

2011年8月1日
環境社会配慮助言委員会委員長 村山 武彦
担当ワーキンググループ主査 原嶋 洋平

ベトナム国 ハノイ市ファッヴァン～カウゼー高速道路 PPP 事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案に対する助言

助言案検討の経緯

ワーキンググループ会合

- ・ 日時：2011年6月27日(月) 14:00～16:30
- ・ 場所：JICA 本部 (会議室：2階 201 会議室)
- ・ ワーキンググループ委員：原嶋委員、谷本委員、村山委員
- ・ 議題：ベトナム国 ハノイ市ファッヴァン～カウゼー高速道路 PPP 事業協力準備調査に係るスコーピング案についての助言案作成
- ・ 配付資料：
 - 1) ベトナム国 ハノイ市ファッヴァン～カウゼー高速道路 PPP 事業協力準備調査助言委員会 事前配布資料
- ・ 適用ガイドライン：国際協力機構環境社会配慮ガイドライン (2010年4月)

全体会合 (第15回委員会)

- ・ 日時：2011年8月1日(月) 14:00～17:00
- ・ 場所：JICA 本部 (会議室：2階 229 会議室)

上記の会合にて助言を確定した。

助言（ページ番号、項目、表はすべて事前配布資料に基づく）

全般的事項

1. 本事業は民間連携事業(PPP)による実施が計画されているが、計画時、工事時、供用時におけるベトナム高速道路公団（VEC）と民間事業者の役割分担を明確にすること。
2. 本事業の概要において、有料高速道路のインターチェンジと有料高速道路周辺住民が道路を横断するために利用するパスについても記載すること。
3. 本事業の第二期工事において「盛土量：150,000m³」とあるが、これだけの土量を確保するための方策を確認し、土取場や砕石場における土砂・砕石採取による自然環境と社会環境への影響を評価すること。
4. 将来の交通需要予測において、有料高速道路の設定料金の違いによる交通量の差異を明確にすること。

自然環境

5. 希少動植物について、レッドデータブックに拠る動植物生育分布調査に加え、現地調査などを通じたその他の希少動植物の種類と分布の確認を行うこと。

社会環境

6. 本事業の計画は既設4車線の改良と6車線への拡幅の二段階に分かれているが、ステークホルダー協議では二段階に分けず、一括して情報を公開し、意見聴取を行うこと。さらに、用地取得と住民移転の手続についても6車線への拡幅に必要な分を一括して行うこと。
7. 表9-4で提案されている以下の点について、ベトナム国における実例を調査し、ベトナム国の法制度における実行可能性を確認し、これらを記載すること。
 - (1) カットオフデート（足きり日）の設定：カットオフデート以前の居住者について合法・不法居住を問わず、すべての被影響住民を受給資格者と認定すること。カットオフデート以後の居住者についての補償は行わないこと。
 - (2) 社会的弱者への支援：土地を持たない人、寡婦、高齢者、身体障害者も社会的弱者と認定されること。
 - (3) 苦情処理委員会とモニタリングの実施：第三者による苦情処理委員会と外部モニタリング機関を設置すること。
8. 表9-4の「8.苦情処理委員会」の項目では、地域住民の参加が可能となる枠組みを検討すること。
9. 本事業で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。
10. 本事業で既設の無料道路周辺における露天商など営業活動の実態を調査し、これらの移転が余儀なくされた場合の補償措置について明確にすること。

スコーピング案

11. 表10-1（スコーピング案）の社会環境の項目のうち、「4.社会関係資本や地域意思決定

機関等の社会組織、既存のインフラおよびサービス」について、工事時の影響評価を記載すること。

12. 表 10-1（スコーピング案）の社会環境の項目のうち、「2.雇用や生計手段等の地域経済」、「3.土地利用や地域資源活利用」、「4.社会関係資本や地域意思決定機関等の社会組織、既存のインフラおよびサービス」、「14.社会的合意」について、既設の無料道路を有料高速道路化することによる影響を踏まえ、さらに正の影響だけでなく負の影響も考慮した上で、それぞれの影響評価を再検討すること。
13. 表 10-2（ある程度の影響が想定される項目）の「大気汚染」と「地球温暖化」について、「供用後は旅行時間の短縮によって（排気ガス量は）減少する」とされているが、走行時間の短縮による排気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上回ることが起こりうる。この点を踏まえ、これらの項目の影響評価を再検討すること。
14. 本事業で既設の無料道路が有料高速道路化されることによる以下の影響についても複合的・累積的な影響として評価すること。
 - (1) 本線（国道一号線）の交通量と環境への負の影響。
 - (2) 有料高速道路から通行が排除される二輪車の移動にともなう負の影響。

調査範囲

15. 表 10-1（スコーピング案）で－A と判定されている「6.地盤沈下」の調査 TOR における取扱いを明確にすること。
16. 表 10-1（スコーピング案）で－A と判定された社会環境の項目のうち、「2.雇用や生計手段等の地域経済」、「5.貧困層・先住民族・少数民族」、「6.被害と便益の偏在」の調査 TOR における取扱いを明確にすること。
17. 表 10-1（スコーピング案）で－B と判定された社会環境とその他の項目のうち、「4.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およびサービス」、「7.地域内の利害対立」、「8.ジェンダー」、「9.子どもの権利」、「11.HIV/AIDS 等の感染症のリスク」、「1.事故」の調査 TOR における取扱いを明確にすること。

以上