

Bangladesh 国ジョイデプー  
ーイシュルディ間鉄道複線化事業  
（協力準備調査（有償））  
スコーピング案

日時 2022 年 11 月 11 日（金） 13 : 55 ~ 16 : 01

場所 オンライン会議（Teams）

（独）国際協力機構

## 助言委員（敬称略）

小椋 健司	元日本高速道路インターナショナル株式会社 プロジェクト担当部長
貝増 匡俊	神戸女子大学 家政学部 家政学科 准教授
鋤柄 直純	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 研究主幹
谷本 寿男	元恵泉女学園大学 人間社会学部 教授

## JICA

### <事業主管部>

吉田 啓史	南アジア部 南アジア第四課 企画役
世羅 航輝	南アジア部 南アジア第四課
伊藤 さくら	南アジア部 南アジア第四課

### <事務局>

高橋 暁人	審査部 環境社会配慮審査課 課長
小島 岳晴	審査部 環境社会配慮監理課 課長
二階 達哉	審査部 環境社会配慮審査課
安元 彩佳	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課
ボンド ハンナ	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

## オブザーバー

### <調査団>

菊入 崇	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
服部 智子	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
安藤 圭吾	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
中村 信也	株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル
井谷 岳彦	日本コンサルタンツ株式会社

バングラデシュ国ジョイデプルーイシュルディ間鉄道複線化事業  
(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.代替植林の実施について

委員から、既存 EIA ではバングラデシュ国内法の規定を超える伐採樹木の 3 倍にあたる本数を植林する計画であるが、植林の費用負担、植林期間、想定される実際の作業者を明確にするとともに、植林場所、樹木種について十分な検討を行う必要があるとの発言があった。これに対し、JICA から、協力準備調査において伐採数を確定し、それを基に実際の植林数、植林場所、樹木種などの詳細を実施機関と検討していく旨を回答した。

### 2.非正規住民への補償について

委員より、バングラデシュ政府の法制度に基づく非正規住民 (non-title holder) への補償内容が、JICA 環境社会配慮ガイドラインで想定する生活水準の回復に関して不十分な場合、非正規住民が沿線の別の公用地に移転する懸念もあるため、非正規住民に対する恒久的な生計回復支援が必要ではないかとの指摘があり、助言 4 として取りまとめられた。これに対し、JICA からは JICA ガイドラインが求める補償方針について実施機関と協議し、必要な補償内容、生計回復支援策を検討していく旨回答した。

### 3.小規模ビジネスに対する生計回復策について

JICA ガイドラインでは、非自発的住民移転及び生計手段の喪失の影響を受ける者に対し、相手国等により、十分な補償及び支援が適切な時期に与えられなければならないとしている。委員からは、バングラデシュ政府の国内法制度では漁業や他の交通機関(タクシーやリキシャなど)への影響に対する事業損失補償が想定されていないことが推測されるため、特に小規模ビジネスを行う者に対し、生計回復が適切に行われる必要があるとの発言があった。

以 上

**バングラデシュ国ジョイデプルーイシュルディ間鉄道複線化事業**  
**(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
<b>【全体事項】</b>				
1.	P1	1.1 Backgroundとして、本事業と Jamuna Bridge (特に、鉄道部分) および Jamuna Railway Bridge との関連性を DFR に記述すること (コ)	谷本 委員	以下を DFR に記述致します。 「現在、本事業の対象区間は全て単線であり、そのほぼ中間にジャムナ多目的橋が位置する。同橋は 1998 年に竣工したが、単線かつ列車荷重制限及び速度制限が設定されており、増加する鉄道輸送需要への対応においてボトルネックとなっている。そのため 2016 年の鉄道マスタープランにおいて、本事業の対象区間の複線化と共に、既存線の架け替えとして鉄道専用橋の建設が最優先事業として位置付けられた。その後、円借款事業「ジャムナ鉄道専用橋建設事業」が 2020 年に起工され、2024 年予定の竣工時には鉄道輸送のボトルネックの解消が見込まれている。同事業による開発効果と併せて、本事業で同橋の東西に接続する既存区間を複線化することにより、本事業の対象区間の輸送能力強化を図るものである。」
2.	P1	本プロジェクトでは、Jamuna 多目的橋・Jamuna 鉄道橋に関連する累積的影響は生じないと考えていいのでしょうか。(質)	鋤柄 委員	2017 年に作成されたジャムナ鉄道専用橋の EIA レポートは、本事業対象区間が複線化される前提で作成されており、また本事業の環境社会配慮についてもジャムナ鉄道専用橋建設を前提とした調査を実施予定の為、互いの事業による追加的な影響の累積を加味し、事業計画を策定しています。
3.	P1	Railway Master Plan の中で Jamuna Bridge のプライオリティーが最も高いとの記述になっていますが、Jamuna River にかかる鉄道橋はここを含めて 2ヶ所ですか。(質)	貝増 委員	ジャムナ川にかかる鉄道橋は、既存のジャムナ多目的橋(道路・鉄道併用橋)のみです。なお、ジャムナ鉄道専用橋竣工後に、既存橋が道路専用橋に変更されるため、鉄道橋としてはジャムナ川に架かる橋梁は 1つのままとなります。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
4.	p8	当地域では洪水が多く発生していますが、渡河部では線路と水面が近く、護岸もないようですが、本プロジェクトにはそれへの対策も含まれているのでしょうか。（質）	鋤柄委員	BRによる既存 F/S レポートによると、橋梁工事では橋台周辺の護岸工が計画され、また Chalan Beel の通過区間では、強風時の発生波による浸食防護を目的とした法面防護工が計画されています。これを踏まえ、円借款事業として適切な事業計画となるよう本協力準備調査でも改めて検討する予定です。
5.	P8	バングラデシュは洪水が多いことが表 2-3 のリストからもわかりますが、鉄道の橋梁が洪水の被害に遭って、どのくらいの期間で修復したのかデータなどがあればご教示下さい。（質）	貝増委員	BRによると、本事業区間の東端に位置する Joydebpur から南東に約 230km 離れたチョットグラム管区では、過去に何度か洪水被害に見舞われています。修復期間は被害の程度や橋梁の規模にもよりますが、土砂や流木の撤去等、部分的な被害であれば 12m 以下の小さい橋で半日から 3 日間、それ以上の橋で 1 日から 1 週間で修復可能であり、橋の損壊や崩落等の場合は、小さい橋で 4-6 ヶ月、それ以上の橋で 2 年程度の修復期間を要するとの回答を得ております。
6.	P30	本事業および Jamuna Railway Bridge の完成によって、line capacity は増加することになるが、これに対応する列車（機関車、客車、貨物車、保線車など）の増強は必要ではないのか。必要であるならば、その増強計画を DFR に記述すること（質・コ）	谷本委員	<p>車両調達計画については、BR の全運用本数や各車両基地および車両工場の能力、車両寿命等を勘案し、本事業区間のみならず BR の全鉄道網の計画を精査する必要があります。よって下記事項が本協力準備調査における対応事項であると考え、以下の結果について DFR で記述致します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 鉄道輸送需要の増加に比例すると仮定した運行本数及び編成両数より車両数の算出</li> <li>- 上記で算出した車両数に現在の車両稼働率を乗じ、機関車および客車等の配備車両数を算出</li> <li>- 本事業区間の運行本数に必要な貨物車両（タンク、コンテナ、バルク）数の検討。</li> </ul>
7.	P57	工程からすでに現地調査に入られたこととなりますが、1 回目の現地調査で前回（EIA report of JIDL P 2020）と変化があったことがあればご教示下さい。	貝増委員	8-9 月に実施した現地調査は雨季調査であり、BR による既存の EIA レポートでは乾季調査のみを実施しているため、単純に比較できず、現時点で報告可能な変化はございません。なお、乾季調査は 11 月下旬より開始する予定です。また、2013/14 年に実施された RAP 調査は、既存路線の北側に複線化することを前提としながらも南側の用地も取得対象となって

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				<p>いましたが、BRが用地取得に向けた準備を行う際に、北側のみを取得対象としたため、リバイズ後の用地取得計画では用地取得面積は減少しているとの説明を受けております。</p>
<p><b>【代替案の検討】</b></p>				
8.	<p>P12 2.6.3 Noise</p>	<p>騒音が基準値を超える沿線にあってはどのような対策を講じる予定でしょうか？ （例：防音壁を立てる、沿線家屋にエアコンと二重ガラスのサッシを提供する。あるいは、そのための補助金を拠出する。）（質）</p>	<p>小椋委員</p>	<p>既存調査はおおむね商業地域及び幹線道路沿道を対象として実施されています。商業地域及び幹線道路沿道における数値として、既存の調査結果は当国の基準を満たす一方で、住居エリアを対象とする場合、既存調査の結果は基準値を超えと考えられます。そのため今後予測を行い、仮に基準値を超過する結果となった際には、当該区間に制限速度を設ける、追加植栽による騒音の低減を図る等、現地の生活環境に見合った緩和策の提案を行います。</p>
9.	<p>p38</p>	<p>複線化が、全て北か南という配置しかないのでしょうか。途中で交差するという選択肢はないのでしょうか。（質）</p>	<p>鋤柄委員</p>	<p>BRによる既存のF/Sレポートでは途中交差の代替案は検討されておりません。同代替案を検討する場合、既設線路と新設線路の途中交差により、当該地点での線路切り替え時に一時的な運行停止が必要です。 一方、南北のどちらかに敷設する場合、連続した新設線路の敷設となるため、列車の運行にほぼ影響を与えずに複線化することが可能です。 以上の理由から、本協力準備調査でも、新設線路を南北の何れか一方に敷設する案を採用する方針です。</p>
10.	<p>p41-42</p>	<p>代替案3では現在の信号システムだと運行可能な本数は限られているとのことですが、効率的なシステムへの置き換えなどは課題として検討されないのでしょうか。（質）</p>	<p>貝増委員</p>	<p>以下の理由により、本事業における効率的なシステムの導入は現実的でないと考えます。 - 信号システムの改修はBRの鉄道網全体で実施することが望ましく、本事業区間の実施は費用対効果が低い - 狭軌と広軌に対応できる三線軌条において、レール間に地上信号装置の設置が困難である - 通過する全列車の運転席に車上信号装置を設置する必要があり、古い車両でも対応が必要となることから、車両改修費用も膨大と</p>

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
				<p>なる可能性が高い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 新規システムの導入には、関連する職員の教育訓練や法令整備等の包括的支援が必要であり、本事業区間限定での実施は困難である</li> <li>- 軌道回路を導入した場合、導入費用及び維持管理費用の負担が大きい</li> </ul>
11.	p43	<p>T4-2での土地収用面積には、住民が住んでいるか生計に利用しているBRの土地が含まれているのでしょうか。そうでなければ、BRの土地に依存していて影響を受ける人・世帯の数を含めて考慮すべきだと思います。（質・コ）</p>	鋤柄委員	<p>Land Acquisitionの項目における用地取得面積は、BR用地以外に必要となる土地の面積となります。</p> <p>Resettlementの項目は、BRの土地に依存していて影響を受ける人・世帯の数を含んでいます。</p> <p>なお、この数字は2013-14年のセンサス調査結果がベースとなっており、本調査にてアップデート中です。</p>
12.	p43-44	<p>FDRでは更新されるとのことですが、需要予測の根拠をご教示ください。また、モーダルシフトが進む、という予測の根拠をお示しください。（質）</p>	鋤柄委員	<p>当国の最新の社会経済フレーム、BRによる既存F/Sレポート、BRのMaster Planに加え、競合する交通モード（道路、航路、空路）及びそのターミナルの利用状況のデータを基に算出しています。</p> <p>またモーダルシフトについては、本事業区間及び同区間をルートの一部とする交通における途上国全般の特性である価格弾力性の高さを踏まえ、鉄道輸送を使用することで輸送費や運賃が安くなることから、ある一定の割合でモーダルシフトが生じると想定しています。</p>
13.	p45	<p>2段階目の代替案比較に使っている評価項目の間には、強い相関がある項目が含まれています。例えば、Line capacity, Margin of Line capacity, Modal shiftなど。これらは、Line capacityで代表できると思います。多くの観点から、代替案を比較するという点からは、改善すべきとも思います。（コ）</p>	鋤柄委員	<p>ご指摘の通り相関の強い指標ではありますが、下記の通りそれぞれ異なる分野の指標として設定しております。</p> <p>Line Capacityは、安定した運行管理に必要な「一定の余裕」を見込んで算出している理想的な最大運行本数を意味するため、輸送能力の評価指標となります。</p> <p>Margin of Line capacityは、その輸送能力がどの期間維持できるかを評価したものであるため、定時運行の持続性、ひいては顧客からの信頼性を示す指標となります。</p> <p>Modal shiftは、温室効果ガス削減に寄与することから、気候変動の緩和を示す指標となります。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
14.	p45-47	代替案比較において、項目ごとに点数を設定していますがこの根拠をご教示ください。また、この任意に設定した点数の合計で判断していますが、例えば項目ごとの順位の平均とか、手法は多くあると思います。ここで、このやり方を選択した根拠（前例等の踏襲ではなく、本件での妥当性）をご教示ください。（質）	鋤柄委員	本事業は長距離の既存線の複線化がベースとなるため、新規事業のルート選定に係る代替案のように、案ごとに大きく条件が異なる項目の設定が難しい状況です。従ってこのような条件下においても判別しやすい評価結果とするため、3段階の項目については、評価点数の差を大きく設ける点数設定としました。5段階の項目については10点を均等配分する点数設定としました。また設定した点数の合計で判断している理由も、上記と同様に判別しやすい評価結果とするためです。
15.	P43	代替案との比較では時間や本数などの比較はありますが、利用者数を示すことができるでしょうか。（質）	貝増委員	BRのINFORMATION BOOK 2020では、年間の旅客輸送は全区間で9,300万人（2019年）及び6,400万人（2020年）と記載されておりますが、本事業区間に限定した利用者数の把握は難しい状況です。当該区間の乗車人員や利用者数についてBRに既存調査や統計データの提供を求めるとし、入手可能であればDFRへ記載致します。
<b>【スコーピングマトリクス】</b>				
16.	P49	Table 5-1において、2 Water pollution および 4 Soil contamination の CP および OP の双方に✓が入っていることから、8 Bottom Sediment の CP および OP の欄にも✓を入れ、記述欄には minor ながらも Water pollution および Soil contamination に起因する汚染が Bottom Sediment に負の影響を与える危険性があることを書き加えること（コ）	谷本委員	ご指摘の通り、Table 5-1 内の 8 Bottom Sediment の CP および OP の欄にも✓を入れ、記述欄には minor ながらも Water pollution および Soil contamination に起因する汚染が、Bottom Sediment に負の影響を与える危険性があることを DFR に追記致します。
17.	P50	Table 5-1 において、19 Existing social infrastructure and services の CP に✓が入っていることから、20 Social institutions such as social infrastructure and local decision making institution の CP に✓を入れるべきではないか。（コ）	谷本委員	ご指摘を踏まえ、"20 Social institutions such as social infrastructure and local decision making institution" の CP に✓を入れ、影響評価を行います。
18.	p52	漁業への影響に対する緩和策としては、棧橋の移設等を想定しているでしょうか。（質）	鋤柄委員	Table 5-2 の No.19 は、渡し船（移動用）で経済活動を行う住民への影響を想定しております。Focus Group Discussions(以下、FGD)にて影響の範囲を確認し、緩和策の要否・内容を検討する予

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				定です。
19.	P53	Table 5-3 において、2 Water pollution および 4 Soil contamination の CP および OP の双方に✓が入っていることから、8 Bottom Sediment の CP および OP の欄にも✓を入れ、記述欄には minor ながらも Water pollution および Soil contamination に起因する汚染が Bottom Sediment に負の影響を与える危険性があることを書き加えること。	谷本委員	ご指摘の通り、Table 5-3 内の 8 Bottom Sediment の CP および OP の欄にも✓を入れ、記述欄には minor ながらも Water pollution および Soil contamination に起因する汚染が、Bottom Sediment に負の影響を与える危険性があることを DFR に追記致します。
<b>【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）</b>				
20.	p11-12	水質、騒音は現状で基準を超過している箇所がありますが、それへの対策はどのように考えられていますでしょうか。（質）	鋤柄委員	水質については、施工時の濁水の対策として、鋼矢板の設置により施工エリアからの濁水の流出を防ぐこと、また汲み上げた濁水を河川や湖へ戻す際にはモニタリングで基準値以下であることを確認することを対策として提案する予定です。騒音については No.8 への回答をご覧ください。
21.	p13	路線が通過する河川生態系に注目すべき生物群集は見られるのでしょうか。或いは本調査で把握するというのでしょうか。（質）	鋤柄委員	既存の EIA レポートでは、絶滅危惧種、準絶滅危惧種等の注目すべき水生生物群集は特定されませんでした。本調査にて水生生物の同定を行います。
22.	P16	335,152 本の樹木伐採に対して、運用中に 1,005,456 本を ROW(用地幅)、駅、駅へのアクセス道路などに植林する計画となっているが、この植林の費用負担者、植林期間および想定される実際の作業実施者（請負業者か住民動員か）を DFR に記述すること（コ）	谷本委員	現在記載している情報は BR による既存の EIA レポートによるもので、南北両側の伐採本数を合算しております。そのため既存 EIA レポートの代替案分析結果及び本協力準備調査におけるレビューも踏まえ、新設線路を北側に敷設する案をベースに、再度北側のみ伐採対象本数を調査する予定です。想定伐採本数は提示した本数よりも減少する見込みです。また費用負担、植林期間、作業実施者については BR を通じた森林局との協議を通じて情報収集を行い、DFR に記述致します。
23.	P16	プロジェクトにより伐採された植物は伐採した本数の 3 倍を植林すると記載されていますが、どのような種類のものを、どこに植林していくのでしょうか。また、モニタリングについてどのようになっているのでしょうか。（質）	貝増委員	現在記載している情報は BR による既存の EIA レポートによるものですが、植栽樹種、本数を含む植林計画については、BR を通じた森林局との協議により、決定することになります。また、モニタリングについては関係者との協議を通じて情報収集を行い、DFR に記述致します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
24.	p55	生態系調査は、橋梁建設箇所でも水系に対しても行われるのでしょうか。その際、漁業資源に関する調査も行われるのでしょうか。（質）	鋤柄委員	生態系調査は水生生物に対しても実施致します。また漁業資源については漁業関係者に対するFGDにおいてインタビューを行う予定です。
<b>【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）</b>				
25.	P16	プロジェクトによって影響を受ける植物には薬用の植物やフルーツ、バナナ、パパイヤといったものが記載されています。伐採した3倍の植物を植林すると記載がありますが、これらの植物は近隣住民のものではないのでしょうか？ また補償方法についてもどのように行なっていくのでしょうか。（質）	貝増委員	政府所有の樹木については、伐採本数の3倍の植林費用をBRが負担し、森林局が植林を行います。 近隣住民の果樹等については、Inventory of Loss (IOL) 調査の結果に基づき被影響者に対して然るべき補償方針に基づき補償されることとなります。
26.	p23	複線化により線路敷きに転用される土地面積は、BRの所有地を含めて何haでしょうか。（質）	鋤柄委員	BR所有地を含む面積については、既存の調査報告書に記載がありません。
27.	p23	被影響住民数・被影響世帯数・被影響建物数のBR所有地、私有地、その他に分けた内訳をご教示ください。（質）	鋤柄委員	既存のRAP調査では、所有地別の内訳は記載されておりません。本調査で実施しているセンサス調査において、所有地別の被影響住民数・被影響世帯数・被影響建物数を調査中です。内訳についてはDFRで示します。
28.	p23-24	T2-19~21はtitle holderだけを示したものでしょうか。non-title holderを加えると、この数は増えるが、それは本調査で把握する、ということと理解してよろしいでしょうか。（質）	鋤柄委員	T2-19、20には、title holder/non-title holder両方を含んだ数となります(2013-14センサス調査結果)。T2-21は、title holderのみの数となります(BRのアップデート調査結果)。本調査では、title holder/non-title holder両方を対象にアップデート調査を行っています。
29.	P33 Table 3-4 及び P56 Table 5-5	Table 3-4中のNo.4にmarket value survey、Table 5-5中のNo.3にmarket survey（いずれも不動産市場の取引価格の調査と理解）の記載がありますが、調査時点の沿線の不動産価格が複線化により値上がりすることが予想されるため、実際の補償単価は市場調査時点の価格を見直す(更新)ことでFMV(Fair Market Value: 公正妥当な市場価格)を担保することが必要になると思われます。（コ）	小椋委員	当国の法律では、調査時の市場価格により補償金額が算定されます。実際の用地取得時に市場価格が大きく変化している場合には見直しが必要になる可能性もあると考えます。

NO.	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回 答
30.	同上 P34 Table 3-4	<p>Table 3-4 中の No.12 及び No.15 に Landless PAPs(土地に対する正式な権利を保有しない移転対象住民) の記載があります。相手国政府の法制度には Legal Possession (法的に認知される所有物) を補償対象とするも Landless PAPs に対する移転先地の斡旋までは想定されていないように思われますが、バングラ政府の法的見解は如何でしょうか？ (質)</p> <p>鉄道や河川沿線には不法に住居や店舗を構えるケースが先進国、途上国を問わず一定程度散見されます。また、鉄道の駅周辺では鉄道利用者に向けてスナックや飲料などの販売で生計を立てている方も散見されます。</p> <p>スコーピング段階では、土地に対する権利を正式に保有しない移転対象住民(Landless PAPs)はもとより、鉄道利用客を相手に物販を行う住民の存在にも注視して調査を行っていただき、加えて、生計回復策を講じるか否かの検討も行っていたいただければと存じます。(質・コ)</p>	小椋 委員	<p>Landless PAPs=non-title holder (以下、「非正規住民」という) と理解すれば、バングラデシュ政府の法的見解では、非正規住民への金銭補償や移転先地の斡旋は含まれません。本調査では、非正規住民も含めて調査し、JICA 環境社会配慮ガイドラインを満たす必要な補償内容について BR と協議を行う予定です。</p> <p>鉄道利用客を相手に物販を行う住民については、建物等への影響がなければ、経済活動は継続できるものと考えますが、FGD にて影響範囲について確認した上で、支援策の要否・内容を検討致します。</p>
31.	同上	<p>Landless PAPs の方に金銭補償を行ったとしても、土地代相当分が賸われなければ、移転先地で土地+住居を自身で確保することができず、結局、鉄道沿線に再び住み着くことにならないでしょうか？</p> <p>さすれば、土地家屋を含めた移転先物件を建てる、あるいは不動産業者と連携するといった生計回復支援策が組織的に必要なのではないのでしょうか？</p> <p>アフォーダブル・ハウジング（低所得者の方向けの住宅）を移転先地として整備することを実施機関と協議することは可能でしょうか？</p>	小椋 委員	<p>ご提案頂いた不動産業者との連携、低所得者向けの住宅整備など移転先地でのインフラ整備、並びに非正規住民への代替地の提供は全ての事業で必須としていませんが、BR には非正規住民に対する補償方針の説明に当たって、代替地の提供と金銭補償の両方の選択肢を示し被影響住民の意向を確認する旨の提案を致します。</p> <p>なお、金銭補償では、可能な限り再取得価格に基づき補償が行われるようにし、用地取得により生活が困窮することの無いよう、生計回復や職業訓練などの実施も BR へ申し入れます。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
32.	P33-34	<p>土地収用に関し、Table3-4 の measures の欄では、assistance other than compensation と記されているが、この assistance とは、例えば生計回復や職業訓練など支援プログラムを意味するのか。</p> <p>同 Table3-4no12 の measures の欄では、PAPs with assets and income sources affected by the project have the right to receive compensation and assistance regardless of their legal status.との記述がある。よって、title holders のみならず non-title holders、さらには the vulnerable groups among those displaced, especially those below the poverty line, landless, elderly, women and children, etc. に対する支援プログラムの内容（概要なりとも）を DFR に記述すること（質・コ）</p>	谷本委員	生計回復や職業訓練など支援プログラムを意味しています。支援プログラムの内容については DFR に記述致します。
33.	p35-36	既に title holder に対しては BR が交渉を進めているが、そうでない「住民」に対しては本調査で対象を確定してから手続きが始まる、と理解していいでしょうか。（質）	鋤柄委員	ご理解のとおりです。
34.		収容される私有地に依存している方と、利用転換される BR の土地に依存している方との間、また、権利を持っている方とそうでない方の間に、補償金額・支払い方式等に差はあるのでしょうか。これまでの、地代・家賃支払い等を含め、十分な補償となり、かつ、不公平感が生じないように進めていただきたいと思います。（質・コ）	鋤柄委員	<p>当国の法律に則った補償の対象者には、まず各 District の Deputy Commissioner's office から支払いが行われます。JICA 環境社会配慮ガイドラインを満たすために必要になる追加的な補償は、当国の法律に則った補償の対象にならないグループを含むすべての被影響住民を対象として、BR の委託を受けた NGO 等から支払われます。</p> <p>また、土地の権利を持たない PAPs については、建物の保有者に対しては建物が補償対象となります。またテナントを含む全ての PAPs に対して移転にかかる支援が提供されますが、支援プログラムの内容については DFR に記述致します。</p>
35.	P56	既に一部の土地収容が始まっていると記載されていますが、プロジェクトサイトのどの辺りなのでしょう。（質）	貝増委員	土地の権利を持つ被影響住民に対して、用地取得に向けた一連の行政手続きは既に開始されています。ただし、何れの地域でも被影響住民に対する補償の支払いや土地の権利移転、物理的な移転等

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				は未着手であり、DFRで補償方針を定めた後に行われる予定です。
36.	P56	一部収容した土地は Title -holder、Non title holder どの程度の割合なのでしょう。	貝増委員	当国の法律では、補償の対象は Title holder のみです。また、1つ上の回答のとおり用地取得が完了している土地は一切ありません。
37.	P56	No.36 に引き続き、土地収容した際、どのような補償が行われているのでしょうか。 (例えば、金銭的な補償なのか代替地の提供など)	貝増委員	当国の法律に基づく金銭補償が想定されています。なお、2つ上の回答のとおり補償支払いが完了している土地は一切ありません。
<b>【ステークホルダー協議・情報公開】</b>				
38.	P23, 56	p.23 表 2-18 では母子や高齢者の世帯が Gazipur を除くと高い割合になっています。表 5-5 No.3 ではパブリックコンサルテーションの実施について示されていますが、進め方にも留意する必要があると考えるので、どのような方針で進めていくのでしょうか。(コ)	貝増委員	被影響建物のマーキング時に事業概要を記載したリーフレットを配布する等の方法で、Stakeholder meeting (以下、SHM)の開催を知らせ、参加を呼び掛けております。またセンサス調査の際にも事業の内容や想定される影響について簡単に説明を行っております。加えて、女性向けFGDの対象者に高齢者を含め、その中で「女性」と「高齢者」の意見聴衆を行う予定です。
39.	P58 Table 5-7	Stake Holder Meeting が予定通り開催されているとすれば、このWG開催時点で Meeting の議事録や被影響住民の方からのコメント、意見など速報をいただけないでしょうか？	小椋委員	各 SHM の議事録は現在作成中のため、サマリーおよび写真を共有いたします。
40.	P59 Table 5-9	フォーカスグループに Fishery groups と Local transport operators が含まれていますが、それぞれどういった影響が想定されるのでしょうか？ Fishery groups には漁業への影響？ Local transport operators には複線化による物流やヒトの移動手段を提供している地元のタクシー、リキシャ、運送会社に影響を与えるのでしょうか？ 影響があるとすれば、このような事業損失補償に対して何らかの補償や生計回復策を講じる必要があると思われれます。(質・コ)	小椋委員	ご指摘の通り、Fishery groups は建設時の漁業への影響、Local transport operators については既存のビジネスへの影響の有無をFGDにおいて確認し、その結果を踏まえて必要な補償や生計回復策について検討する予定です。