

投稿論文(和文報告)

**TECHNICAL
REPORT**

都市計画道路事業に伴う環境影響評価とその特性

長 裕二¹・杉浦 浩²・遠藤正宏³・杉本隆男⁴

¹正会員 東京臨海高速鉄道(株) 社長(〒135 東京都江東区有明 3-1-25)

²正会員 首都高速道路公団計画部 次長(〒100 東京都千代田区霞が関 1-4-1)

³多摩都市モノレール(株) 技術部計画課 課長(〒190 東京都立川市柴崎町 3-5-15)

⁴正会員 工博 東京都土木技術研究所 主任研究員(〒136 東京都江東区新砂 1-9-1)

東京都環境影響評価条例の制定から10余年が経過し、都市計画道路事業に係わる環境影響評価の調査事例もかなりの件数にのぼる。この報告は、条例の制定(1980)時から1992年までに行われた、都内の都市計画道路事業に係わる環境影響評価書を収集・整理した結果である。収集した19事業全体を通して、技術指針が規定する予測・評価項目に対して、①事業開始前の地域環境の実態、②選定した予測・評価項目の傾向、③環境保全のための措置の比較を行い、また、④事業規模と手続き期間の関係について、考察を行ったものである。

Key Words : environmental impact statement, assessment, city planning road

1. まえがき

東京都環境影響評価条例の制定(1980)から10余年が経過し、都市計画道路事業にともなう環境影響評価調査もかなりの件数にのぼる。これらは、現行制度のなかで、道路事業者が主体となって、沿道環境に及ぼす影響に関する環境影響評価調査を行ったものである。制定当時と比べ、東京都を取り巻く環境はかなり変化しており、環境影響評価のあり方についても、これまでの調査実績を踏まえ、新たな改善を図っていくことが求められよう。

そのような背景のもとに、都内の都市計画道路整備計画に伴う環境影響評価調査の実態を把握するため、東京都環境影響評価条例を制定した1980年10月から1992年までに行われた調査結果である19の環境影響評価書(Environmental Impact Statement)を収集・整理した。

本報告は、収集した19事業全体を通して、技術指針が規定する予測・評価項目に対して、①事業開始前の地域環境の実態、②選定した予測・評価項目の傾向、③環境保全のための措置の比較を行い、また、④事業規模と手続き期間の関係について、考察を行ったものである。

2. 道路整備事業に係わる環境影響評価の実施

(1) 東京都環境影響評価条例の制定

環境影響評価制度については、公害対策や住民参加の一環として、1975年以降、自治体によって要綱や条例による制度化が行われてきた。東京都においては1978年に最初の条例案が取りまとめられた。しかしながら、この

案は権限の範囲、予測と評価の主体の分離など多くの問題が指摘されるに至ったので、これを廃案とし、あらためて1979年に東京都環境アセスメント制度検討委員会が設置され、制度化への取組が進められた。

同委員会は、その答申(1980年7月)において、環境影響評価制度の目的を、①事業者自らが事業の実施にあたって環境への配慮を十分行うようにさせること、②許認可権者等が許認可等を行うにあたって、環境への配慮がなされるよう、環境面からの判断材料を提供すること、③事業計画の決定、執行にあたって、住民の意見が適切に反映させるようにすること、の3点であることを明らかにし、制度に盛り込むべき内容を示した。

つまり、具体的な事業の実施を前提とした制度を提案しており、広域計画や構想の立案段階での環境影響を予測・評価することをねらいとしたものではない。

東京都環境影響評価条例は、この答申をもとに検討され、1980年10月公布、翌年10月から施行となった。条例の特徴として、①事後調査の手続きを義務づけたこと、②住民参加についても、住民意識の高さを背景とする要請に応じて、当時の国の法案(1981年4月閣議決定)や他の自治体の制度に比べ、縦覧や説明会の回数をふやすなどの配慮がされたものとなっている。

環境影響評価の実施手順の概要を図-1に示す。また、手続き期間の詳細フローを巻末の付録に示す。

(2) 条例対象19事業と事業場所

条例によれば、道路整備事業について、4車線以上で、

表-1 環境影響評価を行った19事業

事業No	事業名称
①	都市高速道路王子線（板橋・足立線）建設事業
②	都市高速道路外郭環状線（放射7号線～埼玉県境間）建設事業
③	都市高速道路12号線・東京湾連絡橋（臨港道路）建設事業
④	第2関戸橋（仮称）関連道路建設事業
⑤	首都圏中央連絡道（一般国道20号線～埼玉県境間）建設事業
⑥	多摩都市モトル及び都市計画道路立川 1.2.5, 1.2.6号線建設事業
⑦	都市計画道路調布 2.1.3号線建設事業
⑧	都市高速道路中央環状新宿線（日黒区青葉台～豊島区南長崎間）建設事業
⑨	都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線及び都市計画道路補助 298号線、臨港道路建設事業
⑩	第二多摩川原橋（仮称）有料道路建設事業
⑪	都市高速鉄道東京臨海新交通臨海線（新橋～竹芝埠頭間）及び都市計画道路補助 313号線建設事業
⑫	秋多都市計画道路 3.4.6号線建設事業
⑬	都市計画道路環状第8号線（練馬区北町～板橋区若木間）建設事業
⑭	是政橋及び関連道路建設事業
⑮	臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地地区画整理事業
⑯	多摩都市計画道路 3.4.19号線建設事業
⑰	都市高速道路中央環状新宿線（豊島区南長崎～豊島区高松間）及び都市高速道路第5号線（豊島区南長崎～板橋区中丸町間）建設事業
⑱	都市計画道路放射第16号線（江東区南砂～江戸川区清新町間）建設事業
⑲	東京港臨海道路建設事業

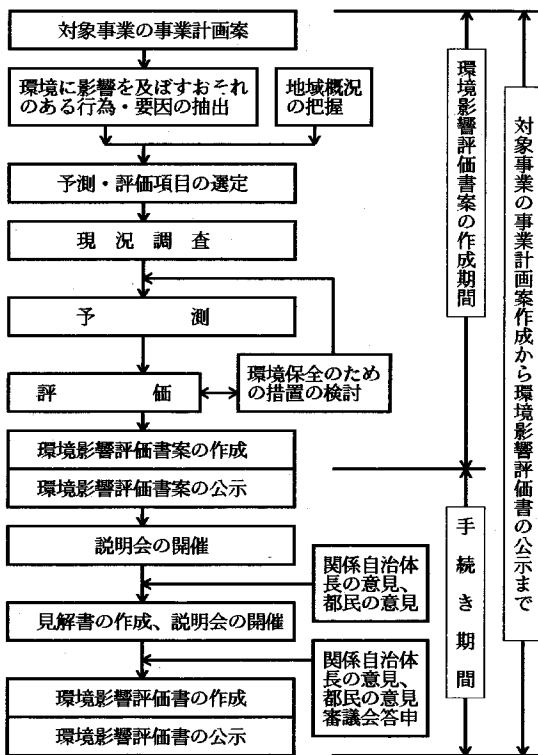


図-1 環境影響評価の実施手順

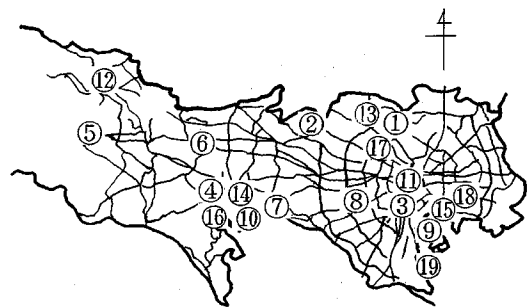


図-2 事業場所

かつ延長 1km以上の道路の新設、車線増の改築等を対象事業としている。

東京都の場合、震災復興計画並びにその後の都市計画道路再検討を経て、都市計画道路のネットワークができています。しかし、環境への配慮等から、実際に道路整備事業を実施する段階で、幅員や構造形式等の見直しを行うケースが多くなっている。このため、当該事業の実施に伴う都市計画変更手続きとあわせて、環境影響評価の手続きを実施するのが通例となっている。

1993年 3月までに環境影響評価書の公示を終えた事業は19事業あり、その一覧を表-1示す。事業場所は、図-2に示すとおりである。

表-2 地域環境の現況特性（予測・評価項目別ランク分け集計結果，事業開始前）

項 目	指 標	ラ ン ク 分 け 数			概 要	
		×	△	○		
1. 大気汚染	環 境 基 準	NO ₂	上回る 4	一部で上回る 8	下回る 7	区部は総じて良くない
		CO	上回る	一部で上回る	下回る 19	環境基準は全てで達成している
		SO ₂	上回る	一部で上回る	下回る 19	環境基準は全てで達成している
2. 悪 臭	公害苦情	車関連で有り	車以外で有り 17	無し	2	車以外の発生源による苦情がほとんどの地域に見られる
3. 騒 音	環境基準	沿道で上回る 6	沿道で一部上回る 13	下回る		沿道でほとんど環境基準が達成されていない
4. 振 動	要請限度	上回る	一部で上回る 3	下回る 16		要請限度は概ね達成している
5. 低周波空気振動	公害苦情	—	有 り	無し	19	苦情は寄せられていない
6. 水質汚濁*1	環境基準	上回る	一部で上回る 14	下回る 3		大部分が一部未達成となっている
7. 土壌汚染	公害苦情／処理基準等	有り／上回る 1	一部有り／上回る 2	無し／下回る 16		苦情は少ない
8. 地盤沈下	沈下状況等	沈下有り 1	横ばい 14	沈下無 4		横ばい傾向の地域が多い
9. 地形・地質	貴重な地形	有 り	一部有り	無し	19	貴重な地形の事業地はない
10. 植物・動物	貴重種等	多 い 1	少ない 13	無し	5	動植物の少ない事業地が多い
11. 日照阻害	阻害要素	多 い 4	一部有り 8	ほとんど無し 7		区部の一部で阻害要素の多い事業地がある
12. 電波障害	障害要素	多 い 4	一部有り 8	ほとんど無し 7		区部の一部で障害要素の多い事業地がある
13. 風 害	障害要素	多 い 4	一部有り 4	ほとんど無し 11		区部の一部で障害要素の多い事業地がある
14. 景 観*2	土地利用	自然地 1	郊外 7	市街地 12		事業地の大部分が市街地・郊外である
15. 史跡・文化財	埋文／指定	埋文有り 14	指定有り 3	無し	2	埋蔵文化財包蔵地が大部分の事業地およびその周辺に分布している

*1) 河川の水域の近くを通らない事業が2事業あるため合計は17となる。
 *2) ランクが2つ(×と○)にまたがる事業が1事業あるため、合計は20となる。

3. 地域環境の現況特性

条例対象19事業の地域の概要（以後、地域環境という）について、現況調査結果を次のようなランク分け基準に基づいて分類した。

- ①環境基準を下回る，あるいは影響がない
 …………… (○印)
- ②一部環境基準を上回る，あるいは少し影響がある
 …………… (△印)
- ③環境基準を上回る，あるいは影響が大きい
 …………… (×印)

環境アセスメント評価項目は15ある。各項目ごとに地域環境の実態調査結果を集計し、事業開始前の地域環境の特性を見ると、表-2のようになる。

1) ランク分け基準③の環境基準を上回る，あるいは影響が大きい(×印)と、ランク分け基準②の一部環境基準を上回る，あるいは少し影響がある(△印)を加えた数が、ランク分け基準①の環境基準を下回る，あるいは

は影響がない(○印)数より多い項目は、悪臭、騒音、水質汚濁、地盤沈下、植物・動物、日照阻害、電波障害、史跡・文化財の8項目である。

2) 振動、土壌汚染、景観については、一部を除くと、ランク分け基準①の環境基準を下回る，あるいは影響がない(○印)地域環境での事業が多い。また、地盤沈下は、ランク分け基準②の横ばいの地域環境での事業が多く、風害は、区部で障害要素が多い傾向がある。

また、評価項目の大気のコとSO₂、低周波空気振動、地形・地質については、19事業の地域で、環境基準を下回る，あるいは影響がないという結果である。

4. 選定された予測・評価項目

条例では15の予測・評価項目を設定しているが、事業が実施される地域における地域環境の特性及び事業の内容（構造形式、施工方法など）によって、選定する予測・評価項目は異なっている。そこで、項目ごとに、それを選定している事業数を集計すると、表-3のようになる。

表-3 選定された予測・評価項目の集計

項 目	予測・評価項目として選定している事業数		選 定 の 背 景		
	工事中	供用時			
1. 大気汚染	8	19	・工事中は比較的大規模な事業で選定 ・供用時はすべての事業が選定		
2. 悪臭	0	0	・工事中、供用時共に影響要因・行為はない		
3. 騒音	19	19	・工事中、供用時共にすべての事業が選定		
4. 振動	19	19	・工事中、供用時共にすべての事業が選定		
5. 低周波空気振動	0	12	・工事中の影響要因・行為はない ・供用時は高架、橋梁構造を持つ道路事業のほとんどが選定		
6. 水質汚濁	11	2	・工事中は河川部、臨海部での事業の多くが選定 ・供用時は臨海部での大規模事業が選定		
7. 土壌汚染	5	0	・工事中は薬液注入工法等を採用する事業の一部や汚染土壌の確認された事業が選定。供用時の影響要因と行為はない。		
8. 地盤沈下	4	1	・工事中はトンネル構造を持つ事業の約半数が選定 ・供用時は臨海部埋立地の大規模事業の一部が選定		
9. 地形・地質	13	12	・工事中と供用時の両方で選定している事業が多い ・比較的小規模事業や既設構造上での事業以外の事業が選定		
10. 植物・動物	陸上植物	11	10	7	・臨海部の既設構造上での事業以外の事業ではほとんど選定 ・供用時は大気、音、照明、SS等による影響が懸念される事業が主に選定
	陸上動物	10		6	
	水性生物	10		3	
11. 日照阻害	0	17	・工事中は選定していない ・平面構造主体の小規模事業以外の事業が選定		
12. 電波障害	0	17	・工事中は選定していない ・平面構造主体の小規模事業以外の事業が選定		
13. 風害	0	3	・工事中は選定していない ・トンネル排ガス用の換気所を持つ事業の一部が選定		
14. 景観	0	19	・工事中は選定していない ・供用時はすべての事業が選定		
15. 史跡・文化財	13	5	・工事中は埋蔵文化財、指定文化財に対する影響が懸念される事業が選定 ・供用時は指定文化財に対する影響が懸念される事業が選定		

工事中の予測と供用時の予測に分けて示した。なお、19事業では悪臭を除く14項目が選定されている。各事業毎に、選定しなかった項目については、その理由を記載して、予測・評価を省略している。表の選定の背景の欄に各予測・評価項目の傾向を示したが、主なものは次のとおりである。

- ① 19事業で共通して選定されている項目は、大気汚染、騒音、振動および景観の4項目である。
- ② 低周波空気振動は、高架、橋梁構造を持つ道路事業のほとんどで、選定している。
- ③ 水質汚濁は、河川や臨海部の事業で、工事中の影響を予測評価しているものが多い。
- ④ 土壌汚染は、工事中に薬液注入工法等を計画している事業と土壌汚染が確認された事業で行っている。

- ⑤ 地盤沈下は、トンネル構造をもつ事業や埋立地での事業で選定している。
- ⑥ 地形・地質、植物・動物、そして史跡・文化財は、事業の多くが土地利用形態の変更を伴うので、選定している。

- ⑦ 風害は、トンネル排気ガス用の換気所を計画している事業で選定している。

ところで、19事業で使われた各項目の予測・評価手法をまとめると、表-4ようになる。

15の予測・評価項目のうち、定量的な予測をしている項目は、大気汚染、騒音、振動、水質汚濁、日照阻害、電波障害、風害の7項目である。史跡・文化財については、事業による大気汚染、振動、地盤沈下の影響度合いを定量的に評価しているものである。その他の項目は、事業計画との対比や類似事例との対比といった定性的な

表-4 採用している予測・評価手法のまとめ

予測・評価項目		採用している予測手法		採用している評価手法	
		工事中	供用時	工事中	供用時
1. 大気汚染	建設機械	(1)類似事例による予測 (2)拡散式(7#-A, B7式)予測	(1)類似事例による予測 (2)トンネル坑口部予測	(1)定性的評価	(1)環境基準との比較による評価
	工事車両	(1)排気量等の増加率予測 (2)拡散式(7#-A, B7式)予測		(1)寄与率による評価	
2. 悪臭		予測事例なし	予測事例なし	評価事例なし	評価事例なし
3. 騒音	建設機械	(1)単体の距離減衰予測 (2)伝播理論式予測	(1)日本音響学会式予測 (2)自動車騒音坑口部予測 (3)自動車騒音JC, IC部予測 (4)換気所騒音予測 (5)モレ-ル, 新交通騒音予測	(1)動告基準との比較で評価	(1)環境基準との比較で評価 (2)要請限度との比較で評価 (3)新幹線基準を準用し評価
	工事車両	(1)車両台数の増加率予測 (2)簡易な定量記述予測 (3)日本音響学会式予測		(1)定性的評価 (2)寄与率等による評価	
4. 振動	建設機械	(1)単体の距離減衰予測 (2)伝播理論式予測	(1)土木研究所提案式予測 (2)建設省提案式予測 (3)自動車振動トンネル地表部予測 (4)モレ-ル事例予測 (5)新交通振動予測	(1)動告基準との比較で評価	(1)要請限度との比較で評価 (2)特定工場等の規制基準を準用し評価 (3)新幹線基準を準用し評価
	工事車両	(1)車両台数の増加率予測 (2)簡易な定量記述予測 (3)土木研究所提案式予測 (4)建設省提案式予測		(1)定性的評価 (2)寄与率等による評価	
5. 低周波空気振動		(1)類似事例等による定性的予測		(1)定性的評価	
6. 水質汚濁		(1)類似事例等による定性的予測 (2)事業計画との対比による定性的予測 (3)橋脚部SS, COD拡散予測 (4)橋脚部流況予測		(1)定性的評価 (2)水質目標値(SS)との比較による評価	
7. 土壌汚染		(1)事業計画との対比による定性的予測		(1)定性的評価	
8. 地盤沈下		(1)事業計画との対比による定性的予測		(1)定性的評価	
9. 地形・地質		(1)類似事例、施工事例等による定性的予測 (2)事業計画との対比による定性的予測		(1)定性的評価	
10. 植物・動物		(1)事業計画との対比または類似事例による定性的予測 (2)事業計画との対比および数値解析等による定性的予測		(1)定性的評価	
11. 日照阻害		(1)数値解析等による定量的予測 (日影図、天空図作成)		(1)建設事務次官通知「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」による対応を踏まえた評価 (2)(1)の建設事務次官通知に示されている日影時間に準拠した評価 (3)換気所は日影規制による評価	
12. 電波障害		(1)数値解析等による定量的予測 (NHK予測)		(1)「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害より生ずる損害等に係る費用負担について」による対応を踏まえた評価	
13. 風害		(1)風洞実験事例による換気所の定量的予測		(1)風環境評価尺度での定量的評価	
14. 景観		(1)完成予想図等による定性的予測(パース、モノクォ作成) (2)対象構造物の圧迫感に対する定性的予測(仰角)		(1)定性的評価 (2)圧迫感については、メリスの法則を参考とした定性的評価	
15. 史跡・文化財		(1)数値解析等による定量的予測(主に指定文化財) (2)事業計画との対比による定性的予測 (埋蔵文化財と指定文化財の両者に対して)		(1)定性的評価(指定文化財) (2)埋蔵文化財に対しては、文化財保護法に基づく対応を踏まえた上での定性的評価	

手法が用いられている。このように、予測・評価項目の特徴から、定量的、定性的な手法に分けられるが、具体的な方法は、表に示した手法に絞られているのが実態である。

5. 環境保全のための措置の比較

条例では、環境影響評価書案および環境影響評価書に環境の保全のための措置を記載することとしている。環境の保全のための措置は、技術指針に従い「予測及び評価の結果を踏まえて、環境に著しい影響を及ぼすおそれ

があると判断した場合に検討する」ものとされる。事業者は、事業の実施にあたり、記載した当該措置を実行する責務を負う。

措置の内容は、①事業計画案の段階で取り入れる対策工、②工事施工段階で実施する保全措置、③工事完了後に講ずる補償等に分類される。このうち、事業計画案の段階で取り入れる対策工で効果の測定が可能なものについては、予測の際に、それが実行された場合の効果を考慮して検討が行われる。つまり、予測値が評価の指標を超えた場合に、対策工を検討して、評価の指標以下とな

表5 環境保全のための措置の概要

予測・評価項目	環境保全のための措置の概要	措置区分 ¹⁾	
工事中	騒音・振動	(1)低騒音、低振動型の建設機械および工法の採用 (2)住宅のある地域等において工事場所と家屋等が近接する場合の状況に応じた防護の設置や工種・工法の検討 (3)周辺地域の状況に応じた作業手順、作業方法等の十分な検討 (4)同一機械の同時使用を極力避けて騒音・振動の低減を図る (5)必要に応じて騒音・振動レベルの測定等の施工管理の配慮 (6)工事用車両の運行管理等の指導と徹底	② ② ② ② ② ②
	大気汚染	(1)トンネル内粉塵に対する換気所内除塵装置の設置 (2)トンネル内排ガスの希釈、換気塔上空からの拡散 (3)トンネル坑口からの漏れだしを制御。さらに必要に応じて道路構造上の対策施行 (4)トンネルにおける窒素酸化物(NO _x)の除去に関する技術的可能な性の調査研究の推進、および脱硝装置等の設置導入の検討	① ①* ①*
供用時	騒音	(1)高架構造部分の防音壁設置および高架構造物裏面の吸音材設置による反射音対策 (2)トンネル坑口周辺等の防音壁設置、吸音処理 (3)換気所の消音装置等の設置 (4)道路交通騒音対策として、沿道の土地利用などの状況を勘案した環境施設帯の設置等各種施策の推進 (5)事後調査の結果、事業が環境に著しい影響を及ぼす恐れがある事と認められる場合、防音壁の嵩上げ等の適切な措置 (6)道路交通騒音が一定の基準を越える場合「高速自動車国道等の周辺における自動車騒音に係る障害の防止について(昭和51年7月21日)」の基準による防音工事の助成	①* ①* ①* ③ ③
	日照障害	(1)計画路線により新たに日影(日陰)が生じる場合の「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年2月23日建設事務次官通知)の基準に基づく対処	③
	電波障害	(1)計画路線により新たに電波障害生じる場合の「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和54年10月12日建設事務次官通知)の基準に基づく対処	③

注1) 措置区分 ①事業計画案の段階で取り入れた対策工
②工事施行段階で実施する保全措置
③工事完了後に講ずる補償等
*を付したものは、予測において効果を考慮した対策工

るまで、対策工を追加していく手法がとられている。

表5に、19事業の環境影響評価書に記載された環境の保全のための措置の中から、代表的なものとして、大気汚染、騒音、日照障害および電波障害について示した。大気汚染対策は、事業計画案の段階①で取り入れている。騒音・振動の対策は、工事施行段階②と事業計画案の段階①で取り入れることが多い。さらに、騒音、日照障害および電波障害については、事後調査で影響が著しい場合と一定の基準を超える場合に、工事完了後に講ずる補償等③で対応している。

6. 事業規模と手続き期間の関係

19事業の事業規模と手続き期間や意見書数の関連を、図-3に示す。事業規模は計画延長で表した。手続き期間は、評価書案公示から評価書公示までの期間で、この間に、説明会の開催、見解書の作成、再度の説明会の開催などがある。また、意見数は、関係区市町村長と都民の意見の合計であり、評価書案と見解書に対するものをそれぞれ示した。この図から、次のことが読み取れる。

i) 構造形式は、高架、掘削、橋梁、トンネル、盛土

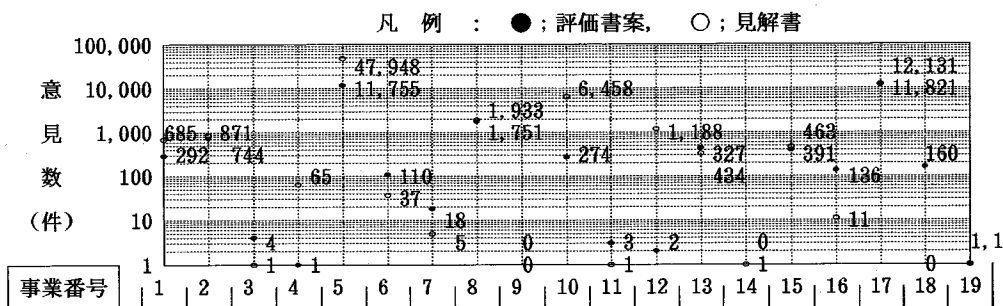
が多く、地下を含めた道路空間の有効活用を念頭に道路の立体化を図っていることが特徴的である。

ii) 手続き期間は、最小で8.4ヶ月、最大で28.8ヶ月、中央値で13.8ヶ月となっている。事業規模(延長)との相関を調べてみると、事業規模が大きいと手続き期間が長くなるものもあるが、両者の間に必ずしも相関があるとはいえない。

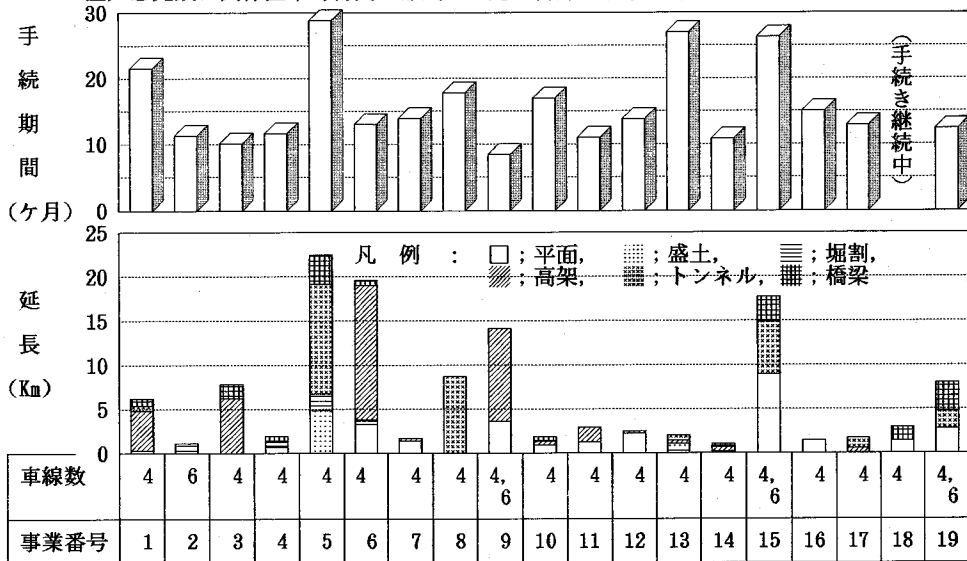
iii) 事業全般に対する住民の関心の高さを示す指標として、意見書数を捉えると、評価書案に対しては最大11,821件、中央値で136件である。見解書に対しては最大47,948件、中央値で327件であった。また、評価書案と見解書に対する意見数の合計が1,000件を超える事業数は6件であった。なお、公聴会の公述人数は、最大75人、中央値で11人である。

中央値とは、手続き期間の短い事業の方から数えて10番目に該当する事業の期間、意見数、公述人数である。

これらから、手続き期間と意見数は、事業規模よりも事業の内容と地域特性に依存していると考えられる。例えば、19事業の中から具体例を挙げれば、事業NO.8およびNO.17は住居系の既成市街地に建設される地下構造の



注) 意見数は関係区市町村長と都民の意見の合計。数字は評価書案と見解書への意見数。



注) 手続期間は、評価書案公示から評価書公示までの期間。

図-3 調査事例 (19事業) の構造形式別延長、手続き期間、評価書案と見解書に対する意見数

自動車専用道路である。また、事業NO. 5は自然公園地区を含む優れた自然環境の地域に建設される自動車専用道路である、といった特徴を有している。

こうした事業の内容や計画地の特性から、多数の意見が提出され、結果として長期にわたる手続期間を要したものと考えられる。なお、意見書については、数のみでなく、内容の分析も意義あるものと考えられるが、現状では公表データに制約がある。今後の課題としたい。

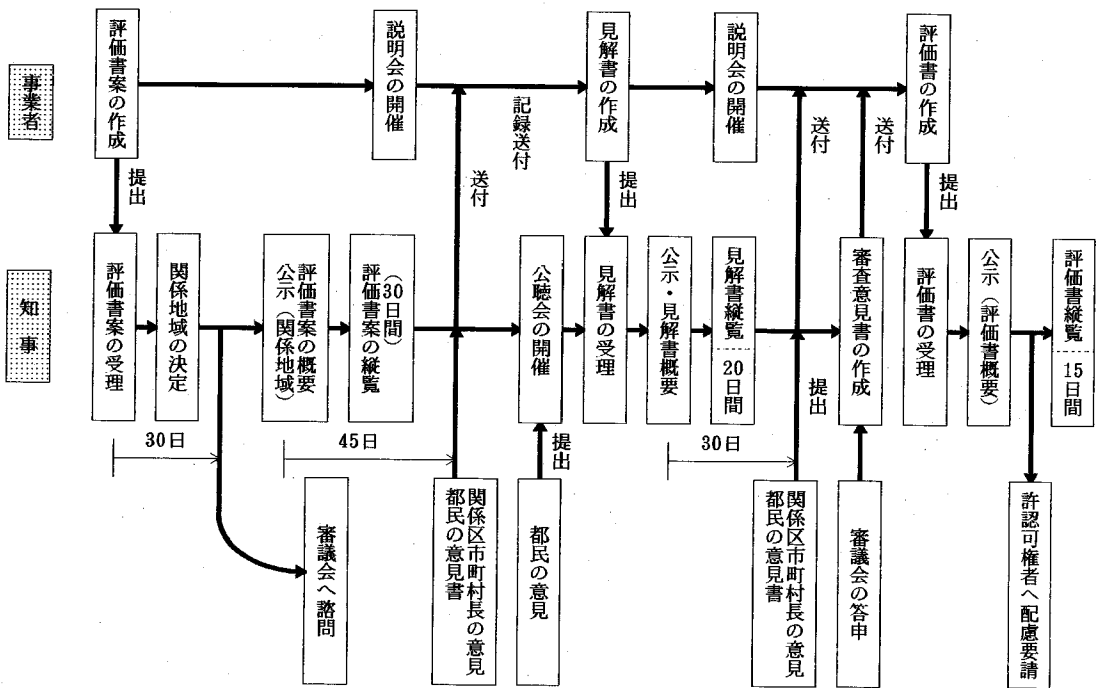
7. まとめと今後の課題

本報告では、東京都の環境影響評価制度に基づく事前予測・評価の実施例を横断的に整理し、特徴と言える事項について検討を加えた。その結果、つぎの4点について知見を得ることができた。

- ① 事業が実施される地域における事業開始前の環境は、NO₂について環境基準を上回る地域が多いこと。騒音についてはほとんどの沿道で環境基準が達成されていないこと。区部を中心に、日照障害、電波障害、風害といった障害がある地域が多いこと、など

の特徴があることが分かった。

- ② 15ある予測・評価項目のうち、大気汚染、騒音、日照障害、電波障害等7項目については定量的な予測・評価が行われているが、史跡・文化財など定性的に予測・評価しているものも少なくない。
- ③ 環境保全のための措置のうち、大気汚染や騒音に関しては、事業計画立案の段階で対策を予め組み入れるが、日照障害、電波障害等は事業後の補償により対応している。
- ④ 手続期間の長さや意見数の数については、単純な事業延長よりも、事業の内容(自動車専用道・街路の別、構造形式など)や計画地の特性(自然公園地域、住居系の地域など)に依存する傾向がある。一般に道路整備事業は、事業期間が長期にわたる。このため、同条例において制度化されている工事完了後の事後調査に関しては、まだ実施例がない。このことは、予測や評価手法の妥当性等について、今後、事後調査実施のなかで検証を行う必要があることを意味している。住民の理解と協力を得ながら道路整備を円滑に推進し



付録：参考図-1 評価書案作成から評価書の縦覧までの手続きの流れ

ていく上では、現状で定性的予測・評価にとどまっている各項目について、できるだけ定量的な予測を行い客観的に評価していくとともに、住民意見に対しては、的確に情報公開していくことが求められているといえよう。同時に、環境保全のための措置として挙げた事項については、着実に実施するなど、適切にフォローアップしていくことも極めて重要なものと考えられる。

ところで、現行の制度に対しては、①調整効率型、②住民説得型、あるいは③許認可過程型であるとして、批判する見方もある。また、計画立案段階におけるアセスメントが実施されていないこと、一定の区域に複数の事業が継続的に実施される場合などで総合的な予測・評価がされていないこと、により制度の改善を求める意見が存在する。こうした課題指摘に対し、現在、東京都においては、総合環境アセスメント制度検討委員会を設置して、環境影響評価制度の改善方策について検討が進められている。

しかしながら、現行の制度は、事業の実施段階において、事業者自らの責任と負担で事前予測・評価を行い、環境への配慮を行おうとするもので¹⁾、その意義は積極的に評価されるべきと考える。何故ならば、①それまで、経験にたよっていた環境保全措置を科学的に評価するようになったこと、②一定の手続きにより、環境保全措置の着実な実施が担保されるようになったこと、③住民への説明会、公聴会等を通じて、情報公開ないしは住

民参加の手續きが保証されるようになったこと、等の点でその意義を認めることができるからである²⁾。

21世紀に向けての都市内の道路整備を考えた場合、高速性や信頼性に加え、快適性を備えた、質の高い道路交通サービスの提供が必要になる。また、沿道地域や沿道環境にやさしい道路整備が求められる。円滑な道路整備を推進するうえで、今後とも環境配慮への取り組みと事業に対する合意形成に一層の努力が必要とされている。

最後に、本報告書をまとめるにあたってご助言をいただいた早稲田大学浅野光行教授、中川義英教授、並びに計画道路研究会の方々に謝意を表します。

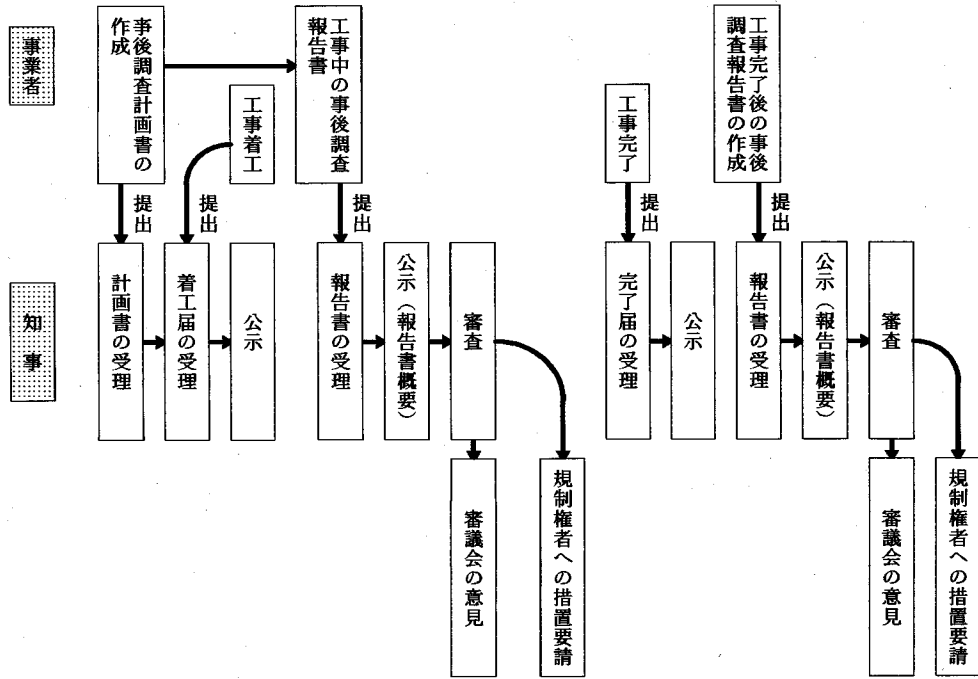
参考資料

- 1) 東京都環境保全局：東京都環境影響評価技術指針，1992。

(1995. 5. 29 受付)

*1) 具体的な事例として、外郭環状線事業 (NO. 2) における掘削構造の採用、中央環状新宿線事業 (NO. 8及びNO. 17) における地下構造の採用、坑口における排ガス対策及び脱油装置の調査研究、環状8号線街路事業 (NO. 13) における通過交通と地域交通とを分離した掘削構造の採用、などを挙げる事ができる。

*2) 東京都環境影響評価条例は、②に関して、第43条に条例に違反した場合の措置を、また③に関して、第16条から第20条までに説明会や公聴会の開催等の規定を置いている。



付録：参考図-2 事後調査計画書作成から規制権者への措置要求までの手続きの流れ

A STUDY ON THE APPLICATION OF THE ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENTS ON CITY PLANNING ROADS

Yuji TYOU, Hiroshi SUGIURA, Masahiro ENDO and Takao SUGIMOTO

Many measurements for the assessments of environmental impacts have been undertaken, since the Tokyo metropolitan regulation on the E. I. S. was enacted at the year 1980. This report analyzes the 19 environmental impact statements on city planning roads in the area of Tokyo metropolitan government, that were published from the year 1980 to 1992. The comparative analyses of the next items are made; (1) the regional environment before constructions, (2) the factors generally to be forecasted and assessed, and (3) the measures taken for the environmental integrities. Moreover, it is considered the relationship between the project scale and the period of formalities.