

ケニア国モンバサ港ゲートブリッジ 建設事業（協力準備調査（有償））SC 案

日時 平成 29 年 8 月 4 日（金） 14 : 00～15 : 19

場所 JICA 本部 212.会議室

（独）国際協力機構

助言委員（敬称略）

久保田 利恵子 国立環境研究所 資源循環・廃棄物研究センター 高度技能専門員
助教

清水谷 卓 多機能フィルター株式会社 国際事業部 部長

谷本 寿男 社会福祉法人 共働学舎 顧問（元恵泉女学園大学 人間社会学部国
際社会学科 教授）

村山 武彦 東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 教授

JICA

<事業主管部>

渡辺 大介 アフリカ部 アフリカ第一課 課長

小島 眸美 アフリカ部 アフリカ第一課

<事務局>

永井 進介 審査部 環境社会配慮審査課 課長

土生 正弘 審査部 環境社会配慮審査課

オブザーバー

<調査団>

大下 副武 (株)片平エンジニアリング・インターナショナル

渡辺 雅人 (株)片平エンジニアリング・インターナショナル

田野口 太治 (株)片平エンジニアリング・インターナショナル

西野 健 (株)片平エンジニアリング・インターナショナル

ケニア国モンバサ港ゲートブリッジ建設事業
(協力準備調査(有償)) SC 案
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. 都市部のマングローブ林の環境社会配慮

本事業の南部大陸側のアプローチ道路の建設予定地周辺の自然・社会条件に関して、以下の2点の議論が行われた。

助言委員より、事前配布資料中の記述や写真を踏まえると、自然が比較的多く残されている地域においてアプローチ道路の建設が行われるのではないかとこの質問があった。

これに対して、JICAからは、南部大陸側は今後工業開発等が見込まれており、現時点では低所得者の新興住宅地が広がっていることから、既に開発が進みつつある地域である旨回答があった。

さらに、助言委員より、南部大陸側のアプローチ道路に隣接する入り江に残存しているマングローブ林については、小規模ではあるとしても、その生態系への影響に対する配慮や当該マングローブ林にて営まれる漁業への影響に対する配慮が不可欠であるとの認識から、それぞれ助言案(助言2および助言3)が提示された。

これに対して、JICAからは、EIA調査及びRAP調査の中で、影響の有無と程度を確認した上で、必要な対策(緩和策)を検討する予定である旨説明があった。

以 上

ケニア国モンバサゲートブリッジ建設事業

(協力準備調査(有償)) SC 案

NO.	該当ページ	事前質問(質)・コメント(コ)	委員名	質問のねらい	回答
【全体事項】					
1.	事前配布資料 1p.	1.3 本事業の必要性を補強するために、ケニア国政府の国家開発計画「Vision 2030」における開発の3本柱の内容・エッセンスをまず明記し、この開発の3本柱の中で運輸インフラの開発を通じた経済開発が重点課題であることをDFRで記述すること。(コ)	谷本委員		ケニア国政府の国家開発計画「Vision 2030」では、「経済」「社会」「政治」の3本柱を基本とし、高い生活水準、国際的な競争力及び経済繁栄を2030年までに達成することを国家目標としています。また、同開発計画の「第二次計画」(Second Medium Term Plan (2013-2017))には、南部大陸側(リコニ側)のドンゴクンドゥ経済特区の開発も含まれております。この計画を具現化するために、道路・鉄道・港湾といった運輸インフラの開発を重点課題の一つとしていることについて、DFRで詳細を記述します。
2.	事前配布資料 1p.	1.3 「フェリーは、過密状態であること、事故が頻発している…」とあるが、本事業の必要性を補完するためにも、過去数年間の一日当たりのフェリーの運航回数や乗客・車両の積載数など、さらに年間のフェリーが絡む事故の概要をDFRに取りまとめること。(コ)	谷本委員		リコニ・フェリーは24時間体制で運航されており、1日の輸送量は車両が約5,700台、乗客が約217,000人となっています。過去数年間のフェリー運航回数、乗客・車両数及びフェリー事故の概要について、DFRに記述します。
3.	事前配布資料 1p.	1.3 ゲートブリッジがモンバサ島内の交通の円滑化(渋滞の緩和)につながる因果関係をDFRに記述すること。(コ)	谷本委員		ゲートブリッジの建設により、モンバサ島と島外を連絡する道路が1本追加されます。当該橋梁は、現在建設中のモンバサ南バイパスと接続することで、南側大陸のみでなく、モンバサ島に出入りする全ての交通の円滑化が期待されます。また、With/Without分析により、島内の交通処理の効率化に寄与することが、予想されております。詳細についてDFRにて記載します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
4.	事前配布資料 1p. 4p.	表 1.5.1 道路規格として、「本線の幅員構成：3.5mx4 車線+1.5m 路肩(両側)+2.0m 歩道（片側）」とあるが、歩道を片側だけに設置する理由を DFR に記述すること。（コ）	谷本委員		本事業の橋梁の西側に位置する海軍基地に対して橋梁が高い位置となることから、歩行者から基地内を見渡せる可能性があります。そのため、歩道は基地と反対側にのみ設置することを海軍より要請されました。これについて、歩道の片側設置の理由として DFR に記述します。
5.	P1	P55 ステークホルダー協議の質問の中で、「当初、Port-reize に橋が設置される予定であった。」との発言があるが、このことは、都市計画マスタープランなどで、以前検討されていたのでしょうか？仮にそうであれば、当初の Port-reize の計画を廃して、仕切り直して、この度の検討に至った経緯を記述すべきである。（コ）	清水谷委員		Port-reize は本事業地の北側、モンバサ空港の近隣地域です。本調査の以前に、3つの架橋計画調査がありましたが、いずれもリコニフェリーの近くであり、Port-reize での架橋計画はありません。従ってこの発言は、発言者の思い違いと思われます。今回調査では、交通効率、コスト、環境社会影響等の観点から架橋位置代替案を比較し、最も適した案を選定しました。
6.	事前配布資料 2p. 42p &、47p	1.5 本事業では、リコニ側（南部大陸側）アプローチ高架の盛土区間で大量の土砂が必要とされ、橋梁部分のコンクリート工にも大量の骨材（碎石・砂）が投入される。 今回の FS では、まず、土砂や骨材の必要量を明らかにし、次いで、それらの確保（調達）方法、さらに想定される土取場や碎石場が周辺の自然社会環境（特に、野生動物等の生態系）に与えているインパクトを調査し、その結果を DFR に記述すること。（コ）	谷本委員		本事業で必要な土砂および骨材の概略数量につきましては、調査の上 DFR に記載します。 当該資材の調達方法については、事業実施段階で請負業者によって決定されます。なお、候補地としては原則として環境許可を取得した既存の採石場、土取り場を候補地とする予定ですので、候補地の許認可の取得状況を確認する予定です。ケニア国では、採石場や土取り場は環境アセスメントの対象事業であり、環境アセスメントを実施し、環境許可を受けた既存の施設を利用することにより環境影響の抑制は担保されるものと考えられます。本事業のために採石場や土取り場が新規に開発される場合には、請負業者の責任において、ケニア国における環境許可手続きを経る旨合意する予定です。 なお、盛土区間の造成にあたっては、本事業による掘削残土の再利用が図られることを想定しています。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
7.	P2	事業の概要に関して、事業そのものの説明は有るが、作業者のキャンプ場、資材置き場、取り付け道路等の情報が十分に説明されていない。補足すべきである。(コ)	清水谷委員		作業者のキャンプ場、資材置き場、取り付け道路等については本調査の中で概略の検討を行い、結果を DFR に記載します。
【代替案の検討】					
8.	P35	ルート案（3ルート）の比較検討項目内の環境配慮の項目において、「自然環境」に関する項目を追加すること。（理由：社会環境のみが検討項目となっている。マングローブ林への影響についても、検討してほしい。）(コ)	清水谷委員		表 5.2.3 の評価は、幅広い事項についてできるだけ客観的な評価を得るため、評価項目の定量化を行っています。環境社会については、定量化が可能な「住民移転規模」、「住宅地内を通過する距離」、「高架高さと延長」の3項目を総合評価に加えしました。一方、環境社会には動植物・生態系を始めとして定量化が難しい項目も多く含まれることから、別途、表 5.2.4 で環境社会の評価項目全般について定性的に評価を行い、表 5.2.3 の評価の裏付けを取るものとししました。同表では評価の結果として、D ルートについて他のルートよりマングローブ林に近いことから影響が考えられる旨、記述しています。
9.	P40	橋梁の構造形式について、3つが比較されているが、斜張橋の優位性のみ言及されているが、最終案は、どのオプションになったのでしょうか？(質)	清水谷委員	採用される橋梁の構造形式の確認	現地協議の結果、工事費用、工期、環境的視点などを踏まえて、3つの形式のうち斜張橋形式の2案が優位であることは決定していますが、最終案については、本調査の中で更なる比較検討を行っていきます。
10.	P40	P4の事業概要では、主橋のスパン割は、360m + 720m + 360m と示されているが、橋梁の3つのオプションにおいて、3つともこれとは異なっている。どれが正しいのでしょうか？(質)	清水谷委員	記述の正誤確認	P4の表 1.5.1「事業概要」の「主橋・スパン割り」を、360m+660m+360m に DFR では修正します。 なお、先般に行った現地協議においてセンタースパン 660m は決定しましたが、側径間長は、斜張橋形式の選定後に決定されることから暫定といたします。
11.	P40	鋼斜張橋の「施工性」において、「工法が単純で工期が短い」と記述されており、工期短縮や工事費の削減に効果があ	清水谷委員	記述内容の確認	表 5.3.1 の比較検討の中で、鋼斜張橋は鋼・PC 複合斜張橋よりも規模が大きい（スパン長が 1,440m に対して 1,240m）ものとなりますが、工法が単純で工期が短いことから、「工事費」及び「工期」がほぼほぼ同程度と評価されます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
		るものと推測される。しかし、比較検討表の「工事費」および「工期」の項目において、その優位性が反映されていません。その理由について、ご説明頂きたい。(質)			
【スコーピングマトリクス】					
12.	事前配布資料 pp. 44～	6.1（表 6.1.1）4 土壌汚染の工事中（・工事前）および供用時の評価がともにDであるが、リコニ側（南部大陸側）アプローチ高架の盛土区間から、降雨時には隣接する入り江（Mweza Creek）に土砂が流れ込み、マングローブ林に対する負の影響（土壌汚染）が予見されることから、評価はB-、少なくともCではないか。（コ）	谷本委員		施工中には土砂流出防止のために適切な養生を実施します。供用後は盛土法面の侵食防止のための植生が行われ、排水路に一定間隔で沈砂柵が設置する予定です。以上より、盛土区間の土砂がそのまま入り江に流れ込む可能性はきわめて低いと考えます。しかしながら工事に起因する濁水が流れ込む可能性はあるため、既往の事業の実績などの調査により、水質の項目において濁水の影響を評価します。
13.	P42	工事中の「廃棄物」評価に関して、建設作業員キャンプ場からの下水は、どのように処理される計画でしょうか？ 下水処理施設が不十分ということで、自然放流されるのでしょうか？(質)	清水谷委員	建設作業員のキャンプ場からの下水の処理方法についての確認	建設作業員キャンプ場からの下水は、モンバサ島側では既設の下水設備を利用、南部大陸側（リコニ側）ではバキューム式による汲み取り方式を想定しています。自然放流は想定していません。
14.	事前配布資料 pp. 44～	6.1（表 6.1.1）7 悪臭では、工事中に建設機材からの排気ガスが油分、またアスファルトからの揮発分といった悪臭の発生が見込まれるため、評価はCとすべきではないか。（コ）	谷本委員		ご指摘いただきました悪臭の懸念につきましては、建設機材の稼働は工中という限られた期間であること、アスファルトの敷設についてもきわめて短期間の作業であること、また、我が国で行われている道路環境影響評価においても悪臭は評価項目として取り上げられていないこと（国総研：道路環境影響評価の技術手法）から、影響はないものと評価しています。
15.	p.43	10の生態系については、リコニ側のルートに隣接するマングローブ林への影響を対象にすること。（コ）	村山委員		本事業地の南部大陸側（リコニ側）の入り江の小規模マングローブ林について生態系調査を行い、本事業の工事や供用による負の影響が予測される場合、当該マングローブ林の保全（緩和策）についてDFRに記載します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
16.	事前配布資料 pp. 44～ & 47p	6.1（表 6.1.1）10 生態系では、工事中的の評価理由の中に「・建設作業により緑が失われる可能性がある」と記載があるが、失われる緑の内容をより具体的に記述すること（樹木の伐採や植栽の除去ということか）。（コ）	谷本委員		「緑が失われる」とは、本事業計画地における樹木や植栽の除去です。具体的な内容については現地調査により把握し、DFRに記載します。
17.	事前配布資料 pp. 44～	6.1（表 6.1.1）12 地形、地質の工事中的の評価理由の欄に、砕石とともに、盛土に必要な大量の土砂およびその土取場に関する記述を加えること。（コ）	谷本委員		表 6.1.1 「12 地形、地質」の工事中的の評価理由を以下に修正します。 『・本事業の建設工事において、大量の砕石、盛土に必要な土砂を必要とすることから、採石場および土取り場の地形・地質に影響を与える可能性がある。』
18.	事前配布資料 pp. 44～	（6.1（表 6.1.1）18 水利用では、「工事中：・建設作業における水利用により周辺の水利用に影響を及ぼすことはない」ということから工事中的の評価は D となっている）工事に必要な水をどのように確保するのかを DFR に記述すること。（コ）	谷本委員		工事に必要な水の確保の方法について、DFR に記載しますが、現時点では、業者からの購入による調達を想定しており、周辺の水利用に著しい影響を及ぼすことはないと考えられることから、評価を D としています。
19.	P44	スコーピングマトリックス 19 番「既存の社会インフラや社会サービス」において、橋梁建設時に、建設機械（クレーン等）が湾内の一部を空間を占有することにより、湾奥部の海軍の活動やその他の船による経済活動に影響を及ぼす可能性はありますか？（質）	清水谷委員	橋梁の建設工事による湾内の空間の一部占有の可能性についての確認	橋梁の施工時、海上橋脚の回りには工事用の棧橋または台船を設置しますが、航路の外側です。センタースパン桁架設時に、航路（幅 300m）の一部を一時占有することになります。航路の完全閉鎖は必要ないものの、港湾局と調整が必要となります。
【環境配慮】（汚染対策、自然環境等）					
20.	事前配布資料	3.1.6 「…未処理水あるいは処理が不十分な下水の放流による海洋への影響	谷本委員		資料調査や聴き取り調査などにより、下水道事業者の放流地点を把握し、DFR に記載します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
	料 14p	（海岸の油汚染など）が、モンバサにおける環境問題のひとつとなっている」という記述があるが、処理が不十分な下水の放流による海洋への影響がみられる場所をDFRでは図示すること。（コ）			
21.	事前配布資料 p46	橋梁に使われる塗料などがあれば、塗料に有害物質（鉛・クロム・PCB等）が含まれている可能性がある。これら塗料の溶出による水質汚染を及ぼす可能性が考えられるため、有害性試験等に関する対応策もDFRに記載すること。（コ）	久保田委員	建設資材の有害性確認	本事業で使用される塗料については、橋梁塗装の最新基準（鋼道路橋塗装・防食便覧：（社）日本道路協会）に基づき有害物質を使用禁止あるいは制限されている塗料を用いる予定です。従って、有害性に関する試験等は予定していません。塗料の溶出による水質汚染の可能性はきわめて小さいと考えます。その旨、DFRに記載します。
22.	事前配布資料 8p. & 50p	工事中発生する建設残土、廃棄物、汚泥などの適切な処理方法についてDFRで提案すること。（コ）	久保田委員	廃棄物の適正処分	建設残土、廃棄物、汚泥の処理については、請負業者の責任において実施されますが、本調査の中では法令やその運用状況等を確認し、本事業における処理方法の方針について検討し、DFRで提案します。 なお、建設残土は、その大部分は本事業の盛土として再利用されるものと想定されます。
23.	事前配布資料 9p. & 50p	3.1.3 水象（潮汐）には「波高は、湾口のサンゴ礁に守られて沖合からの波は入ってこないため小さい」という記述があるが、7.3.4 EIA 現地調査（50p）では、この湾口のサンゴ礁の生態系を調査項目として加え、調査の結果をDFRに記載すること。（コ）	谷本委員		当該サンゴ礁は本事業計画地より約3km以上離れた外海にあることから、重大な影響はないものと予想されます。本調査では、本事業の橋脚工事による水質への影響ならびに橋脚周辺（キリンディニ湾）の水生生物への影響について検討を行い、周辺の水質を適切に保ち周辺の水生動物への影響を抑えるための対策を検討する予定ですが、これによりサンゴ礁への影響は想定しておりません。 本調査では、当初計画の通り、現地行政や専門家への聴き取りを行うことにより影響の有無及びその対策の検討は可能であり、サンゴ礁の生態系調査は必要ないと考えられます。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
24.	事前配布資料 10p & 50p	3.1.4 「本事業計画地は、…上記の国立公園・保護区からも離れており、当該地域の動植物・生態系への直接的な影響は想定されない」との記述があるが、直接的な影響とは具体的にどのような内容か。これに対して、間接的な影響としてはどのような事柄が想定されるのか。また、7.3.4 EIA 現地調査（50p）では、鳥類（特に、渡り鳥）を調査項目に加えるとともに、本事業計画地が国立モンバサ海洋公園・保護区へのからの渡り鳥のルート・鳥の飛行ルートにあたっていないかを今回のFSでは調査し、その結果をDFRに記述すること。（質）（コ）	谷本委員	用語の使用方法の確認	<p>「国立公園・保護区の動植物・生態系への直接的な影響」とは、保護区やその周辺の改変や生態系の転換や劣化、保護区やその周辺での工事による影響が考えられますが、本事業地は距離が離れており保護区の周辺には含まれないものと考えられ、直接的な影響はないと想定されます（海洋保護区まで5km、シンバヒルズ保護区まで20km）。</p> <p>他方、「間接的な影響」としては、二次的な影響や累積的影響、例えばモンバサ地域の将来的な社会・経済発展に伴う影響が挙げられます。この社会・経済発展には、本事業も寄与すると考えられますが、保護区への影響の把握は困難であり、本調査の下で検討すべき影響としては、「合理的と考えられる範囲」には含まれないものと考えられます。</p> <p>鳥類（渡り鳥等）の飛行ルートについては、既往資料調査や現地専門家からの情報収集により確認の上、DFRに記載します。</p>
25.	事前配布資料 19p、 37p、 & 50p	3.2.4 「事業予定地の南部大陸側は…アプローチ道路に隣接する入り江（Mweza Creek）には小規模なマングローブ林があり」という記載されており、5.2（架橋ルートに係る代替案検討）では、「D ルートは、他のルートより湾奥のマングローブ林にやや近く、さらに南部大陸側の入り江の小規模マングローブ林に隣接することから、事業計画の内容に応じてマングローブ林の保全に対する配慮を要する」と記されている。 今回のFSの7.3.4 EIA 現地調査では、マングローブ林の生態系を調査項目に加	谷本委員		<p>本事業地の南部大陸側（リコニ側）の入り江の小規模マングローブ林について生態系調査を行い、本事業による負の影響が予想される場合、当該マングローブ林の保全（緩和策）についてDFRに記載します。</p>

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
		え、その調査結果とともに、この小規模マングローブ林の保全ために必要な配慮の内容（緩和策）をDFRに記述すること。（コ）			
26.	p.47	生態系の予測・評価については、リコニ側のルートに隣接するマングローブ林への影響を調査対象に含め、その結果をDFRに記載すること。	村山委員		同上。
27.	p.46	大気汚染の予測・評価については、病院、学校、宗教施設等の特に配慮が必要な施設への影響を調査し、その結果をDFRに記載すること。	村山委員		沿線の病院、学校、宗教施設の立地及び予想される影響について調査し、DFRに記載します。
【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）					
28.	事前配布資料 19p & 43p	3.2.4 事業予定地の南部大陸側のアプローチ道路に隣接する入り江（Mweza Creek）の小規模なマングローブ林で営まれている小規模な漁業について、今回のFSでは調査を行い、その実態（漁業従事者数や漁獲の種類や量、また想定される負の影響）をDFRに記述すること。（コ）	谷本委員		RAP 調査あるいはEIA 調査の中で、当該入江で営まれている漁業について、その実態と本事業による負の影響について調査し、DFR に記載します。
29.	P46	漁業で生計を立てている人たちを特定し、本事業による影響を評価する必要がある。（コ）	清水谷委員		No. 13 での回答の通り、作業員キャンプからの下水は適切に処理されるよう事業計画が検討される予定です。 なお、No. 28 の通り本調査の中で、南部大陸側（リコニ側）の小規模漁業従事者について、影響を評価し、必要に応じて緩和策を検討します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
30.	事前配布資料 p20, p48	3.2.4 南部大陸側の小規模マングローブ林で営まれている小規模漁業者への配慮、沿道の教育施設への騒音、大気汚染、安全確保などを含む社会配慮対策をDFRに記述すること。（コ）	久保田委員	コミュニティ教育施設への環境社会配慮	南部大陸側の小規模マングローブ林で営まれている小規模漁業者への配慮、沿道の教育施設への騒音、大気汚染、安全確保などを含む環境社会配慮対策を検討し、DFRに記載します。
31.	事前配布資料 10p, 20p	3.1.4 本事業の実施によって、負の影響を受ける宗教的に重要な自然物がなく、事業地周辺のカヤや匹敵する自然物が伐採されることは無いことを住民説明会で説明すること。（コ）	久保田委員		現地踏査により、本事業計画地内にカヤ等、宗教的に重要な自然物がないことを確認していますが、EIA 調査の住民説明会の中で、本事業実施によって負の影響を受ける宗教的に重要な自然物はなく、事業地周辺のカヤ等の自然物が伐採されることが無い旨、説明します。
32.	事前資料 p10	事業予定地近くには世界遺産に登録された物件が2か所ある特に「ジーザス要塞」については文化遺産であることから、世界遺産登録時の景観を維持することが求められる。事業予定地が同物件から近い場合、世界遺産登録時の遺産からの景観等に本事業が支障を及ぼさないことを世界遺産登録時の申請書もしくは同物件の世界遺産管理計画確認し、橋梁の高さ等景観配慮について対応策をDFRに記載すること。（コ）	久保田委員	世界遺産景観の保護	ジーザス要塞の世界遺産登録の評価としては、インド洋周辺の貿易、文化・経済交流の中心地であったこと、15・16世紀の軍事技術の革新による新たな要塞であったこと、等が挙げられます。また、保存管理の要求事項については、バッファゾーンを含む周辺地域の保全とされています。（WHC-12/36.COM/8B Nominations to the World Heritage List） 本事業は、ジーザス要塞から2.5km程度離れているため、ジーザス要塞の景観に著しい影響はないものと考えられますが、世界遺産登録に係る資料を確認し、もし何等かの対応が必要であれば先方実施機関、関係機関等と協議の上、これをDFRに記載します。
33.	P46	アプローチ道路（盛り土）による病院、学校、宗教施設等の特に配慮が必要な施設への影響について、「騒音・振動」等の公害対策の他、通行の遮断やコミュニティの分断等の社会環境面についても評価すること。（コ）	清水谷委員		ご指摘の通り、盛り土区間において地域分断の可能性があるため、社会環境面について評価し、負の影響が予想される場合、ボックスカルバートの設置等、適切な緩和策を検討し、DFRに記述します。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
34.	p.47	雇用や生計手段等の地域経済の予測・評価については、フェリー操業従事者、フェリー利用の階層の人々への影響を調査し、その結果を DFR に記載すること。	村山委員		リコニフェリーはケニア政府の運営による公共交通機関です。現時点では旅客および軽車両の輸送のためにリコニフェリーは存続予定ですが、本事業によるリコニフェリーに関連する人々に対する影響を調査し、その結果を DFR に記載します。
35.	p.48	既存のインフラや社会サービス、地域内の利害対立に関する予測・評価については、橋梁の供用後のフェリーの位置づけや計画されているとされケーブルカーとの関係を調査対象に含め、その結果を DFR に記載すること。 また、ルート案の地図では、リコニ側のアプローチ道路が、Pwani Secondary School の西側に位置する Mweza クリーク奥の緑地の中央部を横断すると判断されるため、この緑地の利用状況を含めた調査を行い、その結果を DFR に記載すること。	村山委員		上記のとおり、リコニフェリーは本事業の供用後も運行を継続する予定ですが、本事業の供用後のリコニフェリーの利用の位置づけを本調査の中で調査します（スコーピング案事前配布資料 p47、p48）。これに加えて計画されているケーブルカーの位置づけについて調査し、その結果を DFR に記述します。 沿道（特に南部大陸側（リコニ側））で本事業の影響を受ける緑地については、利用状況を含めた環境社会影響の調査を行い、その結果を DFR に記述します。
36.	p.51	表 7.4.2 にある移転先地整備計画については、整備を行うことを選択肢の一つとして可能性を調査し、その結果を DFR に記載すること。	村山委員		移転地整備については、センサス調査、社会経済調査、及び被影響者の意向等も踏まえて調査検討し、結果を RAP として取りまとめるとともに、DFR に記述します。
【ステークホルダー協議・情報公開】					
37.	事前配布資料 Pp54～55	8.2 2016 年 4 月に行われた 2 回の事前のステークホルダー協議会への出席者の属性（所属、男女別）を DFR では明示すること。（コ）	谷本委員		記録に基づき、可能な限り出席者の属性を明示します。なお、配布資料のとおり、本ステークホルダー協議会の開催に当たっては、行政関係者、地域の代表、企業関係者や周辺住民に対して参加を呼びかけております。

NO.	該当ページ	事前質問（質）・コメント（コ）	委員名	質問のねらい	回答
38.	P54	2017年9月に開催予定の第一回ステークホルダー協議において、アプローチ道路の計画について資料を駆使して詳細に説明すること。（本スコーピング案の資料において、アプローチ道路の詳細が説明されておらず、コミュニティーの方々に対する影響の程度が推測できなかった。ステークホルダー協議においては、橋梁の詳細設計よりも、アプローチ道路の詳細な説明の方がより重要であると思います。）（コ）	清水谷委員		現時点でのアプローチ道路の計画（線形、構造）を元に、9月に予定しているステークホルダー協議において影響住民に対して十分理解を図れるよう配慮します。
【その他】					
39.	事前配布資料 16p	3.2.1 (1) ではモンバサ郡政府とあるが、(2) (3) (4) ではモンバサ政府となっている。モンバサ郡政府に統一すべきではないか。（コ）	谷本委員		ご指摘のとおり、「モンバサ郡政府」に統一します。
40.	事前配布資料 17p	3.2.2 本土側という言葉があるが、南部大陸側ではないか。用語の統一が必要。（コ）	谷本委員		「南部大陸側」に統一します。
41.	事前配布資料 35p	5.2 (2) 「…事業との整合性」とは、事業目的との整合性ではないのか。（コ）	谷本委員		ご指摘のとおり、「事業目的との整合性」に訂正します。