

無償資金協力
カンボジア国「国道一号線改修計画」
における環境社会配慮
～非自発的住民移転への対応を中心として～

日時： 2012年2月6日13:00～14:30

会場： 国際協力機構（JICA）本部229会議室

JICA経済基盤開発部 平和構築・都市・地域開発第二課
林 宏之（Hayashi.Hiroyuki@jica.go.jp）

説明のポイント

1. これまでの経緯：

実施済み区間（第一期～第三期）を含むプロジェクト全体の非自発的住民移転に関する「経験と教訓の共有」という観点から、これまでの取り組みを包括的に報告します。

2. 今後の取り組み：

協力準備調査を実施している第四期（最終期）に関する進捗状況を報告します。

目次

1. これまでの経緯:

- 1-1. 国道一号線の位置づけと改修の必要性
- 1-2. 事業位置図(第一期～第四期の分割施工計画)
- 1-3. 国道一号線の経緯(要請から現在まで)
- 1-4. 2000年メコン河洪水の様子
- 1-5. 日本・カンボジア両国の主な責任分担
- 1-6. 当時どのような問題が発生していたか?
- 1-7. 国道一号線(C1区間)の調査にあたり取り組んだこと
- 1-8.～1-11. プロジェクトの前半段階の取り組み①～④
- 1-12. 住民説明会の様子
- 1-13. 住民説明用資料と住民移転計画の閲覧
- 1-14.～1-15. 移転地の確保と現状①～②
- 1-16. 苦情処理委員会
- 1-17. その他の主な取り組み
- 1-18. 地域住民への影響(第一期～第三期)
- 1-19.～1-21. 改善を経つつ取り組みを継続してきた事項①～③



目次(つづき)

2. 今後の取り組み:

- 2-1.～2-3. 国道一号線第四期(最終期)の概要①～③
- 2-4.～2-6. 適切対応に向けて①～③
- 2-7. 第四期のまとめ

3. おわりに:

- 3-1.～3-2. おわりに(教訓にかえて)①～②



1. これまでの経緯

1-1. 国道一号線の位置づけと改修の必要性

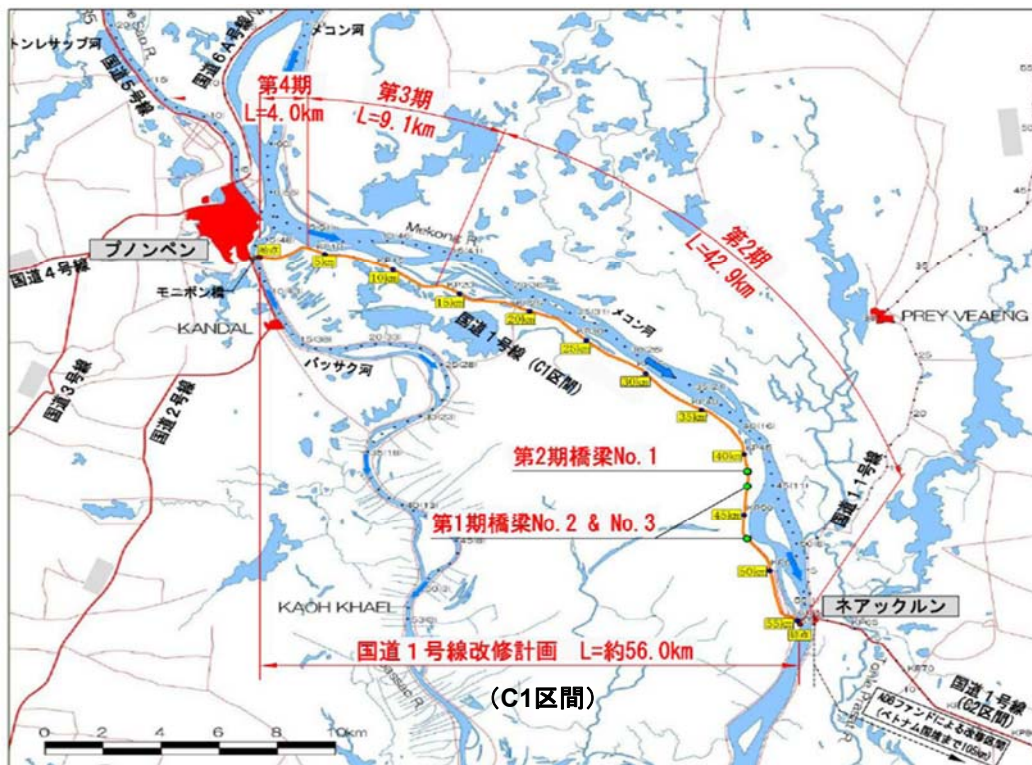
- バンコク-プノンペン-ホーチミンを結ぶ南部経済回廊の一部を形成する“**国際幹線道路**”。メコン地域全体にとって、物的・人的交流を促進する**社会・経済活動の基軸**となる道路。
- 周辺住民の安全・財産を守る“**堤防道路**”及び“**生活道路**”としても機能
- ASEANを成長センターと位置づける日本にとっても、民間投資を呼び込む上で、物流の円滑化は重要課題

⇒かかる重要な幹線道路がインドシナ紛争や内戦、メコン河大洪水(2000年)等の影響により損傷が著しく、改修は喫緊の課題となっていた。



1. これまでの経緯

1-2. 事業位置図(第一期～第四期の分割施工計画)



1-3. 国道一号線改修計画の経緯(要請から現在まで)

- 2001年:** 無償資金協力による国道一号線(56km)の改修を**要請**
(同年、日・ASEAN首脳会議において小泉総理大臣(当時)より、南部経済回廊の整備につき協力を表明)
- 2002年:** **開発調査**
- 2003年:** **環境社会配慮支援調査(予備調査)**
(2003年に 日・ASEAN特別首脳会議の「日本ASEAN行動計画」中、「メコン地域開発支援」の中核的案件として位置づけ(※))
- 2004年:** **基本設計調査(審査会へ報告:12月/答申:05年2月)**
- 2005年:** **環境社会配慮支援調査Ⅱ(予備調査)**
- 2006年6月:** 第1期につきE/N署名(**審査会へ経過報告:5月**)
- 2006年6月:** 第2期につきE/N署名(**審査会へ経過報告:7月**)
- 2009年7月:** 第3期につきE/N署名(**助言委員会へ経過報告:6月**)
- 2011年6月:** 第3期完工(計52kmの改修終了)
- 2011年9月:** 第4期(最終期:4km)につき**協力準備調査**開始(実施中)



(※)以降、現在に至るまで、日ASEAN首脳会議や日メコン首脳会議の度に重要性を確認。

7

1-4. 2000年メコン河洪水の様子



Cambodia NR1 (Sep. 2000) photo by Mr.Kawamura

<http://kawauta.exblog.jp/i3/2/> より



8

1-5. 日本・カンボジア両国の主な責任分担

日本側

- 約56kmの道路改修(橋梁3橋、カルバート、道路排水施設、法面侵食対策、交差点改良、各種沿道サービス及び安全対策などを含む)に必要な資金の提供
- カンボジア側が実施する環境社会配慮の支援

カンボジア側

- 環境・社会面の影響評価実施(F/S時に実施済み)
- プロジェクトにより影響を受ける住民(PAPs)に対する合意形成と適切な補償の実行
- 公共ユーティリティー(電柱、光ファイバーケーブル等)の移設等



1-6. 当時どのような問題が発生していたか？

国道1号線C2区間(ADB)の改修における非自発的住民移転に関し、NGO等市民社会が次のような問題を指摘。

- 移転計画に係る住民参加、情報提供が不足
- 住民との合意取得の方法が不透明、不適切
- 資産の評価方法が不透明、不適切
- 適切な補償支払いがなされていない
- 移転地の立地・インフラ整備が不十分
- 移転住民の生計悪化
- 苦情処理メカニズムが機能していない 等



1-7. 国道一号線(C1区間)の調査にあたり取り組んだこと

(1) 開発調査を先行実施:

いきなり無償資金協力の調査を行うのではなく、開発調査を先行させて水文解析などを行い、洪水対策と道路本体の最適設計などの技術面について、F/Sレベルでまず検討。

→路面高、開口部の設計条件設定に有用な技術情報を把握したことで、環境社会配慮を考慮した設計が可能に。

(2) ADB改修区間の課題を把握し改善:

無償資金協力の基本設計調査においては、当時改訂作業中であったJICA環境社会配慮ガイドラインのC2区間で露見した課題・問題点をADBやNGO等から情報収集し、ひとつひとつ改善に取り組んだ。

→①入手情報のスクリーニングと確認、②トライ&エラーを通じた改善、③カンボジア政府との情報共有と信頼関係醸成等

審査会の答申も踏まえ、プロジェクトの前半段階(2006年末)で取り組んだ内容は次ページ以降に



1-8. プロジェクトの前半段階までの取り組み①

以下に示した一覧表は、JICA関係者間で情報共有するために2006年末頃に整理したものです。
プロジェクトの前半段階における取り組みであるため、現在見直してみると、取り組みが不足していた点、情報不足で事実を正しく把握できていなかった点もあります。
環境社会配慮ガイドライン(2004年版)の適用外案件ながら、可能な限り同ガイドラインと答申に沿って進めようとしていた中間段階の総括とご理解願います。

主な対応項目	ADB C2プロジェクトの課題 (市民社会等からの指摘)	無償資金協力「国道1号線改修計画」における改善
1 影響住民に対する事前説明		
①住民説明会の開催	どのような基準で何回開催したか不明。	・全線を地域ごとに分け、開催日時を事前通知したうえで、複数回(午前と午後等)開催した。 ・パース(イラスト)を用いて改修のイメージを持ち易いよう工夫した。 ・政府側説明者の言葉遣い・態度にも配慮した。
②リーフレットの改定	A4×数枚程度の簡単なもので詳細はわからない。	・既存リーフレットを全面改訂し、地図・イラスト入りの20ページ程度の詳細なリーフレットを再作成・配布した。
2 影響住民との合意形成		
①2段階に分けた合意形成	資産調査(査定)時の合意取得のみと思われる。	・プロジェクト実施の可否を「Simple Survey」で確認し、70～80%以上の影響住民から合意を得ない限り基本設計調査は実施しない条件とした。 ・資産調査(査定)時の合意はプロジェクト実施までに「原則100%」取得する条件とした。 (*未合意の場合は適宜報告をうけ、内容を日本側も確認している。)
②マニュアルの作成・提供	こうした対応はない。	・ADB C2プロジェクトでの「不適切な対応」の内容を分析のうえ、事前説明、合意形成時の「べからず集」やスケジュール管理をし易くするチャート等をマニュアルとして取りまとめ、省庁間移転委員会(IRG)に提供。
③外部モニタリングの実施	こうした対応はない。	・合意形成時に不適切な合意形成が無いことを第三者モニタリングを通じて確認した。
④市民社会等の指摘に対する確認	その都度対応していたかは不明。	・市民社会等からIRGによる不適切な対応がある旨の報告を受ける度に事実関係を確認した。 ・特に数百世帯単位の不適切な合意形成があったとされた指摘に対しては現地コンサルタントによる調査を実施し、重大な問題は無いことを確認した。



1-9. プロジェクトの前半段階までの取り組み②

3 代替地の確保		
①同一コミュニティ内における確保の徹底	詳細は不明だが、少なくとも同一コミュニティ内という要求はしていない。	・移転により貧困化する主要な原因のひとつは、遠い代替地に移転することで職を失うこと、また学校、病院、寺院へ通うことが困難となることであると考え、こうした影響を最小化できる同一コミュニティ内で、かつ可能な限り1号線に沿った移転地を確保。
②事前確保の徹底	代替地の確保は後手に回り、しかも二転三転した。	・移転を1回で済ませることが「貧困化」を防止する重要な要因であると考え、代替地を事前確保。 ・例外的に代替地の整地が雨季の影響等でどうしても間に合わない場合は、仮移転地を準備すること、状況に応じて追加補償を行った。
③代替地整備の徹底	井戸の使用には別途費用が必要となる等適切とは云えない。また、盛土高が低く、洪水時に浸水の懸念がある。	・洪水時の水位を考慮した代替地の盛土、井戸及び簡易トイレを設置した。
④所有権付与・登記実施の徹底	要求していたと思われるが、具体的に状況を把握しているか不明。	・移転するための土地を所有していない場合には、道路用地(ROW)内を(不法)占拠していた住民に対しても代替地を用意した。 ・所有権登記については、IRC側で登記費用の負担を含め一括対応する。



1-10. プロジェクトの前半段階までの取り組み③

4 補償費用の算定及び支払		
①2000年単価による減額無しの場合の徹底と確実な支払いの実施	補償単価の変更、恣意的な減額査定の実施、不正があったとされる補償金支払い等があった。	・「貧困化」の主要な原因のひとつは、査定者の恣意が反映され易い減額にあると考え、所謂「減価償却」も「資材再利用率(サルベージ)」による減額も行わないこととした。
②影響住民に対する査定結果の説明と証憑の発行	実施されていたか不明。ADBも当時実態を全く把握していなかった。	・影響住民が自分の受けられる補償額を把握できるよう、査定内容の説明・合意取得後に合計金額を記載した紙を手渡した。
③情報公開	対応していたかは不明。	・各コミュニティの庁舎で影響住民が自己資産の査定結果を閲覧可能とした。
5 苦情処理		
①苦情処理委員会設置におけるNGOからの意見聴取	対応していたかは不明。	・苦情処理委員会の設置する前にNGOからもコメントを聴取した。
②苦情処理委員会の設置とメンバー構成の工夫	詳細は不明。	・公平な委員会とすることを念頭に、(申し立てと直接的な利害関係の無い)住民代表(コミュニティの長老)を含めること及び利害関係者である公共事業運輸省を委員ではなく、オブザーバーにする等の配慮を行った。
③リーフレットへの記載及びNGOへの協力申し入れ	詳細は不明。	・苦情の申し立てにかかる連絡先をリーフレットに明記した。 ・NGOに上記対応としたことを伝えるとともに、苦情処理委員会を活用するようNGOからも影響住民に広報してほしい旨を要請した。



1-11. プロジェクトの前半段階までの取り組み④

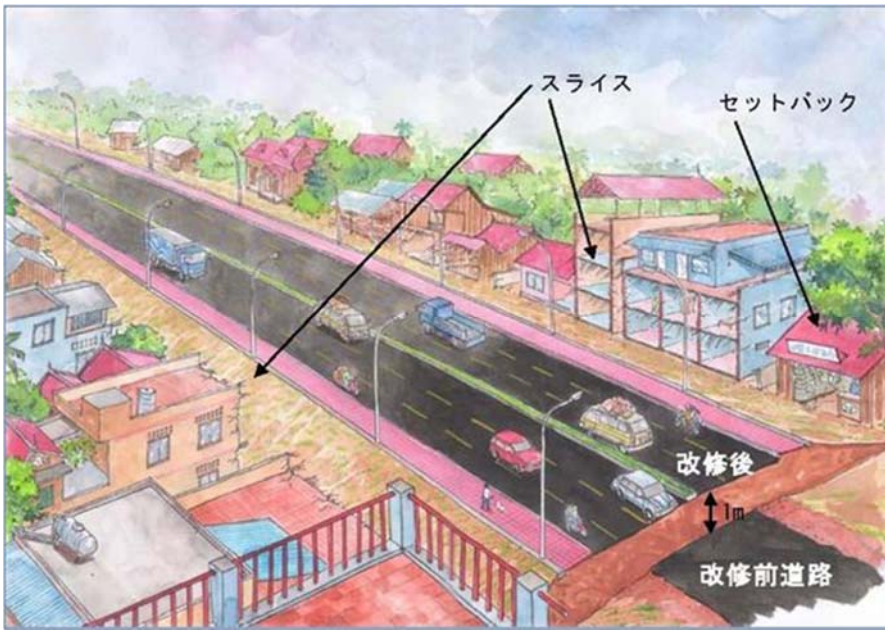
6 道路設計・施工上の主な配慮		
①住民移転数を最小化する道路線形の検討	詳細は不明であるが、対応していたと思われる。	<ul style="list-style-type: none"> 基本設計時にROW内の全既存家屋を把握し、図面に反映した上で通常の基本設計以上の精度で道路線形を検討し、センターラインの位置を途中から変更することで影響戸数を最小化する設計とした。 詳細設計時にさらに検討を行い、影響戸数の減少を図るとともに、施工時においても、工事影響範囲の最小化に努めている。 商店や家屋が密集する始点付近では、擁壁設置により土手傾斜面による影響範囲を最小化する設計とした上で、詳細設計時に影響住民の意見も踏まえて最適な設計とする等フレキシブルに対応している。
②新規開口部周辺農民・住民への説明会開催	対応していたかは不明。	<ul style="list-style-type: none"> カルバートを新規に設置する付近の農民・住民に対し、水資源省の協力も得ながら現地でも考えられ得る雨季の開口部流水による農地への影響等を説明した。
③洪水時の周辺住民及び家畜避難スペースの確保	こうした対応はない。	<ul style="list-style-type: none"> 環境社会配慮の具体的な事例として、通常はバス停として使用し、洪水時には逃げ場を失った住民や家畜が避難できるようなスペースを全線の必要箇所に設置した。これにより、家畜が道路を塞がず、緊急車輛等が通行可能となるため、災害対応にも寄与できる。
④地元住民及び身体障害者の雇用確保	地元住民の雇用はあるが、身体障害者の雇用については不明。	<ul style="list-style-type: none"> 基本設計時から雇用対策を念頭に入れた施工計画を策定し、業者の協力のもとで地元住民を積極雇用している。 身体障害者に対しても鉄線巻き蛇籠の製作を委託することで収入機会を創出している。
⑤環境ベースライン調査による環境関連データ取得	対応していたかは不明。	<ul style="list-style-type: none"> 環境社会配慮審査会の答申を受け、事業実施前のデータとして、騒音、振動、大気汚染、水質、動植物相等を調査した。
7 「対話を通じた」カンボジア国政府への働きかけ		
①定例会の開催による情報共有	こうした対応はない。	<ul style="list-style-type: none"> 既に1年以上に亘り、2週間に1回の定例会を開催し、問題点の確認や意見交換を随時行っている。 ドナーの意見を押し付けるのではなく、「対話を通じて」、過去の問題点や把握している他プロジェクト及びドナーの状況も勘案しながら改善提案を協議し、対応している。
②実績の共有と他プロジェクトへの反映	詳細は不明。	<ul style="list-style-type: none"> 本プロジェクトの経験・実績を他の無償資金協力プロジェクトにも適用し、Simple Surveyや合意形成を行い、透明性・公平性の向上と手続きの標準化に取り組んでいる。



1-12. 住民説明会の様子



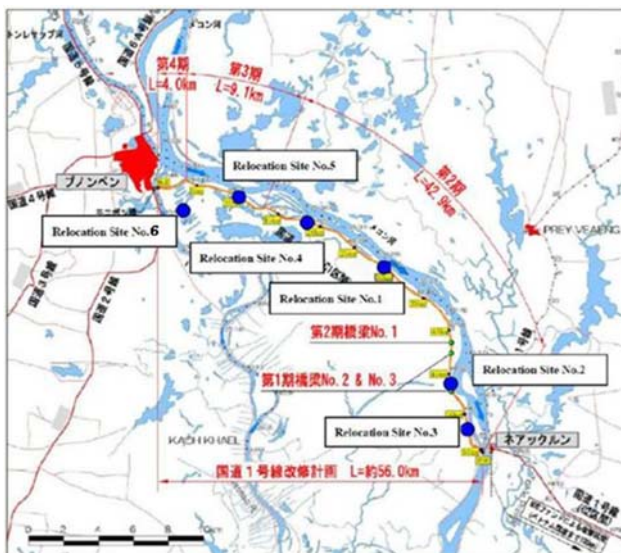
1-13. 住民説明会用の資料と住民移転計画(RAP)の閲覧



住民移転計画の閲覧
(自身の補償内容の詳細はコミュニオンオフィスで閲覧可能)



1-14. 移転地の確保と現状①



- 道路公用地内に住む(法的に土地を保有していない)移転住民に対し、移転地(1世帯あたり100㎡程度の広さ)を整備し、無償で供与
- 移転前のコミュニティから極端に離れず、かつ、国道一号線に近い場所を選定
- 周辺の公共施設(学校、病院、市場等)へのアクセスを考慮
- 洪水に耐える盛土、各戸のトイレ、排水管、井戸の設置、アクセス道路の整備
- 第四期向け移転地は整備済み(第6移転地)



井戸(政府予算でNGOが設置)



整地された敷地と簡易トイレ

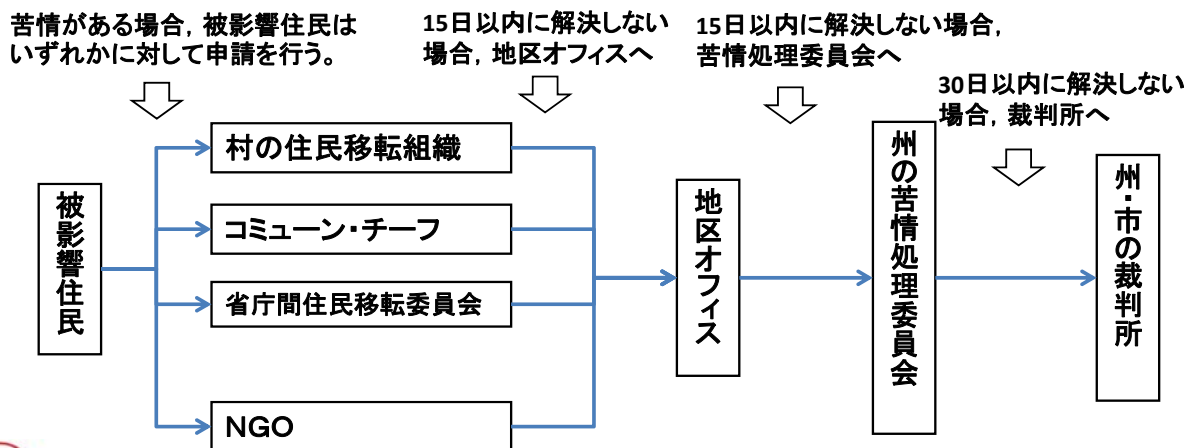


1-15. 移転地の確保と現状②(第1移転地の様子)



1-16. 苦情処理委員会

- カンボジア政府はガイドラインを発出し、苦情処理委員会を正式に設置するとともに苦情処理システムを構築
 - 苦情処理システムについて、説明会や配布資料を活用して住民に周知
 - カンボジアの中央政府は、対象のコミュニン・チーフや地方行政の代表などに研修等を実施



苦情処理システムの仕組み

1-17. その他の主な取り組み

- PAPsの最小化(工事に必要な道路幅を最低限の範囲に縮小)
(PRW: Provisional Road Width(暫定道路幅)の設定による)
- 住民説明会の実施(合計:70回以上、参加人数累計:5,000人以上)
- 現地コンサルタント(第三者)による、資産調査・説明会・支払い実施等の外部モニタリング実施
- 日本政府・JICAとカンボジア政府(省庁間住民移転委員会)との定例会議の場で情報共有(合計:120回以上)
- 技術協力プロジェクト「住民移転のための環境社会配慮能力強化プロジェクト」による支援(2010年4月～2012年3月)

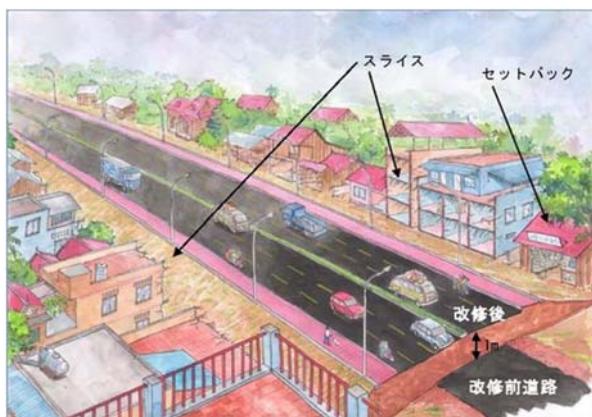
※数字は第三期までの実績値



1-18. 地域住民への影響(第一期～第三期)

- 路面を嵩上げするため全区間で拡幅が必要となり、その結果住民移転(物理的移転、セットバック、スライス等)が発生
- カンボジア政府は国内法令に基づき、日本政府等からの助言を踏まえて対応

項目	被影響総世帯数(3,674世帯) ※数値は2011年末時点			
	母屋が影響を受けない世帯数	母屋が影響を受ける世帯数(1,357世帯)		
		物理的移転	セットバック	スライス
世帯数	2,317	224	667	466



スライス後の建物



セットバック後の建物



1-19. 改善を経つつ取り組みを継続してきた事項①

こうした一連の取り組みを経てもなお、適切な非自発的住民移転の実現には、長い時間とカンボジア政府とのさらなる認識の共有が必要となる。また、ドナー間の連携・情報共有も重要である。教訓の意味も含め、特に重要な「補償単価」、「移転地整備」、「生計回復策」について以下の通り整理した。

(1) もっとも重大な課題となったものが「補償単価」の設定方法であり、カンボジア国内法との抵触と調整に加え、他ドナーの対応もめまぐるしく変わる中での対応となった。

- ① 当時の公定単価(移築価格)に基づききちんと査定させ、PAPsの合意を取り、減額無しの補償支払を実行させること。
- ② 2000年に制定された移築価格をインフレ率を考慮した額に補正させたうえで補償を実行させること(当時は年3%)。
- ③ 補償の基準を移築単価→再取得価格に変更させる(ドナーによって対応を変えることの無いよう)ため、カンボジア政府(省庁間移転委員会:IRC)に働きかけ、変更を実現させること。既に移築価格で補償が終了した者に対し差額を追加補償させること。



1-20. 改善を経つつ取り組みを継続してきた事項②

(2)「移転地整備」も続出する問題に対処する必要があった。

- ① 住環境を替えない場所に代替地を確保することの困難さ
- ② 土地の値上がり(投機)による代替地取得予算の大幅増
- ③ 移転したPAPsに土地の所有権も賦与するという超法規的措置の実行
- ④ 代替地のインフラ整備(どこまで対応させるか?)
- ⑤ 代替地における予想外の事態(井戸水からのヒ素検出など)
- ⑥ 代替地を提供される正当な権利者であることを確認する難しさ
- ⑦ PAPs間の公平性の担保



1-21. 改善を経つつ取り組みを継続してきた事項③

(3)適切な「生計回復策」の模索と行政としての対応の限界を踏まえた対応も必要である。

- ① 移転前のPAPsの生活状況・家計をきちんと把握させること
- ② ニーズ調査に基づいた生計回復策を検討させること
- ③ 他プロジェクトにおける生計回復策(マイクロファイナンスや職業訓練等)の実施状況フォローとフィードバックによる改善を図ること
- ④ NGO等住民に密着した活動を行っている者との意見交換によって、より有効な対策を講じること及びNGO等の知見やチカラを活用すること



2-1. 国道一号線第四期(最終期)の概要①

- 工事内容
 - 1号線起点から4.0km地点までの現状2及び4車線道路の改修(舗装修復、道路高の嵩上げ、4車線化、道路排水施設整備等)
- コンサルティング・サービス内容
 - 詳細設計、施工監理



2-2. 国道一号線第四期(最終期)の概要②

協力準備調査(旧事業化調査)の結果、第四期は2004年に実施した基本設計から、当時からの状況の変化を踏まえて以下の通り変更となる予定。

(1) 1.9km～4.0km区間の4車線化

①交通量の増加(特にバイクの著しい増加:プノンペン市で500台/日の登録)

→始点に第2モニボン橋が建設済、環状道路計画(中国の支援)、さらには新港建設計画(中国の支援)の影響も考慮。

②周辺の急激な都市化に伴う流入交通の増加に対応した安全対策

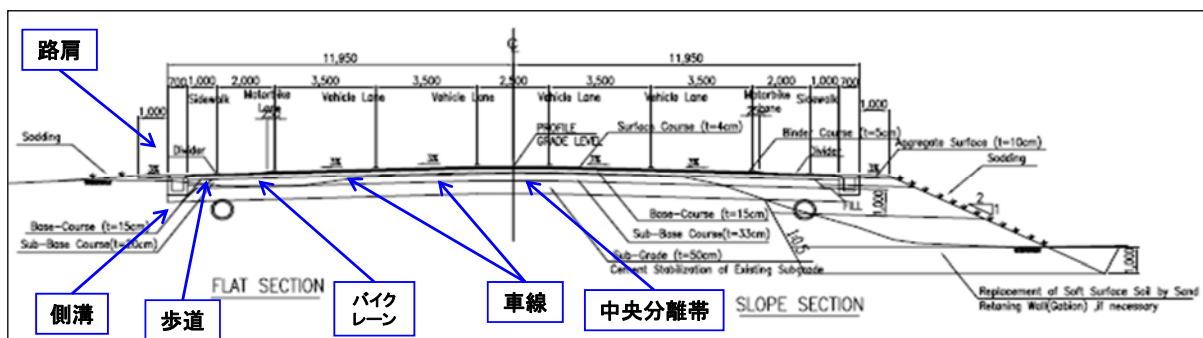
→中央分離帯のスペースを確保(街灯の設置やUターン・左折レーンの設置が可能に)。

③既存PRW内で施工可能

→第三期のDMSでこの区間の整備に必要な用地幅は明らかにされており、その範囲内で設計(バイクレーンや歩道の幅を調整)した。



2-3. 国道一号線第四期(最終期)の概要③



1.9km以降を4車線化した場合の標準断面図(例)

(2) ニロート浄水場整備事業(円借款)との調整

道路用地内に埋設される水道管の施工計画に配慮

→責任分担の明確化と本線舗装下の新規埋設管を考慮した計画への変更

(3) プノンペン都との調整

プノンペン都に対し、IRCと連携のうえ、苦情処理委員会の設置と沿線住民への適切な対応を要請



2-4. 適切な対応に向けて①

- 予想される被影響世帯数:516世帯(DMSで再調査中)
 - うち物理的移転数:61世帯(DMSで再調査中)
- カンボジア政府がすべきこと
 - 住民移転計画(第4期向け)の策定・公表
 - 再取得価格調査(第4期向け)の実施による補償単価設定
 - 生計回復プログラムの検討 など
- 日本政府がすべきこと
 - 移転住民への負の影響を軽減すべく、「JICA環境社会配慮ガイドライン」(2004/2010年)の対象外ではあるものの、特に被影響住民に対する現地での対応については、同ガイドラインの主旨を尊重するようカンボジア政府に求めていく
 - カンボジア政府が行う住民移転手続きの的確な確認
 - 技術協カプロジェクト「住民移転のための環境社会配慮能力強化プロジェクト」(2010年4月～2012年3月)の成果を踏まえた、継続的な先方政府の能力強化・より適切な制度作り支援 など



2-5. 適切な対応に向けて②

カンボジア政府は現在第四期に向けRAPを策定中であるが、既に以下の改善及び特別な対応を行う旨を確認している。

- (1)対象区間の資産調査(DMS)の再実施及び再取得価格調査の実施
- (2)生計回復プログラム(IRP)策定の前提となる社会経済調査(SES)の実施
- (3)住民移転計画(RAP)へのIRP案の明記
- (4)同RAPクメール語版のカンボジア国内での公開



2-6. 適切な対応に向けて③

カンボジア政府は現在第四期に向けRAPを策定中であるが、既に以下の改善及び特別な対応を行う旨を確認している。

(5) 英文版RAPの作成と公開

(6) 旧プノンペン市内区間(始点から1.9km)のROW(Right of Way: 敷設用地)確定のため、両側各5m分の用地については土地についても補償を実施

(7) 代替地(整備済)への上水、電線の接続

(8) 1.9km～4.0km区間については既にPAPsと合意しているPRWの範囲で4車線化を図ることについての合意(新たな用地取得を発生させない)



2-7. 第四期のまとめ

【まとめ】

- カンボジア国道一号線は南部経済回廊の一部を形成し、カンボジアのみならずメコン地域全体にとって持続的な発展の基盤となる道路。我が国も整備支援を表明してきた経緯あり。
- 国道一号線改修計画(第4期)の内容は、1号線起点から4.0km地点までの2車線(または4車線)道路の4車線化。
- 住民移転に関し、第3期までに改善されてきたカンボジア政府の取り組みを踏まえつつ、第4期においても適切な環境社会配慮を行う。

【おわりに】

- インフラ支援の実施にあたり、開発の正のインパクト(安全で円滑な交通)を最大化し、負のインパクト(住民移転等)を最小化するスタンスで臨む。
- 多大な開発需要が存在するカンボジアにとり、適切な住民移転手続きを根付かせることは、今後自立発展していく上で極めて重要。本計画と技術協力プロジェクトを通じてカンボジア政府の業務能力は向上して来ており、引き続き第4期事業を通じてより良い事業実施を実現する。



3-1. おわりに(教訓にかえて)①

被自発的住民移転に関する被援助国政府の対応を
「確認」、「支援」することの難しさは？

●その国の土地制度、法制度、政府の力量(対応力)に合わせた対応が必要

→被援助国政府が環境社会配慮ガイドラインを「理解」することは容易ではない。

●政府の力量を向上させるには、ドナーとの対話と経験を積み重ねる時間が必要。

→「反発・拒絶・開き直り」⇒「理解・しづしづ対応」⇒(プロジェクトの進捗・成功)⇒「納得・共感・興味・関心」⇒「自発的な取り組み・関連法及び制度整備」⇒(新プロジェクトの立ち上げ・成功)



3-2. おわりに(教訓にかえて)②

被自発的住民移転に関する被援助国政府の対応を
「確認」、「支援」することの難しさは？

●被援助国を混乱させないためのドナー側の連携がますます重要に

→「やってくれそうなドナーにお願い」では、せつかく転換した発想や制度が根付かない。

●基礎インフラ整備に伴う用地確保と国民の権利保護・生計向上

→特にPAPsに対する「補償」を行うことと、貧困層に対する「社会保障」との一定の区別(被援助国政府の省庁の所掌も踏まえた責任分担の明確化)は必要であり、後者についてはNGO等と連携した実施も検討すべき。



2002年頃



現在



ご清聴ありがとうございました！

