

環境影響評価法にもとづく計画段階環境配慮書手続きにおける道路事業と他事業の比較

国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 ○大城 温
 国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 大河内恵子
 国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 間渕 利明
 国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 井上 隆司

1. 背景

平成23年に環境影響評価法が改正され、新たに配慮書手続きが導入された。この配慮書手続きは、事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされるためには、可能な限り早期の段階において環境の保全の見地からの検討を加え、事業に反映していくことが望ましいという指摘が以前からあったことから追加されたものであり、方法書の作成前の手続として対象事業に関する位置・規模や施設の配置・構造等の計画の立案段階において環境の保全のために配慮すべき事項（計画段階配慮事項）について検討し、その検討の結果についてまとめた配慮書を作成する手続を法に位置付け、その結果を踏まえたうえで方法書以降の手続を行うものである。

2. 目的

配慮書における複数案の設定の考え方¹⁾は、環境省により示されている。本稿では、道路事業と道路事業以外の事業特性の違いをふまえつつ、参考となる技術的知見を得ることを目的として、これまでに作成された配慮書を調査し、配慮書の記載事項のうち道路事業と道路事業以外の事業における複数案設定の考え方について比較を行った。

3. 対象事業

調査対象とした配慮書は、都道府県・政令市および、環境省「環境影響評価情報支援ネットワーク」、経済産業省「発電所 環境アセスメント情報サービス」の各ウェブサイトから、平成29年3月31日現在で公表が確認できた112事例と改正法施行前に自主的に配慮書手続きを行った1事例を合わせた113事例（表1）とした。ただし、発電所の計画段階環境配慮書については、縦覧期間終了後は非公開となるため、配慮書の内容が確認できたのは一部の事業だけである。

表1 配慮書の事業種別件数（平成29年3月31日現在）²⁾

道路	鉄道	土地区画整理	飛行場	公有水面埋立	発電所	計
6	1(2)*	1	1	2	101	112(113)

※（）内は改正法施行前に自主的に配慮書手続きを行った事業を含んだ件数

4. 道路事業の配慮書の特徴

道路事業においては6事業とも、いずれも2～3のルート帯の複数案を設定していた。道路事業、特に国直轄事業においては「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン³⁾」（図1）にしたがって行われる計画段階評価手続きと兼ねて配慮書手続きが行われている。したがって、複数案の設定および比較評価は計画段階評価のプロセスで実施され、そのうち環境面の評価が配慮書手続きであると位置づけられている。

5. 道路事業以外の配慮書の特徴

これまで手続きが完了した配慮書の中では、発電所事業、特に風力発電事業が圧倒的に多い。発電所の環境影響評価の技術的事項を定める経済産業省令⁴⁾においては、複数案の設定が他事業の「位置等に関する複数案の設定」と異なり「構造等に関する複数案の設定」とされている。これは、発電所事業が具体化した時点で位置、規模等を決定・公表した後、配慮書手続を開始することが一般的であると想定されている⁵⁾ためである。

キーワード 環境影響評価, 配慮書, 道路事業, 計画熟度

連絡先 〒305-0804 茨城県つくば市旭1 国土交通省国土技術政策総合研究所道路環境研究室 TEL 029-864-2606

また、発電所事業の複数案の設定について、「構造、配置の複数案を適切に設定するものとするが、その事業特性から（中略）設定が難しいことがある。」⁵⁾とされている。

なお、発電所以外の事業においては、道路事業と同様に「位置等に関する複数案の設定」をするか、設定しない理由を明らかにすることが定められているが、民間会社が事業者となっている鉄道事業の2事業については、いずれも複数案の設定がなされていなかった。

6. 考察

配慮書の複数案の設定の考え方については、公共事業と民間事業の間に大きな違いがあると考えられる。民間事業にお

いては、事業化の検討が十分に行われ環境影響評価手続きが完了し、許認可等が得られればすぐ着工する前提で配慮書手続きに着手する傾向があるのに対して、公共事業においては、合意形成プロセスの一環で環境影響評価手続きが行われ、手続きが完了しても即座に事業が開始されるとは限らない点が要因であると考えられる。そのため、民間事業においては、複数案の設定が行われなかったか、複数案が設定されたとしても位置や規模は同一で構造や形状など異なる差異が比較的小さな複数案が設定される傾向にある。

一方、道路事業においては、概ねの幅が 250m～1km 程度のルート帯を決定する段階で配慮書手続きを行うため、発電所事業などと比較すると早期で計画熟度が低い段階である。このことは、環境影響の回避・低減のしやすさでは有利に働くが、環境影響の評価が困難か、定性的な評価あるいは精度の低い評価とならざるを得ない点で、技術的困難が伴うことが課題である。

7. まとめ

同じ配慮書手続きであっても、事業種別の特性によって手続き実施時の事業の計画熟度が異なることにより、複数案設定の考え方も異なっていることと考えられる。そのため、環境影響の評価についても、民間事業が主の発電所事業や鉄道事業では道路事業と大きく異なっていることが示唆された。

今後は、計画熟度の違いを考慮しつつ、参考になる技術的知見を相互に取り入れていくことが必要である。

参考文献

- 1) 環境省計画段階配慮技術手法に関する検討会：「計画段階配慮手続に係る技術ガイド」, pp. 11-17, 2013.
- 2) 環境省大臣官房環境影響評価課：「環境影響評価情報支援ネットワーク」,
http://assess.env.go.jp/2_jirei/2-4_toukei/, (2019年3月29日閲覧)
- 3) 国土交通省道路局：「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」, p. 7, 2013.
- 4) 経済産業省令：「発電所の設置又は変更の工事の事業に係る計画段階配慮事項の選定並びに当該計画段階配慮事項に係る調査、予測及び評価の手法に関する指針、環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針並びに環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成十年通商産業省令第五十四号), 2016.
- 5) 経済産業省商務流通保安グループ電力安全課：「発電所に係る環境影響評価の計画段階環境配慮書における複数案等の考え方」, 2013年9月30日.

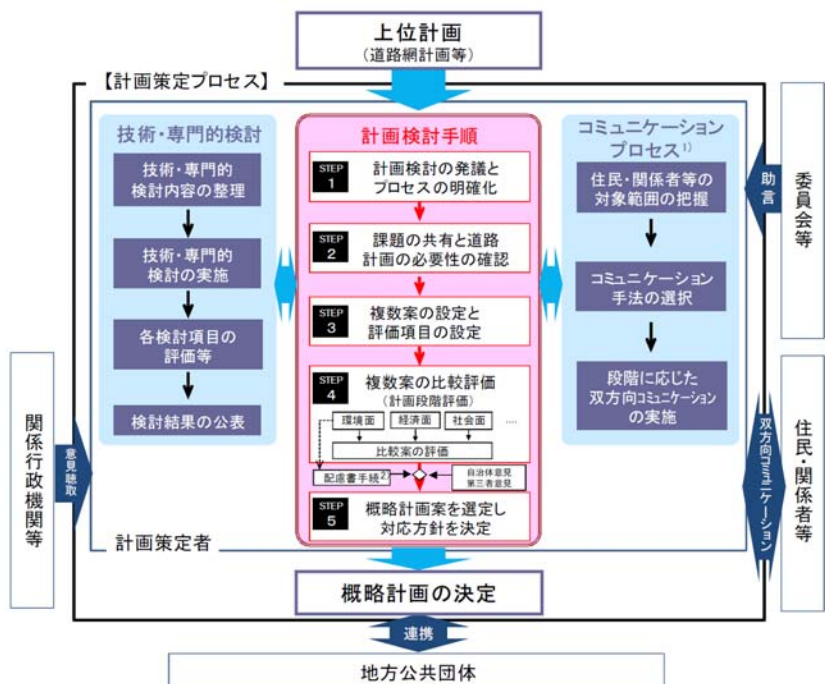


図1 道路計画策定プロセスの枠組み³⁾

1) プロセスの設計の考え方を示しているもの
2) 配慮書手続対象事業の場合