事業事前評価表（開発調査）

作成日：平成18年10月16日
担当グループ：ベトナム事務所

1．案件名

ベトナム国道の駅マスタープラン策定調査

2．協力概要

（1）事業の目的

ベトナム国の「道の駅」に係るマスタープランが策定され、パイロット事業を通じて、「道の駅」整備のためのガイドライン／マニュアルが整備される。

（2）調査期間

2006年12月～2008年8月

（3）総調査費用

約2.6億円

（4）協力相手先機関

（a）相手国実施機関名：交通運輸省（MOT）道路局

（b）相手国協力機関名：農業・農村開発省（MARD）、パイロット事業対象省人民委員会等

（5）計画の対象（対象分野、対象規模等）

（a）計画対象：ベトナム全土

（b）調査対象：ベトナム全土、パイロット事業はハノイ近郊約100km圏内。

（c）対象人口：ベトナム国民約8千万人。パイロット事業は3箇所を予定しており、現況交通量はそれぞれ7,551台／日（ニンビン省国道1号線）、3,160台／日（バクザン省国道1号線）、1,431台／日（ホアビン省国道6号線：このパイロット事業は、「北西部山岳地域農村生活環境改善マスタープラン策定調査（開発調査）」や「農民組織機能強化計画（技プロ）」との連携を予定している。）

3．協力の必要性・位置付け

（1）現状及び問題点

「道の駅」は、休憩、情報発信、地域振興（注1）の機能を併せ持つ施設である。

長距離を移動する道路利用者は、1）休憩やトイレのニーズ、2）地域の道路情報や歴史・文化・観光等の情報に関するニーズ、3）食事や地域の特産品の買い物に対するニーズ等さまざまなニーズを持っている。「道の駅」は、このようなさまざまなニーズに対してまとめて応えることができる施設として機能する。また、「道の駅」は、特産品の販売等により、地元住民の雇用創出や収入増加をもたらすとともに、地域コミュニティによる新たな商品開発のきっかけを与えるなど、住民主体による地域振興を促す機能も併せ持っている。

さらに、「道の駅」に交通安全に関する情報発信機能を組み合わせることで、長距離運転に対する交通安全を向上させる効果も期待されている。

（注1：わが国では、「道の駅」の機能について、地域振興機能に加えて、各地域の連携強化を図るものとして、「地域連携機能」と呼んでいる。ただしベトナムにおいては、日本のように「道の駅」を結節点として各地域を結びつけるという段階よりは、各地域それぞれで地域振興に焦点を当てる状況にあると考えられ、またベトナム側からの要請でも「地域振興」とあることから、「道の駅」の機能を「地域振興機能」という表現とした。もちろん本件でも地域振興の機能の中において「地域連

携」について十分配慮するものとする。）

このような「道の駅」は日本から海外に向けて発信されているアイディアであり、2004年2月には、世界銀行、JBIC、国土交通省主催で、道の駅セミナーが開催され、中国・タイ・ベトナム・ラオスなど海外10カ国からの参加があった。タイでは、地域振興と住民の所得向上を目的とした産業村事業の一環として、JBICが「道の駅」整備を実施しており、また中国・ケニアにおいては世界銀行が「道の駅」整備のパイロット事業を実施している。

ベトナム政府においても、この「道の駅」を整備することを通じて、交通安全の向上と地方における地場産業の活性化や地域振興を期待し、わが国に対し、「道の駅」に係る開発調査を要請してきたものである。

ベトナムにおける道路整備は、JBICや世界銀行、アジア開発銀行などの支援を受けてなされ、ベトナムの経済発展に重要な役割を果たしてきた。しかし、経済成長が著しい都市部に比べ、農村地域では成長のペースが遅く、道路整備が十分に地域振興に結びついていない。このため、都市部と農村部の所得格差が拡大する傾向にある。「道の駅」の整備により、このような状況を緩和し地域振興を図るとともに、道路整備事業自体のさらなる効果の向上についても期待がなされている。

ベトナム政府は、2002年の交通運輸省大臣通達により、「道の駅」マスタープラン策定が道路局に対して指示され、道路局傘下の交通工学設計研究所（TEDI）がその実施に当たった。その結果2003年3月にインテリムレポートが完成したものの、その内容は「道の駅」が備えるべき施設の基準と設置箇所を記載してはいるが、1）地域振興の視点や2）具体的に「道の駅」を整備展開していく政策の方向性などに関する検討は十分ではない。そのため正式な「道の駅」マスタープランはまだ策定されていない状態にある。

本開発調査では、ベトナム政府がすでに着手しているこの「道の駅」マスタープランのドラフトを最終化するとともに、実際にパイロット事業として「道の駅」を建設・運営することで、実施のノウハウをガイドライン、マニュアルとして取り纏め、「道の駅」の普及に資するものとする。

（2）相手国政府国家政策上の位置づけ

ベトナムの第8次経済社会開発5ヵ年計画（2006～2010年）の各所において、「交通安全」及び「地域振興」は重点課題として取り上げられており、「交通安全」及び「地域振興」に資する「道の駅」は、右5ヵ年計画に合致したものである。交通運輸省は「交通安全」、農業・農村開発省は「地域振興」の観点からそれぞれ「道の駅」の活用を検討・計画しており、特に、交通運輸省では、2002年に大臣通達により「道の駅」のマスタープラン策定を指示しているところであり、本計画は右2省の計画にも合致するものである。

（3）他機関の関連事業との整合性

JBICでは、「国道3号線道路ネットワーク整備事業」（2005～2011年を予定）において「道の駅」の整備を計画しており、先行する本計画の成果の活用が期待される。具体的には、本件成果品として作成されるマスタープランを活用し、「道の駅」の施設配置計画、望ましい運営体制などが検討されることが期待されている。

（4）我が国援助政策との関連、JICA国別事業実施計画上の位置づけ

対ベトナム国別援助計画のなかで重点三分野として挙げられている1）成長促進、2）生活・社会面での改善、3）制度整備のうち、「地域振興」は「2）生活・社会面での改善」に、「交通安全」は「1）成長促進」にそれぞれ該当するセクターとして位置づけられている。

また、対ベトナムJICA国別事業実施計画においては、「成長促進」の中の運輸交通分野、また同時に「生活・社会面での改善」の中の農業・農村開発／地方開発分野に位置づけられる。

4．協力の枠組み

（1）調査項目

1）「道の駅」に関する既存の計画・規則のレヴュー

2）「道の駅」の基本構想・戦略の策定

3）対象路線のためのアクションプランの策定

- 地域経済・地場産業・農産物の地域的特性の分析
- 計画にあたってのコンセプト作り
- アクションプランの策定
- 環境社会分析、経済分析
- 積算、財務計画

4）パイロット事業の実施

- 地方政府及び交通運輸省（MOT）、農業・農村開発省（MARD）等のステークホルダーとのパイロット事業の計画策定
- 「道の駅」の設計及び環境影響評価
- 「道の駅」の建設（本格調査開始後7ヶ月を目処にパイロット事業の建設を行う。）
- 運営、モニタリング計画の策定
- パイロット事業の運営、モニタリング
- パイロット事業の評価

5）「道の駅」マスタープランの策定

- 「道の駅」開発計画
- 実施計画
- 制度計画
- 積算、財務計画など

6）「道の駅」の計画・投資・運営維持管理に係るガイドライン／マニュアルの作成

（2）アウトプット（成果）

- 「ベ」国における「道の駅」マスタープランの策定
- 関連規則・基準の提案
- 「道の駅」の計画・投資・運営・維持管理に係るガイドライン／マニュアルの作成、提案
- 関係省庁の「道の駅」整備に係る行政能力の向上

（3）インプット（投入）：以下の投入による調査の実施

（a）コンサルタント（分野／人数）：

- 総括／道の駅計画／1名
- 交通需要予測／1名
- 地域振興／2名
- 事業運営計画／1名
- 施設計画／1名
- 施設設計／施工管理／入札図書／1名
- 社会環境配慮／1名
- 積算／経済・財務分析／1名

（b）その他 研修員受入れ、パイロット事業

- C/P研修の実施（「道の駅と地域開発」：3名を予定）
- パイロット事業として「道の駅」の施設整備。（ニンビン省（国道1号線）、バクザン省（国道1号線）、ホアビン省（国道6号線）の3箇所を想定。）
- 現地セミナーの実施

5．協力終了後に達成が期待される目標

（1）提案計画の活用目標

本件開発調査で策定されるM/Pは、「ベ」国における「道の駅」の整備方針を示すものであり、このM/Pに基づいて「ベ」国政府関係機関が独自の予算あるいはドナーの支援を受けながら「道の駅」の整備を進めていくことが期待される。

（2）活用による達成目標

パイロット事業として建設した「道の駅」については自立発展的な運営がなされ、さらに上記（1）の結果、「ベ」国における「道の駅」の整備が進められ、休憩、情報発信、地域振興の機能、並びに交通安全を向上させる機能が効果的に発現する。

6．外部要因

（1）協力相手国内の事情

「道の駅」整備の財源の確保、地域住民からの協力の継続

（2）関連プロジェクトの遅れ

特に無し

7．貧困・ジェンダー・環境等への配慮（注）

「道の駅」は貧困削減のための市場・情報へのアクセスの確保、雇用創出、地域資源の活用によるエンパワメントに貢献する。

岐阜・愛媛などにおける調査によると「道の駅」で働いている人の7割以上が女性であり、多くの女性は農産物や付加価値を付けた加工品などを「道の駅」に持ち込み販売することで収入を得ている。地域の資源を外部の需要と結びつけ価値化することに「道の駅」は大きく貢献しており、また地域が活性化し、多くの魅力的な商品・サービスを提供することが「道の駅」の維持・管理の向上、発展につながり、ドライバーの集客効果も高まるという相乗効果がある。ベトナムにおいても通常農産物や地域の特産品・加工品を販売している人々の多くが女性であることから、「道の駅」の設置・建設に関しては女性が活躍できる場の創造に十分配慮しながら住民との計画の共有を図る。

なお、「道の駅」ができることで廃棄物などの問題が出てくる可能性が考えられるため、計画の中に環境配慮のための十分な方策を入れるよう配慮する。

また、パイロット事業における「道の駅」整備にあたっては、既存の道路沿線のレストラン等への配慮、近隣水田耕作者への補償、運営段階におけるごみの処理などについて、ステークホルダーと十分協議し、計画の中で社会環境配慮のための十分な方策を措置するよう配慮する。

8．過去の類似案件からの教訓の活用（注）

日本では既に700以上の道の駅が登録されており、本調査においては、これらの日本における事例から、道の駅の建設・運営に関する教訓を活かすことができると考えられる。

また世界銀行では、日本における数多くの「道の駅」の事例や国際協力銀行によるタイでの取り組み（「観光促進のための産業村開発事業」）に注目し、発展途上国の開発協力に日本の「道の駅」のノウハウを役立てるため,「MICHINOEKI（道の駅）ガイドライン」を作成した。（このガイドラインの作成にあたっては、ケニア及び中国において「道の駅」のパイロットスタディも実施している。）本調査の実施にあたっては、この世界銀行が作成したガイドラインを参考とし、ベトナムでの適用可能性を検討する必要がある。

施設整備に当たっては、維持管理・持続可能性・自立発展性について留意する必要がある。

9．今後の評価計画

（1）事後評価に用いる指標

（a）活用の進捗度

本調査によるガイドライン／マニュアルに沿った「道の駅」の整備運用状況、パイロット事業として建設した「道の駅」に関する運営状況

（b）活用による達成目標の指標

休憩機能：「道の駅」の利用者数など

情報発信機能：「道の駅」において発信された情報を利用して周辺観光地等を訪れた旅行客の数など

地域振興機能：「道の駅」及びその周辺地域における特産品等の販売状況、「道の駅」を含む地域の知名度など

（2）上記（a）および（b）を評価する方法および時期

開発調査終了後3年目を目処に行うフォローアップ調査において、モニタリングを実施する。

（注）調査にあたっての配慮事項