資　　料

１．プノンペン市都市交通の概要
　１－１　プノンペン市の概要
　１－２　道路交通の概要
　１－３　公共交通の概要
　　別紙１　プノンペン市将来土地利用構想
　　別紙２　プノンペン市の行政区界
　　別紙３　Final Population Tatals Phnom Penh Province 1998
　　別紙４　循環バスルートのイメージ
　　別紙５　モトドップ・シクロ利用者への街頭アンケート票
　　別紙６　モトドップ・シクロ利用者への街頭アンケート（集計結果）
　　別紙７　交通法規徹底キャンペーンについて（現地新聞より抜粋）
　　別紙８　プノンペン市組織図
　　別紙９　公共事業省（MPWT）設置条令
　　別紙10　国土庁（MLMUPC）設置条令
２．要請書
３．実施細則（Ｓ／W)、議事録（M／M）
４．対処方針
５．質問状、回答
６．環境関連法規及び環境概要
７．ローカルコンサルタントの状況
８．面談者一覧
９．収集資料一覧

資料１．プノンペン市都市交通の概要

１－１　プノンペン市の概要

(1) 人口、面積、行政区画

同市の面積は、約295km²であり、市内の行政区画は、都心部で３区画、郊外部で４区画に分かれている（別紙１）。

同市の人口は、1998年の人口センサスのデータによれば、約100万人（正確には、999,804人）であり、そのうち、市都心部のエリアに約57%が居住している（別紙２）。

(2) 地勢、気候

メコン川、トレンサップ川、バサック川の合流点の西側に、堤防道路に囲まれる形で、都市が形成されている。気候は、雨期（５～11月）と乾期（12月～４月）に明確に分かれている。なお、雨期には市街地を含めた道路冠水が発生し、乾期には農閑期に伴い、市街地に仕事を求め、一時的に人口が集中するとのことである。

(3) 都市計画・交通関連行政機関

① MLMUPC（国土庁）

1998年に閣僚評議会（Council for Ministries）から分かれて設置された中央政府機関であり、国土計画について担当している。全職員は2700人、うち400人が本庁に在籍している。この計画は都市・農村の開発や公共施設の整備だけでなく、教育等幅広い分野を含めた総合的なものを目指している。現在関係するデータ収集等を行っており、2001年の策定を目標としている（実際には、もう少し期間を要する可能性も有る）。

国土全域の計画と国土を６つのエリアに分割した地域ブロックの計画を策定予定であり、本調査の期間中にはまとまらない可能性があるものの、プノンペン市を含む計画についてその動向を把握しておくことが必要と考えられる。MLMUPCの所掌規定は別紙の通り。

② DLMUC（市土地利用建設局）

DLMUCはプノンペン市における土地利用構想を策定している。市域約290km²を13のゾーンに区分している。このゾーン区分を踏まえて、民間開発等に対する承認を行っている。

このうち約1700haがSatellite City Zoneに位置づけられ、例えばBenug Snorについては500haの規模で、質の高い住宅の供給等を行う方向で検討が進められており、人口は約２万人と想定している（民間事業者による開発を想定しているが、事業主体は現時点では未定）。

また、新たな空港連絡道路の計画作成についても進めており、カンボディア政府の承認がおりた段階で、沿線の工業系土地利用の推進を図る予定である。

③　BAU（市都市計画局）

BAUは1995年に設立され、プノンペン市における特定の開発プロジェクトについて担当している。現在フランスからの専門家が１名在籍している。主要なものとしては、中心市街地の再整備や、湿地帯の区画整理等とともに、空港南部開発を進めている。

空港南部開発については、大きく東西の２つのゾーンに分けられ、東側のゾーンへは市街地のスラム居住者（約4000家族）の収容等を行うとともに、西側にこれらの住民等が働く工業ゾーンを整備する計画となっている。この後４～５年の間に着手し、３～５年程度での完了を予定している。

④　UNCHS

国連機関。スラム地域の調査・計画を行っている。スラム地域の状況（人口、職業等）の現況を把握するとともに、ネットワークを持っていることから、交通調査の実施・当該エリアの土地利用構想の検討等にあたっては、連携を図っていくことが重要。

⑤　MPWT（公共事業省）

MPWTは全国的な道路計画等運輸交通全般にかかる事業実施（土地収容含む）を担当する中央政府機関であり、所掌上は市内の運輸交通全般にかかる事業実施を担当している。プノンペン市都市交通計画に関連しては、外環状道路のさらに外周部、国道３号から５号までの間の半環状の道路計画がある。なお、国道１号線及び５号線は、アジアハイウェイＡ－１号線、国道４号線及び７号線はアジアハイウェイＡ－11号線の一部となっている。MPWTの所掌規定は別紙の通り。

⑥　DPWT（市公共事業局）

市内の道路整備・維持管理等について、国道を含め担当している模様である（本来国道はMPWT担当であるが、予算的な問題のようである）。市街地外周道路において、盛んにBOT手法を用いている。

市内中心部への大型トラックの流入規制がとられているため、大型トラックは当該道路を利用している。この関係もあり、沿道には工場の立地が見られる。大型トラックとルモは有料であるがその他については無料となっている。なお、BOT道路の整備については、簡易な舗装が実施されるにとどまっており、走行環境等が画期的に改善されるには至っていない。

⑦　市交通警察

交通規制については、全国的には内務省の交通警察が担当しているが、プノンペン市内については、市警察の交通部門が担当している。交通信号機は市の街路課が管理している。

(4) 都市の状況

プノンペン市における最新の土地利用構想としては、JICAが1999年に策定した「プノンペ

ン市都市排水・洪水対策計画調査」における、2010年を目標とした将来土地利用図がある。

なお、本調査の対象地域はプノンペン市域全域ではないので、対象地域外のエリアについてはDLMUCが策定している構想等をベースに、上記調査と同程度のもの（想定人口、おおまかなゾーニング）を策定する方向でプノンペン市と同意している。

その他上位計画に関してはJICAがプノンペン市と共同で1999年８月に策定した「プノンペン市都市洪水・排水対策計画調査報告書」最終報告書サポーティングレポート(Volume３)のＡ－６ページからＡ29ページを参照のこと。

① 都市構造

プノンペン市の人口は1998年センサスによると約100万人であるが、近年では5%/年の伸びを示している（自然増と社会像が半々）。

中心市街地ではモニボン通り等の幹線道路を骨格として、比較的整然とした街路網が整備されている。また河川沿いや大通りなどには緑豊かな空間が形成されている。

しかしながら、フランス占領時代に形成された道路網が中心であることから、全体的に道路幅員が不足しているとともに、未舗装で穴があいている区画道路や下水道等排水施設の維持管理が十分に行われていないことによる水たまりの存在など、交通面等において量的・質的に十分な空間が確保されていない。

また、建築物も更新が進んでおらず、密度が低く、拠点性が低い市街地が形成されていることから、スラムの除去などと合わせて、公共交通機関の導入と一体となった拠点性を持った中心市街地づくりが必要と思われる。

② スラム

老朽化した建築物や河川、湖沼沿いを中心に約17万人の絶対的貧困者層が居住している（バサック川沿いが最大で、約4,000家族、約25,000人が居住している）。これらの居住者は、食品の販売、建設現場での労働等とともに、バイクタクシー等により生計を立てていることから、交通規制や公共交通の検討においては、彼らの生活の視点からの検討も必要である。

現在市においては、後に述べるような新市街地の整備等により、不法占拠者の移住を進めるとともに、周辺工場等への就労等を図ろうと考えている。

③ 新市街地の形成

先に記述したように、DLMUC及びBAUにおいて、Satellite Cityに関する構想や新市街地の開発が進められようとしている。これらの市街地と既成市街地との間での交通量が増加するものと考えられることから、この間を結ぶ公共交通の導入について検討が必要であるカンボディアでは昼休みの時間が非常に長く（午前11時～午後２時）、帰宅して昼食をとっているケースが多いが、Satellite Cityから通勤する場合、この習慣が変化するかどうかも交通量に影響を与える。

１－２　道路交通の概要

(1) 道路全般

① 道路網

旧市内部の幹線道路網は６本の放射道路と４本の環状道路で構成されている。それらを結ぶ街路もネットワーク的には比較的整然と配置されており、良好な道路網が形成されている。

なお、今回の訪問は乾期であったが、内水排除のための施設が十分でないことから、雨期には道路冠水により通行困難となる道路が有り、一部の道路に交通が集中し、混雑状況が悪化する。これについては、「プノンペン市都市排水・洪水対策計画調査」を踏まえた都市排水施設の整備の進捗を踏まえながら、雨に強い道路ネットワークの検討を進めることが必要である。

② 交差点

信号機は市内の主要交差点約30カ所に設置されている（位置図を入手）。信号現示パターンは、青27秒、黄５秒、赤28秒で一定であり変更できず、混雑時には警察官によるマニュアル誘導となっている。

交差点によっては左折（日本と通行方向が逆）交通量が相当多いにもかかわらず、左折車線や矢印信号等の設置はされていない。当地は左折車両優先のため、４車線道路においては２車線分の直進車両が長時間通行を妨げられるケースも生じている。

また、ロータリー形式の交差点も多数見られるが、半径が小さい場合、ウィービングが円滑に処理できず、混雑の原因となっている。

③ 歩道空間等

幹線道路においては、比較的幅広い歩道空間が確保されているが、駐車、レストランのテーブル、露店などに占用されている箇所も多い。バス専用レーン等の検討においては、暫定的にこのような歩道空間を利用することも考えられる（中央部が公園となっている大通りも同様）。

また、公共駐車場は、セントラルマーケットに設けられたものを除き存在せず、路上駐車が非常に多い。特に学校周辺においては、午前11頃に親が子どもを迎えにくることにより、車両の駐車のため走行機能が妨げられる状況が見られた。これらの街路の中には幅員がある程度広く、本来補助幹線的役割を期待できるものもあることから、駐車車両対策の検討も必要である。

④ 維持管理

旧市内部の幹線道路の現況は維持管理が藤生文和のことによるコンディションの悪い区間が多い。幹線以外の街路ではさらに問題が大きく、その多くが劣悪なコンディションで

ある。これらは、ラテライトで作られた道路でゴミが多いこと、排水の悪いことと相まって、不衛生であり、かつ照明が無いこともあって危険でもある。

⑤　財源

道路の整備・管理に対する特別の税制度は無い。ガソリンに対しても、他の商品等と同様10%の付加価値税がとられるが、これは一般財源となっている。

(2) 交通環境全般

プノンペン市中心部では、東西・南北方向、環状の幹線道路は、舗装状態がよく、幅員も結構広く、交通量も多い。ただし、センターラインや車線が明確でないため、バイクが道路幅一杯に走ったり、逆走したりして、その広い幅員が十分活かしきれていないように見受けられた（よく見ると、以前はセンターラインや車線のマーキングがあったがメンテナンス不足でほとんど消えかかっているような場所もあった）。

一方、幹線以外の街路には、舗装状態が悪い、あるいは、未舗装のため、走行環境が劣悪なものが多かった。これら裏路地の走行環境の悪さが、幹線道路への交通集中を招いているようである。

なお、市中心部では、路上駐車が大変多く、また、まとまった駐車場はないが、交通の集中する中央市場周辺には、路上に駐車専用スペースを設置し、また他の路上にも日本でいうパーキングメーターのような路上駐車スペースを設置し（ただし、日本のようなメーター機械はなく線が引いてあるだけ）、若干は路上駐車のコントロールを試みているようである。

(3) 交通混雑の状況

市中心部は朝夕を中心に幹線道路が非常に混雑している。一方、幹線道路間を結ぶ街路は簡易・未舗装、劣悪な路盤状況等の理由により十分に活用されているとは言い難い。

近年の経済復興に伴い、交通量の増加が著しい。特に全体の交通量の７～８割を占めるバイクは、信号などの交通インフラの未整備と道路交通ルールの未徹底とあいまって、市内の交通渋滞に深刻な影響を与えている。

(4) 交通安全・交通事故の状況

また、交通事故も多発している（年齢では18～24歳がスピード出し過ぎにより最も事故が多いとのこと）。なお、市警で把握している市街地での交通事故件数では、1999年には、合計391件の事故が発生し、うち死亡事故は120件とのことである。また、市街地の幹線道路や主要交差点を含め、横断歩道がほとんどないため、子供をはじめ歩行者は、やむなく、道路交通の往来の激しい通りを車やバイクを避けながら何とか横断している状況にあり、大変危

険であると見受けられた。

交通ルールについては、必要最小限のみ遵守しているようである。例えば、交差点での信号機や警察官の指示は遵守するが、それ以外の場所での交通標識や交通ルールは、ほとんど無視されているようであり、特にバイクは車線の逆走をはじめ縦横無尽に好き勝手に走り回っている感がある。また、バイクについては、運転手以外は横座りだったり、ヘルメットをかぶっていなかったり、４人乗り（時には母親が赤ん坊を抱えて）するなど、危険な乗車状況にある。今後、こうした点も勘案し、ドライバーへの交通ルール教育とともに、歩行者（特に子供からの）への交通安全教育を強力に進める必要があるのではないかと思われる（免許取得時に交通安全教育を義務づけるなど免許制度の改善も必要か）。

(5) 交通管理計画

① 大型トラックについては市外周道路等を利用した市内中心部への流入規制措置(既に実施)

② 市周辺部幹線国道（５号線、６号線）沿いのバス・トラックターミナル整備（民間資金）と併せた大型交通の市内通行量削減・抑制（一部実施中。まだ完全禁止はなされていない）

なお、このターミナルのうち、国道６号線沿いのターミナルは、河川沿いに市場建物も併設する形で建設中であり、郊外部での陸上交通と水上交通の結節点となる物流ターミナルを指向しているようである。

(6) 車両登録台数、免許制度、保険

車両登録台数は、1999年には合計で約28万台で、1990年から1999年にかけて合計台数で約６倍増加している。1999年のモード別の台数内訳は、バイクが全体の76.8%でトップ、２番目は乗用車で全体の14.5%となっている。なお、乗用車はタイ国等からの流入（正規、密輸を含む。市内バイクディーラーの話では、アジア経済危機の際、タイ国でローンが払えず差押えになったマイカーが結構入ってきているのではとのこと)。

免許は、必要手数料を納付すれば、実技や交通安全の講習・検定なしで取得可能。

なお、日本でいう自賠責保険はなく、自動車保険への任意加入している人も費用面などの理由からほとんどいないようである。

大型トラックについては市内中心部への流入規制措置により環状道路等が利用されているが、過積載の問題が発生している。規制する条例（Maximal Load Limit of the transport vehicles trafficking on National Roads）が策定され、道路のタイプや車軸数等により詳細な制限重量が決められているものの、荷重のチェックを行うシステムが無いことから、実効は上がっていない。このため、外周道路の損傷が大きくなっていると考えられる。

また、右左折禁止等の標識も有るが、設置個所はそれほど多くないと思われる。

１－３　公共交通の概要

(1) 全般

市民の足の中心となっているのは､市中心部ではモトドップというバイクタクシーであり、またシクロという自転車タクシーも利用されている。

バスは当初、市内バスとしてスタートしたが、利用が少なかったため撤退、現在は長距離都市間バスとして運行されているが、各路線１日数便程度しか運行されおらず、料金面やスピード等のサービス面でもモトドップに劣るため、市内交通としてはほとんど利用されていない。ハイヤー、レンタカーの会社はあるが、流しの乗用車タクシーは営業していない。空港では乗用車タクシーが利用客待ちをしており、市内へのアクセスとして利用されている。

郊外部では、ルモというバイクトレーラー（10人乗り程度）が工場労働者の通勤等に利用されている。

鉄道は、都市間鉄道として１日２方向に各一本運行しているのみであり、市内交通機関としては利用されていない。

制度面では、日本のような交通事業者への補助制度はない。事業開始許可は、市内交通については市（公共事業局：DPWT）が、都市間交通については国（公共事業省：MPWT）が所管。

(2) モトドップ

利用者は、家族連れ、若者、買い物の主婦など多様である。ただし、学童は、料金が高いのか、あまり使っていないようである。料金は、相乗りしても同じ値段であり１人で乗るより割安になる。

大通りは通行禁止（標識により規制）となっている。

現在、すべてのバイクは登録制になっており、将来的にはモトドップも登録制に移行させたいと市は考えているようである。また、将来的には、モトドップの全数も減らしたいと市は考えているようである。

バイクが持てればモトドップには乗らないとの現地の人の声もある（つまり、今後、一層の経済発展に伴い豊かになり、バイク所有が一般化すればモトドップは流行らなくなる）。

安全性の問題も有り、将来的には無くしていく方向かと思われるが、モトドップのドライバーは、失業者などの経済弱者（貧困層）が担っていることもあるため、一定幹線道路へのモトドップの全面乗り入れ禁止規制などの強権的な規制は、やり方や場合によっては社会不安を招く可能性もあり、また、行政コストが大きく実効性担保のハードルが非常に高いと考えられるため、交通管理の観点からの規制については、当面は通行する道路の制限などにより､自動車と棲み分けていく等ソフトランディング可能な手法を検討することが必要である。

(3) シクロ

市内での登録台数は１万台（注：URC調査では営業台数は3000台程度と推計）で、スピード面などモトドップより相対的にサービスレベルが低いため、モトドップに比べると利用は少ないようである。ただし、運賃が低額であることや、荷物がバイクより積めることから、学童や幼児を抱えた母親、大きな荷物を同時に運ぶ際には、使われているようである。非常に低速であるため、幹線道路においては流動的な交通を妨げている。

(4) ルモ

ルモについては、安全上の問題（オートバイのブレーキしか無く、急停止は困難。迅速な方向転換も不可と思われる）から市中心部への流入が規制されており、市郊外部幹線道路上での利用が多い。例えば国道２号線沿い南方面（KANDAL方面）は、工場が多く、工場労働者も通勤によく利用するとのことである（なお、工場労働者の通勤にはトラック荷台での運搬もある模様）。

料金は、500リエルほどで、モトドップと同じぐらいとのことである。

郊外部でルモが朝夕に交通渋滞の原因となっているかどうかは調査が必要だが、市側からは、特段この点についてコメントや要望はなかった。

(5) バス

マレイシア資本（Phnom Penh Ho Wah Genting Transport Co.,LTD）で1996年10月より、市内交通機関（City Bus）として４路線、10台で認可、運行開始した〔４路線は①市内～TAKHMAU(20km)、②市内～MEAN CHEY(22.7km)、③市内～SVAY PAK(8km)、④市内～空港(8km)〕。市内バス路線については、市より独占営業権を付与されていると同社は説明するが、市側はバスターミナル（中央市場脇、同社が運営）の独占使用権を付与したのみとすれ違いがある。

しかし、市内のバス走行環境があまりに悪く（道路状況悪い、交通混雑、道路狭い、バイク多い)、運行費用がかさむため、1997年に、同社は、やむなくCity Busから撤退し、２～３路線の長距離都市間バス（Long Distance Bus）に営業転換し、収支改善を図ることとした。

同社は、現在、45台の車両（全車冷房付き)、10路線で営業中である。また、各路線は主要国道上に設定されている（国道１号線：２路線、国道２号線：２路線、国道３・４号線：３路線、国道５・６号線：３路線)。

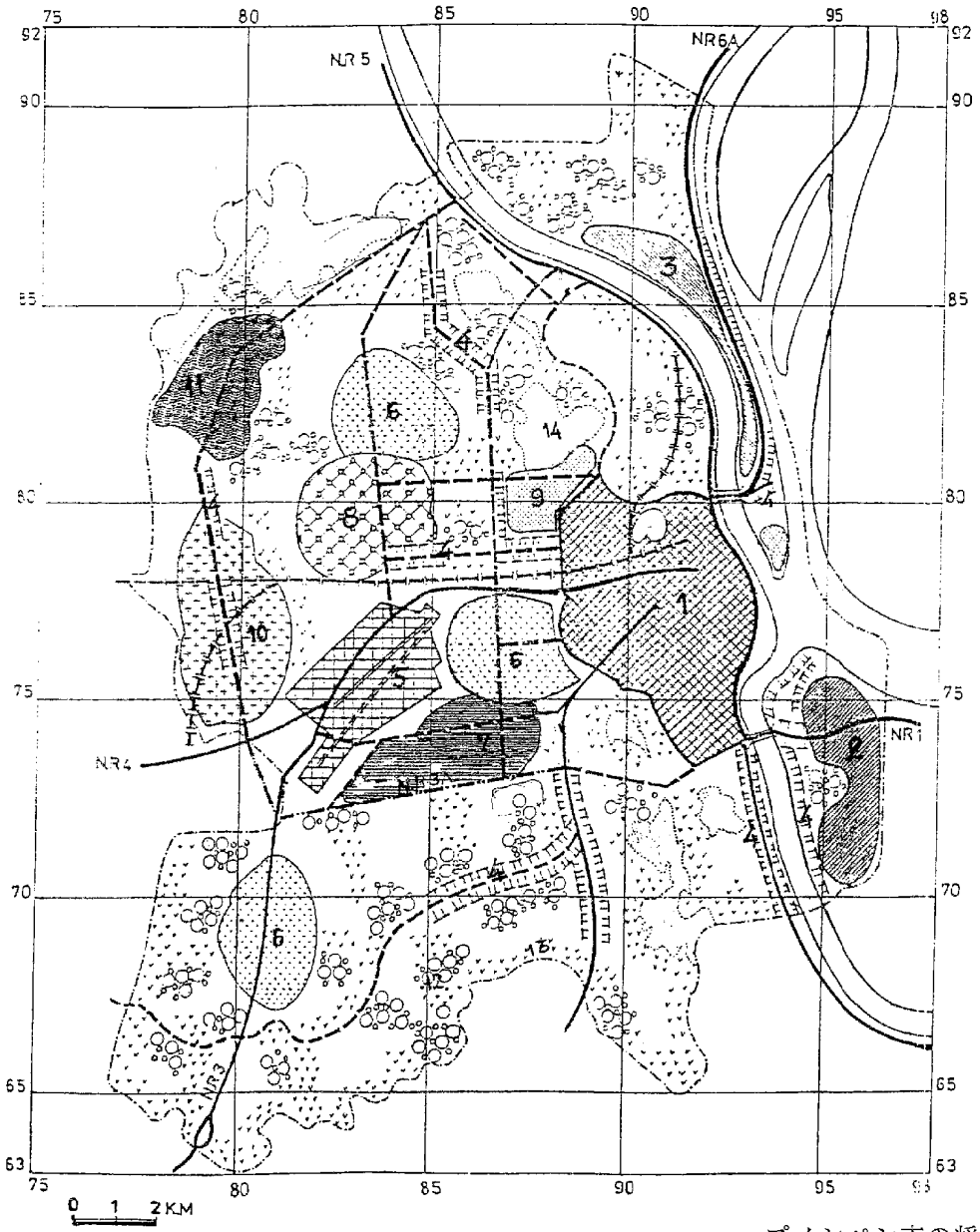
同社の話では、相乗りで１人当たりの利用料金が少なくなるモトドップとの価格競争は難しいとのこと。また、運行コストのうち、燃料費とドライバーの人件費のウェイトが大きいとのことであった（燃料費はよく変動し、ドライバーの人件費は固定給75ドル＋歩合給で、

他業種の月給に比べても高い)。

市内バス活性化に向けてのポイントとして、同社は、メインストリートの一方通行規制の導入と違法交通（特にタクシー）の取り締りを挙げている。なお、バスレーンについては、同社は、一般乗用車とレーンが分離されていれば、バイクとバスがレーンをシェアしても構わないとしていた（なお、バスレーンについては、市警も重要と考えているようであった）。

市中心部での循環バス（Loop Bus）については、こうしたポイントがクリアーされれば、同社としても悪くない話であるという感じであった。ルートとしては、MONYVONG ～RUSSIE～MAO TSE TOUNG～MONYVONGを想定（イメージは別紙３）すれば、条件がよければ１周40分で循環でき、また、中心部の移動ニーズのほとんどをまかなえるのでは、というのが同社の見解であった。

ផ្លូវបែងចែកការប្រើប្រាស់ដីធ្លីក្នុងរាជធានីភ្នំពេញ

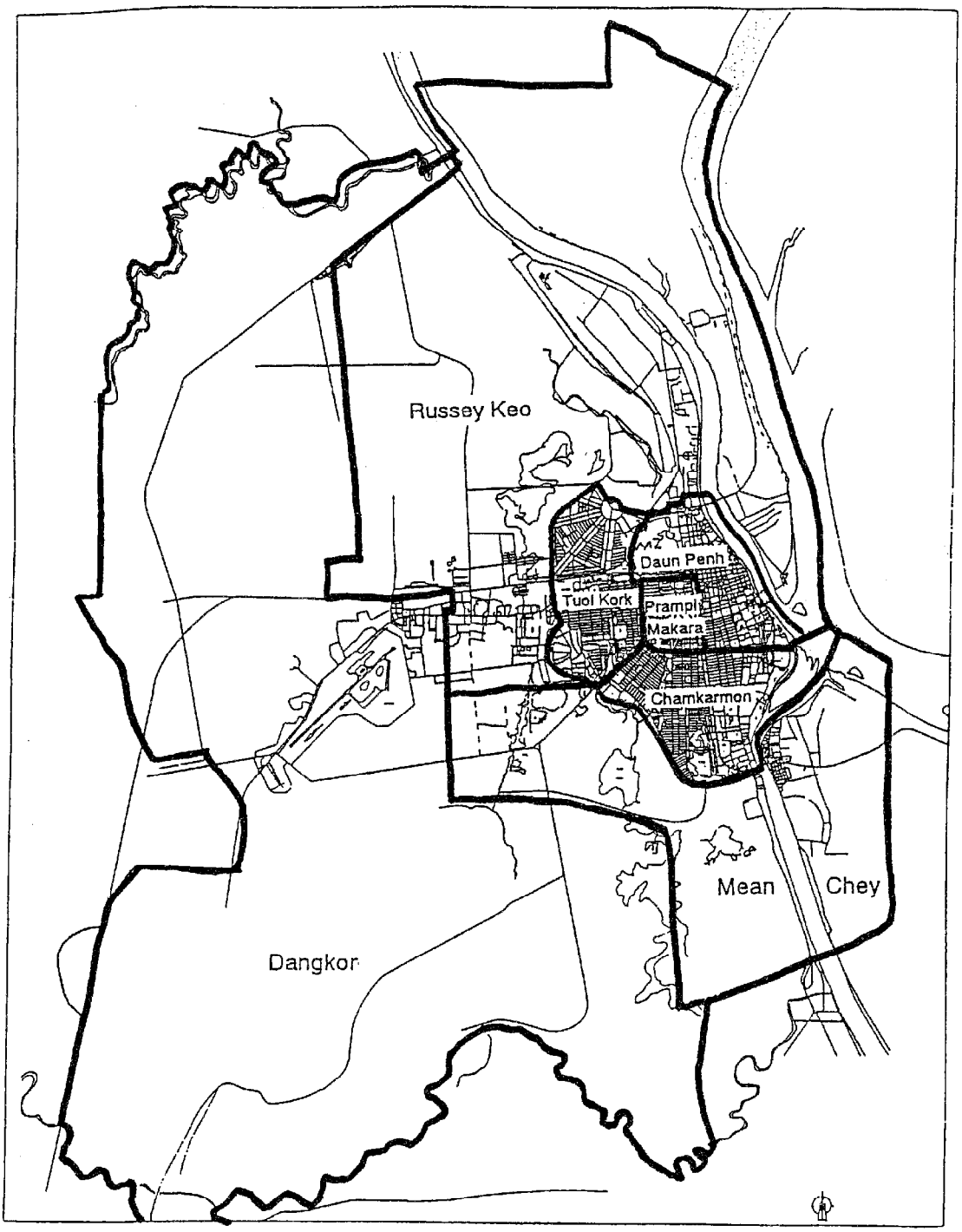


Distribution Plan of Utilized Land in Phnom penh Capital City

No	Indication	Description
1		Old Built-up Area
2		Built-up Area along Beong Snor Lake
3		Built-up Area along Praek Lib
4		Old Dwelling Area
5		Airport Area
6		Dwelling and Small Enterprise Area
7		Dwelling, Light Industryl and Warehouse Area
8		Dwelling Area
9		Recreational Area
10		Commercial Area
11		Industrial Area
12		Paddy Field Surrounding Area
13		Paddy Field
14		Lake
15		Runway
16		Planned Runway
17		Main Road
18		Unpaved Road with Pavement Plan
19		Unpaved Road
20		Bridge
21		Railway
22		City Border

プノンペン市の将来土地利用構想

別紙 2



プノンペン市の行政区界

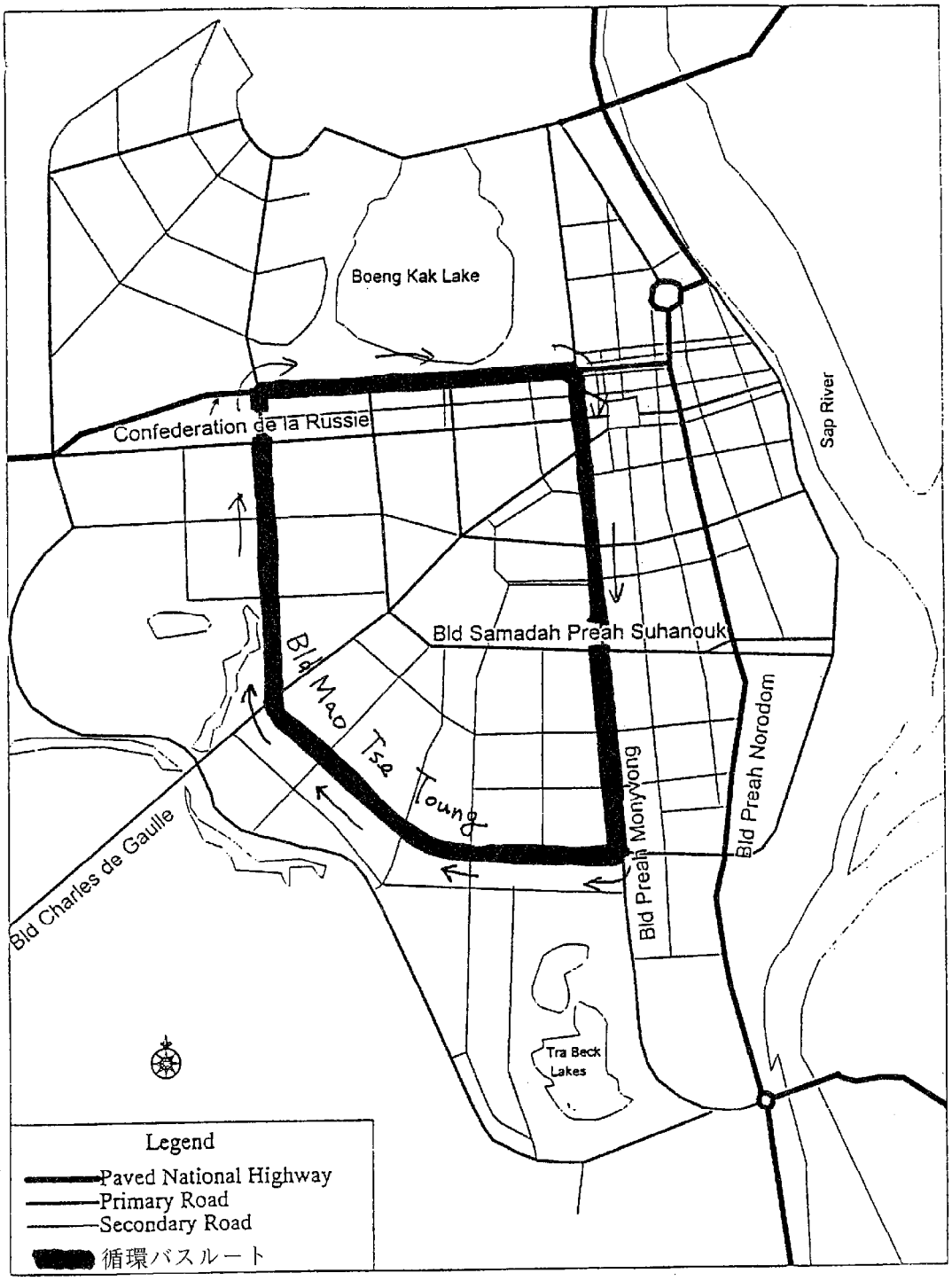
別紙 3

Table P-12. Final Population Totals. Phnom Penh Province. 1998

Code	Province/ District/ Commune	Total Number of Households	Population			Sex Ratio	Average Household Size (*)
			Both Sexes	Males	Females		
12	Phnom Penh						
	- Total	173,678	999,804	481,911	517,893	93.1	5.7
	- Urban	97,296	570,155	277,235	292,920	94.6	5.8
	- Rural	76,382	429,649	204,676	224,973	91.0	5.5
01	Chamkar Mon (U)	32,366	187,082	91,850	95,232	96.4	5.7
02	Doun Penh (U)	22,203	131,913	64,011	67,902	94.3	5.8
03	Prampir Meakkakra (U)	16,529	96,192	46,010	50,182	91.7	5.8
04	Tuol Kouk (U)	26,198	154,968	75,364	79,604	94.7	5.9
05	Dangkao	17,565	92,461	44,791	47,670	94.0	5.1
06	Mean Chey	27,443	157,112	74,500	82,612	90.2	5.6
07	Ruessei Kaev	31,374	180,076	85,385	94,691	90.2	5.6

（出典）
General Population Census
of Cambodia 1998
Final Census Results
1999年 7 月発行
Ministry of Planning

別紙 4



循環バス（Loop Bus）ルートのイメージ
一方向のみであれば、右折の方が交差点を早く通過できるので（プノンペン市内は右側通行のため）、時計回りのルート設定が無難である。

別紙５

モトドップ・シクロ利用者への街頭アンケート票

問１．モトドップ（シクロ）をどの程度利用するか。
①1日に数回　②1日に1回　③2～3日に1回　④1週間に1回

問２．モトドップ（シクロ）でいつも載る距離と料金はどのぐらいか。
＜距離＞　①～500m　②500m～1.5km　③1.5～3km　④3km～
＜料金＞　①500リエル以下　②500～750リエル　③750～1,000リエル　④1,000リエル以上

問３．モトドップ（シクロ）の料金は高いと思うか。
①高い　②まあまあ　③安い

問４．モトドップ（シクロ）の主な利用目的は何か。
①買い物　②通勤・通学　③遊びに出掛ける　④その他

問５．モトドップ（シクロ）を利用する理由は何か（複数回答可）。
①安いから　②暑くて歩きたくないから　③どこでもいつでも乗降ができ便利だから
④他に適当な移動手段がないから(バスもシクロも不便)　⑤その他

問６．モトドップ（シクロ）を利用して困った点、トラブルがあったか（複数回答可）。
①事故など危険な目にあったことがある　②雨期など雨に濡れて大変
③料金でドライバーとトラブルがあった　④その他

問７．バイクを持っているか。
①はい　②いいえ

問８．現行のバスのサービスが改善された場合、バスを使う可能性はあるか。
①ある　②ない　③どちらとも言えない

問９．今後、バスサービスのどういった点が改善されれば、モトドップ（シクロ）でなくバスを使うようになるか（複数回答可）。
①モトドップ（シクロ）より安い
②バスの走行環境が改善されて、モトドップ（シクロ）より早く目的地に到着する
③モトドップ（シクロ）と同様にどこでも乗降可能　④バス路線が増える
⑤バスの運行本数が増える　⑥冷房付きのバスが導入される　⑦その他

別紙 6

モトドップ・シクロ利用者への街頭アンケート（集計結果）

問番号		モトドップ利用者（９名）	シクロ利用者（２名）	合計（１１名）
問１	①	7	2	9
	②	1	0	1
	③	1	0	1
	④	0	0	0
問２ 距離	①	0	0	0
	②	2	0	2
	③	5	2	7
	④	1	0	1
問２ 料金	①	0	0	0
	②	4	1	5
	③	2	0	2
	④	2	1	3
問３	①	2	0	2
	②	6	2	8
	③	1	0	1
問４	①	5	1	6
	②	4	0	4
	③	0	0	0
	④	1	1	1
問５	①	2	1	3
	②	3	0	3
	③	3	0	3
	④	2	0	2
	⑤	2	1	3
問６				
該当なし		5	2	7
該当あり		4	0	4
	①	4	0	4
	②	2	0	2
	③	2	0	2
	④	1	0	1
問７	①	6	1	7
	②	3	1	4
問８	①	3	1	4
	②	1	0	1
	③	1	1	2
問９	①	4	2	6
	②	5	1	6
	③	3	1	4
	④	4	1	5
	⑤	1	1	2
	⑥	1	1	2
	⑦	2	1	3

別紙７

交通法規徹底キャンペーンについて
　プノンペン市で2000年１月17日から
　３カ月間実施する予定の社会実験

2000年１月25日
Cambodian Daily

Chea Sophara Starts Traffic Cleanup With Monivong

By Lor Chandara
and Brian Calvert
THE CAMBODIA DAILY

First the city hung traffic signals, painted lines on major thoroughfares and cleared city sidewalks.

Now, in the latest effort to improve Phnom Penh's chaotic traffic, police are increasing their patrols of Monivong Boulevard and educating motorists and cyclos, officials said Monday.

Drivers have until April 1 to better learn traffic laws, including parking, obeying traffic signals and making proper turns, said Ell Sam Narin, deputy municipal traffic police chief.

After that, police will no longer issue fines on the spot, but will escort offenders to a specific office where they will have to pay. The aim is to cut down on police bribery and to earn revenues for the city, Ell Sam Narin said.

In addition, police will require all motorbike owners to have registration cards and license plates, not only to generate revenue, but also to cut down on theft, Phnom Penh Governor Chea Sophara said.

"For so many years already, motos have had no registration," he said. "We can't identify who is good and who is bad." Motorists will pay for registration rather than paying off police when they are stopped.

"It will be cheaper for them to have the registration," Chea Sophara said in a recent interview. Registration and plates will be available at the Ministry of Transportation and Public Works, he said and will cost "less than $8."

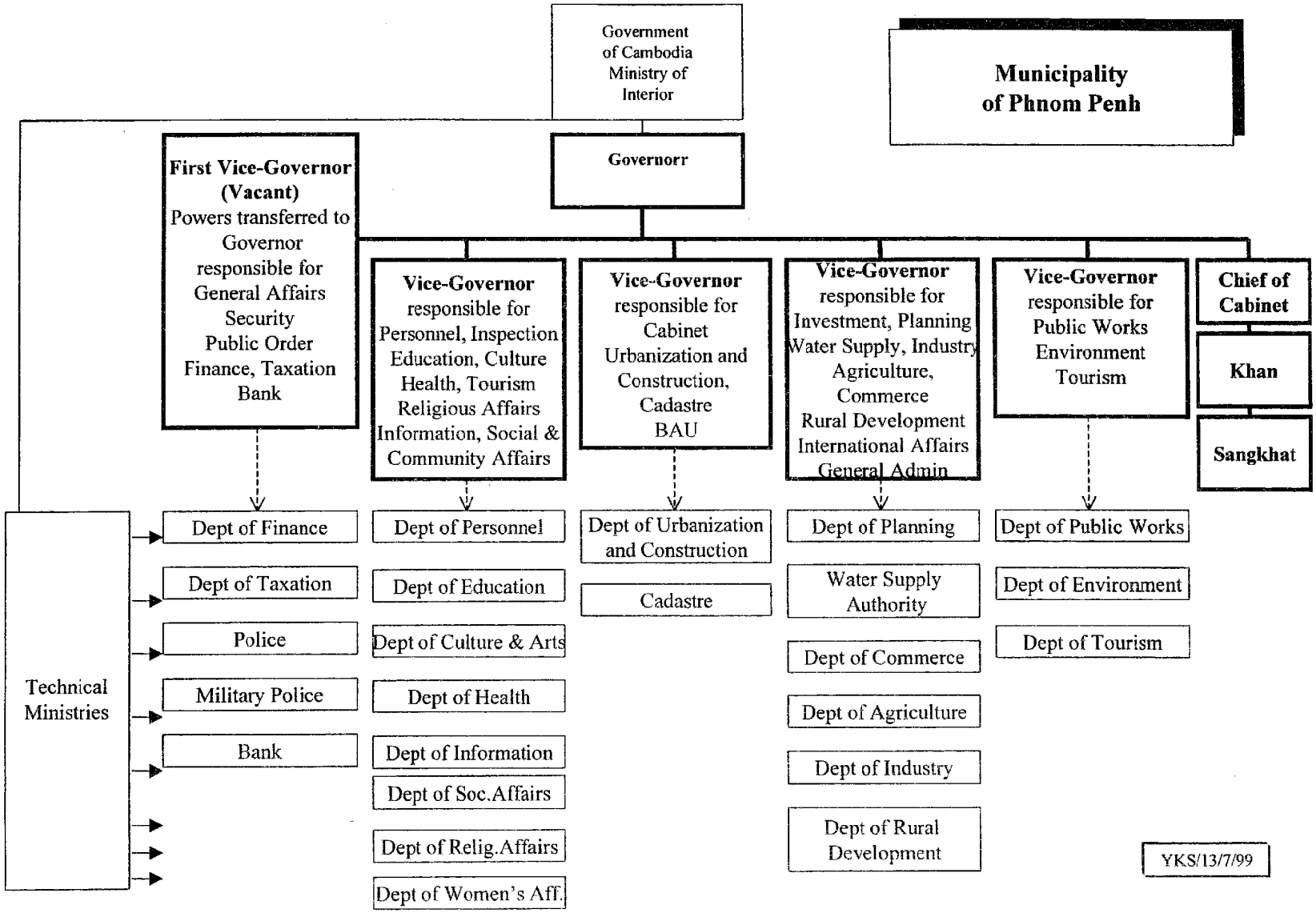
現地新聞「レスマイカンボディア」の日本語訳：

・プノンペン市：オートバイドライバーにヘルメット着用の義務づけを

モニヴォン通りの交通整備が徹底されつつある中、プノンペン市は 18 日、市内のオートバイドライバーに対して、ヘルメット着用の義務づけに関する声明を発表した。チア・ソッパラー・プノンペン市長による声明では、「オートバイドライバーは交通警察の指導に従い、交通ルールを守る事。また、16 歳以下のオートバイ運転を禁ずる」とされている。これによると、16 歳以上は 100cc のオートバイを運転する事が出来、18 歳を過ぎればそれ以上のオートバイを運転する事が出来るようになる。但しこの場合、正規の運転免許証を取得する必要がある。オートバイの運転に際しては、正しい操作を行いナンバープレートを付ける事、また騒音を避け排気の煙が出過ぎないようにする事。オートバイは道路の右側を走行し、中央を走ることは禁ずる。プノンペン市内の走行速度は時速 30km を越えてはならず、2 列、3 列と並んだり、前方車輪を持ち上げて走ったり、レースまがいの運転をしたりしてはいけない。また、携帯電話で話しながら走行してはいけない。オートバイの乗車制限人数は、成人 2 人までとする。すなわち運転手 1 人と後部乗車人 1 人である。また、走行中は運転手、乗車人ともにヘルメットを着用する。また、現在は交通ルール指導キャンペーン期間であり、3 ヶ月後まではどの道路でも違法者からの罰金徴収は行わない。チア・ソッパラー・プノンペン市長はまた、キャンペーン期間が過ぎれば罰金徴収を行うが、警察によって制止された場所で罰金を払うのではなく、別の事務所へ出向いて支払いをさせる。これによって支払いをするかしないかは本人次第であるが、当局では支払いを逃れられない方法を取るとしている。

・プノンペン市：日本に交通管制センター設置調査を依頼

カンボジア政府の要請に基づき、日本政府は JICA を通じて、プノンペン市内の輸送分野に対する調査計画に支援をする事になった。そしてこの計画に対して、1 月 18 日にプノンペン市と JICA との間で調印が行われた。この計画は、都市開発を行うため及び市内の輸送の困難を解消するための、マスタープラン作成に当っての支援である。調印式の中でチア・ソッパラー・プノンペン市長は、今回の支援計画を決定した事に対する感謝の他に、日本政府にプノンペン市内の交通管制センター設置調査を依頼した。この依頼の理由として、チア・ソッパラー・プノンペン市長は、「交通管制センターの設置により、他の諸国と同様に都市の交通管理が容易になる。これによって、どの地域で交通事故や渋滞が起きているかが明確になり、対処をスムーズに行う事が出来る」と語った。この要請に対して JICA は、日本政府にこれを伝えて検討するとした。


Government of Cambodia Ministry of Interior
Municipality of Phnom Penh
Governorr
First Vice-Governor (Vacant) Powers transferred to Governor responsible for General Affairs Security Public Order Finance, Taxation Bank
Vice-Governor responsible for Personnel, Inspection Education, Culture Health, Tourism Religious Affairs Information, Social & Community Affairs
Vice-Governor responsible for Cabinet Urbanization and Construction, Cadastre BAU
Vice-Governor responsible for Investment, Planning Water Supply, Industry Agriculture, Commerce Rural Development International Affairs General Admin
Vice-Governor responsible for Public Works Environment Tourism
Chief of Cabinet
Khan
Sangkhat
Technical Ministries
Dept of Finance
Dept of Taxation
Police
Military Police
Bank
Dept of Personnel
Dept of Education
Dept of Culture & Arts
Dept of Health
Dept of Information
Dept of Soc.Affairs
Dept of Relig.Affairs
Dept of Women's Aff.
Dept of Urbanization and Construction
Cadastre
Dept of Planning
Water Supply Authority
Dept of Commerce
Dept of Agriculture
Dept of Industry
Dept of Rural Development
Dept of Public Works
Dept of Environment
Dept of Tourism
YKS/13/7/99

プノンペン市組織図

別紙 9

公共事業省（MPWT）設置条令

Unofficial translation

Kingdom of Cambodia
Nation Religion King

Royal Government of Cambodia
No. 14

Sub-Decree on Organization and Functioning of the Ministry of Public Works and Transport

Royal Government

- Seen the constitution of the Kingdom of Cambodia
- Seen the Royal Decree dated 24th September 1993 on the nomination of First and Second Prime Ministers
- Seen Royal Decree dated 1st November 1993 on the nomination of the Royal Government of Cambodia
- Seen Royal Kram No. 02/NS/94 dated 20th July 1994 on the organization and functioning of the Council of Ministers
- Seen Royal Decree No. NS/RKT/1094/83 dated 24th October 1994 and Royal Decree No. NS/RKT/1094/90 dated 31st October 1994 on reform of the composition of the Royal Government of Cambodia
- Seen Royal Kram No. NS/RKM/0196/03 dated 24th January 1996 on setting up of the Ministry of Public Works and Transport
- Seen Royal Decree No. CHS/RKT/0897/147 dated 7th August 1997 on amendment of the composition of the Royal Government of Cambodia
- Seen Sub-Decree No. 20 ANKR/BK dated 30th April 1996 on the organization and functioning of ministries and state secretariats
- With the request of the Minister of Public Works and Transport
- With the approval of the Council of Ministers during the Cabinet meeting of February 5th, 1998

It is Hereby Decided

Chapter 1
General Regulations

Article 1: This Sub-Decree organizes the entities of the Ministry of Public Works and Transport and determines missions of the ministry and functions of the General Directorate and other departments.

Chapter 2
Missions and structures

Article 2: The Ministry of Public Works and Transport is authorized by the Royal Government of Cambodia to lead and control the sector of public works and transport of the Kingdom of Cambodia.

Article 3: The Ministry of Public Works and Transport has the following functions and tasks:

- Implementing the national policy on general public construction by preparing principles, law and having cooperation with other institutions to develop the nation.
- Maintaining and controlling infrastructure-roads, bridges, ports, railways, waterways and public buildings.
- Drafting regulations on infrastructure business- roads, ports, railroads, water routes.
- Drafting regulations and inspecting transportation by land routes, railroads, water ways.
- Participating and cooperating in drafting laws, regulations and norms related to the construction.
- Maintaining other constructions handed over by the Royal Government.
- Having cooperation with the State Secretariat of Civil Aviation for all airport constructions.

Article 4: The Ministry of Public Works has the following structures:

- General Secretariat
- General Directorate of Administrative Services consists of:
    - Administration department
    - Personnel & human resources department
    - Accounting & finance department
    - Planning department
- General Directorate of Public Works and Constructions consists of:
    - Road department
    - Major Construction
    - Public Works Research center
    - Building construction department
    - Water way department
    - Airport construction department
- General Directorate of Transport consists of:
    - Land transport department
    - Water transport department
    - Merchant marine department
- Cabinet of Minister
- Local entities
    - Regional public works and transport offices
    - Provincial/municipal public works and transport offices
- Public Enterprise
- Entity of public building construction in ministries and other important institutions.

The organization chart of the Ministry of Public Works and Transport is the annex of this Sub-decree.

Chapter 3
General Secretariat

Article 5: General Secretariat of the Ministry of Public Works and Transport takes the responsibility of:

- Regularly inspecting every entity under the ministry.
- Reporting to the minister on the functioning of the entities that have already been inspected and on ways to improve the functioning of the entities.
- Implementing tasks assigned by the minister.

The general secretariat is led by a Secretary General and a Deputy Secretary General as assistant according to the necessity.

Chapter 4
General Directorate of Administrative Services

Article 6: General Directorate of Administrative Services in charge of making contact and coordination to control administration- personnel, materials, equipment, accounting, finance and conducting study and planning.
The general directorate is led by a director general and a deputy director general as assistant according to the necessity.
This general directorate has 4 departments as stated in the following articles.

Article 7: Administration department in charge of:

- Coordinating all activities of the ministry at central level, and between central level and local entities.
- Controlling and circulating the ministry's administration documents.
- Assuring the efficiency and safety of administration
- Reporting the work and other activities of the ministry.

Article 8: Department of personnel and human resources in charge of:

- Controlling administration section, government officials and the ministry's public agents by making contact with the State Secretariat of Public Functions.
- Preparing administrative letters for controlling professions.
- Setting up programs of specialized positions and human resources of the ministry.
- Evaluating the needs of staff training.
- Arranging policy of first and on-going training by making contact with State Secretary of Public Functions and implementing the policy.
- Arranging statistics of staff control and information list of operations.
- Controlling the ministry's social affairs.

Article 9: Department of accounting and finance takes the responsibility of:

- Listing regularly the bills and bookkeeping on property
- Information on financial activity and expense account.
- Drafting the ministry's budget and investigating the implementation.
- Collecting income properly in accordance with the financial law.
- Gathering and coordinating budget chapter
- Gathering and coordinating all the ministry's expenses.
- Controlling the accounting of the public procurement implementation.

Article 10: Planning Department takes the responsibility of:

- Gathering the needs and making a program of expenses to control the repair of the ministry's materials and equipment.
- Observing the control of special account.
- Inspecting techniques of public purchasing implementation.
- Preparing and controlling the ministry's data system and determining development programs in all sectors.
- Setting up internal and external cooperation programs in public works and transport sectors.
- Coordinating foreign aid and supervising the implementation.

Chapter 5
General Directorate of Public Works and Construction

Article 11: The general directorate of public works and construction takes the responsibility of advising, observing and inspecting construction, repair and maintenance of infrastructure-roads, bridges. The directorate observes the public building construction and controls the construction and repair of state patrimony provided to the ministry by the Royal Government.

The general directorate is led by a director general and a deputy director general as assistant according the necessity. This general directorate has 6 departments as stated in the following articles.

Article 12: Road department takes the responsibility of:

Maintaining, controlling and setting up business orders on infrastructure such as roads, rural roads, manual constructions, ferry docks, ferries and city roads.

In the roles, the department has two functions:

a/. Setting up programs to maintain and control roads and bridges:

- Collecting data and using necessary data to understand road networks.
- Controlling technical document of road use and other manual construction and information concerning road networks.
- Preparing funds, sharing means to supervise and inspect the maintenance work.
- Controlling public properties- roads, waterways and railroads.

b/. Controlling road and bridge construction sites:

- Studying and arranging a program on road and bridge maintenance.

- Preparing funds, sharing means to supervise and inspect the road and bridge construction sites.
- Evaluating the completed sites.
- Controlling ferry docks and ferries.

Article 13: Major Construction department takes the responsibility of:
- Researching, formulating projects and new constructions.
- Controlling and monitoring equipment and machines.
- Studying and organizing machinery training for staffs.

Article 14: Public Works Research Center takes responsibility of:
- Preparing technical norms and works for being implemented.
- Researching and managing public construction projects.
- Explaining the construction, quality of materials and new technology for implementing the ministry's work.

Article 15: Building Construction Department takes the responsibility of:
- Cooperating with other institutions to instruct, advise, inspect, and observe the public building constructions and urbanization.
- Controlling the constructions and repair of state patrimonies provided by the Royal Government to the ministry.
- Cooperating with other institutions to set up construction offices.
- Investigating quarreling case, buildings, and conducting assessment for assuring public safety.
- Setting up programs and preparing cooperation fund of large maintenance for general administration.
- Inspecting technical work and finance of maintenance operation achievement.
- Carrying out orders on construction permission.
- Implementing technical norms and construction safety.
- Gathering and using economic data of public building constructions and urbanization.

Article 16: Waterway department takes the responsibility of:
- Studying and doing works related to water routes, navigation along natural routes.
- Designing and mapping rivers, narrow passages, canals.
- Setting up signboards and navigation signs along water routes.
- Preparing measures to solve any matters obstructing navigation and current of water routes.
- Informing captains about new obstacles.
- Arranging transportation means, rafts, floating houses, etc. to land at the proper places.
- Examining requests to do the constructions in rivers, under rivers, over rivers.
- Studying work and preventing river bank from damage.
- Taking measures to restore the depth of rivers to serve transportation.
- Constructing domestic ports by cooperating with local authorities.

- Controlling the shoulder of water routes.
- Examining request for taking water from rivers and pouring water into rivers that might affect the water depth.
- Imposing taxes and traffics on transports using water navigation.
- Marking the height of water along rivers in the entire country for water traffics.

Article 17: Airport Construction Department takes the responsibility of cooperation with the State Secretariat of Civil Aviation in airport construction:
- Studying and inspecting airport construction projects in the entire country conducted by both the state and private companies for the benefits of the state such as BOT.
- Studying, selecting and inspecting airport construction sites.
- Drafting technical norms on airport constructions.

Chapter 6
General Directorate of Transport

Article 18: General Directorate of Transport takes the responsibility of controlling and inspecting transportation by land, water and sea and drafting regulations in order to ease and ensure the traffic security.

The general directorate is led by a director general and a deputy director general as assistant according to the necessity.

The general directorate has three departments as stated in the following articles.

Article 19: Land Transport Department takes the responsibility of:
- Managing and drafting orders to inspect, keep security and coordinate land transport such as roads, municipal roads and railroads.

a/. Controlling all activities through information technology:
  - Issuing information, driving license, registration certificate and permission letter on transport.
  - Controlling documents of certificates.
  - Preparing statistics of all activities of the department.

b/. Examination of orders and traffics:
- Drafting orders related to road traffics.
- Examining training of driving test examiners and driving instructors
- Coordinating activities preventing traffic accidents and controlling the traffics.
- Issuing free pass

c/. Management and control of land transport:
- Studying and setting orders for implementation, coordinating and making comfortable for the transport of passengers.
- Studying, setting orders for implementation and examination, coordinating transport of goods.
- Issuing permission letters for international and regional transport of passengers and goods.

- Advising municipality and towns on the transportation in the municipalities and towns
- Coordinating techniques and price list of railway and roads.

Article 20: Water transport department bares the responsibility of:
- Controlling transportation along rivers, streams and lakes.
- Drafting and supervising regulations and disciplines of transport by rivers.
- Inspecting and investigating the development policy of transports.
- Issuing naval driving licenses, naval identification cards, mechanism cards, and business permissions.
- Controlling all port areas in the country.
- Controlling naval statutes in the country.

Article 21: Merchant Marine department bares the responsibility of:

a/. General administrative affairs of the state's merchant marine and public institutions:
- Controlling regular transport by sea, supervising the implementation of orders, and examining investigation ships of non-agreement.
- Conducting research to include the state investigation ship into skilled transport movement.
- Studying and evaluating the quality and quantity of the state requirement on merchant marine.
- Studying for good allowances of state investigation ship.
- Researching science and techniques on ship conception.
- Giving advice on technical documents assisting naval investment.
- Arranging form about marine statutes.

b/. Cooperation on international and regional sea routes:
- Drafting and requesting technical base of the cooperation on international and regional sea routes.
- Controlling international and regional sea route cooperation
- Controlling bilateral agreement of sea transport cooperation
- International negotiation on sea transport

c/. Control of subsidiary skills in transport by sea.

Chapter 7
Cabinet of Minister

Article 22: Cabinet of Minister takes the responsibility of missions determined by regulations of the Sub-Degree No. 20 ANKR. BK, dated 30th April 1996, with reference to the above preamble on organization and functioning of the ministry and state secretariat.

Chapter 8
Local entities

Article 23: In the entire country of the Kingdom of Cambodia, there are offices of regional public works and transport and offices of provincial and

municipal public works and transport in charge of implementation and coordination of the ministry's activities. The organization and functioning of the local entities shall be determined by a separate sub-degree.

Chapter 9
Public Enterprises

Article 24: The Ministry of Public Works and Transport has the following public enterprises:

I. Entities under the sub-degree No. 41 ANKR. BK dated 6th August 1997.

a/. Public enterprises under the regional or provincial administration with statute determined in the future:

1. Royal Railway of Cambodia
2. Sihanouk Ville Port
3. Phnom Penh Port
4. Department of Cambodian Navy Agency (Kamsap)
5. Transport by Trucks Company
6. Passenger transport company
7. Material department
8. Phnom Penh construction enterprise
9. Construction machinery repair enterprise
10. Study and design enterprise
11. Kompong Cham Construction enterprise
12. Transport Material enterprise
13. Pebble and sand enterprise
14. Manual construction enterprise
15. Color brick factory
16. Driving school

b/. Operating entities leased with contracts and procedures:

17. Sawmill
18. Brick factory
19. Fibro-cement factory
20. 7 Makara Vehicle Repairing Workshop

II. Public enterprises with determined statutes:

a. Public institution with economic propensity:
. Laboratory of construction and public works

b. State and private joint venture enterprise
. Cambodian vessel company (Kamtransib)

Chapter 10
Finance Inspection Entity

Article 25: Finance inspection entity is set up by minister of the ministry of economy and finance according to the conditions of the orders determined in Sub-

Decree No. 81 dated November 16, 1995 on setting up of finance inspection institution to inspect expenditure in ministries.

Chapter 11
Final Regulations

Article 26: Organization and functioning of the ministry at central administration, from lower rank of department downwards, shall be determined by Prakas of the minister of public works and transport.

Article 27: Any regulations, which are contrary to this Sub-Decree, shall be nullified.

Article 28: Co-Ministers in charge of the Council of Ministers, Minister of Public Works and Transport, Ministers and Secretaries of State, who are relevant, must take the responsibility of their own tasks.

Article 29: This Sub-Decree shall come into effect from the date of signing hereon.

Phnom Penh, March 3, 1998

1st Prime Minister **2nd Prime Minister**

Signed and sealed

Ung Huot **Hun Sen**

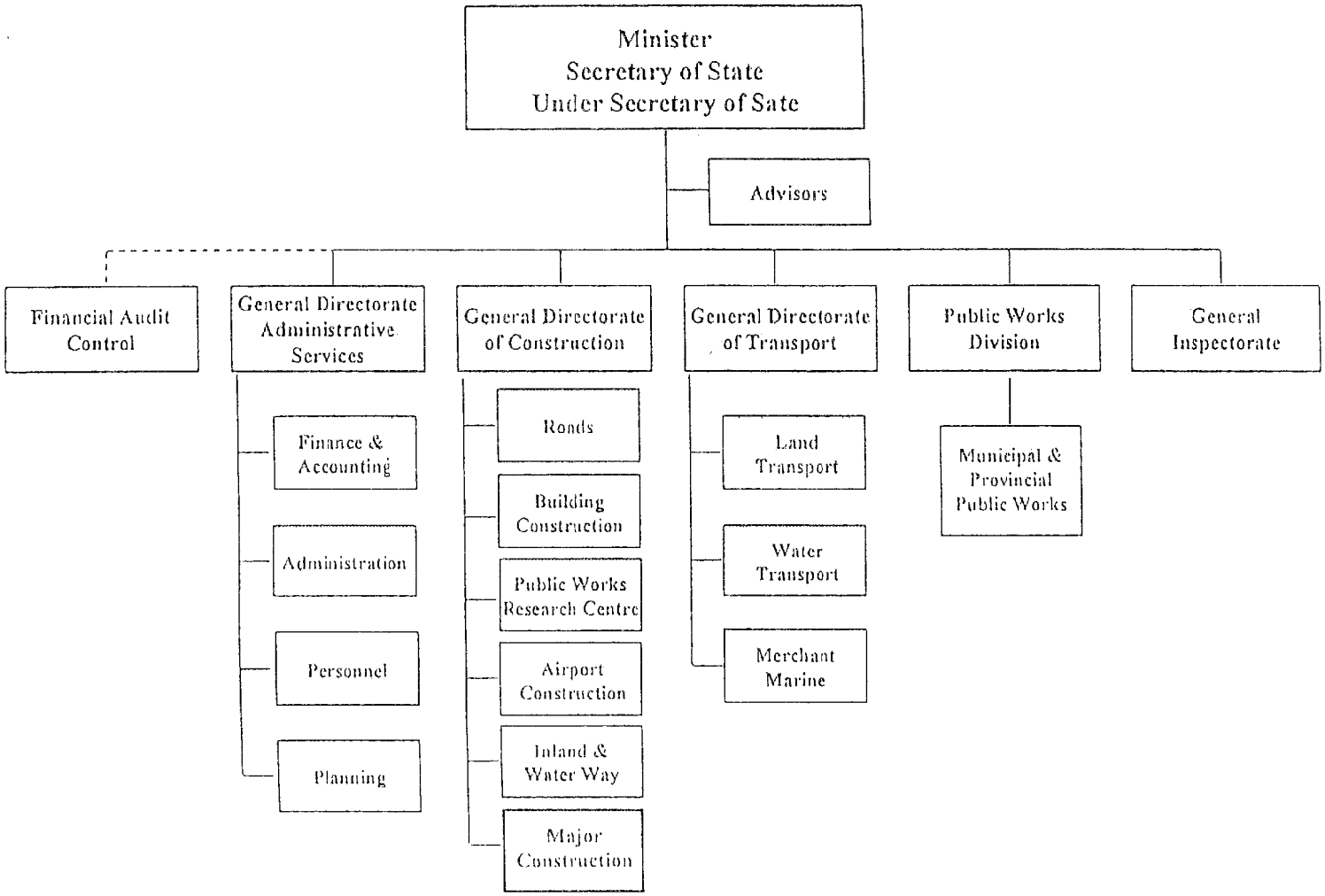
Informed:
- First Prime Minister
- Second Prime Minister

Deputy Prime Minister
Minister Public Works and Transport

Signed

Ing Keat

C.C.:
- Cabinet of the King
- Secretariat of Parliament
- All ministries, central institutions
- All municipalities-towns
- As article 28
- File-document

ANNEX I

The Organisation Chart of Ministry of Public Works and Transport