

ワースト・アセス・コンテスト 評価書・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？

事業名	徳島東部都市道路小松島鳴門線および川内線 (四国横断自動車道)	事業者	徳島県 道路公団民営化や、国幹会議の開催・実施など社会情勢の変化によって、事業主が下記に変更になっている 西日本高速道路株式会社・新直轄事業(国交省および徳島県)
-----	------------------------------------	-----	-----------------------------------------------------------------------------------------

1. 実施されたアセス手続は事業による環境影響の回避や軽減に役立つか？(Yes・No) NOの場合、なぜ役に立たないか？どのようにアワズメントだったか？より具体的な記入が可能であればお願いします。

項目	事業者による影響予測と評価	事業者の評価に対する応募者の評価
公害防止 自然環境保全	「影響はほとんどない」 「環境要素を相当程度保全する」を満足する	本アセス対象区域である吉野川河口は、生物多様性が高く国内でも最大級の規模と景観を誇り、ラムサール条約の国際基準を満たす国際的に貴重な湿地であるにもかかわらず、本アセス書に記載されている動植物種はわずかである。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な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。 環境や生物への影響予測は科学的でない。 特に橋が渡り鳥など野鳥の移動ルートにあたえる影響の検討などは不十分。

3. 環境影響を評価した項目は適切か？調査は十分だったか？科学的だったか？(Yes・No) NOの場合、

どのような評価項目が欠けていたか？	本アセス書の全体 148 ページ中、環境の予測と評価は 7 ページ(4.7 パーセント)、環境保全対策は 1 ページ(0.6 パーセント)に過ぎず、現地調査も文献調査も不十分である。調査、予測、評価に論理的一貫性が認められず、妥当性および信頼性は極めて低い。
-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. 方法書や準備書に対して提出された意見は合理的に反映されたか？(Yes・No) NOの場合、

何がどう反映されていなかったか？	1996年に実施された本アセスは、法施行滑り込みの閣議アセスであり、パブコメ意見は反映されなかった。
------------------	----------------------------------------------------

10. 皆様から寄せられて加えたワースト評価項目です。その他にもあればご自由にご記入ください。

・周辺の複数開発事業との複合的なアセスは行われたか？(Yes・No) No の場合、



複合的アセスメントの法制度がない

- ・吉野川河口は川幅が 1300m、しかし、河口のごく狭い地域に、複数の大型事業（2本の道路橋建設、人工海浜建設）が集中しており、複合的な環境への悪影響が懸念されるところであるにもかかわらず、こういった状況を考慮した複合的な環境影響評価は全くなされていない。
- ・近隣のとくしま空港沖合い拡張のアセスもふくめ、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。特に、同時多発的な開発によって複合的に生じる問題を無視している。個別の事業の責任を回避しようとしている。

複数の事業者が共同でアセスをやる仕組みがない

- ・事業名や事業主がアセス実施された時と変更されたが、このことの対応はなし。本アセス実施区間については、道路公団民営化や、国幹会議の開催・実施など社会情勢の変化によって事業名や事業主が変更され、複数の事業主によって分割施工されるが、主要な部分の大半の区間は長年にわたり未着工となっている。万が一、再アセスすることになったとしても、二車線道路ではアセスの対象にならない。また、複数の事業者が共同でアセスをする仕組みがない。
- ・道路+港湾整備の一体的な開発の見直しとアセス。2つの事業を併せてしまうため、どちらかが中止しにくくなっている。束縛しあっていて、見直しができない。
- ・都市計画とアセス。都市計画の見直しが行われないのもアセスのレベルを落としている原因。

新たなアイデアでの都市づくりの見直しができなくなっている。

- ・沿岸域保全と防災視点でのアセス。徳島市の津波被害予測では、低平地全面が被災する可能性が指摘されはじめた。それに対して、道路を高くして避難場所をというアイデアに「道路事業から目的を切り替えている」ように見える。沿岸域の環境保全と防災両面での影響評価が欠如している。
- ・アセスの受け皿の制度が不十分。河川、海岸の行政としての環境保全の役割、手続き（河川協議など）が曖昧すぎる。

川・海・陸が会うという河口の地理学的特性から法制度が複雑に絡み合い、また行政上の管轄も複雑に入り組んでいる。

- ・その他、特記事項（どのようにすればよりよいアセスになるか）

- ・複合的アセスメントの適用。

隣接する複数の事業およびひとつの事業を複数の事業者が共同で実施する場合において、複数の事業主が共同でアセスをする仕組みの確立は必至。

（米国 NEPA は、主導する連邦機関に加えて複数の連邦や州機関と一緒にアセスを実施する仕組みがある。）

- ・業実施区域に関して複数の管理者の縦割り・横割り行政を融合する。
- ・社会情勢に併せた、道路の利用需要の予測および費用対効果の検証を十分にする。（交通計画のアセスメント自体に大きな問題がある。）

