

現場写真集（その3）



栈橋を歩いて Quezon 州側に渡る。



Quezon 州側には広い河川敷が横たわっている。
(右端には栈橋が見える)



ロープを張り河川と河川敷の幅を測量している。(河川幅、河川敷とも約 200m)



Umiray と Dingalan を結ぶバス。
(1日7便運行している)



Umiray と Dingalan を結ぶ海岸道路
(美しい海岸道路は観光に適している)



Aurora 州知事 (Gov. Bellaflor J. Angara-Castillo) に本プロジェクトを説明する。

現場写真集（その4）



ASCOT (Aurora 州立農業専門学校) の生徒たちや Bazal Barangay の関係者を集め説明会を開催。



<同 左>



Umiray Barangay らの関係者を集め説明会を開催。



<同 左>



2005年3月17日 Minutes of Discussion の調印式。手前左が農地改革省 Gerundio C. Madueno 事務次官。



Minutes of Discussion の調印式
調印した書類の交換を行っている。

現場写真集（その5）



Bazal 橋計画地点から上流部を望む。上流の森林地域は流域保全林に指定されている。



Bazal 川中流域の水田地帯。



Dingalan 町の近くを流れる Davildavilan 川の氾濫により民家の屋根近くまで土石流が堆積した惨状。



Aurora 州 Dingalan 町から見た森林の状況。伐採により環境悪化が懸念される。



Dingalan—Umiray 間において台風・豪雨災害による崖崩れ箇所が何ヶ所も見られた。



台風・豪雨により山林から Dingalan 湾に押し寄せた木材。これを利用して木炭が作られていた。

目次

位置図／現場写真集／略語一覧

第1章 調査概要	1-1
1.1 要請内容	1-1
1.2 調査目的	1-1
1.3 調査団の構成	1-1
1.4 調査日程	1-2
1.5 主要面談者	1-3
1.6 調査結果概要	1-5
1.6.1 先方との協議結果	1-5
1.6.2 現地調査（踏査）結果	1-5
1.6.3 結論要約	1-8
第2章 要請の確認	2-1
2.1 要請の経緯	2-1
2.2 要請の背景	2-2
2.2.1 要請の確認	2-2
(1) 土地改革省（DLR）からの要請の経緯	2-2
(2) ARISP との関連性	2-4
(3) 他省（NEDA）との関係	2-5
(4) 他省（DPWH）との整合性	2-5
(5) 要請内容の変更	2-6
2.3 サイトの状況と問題点	2-6
2.3.1 自然条件	2-6
(1) Bazal 地域	2-6
(2) Umiray 地域	2-7
2.3.2 社会経済状況	2-8
(1) 当該セクターの社会経済状況	2-8
(2) KALAHI-AR Zone 開発計画	2-9
(3) 中期開発計画	2-10
(4) Bazal 地域の社会経済状況	2-10
(5) Umiray 地域の社会経済状況	2-11
2.3.3 広域農地改革コミュニティの現状	2-11
(1) Bazal 地域	2-11
(2) Umiray 地域	2-14
2.3.4 実施機関の組織体制	2-16
(1) 組織・人員	2-16
(2) 予算	2-16
(3) 事業実施体制	2-18
2.3.5 周辺道路の現状	2-18
(1) Bazal 地域	2-18
(2) Umiray 地域	2-19
2.3.6 交通量の現状	2-20
2.3.7 既存施設の現状	2-22
(1) 農村施設の現状	2-22

(2) 交通関係施設の現状	2-28
2.3.8 問題点の整理	2-29
(1) 農業関係の問題点の整理	2-29
(2) 交通関係の問題点の整理	2-31
2.4 要請内容の妥当性の検討	2-33
2.4.1 ARISPの進捗状況と成果	2-33
(1) ARISP Iによる成果	2-33
(2) ARISP IIの現状	2-35
2.4.2 広域農地改革コミュニティ地区への影響	2-36
(1) 全国KALAHI AR Zone指定地区	2-36
(2) Bazal地域	2-37
(3) Umiray地域	2-38
2.4.3 架橋位置の選定	2-38
(1) Bazal橋	2-39
(2) Umiray橋	2-39
2.4.4 橋梁形式・構造の検討	2-42
(1) 橋梁幅員の検討	2-42
(2) Bazal橋の橋梁形式の検討	2-43
(3) Umiray橋の橋梁形式の検討	2-45
(4) 概略建設費の算定	2-50
(5) Umiray橋の潜水橋に対する考察	2-51
2.4.5 対象橋梁に対する検証	2-52
(1) 農業開発計画からみた橋梁の検証	2-52
(2) 橋梁建設にかかる技術的検証	2-53
第3章 環境社会配慮調査	3-1
3.1 フィリピン側が実施した環境社会影響評価等の実施内容	3-1
3.1.1 Aurora州Maria Aurora町のBazal橋	3-1
3.1.2 Aurora州Dingalan町とQuezon州General Nakar町をまたぐUmiray橋	3-1
3.2 JICA環境社会配慮審査室による審査結果	3-2
3.3 環境社会配慮実施の必要性の有無	3-5
3.3.1 フィリピン国の環境社会配慮に関する法令	3-5
3.3.2 要請2橋梁のスクリーニング	3-5
3.3.3 スコーピング(案)の作成	3-9
(1) 案件名、及び「フィ」国側実施機関並びにコンサルタント名	3-9
(2) カテゴリー分類及びその理由	3-9
(3) プロジェクト概要(事業特性の把握)	3-9
(4) プロジェクト立地環境(地域特性の把握)	3-9
(5) 本件実施による環境・社会への負荷の範囲、程度、項目の絞込み	3-9
(6) 複数案の検討(橋梁を建設しない案を含む)	3-10
(7) 調査方法(調査を実行するための手続き及び技術上の必要事項)	3-10
(8) 関連書類(位置図は、予備調査報告書の冒頭を参照)	3-10
3.4 IEE(Initial Environmental Examination)レベルの環境社会配慮調査	3-15
3.4.1 現状調査(ベースラインサーベイ)結果	3-15
(1) 行政区分	3-15
(2) 人口	3-15
(3) 住民移転	3-16
(4) 経済活動	3-16
(5) 土地利用	3-17

(6) 交通・生活施設	3-18
(7) 先住民族	3-19
(8) 教育	3-20
(9) 保健衛生	3-20
(10) 災害（リスク）、2004 年末の台風等による被災状況	3-21
(11) 自然環境	3-23
(12) 環境汚染	3-25
3.4.2 スクリーニングチェックリスト	3-26
3.4.3 スコーピングチェックリスト	3-29
3.4.4 JICA 環境社会配慮ガイドラインとの整合性 について	3-34
(1) Aurora 州 Maria Aurora 町の Bazal 橋	3-34
(2) Aurora 州 Dingalan 町と Quezon 州 General Nakar 町をまたぐ Umiray 橋	3-35
3.4.5 第 2 回目のスクリーニング結果	3-36
3.5 問題点の整理と今後の課題	3-37
(1) 橋梁整備を通じた森林保全と森林の質向上	3-37
(2) 橋梁基本設計段階からのリスク回避策の検討	3-37
(3) 適切な工事計画の設定	3-38
(4) 付加価値をつけた農産物生産への誘導（環境保全型農業の推進）	3-38
(5) 適切な情報公開の推進	3-38
第 4 章 結論・提言	4-1
4.1 協力内容スクリーニング	4-1
(1) 要請内容の整理	4-1
(2) ARISP との棲み分け	4-1
(3) 関係省庁との棲み分け	4-1
(4) 橋梁建設費	4-1
(5) 橋梁維持管理の体制	4-2
(6) 要請内容の変更	4-2
(7) 渡河位置の検討	4-2
(8) プロジェクトの必要性	4-3
(9) プロジェクトの妥当性	4-4
(10) プロジェクトの裨益効果	4-4
(11) 結論	4-5
4.2 モデル事業としての本件の位置づけ	4-5
(1) 拡大 ARC 開発を推進するためのモデル事業	4-5
(2) 農地改革地域の問題解決のためのモデル事業	4-6
(3) モデル事業として DPWH の一般公共事業よりも高レベルの橋梁計画	4-6
(4) 環境社会配慮からみたモデル事業	4-7
4.3 基本設計調査に際し留意すべき事項等	4-7
4.3.1 農村開発計画	4-7
(1) 広域 ARC 開発の推進と将来計画	4-7
(2) DLR における 34 橋梁整備計画	4-8
(3) アクセス改善計画に伴う関連施設の拡充・見直しなどの把握	4-8
(4) 農業形態、地域住民の生業形態、物流コスト	4-8
(5) VAT および建設後のメンテナンスについて	4-8
4.3.2 橋梁計画	4-8
(1) 自然条件調査	4-8
(2) 架橋位置の選定	4-9
(3) 橋梁幅員の決定	4-9

(4) アクセス道路の検討	4-10
4.3.3 環境社会配慮	4-10
(1) Bazal 橋について	4-10
(2) Umiray 橋について	4-11

添付資料

(1) 署名ミニッツ	5-1
(2) 詳細協議議事録	6-1

付属資料

資料 1. フィリピン国の現状及び地域の現状	7-1
1.1 社会経済状況	7-1
1.2 中期国家開発計画	7-2
1.3 農地改革事業	7-3
1.3.1 農地改革の変遷	7-3
1.3.2 KALAHI -AR Zone 開発計画	7-4
1.4 援助状況・動向	7-5
1.4.1 我が国の援助状況・動向	7-5
1.4.2 他のドナーの援助動向	7-9
資料 2. プロジェクトを取り巻く状況	8-1
2.1 プロジェクトの実施体制	8-1
2-2 施工・調達事情	8-1
2.3 その他（法令・規則等）	8-2
資料 3. その他資料、情報等	9-1
3-1 治安等の状況	9-1
3.1.1 外務省ホームページの海外安全情報、2005 年 3 月 24 日現在	9-1
3.1.2 JICA フィリピン事務所から得た情報	9-1
3.1.3 現地踏査で得られた情報	9-3
3.1.4 その他の情報（2004 年の台風等による被災状況）	9-4
3.2 基本設計調査段階および施工段階への提言	9-4
3.2.1 安全確保への配慮	9-4
3.2.2 地元住民の優先的雇用の配慮	9-4
3-3 資料収集リスト	9-8

第1章 調査概要

1.1 要請内容

バザル橋及びウミライ橋の建設。以下2橋の概要。

(1) バザル橋

位置：オーロラ州マリア オーロラ町

橋長：約 60.8m

(2) ウミライ橋

位置：オーロラ州ディンガラン町及びケソン州ジェネラルナカール町

橋長：約 150.8m

1.2 調査目的

要請の2橋梁が選定された背景、経緯、2橋梁の整備優先度、橋梁整備の裨益効果、橋梁建設位置周辺の自然的・地理的状況等にかかる情報収集、分析を行い、要請内容の必要性、妥当性を検討し、併せて基本設計調査の方向性、課題を明らかにする。

1.3 調査団の構成

吉田 勝美 Mr. Katsumi YOSHIDA	団長 Leader	フィリピン事務所次長 Deputy Resident JICA Representative, JICA Philippine Office
中村 博 Mr. Hiroshi NAKAMURA	計画管理 Project Coordinator	JICA 無償資金協力部業務第3グループ農漁 村開発チーム Officer, Rural Development and Environment Team, Project Management Group II, Grant Aid Management Department, JICA
長谷川靖徳 Mr. Yasunori HASEGAWA	農村開発計画 Rural Deve lopment	三祐コンサルタンツ Sanyu Consultants, Inc
矢島 弘 Mr. Hiroshi YAJIMA	橋梁計画 Bridge Planner	トーニチコンサルタント Tonichi Engineering Consultants
土井弘行 Mr. Hiroyuki DOI Inc.	環境社会配慮 Environmental and Social Consideration	

1.4 調査日程

	月日	曜日	日程
1	3/1	火	成田→マニラ（コンサルタント団員）
2	3/2	水	JICA 打合せ、日本大使館訪問、国家経済開発庁/公共事業道路省表敬、農地改革省表敬・協議、ローカルコンサルタント訪問
3	3/3	木	農地改革省協議、ローカルコンサルタント訪問
4	3/4	金	農地改革省協議
5	3/5	土	プロジェクトサイトに移動
6	3/6	日	サイト調査
7	3/7	月	オーロラ州政府及びケソン州政府表敬、農地改革省及び公共事業道路省地方事務所表敬
8	3/8	火	サイト調査
9	3/9	水	同上
10	3/10	木	同上
11	3/11	金	同上
12	3/12	土	マニラへ移動
13	3/13	日	中村マニラ到着、団内ミーティング
14	3/14	月	JICA フィリピン事務所打合せ、経済開発庁打合せ
15	3/15	火	農地改革省協議、プロジェクトサイトに移動
16	3/16	水	サイト調査
17	3/17	木	マニラに移動
18	3/18	金	ミニッツ協議
19	3/19	土	団内打合せ
20	3/20	日	団内打合せ
21	3/21	月	ミニッツ署名 マニラ→成田

1.5 主要面談者

1. 土地改革省本省 (DLR)

Mr. Rene C. Villa (DLR Secretary)

Mr. Gerundio “KHALIQ” C. Madueno (Undersecretary for Support Services/FAPsO)

Ms. Herminia FE B. San Fuan (Director, Project Development & Management)

Ms. Ma. Marcy C. Ballesteros (Division Chief, Project Development & Resource Mobilization Division)

Ms. Ma Celerina “Beh” G. Afable (Chief, Division B, Proj. Impl. & Mgt. Services)

Ms. Ma. Cristina C. Dagdag (Project Development Officer IV, PDMS, FAPSO/DLR)

Ms. Florida M. Romero (Project Development Officer III, PDMS, FAPSO/DLR)

Ms. Rose-Ann C. Baluyot (Project Development & Management Staff, Project Development Office II)

Mr. Alex Guanhing (Sr. Rural Infra Engineer, ARISP II)

Mr. Jayciel Bartolome (Rural Infra Engineer, ARISP II)

2. 土地改革省管区地方事務所 (DLR, Regional Offices)

Mr. Narciso B. Nieto (Regional Director, Region III)

Mr. Dominador B. Andres, Ceso III (Regional Director, Region IV-A)

3. 土地改革省州地方事務所 (DLR ,Aurora Province and Quezon Province)

Mr. Felipe A. Simon (Provincial Agrarian Reform Officer II – DLR Aurora)

Ms. Darlene A.B. Galicia (Provincial Agrarian Reform Officer I – DLR Aurora)

Mr. Anturo T. Mandia (Municipal Agrarian Reform officer, Dingalan , Aurora)

Mr. Juan G. Salamaca (Jr., Engineer II, DLR-Aurora)

Ms. Fritzi C. Pantoja (Provincial Agrarian Reform Officer II – DLR Quezon)

4. 公共事業道路省 (DPWH)

Mr. Ernesto S. Gregorio, Jr. (DPWH, CLB/CARP Program Office, OIC Project Director)

Ms. Carolina Soriano-Canuel (Head Civil Engineer, Planning Department)

Ms. Virgie Bamaso (Civil Engineer, Bridges Division, Bureau of Design)

Ms. Blessie Ranws (Civil Engineer, Bridges Division, Bureau of Design)

池田 祐二氏 (JICA 専門家 道路計画局)

5. 国家經濟開発庁 (NEDA)

Ms. JoAnne P. Totentino (Public Investment Staff, Economic Development Specialist)

Mr. Jose Dominador C. Gomez, JR (Rural Infrastructure and Institution Division, Chief Economic Development Specialist)

6. Department of Environmental Natural Resources (DENR)

Ms. Engr. Debbie Ruth Liao (EIA Division)

7. Governner, Mayor and Others

Gov. Bellaflop J. Angara-Castillo (Governner of Aurora)

Gil S. Lacuata (Mayor of Maria Aurora)

8. オーロラ州立技術大学 (ASCOT)

Mr ChristopherS. Falapia (PPSDO-Director)

Mr. Eusebio Villar Angara (Professor)

9. World Bank

Mr. Adelberto B. Baniqued (Chief Technical Advisor)

10. DLRのJICA専門家等

安達 修 氏 (JICA 専門家)

河原 行弘 氏 (ARISP チームリーダー)

高橋 ヨシカズ氏 (ARISP 農村インフラ担当)

11. Local Consultants

Professor Benjamin J. Bartolome (Project Manager)

Mr. Enrico L. Basilio (Transportation Specialist)

Mr. Rene B. Borromeo (Madecor Environment Management System, Inc.)

12. 独立行政法人 国際協力機構 (JICA) フィリピン事務所

吉田 勝美 次長

高田 裕彦 次長

今村 誠 所員

加瀬 晴子 所員

中村 博 (JICA 本部職員)

1.6 調査結果概要

1.6.1 先方との協議結果

- (1)平成 17 年 3 月 17 日、本予備調査団長及び DLR 次官の間で、協議結果を取りまとめたミニッツの署名交換を行った。
- (2)本件の目的、プロジェクトサイト、実施機関、要請内容、無償資金協力の制度等につき双方確認した。
- (3)本件調査及び事業実施中のプロジェクト関係者の安全を確保するため、フィリピン側は取りうる策を講ずることを確認した。
- (4)要請の 2 橋梁については、DPWH ではなく、DLR がその建設について権限を有することを確認した。
- (5)要請の 2 橋梁建設後は、DLR がオーロラ州及びケソン州に引き渡すこととし、その維持管理については両州が権限及び責任を有することになることを確認した。
- (6)本件が地域社会に適切に受け入れられるよう利害関係者間の調整が必要となることを双方で確認した。特に、非自発的住民移転や生計手段の確保に関する調製については、州政府が責任を持つことを併せて確認した。
- (7)DLR は本件実施にあたり、環境影響評価を行い、その結果をフィリピン事務所に報告することを確認した。
- (8)橋梁建設のための土地の確保、アクセス道路の確保、事務所・倉庫の設置、必要に応じて障害物の撤去等を施設建設前に行うことを確認した。
- (9)ウミライ橋の建設は、農業開発及び森林開発にとって重要であるのみならず、洪水時の避難手段としても重要であることをフィリピン側は強く説明した。
- (10)調査団より、フィリピン側が VAT の支払いを行わない限り本件の実施は困難であることを説明した。農地改革省としては、これまで VAT の支払いを完全に行っているものの、フィリピン側の VAT 未払い問題の解決のため、適宜関係当局に働きかけを行っていくこととした。

1.6.2 現地調査（踏査）結果

(1) 2 橋梁の選定理由について

国道の橋梁建設については原則として DPWH が実施することとなっているが、本件のような地方道路の橋梁については DPWH の予算、人員が回らないこともあり、その道路を所有する（登録されている）各自治体が建設することとなっている。他方、こういった地方の道路、橋梁（farm to market road）は未整備のまま放置されているケースが多々あり、地域発展の障害となっている。

JBIC による農業インフラ整備事業（ARISP）では、ARC 地域を対象に橋梁整備を実施しているが、ARC 地域以外の橋梁については対応できず、整備の必要の高い橋梁 34 橋をリストアップするにとどまっている。本件対象の 2 橋については、既述の 34 橋から選定されているが、①マニラに比較的近いこと、②他の橋梁建設の設計上の参考とすべき橋梁であるこ

と、そして③地元政府からの要望が強かったこと、から選定に至ったものと考えられる。

(2)ウミライ橋

当初要請では同橋長を150メートルとして要請されていたが、現地調査の結果、350から400メートルの橋長が必要となることが判明した。

この原因は、

- ① 先方が想定した架橋予定位置が川幅の比較的狭いより上流部とされていたこと（この位置は兩岸の高低差が大きいこと、またアクセス道路の建設費および技術的難易度が大きく／高くなり、さらにその傾斜がきつくなる事を考えると、架橋位置としては不相当と考えられる）
- ② 先方の計測以降大きな洪水が発生し、架橋予定位置周辺の川幅が増大したこと
- ③ 計測方法として地図上での川幅計測と歩測による河川敷の計測を用いたと思われ、その誤差が大きかったこと

と考えられる。

農地改革省（DLR）との協議の中で、DLR から必要橋長の増加の結果による事業費の増加について懸念が示された。これは、案件採択に当たっての障壁が高くなるのではないかとの危惧を表すものであるが、調査団としても適正な範囲で事業費を抑える工夫を国内解析で示す必要があると考えている。

これに関し、具体的には以下の方針で臨む。

① 架橋予定位置の検討

現在複数の架橋予定地が考えられるが必要となるアクセス道路長、技術的難易度、必要となる橋長を考慮した上で予想される事業費の比較検討を行う

② 橋梁の仕様の検討

交通量調査の結果を踏まえ、車線数、橋梁の幅員、橋梁の構造（ボックスカルバートの一部導入、橋脚の形式の工夫等）

③ 環境社会配慮

架橋予定位置は河口に近く、海水と淡水の交わる、川の生物の生態にとって重要な場所となっている可能性がある。

また、現在渡し舟を営む方々が橋梁建設を受け入れる考えを有することを彼らへのヒアリングの結果として確認している。なお、橋梁建設後は3輪車タクシーの運転手を行う等、彼ら自身でもすでに転職の内容を検討しているようである。

同橋の位置するウミライバラングイ（ウミライ ARC を含む）は現在陸の孤島となっている。同バラングイの外に出るためにはウミライ橋建設予定地の川をわたすボートに依存せざるを得ない。よって、同地区で生産された農作物の出荷や木材の出荷に制限を受けているのみならず、雨季の洪水時の避難が出来ないという深刻な問題も抱えている。同バラングイ

の人口は約 30,000 人、農地は 20,000ha となっている。

(3)バザル橋について

現在同橋の架橋位置には木製の橋（橋長 37m、幅員 2.5m、高さ 1.8m）が架かっている。ただし、同橋は非常に陳腐なもので、床板は所々剥がれており、もちろん車両は通行できず、昨年は雨季の増水のため、5 回も橋の架け直しを行ったとのことである。

現地の状況を踏まえると、橋長は 50m 程度になるものと予想される。また、雨季の増水時には付近一帯が冠水しているものと思われる。橋梁形式としては、橋脚を備えた本格的な橋梁の必要は無く、洪水時の一時渡河できなくとも、事業費の安いボックスカルバートタイプのものが適当であると予想される。

同橋はバザルバランガイに位置している。同バランガイもウミライバランガイ同様陸の孤島となっている。また、同バランガイは ARC 地区を抱えるのみならず、オーロラ州唯一の州立農業大学（ASCOT）が位置する。よって、同橋建設により ASCOT へ通う学生（定員 500 名のところ現在生徒数 100 名）の利便性が増すことが想定される。また、バザルバランガイは比較的農業の多角経営が目立つところであるが、これは ASCOT での技術支援によるものと考えられる。つまり、同橋建設により、ASCOT の技術をより広域に広げる効果も期待できる。

(4)VAT の支払いについて

DLR はこれまで VAT の還付を全額終了している。また、本件についても、DLR として同支払いに責任を持つことはもちろん、プロジェクトサイトであるケソン州、オーロラ州政府もその負担を負うことを書面で表明しており、VAT 問題及び支払いに対する真剣な姿勢がうかがえる。

(5)土地収用について

ウミライ橋建設に際しては、土地収用の必要性が生じる可能性がある。これについて DLR は、これまで住民に対して保証金を支払うことはしておらず、原則として受益者（LGU もしくは住民）がこの問題に対応するのが一般的とのことである。

なお、JBIC による農業インフラ整備事業（ARISP）でも農道建設、橋梁建設、灌漑施設建設を行っているが、土地収用が発生した際は保証金支払いではなく、受益者との交渉にて同課題に対応しているようである。

1.6.3 結論要約

バザール橋については、

- ① 周辺バランガイへ住民および州立農業大学の学生への裨益効果
- ② 同大学の研究成果を周辺地域へ波及させる効果
- ③ 周辺地域の社会・経済発展（特に農業において）

が見込まれると考えられ、同橋整備の必要性は認められると考えられる。

また、周辺環境への影響も特に想定されないこと、技術的にも同橋建設に困難は認められないこと等を考え合わせると、引き続き基本設計調査の段階に進むことが適当と考えられる。

なお、同橋整備の事業費（コンサルタントフィー含まず）は約 6,300 万円が見込まれるとのことである。

ウミライ橋については、

- ① 周辺地域が洪水多発地帯であり、災害時の避難路として重要と考えられる（昨年 11 月には同地域にて 198 名の死者、行方不明者が発生）。
- ② 同地域の社会・経済発展（農業及び林業）が見込まれる。特に、現在そもそも橋梁が存在しない（渡し船にて渡河）ことを考えると、住民生活へのインパクトは大きなものになると想定される。

ことから、その建設の必要性は認められる。

周辺環境への影響については、本橋がウミライ川河口付近（海水と汽水の境界であり、生物環境にとって重要）に位置し、また橋長も 350 メートル前後と大きなものとなることから、一定のマイナスの影響（重大なものではないことを確認済み）が想定される。比国側は、同国法規に従い環境影響評価を進めており、環境管理局発行の環境応諾書の取得が本件実施の条件となる。

本橋建設に際しては、同地域の経済規模を踏まえて、必要最小限の橋幅、決して華美とはならない構造が求められることは当然だが、他方頻発する洪水に耐えうること、橋脚の構造において自然環境への影響を最小限とする工夫も重要となる。

以上を踏まえ、ウミライ橋整備についても、基本設計調査段階に進むことが適当と考えられる。

なお、同橋整備に要する事業費（コンサルタントフィー含まず）は、5 億 5,000 万円から 6 億円程度が見込まれる。