

バングラデシュ国ダッカ都市交通
整備事業（6号線）（有償資金協力）
環境レビュー

日時 2021年6月25日（金）14：00～18：30

場所 オンライン会議（Teams）

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

奥村 重史	有限責任あずさ監査法人 パブリックセクター本部 ディレクター
掛川 三千代	創価大学 経済学部 准教授
錦澤 滋雄	東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 准教授
米田 久美子	一般財団法人 自然環境研究センター 研究本部 フェロー

JICA

<事業主管部>

高橋 暁人	南アジア部 南アジア第四課 課長
吉田 啓史	南アジア部 南アジア第四課
橋本 幸香	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 めぐみ	審査部 環境社会配慮監理課
内田 歩	審査部 環境社会配慮審査課兼監理課

バングラデシュ国ダッカ都市交通整備事業（6号線）
（有償資金協力）
環境レビュー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.個人情報公開について

配付資料のRAPにステークホルダーの個人情報が含まれていたことから、EIAやRAPなどにおいて、当該国において公開が許容されている個人情報が含まれる場合であっても、JICAがそれを日本で公開する場合には十分留意する必要があると委員から指摘があり、JICAは対処を検討していきたい旨述べた。

2.重大な変更等におけるEIA/RAPの質の確保について

本環境レビューは、都市高速鉄道整備事業の実施段階において延伸が決定されたことに伴う「重大な変更」に対して実施されたもので、追加のEIA/RAPが実施機関により作成された。それに対して委員から、特に、間接的な影響を受ける住民や店舗の従業員への調査が国内法に基づく補償受給者と比べて限定的であったこと、RAPのステークホルダー協議とその記録について懸念が残ることが指摘された。また、相手国政府等がEIA/RAPを策定する場合でも、JICAは当該EIA/RAPの質を十分に担保する必要があるという指摘があった。

これに対してJICAからは両方の指摘について十分留意していきたい旨述べた。

以 上

バングラデシュ国ダッカ都市交通整備事業（6号線）
（有償資金協力）
環境レビュー

N O	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.	EIA: 第1章	高架鉄道下部の道路はどのような計画になっていますか。道路が整備されることで、現状よりも交通量、特に大型車の通行量が増えることが予想されます。その場合、暗騒音が大きくなるおそれがあり、周辺環境への騒音の影響が懸念されます。（質）	錦澤 委員	高架区間の一部は既存道路上を通過する計画ですが、延伸部分の高架鉄道下部に並行して道路を新たに整備する計画は確認されておりません。
2.	レビュー 方針 P.1	事業内容は、事業全体だけではなく、今回の対象部分がわかるように記述した方が良いのではないのでしょうか。 (p.3(1)1)事業コンポーネントも同様) 延伸により、削除された構造物等はないのでしょうか。（質）	米田 委員	延伸の事業内容は主にア)に記載の通りですが、約1kmの延伸を行うものです。P.3(1)1)についても同様です。延伸により削除された構造物等はありません。
3.	レビュー 方針 P.1	上位計画あるいは全体計画については今までも特に記載はなかったのでしょうか。配布EIAによれば、Revised Strategic Transport Plan (2015)がそれに該当し、それに従って今回の延伸が決まったように読めますが、そのあたりを変更が生じた経緯に記述しても良いのではないのでしょうか。（質）	米田 委員	ご理解の通り、2015年に策定された上位計画のRSTPにおいて今回の延伸を含むダッカ全体の交通網が策定されています。ただし、RSTPの策定後も同計画に基づくカマルプール駅までの延伸に加えて、歩道橋等の代替案も検討されていました。その後、EIAにも記載の通り、モティジュール・カマルプール間の乗客需要見込みや、800-900mの距離を乗客が徒歩移動となり満足度も低くなるという調査結果等から、実施機関は延伸を行う方針としています。この旨、環境レビュー方針資料に追記いたします。
4.	レビュー 方針 P.2	右上の6号線地図は延伸前の図のようです。案件概要説明にあった図の方が、カマルプール駅も示され、方位やスケールも入っているので適切と思います。（コ）	米田 委員	ご指摘の通りですので、差し替えます。
5.	レビュー 方針	「PAPsからは、延伸区間のルートに対する反対意見や住民移転・補償に関する意見も挙げられたが、他の代替案を	奥村	RAPやEIAに記載の通り、現地ステークホルダー協議等で当初は懸念する声は挙がったものの、実施機関からは検討の経緯や補償策等

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
	p.4	<p>環境社会配慮も含めて検討した結果として本ルートが選定されたこと、適切な補償と生計回復支援等が提供されることが実施機関によって回答され、最終的に事業への理解を得たとのこと。」とあります。</p> <p>土地・構造物所有者、事業者、ストリートベンダー、ローカルコミュニティのフォーカスグループディスカッションへの参加者は確認された人数に比べて限定的です（例：事業者 684 人に比べて、参加者は 10 人と 1.5%しか参加していないという理解です）。</p> <p>最終的に事業への理解を得たのは、フォーカスグループディスカッションの参加者からのみでしょうか。その場合、ステークホルダーからの意見聴取が十分だったと言えるでしょうか。（質）</p>	委員	<p>を十分に説明し、最終的にはフォーカスグループディスカッションの参加者のみでなく、全体の現地ステークホルダー協議参加者から理解が得られていると認識しています。</p> <p>また今後、延伸計画の実施が正式に決定された場合は、改めて現地ステークホルダーの意見を聞くため FGD が開催される予定であり、さらに、個々の被影響住民から具体的な懸念が示される場合には、住民の代表をメンバーに含む苦情処理委員会で対応が検討される予定です。</p>
6.	レビュー方針 p.4	<p>追加確認事項で「バ国での承認後、延伸区間の EIA および RAP を JICA ウェブサイトにおいて迅速に公開する。上記 2)に記載の通り、EIA については、第 5 期合意文書締結の 120 日前までに掲載する。」とあります。</p> <p>過去の JICA ウェブサイトでの掲載状況を確認したところ、参加者の電話番号までも含めて公開しています。電話番号を含む参加者リストは、JICA ウェブサイトでは非公開でもよいのではないのでしょうか。今回の RAP は顔写真も含まれていますし、個人情報としてはセンシティブな情報も含まれているので、配慮が必要かと存じます。（コ）</p>	奥村 委員	<p>バングラデシュと日本では個人情報に係る考え方が異なることから、現地で公開されている資料を踏襲し、JICA のウェブサイトでも公開していました。ただし、ご指摘はごもっともであり、今回の延伸区間にかかる RAP は、個人情報部分を削除した上で公開いたします。既に公開済の資料についても個人情報を削除して公開し直します。</p>
7.	RAP 冒頭 Quality Information	<p>ディスクレマーに「This report is confidential to the client and we accept no responsibility of whatsoever nature to third parties to whom this report, or any part thereof, is made known. Any such party relies on the report at their own risk.」とありますが、これは、そもそも公開を前提とした RAP なののでしょうか。公開の場合、RAP を作成したコンサルティング会社に、報告書が公開されることは伝えてあったのでしょうか。（質）</p>	奥村 委員	<p>実施機関、コンサルタント共に、報告書の公開に同意しております。</p>

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
8.	RAP p.33, (p.25, p.30)	<p>基礎データとなる社会経済調査は、「直接的に影響を受ける人」（報告書の定義によると、土地所有証明書がある人、正規のビジネス登録のある人（店））のみで、雇用されている人、場所を借りている人、ストリートベンダー（非正規）は、「間接的に影響を受ける人」と定義しており、詳細調査を実施していないと書かれている。</p> <p>質問1：直接的に影響を受ける人、間接的に影響を受ける人については、「バ」国では、RAPにあるような定義づけを、政府がしているのかを（政策文書などにあるのか）教えていただきたい。他方、JICA-GLでは、「調査・検討すべき影響は、プロジェクトの直接的、即時的な影響のみならず、合理的と考えられる範囲内で、派生的・二次的な影響、。。。とある。また、非自発的住民移転については、「。生計手段の損失の影響を受ける者に対しては、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。」とある。直接、間接的な影響についての定義に、「バ」側とズレがあるとの印象を受けるので、この点を確認したい。</p> <p>質問2：RAPで定義されている「間接的に影響を受ける人」の詳細調査はしないことをベースに進めると、影響を受ける対象者が、既に狭められており、適切な基礎データを得ることができず、結果的に、適切な補償を検討することができないのではないかと懸念する。よって、RAPで「間接的に影響を受ける人」についても、詳細な社会経済調査を実施するよう、申して入れるべきではないか。（質、コ）</p>	掛川 委員	<p>バングラデシュの国内法上は不動産や不動産に付随する構造物等の取得に伴う被影響住民と、それ以外の被影響住民の間で扱いが異なり、それに伴って、補償手続きが異なります。法的手続きの円滑な実施に向けて、法的所有者に対してはRAP作成段階から法的手続き開始に必要な情報を調査しているため、調査の深度が異なります。ただし、ご指摘いただいているとおり、バングラデシュ国内法での位置付けに依らず、JICAの環境社会配慮ガイドラインに基づいて全ての被影響住民に対して十分な補償が必要なことは実施機関も理解しており、仮に延伸計画を進めることが決定された場合、改めて対象となる全ての被影響住民を対象に詳細な社会経済調査が行われる予定です。</p>
【代替案検討】				
9.	EIA: p25	<p>延伸エリアの開発状況を鑑みると、地下ルートもあり得るように思いますが、選択肢として検討されなかったのでしょうか。（質）</p>	錦澤 委員	<p>構造代替案に関する検討は調査の初期段階で実施済みですが、技術的な実現性を理由に見送られています。モティジュール駅までは既に高架鉄道を建設中である一方、モティジュール駅からカマルプール駅</p>

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				までの駅間距離は短く、設計上可能な最も急峻な勾配によりモテイジール駅から下っても地下に辿りつかず、技術的に不可能であることが判明しています。
10.	EIA p.4-2	<p>「Primarily NKDM proposed 3 alternative routes」とありますが、なぜ、NKDMがこの3つを代替案として示してきたのかがよくわかりません。</p> <p>技術的な問題なのでしょうか。</p> <p>用地買収の問題なのでしょうか。</p> <p>その点が明確にならないと、この3つの代替案をどのような視点に基づいて比較するのが妥当なのか、よくわからなくなってしまうと思います。（質）</p>	奥村 委員	技術面（急峻なカーブ回避、他事業との調整要否）、社会影響（用地取得や建物への影響）、需要・利便性（接続する1号線や国鉄駅との位置関係、国鉄敷地内で検討されているカマルプール駅周辺再開発計画への影響）等の観点から、記載の3案を代替案として検討が行われています。結果としては高架道路との調整が必要にはなる一方、社会影響が最も小さいOption3b-1案が採用されています。
11.	EIA p.4-4	<p>なぜ、Option3の4つの選択肢のうち、Option-3b-1になるのかが具体的に記述されていないため、Option-3b-1が選択される妥当性がよくわかりません。</p> <p>「Considering various factors like minimum use of BR land, ease of train operation, passenger benefit, no impact on BR signaling facilities and structures, and no impact on BR Kamalapur Station, and other technical grounds」とありますが、各選択肢で各項目の評価結果がどうだったのかを確認する必要がありますのではないのでしょうか。（コ）</p>	奥村 委員	技術面（施工性、1号線工事との調整）、社会影響（国鉄所有の既存建物への影響、景観）、需要・利便性（国鉄敷地内で検討されているカマルプール駅周辺再開発計画への影響）等の観点から、1号線と並行的に工事可能かつ景観や再開発にも影響の少ない案が採用されています。
12.	EIA 4-3	「技術、ファイナンス、社会面を考慮して、代替ルート3を選定した」とあるが、この「社会面」は、Table 4.1で示されている事項のみを社会面として考慮されたのか。他に考慮した社会面があれば、教えて欲しい。（質）	掛川 委員	ご理解のとおり、用地取得や影響を受ける建物への影響について社会面の影響として評価されています。
13.	EIA 5-7, 5-8, 5-9	Figure 5-3 最終的にOption 3b-1が提案されているが、2つの駅が連携することにより、駅周辺の混雑が予測されるが、その点の対策の有無について教えて欲しい。2026年で、75000人/日が駅を使うとの予測情報があるが、これらの人が、駅に来るためのバイクなどの駐輪場、または、タクシー、バス、リキシャなどが待機する、客を乗降させるなどの可能性もありうる	掛川 委員	本事業外ですが、カマルプール駅周辺では国鉄による駅周辺地域の再開発計画が検討されており、バスターミナルや駅前広場等の整備が検討されています。

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		が、その混雑緩和の施策は、本プロジェクトに含まれているのか。含まれていない場合はバ側で、早い時期からの検討が必要と思われる。（質・コ）		
【スコーピングマトリクス】				
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）				
14.	EIA p.5-1	<p>周辺住民の駅までのアクセスはどのようになっているのでしょうか。</p> <p>車やバイクで移動している場合は、駐車場は十分整備されているのでしょうか。</p> <p>駅の利用者が増えて駅周辺の違法駐車が増えることにより、車両交通に影響が出ないでしょうか。（駅周辺で渋滞などが発生する等）</p> <p>また、渋滞に伴う自動車排ガスからの大気汚染やクラクションなどの騒音などが発生しないでしょうか。（質）</p>	奥村 委員	<p>モティジュール駅～カマルプール駅区間はダッカのビジネス地区の中心であり、またカマルプール駅は国鉄の主要ターミナルです。延伸区間の利用者は郊外からの通勤客やダッカ市内から国鉄への乗り換え客が想定されます。なお、ご指摘の違法駐車や交通渋滞への対策としては、カマルプール駅周辺は国鉄による駅周辺再開発計画があり、都市環境改善に向けてバスターミナルや駅前広場等の整備が検討されています。</p>
15.	EIA: P33	<p>鉄道運行による騒音の予測評価について、以下の点について教えてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予測地点は地図で示すとどこになりますか。高架鉄道であること（高さ）を考慮していますか。 ・予測にあたり、運行本数や走行速度などは考慮されていますか。 ・どのような基準を用いて評価していますか。 ・暗騒音の主な発生源は大型車であるとのことですが、予測にあたり、供用後の鉄道下部の大型車の走行はどのように考慮されていますか。（質） 	錦澤 委員	<ul style="list-style-type: none"> ・予測地点はEIA（P4-6）の図に記載がございます。また、高架鉄道の軌道の高さについても考慮の上、シミュレーションや緩和策の検討が行われています。 ・運行本数は走行速度とも、現時点での運行計画に沿った前提で評価が行われています。 ・環境基準はバ国環境局による騒音基準及び、日本の環境省による「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について（Noise Reduction for Newly-established or Massive Improvement of Regular Railway Lines）」を参照しています。 ・鉄道下部の車両による騒音については、日中、夜間に分けて測定がなされておりますが、ほとんどが騒音基準値を超えており、運行時にも影響を与えることが想定されております。そのため、騒音削

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				減策として Vibration- Proof track (MSS cushion)及び、1.5m の parapet wall の導入により騒音を軽減する想定です。
16.	レビュー 方針 P.3、4	(1)2)で EIA は詳細設計後に改訂しているとのことですが、主に何が変わったのでしょうか。 (1)7)で JICA での公開情報は 2011 年版の EIA とのことですが、改訂版は公開の予定はないのでしょうか。（質）	米田 委員	本事業は、詳細設計実施時に、並行してダッカ都市圏全体の交通計画見直しが行われたため、同交通計画見直しを反映する形で線形の一部変更（ただし環境社会配慮上の重大な変更は伴わない変更）が行われています。詳細設計後の EIA 改訂においては、上述の変更を考慮し、また、詳細設計における工法決定等を踏まえた緩和策・モニタリング計画の更新等が行われています。 今回の延伸区間にかかる改訂版 EIA については公開いたします。
17.	レビュー 方針 P.3	(1)2)で ECC は毎年更新とのことですが、これは書類提出等で事務的に更新されるのでしょうか。あるいは審査のようなものがあるのでしょうか（質）。	米田 委員	更新に際しては EIA 報告書や環境管理計画（EMP）などの再提出が必要で、環境当局による審査が行われます。
18.	EIA p.6-12	「Table 6-16 of existing MRT Line 6 EIA report.」とありますが、Table 6-16 がお送り頂いた資料には入っていないため、どのようなものなのかわかりません。 Table 6-16 に適切な国際基準が反映されていますでしょうか。（質）	奥村 委員	本文に記載のある米国（Construction Vibration Damage Criteria, FTA）、日本（建設中のみ）に加えて、インド、オーストラリア、ジャカルタメトロ（建設中のみ）の基準値が記載されています。
19.	EIA p.8-2 Table 8	労働環境、騒音・振動、大気、水、廃棄物等、様々な箇所に、「updated EIA report of 2016」と同じ内容が適用されるという記述がありますが、JICA の方で「updated EIA report of 2016」に示された緩和策の妥当性は確認されているのでしょうか。（質）	奥村 委員	更新時に確認済みです。
20.	EIA, 8-5	8.5 Environmental Monitoring 環境管理計画に基づくモニタリング結果については、日本側を含め、関心があるステークホルダーに一般公開できるよう、早い時期から、バ側関係機関に申し入れして欲しい。（コ）	掛川 委員	これまで複数回に渡り申し入れを行っていますが、先方からは公開の同意が得られていません。ご指摘を踏まえて引き続き申し入れを行います。
21.	EIA, 8- 1, 8-2	8.4 Mitigation Measures 最新の工事予定状況に応じて(demolition works を含む)、修正やアップデートが必要との記述があるが、これらのアップデートや修正は、いつ行われ、EIA に取り込まれるのかの時期について知りたい。（質）	掛川 委員	想定される影響への必要な緩和策は今回の延伸区間に係る EIA の中でカバーされていますが、必要に応じて延伸工事を請け負うコントラクターとの契約後に、具体的な修正が行われる予定です。

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<ul style="list-style-type: none"> Amendment of ECS for CP-6 contract CEMP のアップデート IMG monitoring and in-house monitoring のサイト		
【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）				
22.	EIA: p75, RAP: p104	<p>South Kamalapur market の代表者のコメントに、鉄道の線形の変更を数回にわたって要請した、とあります。この点に関して、以下の質問／コメントがあります。</p> <ul style="list-style-type: none"> このマーケットの関係者とは、RAP にある street vendor の関係者を指すのでしょうか。 現在までにマーケット関係者からの納得は得られているのでしょうか。 RAP の p104 には street vendor の関係者は約 150 人とありますが、FGD では 7 人のみから話を聞くに留まっています。関係者の立場や意向は多様であることが想定されますが、それらを十分把握できているか懸念があります。また、AnnexVIII の street vendor のリストには 106 人しか掲載されていません。150 人との差は何でしょうか。Street vendor の関係者数をどのように把握したかも含めて明らかにして下さい。 Street vendor に対しては金銭補償のみで対応するという理解でよいのでしょうか。そうだとすると、生計回復の点で懸念が生じますが、マーケットの移転先を確保するなど、より十分な配慮ができないでしょうか。（質・コ） 	錦澤委員	<ul style="list-style-type: none"> RAP (P.104) ANNEXI は FGD の記録で、EIA (PDF 通し番号 P.75、P7-7) は Key Informant Interview（以下、KII）の記録ですので別の関係者を指しています。KII でのマーケット代表者の言う「マーケット関係者」ですが、主に小さな個人商店を営む方々です。 マーケット関係者含む被影響住民からは当初、延伸の路線計画変更や、対象地域で商売を営む方々の損失、等の懸念が示された様ですが、実施機関からの路線計画は複数案を比較し、最も環境社会影響が少ない案であること、被影響住民に対しては十分な補償が支払われること等を説明したところ、理解が得られた点、実施機関を通じて確認しています。 ANNEX-VIII の Street Vender は EIA の一環として実施された社会経済調査の際に確認された人数で、RAP (P104) 記載の FGD 記録は口頭での聞き取り結果ですので差異が生じていますが、仮に延伸計画を進めることが決定された場合、改めて対象となる被影響住民を確認するための詳細実地調査が行われますので、その際に改めて確認予定です。 ステークホルダー協議を通じて、移転地の提供ではなく、金銭補償への要望が示されており、本事業では係る対応が採られています。また、生計回復の補償額は、延伸対象地における被影響住民の属性（事業主、雇用者、路上販売者等）を踏まえた収入調査の上、決定されていますが、今後、延伸計画が決定された後、移転支援コンサルタント（以下、RAC）により生計の確認が行われ、必要と判断さ

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
				れた場合の追加生計回復支援（含む工事現場での雇用）の検討が行われます。
23.	RAP p.25	Street vendors の数はどのように把握したのでしょうか。 「census and socioeconomic survey」で把握したということは書かれていますが、具体的にはどのような手法で把握したのでしょうか。 Street vendors は常にその場所で物を販売しているのでしょうか。（例：曜日によって営業場所が異なる、特定の季節にしか営業していない等）（質）	奥村 委員	対象地域はダッカのビジネス地区の中心地であり、季節性はなく基本的に常に同じ場所で商売が行われています。この特徴を踏まえてセンサス調査において実地調査が実施されています。
24.	RAP p.72	ストリートベンダーには、2種類の補償が3ヶ月分支給されるとのことであるが、生計を安定させるためのサポート体制はあるのか。（質）	掛川 委員	今後、RACにより生計の確認が行われ、必要と判断された場合の追加生計回復支援（含む工事現場での雇用）の検討が行われます。
25.	RAP(p. 31)	2.11: Vulnerability Assessment 上述したコメント部分に関係するが、RAPには、ストリートベンダー（非正規）は、106人いるとのことで、1ヶ月の収入が2万タカ以下の方は21人（Table 10）とのことである。他方、RAPでの評価は、「脆弱層」に相当する人はいないと結論づけているが、これは、「直接的な影響を受ける人」の中では脆弱層はいないが、「間接的な影響を受ける人」の中でも、本当にいないのかどうかを、再度、確認してほしい。また、実際にいない場合は、可能な限り根拠となるデータを示して欲しい。（質）	掛川 委員	延伸計画が決定された後、改めて詳細な実地調査が行われ、影響を受けるストリートベンダーについて確認が行われる予定です。同調査時にご指摘を踏まえて、低所得者を含む社会的弱者の確認を特に注意して行うこと、該当する被影響住民がいる場合には適切な生計回復支援を行うこと、環境レビューにおいて実施機関に申し入れます。
26.	RAP: p15	景観への影響について、Kamalapur 駅ターミナルが歴史的・建築的価値のある建物であるとのことですが、高架鉄道と駅舎が建設されることによる街並み景観への影響が懸念されます。この点について、これまでどのような検討がされたか教えて下さい。また周辺住民からその点について心配する声はなかったのでしょうか。（コ）	錦澤 委員	・景観についての配慮は行われており、駅位置について複数の代替案を検討の上、利便性とのトレードオフも考慮しつつ、バングラデシュ国鉄のカマルプール駅から比較的離れた駅位置案が採用されています。 この点について周辺住民からは特段の懸念は示されておりませんが、国鉄や建築士協会等のステークホルダーが関心を示したことから、実施機関はこれらの機関とも協議を行い、理解を得ています。
27.	EIA: P43	文化遺産について、ベースライン調査の結果、「no such archaeological or historical places」とありますが、埋蔵文化	錦澤	文献情報から当該地域で埋蔵文化財の存在する可能性は考えにくいことを確認済みです。改めて実施機関へは埋蔵文化財に関する情報

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		財に関する情報についても調べたのでしょうか。埋蔵文化財包蔵地に関する情報があれば確認しておいた方が望ましいです。（質）	委員	を確認する様に申し入れを致します。
28.	レビュー 方針 P.6	拡張部にのみ関連する事項ではないですが、女性の安全配慮（事業事前評価書を参照しました、女性専用車や監視カメラ設置等）について、再確認いただけないでしょうか。（質）	米田 委員	EIA には記載されていませんが、女性専用車両の運行や防犯カメラ設置等、女性の安全に配慮して事業が実施されることになっており、直近の実施機関との協議においても再度確認済みです。
29.	レビュー 方針 P.6	(4)4)生計回復支援で職業訓練を一部実施済みとのことですが、その後のフォローはしているのでしょうか。（質）	米田 委員	今後実施予定の外部専門家によるモニタリングを通じて確認が行われる予定です。この旨、環境レビュー方針資料に追記いたします。
30.	レビュー 方針 P.6	4)5)苦情処理メカニズムの確認事項に関して、苦情等が届いていない場合に、メカニズムが周知されているか、機能しているかどうかの確認も必要ではないでしょうか。（質）	米田 委員	今後実施予定の外部専門家によるモニタリングを通じて苦情処理メカニズムの周知状況及び同メカニズムにおける議論内容の確認が行われる予定です。苦情等が届いていない場合に、外部専門家によるモニタリングにおいてメカニズムが周知されているかどうかの確認が行われる点、環境レビュー方針資料に追記いたします。
31.	RAP p.72	生計回復の補償額は、どのような根拠で計算されているのでしょうか。 （例：BDT20,000 以上の収入の Street Vendors には BDT15,000/月×3 か月） バングラデシュで何か補償額の算定に当たってガイドラインのようなものがあるのでしょうか。 また、これらの補償額について Focus Group Discussion において、ビジネスオーナーや Street Vendors に具体的に説明したのでしょうか。また、彼らから何か意見はなかったのでしょうか。（質）	奥村 委員	生計回復の補償額は、延伸対象地における被影響住民の属性（事業主、雇用者、路上販売者等）を踏まえた収入調査の上、決定されています。補償額算定に際して特定のガイドラインが整備されているわけではありませんが、同手法は都市部の事業で一般的に用いられています。また、今後、より詳細な調査が再度実施される予定で、同調査を通じて最終化される予定です。 生計回復策を含むエンタイトルメントマトリクスは現地ステークホルダー協議、フォーカスグループディスカッション等の機会でも説明されていますが、補償水準について特段の反対意見や懸念等挙げられていません。
32.	EIA p.6-19 p.9-4	p.6-19 では、COVID-19 対策に関する記述がありますが、p.9-4 には記述がありません。 これは、p.9-4 の表への反映漏れなのでしょうか。（質）	奥村 委員	反映漏れとの認識ですが、実施機関に確認します。
33.	EIA, 6- 20	6.16 Social Impacts & Land Acquisition RAP 実施に基づくモニタリング結果については、日本側を含め、関心があるステークホルダーに一般公開できるよ	掛川 委員	これまで複数回に渡り申し入れを行っていますが、先方からは公開の同意が得られていません。ご指摘を踏まえて引き続き申し入れを行います。

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		う、早い時期から、バ側関係機関に申し入れして欲しい。 （コ）		
34.	RAP (p.23)	1.4 Cut off Date 「バ」側では、Deputy Commissioner が決めるとのこと。他方、JICA 側では、2020 年 11 月 29 日（調査の開始日）との記述があるが、現場では、既に、住民等に通知されているのかを教えてください。また、住民が、Cut off Date について、混乱しないように留意する必要もある。（質）	掛川 委員	現地ステークホルダー協議において周知がなされております。
35.	RAP p.33, p.63, 64	土地所有者と、ビジネスパーソンは、直接的に影響を受ける人で、補償があるが、それを借りている人、借りてビジネスをしている人との間は、どのような補償の契約関係があるのか。または、借りている人が、直接、当局に申請し、補償も、借りている人に直接、支払われると理解して良いか（Loss Item 8, p.64）。直接、支払われない場合には、所有者から借りている人に補償が渡ったかを確認する機能はあるのか。（質）	掛川 委員	賃貸によりビジネスを営んでいる方を含む全ての被影響住民に対して補償は当人に直接支払いが行われます。
36.	RAP p.36	3.8 「バ」政府による「貧困層」の定義を教えてください。月に 5000—10000 タカの収入の人たちが、3.6%いるが、こちらは、貧困層には相当しないのか。（質）	掛川 委員	バングラデシュにおいて貧困層は所得水準が閾値となっておらず、カロリー摂取量で決まっています。延伸計画が決定された場合、RAC によって被影響住民の社会経済調査が行われますので、環境レビューにおいて、その際に貧困調査を改めて行うよう申し入れます。
37.	RAP p.39	Table 16 フォーカスグループの参加数が少なすぎ、対象となるステークホルダーの意思の汲み取りが十分できていないのではないかと懸念する。また、女性の土地所有者は 53.8%、ビジネス所有者は 50.1%とデータ(Figure 8)があるが、この FG への参加率は非常に低い。この様に低い参加率の理由について教えてください。また、これを補うために、他にどのようなコンサルテーションや、その代替を実施したのかを教えてください。（質）	掛川 委員	コロナ禍で感染拡大防止のためにソーシャルディスタンスを確保した上で現地ステークホルダー協議が行われたことから、世帯主のみの参加が多かったと認識していますが、女性の世帯主が少ないことから、結果として女性の参加数は少なくなっています。延伸計画が決定された場合、改めて詳細な社会経済調査を実施予定ですが、その過程で特に女性を対象とした FGD 開催等を実施機関に申し入れる予定です。

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
38.	RAP p.52- 53	“RAP requires full census...”とあるが、いつ実施するのか。“RAP will be developed on the updated survey..”とあるが、いつアップデートされるのか。助言委員会では、そちらのアップデートされたRAPをベースに議論するべきではないのか。（質）	掛川 委員	延伸計画が決定された場合、詳細設計の過程で更新される予定です。本事業に限らず一般的に環境レビュー及び円借款の審査は通常、詳細設計の前段階の概略設計が終わった段階で実施しており、本事業も同様の運用で検討を進めています。
39.	RAP p.55	RAPは、影響を受ける人たちに公開すべきとあるが、具体的な計画は、まだ共有されていないのか。まだの場合は、いつの予定か。また、共有された後に、更なるコンサルテーション協議が必要と考えるが、それらの予定について、最新情報を教えて欲しい。（質）	掛川 委員	現地ステークホルダー協議等の各種協議において具体的な計画を説明済みです。また、RAPは実施機関によって最終化後に現地でも公開される予定です。
40.	RAP p.73	RAPに移転先の情報が入っていないのであれば、計画として不十分ではないか。この情報については、対象者に、いつ提供される予定か。（質）	掛川 委員	対象地域はダッカのビジネス地区の中心地であり、本事業では移転地の提供ではなく金銭補償が行われる方針です。補償内容に関して現地ステークホルダー協議で説明済みで、移転地提供の希望等は被影響住民から特段挙げられていません。
41.	RAP p.101	実施計画について、移転の時期についての計画案はないのか。対象者にとっては、その時期が重要であるため、時期を示した情報を入れるべきではないのか。（質、コ）	掛川 委員	全体的な想定実施スケジュールは現地ステークホルダー協議等を通じて説明済みです。また、延伸計画が決定された場合、再度詳細スケジュールや補償策等をまとめた説明資料が個々の被影響住民に配布される予定です。
【ステークホルダー協議・情報公開】				
42.	EIA P68-	ステークホルダー協議が1回、1か所のみでの開催となっていますが、反対意見が出た状況を踏まえると、十分とはいえないように思います。また、この協議会は、関心のある人が全て参加できる（オープンな）仕組みになっていたのでしょうか。例えば、300人ほどいる賃金労働者の意向を把握する機会は設けられたのでしょうか。（質）	錦澤 委員	被影響住民との協議は、現地ステークホルダー協議に加え、FGD（3回）、KII（6回）が行われています。議事録に記載のとおり懸念する声は挙がったものの、実施機関からは検討の経緯や補償策等を説明しており、その後、特段の反対は示されていないとの説明を得ています。更に今後、延伸計画を進めることが決定された場合は改めて現地ステークホルダーの意見を聞く場が設けられる予定で、加えて、個々の被影響住民から具体的な懸念が示される場合には、住民の代表をメンバーに含む苦情処理委員会で対応が検討される予定です。また、対象地域における被影響住民に対しては招待状が配布されており広く参加を募った上で行われたものです。

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
43.	RAP の p.41	Public Consultation Meeting に関して、RAP の p.41 に 「The invitation letter was delivered in person by hand to each identified Project Affected Households, concern government agencies, elected representative of Local Government Institutes (LGI) and other stakeholders. (Invitation letter have been attached in ANNEX -II).」とあり ますが、「Table 3 の Category-wise Number of Indirectly affected people」は Public Consultation Meeting には招待 されていないという理解でよろしいでしょうか。 もし、招待されていないとすると、Table 3 の人たちの意見 は Focus Group Discussion だけで吸い上げたのでしょうか。 （質）	奥村 委員	対象地域の被影響住民が現地ステークホルダー協議の対象ですの で、Table3 に記載の Non-title holder も招待されました。
44.	EIA p.6-10	「few religious institutions, i.e. mosque, dorgah and madrasa」とありますが、近隣に宗教関連施設は全くない のでしょうか。 （RAP p.28 Table5 には Waqf という単語もあります） 宗教関連施設があった場合に、宗教関係施設に対して、騒音 の件等について十分説明できているのでしょうか。（質）	奥村 委員	近隣には宗教関連施設も存在しており、騒音の影響が想定される地 域においては、影響と緩和策について現地ステークホルダー協議に おいて説明がなされております。 なお、宗教関連施設への配慮として、祈祷時間においては特に騒音 が発生する工事は行わない等の対策が取られる予定です。
45.	RAP の p.102 ～	今回、フォーカスグループディスカッションによる意見聴 取は非常に重要なプロセスだと思いますが、議事録が非常 に簡素であるため、十分な議論が行われたのか疑問が残っ てしまいます。 今後、ステークホルダー協議の議事録は、具体的な議論の内 容を適切に記録したものとなるよう、事前に実施機関等の現 地関係者に申し入れをしておく必要があると思われま す（コ）。	奥村 委員	承知しました。
46.	RAP p.41	2020 年 11 月 10 日に開催されたステークホルダー協議会 では、政府関係者を含め 213 人が出席したとのこと。PAP は子供を含め 970 人であるが、世帯やビジネス代表者が参 加し、情報は、全 PAP に共有されているのか。また、出席 できていない人たちには、フォローはされたのかについて	掛川 委員	コロナ禍で感染拡大防止のためにソーシャルディスタンスを確保し た上で現地ステークホルダー協議が行われたことから、世帯主のみ の参加が多かったと認識していますが、本事業は現地での注目度も 高く被影響住民の認知度も高いと認識しています。延伸計画が決定 された場合、改めて詳細な社会経済調査を実施予定です。上述の理

NO	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		教えて欲しい。（質）		由により女性の参加者が少なかったことを踏まえて、社会経済調査の過程で、特に女性を対象とした FGD 等を開催することを実施機関に申し入れる予定です。
47.	RAP p.47	今後のコンサルテーションの予定があれば、教えて欲しい。議事録を読む限りでは、十分な情報共有と意見交換ができたとは考え難く、今後のコンサルテーション会議の開催も必要ではないか。（質）	掛川委員	No.46 の回答の通りです。延伸計画が決定された場合、改めて詳細な社会経済調査を実施予定です。その過程で、特に女性を対象とした FGD 開催等を実施機関に申し入れる予定です。
48.	RAP p.46	コンサルテーションの場で、「誰でもオンラインを通じて補償を申請できる」との発言が、政府当局からあるが、ダッカでは、オンライン申請が一般的になっているのか教えて欲しい。 他方、この地域での影響を受ける人の中には、読み書きできない人が 90 人、初等教育卒の人が 369 人いるとのことであるが(Figure 11)、補償申請について、政府側が、どのような準備をしているのかを教えて欲しい。（質）	掛川委員	RAC として専門性の高い NGO が雇用される予定で、同 NGO が被影響住民による実際の手続き支援を行う予定です。
49.	RAP p.47	非自発的住民移転対象者には、移転場所（候補地）についての情報を、政府側は提示したのか、また、その場所への移転については、概ねコンセンサスがついたのかを教えて欲しい。（質）	掛川委員	対象地域はダッカのビジネス地区の中心地であり、本事業では移転地の提供ではなく金銭補償で補償が行われる方針です。補償内容は現地ステークホルダー協議でも説明済みで、移転地提供の希望等は特に確認されていません。
【その他】				
50.	EIA: p82-	環境モニタリングについて、建設中に年 4 回行うことになっていますが、供用段階での騒音について実施することが必要だと思います。その際、測定ポイントや回数、公開の方法についても明らかにしておくことが求められます。（コ）	錦澤委員	・建設段階のモニタリングは工事を実施するコントラクターと外部モニタリング機関により行われます。また、供用段階は実施機関によるモニタリングは年 4 回行われる予定です。 なお、モニタリング結果の公開について、当国では通常公開されていないという理由から、本事業も公開しないとの意向が実施機関から示されていますが、今後も引き続き公開については申し入れる予定です。
51.	RAP: p96-	苦情処理メカニズムに関して、以下の点について質問／コメントがあります。	錦澤	・GL 上で求められているのは、住民移転のみですが、本件は環境影響も対象に含まれています。

N O	該当 ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	回答
		<ul style="list-style-type: none"> ・苦情は住民移転に関する事項だけを対象としているのでしょうか。環境影響も含めて対象とすべきと考えます。 ・この仕組みがあることを、どのような対象に、どうやって周知していますか。鉄道近隣の居住者への影響なども考慮して、ポスティングを利用するなど、関係者に直接かつ幅広く周知することが求められます。（質・コ） 	委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現地ステークホルダー協議、FGD、KIIにおいて既に周知がなされております。今後、延伸計画を進める場合、改めて被影響住民を確認するための詳細実地調査が予定されており、その際にも文書、口頭による周知を予定しています。