

**第二メコン架橋建設計画 予備調査報告にかかる  
環境社会配慮審査会委員からのコメントと JICA の見解・対応**

2008. 11. 28

経済基盤開発部

審査部

審査会委員からのコメント	JICA の見解・対応
<b>交通量調査について</b>	
<p><b>1. カンボジア国内の道路整備状況</b>（報告書 2.2） 資金協力の状況を理解するために、p. 2-6 にある図 2.2.1 において主要国道の整備状況と越境地点の右側の一覧表に一項目を加え、各道路や橋梁に対する無償・有償等の区別が可能な形で加筆されることが望ましい。</p>	<p>予備調査報告書の当該部分の記載を検討いたします。</p>
<p><b>2. 渡河地点における交通量調査結果</b> (1) 予備調査報告書案では、環境社会配慮審査会の答申（2008 年 5 月付け）の指摘を踏まえて、渡河地点におけるフェリー輸送に係る交通量に関して「年間を通して最も変化の少ない時期」を中心に交通量実測調査を行い、またフェリーチケット販売データ調査を実施した。併せて、この結果をもとに、2006 年の開発調査及び 2007 年フォローアップ調査における需要予測結果を検証し、供用開始時期の妥当性を判断している。</p> <p>これらの調査結果からは、交通量実測値とチケット販売数値の間に高い相関性が認められること、今後の渡河地点交通量に関して高い増加率で推移すると予測されること、開発調査時及びフォローアップ調査時における交通量増加傾向がさらに進んでいる状況にあることが明らかとなり、また予備調査実施時の 2008 年 9 月時点では、渡河交通量は現行のフェリー交通容量のほぼ上限に達していること等の結論をまとめている。そして、交通量調査結果をもとに、渡河地点におけるボトルネックの緩和と交通安全の</p>	<p>調査手法及び調査結果にかかるご判断を頂いた渡河交通量及び交通量需要の推移に関し、予備調査実施時点において、渡河交通量が既にフェリー輸送による交通容量の上限近くにまで達していることから、フェリー交通に代わる渡河交通機能を確認し、交通混雑・渋滞の緩和等を図るために必要な調査を進めてまいります。</p>

<p>確保の必要性を判断している。</p> <p>渡河交通量調査に係るこれらの調査手法及び調査結論はおおむね妥当であると判断されるところであり、交通需要推移の面からみてフェリー交通に代わる渡河交通機能を確保し、交通混雑・渋滞の緩和等を図ることの必要性は高いと考えられる。</p> <p>(2) p. 3-15 の表 3.3.2 (2006 年) における実測値とチケット販売枚数の割合が PCU 換算値ではほぼ等しいのに対して、p. 3-16 の表 3.3.4 (2008 年) では両者の差がかなり開いてきている。この原因として、チケットを持たない利用者の増加と PCU 換算が実態との齟齬が挙げられているが、これらの結果を用いて需要に関する議論がなされていることから、より詳しい検討が求められる。</p>	
<p><b>3. 路上路側自動車起終点調査 (OD 調査) ならびに交通需要予測 (報告書 3.4、3.5)</b></p> <p>OD 調査の結果として、p. 3-20 に「現状では、直接的に越境貨物により発生していると考えられる交通量 (12 台×2=24 台) は平日 1 日のネアックルン・フェリー利用のトラック総数 567 台に占める割合は小さいといえる。」とされている。このことから、現時点ではネアックルン・フェリー利用のトラック総数に占める越境交通量の割合は小さく、第 2 章のクロスボーダー交通に関して将来を展望している記述とは温度差がある。</p> <p>そのため、フェリー容量を確認するための情報として、三隻同時体制のフェリー輸送量が一日の運航時間に占める割合を示していただきたい。</p> <p>また、越境貨物交通の実測値の推移から南部経済回廊の今後の交通需要予測を行い、ネアックルン・フェリーの交通容量に到達する時期について検討していただきたい。</p>	<p>予備調査報告書の当該箇所に、トラック交通における越境交通の将来展望と現状の渡河交通との関係、及び三隻同時体制のフェリー輸送量が一日の運航時間に占める割合にかかる事項を追記・修正いたしました。</p> <p>予備調査では、地域交通が越境交通より高い割合であることを確認しました。越境交通については周辺国との協議により情勢が大きく変化するため、その予測可能性の観点から定量的な需要予測は困難と考え、調査は行っておりません。</p> <p>なお、ネアックルン・フェリーの交通容量については、報告書 3.5.3 をご参照ください。</p>
<p><b>フェリーの運営維持管理について</b></p>	

<p><b>4. フェリー運営維持管理調査（報告書第4章）</b></p> <p>開発調査に対する答申では、フェリー運営ならびに維持管理に関して、次の項目が記載されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①現行フェリーの総点検・修理スケジュール作成</li> <li>②修理・点検のための予算の確保</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>⑥ネアックルン・ドックヤードの稼働率の向上</li> </ul> <p>これらのうち、①および③については予備調査報告書の中に関連する記述がみられないため、提言ができる限り確実に実施されるよう点検・修理スケジュールを含めて加筆・修正をお願いしたい。また、④に関連して必要となる燃料吐出計が現地にないことから、機器の調達方法の目処について合わせて記述していただきたい。</p>	<p>予備調査では、答申に基づき、左記①～⑥の各項目にかかる現状を調査いたしました。このうち、①と③について、コメントを受けて、報告書に加筆・修正いたしました。</p> <p>なお、予備調査は、フェリーの点検・修理にかかる特定機材の調達方法の目処を調査する目的で実施したものではありません。ご理解いただけますと幸いです。</p>
<p><b>住民移転計画について</b></p>	
<p><b>5. 住民移転計画（報告書5.3）</b></p> <p>国道1号線についてアジア開発銀行（ADB）は、市場価格調査を実施し住民移転行動計画を公開しているので、本案件においても市場価格調査の方法とその結果が盛り込まれた住民移転計画が公開されるよう先方政府に提案していただきたい。</p>	<p>答申に基づいて、予備調査では住民移転計画の方針にかかる支援を行ないました。</p> <p>また、市場価格調査の手法・結果の公開については、先方政府の意向を確認の上で、住民移転計画内に含め、それが公開されるよう先方政府に提案したいと考えております。</p>
<p><b>6. 市場価格調査の時期と決定</b></p> <p>カンボジアでは土地投機が横行している（予備調査報告書（案）p.5-43）とのことにて、市場価格の調査時期と補償の基礎となる市場価格の決定時期は</p>	<p>コメントを頂いた事項について、今後の調査過程で、補償関連の調査と補償基準日の関係が公平性・透明性を持って実施・決定されるよう、</p>

<p>問題となりうる。市場価格調査の方法のところでは調査および決定時期の記述がないが (p. 5-33~34)、できるだけ移転住民の不利にならないような時期が設定されるよう提案、確認することが望まれる。</p>	<p>先方政府に提案し、確認してまいります。</p>
<p><b>7. 詳細資産調査 (報告書 5.9)</b></p> <p>国道 1 号線の詳細資産調査ならびに関連する調査における課題として、NGO から「警察が調査に同行し同意を強要するような側面がみられた」「建物の部分的な計測に基づく補償がなされている」「移転家屋の分類が必ずしも明確に示されていない」「苦情申し立ての実効性が十分でない」「セットバックと移転の基準が曖昧な例がみられた」などの点が指摘されており、本案件においてはこれらの問題が生じないことを先方政府に確認していただきたい。</p>	<p>予備調査では、詳細資産調査の実施に必要なマニュアル (案) を検討いたしました。</p> <p>また、予備調査時に先方政府との協議においても、環境社会配慮ガイドラインを遵守することを確認しております。</p> <p>なお、詳細資産調査は今後先方政府が実施するものであり、留意事項を先方政府に説明し、適切に実施されるよう提案してまいります。</p>
<p><b>8. 移転補償 (報告書 5.10)</b></p> <p>カンボジアで実施された初めての住民移転補償では、Type1 (草葺壁、草葺屋根、竹の床) の家屋が実勢より高く評価されていたという記述があるが、その根拠を示していただきたい。</p> <p>また、再取得価格での補償を Minutes of Discussion で確約したことは評価できるが、5.10.1 の後段で示されているように ADB はより公平性を重視した 14 分類を導入する一方で、前述したように市場価格調査の結果を公開している。本案件においても、市場価格調査に関して 14 分類を含めた方法を検討したうえで、公平性や客観性が確保される方法を定め、その根拠や具体的な方法、ならびにその結果が公開されるよう支援していただきたい。</p>	<p>移転補償費の算定に当たっては公平性や客観性の確保に留意するべきであると考えております。</p> <p>補償単価の設定にかかる家屋の分類は、公平性や客観性の観点に留意し、その設定根拠と妥当性について検討し、必要な措置を講ずるよう、引き続き今後の調査過程において、必要に応じて先方政府に提案いたします。</p>
<p><b>9. 住民移転計画案の策定 (報告書 5.15)</b></p> <p>5.15.1 に示されている基本方針は JICA のガイドラインの記述 (別紙 1 「相手国政府に求める環境社会配慮の要件」のうち「非自発住民移転」の項) に記載されている程度の一般的なものであるため、相手国政</p>	<p>今後の調査過程において必要に応じた支援・確認を行い、適切な計画が策定されるよう、必要に応じて先方政府に提案いたします。</p>

<p>府、住民、NGO等の関係者との間で、住民移転計画の項目ならびに項目ごとの方針について協議していただきたい。</p>	
<p><b>生計手段の回復について</b></p>	
<p><b>10. 生活の維持・向上のための施策（報告書 5.8.10、5.12、5.13）</b></p> <p>報告書では売り子等への長期的な配慮として現フェリーターミナルの跡地開発を含めた地域開発計画を立てることが望ましいと記述されている程度で、生計回復の手段が担保されていない。現行ガイドラインに沿うよう、売り子等の生計回復が十分可能な地域開発計画案を立てるような支援をお願いしたい。また、地価の算定方法に関する具体案の策定を今後の調査等を通じて支援していただきたい。</p> <p>さらに、以下の点について、今後、先方政府に確認・提案していただきたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 生計回復手段について、より実効性を持つように検討を進め、住民が移転地の所有権を確実に得たことを確認する方法について、今後先方政府に確認すること。</li> <li>2) 国道1号線のADB区間では被影響住民において借金の返済が大きな課題となっている場合が少なくないことが、ADBによって確認されていることから、借金を含めた被影響住民の経済状態を住民移転行動計画の検討過程で反映するよう先方政府に提案すること。</li> <li>3) 工事中の営業損失など事業実施中の経済社会的な負の影響に対する対策について、現行のガイドラインに沿った具体的な計画を策定し、先方政府に提案すること。</li> </ol>	<p>予備調査では、答申を受けて売り子等への基本的な配慮の方針を検討しております。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 今後の調査過程において、より実効性を持った生計回復手段の検討がなされるよう、先方政府に提案いたします。移転地の所有権は、カンボジアの法律（土地法）に従い、五年間の実質的な占有をもって、住民が登記手続きを実施する法的枠組みになっております。</li> <li>2) ADB 事業の教訓を十分に活かした移転補償が実施されるよう、必要に応じて先方政府に提案してまいります。</li> <li>3) 工事中の営業損失など事業実施中の経済社会的な負の影響に対する対策について、必要に応じて先方政府に提案してまいります。</li> </ol>
<p><b>11. 借金を抱えた PAPs</b></p> <p>補償金を借金の返済や療養費に充てなければならず、移転が困難になる PAPs がおり、補償金をめぐる</p>	<p>開発調査、予備調査時の社会経済調査を通じ、PAPs の経済状況を把握しております。引き続き今後の調査</p>

<p>不満の原因の一つとなっているとのことである (p. 5-46)。橋の建設とそれともなう非自発的移転が引き金になってさらに貧困層に転落したということにならないよう、NGO などとも協力して、補償金が活かされるよう注意を払う必要があるのではないか。そのような世帯を事前に把握するために、今後被影響住民の調査に項目に多額の借金の有無を加えてはどうか。</p>	<p>過程では、環境社会配慮ガイドラインに従った PAPs への対策が先方政府により採られることを確認してまいります。</p>
<p><b>12. 生活再建に関する基本方針の検討 (報告書 5. 14)</b></p> <p>生活再建の関する基本方針が検討中で結果が記載されていない状況では、現行のガイドラインが遵守されたとはいえないと考えられる。また、ADB の Addendum の引用ならびに ADB カンボジア事務所の「同様のコメント」という記述と本案件の基本方針との関係が不明確であるため、この点を明らかにしていただきたい。</p>	<p>予備調査では、答申に基づき、生活再建に関する基本方針を検討いたしました。</p> <p>ADB の記載に関しては、予備調査報告書の当該部分を修正・加筆し、より明確に理解できるよう訂正いたしました。</p>
<p><b>社会的弱者への配慮について</b></p>	
<p><b>13. 社会的弱者 (社会的要援護者) への配慮 (報告書 5. 11)</b></p> <p>調査の過程で先方政府への聞き取りにより得られた「カンボジア政府の補償方針」が本案件に適用されることが確約されていることを確認し、その内容を報告書の中で記述していただきたい。</p>	<p>予備調査報告書に聞き取り調査にて確認した旨を報告書に追記いたしました。</p>
<p><b>14. 社会的弱者 (社会的要援護者) への配慮</b></p> <p>カンボジア政府が社会的弱者に対する特別な経済的支援を実施していることに関し、モニタリングが必要との指摘がある (p. 5-35)。しかし、どの組織がそれをするようになるのか書かれていない。IRC かとは思いますが、NGO などの参加によるモニタリングも考えられるのではないか。今後、対象者の特定とともに、この点を確認することが望まれる。</p>	<p>社会的弱者を含む被影響住民にかかるモニタリングは、IRC 及び地方行政によって適切に実施されること、また NGO の参加の可能性等についても、必要に応じて、先方政府に確認して参ります。</p>

その他	
<p><b>15. 引用されている新聞記事の記載（報告書 3.1）</b></p> <p>p. 3-6の図3.1.2にあるネアックルン混雑状況に関する現地の記事（Cambodia Daily, 16 October, 2007）において、後半の文面に“A Japanese grant of \$75million has been confirmed for the construction, he added.”という表現で、「スンチャントル大臣が7500万ドルの日本国無償資金協力事業の支援が確約されていると語った。」と伝えられている。この記事が出された2007年10月16日は、開発調査のフォローアップ調査がまだ終了しておらず、環境社会配慮審査会への諮問もまだなされていない時期である。この内容は事業を前提に審査が進められているとも受け取れるものであり、早期段階からの環境社会配慮の実施や事業の適切性に関する判断を求めている現行のガイドラインに従うならば、不適切な記述といわざるを得ない。</p>	<p>ご指摘の点は、予備調査結果と直接関係がないものと考えます。本記事にあるスンチャントル大臣（当時）の発言の真意、記者の意図は存じ上げておりません。なお、その時点で無償資金協力による支援が確約された事実はございません。</p>
<p><b>16. 基本設計調査（B/D）</b></p> <p>現行のガイドラインでは、無償資金協力のための事前の調査について、予備調査等を通じて「環境影響評価の実施状況及びその内容、本ガイドラインを満たす環境影響評価がなされているか否か等について…確認する」（3.5.1.1）とし、「改めて環境社会配慮調査を行う必要のない場合、基本設計調査（B/D）を行う」（3.5.1.2）と定めている。この環境社会配慮調査とは、影響調査だけでなく、「その影響を回避・低減させるための計画を提示すること」（1.3.4）が含まれている。</p> <p>これに対して、今回の予備調査においては、地価の算定方法、売り子やフェリー関係者への影響緩和策、住民移転計画、工事中の損失に対する補償策、被影響住民の生活再建計画などが提示されておらず、追加的な環境社会配慮調査が必要になると考えられる。このことから、今回の予備調査の結果から</p>	<p>ガイドラインの解釈にかかる協議は、平成19年度の審査会において実施され、そこでの議論を経て本件にかかる答申を頂きました。予備調査では、その答申に応じた調査を実施いたしました。今般のコメントで頂いた「より具体的な事項」については、今後の調査過程で検討し、必要に応じて先方政府に確認・提案をまいります。今後の調査過程で確認された関連事項については、適切な時期に審査会へ報告し、コメントを頂くことを現時点では想定しております。</p>

は、B/Dに進むことの適切性について疑問が生じる。

もし①B/Dの実施後で JICA がガイドラインの遵守状況を審査し、②モニタリングに必要な条件を相手国に提示し、③それが守られない場合に資金供与の停止もありうるというのであれば、B/Dの実施期間中に環境社会配慮上求められる種々の計画を策定することは考えられる。その場合、資金供与の決定前に、上記の環境社会配慮調査の結果、及びそれが JICA のガイドラインの遵守に関する審査結果を公表した上で、審査結果の適否について審査会に意見を求めるような手続きをとるようお願いしたい。