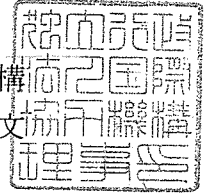


JICA (PC) 第 12-26001 号

平成 19 年 12 月 26 日

環境社会配慮審査会
委員長 村山 武彦 殿

独立行政法人 国際協力機構
理事 黒木 雅文



環境社会配慮審査会への諮問について

JICA 環境社会配慮ガイドライン 2.4 の規定に基づき下記事項につき諮問いたします。

記

1. 件名
諮問第 6 号「カンボジア国第二メコン架橋建設（無償資金協力の事前の調査）」
2. 諮問事項
開発調査フォローアップ調査の内容および必要な事前の調査について
3. 資料・報告書
開発調査「カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査」和文要約、メインレポート、「カンボジア国第二メコン架橋建設計画フォローアップ調査」最終報告書及び環境社会配慮にかかる資料

以上

平成 20年 5月 2日

独立行政法人 国際協力機構
理事 黒木 雅文 殿

環境社会配慮審査会
委員長 村山 武彦

諮問第6号に対する答申について

環境社会配慮ガイドライン2.4の規定に基づき、諮問第6号「カンボジア国第二メコン架橋建設（無償資金協力の事前の調査）」の開発調査フォローアップ調査の内容および必要な事前の調査について、別紙のとおり答申いたします。

答申内容を協力事業に反映するよう、お取り計らい下さい。

なお、本案件に関する諮問の方法について一定の議論がなされた後に答申することとなりましたが、無償資金協力の事前の調査に対する諮問の方法については、今後さらに検討する必要があると思われますので、合わせて申し添えます。

カンボジア国第二メコン架橋（無償資金協力の事前の調査）

答申

本件調査では、開発調査及びフォローアップ調査の結果を踏まえ、環境社会配慮ガイドライン 3.5.1 の 2 で示されている「改めて環境社会配慮調査を行う必要がない場合」に相当することを確認するため、基本設計調査を行う前に、以下の答申中で「予備調査等において」と記載する点につき、予備調査等を通じて確認する必要がある。

交通量調査

1. 調査対象地域の交通量について、第2東西回廊における第2メコン橋の位置づけや、開発調査後に変化している越境交通にかかる最新の動向を把握することは重要であり、以下の項目を予備調査等で確認する必要がある。
 - 1) Bavet (カンボジア)/Moc Bai (ベトナム) および Poipet (カンボジア)/Aranyaprathet (タイ)、両国境地点における Initial Implementation of CBTA (IICBTA) に関する覚書 (Memorandum of Understanding) と二国間道路交通協定 (Bilateral Road Transport Agreement: BRTA) の内容と実施状況
 - 2) IICBTA に関する両国境地点での Single Stop 化 & Single Window 化の進展状況
 - 3) BRTA によるトラック・パスポートの発行に係る取り決めの内容と実施状況
 - 4) タイ、カンボジア、ベトナム 3 国間での IICBTA の動向
 - 5) 国境における交通量の把握 (路上路側 OD 調査)

2. 開発調査報告書では、「交通需要予測の精度を勘案し、公共事業省が今後数年の交通量モニタリングを実施し、モニタリング結果をふまえてプロジェクトの適切な着工時期について再検討することが望ましい。これはプロジェクトの実施にあたって交通需要予測を重要視する JICA の環境社会配慮審査会の提言に基づくものである」との記述があり、また、次項では「交通需要モニタリングは、フェリーの料金収入の月次チェックによる間接的なモニタリングと、本調査団が 2004 年に実施したのと同様に 5 月に 1 週間のフェリー利用交通量をカウントするという直接モニタリング法の併用を提案する」と記述されている。

フォローアップ調査では、2006 年、2007 年に交通量モニタリングを実施しているが、特に 2007 年の交通量モニタリング結果の数値（の意味、今後の推移等）が十分に検証されていない。フォローアップ調査最終報告書でも、例えば「交通量調査の直後に連休があり、帰省、観光などの非日常的な移動が発生していた可能性があり、これが交通量を押し上げた要因になっていたとも考えられる」と述べるほか、「2007 年の観測交通量は経済成長だけでは説明がつかないほど予測値を大幅に上回っていた」との記述を行っている。

したがって、フォローアップ調査報告書案の結論及び提言では、2007年観測交通量の数値に引きずられて「過大に交通量予測を見込んでいる可能性」が否定できない。また、開発調査報告書（2006年3月）に対して審査会が指摘しているように「今後数年の交通量モニタリングを実施し、モニタリング結果をふまえてプロジェクトの適切な着工時期について再検討する」との調査方針に対して、指摘を十分に満たしているものとは判断することは難しい。

これらのことから、次の事項について予備調査等を通じて実施することが必要である。

- 1) フェリー輸送量について、利用者が毎日支払っている切符の集計データ（24時間の平日、休日データ）も含めて年間の交通量の変化を把握するとともに、年間を通して最も変化の少ない時期にターミナル調査を行うこと。
- 2) ターミナル調査では、ネアックルンのターミナルにおいて乗車台数のカウントを行うとともに、自動車起終点調査（OD調査）が、的確な時期に行われることを確認すること。
- 3) 上記1)、2)を踏まえて、開発調査及びフォローアップ調査の需要予測を検証し、経年的な需要予測に基づき、橋梁の供用時期に関して最終的に判断すること。

パブリック・コンサルテーション

- 3) パブリック・コンサルテーションを実施する際に、売り子等の経済的又は社会的弱者が参加できるよう配慮する必要がある。

住民移転計画

- 4) 住民移転計画の作成にあたっては、被影響住民に対する以下の調査と計画案の策定支援が必要である。計画案の策定支援に際しては、検討が進められている国家住民移転政策（National Resettlement Policy: NRP）の内容に関わらず、住民移転および被影響住民に対してJICA環境社会配慮ガイドラインに記載されている配慮が遵守されることを、相手国政府に対して書面等で確認するとともに、適切な住民移転計画が策定・実施されるための条件整備を考える必要がある。

1) 開発調査およびフォローアップ調査を補足する調査

① 社会経済調査関連

今後、被影響世帯の特性の把握、生計への影響の把握とその計画立案への反映、およびモニタリングのベースラインに関わる情報を得るため、予備調査等においては下記に関連する既存の社会経済データの収集、生計手段への影響把握の方法を含むデータの所在等の調査方法の確認を行う。

- a. 家族構成
- b. 世帯の主な収入源（職業）、その他の収入源

- c. 収入レベルおよび内訳・支出レベルおよびその内訳
- d. 言語・宗教・教育・識字
- e. 社会的インフラ（道路、学校、医療施設、マーケット、宗教施設、職業・水・衛生施設等）へのアクセス
- f. 土地・家屋に関する権利の形態（所有、賃借、不法な占有等）
- g. 土地使用の形態（居住、ビジネス・農用地として利用等）
- h. 当該世帯が本事業から受ける直接的影響、間接的影響の内容・程度、特に配慮を要する事項
- i. 移転代替地の必要性等に関する意見

② 詳細資産調査関連

予備調査等において、住民移転計画のための詳細資産調査の実施に求められる基本方針を示し、実施マニュアルを作成する必要がある。このマニュアルにおいては、国道1号線改修事業等の案件からの実績や教訓を踏まえ、資産調査の際に統一的にとられるべき手法や整備する書式のフォーマット、被影響住民の立会い等についての留意点を盛り込むことが重要である。

③ 移転補償関連

再取得価格にもとづく補償費の算定を行うことを目的に、被影響資産（居住用地、農用地、事業用地、家屋等）の市場価格調査を実施する。調査においては当該地域及び近隣の土地・家屋の最近の取引価格や、当該地域と類似の条件の土地・家屋の市場価格等や、最近ADBによって行われた国道1号線やGMS道路における市場価格調査の手法を参考にする。予備調査等においては、これらの参考事例を踏まえたうえで、市場価格調査を実施するための調査手法、実施手順を確認する。

さらに、事業実施機関が基本設計調査以後の適切な時期に、市場価格調査を実施できるようなマニュアル等を整備することが重要である。

④ 移転代替地の必要性を含めた生活の維持・向上のための施策の検討

移転代替地の必要性について住民による土地の独自取得の可能性や住民意向等の観点から検討し、移転代替地が必要と判断される場合については、その選定基準および選定方針の確認、移転代替地の整備（インフラ、共同設備等）に関する基本方針を、国道1号線等他の事例における状況を参考にしながら、予備調査等を通じて確認する必要がある。また、雇用機会の創出や紹介、職業訓練、低利資金の融資、補償金の適切な管理指導等、生活の維持・向上に関する基本的な方針の検討を、予備調査等を通じて行うべきである。

⑤ 社会的弱者への配慮内容の検討

開発調査の結果および追加的な社会経済調査の結果等を踏まえ、被影響住民に対する生活再建のための計画を立案するに当たって、特に配慮を要する社会的弱者と配慮の内容に関する検討を行うこと。なお、社会的弱者には、女性、子ども、障害者、高齢者、

貧困層、マイノリティ等を含むものとする。

⑥ その他

予備調査等において、以下の点について、基本的な方針を検討することが重要である。

- ・ 補償適格者の把握ならびにカットオフデートの設定方法
- ・ 被影響住民とのパブリック・コンサルテーション等を通じた協議
- ・ 住民移転計画の実施方法
- ・ 苦情申し立てや移転・生活再建モニタリングの体制
- ・ 架橋の影響を受ける人びと（例えば、フェリー乗り場の売り子）への配慮

2) 住民移転計画案の策定支援とその体制

上記 1) の調査・検討を踏まえ、生活再建のなかでも特に重要となる住民移転計画について、予備調査等において、住民移転計画の方針案策定を支援すること。策定にあたっては、事業実施機関に加え、相手国における住民移転施策に詳しい NGO や被影響住民の代表を含む意見交換の場を設置するよう働きかけるとともに、相手国で活動している ADB 等他のドナーからの情報収集を行うことが望ましい。

フェリーメンテナンス調査

5. フェリー運行の改善を前提とした橋梁建設シナリオのもとで、フェリーの運航に関連した業務に従事する人々への現在および将来の影響を検討する上で、フェリーの改善に関連する調査が必要である。そのため、開発調査の提言における「(2) ネアックルンフェリーの適切なメンテナンスと改修の実施」で示された以下の点に関する現況を、予備調査等において調査する必要がある。

- ① 現行フェリーの総点検・修理のスケジュール作成
- ② 修理・点検の為の予算の確保
- ③ 作成したスケジュールに沿った確実な修理・点検の実施
- ④ 点検・修理の質向上のための修理工場の増強とスタッフのトレーニング・教育の実施
- ⑤ カンボジア国内の渡河に必要なフェリーの確保を含んだ長期計画の策定
- ⑥ ネアックルン・ドックヤードの稼働率の向上

以上