

平成 22 年度
「公共事業における市民参加、合意形成および住民移転」
ソフト型フォローアップ（課題別研修リンク型）
調査報告書（案）

2010 年 12 月
国際協力機構 帯広国際センター

帯広セ
J R
10-01

序 文

この報告書は独立行政法人国際協力機構帯広国際センターが実施する地域別研修「アジア地域 公共事業における市民参加、合意形成および住民移転」に関し、平成 20 年及び平成 21 年度参加研修員を対象として、帰国後の現状、プログレスレポート提出後の進捗状況を把握し、平成 22 年度以降の研修内容に反映させるため、平成 22 年 8 月 4 日から 8 月 12 日までの 13 日間ネパールおよびスリランカにフォローアップ調査団を派遣し、その結果を取りまとめたものです。

調査団は帰国研修員および同研修員の所属先を訪問し関係者との協議や関連プロジェクトの道路建設現場の視察を通じ、当該研修の案件目標を達成する上での課題をさぐり、途上国で推進している様々なインフラ公共事業を住民の同意と参加を得ながら円滑に進めるために、本邦研修の成果をいかに効果的に発現できるかを調査しました。

本調査結果を受けて、円借款事業をはじめとする今後ニーズが急速に高まりつつあるインフラ整備事業に対し、より一層研修コースがインパクトをもたらすことを期待します。

なお、今回の調査業務にあたりご協力いただいた北海道大学をはじめ関係者の皆様に対し心から感謝の意を申し上げます。

平成 22 年 12 月
独立行政法人国際協力機構
帯広国際センター
所長 佐々木 克宏

目次

現地派遣写真 略語リスト

1. 派遣の概要	
1-1 概要	1
1-2 派遣の背景および目的	1
1-2-1 背景	
1-2-2 目的	
1-3 調査の方針と内容	2
1-3-1 調査方針	
1-3-2 調査内容	
2. ガイドライン策定の現状（帰国研修員からのレポート報告）	
2-1 ネパール	4
2-1-1 ガイドライン策定プロセス	
2-1-2 フォローアップ実施前の状況	
2-2 スリランカ	5
2-2-1 PI 部門設置プロセス	
2-2-2 フォローアップ実施前の状況	
3. 現地調査結果	
3-1 訪問先(ネパール)での情報収集	7
3-1-1 研修成果の把握（組織としての対応）	
3-1-2 事業実施機関との協議	
3-2 訪問先(スリランカ)での情報収集	8
3-2-1 訪問先(ネパール)での情報収集	
3-2-2 事業実施機関との協議	
3-2-3 環境社会配慮関連組織との協議	
3-3 帰国研修員および今年度参加研修員との協議	10
3-3-1 PI ガイドライン策定の課題	
3-3-2 PI セミナーでの議論	
3-4 現場視察	10
3-4-1 視察概要	
3-4-2 視察状況	

4. セミナーの開催（スリランカ）	
4-1 開催概要	26
4-2 講演内容	26
4-3 実施内容	27
5. 調査結果の本邦研修コースへの活用	
5-1 訪問国における本研修対象分野の位置づけ	31
5-2 研修カリキュラム	31
5-3 参加者の資格要件	31
5-4 モデル地区の選定	31
6 総括	
6-1 ネパール	31
6-2 スリランカ	32

【付属資料】

1. 団員構成
2. 派遣日程
3. 主要面談者
4. 収集資料
5. セミナー講演資料
6. セミナーアンケート回答
7. ネパール環境影響評価書概要の紹介

《ネパール》



写真1 道路局の玄関



写真2 道路局にて帰国研修員との懇談



写真3 地理環境社会配慮ユニット長による業務紹介



写真4 地理環境社会配慮ユニット職員



写真5 シンズリ道路第三工区の看板



写真6 シンズリ道路第三工区の工事



写真7 シンズリ道路第三工区法面工事



写真8 シンズリ道路第三工区入口付近



写真9 シンズリ道路第三工区の現地事務所



写真10 シンズリ道路供用区間



写真11 シンズリ道路 第三工区坂道



写真12 シンズリ道路 第三工区

《スリランカ》



写真1 道路省（合同庁舎）



写真2 道路省の会議室入口



写真3 帰国研修員との懇談



写真4 住民移転交渉の担当者



写真5 住民移転地の状況説明



写真6 高速道路建設風景



写真7 中央環境局（CEA）の事務所



写真8 CEAの課長、係長と懇談



写真9 CEA環境影響審査課長を囲んで



写真10 コロンボでのセミナー風景



写真11 ADBのジェンダー専門家（左）



写真12 世界銀行コロンボ事務所専門家

略語リスト（アルファベット順）

ADB : Asian Development Bank
CFC : Compensation Fixation Committee
DOR : Development of Road
DDC : District Development Committee
EIA : Environmental Impact Assessment
EMG : Environmental Management Guidelines
EMP : Environmental Management Plan
EPA : Environment Protection Act 1997
EPR : Environment Protection Rules 1997
FS : Feasibility Study
GESU : Geo-Environment and Social Unit
HAC : Hazama Ando Consortium
IEE : Initial Environmental Examination
LAA : Land Acquisition Act
LSGA : Local Self-Governance Act
M/M : Minutes of Meeting
MOH : Ministry of Highway
OCH : Outer Circulation Highway
PI : Public Involvement
PAP s : Project Affected Persons
RDA : Road Development Authority
STDP : Southern Transport Development Project
TOR : Terms of Reference
WB : World Bank

1. 派遣の概要

1-1 概要

- (1) 本体となる研修コース名：
アジア地域別研修「公共事業における市民参加、合意形成および住民移転」
- (2) 今回想定するフォローアップ対象者の参加期間：2008年～2009年
- (3) 対象帰国研修員数および所属：
 - ・ネパール 5名（公共事業省道路局）
 - ・スリランカ 5名（道路省/道路開発局）
- (4) 案件目標：アジア地域の中央あるいは地方レベルの道路事業等公共事業に携わる実務者が、公共事業の計画段階における住民参加および住民移転・土地収用に関する環境社会配慮の実施に関する制度（またはガイドライン）の提案が可能となる（案件期間全体で達成する）
- (5) 研修類型：課題解決促進型

1-2 派遣の背景および目的

1-2-1 背景

本案件は、道路整備を中心とした公共事業において必ず伴う非自発的住民移転や損失補償に関し、事業の円滑な実施を行うため社会環境配慮の観点から情報公開プロセス、補償基準等を踏まえたガイドラインの計画策定を目指してきた。また本案件は、3年間という案件期間全体で目標を達成する内容になっており、帰国研修員が次年度参加する研修員との引継ぎによって進めていく形式となっている。

そのため同じ機関組織からの協力が必須とされており、過去2年間にわたり参加3カ国から継続して研修員が選考されてきた。その結果2カ国は本邦で作成された活動計画（プロポーザル）について、帰国後組織において話し合いが行われ課題を次年度の参加者が引継ぎ、問題意識を持って研修に臨んでいる。問題点としては、補償問題、土地収用等が事業を進める上での大きな障害となっていることは共通して存在することに加えて、事業の計画段階における市民参加、合意形成のプロセス計画策定については必要不可欠にもかかわらず、行政サイドは上層部を含めた所属組織内の理解が十分に得られているとは決して言いがたい段階にあることが挙げられる。

1-2-2 目的

過去2回実施した中で、案件目標を概ね達成できるまたは成果発現のため支援を必要としているネパール、スリランカに対しプログ्रेसレポート提出後のフォローアップを行う。さらに現地の状況をより正しく把握することによって、更新案件を含めた本邦研修を効果的に実施すると同時に本研修事業の内容が両国にお

けるわが国の円借款事業の円滑な実施促進を図ることを目的としている。

1-3 調査の方針と内容

1-3-1 調査方針

(1) 本研修への主な参加機関（①ネパール道路局及び②スリランカ道路開発局）での帰国研修員への聞き取りを通じ、これまで参加研修員によって提案されてきたガイドライン（案）の作成に向けた作業の進捗状況を確認し、これまで実施した2回の研修成果の達成状況を把握する。（現状については2章で詳細を述べる）

なお、現時点では、以下に示すとおり、本研修が終了する2010年度末までに、今回調査の対象である2か国に対する所定の成果は達成できるものと考えているが、現地事務所との協議結果もふまえて判断する。

1) ネパール

道路局土地環境社会ユニット（Geo-Environment and Social Unit;GESU）が同ガイドライン（案）の作成をコンサルタントに委託するべく、コンサルタント備上のための予算が確保され、コンサルタントへの指示内容（TOR）案が帰国研修員によって作成された。2010年7月に同コンサルタントを選定している。

2) スリランカ

帰国研修員が、道路開発省土地局（Land Branch）内における市民参加（public involvement : PI）担当部門の設立を同省次官（Secretary）に報告（提案）するとともに、市民参加のプロセスの必要性と留意点について用地買収を担当する次官補（Assistant Secretary）に説明しており、今後必要な対応が検討されている。

また、コロンボーキャンディ高速道路建設事業におけるPIの試行的導入についても、そのための関係者への啓蒙とあわせてこれら同省幹部に提案されている（2010年3月）。

1-3-2 調査内容

上記1）で示された研修成果を現地でのさらなる成果の定着（ガイドライン案の充実）に結びつけるべく、以下の取り組みを行う。

(1) セミナーの開催（スリランカ）

道路開発省関係者及び帰国研修員を中心に、公共事業実施機関から広く参加者を募り、PIの概念と手法についての理解を広める。

(2) 現地高官との協議（ネパール、スリランカ）

ガイドラインの公的な制定に向けた取り組みを段階的に推進していくためには関係機関の上層部の理解が必要であるため、これまでの取り組みを十分認識してもらい、今後の作業に対する支援を要請する。

(3) コンサルタントへの指示内容（TOR）に対する協議（ネパール）

コンサルタント選定前に帰国研修員から提示されたTOR案には、本邦研修の内容をふまえたコンサルタントへの具体的な指示事項やガイドライン（案）策定にあたっての留意点等が含まれていない。このため、策定される同（案）の内容に本邦研修の成果を反映させていく方法やプロセスにつき、関係者（道路局）との協議を行う。

(4) PIガイドライン（案）の活用・促進のための現地プロジェクト関係者（他援助機関・大学等）への広報（スリランカ）

コロンボーキャンディ高速道路建設事業等の公共事業の融資主体となる可能性のあるADBや世銀に対し、本研修の成果も活かしてPIガイドラインが作成されつつあることを説明し、これに沿った形での事業（作成されるガイドライン案に沿った事業）の実施を目指し、関係者との協議を行なう。

(5) 住民移転現場の視察

ガイドライン内容の充実のためには、実際の現場での試行による検証を踏まえる必要があると考えられる。現地事務所の意向（ニーズ）も踏まえ、そのために必要な取り組みとそれら取り組みに対する当方からの支援の要否について検討する。

調査時点で想定された取り組み（案）は以下のとおり。

1) 日本側からの支援が必要な取り組み

モデル地区におけるガイドライン（案）の適用に対する本邦での研修を通じた助言・指導

—ガイドラインの整備状況と課題についての討議

—環境社会配慮に基づく非自発的住民移転、損失補償の問題点の把握

—住民との協議についての演習

—住民向けの説明パンフレットの作成

2) 相手国側で取り組むべき事項

モデル地区へのPIガイドライン案の適用

—モデル地区の選定

—関係機関・関係者への広報・啓発・教育活動

—その他

2. ガイドライン策定の現状（帰国研修員からのレポート報告）

第1回、2回の研修において、ネパールおよびスリランカから中央政府レベルの実務者や担当官がそれぞれ5名ずつ参加している。初年度本邦研修終了時に作成された提案書（インテリムレポート）を帰国後、組織にて共有し課題を挙げてもらいプログレスレポートとして再度本邦に提出してもらった。また次年度の参加者は

前年度の課題を引継いで、本邦での終了時に修正した提案書（プロポーザルレポート）を作成した。いわばバトンリレー方式で繋いでそれぞれが改定案を作成している。今回のフォローアップは2年次の帰国後提出されたプログレスレポートの結果を受けて実施されている。

この経過は以下のとおりである。

2-1 ネパール

2-1-1 ガイドライン策定プロセス

(1) 第1回（2008年）

1) インテリムレポート（本邦研修終了時提出内容）

道路事業の計画段階におけるPIに関するガイドライン、住民移転に関する環境社会配慮についてのガイドラインの作成を提案。

レポートは、これまでネパールにおいて整備されていなかった公共事業の構想段階における市民参加手法に関するガイドライン（PIガイドライン）および非自発的住民移転を含む用地買収に関するガイドラインを、道路事業を対象に策定することを提案。

これに対して JICA 帯広は、策定に当たっては関係省庁を巻き込み、検討し最終的には閣議決定（Cabinet Order）を目指すようアドバイスした。

2) プログレスレポート（帰国後提出）

道路局は省（計画公共事業省）へ上記提案を上げたところ、同省は下記の3点を道路局に指摘した。

i) 当該ガイドラインと関連法令との整理が必要、ii) 道路以外のセクターにも関連するため、他セクターとの共同検討体制をつくる必要、iii) ガイドラインの検討にはさまざまな分野の専門家の参加が必要。

(2) 第2回（2009年）

1) プロポーザルレポート（本邦終了時提出内容）

非自発的住民移転に対する対応を含む道路事業の全体プロセスにおけるPIの実施に関するガイドラインを道路局の中で作成し、計画公共事業省の承認を得ることを提案した。

これに対して JICA 帯広は、ガイドライン作成に関連するパイロットプロジェクトないしケーススタディプロジェクトの選定方法、パイロットプロジェクト等から具体的なフィードバックを受けてガイドラインを作成していくことの必要性、2010年7月から検討される2011年度予算の中に本ガイドラインの検討が位置づけられることが重要であるとの指摘を行なった。

2) プログレスレポート（帰国後提出）

上記(2)のプロポーザルレポートでの提案に記載された当初スケジュールよりも4ヶ月ほど遅れてPIガイドラインの原案を作成するためにコンサルタントを雇

用する作業に入った。

さらに帰国研修員からは、これら作業に主体的に関与している Geo-Environment and Social Unit (GESU) の職員への研修が効果的であり、2010 年度の研修には GESU 職員の参加が望まれること。また、本件コンサルタントに対する業務指示書 (TOR) の内容について助言を欲しいとの要望があった。

2-1-2 フォローアップ実施前の状況

プログレスレポート報告後から、ガイドライン策定のため予算付け（日本円で 100 万円）がなされ、本件を委託するコンサルタントの選定に入っているとの報告があり、帰国研修員からは、コンサルタントとの契約の際に提示する業務指示書（案）についてのコメントを求められた。

本調査団派遣前に帰国研修員から提出された“the Consultant's terms of Reference for Preparing the Public Involvement Guideline in Public Works Projects Especially Road Projects” by Government of Nepal, Ministry of Physical Planning and Works, Department of Roads Geo Environment and Social Unit に対し、本調査団は、PI はネパールにおいて新しい概念であることから、業務発注に際して政府側道路局がまず、PI 及び PI プロセスの定義をコンサルタントに示すこと、これまでの PI における問題点や解決策を明確にしていくこと、小規模なケーススタディを実施し、経験を積み上げていくことが重要であることを指摘した。

2-2 スリランカ

2-2-1 PI 部門設置プロセス

(1) 第 1 回（2008 年）

1) インテリムレポート（本邦研修終了時提出レポート）

道路開発公社の OCH（アウトサーキュレーションハイウェイ）建設部局が OCH 建設に関する計画段階で PI を導入することを提案。OCH の計画が住民への説明不足に起因して中断していることから、市民参加手法の導入を推奨するガイドラインの策定を提言。

2) プログレスレポート（帰国後提出レポート）

OCH は既に着工されており、計画段階を過ぎていることから、OCH 建設に伴う住民移転に際して PI を適用しながら事業を進めている。

(2) 第 2 回（2009 年）

2009 年度参加者は、OCH 建設に伴う住民移転における PI の実施をさらに検討するのか、あるいは道路建設全般への PI の適用について検討していくのか、という課題を持って本コースに臨んだ。

1) プロポーザルレポート（本邦研修終了時提出）

道路開発局が実施する道路事業全般への PI の適用について検討していく方向で提案がなされた。同時に道路事業の構想段階における PI の実施及び非自発的移転のプロセスを確立すること、また PI の推進のために道路開発局の中にパブリック・インボルブメント Division を設立することを提案。

これに対し、JICA 帯広は、アクションプランも同時に検討されているが、実施可能な行動計画にするためには実務的な観点からもう少しきめ細かな検討を行なうこと、同プランは新しい Division 設立提案が道路開発局にどのように受け止められるかに左右されるため、2009 年度参加者の帰国後の報告を踏まえた最終レポートに対して日本側講師陣から適切なフォローを行なう必要があることを提言した。

2) プログレスレポート（帰国後提出）

- i) 道路プロジェクトの初期段階で PI プロセスを適用することが基本的に道路開発局と高速道路省に受け入れられた。
 - ii) PI セクションが新たに高速道路省道路開発局の土地部に設立される。
 - iii) 道路開発局のシニアアシスタント・セクレタリーであるスワルナバル氏（帰国研修員）が PI セクションのアドバイザーになった。
 - iv) コロンボキャンディ高速道路が高速道路省（道路開発局）が PI プロセスを適応しようとする最初のパイロットプロジェクトとして選択される予定である。
 - v) 道路開発局は JICA シニア海外ボランティアからの技術支援を期待している。
 - vi) 2010 年度当該プログラムにさらに 3 名の関係者（Officials）を本件に関するリソースパーソンとして派遣したい。
- レポート報告内容については、2009 年参加、Mr. Dewagirige Swarnapala, Senior Assistant Secretary の貢献度が大きい。

2-2-2 フォローアップ実施前の状況

道路開発局 Secretary（官房長）に研修結果を報告し、局内の Land Branch に Sub-division として PI の担当部門の設立を提言しているところである。また、PI プロセスの必要性について Land Branch の長として用地買収などを所管する Assistant Secretary にも既に説明しており、今後の対応について検討が行われつつある。研修成果をもとに提案したコロンボキャンディ高速道路建設への PI 導入については、本件がまだ計画段階であることから、PI の適用についてはパイロットプロジェクトとして引き続き実現させていきたいと同局は考えている。

こうした動きに対し、JICA 帯広から、PI 部門の設置には PI の専門家の養成が必要であり、Land Branch, PI section のメンバーの本研修への参加が有効であること、コロンボキャンディ高速道路建設がパイロットプロジェクトとなれば、他

国の参加者とともに本邦研修において実際のPIプロセスを通じた事業形成の実践例（ケーススタディ）として、本研修における参照事例として好適であること。

住民とのコミュニケーションツールとしてオープンハウスを取り上げていることの有効性、今後の本研修の中でもオープンハウスについてより詳細に取り扱うことにつき、JICA帯広から同局（帰国研修員）に指摘した。

3. 現地調査結果

3-1 訪問先（ネパール）での情報収集

3-1-1 研修成果の把握（組織としての対応）

本研修の初年度である2008年度参加者のMr.Niraula, Mr. Bisural, 2009年度参加者のMr.Nepal, Mr.Sharmaならびに本年度参加のMr.Subedi, Mr.Thapaとの意見交換では、特に「The Public Involvement Guideline in Public Works Projects Especially Road Projects」のドラフト作成に関して、直接・間接的に道路局内での議論に際して、帯広での研修の成果を活かして行きたいとの意思表示がなされた。現場担当者が参加している現在の研修のほかに、DOR 幹部が参加可能となる期間（2週間程度）の視察・研修を検討してほしいとの要望も併せて出された。

3-1-2 事業実施機関との協議

道路局（DOR）の海外協力部門の責任者（Deputy Director General）であるMr.Hari Dhakalとの意見交換では、現在DORが業務指示書（TOR）に基づきコンサルタントチームに「The Public Involvement Guideline in Public Works Projects Especially Road Projects」のドラフト作成を依頼しているが、この進捗に応じて、日本側の本研修講師陣からのアドバイスがあればありがたいとのことであった。ちなみにDhakal 副局長は、1999年にJICA大阪国際センターの研修に参加した経験があり、JICA事業についても理解を示した。

パブリック・インボルブメント（PI）のガイドラインの作成を担当するGeo-Environment and Social-Unit(GESU)のUnit ChiefであるMr.Ram Pathakから、現在コンサルタントに依頼してPIガイドラインのドラフトを作成している件に関する説明を受けた。受託しているコンサルタントチームのリーダーは2年前までDORの局長を務めていたとのことである。TORに記載されている環境専門家のM/Mが0.5ヶ月と少ないため質問したところ、GESUの環境分野担当者（女性）がこの分野については、補足してゆく予定とのことである。GESUでは、これまでに世界銀行の支援を受けPIに関連する資料を作成済みであり、その冊子や電子データを入手したので、2010年度の本研修においてはこれらの貴重な情報の一部を活用した。（付属資料：収集資料、ネパール環境影響評価書概要の紹介参照）

3-2 訪問先（スリランカ）での情報収集

3-2-1 研修成果の把握（組織としての対応）

Ministry of Highways & Road Development にておいて、今年度の研修参加者のひとりである Ms. S.A.D.S.Subasinghe-SLAS, Additional Secretary ならびに前年度の研修参加者である Mr. Swamapala（現外務省の）Additional Secretary、Ms.Shanthi および Ms.Lalitha と意見交換の機会を持った。研修の成果は、特に外務省に異動となった Additional Secretary の Swamapala 氏が帰国後に PI 管轄部門の設立に関する提案書を準備し、今年度参加した Additional Secretary である Ms.Subasinghe との環境社会配慮強化に関する意思疎通が明確になっていることが確認できた。

3-2-2 事業実施機関との協議

Ministry of Highways: MOH

Road Development Authority: RDA

道路省（MOH）の PI に関連する部門の責任者（Additional Secretary）である Ms.S.A.D.S Subasinghe との意見交換結果は次のとおりである。

2009 年度の本研修に参加した Mr. D.Swamapala から「MOH 内にパブリック・インボルブメント業務を所管する PI Division を設立することが重要である。」との提言を受けている。Mr.D.Swamapala は、現在道路省から外務省へ転進し Additional Secretary を務めているが、Ms.Sugasinghe としても道路建設事業における PI Division の果たす役割の重要性を認識しており、その設立方策を道路省内で検討中である。

住民参加や土地取得ならびに住民移転などの業務を担っている Land Division を発展的に組織改変し、予算面の制約もあることから、現在 Land Division で活躍している職員の中から適材適所の観点で配置転換を行い、PI Division を新設することが最も現実的である。

その後の、道路計画部門の Additional Secretary である Mr. Dissanayaka、Mr. S. Meihandan ; Additional General Planning RDA、Mr. S. Yogandra : Director Training、ならびに Mr. R.H. Karllnaratce : Director Land との意見交換においては、PI Division の新設に関する事項につき、PI 関連部門の責任者（Additional Secretary）である Ms.S.A.D.S Subasinghe との十分な意思疎通がまだないように見受けられた。ただ、Land Division の発展的な組織再編を行って PI Division を設立するというのであれば、Land Division としても本件に関して今後前向きな取り組みを行う可能性があるとの印象を得た。

なお、PI 関連部門の責任者（Additional Secretary）である Ms.S.A.D.S Subasinghe は、2010 年度の JICA 帯広での研修に RDA の 2 名の道路技術者と

もに参加した。PI Division 設置に関する検討をリードしている道路省内の高官が本研修に参加したことは、他国からの研修参加者も道路建設の具体例を通じてPIの重要性についてさらに理解を深めるための絶好の機会となった。

3-2-3 環境社会配慮関連組織との協議

(1) Central Environmental Authority : CEA

環境影響評価書の審査実務の責任を担う Director の Ms.Kanthi De Silva ならびに Assistant Director の Mr.Samaranatha Jayawardana と意見交換を行った。Ms.Kanthi は 17 年間環境影響評価部門で業務を行い Director になった人であり、審査経験も豊富である。道路省の案件では、環境影響評価審査において独自の意見を持っていることから、今後とも情報交換を行なうことが有用と考えられる。

なお、この部門の Assistant Director (EIA) の Mr. N.G.L. Samaratunge は、2 年前に JICA 東京国際センターで実施した「ODA における環境影響評価コース」(4 週間)に参加した帰国研修員である。

(2) ドナー機関の環境社会配慮状況

アジア開発銀行 (ADB) コロンボ事務所、世界銀行 (WB)コロンボ事務所

ADB の事務所では、スリランカ人ジェンダー専門家の Ms. Nelun Gunasekera から、国内におけるジェンダー問題と解決に向けた取り組みの概要説明を受けた。当方からは、JICA の環境社会配慮ガイドラインの中にジェンダー・イシューが入っており、環境社会配慮審査会 (現在は助言委員会) の委員にもジェンダー問題に知見を有する専門家があり、プロジェクトの特性に応じて助言委員会にて、ジェンダー課題に関する議論が行われている旨を伝えた。

WB の事務所では、スリランカ人コンサルタント (プロジェクト・マネジメント) の Mr. Pradeep Pethiyagoda から、世銀のセーフガードポリシーをスリランカの国内大型インフラ事業に適用するに当たっての留意事項について、概要解説をしていただいた。道路建設の場合、融資する区間がドナー間で違う場合に移転の補償金額などが異なることがあり、特に移転対象家屋に関しては市場価格、再取得価格で対応することが課題となっている。

またスリランカ MOH および DOR 内において、PI Division の設置の検討がされており、これら部局は独自の PI ガイドラインの策定にも意欲的である旨を伝え、こうした取り組みに対してドナー機関としても支援をいただくよう依頼した。

以下参考までに述べる。2010 年 7 月に JICA 東京国際センターで実施した 2010 年度の「ODA における環境影響評価コース」(4 週間)の中で、ワシントンの世銀本部環境局と JICA 東京国際センターを結んで、世界銀行の環境影響評価部門の責任者であるスティーブン・リントナー氏と 14 カ国 19 名の研修員とともに

TV 会議を行った。その議論の中で世銀のセーフガードポリシーに基づく環境社会配慮の取り組み状況は途上国によって差異が大きく、遵守すべき水準を上げてゆくための支援が重要との指摘もあった。

3-3 帰国研修員（今年度参加研修員）との協議

3-3-1 PI ガイドライン策定の課題

ネパールについては、「The Public Involvement Guideline in Public Works Projects Especially Road Projects」のドラフト作成が行われていることから、PI 指針策定の方向に進みつつある。他方スリランカでは、PI 指針の策定準備にまではいたっておらず、Land Division の発展的な組織再編を行って PI Division を設立することが可能か否か検討している段階である。

PI ガイドラインの策定は、開発途上国における環境社会配慮の現状から判断すると、すぐに策定準備に取りかかる体制になっていないと考えられる。本調査団が訪問したネパールとスリランカの両国においては、公共事業の道路建設分野において、PI ガイドライン策定あるいは PI 管轄部門の設立を目指して取り組みを始めたところである。

このため、これら両国からの研修員は、他の参加国からの研修員に対して日本の PI の現状も踏まえた上で、PI ガイドラインの策定のためのノウハウを適正技術として示してくれるものと考えられる。

3-3-2 PI セミナーでの議論

PI の実践に関連する 2 つのテーマ（Public Involvement Theory and Techniques, JICA's Environmental and Social Consideration on Public Involvement - Focusing on Sustainable Development -）について各 50 分間の講演ならびに質疑応答を行った。参加者は 47 名であったが、PI の理論・技法の要点と JICA の環境社会配慮ガイドラインの運用状況や JICA 外部環境社会配慮審査会（現助言委員会）がカテゴリー A のインフラ案件に関する議論を行った結果について説明した。JICA ホームページ上に公開されている環境社会配慮のカテゴリー A プロジェクトの諮問答申書をもとに、現場のステークホルダー協議などの写真や映像をできるだけ多く示しながら解説を行なった。

3-4 現場視察

3-4-1 視察概要

下記のように(1) ネパールにおいては「カトマンズ・バクタプール・ドリケル道路」及び「シンズリ道路」、(2) スリランカにおいては「マリーン・ドライブ道路」及び「大コロンボ圏都市交通整備計画道路 (OCH)」の現場視察を行った。

表 3-4-1 現場視察日程

国	視察日時	視察場所
ネパール	8月6日(金) 11:00-17:00	カトマンズ・バクタプール道路(工事中) バクタプール・ドリケル道路(計画段階)
	8月7日(土) 7:30-17:30	シンズリ道路 第Ⅲ工区
スリランカ	8月11日 9:30-11:00 13:00-17:00	マリンドライブ道路 大コロombo圏都市交通整備計画道路(OCH) 南部高速道路(時間の都合により視察中止)

(1) ネパール

1) カトマンズ・バクタプール道路

カトマンズ・バクタプール道路はカトマンズ郊外のTinkuneからSuryabinayakにいたる9.1kmの道路で、2008年11月から2011年3月の予定で工事が行われている。日本側から26億8,900万円が供与され、ネパール側の支出は2億1,100万ネパールルピーとされている。

2) バクタプール・ドリケル道路はカトマンズ・バクタプール道路からシンズリ道路の起点部にあたるドリケルにいたる16kmの道路であり、ネパール政府が事業を要望している。現在設計のためのコンサルタント選定したところである。

3) シンズリ道路

シンズリ道路はDhulikelからBardibasにいたる158kmの長大な道路であり、テラー平原を南下し、East-Westハイウェイと連結し、インドコルカタ(カルカッタ)とカトマンズを結ぶ第二の輸送ルートとして、計画され、事業実施されている。工区は4工区に分かれ、第Ⅰ工区(37km)は整備済み、第Ⅱ工区(39.7Km)、第Ⅲ工区(32Km)は工事中、第Ⅳ工区(50km)は一部を除いて整備済みであり、今回は第Ⅲ工区及び第Ⅳ工区を視察した。

(2) スリランカ

1) マリンドライブ道路

マリンドライブ道路はコロomboの南側、BambalapitiyaからKollupityaまでを結ぶ道路で、現地視察時は一部を除いて整備済みであった。この道路の完成により、内陸寄りに走る現道の交通渋滞が解消されることが期待されている。ルート上には建物等多くの支障物件があるため、完成までの時間がかかったとされている。また、スリランカ政府はさらに、WellawattaからDehiwala、BambalapitiyaからGalle Faceまでの延長計画について検討している。

2) 大コロombo圏都市交通整備計画道路(OCH : Outer Circular Highway)

OCHはKerawalapitiya ICからMakumbura ICにいたる28Kmの高速道路である。1999年に、日本政府の無償援助によってFSが行われ、2001年に詳細設計の後、工事が開始し、2011年にMakumbura ICからHewagama ICが、2012年にWaturapata ICからKawawata ICまでが開通予定である。

3) 南部高速道路

Kottawaを起点とする約130kmに及ぶスリランカ最長の高速道路である。アジア開発銀行（ADB）と国際協力銀行（JBIC）がメインの資金調達機関となっている。



図3-4-1 カトマンズ・バクタプール道路位置図

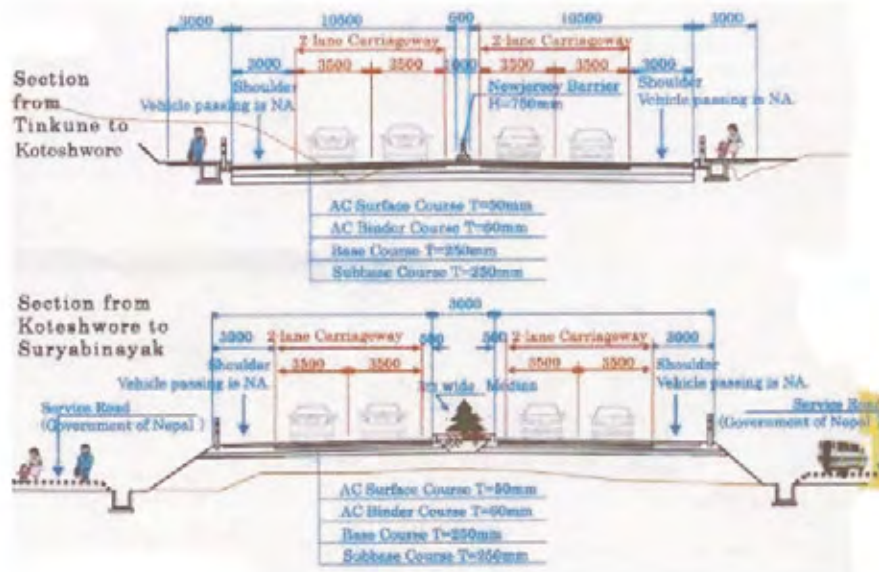


図 3-4-2 カトマンズ・バクタプール道路標準断面図

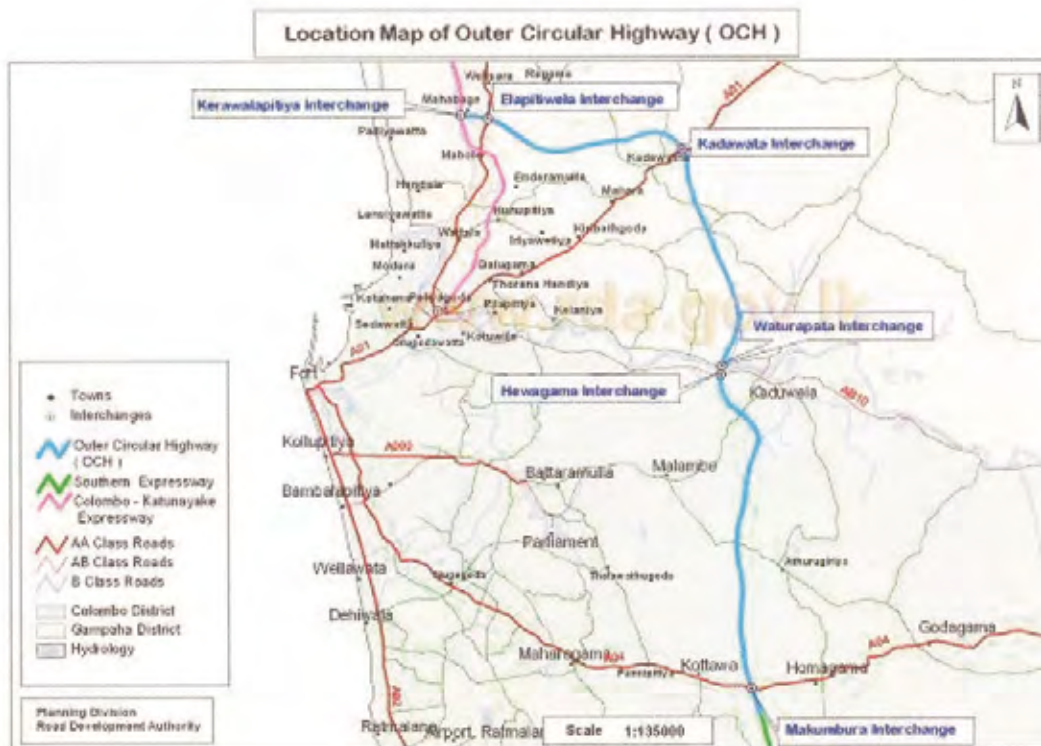


図 3-4-3 OCH 道路位置図



図 3-4-4 スリランカ高速道路概要図

3-4-2 視察状況

(1) カトマンズ・バクタプール道路、バクタプール・ドリケル道路現地状況



写真 1 カトマンズ・バクタプール道路工事中の状況



写真 2 右側の建物は支障物件として、交渉に時間がかかったもの。
最終的には、立退に応ぜず、保証金を支払い安全のため防護壁を設置。



写真 3 写真 2 と同様



写真 4 重機がみえる

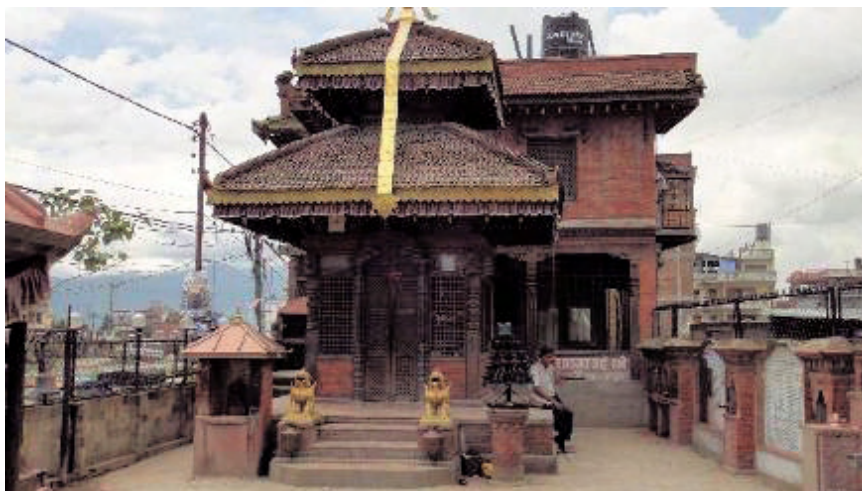


写真 5 寺院については関係者と協議し、建物本体に影響がないよう配慮。



写真 6 バクタブル・ドリケル(計画中)の現道状況

(2) シンズリ道路現地状況



写真 7 開通後第 4 工区の状況



写真 8 蛇籠が斜面对策に用いられている



写真 9 バスはいずれも極めて多くの乗客を運んでいた。シンズリ道路の開通によって産業形態、生活スタイルに大きな変化があった。

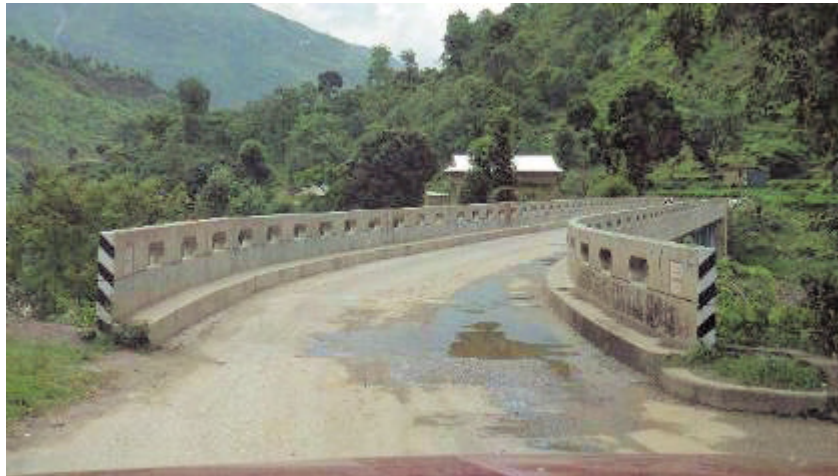


写真 10 橋梁の状況



写真 11 一部（ネパール施工部分）にまだ、砂利道がある



写真 12 現場事務所近くの案内板



写真 13 道路沿いにある市場



写真 14 第3工区工事状況



写真 15 第3工区現道。工事中の道路は別ルートをとる

(3) ネパールシンズリ道路に係わるP Iに関する問題点

ネパール道路局担当官及び工事担当ゼネコンである間組の飯塚所長からシンズリ道路に係わるP Iについての問題点及びその解決策について説明を受けた。それらの資料の一部を掲載する。

表 3-4-2 シンズリ道路第3工区P I経緯

SN	Location	Date	Remarks
1	All land /house owners with in proposed road corridor (length = 31km width = 156to 450 m)	April- May, 2005	Public opinion Survey
2	Representative of land I house owners with in proposed road corridor (lenoth = 31 km width =156to 450m)	April- May, 2005	House hold survey
3	station 32, Mahadevsthan, Kusheshwor, Dumja	sep 17, 2005	Public hearing
4	Gaiuli Daha Cahutara (Settlement Sta 3 1+500)	9 May 2007	Stakeholder meeting
5	Ratmata Chautara (settlement sta. 22+500)	10 May 2007	Stakeholder meeting
6	Ghumaune Chainour (settlement Sta 9+100	11 May 2007	Stakeholder meeting
7	Khurkot Chautara (settlement Sta 0	12 May 2007	Stakeholder meeting
8	With in proposed Right of Way, all length of road	29 May to 6, 2007	Simple survey
9	With in proposed Right of Way, at khurkot area(for absentee land owner)	7 August 2007	Additional Simple survey
10	Khalte Chain our (settlement Sta 5)	8 August 2007	Stakeholder meeting
11	Kathmandu	19 August 2007	Meeting with alliance of the Politicalarties at Central Level
12	Sindhuli District head quarter	4 October 2007	Meeting with alliance of the Politicalarties at Central Level
13	Khurkot Chautara (settlement Sta 0)	4 October, 2007	Stakeholder meeting
14	Gaiuli Daha Cahutara (Settlement Sta 31 + 500)	21 May 2008	Stakeholder meeting
15	Ratmata Chautara (settlement sta 22+ 500)	22 May 2008	Stakeholder meeting
16	Ghumaune Chainour (settlement Sta 9 + 100	23 May 2008	Stakeholder meeting
17	Khalte chainpur Chautara (settlement Sta 4 +700)	24May 2008	Stakeholder meeting
18	Pashupati Nagar, Mulkot (settlement sta. 17+300)	25 May 2008	Stakeholder meeting
19	Ratmata Chautara (settlement sta22+500)	25Ma2008	Follow up Stakeholder meeting

During construction of road works following problem occurred

Presently there are 4 Types of Problems

- Land owner asked for high (3 to 4 times than rate determine by Compensation determination committee)
- Irrelevant demand of Young groups
- Employment asked by large number of person
- Many group asked to Supply of Raw material and Petty Contract.

Time to time disturb the work

Construction site is frequently disturb by the locals for high rate of land. Similarly young boys asked employment I Petti contract (in their own rate) including taking away 21 keys of vehicles and equipments by which the works were closed from 13 may to 18 May, 2010 Similarly these local people again stopped construction work at Nepalthok site from 23rd may to 30 May, 2010 demanding the release of the person who were arrested on charges of taking away 21 keys of the Project which were returned back on 18th May, 2010.

Challenges

- Compensation: unsatisfied with rate of land acquisition, in sufficient ownership transfer and lack of demarcation.
- Employment: Lack of skill manpower in Project area and Employ as per recommendation of political party not as per skill and capability
- Construction: Work sub let system in series and finally unskilled groups are working at site, so difficult to achieve progress and quality
- Utilization of Natural Resources: As per Local Self governance Act DDC, VDC all have right to collect royalty, so there is conflict on sharing
- Lack of presence of Security personal: shortage of Manpower and Logistic support for patrolling.

また、飯塚所長からは以下の資料に基づき、特に近隣住民からの作業員の雇用に係わる問題点とその対策について説明を受けた。