

Southern Transport Development Project (STDP)
スリランカ：南部交通網開発事業

１．プロジェクトの概要と日本の関わり

スリランカの旧首都コロンボと南部のマタラを結ぶ 128km の道路を建設する事業。既存の高速道路とのリンクにより国内の交通網を充実させることが事業のねらい。これによって、経済面におけるインパクトとしては、観光業の促進と地方経済の活性化、社会面へのインパクトとしては、地方の貧困層への教育・医療・雇用等の機会の増加、急増する交通事故対策への貢献が見込まれている。

国際協力銀行（JBIC）は、南部交通網開発事業（STDP）のうち、コロンボからクルンドゥガハヘテクマまでの 75km 区間の道路建設の際に必要な土木工事、資機材調達、コンサルティングサービスに、187 億 7000 万円を政府開発援助（ODA）として融資供与することを決定。アジア開発銀行（ADB）は、クルンドゥガハヘテクマからマタラまでの、53km 区間に対し、約 90 億円（9,000 万ドル）の融資供与を決定。

名称：南部交通網開発事業

場所：旧首都コロンボ・マタラ間

規模：全長 128km

総事業費：約 300 億円

（3 億ドル・環境影響評価のサマリーより）

融資機関：国際協力銀行（187 億 7000 万円）、アジア開発銀行（約 90 億円）

実施機関：スリランカ・道路開発庁

２．これまでの経緯（略年表）

元ルート：1992 年にスリランカの道路開発庁が計画したもの

第 2 ルート：1998 年の実行可能性調査の後、元ルートの 60%に変更を加えたもの

最終ルート：中央環境局の事業承認の際の条件をうけて、道路開発庁が第 2 ルートに更に変更を加えたもの（2001 年頃確定）

年月日		事項
1992	道路開発庁	元ルート計画
		環境影響評価のないまま工事が進められたが、環境 NGO 等の働きかけによって工事は中断。その後、スリランカ政府は JBIC と ADB に対し融資を要請。
1996	モラトゥワ大学	元ルートに関する環境影響評価
1998		Wilbur Smith Associates の実行可能性調査の結果、元ルートとは別の新ルートを提案。新ルートと元ルートとの折衷案として第 2 ルートが浮上。

1999	モラトゥワ大学	元ルートと第二ルートに関する環境影響評価 (環境影響評価は、第二ルートを推薦)
1999.7.23	中央環境局	事業を認可。 その後、道路開発庁は新たに最終ルートを策定。
1999.11.25.	ADB	借款契約(L/A)締結 (契約同意の条件として「住民移転計画書」の提出)
2000	日本政府(外務省)	スリランカ政府と交換文書(E/N)の締結
2001.1		パンダラガマ地域で初めて、最終ルートの道路建設の通知が一部住民に届く
2001.3.	JBIC	借款契約 L/A 締結 (契約同意の条件として「住民移転計画書」の提出)
2001.4.3	被影響住民	スリランカの人権委員会に請願
2001.12.10	住民組織(Gama Surakeema Sanvidhanaya: GSS)	ADBの政策違反、不必要な土地、家屋、家族、社会構造の損失に対して異議申立て
2002.1.7	住民組織(United Society for Proecion of Akmeemana: USPA)	ADBの政策違反、コンサルテーションなしに道路が家を通ることになったことに対して異議申立て
2002.2.10	住民組織(Organization of Victims of the Colombo-Matara Highway and Entrance Way : Organisation of Victimes)	ADBの政策違反、生計手段への影響と住民移転に対して異議申立て
2002.3.14	被影響7地域の住民	ADBの政策違反、土地・家族・家屋・社会構造の不必要な損失、生計手段への影響、(住民の)参加がないことに対して異議申立て
2002.4.2	パンダラガマ・アクミマナ住民	高等裁判所に訴訟
2002.4	アジア開発銀行	住民組織の申立てを全て却下 主な理由: ADBの政策違反や住民が被害を受けている原因は、ADB自身にあるのではなく、道路開発庁や中央環境局である。また、事業は、3-4km幅で認可されており、申立者の居住地もそこに含まれている。
2003.5.30	高等裁判所	住民側敗訴
2003.11.10	パンダラガマ、アクミマナ住民	最高裁に控訴
2004.1.20	最高裁判所	判決下る
2004.4	パンダラガマ住民 97人 アクミマナ住民 457人	人権委員会に人権侵害を訴え、補遺版環境影響評価とルートの変更を求める
2004.5	STDPの反対住民の代表と、スリランカのその他の高速道路による被影響住民代表	人権委員会の調整により、スリランカの首相と面会が実現。首相に高速道路による悪影響について問題を訴えた。
2004.6	スリランカ首相	5月に行われた住民との会合を受け、高速道路のもたらす悪影響を調査する委員会を設立
2004.6	USPA GSS	ADBのアカウンタビリティ・メカニズム・スペシャル・プロジェクト・ファシリテーターに異議申立て

3 事業の問題点（１）環境影響評価とルートの問題

● 環境影響評価の範囲

- ・ 1996 年の環境影響評価は元ルートを対象としており、1999 年の環境影響評価は、96 年の環境影響評価に第二ルートへの調査を加えたものである。環境影響評価が最終ルートに関する調査を含んでいないことは最高裁でも支持され、最高裁も「最終ルートに関する補遺版環境影響評価が必要だった」としている。
- ・ 1999 年の環境影響評価では、「事業地は元ルートから東に 1km、CT から西に 1km」と述べられており、事業地の中に最終ルートも含まれてはいるが、第二ルートに対してのみ詳細な調査が行われた¹。

● 中央環境局の認可

- ・ 1999 年、道路開発庁による環境影響評価の提出をうけ、スリランカの中央環境局が事業を認可した。最高裁は、この中央環境局による認可は第二ルートに対するものだったので、最終ルートに対する新たな承認が必要だったとした²。
- ・ 2004 年 5 月 31 日、中央環境局は、道路開発庁へのレターの中で、「中央環境局の承認は、現在も有効であり、新たな承認は必要ない」と、最高裁の判決に反する判断をした。

● 社会影響評価の範囲と住民移転計画

- ・ 社会影響評価は、第二ルートの中心から 1.5km の範囲で、予測される被影響住民の 50% に聞き取り調査、アンケートをし、分析したもの。従って、元ルートと最終ルートに関する調査は行われていない。

● 第二ルートから最終ルートへのルート変更の妥当性

妥当：最終ルート推進

- ・ ボルゴダ湿地・ウェラス湿地を避けるべきという中央環境局の条件
- ・ 湿地に道路を建設するのは、その地盤が弱いことなどからコスト高
- ・ 第二ルートの方が移転住民多い

¹ 1999 年の環境影響評価—元ルートと第二ルートを環境影響評価（Chapter5、p1）

Project Area は、'1km inland of the OT and 1km seaward of the CT'（OT:元ルート、CT:第二ルート）

土地収用 — 幅 122m 対象

農業 — 122m の道路幅の中心から 500m と 1km の幅が対象

植物 — 122m の道路幅の中心から 200m

野生生物 — 122m の道路幅の中心から 500m

² スリランカの環境法で、中央環境局が認可した事業に変更がある場合には、新たな中央環境局による認可が必要とされている。

妥当ではない：第二ルート推進

- ・ ボルゴダ湿地とバナベ湿地の重要性（Dr J.Samarakoon・Mike Ounsted）
- ・ 第二ルートの高圧線
- ・ 最終ルートの方が移転世帯数が多い
- ・ 寺院への影響

4 事業の問題点（２）移転プロセス・補償交渉

● マンディーさん

場所：ゲラニガマ

- ・ 1996 年、ゲラニガマに土地を購入し、Grama Nilidari Division（GND）に登録した。1998 年以降毎年、家を建設するにあたり許可を得ていた³。2001 年に家が完成し、電気接続の手続きに GND に行ったところ、「マンディーさんの家は高速道路の予定地である」といわれた。

問題：事前の通知、コンサルテーションの欠如

● カラパラナ寺院（仮名）の僧侶

場所：最終ルート上

- ・ 2003 年 6 月、道路開発庁が、寺院には何の説明もなく石を置きに来た時に初めて、最終ルートがこの近くを通ると知った。スリランカでは僧侶にとっては静かな環境が非常に重要だが、寺院に対する環境の影響が懸念される。

問題：事前の通知、コンサルテーションの欠如

● ダーマチャクラ（96 年に設立した寺院・孤児院）

場所：ゲラニガマ

- ・ 2003 年 2 月、なんの事前の通知もなく、測量担当官と警察が、ダーマチャクラ内に立ち入った（道路計画に関しては、以前通知を受けた）。これに対し、僧侶は抗議したが、測量は強制的に行われた。
- ・ 現在、僧侶は道路開発庁からの補償や代替地の提供を提案されているが、「寺院にとって必要なのは、補償等ではなく静かな環境である」と、その提案は断っている。ダーマチャクラの建造物自体が取り壊される訳ではないが、寺院の環境に対する影響が懸念される。また、同事業のために、ダーマチャクラが計画していた Meditation Centre の増設計画（合計 10 作る予定だった）も断念せざるを得ない状況である。

³ Grama Nilidari Division（GND）は、日本の町内会に相当する。スリランカでは、学校の入学から病院に行く時まで、人々の生活の隅々に渡ることに関して、GND のサインが必要である。また、貧しい人々のための補助金を誰が受け取るかという決定権も、GND にあり、その地域において強い権力をもっているが、GND は、選挙によって選ばれるものではなく、役人である。同事業との関連としては、「住民が早く移転するよう、道路開発庁が GND に対して、圧力をかけている」との住民からの情報もある。

問題：事前の通知、コンサルテーションの欠如、不法侵入

●ペレラさん（仮名）

場所：コラマディリヤ村

- ・ 初めて同事業について知ったのは、2002 年、道路開発庁 が警官を伴ってペレラさんの家を測量に来た時。測量は、ペレラさんの同意もなく強制的に行われ、話し合いは全くもたれなかった。
- ・ 当初、補償は 1,580,000Rs と言われたが、土地収用・移転委員会は、その補償額に、木、牛、塀、トイレ、服飾関係の小規模ビジネスの分を加え、最終的な補償額が 2,900,000Rs とされた⁴。しかし、それでも現在の家を 5,000,000Rs で購入したことを考慮すると補償額が低い。道路開発局の方からは、補償額が低い理由として、家が古いからと言われた。2,900,000Rs では、現在と同じ大きさで同じような家を近くで買うことはできないので、ペレラさんは政府提示額の 2,900,000Rs の補償額を断っており、今後も、補償に関する話し合いがもたれることになっている⁵。
- ・ 以前は、道路開発庁から「非常に高額な補償がもらえる」と言われていた。
- ・ サインしないと、補償額が減ると脅された。
- ・ 現在は 834.9 m²の土地を所有し、バナナ、ジャックフルーツ、ココナッツ等の果物の木々、野菜や稲、牛を飼って生計をたてている。しかし道路開発局に提示された代替地は、井戸もなく、土質も悪く、面積も狭く、農業には適さない 506 m²の再定住地だったため、断った。

問題点：事前の通知、不法侵入、脅迫、コンサルテーションの欠如、補償内容

●チャンドララタさん（仮名）

場所：カハトゥドゥア

- ・ 10 年間に渡り、道路の反対運動をしている。
理由 最終ルートに関する環境影響評価の欠如
道路開発庁と役場と話し合いの場はあるものの、市民の反対にも関わらず事業が進められている
補償査定額は、政府による一方的なもの
- ・ チャンドララタさんの家は、町の中心の商業地域にあるので地価は高いはずだが、政府査定額は低い。現在の政府査定額では、近所に同じような家を購入するには足りないもので、より高い補償額を要求。できることなら立ち退きたくはない。
- ・ 以前は、道路開発庁の移転担当官が、仕事に対する 3 年分の補償をするといったが、今では、それが 1 ヶ月分しか払われなかったと言われた。

問題点：ルート決定プロセス、補償内容

⁴ 土地収用移転委員会は、政府の提示する補償額に不満がある場合、住民が苦情を申し立て、補償をあげる機能を持つ組織。評価課、測量課、役場、道路開発庁、地主から成る。

⁵ 移転者の増加、土地の需要を見込み、この近辺の地価があがっていることも要因の一つ。

●カンティさん（仮名）

場所：ドダンゴダ

- ・ 現在所有している土地は 2127,6 m²で、このうち 1113,2 m²は収容される。ただ、収容後の残りの土地は運河と高速道路に挟まれることになるので、残りの土地も売却して外のところに行きたいと思っている。しかし、土地収用移転委員会に、収容地以外の土地への補償は考慮しないと言われた。土地収用移転委員会や高速道路省に補償の件で手紙を書いたが、返事は来ない。保有している土地の全体に対する補償をもらえないと、近くの土地を買い取ることが出来ない。
- ・ 道路開発庁からは、ジャングルにある 253 m²の土地に行ってはどうかといわれた。近くのミシン工場で仕事をしているので、近くに住まないと、工場へ行くことができず失業してしまう。

問題：補償内容

●ディミテヤさん（仮名）

場所：カバラヤムラ村

- ・ 1997 年に現在の家を買った時は、25.3 m²あたり 10,000Rs だったが、政府が提示した補償額は 25.3 m²あたり 1,000Rs。
- ・ ルート決定のプロセスに問題があるとして、「何があっても立ち退かない」と言っている。2002 年 5 月に道路開発庁が調査に来る以前から、第二ルートについては知っていたものの最

終ルートに関して何も知らされなかった。現在まで、コンサルテーションはもたれていない。

問題：補償内容、事前の通知、コンサルテーションの欠如

●ディミテヤさん（仮名）の近所の人達

場所：カバラヤムラ村

- ・ 「サインしなかったら、補償はない」また、「裁判を取りやめたら補償額が高くなる」等と道路開発庁に脅された。（数人）
- ・ 裁判中も、道路開発庁が石をこの辺に置いて、「いずれにしても立ち退くことになるんだ」と言われた。「ルートの変更をすべき」と訴えている。

問題：脅迫

5 事業の問題点（3）再定住地の人々

●ヴィンセントさん（仮名）

場所：アッタラヘーナ

- ・ 立ち退きの際、道路開発庁からの圧力を受け、サインをし、一年前に現在の再定住地に越した。

- ・ 補償額はもともと 1,500,000Rs だったが、土地収用移転委員会委員会に行って、1,800,000Rs に上げてもらった。しかし、150,000Rs は、土地の補償分として差し引かれ、1,650,000Rs が最終的な補償額。補償に関する書類を道路開発庁に要求したが、受け取っていない。また、補償金は 6 回の分割払いで支払われると言われ、未だに全額受け取っていない。
- ・ 補償額の内訳は知らされていない。
- ・ 現在の本造仮住まいの家に、115,000Rs かかっている。現在、セメントブロックの家を隣りに建設中で、1,000,000Rs 既に費やしている。現在、残りの補償金が支払われるのを待っている。
- ・ 以前は、約 4,000 m²もの土地に、ココナッツ、シナモン、ジャックフルーツ等の果物の木々、茶畑があり、それを生活手段としていたが、今の 506 m²の土地では、狭くて以前のように農業はできない。月々の生活に 10,000Rs は必要だが、現在の収入は、毎月 5,000Rs の父の年金のみ。
- ・ 現在、父母と娘二人と息子一人の 5 人で暮らしている。父は心臓病で働けず、娘二人と息子一人は、移転後職を失ったが、それに対する生活支援プログラムもない。
- ・ 道路開発庁は、お墓やコミュニティースペースを与えると言っていたが、ない。
- ・ 井戸は二つあり、水の問題はない。

問題：立ち退きの際の圧力、補償内容、補償に関する不十分な情報提供、移転プロセス、生計手段の喪失、

● プレマラルさん（仮名）

場所：カランデニヤ（彼の兄弟が移転対象者）

- ・ 立ち退きの同意後、道路開発庁は、本人に何の承諾も得ずに、勝手にカランデニヤの再定住地を彼の移転先として決定。
- ・ 再定住地は、傾斜が急な上、石も多く、現時点で家を建てられる状態ではない。水、電気もない。
- ・ 補償総額は 1,100,000Rs だが、150,000Rs を土地代として差し引かれた。以前は約 1,200 m²もの土地に、茶、ジャックフルーツ、ココナッツの木などを栽培していたが、彼がこの再定住地に与えられたのは 506 m²のみ。農業をするには十分な広さではないため、10 マイル離れた所に茶畑を購入した。現在、収入は以前の半分になった。

問題：道路開発庁による一方的な移転先の決定、生計手段の喪失

● バヤカッラさん（仮名）

場所：ハルガスムラ（6 世帯が既に住んでいる）

- ・ 以前は 1000 m²の土地と家を持っていた。家の補償としての 250,000Rs と 506 m²の土地が補償。以前の土地に 20 年以上住んでいたが、道路開発庁は、その土地の所有権は政府にあると主張。
- ・ 道路開発庁は、他の補償とは別に、仮住まいに対し 50,000Rs を払うと言ったが、結局道路開発庁はその仮住まいに対する補償を、補償全額から差し引いた。

問題：補償内容、約束不履行

●クララスナさん（仮名）

場所：ハルガスムラ

- ・ 補償金は 800,000Rs だったが、そのうち 75,000Rs は 506 m²の土地代として差し引かれたので、725,000Rs を全部で受け取るはずだが、現在、54 万 5 千 Rs しか受け取っていない。
- ・ 道路開発庁は、失業に対する補償として 14,000Rs を与えるといったが、未だに 3,000Rs しか受け取っていない。また、移転迷惑料として 1,500Rs を受け取ることになっていたが、まだそれも受け取っていない。さらに、電気代も無料で提供するといわれたが、それも補償から差し引かれた。

問題：移転プロセス、約束の不履行、補償内容

●ハルガスムラのその他住民達

場所：ハルガスムラ

- ・ 移住してから一年半になるが、土地の権利書を受け取っていない。
- ・ 道路開発庁は墓やコミュニティーホールを作るといったが、まだ作っていない。
- ・ 506 m²の土地と、家の補償 230,000Rs を受け取ったが、家の建設当時、その建設費は 230,000Rs よりも高かった。現在、道路開発庁に問題を訴えている。
- ・ 以前、スリランカ政府が地質調査に来て、「近くに大きな石があるので、それを発破する時に近くの 18 世帯に悪影響がある」と警告があった。そして、発破を実行する半年分の一時非難金として、1 世帯当たり、50,000Rs を受け取ることになっていた。しかし、ある日突然、住民に何の事前の通告もなく、熊谷組が警官と一緒に来て、発破。住民はこれに対し抗議したところ、警察による脅迫を受けた。
- ・ 高速道路工事による振動によって家の壁にひびが入ったので、何度も役場にこのことを訴えたが、道路開発庁に行くように言われた。道路開発庁に行ったところ熊谷組に行くように言われ、たらい回しにあった。6 月の中旬に、ようやく熊谷組からの修理代を受け取った。

問題：補償内容、土地の権利書、工事現場近くに住む住民への配慮

●ウィマラワスイーさん（仮名）

場所：ディヤガマ

- ・ 以前は、5 家族（40 人）で 860 m²の土地に住んでいたが、現在の再定住地では、1 家族につき 253 m²の土地を与えられた。現在家を新築中だが、補償額では家の完成は難しい。
- ・ 道路開発庁は電気を通すといったが、未だに電気が通っていない。
- ・ 以前は小さな商店を営み、それを主な生活手段としていたが、移転によってその商店も失った。今は、野菜を栽培しているが、自分の土地ではなく、将来は遊び場になる公共の場所を勝手に使っている。

問題：生計手段の喪失、資金管理

● ディヤガマのその他住民達

場所：ディヤガマ

- ・ 学校が以前は近かったのに、遠くなった。
- ・ 「サインしなかったら、家をブルドーザーで取り壊す」と言われた人もいる。
- ・ ここで話した人は、全員、補償に関する不満抱えている。補償が全額払われていない人もいる。また、補償の内訳を誰も持っていない。失業手当等様々な補償が約束されたが、それが果たされていないと思っている。ある人は、230,000Rs もらうはずだったが、14万4千Rsしか受け取っていない。
- ・ 共同の井戸はある。

問題：移転プロセス、脅迫、約束の不履行

● その他再定住地

・ ワラワッタの再定住地

お墓が土地の目の前にあり、居住地としても、農耕地としても適していない。
(土地の質も良くない。スリランカの多くの家では井戸を使用しているので、墓が近くにあるということは、このあたりでは水を使えないということ。)

・ カハタガハヘナの再定住地

高速道路のすぐ脇にある

・ アンナシガラヘナの再定住地

バスが一日に二回しか来ない。また、洪水の危険性のある場所に挟まれている。

補償・移転問題の総括

- ・ 多くの点において、「住民移転計画」違反
- ・ 道路開発局や警察から住民への、脅迫や圧力
- ・ 住民との約束不履行
- ・ 補償総額、補償総額の内訳に関する文書を住民が受け取っていないため、補償額が適切に見積もられているのかどうかの判断も困難である。
- ・ 「住民移転計画」のシンハラ語がないため、住民が補償や移転を規定した情報にアクセスすることができない
- ・ 2003年12月、高速道路省から役場と土地収用移転委員会宛てへの通達
 - 1) 土地の補償に関しては、政府(Valuation Department)の評価額の25%を超えてはならない(家や作物などはこの対象ではない)
 - 2) 万が一政府の評価額の25%を超える場合は、その理由を高速道路省長官に報告しなくてはならない→この通達と、「住民移転計画」にあるとの整合性？
- ・ コンサルテーションの欠如など、スリランカ政府と住民とのコミュニケーションの不足。
- ・ 補償交渉が文書ではなく、口頭ベースで行われている。

- ・ 「住民移転計画」のシンハラ語の訳を 1 ヶ月以内に役場に置いて、ステイクホルダーが閲覧可能な状態にすると約束
- ・ 補償額とその内訳を、各被影響住民に二週間以内に届けると約束
- ・ 問題がある場合には、道路開発庁長官自らが行って対応
- **ADB**
 - ・ ルートに関しては、外部専門家（法律、移転、社会、環境分野）や市民の参加による、再調査
 - ・ 補償、移転に関しては、委員会を設置してモニタリング
- **JBIC**
 - ・ ルートの再調査をしているが、今後本格的に調査をするかは未定
 - ・ 補償、移転に関しては、委員会を設置してモニタリング
- **日本大使館**
 - ・ 道路開発庁には「住民移転計画」を遵守するよう、伝える。
 - ・ 最高裁の判決が出ている以上、日本政府として干渉したくない。
 - ・ あくまでも友好的な方法で処理したい。今回の問題は、他のスリランカにおけるプロジェクトの教訓にする。

8 FoE - Japan の主張

- ・ ルートに関しては、環境影響評価、社会影響評価、ルートの選定等に関して、住民より様々な懸念がでていますが、最も重要なことは、環境及び社会への悪影響を最小限に抑えることのできるルートを選定することである。そのためには、元ルート、第二ルート、最終ルートの比較調査を行う必要がある。
- ・ 必ずしも上記三ルートに決定しなければいけないというわけではなく、上記三ルートを少しずらした方が影響が少なくなるような場合には、そのルートを採用すべきである。
- ・ 上述した方法でルートが選定され、対象となる移転世帯が確定した上で、ADB と JBIC は、「住民移転計画」を遵守するよう、適切にモニタリングをするべきである。