

令和6年3月

「徳島南部自動車道 吉野川河口域に与える影響の総合評価報告書（案）」
に対するご意見への回答

令和5年12月から令和6年1月にかけて募集した「徳島南部自動車道 吉野川河口域に与える影響の総合評価報告書（案）」に対するパブリックコメントについて、以下の通り回答いたします。

①パブリックコメントの実施について

1. 縦覧期間

令和5年12月27日（水）～令和6年1月29日（月）

2. 縦覧場所

- ・NEXCO 西日本ホームページ
 - ・NEXCO 西日本四国支社及び徳島工事事務所
- ※メール、郵送、直接提出にて意見を募集

3. ご意見について

7件の意見の提出有り。

②いただいたご意見への回答

次ページ以降に回答いたします。なお、意見の内容については、いただいた意見の内容を変更せずにそのまま掲載しております。

表-1 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 1-1	シギ・チドリ類の個体数の変化に関すること	図 2.3-2 の上・中・下のグラフにおいて、干潟、人工海浜、小松海岸の個体数の変動パターンが異なっているが、それぞれ何を指しているかの説明がなく、第三者による適切な評価ができない。こうした図表をもとに影響は軽微であると結論付けることはできない。	<p>本事業で確認したシギ・チドリ類の生息個体数は、河口干潟とマリンピア沖洲人工海浜、小松海岸で確認していますが、それぞれの場所の出現傾向ではなく、吉野川河口全体に注目した影響評価を行っています。</p> <p>調査の結果については、毎年の検討会で確認し、吉野川河口全体で減少していないことを確認し続けてまいりました。</p> <p>調査の結果を踏まえ、減少が無いことから影響が軽微であると判断しました。</p>
ご意見 1-2	シギ・チドリ類の個体数の変化に関すること	工事の影響を適切に評価するための工事前および工事後のデータが各期1～2回分しかなく、継続的に出現していると結論付けるのは不適切である。周知のとおり、渡り鳥の飛来数は年変動があるため、長期的なデータが利用できる場合、それらを適切に利用するのが望ましい。モニタリングサイト 1000 のデータも引用されているが、阿波しらすぎ大橋のデータとの比較は行われていない。調査手法の違いがあるが、確認された種ごとの最大数、種数、調査回数当たりの個体数、出現頻度などいくつかの比較手法が考えられる。こうした阿波しらすぎ大橋工事時との比較について、どういった分析の検討が行われたのか、分析を行ったうえで採用しなかった理由はなにか、透明性・客観性の観点から記述すべきである。	<p>環境モニタリング調査の工事前、工事後の実施期間については、平成 26 年 5 月の第 3 回環境部会で環境モニタリング調査の方法等を検討し、その後の平成 26 年 8 月の第 4 回検討会にて決定しましたので、資料をご参照ください。</p> <p>阿波しらすぎ大橋整備事業との比較については、第 14 回検討会での委員の意見を踏まえて第 15 回検討会で報告しましたので、資料をご参照ください。</p> <p>また、阿波しらすぎ大橋整備事業との比較の課題については本報告書の 2-84 ページにまとめておりますので、ご参照ください。</p>
ご意見 1-3	シギ・チドリ類の個体数の変化に関すること	図 2.3-3 の休息個体数の変化をみると、工事後に減少しているように見える。例えば、橋梁により視界が限定される、データ数が少ないことから定量的な評価は難しいかもしれないが、猛禽類に狙われやすくなるなどの理由により、干潟を休息場として使用しなくなったなどの影響は考えられないのか。こうした仮説に対する工事後のデータが少ないことから定量的な反証は難しいと思われるが、安易に「影響は軽微である」と結論付けるのではなく、多角的な視点で起こりうる影響を仮定し、それぞれについて利用可能なデータをもとに客観的に考察しなければならない。	<p>休息の個体数については、河口干潟とマリンピア沖洲人工海浜がトレードオフの関係であるため、減少しているとは考えておりません。他方で生息個体数は減少が無く継続的に出現していることから、調査範囲外での休息の可能性も考えられます。</p> <p>猛禽類については、第 11 回検討会で報告した通り、河口干潟が右岸側と接続したことによって聖域性が低下し、干潟に出現していた猛禽類のハヤブサ、チョウゲンボウが出現しなくなっており、シギ・チドリ類にとって優位な環境になったことが確認されました（第 11 回検討会資料を参照）。</p> <p>また、工事中及び事後調査では、吉野川サンライズ大橋が猛禽類の止まり木になることは確認されておりません（環境モニタリング調査結果データ集の鳥類調査における鳥類の出現位置図面を参照）。</p>

表-2 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 1-4	シギ・チドリ類の個体数の変化に関すること	図 2.3-4 および図 2.3-5 のモニタリングサイト 1000 のデータから、工事期間中および工事後も顕著な減少はないように見える。しかしながら、本来着目すべき点は、シギ・チドリ類全体の個体数だけではなく、本事業のような大規模な工事が行われた際に、どういった生態的な特性の種にどういった影響があるかを軽視してはならない。例えば大型種や小型種での個体数、利用エリアや頻度などに影響はないのか。長期にわたり多数の調査を実施したにも関わらず、分析と考察がお粗末である。	本事業では出現頻度が低い種や特定の種に注目すると影響評価の判断が難しいことから、シギ・チドリの個別の種ではなく、シギ・チドリ類全体の生息個体数を毎年の検討会で確認し、減少していないことを確認し続けてまいりました。 調査の結果を踏まえ、減少が無いことから影響が軽微であると判断しました。
ご意見 1-5	シギ・チドリ類の個体数の変化に関すること	図 2.3-2 と図 2.3-4 と傾向が違うように見える。これらの傾向差の有無と、差がある場合の要因を考察せずに、2つのデータセットを用いながら同一の結論を導くことは、環境影響や調査手法上の不備を見落とす危険性がある。	本事業で確認したシギ・チドリ類の生息個体数及び環境省のモニタリングサイト 1000 における吉野川河口でのシギ・チドリ類の生息個体数は、ともに減少傾向ではない結果となっております。それらを踏まえた内容を 2-41 ページに記載していますのでご参照ください。
ご意見 1-6	シギ・チドリ類の飛翔に関すること	「変化があった」という事実を正しく記述すべきである。 図 2.3-8 から、橋梁の完成によりシギ・チドリ類の飛行位置パターンに変化が現れたのは明白である。よって「(前略) 水面際で全体の 77% が飛翔していたが、上部工整備に伴って飛翔高度が上昇し、工事後は桁下を通過する割合は 33% に減少した」と記述すべきである。また工事前は右岸から左岸にかけて満遍なく通過していたが、工事後は右岸に集中している。この現象はどのような要因によるものかを考察すべきである。 河口域は総合評価報告書案でも指摘しているように自然環境が大きく変動する場所で、大きな出水などもあります。2 年間の事後調査ではこれら大きな変動があった場合の工事の影響などは無視されています。もっと事後モニタリングを続けるべきだと思います。	吉野川サンライズ大橋が整備されることで鳥類の飛翔高度が上がるという予測は第 1 回環境部会から議論され続け、検討の結果、ミティゲーションの低減措置として桁橋を採用しました。飛翔高度の変化は想定内であり、その経緯については 2-56 ページをご参照ください。 シギ・チドリ類の飛翔は工事前、工事中、工事後で共通して右岸側で多く飛翔しています。調査したときにマリンピア沖洲で休息個体が多い場合は、干潮にかけて飛翔個体が右岸側で多く飛翔することが確認されていますが、休息と採餌をともに河口干潟で行ったときは渡河部での飛翔が少ないことも確認されています (3-166 以降を参照)。 また 2 年間の事後調査については、平成 26 年 5 月の第 3 回環境部会で環境モニタリング調査の方法等を検討し、その後の平成 26 年 8 月の第 4 回検討会にて決定しましたので、資料をご参照ください。

表-3 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 1-7	底生生物の重要種に関する事	高速道路橋建設によるモニタリング調査においては、絶滅危惧Ⅰ類：ヒナノズキン、絶滅危惧Ⅱ類：ムラサキガイ、アリソガイ、チゴマテガイなど貴重種がたくさん確認され、記録として丁寧に記載されています。底生生物の観点から、『吉野川河口域は貴重な環境をもっているところである』ことを併せて考察に記載していただきたい。	本事業は特定の底生生物だけでなく、吉野川河口が環境保全の観点において極めて重要な場所であると認識して進めてまいりました。そのことについては、報告書内の複数箇所（はじめに、1-3、1-4、1-5、2-1）に記述しております。 また、2-14 ページに希少性の高い底生生物が環境モニタリング調査で確認されたことを追記しました。
ご意見 1-8	水質調査に関する事	3-3の水質調査において、大腸菌、全窒素、全リン、全亜鉛などは河川、海域とも10年間で減少傾向にあります。これは橋の影響とは直接関係がないかもしれませんが、明らかに海がきれいになりスジアオノリやクロノリ養殖に影響を与えていると思います。検討会における委員からのスジアオノリに関する意見については、データを踏まえたコメントが必要と思います。	水質調査の結果から、本事業によって吉野川河口の水質に悪影響が生じていないことが確認されております。 なお、スジアオノリについては、検討会とは別に NEXCO 西日本により適切に対応しています。
ご意見 1-9	環境モニタリング調査のデータに関する事	5年間というのは短すぎると思います。河口域における上記のような環境かく乱を考えて、例えば10年にするなど慎重に検討していただきたい。 道路建設会社である NEXCO は 環境部局がないように思われますので、貴重なデータについては、管理や問い合わせ部局が消失してしまうことが大いに心配されます。河川管理者の国交省など河口域に関わる部局との共有など管理体制を広げて考えていただきたい。特にシギ・チドリ類のデータに関しては、国際的な視点で情報共有することが重要ですので、環境省や「東アジア・オーストラリア地域フライウェイ・パートナーシップの渡り性重要生息地ネットワーク」事務局等と共有していただきたい。	現在 HP で公表しているデータは少なくとも5年間はダウンロードしていただけます。それ以降は、弊社へ情報公開の手続きを行っていただくことで、データまたは紙面により請求いただくことが可能です。詳しくは第16回検討会の資料をご覧ください。 公的機関等への資料の提供については、引き続き検討してまいります。

表-4 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 2-1	環境モニタリング調査のデータに関すること	<p>吉野川河口域には希少生物が生息し、渡り鳥の飛来地として国際的にも重要な場所であること、事業者はそれを強く認識していることが繰り返し明記されています。その国際的にも重要な湿地である吉野川河口域で得られた科学的なデータは、国内外の湿地の研究や保全に大変貴重な資料となります。全国的にも報告例の少ない底生生物や魚類の記録もあり、湿地の生物を研究するのに有用で引用すべき貴重な記録もあります。また、河口部や干潟における鳥類の生態学的なデータとしても貴重です。</p> <p>今回の影響評価では「影響は軽微である」と評価・判断されていても、「上部工の影響評価に関する課題」が示されているようにまだ本事業の影響評価には課題が残っているようですので、さらに年月が経ってから新たな知見や評価手法が出てくることもありますし、吉野川河口部で今後何か変化が起きた場合には比較・検証するためのデータとしてこの調査データが活用できるでしょう。</p> <p>「後続の事業に引き継がれやすいようにデータをまとめておくことが重要である」や「生息状況と飛翔状況の長期的な調査のデータを規格化してデータベース化する等、同種事業や研究でも活用されやすいデータの集積に努めた」とも書かれてありますので、この報告書及び調査データが、徳島南部自動車道の高速道路橋の影響評価が終わっても失われることなく、湿地の研究・保全の資料として後学の研究者や市民などが活用できるように、公的な機関などで管理・保管され恒久的に残されることを望みます。事業者として吉野川河口部の重要性を強く認識しておられるのであれば、将来につながるよう最大限の努力をしていただきたいです。</p>	<p>現在HPで公表しているデータは少なくとも5年間はダウンロードしていただけます。それ以降は、弊社へ情報公開の手続きを行っていただくことで、データまたは紙面により請求いただくことが可能です。詳しくは第16回検討会の資料をご覧ください。</p> <p>公的機関等への資料の提供については、引き続き検討してまいります。</p>
ご意見 2-2	ドライバーの安全に関すること	<p>吉野川河口とねぐらのマリンピア沖洲人工海浜とを行き来するシギ・チドリ類が高速道路橋を通過する際、橋の上部工の上と下を飛翔するとされ、データでもそれが示されています。橋の上を飛翔するものの割合が高く、その飛翔高度では橋げたにかなり近い高さ「10～20m(橋上)」を飛翔しているものもいる結果が出ています。私が実際に河口部で観察をしても、ハマシギなどの群れが橋通過時に橋桁の上ギリギリのところを勢いよく通過していく様子を何度も観察しています。環境保全の観点からシギ・チドリたちへの影響としては軽微ということなのかもしれませんが、高速道路の運用の安全面からして、高速道路を走行中の自動車の前を鳥の群れが急に横切ることによってドライバーが驚いて急ブレーキや急ハンドルをして重大な事故を起こす可能性についてはお考えでしょうか？</p> <p>このパブコメで意見することではないかもしれませんが、実際に観察したり、本調査のデータを見ていて、とても危ないように思えました。そのうち重大な事故が起こるのではないかと心配します。</p>	<p>鳥類に限らず、野生動物の死傷事故(ロードキル)は、自然が豊かな地域の生態系に影響を及ぼすだけでなく、自動車の安全な走行に支障を来す場合があることから、NEXCO西日本では、これまで様々なロードキル防止対策を行ってまいりました。</p> <p>吉野川河口部におきましても、引き続き安全性について注視してまいります。</p>

表-5 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 3-1	環境モニタリング調査のデータに関すること	<p>東アジア・オーストラリア地域フライウェイ・パートナーシップの渡り性水鳥重要生息地ネットワークの参加地であることに基づき、事業の環境配慮、影響調査を計画したことを評価します。</p> <p>このネットワークは、世界中の他の水鳥のフライウェイに比べて特に脅威にさらされており、重要な生息地でありながら開発の計画や予定が見通され保護区の指定が容易でない地域の多く存在する東アジア・オーストラリア地域のフライウェイにおいて、保護区としての指定ができていなくても水鳥の生息地としての重要性を認めて、保全の取り組みを進めていこうとする取り組みです。この事業がこの取り組みを尊重してこの事業が特にシギ・チドリ類に着目して調査を組み立て、「本事業の環境配慮においても今後、豊かな河口の環境を後世に継承するよう保全していく」よう、影響の軽減を考えてきたことは、ネットワーク参加という取り組みの趣旨に合致しており、評価されるべきポイントです。</p>	<p>本事業は、吉野川河口が環境保全の観点において極めて重要な場所であることを認識して進めてまいりました。</p>
ご意見 3-2	環境モニタリング調査のデータに関すること	<p>「事業が持つ有益な情報を後続の事業に引き継ぐ」ために、データの持続的に公開する策を講じてください。</p> <p>事業地である吉野川河口を含めたシギ・チドリ類のモニタリング 1000 のデータはそれ以前の市民たちの無償の活動で積みあげられてきたものです。</p> <p>環境影響評価のために行われる調査は事業者の資金で行われ、データは私的所有物として、公開されず、事業の後は廃棄されることも通例となっています。しかし、吉野川河口については、しらさぎ大橋、および、本事業による調査は公開され、これまで調べられてなかったシギ・チドリ類についてのさまざまなデータが共有されてきました。そしてこれらはシギ・チドリ類について、また特に減少しつつある東アジア・オーストラリア地域のフライウェイを利用するシギ・チドリ類に関して、いままで得ることのできなかった貴重なデータです。</p> <p>また、2-84 ページ最後の段落には、これらのデータが活用されやすい形のデータとして集積されていることも記載されています。</p> <p>これらをさまざまな研究者を含む人々が分析することで、生態を理解し、また、シギ・チドリ類の保全に役立てる可能性が出てきます。またこのことは日本だけでなく特にアジアの他の地域で、今後も行われていく事業に対しても、事業のための調査データを公開していく模範ともなります。</p> <p>このデータの保存は 5 年間とのことも聞いていますが、一定の期間の後、廃棄することなく、是非、研究者を含め、公にアクセスできるよう、このデータを管理する役割・部署を設置するなりして、永続的に公開できるよう策を講じてください。</p>	<p>現在 HP で公表しているデータは少なくとも 5 年間はダウンロードしていただけます。それ以降は、弊社へ情報公開の手続きを行っていただくことで、データまたは紙面により請求いただくことが可能です。詳しくは第 16 回検討会の資料をご覧ください。</p> <p>公的機関等への資料の提供については、引き続き検討してまいります。</p>

表-6 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 3-3	特定の重要種に関する こと	<p>吉野川河口では絶滅危惧種ヘラシギも観察されています。</p> <p>意見 3-1 でコメントした p 1-4 には、また「この区間には、徳島県が絶滅危惧種Ⅰ類に指定するシオマネキをはじめとした、数多くの絶滅危惧種が生息・生育し、渡り鳥であるシギ・チドリ類も数多く飛来する貴重な空間となっています。」との記述があり、上記該当個所の表 3.6-112 に調査で確認された鳥種一覧があります。</p> <p>この一覧の表に入っていないですが、吉野川河口では2014年（平成26年）9月21日にヘラシギが観察されています。ヘラシギは、IUCN レッドリストで Critically Endangered (CR) に分類されており、環境省レッドリストは絶滅危惧ⅠA類(CR)としており、2023年現在の全世界の個体数は300-600羽とされます。また、平成29(2017)年9月には、種の保存法に基づく「国内希少野生動植物種」に指定され、人為の影響により存続に支障をきたさないことが要求されています。</p> <p>表 3.6-1 鳥類調査の実施状況 (P3-164) は平成26年の調査日は9月9日としており、この日にはまだ吉野川河口に飛来しておらず、記述のない理由は理解しています。しかし表 3.6-110 モニタリングサイト1000 調査結果 (p3-242) には2005(平成17)年と2014(平成26)年の秋にこの観察が記載されています。以前の記録では1975-1983年の間はほぼ毎年、(BirdLife International (2001) 「Threatened Birds of Asia (アジアの絶滅危惧鳥類)」) また、2002年と2003年にも観察が記録されており、ヘラシギにとって吉野川河口は極めて重要な生息地であるということがわかります。現在の個体数の規模を考えたとき、今後もこの生息地を利用する可能性は十分にあり、この種のみならず、フライウェイ全体として減少傾向の著しいシギ・チドリ類の良好な環境を残すことは大変重要です。</p> <p>意見 3-2② のデータの永続的公開は、今後、ヘラシギを含めた、シギ・チドリ類その他の鳥類の保全を化学的知見に基づいて計画・実施する上でも極めて重要であり、評価書には、この種の存在を特記することは大きな意味があると考えます。</p> <p>1.2.1 環境への配慮 (p1-4)、シオマネキと共にシギ・チドリ類の象徴としてのヘラシギを記載してください。</p>	<p>本事業で実施した鳥類調査ではヘラシギは確認されませんでした。吉野川河口がヘラシギだけでなく、環境保全の観点において極めて重要な場所であることを認識して進めてまいりました。</p> <p>本報告書は本事業で実施した調査内容の影響評価に関することを取りまとめており、事業で実施した環境モニタリング調査で確認できなかった特定の重要種についての記述は控えていますので、ご了承ください。</p>

表-7 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 4-1	環境モニタリング調査のデータに関すること	<p>シギチドリ類を含むモニタリング調査データは、非常に貴重で重要な情報です。本当に調べていただいております。</p> <p>いつか、しっかり見て、分析をしようと関係者と話しているものの、ついつい時間が経過してしまっています。</p> <p>企業として、いつまでも情報を公開し、資料を保存し続けることはないと思います。廃棄期限というものがあるのは、理解します。</p> <p>よって、可能な限り、その貴重な情報やデータを、環境省野生生物課など、そのデータを有効に活かし、データベースとして保存してもらえる組織に託していただきたいと思いい見を出させていただきます。</p>	<p>現在HPで公表しているデータは少なくとも5年間はダウンロードいただけます。それ以降は、弊社へ情報公開の手続きを行っていただくことで、データまたは紙面により請求いただくことが可能です。詳しくは第16回検討会の資料をご覧ください。</p> <p>公的機関等への資料の提供については、引き続き検討してまいります。</p>
ご意見 5-1	シギ・チドリ類の飛翔に関すること	<p>ミティゲーションの三段階、回避、低減、補償のうち、本事業の主目的のため、鳥類の飛翔経路への構造物構築を回避することはできなかった。そこで低減策として、設計段階での考慮がなされたとされている。しかし、予測されたとおりの結果として、鳥類の飛翔高度を高くしてしまうという悪影響が実際に起り、橋の共用後も鳥類の多くは高く飛ばなければ河口部を上下流に移動できないという負荷を負っている。</p> <p>すなわち、「(1)飛翔状況調査結果」に「事業における検討会の初期から予想されていたシギ・チドリ類の飛翔高度の上昇については、上部工の整備に伴って桁上を飛翔するための飛翔高度がやや上昇した」ことを認めながら、「3.6.4 調査結果を踏まえた事業の影響の考察」において「上部工施工や上部工の存在は吉野川渡河部周辺の鳥類に与える影響は軽微であると判断される」とし、「2.4.3 事業における代償措置の必要性」において、「周辺環境への明確な悪影響と考えられる結果を得なかった」ことから、代償措置の必要性を検討した結果、代償措置が必要無いと判断した」としている。</p> <p>干潟・湿地という環境は世界的に消失が進んでおり、その保全は人類の最優先の課題である。ネイチャー・ポジティブが叫ばれ、人類の行為による環境への負荷においては、能動的な補償がなされていかななくてはならないと言われている時代である。従って、本事業により生じている野鳥の飛翔高度に対する悪影響を何らかの形で補償されるべきである。たとえば、高速道の緩衝地などに人工的な湿地を造成し、野鳥の生息に資することなどが補償の手段として考えられる。</p>	<p>吉野川サンライズ大橋が整備されることで鳥類の飛翔高度が上がるという予想は第1回環境部会から議論され続け、検討の結果、ミティゲーションの低減措置として桁橋を採用しました。その経緯については2-56ページをご参照ください。</p> <p>調査の結果を踏まえ、シギ・チドリ類の飛翔高度の上昇については影響が軽微であると考えており、吉野川河口域に出現するシギ・チドリ類に悪影響が生じていないことが確認できたため、代償措置が必要無いと判断しました。</p> <p>なお、参考までに鳥類の飛翔高度の上昇は先行事例である阿波しらすぎ大橋事業で高度上昇に伴うエネルギーロスの検討がされています。そして、そのロスが非常に小さいことから、飛翔高度の上昇の影響は軽微であることが示されております。</p>

表-8 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 5-2	特定の重要種に関する こと	<p>「調査の結果、上部工の上側と下側を飛翔しつつも、吉野川河口のシギ・チドリ類が減少するといった悪影響の傾向は確認されなかった」と考察しているが、事業途上での環境影響に関する委員会委員から指摘があったように、鳥類の種毎に悪影響の有無を確認していく必要がある。</p> <p>鳥類の調査結果を精査したところ、絶滅危惧Ⅱ類のコアジサシが工事開始前に比べ著しく減少していることが分かる。コアジサシは南半球で冬を越した後、日本で繁殖するために飛来する。その時期に該当する5月実施成績を年を追って比較してみると、工事前の平成27年5月1日の調査では最大数で175羽が記録されている。平成28年が44羽、平成29年が200羽であったが、平成30年には5羽と減り、令和元年に6羽、令和2年に56羽が観察されたものの、令和3年は0羽、令和4年には2羽、高速道路が供用されている令和5年が0羽と激減してしまっている。コアジサシは渚や砂浜の健全度の指標になる鳥種でもあり、全国的に積極的な保護が進められている鳥種である。そのコアジサシが本事業の期間に激減し、挙げ句の果てに0羽になってしまっている。なんとか回復するように積極的な補償策が執られるべきである。現状では、吉野川河口域がコアジサシに忌避されていることを示唆している。この現状を打破するためには、天敵や人による干渉を避ける手立てを考慮したコアジサシの繁殖地を河口近くに確保し、貝殻に満たされた砂礫地を用意し、デコイの設置、鳴き声による誘因を行ってコアジサシの再訪と定着を進めていく補償策が考えられる。</p> <p>加えて、海ガモのビロードキンクロやクロガモ、そして絶滅危惧Ⅱ類のコクガンも事業地水域を越冬時の生息地としていたが、平成30年1月以降、渡来しなくなってしまっている。吉野川河口が様々な鳥種のリフュージとして機能してきたわけであり、身を寄せられる環境が劣化してしまっていることに思いを馳せるべきである。</p>	<p>本事業で実施した鳥類の環境モニタリング調査は、シギ・チドリ類を影響評価の指標種とした調査方法・時期を設定しています。</p> <p>夏鳥であるコアジサシは下部工を施工していた平成29年5月や上部工を施工していた令和2年5月に数多く確認されておりますが、鳥類調査はシギ・チドリ類の評価を目的とした調査を実施していますので、コアジサシに限らず特定の種の評価は差し控えています。</p> <p>なお、本事業は吉野川河口が多様な生物の環境保全の観点において極めて重要な場所であることを認識して進めてまいりましたので、指標種では無いシギ・チドリ類以外の鳥類の影響評価については、本意見を踏まえて総合評価報告書の2-85ページに事業の課題として新たに示しましたのでご参照ください。</p> <p>ご意見をいただいたコアジサシ、ビロードキンクロ、クロガモなどの特定の重要種については、希少価値が高いという認識をしておりますが、本事業の影響評価の指標種として選定しておりませんので、ご了承ください。</p>

表-9 提出のあったご意見と意見に対する事業者の考え方

No	項目	意見	回答
ご意見 6-1	工事の騒音振動の影響に関する事	工事により大きな騒音や振動が生じるのであれば吉野川河口の鳥類が逃げると思うのですが、影響は無かったのでしょうか。どんな調査をして、どういった結果になったのか教えていただきたい。	騒音・振動による影響については、2-51 ページをご参照ください。 工事で最も騒音・振動が激しくなる鋼管矢板打設工事においても鳥類の忌避行動は確認されておりません。
ご意見 6-2	環境モニタリング調査に関する事	吉野川の河口には大きな干潟がありますが、事業で干潟を調査していないのは何故でしょうか。阿波しらさぎ大橋のときには干潟の調査を沢山行っていたと聞いたことがあります。	吉野川サンライズ大橋の橋脚の影響範囲については、2-13 ページをご参照ください。 流況シミュレーションの結果、河口干潟まで影響が届かないことが予測されておりますが、底生生物調査では河口干潟の東側の水際にて調査を実施しております。その調査の結果、事業による影響は確認されておりません。
ご意見 6-3	河口干潟の地形に関する事	グラフだと干潟の面積が大きくなっていますが、サンライズ大橋が完成したことが影響しているのでしょうか。	2-24 ページに考察を示している通り、河口干潟の地形は吉野川の大規模出水によって大きく変化します。大規模出水があった場合に沖合に土砂が広がることから一時的に面積が増加し、潮流や波浪によって地形が削られて安定するようなサイクルを繰り返しています。 河口干潟は右岸側と接続してから面積が拡大する傾向にありますが、その接続は本事業を着手する前の阿波しらさぎ大橋整備事業でも確認されています。そのため、本事業によって河口干潟の面積が拡大したというよりは、出水や潮流といった自然のゆらぎが強く影響しているものと考えられます。
ご意見 7-1	渋滞に関する事	P1-3 に交通量の変化を書いています。最近末広大橋の工事の影響でバイパスの勝浦川周辺から酷い渋滞に悩まされています。ここ最近の交通量の変化を把握されている場合、可能であれば報告書に書いていただくとありがたいと思います。よろしく願いいたします。	本報告書のP1-3に記載した交通量は、開通後の状況を示した参考値です。なお、NEXCO 西日本が管理している徳島 JCT～徳島沖洲 IC の令和 5 年 12 月時点の月平均日交通量は、4,400 台/日です。徳島沖洲 IC～徳島津田 IC は NEXCO 西日本の管理ではありませんので、管理者へお問い合わせください。 参考として、国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所のホームページにて、徳島地区渋滞対策協議会の資料が公表されております。