

カンボジア国  
プノンペン - バベット高規格幹線道路整備事業  
(協力準備調査 (有償))  
ドラフトファイナルレポート

日時 平成 28 年 12 月 2 日 (金) 14 : 02 ~ 15 : 36

場所 JICA 本部 111 会議室

(独) 国際協力機構

## 助言委員（敬称略）

石田 健一 東京大学 大気海洋研究所 海洋生命科学部門行動生態計測分野 助教  
織田 由紀子 JAWW（日本女性監視機構）代表  
谷本 寿男 社会福祉法人 共働学舎 顧問  
(元恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授)  
升本 潔 青山学院大学 地球社会共生学部 教授

## JICA

### < 事業主管部 >

竹原 成悦 東南アジア・大洋州部 東南アジア第二課 課長  
宮崎 清隆 東南アジア・大洋州部 東南アジア第二課 企画役  
大森 駿 東南アジア・大洋州部 東南アジア第二課

### < 事務局 >

渡辺 淳 審査部 環境社会配慮審査課 課長  
中島 絵理 審査部 環境社会配慮審査課

## オブザーバー

### < 調査団 >

櫻井 裁之 株式会社片平エンジニアリング・インターナショナル 技術顧問  
渡辺 幹治 株式会社ソーワコンサルタント  
山下 晃 環境社会基盤コンサルタント株式会社 代表取締役

カンボジア国プノンペン - バベット高規格幹線道路整備事業  
(協力準備調査(有償))  
ドラフトファイナルレポートワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

### 1. 住民移転に係るカンボジアの過去の経験

委員より、カンボジアにおける住民移転については、旧 JICA ガイドラインの下で過去に実施された道路や橋梁事業等での経験があるため、こうした経験を踏まえた提案を行うべきとの指摘がなされた。これに対し JICA 側から、このような過去の事業での経験の蓄積に基づく対応は、現行の JICA ガイドラインで包括的にカバーされていると考えられる旨説明がなされた。

たとえば苦情処理メカニズムについては、同国国内法で設置が求められるものの不法占拠民については対象外とされているが、現行の JICA ガイドラインに基いた住民移転計画に基づきこうした不法占拠民によるアクセスも可能となる旨 JICA 側から説明がなされた。

### 2. 人身取引等の増加

ベトナムとの国境を越える人身取引が行われているとの指摘があることから、本事業のような高速道路が建設されてアクセスが向上することにより、人身取引等の被害が増加する危険性があるとの指摘が委員よりなされた。但し、本事業によりそのような影響が必ず生じるとは断定できないため、最終報告書(FR)においてそのような危険性につき追記することでカンボジア側への注意喚起を行うこととした。

### 3. 土取場への転落事故

インフラ建設事業において必要となる土取場は数 m の深さを伴うことがある。カンボジアに限らず、土取場において子どもが転落する事故が発生した事例が過去にあるため、本事業のための土取場を設置する際にも、そのような事故を未然に防ぐための対策(例: 標識等の設置や学校との連携など)を詳細設計時に具体的に検討する旨、FR に記載することとした。

### 4. 水田における生態系サービス

本事業の土取場として一時的に使用される土地の大部分は水田である可能性が高い。水田や里山など人間の利用により生じた二次的自然については、その生態系サービスや事業による影響を如何にして評価するかという点は、JICA の環境社会配慮における今後の課題であるとの指摘がなされた。

以上

カンボジア国プノンペン-バベット高規格幹線道路整備事業  
(協力準備調査(有償))  
ドラフトファイナルレポート

NO.	該当 ページ	事前質問(質)・コメント(コ)	委員名	回答
<b>【全体事項】</b>				
1.	DFR pp4-1 ~	EXPECTED PROJECT EFFECT を示す Chapter 4 では、4.1 Direct Effect と 4.3 Indirect Effect の項において、正(Positive)の effect のみが整理されているが、EXPECTED PROJECT EFFECT ということであれば、負(negative)の effect も記述すべきではないか。(コ)	谷本 委員	Chapter 4 では、この事業を実施する意義を述べているため、正の影響(事業効果)を述べました。負の影響は Chapter 13 で詳細に述べています。
2.	DFR 4-5p	4.2 : Table4.2-1 の注に、capital cost として、land acquisition、administration のコストが算入されているが、これらは(国内)移転費用として経済評価では計上されないのではないか。これらのコストの経済評価における妥当性を確認して、必要であれば、EIRR を再計算されたい。(コ)	谷本 委員	土地については買収されなかった場合に見込まれる機会費用の逸失が発生するため、また、管理費は人件費・車両費・事務所費などであり、機会費用や実物費用の逸失が発生するため、費用として計上しております。FR で説明を追記します。
<b>【環境配慮】(汚染対策、自然環境等)</b>				
3.	DFR 5-10p 、 13-60p & 8-4p~	本事業に必要な骨材(碎石)や砂(浚渫土砂)は既存の民間企業が運営する Quarry sited や dredging site から調達される計画であるが、これらの Quarry site や dredging site の運営・操業は、環境面で問題ないことを、今回の事前調査では、許可証などで確認されたのか。(Table 13.5-3 (スコーピング)では、水質などに与える負の影響あるとの予測と評価がある)。もし今回の事前調査において Quarry sited お	谷本 委員	碎石場や浚渫の許可証が現時点で確認できていない業者もありますが、詳細設計の段階で最終的に決定するまでに確認し、確認できない場合は採石場等としての採用を見合わせる旨、FR Chapter 9 に追記します。

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
		よび dredging site での操業許可証などの確認が行われていないのであれば、次のステップの調査（詳細設計など）において、確認を行うことをFRに記述する必要があるのではないか。（コ）		
4.	DFR 5-10p 、 13-60p & 8-4p～	（同様に）盛土などに使用される土は、計画路線周辺の住民などから有償・無償（free of charge）で提供される borrow pits から（工事の一部として）コントラクターが確保することになっているが、borrow pits（15か所の候補地）の生態系（動植物）に与えるインパクトは、今回の事前調査で調査したのか。もし今回の事前調査において調査が行われていないのであれば、次のステップの調査（詳細設計など）において、調査を行うことをFRに記述する必要がある。さらに、borrow pits の跡地は、fish pond、irrigation reservoir などへの転用が期待されているが、事故（子供の転落）といったリスクは想定されないのか。これらを踏まえ、No negative impacts と言いきる根拠を追記すべきであろう。もし、転落事故などの発生が予見されるなら、スコーピング（Table 13.5-3 など）の事故の項に、この旨を追記する必要がある。（コ）	谷本 委員	<p>土取り場については、現時点では「候補」であるため、環境への影響について詳細な調査は行わず、一般的に想定し得る土取場における影響の予測を行いました。詳細設計段階で土取場が決定する際に、必要に応じて各種調査を行うよう、FRに追記します。</p> <p>また、現在、土取場として一時的に利用が考えられる土地は大部分が水田であり、農業資源への影響が想定されます。農地に成り立っている生態系は単調で外的なストレスに強いと考えられ、面積も広いため、生態系への重大な負の影響は想定されません。</p> <p>土取り場の跡地は養魚場・灌漑用水路等として利用される予定であり、各々の事業者が適切な安全対策を講じると考えられますが、土取り場として使用している期間中の安全対策は原則として施工業者の責任と考えられることから、「適切な安全対策を講じる」旨、工事の特記仕様書などに規定することを、FRに記述します。</p>
5.	DFR Pp5-1 ～	Chapter 5 では、工事に必要な Natural conditions として、topography and geotechnical conditions の調査が行われているが、これらに加えて工事に不可欠な水（コンクリート、盛土、散水、機材の洗浄、キャンプなど）は、どこから・どのように確保されるのかも記述する必要があるのではないか。その場合に、周辺の住民・農民の水利用に対	谷本 委員	<p>Chapter 5に記載した「自然条件調査」は設計に必要な地形・土質などについて行ったものです。</p> <p>コンクリートに使用する水については、各々の生コン工場が、自前の井戸等を所有しています。また防塵のための散水や盛土の水分調整に使用する水は近隣住民の合意を得て近くの川から採取します。キャンプで使用する水は、水供給業者から購入することになります。また、機材（特に生コンクリート運搬車）の洗浄は出荷した工場に帰って行うことが一般的で、工場には沈殿池などの洗浄に必要な施設が設置されています。これらの事は「カ」国の道路工事では一</p>

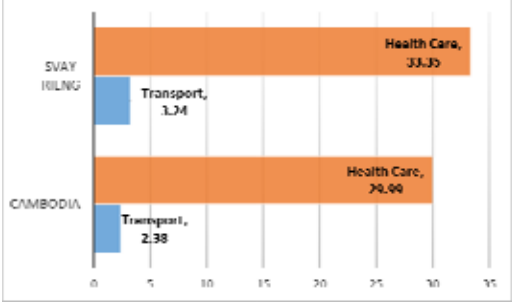
NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		する想定される負の影響と緩和策を記述すること。（質・コ）		<p>一般的に行われているため、特に記述する必要はないと考えます。</p> <p>なお、本件道路は事業（工事）の規模は非常に大きいですが、これは道路の延長が長いことで、道路延長 1km 当たりの工事量は従来の道路事業と比較して極端に大きなものではありません。このため、1 箇所から採取する水の量もこれまでの道路事業と比較して極端に多いものではないと考えられます。</p> <p>これらの説明を FR で記述します。尚、上記のような状況ですので、周辺住民等の水利用への負の影響はほとんど無いと考えられますが、モニタリング等を通じ何らかの影響が生じた場合は、適切な対策が講じられるよう、FR に追記します。</p>
6.	13-46	Geographical features のインパクトは A-と評価されているが、どのような影響が生じるのか、なぜ A-と評価されているのか、そしてどのように具体的な対策をとるのか明確に示されていないように見えます。重大な負の影響が予想されるのであれば、もっと丁寧に記載すべきではないでしょうか。（コ）	升本委員	<p>P. 13-46 の Table 13.3-1 はスコーピング段階の記述で、採石場や土取場について具体的な情報はありませんでした。新たな採石場や土取場の開発が必要となる可能性があったため「A-」と評価しました。調査の結果、輸送可能圏内に既存の採石場が複数あること、提案されている高速道路周辺の多くの農民が水産資源確保などのため土砂を提供する意思があることを確認しました。したがって、新規の採石場開発等は発生しない見込みであり、想定される本件事業による地形の改変は小規模であると判断し、評価を「B-」に変更しました（P. 13-67 Table 13.5-3）。</p> <p>既存の採石場等を使用する際も、業者の操業許可証を確認するとともに、環境社会配慮の観点から問題がないことを確認するよう、FR に記述します。</p>
7.	13-58	The predicted noise levels of all predicted points are over the standards of quiet area all time. However, actual noise levels around structures located along the expressway become lower than the predicted levels depending on the distance to the road and an existing fence.とありますが、基準値を下回ると理解して良いのでしょうか？（質）	升本委員	<p>最大値として道路端における騒音レベルを予測しました。実際の居住地等での騒音レベルは、道路からの距離や障害物の有無、バックグラウンドの騒音レベルなどが関与するため試算することができず、基準値との比較は困難です。そのためこのような記述になりました。騒音レベルについては、供用後モニタリングを通じて確認が行われ、環境基準を超える場合にはそれを下回るよう、関係機関と連携して対応策を講じることとなります。その旨、FR に記述します。</p>
8.	13-65	騒音を基準以下に抑えるためには防音壁や表面処理（？）だけで十分なのですか？（質）	升本委員	<p>防音壁や表面処理の対策以外にも詳細設計の段階で道路線形を調整して、静かな環境が求められる学校や宗教施設を迂回するよう、DFR P. 13-65 で記述しています。本事業においても、供用後、騒音モニタリングを行い、基準を超える</p>

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
				場合には、追加的な対策を関係機関と連携して講じるよう、FRに記述します。
<b>【社会配慮】 (住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等)</b>				
9.	DFR 13-59p & pp15-6 8-69	13.5.1 : (3) Impact of Mekong River Bridge Construction では、「Commercial fishery using floating fish cages is operated in approximately 500m downstream side.」に示される橋梁建設に伴う漁業者へ負の影響(工事に伴う水質汚濁など)の緩和策として、Table13.5-3 では「The contractor and supervision consultant shall provide prior notification to the local community, fisherpersons and water transportation bodies on the schedule of construction activities and restricted areas,」(=工事スケジュールと制限地域の事前通知)と記されているにすぎないが、より重要なことは、水質汚濁が発生した場合の具体的な対応策(工事実施側および漁業者側)の実施である。この点を緩和策としてFRでは記述する必要があるのではないか。(コ)	谷本 委員	漁業者側からは事前通知についての要望があり、これに基づいて養殖ケージの位置を動かして対応するということでした。工事実施側としては、Table13.5-3[Water Pollution]の項目に記載しているような緩和策が実施されるため、重大な影響は想定されません。
10.	13-47	13. Resettlement. Depending on conditions of relocated site, the livelihood restoration program is likely to be un-working. であるなら、Operation 時の評価はCだと思います。	石田 委員	スコーピング案段階のワーキンググループにて同様の議論がありましたが、結論として、スコーピングマトリクスの「工事中」「供用時」の区分けは、当該影響の原因となる事象の発生タイミングで書き分けることと整理されていますため、供用時の評価は「D」のままと致します。これは、影響が生じているタイミングで書き分けた場合、原因となる事象がどのタイミングに属するのか不明になるほか、影響がどのくらい続くかをすべての事象で見極める必要が生じることが実務的ではないと考えられるからです。  また、工事中に発生して供用後も影響が長く続く場合は、「評価理由」および「予測および評価手法」欄においてそのような影響につき記載することとしていま

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
				す。ただし、これはあくまで上記の整理に基づいて統一的に書き分けるものであり、供用時にも影響が続いている可能性のある生計回復支援自体については、引き続き配慮として大変重要であるという考えに変わりはありません。
11.		14,16,21 16,21 で Rapid changes of local economic conditions may widen gap in local economy. では B-なので 14 でも B-だと思われます	石田委員	ご指摘は、Table 13.3-1 の項目 16、21 の評価理由に基づき、項目 14[Poor People] の評価を B-に替えるべきではないか、という趣旨でよろしいでしょうか。Table13.3-1 はスクリーニング段階の表ですので、この表では評価を変更せず、調査後の評価結果を示した Table 13.5-3 (P.13-68) の「Poor people」に”Rapid changes of local economic conditions may widen gap in local economy.”を追記します(こちらの評価は現在 B-となっています)。
12.	全体	同国では、住民移転などの環境社会配慮については、国道一号線はじめ、様々な経験の蓄積があるはずで、その経験を踏まえた提案を行うべきではないでしょうか(うまくいった点、うまくいかなかった点、改善策等)	升本委員	国道一号線 (JICA 環境社会配慮ガイドライン 2004 年、適用外案件)、ネアックルン橋梁建設計画 (JICA 環境社会配慮ガイドライン 2004 年適用案件) 等、過去の無償資金協力案件は現行の JICA 環境社会配慮ガイドライン (2010) や運用の以前に実施されており、包括的には現在の JICA 環境社会配慮ガイドラインで、多くの経験の蓄積に基づく対応等がカバーされていると考えます (例えば、再取得価格での補償等)。  ただし、過去の案件が既存国道の拡幅が主たる工法であったことから、ROW 内の移転がメインであったのに対し、本調査の大部分は民地の買収となることから、補償や支援のエンタイトルメントも傾向が異なり、移転代替地についても原則的に検討が不要な状況にあるなど、状況が異なっているため、直接的な過去の経験による提案を明示的にはできない側面があります。
13.	全体	JICA Environmental Guidelines という表現が散見されるが、正式名称、もしくは適切な略語を用いるべきではないでしょうか。(コ)	升本委員	報告書の初出の箇所では正式名称「JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations」と略称「JICA Environmental Guidelines」とを定義して統一します。
14.	14-66/67	上述「12」とも関連しますが、これまでの同種のプロジェクトの Grievance Redress メカニズムと同様のメカニズムなのでしょうか？そしてうまく機能しているのでしょうか？(質)	升本委員	ご照会の Grievance Redress Mechanism (GRM)は、過去にカンボジアで実施された案件と同様のメカニズムです。  過去の国道一号線やネアックルン橋梁のケースでは、GRM に沿った住民からの申し立てが行われ、苦情処理のレベルに応じた苦情処理委員会が対応しており、同メカニズムは機能しているものと考えます。



NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
15.	14-73/74	External Monitoring がプロジェクト終了後 (2年間?)なされることになっていますが、問題ありという評価になった場合、どのような対応がとられるのでしょうか? (質)	升本委員	被影響住民の生計回復の状況等について外部モニタリングが行われ、JICAの事後評価までに大きな問題が確認された場合、追加的な対策の検討及びモニタリング期間の延長が行われます。
16.	DFR13-26,29,31	交通費\$2.8 (Prey Veng) および\$3.8(Svay Rieng)は医療機関に行くためと特定して質問したのか? また全国平均と比較して Prey Veng は交通費が高いという分析だが、全国平均\$2.38に対し Svay Rieng は\$3.8なので高いといえるが Prey Veng は\$2.8なので大きな違いといえないのではないか?むしろ、Prey Veng、Svay Rieng とも医療費が全国平均より少ないことは保健医療に関わる状況を示唆しているといえないか? Prey Veng からベトナムに行くこともあるとのことだが、ベトナムにより近い Svay Rieng からは行かないのか? (質・コ)	織田委員	既存の統計資料 Cambodia Demographic and Health Survey 2010, Ministry of Health, 2011) を利用しておりますため、具体的にどのように質問したかは不明です。 交通費の差は、相対的に高いという趣旨で記載いたしました。  ご指摘のように、Svay Rieng のほうが事例は多いと推察しておりますが、これを確認する情報が入手できなかったため記載しておりません。
17.	DFR13-29	Table13.2-12 の No. of locations of pharmacies and clinics の数字は正しいか? (質)	織田委員	ご指摘ありがとうございます。原資料 (Profile on Province Year 2014, Province Prey Veng Code:14, Commune Database, Provincial Department of Planning, 2014) に照らし合わせ、次のように訂正させていただきます。  【訂正後】 168(2011),182( 2012), 184(2013)  データ統合作業をした際、リンクの貼り付けがずれていたことが原因です。他の2州とプノンペン市の数字は合っています。
18.	DFR 13-13	Table13.2-18 の Health Expense は Svay Rieng の数字か?文中では交通費は\$3.8 とあるが。(質)	織田委員	失礼しました。Table 13.2-18 の中の右側の図が誤っていました。また本文中の数字も間違っておりましたので、図を下に示す正しいものに入れ替えると共に、本文中の数字を下記のように修正します。  「Health status of the province is above the national average in the light of the maternal and child mortality according to the sources. As for the cost to acquire health care, residents of the province pay \$ 33.3 and \$ 3.2 to health care and

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
				<p>transportation, respectively while the national average are \$ 30.00 and \$ 2.38 respectively.]</p>  <p>【Table 13.2-18 の差替え図】</p>
19.	DFR13-49 13-72 EIA 227	Table 13.3-1 供用時の Gender, Children's rights への影響は D というより C ではないか？交通が便利になれば人の移動も増え、migration や人身取引が増える可能性がある。(質)	織田委員	高速道路の通過している地域は現時点でも人、物の往来が自由に行われていますが、高速道路の開通により人身取引等が増加する危険性があるとのこと指摘を踏まえ、評価を見直した上で、そのような危険性があることを説明として FR に追記します。
20.	DFR 14-33 Appendix 14-1	Table 14.5-11 Vulnerable Factors and Vulnerable AHs (VAHs), Table 5-6: Vulnerable Household Head の分類で、USD Poor または 26/month/cap は、他の分類にはあてはまらないが貧困という意味か？60 歳以上で貧しいというような重複もあるのではないか？IOL の質問 (Page 1 (Appendix 4) では複数回答になっている。(質)	織田委員	Vulnerable のクライテリアが重複するケースはあり、表は複数回答の結果になっております。複数回答があったことが分かるように、説明を FR で追記します。
21.	DFR 14-38 Table 14.6-6 Table 14.6-7 Appendix 14-1 p32, 36	Vulnerable AHHs のうち Female headed HH(252)、AHHs Head のうち Female headed HH(421)と思われるが、両者を分ける基準はなにか？703 項目のうち主なものだけでも説明のなかで示せないか？(質・コ)	織田委員	母系性の強いカンボジアでは、夫が居る場合でも、女性を世帯主とするケースが見られます。これに、未亡人を含めた世帯数が 4 2 1 世帯となり、このうちの 2 5 2 世帯が社会的弱者層に定義される未亡人の世帯主世帯となります。上記のような区分の違い (定義) を FR の本文中 (Table 14.6-6~7 の前部分) に追記します。 なお、DFR 本文の Table 14.5-11 及び、DFR 添付資料 14-1 の Table 4-11 における「703 factors」は、Vulnerable Affected Households と分類される 560 世帯のうち、「Aged ≥ Yrs」等のクライテリアに複数該当する世帯を重複させて数えた数字を指します。FR で「703 factors」を「703 cases」と修正すると

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				ともに、説明を追記します。
22.	DFR14-43 Appendix14-1 p41	Table14.6-16, Table14.6-17 では 3,000+が圧倒的多数であることから、3,000+を分割して分析したほうが良いのではないか。（コ）	織田委員	カンボジアの RAP においては、社会的弱者の分布確認の観点から、これまでのケースでも年収 3,000USD（ある程度の水準の年収）以下の分布を把握することに重点をおいた調査が行われております。社会調査としては、生計回復の対象となるような低所得層の状況把握に主眼が置かれるべきと考えられるため、これまでの RAP で採用されていた区分による調査結果の整理には妥当性があると考えます。
<b>【ステークホルダー協議・情報公開】</b>				
23.	DFR 2-15p 他	【案件概要】によれば、3回のステークホルダー協議が予定されていたが、これらの会合の概要は DFR のどこに記載されているのか。住民が参加したステークホルダー協議の概要を FR に記述すべきである。DFR の 23 では、ルート選定に関する会合が簡単に記述されているのみであり、EIA report では、Province や district の代表者との会合の概要がまとめられているにすぎない。（質・コ）	谷本委員	Chapter 2 の 2.3 節で述べた「ステークホルダー協議」はカンボジア政府が本件道路のルートを選択する際に行ったものです。ルートを選択した後に行った住民が参加したステークホルダー協議は Chapter 14 の 14.9 節に記載しています。（EIA 及び RAP に関するステークホルダー協議は併せて開催されています）
24.	14-56,57	どのステークホルダー協議でも女性の参加者のほうが男性より多い結果となったことが表から読み取れました。私としてはそれはプロジェクトが呼びかけた結果と想像するのですが、それでよろしいでしょうか。各会場で出された意見の欄をみるとその多くは男性からです。女性からの意見が少ないのは何か理由があったのでしょうか。一方、意見数の多寡は必ずしも影響とは関連がなく、少ない意見数でもインパクトのある内容もあります。そのため、女性から出される意見は男性が気が付かないような視点をカバーしてくるようなものだったのでし	石田委員	ステークホルダー協議開催に際して、女性の参加勧奨を地方行政府に働きかけております。他方、過去の事例でも、全般的にカンボジアのステークホルダー協議には、多くの女性が参加しております。実際の協議では、まず男性の質問から始まるケースが多く、協議全般を通じて男性の発言が多い傾向があります。したがって、今回のケースにおいて、特段の理由があって女性からの意見が少なかったものではないと考えます。女性からの意見で特異な視点というものは、必ずしも今回の記録からは確認されておりませんが、補償や生計に関する視点での発言が見られました。

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
		ようか。 以上、教えてください。(質)		
25.	14-58/6 6	ステークホルダー会議の出席者名簿はないのでしょうか？(質)	升本委員	出席者の名簿（クメール語）は、ステークホルダー協議開催会場の入り口で記入してもらったものがありますが、名前等の個人情報が記載されているため外部公開資料には載せておりません。基本的に、参加者は被影響住民になる可能性のある方々がメインで、その属性については社会経済調査で傾向を把握しておりますので、FRで説明を追記します。
26.	14-58/6 6	報告書では質疑のみ簡潔に記載されていますが、住民からの反対意見や不安などは表明されなかったのでしょうか。もしあれば、それらも併せて取りまとめるべきではないでしょうか。(質・コ)	升本委員	質疑において反対意見や不安がある場合には、要点を記載しております。今回はステークホルダー協議における事業への明確な反対表明はありませんでしたが、補償等の個別の事情に関して不明な点や不安の表明があり、これらは質疑要旨にまとめております。
27.	14-61	第二回ステークホルダー協議において、“Woman was encouraged to participate in the meeting”とあります。具体的にはどのような働きかけを行い、どのような効果があったのでしょうか。(質・コ)	升本委員	公共事業運輸省から州や区、コミュニティに開催通知を行う際に、通知文書に女性の参加勧奨を記載しました。カンボジアでは過去の事例でも女性の参加が過剰に少ないような傾向はなく、定量的な評価は難しいので、グッドプラクティスとするまでの取り組み結果とは評価しておりません。
28.	DFR14-61-65	発言者 35 名中女性が 8 名であることがわかるのはありがたいが、SHM の発言は、すべての発言を示しているのか、いくつかの発言を拾ったものなのか？(質)	織田委員	要約をしたり重複を避けたりしておりますが、基本的には全ての発言を示しています。
29.	DFR14-67 DFR14-17 Appendix14-1p14, 17 DFR14-59、14-63	ROWの土地なし居住者で影響を受ける人はおらず、shift back 引き続き居住できることだが(DFR14-67)、これらの人は Standard of living adversely affected に該当するののか？ また shift back の場合も Cash compensation at replacement cost が適用されるののか？ STMでの回答(DFR14-59、14-63)ではROWの土地なし居住者は assistant を受けるとなっているが(DFR14-59、14-63)この assistant	織田委員	shift back で引き続き居住できる人も、住居の立て直し等が必要となるため、Standard of living adversely affected に該当すると考えます。shift back を含む全ての形態の住民移転に対する補償は再取得価格の原則が適用されます。  土地なし世帯が発生した場合には、建物等の土地に定着した資産には再取得価格での補償がなされ、その他の支援 (Assistant) は、RAP に規程された金額が支払われます。  分かりやすいよう、FRで説明を追記します。

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
		には、cash compensation at replacement costが含まれるのか？ (質)		
<b>【その他】</b>				
30.	DFR Pp1-1 ~1-2	“Southern Corridor of the Greater Mekong Sub-region (GMS)” (1-2p) は、1-1pに最初に出てくるGMSのところに書くべきではないか。(コ)	谷本委員	ご指摘の通り、「GMS」という略記はP. 1-1に最初に出てきますので、ここで「Greater Mekong Sub-region (GMS)」と記載するよう改めます。
31.	DFR 2-3p	2. 2.1 : Table2.2-1 において、Technical Feasibility 項目として、Environmental and social impact、Engineering Feasibility、Timeliness of Project Completion、Economic Efficiency の4つの指標が示されているが、これらの指標を代表(包含)する項目の名称として、Technical Feasibility という名称は妥当か。 また、Environmental and social impact の指標の内容として、No. of affected building が採用されているが、生活・生産の場という観点からは、area of affected landの方がより実態をあらわすのではないか。No. of affected building を採用する根拠をFRでは追記すべきではないか(質・コ)	谷本委員	[Technical という単語について] ここでは「Technical Feasibility」という言葉を「高速道路建設の目的」と対比して、「事業実施の可能性」というような意味で使用しています。ちなみに、Webster' New Collegiate Dictionaryによると、Technical の元の言葉であるTechniqueの意味の一つとして「Methods of accomplishing a desired aim」(目的を達成する方法)となっています。  これを考えますと、「事業実施の可能性を評価する」という意味でTechnical という語を使用することは大きな誤りではないと考えますが、もし他により適切な表現があればご提示願います。  [Environmental and social impact の指標について] 実施機関であるMPWTでは、道路用地取得に当たって最大の問題となるのが家屋移転であり、事業実施の難易性を判断する指標としては取得する用地の面積より、移転家屋数の方が適当であるとしております。
32.	DFR 8-7p	8.2.2 : Table 8.2-2 の B. NON ELIGIBLE PORTION の欄に、a Procurement / Construction がFC(外貨分)として計上されているが、これらはなぜ融資対象のAに入れないのか(カンボジア政府にとっては貴重な外貨の支払いとなる)。 また、C. Interest during Construction は融資対象であれば、A. ELIGIBLE PORTION に計	谷本委員	[Non Eligible Portion について] Utility Relocation (電線など支障物件の移設)やUXO Clearance (地雷・不発弾処理)などは、外貨・内貨に関わらずカンボジア政府の責任で行って貰うものと整理しているため、Non Eligible Portion に計上しております。 なお、カンボジアでは事実上ドルが内貨として使われていますので、カンボジア政府負担分は、全てドル表記(内貨)に改めます。  [建中金利について]

NO.	該当ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回答
		上の方が分かりやすいのではないか。(質・コ)		建中金利を借款の対象とするかどうかは、借り入れ国の希望次第であり、通常、準備調査ではなく、借款交渉のタイミングで検討されます。そのため、準備調査時点では、現記載のと通りの整理と致します。  上記の説明を FR で追記します。
33.	DFR 10-9p 、 11-8p 、 11-11p & 13-64p, 13-74p	10.2 Project Scheme に書かれている Express Authority と 11.3.1 の(4) Financing and fund-raising の Express Authority とは、同一の概念を示しているのか。さらに、Figure 11.4-1 (Steps of Development of Organization) に示される Express Authority も上記と同一の概念か。 また、Table 13.5-3 の Water pollution、Waste、Noise and vibration などの Operation Phase の 緩和 策 の 欄 には、 expressway administrator、cultural Heritage では、Project owner といった表記もある。これらは、再度その内容を検討し、適切な表記とされたい (あるいは、それぞれに注記を付すことが望ましい)。(質)	谷本委員	[10.2 の Expressway Authority と 11.3.1 の Expressway Authority] ご指摘の通り、10.2 節の Project Scheme、11.3.1 節 (4) 項 Financing and fund-raising、Figure 11.4-1 の Expressway Authority は同一の概念ものです。  [Table 13.5-3 の expressway administrator と Project owner] Expressway administrator は Expressway Authority に統一します。建設工事前および建設工事の開始当初では Expressway Authority が設立していない可能性があるため Project owner という表記を使いました。
34.	DFR 13-19p	The Type Of Fishery Resources Found In The Project Areas の項では、「The time of study is one month (from 05 May to 05 June, 2016) in Dry season and . . . 」と記されているが、この記述は、13.2.1 の(1) Climate の The dry season is from November to April, rainy season is from May to October.」と整合しているのか。(質)	谷本委員	調査日程の関係で乾期現地調査が若干、遅れてしまいましたが、5 月時点では河川水位などは乾期の状態と変わらず、また、漁民へのインタビュー調査も兼ねていることから、乾期の水産資源の情報は得られていると判断します。FR に注釈の形で乾期の調査が 5 月になったが十分な調査結果が得られたことを記載します。
35.	13-53	表 13.4-2 で、4 つのオプションの比較が行われ、影響を受ける世帯がより多いオプション 1 が、オプション 2 より優位であると評価されています。その理由としてオプション 2 の費用が 50millionUS\$多いことが挙げられて	升本委員	本件は巨大大業であり、工事費用を 2%抑えただけでも通常の道路整備プロジェクト数個分に相当する 50 Million USD が削減できます。また、詳細設計段階で若干の道路線形変更を行うことにより影響を受ける世帯を減らすことが可能であると考えております。表 13.4-2 のオプション 1 に「詳細設計段階で道路線形を検討し、影響を受ける世帯を減らすことが可能」と FR にて追記します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		いるようですが、全工事費用の2%に過ぎず、理由としては十分ではないと思われま す。（質・コ）		
36.	2-3	評価手法として、目的との整合性と技術的実現性という二つの視点が挙げられています。2-4の表によれば、環境社会配慮は技術的実現性に含まれているようだが、本文にもその旨記載すべきではないでしょうか。（コ）	升本委員	P. 2-6の2.2.2節(2)項「Technical Feasibility」(a)「Environmental and Social Impact」に「環境社会配慮」が「技術的実現性」の評価項目であることを記載しています。一方、ご指摘を踏まえ2.2.1 Methodology of Evaluationの項でも、環境社会配慮の観点が含まれることをFRで追記します。
37.	15-2/3	結論と提言の章(15)に、環境社会配慮が言及されていません。大規模な住民移転が予想される場合は、適切な住民移転の実施についても言及すべきではないでしょうか。（コ）	升本委員	ご指摘を受け、15章に適切な住民移転を行うようFRで追記します。
38.	DFR2-6,12,18	ルートの選定にあたり、建物は比較項目になっているが、農地面積は考慮されなかったのか？（質）	織田委員	31番の谷本委員のご質問・コメントの後段部分への回答で記載しておりますが、実施機関であるMPWTでは、道路用地取得に当たって最大の問題となるのが家屋移転であり、事業実施の難易性を判断する指標としては取得する用地の面積より、移転家屋数の方が適当であるとしています。なお、本件道路建設で取得が必要となる用地はルートによる差は殆どありません（用地幅は同じで道路延長の差が僅かであるため）。
39.	DFR13-20,22	KandalのSEZは13-20では1だが13-22table 13.2-2では2となっている。2が正しいのか？（質）	織田委員	2が正しいSEZの数です。P. 13-20の「One Special Economic Zone」の記述を修正します。
40.	DFR14-56-58 Table14.9-2&3	2回のstakeholder meetingsの参加者の男女別合計数を示していただきたい。（コ）	織田委員	FRのTable14.9-2および14.9-3に男女別合計数をFRで追記します。以下、ご参考： 第1回目（男性：636、女性：590） 第2回目（男性：1,044、女性：843）
41.	DFR14-58	Table14.9-4 最下行 From 23rd April 2016は正しいのか？（質）	織田委員	ご指摘ありがとうございます。正確にはカットオフデータは2016年3月23日であるため、記述を修正します。