

Minutes of Discussions
on the Basic Design Study
on the Project for the Improvement of National Road No. 1
(Phnom Penh – Neak Loeung Section)
in the Kingdom of Cambodia
(Supplemental Survey)

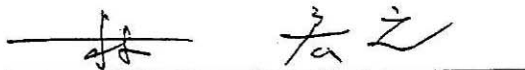
The Government of Japan decided to conduct a Supplemental Survey on the Project for the Improvement of National Road No. 1 (Phnom Penh – Neak Loueng Section) (hereinafter referred to as “the Project”) to obtain additional information about the Environmental and Social Considerations for the Project.

JICA sent to Cambodia the Supplemental Survey Team (hereinafter referred to as “the Team”), headed by Mr. Hiroyuki Hayashi, an officer, Traffic Infrastructure Team, Project Management Group II of the Grant Aid Management Department, JICA, and is scheduled to stay in the country from January 23 to February 4, 2005.

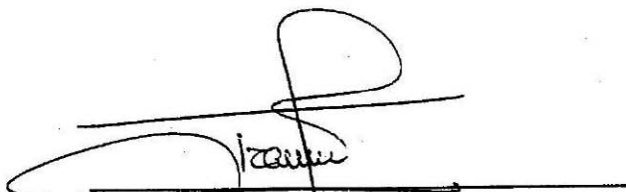
The Team held discussions with the concerned officials of the Government of Cambodia.

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

Phnom Penh, January 27, 2005

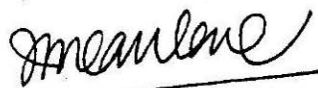


Hiroyuki Hayashi
Leader
Supplemental Survey Team
Japan International Cooperation Agency



H.E. Tram Iv Tek
Secretary of State
Ministry of Public Works and Transport (MPWT)

Witness



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



ATTACHMENT

1. Extent of impacts due to the new openings

(1) Both sides confirmed that the general stakeholder meeting involving the Inter-Ministerial Resettlement Committee (IRC), Ministry of Public Works and Transport (MPWT), Ministry of Water Resources and Meteorology (MOWRAM), Kandal Province, the Team and expert on hydrology/irrigation if any, should be held by early February 2005. The Cambodian side should confirm responsible authority/agency for water control operation and monitoring for impacts.

(2) The Cambodian side should conduct site stakeholder meetings at each new opening. The governor of Kandal Province shall be responsible for notifying necessary information to the PAPs in advance.

(3) In case that negative impacts generated outside of the Provisional Road Width (PRW) are confirmed by IRC and PAPs after completion of construction of new openings, the Cambodian side should take further measures to settle the case.

2. Revised leaflet for the Project

The Cambodian side explained that revised leaflet for the phase I of the Project should be provided to PAPs in phase I by early March 2005. The leaflet for the phase II of the Project should be provided to PAPs in phase II before the commencement of DMS.

3. Candidate sites for relocation

(1) The Cambodian side explained that they are scheduled to secure three (3) candidate sites.

(2) The Cambodian side agreed to carry out site preparation and provide access roads, pumping wells, drainage and toilets in each site.

4. Implementation of the Project

(1) The Team explained that the implementation of the Project should be divided into more than two stages, subjected to budget allocation borne by the Government of Japan.

(2) The Cambodian side shall report the progress of compensation agreement for the phase I of the Project to the Japanese side by the end of March 2005 and also report the above-mentioned progress for the phase II of the Project by the end of October 2005. The Government of Japan will decide the scope of each stage in accordance with the reports.

(3) The Cambodian side submitted summary of DMS in the phase 1 as per Annex-1.

5. Revision of the Major Project Component

The both sides confirmed that the Major Project Component, which was attached as Annex-1 in the Minutes of Discussions for the Basic Design Study signed on October 28, 2004, should be revised as per Annex-2 due to minor changes of components.

6. Schedule of the Study

JICA will complete the Final Report in accordance with the confirmed items and send it to the Cambodian side in March 2005.

Tdy  me

គណៈកម្មការអន្តរក្រសួងសម្រាប់ការងារដោះស្រាយដីឆ្លងច្រកសង្ឃ្រាច
 Inter-Ministerial Resettlement Committee
 សម្រាប់កំណែសម្រួលដីស្រែកម្រិតជាតិលេខ១ (ភ្នំពេញ - អូរត្នោត)
 for Improvement of Section of National Road No.1 (Phnom Penh - Neak Loeng)
 (គំរោង ជំនួយឥតសំណងរបស់រដ្ឋាភិបាលជប៉ុន)
 (A JICA Grant Aid Project)

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
 KINGDOM OF CAMBODIA
 ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
 Nation Religion King

សេចក្តីសង្ខេបលទ្ធផលនៃការវាយតម្លៃស្រាវជ្រាវលើគម្រោងកែលម្អផ្លូវជាតិលេខ ១ (ភ្នំពេញ - អូរត្នោត)

Summary of the Detail Measurement Survey of PAP's by National Road No.1 Improvement Project (Phnom Penh-Neak Loeng)

Project Phase I from Station 23+900 to Station 54+740

Running Date: 24-Jan-05

ល.រ ឈ្មោះឃុំ ឈ្មោះឃុំ លេខស្រាវជ្រាវស្រាវជ្រាវលម្អិតលម្អាត
 Total Number of Detail Measurement Survey Records

សរុបតាមឃុំ
 Total by Commune

ល.រ	ឈ្មោះឃុំ	Commune Name	លេខស្រាវជ្រាវស្រាវជ្រាវលម្អិតលម្អាត	សរុបតាមឃុំ
1	ព្រែកត្បូង	Prek Tunlorp	40 គ្រួសារ Households	41 កំរិត Records
2	កំពង់ក្រ	Kampong Phnom	248 គ្រួសារ Households	265 កំរិត Records
3	កក់រំដំ	Koki Thom	184 គ្រួសារ Households	212 កំរិត Records
4	សំរោងធំ	Samraong Thom	712 គ្រួសារ Households	838 កំរិត Records
5	បន្ទាយដៃក	Banteay Dek	256 គ្រួសារ Households	297 កំរិត Records

សរុបចំនួនស្រាវជ្រាវលម្អិតលម្អាត Total No. of Records :	1,653	ចំនួនសំណង់ No. of Buildings :	940	ចំនួនស្រែ No. of Fields :	1
សរុបចំនួនគ្រួសារ Total No. of Households :	1,440	ចំនួនដើមឈើ No. of Trees :	3,714	ចំនួនចេតិយ No. of Cemeteries :	0
		ចំនួនអណ្តូងទឹក No. of Digging Well :	11	ចំនួនស្រះទឹក No. of Water Ponds :	1
		ចំនួនអណ្តូងស្តុប No. of Pump Well :	37	ប្រវែងប្រវែង Total Fence Length :	5,738.00m
			ចំនួនករណី 98 cases ដីស្រែកម្រិត To BUY : 30,523.42 sq.m ដីស្រែកម្រិត To RENT : 10,324.58 sq.m		

COMPLETE DATA OF PHASE I, FROM STATION 23+900 TO STATION 54+740

គណៈកម្មការអន្តរក្រសួងសម្រាប់ការងារដោះស្រាយបញ្ហាដីធ្លី និងដីសង្គ្រាម
 Inter-Ministrial Resettlement Committee
 សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវជាតិលេខ១ (ភ្នំពេញ - ភ្នំពេញ) - ភ្នំពេញ
 for Improvement of Section of National Road No.1 (Phnom Penh - Neak Loeung)
 (គំរោង ជំនួយគាំទ្រគណនេយ្យសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសជប៉ុន)
 (A JICA Grant Aid Project)

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
 KINGDOM OF CAMBODIA
 ជាតិ សាសនា ព្រះមហាក្សត្រ
 Nation Religion King

សង្ខេបការងារគំរោងសម្រាប់ការងារដោះស្រាយបញ្ហាដីធ្លី និងដីសង្គ្រាម
 Summary of Compensation Costs for PAP's by National Road No.1 Improvement Project (Phnom Penh-Neak Loeung)

Running Date: 24-Jan-05 Project Phase 1 from Station 23+900 to Station 54+740= 30.840Km

ល.រ	ឈ្មោះឃុំ	Commune Name	សរុបចំនួនគ្រួសារដែលបានប្រើកិច្ចសន្យារួម ដោយយល់ព្រមទទួលបានប្រាក់សំណង Number of PAP's Households, who agreed to receive the compensation payment	សរុបតាមឃុំ Total by Commune
1	ព្រែកទន្សាប់	Prek Tunlorp	34 គ្រួសារ	\$ [REDACTED]
2	កំពង់ភ្នំ	Kampong Phnom	236 គ្រួសារ	\$ [REDACTED]
3	គគីរជ័យ	Kokl Thom	165 គ្រួសារ	\$ [REDACTED]
4	សំរោងជ័យ	Samraong Thom	677 គ្រួសារ	\$ [REDACTED]
5	បន្ទាយជ័យ	Banteay Dek	261 គ្រួសារ	\$ [REDACTED]

សរុបចំនួនគ្រួសារសរុប
 Total Number fo Contracts 1373

សរុបចំនួនគ្រួសារ
 Total Amount

Land Buy :	(13,766.47m2)	=
Land Rent :	(10,212.63m2)	=
Structures :		=
Digging well :	(12)	=
Pump well :	(46)	=
Grave :	(1)	=
Trees :	(3,638)	=
Dis. allow. :	(524)	=
Widow :	(116)	=
Disable :	(15)	=
Rese. allow. :	(317)	=
Income < 10\$:	(8)	=

សរុបចំនួនគ្រួសារ
 Total No. of Records 1402
 Number of Landless Household = 141
 Disagreed PAPs 11 households : 11 records
 Skipped at Bridge No.1 : 22 records
 No Compensation : 218 records

Report up to 16 January 2005

(Handwritten signatures)

**Minutes of Discussions
on the Preparatory Study II
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 first field survey)**


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 II on the Confirmation of Environmental and Social Considerations 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 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. Hiroyuki Hayashi, an officer, Traffic Infrastructure Team, Project Management Group II of the Grant Aid Management Department, JICA, and is scheduled to stay in the country from January 23 to February 15, 2005.


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

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

Phnom Penh, January 27, 2005

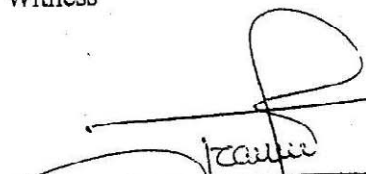



Hiroyuki Hayashi
Leader
Preparatory Study Team II
Japan International Cooperation Agency



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

Witness



H.E. Tram Iv Tek
Secretary of State
Ministry of Public Works and Transport (MPWT) 

ATTACHMENT

1. Purpose of the study

The purpose of the delegation of the Team is to support the Inter-Ministerial Resettlement Committee (IRC) to plan and carry out the proper procedures for the Environmental and Social Considerations (ESC) and/or resettlement issues for the Project in response to the request in the Minutes of Discussions for the Basic Design Study signed on October 28, 2004.

2. Grievance Committee

The Team suggested the Cambodian side that the structure and members of the Grievance Committee should be established for accepting and processing complaints from Project Affected Persons (PAPs). The Team requested the Cambodian side to take into consideration the following items;

- participation of a village elder (not a commune chief) in the Committee as committee members.
- to make PAPs aware of the function and lodging process of the Committee.

3. Review of the compensation items and unit prices

(1) The both sides reconfirmed that the Cambodian side should review the compensation items and unit prices and report its results in writing to the Japanese side before the end of August 2005. The Cambodian side agreed to review the compensation items and unit prices periodically afterward in a same manner.

(2) The Team requested the Cambodian side to include base on each unit price, such as Consumer Price Index, latest market prices and information from local authorities into the above-mentioned report.

4. Tentative schedule for the Detailed Measurement Survey (DMS) for phase 2 of the Project

(1) The Cambodian side requested the Japanese side to provide necessary drawings in March 2005 for conducting DMS for phase II.

(2) The Cambodian side will commence stakeholder meetings (public information campaign: PIC) before conducting DMS and inform the Japanese side through JICA Cambodia Office of the time schedule of the meetings in advance.

5. Schedule of the study

(1) The Team will proceed to further studies in Cambodia by February 15, 2005.

(2) JICA will dispatch the second field survey team to Cambodia around early March 2005.

Tcy
AB PM

資料6 事業事前計画表
(基本設計時)

事業事前計画表（基本設計時）

1. 案 件 名
カンボジア王国 国道1号線（プノンペン～ネアックルン区間）改修計画
2. 要請の背景(協力の必要性・位置付け)
<p>カンボジアの国家開発計画である第2次社会経済開発5ヵ年計画（2001～2005年）に、以下の道路整備目標が掲げられている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要国道を修復・再建し、陸上交通網の改善をはかる。 ・ 隣国への道路網を確立し、遠隔地に国際交流への門戸を開く。 ・ 持続的な維持管理計画を策定し、道路の修復・再建のための投資の効果を持続させる。 <p>カンボジアの道路網は、幹線国道1,988km、一般国道2,177km、州道3,615km及び枝線道路31,000kmで構成されており、幹線国道は首都プノンペンを中心として放射状に展開し、大部分の州の中心都市及び主要な国境通過点を首都と結んでいるが、1970～80年代の内戦時代に維持管理が行われず、更に、洪水被害、爆撃・地雷による破壊等により、殆んどの道路が損壊した。1993年から日本、米国、オーストラリア等の援助及び国際開発金融機関の融資により、復旧が推し進められているが、幹線国道でさえ、2003年末現在、近代的な規格の道路に改修されたのは60%に当たる約1,200kmに過ぎないのが現状である。まず、プノンペンと各州の中心地を結ぶ幹線道路を整備すること、次いで、隣接する州の中心地間を直結する道路及び主要経済拠点に接続する道路を整備することが、緊急の課題となっている。</p> <p>国道1号線は、首都プノンペンとベトナム国境のバベットを結ぶ幹線国道であり、カンボジアの幹線道路網を構成する最重要道路の一つであるとともに、ベトナム第一の商業都市ホーチミンに達する道路に接続し、アジアハイウェイA-1号線の一部を形成する国際幹線道路である。同道路のネアックルンからバベットまでの約105km区間は、アジア開発銀行の融資により、改修事業が実施されたが、プノンペンからネアックルンまでの約56km区間については、メコン河に平行して横たわる氾濫原に位置する最も設計・施工が困難な区間であり、アジア開発銀行による整備対象区間から除外されている。同区間の損傷は著しく、現在平均時速約30km程度の走行しかできない状況であり、改修が緊急課題となっている。</p> <p>本プロジェクトは、これら問題を解決し、上記のカンボジア国の道路整備目標の達成に寄与するため、国道1号線プノンペン～ネアックルン区間約56kmの改修を行うものである。</p>
3. プロジェクト全体計画概要
<p>(1) プロジェクト全体計画の目標</p> <p>国道1号線のプノンペン～ネアックルン区間（約56km）において、円滑で安定的な交通が確保される。</p> <p>《裨益対象の範囲及び規模について》</p> <p>プノンペン市及びカンダール州の住民約242万人</p> <p>(2) プロジェクト全体計画の成果</p> <p><u>国道1号線のプノンペン～ネアックルン区間（約56km）が整備される。</u></p> <p>(3) プロジェクト全体計画の主要活動</p> <p>ア <u>国道1号線のプノンペン～ネアックルン区間の改修を行う。</u></p> <p>イ 改修完成後の道路の維持管理を行う。</p> <p>(4) 投入(インプット)</p> <p>ア <u>日本側：無償資金協力75.62億円（暫定金額）</u></p> <p>イ 相手国側</p> <p>（ア）必要な人員：維持管理要員、約660人・日／年</p> <p>（イ）施設の運営・維持管理に係る経費：約88百万リエル／年（人件費を含む）</p> <p>(5) 実施体制</p> <p>主管官庁：公共事業運輸省公共事業総局</p>

4. 無償資金協力案件の内容

- (1) サイト
カンボジア国プノンペン市及びカンダール州
- (2) 概要
国道1号線のプノンペン～ネアックルン区間約56kmの改修（4車線区間1.800km、2車線区間54.180km、橋梁建設3橋、カルバート建設9ヶ所、道路排水施設整備7.275km、法面侵食対策工延べ3.86km、交差点改良2ヶ所等）
- (3) 相手国側負担事項
① 影響住民への補償
② 電柱・電線の移設
③ 光ケーブルの移設
④ 水道管の移設
- (4) 概算事業費
概算事業費81.94億円（無償資金協力75.62億円、カンボジア国側負担6.32億円）
- (5) 工期
詳細設計・入札期間を含め約57ヶ月（予定）
- (6) 貧困、ジェンダー、環境及び社会面の配慮
① 移転対象住民全員の補償内容に関する合意の取得
② 弱者救済策として、未亡人、非健常者、低所得者に対する移転手当ての加算、及び影響住民の工事中の雇用の促進

5. 外部要因リスク（プロジェクト全体計画の目標の達成に関するもの）

なし

6. 過去の類似案件からの教訓の活用

なし

7. プロジェクト全体計画の事後評価に係る提案

(1) プロジェクト全体計画の目標達成を示す成果指標

	現状	事業実施後
走行時間の短縮 （プノンペン～ネアックルン）	約1時間50分 （平均時速約30km）	約45～50分 （平均時速80km/時）
大型車の通行	通行できる車両は15t車以下	20t車まで通行可能
洪水対策効果 ・メコン河によるプノンペン周辺への冠水 ・1号線冠水区間	・プノンペン市の洪水堤防を越流する ・3ヶ所、総延長1,100m （2000年洪水時）	・2000年洪水時と比較し、約11cm低下 ・解消

(2) その他の成果指標 特になし

(3) 評価のタイミング 2011年以降（施設完工後2年経過後）

資料7 参考資料／入手資料リスト

資料収集リスト

調査名 国道1号線（ブンペン～ネアツクルン区間）改修計画基本設計調査

番号	名称	形態 図書・ビデオ 地図・写真等	オリジナリティー	発行機関	発行年
1	CLIMATE DATA YEARBOOK 2002	レポート		Department of Meteorology, Ministry of Water Resources and Meteorology	June 2003
2	CLIMATE DATA YEARBOOK 2003 Part I	レポート		Department of Meteorology, Ministry of Water Resources and Meteorology	September 2003
3	フィラダムにおける分散性上 概観 報告77	レポート		世界ダム会議	-
4	Emergency Flood Rehabilitation Project Loan 1924-CAM (SF) PREK THNOT FLOOD RELIEF CHANNEL HYDROLOGICAL REPORT	レポート		Ministry of Water Resources and Meteorology, Mott MacDonald Ltd.	September 2001
5	Second Fire Year Socioeconomic Development Plan 2001-2005	レポート		Ministry of Industry	July 2002
6	Public Investment Planning and Road Maintenance Program	レポート		Ministry of Public Works and Transport	1999
7	BENEFIT MONITORING AND EVALUATION REPORT	レポート		Ministry of Public Works and Transport	March 2002
8	1/100,000 地形図	地図		Ministry of Public Works and Transport	1997
9	降雨データ (1990～2001)	電子データ		Department of Meteorology, Ministry of Water Resources and Meteorology	1990～2001
10	Mekong 河水位データ (1960年代～2002年)	電子データ		Mekong River Commission	-
11	STRENGTHENING THE MAINTENANCE PLANNING AND MANAGEMENT CAPABILITIES AT MPWT	レポート		Ministry of Public Works and Transport	March 2002
12	LABOUR LOW	本		Ministry of Social Affairs, Labour and Veteran Affairs	-
13	ROAD DESIGN STANDARD	本		Ministry of Public Works and Transport	2003
14	BRIDGE DESIGN STANDARD	本		Ministry of Public Works and Transport	2003
15	CONSTRUCTION SPECIFICATION	本		Ministry of Public Works and Transport	2003
16	Contract S-11 R11B, Rehabilitation of National Road RN11 From KM83.8 To KM133.1	レポート		Ministry of Public Works and Transport	May 2002
17	DRAWINGS for CONTRACT S-113 R21	レポート		Ministry of Public Works and Transport	February 2002
18	Asian Highway (AH) Classification and Design Standards	レポート		国際連合, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	-

資料8 住民移転関連調査

資 料

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（住民移転）

用語一覧

用語	略語	用語の説明
Simple Survey シンプルサーベイ		本プロジェクトの予備調査で実施された ROW 内の PAPs を対象としたプロジェクトへの基本合意調査と資産調査。
Basic Agreement 基本合意		ROW 内の全 PAPs からのプロジェクトおよび移転・セットバックについての賛否。
Right of Way 道路用地	ROW	国家が所有を主張するところの道路用地。
Provisional Road Width 暫定道路幅	PRW	基本設計調査に基づき PAPs への公正さ、将来の土地利用、土地取得の利便性を考慮し算出された工事影響範囲
Inter-Ministerial Resettlement Committee 省庁間住民移転委員会	IRC	経済財務省、公共事業運輸省、国土管理・都市計画省から形成される住民移転実施に係る最高機関。
社会的弱者		一般の人に比べ、社会的・経済的に、移転の影響を受けるおそれから特別な配慮を考慮すべき人々。今回の場合、以下の世帯が社会的弱者として認定されている。 －寡婦戸主世帯 －障害者 －貧困世帯（月収\$10 未満）
Project Affected Person(s) 影響住民（世帯）	PAP	PRW の内に家屋等の資産を所有し、プロジェクトによって影響を受ける世帯（通常は影響住民（個人）を指すが、本プロジェクトでは、これまでの経緯を踏まえ「世帯」と同義とした）。
Household 世帯		PRW 内の家屋に居住する世帯。1 件に複数の世帯がある場合もある。
軒		PRW 内の家屋・商店の軒数。
件		PRW 内の家屋、果樹、井戸、塀等 PAPs が所有する種別毎の資産件数
Detailed Measurement Survey 詳細資産調査	DMS	IRC が実施する住民移転に必要な影響範囲測量作業、資産調査、交渉作業、契約作業。
Stakeholder ステイクホルダー		IRC、PAPs、関係地方自治体、援助機関、NGO 等、事業の関係者。
Stakeholder Meeting ステイクホルダーミーティング		IRC が実施する PAPs、地方自治体、援助機関、NGO 等関係者を含んだ会議。
Public Consultation 住民説明会		IRC が実施する PAPs へのプロジェクト説明および質疑・応答の機会。狭義の意味でのステイクホルダーミーティング。
Setback 家屋の後退		PAPs が影響を受ける家屋を ROW の内外へ移動させること。
Resettlement 家屋の移転		PAPs が影響を受ける家屋を ROW の内外へ移動させる用地が確保できず、他の場所へ移転すること。

* 上記の用語については、JICA 環境社会配慮ガイドラインの深化に伴い、より適切な定義付けが行われていく必要がある。

目 次

I. サマリー	1
1. プロジェクトの要請から B/D 開始までの経緯	1
2. B/D における環境社会配慮と JICA ガイドライン	1
3. B/D における具体的な環境社会配慮	2
4. 今後の対応	5
5. その他	6
II. プロジェクトおよび環境社会配慮に関する経緯	7
1. プロジェクトの概要	7
2. 環境社会配慮に関する経緯	7
3. カンボジア側による DMS の実施状況と日本側との合意事項など	9
4. 環境社会配慮に基づく設計について	10
5. その他の設計方針について（確認事項）	11
III. 基本設計調査前の調査	11
1. 開発調査の概要（2003 年 3 月）	11
2. 予備調査（環境社会配慮支援調査）の概要（2003 年 6 月～12 月）	12
3. 基本設計調査実施の条件と状況	13
IV. 基本設計調査に於ける関連調査	15
1. 基本設計調査の主要課題	15
2. 道路標準断面と道路拡幅方法	16
3. 沿道サービス施設	19
4. 住民移転委員会と補償	20
5. 詳細資産調査の実施状況	24
6. 住民説明の実施状況	30
7. 住民移転対策と代替地	44
8. 移転反対住民の状況	53
9. 弱者救済対策	55
10. 苦情処理システム	56
11. 現地 NGO などからの指摘事項	58
12. 住民移転計画のフローチャート	60
V. Phase-2 区間への提案	62
1. DMS 実施におけるカンボジア国側の抱える問題点への対応	62
2. 住民移転ポリシー	62
付 録 1 資産調査書及び契約書	
2 住民説明会議事録（カンボジア政府作成）	
3 住民説明会資料（コンサルタント作成）	

I. サマリー

1. プロジェクトの要請から B/D 開始までの経緯

本プロジェクトは、後述のとおり 1999 年にカンボジア国政府より無償資金協力事業として要請されたが、メコン河に沿った堤防道路であり、適正な道路の高上げ高決定のための水理解析が必須であったことから、2002 年 4 月より開発調査（フィージビリティ・スタディー）を実施し、初期環境影響評価（IEIA）および初期社会影響評価（ISIA）を実施した。

この調査結果から、本プロジェクトにより約 1,800 世帯（Households）が移転・セットバックなどの影響を受けることが判明し、JICA 環境社会配慮ガイドライン（以下、「JICA ガイドライン」）上のカテゴリー A 案件とされた。

同時に、開発調査の中で実施した本プロジェクトにより影響を受ける住民（PAPs）との合意形成（全体の約 50%への聞き取り調査で 90%以上の賛成）では、無償資金協力事業を円滑に進めるためには不十分とされたため、あらためてカテゴリー A 案件として整理したうえで慎重に対応することとし、具体的には、基本設計調査(B/D)前にカンボジア側が実施すべき環境社会配慮を支援する「予備調査（環境社会配慮支援調査）」を 2003 年 6～12 月に実施した。

この調査では、(1) JICA ガイドラインの理念を説明するとともに、(2) カンボジア側の実施体制を確認し、(3) これまでの道路プロジェクトにおける住民移転問題を把握したうえで、(4) PAPs の合意形成方法と B/D および無償資金協力本体事業実施の条件を設定・合意した。カンボジア側は上記 (4) に基づき、Simple Survey により、道路敷片側 30m 内の全 PAPs からの基本合意（Basic Agreement：プロジェクトおよび移転・セットバックについての賛否を問う調査で、約 6,500 の PAPs を対象）取り付け作業を行い、設定条件である「PAPs からの 70～80%の基本合意」を取得したことを確認したうえで、2004 年 3 月より基本設計調査を開始した。

2. B/D における環境社会配慮と JICA ガイドライン

2004 年 4 月施行の JICA ガイドラインでは、カテゴリー A 案件の「無償資金協力事業のための事前の調査」すなわち、「基本設計調査 (B/D)」は、3.5.1 の 1.において「環境影響評価が実施されて場合又は本ガイドラインに基づいて開発調査がなされている場合であって、改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合、B/D を行う。環境影響評価等の結果及び予備調査等の結果を B/D に反映する。」とされている。

しかしながら、本プロジェクトは JICA ガイドライン施行以前の案件であり、カンボジア側と B/D および無償資金協力本体事業実施の条件について設定・合意済みであったことから、B/D の中で「無償資金協力本体事業実施の条件」すなわち、カンボジア側による DMS（Detailed Measurement Survey）を通じた「原則 100%の PAPs からの補償内容の合意取

得」状況をモニターしていくこととした。

なお、上述のとおり、既に開発調査で初期環境影響評価（IEIA）および初期社会影響評価（ISIA）が実施され、住民移転以外の問題は適切な環境管理計画（EMP）の立案と遵守により最小化できることが確認されているため、カンボジア側に新たな環境社会影響評価（EIA）の実施は求めている。

これら一連の対応については、現行 JICA ガイドラインの規定から外れる箇所もあるが、JICA ガイドライン改定中から適切な配慮を行うために試行錯誤を繰り返した過渡的な措置であり、パイロットケースとして、外務省および JICA 関係者はもとより、NGO などにも適宜情報提供を行いながら進めてきていること、また、3. で述べるとおり、B/D においても、モニタリングや支援ならびに道路設計上の配慮を行っていることから、同ガイドラインの理念を満たすものとする。

3. B/D における具体的な環境社会配慮

(1) カンボジア側による PAPs からの合意取得に合わせたプロジェクトの分割（工区分け）

本プロジェクトの対象区間は約 56 km で、全区間で移転・セットバックが必要となるが、当初、移転・セットバックが集中すると想定された箇所は、①チュバアン地区（始点であるモニボン橋東端から約 2km 地点までの商業地域）と②コキマーケット（13.5km 地点から 500m 程度）であった。

このため、カンボジア側に上記 2 ヶ所を含まない終点から合意取得を要請し、B/D において実際の進捗状況をモニタリング（以下（2）参照）した結果と無償資金協力の実施スケジュール、すなわち基本設計の完了から外務省への報告・財務実行協議～閣議決定～交換公文（E/N）～コンサルタント契約～詳細設計（D/D）～入札・業者契約～着工という一連の工程に要する期間を勘案して、カンボジア側が無理のない範囲で合意取得が可能と考えられる区間を検討した。

さらに、道路計画の面（以下（3）参照）から、始点～23.9 km 地点までを両側拡幅、それ以降終点のフェリーアプローチの手前（約 55 km 地点）までを片側拡幅（コルマタージュ側）とすることで、PAPs の数が減少するとともにメコン側護岸部分の洗掘対策としても効果的であることが調査の結果判明した。

上記を総合的に考慮した結果、23.9 km 地点をプロジェクトの分割点とし、23.9 km 地点～終点までを第一工区、始点～23.9 km 地点を第二工区と分割することでカンボジア側と合意し、第一工区の改修を目的とした合意取得が現在実施されている。

(2) PAPs からの合意取得における外部モニタリングの実施

現地 NGO などが過去の道路改修プロジェクトにおけるカンボジア政府による PAPs との合意形成および補償金支払いや代替地の確保などに問題があることを指摘していることを受け、本プロジェクトにおいては、第三者による独立モニタリング（外部モニタリング）を

実施し、そうした問題の発生を防止する対策を取っている。

外部モニタリングの内容は、基本的にカンボジア国政府による PAPs との合意形成の場に立ち合い、カンボジア国側がこれまでに日本側と合意した手続きに則って適正に合意形成を行っているかをモニターするものである。Simple Survey 時には、予備調査団や JICA カンボジア事務所関係者によるモニタリングを実施し、DMS 時には当初は JICA カンボジア事務所関係者、その後はローカルコンサルタントによる外部モニタリングを実施している*。

しかしながら、予備調査団や JICA カンボジア事務所関係者は全ての合意取得に立ち会った訳ではなかったため、現地 NGO より DMS における合意形成に過去と同様の問題がある旨の指摘があったため、現地ローカルコンサルタントによるモニタリングが実施されていない地域の PAPs に対し事実関係を確認し、問題が認められた場合は、カンボジア側が外部モニタリングのもとで当該地域の合意を再取得することで合意した。現在、この事実関係確認が終了し、カンボジア国側の対応は概ね適切であったことが確認されたが、一部不十分な説明などが確認されたため、然るべき対応をとるよう JICA カンボジア事務所を通じカンボジア国側に申し入れ済みである。

*: 本来は DMS 開始当初から現地ローカルコンサルタントがモニタリングを実施する予定であったが、カンボジア側の DMS 実施スケジュールが前倒しになったこと、モニタリング委託先の選定作業に時間を要したことから、DMS 開始から約 1 ヶ月間は、JICA カンボジア事務所関係者による部分的なモニタリングとなった。今後の外部モニタリングについては、この経験を活かした対応が可能となるため問題はない。

(3) 道路計画上の配慮

B/D 報告書第 3 章 3.2.1.2 環境社会配慮を考慮した設計方針および本別冊 IV. 1~3 記載のとおり、洪水対策を考慮しつつ、PAPs を最小化する観点からカンボジア側が当初主張した「道路敷」(Right of Way: ROW、国道 1 号においては道路中心線から片側 30 m 以内) の住民を ROW 外に移転させる案ではなく、本プロジェクトの実施に最低限必要な用地の確保、すなわち、「工事影響範囲」(Corridor of Impact) をベースに設定した新しい概念である「暫定道路幅」(Provisional Road Width: PRW) を設定し、カンボジア側はこれに基づき DMS を実施している。

また、3.(1) で述べたチュバアンプ地区については、擁壁構造を採用することで PRW をさらに小さくする設計としつつ、D/D 時に PAPs からの要望を考慮し、段差の生じる擁壁構造とするか、移転やセットバックを前提に法尻を延ばし、なだらかな形状とするかを決定することとした。他方、コキマーケットについては、歩道の外側(商店側)に駐車帯を設けることで、基本的に新たな道路用地を確保する必要のない設計とした。駐車スペース増加のためには、商店主などとの移転交渉が必要となるが、道路改修とは切り離せるため、カンボジア側が別途マーケット関係者と協議し、時間をかけてマーケットの今後の発展に繋がる改善案を取りまとめていくことが可能である。

なお、各種安全対策および社会的弱者対策も上述の記載のとおりこれまで以上に明確に配慮事項が網羅されているとともに、カルバートが新設されることによるコルマタージュ

側の農地への影響については、必要に応じ取水・止水が可能な構造とし、影響の低減を図っている。

(4) 土地に対する補償を含む補償条件（項目・単価）について

現地 NGO などから過去の道路改修プロジェクトで PAPs に対して補償された項目・単価及び代替地の確保が妥当でないことが原因で PAPs が移転後に貧困に陥っているとの指摘があったことを受けて、本プロジェクトにおいては、カンボジア側に適切な環境社会配慮を促すべく、カンボジア国の法令などの実情を踏まえた協議を実施してきた。

まず、カンボジア側が ROW 内の土地を占有する PAPs に対して、「移転・セットバックにともなう補償は行いが、土地については公用地であるため補償を行わない」方針であることについては、土地法や首相宣言などカンボジア側が法的根拠としている法令自体が互いに矛盾している箇所があること、法令制定以前から居住している PAPs もいることなどから補償を行うように求めたが、カンボジア側はこれを認めた場合、過去を含む全てのプロジェクトに影響が及ぶことから受け入れられないとの見解を覆すことはなかった。これは、主に政府として現行法に従った対応を取る必要があると同時に、公用収用を行う場合にある時点で地価を凍結するなどの法律が未整備であり、土地に対する補償を認めることで、土地の投機やプノンペンへの不法居住者の流入を助長するという理由からである。また、公用収用を実施している実務部隊などに確認したところ、クメール・ルージュ政権時代以前には ROW の概念があり、同政権時代に土地台帳などはすべて廃棄されたものの、沿線に居住している住民はおぼろげながらこれを認識していると思われるとのコメントもあった。この点は、例えば、同じ時期に測量による現地調査を行った国道 6A 号線の始点区間においても、ほとんどの大規模なレストランやガソリンスタンドなどの建築物は ROW 外に建設されていることから、住民側にある程度の認識があるという見解の裏付けのひとつになっていると思われる。ただし、この点については上述の NGO などによる調査結果との相違点であり、今後の道路改修プロジェクトにおいても、積極的な情報提供により PAPs への注意喚起を促す必要があると思われる。

この公用地内の占有に対する補償の可否を巡る問題の抜本解決は、現在日本を含む各ドナーが支援している法制度や登記手続きの整備を待たなければならないが、現時点での目処が立っていないことから、現行法の枠の中で PAPs にとって最善となる措置を検討した結果、①PRW 外にセットバックしても ROW 内である場合には、PAPs が希望すればセットバックにかかる補償を行ったうえで、そこに留まることを認めさせることおよび②ROW 外に移転する PAPs に対しては土地の所有権を含む代替地を提供させることを日本側の方針とし、カンボジア側の合意を得た。

なお、代替地の提供については、本資料編Ⅳ. 7. のとおり、過去に実施した無償資金協力において PAPs の移転開始前に移転地を定め、整地などを実施した結果、移転した PAPs からは深刻な苦情が出ていないことを確認している（移転完了後には、在カンボジア国日

本大使館宛に PAPs 代表者から謝意を示すレターも提出されている)。一方で、過去の道路改修プロジェクトでは、依然として住民が貧困に陥っている状況が改善されていないなどの指摘があるため、代替地が移転開始前に確保され、補償を受けた上で移転することができるよう、外部モニタリングでモニターしていく必要がある。

他方、その他の補償項目・単価については、2000年に省庁間移転委員会（IRC）が各州知事に消費者物価の調査を指示し、これを取りまとめて作成したことが判明した。本プロジェクトにおける補償が実行される場合、すでに5年以上が経過することとなるため、日本側より現在の物価レベルなどを調査のうえ、これを見直し、結果を日本側に報告することで合意している。IV. 4のとおり、土地に対する補償を除く補償項目については、基本的に必要な内容が網羅されているものと考えられるため、上記見直しにおいては、主に単価レベルの適正さがポイントとなると思われる。カンボジア側は、補償は、PAPsにとって有利な米ドルでの査定・現金払いとなっており、現在もこの単価レベルが妥当であるとしているため、報告内容の精査が必要である。

なお、開口部が新設されることによるコルマタージュ側の農地への影響については、州知事から農民への事前説明が行われ、深刻な影響が出た場合には何らかの補償が検討されることをカンボジア側（IRC）に確認済みである。

(5) 第二次環境社会配慮調査（予備調査）、基本設計調査（補完調査、環境ベースライン調査）実施による支援の実施

第一工区におけるIRCを中心とするカンボジア側の対応状況を考慮し、PAPsとの合意形成に難航が予想される箇所が含まれる第二工区のDMS実施にあたり、日本側による計画策定段階からの支援が必要であると判断し、第二次環境社会配慮支援調査を2005年1月～3月に実施した。

この調査においては、これまで上述の合意事項などがカンボジア側の住民移転に漏れなく反映されているかを確認するとともに、第二工区のDMSの計画策定について、ステイクホルダーミーティングの必要に応じた開催なども含む提言を行うとともに、IRC上層部から実務部隊までが共通した認識を持ち、適切にPAPsとの合意形成を行えるようすることを目的としていたが、この中で本文3.2.4.7実施工程で述べたとおり、プロジェクトを3分割する案についても合意した。

また、環境社会配慮審査会における指摘事項についても調査・協議し、苦情処理委員会の設立、PAPs説明用リーフレット（住民移転計画）の作成などについて支援するとともに、合意取得状況を確認している。

4. 今後の対応

(1) JICAおよび外務省による外部モニタリングの継続（補償の合意取り付け、補償実行）

カンボジア側が合意形成および補償を実行する際には、継続的に外部モニタリングを実施する。また、プロジェクト完了後に移転・セットバック後の状況を最終確認する必要がある。

あるが、具体的な確認方法については、別途カンボジア国側及び日本側関係者と検討する必要がある。

(2) 外務省による無償資金協力本体事業実施の条件の確認

外務省は、2005年3月に完了予定の第1期（第1ステージ）の合意形成状況についてカンボジア側から報告を受け、その内容を精査したうえで、無償資金協力本体事業実施の可否を確認する。第2期（第2ステージ）以降についても本文3.2.4.7実施工程に述べたタイミングで報告を受ける予定である。

(3) 補償条件（項目・単価）にかかるカンボジア側の回答入手と評価

上記3.（4）につき、カンボジア側は、2005年8月までに検討結果を日本側に提出する予定であるため、これを入手のうえ評価する。

5. その他

(1) 次頁Ⅱ.以下は、本プロジェクトにおけるこれまでの経緯や対応をテーマ（項目）ごとにまとめたものであり、Ⅰ.サマリーや本文に記載されている環境社会配慮事項のなかでポイントとなるものを取り上げているため、参照用資料として取り扱い願いたい。

(2) 本プロジェクトについては、基本設計調査以外に記述のとおり、予備調査（環境社会配慮支援調査）を2度実施し、適正な手続き（スキーム）の検討及びカンボジア国側に対する環境社会配慮面の技術支援を実施している。同調査報告書には本プロジェクトに関する環境社会配慮の全体状況を取りまとめる予定であったので、併わ参照願いたい。

II. プロジェクトおよび環境社会配慮に関する経緯

1. プロジェクトの概要

カンボジア国幹線網のうち、最優先とされる国道 1 号線のプノンペンーネアックルン区間約 56km の改良（市街地 約 4km）

堤防道路としての道路高の嵩上げ及び舗装修復、一部区間の拡幅、排水構造物の設置等

2. 環境社会配慮に関する経緯

(1) 1999 年 8 月 要請

問題点として；

- 1) 堤防道路としての嵩上げ高決定のため本格的な水理解析。
- 2) 一部区間の拡張及び嵩上げ等により大規模な住居等の移転が必要であることが判明した。

このため開発調査で対応することとなった。

(2) 2002 年 4 月 開発調査開始（環境社会配慮を含む）

2002 年 12 月 JICA 環境社会配慮ガイドライン改定作業の開始

当案件は、改定中の環境社会配慮ガイドラインに可能な限り準拠する方針が決定された。

具体的には、B/D 前に環境社会配慮支援調査等を行うこと、カテゴリー A ランクとすること、対象住民・NGO への十分な情報の開示等である。

(3) 2003 年 2 月 開発調査終了

従来の開発調査に比べ慎重な環境社会配慮がなされたものの、住民移転については、その対象範囲を片側 15m の暫定的道路敷（Right of Way; ROW）と想定して検討したため、移転対象家屋は 1,805 軒のみとなり、道路線形及び断面等は必ずしも住民移転数最小とならないまま終了した。

(4) 2003 年 6 月 環境社会配慮支援調査（予備調査）第一次現地調査開始

- ・ 開発調査の結果を基に、本件実施に対する住民の基本合意及び個々の所有者の移転に対する基本合意取り付けの必要性をカンボジア側に提言し、合意取り付け状況を JICA がモニタリングすることを提案した。さらに対象住民の 70~80% の基本合意取り付けを B/D 開始の条件とした上で、予備調査を開始した。
- ・ ステイクホルダーとなる住民の範囲を ROW 片側 30m 内としたため、カンボジア側の合意取り付け対象物件数が 5,000 件程度となることが判明した。

- (5) 2003年11月 環境社会配慮支援調査（予備調査）第二次現地調査開始
- ・カンボジア側の移転計画策定及び移転交渉等について JICA が支援及びモニターすることで合意した。
 - ・カンボジア側に改定環境ガイドライン(案)の説明を行い、本件もこれに準拠して行うことでカンボジア開発委員会会長 Keat Chhun 経済財政大臣から了解を得た。
 - ・さらに、ADB の実施済み類似案件に関しヒアリングした。
- (6) 2003年12月 環境社会配慮支援調査（予備調査）終了
- (7) 2004年1月 カンボジア側合意取り付け調査 終了
- 本プロジェクトおよび移転可否について 83.3%の合意取り付けを確認。(6,466 物件中、移転に合意 5,384 件、反対 83 件、回答なしおよび拒否 57 件、所有者不明 942 件、所有者不明を除いた合意は約 97.5%)
- (8) 2004年3月3日～11月4日 基本設計調査実施
- ・2004年3月3日～3月27日 B/D1 (基本設計調査、第1次現地調査)
 - ・2004年4月17日～5月22日 B/D2 (基本設計調査、第2次現地調査)
 - ・2004年6月19日～7月10日 B/D2 追加 (コンサルタントのみ)
 - ・2004年8月26日～9月9日 B/D3 (基本設計第3次現地調査、DMS 支援)
 - ・2004年10月21日～11月4日 B/D4 (基本設計概要説明調査)
- (9) 2004年1月22日～2月10日 基本設計調査（補完調査）
- ・環境社会配慮審査会で指摘を受けた、新規開口部による影響について、PAPs 及び関係機関のステイクホルダーミーティングを実施した。
- (10) 2004年3月5日～3月19日 基本設計調査（環境ベースライン調査）
- ・第一工区の DMS の進捗状況、特に No2、No3 橋梁付近の合意取得状況の確認
 - ・環境社会配慮審査会で指摘を受けた本プロジェクト区間沿線の自然状況について、事業実施前のベースラインとなるデータを測定・分析した。

3. カンボジア側による DMS の実施状況と日本側との合意事項など

(1) スケジュール

2004年6月30日、7月9日	日本側より DMS 用図面を提出
2004年7月30日～10月末	第1工区区間（23.9km 地点～終点）の DMS 終了
2004年12月末	第1工区区間の移転地確保終了
2005年1月～3月	第1工区区間の移転地についての PAPs の合意 取得完了

(2) PAPs (Project Affected Persons) からの補償内容の合意取得について

- ・日本側が提出した図面に基づき実施する DMS (Detailed Measurement Survey) については、D/D時に若干の変更が予想されることから、現時点における正確な補償内容および金額の確定は困難である。
- ・したがって、DMS においては、補償内容・単価などを説明のうえ、現在の図面に基づく算定価格を「約\$〇〇〇」などの形で提示し、最終的な補償内容・金額には若干の変更が有り得ることを前提に原則 100%の PAPs の合意を取得すれば、無償本体事業実施の条件を満たしたものと判断する（「原則 100%」は合理的な理由無く反対する者を除くことを意味する）。
ただし、移転予定地など PAPs にとって合意の前提条件となる条件について変更が生じた場合は、対象 PAPs からの合意を再取得させることが必要であり、第1工区については、移転地についての合意再取得が予定されている。
- ・道路敷 (ROW: Right of Way) について、カンボジアの法令などでは、国道1号線は原則として片側 30m (計 60m)、ただし「密集地」(Populous Area) はその限りではないが、最低でも片側 15m (計 30m) を確保することとなっている (予備調査報告書第4章によると、法令・首相令など土地関連法令制定の流れの中で、必ずしもお互いの整合性が取れていないため、これらの諸規定の解釈については、カンボジア政府側と NGO との間で解釈が異なる点に留意)。ROW をどう解釈するかにより、土地に対する補償の扱いが変わってくる (ROW 内であれば、移転に要する費用は補償対象となるものの、土地について補償するスキームがないなど) ため、省庁間住民移転委員会 (IRC) にこの点を確認する (ADB では、ROW 内の土地の喪失に対する補償 ((金銭、同等代替地あるいは生計手段の提供)) を提案している) よう要請し、2005年8月までに補償項目と単価の改定が必要か否かを見直すことで合意した。

IRC は 2005年3月現在、他のドナーによるプロジェクトも考慮した補償項目と単価を見直し作業中であり、その結果、補償内容に変更がなかったとしても Phase-1 区間における PAPs からの補償合意はほぼ 100%取得できており、プロジェクトの

実施にあたり影響はないと判断される。

- ・なお、カンボジア側は住民移転計画（RAP=Resettlement Action Plan）に基づく経済財務省への予算申請は 1 回限りと説明しているため、上記にどのように対応する予定かの確認が必要（プノンペン市洪水防御・排水改善プロジェクトの住民移転では追加申請が認められている）である。
- ・現地 NGO から、第 1 工区の DMS における PAPs との合意形成の方法に疑義が出されたことも踏まえ、日本側が、外部モニタリングを実施していない箇所について現地コンサルタントを備上して聞き取り調査を行い、事実関係を確認したうえで、不備がある場合には当該地域の合意取り付けを再度行うことで合意している。

4. 環境社会配慮に基づく設計について

可能な限り自然・社会環境に配慮した設計を行うことを基本方針とし、具体的には主に以下の内容を計画している。

- (1) 始点付近の密集地域（0+300～1+900 地点）は、法面が沿道の家屋・商店に与える影響が大きいことから、擁壁構造とする。ただし、これにより道路と家屋・商店間に段差が生じる場合は、階段・スロープの設置や移転など DMS 時に PAPs と個別協議の必要がある。

したがって、B/D では工費が大きい擁壁で設計し、D/D で上記 PAPs との Public Consultation の結果を踏まえて D/D 時に見直すこととした。

- (2) コキマーケット（13+500～14+000 地点）の PRW（Provisional Road Width：暫定道路幅）につき、カンボジア側から、駐車帯（5.0m）の設置要請がある。これは車道とバイク用道路片側各 1 車線からなる道路が違法駐車などでボトルネックとならないようにとの配慮によるものである。

- ・カンボジア側要請を採用すると、PRW=29.0m となり、多くの商店がセットバックや移転を余儀なくされること、および現道の幅員でも一部を除いて 2.0m～5.0m の駐車帯は設置可能であることから、歩道（もしくは分離帯）に多くの開口部を設け、その外側（商店寄り）に駐車帯を設置し、違法駐車による交通容量の低下を防止する計画とした。

- (3) 学校、寺院、病院、マーケットなどでは、横断歩道の設置や路肩拡幅など住民の利便性を考慮した設計を行うようカンボジア側より要請があった。

カンボジア側の意向を設計に反映し、また、洪水時の家畜（牛など）の避難場所として全線に 20 ヶ所の駐車帯を設置することを B/D に盛り込んだ。

5. その他の設計方針について（確認事項）

モニボン橋東詰交差点（始点）を改修するよう、カンボジア側より要請があったが以下の理由により信号交差点化などの交差点の改修は、オーバーレイのみの対応とした。

- (1) 迂回路の整備が前提となる。
- (2) 現時点での交通容量に対応できている。
- (3) 将来の交通量増加に対応するためには、モニボン橋の改修（片側2車線）が必要である。

III. 基本設計調査前の調査

国道1号線（プノンペン～ネアックルン区間）改修計画の基本設計調査に先立ち、開発調査(F/S)および予備調査が実施された。両調査で環境社会面に於ける問題点として、計画によって影響を受ける住民（Project Affected Persons, PAPs）の多さと、彼らの住民移転対策が指摘された。ここに、両調査の概要及び状況をまとめた。

1. 開発調査の概要（2003年3月）

- (1) 提案された道路天端幅（車線＋路肩幅）は人口密集地域で21.0m～24.0m、非密集地域では14.0mであり、現道道路中心線を中心に道路両側拡幅であった。
- (2) 道路用地（ROW）は60mであるが、本計画用の仮用地（Tentative ROW）は30mとしている。この30m内の道路両側拡幅による影響家屋数は次のように推計された。

影響家屋数

区間 (km)	影響家屋数 (軒)
0～15.0	729
15.0～30.0	468
30.0～45.0	379
45.0～55.0	229
合計	1,805

しかし、実際に建設工事に必要な幅は34.0m～44.0m程度（道路幅＋盛土幅×2）であり、この計画の場合の影響家屋数は2,100軒以上と推計された。

- (3) 影響家屋のほとんどは、杭上家屋であり、75%が木材建築である。家屋の所有形態は76%が持ち家である。
- (4) 開発調査では、初期環境影響評価（Initial Environmental Impact Assessment）が実施されたが、重大な負の影響はないと査定され、カンボジア環境省より計画は承認された。

2. 予備調査（環境社会配慮支援調査）の概要（2003年6月～12月）

- (1) 本調査は、正式施行が2004年4月である JICA 新環境社会配慮ガイドラインの理念を先行的に適用し実施された。なお、同ガイドラインの具体的な案は2003年12月に初めて提示されたため、それ以前にカンボジア側と合意した一部の手続きや手順に必ずしも、現行のガイドラインに一致していない点に留意。

- (2) 本調査では、下記3点を基本設計時の課題とした。

- ・ 影響家屋数 1,805 軒に加え、90 軒程度増加する。
- ・ 全面移転など影響の度合いが深刻化する家屋が 300 軒程度発生する。
- ・ 玄関先道路が平均 1m 程度高くなることから、道路へのアクセスが不便になる。

- (3) 工事対象地域住民（道路中心線から 30m 以内の土地を何らかの形で利用している住民）に対して実施した Simple Survey（基本合意意向調査）によれば、全対象物件約 6,466 件であり、所有者が判明している 5,524 件のうち、本プロジェクトへの賛同者 5,488PAPs（99.4%）、移転合意者数 5,384PAPs（97.5%）となっている。

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した。

- (4) 本調査では、次の提言を行っている。

- ・ 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きをカンボジア側が取ること。
- ・ 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。
- ・ 世銀、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減らすこと、(ii) 止むを得ない場合は適切に補償する、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。
- ・ 移転した住民の生活水準が移転前より低下することが無いように ROW 内外あるいは

合法・非合法を問わず、住民から収用した土地に対して、同等代替地、金銭あるいは生活手段の提供による補償を検討すること。

- ・住民移転計画は第三者によってモニタリングすることが、必ず発生するであろう住民とのトラブルの予防あるいは早期解決に不可欠である。

3. 基本設計調査実施の条件と状況

予備調査及び2004年3月10日付M/Dによれば、基本設計実施の条件は下記3点であった。

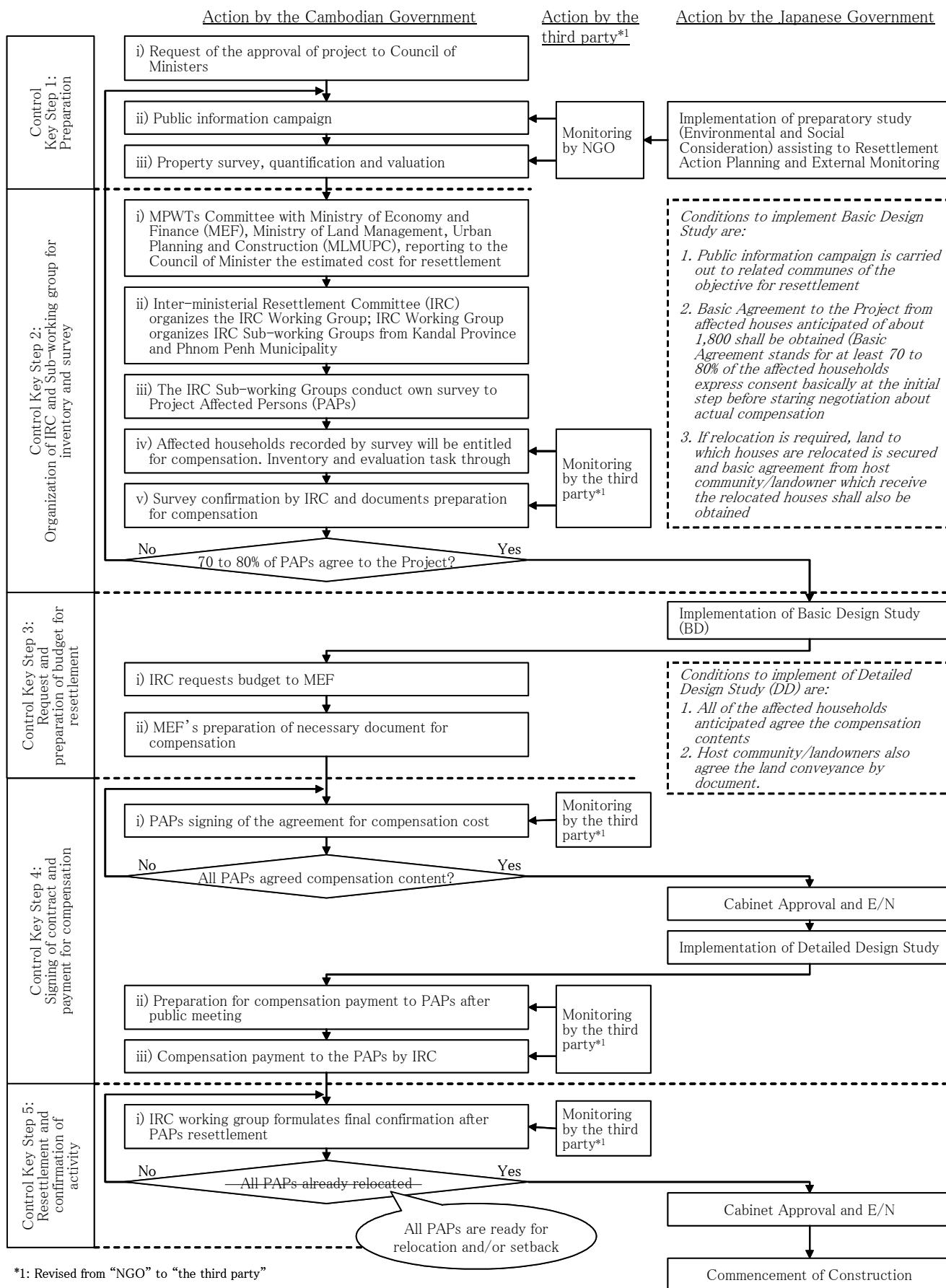
- 1) 住民移転のため、影響する居住区の住民に対し住民説明が実施されること。
- 2) 約1,800のPAPsからプロジェクトに対する基本的合意を取り付ける。(補償交渉実施前で第一歩として影響住民世帯の70~80%の合意を取り付ける)
- 3) もし移転が生じる場合、受入地域の基本的合意が取得できること。

さらに、影響住民の70~80%の合意取得前に、下記5項目を実施すべきとした。

次頁、Annex-3 Detailed Critical Passage to Grand Aid(Revised)参照

- 1) 国土管理・都市計画省(MLMUPC)の補償価格の閣僚報告、公共事業省(MPWT)、経済財務省(MEF)及び土地管理都市計画
- 2) 省庁間住民委員会(IRC)のワーキンググループ、プノンペン市とカンダール郡を巻き込んだサブワーキンググループの立ち上げ
- 3) IRCサブワーキンググループの影響住民の資産調査
- 4) 上記調査で判明した影響住民に対話を通じて補償資格認定
- 5) IRCによる調査確認及び補償書類の準備

ただし、上記項目のうち、資産調査以下の作業は基本設計開始時点では実施されていない。カンボジア政府によれば、これは工事影響範囲を明示する図面等資産調査等の作業に必要なデータは、基本設計前には作成されていないため、作業はできないとのことである。



Annex-3 Detailed Critical Passage to Grant Aid (Revised)

IV. 基本設計調査に於ける関連調査

1. 基本設計調査の主要課題

前記開発調査及び予備設計等で指摘された基本設計の留意点は次の通りである。

- 1) 対象道路区間は氾濫原に位置するため、洪水対策を検討すること
- 2) 環境・社会（住民移転件数など）への影響を最小限に抑えるとともに、コストに配慮した改修計画とすること
- 3) Detailed Measurement Survey (DMS)（十分な事前説明“Public Information Campaign”と補償内容の合意取得）が適正な手続きに則して実施されていることを調査・確認すること

上記 1) に関しては、基本設計調査報告書 3.2.1.1 節“メコン河洪水を考慮した改修方法”に報告した。

2) については、同報告書 3.2.1.2 節にその概要を報告しているが、ここにその検討概要を述べる。

住民移転数を最小にする方法として、下記 3 案が検討された。

- 1) 道路両側拡幅案
- 2) 片側拡幅案（メコン河側）
- 3) 片側拡幅案（コルマタージュ側）

また、地域特性、交通量などを考慮すべき区間は下記の通りであった。

- 1) Sta. 0～1.8 （既成市街地、4-車線）
- 2) Sta. 13.5～14.0（コキーマーケット、2-車線）
- 3) Sta. 3.5～13.5（人口密集地、2-車線）
Sta. 14.0～23.9（人口密集地、2車線）
Sta. 53.4～55.3（人口密集地、2-車線）
- 4) Sta. 23.9～53.4（非人口密集地域、2-車線）

2. 道路標準断面と道路拡幅方法

開発調査に於いては、道路中央部を空きスペースとする両側拡幅案を基本的道路断面として提案していたが、基本設計調査では新たに将来交通量の解析を実施、これに基づき、先ず車線数及び道路標準断面を決定した。次に、この標準断面に基づき道路拡幅方法を検討・決定した。その決定の基本方針は下記の通りである。

- 1) カンボジア政府は将来計画として1号線の全線4車線化を計画している。これは1号線がアジアハイウェイに位置する国際幹線道路であるためである。
したがって、本計画で片側2車線を建設し、将来もう一方の2車線を建設することが、技術面・経済面などの面に於いて合理的である。
- 2) ただし、人口密集地域等に於いては、道路拡幅による影響住民への社会的公平さ、平等さが技術・経済面よりも優先されるものとする。
- 3) 道路拡幅方向は、家屋数、農業等への影響を最小とする方向に決定される。
- 4) 既成市街地及びコキーマーケット地域では、新たな道路用地を必要としない道路断面とする。

以上の方針に基づき、図-1に示す道路標準断面、拡幅方法を決定した。

- ・ 人口密集地域 (Sta. 0+300 ~ Sta. 1+800) ; 両側拡幅
(Sta. 1+800 ~ Sta. 13+500) ; 両側拡幅
(Sta. 14+000 ~ Sta. 15+700) ; 両側拡幅
(Sta. 16+640 ~ Sta. 23+900) ; 両側拡幅
(Sta. 53+400 ~ Sta. 55+740) ; 両側拡幅
- ・ 非人口密集地域 (Sta. 23+900 ~ Sta. 53+400) ; 片側拡幅 (コルマタージュ側)

決定理由等は報告書3.2.1.2節に報告した。

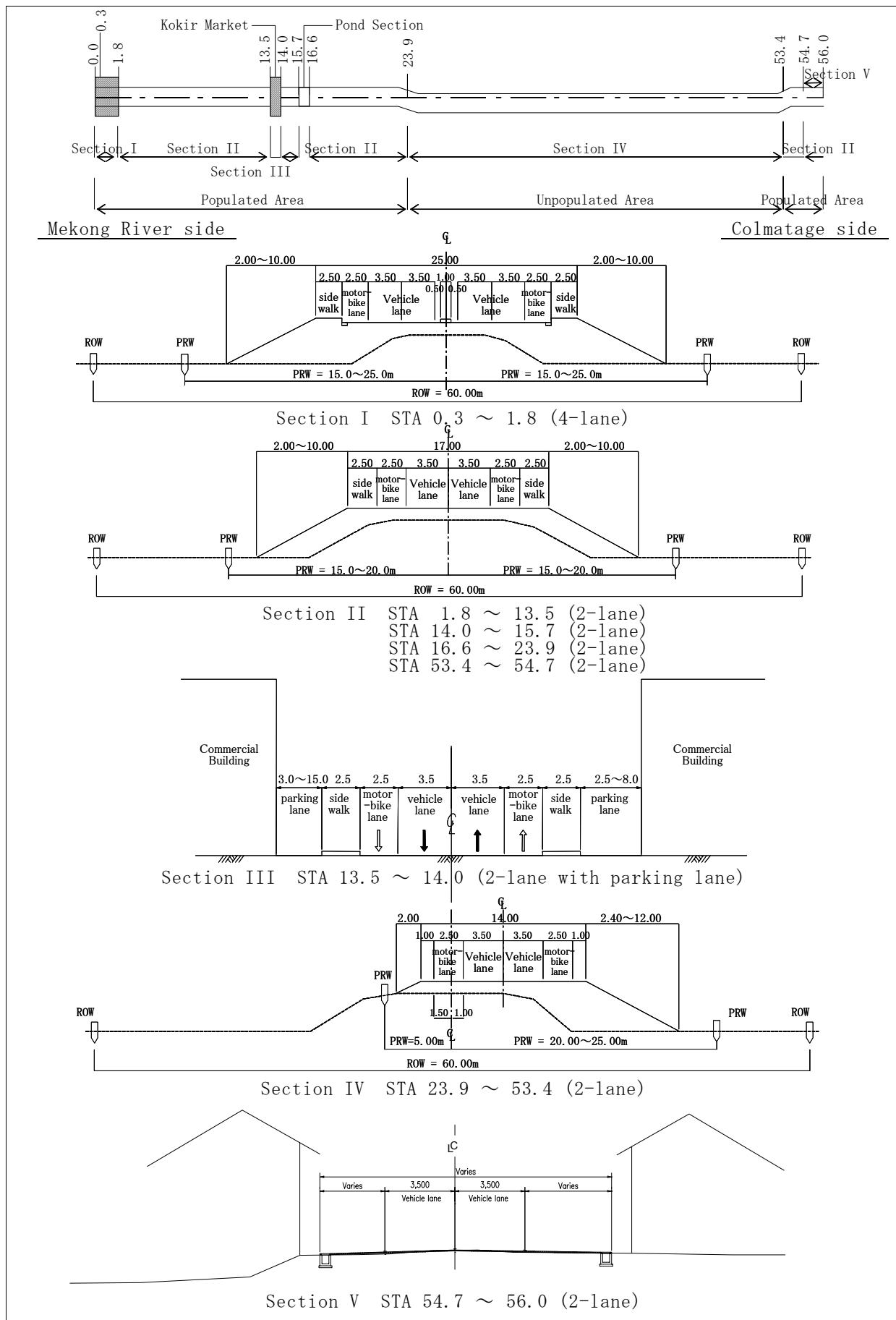


図-1 道路標準断面と拡幅方法

工事影響範囲と影響家屋数

- (1) 道路工事に必要な範囲を決定するため、工事影響範囲 (Corridor of Impact, COI) の概念が検討された。この概念は、盛土法面の法尻に工事幅 (約 3.0m) を加え工事影響範囲を決定するものであり、盛土の高さによって道路長約 20m毎に変化するものである。
- (2) これに対し、カンボジア政府は、ほぼ同程度の COI である区間 (約 1~5km) の工事影響範囲を一定とする方式で工事範囲を決定する方法を他の援助プロジェクトでも採用している。これは影響住民への公正さ、将来の土地利用、用地取得の簡便性等を考慮したものである。この概念を暫定道路幅 (Provisional Road Width, PRW) と呼び、カンボジア政府はこの方法で工事影響範囲を決定することとした。
- (3) 採用された PRW は次の通りであった。
- ・ 両側拡幅区間 ; 片側約 15.0~20.0m : 平均 18.0×2=36.0m
 平均全幅 : 36.0m
 - ・ 片側拡幅区間 ; 拡幅なし側 : 5.0m
 拡幅側 : 平均 20.0~25.0m
 平均全幅 : 30.0m
- (4) PRW による影響家屋数は下表のとおり算定された。

影響家屋数

0+300 ~2+000	Set-back	156
	Relocation	32
	Sub Total	188
2+000 ~13+000	Set-back	685
	Relocation	10
	Sub Total	695
13+000 ~14+000	Set-back	45
	Relocation	10
	Sub Total	55
14+000 ~22+000	Set-back	412
	Relocation	10
	Sub Total	422
22+000 ~54+760	Set-back	792
	Relocation	0
	Sub Total	792
Set-back Total		2,090
Relocation Total		62
Total		2,152

3. 沿道サービス施設

(1) 国道 1 号線は国際道路であるとともに、周辺住民とりわけ沿道住民にとっては生活道路である。彼等の生活レベルの向上、交通安全等の観点から下記の沿道サービス施設を計画した。報告書 3.2.1.5 節参照。

(2) 沿道サービス施設

- ・ 普通マーケットエリア ; 3 ヶ所
 駐車スペースの提供
- ・ バス停 / 非常時避難所 ; 20 ヶ所
 路肩拡幅、横断歩道マーキング
- ・ 学校 / 病院地域 ; 40 ヶ所
 路肩拡幅・舗装、横断歩道マーキング
- ・ 接続道路への取付け ; 269 ヶ所
 接続道路とのスムーズなアクセス

4. 住民移転委員会と補償

(1) 住民移転委員会

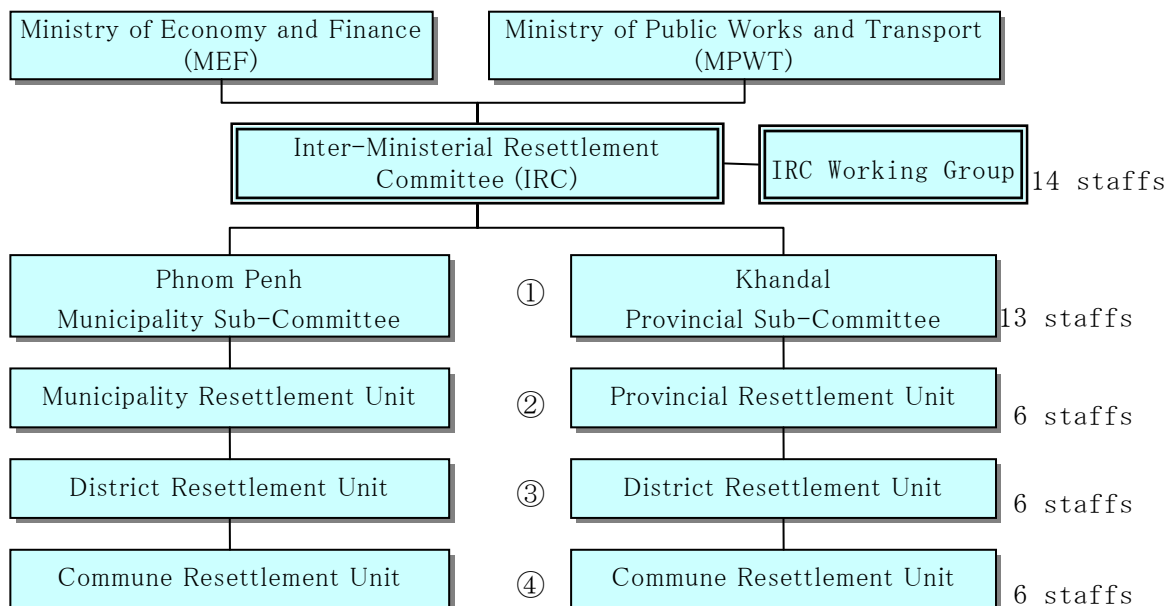
本計画にかかわる住民移転は、省庁間住民移転委員会 (Inter-Ministerial Resettlement Committee, IRC) が担当する。図-2 参照。この委員会は経済財務省 (Ministry of Economy and Finance, MEF) と公共事業運輸省 (Ministry of Public Works and Transport, MPWT) より形成されている。さらに、IRC の下部組織としてワーキンググループ (IRC Working Group) が設立されており、14 名のスタッフが配置されている。

その主要業務は次の通りである。

- ・ 資産調査の実施
- ・ 補償対象住民の認定
- ・ 住民移転計画の策定
- ・ 住民移転計画の実施管理及びモニタリング
- ・ 影響住民への補償費支払いの監督

また、IRC の下には、地方組織として 2 つの郡 (Province) と関係地方自治体 (Phnom Penh, Khandal) があり、さらにその下に地区 (District) と町村 (Commune) が配置されている。これらの地方組織は影響住民との直接対話を担当している。

**Organization Chart
of
Inter-Ministerial Resettlement Committee**



Inter-Ministerial Committee

For Controlling and Evaluation the Impact of National Road No.1 Rehabilitation
on People 25-Apr-03

No.	Name	Occupation	Job Title
1	H. E. Nhean Leng	Under Secretary of State, MEF	Leader
2	Mr. Va Sim Soriya	Director of Department of Planning, MPWT	Member
3	Mr. You Phirum	Deputy Director of Investment & Cooperation, MEF	Member
4	Mr. Hsing Sokong	Deputy Director of Planning Department, MPWT	Member
5	Mr. Por Yutha	Chief of Bilateral Cooperation office, MEF	Member
6	Mr. Baen Daramuny	Deputy Chief of Bilateral Cooperation office, MEF	Member
7	Mr. Chhin Rathmuny	Assistant to Excellency Director of IRC	Member
8	Mr. Kong Sophal	Technical Official, MPWT	Member
9	Mr. Ly Sok Thong	Technical Official, MPWT	Member
10	Mr. Meas Nara	Technical Official, MPWT	Member
11	Mr. Yuss Sovanna	Official of Bilateral Cooperation Office, MEF	Member
12	Mrs. Vann Sovannara	Official of Bilateral Cooperation Office, MEF	Member
13	Mr. Pech Socheata	Official of Department of State Property, MEF	Member
14	Mr. Chhin Socheat	Chief of Bureau, Infrastructure Office Department of Land Management, MLMUPC	Member

図-2 住民移転委員会と組織

(2) 補償方針

現在カンボジア国には国家方針としての住民移転政策はなく、2001年の新土地法に従うとしている。2001年の土地法は、土地の5年間の占有事実によって個人の土地所有を認める、としたものである。

一方、国道一号線の用地(ROW)は60mと宣言されており(1999年首相宣言)、それ以内の住居は不法であるとされた(Populous Areaを除く)。この宣言に基づき、カンボジア政府は本計画にかかわる用地内の住民移転の補償を次のように定めた。

- ・土地所有権・・・認めない
- ・土地利用権・・・基本的に認めない
- ・基本的にはROWの外に移転させる。
- ・現実案として、PRW(暫定道路幅)の外で、かつROW(60m)内に移転を求める。ただし、今回一回のみの移転補償であり、将来移転が必要となった場合は、補償なしで移転させる。

住居、井戸、フェンス、果樹等については、表-1に示す補償額を決定した。

- ・今回適用した補償項目・単価は、2000年2月3日、MEF No.339通達に準拠する。この項目・単価は、現在のPresident of National Auditで前IRC議長のOuk Chan氏が、Provincial Governorを召集し、各州のConsumer Price Indexを参考にし、補償単価を定めた。
- ・現在のところは、この補償項目・単価について改定する動きはない。将来、改定が必要になった時は、同じプロセスで改定される予定。
- ・エスカレーションについては、支払いをUSDで行う理由により考慮されていない。
- ・家屋全体が移転の対象となる場合は40USD、ROWの外に移転する場合は40USDが別途加算される。
- ・日本の無償資金協力事業、ADB、WBによる事業に適用されている。ROW内の果樹に対する補償はADBのC2区間では実施されていないが、今回の無償資金協力事業では考慮されている。
- ・合意した補償金額は、Commune経由でなく、直接、PAPsに支払われる。
- ・IRCとしては弱者救済策として、未亡人、非健常者、低所得者に対しては別途、20USDの移転手当てを支払う。
- ・果樹(ROW内)については補償される旨を追記

なお、補償項目、単価は2000年に制定されたものであり、すでに5年近く経過していることから、カンボジア側にこれを見直すよう要請し、2005年8月までに結果を日本側に報告することで合意している。

表-1 補償額リスト

Compensation Price List of Affected Property

No.	Affected Property Name	Unit	Unit Price in USD (MEF February 2000)	Unit Price in USD (ADB C2 Section)	Unit Price in USD (Japan Grant)
	I. Fixed Assets				
	<u>First Category</u>				
1.	Thatch/leaf wall (screen), Bamboo floor, and thatch/leaf roof	m ²	4.50	4.50	4.50
	<u>Second Category</u>				
2.	Wood wall, wood floor and zinc roof	m ²	12.00	12.00	12.00
	<u>Third Category</u>				
3.	Concrete wall, and concrete roof (platform)	m ²	85.00	85.00	85.00
4.	Two-story concrete house (ground and first floor)	m ²	140.00	140.00	140.00
5.	Miscellaneous	m ²			
	II. Well				
6.	Dig well	1	50.00	50.00	50.00
7.	Pump well	1	75.00	75.00	75.00
8.	Ditch / water body				
	III. Fence				
9.	Wood stand, barbed wire	1m	0.75	0.75	0.75
10.	Rock (concrete)	1m	4.86	4.86	4.86
	IV. Fruit Tree				
11.	Mango tree	each	25-30		25-30
12.	Tamarind tree	each	5-10		5-10
13.	Palm tree	each	8.00		8.00
14.	Coconut tree (Milk-fruit tree)	each	15.00		15.00
15.	Bamboo	shrub	10-15		10-15
16.	Jackfruit tree	each	10-15		10-15
17.	Soursop tree	each	5.00		5.00
18.	Custard tree	each	3.00		3.00
19.	Papaya	each	2-2.5		2-2.5
20.	Wood tree	each	20-25		20-25
21.	Banana	each	0.08		0.08
22.	Lemon / lime tree	each	3-5		3-5
23.	Guava tree	each	2-2.5		2-2.5
24.	Vegetable garden	each			
25.	Miscellaneous	each			

5. 詳細資産調査の実施状況

住民移転に関する調査の中で最も重要なことは、必要最小の工事影響範囲を設定し、その範囲内のすべての資産を詳細・正確に調査し、公正・適切な補償額を算定することである。これらの補償内容の合意取得に関する調査 (Detailed Measurement Survey, DMS) は、影響住民に対し高圧的ではなく、友好的に実施されることが重要となる。図-3 に基本設計調査のスケジュールに対応して、無償資金協力実施の住民合意等の条件のタイミングと DMS の実施スケジュールを示した。

(1) B/D1 時調査

- ・調査団はカンボジア政府に対し本計画調査実施のスケジュールを説明し、早期に計画を策定する必要性を説明、特に DMS 前でも移転方法、補償費、RAP 合意方式などを含めた基本方針の確立が必要である旨強調した。
- ・カンボジア側は調査団の説明を了解、World Bank、ADB project の例を参考にして早期に着手すると回答していた。

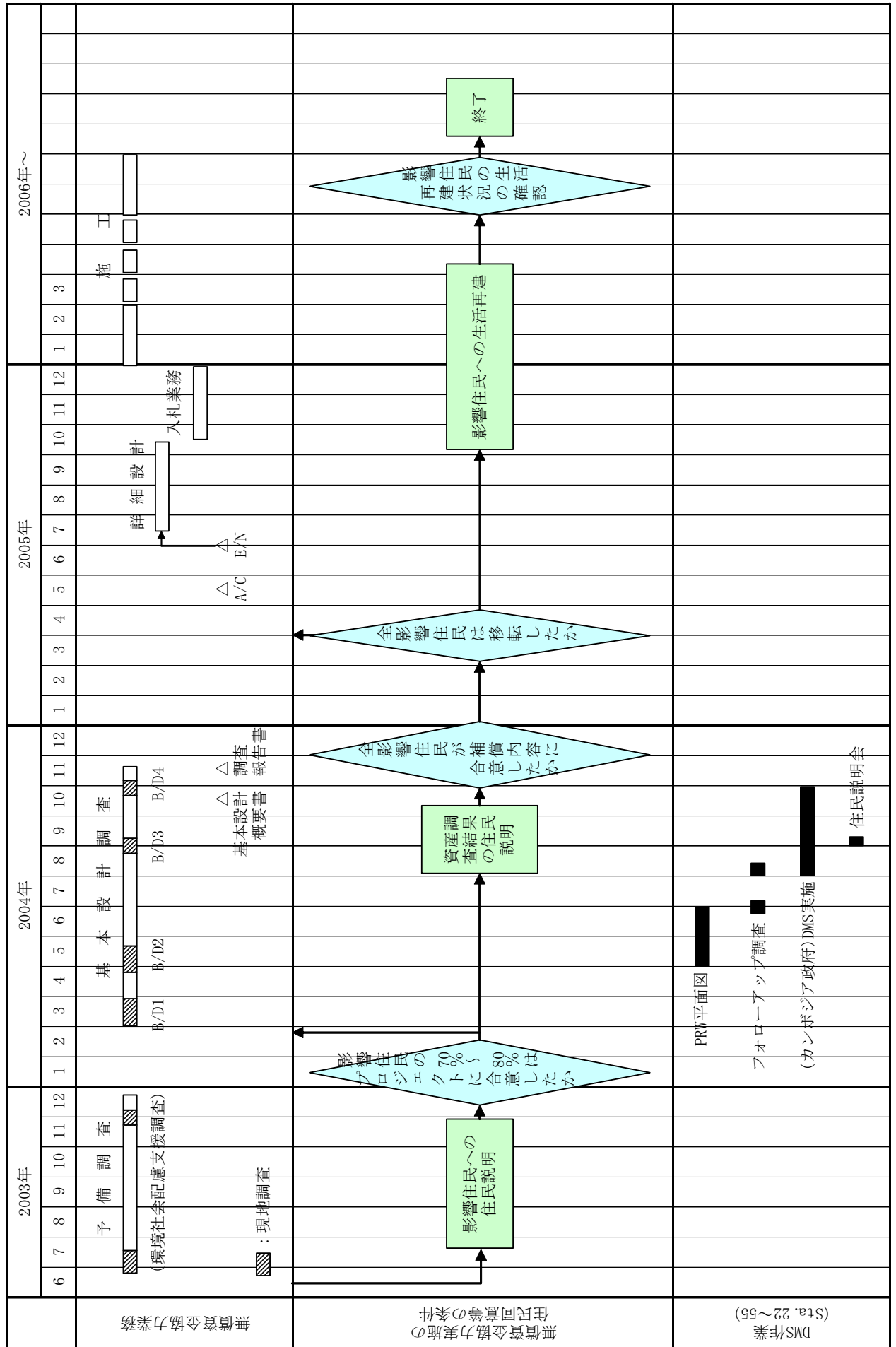
(2) B/D2 時調査

- ・調査団は住民移転を円滑に実施するため、カンボジア側が下記を含む基本方針を早期に策定するよう要請した。
 - － DMS の実施スケジュール
 - － DMS 実施の組織・人員
 - － 住民移転の方針・方法
 - － 住民移転方法
 - － 移転先の確定・開発
 - － 補償費評価方法
 - － 補償費支払いの時期
 - － Stake Holder Meeting、Public Information の方法と時期
- ・カンボジア側は、現在カンボジアには国家方針としての住民移転政策はなく、2001年の土地法に従うだけである。また、DMS は PRW を示す道路平面図が完了次第開始し、DMS の結果を見ながら住民移転対策を考えると回答した。

(3) フォローアップ調査

- ・コンサルタントは3回にわたりフォローアップを実施した。
 - － 2004年6月19日－7月10日 (下記事項の実施)
 - － 2004年7月30日－8月12日 (DMS の助言・指導)
 - － 2004年9月25日－10月6日 (DMS 実施状況の確認)

図-3 基本設計及びDMS調査スケジュール



- ・フォローアップ調査の主要実施事項は下記の通りである。

フォローアップ調査は、第2次現地調査終了後の設計方針会議結果及び国内での検討結果を反映したDMS用図面を作成、それを基に、6月29日、IRCとDMSの実施に係る会議を実施した（Discussion Paper on Support for DMS及び6月29日付議事録参照）。その他のカンボジア側との会議の結果も合わせた主な決定事項は次の通りである。

- ① 本プロジェクトを、Phase-1 区間（Sta. 22+000～終点；Sta. 55+960）及び Phase-2 区間（始点 Sta. 0+000～Sta. 22+000）に分ける。
- ② カンボジア側は、2004年10月末までに Phase-1 区間の住民合意を取得する。
なお、DMSの進捗状況報告を1ヶ月に1回、7月、8月、9月、10月に JICA カンボジア事務所へ提出する。
- ③ JICA は、DMS 用図面を IRC に提出した。
Sta. 45+000～終点；Sta. 55+960 の図面 …… 6月30日提出済
Sta. 22+000～Sta. 45+000 の図面 …………… 7月9日提出済
なお、Phase-2 区間の DMS 用図面は、報告書提出時（2004年11月）までに提出する。
- ④ Phase-2 区間における道路構造、車線幅員などについて、日本側の提案とカンボジア側の主張に食い違いがあるため、これらについては、日本で再検討する。（7月7日付議事録参照。Sta. 0+300～Sta. 1+900 区間の擁壁等、コキ市場区間、始点交差点の改良等の検討を含む）
- ⑤ 上記再検討項目の内、擁壁区間及びコキ市場区間について再度 IRC と協議を行った結果、これらの区間については Public Consultation を実施し、住民の意向を尊重しカンボジア側の意見を固めることとなった。（7月9日付議事録参照。擁壁区間のアクセス問題はカンボジア側の補償、擁壁区間、コキ市場区間とも Public Consultation を実施等の議論を含む）
- ⑥ 今後の予定
今回の DMS 支援の目的の内、境界設定の立会い、ステイクホルダーミーティングの参加等は実施できなかったが、下記の予定の中で可能であれば支援する。

(4) カンボジア政府による DMS 実施

DMS 作業状況を写真-1 に示す。

DMS 作業の工区分けに関しては下記の通りとする。

Phase-1 (第 1 工区) : Sta. 23+900~55+980

Phase-2 (第 2 工区) : Sta. 0+000~Sta. 23+900

1) Phase-1 区間の DMS 作業

- ・ DMS 作業は下記の 3 つの段階を経て実施された。
 - － 杭打ち (Demarcation)
 - － 世帯・資産調査 (Inventory and Interview)
 - － 交渉作業 (Negotiation and Assessment)
- ・ 杭打ち作業は PRW の境界をほぼ 20m 間隔で杭打ちを行った。1 チームが 2004 年 7 月 30 日に作業開始し、進捗度は 1~2km/日であり、第 1 期対象区間約 31km を 9 月 24 日に完了した。
- ・ 世帯・資産調査は、杭打ちされた PRW 内の資産 (家屋、樹林、フェンス等) を調査し、かつ世帯構成も面談により調査している。調査結果は書類により確認され、調査者、被調査者により署名される。調査は 2004 年 7 月 31 日から開始しており、進捗度は 1~2km/日/チームであり、9 月 29 日に完了した。
- ・ 交渉作業は上記で判明した資産とカンボジア政府の補償基準単価で、移転費用も含めた補償額を算定する。この作業は書類も作成して行われ、実質的な移転補償の交渉であり、合意取り付けとみなされる。書類は調査者・被調査者により署名される。作業は 2004 年 8 月 20 日、当初は 2 チーム、10 月から 4 チームにより実施され、進捗度は 10~15 世帯/日/チームであり、移転合意未署名者を除き、10 月末に完了した。
- ・ 図-4 に DMS 実施スケジュールを示し、写真-1 に DMS 作業状況を示す。

図-4 DMS スケジュールと実施

		2004											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Basic Design Study				■	■				■		▽		
											Final Report		
DMS	Leuk Daek Dist. (Sta. 47~55)						■■■■		■				
	Kean Svay Dist. (Sta. 23.9~47)						■■■■■■■■		■■■■■■■■■■				
	Kean Svay Dist. (Sta. 5~23.9)								■■■■■■■■				
	Meanchey Dist. (Sta. 0~5)										■■■■■■■■		

注) ■■■■■■ : B/D2 時点に於けるカンボジア側提案スケジュール
 ■■■■■■ : 実施 (2004 年 10 月末現在)



第 1 段階



Demarcation



第 2 段階



Inventory and Interview



第 3 段階



Negotiation and Assessment

写真-1 DMS 作業写真

2) 交渉作業と合意取得

先ず、杭打ち作業に続いて行われる世帯の資産調査 (Inventory and Interview) で、影響する資産の種類・項目・大きさ等が写真及び書類で確認される。付録 1 参照。次に、交渉作業 (Negotiation and Assessment) で、補償項目及び金額が算定される。

この算定に基づき契約書 (Contract) が住民に示される。付録 1 参照。

ここで交渉担当者は住民にその詳細を説明し合意を取得する。合意すれば、政府は証書 (Certificate) を発行し、住民はこれを補償費が支払われるまで保持する。付録 1 参照。

6. 住民説明の実施状況

本計画の住民に対する説明は、開発調査及び予備調査の段階で直接・間接的に実施されてきた。

本基本設計の B/D1 の時点に於いて、道路拡幅方法が議論されたが、Kien Svay District の片側拡幅区間については、Governor を始めとした Local Government を通じて住民の意向を確認した。

DMS 作業中には、PAPs 個別に住民移転、補償方法について説明したが、B/D1 調査時に合同住民説明会を下記のように実施した。この住民説明会はあくまでカンボジア政府の IRC/MPWT が主体となって実施したものであり、日本は技術的支援を行った。

写真-2 に住民説明会の状況を示す。

(1) 日時・場所

- 1) 2004年9月3日(金)Sta.45 (KokiThom) AM9:30~12:00 出席者約150PAPs
- 2) 2004年9月3日(金)Sta.25 (SamroungThom) PM2:00~4:00 出席者約180PAPs

本区間では800PAPs弱が影響されると推計されており、約40%のPAPsが参加したことになる。

(2) 配布資料

1) IRC 作成資料

- ・ Procedure
- ・ Demarcation
- ・ DMS for PAPs
- ・ Inventory and Negotiation
- ・ Payment for Compensation and Time Schedule for Resettlement
- ・ Inspection on 15 days after Agreement

2) コンサルタント作成資料

9月1日付け M/D に従い、下記事項を含む Design Concept を作成, JICA カンボジア事務所の承認を受け配布した。

- ・ Introduction (Project の Benefit を含む)
- ・ 片側拡張の理由
- ・ 標準断面図
- ・ PRW (概念のみ)
- ・ 道路サービス施設

住民説明会



Koki Thom での住民説明会 (その 1)



Koki Thom での住民説明会 (その 2)



Koki Thom での住民説明会 (その 3)



Samroung Thom での住民説明会 (その 1)



Samroung Thom での住民説明会 (その 2)



Samroung Thom での住民説明会 (その 3)

写真-2 住民説明会

(3) カンボジア政府側の説明要旨

2 地点とも概略下記の要領で説明が行われた。

1) Provincial Government による紹介

2) Mr. Leng (IRC 委員長)

- ・ Project の経過
- ・ 日本の税金によるグラント/日本とカンボジア政府による Joint Effort
- ・ ROW60m/PRW/幅員構成
- ・ プロジェクトの賛成者 97%以上
- ・ 今後のプロジェクト実施スケジュール (10 月末までに Assessment を完了)

3) Mr. Sophort / Mr. Sorya (MPWT の Planning Department)

- ・ 1 号線の役割/Asian Highway
- ・ プロジェクトの目的/効果
- ・ 第 2 メコン橋計画
- ・ 1 号線を含めて 2020 年の道路開発計画
- ・ ROW/PRW/幅員構成(区間によって 30m、25m、15m)
- ・ 道路片側拡幅 (Sta. 23+900～Sta. 53+400) / 両側拡幅 (Sta. 1+800～13+500, Sta. 14+000～15+700, Sta. 16+640～23+900, Sta. 53+400～54+740)
- ・ プロジェクト完成後の交通事故増加

4) Mr. Daramony (DMS 総括)

- ・ カンボジア側が住民移転の責任
- ・ 住民移転の必要性
- ・ ROW60m は白杭
- ・ PRW の説明 (赤杭)
- ・ DMS の調査方法/内容
- ・ 補償費の説明
 - － 金額と支払方法
 - － 同地内移転は一度支払いのみ
 - － 材料の Transport の支払い
 - － マンゴなどの補償額

(4) 住民側との質疑

住民からの主たる質問は下記の通りである。

1) 土地・その他の価格決定の方法

2) 家屋評価額の異なる理由 (建築資材が異なる)

3) 土地を所有していない人への対策(軍人からの質問)

4) お金は必要なし。移転する土地を下さい。(寡婦からの質問)

- 5) 政府は実際にお金を支払わないのではないか？
- 6) 小店所有者。どこに移って商売を続けるのか？
- 7) Sta. 42 の農地所有者。No. 1 新設橋が建設され流水が来る。その補償は？
- 8) 家屋の一部が PRW にかかる場合の補償は？（35%以上は 100%とする）

(5) Mr. Leng の総括

以上の住民説明会の後、Mr. Leng に下記の事項を確認した。

1) Price その他で PAPs からの要請/苦情を聞くシステムは？

まず、Commune/District が対応し、次に IRC が対応。

IRC まではなかなか来ない。

2) 住民側との質疑で重要なことは？

上記(4) 3) 所有土地のない人の移転（添付メモ参照）

4) 同等代替地の要求

これらの問題については、ある程度 DMS 調査が進行した段階で、土地のない家族数が確認できた時点で、IRC が土地を提供するなどして解決する。（家族構成により解決策が異なるとのこと）

3) 橋の流水の影響は？

流水面積を確認して対応する。（土地を買収する）

4) 道路片側拡幅の問題は？

B/D 時（2004 年 3 月）に Provincial Government から住民に説明しているし、DMS でも説明している。住民は承知しているので、問題はないと思う。

(6) 住民説明会後の対応・資料配布その他

Mr. Leng、Mr. Sophort、Mr. Sorya 等により下記事項を確認した。

1) 住民説明会の議事録作成

- ・特に、質疑応答で話題になった項目を含む。
- ・IRC、MPWT で今週中（9 月 11 日）に作成する。

2) 資料配布

- ・DMS 調査時、住民インタビューの際に下記 3 点の資料を配布する。

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① IRC Report ② Design Concept | } | Inventory and Interview Team が面接時に配布・説明 |
| ③ Leaflet は Mr. Sorya が作成中であり、IRC と協議の上最終化する。 | | |

その概要は次の通りである。

- ・Introduction of the Project
- ・Who has the right to get Compensation?

- What are the contents of Compensation?
 - Payment to Asset
 - Payment to PAPs
 - Payment to Vulnerable Families
 - Payment by Local Authority for making new village
- Procedure for Resettlement
- People's complain
- Address to Local Authorities

(7) 住民説明会議事録

住民説明会のカンボジア政府の公式議事録を付録 2 に示す。質問の主要項目は次の通りである。

- 個人ですでに盛土をした。補償費が欲しい。
- 家屋補償の単価に不平等がある。(4US\$と 12US\$/m²)
- カルバート設置による流水の影響補償。
- 墓、階段の補償。
- 住む土地が高騰する。(8 人質問)

(8) 説明会で IRC が即答しなかった質問

- 橋梁・カルバート設置による ROW 外への流水の影響補償

(答) 現在 IRC は補償を考慮しており、経済財務省大臣に上申中である。

- 家屋、塀、樹木等に対する高い補償単価の要求

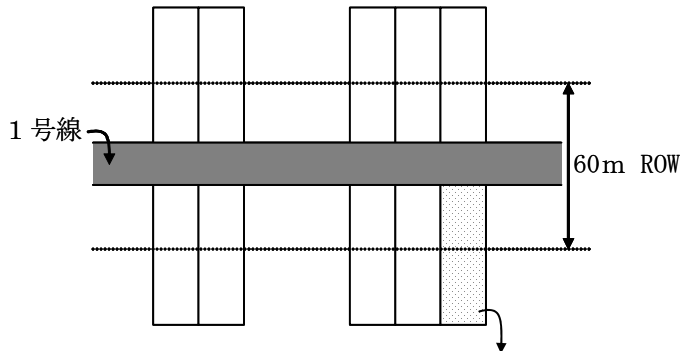
(答) 後日の交渉作業中、IRC 職員が本計画の意義、公平・平等な補償単価を説明。
質問者は合意した。

国道 1 号線 住民移転に関する添付メモ

以下は、Mr. Leng (IRC 長官)、Mr. Phirnum (IRC)、Mr. Sophort (MPWT) 氏らに質問し、
得た答えである。

(1) “土地を所有している人” の意味

1) 1 号線沿いの土地所有の一般的形態は下図の通りである。



(土地所有)

- ・間口が 15m～20m 程度であるが、長さが長い。
(片側 30m の ROW の外まで延伸)
- ・したがって、これらの人は土地を所有しているとして Set-back の移転容易。

2) 上記が一般的であるが、下記の理由等で土地を所有していない人がいる。これらの人を“土地を所有していない人”と呼んでいる。

- A) 売った人
- B) 移住してきた人
- C) その他特別な理由

3) 話によると、約 1 割程度であろうとのことである。

即ち、土地を所有していない人 = $800 \times 0.1 = 80$ PAPs

Disagree の人は更にこの 1 割以下であろうとのことである。

Disagree = $80 \times 0.1 = 8$ PAPs

(2) 政府の移転方針

1) 最終的な移転方針は未だ定かではない。

ただし、

A) 他の道路工事等で移転が必要となった場合、ROW 外に移転することを原則としている。

B) したがって、1号線の場合も、この原則に従いたい。

2) DMS の調査の結果を見て、前記(1)で述べた“土地を所有していない人”の数／理由等を確認したい。

その結果を見て、上記1)の原則に従いながら、現実的 solution をたてたい。

(3) 以上が IRC/MPWT の考え方（ただし非公式に確認したもの）である。

この方法によると、

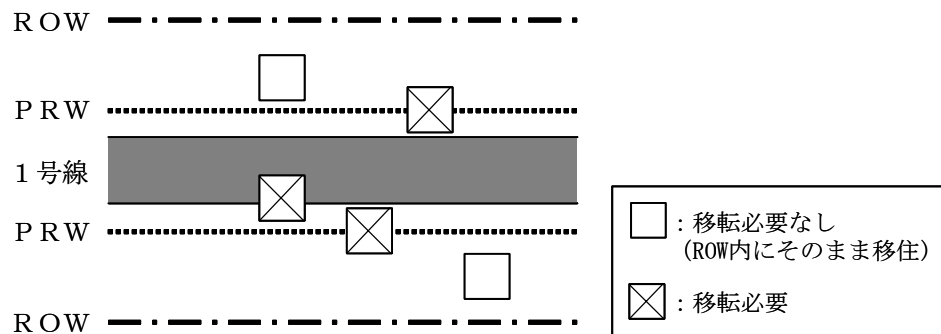
1) 移転が必要となった人は ROW の外に移転しなければならない。

2) しかし、移転が必要ない人は、そのまま ROW 内にとどまる。

3) 以上の矛盾があるので、“移転が必要な人”も“今回1回のみ移転費を補償”してもらい、PRW の外—ROW 内に Set-back する現実的な案を、当初から IRC は話している。

4) ADB の1号線プロジェクトでも、ROW に再居住している。

(一度移転したが、再び ROW に帰ってきている)



本調査では、新規開口部がコルマタージュ側の農地などへ与える影響等、環境社会配慮審査会における指摘事項について2005年1月22日～2月10日まで、ステイクホルダーミーティングを中心に調査・協議した。

(1) 新規開口部の設置に関する Stakeholder Meeting

1) 1月24日に開催したMPWT、IRCを含む運営委員会の席で日本側からカンボジア側へ伝えられ、カンボジア側がGeneral Stakeholder MeetingおよびSite Stakeholder Meetingの開催に同意し、MPWTのChankosal次官がミーティング開催の準備にあたることを確認した。

2) 2月3日、4日にIRC、水資源気象省、カンダール州政府と個々の新規開口部周辺のPAPs（地権者）とのSite Stakeholder Meetingが開催された。

- ・パイプカルバート No.1:2004年3月19日～21日に実施した基本設計調査時の聞き取り調査結果によると角落しは設置しないことになっていたが、今回の説明会においてPAPsとの確認で、設置することになった。

- ・PRWの変更に伴う補償内容の変更については、PAPsの賛成が得られた。

- ・ボックスカルバート No1:コルマタージュ側のROWの位置に水路があるためPRWを変更し、ROW沿いに擁壁を設置することとした。地元民から、呑口近くの取付け道路によって、例年はメコン河からの流水が呑口側に入っていないことが指摘され、副知事が取付け道路に横断管設置を約束した。

住民から、ROWの外にある水路をROWまで埋め戻せないかとの要望があったが、水資源気象省は、水路は水資源気象省の管轄下にあり、勝手に形状を変更してはならないとの回答があった。

- ・新規開口部設置に関する反対はなかった。

- ・ボックスカルバート No.4についての質問・意見はなかった。

3) 2月4日は二回に分けて、No.1橋梁とボックスカルバート No.8, No9, No10でのSite Stakeholder Meetingが開催された。

- ・パイプカルバート No.10を除き、各新規開口部で以下の要望があった。

吐口正面の土地を買い上げ補償して欲しい。(3人のPAPsから)

IRC側から土地の買い上げ補償はできない。開口後、流入水による影響が確認されたら、その補償に応じると回答があったが、PAPsから今回の機会に土地を高く買って欲しいといった主張が繰り返され、このやりとりでほとんどの時間が費やされた。

- ・JICA専門家から、No.8のボックスカルバート近くでセットバックするPAPが、新規開口部による影響を受け、新しい家への進入路がなくなる例が紹介され、PAPには、住居としては使用しないよう伝えた。このように新規開口部により権利制限が

発生する場合（水田として使用する場合には影響はないが、住居として使用する場合は影響が発生する）、後日、日本側から IRC へ移転対象者として取り扱う等の対策を申し入れることが必要であると考えられる。

- 4) 影響が確認された場合は、カンボジア政府が補償を実施する旨は、M/D の 1 条、(3) 項に盛り込まれた。
- 5) 2月8日に MPWT, IRC, 水資源気象省、カンダール州政府による General Stakeholder Meeting が開催された。主要な議題は、開口部に設置する角落しの開け閉めを誰が管理するかまた、新規開口部による農地・宅地への影響の判断を誰が PAPs と立ち会うかについて話し合われた。双方共、水資源気象省が担当し、En Bun Thoern 氏が日本側の窓口になることに決まった。なお、水利管理については、先のコルマタージュプロジェクトの結果、ステアリングコミッティーの管理下に水利組合が設置されており、カンボジア側には今回設置される新規開口部について、既存の水利管理組合と整合性をもたせた管理組織とすることが求められる。

(2) ステイクホルダーへの情報公開

1月28日、NGO Forum の事務所で打合せを行った際、日本側より閲覧が可能である旨が NGO Forum に伝えられた。

また、新規開口部に関するミーティングへの参加依頼を伝え、開催日時・場所に関する詳細な情報は、JICA 事務所または IRC にコンタクトするよう伝えられたが、NGO 側からの問い合わせ・参加はなかった。

Grievance Committee へのコメントについては、NGO Forum からのレターが JICA 事務所に届いた。

Site Stakeholder Meeting

2005年2月3日

パイプカルバート No. 1



Site Stakeholder Meeting

2005年2月3日

ボックスカルバート No1, No.4



Site Stakeholder Meeting

2005年2月4日

橋梁 No1



Site Stakeholder Meeting

2005年2月4日

ボックスカルバート No8, No.9, No10



General Stakeholder Meeting

2005年2月8日

Kien Svay District Office



7. 住民移転対策と代替地

(1) カンボジア国の土地に関する法令

カンボジア国においては ROW 内の土地の所有権は認められていない。土地所有権に関しては過去の歴史、現在の法整備の不備が相まって不明確な状況にある。本案件の予備調査報告書および IRC からの聞き取り調査の結果から、土地所有権に関する変遷を下表に示す。

年 月 日	土地所有権に関する概要
フランスの植民地時代 ～1960 年台	道路に関しては、50m 幅の ROW の考えがあり、古くから道路沿線に住む住民は、現在でもおぼろげながらこの認識を持っている。
1972 年 5 月 10 日	憲法 14 条に私有権が明記された。
クメール・ルージュ政権 時代 (1975～1979 年)	私有権を廃棄し土地を公共のものとした。この時、地図・土地台帳はすべて廃棄された。
1979～1989 年	ベトナムによる侵攻があり、その影響下で土地を公共物とする状態が継続した。
1989 年	市場経済を導入し、大臣評議会制定規則 25 号、政治指令 No. 3 で、すべての土地は国家に帰属するが、国民が所有・利用する権利を有することを認めた。
1992 年	土地法の改正：1 条にて土地は国家のものであり、1979 年以前の所有権は認めない。2 条にて国民は土地を私有・所有する権利を有することを再確認した。
1993 年	憲法改正：憲法 44 条にて、政府は何人からでも公共のため適切な補償のもとで土地を没収する権利を有することを再確認した。
1999 年 9 月 27 日	首相宣言：政治指令 No. 06 にて国有地不法占拠者の強制排除の命令および、道路・鉄道 ROW 幅について決める。この時、国道 1、4 および 5 号線の ROW 幅は 60m と決まった。
2000 年	財務省宣言：No. 961SVH で ROW 内の住民は、補償なしで排除されるとした。
2001 年 8 月	新土地法：30 条で土地の 5 年間の占有事実により土地所有を認める。(登記には 1 件あたり \$2,000 が必要。したがって、多くの人が未登記の状態である。現在、世銀のプロジェクトとして全土の土地台帳を作成中である。)

(2) 本計画に於ける対策

- 1) 上記した法令に従えば、国道 1 号線の用地 (ROW) 60m 内の住民は補償なしで排除されることとなる。(前記 Populous Area を除く)
IRC 長官が語られたように、道路工事等で移転が必要となった場合、原則として用地外に移転することとなる。
- 2) ただし、1) の原則論に従えば、社会環境上影響が大きいので、本計画で移転すべき人も PRW の外-ROW 内に Set-back することを現実案として認めている。ただし、移転費用は今回一回のみ補償するが、将来移転が必要となった場合は支払は無いとしている。この現実案を本計画で採用した。
- 3) また、本計画の片側拡幅区間では、将来の 1 号線 4 車線計画に対応しており、この場合でも再移転が必要ないものと考えられる。将来 4 車線建設の場合は、今回の拡幅と反対方向に 2 車線を建設する計画を提案した。

(3) 非土地所有者に対する対策 B/D3 調査後のフォローアップ時

- 1) 上記したように、土地を所有する住民は今回補償費を受け取り、PRW 外又は ROW 外に Set-back することが可能であり、住民移転として影響は少ないと考えられる。
- 2) 非土地所有者に対しては、カンボジア政府は代替地を提供しなければならない。移転代替地の選定にあたっては、少なくとも住民の移転後の生活レベルが移転前と同等、あるいは同化するよう考慮されるべきである。

現実案としては、下記要点を考慮すべきである。

- ・ 現住所に近い (農地、その他のアクセスに便利)
- ・ 建設後の 1 号線に近い (路側小売りに便利)
- ・ 勤務地に近い
- ・ 同等の社会・経済サービス施設地域

3) IRC の提案代替地

- ・ 現時点では、移転候補地/代替地は決まっていない。IRC が考えている移転地に関するスケジュールは以下のとおり。
 - 10 月までに PAPs の移転合意を取りつける。
 - 11 月に経済財務省大臣の Keat Chhan 氏に移転総住民件数とそれに伴う予算措置を上申する。
 - 審査に 1 ヶ月かかると予想されるので、12 月に移転地交渉と取得を実施する。
- ・ 移転地に関しては、Kandal 州の Deputy Governor が責任を持って捜すことになっており、Nhean Leng 議長はすでに 4 回、本件の打ち合わせを Deputy Governor と

行っている。9月29日、IRCメンバーのNo.3 You Phirum氏との面談のおり、“移転先は、同一 Commune 内を考えている。移転者が、現在の場所から遠く離れることがないよう努力する”との発言があった。また、同氏は、移転先の用地取得は同時に実施しなければ、地主が取得価格の高い買い上げを要求する恐れがあり、移転数が決まった Commune においてもまだ、取得交渉を開始していない。

- ・移転先の土地の所有権は PAPs に帰属する。
- ・9月1日の日本側との M/D に基づき、必ず12月には移転先を確定する。

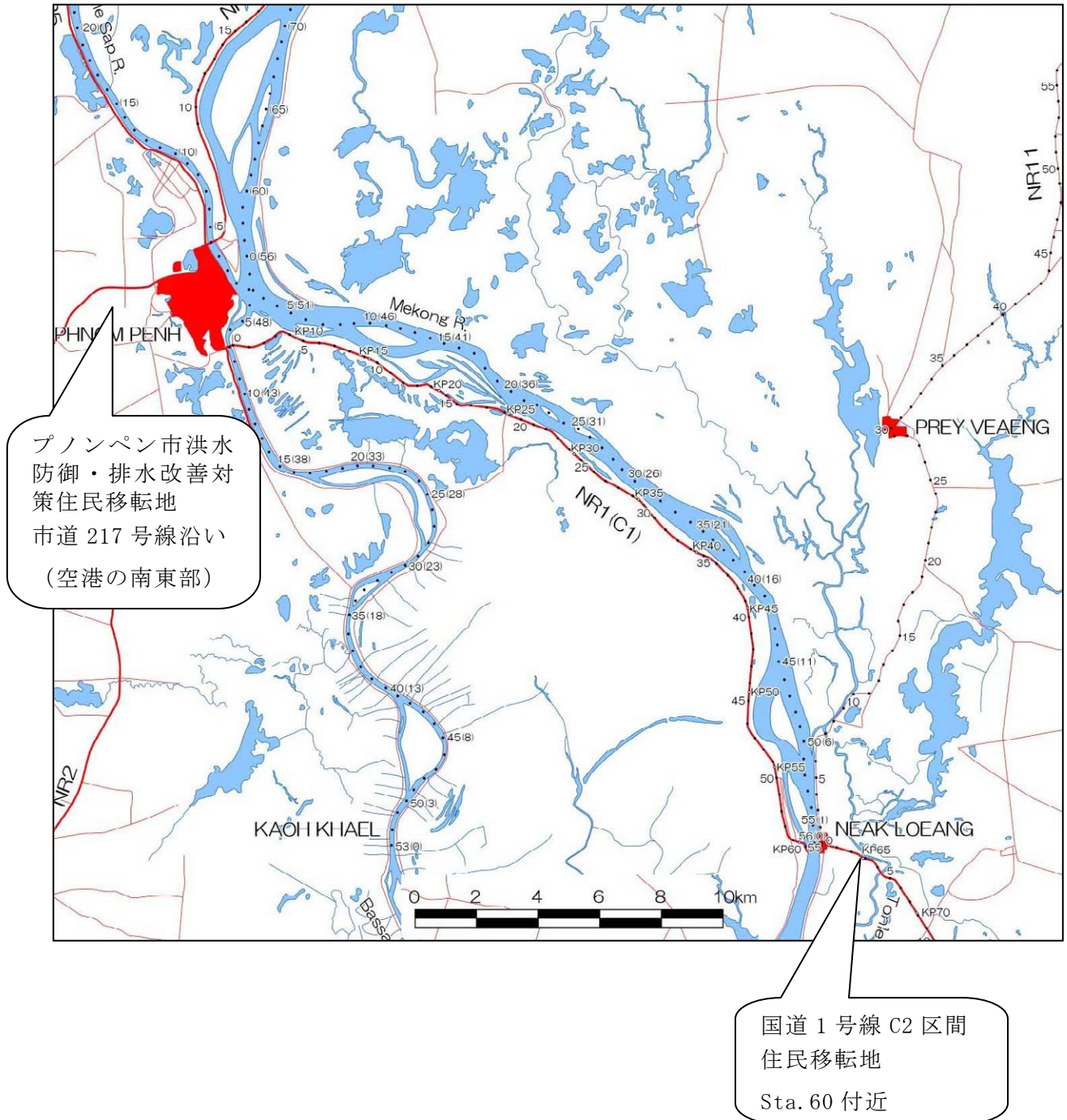
(4) 非土地所有者に対する対策 B/D4 調査時

- ・代替地については、可能な限り同一コミューン内に確保されることを M/D で確認した。
- ・代替地、確定後、速やかに対象 PAPs へ通知し、移転地についての合意を取得することも合意した。
- ・代替地確保のスケジュールは、B/D3 の M/D で確認し、2004年12月末からの変更はなく、代替地に関する合意取得完了の見込み時期は2005年3月末である旨、カンボジア側より説明があった。

(5) 他のプロジェクトにおける移転地

1) 住民移転地の現地調査

日本の無償資金協力事業で実施されたプノンペン市洪水防御・排水改善プロジェクトおよびADBで実施された国道1号線C2区間の両事業における住民移転地の調査結果を以下に示す。



国道 1 号線 C2 区間住民移転地 (1/2)



国道 1 号線プノンペン側からみた移転地 (国道より約 1.5m 低い)



村の全景



村内の道路



トタン屋根、高床式の民家

国道 1 号線 C2 区間住民移転地 (2/2)



村内の共同井戸



村内の共同井戸



村内のトイレ



村内のトイレ

プノンペン市洪水防御・排水改善プロジェクト住民移転地(1/2)



移転地の町並み(他のプロジェクトからの移住者も含む)



一戸あたりの敷地



一戸あたりの敷地(二戸分)



移転した住宅



移転した住宅

プノンペン市洪水防御・排水改善プロジェクト住民移転地(2/2)



戸別に設置されたトイレ



ゴミ捨場

(当初のゴミ捨場には、誰が許可したか不明であるが、すでに家が建っている。そのため、本来ゴミ捨場でない場所にゴミが捨ててある)



村内の共同井戸

(左の建物は共同スペースに個人が勝手に建てた家)



村内の共同井戸

両移転地についての比較

プロジェクト 項目	プノンペン市 洪水防御・排水改善 プロジェクト (造成地)	国道 1 号線 C2 区間 (ADB 区間) (造成地)
村名	チュモクール村	ストゥンスロウ村
移転戸数	約 300 世帯 (他のプロジェクトからの移住者も含む)	27 世帯
移転した年	2003 年	2002 年
元の住居からの移転地 までの距離	約 6km	約 500m (数人への聞き取り 調査結果)
移転地の提供の経過	プノンペン市が準備した。	IRC が準備した。 転居回数は 1 回である。
洪水に対する安全性	洪水の発生するおそれはない。	土地の高さは、道路面より 約 1.5m 低い。 住居は高床式である。
一戸あたりの敷地面積	約 100 m ²	約 100 m ²
建物の構造	木造、ブロック造が多い。	ほとんどが草葺き、トタン 葺きである
インフラ (井戸)	整備されている。(水道本 管も整備されているが、引 きこみ費用が \$130 と高額 なため、ほとんど利用され ていない)	整備されている
インフラ (便所)	各戸に整備されている。	各戸に整備されている。
インフラ (電気)	民間の売電を購入	バッテリーを使用

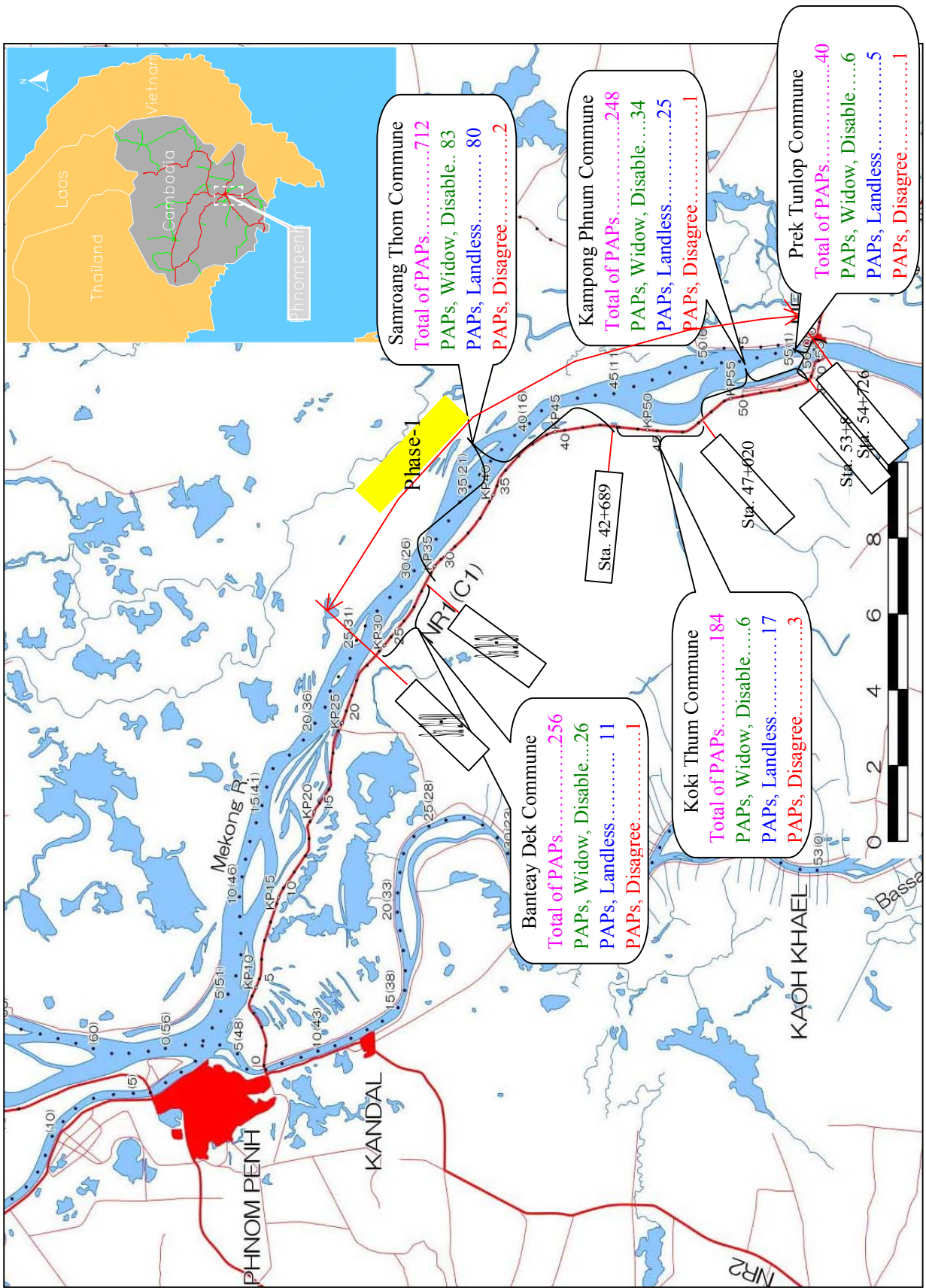
8. 移転反対住民の状況

2月末における移転合意取得の進捗状況を表-2 と次頁の図-5 Result of DMS (Interim) as of February, 2005 に示す。

表-2 移転合意取得の進捗状況

District	Commune	Total of PAPs	PAPs, widow, disable	PAPs, Landless	PAPs, disagree
Leuk Dek	Prek Tunlop (R) Sta. 53+860 Sta. 54+726	40	6	5	1
	Kompang Phnum (L)+(R) Sta. 47+100 Sta. 54+740	248	34	25	1
Kiensvay	Koki Thom (L)+(R) Sta. 42+715 Sta. 47+020	184	6	17	3
	Samroang Thom (L)+(R) Sta. 28+550 Sta. 42+689	712	83	80	2
	Bantevy Dek (L)+(R) Sta. 23+909 Sta. 28+530	256	26	11	1
Total		1,440	155	138	8

Figure 5 Results of DMS (Interim) as of February, 2005



9. 弱者救済対策

現在、カンボジア国では道路建設プロジェクト等によって影響を受ける住民、特に社会的弱者に対する救済対策は特別には実施されていない。

ただし、IRCは今回、以下の弱者救済を実施している。

- ・弱者救済策として、未亡人、非健常者、低所得者に対して20 USDの移転手当を加算する。

MPWTは、弱者救済策として下記の職種に雇用されることを望んでいる。

- ・工事中の単純労務者としての雇用
- ・工事用地内の伐木・除草等の雑業務の雇用
- ・建設用資機材の警備担当としての雇用
- ・工事中の交通誘導担当としての雇用

コンサルタントは本計画完成後の弱者救済策として以下の提案をする。

- ・道路の日常の清掃業務に、影響住民、特に社会的弱者を採用する
- ・マーケット地域や学校、病院地域等の交通整理・ガイドに当該地域の影響住民を採用する
- ・カンボジア政府は、本計画で設置した緊急避難スペースが、弱者も含め、有効活用できるように住民に広く周知させる。

10. 苦情処理システム

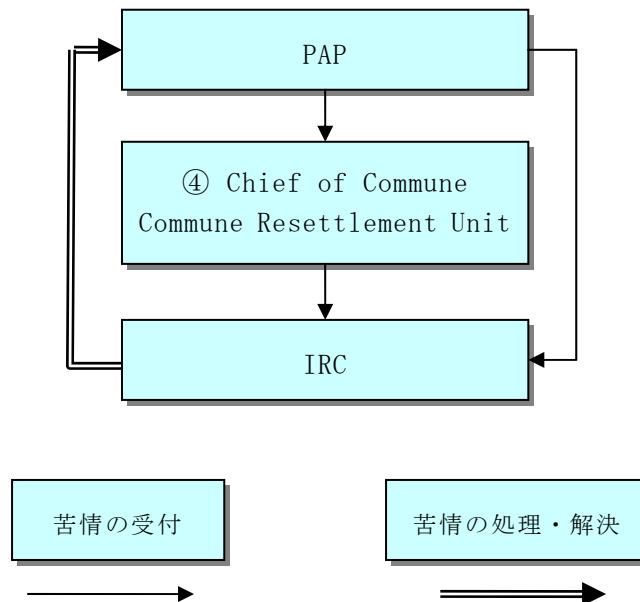
影響住民からの苦情は、IRC の Yuss Sovanna 氏が担当し、DMS 調査時に受付ける。また、該当する町村（Commune Resettlement Unit）の長が窓口となり、苦情を IRC へ上げることができる。

IRC で検討された苦情については、IRC と苦情者との間で直接問題の解決が行われる。

図-6 苦情処理のフロー参照。

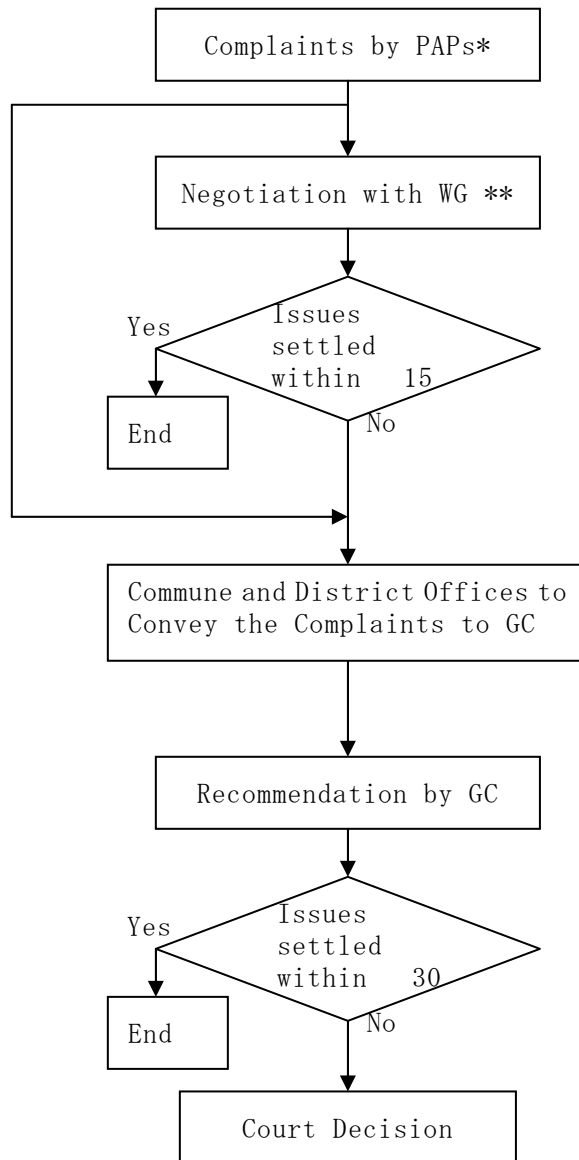
なお、現地 NGO などから同委員会が実質的に機能していないとの指摘があるため、同委員会への苦情受付及び対応状況を日本側に報告することで合意している。11. (2) を参照。

図-6 苦情処理のフロー



また、2005年1月～3月に実施した予備調査Ⅱ（第二次環境社会配慮支援調査）では、効果的な苦情処理委員会の組織・運営（案）を作成し、IRC 側に提言・協議を行なった。

図-7 に IRC と合意した苦情処理のプロセスを示す。



1. Note

* Project Affected Persons (=Households)

** Working Group in charge of Contract Negotiation with PAPs

*** Grievance Committee consisting of impartial members

図-7 苦情処理のプロセス

1 1. 現地 NGO などからの指摘事項

(1) DMS 調査の実施方法

- 1) 影響住民（PAPs）への説明が不十分
- 2) 一部の PAPs に対し、高圧的、強制的であった
- 3) 土地への補償がない
- 4) 補償単価が低い

(2) 苦情を受付ける機関がない

(3) 住民移転に関する情報の共有が不十分

1) および 2) に対しては、B/D2 調査時に、外部モニタリングが実施されていなかった期間に、カンボジア側が DMS を実施した約 700 人を対象に第三者による裏付け調査を実施することにした。問題が確認された場合には、日本側が DMS の再実施を求める可能性があることをカンボジア側に説明し、M/D で確認した。

また、外部モニタリングについて、今後も環境社会配慮が終わるまで実施されることも併せて M/D で確認した。

3) および 4) に対しては、以下のとおりカンボジア側に補償項目、単価の見直しを求めることとし、M/D で確認した。

- ・カンボジア側は、現在の補償項目とレベルは制定時から 5 年が経過しているものの、適正なレベルを保有していると認識している旨を説明した。
- ・しかしながら、カンボジア側は日本側の求めに応じ、補償項目・単価の適正さを検証することで合意した。その結果は、2005 年 8 月（本プロジェクトの補償実施前）までに、カンボジア側としての補償項目・単価の改訂可否を決定し、その結果を日本側に報告することで合意した。

この点について、高橋大使より、根本原因となっている土地法など、関連法規の整備（整合性の確保）について、大使館よりカンボジア政府に申し入れることが可能である旨のコメントがあった。

(2) については、苦情処理委員会（Grievance Committee）が IRC と各コミュニティに設置してあり、PAPs からの苦情受付と対応状況を IRC 作成の月例報告書に含めることでカンボジア側と合意した。また、カンボジア側が PAPs に配布するパンフレットに苦情の受け付け担当を明記することで合意した。

(3)については、現地 NGO と面談し、ステイクホルダーへの情報公開とコメント聴取についての概要資料を配布し、プロジェクトと環境社会配慮への進捗状況について以下の説明をした。

- ・カンボジア側により、代替地の確保と PAPs との交渉が行われる見通しである
- ・苦情処理委員会へのクレーム内容とカンボジア側の対応などを日本側に報告することでモニタリングの機能を果たす。
- ・工区の分割点の変更により、PAPs を減少させる措置を取っている。
- ・外部モニタリング前に実施された DMS における合意形成の事実確認のため、ローカルコンサルタントによる確認調査を実施する。
- ・上記の調査に用いる質問表（案）を NGO 側にも事前に提示し、コメントを受け取り反映している。

12. 住民移転計画のフローチャート

今回の実施をベースにカンボジア国側、第三者機関、日本側の実施する事項を図-8のフローチャートに示す。

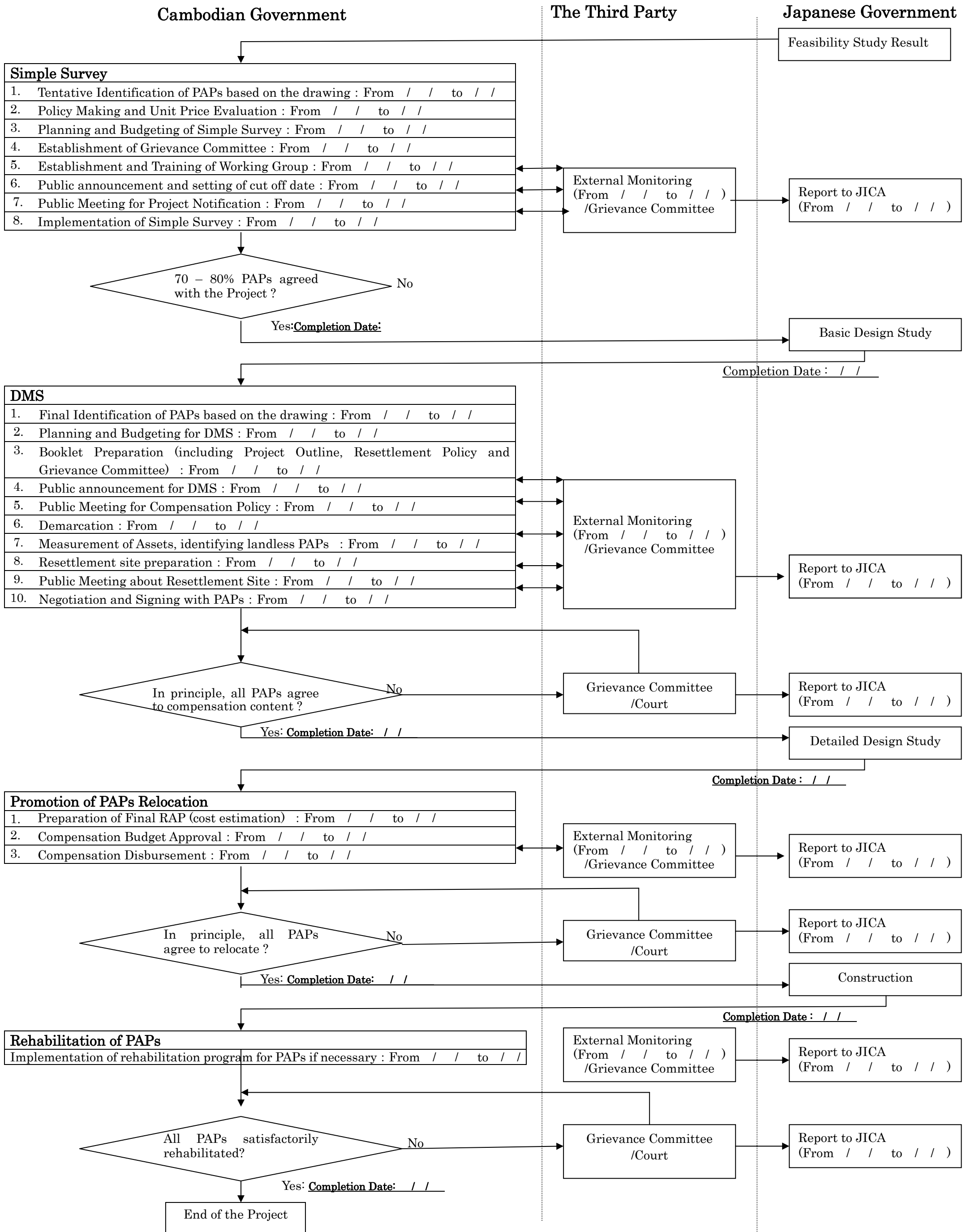


図-8 住民移転計画のフローチャート

V. Phase-2 区間への提案

1. DMS 実施におけるカンボジア国側の抱える問題点への対応

本プロジェクトの Phase-1 区間の DMS 実施においては、カンボジア国側の自助努力による RAP の策定、ステイクホルダーミーティングの開催、適切な説明・資料の作成などを求めてきたが、これまで案件では実質的には各ドナーが対応していたため、住民移転問題に対処する IRC の行政能力が不足していることが明らかになった。

よって、Phase-2 区間（第 2 工区）の DMS 実施にあたっては、住民移転の専門家を第二次環境社会配慮支援調査などで現地に派遣し、DMS 全体スケジュールの策定、適切な PAPs への説明方法のアドバイス等、きめ細かい支援を実施することが必要である。

2. 住民移転ポリシー

PAPs をできるだけ減らすという点については、技術面から慎重に検討するとともに、ゼロにすることが不可避な場合は、それに対応するための相手国側のステップと実態を可能な限り事前に確認し、完了までのロードマップを双方で共有することが不可欠である。

適正な手続きに基づく、適正な補償を确实・公平に実施するという理念を掲げつつ、実際の場面では必ず生じる利害の不一致に起因する苦情については、当該国の実情に合わせた補償レベルの設定を求めるとともに、PAPs の受忍限度についても慎重に検討すべきである。カンボジア側が指摘するように、過剰な補償は不法占有者の増加を助長するだけでなく、法的安定性を揺るがす事態を招きかねない。代替地を提供しても、その土地を転売して再び同じ ROW 内に戻ってきた例も紹介されていることから、公共事業の実施にあたっては、PAPs に一定の受忍義務があることを示しつつ、現行の制度・法律の枠内で、公平かつ透明性のある手続きを確保しながら、必要に応じ制度・法律の見直しを求め、問題解決を図ることが必要であると考えられる。