

1. はじめに

ここ2、3年ほどの法制化をめぐって行政部内で活発な論議を喚起している環境アセスメントについては、その実施にあたって種々の問題が横たわっている。これらに対し、各計画者がいかに対処しいかに処理すべきであるかと、対象事業と自ずから道路、港湾、空港、鉄道等公共交通施設にせよの場合について基本的考え方を示すものがある。

2. 環境アセスメントに関する問題点

環境アセスメントの実施に係る問題点を大きく分類すると次の6項目程度に分けることも思われる。

- (1) 実行可能性(項目の選定並に費用及び時間)
- (2) 環境負荷に関する各種制約条件(評価方法及び評価内容)
- (3) 必要性と住民との関係
- (4) 予測手法の根拠の信頼性
- (5) 予測の限界を越える場合の対策
- (6) 経済環境との調和

3. 実行可能性

アセスメントを行う場合、当該事業の対象地域、計画の規模及び性格並びに工期及び費用の大半として与えられるのが通常であり、まず、これらと前提としてアセスメントの評価項目、経費、時間的制約等を大まかに設定する必要がある。

評価項目については、まず、当該事業の実施により起こり得る全ての事象を因してチェックリスト(徹底的性全(要求しない))を用意し、同種事業の過去に発起した環境に係る問題の抽出、整理及び分析からこれを絞る。次に、環境のバックグラウンドが現代でも高いレベルにあるもの、地域住民の懸念が強いもの等を優先と置いて、項目選定を行うのが望ましい。経費については、これと調査、予測等の精度との比例関係にあることから、限られた予算の中で二重に高い精度を要求するのは意味がない。むしろ、微かな精度向上のための膨大なアセスメント経費は、環境悪化防止対策の補償費等に見直しを見出すべきであるという論理は多くは承認されるべきであろう。次に、簡単なモデルで予測を行う、影響が非常に小さいと思われる評価項目は処理しておくことも重要である。時間については、精度向上等の観点から慎重を期するべきであるが、長期に亘るこれにより発生させるマイナスも幾つか挙げられるため、アセスメントそのもの時間も十分余裕をみとめても計画期間(Planning Period)、計画期間同(Project Life)等を考慮して計画を立てるべきである。

4. 環境負荷に関する各種制約条件

一般に、交通関係プロジェクトは各種環境の変化を招く。これがマイナスの方向に働くものであるならば、当然無制限に設置されるべきものではない。何らかの基準を設定して厳正をかけることが必要である。こうした要請を受けて、医学的見地ある一村落的可能性の見地から予るべき最低の基準として、特定の環境因子を因して設定されたものが環境基準であるが、それぞれ因子の影響度、対策の緊急性等によって異なる性格をもつことから基準の設定自体は各種考え方が交錯しているため、今後とも時代の変遷とともに見直しを図られて然るべきである。

次に、環境基準は単にそれだけという性格のものではなく、これを満たす範囲内での相対的優劣の最終的指標

プロジェクトの範囲を決定しているものである。この相対的範囲は地域住民の心理的判斷基準をベースとしているが、これが地域、個人、時間的経過等によって変化することから、作成にあたって継続的調査の中でのリセサスを得られるものとする事に留意する必要がある。

一方、環境基準とも異なる環境因子、例えば景観、文化財、地形等について範囲基準を設けることは極めて困難であるが、この範囲は貴重なものとしてあり得る限りとしてという主体をもつことから、これによりどの程度保護すべきかというべきを制約条件として処理するのが妥当と考える。

5. 必要性と地域住民への関わり

「公共性」の持つ響きはその重みを軽減せつたものである。交通プロジェクトなどの必要性の確立については、事業の開始に伴って発生する利益と非利益について量的範囲のみならず、対象者の種類、目的等質的にも検討を行い、それらの帰属関係を明確にさせる必要がある。また、特定地域へ立地させることの必然性の立証には、経済的側面、社会的条件及び自然的容量の観点から有意な差の発、複数の代替案を作成し、これを比較するべしと留意させたい。

次に、アセスメントの対象地域(即ち、プロジェクトの候補地域)が定まったに補償と住民参加という大問題が待たれている訳であるが、前者については、種々の方式がありそれぞれ独自の得失を抱えているものの、過去の事例等と勘案して今後大いに自覚を促す事項として、異種事業への転換を促す「事業貸付」の促進とプロジェクトに直接関連をもたない公共施設を整備する「代替補償」の積極的検討が挙げられる。後者については、過去の経験、実行性他かの諸事情を勘案するに、「計画者(事業主体)が計画段階において住民の考え方を取入れて計画し、これを住民が受け入れる」という形態が最善のものであると思われるが、その前提として、住民にアセスメントと各種対策について十分に理解と共有するため、計画の立案から範囲に至るプロセス並びにアセスメントに係る諸事項を遠慮なく公開・公表すべきであることは言及したい。

6. 予測の根拠の信頼性

予測の精度と反動する要因は、発生源の不確実性と予測手法の信頼性に大別される。発生源の設定方法としては、一般に統計的相対値に利用する場合と数種の仮定を設定しケース毎に値を設定する場合があるが、それぞれについて両者の得失及び当該予測作業の目的、性格等に依り精度向上を期しようとする必要であろう。いずれにしても、予測に先立って必要精度の検討を行い、多大な金銭、時間の浪費を防衛すべきである。後者については、予測の様々なシステムの検討からトータルとしての誤差伝播の構造を明らかにし、無駄なく精度向上を期す必要がある。

7. 予測限界を越える場合の対策

通常、環境因子、事象の予測は不確実性を有しており、予測限界を越えることも皆無ではない。したがって、このような事態が発生した場合あるいは発生しうる場合の対策について確たるものを見出すに限り完全な意味での環境予測とは言えない。一般に、この対策の二つを総称してモニタリングシステムと呼ぶ。①監視システム、②予測システム、③警報システム、④対策システムの4段階から構成されるが、これら各システムが、時間的・地域(空間)的に有機的に結合され且つ適切に稼働することから、即ち、予測限界を越える場合の対策といえよう。

8. 経済環境との調和

最後に、これも関連するが、交通施設がもたらす利益の総和と非利益の総和を凌駕することをもって当該プロジェクトを是としてはいないことに留意する必要がある。一般に、交通施設がもたらす利益の帰属対象と非利益のそれとは異なり、規模が大型になるに伴って両者の格差が拡大する傾向にある。したがって、その帰属を考慮する中で自然環境、社会環境、経済環境の調和を図っていくことが肝要である。