

ワースト・アセス・コンテスト 吉野川からの報告



とくしま自然観察の会 井口利枝子



吉野川は人々の暮らしを支えている



吉野川汽水域estuaryのシンボル



白扇(ハクセン)シオマネキ



シオマネキ

吉野川では環境省絶滅危惧 類 (VU)が、
当たり前に見られます。

吉野川河口域に関わる複数の事業



河口～第十堰まで14.5kmまで広がる汽水域はわが国最大規模です。

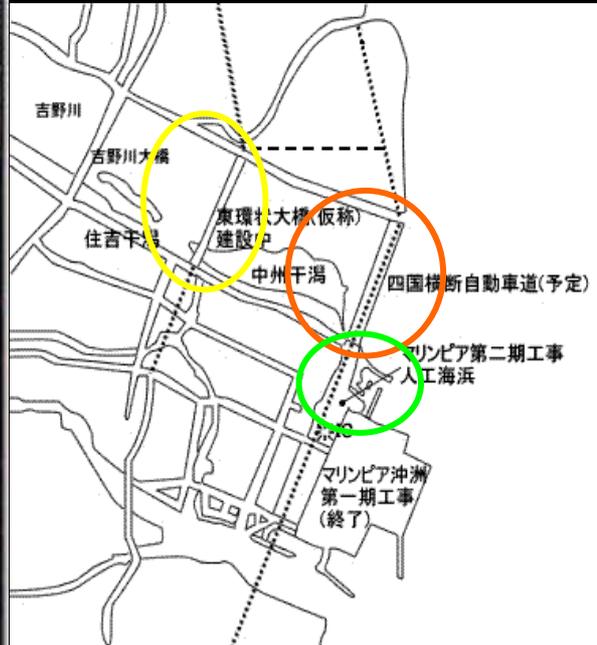
京都の入口にある美しい河口

河口域の500haは、わが国で最初のシギ・チドリ類重要生息地ネットワーク(今は「東アジア・オーストラリア地域渡り性水鳥重要生息地ネットワーク(シギ・チドリ類)」)の参加地です。

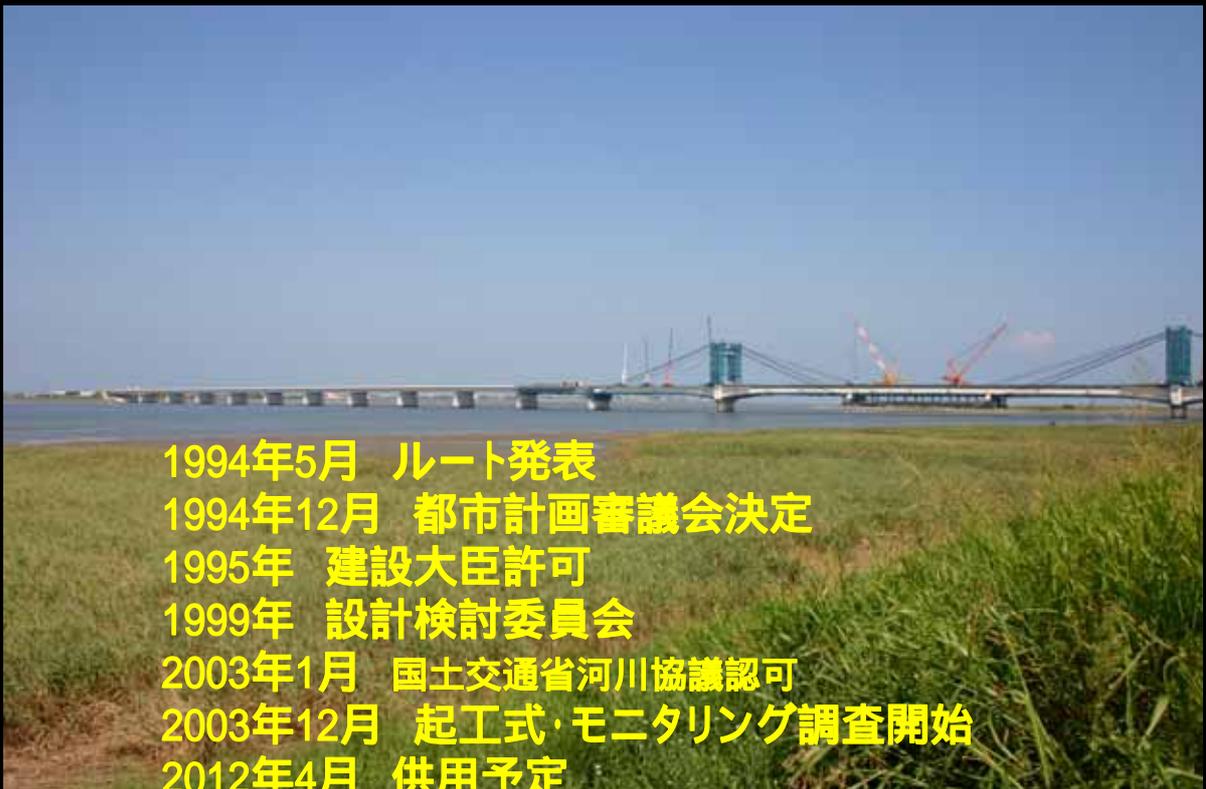


1990年

吉野川河口の開発マップ



東環状大橋(仮称)建設



- 1994年5月 ルート発表
- 1994年12月 都市計画審議会決定
- 1995年 建設大臣許可
- 1999年 設計検討委員会
- 2003年1月 国土交通省河川協議認可
- 2003年12月 起工式・モニタリング調査開始
- 2012年4月 供用予定

マリンピア沖洲海浜埋め立て事業



- 1993年8月 第1期事業竣工
- 1994年8月 四国横断道に位置づけ
- 1999年11月 環境影響評価方法書
- 2000年9月 環境影響評価準備書
- 2001年1月 環境影響評価書縦覧
- 2002年12月 環境影響評価手続き完了
- 2005年9月 人工海浜埋め立て着手
- 2011年 道路用地造成



四国横断自動車道(鳴門・小松島)



- 1991年12月基本計画決定
- 1994年 アセスメント評価書
- 1994年 11月 都市計画決定
- 1996年 閣議アセス終了
- 1998年 施工命令
- 2006年 整備手法決定(事業主変更)

吉野川河口の道路予算



吉野川河口5 kmに橋が何本？



四国横断自動車道の問題点

- わずか1.8kmしか離れていない2本の道路橋は2重投資
- 国際的な重要な干潟への悪影響
- 河口の生物多様性や景観を損なう
- 川と海の境目を通過するルートは防災道路として危険
- 漁業など生態系サービスが低下する
- 道路と港湾の複合形であるために、環境影響評価など総合的な検討が行われることがなかった
- 本事業の必要性は、2010年11月の事業仕分けにおいても問題視された

四国横断道・環境影響評価書(1994年)の問題点

- 1994年アセス書において、全体148ページ中、
環境の予測と評価 7ページ(4.7パーセント)、
環境保全対策 1ページ(0.6パーセント)に過ぎない。
- 記載されている動植物種もわずかであり、
はじめに「影響はほとんどない」という結論と
保全目標「環境要素を相当程度保全する」を満足する、と
いう結論があり、それに向けて不十分かつじつま合わせの
調査結果や影響予測、保全対策が並べられているだけに過
ぎない。
- 現地調査も文献調査も不十分である。
- 環境や生物への影響予測は科学的でない。

• **吉野川渡河区間(徳島東IC~徳島JCT)について、
平成24年1月30日 事業継続決定 西日本高速道路株式会社**

つながった橋(東環状大橋)



吉野川干潟周辺における確認種 赤色はRDB種

- 平成22年度
徳島県による東環状大橋モニタリング調査
- 底生生物 294種類
- 貝類 93種 (RDB45種)
- エビ・カニ類 102種 (RDB26種)
- 魚類47種 (RDB18種)

四国横断自動車道・整備手法決定(2006年)



徳島JCT～徳島東

599億円(NEXCO)

徳島東～小松島

946億円(新直轄・国と県)

(東環状線1000億円)

有料道路区間

通行料で回収できない

新直轄(徳島東～小松島)

県民の負担も増

人口減・車も減

平成	徳島空港拡張	マリンピア沖州	四国横断道路(高速道路)	東環状大橋
1991	3		2月 基本計画決定(国幹道法)	
1992	4			
1993	5	8月 第1期事業竣工		
1994	6	8月 四国横断道に位置づけ	8月<四国横断自動車道>徳島小松島港湾計画に位置付・10月環境影響評価書・11月都市計画決定(小松島～鳴門間)	5月 ルート発表・12月 都市計画審議会決定
1995	7			建設大臣許可
1996	8		・閣議アセス決定・12月 都市計画決定(徳島県)	
1997	9			
1998	10	11月環境影響評価方法書	12月施工命令	
1999	11	9月環境影響評価準備書	11月 環境影響評価方法書	1999年 設計検討委員会
2000	12	8月環境影響評価評価書	9月 環境影響評価準備書	
2001	13		1月 環境影響評価書縦覧	
2002	14		12月 環境影響評価手続き完了	
2003	15		7月部分埋立知事発表	1月 国土交通省河川協議認可・12月 起工式・モニタリング調査開始
2004	16			
2005	17		9月 人工海浜埋め立て着手	
2006	18		<四国横断自動車道>整備手法決定	
2007	19	人工海浜・ルイスハンミョウ・植物移植		
2008	20		平成20年2月<四国横断自動車道>都市計画変更	
2009	21			
2010	22			
2011	23	(2011年)道路用地造成		
2012	24		1月事業継続決定(西日本高速道路会社)	2012年4月 供用予定

複合的事業およびひとつの事業を共同で分割する時、縦割りの硬直化したアセス法で対処できない好例？として

- 複合的アセスメントの法制度がない
- 河口域沿岸域に開発が集中した時代に、個別のアセスも質、量、手続きともに不十分。
- 複数の事業者が共同でアセスをやる仕組みがない
- 二車線道路はアセス対象外
- 道路 + 港湾整備の一体的開発とアセスの課題
- 沿岸域保全と防災視点でのアセス。
- アセスの受け皿の制度が不十分。
- 河口や沿岸域の行政上の管轄も複雑

