第9省　結論と提言

9.1　結論

(1)内外の情勢を鑑み、日本国政府はODA開発援助における社会環境問題重視の方針を打ち出した。それは、調査を進めるステップごとに影響住民からのプロジェクトへの合意の取り付け、補償内容に対する同意書の取り付けおよび移転完了の確認をカンボジア政府に求めることである。

(2)FS調査報告書によれば、国道1号線（プノンペン－ネアックルン区間）の道路改修計画によって少なくとも1,805軒の暫定ROW内（道路中心線より左右15m以内）の家屋が暫定ROW外への立ち退き等の影響を受けると想定されている。一方、第一次現地調査結果では、改修のための盛土方法によっては工事範囲が暫定ROW外にも広がり影響を受ける家屋の数が増加すること、および家屋の一部だけではなく全体の撤去という深刻な影響を受ける家の数も増える可能性がある。

(3)ポルポトおよびそれに続く中央統制経済下での土地私有制度の否定その後の市場経済移行に伴う私有制度の再認定等の混乱に加え土地区画測量の遅滞等により、カンボジアの土地法に基づくところの不法占拠者と分類される住民が大量に発生した。カンボジア政府は、植民地時代からの慣例、あるいは1999年のROWの宣言等により一定幅の道路用地は公共用地でありその土地に居住／利用するものは不法占拠者に該当するという立場を取りその強制排除に当たっては基本的には何の補償もしないと主張している。

(4)過去のRAPを検討した結果、カンボジア側事業実施主体が国際金融機関から開発事業資金援助を仰ぐに当たって、その機関の住民移転ガイドラインを遵守する形でRAPを作成していた。しかしこのRAPも機関毎、年代ごと、さらにプロジェクト毎に異なるものであった。ADBを例にとればROW内の土地収用に当たって、土地代の補償はしないとしていたが2002年RAPでは補償を行うとしている。

(5)既往プロジェクトの住民移転結果の評価について、IRC、援助機関、NGOおよび影響住民と様々のステークホルダー毎に意見が分かれた。今後は、各ステークホルダーの意見を十分尊重し、事実関係をクロスチェックで確認しながら評価をおこなうことが重要と考えられる。

(6) Simple Survey（基本合意意向調査）結果は、2004年1月5日時点で判明した物件（家、土地、果樹等）数6,478件の中で、分析検討の終了した5,730物件の内所有者がわからなかった805物件を差し引いた4,925物件の所有者の99.35％が道路改修プロジェクトに賛成であり、97.60％が補償されれば

移転に応じるというものであった。このことから、日本政府の基本設計調査承認の条件である 70～80％の関係住民の合意を得ることは可能と考えられる。

(7)現行のカンボジア環境法によれば本プロジェクトはEIA不要のプロジェクトと分類できる。ただし MOE は更なる補足的な調査とデータを要求している。

9.2 提言

(1)日本国政府の環境社会配慮に関する方針を理解し、それに従った住民移転手続をカンボジア側が取ること（現状では基本合意を取る作業を実施中である）。

(2)援助機関毎、プロジェクト毎に変動する方針の定まらない RAP は不公平感・社会的混乱を招くものであり今後は、カンボジア国として公平かつ一貫性のある RAP を持つことが重要となる。

(3)ADB など国際援助機関の影響住民対策は、(ｉ)可能な限り影響住民数をへらすこと、(ii)止むを得ない場合は十分な補償する、とあり影響家屋数を最小限にする詳細な代替案作成およびその比較検討が必要である。

(4)ROW 内に居住する（そしてカンボジア政府に不法占拠者とレッテルを貼られている）住民の多くはその土地を唯一の元手として、かつぎりぎりの生計を立てている貧困層世帯であることから土地が喪失／減少することによって生活が成り立たなくなる可能性が高い。移転によって生活水準が移転前と同等あるいは向上させるべく支援するというガイドラインの本質に従って、合法非合法、ROW 内外を問わず収用した土地に対してなんらかの補償（金銭、同等代替地あるいは生計手段の提供）することが必要である。

(5)RAP の厳密な施行をモニタリングし、生じるであろう住民問題を早期に発見・解決することおよび住民移転後の生計・生活水準回復の確認をするために第三機関による外部モニタリングの実施が不可欠であると考えられる。このとき、外部モニタリング結果を真摯に受け止め、カンボジア側の実施機関がしかるべきフォローアップできるシステムを構築することも必須となる。

(6)公共事業運輸省の計画部プロジェクト評価およびモニタリング課が環境影響評価を実施すべき部署であるが、現在は全く機能していないとのことである。よって 1)あらたに環境影響評価部を設立し、2)常任のスタッフを置き、3)然るべき責任と権限を与え、事業実施責任者として EIA を実施できる体制を築くことが望ましい。

参考文献

1) Council for Development of Cambodia of Cambodian Rehabilitation and Development Board, Development Cooperation Report 2001
2) Government of Cambodia, Second Five Year Socioeconomic Development Plan, 2001-2005
3) PCI/KEI, March 2003, The Final Report of The Feasibility Study on The Improvement of National Road No.1 (Phnom Penh Neak Loueng Section) : Japan International Cooperation Agency(JICA)
4) Sik Boreak, September 2000, Working Paper 16, A Preliminary Review of Secondary Data and Primary Data from Four Recent Surveys, Land Ownership, Sales and Concentration in Cambodia: Cambodian Development Research Institute
5) Daniel Ten Kite, 2 July 2003, Judges trained on Implementation of land law, The Cambodian Daily
6) Khmer Consultant Engineering Corporation (KCEC), 31 July 2002, Final Report of Initial Social Impact Assessmentfor Feasibility Study on the Improvement of National Road No.1
7) Legal Aid of Cambodia and NGO Forum on Cambodia, 14 February 2002, Report on Compensation for Three Groups pf people Affected by National Highway 1 Improvement Project Neak Loueng to Bavet
8) So Sovannarith, November 2001, Working Paper 20, A Field Study for Social Assessment of Land in Cambodia, Cambodian Development Resource Institute
9) ADB/Dirksen Flipse Doran and Le, October 2001, Draft Final of Review and Recommendation for Cambodian Resettlement Policy and Practices, Regional Technical Assistances 5935 (Note: Not yet approved by Cambodian Government)
10) JOC/OCC, June 1998, Resettlement Action Plan, Simplified Engineering Design for Road Rehabilitation Project
11) Scott Wilson Kirkpatrick, April 1997, Draft Final Report Volume Ⅸ, Social Impact Assessment and Resettlement and Rehabilitation Action Plans for Ho Chi Minh City to Phnom Penh Highway Improvement Project
12) ADB/IRC, October 1999, Cambodia Resettlement Implementation Plan for Ho Chi Minh City to Phnom Penh Highway Improvement Project

13) SMEC, June 2000, Resettlement Action Plan for Project Preparation Technical Assistance for Primary Roads Restoration Project Cambodia: T.A. No.2722-CAM
14) ADB/MPWT, August 2002, Resettlement Plan for GMS Cambodia Road Improvement Project
15) ADB/IRC, 23 January 2003, Design Stage 1 Resettlement Plan for Stung Chinit Irrigation and Infrastructure Project (Loan No. 1753-CAM(SF))
16) ADB/IRC, April 2002, Cambodian Resettlement Action Plan for Prek Thnot Flood Channel, Emergency Flood Rehabilitation Project
17) ADB, 21 April 2003, Draft Guideline on Monitoring & Evaluation Of Resettlement
18) WB, December 2001, OP 4.12
19) WB, June 1999, OP 4.30
20) Cooperation Committee for Cambodia (CCC), Directory of International Development Assistance in Cambodia 2001-2002

資料

1.	第 1 次現地調査結果中間報告及び Minutes of Discussion	11 July, 2003
2.	第 1 次現地調査結果の概要	18 July, 2003
3.	ADB カンボジアプロジェクトに関して、ADB マニラの担当者との電話交信メモ	04 September, 2003
4.	第二次現地調査 Minutes of Discussion	04 December, 2003
5.	第二次現地調査結果の概要	11 December, 2003
6.	ROW に関する 1999 年 6 月プノンペン市 Vice Governor の宣言書	02 June, 1999
7.	ROW に関する 1999 年 9 月首相宣言書	27 September, 1999
8.	Compensation Price List of Affected Properties (MEF)	03 February, 2000
9.	MOE 大臣から MPWT 大臣への IEIA に関するレター2 通	15 November, 2002 and 07 October, 2003
10.	Leaflet of Simple survey 及び質問票	2003
11.	Summary Report of Simple Survey Inter-Ministerial Resettlement Committee (IRC)	11 January, 2004
12.	Simple survey Data Sheet	30 November, 2003
13.	Report on Compensation for Three Groups Of People Affected by National Highway 1 Improvement Project – Neak Leoung to Bavet, Legal Aid of Cambodia and NGO Forum on Cambodia	14 February, 2002
14.	Simple Survey 外部モニタリング概要書	10 December, 2003
15.	JICA 環境社会配慮ガイドラインの概要	1 December, 2003
16.	Simple Survey のモニタリングメモ	
17.	その他様々なメモ及び議事録	

1. 第 1 次現地調査結果中間報告及び Minutes of Discussion

平成15年7月11日（金）
予備調査団

カンボジア国「国道1号線（プノンペン～ネアックルン区間）改修計画」予備調査（環境社会配慮支援調査）現地調査結果（中間報告）

JICA団員は現地調査を終了し、調査団は対処方針等に基づき「カ」国側に説明・協議のうえ、「カ」国側（Chhin Kong Hean公共事業運輸省（MPWT）公共事業局長）とミニッツに署名しましたので、右結果について以下報告致します。

1．期間

平成15年7月7日（月）～7月11日（金）（5日間）
（ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ団員は6月30日（月）から7月18日（金）まで継続調査予定。）

2．日程

7日(月)	10：30	（団長、技術参与：プノンペン着、計画管理：参団）
	14：00～15：50	JICA事務所打合せ（力石所長）
	16：00～17：00	大使館表敬（小川大使）
8日(火)	09：00～10：00	MPWT表敬（Chhinn Kong Hean局長）
	10：00～16：00	現地踏査（プノンペン～ネアックルン）
9日(水)	09：00～10：30	MEFと協議（Neaung Leng次官）
	11：00～12：00	MPWTと協議
	14：15～17：00	〃　、（技術参与はNGOフォーラムと協議）
10日(木)	08：00～12：00	団内打合わせ、（技術参与は環境省と協議）
	14：00～16：00	MPWTと協議
	16：15～17：00	大使館報告（小川大使）
	17：10～18：30	CDCと協議
	18：50	（技術参与：プノンペン発）
11日(金)	06：30～12：00	現地踏査（プノンペン～コンポンチャム）
	14：00～14：30	ミニッツ署名（於MPWT）
	14：45～15：30	JICA事務所報告（力石所長）
	18：50	（団長、計画管理：プノンペン発）

3．調査団員

No.	Name	Job title	Occupation	Period (arr. – dep.)
1	海保　誠治	総括	JICA無償資金協力部業務審査室長	Jul. 6 – Jul.11
2	田中　研一	技術参与（環境社会配慮）	JICA国際協力専門員	Jul. 6 – Jul.10
3	津守　佑亮	計画管理	JICA無償資金協力部業務第三課	Jul. 6 – Jul.11
4	小林　良明	業務主任/環境社会配慮Ⅰ	日本海外コンサルタンツ株式会社	Jun. 30 – Jul.18
5	ﾓﾊﾒｯﾄﾞ　ﾅｼﾞﾎﾞｰﾙ　ﾗｰﾏﾝ	環境社会配慮Ⅱ（移転手続ﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ）		
6	田島　重男	道路計画		
7	庄司　岳雄	業務調整		

4．総括所感

（1）カンボジア国の住民移転対策の枠組み

カンボジア政府の公共・公益事業（プロジェクト）においては、社会・環境配慮が一定程度実施されていることが確認された。特に国際機関や日本政府の協力によるプロジェクトにおいてはカンボジア政府として、政令により省庁間会議（IRC）を設置し、経済財務省が議長となり、住民移転問題に対処する仕組みが稼働していることが確認され、本件国道1号線プノンペン～ネアックルン間整備プロジェクトについても既に IRC が設置され、IRCWG が間もなく任命・設置されることが確認された。

（2）住民移転行動計画（RAP）の策定

他方、カンボジア政府として住民移転に関する法令およびガイドラインが整備されていないなかでの住民移転施策の立案および実施、特にその立案については実施省庁に熟達した人材もなく、実態的にドナーに依存していることが確認された。

本件実施の場合、F/S 報告書において RAP の策定が提言されているものの、同計画策定のための動きはなく、今回調査団からその必要性を強く働きかけ、結果として IRCWG がこれを策定することとなった次第である（ミニッツ 4-2(4)）。

過去のドナーの例、特に ADB が協力した例では、同銀行の技術支援（T/A）によりコンサルタントがこれを策定し、事業実施省庁が仕上げ、IRC がこれを審査・認定するという仕組みのもとに行ってきているために、事業実施省庁が独力で RAP を立案するという制度は未だに存在していない実態である。

本プロジェクトについては、IRCWG が MPWT と協力して RAP を策定することになるが、RAP 策定のための技術支援を日本側調査団から得たいとの強い要望がなされ、方針どおり、技術支援を行うことに合意した（ミニッツ 4-2(4)）。

（3）パブリックインフォメーションキャンペーン（PIC）

開発計画の関係住民への説明会（PIC）についてはカンボジア側は ADB 協力案件において実施してきている。しかしながらこの PIC は関係住民に限定されており、必ずしも NGO など幅広い Stakeholder を含めた PIC ではないことが確認された（ミニッツ 4-2(2)）。

カンボジア側の説明では、PIC を幅広く実施した場合、政府が許容できる限度を越えた補償費を要求する動きが発生することが見込まれるために、対象者を被影響住民（PAP）に限定している由であった。

調査団から PIC においては NGO の代表も加えて実施することが国際的に許容されている方法であり、日本としても NGO 代表を加えることを手順としての正当性を示すことにもなると説明し、先方からも経験ある NGO を加えることを検討するとの回答を得た（ミニッツ 4-2(2)）。

（4）外部モニタリング

外部モニタリングについてはカンボジア側も既に ADB 協力案件において実施していることが確認された。外部モニタリングの実施を受託しているのは NGO であり、当該 NGO が中立的な立場を保持できる条件が備わっていれば外部評価とみなすことができる。

本プロジェクトでは日本として外部評価を実施するとの立場を説明し、実施を NGO に委託することでカンボジア側も基本的合意を示した（ミニッツ 4-2(6)）が、ただ NGO といっても政党が組織した NGO から実態のない NGO まで様々な NGO

が存在し、中立的な立場を保ちつつ、公正なモニタリングを実施できる NGO となると限定されるため、どの NGO を選定するかがモニタリングの信憑性いかんを定める上で重要な要素なると判断する。

（5）ベンチマーク

本プロジェクトに対する日本側の協力を行うに際してベンチマークを設定し、これを一つ一つ確認しつつ協力を進めるとの日本側の立場を説明しカンボジア側の理解を求めたところ、カンボジア側はこれまでの日本の協力を高く評価し、日本側立場を尊重し本プロジェクトをとり進めることに賛同すると明言した（ミニッツ 5）。

二つのベンチマーク、すなわち基本設計調査のベンチマークとして PAP の 7～8 割の同意をもってこれを開始するという点については合意できるものの、他方詳細設計以前に PAP 全員の合意を取得するという点については過去の事例から判断しても不可能であり、一人の反対で事業が開始できないとすれば、事業は永久に開始できず、そのこと自体がむしろ残る 99.9%以上の合意者の意に反し、また公共利益にも反するとのカンボジア側が判断を示した（ミニッツ 4-2(5)）。むしろ、より実際的には、具体的なベンチマークの設定が必要で、更に後の調査段階で再検討、再設定を希望するとの申し越しがあり、調査団はこれを日本に持ち返ることとした（ミニッツ 4-2(5)、5）。

（6）今後の工程

今後のスケジュールについては、カンボジア側 IRC のスケジュールの策定に応じて日本側の対応を再検討することが必要である。

IRCWG の RAP の策定、詳細計測調査（DMS）の実施、PIC の実施のスケジュールが固まったところで日本側の調査のとり進めを調整しなければならない。特に、

①第二次現地調査の実施時期調整

②外部モニタリングの実施時期の調整

が重要である。

現在の見込みでは 7 月 2 7 日の選挙後 2 週間以内に IRCWG の活動を開始するというのがカンボジア側のスケジュールであり、RAP の策定・承認は早くとも 8 月下旬まで要するものと推測されるので、上述①②の時期は 9 月上旬頃となることが見込まれる。

（7）EIA の実施

カンボジア環境省は特定の公共事業について環境影響評価（EIA）の実施を法令により義務づけており、調査団はこの点を MPWT に指摘したが、MPWT には EIA を実施する体制になく、ほとんどの案件についてはドナーの技術支援を得てこれを実施している実態にあることが判明した。

今後の調査においては、引続きこの点を先方に促すとともに、実用に応じて技術支援を日本側で計画することを検討しなければならない。

以　上

（添付書類）

署名済みミニッツ（写し）

Minutes of Discussions
on the Preparatory Study (The first field survey)
on the Confirmation of the Resettlement Issue in Environmental and Social Consideration
of the Project for the Improvement of National Road No. 1
(Phnom Penh – Neak Loueng Section)
in the Kingdom of Cambodia

In response to the request from the Government of the Kingdom of Cambodia (hereinafter referred to as "Cambodia"), the Government of Japan decided to conduct a Preparatory Study on the Confirmation of the resettlement issue in Environmental and Social Consideration of the Project for the Improvement of National Road No. 1 (Phnom Penh – Neak Loueng Section) (hereinafter referred to as "the Project") and entrusted the study to Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

JICA sent to Cambodia the Preparatory Study Team (hereinafter referred to as "the Team"), headed by Mr. Seiji Kaiho, a Deputy Managing Director, the Grant Aid Management Department, JICA, and is scheduled to stay in the country from June 30 to July 18, 2003.

The Team held discussions with the concerned officials of the Government of Cambodia on the Inception Report of the Preparatory Study and others.

In the course of the discussions, both sides have confirmed the main items described in the attached sheets.

Phnom Penh, July 11, 2003

Seiji Kaiho
Leader
Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency

Chhin Kong Hean
Director General
General Directorate of Public Works
Ministry of Public Works and Transport

(Witness)

Nhean Leng
Under Secretary of State
Ministry of Economy and Finance

ATTACHMENT

1. Background

JICA conduct the Feasibility Study (hereinafter referred to as "F/S") for the Project and submitted the final report to the Cambodian side on January 2003. The report revealed that the issue of resettlement of 1,805 houses on the road as results on the Initial Environmental Impact Assessment (IEIA), and the Cambodian side is recommended to prepare the RAP (Resettlement Action Plan).

Upon the request from the government of Cambodia the Japanese side has decided to dispatch the Team to achieve the following objectives for solving pre-condition of the Japan's Grant Aid.

2. Objective of the Study

(1) Identification of the status of the Project and resettlement issue.
(2) Review of road improvement plan.
(3) Obtaining mutual consent of process and procedure for resettlement.
(4) Confirming the critical Passage (Process) and Monitoring.

3. Responsible and Implementing Organizations

(1) The responsible ministry of the Project is the Ministry of Public Works and Transport (hereinafter referred to as "MPWT"). The implementing agency of the Project is the General Directorate of Public Works, MPWT (hereinafter referred to as "GDPW").
(2) The responsible organization of the resettlement issue is the Inter-ministerial Resettlement Committee (hereinafter referred to as "IRC"), in the Ministry of Economy and Finance. The implementing agency of the resettlement issue is the IRC Working Group, Phnom Penh Municipality Sub-Committee and Kandal Provincial Sub-Committee.

The organization chart of the implementing agency of the Project is shown in Annex-1.

The organization chart of the implementing agency of the resettlement issue is shown in Annex-2.

4. Items Discussed in connection with Inception Report

The Government of the Cambodia agreed in principle the contents of the Inception Report (attached document) explained by the Team. The following items were discussed by the both sides.

4-1 Introduction of the Inception Report

(1) Impact

The Cambodian side explained the project has not only negative impacts as the resettlement issue but also has positive impacts on the both national and international road network improvement, flood control measurement and road safety.

(2) Number of PAH (Project Affected Houses) and PAP (Project Affected People)

The Cambodian side explained that the present number of PAH (1805 houses) and PAP based on F/S would be changed subject to the process of RAP.

4-2 Out line of the study

(1) IRC

The Cambodian side explained that IRC is responsible for resettlement issue and it's Working Group formulates a RAP.

The Japanese side requested MPWT to coordinate the Team and IRC. The Cambodian side agreed.

(2) PIC (Public Information Campaign)

With regard to the PIC, the Cambodian side explained in general that the Cambodian system invite only PAP. The Japanese side recommended public participation including experienced NGOs in the stage of PIC on the Project. The Cambodian side explained an example of ADB projects on national road Nos.5, 6 and 7 in which IRC has given external monitoring to a certain NGO, involvement of experienced NGO in PIC in the Project was agreed by the Cambodian side.

(3) Review of F/S

The Japanese side explained review the design should be needed on the following items based on the field survey, and the Cambodian side agreed.

- Retaining Wall
- Irrigation gates
- Utility poles
- Road design standard and specification in the town area
- Others

(4) RAP

With regard to the RAP, the Cambodian side explained that in the project implemented by other donors such as ADB, a draft of RAP was always prepared by the donors and after finalized by the MPWT it was finally approved by IRC. The Japanese side explained that in the case of the Japan's Grant Aid, partner government as a proponent of a project is responsible for formulating a RAP. The Cambodian side agreed that IRC Working Group would prepare the RAP of the Project, and the Cambodian side strongly requested the Team to extend technical support to the purpose.

(5) Critical Passage

With regard to the critical passage, the both sides agreed on proposed benchmark of 70 – 80% basic agreement of PAP before the Basic Design Study. However the Cambodian side stated that the Cambodian side could not agree with proposed benchmark before the Detailed Design Study with the following reasons.

- It is impossible to take all PAPs agreement as taking account of past experiences.
- It would need a much time to obtain all PAPs agreement and the hold of implementation of the Project by one objection is contrary to the both national and public interests.

The Cambodian side requested to reconsider the proposed benchmark before the Detailed Design Study to enable the project to follow resettlement issue and implementation of construction in parallel. The Cambodian side also requested to set more flexible benchmark for Detailed Design Study at a later stage.

(6) External monitoring by JICA

With regard to the external monitoring by JICA, the Cambodian side stated basic acceptance to it, and explained the coverage of external monitoring by JICA should mainly be the activities of IRC

Working Group, Phnom Penh Municipality Sub-Committee and Kandal Provincial Sub-Committee.

(7) Schedule of Study

With regard to the schedule of Study, the Cambodian side explained the delay of the process of resettlement and time schedule. Japanese side pointed out the following alternation should be adjusted to meet the delay of the schedule of the Cambodian side.

- Timing of the second field survey
- Timing of the external monitoring by JICA

5. Discussion with the Chairman of the IRC

Chairman, Nheaung Leng, stated that the Cambodian side basically agreed with the approach and methodology proposed by the Team with appreciation.

Chairman requested the Team to reconsider a more practical and concrete benchmark on implementation before the Detailed Design Study.

Chairman also stated that RAP should be prepared by IRC Working Group and technical assistance is needed.

6. EIA (Environmental Impact Assessment)

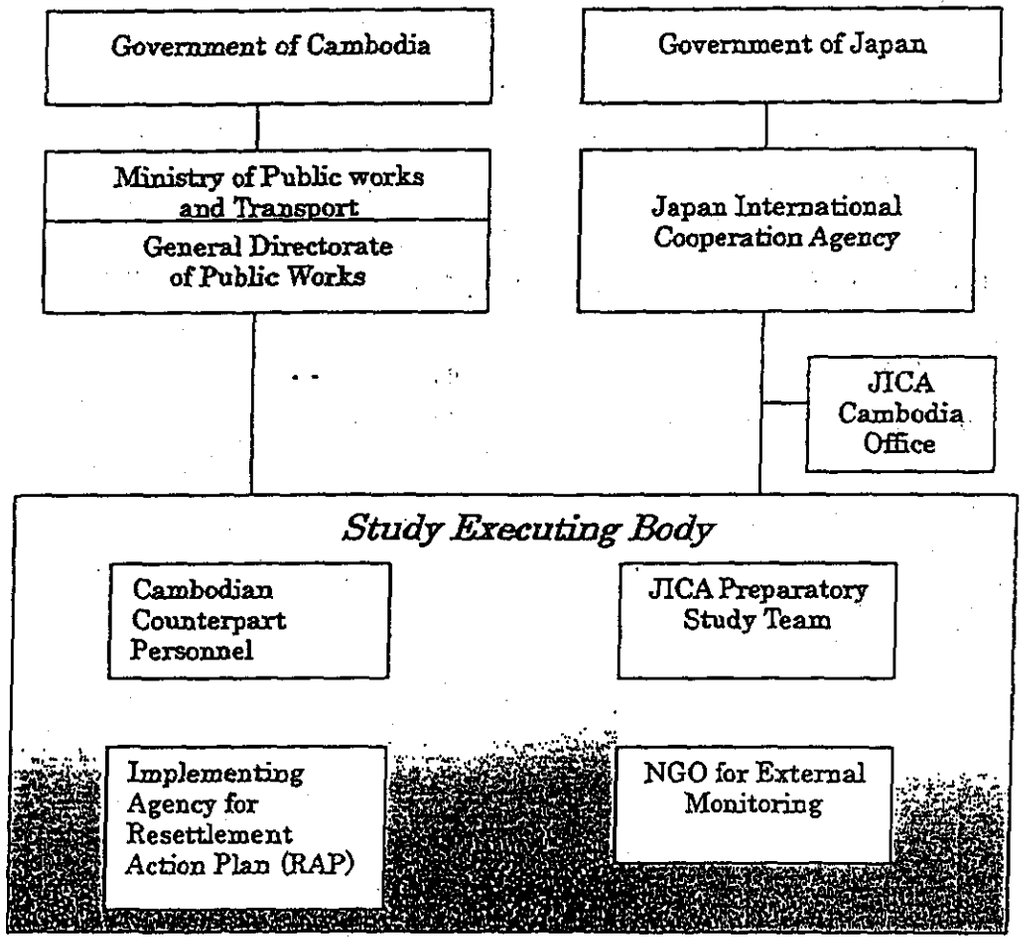
The Japanese side stated EIA should be carried out in line with laws, rules and regulations in order to comply the Environmental Assessment by Ministry of Environment in Cambodia.

Annex-1

The organization chart of the implementing agency of the Project

Study Organization

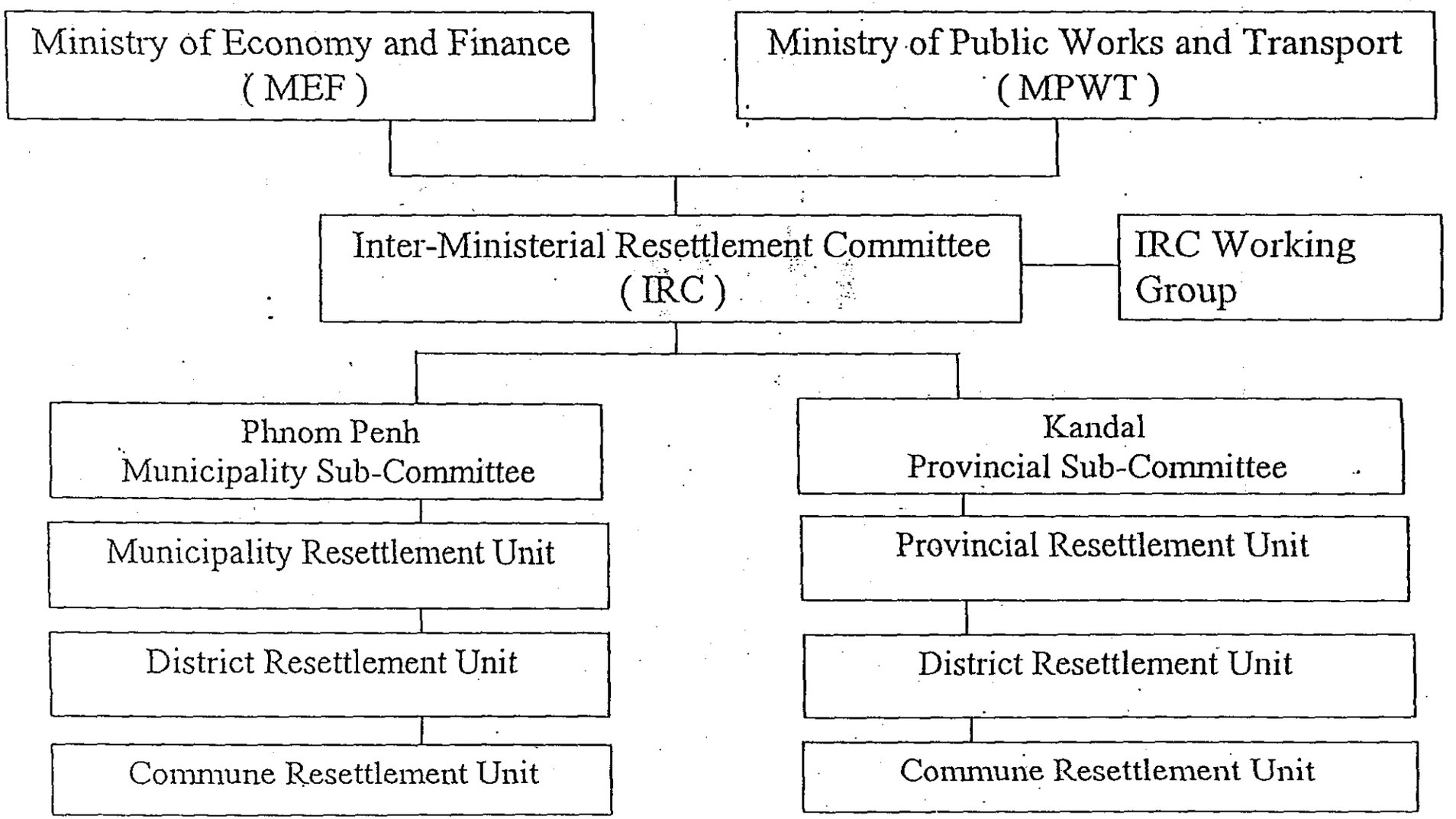
The study will be carried out by the JICA Study Team. The study team will closely collaborate with the Cambodian counterpart personnel, who are organized by the Cambodian Government.



OF

INTER-MINISTERIAL RESETTLEMENT COMMITTEE

Project for the Improvement of the National Road No. 1
(Phnom Penh – Nakloeung Section)



Annex-2

2. 第1次現地調査結果の概要

平成15年9月8日
日本海外コンサルタンツ㈱

カンボディア国「国道1号線（プノンペン～ネアックルン区間）改修計画」予備調査（環境社会配慮支援調査）

第1次現地調査結果の概要

1．現地調査期間

平成15年6月30日（月）～7月18日（金）（19日間）

2．日程

日付	作業概要
6月30日(月)	・ Phnom Penh 到着
	・ ＪＩＣＡ事務所打合せ
7月1日(火)	・ DGPW　Mr. Chhin と協議、質問票の提出
	・ NGO との打合せ
7月2日(水)	・ 現地踏査（ＪＩＣＡ松浦部長／堀米氏／小泉氏／玉懸氏同行）、コンサルタント団員はＡＤＢが実施のＣ２区間（ネアックルン－ベトナム国境）視察のため Svay Rieng まで行く
7月3日(木)	・ MPWT Mr.Sokong と協議、質問票の回答を書面／口頭によって受け取る。その他 Resettlement Action Plan(RAP)、外部モニタリング TOR・報告書例等を入手
	・ MPWT Dr.Bunna と面会、C-2区間での経験を教えてもらう
	・ MEF ADB 担当チーフ Mr. Kunvuth 氏と打ち合わせ、ADB プロジェクトの RAP、内部モニタリング報告書等を入手
7月4日(金)	・ ADB Mr.Nida と打合せ
7月5日(土)	・ JICA 倉科課長代理／津守氏と現地踏査および道路計画についての説明、コンサルタント団員は住民へのサンプル聞き取り調査（予備）を実施
7月6日(日)	・ 資料整理
7月7日(月)	・ 海保総括／田中技術参与到着・調査団内打合せ
7月8日(火)	・ DGPW Mr. Chhin と協議
7月9日(水)	・ 団内打合せ
	・ DGPW Mr. Chhin と協議
	・ NGO と協議
7月10日(木)	・ DGPW Mr. Chhin と協議
	・ 田中技術参与帰国
7月11日(金)	・ ミニッツ調印
	・ JICA 海保総括／津守氏の帰国
7月12日(土)	・ 国道6・7号線現地踏査
7月13日(日)	・ 資料整理
7月14日(月)	・ 住民へのサンプルインタビュー
7月15日(火)	・ 住民へのサンプルインタビュー
7月16日(水)	・ JICA 事務所（益田氏）打合せ
	・ IRC Working Group Mr. Sorya／Mr. Daramony との協議

7月17日(木)　・ MOE Mr. Yim Chamnan との協議
　　・ IRC Working Group Mr. Sorya との協議
　　・ JICA 事務所打合せ
　　・ 建設技研松下氏打合せ、住民移転地の視察
7月18日(金)　・ JICA 打合せ
　　・ 大使館報告
　　・ ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ団員帰国

コンサルタント団員の滞在期間

No.	Name	Job Title	Occupation	Period
1	小林　良明	業務主任／環境社会配慮Ⅰ（住民移転計画策定支援）	日本海外コンサルタンツ㈱	30 June-18 July
2	モハメッド　ナジボール　ラーマン	環境社会配慮Ⅱ（移転手続きモニタリング）		
3	田島　重男	道路計画		
4	庄司　岳雄	業務調整		

なお上記日程表中に点線で囲んだ部分の JICA 団員の調査活動（７月７日～７月２１日）結果については、海保総括の現地調査報告書(７月１１日付け)を別途参照されたい。

3 第１次現地調査結果の概要

3.1 FS 調査報告書の道路計画のレビュー

本節では、本プロジェクトの環境社会配慮への影響及び住民移転を最小限に抑える観点から開発調査で策定された道路改修計画のレビュー結果を以下に示す。

影響家屋数

全天候対応型の道路にすることを目的として、全線に渡って凡そ１m路面高を嵩上げすることが計画されている。嵩上げに要する盛土斜面が広がることによって、

1） FS 報告書で提案されている 1805 軒に加え新たに影響を受ける家屋、
2） 既に 1805 軒中に含まれるが影響の度合いが深刻化する家屋および
3） 道路へのアクセスが不便になる家屋等が発生する可能性がある。

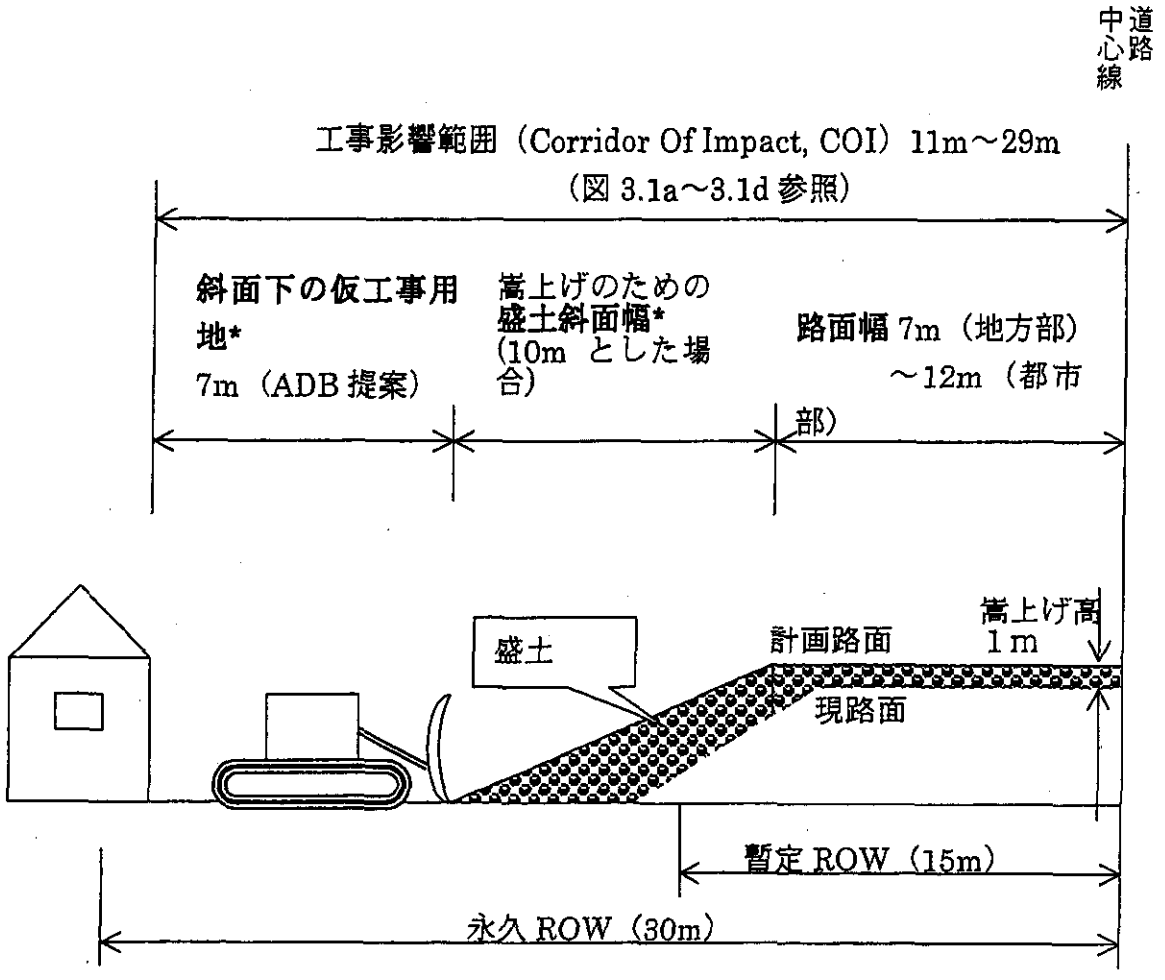
FS 報告書の「調査概要表 6」に記せられている 道路改良計画欄では“縦断線形を 2000 年洪水位（HWL）から 50cm の余裕高を確保し、舗装厚を改善する”としている（要約編及び SUMMARY 編も同じ）。縦断線形は道路中心線上の路面高と通常は解釈されるが、改修報告書では路床肩高とされている。従って、実際の路面高はアスファルト舗装厚（0.5m～0.6m）が加わった高さ、即ち HWL＋0.5m＋0.5m～0.6m＝HWL＋1.0m～1.1mとなるが、舗装に水が入ることは劣化につながるので舗装保護の点からこの設計は妥当であると思われる。
なお、この計画路面高については日本を始め洪水の頻発するバングラデシュや比国での設計基本とも比較した結果も妥当であったと判断した。
一方、報告書の Drawing には道路中心線上での計画路面高は平均 1.2m程度となっているが、道路路面肩では道路勾配（3%）のために高さを減ずるので１m前後となり「洪水の影響を受けない全天候型道路」と言う条件を満足する案と考えられる。

上記嵩上げを実施するために必要な用地幅は次のものから構成される。

- 道路計画路面幅、
- 嵩上げのための斜面盛土および
- 盛土斜面造成のための斜面下の仮工事用地

これら範囲を次ページに Km1＋900 左側付近の典型例として示す。図に示すよう、工法によっては工事影響範囲（Corridor Of Impact）として永久 ROW[1] とほぼ等し

い幅であるところの片側 30m が必要となりその中の家屋は立ち退く必要がでてくる可能性がある。



*仮工事用地・盛土斜面幅ともに、現地の状況・採用する工法によって削減することは可能である

Note：

永久 ROW：政府がその所有を主張するところの道路用地のこと。主要国道において 50m～60m の幅が永久 ROW である。フランス植民地時代からこの考えはあり、1999 年首相宣言 NO.06 で再確認された。

暫定 ROW：FS レポートによれば、永久 ROW 内の住民を全て立ち退かせればあまりにもその影響は大きいことから、それを緩和するために実質の道路幅に近い 30m を"暫定 ROW" とし、その暫定 ROW 内から住民を排除することにしている。

図-3.1　工事影響を受ける可能性のある範囲

Case Ⅰ Road Width 24m with High Embankment

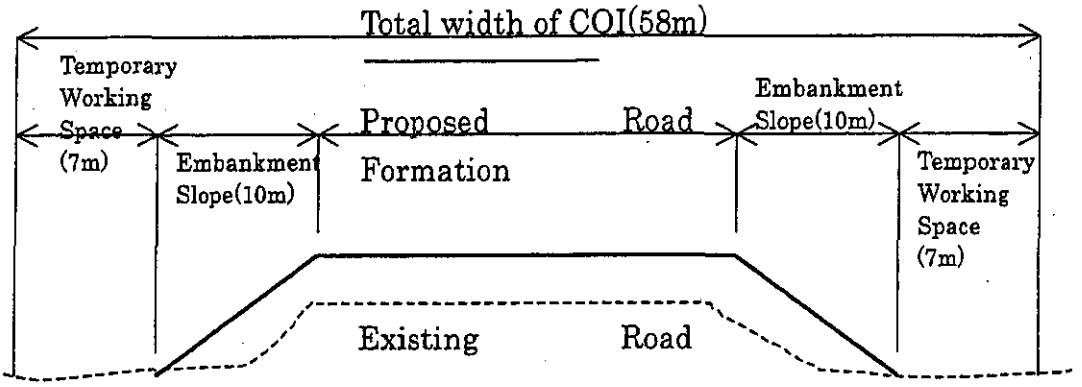


図 3.1a 道路工事幅が 58m になるケース

Case Ⅱ Road Width 24m with Low Embankment

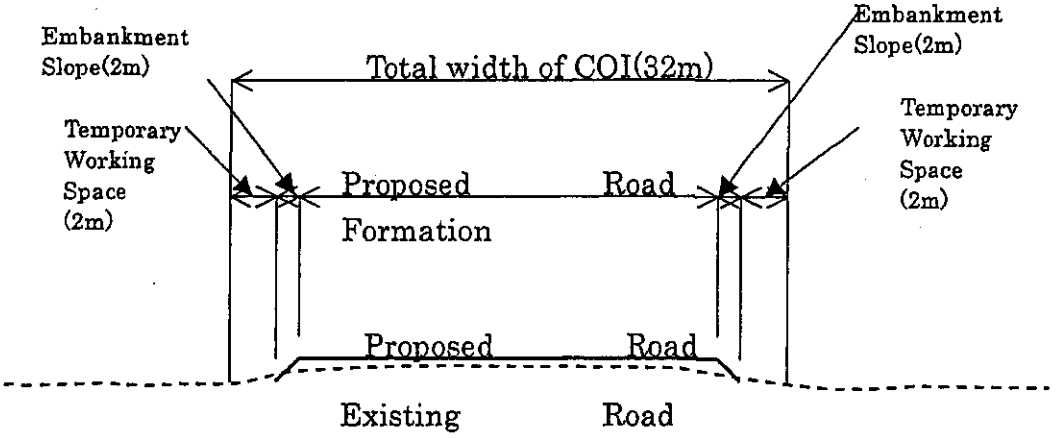


図 3.1b 道路工事幅が 32m になるケース

Note

Temporary working space of 7m could be reduced depending on the site/construction conditions.

Case Ⅲ　Road Width　1 4m with High Embankment

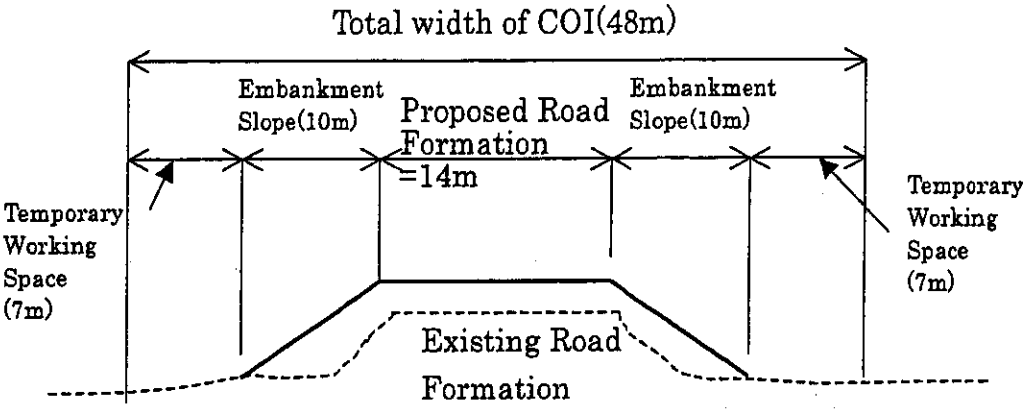


図 3.1c　道路工事幅が 48m になるケース

Case Ⅳ　Road Width　1 4m with Low Embankment

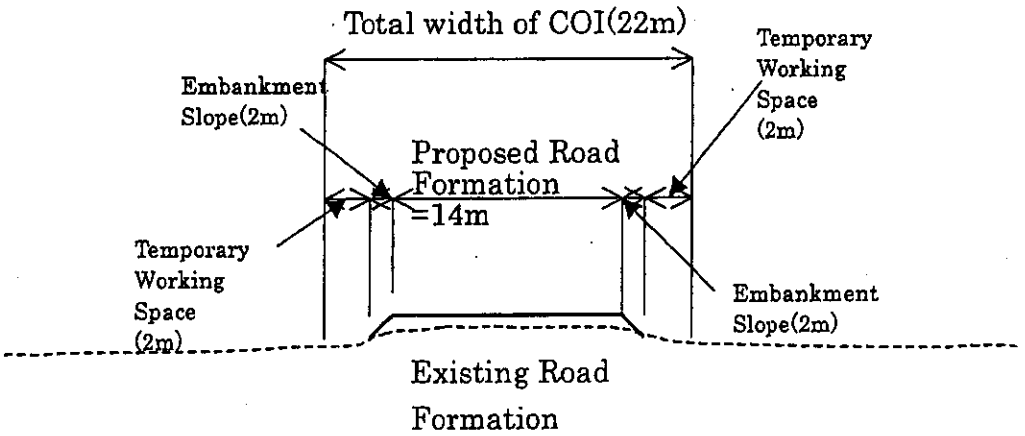


図 3.1d　道路工事幅が 22m になるケース

Note

Temporary working space of 7m could be reduced depending on the site/construction conditions.

工事の実施にあたって、新たな影響を受ける家屋の概要は次のとおり。

1）新たに増える家屋

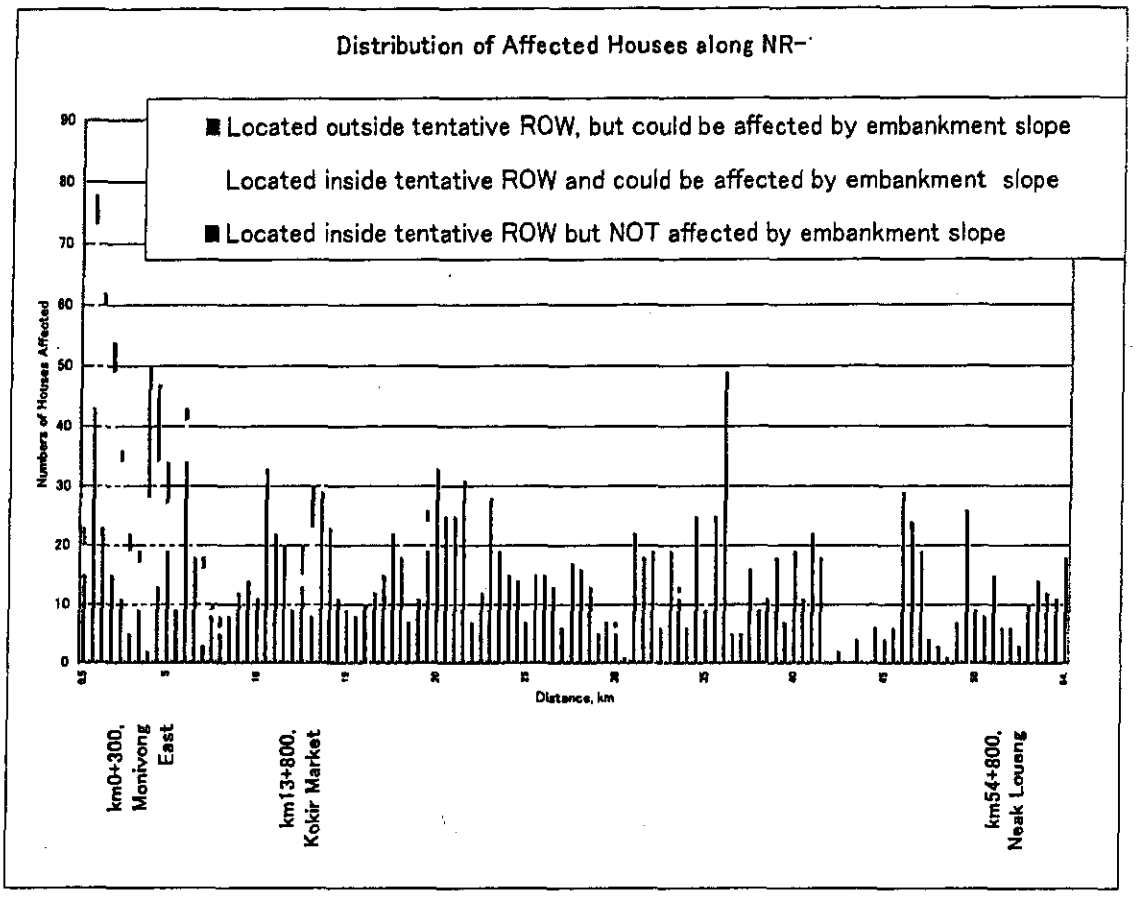
FS 報告書に報告されている影響建物数は 1,805 棟である。これは暫定 ROW（道路中心線から左右 15m、計 30m）以内の領域に建物の１部でも懸かればこれを１棟として計上した棟数であり、暫定 ROW に懸からない建物は計上されていない。しかし道路改修計画による盛土法面の為に必要用地巾は暫定 ROW 境界を超え、永久 ROW 境界（道路中心線から左右 30m、計 60m）に近い道路中心線から凡そ 28mにも及ぶ箇所もあり、FS 報告書 Vol.3―Drawing からチェックした追加棟数は当初の 1,805 棟数以外に少なくとも 93 棟の建物が新たに影響を受ける事が想定される。従って合計数は 1,898 棟となる。この影響を受ける建物数の分布状況を図-3.2 示した。

2）影響の度合いが深刻化する家屋

影響建物数の追加の他に、更に 1805 棟に含まれてはいるがその影響度合いについての問題も指摘する。即ち、暫定 ROW 境界外に母屋が建てられ、続き棟として現存する暫定 ROW 内の道路際の建屋部分は少しカットする程度で済むと考えられていた棟が、実際は盛土法面工により背後の母屋まで影響を受けると判断しなければならない建物（図-3.3 参照）が凡そ 300 棟に及ぶ。図-3.2 に示す如く、これらの影響は殆どが Km0.3 から Km13.5 に集中している。沿道に建物が立ち並び連続した盛土法面工事の実施が困難な場所には、土留め工を導入することが建物の移転の数を減じる策として有効であると云える。

3）道路へのアクセスが不便になる家屋

国道 1 号線はアジア・ハイウェイであると同時に沿道住民にとっては生活道路であり、その面についての配慮は必要である。現在は沿道の商店への出入りには大きな支障はないが、道路嵩上げ工事が改修計画どおり実施されると商店への出入りに支障をきたす恐れのある建物がでてくる。特に Km14 までの道路幅 21～24m の区間で、１ｍもの道路の嵩上げによって商店の出入り口に新たに道路法斜面が出現し商店の営業活動に支障を来す恐れがある。即ち、店先で道路との落差が大きく重量物の積み下ろしに危険が伴い、場合によっては事故に繋がりかねない。したがって、これは社会環境面から見て好ましくない影響を与えるものであり住民生活面も含めて慎重な配慮が望ましい。



Numbers of Houses Affected

Total width of Road, m	Distance, km		Located outside tentative ROW, but could be affected by embankment slope 新たに影響を受ける家屋)	Located inside tentative ROW and could be affected by embankment slope 影響の度合いが深刻となる家屋	Located inside tentative ROW but NOT affected by embankment slope
	From	To			
24	0	0.3	0	0	0
24	0.3	3.5	22	151	121
24	3.5	7	46	88	98
21	7	13.5	16	37	191
24	13.5	14	0	0	23
14	14	36	5	31	679
14	36	55.3	4	2	384
Total			93	309	1496
Ground Total			93	1805	

Note: All the figures presented are estimated based on the drawings of Feasibility Study Report.

図-3.2　工事の影響を受ける可能性のある家屋

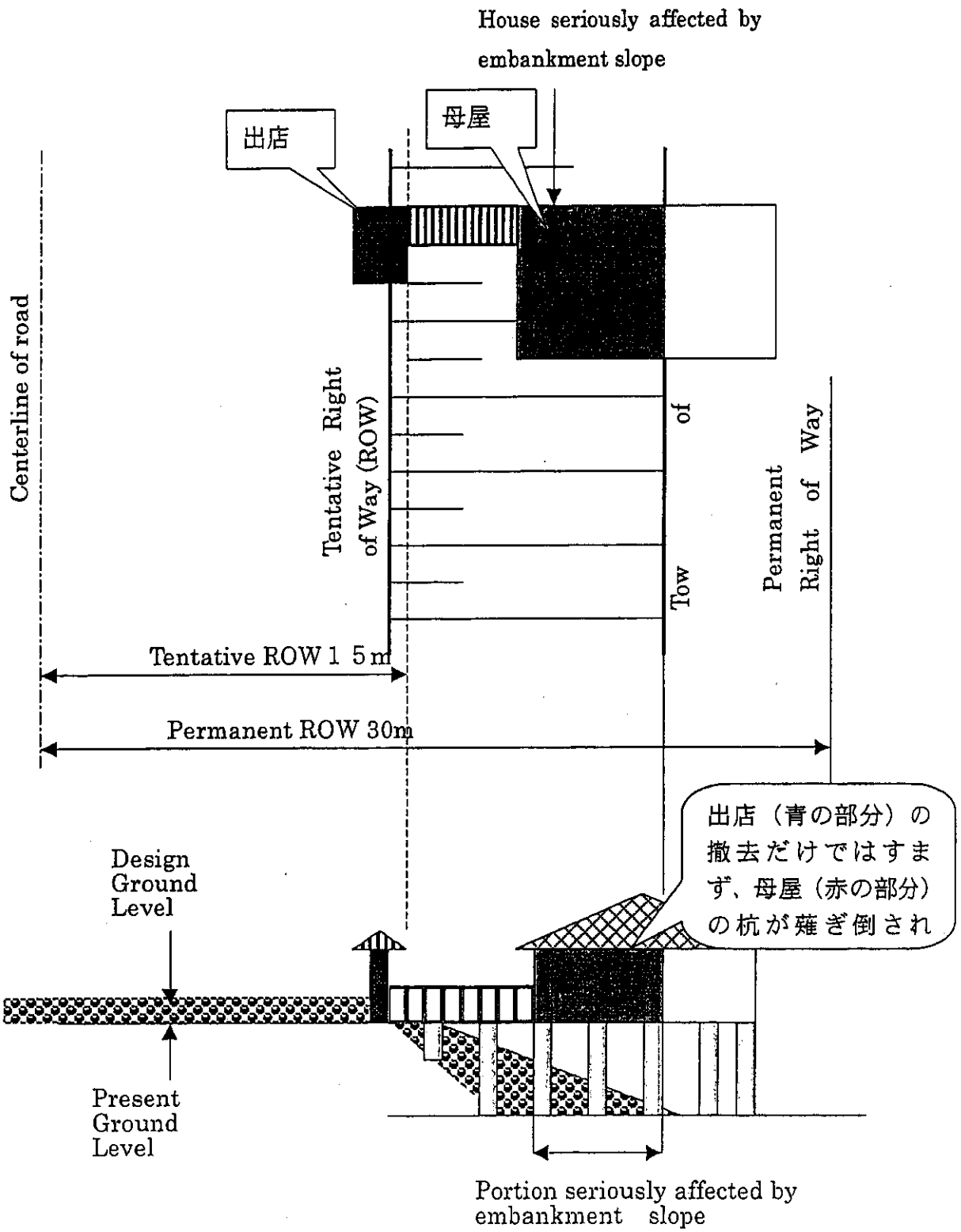


図-3.3　盛土によって深刻な影響を受ける家屋

バイパス案の検討結果

今回の計画見なおし作業として与えられた課題は影響を受ける建物数を減らす方策を見出すことである。しかし影響棟数の減少策には妙案はなく、多くの建物が立ち並ぶ部分を迂回する手段を考えざるを得ない。即ちバイパス計画案の検討であり、その可能性があると見られるのは次の2区間である。

① Sta.Km 2 付近から Sta.Km 5 付近までの間
この区間はアジアハイウエーの一部としても平面線形上問題になる区間ではないが、計画盛土巾により影響をうける建物数が比較的多い区間であり住民移転を極力避ける目的ならばバイパスとして検討の価値はある。但し、後背湿地部を通るために工費が大きい軟弱地盤の分布が予想される。
なお、「プノンペン市都市交通計画調査（JICA 開発調査）が 2001 年 11 月に実施された。この調査ではタイガービール工場への交差点（Km 7 地点）から現道に平行したバイパスの検討を行っているが採用されていないとのことである。

② Sta.Km12.3 から Km15.8 の区間
この区間は Kokir 市場を中心にして曲線部を含む区間であり、人や車の行き来の多い地域なので交通安全の為に走行速度制限すべき区間であり、バイパス道路の検討が将来・何時の時点かで計画されることになると予測される区間である。そしてバイパス案の採用ともなれば影響を受ける建物数を削減する効果はあり得ると考える。
FS 調査は、1995 年に実施された ADB-FS 調査をベースに行ったとのことであるが、ADB-FS 調査では、国道 1 号線全線について実施され、その後 C-2 区間（ネアックルン－ベトナム国境）は詳細設計／施工へと進んだ。ADB-FS 調査では Kokir 市場付近のバイパス案の検討も行ったが採用されなかったとの報告である。

FS 調査報告書道路計画レビューのまとめ

国道 1 号線 C-1 区間の「改修計画調査」報告書の内容を検討し移転の対象となる家屋数を 1805 から少しでも削減する可能性を求めて計画案の見直し作業を行なったが、結果として現時点では平面線形の部分修正など現計画内容を変更しない限り影響建物数を削減しえないと考える。したがって影響を受ける建物数を少なくするには：

（1） 必要最低限の道路計画高として、場所に応じてきめ細かく再検討を行う
（2） 場所によっては土留め壁の構築で必要用地幅を狭くする

等が考えられる。これらの項目に対して、開発調査関係者（JICA 担当部署及び担当コンサルタント）を含めて検討し共通認識を得た上で、今後の基本設計作業に当たることが望まれる。

3.2 ＩＲＣの設置状況及び今後の活動予定

（１）ＩＲＣ及びＩＲＣＷＧの設置が確認され、７月 16 日ＩＲＣＷＧとの打ち合わせをＭＰＷＴで行った。そして、ＩＲＣＷＧから Kandal Provincial Sub-Committee の設立（申請中）も報告され、これで予定された全組織が設立されたものと判断された。

（２）今後の予定は、６月４日に作成された実施予定表（添付資料-1）に基づき Demarcation(境界杭設置)を８月４日から活動を開始する旨の報告があった。同時に IWCWG が作成した PIC 用のクメール後パンフレットのドラフト（添付資料-２）及び RAP 骨子案(添付資料-３)が提供された。

(注)9 月 8 日時点では未だ開始されていない。

（３）ＢＤ調査のベンチマーク７０～80％合意取得作業は PAPs CENSUS SURVEY 開始予定 10 月 13 日から Simple Survey により実施するとのことなので、Demarcation 実施時に簡単なアンケート調査による手法を同時に行う事を提案し早急に取得完了を目指すよう要望した。Demarcation に際しては、本プロジェクトについての簡単に記述した 2 ページ程度の Public Announcement を公表するとのことである。

（４）境界杭は暫定 ROW の３０ｍ幅で設置する方針とのことであったが、FS ﾚﾎﾟｰﾄによれば道路盛土法面幅は一部で３０ｍを大幅に越えて５５ｍに達することをコンサルタントが説明したために、種々議論が交わされた結果 IRCWG が暫定 ROW にこだわらずに対処するとの合意がなされた。

（５）RAP 策定については、IRCWG の作成した骨子案にコンサルタントが協力して８月中に素案策定を完了することで合意した。

（注）９月８日現在では未完了。

（６）なお、IRCWG は Control Key Step を従来の 5 Steps から住民の移転確認を含めた 6 Steps に変更提案（添付資料-４）した。

3.3 住民移転についての関係者の認識

（1）沿線住民の認識

典型的4タイプの屋根の家屋それぞれの住民に対してサンプルインタビュー（計4世帯）を実施した以下、

- 道路改良には賛成である（例、埃っぽさが解消される）
- 貧富を問わず、ROW（道路用地）幅について概略認識している。コンクリート永久構造物のオーナーは、暫定ROW（15m＋15m）外に建設するよう指示を受けていた。暫定ROW内の古い家屋のオーナーは、ROW制度が公示（？）される前に家を建てたと主張した。
- 始点から4kmまでの間は、暫定ROW外の母屋から暫定ROW内まで軒を延ばし商売をしている家が多い。彼らは当局から指示があれば暫定ROW外にセットバックして商売を続けることは可能といった。
-

（2）カンボディア政府側の認識

PAPsへの補償の考え方は次のようである。

ROW内の資産等でMPWTが補償の対象とするもの／しないもの

	影響の種類	影響数
MPWT（IRC）が対応を予定している	家屋（母屋、出店など少しでもROWにかかるものを全て含む）	1805軒
	フェンス	6,851m
	果樹	9,098本
	ROW外ではあるが盛土の法面で新たに影響を受ける世帯	93軒
MPWTが対応していない（現在ADBは対応している）	土地（住宅地／農地）	
	借家を取り壊されるテナント	
	商売をする土地（家屋を除く）	
	米、他の農作物	
	墓、井戸、養殖池	

注：MWPTは移転迷惑料、寡婦、障害者、低所得世帯に対する手当等を支給する

- ROW内の土地は所有権を認めないことから土地に対する補償しない。
- 住民移転はあくまで話し合いで解決すべきものであり、強権は発動しない。このことは住民に周知させている。
- 補償価格は、一応単価表があるが機械的に適用することなく実情を斟酌し不平不満を残さないよう柔軟に適用する。例えば複数階の建物に対してはその階数分だけ加算して家屋補償を行う等である。

- 商売活動そのものへの補償はしない方針。従って商業地域での移転は問題が生じるかもしれない。

（3）ADB の認識

- 住民移転政策の根幹は、1）移転数を最小限にする、2）移転が止むを得ない世帯に対しては現在の生活水準を下回らない生活を維持できる補償を行う。
- ADB の補償方針は時々の移転計画書等によって変化した。たとえば、国道1号線 C-2 区間：1999 "カンボディア住民移転実施計画[1)]"によれば "ROW 内に位置する収用される土地に対しては、補償はしない。ただし、移転先がない場合は代替地を提供する" とした。これに対して、国道5／6号線：2002 "住民移転計画[2)]"によれば "ROW 内でも収用される土地に対して金銭あるいは（同等）地をもって補償をおこなう" とし、PAPs に対してより手厚い補償を行う方針のもと現在に至っている。

  文献

  1) ADB "Cambodia Resettlement Implementation Plan" for Ho Chi Minh to Phnom Penh Highway Improvement Project, by Interministrial Resettlement Committee, October 1999

  2) ADB "Resettlement Plan" for GMS Cambodia Road Improvement Project, by Ministry of Public Works and Transport, August 2002

- NGO からのクレームについて、NGO の主張は必ずしも 100％正しくない場合がある。例えば、正式な Cut-off day の後に入り込み正式な承認 ID カードを持たない人がNGO にクレームを言っている場合もあるとのこと。常に確認が重要と認識している。
- マイルストーンの設定については、ADB では 70～80%の基本合意取得及び 100%の補償内容合意取得のルールはない。しかし、工事開始前に 100%の移転完了という原則は存在する。但し、カンボディアでの例をとれば、不発弾や地雷の存在があるので必ずしもそのとおりには行かないケースがあり、適宜判断して行うべきと考えている。バングラデシュのケースでは多くの見切り発車があるが、悪い見本であり強く批判されている。

（4）NGO の認識

カンボディアの NGO である Legal Aid of Cambodia は 14 February 2002[3)] にカンボディア政府・ADB に意見書を提出、以下を主張

- C-2 において、家屋・土地の補償に対して不満のグループ、土地に対する補償に対して不満なグループ、および移転先の土地の所有権が与えられなかったグループあり。
- カンボディア政府の大臣宣言（Ministry of Economic and Finance No.961SHV,6 April 2000）は ROW 内の PAPs に対しては土地補償をしないとしている。しかるに Loan Agreement（LA, 1995）および Memo entitled "Involuntary Resettlement (MIR, 1995)によると"権利の有無に関わらず PAPs は土地の補償を受ける権利がある"かつ"移転先の土地所有権を認める"とありかつ"カンボディア法と LA が相克する場合は LA を優先させるとの合意がある。したがって、ROW 内の PAPs にも土地補償し、かつ代替地が与えられた場合そのの所有権を認めるべきである。

他に、

- 概ね RAP（住民移転計画）そのものは立派だが実行を伴っていない。画餅である。外部モニタリングも不十分で中断されている。
- 補償費が安すぎる。資産調査結果は丸秘扱いである。
- 立ち退きを迫る威嚇・脅し等があった。

（5）ROW について

都市部における ROW（Right of Way）の幅について FS レポート、1999 年 9 月 27 日 No.06 首相宣言をめぐり解釈の相違が著しい。強制住民移転を行う法的根拠の根幹を問うものであることから、住民移転を実施する当事者である IRC や MPWT 関係者だけからではなく、第三機関からなど幅広く客観的な解釈を得ることが重要である。

都市部（Urban Area）における ROW 幅についての認識の相違一覧*

情報源	記載者	解釈
FS レポート	PCI／KEI、March 2003	柔軟に変化させるも最低 30m 以上
ISIA（Initial Social Impact Assessment）レポート	MPWT（Ministry of Public Works and Transport)／KCEC, October 22 2002	柔軟に変化させる
首相宣言の直訳	日本海外コンサルタンツ August 2003	"ない"と解釈できる表現のようであり確認中であるが、少なくとも"最低 30m 以上"という表現は無い。
NGO 報告書	NGO フォーラム 14 February 2002	ROW は適用しない

*この表の詳細は添付資料-5 に示す。

3.3 EIA の実施について

EIA が MOE より要求されたとの報告があったが、MPWT 担当者は必要ないとの見解を示したために MOE に面談を要請した。残念ながら選挙中で責任者多忙のために会えなかったが、ある EIA 部員と会見した。席上、同部員は

（1）EIA 対象路線長を４０ｋｍ以上とするとの改定法はMOE から提出されたが未だ首相の署名が得られていない事、

（2）従って現行法が適用される事 2002 年 11 月 15 日 MOE 大臣署名の IEIA 承認書によれば追加文書の請求をしてはいるが、本格的な EIA を求めていないとの事、および

（3）一般的な場合に対象路線が既存路線改修の場合には EIA が必要かは判らない

等の「私見」を述べた。これらの点については責任者の確認が必須となる。

3.5 今後の予定

コンサルタント団員帰国後、中間報告書を 8 月中旬までに作成する。第 2 次現地調査の予定は PIC（Public Information Campaign）が開始されるタイミングにより判断されるが添付資料- 1 の RAP 実施予定表によれば当初予定の 8 月中旬より遅れ１１月に入るものと予想される。

以上

3. ADB カンボジアプロジェクトに関して、ADB マニラの担当者との電話交信メモ

2003/9/4

カンボジア国環境社会配慮支援調査

ADBカンボジア・プロジェクトにおける土地の補償方針に関してのADB担当者との交信

日本海外コンサルタンツ㈱
小林良明

本日、ADBマニラ本部のカンボジア担当田中靖氏（国交省派遣）に電話をして以下の質問をし、それに対しての答えを得ましたのでご報告いたします。

質問要旨

日本政府はカンボディアの国道1号線のC-1（プノンペン-ネアックルン区間）の改修工事の無償資金援助を行う予定である。1号線のC-2（ネアックルン-ベトナム国境区間）はADBが融資を行っている。またADBは5／6号線の改修工事計画も実施中である。工事影響住民Project Affected Persons(PAPs)支援に対する考え・ポリシーを統一させるためにもADBの住民移転の土地代補償に関する考えを確認させていただきたい。
また、外務省の方針として各段階でクリアすべきマイルストーンがあるがADBではどんな設定をしているか？

1．　ADBプロジェクトに関するカンボディア政府の土地補償政策の変化

ADBの補償方針は時々の移転計画書等によって変化している

- 国道1号線C-2区間:October 1999 "カンボディア住民移転実施計画[1)]"によればROW*内の土地に対しては、補償はしない。ただし、移転先がない場合は代替地を提供する。
- 国道5／6号線：August 2002 "住民移転計画[2)]"によればCOI**内の土地は補償するかつ移転先が無ければ代替地を提供すると、PAPsに対してより手厚い補償を行う。

Note：*ROW（Right of Way）：道路用地としてセンターラインを中心に50m～60m幅を政府の所有物とし、基本的に個人の所有権を認めない
**COI（Corridor of Impact）： 道路・盛土および仮設工事範囲等を合わせた直接工事影響範囲でROWより狭い）

文献

1) ADB "Cambodia Resettlement Implementation Plan" for Ho Chi Minh to Phnom Penh Highway Improvement Project, by Interministrial Resettlement Committee, October 1999

2) ADB "Resettlement Plan" for GMS Cambodia Road Improvement Project, by Ministry of Public Works and Transport, August 2002

田中氏の答え

JICA の案件については承知している。
ADB は 1999 年 RIP 及び 2002 年 RP それぞれを正式に承認している。そして、2002 年の国道 5 号・6 号では PAP に対してより配慮する方針を確認している。即ち、ROW 内の PAP が準備された移転地への移転に合意せずに金銭補償を望む場合はそれに応じる。また多年に渡る果樹や家屋材料引き取りなどについても許可している。
基本方針としては、①まず Negative Impact を出来る限り minimize する努力をする。②それが出来ない場合は補償をするが、現状より better off が原則である。

2. NGO の苦情

カンボディアの NGO である Legal Aid of Cambodia は 14 February 2002[3] にカンボディア政府・ADB に意見書を提出、以下を主張

- C-2 において、家屋・土地の補償に対して不満のグループ、土地に対する補償に対して不満なグループ、および移転先の土地の所有権が与えられなかったグループあり。
- カンボディア政府の大臣宣言（Ministry of Economic and Finance No.961SHV,6 April 2000）は ROW 内の PAPs に対しては土地補償をしないとしている。しかるに Loan Agreement (LA, 1995) および Memo entitled "Involuntary Resettlement (MIR, 1995) によると "権利の有無に関わらず PAPs は土地の補償を受ける権利がある" かつ "移転先の土地所有権を認める" とありかつ "カンボディア法と LA が相克する場合は LA を優先させるとの合意がある。したがって、ROW 内の PAPs にも土地補償し、かつ代替地の所有権を認めるべきである。

文献

3) "Report on Compensation for Three Groups of People Affected by National Highway 1 Improvement Project-Neak Loueng to Bavet", Legal Aid of Cambodia etc., 14 February 2002, submitted to Undersecretary of State/Chairman of Interministrial Resettlement Committee

田中氏の答え

確かに NGO のクレームが ADB マニラ本部にも届いているが、具体的な対応は ADB カンボジア事務所が対応している。聞くところでは、NGO のクレーム・情報が全てが正しいと

はいえないようだ。例えば、正式なCut-off dayの後に入り込み正式な承認IDカードを持たない人がNGOにクレームを言っている場合もあるとのこと。常に確認が重要と認識している。

マイルストーンの設定については、ADBでは70～80％の基本合意取得及び１００％の補償内容合意取得のルールはない。しかし、工事開始前に１００％の移転完了という原則は存在する。但し、カンボジアでの例をとれば、不発弾や地雷の存在があるので必ずしもそのとおりには行かないケースがあり、適宜判断して行うべきと考えている。バングラデシュのケースでは多くの見切り発車があるが、悪い見本であ強く批判されている。

ADBの補償方針や内容については、よりPAPへの配慮を強くする傾向にあるのは事実であり、全てが良いともいえない点があるかもしれないが、日本がADB方針に合わせるならばありがたいと思っており、その動向を注目している。

以上

4. 第二次現地調査 Minutes of Discussion

Minutes of Discussions
on the Preparatory Study
on the Confirmation of Environmental and Social Considerations
of the Project for the Improvement of National Road No. 1
(Phnom Penh – Neak Loeung Section)
in the Kingdom of Cambodia
(The second field investigation)

In response to the request from the Royal Government of Cambodia, the Government of Japan decided to conduct a Preparatory Study on the Confirmation of Environmental and Social Considerations of the Project for the Improvement of National Road No. 1 (Phnom Penh – Neak Loeung Section) (hereinafter referred to as "the Project") and entrusted the study to the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA").

JICA sent to Cambodia the Preparatory Study Team (hereinafter referred to as "the Team"), headed by Mr. Noriaki Nishimiya, Director, Third Project Management Division of the Grant Aid Management Department, JICA. The Team is scheduled to stay in Cambodia from November 23 to December 11, 2003.

The Team held discussions with the concerned officials of the Government of Cambodia.

The items described in the attached sheet have been discussed and agreed by both sides.

Phnom Penh, December 4, 2003

Mr. Noriaki Nishimiya
Leader
Preparatory Study Team
Japan International Cooperation Agency

Mr. Chhin Kong Hean
Director General of Public Works
Ministry of Public Works and Transport
Kingdom of Cambodia

(Witness)

H.E. Nhean Leng
Chairman
Inter-Ministerial Resettlement Committee
Under Secretary of State
Ministry of Economy and Finance
Kingdom of Cambodia

ATTACHMENT

1. New JICA Guideline for the Environmental and Social Considerations

The Team explained the present situation and outline of a new JICA Guideline for the Environmental and Social Considerations (hereinafter referred to as "the new JICA Guideline")at the meeting held by the Council for the Development of Cambodia on Dec.1, 2003. The Cambodian side took the new JICA Guideline into consideration.

2. Progress of the Simple Survey

(1)The Cambodian side agreed to submit the progress reports of the Simple Survey to the Team.

(2)The Cambodian side agreed to continue and follow the procedure set up in the previous Minutes of Discussion signed on July 11, 2003.

(3)The Cambodian side strongly requested the Team to dispatch the Basic Design Study Team as early as possible. The JICA Team took note and will convey the request to JICA Headquarters for consideration.

(4)The Team monitored the process and progress of the Simple Survey and made comments as follows:

a)The progress is satisfactory,

b)The Survey Team should explain more the Project Concept to the PAPs sufficiently, and

c)The Team stressed that maintaining accountability and credibility by due processes and steps are important. The progress of the survey should not be accelerated at the cost of quality. The Cambodian side understood the importance.

3. Detailed Measurement Survey including Census Survey

(1)After the completion of the Simple Survey, the Cambodian side will start the Detailed Measurement Survey including Census Survey obtaining information and data from the Basic Design Study and draft the Resettlement Action Plan (RAP).

(2)The Cambodian side agreed to submit monthly progress report(s) of the Detailed Measurement Survey including Census Survey to JICA until the completion of the surveys.

(3)In consultation with the Cambodian side, JICA will hire an experienced Non-Governmental Organization/ university professor/ consulting company as a consultant to monitor the surveys.

4. Information Disclosure

Both sides agreed that indispensable information disclosure shall be implemented regarding all the studies and surveys.

5. Explanation of the Policy of the Government of Japan

The Team explained the present policy of the Government of Japan as follows:

(1)The Ministry of Foreign Affairs of Japan (hereinafter referred to as "MOFA") will make its own Environmental and Social Considerations Guideline for Grant Aid Project, referring to the JICA Guideline, too. MOFA will set down critical passage(s) for each stage of projects from the viewpoints of the Environmental and Social Considerations (hereinafter referred to as "the ESC") especially for the resettlement issues.

(2)MOFA will suspend the implementation of projects unless the process of the ESC including the above-mentioned resettlement issues is followed.

(3)Specifically the benchmark for the start of the Detailed Design Study and the implementation stage of projects shall be "to obtain agreements from all of the PAPs about the conditions and contents of the resettlement, in principle".

5. 第二次現地調査結果の概要

平成15年12月10日（水）

日本海外コンサルタンツ（株）

カンボジア国「国道1号線（プノンペン－ネアックルン区間）改修計画」
環境社会配慮支援調査　第二次現地調査結果の概要

コンサルタント団員はJICA団員と協力して当初予定の調査期間を終了しましたので、帰国に先立って今回の活動結果を以下にご報告いたします。

1．　期間

平成15年11月23日～12月11日（19日間）

2．　調査団員

No.	Name	Job Title	Occupation	Period (arr. - dep)
1	西宮宣昭	総括	JICA無償資金協力部業務第3課長	Nov. 26-Dec. 4
2	田中研一	技術参与（環境社会配慮）	JICA国際協力専門員	Nov. 26-Dec. 3
3	上条哲也	環境方針	JICA 企画・評価部　環境・女性課課長代理	Nov. 26-Dec. 4
4	西形康太郎	計画管理	JICA無償資金協力部業務第3課	Nov. 26-Dec. 4
5	小林良明	業務主任／環境社会配慮Ⅰ	日本海外コンサルタンツ株式会社	Nov. 23-Dec. 11
6	ﾓﾊﾒｯﾄﾞ ﾅｼﾞﾎﾞｰﾙ ﾗｰﾏﾝ	環境社会配慮Ⅱ（移転手続ﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ）	日本海外コンサルタンツ株式会社	Nov. 23-Dec. 11

3．　日程

11月23日（日）18：45　コンサルタント団員（小林・ラーマン）
　　プノンペン到着
11月24日（月）11：00～12：00　JICA事務所打ち合わせ
11月25日（火）14：30～16：00　NGOフォーラム/Legal Aid of Cambodiaとの打ち合わせ
11月26日（水）08：00～13：00　Simple Survey 実施状況視察
　　18：45　西宮団長・田中専門員プノンペン到着、
　　20：00～22：00　西形職員合流し、団内打ち合わせ
11月27日（木）08：00～09：30　JICA事務所打ち合わせ
　　10：00～12：00　IRCとの会議（MEFにて）
　　18：45　上条代理プノンペン到着
　　20：00～22：00　団内打ち合わせ
11月28日（金）08：00～12：00　Simple Survey 実施状況視察

14：30～16：00　大使館説明
15：30～17：30　IRC会議（一時団員分散担当、GDPW）
11月29日（土）08：00～14：00　国道1号C-1及びC-2区間（ADB）視察
11月30日（日）08:00～15：00　JICA団員　きずな橋・国道6/7号視察
コンサルタント団員は資料整理
12月 1日（月）09：30～12：00　GDPWにてMD協議
15：00～16：40 CDC合同会議―キアッチョンCDC第一副議長の主催で、「カ」側はMEF・MPWT他、日本側は篠原代理大使他・力石JICA所長他およびJICA国道1号・メコン架橋チームでそれぞれがスピーチ。
18：00～19：20団内打ち合わせ
12月 2日（火）10：00～11：40 NGOフォーラム/Legal Aid of Cambodia
にJICAガイドラインとJICAタイ・プロジェクト例の説明
16：00～18：00　GDPWにてMD協議
20：25　田中専門員帰国
12月 3日（水）13：00～14：00　団内打ち合わせ
14：30～16：20　GDPWにてMD打ち合わせ
16：00～16：30　環境省―上条代理のみ出席、JICA ガイドライン説明、国道1号プロジェクトへのEIA不必要性を確認
17：00～17：40　団内打ち合わせ
20：25　西形職員帰国
12月4日（木）10：30～11：00　CDC大会議室にてMD署名式
西宮団長・チン局長・レンIRC議長が署名し、スピーチ
12：00～12：30　JICA報告
15：00～17：00　大使館報告（日本センターチームと合同報告）
20：25　西宮団長・上条代理帰国
12月5日（金）以降コンサルタント団員の日程
08：00～08：30　Mr.SoryaにSimple Surveyのプロジェクト説明方法について指示及び提案協議
08：30～16：00　Simple Survey モニタリング
12月6日　（土）資料整理
12月7日　（日）AM：資料整理、PM：Simple Surveyのﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ
12月8日　（月）AM：Simple Surveyのﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ、14：00　NGO/LAC会議
12月9日　（火）AM：MOE打合せ、Simple Surveyのﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ、PM：IRC打ち合わせ
12月10日（水）9：00～10：00　ADB打合せ
16：00～17：00　大使館報告
12月11日（木）09：00～10：00　JICA報告
20：25　コンサルタント団員帰国

4.　第2次現地調査結果の概要

4.1　Simple Surveyの調査状況

Simple Survey はそれぞれ２つのサブグループからなる２つのグループ、計４つのサブグル

ープ(各サブグループは4～8人から構成)によって2003年10月16日から開始された。4,000～5,000件のインタビューを予定しており11月30日の時点で1,987件終了した（12月6日時点で2,680件)。グループごとに60m内の全物件の所有者（居住にかかわらず）に対してプロジェクトの概要を示した小冊子を配り（1）道路改修プロジェクトに賛成か否か、（2）もし移転の必要性があれば応ずるかの2点を聞いた。

なお、Simple Survey時に、道路幅について一部の住民から以前聞いていた工事幅と違うのではないかとの抗議を受けた。その理由は2つあり、（1）FS調査の一環としてKCEC（ローカルコンサルタント)がISIA実施の過程で約980世帯の住民に改修道路幅は30mであると説明したこと、および（2）ROW首相宣言に3ヶ月先立つこと1999年の6月にプノンペン市のVice Governorが後日の首相宣言と異なる道路幅の改修をおこなうとする旨の宣言をしたことによる。IRCのレン氏は特にこの宣言について深刻に受け止め、近いうちにVice Governorと会議を行う予定である。この宣言の暫定英訳を添付資料に示す。

4.2 11月30日時点でのSimple Survey結果

分析が完了した11月30日時点での調査結果を添付資料に示すが、1,987件（1,682世帯）のインタビュー中でプロジェクトへの賛成が99.67%であり、補償があれば移転に合意するかとの質問に反対が15件あり、賛成は98.58%となっている。15件の反対理由は移転する土地が無い、現在の場所の土地と財産を失いたくない、ROWに反対する、などである。この15件の内12件はネアックルーン付近の住民である。なおプノンペン市の調査は12月1日より開始しており、この結果には含まれていない。

4.3 現地NGOとの協議結果

ADBの実施したC-2の住民移転問題で抗議書を書いたLegal Aid of Cambodia (LAC)のMs Min. Tithmail およびLAC を支援にするためアメリカからやってきた法律コンサルタントの Ms Sandy Fenzigと3回打合せを行った。LACはJICAの住民説明／情報公開等の新ガイドラインの趣旨を理解・賛同し、ガイドラインに沿ってプロジェクトを進めるに当たってLACとしてpublic consultationやexternal monitoringに協力することを表明した。特にMs Sandyから、ステップごとに立ち止まって確認しながらゆっくりと進むプロセスは評価できるとの意見を貰った。

注意すべき点として、LAC カンボジアスタッフは住民説明に対して不満を抱いている、即ちSimple Survey において現地での補償に関する説明が不十分であると誤解している節があることである。Simple Survey 自体は次のステップに進めるために単にプロジェクトへの意見を徴集するものであり、決して補償の説明をするためのものではなく詳細設計前に再度厳密に補償について十分な説明をおこなう予定であることについてなかなか理解して貰えなかった。しかしMs Sandyはこの点を正しく理解しており、彼女が現地スタッフに説明している。LACが抱く不信感は、過去のプロジェクトにおいて「カ」のおこなった住民説明、特に補償・権利等に関する説明が十分なものでなかった事実に由来するものである。今後住民説明を進めるに当たってこの点について細心の注意を払う必要がある。

4.4 1999年のROWに関する首相宣言の内容

FS レポートにおいて、“1999 年の ROW に関する首相宣言において、ROW の幅は地方において 60m、都市部においては柔軟に考えるが最低でも 30m とする。”という表現の確認をおこなったところ、以下の見解を得た。

1) MPWT の見解：ROW should be flexible at urban area.
MPWT の Mr. Sorya は、ROW が最低でも幅 30m という表現はないが、場合によっては幅 60m より狭くなりうること、および Urban Area とは決して単なる行政境界ではなく密集した地域である考えていると述べた。ただし、彼はこの考えが公的文書としては出ないであろうとも述べている。
2) LAC (NGO) の見解: ROW is not applicable at Populated Area
LAC は都市部には ROW は全く存在しないと解釈している。ただし、常識的には最低でも現在の道路占有敷が ROW と考えるべきであろう。
3) あるカンボジア英語教師の見解：The above restriction of the right of way is not applicable to populous place.
この英語教師はよれば、not applicable は“ない”という意味ではなく、もっと広く取れることを意味しており、狭いと言う意味には取るべきでないとのこと。“都市部”については LAC と同様 populous area と解釈している。

Mr. Sorya は常々、フレキシブルと言っていたのはある意味で正解ではある。このように、三者解釈において違いはあるが少なくとも“都市部（あるいは密集地）においても ROW は最低でも 30m はあるべき”という断定的意味合いはないことが判明した。住民移転計画は ROW についての公的見解を確認した上で、策定すべきである。

4.5 ADB の住民移転に関する基本的な考え

12 月 10 日、ADB カンボジア事務所にて Mr. Anthony J. Jude, Deputy Head/Senior Portfolio Management Specialist と面会し次の意見を得た。ADB は JICA の環境社会配慮ガイドラインが改定中であることを知っており評価できるとしている。「カ」国に住民移転に関する法律、政策および土地法が不十分であることから、ADB はローン契約時に「カ」側は移転住民保護を盛り込んだ ADB 住民移転ガイドラインを「カ」側の法律に優先させて遵守させることを条件としている。ただし住民移転の金銭補償そのものはローンの対象としない。ADB プロジェクトである C-2 区間において影響住民から苦情が来た原因は（1）「カ」が約束し ADB が承認した補償費を払わないこと、および（2）土地の買い取り価格が市場価格に基づくものではないこと等に起因するものであった。これら契約違反に対して、次の工事予定区間の工事費を払わない等の手段で対抗しているといっている。価格の問題については、ADB が外国コンサルタントを雇い独自に路線土地価格を調べ直し「カ」側にこの新しい価格に基づき補償するように求めていく予定であるとのことである。

日本側の提示した３つの条件についての類似例、意見をもとめたところ、そのような条件は聞いたことがないと答えた。

4.6 本件に関する EIA の必要性—カンボジア環境省の考え

2003年10月7日付けで環境省MOEからプロジェクト実施機関のMPWTに対して提出済みのIEIA報告書に関する追加情報の請求があった。その件についてMOEの担当部長に12月9日打ち合わせを行った結果、これまでの結果に基づいて十分な追加情報説明と提供があれば、現行法ではEIAは求めないとの説明があった。そのことについて同日にMPWT担当者に伝達した。

4.7　今後の予定

コンサルタント団員は12月12日に帰国した後、12月中に最終報告書を作成し提出する。Simple Survey完了後に実施されるJICA基本設計調査によりほぼ判明する影響住民に対して、「カ」側はDetailed Measurement Survey（DMS）/Census Surveyを実施することになる。そのカンボジア側の作業に対して行われる外部モニタリングについては、JICA側が第三者機関を契約雇用することで「カ」側とJICA間で合意されている。その際、第三者機関の候補である現地NGO・コンサルタント・大学教授などに対する契約書（案）および業務仕様書（案）はコンサルタント団員がその最終報告書に添付する。またDMS実施時期までにカンボジア側が作成すべき住民移転計画書(案)に関して、コンサルタント団員の助言書も最終報告書に添付する。コンサルタント団員は、最終報告書提出後であっても必要があれば、その後のフォローアップを行う予定である。

以上

添付資料

1. Simple Survey質問表（英訳）
2. Vice GovernorのROW幅についての宣言（英訳）
3. Simple Survey結果
4. Legal Aid of Cambodia（NGO）の概要
5. MOEからのIEIAに関するコメントレター(英訳)

6. ROW に関する 1999 年 6 月プノンペン市 Vice Governor の宣言書

(Unofficial Translation)

Phnom Penh Municipality
No. 1473

Phnom Penh, 02 June 1999

Delegation of Royal Government, Vice Governor of Phnom Penh Municipality
To
- Director, Department of Land Management, Urban Planning and Construction
- Director, Department of Transport and Public Work
- Director, Department of Land Settlement??
- Chief (governor), Mean Chey District

Subject: Protection on the ROW along NR 1 (ASEAN Road) from Phnom Penh to Cambodian-Vietnam Border.

Ref.: Prakas (Announcement) no. 098 MOE dated 16 February 1999 of Ministry of Economy and Finance.

Based on the subject and reference above, I have the honor to inform you, Mr. Directors and Mr. Governor, that the National Road (NR) no. 1 will be expand with wider width by the Ministry of Public Work and Transport with the funding from the international communities and will have a name as ASEAN road. The road improvement will be carried out in two phases:

- Phase I: from 1999 to 2002, from East bank of Neak Loueng to Cambodian-Vietnam border with the 25 meters ROW from the centerline, at total width of 50 meters.
- Phase II: from Phnom Penh to West bank of Neak Loueng after the completion of the phase I.

By observation, a procedure from Phnom Penh to the West bank of Neak Loueng road will be divided according to the structure below:

a) From Monivong Bridge to Chbar Ampeou Postal building, keep the width (ROW) as at present.
b) From Chbar Ampeou Postal Building to Niroad Pagoda should keep along the fence of pagoda.
c) From Niroad Pagoda to the boundary of Kandal Province and Phnom Penh keep 25 ROW from the centerline.

In order to facilitate for the NR improvement work, Mr. Directors and Mr. Governor should designate the ROW, in case there is any requests for the ownership or building any constructions.

Delegation of Royal Government, Vice Governor of PP Municipality

Mr. Chev Kim Heng

Copy to
- Council of Minister
- Ministry of Interior
- Ministry of Public Work and Transport
- Ministry of Economy and Finance
- Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction

(for information)
- Chrono file

Kingdom of Cambodia
Nation Religion King

Phnom Penh Municipality
Municipal Department of Public Work and Transport
Bridge and Road Section
No. 118

Table on Name of the road that need to keep the ROW

No.	Road name	Destination		ROW from the Centerline	Mics.
		From	To		
1	NR 1	East part of Monivong bridge	Chbar Ampeou Postal Building	Keep the distance and width as at present indication	
		Chbar Ampeou Postal Building	Niroad Pagoda	15 m	
		Niroad Pagoda	Boundary of Kandal Province	25 m	
2	NR 2	Roundabout Kbal Thnal	Phreah Nearey	15 m	
3	NR 3	Chom Chay intersetcion	Kampong tuol	25 m	
4	NR 4	Road no. 271	Chom Chay Intersetcion	Based on Sarachar* No.10	
		Chom Chay Intersetcion	Boundary of Kandal Province	25 m	
5	NR 5	Road no. 72	Kab Sroy Ditch	25 m	
6	NR 6A	Chroy Changva Bridge	Boundary of Kandal Province	25 m	
7	Road 271	Russian Federation road	Monivong Road	15 m	
8	Boeung Tompon Ditch	Road no. 271	Iron Bridge in Village Mol	15 m	
9	Stoueng Mean Chey-Chom Chay Road	Stoueng Mean Chey Bridge	NR 3	15 m	
10	Rong Chak Keo road	front of Radio Station Stoueng Mean Chey	Ha Pagoda	15 m	
11	Prey Sar Road	Chamcar Dong Intersection	NR 3	15 m	
12	Oh Bek Kaarm Road	Road no. 271	Phnom Penh Airport	15 m	
13	Toek Thlar Road (Trung Maen)	Russian Federation road	Chom Chay ditch	15 m	
14	Boeung Krapeu Road	Chom Chay Ditch	Mida Raod	15 m	
15	1986 Road	598 Road	Khmounh Road	15 m	
16	Khmounh Road	Russian Federation road	Kab Sroy	15 m	
17	598 Road	Russian Federation road	NR 5	15 m	
18	Boeung Bayab Road	598 Road	Phnom Penh Tmey	15 m	
19	335 Road	598 Road	273 Road	15 m	
20	Road 273 &70	355 Road	Old Stadium	15 m	
21	Phsar Toch Road	Old stadium	Kilometer # 6	15 m	
22	Toul Sangker Road	598 Road	NR 5	15 m	
23	Kab Srov Ditch	NR 5	NR 4	25 m	
24	Phlov Dor Svay Chrum Road	NR 6A	Mekong river	15 m	

25	East & West Chroy Changvar Road	Tonle (River) Sab	Mekong river	15 m	
26	Chroy Changva Kandal Road	Phlov Dor Svay Chrum Road	Machine Toeuk	15 m	
27	Road # 369	Iron Bridge Prek Pra	Boundary of Kandal Province	15 m	

*Sarachar means the "Circular".

Phnom Penh, 28 June 1999

For Bridge and road
Chief
Mr. Heng Ngoun

Seen by

Signed and stamp

Mr. Keo Sarin

ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

PRO-028_P-0_MIA

សាលាក្រុងភ្នំពេញ

លេខ: ២០០០ សណ.ស

ភ្នំពេញ, ថ្ងៃទី 02 ខែ ១២ ឆ្នាំ 1999

ច្រកចេញចូលកំពង់ផ្អ
លេខ 1754 ...
ថ្ងៃទី 03-0-99
ហត្ថ...

ប្រតិភូកងជ្រោះកិណ្ណនទទួលបន្ទុកជ្រោះអភិណ្ណទេសចរជាតិភ្នំពេញ

ជូនចំពោះ

- លោកនាយកមន្ទីរៀបចំក្រុងនិងសំណង់
- លោកនាយកមន្ទីរសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- លោកនាយកមន្ទីរស្រុកយោជី
- លោកអភិណ្ណទេសជំនួយ

យោង : ការរក្សាទុកនូវចំណីផ្លូវតាមផ្លូវជាតិលេខ 1 (ផ្លូវអាស៊ី) ពីភ្នំពេញទៅព្រំប្រទល់កម្ពុជាវៀតណាម។

យោង : ប្រកាសលេខ 098 សហវ ចុះថ្ងៃទី 16-02-99 របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ។

សេចក្ដីជូនដំណឹងមានចែងក្នុងកម្មវត្ថុនិងយោងខាងលើ ខ្ញុំមានកិត្តិយសជម្រាបលោកនាយក និងលោកអភិ ធបតីឲ្យបានជ្រាបថា: ផ្លូវជាតិលេខ 1 ដែលនិងត្រូវកម្រិតឲ្យទូលាយដោយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូនដោយ ជំនួយបរទេស និងត្រូវមានឈ្មោះថាជាផ្លូវអាស៊ី និងត្រូវអនុវត្តជាពីរដំណាក់កាល :-

-ដំណាក់កាលទី 1 : ពីឆ្នាំ 1999 ដល់ឆ្នាំ 2002 ពីអ្នកលឿងត្រើយខាងកើតដល់ព្រំប្រទល់វៀតណាម ដោយបើកទទឹងទាំងផ្លូវ ទាំងនូវចំណីផ្លូវរួមផង 25ម ម្ដងៗ ពីអ្ស្ស ... ។

-ដំណាក់កាលទី 2 : ពីភ្នំពេញដល់អ្នកលឿងត្រើយខាងលិច និងអនុវត្តបន្ទាប់ពីដំណាក់កាលទី 1ធ្វើរួចហើយ។

ជាមកការពិនិត្យ ជាគោលការណ៍ពីភ្នំពេញដល់អ្នកលឿងត្រើយខាងលិច ត្រូវចែកចេញជាកំណាត់ផ្សេងៗគ្នាតាម ... :-

ក-ពីគល់ស្ពានព្រះមុនីវង្សដល់ទីស្នាក់ការប្រេសណីឡារអ៊ីតៅ អាចរក្សាតម្លាភនិងទទួលបានចុងបញ្ចប្ដូលនិង ។

ខ-ពីស្នាក់ការប្រេសណីដល់វត្តនិរោធ ត្រូវរក្សាតាមរបងវត្តនិរោធ ។

គ-ពីរបងវត្តនិរោធទៅព្រំប្រទល់ភ្នំពេញទេពកណ្ដាល ត្រូវរក្សា 25ម ម្ដងៗ ពីអ្ស្ស ... ។

ដូច្នេះដើម្បីងាយស្រួលដល់ការកម្រិតផ្លូវជាតិលេខ 1 នេះ សូមលោកនាយកនិងលោកអភិណ្ណទេសមានចំណាត់ ការរក្សាទុកតម្លាភជ្ជ...ខាងលើឲ្យហើយស្រេច ក្នុងករណីពេលមានសំណើសុំការ...ជ...ជ...។

ចំលងជូន :

- ទីស្ដីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
- ក្រសួងបរិស្ថាន
- ក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន
- ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
- ក្រសួងរៀបចំដែនដី-នគរូបនីយកម្ម...
- *លើកលែងជ្រាបជាការចាំបាច់*
- ...

ប្រតិភូកងជ្រោះ...ទទួលបន្ទុកជ្រោះ...ជាតិភ្នំពេញ

ចម្លងត្រឹមត្រូវ
លេខ 1483
ការិយាល័យ ...
ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី 10 ខែ ...
ប្រធានការិយាល័យ ...

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
****

សាលាក្រុងភ្នំពេញ
ទន្ទីរសាខារណសារ និង ជីវកម្មដី រាជធានី
ផ្នែកស្តង់ដាល
លេខ...118.....

តារាងឈ្មោះផ្លូវ
ដែលត្រូវការក្សាទុកជីចំណាយផ្លូវ

ល.រ	ឈ្មោះផ្លូវ	កំណត់ផ្លូវ		ជីចំណាយផ្លូវគិតពីអក្ស	ផ្សេងៗ
		ចាប់ពី	ដល់		
1	ផ្លូវជាតិលេខ 1	ពល់ស្ពានមុនីវង្សខាងកើត	ប្រៃសណីយ៍ឡារអំពៅ	រក្សាទុកតម្លាត និង ទទឹងដូចបច្ចុប្បន្នសិន	
		ពីប្រៃសណីយ៍ឡារអំពៅ	វត្តនិមាត	15m	
		វត្តនិមាត	ព្រំប្រទល់ខេត្តកណ្តាល	25m	
2	ផ្លូវជាតិលេខ 2	រង្វង់មូលក្បាលថ្នល់	ព្រះនរាយ៍	15m	
3	ផ្លូវជាតិលេខ 3	ផ្លូវបំបែកចោមចៅ	កំពង់ទួល	25m	
4	ផ្លូវជាតិលេខ 4	ផ្លូវលេខ 271	ផ្លូវបំបែកចោមចៅ	អនុវត្តតាមសារាចរលេខ 10	
		ផ្លូវបំបែកចោមចៅ	ព្រំប្រទល់ខេត្តកណ្តាល	25m	
5	ផ្លូវជាតិលេខ 5	ផ្លូវលេខ 72	ទំនប់ឆកប់ស្រូវ	25m	
6	ផ្លូវជាតិលេខ 6A	ពល់ស្ពានជ្រោយចង្វា	ព្រំប្រទល់ខេត្តកណ្តាល	25m	
7	ផ្លូវលេខ 271	ផ្លូវសហព័ន្ធរុស្សី	ផ្លូវព្រះមុនីវង្ស	15m	
8	ទំនប់ប៊ីងទំពុន	ផ្លូវ 271	ស្ពានផ្លែកភ្ជាមិមល	15m	
9	ផ្លូវស្ទឹងមានជ័យចោមចៅ	ពល់ស្ពានស្ទឹងមានជ័យ	ផ្លូវជាតិលេខ 3	15m	
10	ផ្លូវហាងចក្រកែវ	មុខប៉ូស្តិ៍ទ្រីស្ទ្ស្ទ្ធមានជ័យ	វត្តហ	15m	
11	ផ្លូវព្រៃស	ផ្លូវបំបែកចំការមួង	ផ្លូវជាតិលេខ 3	15m	
12	ផ្លូវអូរបែកកួម	ផ្លូវ 271	ព្រលានយន្តហោះ	15m	
13	ផ្លូវទ័ពកម្ពា (ទ្រុងមាន់)	ផ្លូវសហព័ន្ធរុស្សី	ទំនប់ចោមចៅ	15m	
14	ផ្លូវប៊ីងក្រពើ	ទំនប់ចោមចៅ	ផ្លូវ Mida	15m	

15	ផ្លូវ 1986	ផ្លូវ 598	ផ្លូវឃ្លីញ	15m	
16	ផ្លូវឃ្លីញ	ផ្លូវសហព័ន្ធរុស្សី	កប់ស្រូវ	15m	
17	ផ្លូវ 598	ផ្លូវសហព័ន្ធរុស្សី	ផ្លូវជាតិលេខ 5	15m	
18	ផ្លូវបឹងចាស៊ាប	ផ្លូវ 598	ភ្នំពេញថ្មី	15m	
19	ផ្លូវ 355	ផ្លូវ 598	ផ្លូវ 273	15m	
20	ផ្លូវលេខ 273 និង 70	ផ្លូវ 355	ស្ពានចាស់	15m	
21	ផ្លូវផ្សារតូច	ស្ពានចាស់	KM 6	15m	
22	ផ្លូវខ្ពស់សង្កែ	ផ្លូវ 598	RN 5	15m	
23	ទំនប់កប់ស្រូវ	RN5	RN 4	25m	
24	ផ្លូវមេរស្វាយជ្រុំ	RN 6A	ទន្លេមេគង្គ	15m	
25	ផ្លូវជ្រោយចង្វារខាងកើត និង លិច	ទន្លេសាប	ទន្លេមេគង្គ	15m	
26	ផ្លូវជ្រោយចង្វាកណ្តាល	ផ្លូវមេរស្វាយជ្រុំ	ម៉ាស៊ីនទឹក	15m	
27	ផ្លូវលេខ 369	ស្ពានមែកព្រៃកក្រ	ព្រំប្រទល់ខេត្តកណ្តាល	15m	

ភ្នំពេញ. ថ្ងៃទី ២៨ ខែ 06 ឆ្នាំ 1999

ជ. ផ្ទៃកណ្តាលទ្ធ

ប្រធាន

ហេង-ឌួន

ជ.ន.ឃ.ញ

នាយកមន្ទីរសាធារណការ ខេត្ត ដឹកជញ្ជូនរាជធានី

ជ.ក.ប-សាកិន

7. ROW に関する 1999 年 9 月首相宣言書

(Unofficial Translation)

Kingdom of Cambodia
Nation Religion King

Royal Government of Cambodia
No. 06 Pr. K.

Phnom Penh, 27 September 1999

Prakas (Announcement) on the measurement
of illegal occupant of land

By observing that even there was a policy on the use and management of land, the regulation on land title of 1992 and other administrative documents consecutively issued by the Royal Government to strengthen the effectiveness of the land management, there are still some malicious people who have and are having incessantly and illegally encroach the government land as the development site or as their own property. In recent years, this encroachment on the government land such as reservoir, protected forest area, national park, wildlife area, reserved area, main national road right of way and railroad right of way as well as company's investment land, private land in many areas to build as cottages, huts, houses or made their cultivation land. If these illegal movements continue, they will have bad effects as well as the obstacle for the present and future planning development in all area.

To solve this type of problem, the Royal Government must take the necessaries actions as below:

1. Not allow to possess an owner right of the government land such as reserved forest areas, fishing areas, reservoir, protected forest area, national park, wildlife area, flooded forest area, kong Kang Forest area, forest plantation, rubber plantation, station and technical agricultural research center, heritage center, pagodas, public schools, public parks, reserved land, main national road right of way and railroad right of way as well as company's investment land, private owned land at all places over the country. Terminate immediately all actions regarding the encroachment of all land stated above, which belong to the public and government ownership and the private government ownership.
2. Prohibit the continuation issuance of the application for the occupation of land and certificate to recognize the ownership of the land acquired by the encroachment of the above stated properties. Take all necessaries action to abide the law.
3. Provincial and city Authorities at all levels must investigate carefully on the encroachment of the land stated above, which had happened under their administration and should take the necessaries action based in the law procedures.
4. If this type of the encroachment happened in particular area, the provincial and city authority in that area should take necessaries action at their own consciousness. If there is any difficulty to administer, they should report to the concerned department for the help as necessary.
5. Commander of the Royal Cambodian Arm Force, General Director of the National Police, Country Military Commander, Commander at every division and other related ministries/entities should facilitate and cooperate on time with the provincial and city authority according to the requests.
6. The authority should advise accordingly the individual, unit under the direction of the particular ministry/entity or any citizen invaded the stated above land directly or indirectly. Take preventive measures all illegal actions on land encroachment and impose all any construction, or dismantled the constructed structured themselves

without posing any condition. In case any inflict happened, the authority at all levels there should responsible by fining or strip off the title and receive the sentence accordingly.

7. Ministry of Agriculture, Forestry and Fishery should coordinate with the Council for Development of Cambodia and the provincial/municipal authority careful check on the Land Development Companies and the huge landowners who had received the agreement to develop that land but still keep the land free. Those authorities must take all measure to settle and resolve according to the law.
8. Designate the right of way (ROW) for the road and railways for the development of Infrastructure as below:
   - National Road (NR) with one digit number like NR 2,3,6,7 the ROW is 25 meters both sides from the centerline, except NR 1,4,5 the ROW is 30 meters form the centerline.
   - National Road with two digit numbers like NR 11, 22, 64, 78 the ROW is 25 meters from the centerline.
   - Provincial road is 20 meters from the centerline
   - Communal Road is 15 meters from the centerline

   The above restriction of the ROW is not applicable to the populous places.
   - The railways ROW is 20 meters from the centerline for the city, provincial city and the populous places.
   - The railways ROW is 30 meters from the centerline for the railroad located outside the city.
   - The railways ROW is 100 meters from the centerline for the railroad located in the mountain area where there are rock falling or tall forest.

For other public or private government fixed assets (unmovable properties) will have a separate indication.

9. Ministry of Interior coordinates with the Ministry of Transport and Public work; Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction; Ministry of National Defense and Ministry of Economy and Finance should indicate the time accordingly for provincial/municipal to dismantle the illegal construction for the ROW of the roads and railways. For the earthen road required to have the participation from the Ministry of Rural Development.
10. For the time being and without delay, the Royal Government gives the responsibility to all level authorities to begin the implementation on NR 1 and NR 4 and along the railways in the Phnom Penh Municipality and further the implementation in other places according to the priority.
11. The Land Conflict Resolution Committee in the provinces and municipalities over the country should follow the action of the provincial/municipal authorities and report to the Royal Government on the working result and other difficulties met during the implementation so that the Royal Government will have necessary measure accordingly.
12. In receiving this Prakas (Announcement), all concerned ministries-entities, Commander of the Royal Cambodian Arm Force, General Directorate of National Police and all level authorities should disseminate widely and strive to implement this with high result.

Prime Minister

Hun Sen

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

ដីធ្លីជាតិ.ជ.ប.ស.
លេខ. 1984
ចុះថ្ងៃ០១.១០.២០០០
ហត្ថលេខា/ហ...

ដីធ្លីជាតិ.ជ.ប.ស.
លេខ: ០ជ.ប.ជ

រាជធានីភ្នំពេញ ថ្ងៃទី២៧ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ១៩៩៩

សេចក្តីប្រកាស
ស្តីពីវិធានការលុបបំបាត់ភាពអនាធិបតេយ្យ
ក្នុងបញ្ហាធនធានកាន់កាប់ដីធ្លី

* * * * *

ដោយពិនិត្យឃើញថា ទោះបីមានគោលនយោបាយ ស្តីពីការគ្រប់គ្រង និងប្រើប្រាស់ដីធ្លី ច្បាប់ភូមិបាលឆ្នាំ ១៩៩២ និងលិខិតបទដ្ឋានជាច្រើនទៀតដែលរាជរដ្ឋាភិបាល បានដាក់ចេញជាបន្តបន្ទាប់ សំដៅពង្រឹងប្រសិទ្ធភាពគ្រប់គ្រង និងប្រើប្រាស់ដីធ្លីអោយបានចំទិសដៅ ក៏នៅតែមានជនខិលខូចមួយចំនួនបាននិងកំពុងឆ្លៀតឱកាសកេងចំណេញ ដោយការបង្ក្រាបភាពអនាធិបតេយ្យ ក្នុងការយកដីធ្លីធ្វើជាតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ ឬ ធ្វើជាកម្មសិទ្ធិផ្ទាល់ខ្លួន ។ ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ ជាតុភាពរានទន្ទ្រានយកដីធ្លី ដោយសង់ភោង សង់ខ្ទម សង់ផ្ទះ ឬដាំដំណាំនៅលើដីរបស់រដ្ឋ អាងទឹក តំបន់ការពារធម្មជាតិ ឧទ្យានជាតិ ដែនជំរកសត្វព្រៃ ដែនបំរុង ដីចំណីផ្លូវ ទាំងផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក ដីរបស់ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគ ព្រមទាំងដីរបស់ឯកជន នៅតាមទីកន្លែងជាច្រើន ជាពិសេសនៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ និងផ្លូវរថភ្លើង ។ ប្រសិនបើភាពអនាធិបតេយ្យបែបនេះនៅតែបន្តទៅទៀតនោះ វានឹងបង្កបង្កើតនូវឧបសគ្គនិងឥទ្ធិពលអាក្រក់រាំងស្ទះដល់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍លើគ្រប់វិស័យនានាពេលបច្ចុប្បន្ន ក៏ដូចជាពេលអនាគត ។

ចំពោះមុខជាតុភាពនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលចាំបាច់ដាក់ចេញនូវវិធានការបន្ទាន់ដូចតទៅ :

១_ មិនអោយមានសិទ្ធិជាឯកជនលើដីរបស់រដ្ឋ ជាអាទិ៍ ដីក្នុងដែនបំរុងរក្សា ដែនទេសាទ អាងកំណត់ទឹកស្រោចស្រព តំបន់ការពារធម្មជាតិ ឧទ្យានជាតិ ដែនជំរកសត្វព្រៃ ដីព្រៃលិចទឹក ដីព្រៃកោងកាង ចំការព្រៃដាំ ចំការកៅស៊ូ ស្ថានីយ៍ និងមជ្ឈមណ្ឌលបច្ចេកទេសកសិកម្ម បរិវេណមណ្ឌលវ៉ែ មណ្ឌលវេជ្ជកម្ម ណ្ឌវប្បធម៌ វត្តអារាម សាលារៀន សួនសាធារណៈ ដីបំរុង ដីចំណីផ្លូវថ្នល់ និងដីចំណីផ្លូវដែក ក៏ដូច ជាដីរបស់ក្រុមហ៊ុនវិនិយោគ និងដីរបស់ឯកជនស្របច្បាប់តាមគ្រប់រូបភាព និងគ្រប់ទីកន្លែងក្នុងផ្ទៃ ប្រទេស និងបញ្ឈប់ជាបន្ទាន់សកម្មភាពរានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដីតំបន់ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ ព្រម ទាំងអ្វីៗ ដទៃទៀត ដែលជាសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ និងសម្បត្តិឯកជនរបស់រដ្ឋ ។

២_ហាមជ្រាបដាច់ខាត ការចេញបន្តទៀតនូវបង្កាន់ដៃទទួលពាក្យស្នើសុំកាន់កាប់ដីធ្លី និងប័ណ្ណសំគាល់សិទ្ធិកាន់ក្បាច់ដីធ្លី ដែលបានមកពីការរំលោភបំពានខាងលើ ព្រមទាំងមានវិធានការយ៉ាងតឹងរ៉ឹងបំផុតតាមច្បាប់ជ្រាបជ្រៅ ។

៣_អាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ត្រូវធ្វើការស្រាវជ្រាវជាបន្ទាន់អោយបានហ្មត់ចត់ នូវរាល់បាតុភាពរានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដីធ្លីគ្រប់ប្រភេទដោយល្មើសច្បាប់ ដែលកើតមាននៅក្នុងទីតាំងខេត្ត-ក្រុងរបស់ខ្លួន ហើយត្រូវមានវិធានការទប់ស្កាត់ជាបន្ទាន់ដោយផ្អែកលើគោលការណ៍ច្បាប់ជាធរមាន ។

៤_បាតុភាពអនាធិបតេយ្យនេះ បើកើតឡើងនៅក្នុងទីកដីនៃខេត្ត-ក្រុងណា គឺអាជ្ញាធរដែនដីនៃខេត្ត-ក្រុងនោះទទួលខុសត្រូវដោះស្រាយដោយស្មារតីម្ចាស់ការ ។ ប្រសិនបើជួបប្រទះការលំបាកស្មុគស្មាញ អាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុង ត្រូវស្នើសុំអន្តរាគមន៍ជាបន្ទាន់ពីសំណាក់ស្ថាប័នមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ ដែលមានការចាំបាច់ ។

៥_អគ្គមេបញ្ជាការកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ អគ្គនាយកនគរបាលជាតិ មេបញ្ជាការកងរាជអាវុធហត្ថលើផ្ទៃប្រទេស មេបញ្ជាការគ្រប់យោធភូមិភាគ និងក្រសួង-ស្ថាប័នជំនាញពាក់ព័ន្ធ ត្រូវបង្កលក្ខណៈងាយស្រួលគ្រប់បែបយ៉ាង ហើយត្រូវចូលរួមសហការអោយបានទាន់ពេលវេលាជាមួយអាជ្ញាធរដែនដីខេត្ត-ក្រុង តាមសំណូមពរជាក់ស្តែង ។

៦_បុគ្គល អង្គភាព ស្ថិតនៅក្រោមឱវាទរបស់ក្រសួង-ស្ថាប័នណា ឬប្រជាពលរដ្ឋណាដែលបានបង្កអោយមានសកម្មភាពអនាធិបតេយ្យ លើបញ្ហារានទន្ទ្រានកាន់កាប់ដីធ្លី ដោយផ្ទាល់ក្តី ឬដោយប្រយោលក្តី ក្រសួង-ស្ថាប័នសាមី និងអាជ្ញាធរនៅកន្លែងនោះ ត្រូវធ្វើការអប់រំណែនាំ និងជួយជំរុញអង្គភាព ឬបុគ្គលទាំងនោះអោយបញ្ឈប់សកម្មភាពល្មើសច្បាប់ ហើយតំរូវអោយគេធ្វើការស្ម័គ្ររុះរើសំណង់អនាធិបតេយ្យ ដែលបានសង់រួច តាមការកំណត់របស់អាជ្ញាធរដែនដីមូលដ្ឋានដោយគ្មានលក្ខខណ្ឌ បើមានការរឹងទទឹងមិនព្រមអនុវត្តតាមការណែនាំនេះទេ ក្រសួង-ស្ថាប័នអាណាព្យាបាលសាមី និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវដាក់វិន័យ ឬដកហូតមុខតំណែង និងត្រូវទទួលទោស តាមច្បាប់ជាធរមាន តាមកំរិតដែលបានប្រព្រឹត្ត ។

៧_ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខា-ប្រមាញ់និងនេសាទ សហការជាមួយក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា និងអាជ្ញាធរដែនដីខេត្ត-ក្រុង ត្រួតពិនិត្យអោយបានជាក់ស្តែងលើក្រុមហ៊ុនវិនិយោគដីធ្លី និងម្ចាស់ដីធ្លីទាំងឡាយមានចំនួនច្រើន ដែលកន្លងមកបានទទួលគោលការណ៍វិនិយោគស្របច្បាប់ជាច្រើនមកហើយ ប៉ុន្តែបានទុកចោលដីធ្លីមិនបានចាប់ផ្តើមដំណើរការអោយស្របទៅតាមកិច្ចសន្យាវិនិយោគ ។ សមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធទាំងនោះត្រូវចាត់វិធានការម៉ឹងម៉ាត់ ដើម្បីដោះស្រាយទៅតាមច្បាប់ជាធរមាន ។

៨_កំណត់ដីចំណីផ្លូវថ្នល់ និងចំណីផ្លូវថភ្លើងសំរាប់បំរើការអភិវឌ្ឍន៍លើវិស័យហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដូចតទៅ ៖

_ផ្លូវជាតិមានលេខមួយខ្ទង់ ដូចជាលេខ ២, ៣, ៦, ៧ ចម្ងាយ ២៥ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូ

លើកលែងតែផ្លូវជាតិ លេខ ១, ៤, ៥ កំណត់ចម្ងាយ ៣០ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ

_ផ្លូវជាតិមានលេខពីរខ្ទង់ ដូចជាលេខ ១១,២២,៦៤,៧៨ ចម្ងាយ ២៥ម៉ែត្រពីសងខាង អ័ក្សផ្លូវ

_ផ្លូវខេត្តចម្ងាយ ២០ម៉ែត្រពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ

_ផ្លូវឃុំ ចម្ងាយ ១៥ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ

ការកំណត់ចំណីផ្លូវនេះ មិនយកមកអនុវត្តក្នុងទីប្រជុំជនទេ ។

_ផ្លូវថភ្លើងចម្ងាយ ២០ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវចំពោះទីក្រុង ទីរួមខេត្តនិងទីប្រជុំជន

_ផ្លូវថភ្លើងចម្ងាយ ៣០ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ ចំពោះផ្លូវដែកស្ថិតនៅក្រៅក្រុង

_ផ្លូវថភ្លើងចម្ងាយ ១០០ម៉ែត្រ ពីសងខាងអ័ក្សផ្លូវ ចំពោះផ្លូវដែកក្នុងតំបន់ព្រៃភ្នំដែលមានថ្ម រម្យ៉ាលធ្លាក់ ឬតំបន់ព្រៃខ្ពស់ ។

ចំពោះអចលនវត្ថុដទៃទៀតដែលជាសម្បត្តិសាធារណៈរបស់រដ្ឋ និងសម្បត្តិឯកជនរបស់រដ្ឋនឹងមានការកំណត់ដោយឡែក ។

៩_ក្រសួងមហាផ្ទៃ សហការជាមួយក្រសួងសាធារណការនិងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងរៀបចំដែនដី នគរូបនីយកម្ម និងសំណង់ ក្រសួងការពារជាតិ និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ត្រូវកំណត់ពេលវេលាជាក់ស្តែងអោយបានសមស្រប ដើម្បីអោយអាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុងអនុវត្តការរុះរើសំណង់អនាធិបតេយ្យ អោយចេញផុតពីដីចំណីផ្លូវ និងផ្លូវថភ្លើង ។ ចំពោះផ្លូវលំត្រូវមានការចូលរួមពីក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ។

១០_ចំពោះមុខ និងជាបន្ទាន់ រាជរដ្ឋាភិបាលប្រគល់ភារកិច្ចជូនអាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ចាប់ផ្តើមអនុវត្តការងាររបស់ខ្លួននៅតាមបណ្តាផ្លូវជាតិលេខ ១ លេខ ៤ និងតាមបណ្តាយផ្លូវដែក នៅរាជធានីភ្នំពេញ ហើយនិងឈានទៅអនុវត្តនៅទីកន្លែងដទៃទៀត តាមលំដាប់អាទិភាព ។

១១_គណៈកម្មការដោះស្រាយបាតុភាពដីធ្លីនៅតាមខេត្ត-ក្រុងទូទាំងប្រទេស ត្រូវតាមដានការអនុវត្តន៍របស់អាជ្ញាធរដែនដីខេត្ត-ក្រុង ហើយត្រូវរាយការណ៍ជូនរាជរដ្ឋាភិបាលអំពីលទ្ធផលការងារ ដែលអនុវត្តបាន ព្រមទាំងការលំបាកស្មុគស្មាញក្នុងការអនុវត្តន៍ ដើម្បីរាជរដ្ឋាភិបាលមានវិធានការជាក់ស្តែង ។

ទទួលបានសេចក្តីប្រកាសនេះ គ្រប់ក្រសួង-ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ អគ្គបញ្ជាការដ្ឋានកងយោធពលខេមរភូមិន្ទ អគ្គនាយកដ្ឋាននគរបាលជាតិ និងអាជ្ញាធរដែនដីគ្រប់លំដាប់ថ្នាក់ ត្រូវផ្សព្វផ្សាយអោយបានទូលំទូលាយ និងខិតខំអនុវត្តវិធានការខាងលើអោយមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ ។

នាយករដ្ឋមន្ត្រី

ហ៊ុន សែន

ចម្លងជូន :
_ខុទ្ទកាល័យព្រះមហាក្សត្រ
_អគ្គលេខាធិការដ្ឋានព្រឹទ្ធសភា
_អគ្គលេខាធិការដ្ឋានរដ្ឋសភា
_ក្រសួងព្រះបរមរាជវាំង
_ក្រសួង រដ្ឋលេខាធិការដ្ឋាន និងស្ថាប័ន
_ខុទ្ទកាល័យនាយករដ្ឋមន្ត្រី
_ខុទ្ទកាល័យឧបនាយករដ្ឋមន្ត្រី
_សាលាខេត្ត-ក្រុង
_ឯកសារ-កាលប្បវត្តិ

8. Compensation Price List of Affected Properties (MEF)

(Unoficial Translation)

Kingdom of Cambodia
Nation Religion King

Ministry of Economy and Finance
No. 339 MEF

Phnom Penh, 03 February 2000

Compensation price list of affected property

No.	Affected Property name	Unit	Unit price in USD	Miscellenous
	I. Fixed Assets			
First Category				
1	Thacth/leaf wall (screen), bamboo floor, and thacth/leaf roof	m^2	4.50	
Second category				
2	Wood wall, wood floor and zinc roof	m^2	12.00	
Third Category				
3	Concrete wall, and concrete roof (platform)	m^2	85.00	
4	Two-story concrete house (ground and first floor)	m^2	140.00	
5	Miscellenous			
	II. Well			
6	Dig well	1	50.00	
7	Pump Well	1	75.00	
8	Dicth / water body			dig at other place
	III. Fences			
9	Wood stand, barbed wire	1m	0.75	
10	Rock (concrete)	1m	4.86	
	IV. Fruit Tree			
11	Mango tree	each	25-30	
12	Tamarind tree	each	5-10	
13	Palm Tree	each	8.00	
14	Coconut Tree (Milk-fruit tree)	each	15.00	
15	Bamboo	shrub	10-15	
16	Jackfruit tree	each	10-15	
17	Soursope tree	each	5.00	
18	Custard tree	each	3.00	
19	Papaya	each	2-2.50	
20	Wood tree	each	20-25	
21	Banana	each	0.080	
22	Lemon tree	each	3-5	
23	Guava tree	each	2 -2.50	
24	Vegetable garden			refund according to market price
25	Miscellenous			

Note: For fruit tree with the age of 1 to under 3 years shift to other site: 3 years - refund at the minimum price, 4 years - average price, from 5 year up - refund at the maximum price.
For the fixed assets: if the affected part is the balcony, the refund would be 40% off/m^2.

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ
MINISTRY OF ECONOMY AND FINANCE
Fax/Phone: (855) 23 725 341

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
KINGDOM OF CAMBODIA
Nation - Religion - King

លេខ: ៣៣១៣ សហវ

ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ០៣ ខែកុម្ภៈ ឆ្នាំ ២០០០

តារាងវាយតម្លៃទ្រព្យសម្បត្តិដែលប៉ះពាល់

លេខរៀង	ទ្រព្យសម្បត្តិដែលប៉ះពាល់	ឯកត្តា	តម្លៃ/ឯកត្តា	ផ្សេងៗ
	I. អចលនទ្រព្យ			
	ប្រភេទទី១			
១	ជញ្ជាំងឈើ.រនាបបូមស្វ៊ី.ដំបូលស្បូវ	ម២	៤.៥.00	
	ប្រភេទទី២			
២	ជញ្ជាំងក្តារ.ក្រាលក្តារ.ដំបូលសង្កសី	ម២	១២.00	
	ប្រភេទទី៣			
៣	ជញ្ជាំងឥដ្ឋ លេចកុង ពិដានបេតុង	ម២	៥៥.00	
៤	ផ្ទះថ្មរើក្រោម	ម២	១00.00	
៥	ផ្សេងៗ			
	II. អណ្តូង			
៦	អណ្តូងជីត	១	៥0.00	
៧	អណ្តូងស្តុប	១	៧៥.00	
៨	ស្រះ			សំណង់ការដ្ឋានសង

	III. របង			
९	ឈើ.លួស	១ មែ៉ត្រ	០.៧៥	
១០	ថ្ម	១មែ៉ត្រ	៤.៨០	
	IV. ដើមឈើហូបផ្លែ (ស)			
១១	ដើមស្វាយ		២៥-៣០	
១២	ដើមអំពិល (ខ្ចីគ)	១ ដើម	५-១០	
១៣	ដើមត្នោត	១ ដើម	८.00	
១៤	ដើមដូង (ទ័ន្លាង)	១ ដើម	១५.00	
១५	ឫស្សី	១ គុម្ព	១០-១५	
១៦	ដើមខ្នុរ	១ ដើម	១០-១५	
១៧	ដើមទៀបជ្រាំង (ភ្ជ)	១ ដើម	५.00	
១८	ដើមទៀបខ្មែរ	១ ដើម	៣.00	
១९	ល្ហុង	១ ដើម	២-២.५០	
២០	ឈើខ្ទឹម	១ ដើម	២០-២५	
២១	ចេក	១ ដើម	០.០८០	
២២	ត្រួចផ្ការ	១ ដើម	៣-५	
២៣	ដើមត្រកៀក	១ ដើម	២-២.५០	
២४	ចំការបន្លែ			គិតតាមតំលៃទីផ្សារ
២५	ផ្សេងៗ ក្សេត្រ ម៉ាញ		5	

<u>កំណត់សំគាល់</u>:- ចំពោះដើមឈើហូបផ្លែចាប់ពីអាយុ ១ឆ្នាំ -ក្រោម៣ឆ្នាំ គាស់ទៅដាំកន្លែងផ្សេង. ៣ឆ្នាំ គិតតំលៃអប្បបរិ
४ឆ្នាំ គិតតំលៃមធ្យម. ពី५ឆ្នាំ ឡើងទៅគិតតំលៃអតិប្បបរិមា។

- ចំពោះអចនៈទ្រព្យបើប៉ះពាន់ហាលត្រូវវាយតំលៃបញ្ចុះ 40%/m^2

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
និងជាប្រធានគណៈកម្មការអន្តរក្រសួង
ដោះស្រាយបណ្តឹងរដ្ឋបាលជំនាញ

9. MOE 大臣から MPWT 大臣への IEIA に関するレター2 通

- Translation to English

Ministry of Environment

No: 241 MoE

Kingdom of Cambodia

Nation Religion King

Phnom Penh, 15th November 2002

Dear: Minister of Public Works and Transport;

Purpose: Reviewing and giving the recommendation on the final report of the Initial Environmental Impact Assessment (IEIA) of the feasibility study on the improvement of the National Road No. 1 project from Phnom Penh to Neak Leoeung.

Reference: The letter No. 275 dated on 15th October 2002 from director general of Public Works and Transport.

Referring to the above purpose, I have the great pleasure to tell you that Ministry of Environment (MoE) has approved the final report of Initial Environmental Impact Assessment (IEIA) of the feasibility study on the improvement of the National Road No. 1 project from Phnom Penh to Neak Leoeung, which has been sent to MoE for reviewing and commend. So MoE would like to provide some recommendations such as:

- Study more detail about environmental impacts on (social and natural environment) and the efficient and suitable measures to mitigate;
- Clearly identify the studied methodologies and the data sources;
- Translate in Khmer version of the final report of Initial Environmental Impact Assessment (IEIA).

Moreover, when the construction and project implement are started the project owner should strongly ensure the sustainable of social and natural environment.

Best regards,

CC:
- Technical Directorate General
- Document Unit

E.H. Dr. Mok Mareth
Minister of Environment

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

15/November/2002

ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី
លេខ ២ ២ ១ ២ ២ ២ ២ ២

ភ្នំពេញ ថ្ងៃទី ១៥ ខែ វិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០២

គោរពជូន

ឯកឧត្តមរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន

កម្មវត្ថុ: ករណីពិនិត្យ និង ផ្តល់យោបល់លើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង នៃគំរោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ១ ពីភ្នំពេញទៅអ្នកលឿង ។

យោង: - លិខិតលេខ ២៧៥ អសក ចុះថ្ងៃទី ១៥ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០២ របស់ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ។

តបតាមកម្មវត្ថុ និងយោងខាងលើ ខ្ញុំមានកិត្តិយសសូមជម្រាបជូនឯកឧត្តមរដ្ឋមន្ត្រីជ្រាបថា: ក្រសួងបរិស្ថានបានឯកភាពជាគោលការណ៍ លើរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង នៃគំរោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ១ ពីភ្នំពេញទៅអ្នកលឿង ដែលបានផ្ញើមកក្រសួងបរិស្ថានដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់ ។ ដោយឡែក ក្រសួងសូមផ្តល់អនុសាសន៍មួយចំនួនដូចខាងក្រោម:

- សិក្សាឱ្យបានទូលំទូលាយបន្ថែមទៀតនូវហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានសំខាន់ៗ (*បរិស្ថានសង្គម* និង *បរិស្ថានធម្មជាតិ*) និងរកវិធានការកាត់បន្ថយ ឱ្យបានសមស្រប និងមានប្រសិទ្ធភាព
- បញ្ជាក់ពីវិធីសាស្ត្រនៃការសិក្សា និងប្រភពទិន្នន័យដែលប្រមូលបានឱ្យបានច្បាស់លាស់
- រៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូងជាភាសាខ្មែរ ។

ម្យ៉ាងទៀត ចំពោះដំណាក់កាលសាងសង់ និងដំណាក់កាលប្រតិបត្តិគំរោង ភាគីម្ចាស់គំរោងត្រូវធានាឱ្យបានគ្មានវិនាសភាពបរិស្ថានទាំងសង្គម និងធម្មជាតិ ។

សេចក្តីដូចបានជម្រាបជូនខាងលើ សូមឯកឧត្តមមេត្តាជ្រាបតាមការគួរ ។

សូមឯកឧត្តមទទួលនូវការគោរពដ៏ស្មោះអំពីខ្ញុំ ។

ចំលងជូន

- អគ្គនាយកដ្ឋានបច្ចកទេស
- ឯកសារ

ម៉ែន ណារ៉ា
រដ្ឋលេខាធិការ

(Unofficial Translation)

Kingdom of Cambodia
Nation Religion King

Council of Minister
Ministry of Environment
No. 239 S C N, MoE

Phnom Penh, 07 October 2003

Minister for the Ministry of Environment
To
H.E. Minister of the Ministry of Public Work and Transport

Subject: Review and recommendation on the Initial Environmental Impact Assessment Report on the Improvement Project of National road no. 1 Phnom Penh-Neak Loueng.

Reference: Letter no. 1218 SK dated 07 August 2003 from the Ministry of Public Work and Transport

As stated in the subject and reference above, I would like to inform your Excellency that the Initial Environment Impact Assessment Report on the Improvement Project of National road no. 1 Phnom Penh-Neak Loueng had not been fully recognized by the Ministry of Environment as the report on the environmental impact yet, due to the points missing as stated below:

- For the report on feasibility study, and the Initial Social Impact Assessment Report, the ministry found that these could be accepted and fully supported.
- For the Initial Environmental Impact Assessment Report prepared by the Khmer Consultants Engineering Corporation (KCEC), the ministry found that they need to study more on:
    1. Causes that might have environmental impact by the project activities.
    2. Mitigative measures to reduce such causes
    3. Planning management and environment control for each phase of the activities of the project

Given that the report has not been provided enough information for the environmental impact assessment, the Ministry would like your Excellency to notify JICA accordingly and to invite the person responsible for the Initial Environmental Impact Assessment Report to clarify the information in this report, which was provided to Ministry of Environment for comments.

Based on information provided above, your Excellency, please be informed and proceed accordingly. Please Excellency, accept my best regards.

Signed and stamp

Cc:

- Technical Department
- File

Dr. Mok Mareth, Minister
Ministry of Environment

7/October/2003

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ

7 Oct 2003

លេខ: ២៣៥ សកម

គណៈរដ្ឋមន្ត្រី
ក្រសួងបរិស្ថាន
លេខ: ២៣៥ សកម

រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងបរិស្ថាន

គោរពជូន

ឯកឧត្តមរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន

កម្មវត្ថុ: ការណែនាំ និងផ្តល់យោបល់លើរបាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង (IEIA) របស់គំរោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ១ ពីភ្នំពេញទៅអ្នកលឿង ។

យោង: លិខិតលេខ ១២១៨ ណត ចុះថ្ងៃទី ០៧ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០៣ របស់ក្រសួងសាធារណៈការ និងដឹកជញ្ជូន ។

ន័យដូចមានចែងក្នុងកម្មវត្ថុ និងយោងខាងលើ ខ្ញុំសូមជម្រាបជូនឯកឧត្តមជ្រាបថា: របាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូងរបស់គំរោងសាងសង់ផ្លូវជាតិលេខ១ ពីភ្នំពេញទៅអ្នកលឿងនោះ ក្រសួងបរិស្ថានបានពិនិត្យឃើញថា របាយការណ៍នេះពុំទាន់ពេញលក្ខណៈជារបាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានទៅឡើយ ដោយនៅមានចំណុចខ្វះខាតមួយចំនួនដូចខាងក្រោម:

✓ - ចំពោះរបាយការណ៍សិក្សាលទ្ធភាពគំរោង (Feasibility Study) និងរបាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សង្គមដំបូង (Initial Social Impact Assessment) ក្រសួងបរិស្ថានបានពិនិត្យឃើញថា អាចទទួលយកបាន និង សមគាំទ្រ ។

✓ - ចំណែករបាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង (Initial Environmental Impact Assessment) ដែលរៀបចំដោយក្រុមហ៊ុន Khmer Consultant Engineering Corporation (KCEC) នោះ គឺមានពិនិត្យឃើញថា នៅមានចំណុចខ្វះមួយចំនួន ដែលត្រូវធ្វើការសិក្សាបន្ថែម :

១. លទ្ធផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលអាចកើតមាន ដោយសារសកម្មភាពរបស់គំរោង

២. វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានទាំងនោះ

៣. ផែនការត្រួតពិនិត្យ និង ត្រួតពិនិត្យបរិស្ថាន ពាក់ព័ន្ធកាលសកម្មភាពគំរោង ។

ដោយហេតុថា របាយការណ៍នេះពុំទាន់ប៉ះពាល់ទាំងស្រុងនូវការចាំបាច់សំខាន់ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានទេនោះ ដូចនេះ ក្រសួងបរិស្ថានសូមឯកឧត្តមជម្រាបជូនទៅអង្គការJICA ដើម្បីអញ្ជើញអ្នករៀបចំរបាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដំបូង មកបកស្រាយពន្យល់លើរបាយការណ៍ដែលបានដាក់ជូនក្រសួងបរិស្ថានពិនិត្យ និងផ្តល់យោបល់នោះ ។

សេចក្តីដូចបានជម្រាបជូនខាងលើ សូមឯកឧត្តមមេត្តាជ្រាប និងចាត់ចែងតាមការគួរ ។

សូមឯកឧត្តមទទួលនូវការគោរពរាប់អានដ៏ស្មោះអំពីខ្ញុំ ។

ចំលងជូន
- អគ្គនាយកគ្រប់គ្រងទូទៅ
- បានសារ

ម៉ូ ភា_ហ៊ីវ៉ាន
ប្រធានក.ជីវិកា

10. Leaflet of Simple survey 及び質問票

Inter-ministerial Resettlement Committee

The Improvement of National Road No.1 (Phnom Penh-Neak Loeung Section)

Booklet
for
New Project Implementation Plan

2003

The Project for the Improvement of National Road No.1 (Phnom Penh-Neak Loeung Section)

Booklet

The transportation is the mean to support the development. If there is no road infrastructure, the whole country will be cut from areas to areas. This infrastructure can lead to the people's better living and the development of the country.

The Project for the Improvement of the National Road No.1 (Phnom Penh – Neak Loeung Section) is funded by the Government of Japan. This project will contribute to the development of regional transportation which connects Vietnam and Thailand.

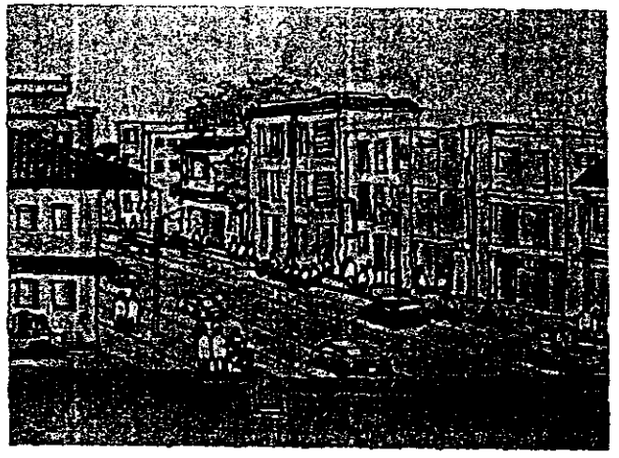
What is the road width for the Project for the Improvement of National Road No.1 (Phnom Penh – Neak Loeung Section) ?

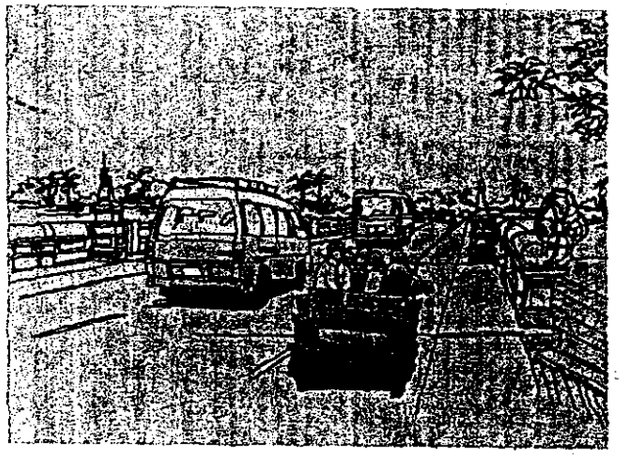
The design drawn by the study team is as follows:

- From the east end of Monivong Bridge (PK 0+100) to the intersection to the Tiger Beer factory (PK 7+000), enlarging the road width to 24m with the slope protection height of 5 to 8m.
- From (PK 7+000) to (PK 13+500), enlarging the road width to 21m with the slope protection height of 5 to 8m.
- Thom Korki Market, from (PK 13+500) to (PK 14+000), enlarging the road width to 24m with the slope protection height of 3 to 5m
- From Thom Korki Market (PK 14+000) to Neak Loeung Ferry (PK 55+300), enlarging the road width to 14m with the slope protection height of 5 to 8m and with 2 bridges.

* The Government of Japan would like to have the participation from Cambodian people in term of making comments and expressing their desires for the Improvement of the National Road No.1 (Phnom Penh-Neak Loeung Section).

****





គំរោងកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១១ (ភ្នំពេញ-អ្នកលឿង)

ការដឹកជញ្ជូន ជាមធ្យោបាយមួយសំខាន់ក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ បើគ្មានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទេ ប្រទេសជាតិទាំងមូលនឹងត្រូវកាត់ផ្តាច់ពីព្រំដែនជាក់លាក់ ដែលជាលក្ខខ័ណ្ឌកំណត់សមត្ថភាព នៃការវិវត្តន៍ ទៅវិញ ជីវភាពរស់នៅ ប្រសើរជាងមុន របស់ប្រជាជន និង អនាគត ដ៏ភ្លឺស្វាង របស់ប្រជាជាតិ ។

គំរោងកែលំអឡើងវិញលើកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ១១ ពីភ្នំពេញ ទៅអ្នកលឿង ត្រូវបានផ្តល់មូលនិធិដោយរាជរដ្ឋាភិបាលជប៉ុន ។ គំរោងនេះនឹងរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ការដឹកជញ្ជូន ក្នុងតំបន់ ដែលពក្លាប់ ពីប្រទេសវៀតណាម ទៅ ថៃឡង់ដ ។

តើគំរោងកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១១ (ភ្នំពេញ-អ្នកលឿង) មានអ្វីខ្លះ ?

តាមគំរោងប្លង់សិក្សារបស់ជប៉ុន សូមបង្ហាញជូនដូចខាងក្រោម :

- ចាប់ពីគល់ស្ពានព្រះមុនីវង្ស (PK 0+100) ដល់ ផ្លូវបំបែកកោងចក្រជលិតស្រាបៀរ Tiger (PK7+000) ពង្រីកទទឹងផ្លូវ ២៤ ម៉ែត្រ និងមានកំពស់ ជើងទេរពី ៥ ម ទៅ ៨ ម ។
- ចាប់ពី (PK7+000) ដល់ (PK13+500) ពង្រីកទទឹងផ្លូវ ២១ ម៉ែត្រ និងមានកំពស់ជើងទេរពី ៥ ម ទៅ ៨ ម ។
- ចាប់ពីផ្សារតគីរ (PK13+500) ដល់ (PK14+000) ពង្រីក ទទឹងផ្លូវ ២៤ ម៉ែត្រ និង មាន កំពស់ជើងទេរ ៣ ម ទៅ ៥ ម ។
- ចាប់ពីផ្សារតគីរ (PK14+000) រហូតដល់ កំពង់ចម្លងអ្នកលឿង (PK55+300) ពង្រីកទទឹងផ្លូវ ១៤ ម៉ែត្រ និងមានកំពស់ជើងទេរពី ៥ ម ទៅ ៨ ម និងមានស្ពានចំនួន ២ កន្លែង ។

✳ រដ្ឋាភិបាលជប៉ុនចង់បានការចូលរួម ពីប្រជាពលរដ្ឋ កម្ពុជាក្នុងការផ្តល់មតិនិងសំដែងនូវ ការពេញចិត្តរបស់ ខ្លួនក្នុងគំរោងកែលំអផ្លូវជាតិលេខ ១ នេះ ។

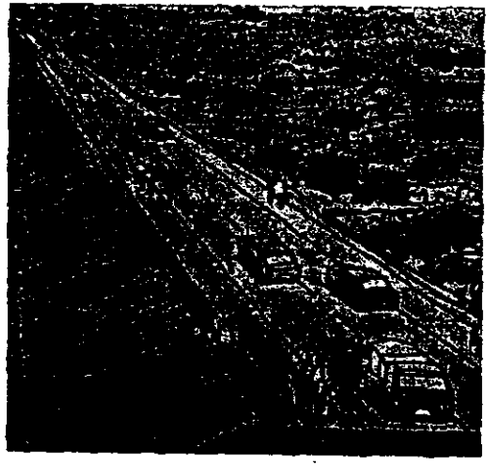
គណៈកម្មការអន្តរក្រសួ

INTER-MINISTERIAL RESETTLEMENT COM

គំរោងកែលំអ ផ្លូវជាតិលេខ ១

(ភ្នំពេញ - អ្នកលឿង)

THE IMPROVEMENT OF NATIONAL ROAD
(PHNOM PENH- NEAK LOUENG)



ការចេញផ្សាយសំរាប់សាធារណៈ

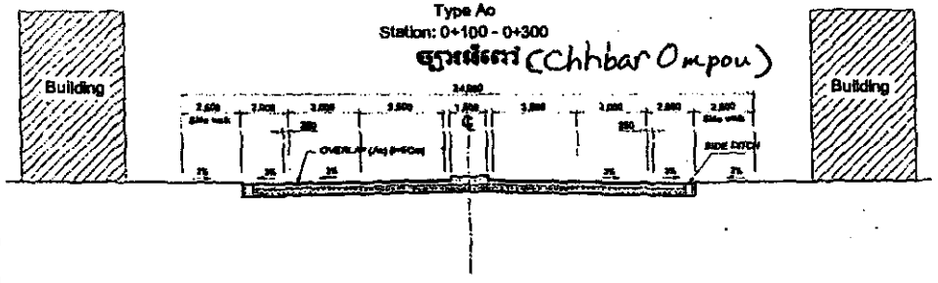
អំពី

ពត៌មាន នៃ ការអនុវត្តន៍គំរោង

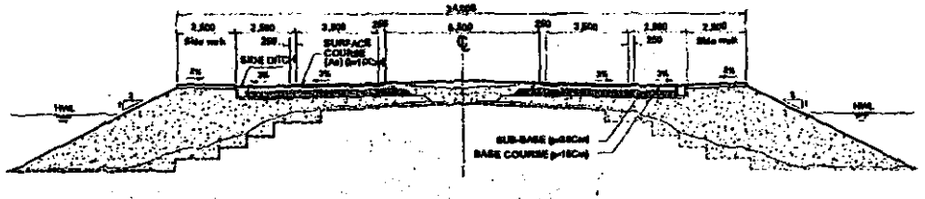
LEAFLET FOR NEW PROJEC
IMPLEMENTATION PLAN

2003

Type Ao
Station: 0+100 - 0+300
ច្បារអំពៅ (Chhbar Ompou)

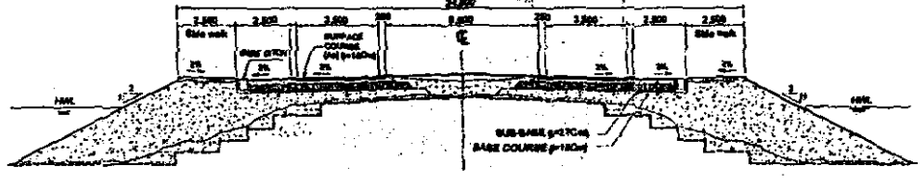


Type A
Station: 0+300 - 03+500
ច្បារអំពៅ_ឧត្តមិញ (Chhbar Ompou-Niroth Pagoda)

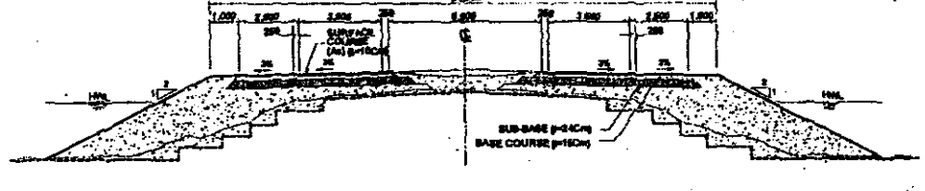


MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT (MPWT)	THE FEASIBILITY STUDY ON THE IMPROVEMENT OF NATIONAL ROAD No.1 (PHNOM PENH-NEAK LEUNG SECTION) IN THE KINGDOM OF CAMBODIA	PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL & KATAHIRA ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: TYPICAL CROSS SECTION (Ao)	SCALE	Drawing No. 5-01

Type B
Station: 03+500 - 7+000
ឧត្តមិញ_រោងចក្រមួយរាងម្ជុរ (Niroth Pagoda-Bear Factory)

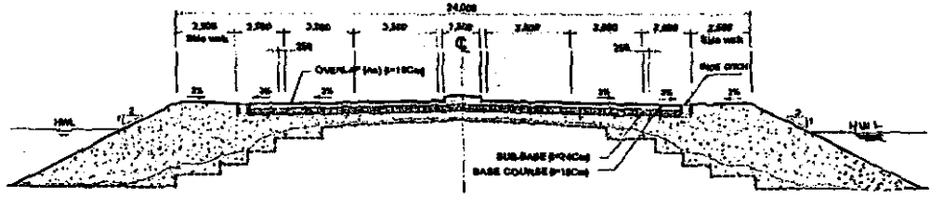


Type C
Station: 7+000 - 13+500
រោងចក្រមួយរាងម្ជុរ_គគីរ (Bear Factory-Korki)

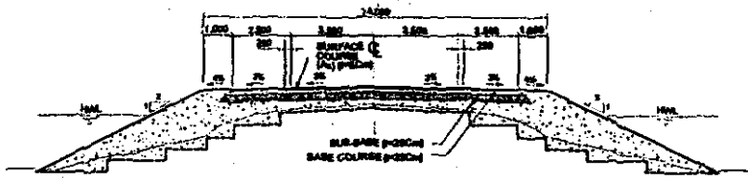


MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT (MPWT)	THE FEASIBILITY STUDY ON THE IMPROVEMENT OF NATIONAL ROAD No.1 (PHNOM PENH-NEAK LEUNG SECTION) IN THE KINGDOM OF CAMBODIA	PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL & KATAHIRA ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: TYPICAL CROSS SECTION (Bo)	SCALE	Drawing No. 5-02

Type D
Station: 13+500 - 14+000
ផ្សារគគីរ (Korki Market)

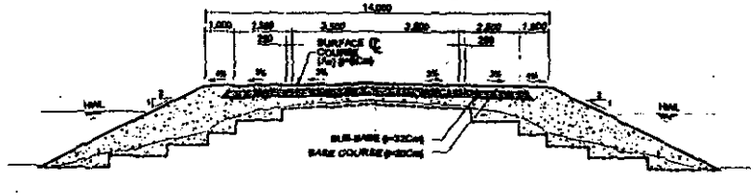


Type E
Station: 14+000 - 36+000



MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT (MPWT)	THE FEASIBILITY STUDY ON THE IMPROVEMENT OF NATIONAL ROAD No.1 (PHNOM PENH-NEAK LEUNG SECTION) IN THE KINGDOM OF CAMBODIA	PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL & KATAHIRA ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: TYPICAL CROSS SECTION (Eo)	SCALE	

Type F
Station: 36+000 - 55+300
ផ្សារគគីរ_ព្រៃតាមាន (Korki Market-Neak Leung)



MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT (MPWT)	THE FEASIBILITY STUDY ON THE IMPROVEMENT OF NATIONAL ROAD No.1 (PHNOM PENH-NEAK LEUNG SECTION) IN THE KINGDOM OF CAMBODIA	PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL & KATAHIRA ENGINEERS INTERNATIONAL	TITLE: TYPICAL CROSS SECTION (Fo)	SCALE	

Kingdom of Cambodia
Nation Religion King

Inter-Ministerial Settlement Committee
For the Improvement of National Road number 1
(Phnom Penh – Neak Loeung)

a) **Interview number:**..... .....National Road no.: .....Date of interview: .....
Name of interviewer: .....
b) **Location of the construction and land/property**: House no.: .....Village/group.....
Commune/quarter.....Srok/district.....province/city.....kilometer no..... .....
left ☐ right ☐ (headed from the Phnom Penh side).

- How many meters from the side of the road to the land? .....
- How many meters from the side of the road to the house? .....(counted from the first house's stand or the house's wall)
- What kind of the construction is it? ..... wall: .....floor: .....roof: ..... width: ..... length :.....total square:..... .....m^2

c) **Question for the head of the family**: (in case of family's head absence, interview needs to conduct with the family member who has the right to answer for the head of the family)

1. *Name and living condition of the house owner*:

Name of the interviewee: ..... (Calling name: .....) Age: .....
Sex: male ☐ female ☐ occupation of the interviewee.....
Is the interviewee the head of the family? Yes ☐ No ☐ (if the answer "yes" skip to question C – 2).
If answer "no" – what relation are you with the family: .....

- Name of the head of the family: .....Calling name:.....
- Age ..... sex: male ☐ female ☐ Occupation: .....(Invalid ☐ widow ☐)

2. *The right of way using* (30 meters from the road side)

- If there is any improvement of the National Road no. 1, will you be pleased? Pleased ☐ Not pleased ☐ No comments ☐
- Are you using this right of way or not? Yes ☐ No ☐ (if answer "no" end the interview)
- Will you agree to remove some part or fully removal (of the house, fruit-trees, fences and other construction) if there is any resettlement policy from the government concerning the improvement of National Road no.1? Agree ☐ Not Agree ☐ No Answer ☐
- Do you have any request? .....

Name and signature of interviewer

Thumb print and name of interviewee

Name: .....

Seen and certify that
Name .....
is truly the person living in this village.
Chief of commune

Names and signatures
of provincial/city sub-committee officers

1. .....
2. .....
3. .....