

2011年8月4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 平山 義康

ベトナム国「ホーチミン市ベンタイン駅周辺地区総合開発事業」  
(協力準備調査(有償 PPP))環境社会配慮  
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7月15日(金)14:00～18:00
- 場所： JICA 本部(会議室：1階112会議室)
- ワーキンググループ委員： 石田委員、岡山委員、田中委員、谷本委員、二宮委員、早瀬委員、平山委員
- 議題： ベトナム国 ホーチミン市ベンタイン駅周辺地区総合開発事業 協力準備調査にかかるスコーピング案に対する助言案作成
- 配布資料
  - 1) スコーピング案
- 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) 14:30～17:30
- 場所： JICA 本部(会議室：2階229会議室)

上記の会合に加え、メール審議により助言を確定した。

## 助言

本助言においてページや表の記載があるものはいずれも配布資料「スコーピング案」におけるものである。

### <全体・代替案>

1 一大交通ターミナル地区における調和の取れた開発の一翼を担うであろう当該事業には、社会的かつ環境的に持続可能な都市づくりの視点が欠かせないと思われる。その視点を確保する一環として、当該国における先行事例や規模の大小を問わない実践事例を参照することが有効な方法の一つである。そのため、当該地域あるいはホーチミン市を対象として、持続可能な都市づくりを内包する国際プロジェクト、国際フォーラム、NGO 活動のレビューをおこなっていただきたい。持続可能な都市づくりの範囲は幅広く、関係者の誤解が生じるのを防ぐために、本助言でも言及されている以下の項目について記述されることが有効かと思われる。

-自然環境（景観、防災、騒音、振動、大気汚染、地下水位、水質への影響など）  
-社会環境（住民移転、店舗の移転、小規模な交通機関で駅にアクセスする人達およびその担い手への影響など）

-環境政策、交通政策（地下空間の有効利用、公共交通政策）

2 電気・ガス系統に起因する火災の発生や、特に雨季における氾濫水の地下への浸水などに対する防災対策を考慮した計画・設計・施工とすること。

3 本事業が、公共交通の機能強化のために地下鉄を整備し、それにもなって地下空間を有効に活用しその魅力を高めることを目的としていることに鑑み、地下鉄整備の際に行われた将来の自動車交通量予測や交通需要管理のための計画等を改めて精査し、将来、本事業と同趣旨で交通拠点地区を開発する際に必要となる調査や計画について整理し記載すること。

4 工事中に地上の施設の営業に何らかの迷惑がかかるような影響が出る場合の具体的な補償について記述すること。またそれは了承、合意されていることを確認すること。

5 現段階では（あるいは本事業をスケジュール通りに実施することで）既存の地下鉄計画である 1 号線、2 号線、4 号線との一体総合開発工事（案 B）が可能であるということを確認すること。

6 本プロジェクトの実施により追加的に発生するインパクト(P.36)では；

①工事期において、騒音や振動、大気汚染などに加えて、周辺が商業地域などであるから、工事による砂埃を加えること。

②地下街の掘削範囲の拡大により掘削土(廃土)量が発生する。この掘削の際に排出される処理土砂の運搬量と運搬先について明記すること。さらに、工事期における材料の土砂・砕石の確保およびそれらの採取地(土取場・砕石場)の自然社会環境への配慮も加え、必要な調査を行うこと。

③掘削範囲の拡大で、より多くの既存建造物の不等沈下のみならず、地下の水系(地下水、地下水脈)への影響も加えること、8)上水の使用量が増加するとあるが、上水源をどこに求めるのか。地下水汲み上げということであれば、地下水系への影響が発生し、水道水であっても、周辺住民への影響は多大となるため、十分な調査を行うこと。

④さらに、現地調査の項目として、地下水関連として、工事期および供用後の上水の使用に関する地下水・周辺住民の水利用への影響について注意すること。

7 妥当性の検証には以下の項目を検討し追記すること。1)受益者、ターゲットグループ、利用者(通学者、買物客、地域住民含む)のニーズ、優先度、2)実施可能性。

8 ベンティン駅を巡る交通手段(バス、タクシー、自家用車、自転車、バイクタクシー、シクロなど)が駅へのアクセスにおいて不利益を被らない設計とすること。

#### <ニーズヒアリング>

9 「ベ」国側には、積極的な利害関係者の関与を促す規定とプロセスがないため、JICA など国際協力機関のガイドライン等を遵守し、利害関係者、特に周辺住民の意向に十分に配慮した計画とすること。そのために、協議の回数、目的、タイミング、参加者、意見の反映手順などを事前に計画しておくこと。

#### <住民移転>

10 環境社会配慮の調査のb)において、「現時点では大規模(200名以上)の住民移転が発生しない場合を想定している」と記載されているが(P.8、およびP.45)、その根拠を明記すること。また、小規模でも住民移転が発生する場合、その想定について明記し、今回の準備調査で、住民移転、用地取得ならびに補償などについても十分な調査を行うこと。

11 (P.45)バスターミナルの中にあった店舗の移転について移転者からの聞き取りも含め、情報を確認すること。

#### <スコーピング(案)>

12 (表 28)4-6) 労働環境、5-1)、2) 工事中の影響を最低限に抑えることを義務付けるだけでは不十分で、遵守されるためのモニタリング方法・実施組織の特定とその実施可能性についても予見し対策を練ること。

13 利害と便益の偏在および地域内の利害の対立については、この事業の実施に伴って発生する人の流れの変更の結果、(周辺住民への聞き取り調査を踏まえた計画とするとしても)例えば、商業者にとっては大きな影響(正と負)を受けることが十分に予見できることから、これら二つの項目では、工事期、供用後ともに、C-もしくはB-の評価とすることを検討すること。然るべきタイミング(ステークホルダー会合など)で、ビルの所有者のみならずテナントなどの意見を聴取すること。

14 (表 29)地下水については、掘削等による工事中の地下水、地下水系への影響から A-で供用後評価は D となっているが、このような影響は供用後においても継続すると予想されることから、評価は B-あるいは C-として、モニタリングを行う等の対策を講じること。

15 地下水位に影響を与えないように、工事期に地下水位の常時モニタリングを行う必要がある(P.52)としているが、工事により不透水層を破壊し、供用後に地下水位の低下を招く可能性があり、工事に入る前に、地下水位に影響が出ないという環境影響評価を行うこと。

16 4-4)「景観に悪影響を与えない」としているが、通常新しい建物を建てれば景観に影響は出るものであり、周囲のさまざまな歴史的施設との整合性において影響が出ると考えられるため、その内容について少し詳しく説明すること。また、供用後の評価が B-となっているが、この評価の根拠を明示すること。

17 (表 29)地球温暖化では、交通渋滞の改善に寄与し、自動車やバイクなどからの排気ガスの排出量の減少がもたらされるという理由で、B+評価であるが、この事業のごとくの大規模施設では、エアコンなどからの大量の熱の放出も十分に予測される。したがって、評価はむしろ B-とすることも含め、推計を行うこと。

18 「水質汚染」の項で、供用後の評価がC-となっているが、駅舎や大規模商業施設に立地に伴い汚染排水が排出される計画であり、評価 B-とすることについて再検討すること。

19 「廃棄物」の項の供用後の評価はC-となっているが、駅舎や大規模商業施設に立地に伴い廃棄物発生が見込まれる計画であり、評価 B-とすることについて再検討すること。

20 工事期のみならず供用後も騒音・振動は発生するため、供用後の評価はC-(場合によれば、B-)とすることを含め、さらなる調査を行うこと。

21 地盤沈下は、工事期のみならず供用後も発生すると予測され、供用後の評価はB-とすることを検討し、モニタリングを行う等の対策を講じること。