

バングラデシュ国
チッタゴン - コックスバザール
道路整備事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案

日時 2020年4月6日(金) 14:00~17:25

場所 Skype 会議

(独) 国際協力機構

助言委員（敬称略）

作本 直行 独立行政法人 日本貿易振興機構（JETRO）顧問
谷本 寿男 元恵泉女学園大学 人間社会学部 元教授
寺原 譲治 城西国際大学 環境社会学部 教授
日比 保史 一般社団法人 コンサベーション・インターナショナル・ジャパン
（CI ジャパン） 代表理事

《メール審議にて参加》

長谷川 弘 広島修道大学 人間環境学部・大学院経済科学研究科 教授

JICA

＜事業主管部＞

高橋 暁人 南アジア部 南アジア第四課 課長
齋藤 自快 南アジア部 南アジア第四課

＜事務局＞

小島 岳晴 審査部 環境社会配慮監理課 課長
加藤 健 審査部 環境社会配慮審査課 課長
安元 彩佳 審査部 環境社会配慮監理課兼審査課

オブザーバー

＜調査団＞

長井 崇泰 日本工営株式会社
岩本 一平 日本工営株式会社
青木 智男 日本工営株式会社
片島 直子 日本工営株式会社

バングラデシュ国チッタゴン - コックスバザール道路整備事業
(協力準備調査 (有償))
スコーピング案ワーキンググループの論点

本ワーキンググループにおける論点は以下の通り。

1.配慮すべき範囲の設定について

本事業の生態系への直接・間接を含めた影響について、本事業を通じて配慮すべき影響の範囲の設定について議論がなされた。

事業対象区間外においても、事業の実施によりもたらされる交通量の増加等により、開発圧力が促進されることが想定される。そのため、配慮すべき範囲の検討にあたっては、事業対象区間外への影響可能性も考慮し、事業計画を検討していく必要があるとの意見があった。

一方で、かかる影響の範囲は、本事業以外の他の開発行為による影響も複合的に想定されるため、本事業の実施による影響として技術的に予測可能な範囲を考慮し、評価すべきとの議論がなされた。

2.ケラニハット区間の整備方式について

ケラニハット区間の整備方式（フライオーバーまたはアウターロード）が現時点では確定していないものの、実施機関からはフライオーバー案が推奨されている。

総合評価の観点からフライオーバー案よりもアウターロード案が推奨されるどころ、整備方式に関するバングラデシュ政府の考え方の整理および実施機関との調整方法について議論があった。JICAからは現在は調査初期段階であり、複数の整備方式を経済・社会・環境面から総合的に検討を行った上で、実施機関側と協議を行い、適切な整備方式を選択する旨説明がなされた。

以 上

**バングラデシュ国チッタゴン - コックスバザール道路整備事業
(協力準備調査(有償)) スコーピング案**

NO.	該当 ページ	事前質問 (質)・コメント (コ)	委員名	回 答
【全体事項】				
1.	全般	衛星画像に追加した文字が潰れて読めない。(コ)	寺原 委員	衛星画像が添付されている 1.4 において解像度を上げた図を抜粋した上で本回答と併せてお送りします。
2.	事前配布資料 1p.	1.1.2. 事業概要 (1) 事業の背景に、「マタバリ港開発事業準備調査(2018年)では、N1が改修されない場合、マタバリ港からチッタゴンまでのN1上の経路の所要時間は、2017年の123分から2035年には438分まで増加すると予測されている」という記載があるが、このように所要時間が3倍以上にもなる根拠を示してほしい。(コ)	谷本 委員	マタバリ港開発事業準備調査において、マタバリ港の開港や経済成長等を加味した将来交通量と既存道路の交通容量、規制速度の関係に基づいたリンクコスト関数により走行速度が算出され、所要時間が計算されております。この点についてDFRに記載します。
3.	事前配布資料 1p.	「アジア開発銀行 (ADB) は 2014 年に N1 のチッタゴンーテクナフ間の拡幅事業の Feasibility Study (F/S) 及び Detailed Design (D/D)(… (Roads - Package 2)) を実施した。… PPP 事業として事業化が検討されている」とある。 将来的に、このチッタゴンーテクナフ間の拡幅部分がPPP事業によって実施され、運用の段階になった場合に、本事業(5箇所のバイパス建設等)部分とPPP事業との関係はどのようなものとなるのか。想定される姿を示してほしい。(コ)	谷本 委員	本事業で建設される道路は、実施機関である道路交通橋梁省国道部が運営維持管理を担います。 PPP事業完了後の最終的な運用形態については、PPP事業に関するF/Sで検討される予定です。本事業で建設される道路とPPP事業で建設される道路は接続することとなるため、PPP事業の事業者が本事業で建設される道路も併せ、一括した運営が行われる可能性があります。本事業の協力準備調査の結果をPPP事業側に共有する予定であり、かかる調査結果も踏まえて、今後バングラデシュ側とPPP事業者側が調整することになると承知しています。
4.	1p	物理的に離れているから累積的影響はない、さらに本事業と「PPP事業等のN1で計画されている他事業との不可分一体性」はないと否定されているが、明確な根拠に乏しいのではないのでしょうか。不可分一	作本 委員	本事業はマタバリ港開港に向けて、物流輸送が可能となるよう、必要な道路改良を行うべく、事業計画を検討しているものであり、PPP事業による全線拡幅を実施しないと事業目的に合わず、効果が発現しない(不可分一体)ということではありません。現時点で、PPP事業は具体的な実施スケジュールは未定となっていることを考慮しても、両事業の不可分一体性はないと考えております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>体性の判断評価は、事業間の全体的関連性の強弱や事業主体が誰かといった立場から見るとすれば、やはり「PPP 事業で検討されている全線拡幅のうち、ボトルネック区間の整備のみを円借款で実施することを想定」とあり、ボトルネック区間の5か所における整備に着目した工事であることから、形式的にも実的にも一体性があるとみられるのではないのでしょうか。仮に不可分一体性が認められた場合、官民連携事業（PPP）のとりわけ民間部分に対し、JICAはいかなる範囲での配慮確認を実施する予定でしょうか。（質）</p>		
5.	事前配布資料 2p. & 14p.	<p>1.1.5. 事業内容では、「パティヤ地区はRHDにて建設完了し、本事業で拡幅を検討予定」と記載されているが、RHDによって建設完了した車線数と本事業で拡幅される車線数を示されたい。 また、他の箇所の6車線化に比して、チャカリア地区を4車線とする根拠をDFRで記述されたい。 （コ）</p>	谷本委員	<p>パティヤにおけるRHDによる整備は、主要横断構造物の橋梁とカルバート箇所が4車線（計約1.2 km）、その他区間は2車線（計約4 km）となっています。本事業では、本線4車線、及びリキシャやオートリキシャ等の小型車両用の側道4車線の整備を計画しております。 車線数は、2040年時点の将来交通需要予測結果（V）と車線数別交通容量（C）による飽和度（V/C）に基づき決定しております。チャカリアでは他の箇所に比べて将来交通需要予測結果が小さく、4車線でも飽和度が一定の水準に収まるため、4車線が妥当であると判断致しました。この点DFRに記述致します。</p>
6.	2P	<p>ケラニハットでは、「6車線のフライオーバーの建設」がアウターローよりも優先案として検討されたとあるが、フライオーバーの方がコスト高に思われるが、バングラデシュ国は、何故、こちらを推奨するのか知りたい。（質）</p>	作本委員	<p>バングラデシュでは用地取得が難航するケースが多く、事業の進捗に影響が出ている事例も多くあります。また、首相からも用地取得にかかるコストに鑑み、可能な限り現道での整備を優先して検討する方針が示されていることが背景にあるようです。</p>
7.	6P	<p>「平均で、国土の20%が浸水する」と記述されているが、何年間の平均数値なのか不明。近年の異常気象下で、国土の68%が洪水被害を受けたといった同国の状況は周知のことであり、これまで大量の死</p>	作本委員	<p>毎年、雨季には国土の20%が浸水するといわれています(出典：EIA (Draft Final), Volume I (Main Text), River Bank Improvement Program (RBIP), February 2015)。 アウターロードの本線は50年確率洪水位に基づく路面計画高としており、洪水や氾濫時の道路の路体の安全性を確保するとともに車両および沿道住民の退避所としての</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>者を含む被害発生がほぼ数年おきに起きていることがある。将来の異常気象によるコミュニティーの安全や構築物の強度確保といった災害リスクやリスク・コミュニケーションといった課題を、調査内容に取り入れることはできないでしょうか(参照:「バングラデシュ国における高潮・洪水被害の防止軽減技術の研究開発プロジェクト詳細計画策定調査報告書」 - 国際協力機構地球環境部, 2016.4.) のプロジェクト紹介は、「3つの国際河川の下流域に位置し、国土の約8割が洪水氾濫原であるバングラデシュでは、人口の増加や社会環境の変化により、サイクロンの発生や洪水による被害が大きくなっています。この協力では、洪水危険度マップおよび高潮危険度マップなどの作成によるリスク・コミュニケーション能力の向上を支援します。これにより、同国において地域防災力を有する社会が構築されることが期待されます」と述べている。(質)</p>		<p>機能を有します。この待避所としての機能は沿道エリアの広域避難計画等への取り込みが可能と考えられます。</p>
8.	21P	<p>同国 DOE 発行のアセス手引書 A Guide to Environmental Clearance Procedure によると、アセス実施にあたり、本事業が最も影響度の高い「赤グループ」に分類されると考えられますが、サイトクリアランスに60日、さらに許可証交付までの30日が期限といった極めて短い手続き期間が規定され、これまでも批判を受けてきているかと思いますが、実際にも、この短期間の中で、十分なアセス調査ができますか。(質)</p>	作本委員	<p>「サイトクリアランスに60日、さらに許可証交付までの30日」は、EIA承認手続きのため、DOEによる事業予定地の確認や、許認可交付手続きに要する期間であり、本調査による環境社会配慮調査の実施期間ではありません。本調査では、約9か月の調査期間を確保しており、十分なアセス調査が可能であると考えております。</p>
9.	23P	<p>赤グループ(道路建設や拡張等)の事業についてのアセス書類の提出は、(iii) EMP 報告書の他、(iv)地方自治体からの異議無し証書 (No objection certificate) や(vi)住民移転・再建計画の概要が求められますが、</p>	作本委員	<p>「自然保護関連の提出書類」の別途提出は求められていませんが、自然環境保全に係る事項は環境社会影響評価報告書に含まれます。また、「(v)有害な環境影響に関する緊急計画」は、対象事業が有害物質を取り扱うような場合における流出事故などへの対策に関する計画です。本事業は、当該計画の策</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>自然保護関連の提出書類は、これらに含まれているのでしょうか。あるいは、地方自治体からの異議無し証書の内容にこれを含めることになるのでしょうか。さらに、提出書類中の「(v)有害な環境影響に関する緊急計画」とは、いかなる緊急的な内容についての提出書類を要求されているものなのでしょうか。(質)</p>		<p>定が必要な性質に該当しないと想定しておりますが、ESIA 調査の過程で DOE に確認致します。</p>
10.	21P	<p>同国の環境保全法を含め、同法規則、アセス手引書等は公害防止に主な関心が向けられており、社会面の配慮規定は乏しく、自然保護では「生態学的に重要な地域」(ecologically critical area)」、住民移転程度にとどまっており、環境の法整備面ではかなり立ち遅れていると言っても過言ではない。アセス実施との関連も含めて、JICA には、環境法整備がアジアで極めて立ち遅れているバングラデシュ国に対し、ソフト支援をも併せて検討していただけると有難く思います。(コ)</p>	作本委員	<p>現時点では環境法の整備に特化した支援は検討されておりませんが、バングラデシュにおける円借款事業は、国際基準に則った「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月公布)に基づき実施されております。バングラデシュの政府職員等の事業実施関係者に対しては、円借款事業の協議の場等を通じて環境社会面への配慮の重要性を説明しておきており、かかる事業形成過程を通じて政府職員等の意識の向上及び対応策の実施にかかる能力強化が図られていると考えております。本事業におきましても、詳細設計及び施工監理業務において、事業実施機関である RHD に対し、国際基準に則った環境社会配慮の重要性を説明するとともに、on-the-job-training を通じて環境社会配慮関連手続きの技術移転を実施する予定です。</p>
【代替案の検討】				
11.	事前配布資料 1p. & 28p.	<p>「アジア開発銀行 (ADB) は 2014 年に N1 のチッタゴン-テクナフ間の拡幅事業の Feasibility Study (F/S) 及び Detailed Design (D/D)(…(Roads - Package 2)) を実施した」とあるが、この ADB によって実施された D/D の成果は、本事業の代替案検討においてどのように活かされたのかを DFR で記述すること。(コ)</p>	谷本委員	<p>ADB の D/D では、パティヤでアウターロード、ドハザリで現道拡幅、ケラニハット・ロハガラ・チャカリアではフライオーバーが提案されています。本事業の代替案比較はアウターロード整備がなされたパティヤを除き、ADB の D/D で提案された案に、協力準備調査の調査団が提案する案を加えて検討致しました。なお、ADB の D/D で提案された案は、その計画コンセプト（路線位置、起終点位置等）と経年による条件の変化を考慮して、一部を更新した上で比較検討しております。上記について DFR に記載いたします。</p>
12.	事前配布資料 27p.~	<p>表 1-4-1（計画地に係る代替案の評価クライテリア）において、4 Natural Impact の指標として Noise が選ばれているが、大型車両の通行増による大気汚染</p>	谷本委員	<p>本指標は、地域住民への説明等にあたり、住民が影響として体感しやすい「騒音」という指標名として設定しています。但し、この指標は、影響を受ける沿線住民の想定される規模で比較をしており、排気ガスや振動の影響を受けるのもほぼ同じ住民であ</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>（排気ガス）や振動ではなく、Noise を選んだ理由を示されたい。</p> <p>また、もう一つの指標である Farming Area に関し、各地点の代替案の検討結果詳細の表に記されている“impact on farming area”の内容を示すとともに、Farming Area を指標とした理由も示されたい（コ）</p>		<p>ると推測されますので、評価結果には影響が生じないと考えます。</p> <p>また、Farming Area については、本事業対象地周辺の土地利用は、主に農地であり、本事業における代替案比較において最も自然保全との関連性が高い項目が、農地面積の取得量であると考えました。“impact on farming area”の内容は、本事業用地の対象となる面積を示します。上記について DFR に記載いたします。</p>
13.	p.28~41	<p>多基準分析を用い非常に綿密な定量的代替案比較を行っている。客観性や分かり易さをより高めるよう、SHM 資料や DFR では次の事項も明記すること。</p> <p>a) 各基準の加重(Weighting)を 10 または 15 にする根拠</p> <p>b) 社会影響(Social impact)基準として、被影響住民数や世帯数でなく影響構造物数にした理由</p> <p>c) 自然影響(Natural impact)基準を、騒音と農地面積で代表させた理由（コ）</p>	長谷川委員	<p>以下の点を SHM 資料や DFR に明記いたします。</p> <p>a) 事業効果・社会影響・環境影響の 3 つの項目の配点を他項目より高い 15 としております。本事業の主目的はマタバリ港開港後にマタバリ港と周辺主要都市であるチッタゴンおよびコックスバザールとの間で大きな増加が見込まれる貨物交通の円滑な通行に寄与することであり、事業目的に鑑み、事業効果である時間短縮効果や渋滞緩和効果を重要な指標と位置付けました。また、バングラデシュは人口密度が高く、開発可能な土地が比較的限定されることから、事業実施機関である RHD の意向も踏まえ、開発に係る用地取得や住民移転も重要な指標と位置付けました。</p> <p>b) 代替案は調査計画の初期段階で行うものであり、その段階で詳細な被影響住民数や世帯数を特定することは難しいと考えております。調査初期段階においても環境社会影響を含めて代替案を検討するために、衛星画像等の既存情報から把握することができる被影響構造物数を検討することと致しました。かかる数値によって、代替案間の相対的な影響の大きさの比較が可能であると考えております。</p> <p>c) 12 の回答に同じ。</p>
14.	p.28~41	<p>経済性基準である EIRR の算定に用いた便益（額）は？ 現地の公共事業経済評価に使われる社会的割引率、また参考値として市場利子率は？（質）</p>	長谷川委員	<p>EIRR 算定における便益は以下の項目を参入しております。1. 車両の走行費用節約効果</p> <p>2. 時間費用節約効果（旅客、貨物）</p> <p>社会的割引率は過年度検討と整合をとり、12%を適用しています。市場利子率はバングラデシュ国債の 10 年利回りで 9.4%（2020 年 1 月）です。</p>
15.	P30	<p>「事業を実施しない案」がいずれも選択肢として検討されていない。（コ）</p>	寺原委員	<p>マタバリ港開港後の本事業対象箇所（国道 1 号）の交通量は少ない箇所でも 40,000 pcu/日以上と予測（チャカリアでの 2027 年時点での予測）されており、現道（交通容量約 15,000pcu/日、2 車線、舗装幅員 6.5 m 程度、舗装路肩なし）では、交</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>通渋滞が深刻化し、市街地での交通事故の増加や、地域住民への経済活動に多大な影響が発生することが予測されます。</p> <p>本事業は、これらを回避するために、何らかの対処が不可避である状況下で検討を開始したものであり、代替案検討の評価指標は、事業を実施することを前提に、最も効果的且つ環境社会不可の低い計画を選定することを目的に設定しています。従って、本評価指標では、「事業を実施しない案」による著しい渋滞や交通事故による経済・社会的な負の影響が適切に反映できないため、比較選択肢としては含めておりません。この点を DFR に明記致します。</p>
16.	P30	<p>表 1-4-2SW 各オプション L=4312km などは、m（メートル）の間違いでは？ そのほか表 1-4-4、1-4-6、1-4-8 も同様。（質）</p>	寺原委員	ご指摘の通り、誤記のため、修正します。
17.	P39	表 1-4-9b に詳細はありますが、表 1-4-9a Option 1-3 の概要も示してください。（コ）	寺原委員	同表では、各項目の数字が 2 段書きとなっており、Option 1～3 の概要も示しています。一見して分かりにくいいため、同表に補足説明を追記します。
18.	28p	「残りの 1 地点となるパティヤについては、2019 年に既に新規アウターロードが建設済みのため、拡幅による改良を想定しており、ルート代替案の検討は対象外となる」とありますが、何故、この 1 区間だけ、アセス実施前に、既に建設済みの状態になっているのでしょうか。（質）	作本委員	パティヤについては、本事業の検討前に、バングラデシュ政府の自己資金によりアウターロードの建設が完了しています。本事業では、新たな道路を新設するのではなく、既存のアウターロードの線形改良と拡幅を行うこととなるため、ルート代替案の検討は要さないという趣旨となります。
19.	P32-33	ケラニハット区間だけが、現道にフライオーバーを架ける選択肢が選ばれている。先方政府の推奨とあるが、より明確な説明が必要。（コ）	寺原委員	質問 6 で回答のとおり、バングラデシュ政府は、用地取得による事業遅延と用地取得費用の削減のため、可能な限り現道上での容量増を行いたい意向があります。ケラニハットについては、(ア) 現道幅が広く、線形が直線的である、(イ) 他区間でフライオーバーを建設する場合と比較し、比較的支障物件が少ない、比較的支障物件が少ない、(ウ) バイパス道路案と比較し遜色ない事業効果が期待できることを理由として、フライオーバー建設を第一優先に検討することがバングラデシュ側から要望されています。
20.	33P	ケラニハット区間においてのみ、バングラデシュ政府よりフライオーバー利用が推奨されたと記載されていますが、なぜこの区間に対してだけ、同国は推	作本委員	バングラデシュ側には、総合評価の結果としては、アウターロード案が優位であることを説明しております。他方、質問 6 及び質問 19 の回答のとおり、バングラデシュ政府は、技術的な支障がない限りは、用地取得面積が少なくなる事業計画が望ましいという見解で

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		奨されるのでしょうか。理由が分かれば、教えてください。（質）		あり、ケラニハットにおいてはフライオーバー案を第一優先に検討することとなりました。 ただし、フライオーバーは、市街地区間の現道上に建設することになるため、現道上の構造物や沿線の住民への影響が大きく、周辺住民との調整が難航する可能性があります。今後実施する環境社会配慮調査において、移設対象となる構造物、詳細な被影響住民を特定し、同結果を踏まえ、改めてバングラデシュ側関係機関と協議のうえ、最終決定する予定です。
21.	34P	バングラデシュ政府より推奨されたフライオーバー案（オプション1）は、「表 1-4-5b 代替案の検討結果（ケラニハット区間）詳細」の総合点から見ると中位にあり、必ずしも高い得点を得ていないですが、バングラデシュ政府との協議を行った場合に、このオプション1案が優先される可能性は高いのでしょうか。環境社会面で比較した場合でも、農地への影響の点以外では、その他のオプションの方が、得点が高く見えます。住宅や施設への影響程度が、オプション1だけが倍近く高い点も、バングラデシュ政府に説明していただければと思います。（質・コ）	作本委員	
22.	41P	「環境保全規則（2002年改訂）に基づき、国道の建設・改修は、ESIA調査を実施する必要がある」と説明されるが、The Environment Conservation Rules, 1997 Ruleでは（2002年の改正も含む）、ESIAの考え方は、明確には、制度導入されていないのでしょうか。緑色を除いたオレンジと赤色のカテゴリーについてのみ、本規則第7条が、“outlines of the plan for relocation, rehabilitation (if applicable)”の書類添付を義務付けるにすぎず、他国に比べ、社会面にも配慮したESIAが導入されたとはまだ難しいのではないのでしょうか。（質・コ）	作本委員	バングラデシュ国において、「ESIAの考え方は、明確には、制度導入されていないのではないか」、また「社会面にも配慮したESIAが導入されたとはまだ難しいのではないか」につき、明確な回答を持ち合わせませんが、JICA環境社会配慮ガイドラインや世銀等の関連ガイドラインと照らして不足がないようにESIA調査の実施に努めたいと存じます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
【スコーピングマトリクス】				
23.	事前配布資料 42p.～	1.5. 表 1-5-1（環境社会影響のスコーピング結果）汚染対策の3 廃棄物では、運用時のチェックの変更は不要であるが、評価理由においては、「供用時：道路上のごみは道路運営者(RHD 地方事務所)の責任の下で適切に回収・処分される計画であることから特に負の影響は想定されない。」に加えて、「通過車両からの廃棄物の不法投棄（ゴミのポイ捨て）を防止・抑止するための広報活動の実施が不可欠であることも記載されたい。（コ）	谷本委員	ご指摘につき、加筆します。
24.	事前配布資料 42p.～	1.5. 表 1-5-1 の自然環境 10 生態系では、評価理由の欄に、工事期間中に想定される伐採される樹木（街路樹、収用される家屋内の樹木など）の種類や数量を現地調査で明らかにすることを書き加えられたい。（コ）	谷本委員	ご指摘事項につき、表 1-5-1 の 10 生態系の欄に追記すると共に、ESIA 調査の TOR 案（表 1-5-2）にも追記します。
25.	事前配布資料 42p.～	1.5. 表 1-5-1 の自然環境 12 地形、地質では、評価理由の欄に「盛土区間」という表現があるが、この盛土に必要な土砂の想定される供給先（土取場など）の現地調査を行い、景観や自然環境に問題がないかどうかの確認を行うことを追記されたい。（コ）	谷本委員	本事業での盛土材料の調達は、バングラデシュ国政府が推奨する用地取得を伴わない方法および近隣道路事業の事例を踏まえ、近隣河川からの浚渫を第一候補として既存土取場や第三国調達も候補として計画しています。今後の調査で具体的な位置等について確認を行い、近隣の候補地については周辺環境への影響がないか現地調査を ESIA 調査の一環として実施予定です。その旨スコーピング案の説明資料に追記致します。
26.	P42	5 騒音・振動：フライオーバーの場合に、全く異なる様相を示すので、留意して進めてください。（コ）	寺原委員	フライオーバーによる騒音・振動予測評価、対策検討を ESIA 調査にて行う予定です。
27.	P43	19 既存の社会インフラや社会サービス：工事中の渋滞、う回路等につき、記載して下さい。特に現道のフライオーバー建設では、大渋滞等が予測されるため。（コ）	寺原委員	既存の記載「工事による地域道路の交通サービスへの影響が想定される。」について、「ケラニハット区間ではフライオーバーによる既存道路、さらに全区間において既存道路と新規道路との接続部分で工事中の渋滞を想定しています。」と追記致します。ケラニハットのフライオーバー案については夜間工事の実施による交通渋滞の緩和を検討しております。う回路等の対策については、工事前にコントラクターが Traffic Management Plan を安全衛生環境計画の一環として作成し、事業実施機関及びコンサ

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				ルタントが承認することで対応予定です。
28.	P44	24 景観：フライオーバーは都市景観を著しく損ねるので、供用時も検討してください。（コ）	寺原委員	ご指摘のとおり、供用時の影響についても負の影響があると変更いたします（レ点を追加）。同スコーピング結果に基づき、ケラニハット区間については、住民協議の際には、フライオーバーのイメージ図を作成し、景観にかかる影響について説明をして、住民の見解を収集予定です。
29.	P.42	下記 40、42 での指摘の通り、保護区、（保護区、森林を含む重要な）生態系への、特に供用時の間接的な負の影響が想定されるので、スコーピング評価、調査 TOR を必要に応じて見直すこと（コ）	日比委員	保護区及び生態系に対する供用時の間接的な負の影響について、ESIA 調査での調査項目といたします。
30.	39P-40P	評価項目の取り方として、社会影響面では支障家屋数、自然影響面では騒音と農地減少規模の二つが選択されているが、バングラデシュ自身が自然保護をアセスの評価項目に明確に加えていないためなのかもしれませんが、本来の自然保護関連の評価項目を、これらの代替案選択に追加することはできないのでしょうか（質）	作本委員	日本国内の一般的な自然保護に関するアセスの評価項目は、動物、植物、生態系等かと存じますが、本事業対象地の土地利用は主に市街地か農地であり、代替案間で、動物・植物・生態系への影響に大きな差異はないと判断しました。そのため、自然環境への影響の評価項目としては、環境配慮の観点から、騒音と農地減少を指標としました。なお、質問 46 への回答のとおり、特に保護区に近い区間については、今後より詳細な調査を実施する予定です。
31.	42P	「表 1-5-1 環境社会影響のスコーピング結果」では、「5 か所のプロジェクトサイトにおいては自然・社会状況に著しい違いがないことから、スコーピングは同一に行った」とあるものの、代替案では区間ごとに比較検討行ない、かつ評価結果も異なっていたのでありますので、本調査を控えてのスコーピングでは、これらを束ねての説明方法で十分かどうか、可能ならば、検討されたい。区間毎の環境や社会の特性情報を、実地調査後には、さらに追加して情報提供して欲しい。（質）	作本委員	本事業対象地の土地利用は主に市街地か農地であり、5 箇所環境社会影響項目に大きな差異はないと判断しました。そこで、全体を束ねてのスコーピングとしました。一方で、ESIA 調査では、5 箇所のそれぞれの区間における環境社会調査結果を示します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
32.	42P	「表 1-5-1 環境社会影響のスクーピング結果」における交通の需要予測は実施された上での、大気汚染の予測でしょうか。現状の大気汚染ベースライン状況は、調査される予定ですか。（質）	作本委員	大気汚染の予測は予定しておりませんが、大気質のベースライン測定調査を実施致し、供用時のモニタリングでの確認を義務付ける予定です。
33.	p.42~44	いくつかの影響項目の「評価理由」の中に「ESIA 調査における現地調査にて確認する」といった記述があるが、調査 TOR 案に漏れないよう「影響確認要」を意味する何らかのマーキングは必要ないか？ 例えば「9.保護区」はそのように「～確認する」とされているが、p.45 の TOR 案ではまったく言及されていない。（質）	長谷川委員	表 1-5-2 の環境項目に「保護区」が漏れていましたので、現地調査で確認する旨を併せて追記・修正いたします。
34.	41P	「負の影響が特定される項目についてレ点」と説明されているが、同表中で、どの程度の負の影響なのか、何に基づく判断なのかの情報も少なく、判断が難しく思える。（質）	作本委員	2019 年 8 月 5 日の全体会合にて説明されている「スクーピングマトリクスに記載方法」に合わせて、これまでの A、B-といった記載から、“レ”点に変更をして記載しております。 参考資料（p.60 以降）： https://www.jica.go.jp/environment/advice/ku57pq0000nalsb-att/advice104_data.pdf
35.	42P	「表 1-5-1 環境社会影響のスクーピング結果」の廃棄物欄に「建設廃棄物」とあるが、産業廃棄物を処理するための種類特定、処理業者の資格届け出、処理の方法等について、バングラデシュ国側は、詳細に法整備されているのでしょうか。本事業においても、きちんと処理される仕組みは準備されていますか。（質）	作本委員	現時点で詳細な情報を有していませんので、今後の ESIA 調査の中で確認し、本調査において本事業での建設廃棄物の処理の仕組みの確認と提言を行います。
36.	42P	「表 1-5-1 環境社会影響のスクーピング結果」の土壌汚染では、「改良材を用いた地盤改良工事がある場合、土壌汚染が想定される」とありますが、近隣の地下水や河川水の汚染を助長する可能性はないでしょうか。特に、同国では土中のヒ素がバックグラウンドで多く存在すると一般に言われておりますが、	作本委員	改良剤を用いた地盤改良工事に関し、特に盛土高さが高い橋台背面部において、無対策では安定確保もしくは沈下抑制が十分ではないと判断された場合、セメント固化改良を採用する可能性があります。採用の有無は地質調査結果に基づき判断します。 セメント固化改良剤の種類によっては、環境汚染の一因となる六価クロムが溶出する場合があります。工事の実施にあたっては強度を確認するための配合試験に加え、六

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<p>土壌汚染のベースライン調査を事前に十分実施して欲しい。また、必要な場合には、特に農村部での飲み水の安全確保対策をも実施して欲しい。（コ）</p>		<p>価クロムの溶出試験を実施し、問題がないセメント固化材を選定することとなります。</p> <p>F/S 段階では固化改良の採用の判断まで実施し、D/D 段階、あるいは建設工事段階で上述の配合試験及び溶出試験が実施される予定です。</p> <p>これらの試験が実施され、六価クロム溶出のない改良剤を選定し施工することで、セメント固化系を用いた地盤改良による施工中、施工後の周辺環境への影響はないと国土交通省も委員会で結論付けております。</p>
37.	42P	<p>底質で「アウターロード盛土区間において改良材を用いた地盤改良工事がある場合、土壌汚染想定される」とある一方、他方で、供与後には、土壌汚染と底質の欄には「道路から高濃度の有害排水は見込まれない」とありますが、土壌汚染は単に工事中だけで、供与後には生じないとする根拠はありますか。（質）</p>	作本委員	<p>質問 36 への回答のとおり、供与後も地下水・土壌の汚染は想定されません。</p>
38.	42p	<p>バングラデシュでは、「台地は 8%、丘陵地は 12%、最高標高は 900m にすぎない。すなわち、バングラデシュの主要河川の水位は洪水年で 9~6m、非洪水年でも 8~5m ほど変化しており、雨季と乾季の水環境の差がいかに大きいか分かる。また、どの地点でも非洪水年よりわずか 1m 程度水位上昇しただけで国家的規模の水害が発生することも明らか」（岡太郎論文「京都大学防災研究所年報第 47 号 A 平成 16 年 4 月 Annuals of Disas. Prev. Res. Inst., Kyoto Univ., No. 47 A, 2004 : 「バングラデシュの洪水災害」と記述した論文がありますが、道路への盛り土等の実施により、周辺地域での洪水加速や増水または排水障害をもたらす可能性はないでしょうか。もし必要な場合、対策は予定されています</p>	作本委員	<p>本調査対象の国道 1 号は、河川の 20 年確率洪水位を条件(注 1)とした路面高となるよう嵩上げ盛土されており、上流側からの洪水は橋梁やカルバート箇所を集水され河川により下流側に排水するシステムとなっています。</p> <p>一方、本事業で整備予定のアウターロードの計画高は ADB が支援した D/D 同様に、河川の 50 年確率洪水を条件として設計する予定ですが、河川の 20 年確率と 50 年確率の洪水位差は、本事業対象道路付近では 15~16 cm と僅かである(注 2)ため、現道の盛土高と同規模となる見込みです。</p> <p>既存の盛土と同規模の盛土を整備する場合、既存の盛土区間で整備されているカルバートと同規模を基本とし、流域面積の増減に対する調整を図って整備することで適切な排水システムを保つことができます。</p> <p>本事業でアウターロードを新設するにあたり、上述の排水システムを機能させるため、国道 1 号に既に設置されているカルバートと同規模を基本として、流域面積の増減に対する調整も図ったカルバートを設置する予定です。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		か。（質）		(注1) Consultancy Services for Feasibility Study and Detailed Design of Roads and Bridges under STRPPF, 2014, p.5-35 (注2) ITR, p.219, Sangu 橋及び Matamufuri 橋での確率洪水位の計算結果
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
39.	事前配布資料 45p.	表 1-5-2（ESIA 調査の TOR 案）の生態系の欄の調査項目に、1) 樹木の伐採および2) 盛土材供給地の生態系を加えること。（コ）	谷本委員	当該項目につき、追記します。
40.	P.13	事業地は、近傍保護区からはいずれも少なくとも数キロ離れているとあるが、チャカリア区間はファシカリア保護区に極めて近接している。報告書では、保護区の正式な境界を調査で確認とあるが、いずれにしても1-2km以内の距離の可能性が高いため、保護区の状態を含め十分な影響評価をすること（コ）	日比委員	保護区と本事業との位置関係並びに、近隣の保護区の現状を現地調査で確認の上、影響評価を行います。
41.	42P	保護区では「サイト内に自然保護区は無く、一番近い保護区で1～2 km 程度離れているため特に負の影響は想定されない」とありますが、湿地帯が広がり、豊かな生態系がある場所で「一番近い保護区で1～2 km」だから影響は想定されないといえる根拠は、何かあるのでしょうか。将来の環境汚染リスクを鑑みれば、保護区への長期的な影響は否定できないのではないのでしょうか。事前の対策を講じる必要性があるのではないのでしょうか。（質）	作本委員	40.及び42.の回答のとおり、保護区と本事業との位置関係並びに、近隣の保護区の現状を現地調査で確認の上、影響評価を行います。同評価に基づき、対策が必要と認められる場合には、適切な対策を検討いたします。
42.	P.13	本事業地自体は、保護区と重なる区域は無いと理解するが、国道1号線自体は、チュナチ、ファシカリア、バンガバンドウ、メダカッチャピア、ヒムチャ	日比委員	保護区への影響について ESIA 調査にて検討の上、必要な対策を策定いたします。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		りの各保護区に近接あるいは通過しているように見受けられる。本事業により交通量の増加など、これら保護区への間接的な影響について影響評価すること（コ）		
43.	P.15	チッタゴン、コックスバザール両州とも、近年極めて大きな森林減少率を示している。またコックスバザール州での湿地・低地減少も極めて大きい。事業により森林・湿地/低地減少圧力が強まる可能性について、影響評価すること。また負の影響が想定される場合には緩和措置について検討すること（コ）	日比委員	本事業用地の状況を ESIA 調査にて現地確認の上、影響の評価及び負の影響が想定される場合には緩和措置について検討いたします。本事業に伴う生息・生育地、動物の移動経路の阻害などについて供与後における影響も検討の上、必要に応じて対策を講じる予定です。また、供用段階の対策の実施状況や効果、影響評価時に想定されなかった不確定な影響事項は、環境モニタリングの実施を通じて確認できるよう環境モニタリング計画を策定いたします。
44.	42P	保護区及び生態系の評価項目では、現地調査で確認すると説明されていますが、工事の影響有無を前提に取り上げており、供与後へのリスクや累積的・間接的なリスクへの配慮が不足しているのではないのでしょうか。（質）	作本委員	
45.	42P	6P の指摘のとおり、当該地域に注ぎ込む河川の大半は外国から注ぎ込むものであり、水害対策を自国だけでは講じられない状態にあるといえるのではないかと。河川の越境汚染防止等、隣国間との国際的な協力関係は形成されているのでしょうか。（質）	作本委員	本調査で確認した限りでは、条約等の国際的な協力関係は確認されませんでした。
46.	11P～13P	保護区が環境森林省の森林局 13P の地図で紹介されているが、環境保全法は官報によって法的拘束力を持たせた地図で、「生態学的に重要な地域」(ecologically critical area)を地域指定と規定するが、これはすでに公表されているのですか。本報告書が説明する「保護区」と同じものと見做してよいのでしょうか。（質）	作本委員	法的な自然保護地域の地図は、一部公表されているものもありますが、全般的には公表されておりません。正確な境界位置を把握するためには、各保護区を管理する森林局の地域事務所と共に、Mouza map(旧徴税単位地域である mouza 単位で作成された地籍図。手続きに基づき入手可。)などと照らし合わせて現地確認を行う必要があります。本調査では、特に本事業に近接していると考えられる保護区について、ESIA 調査の際に森林局の地域事務所に対して境界情報を含む確認や関連情報収集などを行う予定です。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
47.	27P	騒音・振動基準の見出しがありますが、振動基準は整備されておりますか。（質）	作本委員	バングラデシュでは振動基準は整備されていないため、見出しを“騒音基準”と修正し、振動基準が整備されていない旨の注意書きを加筆いたします。また、振動基準の設定が必要な場合には、国際基準に則った基準を本事業に適用する旨 DFR に記載します。
48.	42P	アジアゾウの存在に言及されているが、「アウターロードの新設に伴う生息地・生育地、動物の移動経路の阻害は見込まれない」との表現があるが、きちんとした生態学的調査を行って、確認していただきたい。文献調査だけでなく、現地の専門家や NGO の意見をも、是非、聴取していただきたい。（コ）	作本委員	現地専門家による現地調査による確認や現地専門家に対する意見聴取などを ESIA 調査において実施します。
【社会配慮】（住民移転、生活・生計、文化遺産、景観、少数民族、先住民族、労働環境等）				
49.	事前配布資料 20p. & 43p.	表 1-5-1（環境社会影響のスクーピング結果）の評価理由欄には、「ADB の既存RAP調査（…）によると、コックスバザール県において2世帯の先住民族が影響を受けるとされている…」と記載があるが、“本事業によって影響を受ける少数民族の数は、ADB の調査の数よりも多数になると想定される”という文言を書き加えること。（コ）	谷本委員	ADB の RAP は既存国道 1 号線のチッタゴン～チャカリア～コックスバザール～テクナフの区間を対象としております。このうち、チッタゴン～チャカリアまでがチッタゴン県、チャカリア～テクナフまでがコックスバザール県に位置しています（チャカリアはコックスバザール県）。同 RAP ではコックスバザール県区間で 2 名の先住民族（民族名の記載なし、男性のみ、土地・建物を所有していない賃貸での居住）が特定されています（2 世帯ではなく 2 名に訂正いたします）。 本事業の対象区間は全て ADB の RAP の対象区間に含まれており、そのうち、チャカリアはコックスバザール県、それ以外の 4 区間はチッタゴン県に位置しております。チッタゴン県の対象区間においては先住民族が確認されていないことから、本事業では、チャカリアの対象区間における先住民族の有無を確認することとなります。但し、ADB の RAP において先住民族の PAP が特定された地域がチャカリア区間 (7.47km) 周辺である場合は、ご指摘のとおり先住民族の被影響者が特定される可能性が皆無ではありませんが、多数確認される可能性は低いと考えます。 スクーピング結果は、上述の内容を含め修正いたします。
50.	16P	「バングラデシュは、ミャンマーからのロヒンギャ難民の主要な滞在地となっており、・・・コックスバザール地区の・・・クトゥパロンとナヤパラの 2 つの政府運営難民キャンプでは、914,998 人の難民が避難生活を送っている」とあるが、本工事事業地か	作本委員	UNHCR のウェブサイトによるとロヒンギャ難民のキャンプは、コックスバザール県内に 36 カ所に分かれて設置されていると記載されており、コックスバザール県内で最北に位置する（プロジェクトサイトに最も近い）キャンプであるクトゥパロン（Kutupalong Refugee Camp）との距離は地図上の直線距離で約 50 km 以上あります。したがって、本事業による同キャンプへの工事影響が生じる可能性は極めて低い

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		らの距離はありますか、また工事影響がここに及ぶ可能性はありますか。（質）		ものと考えております。 参考位置図： https://data2.unhcr.org/en/documents/download/74675 https://data2.unhcr.org/en/documents/download/73757
51.	20P	「チッタゴン県とコックスバザール県は、歴史的および文化的な遺産が多い」とありますが、本事業による影響はどの程度ですか、緩和策もありますか。（質）	作本委員	ADB の既存 EIA、本件の現場踏査及び衛星画像で確認した範囲では、重要な歴史的・文化的な遺産への影響は想定されていませんが、モスクへの部分的な影響（例：入口のゲート部分が影響を受ける）は特定されており、それ以外にも寺院や墓地等を影響する可能性があります（今後の現場調査にて特定予定）。ESIA・RAP 調査にて個別の影響を調査し、緩和策も作成致します。
52.	20P	「チッタゴン県のウヒア及びコックスバザール県のテクナフには、先住民族であるタンチャングヤ族（Tanchangya）が居住」とありますが、本事業による先住民への影響はありますか。（質）	作本委員	コメント 49 への回答のとおり、ADB の既存 RAP では、コックスバザール県内の 142.021 km 区間で 2 名の先住民族（民族名記載なし、男性のみ、土地・建物を所有していない賃貸での居住）が特定されています。RAP 調査で個別に調査し、先住民族が影響を受ける場合は、RAP において先住民族に特段の配慮を致します。
53.	43P	少数民族・先住民族について、「コックスバザール県において 2 世帯の先住民族が影響を受けるとされているため、可能性は低いが、少数の先住民族が影響を受ける可能性がある」とされるが、影響の「可能性は低い」とされるものの、きちんと現地調査を実施してほしい。（質）	作本委員	
54.	44P、16P	「工事前、工事中：寡婦世帯等の女性の社会的弱者への負の影響が想定される」とあるが、16P には「女性の非農業分野の経済活動への従事は少なく、総従事者数に対する女性の割合はチッタゴン県で 9.7%、コックスバザール県では 4.9%」とありますので、本事業による住民立ち退きで、農業従事女性への大きな影響が予想されますので、十分な配慮対応を実施していただきたい。また、工事中の一時的雇用対応だけでなく、供与後に農業で生計を立てら	作本委員	女性 PAP の職業についてデータを取り纏め、女性の農業従事者への影響を分析し、緩和策を検討致します。緩和策については、工事中の雇用に留まることなく、供用後の影響・緩和策についても検討致します。 RAP、ESIA の調査時には、住民協議に追加して、フォーカスグループディスカッション（FGD）を予定しておりますが、女性への情報提供・意見収集を補完的に行うため、ESIA と RAP それぞれの調査で女性を対象にした FGD を予定しております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		れなくなる女性が多数予想されることもあり、情報不足との記述も見られるが、社会状況をきちんと把握し、単に性差の問題だけでなく、社会的弱者への生計支援の方法をも含めた積極策を期待したい。また、イスラム教徒の女性に対しては、適切な方法での情報収集を実施して欲しい。（質）		
55.	44P	「景観」では、フライオーバーを採用した場合の景観についても、触れることはできますか。（質）	作本委員	コメント 28 のとおり対応致します。
56.	48p	不動産の用地取得に関する PARIPA 2017 について、「一部の専門家からは、ARIPA 2017 は土地及びその他の不動産の取得を対象としており、非自発的住民移転と生計回復の支援を対象としていないと指摘」との記述がありますが、ご説明の通り少数民族・先住民族が向けられるべきかと思しますので、JICA から、できるだけ国際標準に引き上げる方向でご指導していただけることを期待したいです。（コ）	作本委員	ADB の既存 RAP では、下記の先住民族への支援が提案されています。先住民族が影響を受ける場合は、同等の支援含めて実施機関と検討致します。 1. 生計へ影響を受ける場合、6 か月の収入損失への支援：BDT 20,708 *6 か月。 2. 社会的弱者への支援（old age, sex, very poor, physically unfit, ethnic minority etc）BDT5,000。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
57.	p.45~46	影響項目の現況調査手法だけでなく、影響の予測方法・評価基準についても、できるだけ調査 TOR 案で記述し、SHM でも言及・説明すること。（コ）	長谷川委員	ご指摘の点を踏まえて今後 ESIA 調査を実施いたします。
58.	P.54	住民（ステークホルダー）協議開催に際してのジェンダーへの配慮はどうなっているか（質）	日比委員	RAP の住民協議では、社会的弱者への配慮として、ベンガル語の使用、発言をしにくい参加者も意見を出しやすいように参加者全員のフィードバックフォームの事前配布、女性スタッフ配置を予定しております。また、慣習的に女性の参加・発言が多くはないことが予想されるため、女性を対象とした FGD を実施することで女性の意見も積極的に取り上げる予定です。 さらに、寡婦世帯や貧困世帯等を含む社会的弱者を対象とした FGD も計画しており、具体的な社会的グループについては、センサス、社会経済調査の結果を踏まえて、実施機関とも協議の上、確定致します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
59.	46P	「フォーカスグループディスカッション (FGD)（社会的弱者から補完的な意見」が指摘されておりますが、是非、地域選定や参加者層とともに、宗教、少数民族・先住民、ジェンダー等にも配慮した方法で、協議を実施してほしい。（コ）	作本委員	イスラム教徒以外、女性、先住民・少数民族等の少数グループに対して配慮して FGD を実施いたします。
60.	52P	「RAP の作成や住民 移転や生計回復にかかる支援策について具体的な規定はされていない。・・・更に、バングラデシュの過去のインフラ案件での非自発的住民移転の好事例も検討し・・・」とあり、丁寧な GAP 調査の結果表作成と過去の非自発的住民移転の好事例を適用する等の方法で、JICA 基準や国際標準に引き上げるといった努力姿勢が見えるので、感謝したい。（コ）	作本委員	バングラデシュにおける円借款事業での RAP 作成の経験も蓄積されてきましたので、JICA 水準・国際水準の前例を参考にして、住民移転や生計回復にかかる支援策について実施機関と検討し、提案内容を PAP とも協議予定です。
【その他】				
61.	事前配布資料 20p.	1.2.2. (9) 先住民・少数民族において、「チッタゴン県のウヒア及びビコックスバザール県のテクナフには、先住民であるタンチャンギャ族 (Tanchangya) が居住している」と居住地名と一つの民族名のみが限定的に記述されているが、本事業地の東方の丘陵地（チッタゴン ヒル）には、仏教徒のジュマ族が居住し、その中でもチャクマ族が人口的に多数を占める。タンチャンギャ族はチャクマ族のサブトライブとの位置付けともいわれているため、一般的に使われている民族名を使ってはいかがか。（コ）	谷本委員	「本事業地の東方の丘陵地（チッタゴンヒル）には、仏教徒のジュマ族（焼畑文化を持つチッタゴン丘陵の全ての先住民の総称）が居住し、その中でもチャクマ族が人口的に多数を占めており、同タンチャンギャ族はチャクマ族のサブトライブに位置づけられている」と加筆修正いたします。
62.	44P	「労働環境」では、「建設労働環境の影響が想定」とあるが、「建設労働者の労働環境」でないでしょうか。（コ）	作本委員	「建設労働者の労働環境」へ修正いたします。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
63.	44P	<p>バングラデシュは、自然災害に脆弱な国であるとされ、「その他」の項目に「自然災害リスク」の検討をも加えて検討するのが好ましいのではないのでしょうか。（質）</p>	<p>作本 委員</p>	<p>「その他」の項目に「自然災害リスク」を追加し、本事業との関連では、38における洪水リスクについて追記いたします。</p>
64.	44P	<p>「その他」で「越境の影響、及び気候変動」の欄がありますが、同国に流れ込む河川水の大半は、インドやチベット等の近隣第三国からのものであり、異常気象による問題が増えている同国にとって、自然災害分野での何らかの隣国間での国際協力が必要なのではないのでしょうか。（質）</p>	<p>作本 委員</p>	<p>気候変動については地球規模で生じている現象であり、隣国のみならず国際社会全体が協力して取り組むべき課題と考えております。JICAは「パリ協定」で採択された目標及びSDGsゴール13「気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる」の達成を目指し、南アジア諸国を含む全世界で気候変動対策事業を実施しております。自然災害に関しては、JICAは仙台防災枠組の方針に基づき、国単位での防災への取り組みを支援しております。バングラデシュでは、インドから流れ込む河川も対象とした河川管理にかかる技術協力「包括的河川管理能力に係る技術適応サイクル構築プロジェクト」を2020年度より実施予定です。</p>