

IV-85 道路の環境アセスメントに就いての一考察

北海道大学 正員 五十嵐 日出夫
芝浦工業大学 正員 石井 忠二郎
札幌工業高校 正員 戸沢 哲夫

1. はじめに.

我国の環境アセスメントに就いてはアメリカのNEPAの影響等も受け開発に伴う環境影響評価に就いては所管に則り報告書の作成が行われている。¹⁾これらの作成内容は作業目的に則り環境に影響を及ぼすとみなされる要因に対して調査・予測・評価を行っている。更に必要がある場合には追跡調査も含めた保全対策を目指している。そこで本報告書作成と関するアメリカの運輸省道路局の報告書作成内容²⁾を参考に我国の系統との差異から改善策を考察するのが本文の主旨になる。

2. アメリカの道路の環境アセスメントプロセスに就いて.

EISのプランニングプロセスは開発行為による環境に与える影響が重大であるか否かによりEISの草案の作成にとりかかるか否かを判断している。EISの作成は計画の段階から調査・用地上の位置の選定・設計の各段階に於いて結論を導き出している。その特徴は、

1. 計画の段階より住民参加が義務付けられている。特に草案段階に於ける否定宣言(Negative Declaration)の取扱いがEIS草案作成上に関係している。
2. 提案した行為に基づいた影響度を予想するには社会的・経済的・環境上の背景の各項目の内容に就いてgrouping審査を行っている。
3. 総合的な土地利用計画に基づいて下記a)~f)迄の項目に就いて環境に与える影響度をみている。
 - a) highwayに於ける狭い地帯(バンド)に於ける直接の影響をみる。(主として大気、水、騒音等)又輸送計画に基づく二次的影響をみている。
 - b) 大気の質に就いては国家全体に適用させる様にさせる(air quality standardに調和させる)。又地域的な全体計画の中で他の交通機関を包含させて5~10年先迄予測する。大気の拡散は車道から30mの位置で影響度が半減し、車道背後のレベルは凡そ100mに達しているとみなされている。³⁾影響は長期間に亘る健康面を考慮に入れると状況確認の不足もあるが人間には常に低濃縮されている。
 - c) アセスメントを対象範囲は騒音に就いては30~40dBと成った全く騒音に対して影響度を与えることのない範囲迄行う。
 - d) 水質に就いては物理的、化学的、従生物学的、審美的な面から記述されている。この部門は生態学との関連が考慮され、highwayによって影響を受けた水がどこ迄流れるかをみる。
 - e) 湿地と海岸地帯の影響をみるには生態学の条項に照らし合はせ野生生物と魚の影響をみる。又水路の方向転換や貯水池に就いての影響をみる。
 - f) 洪水の危険度もみる。
4. 代替案の採用に就いては位置の選定に対するhighwayの組合わせと環境に与える影響が避けられない場合(緩和することも除去することも不可能な場合)に各案の影響度を比較検討し最良の案に対して決める。
5. 短期と長期の影響をみる。このことは開発に伴う直接の影響と人間に波及する影響をみようとしている。後者に就いての予測評価は現在困難視されている。

6. 環境への影響によって自然界に与える回復が不能になっているか又資源への影響も回復が不能になっているかどうかについて調査する。 7. 文化的重要性と歴史的遺産に就いての影響もみる。 8. EISの記述内容は高度の技術と専門化した分析の資料は避ける様にし特に必要な場合には別印刷とする。

9. Final EISの様式は選定した代替案に対して準備をする(選定されたEISに就いて選定された理由を簡明に述べられると同時に影響度の検討方法に就いても述べられなければならない)。住民によつてもたらされた本質的なコメントに対してはFinal EISの終りに応答が付け加えられコメントの応答により対立が起らない様にしている。

3. アメリカの道路のアセスメントに対する考察に就いて

アメリカの道路の環境アセスメントにかかわる問題としてEIS草案に取掛かるかどうかの判断は環境に与える影響が重大であるかどうかによっているが実際的には主観的になされ定量化し得ない面があり実例を通して判断している。住民参加に就いては総ての面で合意形成が得られにくい面がある然し責任の所在を明らかにすることと地域住民が如何にして開発行為に参加させ得るかの方法に就いて目下研究が進められている。EISの評価の内二次的な影響にかかわる問題の解明は不確定要素が多く判定が困難視されている又二次的影響の評価がなされ現象が解明されても現在の技術段階では防止が出来ても除去の出来ない問題がある。即ち発生源で防止しなければ自然界に放出された段階では汚染物質を去除することが人為的に不可能であるとみなされている(大気水質、等)⁴⁾。アメリカに於いては既に92%の道路が完成しその内80%が運行している。既に運行している道路に就いては環境基準を引き上げようとする法律的規則はないと云はれている。道路網全体と地域的に実施しているアセスメントに関する問題に就いて今後検討が予想される。

4. 結語

以上のアメリカの実情を参考に入れて我国の道路の環境アセスメントに就いて考察すると^{5), 6), 7), 8), 9)}。

1. 制度としての環境アセスメントの確立、特に適用効果として長所と短所に就いて。

2. 住民参加の形態の取扱い。

3. 影響要因の選定と代替案の取扱い及び総合評価の確立の方法。

以上3つは相互に関連性を計る必要がある。即ち制度としては有効適切であり住民とのコンセンサスが有効に計り得られる検討と評価上の困難点に対しては対立抗争を起さない方向で問題処理が得られる様な対応が必要になって来ている。今後は全体意識の中で最良の環境保全を確保するための方策を研究すべきと思はれる。

参考文献

- 1) 建設省所管事業環境影響評価技術指針細目道路事業編(案)、昭53年10月、建設省
- 2) Preparation of Environmental Impact/4(f) Statement U.S Department of Transportation, 22R-130P
- 3) Highways and Environment, The Institution of Civil Engineers, London, 1978.
- 4) 人間活動と環境、第6回シンポジウム 昭54.2.24. 環境情報科学、
- 5) 地方自治体の環境アセスメント、武蔵野書房、黒山奇日出雄、
- 6) 環境影響評価資料集、国内編1、海外編2、環境情報科学センター、
- 7) 昭52年度環境アセスメントアメリカ研修視察団報告、環境情報科学'78.7-1、丸田頼一
- 8) アメリカにおける環境アセスメント制度の最近の動き、環境情報科学'79.8-1、丸田頼一
- 9) 環境アセスメントと住民参加について、地球学会第33回学術講演会、IV-96、石井忠二郎、戸沢哲夫