

パシフィック コンサルタンツ

洪 沢 雄 二

〃

西 淳 二

パシフィック コンサルタンツ インターナショナル 坂 下 治 男

## § 1 はじめに

土木施設の特徴として

- ① 土木計画は国土・地域に固定される
- ② 比較的巨大大であり工期が長い
- ③ 生活している地域と密接にかかわり合う
- ④ プラスマイナスの影響が広範で多様

と理解するとき、図-1(B)のように何らかの工夫をしなければ、その土木施設計画を推進し、マイナスを少なくプラスの多い方向に社会空間を改変してゆくことが出来なくなる。

例えば、最近フィリピン共和国に於けるマニラ街路計画の Public Hearing (2日間) 時に、住民側から出された主な問題点は、

- ④ どうして今、道路なのか
- ⑤ とに角反対 (道路は来て欲しくない)
- ⑥ どうして片側のみの拡幅としたのか (中国人のブロックをかけずに、フィリピン人側のブロックのみ拡幅するのはアンフェアである)
- ⑦ 営業補償、機械類の移転補償、従業員の休業中の生活費なども補償して欲しい (納税上の土地価格、家屋のみの補償では困る)

などであった。

このような土木施設計画の事例からも、計画に係る主体は、行政、専門家 (コンサルタント、プランナー) 住民の3者であり、それら相互の協力のもとに計画は進められる。

(図-2 参照)

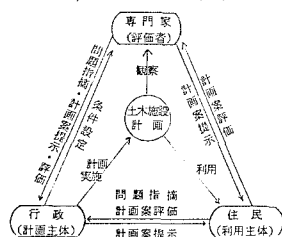
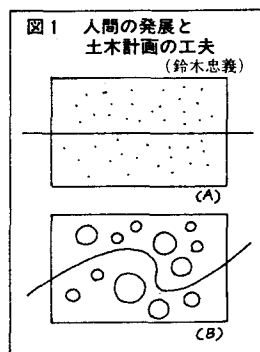


図-2 計画関係者の相互作用



左記のプロセスの中では、行政、専門家、住民の3者間のコミュニケーション (情報交流の場) が特に重要であり、関係住民向けの住民説明会などと共に、新聞報道は主要なPR (マイナス効果も含めて) 手段となっている。

## § 2 新聞報道に見る環境紛争事例

新聞報道に見る環境紛争事例は、表-1に示すとおりである。

道路計画に対する反対運動ないし反対意見は、④自然を破壊する道路計画に反対する。⑤交通公害 (主として騒音・振動・排気ガス) の発生源である道路計画に反対する。⑥人間復帰、人間優先の哲学から、スピード・車優先の施設である「高速道路」計画に反対する……などが主要なものであり、「道路そのものには反対しないが、そこから生じる公害に反対する」いわゆる「総論賛成各論反対」的な状況と思考される。即ち、住宅地域や自然保護地域を通過する道路に対しては、環境保全のために m 当り建設費が高価でも構わないという納税者のコンセンサスを高めていくことも必要であろう。

## § 3 廃棄物処分地の事例から

人口の都市集中、狭い国土、土地利用計画、土地私有制……等社会生活の複合した問題の典型の1つに廃棄物処分地の問題がある。廃棄物処分地に関する新聞報道の事例からも、環境保護団体の自然環境や水質を守ろうとする意見と、片や、廃棄物処分を担当する行政部局の将来の廃棄物をとにかく処分する必要性と

表－1 新聞報道に見る環境紛争事例

| No. | 見 出 し                                                  | 備 考                                                   | No. | 見 出 し                                                              | 備 考                    |
|-----|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 1   | 北大公団の対立深まる、解決メドたらず<br>札幌、室蘭間、縦貫道の演習林通過<br>「守る会」結成する動きも | S 48, 11, 10<br>道新 (夕刊)                               | 10  | いま突然に新幹線反対運動 北区上中里<br>「し尿・ゴミ処理場」知らなかった 高台自治会<br>国鉄に移転求め署名 34 人     | S 58, 7, 2<br>読売       |
| 2   | 環状道路反対でバンフ作り<br>札幌円山住民の会                               | S 49, 4, 14<br>朝日 (道内版)<br>(S 49, 4, 14 道<br>新にも記事有り) | 11  | 乃木坂トンネル<br>都建設局11年ぶり工事再開の意向<br>地元説明会を開く 住民反発し平行線                   | S 58, 10, 6<br>毎日      |
| 3   | シュルター案に新たな難題、周辺住民<br>反対を確認<br>道路公団各地の利害どう調整            | S 48, 11, 17<br>朝日                                    | 12  | ルポ都政、公害運動どう動く<br>環 7 事業の終点近づく<br>陳情、説得繰り返し 歩道の緑地勝ち取る               | S 58, 10, 6<br>朝日      |
| 4   | 中央道高井戸の公害対策<br>高井戸住民も調印公団認む、しゃ音壁<br>や透光側壁、             | S 48, 12, 23<br>朝日                                    | 13  | 日系企業へ「ノーモア水俣」<br>マレーシア住民怒りの反対運動<br>工場排水で汚染<br>魚激減、生活苦にあえぐ          | S 52, 6, 28<br>朝日      |
| 5   | 石狩湾新港道路計画地元が待った<br>住宅地域う回迫る<br>管理組合も 6 月設立無理           | S 49, 2, 23<br>日経 (道内版)                               | 14  | 難航する再開発、マニラのスラム街<br>移転拒否する住民<br>土地の権利求めて抵抗                         | S 52, 7, 14<br>朝日 (夕刊) |
| 6   | 国道の車公害訴訟へ全国初<br>尼崎の住民が夏にも                              | S 49, 2, 24<br>道新                                     | 15  | 公害工場相次ぎやり玉<br>住民運動盛り上がるインドネシア<br>開発熱さめ環境に目<br>防止技術、対策これから          | S 58, 7, 21<br>朝日      |
| 7   | これ以上高速道なぜ必要                                            | S 48, 10, 2<br>朝日 投書覧                                 | 16  | ゴミ戦争目黒で火の手<br>住宅街に都の清掃工場<br>東京工業試験所跡地<br>十年前の候補地再燃<br>「自区内処理」に住民困惑 | S 57, 7, 8<br>朝日       |
| 8   | 京都、京滋バイパス反対<br>宇治連絡会議                                  | 雑誌「市民」<br>No. 1 による                                   |     |                                                                    |                        |
| 9   | 国道16号線バイパスと住民運動                                        | 「市民」No. 14                                            |     |                                                                    |                        |

それぞれにその主張が窺われる。

この様な「環境紛争を処理する制度として、日本の公害紛争処理法(1970年)、米国NEPAの環境紛争調停(Environmental Mediation)がある(文献－1 参照)。さらに近年には、川崎市(昭51年)、北海道(昭53年)、神戸市(昭53年)、名古屋市(昭54年)、横浜市(昭55年)、神奈川県(昭56年)、東京都(昭56年)などが相ついでアセスメント条例や同要綱という形で「住民」を手続きフローの中に組み込みつつある(説明会⇔意見書)。

ゴミ処理施設の建設は、多くの条例・要綱で環境アセスメントの対象業として取り上げられている(文献－2 参照)。その必要性は現在の社会的背景から認識されなければならない。すなわち、アセスメントの第1の必要性は、その調査或いは手続きのプロセスを通じて、広範囲の合意形成を図ることにあると考えられるからである。

##### § 5 おわりに

空港、道路、廃棄物処理施設、発電所、都市再開発…… etc 「公共の福祉」を実現する公共事業について住民に理解を深めさせ、住民のエゴや誤解をなくす、その合意形成の過程そのものの中に「紛争」を解決する手法(方法・方策)を見つけ出して行くべきであると思われる(文献3～5 参照)。

##### 参 考 文 献

- 1) 原 科 幸 彦：アメリカの環境紛争調停－住民との利害調整の新しいアプローチ，環境情報科学12－3(1983)
- 2) 服 部， 漆 畑， 西：廃棄物処理計画と環境影響評価，第3回全国都市清掃会議研究発表会論文(1982)
- 3) 朝 日 新 聞：公共と公害，大阪空港最高裁判決を前にNo. 1～No. 6，1981・12・4～12・10まで朝刊3面に連載
- 4) 伊 藤 勝 也：(論点)魅力ある街づくりのために，原案段階から住民参加を，読売新聞1983・11・17付記事
- 5) 日経産業新聞：即時デルファイ法環境問題に初適要，住民の意向把握に威力，筑波の実験施設で，1983・5・9付記事