

環境社会配慮助言委員会ワーキンググループ

ベトナム ハノイ市ファツヴァン～カウゼー

高速道路事業（有償PPP）

スコーピング案

日時 平成23年6月27日（月）14:00～16:29

場所 JICA本部 201会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称省略）

谷本 寿男	恵泉女学園大学 人間社会学部 国際社会学科 教授
原嶋 洋平	拓殖大学 国際学部 教授
村山 武彦	早稲田大学 理工学術創造理工学部 教授

JICA

〈事業主管部〉

山田 哲也	民間連携室 連携推進課 課長
浅枝 真弘	民間連携室 海外投融资課
杉山 亮太	民間連携室 海外投融资課

〈事務局〉

河野 高明	審査部 環境社会配慮審査課 課長
加来 智子	審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

三谷 勝明	株式会社 片平エンジニアリング・インターナショナル 開発業務本部 統括部長
福間 孝雄	株式会社 片平エンジニアリング・インターナショナル 環境社会開発室 専門部長

午後2時00分 開会

○河野課長 すみません、お時間になりましたので、助言委員会を始めたいと思います。

本日はベトナムのハノイ市ファッヴァン～カウゼー高速道路PPP事業にかかりますスコーピング案への助言ということでございます。

それでは、村山先生は35分ぐらいにいらっしゃるということですので、まずは主査の選定をお願いしたいと思います。では原嶋先生、よろしく願いいたします。

○原嶋主査 それでは、進めさせていただきます。

これは前回の全体会で説明いただいた案件でございますので、一応3名ということではちょっと少なめでございますけれども、定足数の問題はないということで、あと村山先生は3時過ぎにご到着ということで、早速いただいているコメント、質問に対するご回答のご説明をまず進めていただきます。村山先生の部分も含んでいますね。

○河野課長 そうですね。どうでしょうか。

○原嶋主査 一応ざっとやっただいて、場合によっては、ちょっとお手間はかかるかもしれませんが、村山先生が来た段階でちょっともう一度確認のために補足説明をしていただいて、時間的には多分何とかかなと思いますので、流れがありますので一応一通りお願いをしちゃってよろしいですか。そこだけ切ってしまうとまた話の流れが分かりにくくなってしまふことがあるので。

じゃ、そういうことで、順次1番からまず11番まで、お願いします。

○山田課長 JICAの民間連携室の連携推進課長をしております山田と申します。よろしく願いいたします。

本件につきましては、既に全体会合のところで一度ご説明を差し上げたものでございますけれども、例によってPPPの民間からの公募提案型のPPPの調査制度を活用して、民間からのご提案に基づいて、我々のほうで案件を選定し、調査を実施しているものでございます。

このPPPのスキームにつきましては、これ繰り返しですけれども、民間からのご提案に基づくものということなので、ものによっては必ずしも塾度が高くないような案件もあるという性質を有するものですが、本件につきましては、ことしの3月に経済産業省の支援を受けて実施をしましたマスタープランというか、プレFSというか、そういうものが既にございます。それに基づいてもう少し詳しいFSレベルの調査をしようということでご提案をいただき、我々として採択をしたものです。従いまして、案件の塾度というのはそれなりに上がっているものでございます。それから、先方政府としてのこの案件に関する取り組み状況というのも、ご存

じのとおりベトナムの南北を結ぶ交通網というのは、鉄道にしましても、道路にしましても、非常に高い優先度を有しておるということで、本件に関しても、南北を結ぶ高速道路の全体の計画の中の一部をなすものということで非常に高いプライオリティーを持って、日越間で取り組みを進めているところというものでございます。

少し前置きが長くなりましたけれども、そういう前提でご覧いただければなと思います。

事業全般のところの、まず1/1で質問、回答させていただきたいと思っておりますけれども、1枚目ですけれども、本事業の必要性の背景として、「異なる車種の混在は全国の国道で見られ、交通渋滞、交通事故、道路劣化の一因」と記載されているが、どのような車種がどれほど混在しているのかのデータを事例的に示されたい。あわせて道路劣化の原因も明示されたいということでございます。

右側のところに書いてあるとおりですけれども、旧1号線と、それから本事業の対象道路の1号線ですね。両方について、2010年に行った車種別の通行状況のデータをお付けしてございます。

対象路線につきましては、一番多いのがJという区分の、これは自動二輪車ですね。その次に多いのがAの乗用車/バンの類のものでございます。それに続きまして、中型トラック、都市間バスということで、さまざまな交通が入り組んで走っている状況でございます。

そこから先、劣化の原因というところ、正確なところはこの調査を通じまして過積載のトラック、目視のベースでたくさん走っているということが確認しておりますけれども、より正確な交通量については、調査の中で確認をしていきたいというふうに思っております。

2番目ですけれども、本事業はPPPによる実施が計画されているが、計画、建設並びに供用時におけるVECと民間事業者の役割分担を明確に記載されたいというご質問。

これに対しましては、VECは既存のファッヴァン～カウゼー道路を高速道路化して運営する権利を既にベトナム政府から2010年4月に付与されております。今回の日本側の民間事業者からのご提案というのは、このVECとの契約を結んで、既に事業権を得ているVECとともに高速道路の資金調達・建設・運営維持管理を行う事業体をつくっていききたいというものでございます。

その役割分担ですね、民間事業者間の役割分担、それから、さらに政府との役割分担みたいなものは、調査を行い、また調査結果をもってVEC、それから関係の政府機関等々と協議を行う中で決まっていくものでございますので、現時点では、まだ協議中というステータスでございます。

3番目、このバイパスは設置から何年経過していくのかということですが、バイパスは2002

年1月1日供用開始ということですので、9年半経過したところということでございます。

次の、2ページ目の事業概要において、道路周辺住民が道路を横断するために利用するバスの設置についても言及する必要があるということでございます。

これにつきましては、既存のアンダーボックスカルバートが52カ所ありまして、これをフェーズ2で拡幅をすると、4車線から6車線に拡幅するというステージに参りますと、当然カルバートを延長して、引き続き往来ができるようにするという計画でございます。

5番目、本事業の第二期工事において、「盛土量が15万 m^3 」とあるが、これだけの土量を確保するための方策、さらに想定されている採取場における土砂採取による社会的・自然的な環境への影響を十分に調査されたいということでございます。

詳細には、現在設計中ですので、土量を確保するための方策を含め、土取り場も含めて、まだ決定していないという状況です。採取地の決定時には、ご指摘のような土砂採取による社会的・自然的な環境への影響を調査して参りたいと思っております。

6番目は、希少動植物関係です。

希少動物植物が生息する環境とは言いがたいということで、我々の資料のほうに書かせていただいておりますが、この根拠を示されたいということ。それからレッドデータブックに照らした動物・植物生育分布調査を実施と記載されているが、その場合レッドデータブック以外の希少動物は調査しないということか、直接的な表現に改めることを助言したいというコメントをいただいております。

まず、前段の部分ですけれども、現地調査を行った結果、沿線の畑及び水田は、野菜、果物、米等の栽培に使用されているということですので、希少な野生種が生息・分布するには少し厳しいのかなということで記載させていただいた内容の根拠にしております。

また、人家にも近く、希少種の動物・鳥類の営巣・餌取り場としても厳しい環境にあるというふうに考えております。

本調査において、ベトナム国関連機関へのヒアリング及び現地調査を通じまして、生息の有無を実際には確認していきたいと思っております。

それから、記載ぶりの件につきましては、以下のように改めさせていただきたいと思っております。すなわち、「レッドデータブックに照らした動物・植物の生息分布、及び本調査地域に生息するその他の希少動物の種類と分布を確認する」ということです。

○原嶋主査 一応ここで、いったん区切りまして、ご質問、あるいは追加のコメント、あるいは追加のご質問があれば承りたいと思います。

- 谷本委員 過載のトラックはやっぱり多いですか。
- 山田課長 過積載、そうですね。目視種別では走っているようでございますが、ちょっと重量的に、実際どれくらい過積載になっているのかとか、どのくらいの台数のトラックがというところはまだ調査結果を待つ必要があるかなと思います。
- 谷本委員 トラックスケールはつけますか。もうついているの。
- 三谷氏 現状は設置されておられません。
- 谷本委員 ついてないね。
- つけたところで、無理なんですね。
- それから、すべて盛り土ですか。今、アンダーパスというアンダーボックスカルバートがついているということは、すべて盛り土でなんですね。
- 山田課長 はい。
- 谷本委員 だから、地下になるような、そういうあれはする必要はないと。
- 山田課長 そうですね、トンネルはない前提です。
- 谷本委員 ないですね。ボックスカルバートを全部やっている。
- それから、もう一つ、5番に関して、盛り土、盛り土というか土をとるときには、バイパスのときはどういうふうに、どこでとった、横でとりました。そういうあれはヒアリングされていますか。持ってくるのかな。
- 福間氏 サイドボローの形跡はございません。
- 谷本委員 ない。
- 福間氏 はい。
- 谷本委員 じゃ、そのところが、チャンネルにというか、少し水をたまったような状態にはなってない。
- 福間氏 それは別の目的にあります。
- 谷本委員 水田のためとか。
- 福間氏 はい。とか、アヒル等の生育のためと推定されます。、土とりは、ちょうど起点側のハノイの紅河の支流からサンドポンプでポンプアップで行なわれています。
- 谷本委員 浚渫みたいな。
- 福間氏 はい。
- 三谷氏 盛土材料には砂を使うのが一般的です。
- 谷本委員 砂をね。それはやっぱり、ちょっとこれから調べていっていただく、あれば。運

搬も含めてね。石はそんなに要らないですね。

○三谷氏 石はアスファルトコンクリートに骨材として使います。

○谷本委員 コンクリートで、大きな岩は要らないですね。

はい分かりました。5番はいいです。

あと、6番に関して、さっきおっしゃった横でフォローピットがないとすれば、いわゆる屋敷林とか、それから水田とか畑のためのため池、池、そういうところに生物がいる。特に屋敷林だったら、サギとかが、その辺に営巣をしている可能性があるんじゃないかなと、どうなんですかね。

○福間氏 その点を含めまして、今回の自然条件調査の中で、調べましたが、私どもが現地調査をして確認した範囲の中においては、サギ類の鳥類は……

○谷本委員 いない。

○福間氏 いませんでした。

○谷本委員 いない。

○福間氏 はい。

○谷本委員 それに越したことはない。南のほうは、メコンデルタ結構ストークというのか、サギのたぐいが観光名所になったりしてというのがありました。じゃないですね。じゃ6番もいいですか。

原嶋さんどうぞ。

○原嶋主査 幾つか確認がありますけれども、一つは、1番に関連して、車種としては二輪自動車が多いということですが、今後、有料道路になった場合、二輪自動車の乗り入れというのはちょっと日本とは当然違うのしょうけれども、どうなるんでしょうか。

○三谷氏 ベトナムの法律では、高速道路は自動二輪車の走行は禁止となっています。

○谷本委員 全部。

○三谷氏 はい。国道1号線並びにPVC高速道の両側に側道を整備いたしますので、自動二輪車はそちらのほうへ回ってもらうことになります。

○谷本委員 そうするとかなり減りますね。それは二輪あれすると、対象道路1万8,000ですよ、/日だとすると、8,000以上が抜けちゃう。

○原嶋主査 抜けてしまうということ。

○三谷氏 交通量調査結果の表に記載しているJ 自動二輪車台数は台数合計の1万8,000台の中には含まれておりません。

○原嶋主査 1号線か側道みたいなもの。

二つ目は、ちょっと、これは根本的な質問で、1号線がありまして、そこに対して10年ぐらい前にバイパスをつくった。恐らくバイパスをつくった理由は、交通量の増加に対応するということだろうと推測できるのですけれども、今回の事業で、一番疑問に感じたところは、なぜあえて10年たった道を無料道路から一般道路に切りかえるのか。この決定というのは、当然それはベトナム政府が最終的にはすることなんだと思いますけれども。余りに道路というのは公共物なので、つくって最初から10年後に有料化するかという、そういうのは余り考えにくいですね。逆の場合は結構あると思うのですけれども。結局、ある程度一般の方も使えて、二輪も使えて、みんなが生活の中で使った、後にあえて有料にするということについて非常に違和感を感じるんですね。それと、もしかするとそれはPPPというスキームとの関係が、もしかしたらどこかであるのかなど。そういう何かあるのかという邪推しないわけではないのですけれども。ちょっとこういうケースは珍しい。あえて、10年間無料だった道路を有料に切りかえる、全然新しいバイパスをつくってそれを有料にするというのは、それは何となく理解できるのですけれども。そういう判断になった経過というのは何かあるのか、ちょっとその辺の背景を知りたいのですが。

○山田課長 我々、今回対象にしているこの事業というのは、南北の非常に長い高速道路網の本当にとっつきの部分ということでやられているものでして、全体に関しては、もう南北の有料高速道路網を整備しましょうという計画がもう既にあって、それを実現に向けて区間を今回のように区切って、段階的に整備をしていく。その際にアプローチとしては、PPP、あるいはBOTの方式を使って、民間の事業者を区間ごとに選定をしていくことで、なるべく全体としての工事費も下げ、全線の開通に向けて事業成功を高めていくというようなアプローチをしていくところです。ですので、本件に限らず、大きなネットワーク、南北でつなぐものを有料道路化しようというのは、区間ごとにインタレストを持っている民間事業者側からの提案でということではなくて、大きな国としての全体計画の中でのものですということです。ただ、そこから先、どの区間が一番採算が確保しやすく、民間としても入っていきやすいかというところは、もちろん事業性が多少異なりますので、今回の日本勢でご提案いただいた会社さんを含めてインタレストを持っているのは、まさに都市部に一番近いところの、東名で言えば川崎から横浜青葉みたいな、そういうような。そんなような一番おいしい区間というか。

○山田課長 ええ。そんなところのものにご提案をいただいたということです。

地域住民を含めて、既存の道路利用者の関係につきましては、ちょっと別の箇所でもお答え

をさせていただいているところですが、本事業路線の両側に側道を整備するような形で配慮をしていくと。で、且つ横断するようなトラックについては、もともとボックスカルバートを設置して通行ができるように配慮していくということですので、それをきちんと。また、拡幅した場合でも延伸をして確保していくということです。

○原嶋主査 今、全体、大きな区間を、大きな計画をここも分離して、ほかの区間については、このように既存の一般道路、ある程度年月のたった一般道路をあえて有料化するというケースも含まれているのですか。

○山田課長 そうですね。かなり含まれています。線形自体はもう常に南北高速道路の全線について、一応首相の承認する形でルートを選定が終わっていますけれども、今回のように、既存の道路網をなるべく通るという方針でやっておりますので、かなりの部分で既存の道路をイノベーションする、それから拡幅するというようなアプローチで整備が進んでいくもの。

○原嶋主査 既存道路でなくて、普通の道路そのものを有料化してしまうということですね。

○山田課長 そうですね。

○原嶋主査 既存の道路の上につくるとかそれだったら別に構わないと思うのですけれども。

あともう1点は、先ほどちょっとアンダーボックスカルバート52カ所とありますけれども、いただいた資料の2ページ目の事業概要の主要コンポーネントの中には、このアンダーボックスカルバートの第二期工事におけるアンダーボックスカルバートの拡幅というのは、項目としては含まれてはいないのです。ここに既設横断間延伸とあります、これは違いよすよね。これはアンダーボックスカルバートではないですよ。

○三谷氏 排水管とか灌漑用水等の横断管です。アンダーボックスカルバート52カ所の拡幅は記載漏れです。

○原嶋主査 端的に言ってしまうと、アンダーボックスカルバート52カ所の拡幅については、本来であれば、この中に言うべきことだということによろしいわけですね。

○三谷氏 そうです。

○原嶋主査 分かりました。

○谷本委員 52カ所、これぐらいでいいんですね。住民の人たちが横断するというあれでは。今のところ、このあたり不便だからつくってくれというふうなあれも、特にはないですね。地域分断のあれが……。

○三谷氏 周辺住民とのステークホルダー協議時に話しが出るものと思われます。

○原嶋主査 仮に、アンダーボックスカルバートってどれぐらいの幅のものですか。によって

大分違うでしょう。車は通れるの。車は通れない4台ぐらいですけれども。

○福間氏 車が通れるものとか通れないものとか。

○谷本委員 ありますか。

○福間氏 はい。横断する道路の幅によります。

○谷本委員 でも、場所によっては。

○三谷氏 農道の部分とか、それから町道部分とかという、使用目的、使われる目的が多少違っております。それに応じた幅と高さをもってそれはつくられております。

○谷本委員 農道の場合は仕事に直結するからね。

いいです。

○原嶋主査 とりあえずは、7番から11番までお願いします。

○山田課長 代替案のところでありますが、7番、将来交通量予測として、ファッヴァン〜カウゼー高速道路の交通量は、2020年には9万pcu/日と予測され、現在の道路容量を超過するというふうに記載されているが、例えば、国道1号線バイパス運用後の国道1号線及び同バイパスの交通量の推移はどのようなものかを示されたいということです。

旧1号線に関しては、将来予測ですけれども、2020年に2万pcu/日、2030年に2万2,000pcu/日ということで、事業対象道路につきましては、2020年に9万pcu/日、2030年に11万pcu/日ということで推移していく見込みとなっております。

8番は、地盤沈下による舗装の損傷という場合の地盤沈下の原因は路線の地質そのものに起因するのか、盛り土（土質条件）に起因するのか、あるいは施行上の問題に起因するのかを示されたいということです。

こちらにつきましては、図7-2というのが、お配りしている資料の6ページ目にお付けをさせていただきます。本件の起点から終点までの間、29キロ程度ですけれども、左から右に起点から終点まで行く間の地層の様子を地下50mまでのところでお示しをしたものでございます。

これをご覧いただくとお分かりのとおりですけれども、地盤沈下の原因としましては、こうした路線の地質と盛り土が原因になるということです。主に層②というふうにしてある軟質から非常に軟質な粘土というところですが、こちらが盛り土による増加加重によって間隙水が脱水され、圧密沈下するというところでございます。粘性土ですので、透水性が小さいので水の移動に非常に時間がかかるということなので、場合によっては、圧密完了までに何十年もかかるということです。対策工法としては、ベトナムでは鉛直ドレンによる圧密促進工法が一般的であるということです。

9番の20ページ目の移転家屋数と12ページ目の代替結果ルートの見査結果の移転対象が家屋数が若干違ふんですがというご指摘ですが、大変失礼しました。354という数字が正しい数字ですので、12ページ目の「360」というのを「354」に訂正いたします。

11ページの表8の1に「360」という数字が出てきます。

12ページ、画面でご覧いただいている8-1図の表ですけれども、こちらのAルートのところで「360」という数字があるかと思ひますけれども、これを「354」に訂正をさせていただきます。

続きまして、10番、一般道路としたまま、または一部のみ有料道路にする選択肢は検討しないのかというご指摘です。

これ、先ほどの原嶋先生からのご指摘にお答へする中でも一部お答へしましたけれども、事業対象道路というのは、ベトナム国で首相決定されているハノイーホーチミン間の南北高速道路、ここの全体の計画の起点区間、全体の一部分ということでございまして、大きな有料の道路のネットワークの一部分ということですので、そうした計画の中で有料道路として整備をしていくということです。中でも、恐らく起点部分で非常にトラフィックとしては最も多い区間の一つでしょうから、ここを有料道路化しないというオークションは、恐らく全体の計画の中でもあり得ないのかなというコメントであります。

先ほど申し上げたように、既存利用者への配慮として、本線の両側に側道を整備するということの検討を進めます。

それから、11番目、構造上、周辺住民が横断するためのトンネル等が設置しにくいように感じるが、具体的にどのような方法を検討しているのかということですが、先ほど来申し上げているように、52カ所のアンダーボックスカルバートを設置されているものを拡幅時にはボックスカルバートを延伸していくということでございます。

○原嶋主査 ここまで、何かご質問の追加。

○谷本委員 交通量予測から回答いただいた回答の最初のところで、自動二輪車を除きますと、1万台ですよね、該当路線でね。

○浅枝 いえ、もともと合計のところはJを除くというふうになっていますので。

○谷本委員 Jを除くか。

○浅枝 除いて1万8,000だと。

○谷本委員 2万台約、それが4倍、5倍。

○浅枝 いや、これ、先ほどの数は台数ベースですので、パッセンジャーカーユニットにした場合、係数を掛けて、ちょうど2倍。

- 谷本委員 pcuというのは、係数を掛けていますね。
- 浅枝 はい。
- 山田課長 ちょっと単純比較できないようなもので申し訳ないんですけども。
- 谷本委員 台数的にはどうなんですか。5倍になるかな。まさかあと20年後、20年と10年後……3倍ぐらいか。5万台か。6万台というのは、大体評定速度どれぐらいなん、平均速度。どれぐらいで走れるんだらう。三、四十キロでは走れるんですかね。三、四十キロぐらいで、首都高みたいなことはないですよ。走れる、それぐらいでね。10年後、20年後。
- 三谷氏 2025年までに南北高速道路がつながるという前提も入っていますし、6車拡幅が完成しており、交通容量もふえます。そのような仮定に基づいた予測です。
- 谷本委員 現実に、実際、それによってね。
- 谷本委員 鉛直ドレンは既存のバイパスで入れられているんですね。ですから。ですから、そんなに沈んでいるというあれは10年間でありますか。前に比べて、どうですか。
- 福間氏 大きいところでは数十センチ沈下しているところがあります。
- 谷本委員 結構見えます、っていうか感じます。
- 三谷氏 走行中に沈下しているなというのは感じます。走行性が非常に悪くなっています。制限速度の最高が100km/hになっています。
- 谷本委員 設計速度が100km/h。
- 三谷氏 制限速度の最高が100km/hですが、100km/hで全区間続けて走るというのは、そばに乗ってしまして、ちょっと怖いなという気がします。これは特に沈下による変形が大きいことが影響しているものと思われます。
- 谷本委員 それは、説明のところに記載してあります。横断のボックスカルバートの下は沈まないようにくいを打ってあるんですね。そこだけ沈下しなくて、取り付けのところが……それをある程度きれいに修正して……。
- こういうのは何だ、ドリルして、そこに砂を入れるわけでしょう。
- 三谷氏 PVDは、ロッドでドレーン材を打ち込む工法です。
- 谷本委員 ロッドで打ち込むんですか。
- 三谷氏 PVDはPrefabricated Vertical Drainの略でプラスチック、ファイバーその他のドレーン材を打ち込みます。
- 谷本委員 突っ込むわけですね。
- 三谷氏 はい。ベトナムでは一般的な工法となっていて、PVD用の機械が容易に調達できま

す。

○谷本委員 自分のあれをやっていただくしかないですね。

はい、どうぞ原嶋さんの。

○原嶋主査 私は特に。

○谷本委員 ないですか。

○原嶋主査 続いて、12から19まで。

○山田課長 12番ですが、本調査に関連する四つの区、19のコミューンを対象に3回のステークホルダー協議の開催が予定されているが、これらの区およびコミューンは、全路線をカバーするものなのか、あるいは選択された区やコミューンなものもし選択されたのであればその根拠を示されたいということですが。

こちらにつきましては、本調査区間のすべての区及びすべてのコミューンを対象にしております。

13番目、事業計画は4車線拡幅と6車線拡幅の二段階に分かれているが、ステークホルダーに対しては二段階に分けずに一括情報を公開し、意見聴取をすべきである。

さらに、用地取得の手続についても、6車線拡幅に必要な分について一括して行うことが望ましいということですが。

ステークホルダーへの意見説明と意見徴収、それから住民への手続、両方について、一括して行う予定です。ですので、6車線拡幅を前提に一括して手続を進めていくということです。

14番目、ベトナムの住民移転政策とJICAガイドラインの相違点及び対応案として、1及び2で、足切り日カットオフデート)の設定で提案されているが、ベトナムの法制上可能なのか、その場合の根拠を示されたいということですが、こちらは、社会環境調査につきましては、現地再委託ということで、ローカルコンサルタントを使っておりますけれども、ローカルのコンサルタントいわく、可能であるという回答でございます。

この場合、社会経済調査の実施日をカットオフデートにするのではなくて、区またはコミューンが住民に通知した日がカットオフデートになるという見解をいただいております。

一応、ローカルなコンサルタントからそういうことを聞いておりますけれども、調査を通じまして、ベトナムの法制度との整合性について、さらに確認をしていきたいと思っております。

15番目は、社会的弱者への支援において、「土地を持たない人、寡婦、高齢者、身体欠陥者なども認定されるように提案」とあるが、ベトナム国の法制度上可能なのか、その場合の根拠を示されたいということですが、まず、「身体欠陥者」という表現について、適切性を、17番

で原嶋委員からご指摘を受けておりました、17番の答えとして、「障害のある人」ということで訂正をさせていただきたいと思っておりますので、15番に戻りまして、改めて「身体欠陥者」というところは「障害のある人」ということで読みかえていただきたいと思います。

15番目の答えですけれども、ベトナムの法制度を確認して、JICAのガイドラインの方針に基づいてベトナム国側に理解を求めたいというふうに考えております。

16番目、8及び9で、「第三者による機関の設置」とあるが、ベトナムの法制度上可能なのかその場合の根拠を示されたいということですが、現在の法制度によると、苦情処理の手続は、プロジェクトの影響を受ける住民からコミューンに申し立てとなって、コミューンの裁定に不服がある場合は裁判所へ上廷されるというようなことになっております。上記3とあわせて、ベトナム側の理解を求めたいというふうに考えております。

17番は先ほど申し上げたとおり、訂正をさせていただきます。

18番ですが、移転が求められる世帯の移転先の候補とともに、再取得価格の決定方法について確認することということですが、まず移転先の候補地なんですが、コミューンの所有する土地、コミューンごとに全体の5%から10%ということですが、こちらを主な候補地に考えておりますが、今後の調査で詳細を確認したいと思っております。

再取得価格については、これまでの例では、ベトナム独自の制度が適用されているようでございます。詳細につきましては、今後の調査で確認をして、影響を受ける住民との円滑な合意形成が図られるような価格決定方法を提示し、提案しようと考えております。

19番、苦情処理委員会に移転対象となる地域住民の参加が可能となるような枠組みを検討することということですが、PAPsの代表者が苦情処理委員会への参加が可能となる枠組みをRAPの中で提案したいというふうに思っております。ベトナム側の理解を得たいというふうに思っております。

○原嶋主査 ここまでで、コメントあるいは追加のご質問がありましたら。

○谷本委員 14、15、16は、内容を変えて、ベトナム側のこと、事例はどうなんですか。例えば、カットオフデート、事例があるんなら、これいいですね。何かどこか同じような、それから、ごくごく最近の事例があればということで、ちょっとローカルコンサルタントの方にヒアリングというか、情報を集めてくださいというふうなことで、カットオフデート、それから2番の弱者へのというのが、これなかなかそれぞれの国の文化も慣習もありますので、JICAのあれがどこまで言えるかというのはあると思っておりますけれども、やはり言うべきことは伝えるということが示していただきたいと思います。ですから、恐らく制限なのか、こういうのはもうか

なり厳しく口を出していると思いますから、例えば世銀の例とかアジ銀の例とか、これも探していただいたらどうでしょう。

それから、第三者機関、今日も同じように、ちょっと情報ですから、ローカルコンサルタントの方を通じて、やっていただけるとありがたいんですけども。

○山田課長 分かりました。

○谷本委員 どうぞ、原嶋さん。

○原嶋主査 幾つかありますので、順番にお願いしたいのですが、ちょっと確認の質問もありますので重複すると思いますけれども、一つ目はAルートを選択することによって350余りの移転対象家屋数ということが予定されていますけれども、これは4車線の場合と6車線の場合を含んだ数字だと思うんですけども、4車線の段階と6車線の段階でどのぐらいの割合なのかひとつご存じであれば大体の数字を教えてくださいという点が1点。

○山田課長 これ基本的に、4車線の場合はオーバーレーンするということですので、既存の道路の幅を何か変えるようなものではないということです。書かせていただいているものは基本的に第二フェーズの拡幅が生じる場合の数ということです。

○原嶋主査 あと、念のためいわゆる非合法占有、あるいはインフォーマルな住民と言われている人が含まれているのか含まれていないかというこの2点です。

○福間氏 現在、その点につきましては、社会経済調査の実施の前のローカルステークホルダー協議を開始したところです。今後、社会経済調査の中で明らかにしたいと思っています。

○原嶋主査 現状では、逆を言えば、この350余りという数字は。

○福間氏 それは、合法、非合法の全部を含めた数字です。

○三谷氏 つまり、先ほどの経済産業省F/Sに出てきている数字で、すべて路線の中に入っているものは数えているということです。

○浅枝 経済産業省のFSで言われている354世帯というのは、擁壁で幅を狭くするというのを考えていない前提の人数になりますので、例えば盛り土工事に立てて、幅を狭くして。

○福間氏 すみませんパワーポイントでは、この資料の12ページの図8-2、8-3ですね。

○浅枝 12ページの、上が通常のケース、下が擁壁を設ける場合。擁壁の場合、幅が両方で約20mぐらい狭くなりますので、主に住宅が密集しているところはなるべく擁壁を使って住民への影響はミニマムにさせるということを今回は考えています。その結果によっては、354という数字が一応どのぐらい減るかわからないですけども、何とかそれを減らす方向で努力しているというふうに考えています。

○原嶋主査 あとは、住んではないけれども、営業とか、農地とか、そういうのはあるかないか。

○福間氏 これは、同じ資料の11ページの上から2番目の住宅密集地、この部分が露店になっています。

○原嶋主査 ちょうど左側の道ですね。

○福間氏 左側の道です。左側が本線です。これは法面なんですけれども、この部分が土手になっていまして早朝と夕方だけ開いていると、そういう特徴がございます。

○原嶋主査 そういうのはどういうふうに扱われているのですか。

○福間氏 今回、サーベイの対象として取り扱っております。谷本先生からご指摘のように、露店も、おそらく弱者の対象になると思います。露店を補償の対象とする、そういった方もきちんと補償されるようなものにしていきたいと思います。

○谷本委員 基本的にはイリーガル。基本的には。

○福間氏 はい、これは、イリーガルかどうかはひっくり返してなんですけれども、露店も免許が要るはず、要ると聞いております。ですから、免許を持って、こういった露店をやってみえる方と、免許を持たずにやってみえる方の2種類、二つのタイプに分かれます。

○谷本委員 そこは道路でしょう。

○福間氏 ここは道路です、はい。道路で、この奥が屋根の張ってある...

○谷本委員 市場の。

○福間氏 はい市場になっております。ですから、ここらは恐らくイリーガルと思われる。

○谷本委員 免許は持っているけれども場所的にはやっちゃいかんところをやっている。

○福間氏 そうということが想像されますので、今回の社会経済調査の中で対象者に含めて明らかにしていきたいと思っています。

○谷本委員 例えば、あそこの拡幅を、仮に拡幅を6車にするとして、あれをもう擁壁にしちゃおうと、大変だからと。でも工事するときは一時的に立ち退いていただかないとだめですね。当然危ないですよ。

○福間氏 そういったオプションも当然出てきます。はい。

○谷本委員 どうぞ、はい。

○原嶋主査 今の点は、確か17ページ表9-4でいうところの、あえて移転先を分けたのですか。

○福間氏 すべてがそうじゃございませんけれども。

○原嶋主査 そういう社会的弱者ということではちょっと概念的には違うと思うので、整理の

仕方としては、移転する住民でもないですけれども、簡単に言うと、この表9-4のところで言えば、どこにも該当しないのですか。

不法とも限らない。

○福間氏 不法とも限らない、合法とも限らない道路を占拠している人達です。

○原嶋主査 まあ、しばしば道路の場合は露天商の問題は必ずや……。

○福間氏 発生すると思っています。

○原嶋主査 露天商多いですかね。

○福間氏 免許を持っている人と持たない人でしょうか。

○原嶋主査 持っていない状況が……。

○福間氏 それはRAP、住民移転計画の中で反映していくということと思っています。

○原嶋主査 前にちょっと全体会合でもちょっと同じ趣旨のことをお聞きしたのですけれども、記憶の範囲では、第1フェーズである程度事業を行って、それである程度の収入というか、資金を確保して、第2フェーズに移行するというような全体の流れを考えているというふうに記憶しているのですけれども、もしそうであれば、第1フェーズ、第2フェーズってどのぐらい時間があくのか、これは計画で結構ですけれども。

それと、実は住民移転については一括して行っていただく必要があるであろうと考えていて、それについても、お答えをいただいている、お答えそのものは結構だと思うのですけれども、住民移転の費用については多くは第2フェーズですね。三百数十世帯が出るとしても、ほとんど第2フェーズの工事にかかわるところです。住民移転の資金調達というのは、結局第1フェーズでは資金調達期間がありません。余計な心配かもしれませんが、資金調達というとういうふうに考えていますか。

○山田課長 まず、全体のスケジュールなんですが、フェーズ1の工事を開始して、大体1年ぐらいで既存の道路の改良というところが終わると。そこから先、高速道路として供用開始するという事です。その後、フェーズ2に入っていくまでのタイムラグというのは、第1フェーズ慣行後供用開始後3年経過後ぐらいから拡幅に入っていくと、フェーズ2に入っていくというようなスケジュールがあります。こちらは、さすがにフェーズ1よりも若干時間を要しますので、おおむね2年ぐらいという工期を見込んでおります。

第1フェーズの間にも用地取得を開始するということになりまして、第1フェーズの実行開始とほぼ同時に用地取得、フェーズ2に向けた用地取得を開始していくと。大体、大ざっぱに言うとそんなスケジュール管理になります。

で、用地取得に関しては、したがって、フェーズ1での事業収益を当て込むということは考えておりません、そもそも実施の主体として、用地取得はベトナム側の責任においてなされるということにして、具体的には……。

○三谷氏 ちょっと資金的なことを説明させていただきます。当初は第1期で既存道路4車線の改良をやって、それから第2期で用地取得をして6車線拡幅を行うという計画でした。昨年12月にベトナム側と事業主体となられる予定の企業が打ち合わせをしまして、その席で、ベトナム側の副大臣の要請により第1期の中に、用地取得および側道整備を含めることが決定されました。今回のF/Sが承認され、手続が完了次第、用地取得をベトナム側で行うことになっています。その資金はベトナム側負担です。工事の資金は事業者(日本側)負担となります。

○谷本委員 その件には、VECのほうが起債するなり、借り入れするなりでということ。

○三谷氏 VECではなく、運輸省すなわちベトナム国政府として用地取得をやっていただく予定です。詳細につきましてはベトナム側と協議中です。

○谷本委員 じゃVECのほうの資本金になるとか何かそういうあれもあり得るんですね。

○三谷氏 取得した用地については資本金として扱わないことはベトナム法規で決まっています。国家の支援として提供された用地は、資本金として扱うことはしないことがPPP試行規則に明示されています。

○原嶋主査 村山先生がもしいらっしゃったらちょっと繰り返しになるかもしれませんが、申し訳ないですけども、後からよろしくお願いします。

○山田課長 かしこまりました。

○原嶋主査 続いて、20番から30番までございますので。

○山田課長 じゃスコーピングのほうに入っていきます。

20番なんですが、表の10-1で、マトリックス法によるスコーピング案の負の影響要因及び正の影響要因の供与時及び沿線の経済活動については、促進は不要ではないかということで、同様に他の項目についても必要あらば言葉を整理されたいということですが、適切な文言に変更をさせていただきます。

○原嶋主査 これは何ページですか。

○山田課長 19ページです。

21番ですが、マトリックス法によるスコーピング案、これも19ページですけども、以下の項目について再検討されたいということで、1番目から参りますと、1番が水質汚濁、供用時の交通容量の増大の項はblankではなくて-Bではないかということで、路面からの雨水の排出

などが増大するはずというコメントを書いております。こちらは、車線に追加した場合、流出係数が増加し、路面からの雨水の排出量が増加しますが、その増加量を考慮した設計となっていますということです。

それから、次が、土壤汚染、こちらもブランクではなくて-Bではないかというご指摘ですが、今回、土壤汚染の原因になるような毒物や劇物・薬品類は使用しないという前提でございます。考えられるものとしては、あとは工事中の重機の給油口からの油漏れ、油脂類の不適切な取り扱いによる影響というのが想定されるものとしてはありますが、その影響は軽微であるということで想定をしております。

それから、3番目、地盤沈下ですけれども、工事中の工事車両の稼働及び共用時の交通容量の増大の項は、-A評価ではないかというご指摘です。

既存道路を現地踏査しまして、それから既存資料の分析を行った結果、沈下原因は軟弱な地盤に盛り土を行ったため、長期間にわたり盛り土加重による圧密沈下が発生したことというふうに考えておりますので、重機・交通車両、こうした大きな加重になりますけれども、土中では下に行くほど加重は分散するため、圧密沈下への影響はほとんどないということで、盛り土の加重による圧密沈下がメインだろうということですので、そういうことでレーディングをしているものです。

4番目が水象でして、地表水・地下水への影響は必ずや存在することから、工事中の田畑の改変、供用時の交通容量の増大の項は、ブランクではなく、少なくとも-Cとすべきではないかということで、-Cというのではないのではないかとということです。

こちらは、既存の4車線を6車線に拡幅するもので、大きな地形の改革を伴う事業ではないということでして、表面水は多少増加するものの既存の排水路の改修で対応できるというふうに判断しておりまして、流域・流出先も変わらないと。またトンネル・地下構造物もないので、地下水への影響は軽微であるというふうに評価をしておりますので、Dというのが我々としての考え方ということです。

5番目が、社会環境の項目、1の非自発的住民移転、2の雇用や生計手段、3、土地利用や地域資源の活用、4、社会関係資本、6、被害の便益の偏在、7、地域内対立、8、ジェンダー、14、社会的合意については、供与時の沿線の経済活動の項はブランクではなくて、少なくとも-Cとすべきではないかというご指摘です。

環境管理計画にご指摘いただいた項目のフォローも反映させることとしましてCということでしたいと思っております。

こちら、1から4番、こちらは我々としての考え方を今申し述べたとおりですが、ご専門の見地からご審議いただいて、本日ご助言をいただければなというふうに思います。

先に進みまして、22番ですけれども、大きな影響が想定される項目について、地盤沈下、こちらは、先ほどから出ていることですが、原因については軟弱地盤に起因する圧密沈下ということ。広域的なものではないということで、局所的な現象と、対策としましては、先ほど来出ているような鉛直ドレンによるPVDというのを施していくということ。です。

雇用や生計手段、新しい雇用と生計手段の具体的例を示されたいということですが、流通業とか倉庫業、軽工業といったものが想定されております。詳細については、調査を通じて確認していきたいと思っております。

土地利用や地域資源、物流・交通状況の改善で、正の影響を具体的に示されたいということですが、全線が開通して首都ハイノと南のホーチミン市の間を結ぶネットワークができますと、海岸沿いにある沿線の主要都市間と、それらの都市からハノイ・ホーチミンへの移動時間が大幅に短縮されるということになりますので、その効果は陸路による輸送を中心とする内陸部に位置する地域にも波及するというふうに考えております。

それから、23番ですけれども、ある程度の影響が想定される項目について、1、大気汚染及び地球温暖化、供用後は旅行時間の短縮によって減少というふうにされているが、走行時間の短縮による廃棄ガスの減少量よりも、交通量の増大による排気ガスの増大のほうが大きくなるという想定はあり得ないのかということ。です。

こちらへのお答えとしましては、本事業の路線だけを見れば、走行速度は上昇しますが、通過車両の増加による排気ガスの増大のほうが大きくなる可能性が考えられます。モデルを使用した詳細な計算結果ではないということなんです。が、こちら調査において確認をして参りたいと思っております。

めくっていただくと、水質汚濁の関係で、短期的な水質の汚濁という根拠を示されたいと。また長期的な水の汚濁は発生しないのかということですが、濁水の発生は建設中の土工事によるところが大きいということで、供用後には路面及び法面からの雨水排水量は増えますが、排水設備の設置・法面の植栽によって濁水の発生はほとんど起きないという判断をしております。

24番ですが、影響の程度は軽微であり、今後の調査は不要である項目に挙げてあるものですが、土壌汚染・水象について、影響の程度が軽微と判断する根拠をより具体的に示されたいというご指摘をいただいております。

本事業では、土壌汚染の原因となる毒物・劇物・薬品類は使用しないという想定で、先ほど

申し上げたとおりですが、影響が想定し得るものとしては、重機の給油口からの油漏れ、油脂類の不適切な取り扱いというものです。それから、井戸、トンネル、地下構造物、大規模な造成等にも該当しませんので、水象への影響は軽微であるというのが判断の根拠でございます。

25番、19ページのマトリックス案で、大気汚染が+B/-B、騒音が-Bという評価は甘いのではないかというご指摘ですが、ご指摘の点につきましては、現地の再委託業務で、大気質調査、騒音調査をカバーする予定ですので、そちらの結果を分析しましてレポートで反映していきたいというふうに思っております。

26番、料金設定によって交通量が増減し、環境影響も変わってくると思われるが、その点はどういうふうに評価するのかということです。

料金設定で事業対象道路の交通量は変化することは考えられますけれども、料金収入と交通量のバランスが最適となる料金設定を調査の中で設定して参る予定でして、その設定したレベルで、それをベースにしまして、環境影響評価を行う予定でございます。

27番、一般道路が有料道路に変更されることで、移転しない周辺住民の移動が著しく制限される恐れがあるということで、19ページのスコーピング案において、一般（無料）道路が有料道路に変更されることに伴う負の影響はどの項目で検討されるのか明示すること。このことは、23ページの調査対象項目にも含めることというご指摘をいただいております。

こちらは、スコーピング案に一般無料道路が有料道路に変更されることに伴う影響というのを負の要因に含めまして、項目を立てまして検討していきたいというふうに思っております。なお本事業においては、申し上げているとおりですが、既存利用者への影響の低減を図るために、側道の整備、それから、ボックスカルバートを延長していくという配慮を予定しております。

28番は、既存のバイパスを有料化することにより本線の交通量と環境にも負の影響が生じる恐れがあり、この影響についても複合的・累積的な影響として言及することということですが、スコーピング案の負の影響要因に含めて検討して参りたいと思っております。

それから、社会的合意を+Aとすることについて再検討をすることということですが、これ村山先生からいただいたものですが、今後の調査結果で判断して参りたいというように思いますので、現時点で+Aということではなくて、調査をしてその結果をもって考えていくという意味で、Cに変更したいと思っております。

それから、同じく村山先生からいただいたものですが、30番、社会関係資本や地域意思決定機関等の社会組織既存のインフラ及びサービスの工事中の扱いについて記述の中で明確にする

とともに、供用後の評価を+Aとすることについて再検討することということです。

ちょうど、村山先生いらっしやいましたので。

○原嶋主査 5ページの30番までのご説明をいただいたところでございます。

村山先生がカバーする間に、ちょっと幾つか先に私と谷本先生から追加の質問ないしコメントを差し上げたいと思います。

もしありましたら。

○谷本委員 スコーピング案のところですね。20は、このままで、21、21は、ただここに書かれているのは上部の話しだけなんで、やっぱり社会環境というか、環境の話も入れてほしいなということなんです。確かに雨水排水きちんと処理はできますというのはいいんですけども、それが環境に影響を与えません、そういうふうにやりますと、土木的にきちんとやりますで終わっちゃうと、前回のフィリピンの話しじゃないですけども、何か土木学会の話しかとなっちゃうんで、ということなんです。

ちゃんとドレンからの、当然面積増えますから、流出係数で高くなりますよね。恐らく処理していますと、だから周りに影響を与えませんということで、ちょっと私入れました。

それから、土壤汚染のところですけども、これ表面はアスファルトコンクリートですか、セメントのほう。

○福間氏 アスファルトです。

○谷本委員 アスファルト。土壤汚染は起こさないですよ、アスファルト。

○福間氏 油分が分離しない限りにおいては起きません。

○谷本委員 温度高くなったとき、どうですかね。

○福間氏 これは、アスファルト量の管理の問題で、通常は大体4.5%から5.5%の配合量が適用されるように設計され、その後、現地で施工管理が行われます、一つには、アスファルト量が非常に設計より多く入った場合、それからもう一つは非常に熱帯地方で気温が高くなるような地域においては、アスファルトが溶けだした例もございます。

ベトナムの国道5号線では、前者のアスファルト量が非常に多かった結果、フラッシュという現象が起きて、夏にべとべととしてしまった例がございます。

○谷本委員 新聞に載りましたな。

○福間氏 はい。

○谷本委員 5号線ね。

○福間氏 はい、そういったことを踏まえた上で設計、それから施工管理等をやっていきたい

と思います。

○谷本委員 じゃ、少なくとも土壤汚染に劇薬とかそういうのはもうきちんとゴンドラクターの中では管理されると、それは信用するしかない。アスファルトのほうからは、ないというあれでいいですね。

○福間氏 はい。

○谷本委員 じゃ結構です。

それから、地盤沈下は分かりました。

ですから、水象のほうも、そういう面では、雨水をきちんと処理をできれば、周辺の田畑には影響はないですね。

○福間氏 はい。

○谷本委員 ないし、だから地下水にも影響しないという理解でよろしいですね。

○福間氏 はい。

○谷本委員 5番目のところは、これはチェックしていただくということで、これから。分かりました。結構です。

22の採取も結構です。

それから、22の2)、3)は、いいのかどうかの判断は、これはもう本当にベトナム側で考えていただくことでしょう。計画として、例えば、工業団地とか、倉庫団地とか、そういうふうなものは聞かれていますか。情報はありました。よく高速道路化する、インターチェンジをつくる、そのあたりに工業団地をつくろうとか、ベトナムの場合はどうですかね。インドネシアなんか本当にもうそういうあれがぼろぼろとあって、工業団地だらけ、フィリピンもそうですけれども。

○三谷氏 将来計画は把握しておりませんが、既存の工業団地で、利用できれば便利になるというところは二、三ございます。

○谷本委員 ここの22番で雇用とか、生計手段というのは、そんな外からぼんと工業団地があってというのは確かに地域の人たらも大歓迎なんだろうけれども、こういう道路をつくることによって、むしろもともとの地盤を農業とか含めて、そういうものが活性してくれば本当にいいかと、底上げになっていけばというふうなあれで、ちょっと書かせていただいたんですけども。結構です。まず調べてそういう情報を集めてください。

○三谷氏 はい。

○谷本委員 それから、ある程度のところが、排ガスの問題なんですけれどもどうなんですか。

私はこのガスのことは全く分からないんですけども。効果は確かにスピードが上がれば効率はよくなる、ですよ。その一方で、交通量がふえればCO₂は増えるんじゃないかなと思っていてんですけども。ですから、地球温暖化に対しても、軽減されるというのが出てきて本当かいなと私はいつも疑問に思っているんですけどもいかがでしょう。どうなんですか。

○福間氏 ご指摘のとおりだと思います。この評価をどのようにして判断するのかを確認しておきたいと思います。

まず1点、実施しない場合のことを考えますと、今の1号線のほうに、同じように交通量が集中して、渋滞が起きるのではなかろうかと想定されます、事業を実施したときの効果はどうやって計るかということなんですけれども、これには、全体をハノイの町の中にリンクさせるような交通の調査をやらないと無理じゃないかと思われ、南北高速道路がつながって、例えば、東京とか大阪の環状線等のようにリンクが完成すれば、これは明らかにプラスの効果があるとの予想できるのですが、その検証方法については、それだけでも一つ大きなプロジェクトになると考えられます。

○谷本委員 今の点で、実施しないと1号線に集中するというのは、この場合は必ずしもそうじゃないんじゃないかという気がするんですね。それはお分かりだと思いますけれども、新設ではない、無料道路を有料道路に、確かに規格は大きくなって、キャパは増えますけれども、実施しないと1号線に集中するというロジックはどうもこの件ではなかなか当たりにくいんじゃないかと思うんですね。

○福間氏 すみませんちょっと言葉足らずでしたようですけれども、今の1号線を走ってみますと、ハノイの市内は6車線になっていまして、それから南に行くと急に4車線になっています。その4車線になっている部分で、ハノイから出てくる部分、入りの部分、両方とも非常に渋滞しており、今の渋滞がより深刻化すると訂正させていただきます。

○原嶋主査 私からちょっと幾つかありまして、結局今回繰り返してちょっとくどいように申し訳ないんですけども、無料道路を有料化するって、一般の車両をシャットアウトしてしまうということの影響というのを27番で別個に項目として挙げていただくということですけども、このことは、現在あるスコーピング案における項目、特に雇用とか生計とか、あるいは土地利用とか、あるいは地域内の利害体質とか、ここにはありませんけれどもいわゆる社会分断という問題で幾つかの影響が出てくるというように感じています。

谷本先生から22番の項目としてご指摘もありますけれども、高速道路化してしまうと、結局途中のエリアというのは取り残されてしまうような状況というのはしばしば起きることなんで

すか。そうなってくると、広域的には経済は潤うかもしれないけれども、局地的に非常に雇用とか、生計手段にマイナスの影響を与えるような事態というのが起きるのじゃないか。今、雇用や生計手段の地域経済への影響ということで、供用時+Aということですが、あるいはその地域の資源利活用もAということですが、それほど簡単なのかなというのは率直な印象です。地域内利害対立ということもそうです。道が広がるから経済が潤いますという単純なロジックというのはちょっと。特に弱者とか、局地的な影響というのはもう少し違った視点を少し考慮していただく必要があるというふうに感じています。

関連して、いただいている情報でははっきりしていないんですけれども、インターチェンジとか、そういうたぐいというのは設置状況というのはどういう予定にあるんですか。それにもかなり影響してくると思うんですけれども。

○谷本委員 サービスエリアとかね。

○原嶋主査 いろいろな施設がありましたけれども、そういうものにもかなり依存してくると思うのですが、それをちょっともう少し補足していただく必要があるように感じている点ですね。じゃその点でまず。

○三谷氏 インターチェンジの数の話しを説明させていただきますと、道路全線で29kmなんですけれども、途中で既存インターチェンジがトンティンというのとバンディエムという、2カ所に設置されております。

○原嶋主査 これ全線29km、30。

○三谷氏 これが大体約30kmの道路、トンティンに1カ所と、それともう一つバンディエムというのが下のほうにもう1カ所。今環状3号線につながっているんですけれども、環状4号線ができるのと一ヶ所、もう2カ所ほど追加になって、この区間に5カ所のインターチェンジが将来は設置される計画となっています。

○谷本委員 今は、ですから入り口と出口と、真ん中二つ。あと三つ追加。

○三谷氏 将来計画では三つ追加になります。

○谷本委員 三つ追加になる。

○三谷氏

○谷本委員 サービスエリアというのは日本の、そういうふうなものを。

○三谷氏 それは今のところ、用地の関係でサービスエリアの計画はございません。将来的には、もっと長い何百キロという高速道路になった場合にはバス停、サービスエリアというのを全体的に整備するという事は考えています。今の30kmだけを見ると……。

あと補足させていただきますと、この続きに50kmの高速道路をVECが自己資金でやっています、それは国道一号線の方に曲がらないで路線なりに行ったところになるんですけども、それが今年中に開通予定です。

○原嶋主査 インターチェンジの設置に伴う用地取得なんかの問題は、どういう考えでいるのでしょうか。

○三谷氏 現時点ではもう既に設置済みで、6車線拡幅時には若干の用地取得の必要があるかも知れません。

○原嶋主査 増設する、そのときは別事業。

○三谷氏 増設については、後から建設される方にインターチェンジを建設していただくように考えています。

○原嶋主査 今のところ別事業でつくられるというのは。

○三谷氏 はい。

○原嶋主査 ちょっとそういう意味では、地域経済とか、先ほども繰り返しますけれども、ちょっとAという評価が必ずしも適当かどうか。

あと、先ほどちょっと有料化することによって自動二輪車が事実上全部有料道路から排除されるというのはやっぱり1号線に対する影響というのは結構大きいように感じます。

○三谷氏 側道でカバーされるのと、あと国道1号線も現況の交通調査によると結構余裕があるという結果も出ています。

○原嶋主査 それでいくと、1号線はかなり局地的に渋滞が深刻だというお話しとの関係で言うと、単純な推測で言えば、将来的には二輪車は減っていくと思うんですけども、なかなかすぐには減らないと思うので、今ある二輪車がバイパスから排除されて側道に行くだろうけれども、側道以外で1号線に行くと、今の1号線の局地的な渋滞というのは必ずしもよくなる。むしろ悪くなるという可能性も感じないではないんですけどもね。

1号線に対する交通量の追加の問題はまた一応考慮していただくという方向で。

○三谷氏 はい。

○原嶋主査 ちょっと今私の決定的な結論はないのですけれども、一般道路が有料道路に変更されるに伴う影響というのを独立した項目として評価するというのが適当なのか、既存のある項目の中で多分それぞれが関係してくるので、そこで考慮していただくというのがいいのか。それは助言の中で少し盛り込むようにさせていただきたいと思います。

あと村山先生少し、すみません。

村山先生が18番、19番、29番、30番といただいでいて、繰り返して申し訳ないんですけども、山田さんのほうから18番、19番。

○村山委員 18番、19番はこのコメントで了解をいたしました。

それから、29番もそうですが、30番については、今のお話しにもちょっと関係すると思うんですけども、+Aという評価を堅持されるということでしょうか。

○山田課長 我々が+Aというふうにした要因はあくまでご説明した記載がこうですということなんですけれども、今の原嶋先生のコメントでもあったようなことで、マイナスないというのも、既存の国道1号線のほうへの影響等とも含めて、もう少し慎重に見たほうがいいんじゃないかというご指摘だったと認識しましたので、そうであると、我々がプラスというふうにしたものに加えて、マイナスのところの、両面見ていくということかなと感じた次第です。

○村山委員 はい分かりました。

それから、あと最後の33、34に……。

○原嶋主査 まだそこまでは行ってないんです。

○村山委員 まだ行ってないですか。分かりました。失礼しました。

じゃ結構です。

○原嶋主査 じゃ残りの31から34までのご説明を。

○山田課長 31番、次の表の11-1のスコーピングに基づく影響の評価のA項目についてということですが。

調査範囲は、一般部で80m、それから要壁部分では51mというふうなことな訳ですが、この根拠を示されたいというコメントをいただいております。

こちらは、先ほどご覧いただいた二つの工法が並べて図示されている部分を改めてご覧いただきますと、数字も入っておりますけれども、一般部の盛り土の区間、これは上のほうの図ですけれども、このとおり70mということです。調査の誤差、道路線形の変更の可能性及び標準断面図以上に幅を必要とする場合への対応を考慮して、最大で80mということ調査幅というふうに設定しております。

これが先ほどのように、住民移転を最小化するという観点で、擁壁の工法を一部分入れていくというようなことだと51mというのが調査幅ということになります。

それから、次の動植物調査の範囲を、道路中心から200mの範囲というふうにする根拠を示されたいということですが、田園地帯は、西側を並行して走る国道1号線まで数百メートルから最大で1kmということですので、その沿線には村落が発達をしておいて、本調査対象路線と

村落との中間距離が約200mということですので、これをもって調査対象範囲というふうにし
ているものです。

32番ですが、スコーピングで-Aと判定されている地盤沈下の調査TORにおける扱いを明確に
することということですが、先ほどもご説明したように、地盤沈下については、公益的なもの
ではなくて、局所的なものというふうと考えております。こちらが盛り土によって起こるもの
でして、長期間にわたって排水されることによる圧密沈下現象ということですよ。

今、VECのほうで実施をしているFSにおいては、圧密沈下現象が終息していない区間を中心
に試料採取と圧密試験を行って、設計・施工計画に反映させる作業をしております。ですので、
このVECのFSにおける調査結果を確認して参りたいというふうに思っております。

33番、スコーピングで-Aと判定された社会環境関連の項目のうち、雇用や生計手段等の地域
経済、貧困層、被害と便益の偏在の調査TORにおける扱いを明確にすることということですが、
ご指摘いただいたところについては、調査の対象に含んでおまして、環境管理計画にモニタ
リングの頻度を記載することを考えております。

最後の34番ですけれども、スコーピングで-Bと判断された社会環境関連の項目のうち、社会
関係資本や地域意思決定機関等の社会組織、それから既存のインフラ及びサービス、地域内の
利害対立、ジェンダー、子供の権利、感染症のリスク、事故の調査TORにおける扱いを明確に
することということですが、こちらも調査項目に含んでおります。調査を通して、現在の評価
結果と異なる結果になった場合には、その評価をした低減方法のモニタリングを提案してい
きたいというふうに思っています。

以上でございます。

○原嶋主査 それでは、これまで幾つかのご質問ないしコメントがございましたらお願いいた
します。

○谷本委員 私のところはこれで分かりました。

ここで決めますというのがきちんと明確になっていればいいと思います。ですから、31は結
構です。

○村山委員 32番は、VECの調査結果を確認するという扱いだということですね。

○山田課長 はい。

○村山委員 ちょっと-Aでそれでいいのかと、ちょっと引かかるんですけども。

あと、33、34は、ちょっと私の読み方が不十分だったのかもしれませんが、いただいた資料
に記載されているということでしょうか。

○山田課長 資料の中では、ちょっと調査TORすべてを網羅的に書いてないものですから、すみません今日ご提示している資料には確かに明確になってない部分に関する村山先生からのご指摘だったと思います。ただ、実際の調査TORの中には含めております。

○村山委員 趣旨は理解しました。

○原嶋主査 幾つか環境管理計画の中で対応するという事幾つかありますけれども、これは、実際には供用開始後ないしその段階ということになると思うのですけれども、これは主体としてはVECになるんですか。

○福間氏 そうです。

○山田課長 VECとジョイベンになると。

○三谷氏 PPPですので事業会社が環境管理計画の主体になります。

○原嶋主査 この場合、先ほど社会経済調査ということをおっしゃっていましたが、これは、資料の25ページでいうところの社会環境調査のことを指していらっしゃるのですね。今後いろいろ住民とか露天商とかの実態を把握されるということがおっしゃっていて、そのときに社会経済調査という言葉が使われていますけれども、それはいただいている資料でいう25ページでは社会環境調査となっていますが、そのことを指している訳ですね。

○福間氏 社会環境調査ですね。はい。

○原嶋主査 ですね。住民の問題とか、あるいは露店商さんの問題とか、そういったものの実態についてはもうそう一度そこでフォローするというのはそれになります。

○福間氏 精査を含めてですね。

○原嶋主査 ちょっと5分ほど休憩しますか。じゃ5分ほど休憩させていただいて。内容チェック。

<休 憩>

○原嶋主査 それでは、一通りのご説明と追加のコメントないし議論も一通り終わりましたので、もしさらに追加がありましたら遠慮なく、もしなければ、ちょっと最初に戻りまして、最終的な助言案として残す項目とそうじゃない項目をここでいったん整理させていただきたいというふうに思います。よろしいですか。

それでは、1番から順番に参りますので。

じゃ1番、谷本先生。

- 谷本委員 1番はもう分かりました。カットしてください。
- 原嶋主査 2番。
- 谷本委員 3番は、これは書いてください。明確にしてください。やっぱりステークホルダー会議とか、そういうところでやっぱりもう言わねばならん話しですから、ぜひこれは明確にしてください。お願いします。
- 原嶋主査 3番。
- 3番は特にこれ自身はよろしいので。
- 4番は残してください。
- 5番これは残して。
- 谷本委員 そうですね。
- 原嶋主査 5番は残してください。
- 6番も同じですね。
- 谷本委員 5番は、そうすると高い川からとってくる気ですな。
- 福間氏 はい。
- 谷本委員 あそこからね。地図を見て分かりました。なるほど、そうなんだと。私の、ですからこれはやっぱり川をいじるということもありますから、お願いします。残してください。
- 原嶋主査 じゃ6番お願いします。
- 6番もよろしいですね。
- 谷本委員 そう、これもちょっと文章を変えていただくということで、動植物の調査をきちんとしてくださいと言われないように、いうことで。これは残してください、お願いします。
- 原嶋主査 じゃ次7番。お願いします。
- 谷本委員 7番をどうしましょうかね。1番消しましたけれども、やっぱりちょっと文言を既存の交通量をもとにということ推計されると思うんですけども、その予測の方法ですか、手法ですか、それをきちんと根拠として示してくださいと、それで予測をしてくださいという形で残してください。
- 26と関係するんですよ、これ。原嶋さんのもので、料金設定のところ。
- 原嶋主査 じゃこれ26と7を一緒にしたい。
- 谷本委員 結局はね。おっしゃっている要件によって変わってくるという意味で。
- 原嶋主査 じゃ料金設定を考慮しての予測について検討するというので、7と26を合体させた形で残してください。

○谷本委員 8番は要りません。大丈夫です。分かりました。

○原嶋主査 9番、10番は、助言としては特に要りません。11番も特に要りません。

9、10、11は特に助言としては残す必要はありません。

次12番。

○谷本委員 これももうこれで全部やりますということですから結構です。要りません。

○原嶋主査 13番、一応13番は助言としては残してください。結果としては対応は承知しました。

14番。

○谷本委員 14番は、これは14、15、16ですね、これは三つとも実例を調べて、ベトナムでの法制度上可能かということと、それから実例を探してきちんと書いてくださいという形でカットオフデート、弱者への支援、第三者機関、これをお願いをします。

第三者機関のことは、村山先生がかなり書かれたんだな。苦情処理委員会、第三者機関。19番も、一緒に上に入れて、16と一緒によろしいですか。そういう形で。

○村山委員 第三者機関と苦情処理委員会について、別になっていました。同じものしか。

○谷本委員 苦情処理機関一緒ですかね。私は一緒と判断をして16で私質問をしたんですけども。

○村山委員 趣旨は同じことなので、16と19を一緒にしていただいて、違う言葉で使われているのがあれば、両方併記していただいて結構です。

○福間氏 これは一緒です。

○原嶋主査 一緒ですか。

○谷本委員 じゃ16と19を合体で。

○原嶋主査 17番については、国で使われている言葉とか政府機関で使われている正式な言葉をよく確認していただいたほうがいいと思う。法制度上の言葉とか、いろいろありますので。

○谷本委員 現状を……。

○原嶋主査 いろいろありますので、ちょっと原語が何か分からないのですけれども、JICAとしてもいろいろ対応があると思いますけれども。十分な慎重に言葉を選んでいただきたいと思います。

○加来 17番。慎重な言葉。

○原嶋主査 17番。これは助言としては特に要りません。

○谷本委員 文章上ね。

○原嶋主査 はい。国で多分非常に慎重に言葉を今使われているはずです。

17 番、助言としては要りませんので。

18 番は。

○村山委員 この場の出がということで残していただければと思います。

○原嶋主査 19 番は、16 番と合体させた形で残してください。

○谷本委員 21 ですか。

○原嶋主査 じゃ 20 番、20、21。

○谷本委員 20 は、これはもう必要ありません。やっただけでいる。

21 も、いいですね。

もう大きな問題は……。

○原嶋主査 21 はすべての項目でよろしいですか。

○谷本委員 社会環境のところを反映して追記をしますということ言われているから 5 番までも反映させ、正としました。ですから、要りますかね、これは。

○村山委員 5 番は、私が出した 30 番と重なっているような気がするんですが。

○谷本委員 関連するんですね。

○村山委員 5 番のほうは、C なんです。

○谷本委員 村山先生のほうは……。

○村山委員 やっぱ A ということなんですよ。

○谷本委員 より強いことをおっしゃっているんですね。

これがもう大変です。

どうしましょう。5 番のところは入れましょうか。社会環境を残していただけますか。

○原嶋主査 社会環境については、22 も関係がありますし、あと 27 も実は関係があるんですね。入れましょうか。

○谷本委員 22 の 1 の地盤沈下はいいですよ、これはもう分かりましたと。

○原嶋主査 あえては特に必要ないと。

○谷本委員 21 の 1) は助言としては不要と。

○原嶋主査 それでは、ちょっとすみません。消していきましょうか。

○谷本委員 21 の 1) の水質汚濁ももう結構ですと。

土壌汚染も大きくはないですと。水象への影響もそんなにないです。結構ですと。

それから、5 のところは、これが残りますのと。それから、22 の 2 のところか関係しますね。

3 も関係しますね。

○原嶋主査 23 は、実は私 25 できつと疑問を呈していく

○谷本委員 23 は……。

○原嶋主査 23 は 25 と関係が若干あります

あと 1 号線との関係があつて。

○谷本委員 23 の 2 の水質汚濁は要りません。一応消してください。

○原嶋主査 1) 番、これは残したほうがいい。

ちょっと確認させてください。

20 は要らない。

21-1) は不要。

21 の 2) も不用。

21 の 3)、地盤沈下も要らない、不用。

同じく 4) も不用。

5) は、ほかとの一体化させて残すという方向で。

22 の 1) は不用。

22 の 2) と 3) はほかとの関連で。

○谷本委員 残しましょう。

○原嶋主査 残すと。

23 の 1) は、ほかとの関係で残します。

23 の 2) の水質汚濁は不用。

24。

○谷本委員 24 の 1) 土壌は要りません。ですから 24 は要りません。

○原嶋主査 25 は、23 の 1) と一緒にした形で、ちょっと言葉の表現はまた吟味しますけれども。特に大気汚染については残すと。

○谷本委員 23 と一緒ですね。

○原嶋主査 26 は、冒頭の 7 と合体させて残すと。

27、28 は残していただきますけれども、残すということです。

29、村山先生。

○村山委員 世界的合意が……。

○谷本委員 21 のところなんかと全部関連するんですね。

○村山主査 29、30 が。

○谷本委員 ここのところね。

○原嶋主査 29 は残すと。趣旨として残すと、30 も先ほど残すと。ちょっと後からこれ整理させていただきますけれども、スコーピングの常設箱設置と。

続きますして、31。

○谷本委員 これはもういいです。

○原嶋主査 いずれもいいですね。

○谷本委員 はい、そうです。 切りましょう。

○原嶋主査 32、33、34。

○村山委員 ここは微妙ですね。いただき資料では分からなかったの。

○原嶋主査 残していただいて。

○村山委員 いいですか。やっていただくことは。

○谷本委員 33 が絡みますよね。33、34、このあたりが整理ですね。

○原嶋主査 ちょっとここにはなかったんですけども、三つほどちょっと気になってまして、一つは、ちょっと個別の問題で、土地使用に伴う営業ですよね、露天商に関する記述が本文ではほとんどなかった。

もう1点は、これは交通量の関係がありますけれども、特に二輪車が排除されるという問題を非常に個人的には懸念しています。

3点目は、インターチェンジにかかわる情報が、いただいた報告書というか資料にはほとんど全くなくて。その三つについてはちょっと場合によっては助言に、文書はちょっと考えますけれども、入れさせていただきたいと思っています。

お手元の資料、スコーピング表に従ってちょっともう一度スコーピング案のところの整理をさせていただきたいと思うのですけれども。

今のところで分からないところはありますか。

新規のところは文書は私のほうで整理してしましょう。

項目として、露天商と二輪車と、インターチェンジです。

○原嶋主査 文書は私のほうでちょっと考えます。

○加来 はい。じゃ後ほどメールで。

○原嶋主査 20番から30番のところをもう一度整理させていただきたいと思います。

特に社会環境ですよね。

○谷本委員 21の5)です。

○原嶋主査 そうですね。大気の問題と社会環境の問題。

○谷本委員 どっちか必要なんですか。

○原嶋主査 まず大気の問題、一応大気については今のところ工事段階では-B 評価、供用時では+B/-B という評価、これ……。

○谷本委員 マイナスとプラス、どっちなの。

○原嶋主査 どっちなの。これはどう読むんですか、素朴な疑問ね。

これはどう読めばいいんですか。

○山田課長 いやここに書いてあるとおりです。道路容量は増大するということと、移動時間短縮ということで、総じて排出が減る方向と、それから、将来的にはやっぱりその需要の伸びに備えて今回この道路をつくるということでもあるので、絶対的な交通量は増えるということですので、それによるマイナスと、両面ということなんですけれども。どっちが……。

○谷本委員 確かに、道路をつくります。交通量が増えなければもうかりません、ペイしませんでしょう。増えていけばやっぱりマスとしては量が増えるのに、マイナスはやっぱり入れていただかないと……ですね。

○原嶋主査 一応大気汚染のスコーピングにおける評価については見直しということで入れてください。

○原嶋主査 次に、社会環境項目については、いろいろなご指摘がありまして、とりわけ、2番の雇用や生計手段等の地域経済、3番にあります土地利用や地域資源の利活用、あと、社会的合意ですね。社会的合意という項目。このあたりについては、包括的に再検討していただくということは助言に盛り込んで、その理由として、一つは、有料道路、一般道路を有料化するということと、あと村山先生から30番のご指摘があるので、そのあたりをまとめて、この3項目です。

社会環境項目の2、3、4、あえて言えば7と14、これについては、全体として見直していただく。その理由としては、雇用とか生活環境はBというマイナスもあり得るということです。取り残されるということ。

○谷本委員 3の場合も同じですね。地域資源の活用ね。

○原嶋主査 あと、地域利害対立は社会分断の深刻な形では可能性としてはないわけではない。それは考慮していただいています。

あと、社会的合意については、村山先生からのご指摘がありました。

一応そういうこと、中身としては社会環境の中の、2、3、4、7、14、7 は要らないかな。2、3、4、14 でいいですかね。の項目については評価を見直す。

ということで入れておいてください。ちょっとあと文章はちょっと私のほうで見直しことにします。

○加来 その場合は22番の2)と3)、谷本委員の、これは……。

○原嶋主査 結局、この項目を全体として見直すということですね。

○谷本委員 プラスだけじゃないでしょうということを22の2)、3)では。

だから、倉庫が来ます、工業団地が来ます、というふうなプラスもありますけれども、原嶋さんおっしゃったように、本当に孤立してしまう、両サイドは本当にばっと盛り上がるけれども、何か真ん中とか、完全にアイソレートされるようなことが起こり得る。そういう危険性もあるということであれば、マイナスということも考慮してあげる必要があると、マイナスになると。

○原嶋主査 文案はちょっと考えますけれども、原案として。

あと、1号線に対する影響ですね。これは本当にくどくて申し訳ないんですけども、何かちょっと非常に気になるんですよね。ただでさえ混雑とか深刻で。これだけの二輪車が排除されてどこに行くのかなと思うのですけれども。

○福間氏 現地、協議等を通じて、まだそれらはどこに行くのというところまで調査しきれていませんので、今後の調査の対象とさせていただきます。

○原嶋主査 あとは、確認ですけれども、表10の1のスコーピング表の大気汚染、これは基本的には当該事業地ですね。大気汚染なので、1号線ということではない。それは別なので。それとは別に一応ここにありましており28番はこのまま残していただくということでお願いします。

○山田課長 1号線のところは、ちょっと今ここでも話したんですけども、マトリックスの社会環境の4のところの既存のインフラ及びサービスへの影響ですね。その中で、今、供用時は、総合評価は+Aだけ書かれているので、それを含めて先ほどの4番は、この部分は改めて評価を見直しということでしたので、その中で。

○谷本委員 それとは違うと思う。

○山田課長 違うんですかね。

○谷本委員 1号線というのは、もう本当に縦にずっとあるものでしょう。

○山田課長 はい。

○谷本委員 この4であれしているのは、本当に集落とか、コミュニケーションとか、そういうまさに人の、あるいは生物のまとまりに対するあれじゃない。そこで要するに、例えばインフラとしては、農道が整備されていきました。あるいは水道が整備されるとか。

○原嶋主査 それをやっちゃうとほかで困るから。

○谷本委員 と思うよ、この4番は。

そういうふうな社会資本……。

○山田課長 ということですね。

○谷本委員 だと理解するんだけども。

○山田課長 はい。

○原嶋主査 そういう持ち込みをしちゃうとほかの事業で困っちゃう。

○谷本委員 ほかのケースでもね。前例になってしまう。

○三谷氏 法律では高速道路には自動二輪車は通行禁止となります。現在のベトナム側の計画では、両側に側道を2.75mの2車線を両側に設置することになっています。自動二輪車は本線は通れなくなりますが、非常に安全な側道ができて、スピードが出過ぎて住居密集地域では近隣の方々の安全に影響することを心配しています。日本では側道は3mから4m程度ですが、それに比較しても今回は非常に豪華な側道がつくような計画になっています。

○原嶋主査 日本は4mぐらい。

○三谷氏 大体4mぐらいです。

○原嶋主査 双方向ですね。

○三谷氏 はい。現在の設計では舗装幅5.5mあります。

○谷本委員 県道並みか。

○原嶋主査 ひょっとすると車もあっちに行っちゃうんじゃないかと。

結局料金設定次第じゃそういう可能性も出てきますよね。

○三谷氏 あくまでも機能に合致した側道としたいと思っています。左右のどちらかに幅を狭くするのも選択肢の一つです。

○原嶋主査 いずれにしても、それを今後調査していただくということでこちらとしては助言をしておかざるを得ないというか、項目としては挙げておかざるを得ないと思います。

○加来 ちょっと分からないところを確認させていただきます。

まず6番の谷本委員の希少動物に関するところですが、こちらは、文言としては動植物の調査をきちんとするというふうにおっしゃったんですが、そういった文言で大丈夫ですか。

○原嶋主査 レッドデータブックのほかにも、動植物の生育分布検査を行っていただきたいと。もうそれでとめてください。それでいいと思います。

○加来 はい。

あとは、25番の原嶋委員のコメントで、大気汚染のほうは分かりました。騒音のほうは。

○原嶋主査 騒音はいいです。結構です。

○加来 21番の5)の社会環境のところは、ちょっとまとめてみます。

○原嶋主査 繰り返しになりますけれども、21番の5)、22番の2)、3)は一つとして社会環境項目2、3、4、14ですか、これを全体として見直すということ。

○加来 はい。あと原嶋委員の27番と、村山委員の29番もこちらに入れる。

○原嶋主査 29番も変わったです。28番は別にしてください。

○加来 27番は。

○原嶋主査 27番は、見直す一つの理由として、こういった観点で見直していただきたいと入れますので、27番は合体していただいて結構です。

○加来 はい、分かりました。

○原嶋主査 28番はちょっと別なので。

○加来 はい。

○原嶋主査 29番は、今の中に入ると思います。30番も一応入ると思います。

ちょっとまた表記の仕方は整理しましょう。そういう……。

○加来 はい、この中で社会的合意14番については、これは特に谷本委員と村山委員の評価がちょっと違うような感じがするのですが、ただ単に助言委員会としては評価を見直すのでしょうか。

○谷本委員 これはそうしておいていただいて、またちょっとメールベースでちょっと修正します。

○加来 はい、分かりました。

○原嶋主査 社会的合意っていう項目は、これは内容を拝見したのですが、項目としてはちょっと普段からある、余りちょっと見られない項目。

○福間氏 前回のダッカのときに委員の方からご提案がありまして、それから加えるようにしております。

○原嶋主査 背景の中には拝見しますが、ちょっと項目の評価としてはちょっと何かしっくりしない。

○福間氏 もともとなかったんですけれども、ご提案になる中で提案項目を加えようと思って加えました。

○原嶋主査 今まで、過去のいきさつはあるでしょうけれども、ちょっと一般的にはちょっと。

○福間氏 ございませぬ。

負担はないと思います。

○原嶋主査 ページは20ページですけれども、ここでいうと20ページです。負担はないということ。

これは社会的合意というガイドランに入っていますか。

○福間氏 ございませぬ。

○原嶋主査 ガイドラインにもない。

○福間氏 ガイドラインに入っておりませぬけれども。

○原嶋主査 前の経緯ということで。

○福間氏 はい。そういったいきさつがあり、あらかじめ今回はつけ加えさせていただきます。

○原嶋主査 村山先生どうですか、こういう項目です。

○村山委員 外していただくのは……。

○山田課長 この場で外そうということであれば。

○原嶋主査 ガイドラインはないんでしょう。

○村山委員 ないでしょうね。

○原嶋主査 確かにポジティブの評価はあり得ないんですね。ポジティブにやっていただかなくては、えらいことですもんね。合意なしにやっていただく訳ですからね。

○谷本委員 普通はネガティブでしょう。ネガティブ以外に評価はないんですよ。

○福間氏 バングラデシュの助言委員会 WG 時に、それぞれの合意形成の段階において、現地ステークホルダー協議というのがなかなか浸透しにくい環境にあった経緯から、そういったご助言があったと記憶しています。

今回の場合、逆にベトナム国側からは、我々は一応3回ということで提案しましたが、4回になる可能性も彼らは示唆しています。そういった意味では、ベトナムというのは社会的合意形成への理解があるとの判断しています。

○谷本委員 入れていただかないと。

○原嶋主査 とりあえずちょっと入れておいていただいて、また検討させて。

一応ここ大体把握できましたですかね。

あとは、ちょっと細かい文書についてはまた。

スケジュール的には。

どうぞ。

○村山委員 ちょっとさっきのお話で、環境管理計画の実施主体は民間事業者になるということなんですが、先ほどのお話のように、本当にこれ成り立つのかどうかというようなこともある程度収益が余り芳しくないのにそんなことをやれるのかみたいなこともちょっと頭に浮かんでしまうんですが、そのあたりはどうですかね。いろいろ注文はつけても、実際は余り進まないみたいな、そういうことは見えますか。

○三谷氏 民間事業者には、日本の純公共的な管理者が入っております。そのような企業等で構成される民間事業者が環境管理計画を実施しないということになると、国際問題になると思われま。

○原嶋主査 名前載っていますけれども。

○村山委員 ああそうですね。

○原嶋主査 PPP 全体の問題として、収益を前提として運営していく場合に、想定された収益を確保されたいときに、実施されないんじゃないかという、公共事業としての取り扱いの場合とは、かなり変わってきて、それをどうやって担保するかという。問題は問題なんですよ。

○山田課長 そうですね。そうなんです。一般論としてそういうことです。

本件に関しては、ちょっと冒頭でも申し上げたような、南北の高速交通、道路、鉄道、両方ですけども、これ国として最重要課題ということでやっていますので、間違いなく整備はされると思うんです。それがどのぐらいの収益性を持った事業で、どの程度民間の関与を得て実施されるかというのはいろいろとバリエーションはあるでしょうということでバリエーションの部分をもっとこういった調査を通じてどういったパターンがあり得るかということをやっているということです。

それから、場合によっては、ちょっと先ほど調査のほうからありましたけれども、日本側の民間事業者としてのフォーメーションはそういうことに、今現在なっているので、収益性がかなりの角度で事業化されるだろうという今現在想定されている日本の事業者としてのフォーメーションでかなりの角度で取り組みがなされるんじゃないかということではありますけれども。一般論としては、こういう調査を通じて、本当に事業収益性が余り想定されないということであれば、民間のスコープを落とすなり、場合によっては、民間の事業者にフォーメーションを

変えて想定されるリターンがある程度許容できる方たちで取り組みになると思うんですね。そういうことがあるのかなと思います。

○原嶋主査 JICA さんが PPP 事業に関与されて、民間主体でというのは、それはそれで賛否両論あるんでしょうけれども、実際にそれを運用していくと、JICA さんの関与というのはどうなるのか。ずっと関与していくわけではないと思うんですけれども、どういう段階で、どういう形でくっついたり離れたりとされるんですか。例えば、こういう事業をやっていくと、こういうある程度採算が成り立つ場合もあるし、でも独立採算で十分にやっていける事業もあれば、そうじゃないものもあるし、もともと本来の目的を達成してしまうものもあると思うのです。そのパターンによって違うんでしょうけれども、JICA さんの関与は、どういう形で時間の経過というのは変わっていくんですか、想定として。

○山田課長 これもいろいろなバリエーションがあるんですけれども、本件のような事業の場合は、今の想定ではかなり民間主導のプロジェクトになっていくという。

○原嶋主査 独立採算できるという見込みがあるだろうということですか。

○山田課長 はい。説明の中でもあったように、住民への対処は、これは国の予算を通して、国として責任を持ってやっていただくと。ほとんど公共側の関与というのは、この事業においてはそのぐらいと言っていいと思うんですけれども、物によっては、官側の関与がもう少し強いものもありまして、そういったところでは、例えば円借款でお付き合いをするということが考えられます。

例えば、鉄道のようなものと、上に乗っかる列車の部分、こういう車両の調達ですとか運行というのは民間ベースで事業としてやっていただくけれども、下物の軌道を敷設したりという本当にベーシックなインフラの部分はこれは官でやりますという、そういうような場合ですと、下物に対して円借款をつけますというような関与があるかなと。

そうすると、もう下の部分については、通常の円借款の事業と同じように見ていくということですし、そういうようなパターンが一つと、こういうものについては、今、今回かけさせていただいているような、こういう道路の事業の場合は、今度は円借款と違って、民間事業に対してお金を貸し付けたり、出資ができるという海外投融資という機能がありまして、そういう面でのお付き合いも今想定しながら FS を見させていただいているということでもあります。

○原嶋主査 いずれにせよ、JICA さんは、ある程度軌道に乗っていけば離れていくというような、言い方は変ですけども、当然あれしていこうということですね。

○山田課長 そうですね。

○原嶋主査 マネジメントに対して、関与は薄くなってくるわけですね。

○山田課長 はい。

民間事業に対するファイナンスのところは、特に将来的にピュアに民間にトランスファーしていくようなイメージで、過渡期を支えるというイメージがあるのかなということです。

○原嶋主査 要はデフォルトしたときのリスクをだれが負うかですよ。事業そのものがデフォルトする可能性があるわけですよ。そのときのリスクはだれが負うのかというのは率直なところ。例えば、今回の件で、道路をつくったけれども採算があわないと、そうすると、そのリスクはそこが負うということですよ。

○山田課長 そうですよ。それも、ケース・バイ・ケースだと思うんですけども、且つこれは多分民間参入の非常に大きな論点だと思うんですけども、そういうデフォルトに陥った際の案件の対抗馬をだれがやるかというので、一定の相手国の関与をあらかじめ補償させる場合と、そうでない場合と、その中間の形態と、いろいろそのへんはあるかと思うんですが。そのへんのセキュリティーがきちんと担保されれば民間としては出やすいですし、そうでない場合は、どの程度まで民間で、リスクなり、責任を負わないといけないかというあたりは、まさに、先方ホスト国側との協議で。

○原嶋主査 契約ベースでやる。

○山田課長 そうですね。

○村山委員 今の資料の2番の役割分担とかなり関係あると思うんですけども、本当にデフォルトまで行っちゃうとあれなんですけど、そこまで行かなくても、ネガティブだと想定していた影響は出てきたのに、余り収益性は上がってないので対応しなかったという場合に、JICAとしての問題は出てこないのかなという気もちょっとあるんですよ。だから、我々はいろいろ助言するだけなんですけども、そういったことが実行できればいいんですけども、そうならない場合もあったりしたので。

○河野課長 ガイドライン上、別に民間とパブリックを分けていませんので、我々の関与が関係する限りにおいては、ガイドラインに注意してもらおうということだと思います。ですから出資なり、あとは貸し付けを行っている期間にはちゃんとルールを守ってもらわないと、EMPについても、収益性にかかわらず、その部分は確保してもらおうということは我々としては申し出るんだと思いますね。

○原嶋主査 私は、今の件はPPPじゃないからといってもあり得る話しですね。予定した事業が予定した機能を果たしてないとか、そういうことをした、お金を出さないということはあり

ますね。

○山田課長 円借款の事業でも……。

○原嶋主査 あるわけですね。

○山田課長 民営化されたりとか。

○原嶋主査 この場合は、次の事業の収益をあてにしているということがあるからね。

○谷本委員 これから、PPP でこの間のベトナムの工業団地じゃないけれども、場合によっては、向こうの銀行経由の場合があり得るよね。あれどうするかよね。

そういう場合も起こり得るでしょう。JICA から、向こうの金融機関に助けて、そこからオンデリングされると。そのときに工業団地がここだ、こっちは道路だとか、場合によると。ということが起こり得ると、難しいね。どんだけ口を出されるか。

○河野課長 そうですね。ほかの機関でも、金融機関に対してちゃんと確認するとなっているんです。金融機関がさらに貸し付ける先に対してどういうふうなことを要求しているか、我々がやっているようなことをちゃんと金融機関がやっているかどうかというのを我々は確認することになります。おっしゃるように、金融機関を1枚挟んでしまいますとどこまでコントロールできるかということはあるんですけども、そういうやり方をやっているということです。

○村山委員 小さい声で……。

○原嶋主査 いずれにしても、今の提案は環境管理計画でやっていたことについてはやっていたかということをごちから申し出るということはもう当然前提としてはあるわけですね。

○谷本委員 いや、我々はもうある程度淡々と厳しく言えばいい、原嶋さんみたいに、厳しく言うだけでいい。

○原嶋主査 じゃ一応それで、今いただいたものを全体としていただいて、今週末に間に合わせるという、この予定はない訳ですか。

○河野課長 それは、どうでしょうか、かなり厳しいのかと思っけています。

○谷本委員 かなり厳しいと思いますので。

○原嶋主査 7月1日いったら来週ですね。

○谷本委員 それはやらなくていい。

○河野課長 ええ。

○原嶋主査 8月でいいの。

○河野課長 8月1日とを考えていまして、ただ、そうはいつでも調査団は動いていますので、ドラフトのもとにやらせていただきます。

- 谷本委員 どんどんそれはやっていただいて。
- 原嶋主査 じゃ今日いただいたものをお送りいただいて、私のほうでまたすぐ直して、また全体で……。
- 谷本委員 8月1日前に揃えるということですね。
- 河野課長 ただ、そうはいつでも、できましたらしかるべきタイミングでやっていただけると思っています、水曜日ぐらいには我々のほうからドラフトをお送りします。
- 原嶋主査 またメールでお送りしますから。
- 河野課長 7月8日金曜日ぐらいまでに助言案を固めていただければと思います。
- 原嶋主査 7月何日。
- 河野課長 8日の金曜日を目処にということなんです。時間はありますので大丈夫だと思いますけれども。
- 原嶋主査 私はそのあたりを目処にファイナルを、二、三日中にいただいて、それで私が……。
- 河野課長 あと、関係者だけにお送りしますので、それに全員返信の形でお願いできれば。
- 原嶋主査 何か新しいルートができたんですね。
- 河野課長 ええ、全員じゃなくて、このワーキンググループとあと事務局関係者になります。
- 原嶋主査 基本的には、だから全員返信を押せばいいと。
- 河野課長 そうですね。
- 原嶋主査 というふうに設定されているわけですね。
- 河野課長 はい。
- 原嶋主査 あとはよろしいですか。
- すみませんちょっと早足になってしまって。
- 特になければ、それでよろしくお願ひします。どうもありがとうございました。すみませんでした。

午後4時29分 閉会