L' étude d' impact environnemental consiste en une procédure contradictoire prospective sur les éventuels impacts d' une activité. Toute personne susceptible d' être affectée par l' activité a droit à être informée et entendue. Les modalités de la procédure seront définies par voie de règlement.

Article 56 : Le suivi environnemental est systématiquement mis en œuvre suivant les modalités du cahier des charges définies par l' étude d' impact. Il consiste en l' examen de l' exécution des prescriptions figurant dans le cahier des charges de l' étude d' impact.

TITRE VI DES SANCTIONS ET PÉNALITÉS

CHAPITRE I DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Article 57 : Toute infraction aux dispositions des articles 13, 14, 17, 18, 20, 22, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 39, 42, 43, 46, 47, 48, 52 peut entraîner à titre de mesure conservatoire, sur auto – saisine du Ministère chargé de l' Environnement ou requête des services concernés ou de personne ayant motif légitime : saisie, confiscation des installations, matériels, marchandises ou objets, causes de l' infraction. En ce qui concerne les usines, le Ministère chargé de l' Environnement peut procéder à leur fermeture. Tout produit, bénéfice ou profit généré par l' infraction sont saisis.

Article 58 : Les dispositions de l' article 57 supra ne portent pas préjudice à l' application des Dispositions du droit positif notamment à la mise en cause de la responsabilité des contrevenants. Le Ministère chargé de l' Environnement peut ordonner la restauration de tout site ou bien dégradés.

Article 59 : En tant que de besoin, des dispositifs réglementaires préciseront les dispositions des articles 57 et 58.

Article 60 : Le constat des infractions visées à l' article 57 relève des agents assermentés de l' administration de l' environnement et des officiers de la police judiciaire.

CHAPITRE II DES SANCTIONS PÉNALES

Article 61 : Quiconque contrevient aux dispositions de l' article 5 de la présente loi est puni d' une amende de 200.000 à 500.000.000 Francs Djibouti. En cas d' obligation de remise en état ou de compensation qui ne peut être supérieure aux ressources dégradées, le contrevenant peut être soumis à une astreinte par jour de retard qui ne peut excéder 10 % du montant de l' amende.

Article 62 : Est punie d' une amende de 50.000 Franc à 500.000 Franc Djibouti et d' une peine de 3 à 6 mois d' emprisonnement ou de l' une des deux peines seulement, toute personne ayant contrevenu aux dispositions des articles 13, 17, 18, 21, 25, 27, 28, 38, 42, 44, 47, 48, 49.

Article 63 : Sont habilités à rechercher et à constater les infractions visées aux articles 61 et 62, les agents assermentés de l' administration de l' environnement et les officiers de la police judiciaire.

Article 64 : En cas de récidive les amendes et les peines prévues par les articles 57 et 62 seront doublées.

Article 65 : Certaines infractions visées par la présente loi peuvent faire l' objet de transaction. Le régime des transactions sera défini par voie réglementaire.

Article 66 : En tant que de besoin, des dispositions légales ou réglementaires seront adoptées pour l' exécution de la présente loi.

Article 67 : Toutes dispositions contraires à la présente loi sont nulles et de nul effet.

Article 68 : La présente Loi sera enregistrée et diffusée partout où besoin sera, et publiée au Journal Officiel de la République de Djibouti. La présente Loi est exécutoire dès sa promulgation.

Fait à Djibouti, le 29 octobre 2000.

Le Président de la République,
chef du Gouvernement
ISMAÏL OMAR GUELLEH

添付資料 4.4.1 ジブチ共和国の環境に関する法律と枠組についての法律第 106/AN/00/4 番 L 和訳

ジブチ共和国の環境に関する法律と枠組についての法律第 106/AN/00/4 番 L
国会は協議した結果採択し、共和国大統領は、下記の内容の法律を公布する。

第 1 編
一般規則

第 I 章

定義

第 1 条：本法律の意味では、下記の用語を次のように解釈する。

- 環境：動植物種や人間の生活と景観と自然種の維持の条件となる経済・社会・文化に関する人間社会も含む、自然要素と人工要素全体
- 環境評価：開発活動、プログラム、プロジェクトのプランニングにおいて、環境保護を組み入れるための、環境、社会・経済、文化データの総合評価プロセス
- 限界値：環境内の汚染物や汚染源の許容数値レベル
- 汚染物や汚染源：規制限界値を超えると環境特性を変える可能性のある全ての物質、有機体、振動、放射、臭気
- 環境インパクト（影響）調査：プロジェクトや活動の環境に対する影響の予想検証プロセス過程と、許容できるレベルまで規制によって軽減する対策
- 環境戦略評価：セクター、地域、国における開発計画、プログラム、政策のインパクト予想評価

第 II 章

環境管理目標と一般原則

第 2 条：本法律はジブチ共和国環境管理の目標と一般原則を規定する。併せて環境管理の制度組織も規定する。

第 3 条：環境管理は下記を目標とする。

- 環境構成物の再生と保存ファクターを完全な形として残すよう環境を保護する。
- 世代間の公正で持続的開発を行う。
- 国民の生活環境を改善・維持する。
- 国の破壊された自然生態系財産を回復させる。
- 環境評価とプランニング固有のシステムによって、重大な負のインパクトの発生を防止する。
- 汚染、破壊を止め、環境に対する汚染と破壊の負の影響を最小限に抑える。

第 4 条：上述の目標達成のため、国家は下記の対策を講じる。

- 国家環境計画を実施する。
- 国家計画と国家プログラムの中に、環境統合政策を組み入れて作成する。
- 環境管理について国の権限を強化する。
- 環境品質基準と汚染物質の限界値を採用する。
- 一般への情報公開を推進する。
- 環境保護団体など公共参加に必要な対策を取る。
- 国の法制度と実施機構を整備する。

第 5 条：環境管理は、下記の原則に支配される。

- 環境保護と保全は全体の利益となる。
- 環境構成要素とは、国家財産であり、今の世代だけでなく、将来の世代の所有物でもある。

- このため、全国民と全法人は、下記の権利を持つ。
 - * 環境バランスを変えるような性質の行為、手抜き、状況の情報を得る。
 - * 環境特性を変える性質の決定プロセスに参加する。
 - * 身近の環境管理に参加する。
- 国民は、一人一人健全な環境を持つ権利があり、環境を劣化・破壊するような行為をしてはならない義務を持つ。
- 環境や特に環境評価については、開発活動において考慮しなくてはならない。
- 限界値を超えた環境破壊について、環境バランス復元が可能であれば、破壊当事者は補償や代償をする義務がある。
- 環境資源の使用について全て影響評価調査の対象となる。
- 環境破壊に起因する損害について、その当事者は直接又は間接的な責任を負い、賠償しなくてはならない。
- 環境保護は、国家、セクター別の開発、整備、投資政策において考慮されなければならない。

第 III 章 制度組織

第 6 条：環境保護とは、国家、正式に設立された法人、団体、国民全員に義務付けられる。

第 7 条：国家は、環境省を通じて、下記を行う。

- 環境政策を作成・実施する。
- 政府の環境政策実施を調整し、実施およびフォローアップを行う。
- 環境管理に関係する公共機関、民間団体、団体セクターの参加を促す。
- 国内や国際の規則や規格が適用される場合、これらの規則や規格を厳守するための監視を行い、環境影響評価調査プロセスによって、経済活動への環境統合を行う。
- 環境汚染や破壊の当事者となる個人や法人の司法上の責任を追求する。

第 8 条：環境省は、環境に関する国際協定や地域協定の作成と実施を担当する。このため、環境省は、協定の実施を監視する。

第 9 条：環境省の事前同意がない限り、環境面での活動をすることを禁止する。但し、無料で実施する地域衛生に関するコミュニティ活動は例外とする。

第 10 条：必要であれば、環境省内部に、独立行政機関を設立することができ、この機関の権限を行政令で規定する。

第 11 条：環境政策の中軸路線を規定し、環境分野の国家活動の調整を支援する国立環境委員会（CNE）を設置する。同委員会、環境技術委員会（CTE）が支援する。

第 II 編

環境保護

第 I 章

陸水

第 12 条：陸水とは、沿岸内部にある地面に出ている、地下にある水と解釈する。

第 13 条：環境の主要構成物である水は、共有財産であり、水の使用は、上述第 5 条の原則に従う。

第 14 条：水は、保護・使用限界値に従うものであり、これらの限界値は規制で定める。

第 15 条：水質汚染の原因となり増幅させる限界値を超える液体の投棄やあらゆる性質の廃棄を禁止する。

第 16 条：環境被害の申立てがあれば限界値以下の投棄でも、局部的に禁止となる場合もある。この禁止は、環境省の正式な証明書を得た後、環境影響評価調査による有利な結果が出た場合に撤回される。

第 II 章

海水

第 17 条：第 12 条で規定した水を除き、ジブチ共和国管轄範囲に位置する水面全てを海水と呼ぶ。

第 18 条：海水は共有財産であり、海水使用は上述第 5 条の管理原則に従う。

第 19 条：下記を禁止する：

- * 有害物や危険物の投棄や水没
- * 天然資源の不当な開発
- * 危険物の運搬、但し、ジブチ共和国が批准した国際協定の適用を例外とする。

第 20 条：危険物質や有害物質を収容する船舶、飛行機、海上設備の所有者は、海の環境が危機的な状況に至った場合、一時対策を直ちに講じることが義務付けられている。所有者は、汚染防止のため、環境当局と海上当局に物質の性質と講じた対策について、できるだけ早く知らせる義務がある。所有者が対策を講じなかった場合、国家機関が、所有者の費用負担で、必要な処置を講じる。

第 III 章

人間の居住形態

第 21 条：本法律では、人間の居住形態とは、都市や農村の人口密集地域と、住宅担当機関の決定した指定地域と解釈する。一定の居住状況について、国土・居住形態整備担当機関が認めて、同じ資格を得ることができる。

第 22 条：住民の健康を害する活動や、工場建設、引火性製品の運搬などの活動を、住宅地域に導入することを禁止する。環境省の決定だけで、この種の活動を停止することができる。

第 23 条：人間居住用地域は、合計面積に対し都市部では最低でも 5%、準農村部では 12%の緑地を有しなくてはならない。

第 24 条：基本整備計画により、浸水しやすい地域と都市スペースに分類した地域に、居住してはならない。都市部では、適当な都市環境を保護するため、公共スペースや交通(道路)用の収用地は、都市計画の規定通り、更地の状態でなければならない。

第 IV 章

大気

第 25 条：本法律では、地球の表面を覆う大気層を大気と解釈する。

第 26 条：大気は、共有財産であり、基本的必要以外の大気の使用は上述第 5 条の原則に従う。

第 27 条：限界値を超えた物質の放出を禁止する。大気の質に関する規格は、規制で規定する。

第 28 条：大気特性を変化させる可能性のある地上、空中、海上、地下設備は全て、事前の環境影響評価調査に従う必要があり、この調査結果は、環境省が確認する。

第 29 条：健康を害し、農産物の質を変え、インフラ設備や建物に損害を与え、動植物の状態を変える性質の物質の放出を禁止する。

第 30 条：第 28 条と第 29 条の対象となる状態が 1 つでも発生した場合、発生当事者の責任となり、対象設備の即時稼働停止が義務付けられる。

第 V 章

地面

第 31 条：地面とは、不変の水面で覆われていない全ての土の表面を指す。

第 32 条：地面と地下は共有財産であり、その使用は上述第 5 条の原則に従う。

第 33 条：地面や地下の特性を変える物質の排水や撒布は、法律の条項や規制がない限り、事前の環境影響評価調査を受ける。

第 34 条：地面の上や地中へ有毒物質や危険物質の放出を禁止する。これらの物質リストは規制で規定する。

第 35 条：合法的設備によって地面、地下に損害を与えた場合は、その当事者の責任となる。この損害に対する賠償責任が発生する。

第 36 条：開発の対象となった場所は全て現状復帰しなくてはならない。現状復帰は、環境調査で規定した条件に従い、又、これらの条件がない場合には、環境省の対策に従い、開発業者が実施する。

第 III 条 種

第 37 条：本法律では、生息地とは別個に、動物組織と植物組織を種と解釈する。

第 38 条：種は共有財産であり、その使用は上述第 5 条の管理原則に従う。

第 39 条：種とその生息地は、保護区と保護種リストの制定、在来種やその固有の生息地に損害を与える種（どのような原産地であれ）の導入に対する規制を通じて、特別保護を受ける。
この保護実施の条件は、規則で規定する。

第 40 条：人間の消費のための日常使用以外の動物や植物の破壊を禁止する。

第 41 条：環境省の事前許可がない限り、遺伝組み換えの生物の輸入、通過、輸出を禁ずる。このため、環境省は、必要な場合関係省庁と組織の意見を求める。

第 IV 編 環境破壊ファクター

第 1 章 物理的ファクター

第 42 条：騒音、放射線、振動は、環境バランスの条件を悪くする。これらのファクターの最大レベルと発生条件を規則で明記する。国家の規格システム設定前は国連認可のシステムを参考限界値として使用できる。

危険廃棄物

第 43 条：本法律では、廃棄物の毒性、放射性、生物濃縮性が、その生物連鎖において人間や環境に危害を及ぼす有害化学物質や危険物質を、危険廃棄物と解釈する。危険廃棄物リストを規則で規定する。

第 44 条：国土内への危険廃棄物の輸入を禁止する。

廃棄物

第 45 条：廃棄物とは、加工工程や使用過程での物質、原料、残留物と解釈する。

第 46 条：工場や半加工工場からでた廃棄物は、
- 投棄や収集前に、認可限界値に従った方法で処理しなくてはならない。

- 環境省が認可した除去場所や収集場に収集しなくてはならない。

第 47 条：環境省は、本法律条項に違反の廃棄物除去を、この廃棄物所有者の費用負担で実施できる。廃棄物輸送会社、処理企業、使用技術、使用条件は、環境省が認可する。

第 II 章

有毒物、危険物

第 48 条：環境に下記の影響を与える物質を有毒物質、危険物質とする。

- 短期又は長期的に見て、環境バランス条件を破壊する影響を及ぼす。
- 国民の生活環境を危険に晒す。
- 種保存ファクターを乱す。

第 49 条：有毒物質や危険物質の輸入は、環境省の特別許可を必要とする。対象物質は、規制で規定する。

第 50 条：第 48 条の対象となる製品の輸送、貯蔵、販売、使用は、環境省の規定した仕様書に従う。

第 51 条：第 48 条の対象となる物質と第 49 条と第 50 条の適用条件は、規制で規定する。

国家の規格システム導入前に、国連認可システムの適切な条項を、参考限界値として使用できる。

第 V 編

環境統合メカニズム

第 52 条：国家は、開発レベルにおいて環境問題が統合できるよう注意を払う。国家は下記の環境管理メカニズムを実施できる：

- 戦略的環境評価
- 環境インパクト調査
- 環境フォローアップ

第 53 条：戦略的環境評価は、セクターや関連部門の計画作成時と、下記の重要環境バランス要因に影響を及ぼす場合の 2 つの条件が揃った時に実施が義務付けられる：

- 水源
- 砂漠化
- 天然資源
- 人口等

第 54 条：環境影響評価調査は、環境に影響を与える可能性のある活動全てについて義務化されている。環境影響評価調査は、環境省の決定により承認する。本条項の適用範囲は、規制で規定する。

第 55 条：環境影響評価調査は、活動のもたらすインパクトについて討論を伴うプロセスで構成する。この活動の影響を受ける人は誰でも情報を得て発言する権利がある。このプロセスの条件は規則で規定す

る。

第 56 条：環境フォローアップは、インパクト調査で規定した仕様書の条件に基づき必ず実施する。環境フォローアップとは、インパクト調査仕様書に記載した命令事項実施検査である。

VI 編 制裁と処罰

第 I 章 行政処罰

第 57 条：

第 13 条、第 14 条、第 17 条、第 18 条、第 20 条、第 22 条、第 26 条、第 27 条、第 28 条、第 31 条、第 32 条、第 33 条、第 34 条、第 39 条、第 42 条、第 43 条、第 46 条、第 47 条、第 48 条、第 52 条の条項違反は全て、仮措置として、環境省の自動提訴、あるいは違反の原因となる設備、機材、商品や物品の差押えや没収など、関係部署や正当な理由を持つ人間の請願の対象となりえる。工場については、環境省の工場閉鎖を実施できる。違反を発生させた製品、利益などは全て没収される。

第 58 条：第 57 条の規定は、違反者の責任問題提起に関する権利規定を阻止するものではない。従って、環境省は破壊された場所の復旧を命令できる。

第 59 条：必要な場合には、規制により、第 57 条と第 58 条の規定を明記する。

第 60 条：第 57 条の違反の確認は、環境行政機関職員と司法警察官の管轄となる。

第 II 章 刑事処罰

第 61 条：本法律第 5 条の規定違反者に対して、200,000 から 500,000,000 ジブチフランの罰金が課される。破壊された資源を上回らない現状復帰や補償の義務事項について、違反者は、1 日当り罰金の上限 10%の遅延料金が課されることもある。

第 62 条：第 13 条、第 17 条、第 18 条、第 21 条、第 25 条、第 27 条、第 28 条、第 38 条、第 42 条、第 44 条、第 47 条、第 48 条、第 49 条の条項に違反した人間は、50,000 から 500,000 ジブチフランの罰金と 3 ヶ月から 6 ヶ月の禁固刑両方かあるいはいずれか 1 つが科せられる。

第 63 条：第 61 条と第 52 条の違反の捜査と確認については、環境行政機関職員と司法警察官の管轄となる。

第 64 条：再犯の場合には、第 57 条と第 62 条の罰金と罰則が 2 倍となる。

第 65 条：本法律で規定した一定の違反については、示談の対象となる。示談制度は、規則で規定する。

第 VI 編 最終規定

第 66 条：必要な場合、法規定と規則を本法律施行のため裁決する。

第 67 条：本法律に反する規定は全て無効とし、効果を持たないこととする。

第 68 条：本法律は、記録し必要な場所全てに配布し、ジブチ共和国官報に掲載する。
本法律は、発布後直ちに施行する。

2000 年 10 月 29 日、ジブチで作成
共和国大統領
政府元首
イスマイル・オマール・ゲレ

Décret n° 2001-0011/PR/MHUEAT portant définition de la procédure d'étude d'impact environnemental.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU la Constitution du 15 Septembre 1992

VU la loi n° 171/AN/91/2è L portant approbation de l'orientation économique et sociale de la République,

VU la loi n° 82/AN/00/4ème L du 17 mai 2000 portant organisation du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire

VU la loi n° 106/AN/00/4ème L du 29 octobre 2000 portant la loi – cadre sur l'Environnement

VU le décret n° 99-005 du 12 Mai 1999 portant remaniement du Gouvernement et fixant les attributions de ses membres.

VU le décret n° 2000-0251/PR/MHU portant attribution et organisation du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire.

Sur proposition du Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire.

Le conseil des ministres entendu en sa séance du mardi 02 janvier 2001.

DECRETE

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 : En application de la loi n° 106/AN/00/4ème L portant loi – cadre sur l'environnement et notamment ses articles 5, 7, 16, 28, 33, 52, 53, 54, 55, 56, le présent décret a pour objet d'instaurer la procédure nationale en matière d'étude d'impact sur l'environnement.

Article 2 : Aux termes du présent décret, on entend par environnement l'ensemble des milieux naturels et artificiels y compris les milieux humains, économiques, sociaux et culturels qui conditionnent la vie des espèces animales, végétales et humaines ainsi que le maintien des paysages et des espaces naturels.

TITRE II

PRINCIPES FONDAMENTAUX

Article 3 : Toutes activités susceptibles d'induire des impacts négatifs sur l'environnement doivent faire l'objet d'une étude d'impact préalable. Les activités publiques sont également visées par le présent décret. L'étude d'impact doit être intégrée dans les études de faisabilité.

Les activités pour lesquelles l'étude d'impact est obligatoire sont définies en annexe.

Article 4 : L'étude d'impact est également requise pour toutes activités se situant dans une zone sensible ou protégée. Les zones sensibles et les zones protégées seront définies par voie réglementaire.

Article 5 : Nul ne peut entreprendre des activités susceptibles d'induire des impacts négatifs sur l'environnement sans satisfaire aux dispositions du présent décret. L'évaluation de l'étude d'impact est sanctionnée par la délivrance ou non d'une autorisation environnementale par le Ministère chargé de l'environnement.

Article 6 : Pour les activités visées par le présent décret, l'autorisation environnementale constitue une condition préalable de légalité de toute autre autorisation administrative.

Article 7 : Le document d'étude d'impact est inséré dans toute procédure d'audience publique.

Article 8 : Le niveau de tolérance et d'acceptabilité environnementale est apprécié notamment sur la base des conventions internationales, des politiques environnementales nationales, des normes réglementaires, de la perception sociale, de la fonction écologique des éléments concernés, de l'éthique et de l'équité sociale.

Article 9 : L'absence d'étude d'impact, dans le cas où cela est prescrit, entraîne la suspension de l'activité, à partir du moment où l'allégation est vérifiée. La suspension est prononcée par le Ministère chargé de l'environnement. Toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt légitime est habilitée à saisir le Ministère chargé de l'Environnement en cas d'absence d'étude d'impact prescrite et ce, dès la phase de l'étude de faisabilité.

Article 10 : Est soumise aux dispositions du présent décret toute modification substantielle ou extension d'un projet déjà existant qui rentre dans le cadre des articles 3,4,5 et 6.

TITRE III

LE CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Article 11 : L'étude d'impact est réalisée à la diligence du promoteur, dans le cadre de son étude de faisabilité. Il peut, sous sa responsabilité, la confier à des cabinets ou des centres spécialisés.

Les frais de réalisation de l'étude d'impact sont à la charge du maître d'ouvrage ou du promoteur du projet.

Article 12 : Le contenu de l'étude d'impact doit refléter l'incidence prévisible du projet sur l'environnement et doit comprendre au minimum les éléments suivants :

a- Une description détaillée du projet d'activité ou d'investissement envisagé et les raisons ainsi que les justifications techniques du choix du site retenu

b- Une analyse de l'état initial du site et de son environnement naturel, socio-économique et humain portant, notamment sur les éléments et les ressources naturelles susceptibles d'être affectées par le projet ;

c- Une analyse prospective des incidences probables du projet sur le site d'implantation et de ses abords immédiats :

- Impacts directs, indirects, temporaires, permanents et cumulatifs sur le site, le paysage, la faune, la flore, l'air, le sol, le climat, le milieu marin, les équilibres biologiques, les ressources et milieux naturels, la santé...

- Impacts sociaux, culturels et économiques, impacts sur le cadre de vie du citoyen, sur l'hygiène et la salubrité publique et sur la commodité du voisinage des conséquences des bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses et autres.

d- Les mesures de suppression, d'atténuation, de correction ou de compensation des conséquences dommageables sur l'environnement que le promoteur se propose de mettre en place avec une présentation des moyens financiers correspondants.

e- Une estimation des impacts résiduels envisagés après mise en œuvre des mesures de correction.

f- Pour les grands projets (supérieurs à 100.000.000 FDJ) une estimation en termes économiques des coûts environnementaux.

g- En ce qui concerne les grands projets, les mesures d'atténuation devront être appuyées par :

- Un plan de formation du personnel de mise en œuvre des mesures et de leur suivi.

- Un programme de mise en œuvre ainsi que la programmation financière correspondante.

- Un plan d'urgence et de gestion des risques

En tant que de besoin, des textes réglementaires pourront compléter cette clause.

TITRE IV DE LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION

Article 13 : L'envergure et la profondeur de l'étude pourraient être définies de commun accord, dans les limites de l'article 11, avec le Ministère chargé de l'environnement, à la demande du promoteur.

Article 14 : L'étude d'impact est rédigée en français et en arabe.

Article 15 : L'étude d'impact doit être déposée par le maître d'ouvrage ou le promoteur du projet en cinq exemplaires avec un résumé qui ne dépasse pas 20 pages auprès du Ministère chargé de l'environnement.

Article 16 : L'évaluation du document d'étude d'impact, sur une demande écrite faite par le promoteur, incombe au Ministère chargé de l'environnement. Les Ministères concernés par le projet sont destinataires d'une copie de l'étude d'impact et participent, à la demande du Ministère de l'Environnement, au processus d'évaluation avec les responsables du District concerné. Pour les projets d'envergure nationale, un avis du Comité National pour l'Environnement (CNE) est requis avant toute décision opposable.

Article 17 : L'évaluation est sanctionnée par une décision du Ministre chargé de l'Environnement. En cas de décision négative, le promoteur peut demander un deuxième examen dans un délai n'excédant pas six mois.

Article 18 : L'évaluation environnementale du document d'étude d'impact consiste en une vérification de la bonne application des connaissances scientifiques par le promoteur mais également du respect des valeurs culturelles du lieu d'implantation. Elle veillera à la prise en compte de la capacité de régulation estimée du milieu après la mise en œuvre des mesures de correction.

Article 19 : L'évaluation se déroule en deux phases : évaluation technique et évaluation par le public.

Article 20 : L'évaluation est subordonnée au paiement d'une redevance qui sera fixée par arrêté ultérieurement.

Article 21 : L'évaluation d'étude d'impact par le public se fait soit par enquête publique soit par consultation de documents.

Article 22 : L'évaluation technique est réalisée par le Ministère chargé de l'environnement et en tant que de besoin en collaboration avec les Départements techniques sectoriels concernés et le District du lieu d'implantation prévu. Toutefois le Ministre de l'environnement peut s'adjoindre le concours d'organismes spécialisés ou de spécialistes .

Article 23 : Le délai d'évaluation, y compris l'évaluation par le public ne peut excéder six mois. A

l'expiration de ce délai, l'autorisation de l'administration est réputée acquise.
Ceci ne dispense toutefois pas le promoteur de satisfaire à toutes les réglementations environnementales et bonnes pratiques professionnelles.

TITRE V

DE L'AUDIENCE PUBLIQUE EN MATIÈRE D'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTALE

Article 24 : On entend par audience publique :

- L'évaluation par la population potentiellement affectée des éventuels impacts du projet d'investissement ou d'activité donnée;
- La participation de la population éventuellement affectée à la prise de décision relative à la préparation, la mise en oeuvre ou la gestion du projet ou de l'activité sus – mentionnée.

Article 25 : L'audience publique est réalisée:

- * soit par consultation de documents,
- * soit par enquête publique

Le choix de l'une ou l'autre procédure relève de la compétence du Ministère chargé de l'environnement. Toutefois, le District, les Départements ministériels et les Associations légalement constituées et dont l'objet social consiste en la protection ou la gestion de l'environnement, peuvent être consultés lors du choix de l'une ou de l'autre procédure. Les deux procédures peuvent être utilisées cumulativement.

Article 26 : L'organisation de l'audience publique relève du Ministère chargé de l'environnement en collaboration avec le District concerné.

Article 27 : L'audience publique donne lieu à l'établissement d'un memorandum qui fait partie intégrante du dossier d'évaluation de l'étude d'impact.

De la consultation de documents

Article 28 : A la réception de l'étude d'impact, le Ministère chargé de l'environnement procède à une publicité relative à la consultation. Il procédera notamment à un affichage sur le lieu d'implantation prévu du projet et aux alentours; l'affichage consiste en l'apposition pendant 15 jours, dans des lieux publics visibles et accessibles:

- De l'avis de consultation de documents
- Résumé de l'étude d'impact visé à l'article 15 du présent décret.

Article 29 : L'avis de consultation contiendra au moins :

- Un extrait du présent Décret (articles afférents à la consultation)
- Une description sommaire du projet et la localisation prévue
- L'organisation et les modalités de la consultation: lieu, date,...

Article 30 : Le délai de consultation est de 30 jours à partir de l'expiration de la période d'affichage.

Article 31 : Pendant 30 jours, le document complet d'étude d'impact ainsi que l'étude de faisabilité sont tenus à la disposition de la population en un lieu désigné . Un agent relevant de l'arrondissement y sera affecté et un registre spécial servira à enregistrer les doléances des populations affectées. Les personnes ne sachant ni lire ni écrire peuvent se faire assister par un tiers ou demander à l'agent de l'administration de le faire.

Article 32 : A l'issue du délai prescrit, l'arrondissement établit un mémorandum dans lequel sera transcrit toutes les doléances. Il fera également un rapport dans lequel il donnera son avis propre. Le mémorandum et le rapport parviendront au plus tard quinze jours à partir de l'expiration du délai de consultation au Ministère chargé de l'environnement.

De l'enquête publique

Article 33 : L'enquête publique consiste en une collecte de l'avis des populations en les sollicitant directement. Les documents complets d'étude d'impact sont également mis à la disposition des populations pendant la durée de l'enquête et leur sont accessibles.

Article 34 : Les modalités de réalisation de l'enquête publique sont celles définies aux articles 30, 31 et 32.

Article 35 : L'enquête sera réalisée par des enquêteurs nommés par le Ministère chargé de l'environnement à partir d'une liste d'enquêteurs agréés préalablement établie par celui-ci .

Article 36 : Les enquêteurs devront consulter toutes les personnes aux abords immédiats de l'implantation projetée. Les enquêtes seront réalisées en trois étapes :

- Les enquêteurs feront connaître les articles pertinents du présent Décret et le contenu du projet; ils feront savoir la possibilité de consulter les documents.
- Les enquêteurs solliciteront l'avis des personnes enquêtées et les consigneront individuellement;
- A l'expiration du délai, les enquêteurs établiront un rapport de synthèse et leur appréciation propre.

Ce rapport sera transmis au plus tard au Ministère chargé de l'environnement 15 jours après la fin de l'enquête.

TITRE VI DU SUIVI

Article 37 : L'étude d'impact approuvée vaut cahier des charges environnementales pour le promoteur. Le Ministère de l'Environnement est chargé, en collaboration avec les Départements techniques sectoriels concernés du suivi et de l'application des mesures d'ajustement environnementales.

Toutefois, si par suite d'un bouleversement de l'équilibre environnemental, les mesures prévues se révèlent inadaptées, le promoteur est tenu de prendre les mesures d'ajustement nécessaires en vue du maintien de l'équilibre environnemental.

Article 38 : Toute défaillance du promoteur pourrait être administrativement sanctionnée. Les sanctions consisteront en :

- Un avertissement
- Une mise en demeure
- Une suspension d'activité
- Une remise en état du site et une réparation des dommages

Ceci ne porte pas préjudice à la mise en cause de la responsabilité du promoteur fautif selon les règles du droit commun.

Les autorités locales peuvent saisir le Ministère chargé de l'environnement en cas de non respect des cahiers des charges.

TITRE VII DES SANCTIONS

Article 39 : L'absence volontaire d'étude d'impact ou le non respect de prescriptions environnementales y afférentes pourraient, en cas de préjudices sur l'environnement ou sur des tiers donner lieu à des sanctions administratives en application de l'article 57 de la loi n° 106/AN/00/4ème L portant loi – cadre sur l'environnement.

Article 40 : L'absence volontaire d'étude d'impact ou le non respect de prescriptions environnementales y afférentes pourraient, en cas de préjudices sur l'environnement ou sur des tiers donner lieu à des poursuites pénales en application des articles 61, 62, 63, 64 de la loi n° 106/AN/00/4ème L portant loi – cadre sur l'environnement.

TITRE VIII DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 41 : Les promoteurs des activités, visées par le présent Décret et antérieures à la date de sa publication, sont tenus dans un délai de douze mois de faire une déclaration au Ministère chargé de l'environnement afin de se faire établir les cahiers des charges d'une étude environnementale.

TITRE IX DISPOSITIONS FINALES

Article 42 : En tant que de besoin, des arrêtés seront pris pour définir les modalités d'application du présent décret.

Article 43 : Le présent décret est enregistré et diffusé partout où besoin sera, et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti. Le présent décret est exécutoire dès sa publication.

Fait à Djibouti, le 15 janvier 2001.

Le Président de la République,
chef du Gouvernement
ISMAÏL OMAR GUELLEH

ANNEXES

Les catégories de travaux soumises à l'étude d'impact

1- Aménagement touchant le milieu aquatique :

- Travaux d'assainissement, d'évacuation des eaux, de distribution d'eau,
- Travaux de dragage, creusage, remblayage dans une zone lacustre, ou côtière,
- Détournement ou dérivation d'un cours d'eau,
- Travaux entraînant une modification du niveau moyen d'un plan d'eau,

2- Aménagements urbains :

- Travaux touchant plus de trois cent personnes,
- Adduction d'eau pour plus de 200 personnes,
- Infrastructure publique pour plus de 200 personnes,
- Exploitation d'eau de surface, souterraine ou marine.

3- Concessions forestières.

4- Déplacement de population : tous déplacements planifiés de population de plus de 200 personnes

5- Aménagements portuaires :

- Nouveau port de 500T de jauge ,

- Travaux de protection contre les inondations de plus de 300m de berges,
- Structures érigées sur une plaine alluviale d'une superficie de plus de 3ha.

6- Transport et entreposage de l'énergie :

- Structures érigées en milieu marin de plus de 300m de long,
- Lignes de transport d'énergie électrique d'une tension de plus de 225Kv,
- Gazoduc ou oléoduc de plus de 3km de long,
- Installations de produits énergétiques de plus de 500m³, 50 000L ou 0,3ha de surface.

7- Centrales thermiques.

8- Raffineries de pétroles brut et installations de gazéification et de liquéfaction d'au moins 500 tonnes de charbon ou de schistes bitumeux par jour.

9- Station d'épuration.

10- Installations destinées à stocker, traiter ou éliminer les déchets quels que soient la nature et le procédé d'élimination de ceux-ci.

11- Installations destinées à la fabrication du ciment.

12- Installations de fabrication de produits chimiques, de pesticides, de produits pharmaceutiques, de peintures et de vernis, d'élastomères et de peroxydes.

13- Infrastructures touristiques :

- Hôtels de plus de trente chambres,
- Installations destinées à plus de 50 personnes,
- Centres d'accueil à moins de 2km, de zones protégées ou sensibles et accueillant plus de 50 touristes dans la journée.

14- Plantations industrielles.

15- Pêcheries industrielles utilisant un ou des bateaux de plus de 150CV chacun.

16- Activités extractives :

- Exploitation de toutes activités d'extraction,
- Travaux de forage,

17- Industries de fabrication ou de transformation.

18- Transports :

- Nouvelles routes bitumées de plus de 5km de longueur,
- Nouvelles routes non bitumées de plus de 20km,
- Voies ferrées de plus de 10km,
- Installations ferrées de plus de 5ha,
- Activités de transport planifiées de plus de 20 véhicules / jour,
- Nouveaux aéroports,
- Aménagements aéroportuaires qui entraînent une augmentation du trafic de plus de 20% ou l'introduction de nouveau type d'appareil,
- Transports commerciaux réguliers de produits dangereux.

19- Lutttes contre les nuisibles : dispersion aérienne ou à grande échelle de produits herbicides ou pesticides.

20- Introduction d'espèces exotiques ou de matériels génétiques nouveaux pour une utilisation à grande échelle.

21- Projets de nature à modifier l'utilisation des ressources naturelles ou la qualité de la vie.

22- Exploitations d'espèces protégées.

23-Fermeture d'une des installations ou activités listées dans cet annexe.

添付資料 4.4.2 環境アセスメントに関する政令 : No 2001-0011/PR/MHUEAT 和訳

査証 - 首相

- 住居・都市計画・環境・国土整備省大臣

環境アセスメント定義に関する政令 : No 2001-0011/PR/MHUEAT

— 1992年9月15日付け憲法に鑑み

— 共和国の経済・社会方針の承認に関する法律 : No171/AN/91/2ndL に鑑み

— 住居・都市計画・環境・国土整備省の組織に関する 2000年5月17日付け法律 :
No82/AN/00/4thL に鑑み

— 環境基幹法に関する 2000年10月29日付け法律 : No106/AN/00/4thL に鑑み

— 内閣改造に関したそのメンバーの権限を定める 1999年5月12日付け政令 : No99-005 に鑑み

— 住居・都市計画・環境・国土整備省の権限と組織に関する政令 : No2000-0251/PR/MHU に鑑み
また、

— 住居・都市計画・環境・国土整備省大臣からの提案に従い

2001年1月2日(火曜日)開催の審議会で了解を得た閣議は、以下のことを決定する :

第 I 章

一般規定

第 1 条：環境基幹法に関する法律 No106/AN/00/4thL、取分けこの法律の第 5, 7, 16, 28, 33, 52, 53, 54, 55 および 56 条に基づき、本政令は、環境アセスメントに関する国の手続きを制定することを目的とする

第 2 条：(環境)アセスメントとは、ある任意の活動が有する予想可能な潜在的影響を予め調査することにある。この調査においては、活用し得る限りの技術および提供出来る限りの費用を駆使して、影響を予想しその程度を容認可能なレベルまで導くためあらゆる科学知識が動員されなければならない

第 II 章

基本原則

第 3 条：環境に対して否定的影響をもたらす可能性のある活動はすべて、予め実施される影響調査の対象とならなければならない。公共の活動もまた本政令の対象となる。影響調査は、フィジビリティスタディに組み込まれなければならない。

影響調査が義務として課される活動は、本政令の添付文書に定められている

第 4 条：影響調査の実施はまた、環境に敏感な地域もしくは保護地域で行われる活動のすべてに関しても必要である。環境に敏感な地域および保護地域は、条例によって制定されるものとする

第 5 条：如何なるものも、本政令の条項に適用することなく、環境に対して否定的影響をもたらしかねない活動を営んではならない。環境アセスメントは、環境担当省庁からの環境許可書交付の有無に係わらず認可される

第 6 条：本政令の対象となる活動にとっての環境許可書は、他の一切の行政上の許可書に先立つ合法的条件である

第 7 条：影響調査書類はすべての公開審査手続に記載される

第 8 条：環境に関する許容レベルの評価は、取分け国際協約、国内環境政策、法的規準、社会的評価、当該環境対象物の生態的役割、倫理観、社会正義に基づいてなされる

第 9 条：影響調査実施不要が規定されている場合、その申立てが確かめられる時点から、当該活動の実現は中断される。中断は、環境担当省庁から言い渡される。影響調査実施不要が規定されている場合、その正当な利益を証明するすべての自然人あるいは法人は、フィジビリティスタディ開始段階で、その旨を環境担当省庁に申し立てる権利を有する

第 10 条：既存の計画でも、重要な変更あるいは拡張が施され、上記第 3, 4, 5 および 6 条の枠内に含まれるものはすべて、本政令の規定で規制される

第 III 章 影響調査内容

第 11 条：影響調査は、計画推進者（プロモーター）の申し出により、フィジビリティスタディの一環として実施される。計画推進者は自らの責任において、当影響調査を外部事務所もしくは専門的な機関に委託することが出来る
影響調査実施に要する費用は、計画の発注者もしくはプロモーターの負担となる

第 12 条：影響調査の内容は、当該計画の環境に対する予想される影響を反映したものでなければならずまた、少なくとも下記の情報を含むものでなければならない：

- 対象となる活動計画あるいは投資計画の詳細説明および、採用された計画用地の選択理由と選択を正当化する技術的説明
- 当該用地の初期状態分析および用地を取巻く自然・社会経済・人的環境（取分け当該計画によって害われる可能性がある要素や天然資源）の分析
- 当該計画が用地および用地の直ぐ近辺に対して与える可能性のある影響に関する未来を見通した分析：
 - ・ 用地、景観、動物相、植物相、大気、土、気候、海洋環境、生態学的均衡、天然資源および自然環境、健康に関する、直接的、間接的、一時的、恒久的且つ累加的影響
 - ・ 社会的/文化的/経済的影響、市民生活という枠組に対する影響、衛生、公衆衛生上の影響、騒音・震動・悪臭・光の放出等の間近に居ることに起因する快適さに対する影響
- 環境に対して有害な影響がもたらされた場合プロモーターが採用する心積もりの排除措置、ミティゲーション措置、修正措置あるいは補償措置。採用される措置に対応した資金も提示すること
- 修正措置実施後に予想される残留影響の評価
- （1 億ジブチフラン以上の）大型計画に就いては、環境対応費という経済的観点からの評価
- 大型計画に関するミティゲーション措置は下記の事柄で裏付けされなければならない：
 - ・ ミティゲーション措置の実施およびフォローアップを担当する人員構成表
 - ・ ミティゲーション措置実施計画表およびそれに対応した財政計画表
 - ・ 緊急、リスク管理計画表

本条項は、必要であれば、規則としての性質を有する法文によって補完され得るものとする

第 IV 章 評価手続

第 13 条：調査の規模および深さは、プロモーターからの求めに応じ、第 11 条の規定の限りにおいて、環境担当省庁との合意のもと決定され得るものとする

第 14 条：影響調査書は仏語とアラブ語で作成される

第 15 条：影響調査書は、20 ページを超えないレジュメを添えて 5 部用意され、計画の発注者あるいはプロモーターより環境担当省庁宛に提出されなければならない

第 16 条：プロモーターの文書による申請に基づく影響調査書類評価は、環境担当省庁の責任においてなされる。当該計画に係わりを持つ諸省庁はそれぞれ影響調査書類一部を受取り、環境担当省庁の求めに応じて、当該州庁の責任者共々、環境アセスメントに参加する。国家規模の計画を覆すような決定がなされる場合は、一切の決定に先立って国内環境委員会（CNE）の意見が必要となる

第 17 条：評価は環境担当省庁の決定によって公に確認される。否定的な決定がなされた場合、プロモーターは、6 ヶ月以内に、再評価を申請することが出来る

第 18 条：影響調査書類の環境評価は、プロモーターによる正しい科学的知識の適用をチェックすると同時に当該計画用地の文化的価値に対する敬意の有無をチェックすることにある。環境評価はまた、当該用地での修正措置実施後に推定される正常化能力が考慮の対象となっているかどうかにも留意する

第 19 条：評価は 2 段階で行われる。技術的評価と公衆による評価がそれである

第 20 条：評価に当たっては、手数料が支払われなければならない。手数料の額は、当該計画の投資額の如何によって決まるものとする

各活動部門毎の手数料は、後日定められるアレテ（命令）によって決められる。この手数料は国内環境基金（FNE）に納入される

第 21 条：公衆による影響調査評価は、公のアンケート調査あるいは影響調査書類閲覧という形で行われる

第 22 条：技術的評価は環境担当省庁によって行われるが、必要であれば、当該部門諸技術部および計画予定サイトが在る州庁と協力して行われる。しかしながら、環境担当省庁は、環境専門組織あるいは環境専門家の協力を得ることも出来る

第 23 条：評価期間は、公衆による評価を含めて、6 ヶ月を超えてはならない。この期限が切れると行政機関からの許可が得られたものとみなされる。

しかしながら、この見做し許可は、プロモーターに対してあらゆる環境関連規制の遵守および職業行為の正しい実践を免除するものではない

第 V 章

環境アセスメントに関する公開審査に就いて

第 24 条：公開審査とは以下のことを意味する：

- 投資計画あるいは任意の活動により潜在的に影響を被るおそれのある住民による評価
- 場合によっては影響を被るおそれのある住民の、計画あるいは前記の任意の活動の準

備、実施あるいは管理に関する決定への参加

第 25 条：公開審査は以下の方法で行われる：

- ・ 影響調査書類閲覧、もしくは
- ・ 公のアンケート調査

上記 2 つの方法の何れを選択するかは、環境担当省庁の権限に属する。しかしながら、州庁、各省所管および環境の保護・管理を社会的目的として掲げる法定団体も、この選択作業の際に助言を求められることがあり得る。上記 2 つの方法が連鎖的に選択されることもあり得る

第 26 条：公開審査の開催は、環境担当省庁の権限に属するが、当該州庁の協力を得た開催となる

第 27 条：公開審査の後にはその覚書が作成されることになるが、この覚書は影響調査評価書類の不可欠な一部となる

影響調査書類閲覧に就いて

第 28 条：環境担当省庁は、影響調査結果受領後、当該書類閲覧に関する公示に取り掛かる。当省庁は取分け、当該計画で予定されている用地およびその周辺地域での告示に取り掛かることになるだろう。告示とは、2 週間（15 日間）に亘り、人の目に付きやすく且つ人が近づきやすい公共の場所に、以下のものを貼付することを意味する：

- 影響調査書類閲覧通知
- 本政令第 15 条で言及されている影響調査レジュメ

第 29 条：影響調査書類閲覧通知には少なくとも以下の事柄が含まれるものとする：

- 本政令の（閲覧に関する条項の）抜粋
- 当該計画の簡単な説明と予定されている立地
- 書類閲覧の開催と方法：場所、日時 etc

第 30 条：閲覧期間は、通知・レジュメ貼付期限切れから 30 日間である

第 31 条：30 日の間、影響調査書類一式とフィジビリティスタディ書類が所定の場所に置かれ、住民の自由な閲覧に委ねられる。当該行政区分に属する職員が閲覧場所に配属され、用意された特別な記録簿が、影響を被るおそれのある住民の苦情を記録するのに役立てられることになる。読み書きの出来ない人物は、第三者の助けを借りるかもしくは行政機関職員に同様の助けを要求することが出来る

第 32 条：規定の期間が終了すると、当該行政区分において覚書が作成されるが、覚書には一切の苦情がもれなく転写されることになる。同様に報告書が作成され、この報告書では当該行政区分自体の意見が記されることになる。覚書と報告書は、閲覧期限切れから遅くとも 2 週間（15 日間）後に、環境担当省庁に届けられなければならない

公のアンケート調査に就いて

第 33 条：公のアンケート調査とは、直接住民に働きかけて、住民の意見を集めることにある。公のアンケート調査においても、調査期間中、影響調査書類一式は住民の自由閲覧に委ねられ、住民が容易にアクセスできるようにしなければならない

第 34 条：公のアンケート調査の実施方法は、本政令の第 30、31 および 32 条に定められた方法である

第 35 条：アンケート調査は、環境担当省庁作成の事前承認調査員リストに基き、当省庁が任命する調査員によって実施されるものとする

第 36 条：調査員は、計画対象用地周辺のすべての住民の意見を聞かなければならない。アンケート調査は次の 3 つの段階を踏んで行われるものとする：

- 調査員は、本政令のうち関連のある条項と当該計画の内容を住民に知らせ、また、影響調査書類を閲覧することが可能であることを知らせるものとする
- 調査員は、アンケート調査対象者の意見を聞き出した、個別に書き留めるものとする
- 調査期限が切れると、調査員は、総括報告書を作成し、自身の評価を下すものとする

本総括報告書は、アンケート調査終了後遅くとも 15 日以内に環境担当省庁に提出されるものとする

第 VI 章

フォローアップに就いて

第 37 条：承認された影響調査書は、プロモーターにとっては環境に関する負担目録にも相当するものである。環境（担当）省（庁）は、当該部門諸技術部と協力して、フォローアップと環境関連調整措置の実施に関する責任がある

しかしながら、環境上の均衡が乱れた結果、予定されていた措置の適応不良が明らかになった場合、プロモーターは、環境上の均衡を保つために必要な調整措置を講じることが義務付けられる

第 38 条：プロモーター側の不履行はすべて、行政的に制裁され得るものとする。制裁の内容は次のようなものである：

- 警告
- 厳命
- 活動停止
- サイトの原状復帰および損害賠償

このような制裁措置は、普通法の規定に従って非のあるプロモーターの責任を問題にすることとは別のことであり、その妨げにはならない。

環境に関する負担目録が遵守されない場合、当該地方当局は環境担当省庁にその旨を申し立てることが出来る

第 VII 章

制裁に就いて

第 39 条：故意の影響調査不履行あるいは影響調査に関する環境規定不遵守は、そのために環境あるいは第三者に害が及ぶ場合、環境基幹法に関する法律：No106/AN/00/4thL の第 57 条に基づき、行政制裁の対象となり得るものとする

第 40 条：故意の影響調査不履行あるいは影響調査に関する環境規定不遵守は、そのために環境あるいは第三者に害が及ぶ場合、環境基幹法に関する法律：No106/AN/00/4thL の第 61、62、63 および 64 条に基づき、刑事訴追の対象となり得るものとする

**第 VIII 章
暫定的措置**

第 41 条：本政令の対象となる活動であり且つ本政令公布日前に実施される活動のプロモーターは、環境調査に関する負担目録を作成してもらうべく、12 ヶ月以内に、環境担当省庁に対してその旨の届出をしなければならない

**第 IX 章
最終的措置**

第 42 条：必要であれば、本政令の施行方法を規定するアレテ（命令）が定められるものとする

第 43 条：本政令は、記録され、必要であれば如何なる場所にも配布され、ジブチ共和国官報上に公示されるものとする。本政令は、その公示時点において、執行力を有するものとする

ジブチにて作成、2001 年 1 月 15 日
共和国大統領
行政府の首長
イスマイル・オマール・ゲレ
署名と査証

添付文書

影響調査が義務として課される工事の分野

1. 河川環境に関係する整備：
 - ・ 下水、排水、給水工事
 - ・ 浚渫、掘削、湖岸あるいは沿岸地帯埋立て工事
 - ・ 河川方向転換あるいは分岐工事
 - ・ 平均水面レベルの変更をもたらす工事

2. 都市整備：
 - ・ 300 人以上の住民に係わる工事
 - ・ 200 人以上の住民を対象とする導水
 - ・ 200 人以上の住民を対象とする公共インフラ

- ・ 地表水、地下水あるいは海水の開発

3. 伐採許可：

4. 住民移動：200人以上を対象として計画された一切の住民移動

5. 港湾整備：

- ・ トン数 500T の新港
- ・ 堤防長さが 300m 以上ある、冠水防止工事
- ・ 面積が 3 ヘクタール以上ある、沖積平野に建てられる構造物

6. 送電および蓄電：

- ・ 長さが 300m 以上ある、海洋環境に建てられる構造物
- ・ 電圧が 225Kv 以上の送電線
- ・ 長さが 3km 以上のガスパイプラインあるいは石油パイプライン
- ・ 容積 500m³、長さ 50,000m あるいは面積 0.3 ヘクタール以上のエネルギー原料設備

7. 火力発電所

8. 原油精製所および、一日当たり少なくとも 500 トンの石炭もしくは油頁岩を気化あるいは液化する設備

9. 下水処理場

10. 廃棄物の貯蔵、処理あるいは除去を目的とする設備（廃棄物の種類の如何またその除去方式の如何を問わない）

11. セメント製造設備

12. 化学製品、殺虫剤、医薬品、塗料・ニス、エラストマーおよび過酸化物質製造設備

13. 観光インフラ：

- ・ 30 室以上のホテル
- ・ 50 人以上を対象とする設備
- ・ 保護地域あるいは環境上敏感な地域から 2km 以内の場所にあり、一日当たり 50 名以上の観光客を受け入れる、受入れセンター

14. 植林産業

15. 一隻当たり 150 馬力以上の出力を持つ漁船を一隻以上使用する産業漁業

16. 地下資源産業：

- ・ 一切の地下資源採掘開発
- ・ 2ヘクタール以上に亘るボーリング工事

17. 製造・加工業

18. 輸送：

- ・ 長さが5km以上の新設アスファルト舗装道路
- ・ 長さが20km以上の新設非アスファルト舗装道路
- ・ 長さが10km以上の線路
- ・ 5ヘクタール以上の鉄道設備
- ・ 1日当たり対象となる車両が20台以上と計画された輸送活動
- ・ 新設空港
- ・ 20%以上の輸送増強もしくは新型飛行機の導入をもたらす空港整備
- ・ 定期的な危険物商業輸送

19. 有害動物対策：除草剤あるいは殺虫剤の空中散布もしくは大規模散布

20. 大量に使用するための、外来種あるいは新規遺伝物質の導入

21. 天然資源の活用あるいは生活の質を変質させるようなプロジェクト

22. 保護種の利用

23. 本添付文書にリストアップされた設備あるいは活動の閉鎖あるいは廃止

PERSGA（紅海およびアデン湾の環境保護のための地域組織）

ジブチ共和国・住居・都市計画・環境および国土整備省

国土整備・環境局（DATE）

ジブチ共和国の沿岸概要

2005年6月

目次

- I. 序文
- II. 序論
- III. ジブチ沿岸地域境界面定
- IV. ジブチ沿岸地域詳述
 - IV.1. 物理的環境
 - IV.1.1. 気候
 - IV.1.1.1. 一般的気候特性
 - IV.1.1.2. 温度
 - IV.1.1.3. 降水
 - IV.1.1.4. 蒸発散
 - IV.1.2. 地質状況
 - IV.1.2.1. 地球力学的背景
 - IV.1.2.2. ジブチ共和国の地震活動度
 - IV.1.2.3. 火山地層と堆積地層
 - IV.1.3. 隆起と海の測深
 - IV.1.3.1. 隆起
 - IV.1.3.2. 海の測深
 - IV.1.4. 水資源
 - IV.1.4.1. 地表水
 - IV.1.4.1.1. 流域
 - IV.1.4.1.2. 出水の特徴
 - IV.1.4.1.3. ジブチにおける水循環
 - IV.1.4.1.4. 例外的出水の影響
 - IV.1.4.2. 地下水
 - IV.1.4.2.1. ジブチ共和国における地下水系
 - IV.1.4.2.1.1. 局地的な火山性帯水層
 - IV.1.4.2.1.2. 局地的な堆積性帯水層
 - IV.1.4.2.1.3. 南西地方の火山性帯水層
 - IV.1.4.2.1.4. 地下水流出帯水層
 - IV.1.4.2.2. 帯水層の流体力学的特色

- IV. 1. 4. 2. 3. 帯水層の嵩上げ：浸透
- IV. 1. 4. 2. 4. 地下水層に関する同位体データ
- IV. 1. 4. 2. 5. 地下水の水質
 - IV. 1. 4. 2. 5. 1. 地下水の化学的性質
 - IV. 1. 4. 2. 5. 2. 地下水の細菌学的性質
- IV. 1. 5. 土資源
- IV. 2. 生物環境
 - IV. 2. 1. 沿岸平野および沿岸山地群の植生
 - IV. 2. 2. 沿岸および海の生態系
 - IV. 2. 2. 1. マングローブ
 - IV. 2. 2. 1. 1. マングローブの特色
 - IV. 2. 2. 1. 1. 1. ゴドリヤ (Godoriya) のマングローブ群生地帯
 - IV. 2. 2. 1. 1. 2. コル・アンガー (Khôr Angar) のマングローブ群生地帯
 - IV. 2. 2. 1. 1. 3. ラ・シーヤン (Ras Siyyan) のマングローブ
 - IV. 2. 2. 1. 1. 4. ジブチ市およびドラレ (Doraleh) のマングローブ
 - IV. 2. 2. 1. 1. 5. ムシャ (Moucha) 島およびマスカリ (Maskali) 島のマングローブ群生地帯
 - IV. 2. 2. 1. 1. 6. ドゥーダ (Doûda) のマングローブ
 - IV. 2. 2. 1. 2. マングローブの利用
 - IV. 2. 2. 1. 3. マングローブ生態系における栄養関係
 - IV. 2. 2. 2. 珊瑚礁
 - IV. 2. 2. 2. 1. 一般的説明
 - IV. 2. 2. 2. 2. 主な珊瑚礁存在場所
 - IV. 2. 2. 2. 2. 1. ムシャ (Moucha) 島およびマスカリ (Maskali) 島
 - IV. 2. 2. 2. 2. 2. セッツフレール (Sept Frères) 島およびラ・シーヤン (Ras Siyyan) 島
 - IV. 2. 2. 2. 3. 珊瑚の多様性
 - IV. 2. 2. 2. 4. 珊瑚の分帯 (ゾーニング)
 - IV. 2. 2. 2. 5. 生態系における栄養関係
 - IV. 2. 2. 3. 藻場の生態系
 - IV. 2. 3. 沿岸および海の生物種
 - IV. 2. 3. 1. 魚類
 - IV. 2. 3. 1. 1. 固有魚種
 - IV. 2. 3. 1. 2. 商業的価値のある魚種
 - IV. 2. 3. 1. 3. 鮫
 - IV. 2. 3. 2. 海洋爬虫類
 - IV. 2. 3. 3. 海洋鳥類
 - IV. 2. 3. 4. 海洋哺乳類
 - IV. 2. 3. 4. 1. ジュゴン
 - IV. 2. 3. 4. 2. イルカ
 - IV. 2. 3. 4. 3. クジラ

IV. 3. 社会・経済環境

IV. 3. 1. 人口統計、社会学および居住形態

IV. 3. 1. 1. ジブチ共和国および沿岸地域の人口統計上の特色

IV. 3. 1. 1. 1. ジブチ共和国国民に関する一般的特色

IV. 3. 1. 1. 2. 沿岸地域住民

IV. 3. 1. 1. 3. 人口統計上の特色

IV. 3. 1. 2. 様々な沿岸地域の社会的且つ居住形態に関する特色

IV. 3. 1. 2. 1. ジブチ州の沿岸地域

IV. 3. 1. 2. 1. 1. ジブチ市発展に関する歴史的説明

IV. 3. 1. 2. 1. 2. 沿岸地域の住民

IV. 3. 1. 2. 1. 3. 土地占有

IV. 3. 1. 2. 1. 3. 1. 土地管理

IV. 3. 1. 2. 1. 3. 2. 土地占有形態

IV. 3. 1. 2. 1. 3. 3. ジブチ都市基本計画

IV. 3. 1. 2. 1. 4. 居住形態に関する特色

IV. 3. 1. 2. 1. 5. 歴史的且つ文化的遺産

IV. 3. 1. 2. 2. アルタ (Arta) 州の沿岸地域

IV. 3. 1. 2. 2. 1. アルタ州の住民

IV. 3. 1. 2. 2. 2. 沿岸地域の住民

IV. 3. 1. 2. 2. 3. アルタ市発展に関する歴史的説明

IV. 3. 1. 2. 2. 4. 居住形態に関する特色

IV. 3. 1. 2. 3. タジュラ (Tadjourah) 州の沿岸地域

IV. 3. 1. 2. 3. 1. 住民

IV. 3. 1. 2. 3. 2. タジュラ市発展に関する歴史的説明

IV. 3. 1. 2. 3. 3. タジュラ都市基本計画

IV. 3. 1. 2. 3. 4. 居住形態に関する特色と土地占有

IV. 3. 1. 2. 4. オボック (Obock) 州の沿岸地域

IV. 3. 1. 2. 4. 1. 住民

IV. 3. 1. 2. 4. 2. オボック市発展に関する歴史的説明

IV. 3. 1. 2. 4. 3. オボック都市基本計画

IV. 3. 1. 2. 4. 4. 居住形態に関する特色と土地占有

IV. 3. 2. 健康、教育およびレクリエーション活動

IV. 3. 2. 1. 健康

IV. 3. 2. 2. 教育

IV. 3. 2. 3. レクリエーション活動

IV. 3. 3. 経済および軍事活動

IV. 3. 3. 1. ジブチ経済の一般的特色

IV. 3. 3. 2. 第1次産業

IV. 3. 3. 2. 1. 農業

- IV. 3.3.2.2. 牧畜
 - IV. 3.3.2.2.1. 定住牧畜
 - IV. 3.3.2.2.2. 遊牧牧畜
- IV. 3.3.2.3. 漁業
- IV. 3.3.3. 第2次産業
- IV. 3.3.4. 第3次産業
 - IV. 3.3.4.1. 輸送
 - IV. 3.3.4.2. 観光
- IV. 3.3.5. 軍事活動
- IV. 3.4. 基本的インフラストラクチャー
 - IV. 3.4.1. エネルギー
 - IV. 3.4.2. 水供給
 - IV. 3.4.2.1. 地表水の活用
 - IV. 3.4.2.2. 灌漑用水供給
 - IV. 3.4.2.3. 飲料水供給
 - IV. 3.4.3. 廃棄物の回収・処理システム
 - IV. 3.4.4. 下水設備
 - IV. 3.4.5. 通信システムの構造
- IV. 4 政治、制度、法、行政および結社の枠組
 - IV. 4.1. 政治の枠組
 - IV. 4.2. 制度の枠組
 - IV. 4.3. 法の枠組
 - IV. 4.3.1. 環境基本法
 - IV. 4.3.2. 分野別法文
 - IV. 4.3.2.1. 一般的効果を狙った分野別法文
 - IV. 4.3.2.2. 特殊な性格を持った分野別法文
 - IV. 4.3.2.2.1. 保護区域
 - IV. 4.3.2.2.2. 海水汚染
 - IV. 4.3.2.2.3. 生物多様性
 - IV. 4.3.2.2.4. 気候
 - IV. 4.3.2.2.5. 観光
 - IV. 4.4. 行政の枠組
 - IV. 4.5. 結社の枠組
 - IV. 4.5.1. 概論
 - IV. 4.5.2. 環境関連団体および現在実施中のプロジェクト
- IV. 5. 沿岸地域の大規模プロジェクト
 - IV. 5.1. ドラレ (Doraleh) 港建設プロジェクト
 - IV. 5.1.1. プロジェクトのコンポーネント
 - IV. 5.1.2. プロジェクトへの出資

- IV. 5.1.3. 環境アセスメント
- IV. 5.2. 下水処理に関するプロジェクト
- IV. 5.3. 環境プロジェクト
- IV. 5.4. 経済プロジェクト
- IV. 5.5. 住宅建設プロジェクト
 - IV. 5.5.1. 千戸の社会住宅（家賃に制限のある住宅）建設プロジェクト
 - IV. 5.5.2. 紛争の被害をこうむった地域で破壊され損害を受けた住宅の再建のため移動させられた住民の社会復帰プロジェクト
- IV. 5.6. タジュラーオボック間道路建設プロジェクト
- V. ジブチ沿岸地域の主な問題と脅威
 - V.1. 環境問題
 - V.1.1. 居住環境の悪化
 - V.1.1.1. マングローブ
 - V.1.1.1.1. マングローブ破損・消滅の原因
 - V.1.1.1.2. マングローブ破損・消滅の影響
 - V.1.1.1.3. マングローブ保護のための地域の努力
 - V.1.1.2. 珊瑚礁
 - V.1.2. 生物種数種消滅の脅威
 - V.1.2.1. ナマコ
 - V.1.2.2. ジュゴン
 - V.1.2.3. ウミガメ
 - V.1.3. Prosopis(蔓延る外来種植物)の繁殖
 - V.1.4. 汚染現象
 - V.1.4.1. 都市生活および産業活動を原因とする廃水
 - V.1.4.2. 固形廃棄物、塵およびプラスチック
 - V.1.4.3. 廃油、炭化水素および重金属
 - V.1.4.3.1. 炭化水素に因る汚染と重油による沿岸汚染の危機
 - V.1.4.3.2. 重金属に因る汚染
 - V.1.4.3.3. 廃油に因る汚染
 - V.1.4.4. その他の種類の汚染
 - V.1.4.4.1. ジブチ市屠殺場から出る有機廃棄物
 - V.1.4.4.2. 大気汚染
 - V.1.4.4.3. 赤潮
 - V.1.5. 水資源に関連する問題
 - V.1.6. 気象変化に関連する脅威
 - V.1.6.1. 水資源に対する影響および適応
 - V.1.6.2. ジブチ沿岸地域に対する影響および適応
 - V.1.6.3. 海洋生態系に対する影響
 - V.1.6.3.1. 珊瑚礁

V. 1.6.3.2. マングローブ

V. 1.6.3.3. 漁業資源

V.2. 社会・経済問題

V.2.1. 急速な都市化に関連する問題

V.2.2. 漁業

V.2.3. 農業

V.2.4. 牧畜

V.3. 制度上且つ法律上の問題

V.3.1. 制度上の問題

V.3.1.1. 限られた能力

V.3.1.2. 都市開発担当業務の特殊ケース

V.3.2. 法律上の問題

VI. 結論

VII. 略語リスト

VIII. 参考文献

IX. 付属文書 I：様々な沿岸地域の紹介

1. 序論

2. 第1地域—ジブチ沿岸平野：ロヤダ (Loyada) からアムブリ (Ambouli) まで

2.1. 地理的状况

2.2. 物理的環境

2.2.1. 土地占有

2.2.2. 地形—地形測量および測深

2.2.3. 地質および鉱物資源

2.2.4. 土壌

2.3. 水資源

2.3.1. ジブチ帯水層

2.3.2. 地表水

3. 第2地域—アムブリ (Ambouli) ワジからグムブール・アアス (Goumbour Aas) まで

3.1. 地理的状况

3.2. 物理的環境

3.2.1. 土地占有

3.2.2. 地形—地形測量および測深

3.2.3. 地質

3.2.4. 土壌

3.2.5. 水資源

4. 第3地域—グムブール・アアス (Goumbour Aas) からサンガルティ (Sangarti) まで

4.1. 地理的状况

4.2. 物理的環境

4.2.1. 土地占有

- 4.2.2. 地形—地形測量および測深
 - 4.2.3. 地質
 - 4.2.4. 土壌
- 4.3. 水資源
 - 4.3.1. 地表水
 - 4.3.2. 地下水
 - 4.3.2.1. 地下水脈系
 - 4.3.2.2. 地下水水質
- 5. 第4地域—サンガルティ (Sangarti) からガラレフォ (Galalefo) まで (すなわちグッベ (Ghoubbet) 地域)
 - 5.1. 地理的状况
 - 5.2. 物理的環境
 - 5.2.1. 土地占用
 - 5.2.2. 地形—地形測量および測深
 - 5.2.3. 地質
 - 5.2.4. 土壌
 - 5.3. 水資源
 - 5.3.1. 地表水
 - 5.3.2. 地下水
- 6. 第5地域—タジュラ (Tadjourah) 沿岸平野：ガラレフォ (Galalefo) からダレイ (Dalleyi) まで
 - 6.1. 地理的状况
 - 6.2. 物理的環境
 - 6.2.1. 土地占用
 - 6.2.2. 地形—地形測量および測深
 - 6.2.3. 地質
 - 6.2.4. 土壌
 - 6.3. 水資源
 - 6.3.1. 地表水
 - 6.3.2. 地下水
- 7. 第6地域—ダレイ (Dalleyi) からサダイ (Sadai) まで
 - 7.1. 第6地域の立地
 - 7.2. 物理的環境
 - 7.2.1. 土地占用
 - 7.2.2. 地形—地形測量および測深
 - 7.2.3. 地質
 - 7.2.4. 土壌
 - 7.3. 水資源
 - 7.3.1. 地表水

7.3.2. 地下水

8. 第7地域—オボック (Obock) 沿岸平野：サダイ (Sadai) からドウメイラ (Doumeira) まで

8.1. 地理的状况

8.2. 物理的環境

8.2.1. 土地占用

8.2.2. 地形—地形測量および測深

8.2.3. 地質

8.2.4. 土壤

8.3. 水資源

8.3.1. 地表水

8.3.2. 地下水

Loi n° 45/AN/04/5ème L portant création des Aires Protégées Terrestres et Marines.

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE
LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n° 113/AN/96/3ème L du 03 septembre 1996 portant ratification de la Convention sur la Diversité Biologique ;

VU La Loi n° 82/AN/00/4ème L du 17 mai 2000 portant organisation du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ;

VU La Loi n° 106/AN/00/4ème L du 29 octobre 2000 portant Loi-Cadre sur l'Environnement ;

VU La Loi n° 121/AN/01/4ème L du 01 avril 2001 portant approbation du Plan d'Action National pour l'Environnement 2001-2010 ;

VU La Loi n° 187/AN/02/4ème L du 09 septembre 2002 portant approbation de Code de Pêche ;

VU La Loi n° 149/AN/02/4ème L du 31 janvier 2002 portant approbation de l'orientation économique et sociale de la République de Djibouti ;

VU La Loi n° 186/AN/02/4ème L du 09 septembre 2002 portant ratification de la Convention sur les Zones Humides/Convention de Ramsar ;

VU Le Décret n° 2001-0098/PR/MHUEAT du 27 mai 2001 portant approbation de la Stratégie et Programme d'Action National pour la conservation de la Biodiversité ;

VU Le Décret n° 2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n° 2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Article 1er : En application des dispositions particulières :

* De la Convention sur la Diversité Biologique notamment :

- dans son alinéa 8 a qui stipule que chaque Partie contractante "établit un système de zones protégées ou de zones où des mesures spéciales doivent être prises pour conserver la diversité biologique" et

- alinéa 8 b.

* De la Convention de Ramsar sur les Zones Humides notamment:

- dans son alinéa 4.1 qui stipule que chaque Partie contractante "élabore, si nécessaire, des lignes directrices pour le choix, la création et la gestion de zones protégées ou de zones où des mesures spéciales doivent être prises pour conserver la diversité biologique" ;

* De la Loi-cadre sur l'environnement notamment :

- dans son article 39 qui stipule que "les espèces et leurs habitats bénéficient de protection spéciale à travers l'instauration d'Aires Protégées, des listes des espèces protégées et la réglementation de l'introduction, quelle qu'en soit l'origine, de toute espèce pouvant porter atteinte aux espèces déjà sur

place ou à leurs milieux particuliers”, il est créé des Aires Protégées Terrestres sur les sites énumérés ci-dessous :

- * forêt du Day,
- * forêt de Mabla,
- * lac Abbé,
- * lac Assal.

Article 2 : L’abattage ou l’émondage de tous les arbres, la cueillette ou l’arrachage des plantes sont réglementés et contrôlés dans les Aires Protégées Terrestres par le Ministère chargé de l’Environnement avec l’appui des Ministères techniques, notamment le Ministère de l’Agriculture, de l’Élevage et de la Mer, chargé des Ressources Hydrauliques, du Ministre de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs et des Conseils Régionaux concernés. La chasse y est strictement interdite.

Article 3 : Il est créé des Aires Protégées Marines sur les sites énumérés ci-dessous :

- Iles Musha et Maskhali,
- Iles des Sept Frères ainsi que Ras Syan, Khor Angar et la forêt de Godoria,
- Haramous.

Article 4 : Les activités de pêche, sous quelque forme que ce soit, ainsi que de plongée sont réglementées et contrôlées dans les Aires Protégées Marines par le Ministère chargé de l’Environnement avec l’appui des Ministères techniques, notamment le Ministère de l’Agriculture, de l’Élevage et de la Mer, chargé des Ressources Hydrauliques, du Ministre de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs et des Conseils Régionaux concernés. Le ramassage des coraux et des coquillages ainsi que la chasse sous-marine y sont interdits.

Article 5 : Les Aires Protégées Terrestres et Marines ne constituent pas des zones fermées et ne sont pas interdites d’accès. Les activités d’élevage et de pêche pratiquées de façon traditionnelle et artisanale ainsi que l’écotourisme y sont autorisés mais réglementés et contrôlés en vue de préserver la biodiversité.

Article 6 : Les communautés locales sont étroitement associées à la gestion des Aires Protégées et sont sensibilisées sur l’importance de la préservation de la biodiversité.

Article 7 : Les limites exactes des Aires Protégées ainsi que leur mode de gestion seront précisées par voie réglementaire.

Article 8 : Les infractions à la présente Loi sont passibles des sanctions prévues par les lois et règlements en vigueur en République de Djibouti, notamment par la Loi-cadre sur l’Environnement.

Article 9 : Toutes les dispositions antérieures contraires à la présente Loi sont abrogées et de nul effet.

Article 10 : La présente Loi sera enregistrée et diffusée partout où besoin sera et publiée au Journal Officiel de la République de Djibouti. La présente Loi est exécutoire dès sa promulgation.

Fait à Djibouti, le 27 mars 2004.

Le Président de la République,
chef du Gouvernement
ISMAÏL OMAR GUELLEH

添付資料 4.4.4 陸域および海域保護区設置に関する法律：45/AN/04/5th L 和訳

国民議会で採択され、共和国大統領が発布する法律の内容は以下の通りである：

- 1992年9月15日付け憲法に鑑み、
 - 生物多様性に関する協約の批准に係わる、1996年9月3日付け法律：113/AN/96/3rdLに鑑み
 - 住居・都市計画・環境・国土整備省の組織に関する、2000年5月17日付け法律：82/AN/00/4th Lに鑑み、
 - 環境基本法に関する2000年10月29日付け法律：106/AN/00/4thLに鑑み
 - 環境に関する国家行動計画 2001-2010 の承認に関する 2001年4月1日付け法律：121/AN/01/4thLに鑑み
 - 漁業法の承認に関する2002年9月9日付け法律：187/AN/02/4thLに鑑み
 - ジブチ共和国経済・社会方針の承認に関する 2002年1月31日付け法律：149/AN/02/4thLに鑑み
 - 湿地帯に関する協約（ラムサール条約）の批准に関する 2002年9月9日付け法律：186/AN/02/4thLに鑑み
 - 生物多様性保護に関する国家行動戦略・計画の承認に係わる2001年5月27日付政令：2001-0098/PR/MHUEATに鑑み
 - 首相任命に関する2001年3月4日付け政令：2001-0053/PREに鑑み
 - 政府メンバーの任命に関する2001年7月4日付政令：2001-0137/PREに鑑み
- 以下のことを定める

第1条：

- ・ 生物多様性に関する協約、取分け：
保護区域システムもしくは生物多様性保護のため特別な措置が講じられるべき区域システムを各締盟国が確立することを規定している段落8a、および段落8b
- ・ 湿地帯に関するラムサール条約、取分け：
必要であれば、保護区域もしくは生物多様性保護のため特別な措置が講じられるべき区域の選定、設置および管理に関するガイドラインを各締盟国が練り上げることを規定している段落4.1
- ・ 環境基本法、取分け：
保護区設置、保護種リスト作成、既生息種あるいはその特別な生息地に害を及ぼすおそれのある（原産地の如何を問わず）他種の導入規制等を通じて、当該種およびその生息地が特別な保護措置を受けることを規定している第39条、

上記の諸特別条項に基づき、以下に列挙される場所に陸上保護区が設けられる：

- デイ（Day）森林
- マブラ（Mabla）森林
- アベ（Abbé）湖
- アサル（Assal）湖

第2条： 陸上保護区内での一切の木の伐採あるいは枝落とし、植物の摘取りあるいは根こぎは、技術省庁、取分け（水資源担当）農業・畜産・海洋省、青年・スポーツ・レジャー省および当該地方議会の支援を得て、環境担当省によって規制、監視される

第3条： 以下に列挙される場所に海洋保護区が設けられる：

- ムシャ (Musha) 島およびマスカリ (Maskhali) 島
- セトゥ・フレール (Sept Frères) 島、ラ・スィアン (Ras Syan)、コール・アンガール (Khor Angar) および、ゴドリア (Godoria) 森林
- アラムス (Haramous)

第4条： 海洋保護区内での（その活動形式の如何を問わず）漁業活動および潜水活動は、技術省庁、取分け（水資源担当）農業・畜産・海洋省、青年・スポーツ・レジャー省および当該地方議会の支援を得て、環境担当省によって規制、監視される。海洋保護区内での珊瑚礁・貝類の収集および潜水漁は禁止される

第5条： 陸上保護区および海洋保護区は閉ざされた区域ではなく、当区域へのアクセスは禁止されない。これらの区域で遂行される伝統的な方法且つ零細規模での牧畜・漁業活動およびエコ・ツーリズム活動は認められるが、生物多様性保護のため、規制、監視されることは免れない

第6条： 当該地域社会は保護区域の管理に密接な係わりを持ち、生物多様性保護の重要性に大いに関心を払う

第7条： 保護区域の厳密な境界およびその管理方法は、制定される規制によって明確にされるものとする

第8条： 本法律に違反した場合は、ジブチ共和国における現行の法律および規則、取分け環境基本法に定められている制裁を受けることになる

第9条： 本法律に反するすべての先行規定は、廃止され、無効となる

第10条： 本法律は、記録され、必要であれば如何なる場所にも配布され、ジブチ共和国官報上に公示されるものとする。本法律は、その公示時点において、執行力を有するものとする

ジブチにて作成、2004年3月27日

共和国大統領

行政府の首長

イスマイル・オマール・ゲレ

添付資料 4. 4. 5 土地取得申請書書式

MINISTERE DE L'HABITAT, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE

DIRECTION DE L'HABITAT ET DU L'URBANISME

SOUS-DIRECTION REGLEMENTATION ET CONTROLE

SERVICE REGLEMENTATION ET AUTORISATIONS

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI
UNITE – EGALITE - PAIX

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

ANNEE : 2006
DOSSIER N°

Nous soussignés :

Nom et Prénom (ou raison sociale)

Adresse : Téléphone

Terrain :

Adresse :

Délibération accordant la concession provisoire n° Date

Dont ci-jointe copie :

Arrêté rendant exécution la Délibération n° Attestation d'affectation : Date

Surface Terrain 1 200 m².....

C.E.S. Maximum :

Surface Couverte 400 m².....

COS Projet :33 %.....

Coût Construction au m² h.o.

Auteur du projet : Entreprise

(1) Inscrit au Tableau National de la Profession d'Architecte ou BE agréé
Sous le n°

Nature des Travaux (2)

. Construction neuve .

. Agrandissement

.

Affectation (2)

. Habitat, nombre de logement : 1 :

. Industriel

. Commerce

. Bureaux

. Publie

Sollicite :

. Le Permis de Construire , le dossier ci-joint comportant
les pièces 1 à 9 mentionnées sur la Notice Explicative .

Fait à Djibouti, le 17 Juin 2006

Signature

NB : Tout dossier incomplet sera refusé .

(1) Loi n° 53/AN/83, articles 1 , 14 et 15 Cf. annexe

(2) Rayer les mentions inutiles .

CES : Coefficient d'Emprise au Sol

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI
UNITE - EGALITE - PAIX

جمهورية جيبوتي
الوحدة - المساواة - السلام

MINISTRE DE L'INTERIEUR
ET DE LA DECENTRALISATION
DISTRICT DE DIKHIL

وزارة الداخلية واللامركزية
دائرة دجيل

871/0872006
18/05/2006

رقم
دجيل في

Le Commissaire de la République

مندوب الجمهورية

AUTORISATION PROVISOIRE D'OCCUPATION
D'UN TERRAIN APPARTENANT
AU DOMAINE PUBLIC

Le Commissaire de la République

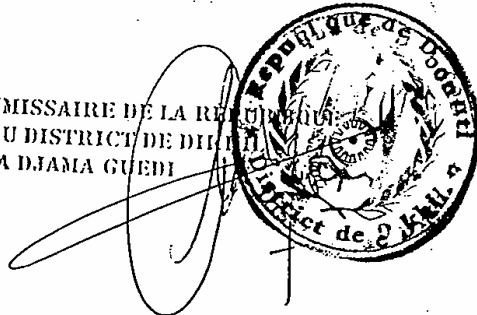
A autorisé à Monsieur MINISTRE DE L'INTERIEUR ET DE LA DECENTRALISATION
Fils de et de (CONSEIL REGIONAL DE DIKHIL)
Tributaire de la C.N.I n° délivrée le à
Né le A
Demeurant à Profession :
A occuper un terrain sis à Dikhil, au quartier dénommé AT-A-PROXIMITE DU CAMP MILITAIRE
D'une superficie de 40MX30M= 1200 m².

LE BÉNÉFICIAIRE S'ENGAGE À RESPECTER L'ALIGNEMENT DÉFINI SELON LES RÈGLES DE L'URBANISME PAR LE SERVICE DE LA VOIERIE ET DE CONSTRUIRE LE LOT QUI LUI EST ATTRIBUÉ DANS UN DÉLAI DE 3 MOIS À COMPTER DE CE JOUR.

LA PRÉSENTE AUTORISATION NE PEUT, EN AUCUN CAS SERVIR DE TITRE DE PROPRIÉTÉ.

POUR L'ACHAT D'UN TERRAIN, L'INTÉRESSÉ DOIT S'ADRESSER À AUX SERVICES COMPÉTENTS (SERVICE DES DOMAINES).

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE
CHIEF DU DISTRICT DE DIKHIL
MOUSSA DJAMA GUEDI



N° 097/DHU/SDCR/SRA/ FM/FA DU 12.04.04
MINISTÈRE DE L'HABITAT, DE L'URBANISME
DE L'ENVIRONNEMENT ET DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

REPUBLIQUE DE DJIBOUTI
UNITE - EGALITE - PAIX

DIRECTION DE L'HABITAT ET DE L'URBANISME

SOUS-DIRECTION CONTROLE ET REGLEMENTATION

SERVICE REGLEMENTATION ET AUTORISATIONS

N° 401 /DHU

Djibouti, le 15 MAI 2004

AUTORISATION DE TRAVAUX ET DE VOIRIE

L'Ingénieur en chef, Directeur de l'Habitat et de l'Urbanisme ;

- VU L'Arrêté n° 1120 du 29 novembre 1937 modifiant l'arrêté n° 820 du 26 novembre 1934, portant règlement de Voirie et de Police de la Ville de Djibouti (Articles 36 et 36 bis) ;
- VU la Délibération n° 472/6^{ème} L du 24 mai 1968 portant règlement d'Hygiène et de Voirie ;
- VU L'Avis du Comité Consultatif d'Urbanisme en sa séance du 28 février 1971 ;
- VU La demande d'autorisation en date du 17/06/03
Présenté par M. ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

AUTORISE

ARTICLE 1 : La réhabilitation du bâtiment R + 1 sis au plateau de Djibouti/Angle Boulevard ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ à Djibouti qui a subi un incendie dans la nuit du 04 mai 2003.

ARTICLE 2 : Les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'Art.

ARTICLE 3 : Aucune autre réalisation n'est admise par la présente autorisation.

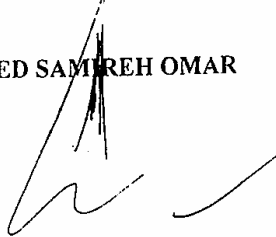
ARTICLE 4 : Un délai de cinq mois est imparti à l'intéressé afin d'achever les travaux précités.

ARTICLE 5 : Les travaux réalisés suivant le présent ATV sont exonérés de toutes taxes.

Fait à Djibouti. le

Le Commissaire de la République.
Chef du District de Djibouti

M. AHMED SAMI REH OMAR



La Directrice de l'Habitat et de l'Urbanisme,



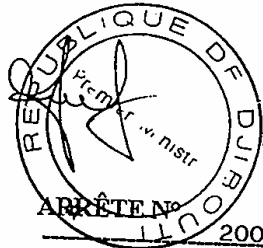
APLIATIONS :

- 2 EX DISTRICT/VOIRIE
- 1 EX Ar. Concerné
- 1 EX Commissariat Central de Police
- 1 EX Intéressé
- 1 EX Chrono DHU
- 1 EX SRA

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA PLANIFICATION CHARGE DE LA PRIVATISATION

RÉPUBLIQUE DE DJIBOUTI
UNITÉ - ÉGALITÉ - PAIX

VISA : MINISTRE DES FINANCES
PREMIER MINISTRE



Enregistrement n° 16/07/03
159/08/03

ARRÊTE N° 2003-0520/PR/MEF
déclarant d'utilité publique l'élargissement de la Route Nelson Mandela

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
CHEF DU GOUVERNEMENT ;

- VU la constitution en date du 15 Septembre 1992 ;
- VU le décret n° 2001-0137/PR du 04 Juillet 2001 portant remaniement ministériel ;
- VU la loi n° 172/AN/91/2è L du 10 Octobre 1991 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- VU la lettre n° 061/DTP/03 du 09/02/03 et la lettre n° 108/DTP 03 DU 16/03/03 ;
- SUR le rapport du Ministre de l'Économie, des Finances et de la Planification chargé de la Privatisation ;

LE CONSEIL des Ministres entendu dans sa séance du Mardi 01 Juillet 2003

ARRÊTE

ARTICLE PREMIER : Est déclaré d'utilité publique l'expropriation d' une partie des titres Fonciers n°789 d'une superficie de 1134 m² appartenant à M. MANSOUR NACER, n°792 d'une superficie de 747 m² appartenant à M. YACER MOHAMED SAID et n° 1010 d'une superficie de 216 m² appartenant à Mme FATOUMA DJAMA IDRISSE sise à Ambouli en face du service de l'Agriculture en vue de l'élargissement de la Route Nelson Mandela.

ARTICLE DEUX : Le présent Arrêté sera enregistré , publié et communiqué partout où besoin sera.

Fait à DJIBOUTI le 08 JUL 2003

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
CHEF DU GOUVERNEMENT
ISMAIL OMAR GUELLEH



添付資料 4.4.8 土地収用命令書の交付事例和訳

民営化担当、経済・財政・計画省

査証：一財政大臣

一首相

ネルソン・マンデラ道路拡張工事の公益性を宣言する大統領令：No2003-0520/PR/MEF

- 1992年9月15日付けの憲法に鑑み
 - 内閣改造に関する2001年7月4日付け政令：No2001-0137/PRに鑑み
 - 公益性を理由とする（土地などの）収用を規制する1991年10月10日付け法律：No172/AN/91/2ndに鑑み
 - 09/02/03付け書簡No061/DTP/03および16/03/03付け書簡No108/DTP/03に鑑み、
- また、
- 民営化担当、経済・財政・計画省大臣からの報告に従い、

2003年7月1日開催の審議会で了解を得た閣議は、以下のことを決定する：

第1条：MANSOUR NACER氏所有の土地（面積1,134m²）に関する不動産登記証書（No789）の一部に相当する土地、YACER MOHAMED SAID氏所有の土地（面積747m²）に関する不動産登記証書（No792）の一部に相当する土地、アムブリ農業局前に所在するFATOUA DJAMA IDRIS氏所有の土地（面積216m²）に関する不動産登記証書（No1010）の一部に相当する土地の収用が、ネルソン・マンデラ道路拡張工事を目的とした公益性を有することを宣言する

第2条：本法令は、記録、公表され、必要であれば何処でも閲覧されるものとする

ジブチ、2003年7月8日

大統領

署名とサイン

添付資料 4.4.9 土地収用命令書の交付事例

DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE

DIRECTION DE L'HABITAT ET DE L'URBANISME

SOUS-DIRECTION CONTROLE ET REGLEMENTATION

SERVICE REGLEMENTATION ET AUTORISATIONS.

LE CERCLE DE DJIBOUTI
Unité – Egalité – Paix

PERMIS DE CONSTRUIRE N ° 18/02

- VU l'Arrêté du 6 novembre 1928 créant le cercle de Djibouti et les textes modificatifs subséquents.
- VU l'Ordonnance n°45 1482 du 18 juin 1945 relative à l'urbanisme dans les Territoires d'Outre-mer.
- VU les Arrêtés n°1299 du 28 décembre 1948 et n° 275 du 4 mars 1949 soumettant à une autorisation préalable tous travaux publics et privés.
- VU l'Arrêté n°722 du 11 août 1951 relatif aux autorisations de construire.
- VU l'Arrêté n°631 du 12 juin 1952 déclarant d'utilité publique le Plan d'Urbanisme de la ville de Djibouti ainsi que les opérations qu'il comporte.
- VU l'Arrêté n°1319 du 5 août 1965 rendant ouverture d'une enquête monographique en vue de la révision du Plan d'Urbanisme de Djibouti.
- VU l'Arrêté n°723/SG/CG rendant exécutoire le délibération n°47/7^{ème} du 20 avril 1968 de la Chambre des Députés du Territoire Français des Afars et des Issas portant approbation du Plan directeur de l'urbanisme de Djibouti.
- VU l'Arrêté n°73/1570/CG/SG portant organisation de la procédure d'instruction et de la délivrance des autorisations de construire.
- VU la Loi n°49/83/1^{ère} L du 26 mai 1983 relative à la réorganisation et aux attributions du Ministère des Travaux Publics, de l'Urbanisme et du Logement.
- VU la Loi n°130/AN/85/1^{ère} du 27 janvier 1985 portant approbation du S.D.A.U.

VU la demande d'autorisation de construire déposée le et présentée par
M. IBRAHIM ABDI KAHIN.

VU l'Avis n° 1348 du 15/06/02, du Commissaire de la République, Chef du District de Djibouti.

VU l'Avis n° 054 du 12/05/02, de l'Inspecteur National de la Protection Civile.

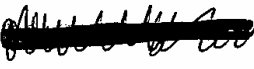
VU l'Avis n° 52 du 12/05/02 du Chef du Service d'Hygiène et d'Epidémiologie.

VU l'Avis n° 1609 du 11/11/02, du Chef du Service des Domaines.

VU l'Avis n° /, du Chef de la SURCCP.

VU l'Avis favorable du Directeur de l'Habitat et de l'Habitat, considérant que le projet peut être réalisé.

DECIDE

Article n°1 : Il est accordé à Monsieur 
Profession :
Adresse :

L'autorisation de construire d'un Bâtiment R+1 au rez de chaussée commerce et à l'étage
une mosquée Sis au boulevard bonheure du T.F. n° 108 à Djibouti.

Article n°2 : Le(s) propriétaire(s) est tenu de remblayer et de niveler le terrain avant tout commencement
des travaux. Il devra à cette occasion demander un permis de remblai qui lui sera délivré
par la Subdivision Instruction Permis de Construire et Autorisation de la Direction de
l'Habitat et de l'Urbanisme.
La cote du seuil est fixé suivant les plans déposés à + 0m00 au dessus du plan de
nivellement.

Le propriétaire devra faire :

- effectuer la note de calculs de stabilité et de résistance ;
- établir les plans d'exécution correspondants (en particulier les plans de coffrage et
de ferrailage des éléments en béton).

Il devra se conformer aux indications qui lui seront données par la Subdivision Contrôle de
la Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme et fournira à cette subdivision les documents
précisés ci-dessus avant le démarrage des travaux de construction.

techniques unifiés en vigueur au jour du démarrage des travaux et faisant office de Cahier des Charges du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire.

Ces documents peuvent être consultés à la Direction de l'Habitat

Article n°3 : Le pétitionnaire devra s'adresser à la Subdivision Instruction Permis de Construire et Autorisations pour obtenir la cote altimétrique de son terrain remblayé ainsi que la matérialisation au sol des alignements du bâtiment qui sera construit suivant les dispositions du plan de masse déposé à cette même subdivision, à savoir :

- Au NORD : / m par rapport à la clôture
- A l'EST : / m par rapport à la clôture
- Au SUD : / m par rapport à la clôture
- A l'OUEST : / m par rapport à la clôture

Article n°4 : Une pancarte portant le numéro et la date du permis de construire devra obligatoirement être dressée sur le chantier avant tout commencement des travaux.

Le pétitionnaire est tenu d'informer par écrit l'Inspecteur National de la Protection Civile et la Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme de la date exacte prévue pour le démarrage du chantier.

Le pétitionnaire est dans l'obligation de mettre sur les lieux à la disposition de l'Administration un Cahier des Chantier de type « manifold – autocollant – triplicateur » en vue de consigner toutes les observations relatives à l'exécution des travaux.

Article N°5 : Les installations sanitaires seront inspectées par le Service d'Hygiène et d'Epidémiologie et les dalles de fermeture posées après contrôle de la bonne exécution des travaux

Les fosses septiques seront conformes au modèle agréé par les Travaux Publics (filtre à cheminement lent)

Article n°6 : Après exécution des travaux, le Service des Domaines contrôlera l'alignement du bâtiment et délivrera à la demande de l'intéressé un Certificat d'alignement qui sera exigé par la Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme lors de la délivrance du Certificat de Conformité Générale que l'entrepreneur devra demander à la Direction de l'Habitat et de l'Urbanisme avant toute occupation des lieux.

OBSERVATIONS DES SERVICES CONSULTES.

PROTECTION CIVILE

L'ensemble des travaux de construction devront être réalisés conformément aux normes du maître d'œuvre d'ouvrage.

L'ensemble des portes de sorties devront s'ouvrir vers le sens d'évacuation.

Fixer des extincteurs à eau pulvérisé de 9l à raison d'un appareil pour 250 m².

Fixer également des extincteurs en fonction des risques qui pourraient advenir (stock, dépôt, groupe électrogène etc, ...)

Fixer des blocs autonomes d'éclairage et de sécurité signalant les sorties existantes et en état de veille permanent de jour comme de nuit.

Réaliser l'ensemble des travaux électriques conformément aux normes de sécurité en vigueur en République de Djibouti.

Article n°7 : La présente autorisation est valable pour une durée d'un an (1an).

Article n°8 : La présente décision sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le

Le Commissaire de la République,
Chef du District de Djibouti

DAHER ISMAEL KAH



**Projet de renforcement des capacités du transport maritime à l'intérieur
du Golfe de Tadjourah**

Phase des études préliminaires

**Evaluation des impacts potentiels du projet sur les conditions environnementales et
sociales**

Contexte

Le transport maritime entre les deux rives du Golfe de Tadjourah demeure peu développé. Cette situation est préjudiciable pour le développement économique des régions du Nord en particulier le District d'Obock qui n'est pas relié avec la capitale par une route goudronnée. Le projet actuel de réalisation d'une route goudronnée entre Tadjourah et Obock désenclavera cette région. Cependant il est primordial de développer le transport maritime du fait de la distance réduite qu'offre la voie maritime. C'est fort de ce constat que le Gouvernement de la République de Djibouti a adressé en 2002 une demande d'appui pour le renforcement des capacités du transport maritime dans le Golfe de Tadjourah, pour améliorer les liaisons entre la ville capitale au Sud avec les deux pôles urbains des régions du Nord. Le gouvernement japonais a accepté d'appuyer la République de Djibouti et de ce fait a diligenté une étude pour identifier les besoins du pays dans ce secteur. Cette étude a déterminé que les besoins sont de deux ordres :

- **Un ferry-boat :**
 - o longueur : 37 m
 - o largeur : 10 m
 - o Vitesse de croisière : 9 nœuds

- **La réfection des installations portuaires** de Djibouti, Tadjourah et Obock (plateforme, rampe de raccordement, etc.).

Pour sa part le gouvernement de la République de Djibouti s'est engagé sur un certain nombre de points pour assurer ce transport public par la voie maritime. La gestion de ce service est confiée à la Direction des Affaires maritimes (décret présidentiel d'août 2006). Pour ce faire les capacités de cette institution seront substantiellement renforcées en terme de l'équipage nécessaire pour le fonctionnement du ferry et plus globalement du service de transport. Par ailleurs, l'Etat apportera sa contribution pour équilibrer le budget d'exploitation du service en cas de déficit constatée.

Réunions de concertation avec les partie prenantes

Les projets soutenus par la coopération japonaise exigent la réalisation d'une étude préliminaire. Dans le cadre de cette étude, deux aspects importants doivent être appréciés. Le premier est les impacts potentiels sur l'environnement du projet. Le second est l'évaluation des retombées sociales du projet sur les populations concernées. C'est dans cet objectif que trois réunions de concertation ont été tenues à Tadjourah, Obock et Djibouti, respectivement le 11, 12 et 14 novembre 2006. Ces réunions ont réuni des responsables des services de l'Etat,

des autorités administratives locales (Districts et conseils régionaux) ainsi que des représentants d'associations et de coopératives de pêches.

Ces consultations ont permis de mieux appréhender les besoins et demandes des populations qui sont les principaux bénéficiaires du projet. Dans ce cadre un certain nombre de suggestions ont été formulées sur les commodités à bord du bateau, les aspects de sécurité (canots et gilets de sauvetage, infirmerie pour les premiers soins), le temps de traversée (maximum 2h30 pour Obock), la disponibilité de toilettes séparés pour les hommes et les femmes, la protection vis-à-vis du soleil et de la pluie, etc.). Par ailleurs, les participants des réunions de Tadjourah et Obock ont souligné leur besoin urgent de désenclavement par la voie maritime. Dans ce sens ils ont très clairement demandé la réalisation rapide de ce projet qu'elles attendent depuis très longtemps et qui améliorera grandement leurs conditions de vie.

Les impacts environnementaux et sociaux du projet

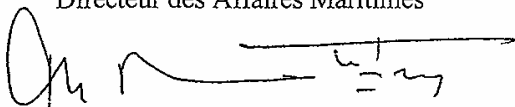
En ce qui concerne les implications sur l'environnement et les populations, il a été unanimement reconnu par tous les participants aux réunions que le projet n'aura aucun impact négatif sur l'environnement et les conditions de vie des populations.

Bien au contraire, ce projet ne comporte que des aspects positifs pour les populations qui vont bénéficier ainsi de l'amélioration du service du transport maritime. L'amélioration du transport entre la capitale et les deux villes du nord vont permettre à ce que les relations familiales et amicales se développent davantage. Sur le plan économique, le projet aura un impact considérable dans nombre de secteurs d'activités et plus particulièrement pour le secteur touristique. Il aura par conséquent pour effet d'améliorer la situation économique de ces régions et ainsi contribuer à la réduction de la pauvreté. De plus, le projet contribuera à la mise en place d'un service de transport maritime plus sécurisant.

En conséquence, compte tenu de l'absence d'impacts négatives tant sur l'environnement naturel que sur les conditions de vie des populations concernées, nous avons communément estimé avec la mission de la coopération japonaise que ce projet entre dans la catégorie C des projets pour lesquels une Etude d'Impact Environnemental (EIE) n'est pas demandée. Cependant, il est à souligner que cette décision ne fait en aucune manière l'économie du respect des règles environnementales. Le projet sera soumis dans sa mise en œuvre à la réglementation en vigueur en matière de protection de l'environnement en République de Djibouti.


ALI-MIRAH CHEHEM DAUD

Directeur des Affaires Maritimes



DINI ABDALLAH OMAR

Directeur de l'Aménagement du
Territoire et de l'Environnement



タジュラ湾海上輸送力増強計画

予備調査段階

本計画が環境および社会条件に対して持つ潜在的影響力の評価

背景

タジュラ湾地域の両岸を結ぶ海上輸送は、発展から取り残されたままの状態である。このような状況は北部諸地方、取分け舗装道路によって首都と結ばれていないオボック州の経済発展の障害となっていることは明らかである。現在進行中のタジュラ-オボック間舗装道路建設計画は僻地状態にあるこの地域の発展に寄与することになるものと考えられる。しかし、実質的に最短距離による航海が可能となる海上輸送の発展は非常に重要である。

南部の首都所在地と北部の2つの拠点都市を結ぶ海上交通の現状を改善すべく、2002年にジブチ共和国政府がタジュラ湾海上輸送力増強に関する援助を要請したのは、間違いなくこのような事実の確認に基づくものであった。日本政府はジブチ共和国を支援することを受諾し、その結果、当該部門において我国が何を必要としているかを確認するための調査を実施することとなった。この調査では、以下の2つの調査項目内容が決定されている。

- フェリーボート/全長：37m、全幅：10m、巡航速度：9ノット
- ジブチ、タジュラ、オボックの港湾施設改修（プラットフォーム、ランナップウェー等）

一方、ジブチ共和国政府は、海上公共輸送を実施するため以下の点を決定した。当該輸送業務の管理を（2006年8月付け大統領令により）海事局に託すことになった。このため、フェリーの運航および輸送業務全般を担うために必要な乗組員を確保し、海事局の能力強化を図る。また、政府はフェリーの運航によって赤字が発生した場合、政府予算により補填することでフェリーの運航を支援する。

ステークホルダー協議

日本の協力で支援される計画の実現には予備調査の実施が必要とされる。予備調査の枠内で、2つの重要な側面が評価されなければならない。ひとつの側面は、当該計画の環境アセスメントであり、もうひとつは、計画の対象となる住民に対する社会的影響の評価である。

今回、タジュラ、オボックおよびジブチにおいて、それぞれ2006年11月11、12、および14日に3回のステークホルダーミーティングを開催した理由はこのような要件を満たすためである。これらの協議には、国家機関責任者、地方行政当局（州庁および地方議会）の責任者、団体代表者（NGO）、漁業協同組合代表者が招聘され参加した。

協議を通じ、計画の主たる裨益者となる当該地域住民のニーズが明らかとなった。計画内容の範囲で幾つかの提案がなされたが、それは、船上での諸便宜、安全面（救命ボート、救命具、救急医務室）、巡航時間（ジブチ-オボック間希望巡航時間：最大2時間30分）、男女別トイレの配置、甲板での日よけ・雨よけ対策等に関するものであった。また、タジュラとオボックのミーティング参加者からは、海上輸送により僻地状態から抜け出すことの緊急性が強調された。この趣旨から、同参加者は、待たれること久しく且つ協議への参加者達の生活条件改善に大いに寄与する本計画の速やかな実現を強く要望した。

計画の環境・社会に対する影響

環境および住民に対して予期される影響に就いては、本計画が環境および住民の生活条件に対し、如何なる否定的影響ももたらさないことが、ミーティング参加者全員の総意として認知された。それにも増して、本計画は、海上輸送改善の効果を享受することになる住民にとって肯定的な面しかもたらさないと言える。その理由は、首都と北部2都市間を結ぶ輸送の改善によって、家族間および友人間の関係をより緊密にさせることが可能となるからである。

本計画は経済面でも多くの活動分野、取分け観光に大きな経済効果をもたらすことが期待される。従って、本計画は、当該地方の経済状況を改善し、引いては貧困減少に貢献するという効果をもたらすことになる。さらに、本計画は、より確かな安心感を与える海上輸送業務の確立に貢献することになると考えられる。

従って、自然環境に対しても当該住民の生活条件に対しても否定的な影響が存在しないことを考慮した結果、我々は日本の協力ミッション共々、本計画は、EIAの実施を必要としないカテゴリ「C」に類別されると判断した。しかしながら、このような決定をしたからといって、環境関連規制の遵守にいささかの怠りもないことを強調しておかなければならない。

本計画は、ジブチ共和国における環境保護に関する現行の法規に従って実施されることになる。

アリ・ミラ・シェーム・ダウッド
海事局長署名

ディニ・アブダラ・オマール
国土整備・環境局局長署名

Annexe 3 Formulaire de screening

Nom du projet : Renforcement du Transport Maritime
en Rep. de Djibouti

Organisme d'exécution :

Nom et prénom du responsable : MOUSSA AHMED HASSAN

Fonction : Sous-Directeur

Section :

Département : DATS


Organisme : Min. Habitat, Urbanisme, Eau. et Am. Ter.

Tél. : (00-253) 35-40-20 / 35-40-97

Fax : (00-253) 35-48-37

Adresse électronique : amou_ahmed@yaho.fr

Date : 18-11-2006

Signature : 

Liste des points à confirmer

Point 1. Site du projet

Point 2. Aperçu du projet

2-1. Le projet relève-t-il d'un ou de plusieurs des secteurs énumérés ci-dessous ?

Oui Non

Si oui, cochez la case correspondant au(x) secteur(s) concerné(s).

- Développement minier
- Développement industriel
- Centrales thermiques (y compris géothermiques)
- Centrales hydrauliques, barrages et réservoirs
- Aménagement fluvial et lutte contre l'érosion fluviale
- Lignes de transport et de distribution d'électricité
- Routes, réseaux de chemin de fer et ponts
- Aéroports
- Ports
- Approvisionnement en eau, réseaux d'assainissement et stations d'épuration
- Gestion et élimination des déchets
- Agriculture (impliquant des activités de défrichage ou d'irrigation à grande échelle)
- Sylviculture
- Pêche
- Tourisme

2-2. Certaines des activités ci-dessous sont-elles intégrées dans le projet ?

Oui Non

Si oui, cochez la case correspondant aux activités concernées.

- Réinstallation forcée
(importance : foyers, personnes)
- Pompage des eaux souterraines
(importance : m³/an)
- Mise en valeur de terres incultes, aménagement et défrichage
(importance : ha)
- Abattage massif d'essences forestières
(importance : ha)

2-3. Description du projet (taille et données principales)

2-4. Comment avez-vous confirmé la cohérence du projet avec les besoins de développement ?

Le projet s'inscrit-il dans un programme ou un plan d'action de plus grande envergure ?

Oui : précisez le nom du programme ou du plan d'action
(DSRP - Document Stratégique de Réduction de la pauvreté)
 Non

2-5. Un examen des alternatives a-t-il été effectué avant de formuler cette requête ?

Oui : décrivez succinctement les alternatives.

(
)

Non

2-6. Les parties prenantes ont-elles été consultées avant de formuler cette requête ?

Oui Non

Si oui, cochez la case correspondant aux parties prenantes rencontrées.

Organe administratif

Résidents locaux

ONG

Autres coopératives de pêcheurs.

(
)

Point 3. Cette requête concerne-t-elle un projet nouveau ou en cours d'activité ? S'il s'agit d'un projet en cours d'activité, a-t-il fait l'objet de plaintes de la part des résidents ?

Nouveau

En cours (plaintes des résidents) En cours (absence de plaintes)

Autres

(
)

Point 4. Intitulé de la loi environnementale ou des lignes directrices relatives à l'évaluation de l'impact sur l'environnement. :

(
)

Les lois ou lignes directrices du pays bénéficiaire imposent-elles de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) et/ou une évaluation environnementale préliminaire (EEP) et/ou d'autres évaluations dans le cadre du projet ?

Oui Non

Si oui, cochez la case correspondant aux évaluations requises.

EIE (réalisée en cours programmée)

EIE et EEP (réalisées en cours programmées)

EEP (réalisée en cours programmée)

Autres ; à préciser

(
)

Point 5. Si une EIE a effectivement été réalisée, a-t-elle été reconnue conforme au regard des lois et règlements du pays bénéficiaire ?

Dans l'affirmative, précisez le nom de l'autorité compétente et la date à laquelle celle-ci a approuvé l'EIE.

Approbation de l'EIE Approbation de l'EIE sous condition EIE en cours d'appréciation Procédure d'approbation non entamée Autres ()

(Date de l'approbation : Institution compétente :)

Point 6. Si une attestation autre que l'EIE mesurant le degré de prise en compte des considérations environnementales et sociales dans les différentes étapes du projet, est exigée, précisez le nom de ce document.

Attestation déjà reçue Attestation demandée, en attente d'une réponse
 Attestation non requise Autres ()

(Nom de l'attestation exigée : *Evaluation des Impacts potentiels du projet sur les conditions "Sui et scilicet"*)

Point 7. Une ou plusieurs des zones énumérées ci-dessous, se trouvent-elles à proximité du projet ou sur son site d'implantation ?

Oui Non Non identifié

Si oui, cochez la case correspondant aux zones concernées.

- Parcs nationaux, réserves nationales et aires protégées par l'Etat (zones côtières, zones humides, zones d'habitat des minorités ethniques et des autochtones, patrimoine culturel, etc.) ainsi que les zones assimilées aux zones précitées
- Forêts vierges ou forêts primaires de la zone tropicale
- Zones d'habitat naturel présentant un intérêt écologique élevé (récifs coralliens, marécages à palétuviers, wadden, etc.)
- Zones d'habitat des espèces protégées par la législation nationale ou par les conventions internationales
- Zones menacées par la salinisation ou l'érosion excessive des sols
- Zones sujettes à la désertification
- Sites présentant un intérêt unique du point de vue archéologique, historique et culturel
- Zones d'habitat des minorités ethniques, des populations autochtones ou nomades, ayant un style de vie traditionnel, etc., ainsi que les zones présentant un intérêt particulier du point de vue social

Point 8. Le projet génère-t-il des impacts défavorables sur l'environnement et sur les

communautés locales ?

Oui Non Non identifié

Raison :

Point 9. Cochez la case correspondant aux impacts environnementaux et sociaux concernés. Faites un résumé bref et concis des impacts.

- Pollution de l'air
- Pollution des eaux
- Pollution du sol
- Gestion des déchets
- Bruit et vibrations
- Affaissement de terrain
- Odeurs insalubres
- Facteurs géologiques et topographiques
- Sédiment de fonds
- Biote et écosystème
- Utilisation de l'eau
- Accidents
- Réchauffement de la planète
- Réinstallation forcée
- Economie locale telle que l'emploi et les moyens de subsistance
- Utilisation du sol et exploitation des ressources locales
- Institutions sociales telles que l'infrastructure et la prise de décisions au niveau local
- Infrastructures sociales et services connexes existants
- Pauvres, autochtones, minorités ethniques
- Equité dans le processus de développement et de répartition des pertes et des avantages
- Conflits d'intérêt au niveau local
- Questions liées à l'égalité hommes-femmes
- Droits de l'enfant
- Patrimoine culturel
- Maladies infectieuses telles que le VIH/sida
- Autres ()

Résumé des impacts sur l'environnement et sur la société ;

(

)

Point 10. Diffusion de l'information et réunions avec les parties prenantes

10-1. Si l'examen des considérations environnementales et sociales est exigé, acceptez-vous de mettre ouvertement les informations requises à la disposition du public et d'organiser des réunions avec les parties prenantes conformément aux lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de la JICA ?

Oui

Non

10-2. Si la réponse est négative, précisez les raisons ?

タジュラ IEE レベル環境調査およびステークホルダー協議記録

日時：11月11日9時～11時 知事室ワークショップ、11時～12時タジュラ港および周辺環境調査

場所：タジュラ州知事室

出席者： 州副知事、州議会議長、州議会事務局長、農業省副局長、牧畜局長、教育指導顧問、
小学校校長、商工会議所会頭、運送事業者、漁業組合代表、漁民代表、海事局（2名）、
環境局、JICA 調査団（3名）、合計 17名

1. 出席者紹介

副知事の議事進行によるステークホルダー協議を開催した。初めに出席者全員の自己紹介が行われた。船舶到着の遅れにより海事局、環境局、調査団田中氏は10時から参加。

2. 事業概要および経緯の説明

副知事による事業概要および経緯の説明、ワークショップ開催目的の説明が行われた。概要以下の説明があった。ジブチとタジュラを結ぶフェリーはこの4年間運行が止まったままで、地域住民は大変な不自由を感じて生活している。タジュラからジブチへの道路は有るが、陸上交通は費用が高くて全ての人を利用できるわけではない。また、海上交通として不定期に運行されている高速船もまた、大変高価であることから、一部の人しか利用できない状況で、ダウ船の乗船人数は極めて少なく全ての人にアクセスのしやすい定期便フェリーの就航が望まれている。

事業の要請及び調査段階、環境社会配慮について糸魚川が説明した。

3. 事業内容に関する討議

校長：フェリーは運賃の安さと運行の安定性で長所がある。陸上運送は運賃が高い事に加え、雨の度に通行止めとなる不安定である。船は十分な大きさのあるサイズが望まれる。

畜産局長：船には家畜も乗せるスペースが確保されることを望む。

商工会議所：フェリーが就航するとダウ船と競合する。しかし、ニーズはダウ船の能力を遙かに超えており、棲み分けが可能であると考え。例えば以前に就航していたフリーは週3日運行していたが、フェリーが運航しない時にダウ船が輸送の役割を担うことができた。また、ダウ船は主に貨物輸送であり、フェリーは人と車及び大型動物であることからフェリーが就航してもダウ船の仕事が無くなる事はない。物流が盛んになれば需要を喚起して結果的にダウ船のビジネスも繁盛することが予想されることからフェリーの就航には賛成である。

校長：フェリーに比べてダウ船の輸送能力は限定的であり、フェリーの無い現在でもダウ船が物資輸送の需要を満たしているわけではない。学校の先生が文部省の会議のためジブチに移動するときでも、ダウ船の運行が不定期であるため、2時間の会議に出席するため、2日間を費やしているのが現状である。定期便があれば運行スケジュールに合わせて効率的に動くことができる。そのような事から運行速度の速い船を望む。

議会議長：住民にニーズがあり、フェリーのプロジェクトには大変興味がある。

農業省副局長：フェリーを要請してすでに4年も経っているが、どうしてこんなに対応が遅いかわからない。もっと早くプロジェクトを進めてほしい。

漁協代表：フェリーが就航すれば、釣った魚をジブチに運ぶ事ができるので利用したい。港の改修やフェリーの運航で漁業や漁港の活動の障害にはならない。フェリーとは船着き場も利用している埠頭も違うので障害はない。

教育指導顧問：フェリーが来るとこの地域の人々が安心して暮らすことができる。海上輸送はこの地域の生命線である。

運送業者：高速船でカットをジブチからタジュラに輸送しているが、フェリーが就航しても、輸送しているものの内容とスケジュールが異なるため、全く影響はない。

田中：船の構造と性能について説明。船の運航速度を速くすると燃料費などの経費が高くなり、結局運賃に反映されることになり、利用者の負担が高くなる事を説明。

糸魚川：フェリーターミナルの改修において船の運航や環境に対するインパクトはないか？珊瑚や漁場保護のために配慮が必要ではないか？

副知事：フェリーと他の船の利用する場所が異なり、改修は運行に伴う影響はない。また珊瑚礁などの貴重な動植物の生息場所はもっと沖のほうでありターミナルの影響はない。フェリーの影響より山から流れ出る土石流の方の影響が甚大である。

漁民代表：漁場はターミナルや航路の付近ではないため、漁業に対する影響はない。

田中：ハムシーン時のフェリーの運行はどうか？

副知事：フェリーを動かすかどうかの判断は海事局が行う。

田中：船の性能、機能についてのリクエストはあるか？

農業省副局長：これまで運行していたフェリーの騒音はとてもひどかった。煤煙の排気も多く、床には油がこぼれておりとても危険であった。適切な管理が求められる。乗客デッキには風を遮る壁が必要である。家畜を乗せるスペース、仕切りが必要、トイレが少なく、人々は列を作って順番を待っていた。もっと多くのトイレの設置を望む。救命具などに手が届かない状況であった。設置場所に配慮が望まれる。

教育指導顧問：乗客用の椅子の数が少なく、多くの人が床に座っていた。定員数の椅子の設置を望む。

副知事：船内で発生する急病のため、医務室があるといい。船の規模はどのくらいになるのか？

車は何台乗せられるか？人は何人乗せられるか？乗船定員は300人以上必要である。

農業省副局長：150人規模で十分である。

4. ワークショップの終了挨拶

海事局：船長は挨拶せず、船員が代理で参加者に感謝の旨を述べた。

環境局：挨拶なし

副知事：本日のワークショップの内容が調査に反映されることを希望する。JICA、関係者および各組織を代表して参加していただいた皆様に感謝し、一日も早いフェリーの就航を望むとの話でワークショップを閉会した。

5. 港湾及び周辺環境調査

副知事、商工会議所会頭、調査団でタジュラ港および周辺環境の状況を調査した。特にダウ船の運行について状況を現地で確認した。また、フェリーターミナルとなる周辺施設および環境状況調査を実施した。

以上

List of Attendants at the Meeting

Preliminary Study on the Project



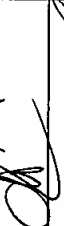



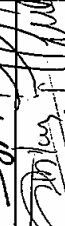





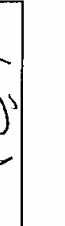
for the Reinforcement of Maritime Transportation in Tadjoura Bay

Subject: Stakeholder Meeting in Tadjoura

Date: 11 Nov. 2006

Time: 9:00 AM -

Place: Tadjoura

No.	Name of Attendant	Organization/Agency	Department/Section	Title/Position	Others
	Mohamed ALI Houmed	District	District (MIO)	Communaire - Adjoint	
	ABDALLAH BOUQUAN MO		D.R. (MAREK)	副局長 SOUV. DIRECTEUR	
	HASSAN. Houssein Omar	District TADJ.	Conseil Regional	S. E. xecutif.	
	Moussa Mohamed chef de				
	DAOU ALWAZ	Section d'Ekouye D.I			
	Abrahami Aboubakar	Préfecture de Tadjourah	Direction Régionale		
	Djalani Hassan Watta	Educational International		Conseiller pédagogique	
	ALI AHMADINE	Commerçant			
	ABDOUKADRA ABUS AGIS	Municipal de con	Ministère de l'Education Nationale		
	Mohamed TRAHIN	Coopérative	de pêche		
	MUHAMMAD KARIM ABDEL	Commerçant			
	Mr. Salem Mr. Abdi	Affaires Nautiques	Ministère Transport	Gen. Capt. / Capt.	
	Houssein RILAKTE	Environnement			

副知事
地兼体
知事
地兼令

牧畜



オボック IEE レベル環境調査およびステークホルダー協議記録

日時：11月12日 9時～11時 協議 11時～12時オボック港および周辺環境調査

場所：オボック州事務所

出席者：副知事、農業局副局長、漁協代表、地方議会議員、NGO代表、海事局（2名）、調査団（3名）、合計10名

内容：

1. 出席者の紹介

副知事の議事進行によるステークホルダー協議を開催した。初めに出席者全員の自己紹介が行われた。

2. 事業概要および経緯の説明

事業概要説明資料の配付と副知事による事業概要および経緯の説明、ワークショップ開催目的の説明が行われた。

3. 事業内容に関する討議

NGO代表：フェリーの就航および港湾の改修による環境および社会に及ぼすネガティブなインパクトはないと考える。オボックの住民にとってフェリーは重要な交通手段であり、メリットの方が遙かに大きい。

漁協代表：フェリーターミナルと漁港は分離されており、フェリーの就航やフェリーターミナルの改修による影響は全くない。また、この地域の漁民は漁網を使用しているが、漁場は沖合であり、またフェリーの航路とも場所が異なるため漁業活動への影響は考えられない。

珊瑚礁は保護の対象となっているが、分布地域は灯台より東側であり、港湾の周辺に珊瑚礁は存在しないため、工事等による影響も考えられない。

州議会議員：フェリーの就航によるダウ船への影響はほとんどないと考えている。ダウ船には車両は乗れないし、人も多くは乗れない。またダウ船は不定期であり、海が荒れたときには欠航することが多い。フェリーはダウ船の欠点を補う形であり、お互いが共存出来る。

漁業代表：漁船の漁獲はオボックの港に揚げないで、直接漁船でジブチに運搬することが多い。フェリーが就航すれば、冷凍コンテナまたは冷凍自動車を利用してフェリーでジブチに輸送することが可能となり、漁協にとってもフェリー就航のメリットは大きい。

州議会議員：高速船はオボックに来ているが、利用客が異なることから、高速船とフェリーとの競合はないと考える。それに高速船は費用が高くて誰でも利用できる訳ではない。フェリーの就航や港湾施設の改修によるマイナスのインパクトはないと考える。政府は地方分権政策を進めており、これらの政策を推進する前に基本的な交通手段である定期的な船便がないことが大きな課題である。これまで週2回の飛行機によるジブチへの便があったが、3ヶ月前に廃止となってしまった。この便が再開される見通しはない。定期便がないことによる社会的影響は計り知れない。そのために住民が大きな不利益を被っている。フェリー就航による社会的負の影響などはほとんど考えられない。早くフェリーを就航させない事による負の影響の方が大きいと考えている。

NGO代表：フェリーの構造について、より利用者に配慮した設計にして欲しい。椅子は1人掛けとして、風雨に対する配慮が必要。低料金でハイスピードのものを望む。トイレも各階に設置して欲しい。

漁協代表：フェリーに漁獲を輸送するための冷凍施設を設置して欲しい。

4. 港湾周辺環境調査

港湾および周辺環境調査を実施した。

以上

ジブチ IEE レベル環境調査およびステークホルダー協議記録

日時：11月14日 9:00～11:00

場所：設備省ラボ会議室

出席者：環境局(2名)、海事局(2名)、二国間局、NGO代表、海軍将校、漁協代表、調査団(5名)

合計13名

結果：

1. 出席者の紹介

環境局次長の議事進行によりステークホルダー協議を開催した。初めに出席者全員の自己紹介が行われた。予定していた議長役の海事局長は COMESA 会議の為欠席し、その代理として環境局次長が議長を行ったものである。

2. 事業概要および経緯の説明

議長は出席者へのお礼を述べ、タジュラ及びオボックに引き続いて実施する本協議で、その目的を説明した。プロジェクトの概要について説明した資料を配付し、内容を把握するための時間を取った。そして現在の調査の段階の説明と環境及び住民の利益を図る社会配慮に関わる観点からの討議を行う旨の説明を行った後協議に入った。

3. 事業内容に関する討議

海軍将校：このような計画については初めて話を聞いた。北部地域の人々にとって利益となるものであり、特にオボックについては飛び地状態でありフェリーの就航は重要な課題であった。また、これらの計画を実施するに当たっては環境及び社会的な配慮は重要なことである。

海事局が運営を行うこと、赤字が出たら政府が補填することなど政府の責任も明記されており、貧困対策としても極めて重要であると考え。船の長さが37mとされているが、長いほど良いと思う。港湾施設の整備も日本側が行うのか？現在民間フェリーはないが、軍の所有しているフェリーが基地の中で利用されている。

山田：どこの港湾施設をどのように改修するか、誰か改修するかはまだ決まっていない。ジ国と日本の協議で決まる見通しである。

議長：フェリーはいつ来るのか？港湾施設を改修した後になるのか？

山田：まだ決まっていない。

二国間局：スリップウェイが老朽化しており、緊急の修理が必要ではないか？

山田：基本設計調査でその辺の優先順位も含めて修理内容を決定することになる。

糸魚川：フェリーの就航によって港湾付近の陸上および周辺海域の混雑についてどう考えるか？

海軍将校：混雑は考えられる。海軍は軍港付近を2年に一度浚渫を実施している。ダウ船の接岸場所やフェリーターミナルのスリップウェイの側面は浚渫が必要と考えている

星野：スリップウェイの前面海域の深度を測定した結果、フェリーの航行に必要な深さは確保されており浚渫は必要ないことがわかった。

海軍将校：スリップウェイの前面ではなく側面はどうか？浅いと思う。

星野：スリップウェイ前面は潮高を引いて-2Mである。ドルフィンより湾の内側の側面は浅いと思われる。海軍が定期的な浚渫を行っていることは港湾の維持のためにはいいことだ。

議長：フェリーの運行に-2Mで支障はないのか？

田中：フェリーの規模から考えて-1.5M有れば安全な航行が出来ると思う。

議長：船の接岸頻度や積載などの荷重、規格はどうなっているか？

田中：正確な数値を出すためには、正確なデータが必要であるが、まだ入手出来ていない。

海事局：安全な航行のためには浚渫を行った方がいいのではと思う。

議長：船のデータはダウ船の運行状況から把握できるのではないかと？船にどのようなニーズがあるか把握しているのか？現状のみでの判断ではなく、将来の事も考えて計画を策定する必要がある。

山田：将来の事を考えて検討している。

海軍将校：港湾施設の改修やメンテは極めて重要である。どのような施設改修を考えているのか？

山田：このプロジェクトはフェリーがメインであり、そのフェリーを就航させるために必要な施設は何かという観点で検討を行っている。改修のニーズの中からジブチー日本の間で話し合う事が必要である。

海軍将校：港湾改修のプラオリティはどうか？

議長：環境と社会配慮の本来の課題に話を戻そう。フェリーはかつて運行しており、既存の施設を利用することから新たな環境インパクトは発生しないと考えている。逆にフェリーがないためにダウ船や小舟での往来が多く危険にさらされている。フェリーの就航によってこれらのリスクがなくなることから社会的な環境改善になると考えられる。漁協代表の意見を伺いたい。

漁協代表：フェリーの岸壁は漁港とは離れており、漁業活動への影響はない。フェリーの就航による漁業への影響はないと考える。

糸魚川：オボックの漁民は漁獲物をフェリーでジブチに輸送したいとの意向であるが、影響はないか？

漁協代表：オボックの漁獲物がジブチに輸送されても市場や漁業に対する影響はない。

糸魚川：漁協としてマングローブ保全に関する活動を行っているか？

漁協代表：漁協としては行っていない。環境局が保全活動、マングローブのミティゲーションの活動を実施している。ベニス通りが建設されて以降海岸地域の都市化が進んでいるが、道路の海側は保全地域として都市計画で決められている。

海軍将校：フェリーターミナルの改修では駐車場は必要となる。ターミナル内での人や車の流れを検討した方がいい。

議長：木曜日、金曜日にはフェリーターミナル付近の港湾に多くのプレジャーボートが動き回り、人の出入りが激しくなるので、ターミナルへのアクセスを検討した方がいい。

山田：フェリーターミナル付近のことはジブチ側が考えるべき事項である。

議長：ジブチ側の当局にもこれらの問題を認識させるためにも調査団として指摘してもらいたい。フェリーの効果的運行のための周辺環境で必要な事項は当然考えておくべきであり、フェリーだけを考えればいいというものではない。

山田：ご指摘の通りである。港湾のシステムとして考える必要がある。

海事局：ターミナル周辺の人と車だけでなく貨物の事も合わせて考える必要がある。

議長：輸送手段の事だけでなく、港湾全体の位置や状況も考えてフェリーターミナルのことを考えねばならない。

山田：調査団としては、TORの範囲があり、全ての条件を取り込んで検討することは無理である。

議長：調査団として検討した後のレコメンデーションが欲しい。今回のプロジェクトの中で必要性も含めて全体を検討して欲しい。

糸魚川：フェリーターミナルの不法占拠者についてはどうか？

海軍将校：ターミナルに隣接する道路上の人たちは、ダウ船の乗客はワーカー達にたばこや飲み物などを売っている人たちであり、追い出しても問題はない。大きな売店は以前は乗船券の券売所を占拠して売店としてい

る所であり、この施設も取り戻しても問題はない。これらは多くても数人程度であり、社会的な問題とはならない。

糸魚川：フェリーターミナルに隣接する場所に新しい施設が建設されているが、何か？

海軍将校：憲兵隊の監視所である。

NGO 代表：このワークショップに招待していただいたことに感謝する。当 NGO は環境局とパートナーシップを取って自然環境保全活動している。フェリーのプロジェクトによって北部への航路が再開されることは大変喜ばしい。国民にとって大きな利益となるものであり、社会経済的にもメリットがあり、家族の絆が深まることは間違いない。

4. ワークショップの終了挨拶

議長から以上の協議でステークホルダー協議を終了し、参加者に対する感謝の言葉が述べられた。

以上

環境判定会議議事録

日時：11月15日 9:00～10:30

場所：設備省ラボ会議室

出席者：環境局次長、環境局担当、二国間局担当、海事局船長、調査団（5名）

内容：

1. IEE レベル環境調査およびワークショップの総括

環境局次長モサ氏の議長により、タジュラ、オボック、ジブチの3カ所において実施した IEE レベル環境調査およびワークショップの実施を踏まえ、環境影響および社会配慮カテゴリーを決定するための総括会議を行った。

2. 負のインパクトの影響

議長よりこれまでの討議結果の総括として以下の説明があった。

フェリーの就航およびターミナル周辺整備に関して大きなインパクトは予想されない。むしろ社会的な便益の向上、安全性の向上、美観の改善等が図られるメリットの方が大きい。本プロジェクトの目的は北部地域の貧困対策であり、フェリーの就航が第一の条件となる。そのためのサービスの実施に付随する社会的な負のインパクトが有ったとしても、無視出来る程度の大きさである。負のインパクトとは、民間ダウ船の運行への影響や、港湾労働者などの不法占拠者への影響などである。これらの人々はフェリーの就航によって新たな役割分担と利益を受けることも可能であると考えられるからである。

これらの無視できるほどのインパクトに配慮するため、環境調査や代替案の検討等の実施によってフェリーの就航を遅らせる事は北部地域全体の人々に対して大きな不利益をもたらすことは明らかである。このような事実から本プロジェクトの環境社会配慮カテゴリーは「C」と考える。

3. 討議

二国間局：利用者の便益に比べてマイナスのインパクトは小さいので、今後の調査においてさらに詳細な環境社会配慮を実施してもあまり意味がないと考える。今説明された以上の大きなインパクトは考えられないためである。

海事局：環境調査報告のレポート作成について準備しているが、大きな環境インパクトは考えられない。

議長：港湾改修の中身としてはどうか？どのような改修が必要となるのか？工事内容によってカテゴリーが変化すると考えられるので、改修内容が明確にされていない現段階で決定することは適当ではないと考えられる。また、2～3名の道路不法占拠者のためにジブチ国として社会配慮調査を実施して基本設計を遅らせるような事態となることは適切とは考えられない。このような事情から木曜日か土曜日のどちらかの午前中に再度会議を開催して再度検討したい。場所は同じ会議室で行う予定として、本日の会議は終了する。

以上

環境判定最終会議議事録

日時：11月16日 9:00～10:30

場所：環境局長室

出席者：環境局次長、環境局担当、海事局長、調査団（糸魚川、東島）

内容：

1. 環境社会配慮調査の総括

昨日の協議に引き続き、これまでの環境社会配慮調査結果の総括としてジブチ側で環境報告書を取りまとめる事とした。そして、環境局次長が作成した報告書案の内容について以下の説明あり。

本計画に対する環境社会配慮調査のため、各対象地域において現地踏査と地域のステークホルダー協議を開催した。この協議には、政府の責任者、地方行政当局者、地方議会および住民代表者、地域NGOの代表者、漁協などの各種業界団体代表者が参加し、自由な討議を行った。

本計画の直接的裨益者となる北部地域の住民のニーズと要望を聴取した。この計画の目的を適切に達成するための環境社会配慮および安全配慮の観点から多くの要望と提案がなされ、それについて協議を行った。そして、北部地域の参加者から事業の速やかな実施を強く求める声が多かった。

本事業に起因する自然環境および社会環境へのインパクトについては、ほとんどないあるいは発生しないということが参加者の満場一致の意見であった。そして、海上輸送サービスの改善によって住民の生活環境を改善し大きな利益をもたらす社会に貢献する事業であるとの意義が参加者からの声であった。

首都ジブチとタジュラ湾を隔てて立地する北部の2地域への交通輸送の改善は、これらの2都市を含む北部地域全体の発展に不可欠な要素であり、今後同地域で発展が見込まれる観光や地域活動の活性化によって、北部地域の深刻な貧困状態が緩和されることがその効果として期待される。

これらの事業効果と事業に起因する環境インパクトを考え合わせると、今後の調査において環境影響評価調査不要であり、本計画の環境影響のカテゴリーは「C」が適切であると判断される。

さらに、本計画は過去20年継続した既存事業を引き継ぐものであり、船舶にしても、港湾にしても現在の地形や施設が大きく変化するものではないこと。そして、周囲に悪影響を及ぼす生態系が存在しないことがその理由として挙げられる。

環境局としては、タジュラ、オボックへの輸送ルートの確保のための事業には大きなニーズと緊急性があり、船と港湾に限定して環境影響を評価したものである。今後、北部地域の開発の進展に従って適切な生態系保全のための対策が必要となることから、今回の協議はいい機会となったと考えている。

2. 海事局長コメント

環境局の意見に全面的に従うこととする。事業の実施においては適切なモニタリングを実施し、法律の定める範囲で環境社会の保全には十分に配慮する予定である。計画事業を優先して環境面、社会面でのインパクトを無視しなおざりにすることは決してしない。

環境報告書は本紙を作成後、海事局長、環境局長がサインして調査団に渡す事とする。

以上