

環境アセスメントにおける住民意見の地域性

千葉工業大学 学生員 ○菊池勇大

千葉工業大学 フェロー 五明美智男

1. 背景・目的

今日、日本で行われている環境アセスメントでは、環境影響評価法に基づき、住民は事業者が作成した方法書、準備書、評価書に意見を提出することが出来る。しかし、事業者による住民説明会の不足や、住民意見に対する事業者側の対応に課題が見受けられ、環境アセスメントの手続きには改善が必要と考えられる。さらに、住民が提出する意見の中には、事業の種類・規模、地域の地理的条件や歴史条件などの様々な要因に関連するものが含まれているが、現状の環境アセスメントではどの程度考慮されているかも不明である。住民の意見には、今後事業者が考慮すべき地域性に関する示唆も多く含まれるものと思われる。

そこで、本研究では環境アセスメントにおける住民意見が、上記のような異なる要因の下でどのような特性を有しているか分類・分析し、今後の環境アセスメントの実施方法の改善の資料にすることを目的とした。

2. 方法

2.1 意見収集

日本で行われている環境アセスメントの住民意見は、環境影響評価情報支援ネットワーク¹⁾に道路・河川・鉄道・飛行場・発電所・廃棄物処分場・埋め立て干拓・各種土地造成・港湾施設計画の事業ごとに収集、公開されている。本研究ではこの環境影響評価情報支援ネットワークを利用して住民意見を対象として収集、分析した。

2.2 賛否分類

環境影響評価法情報支援ネットワークの住民意見の閲覧より、住民意見を、大いに賛成(A)、賛成(B)、反対(C)、絶対反対(D)の4つの分類で、住民意見をおおむね把握できることからこの評価を実施することとした。

2.3 意見項目分類

環境影響評価法情報支援ネットワークで分類されている項目では、分類項目が少なくまた大きなくりで分類されているため、全ての住民意見を分類するのに不十分であった。そのため、実践ガイド環境アセスメント²⁾に記述されている内容と、集計作業をした学生からの意見を参考に、必要な住民意見を追加し計40項目に分類した。

2.4 分析内容

2.1で述べた方法により、ここでは公開されている事業の中で、最も意見数が多かった道路事業、地域性が顕著に現れていると推測した飛行場事業を取り上げ、分類項目ごとに意見を集計し分析した。次に、両事業の賛成反対比率をグラフ化・比較した。

更に、地域性の有無を知るため同一事業内での比較を行った。ここでは、都市部に位置し、規模・利用者が多く、利便性の面で近隣住民に受益をもたらす東京都・東京国際空港拡張事業と、自然が多く珊瑚礁が広がる海沿いに位置し、民間航空機以外にも軍事用航空機の利用もある沖縄県・石垣空港拡張事業の対照的な両事業を例にとり、比較した。

キーワード 環境アセスメント 住民意見 事業 地域性

3. 結果

3.1 道路事業

道路事業に関する 3317 の意見の集計結果を図 1 に示す。道路事業の特性として、事業実施区域に住宅等が隣接することが多く、車の走行による騒音・振動、車の排気ガス、それに伴う健康被害に関する意見が目立った。さらに、高架・トンネル・盛土・切土等の道路構造の改変による景観の変化に対する意見が目立った。

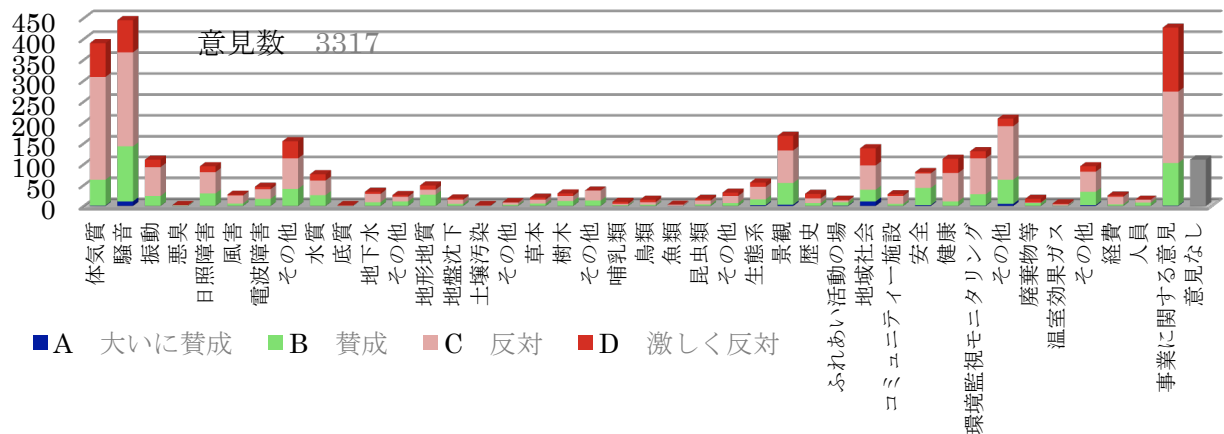


図 1 道路事業の分類項目ごとの住民意見数

3.2 飛行場事業

飛行場事業に関する 899 の集計結果を図 2 に示す。飛行場事業の特性として、航空機騒音やそれに付随して飛行ルートの変更や選定に関する意見が多く、騒音、事業に関する意見の項目が目立った。また、航空機騒音による住民への被害を低減するため、比較的自然度の高い土地に建設や埋め立て工事が行われる。そのため生態系や動物に関する意見が目立った。

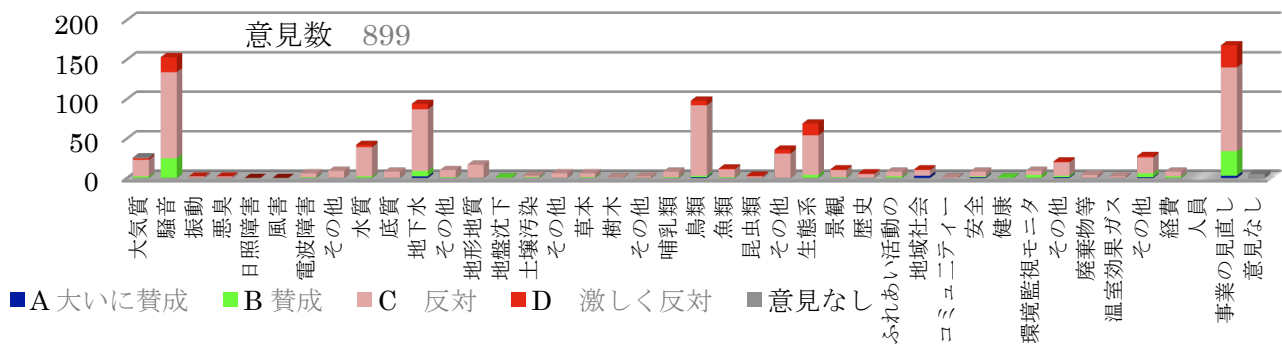


図 2 飛行場事業の分類項目ごとの住民意見数

3.3 両事業の賛否比較

道路事業、飛行場事業の両事業の賛成反対比率の円グラフを以下図 3、図 4 に示す。両者を比較してみると微々たる違いはあるものの、おおむね反対よりの意見が 70～80%、賛成よりの意見が 20～25%、意見なしが 1～3%程度となった。これは他の事業においても同様のことが言え、事業によって賛成反対比率の大きな変化は見られないことが分かった。

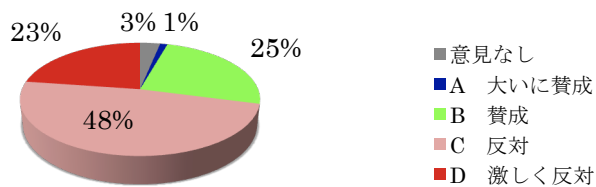


図 3 道路事業の賛成反対比率

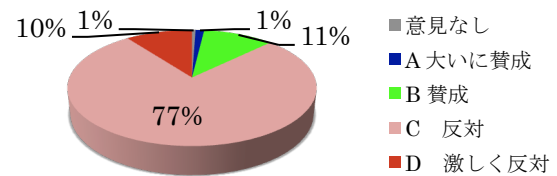


図 4 飛行場事業の賛成反対比率

3.4 同一事業内での住民意見の比較

東京都・羽田空港再拡張事業の住民意見と、沖縄県・石垣空港拡張事業の住民意見の比較を以下図 5.a、図 5.b に示す。羽田空港は都市部に位置し、近隣には住宅地もあるため、騒音に関する意見が目立った。飛行ルート改変や、事業の撤回を求める意見が多く、事業に関する意見が目立った。それと比較して、新石垣空港は、近隣に自然が多く存在するため、鳥類や生態系、地下水に関する意見が目立った。

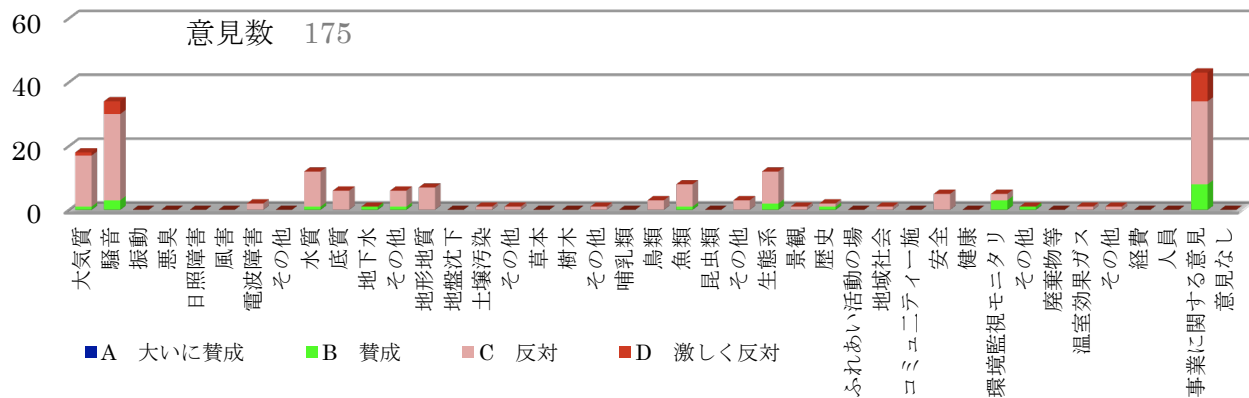


図 5.a 羽田空港再拡張事業 住民意見集計結果

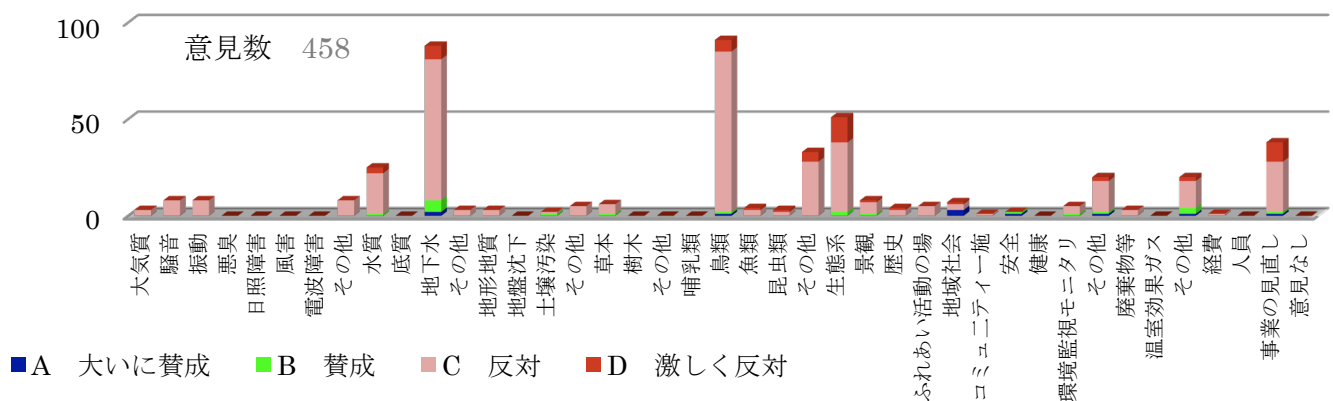


図 5.b 石垣空港拡張事業 住民意見集計結果

4. 考察

4.1 道路事業と飛行場事業の住民意見の比較

道路事業では高速道路の建設が多く占めるため、自動車の高速走行による騒音・振動、排気ガスやそれに伴う健康被害の意見が多かった。景観の意見が多かった理由として高速道路の高架等の大きな建築物が建てられることに

よるものだと考えられる。道路事業は道路構造や周辺の状況により生ずる環境影響が異なるため、意見数も多く、どの項目にも意見が見られた。

飛行場事業での最大の環境要因は航空機の離着陸に伴う騒音である。そのため、騒音の意見が多かった。地下水や水質の意見が多かった理由としては、土地を改変する工事の際に汚水が地下に浸透することの懸念があるためと考えられる。さらに、飛行場は航空機騒音による住民への被害を低減するため、海洋埋め立てや比較的自然度の高い土地に建設される事が多く、その際の水質汚濁を懸念する意見や鳥類・生態系の意見が目立った。

4.2 道路事業と飛行場事業の住民賛成反対意見の比較

道路事業は賛成よりの意見が 26%と飛行場事業の 12%と比較して多くなった。これは、交通の便がよくなる等近隣住民の受益が多いからと考えられる。反対よりの意見が道路事業 71%、飛行場事業 87%となった。飛行場事業は道路事業に比べ事業規模が大きく、生態系や環境、住民に与える影響が比較的大きくなる事から反対意見が多くなったと考えられる。

4.3 同一事業内での住民意見の比較の考察

羽田空港は都市部に位置しており、空港の規模が大きいため、離発着便数が多く飛行ルートが多岐にわたる。そのため空港周辺や、千葉県、神奈川県など広い範囲からの騒音意見が目立った。それに比べ石垣空港の騒音意見は比較的少なかった。羽田空港で水質、底質、地形地質、魚類、生態系の意見が多かった理由として、滑走路の一部が多摩川河口に位置していることから、多摩川河口部や下流部の環境・水質の変化を懸念したものと考えられる。

石垣空港で水質、地下水の意見が多かった理由として、空港用地埋め立ての際に赤土であるカラ岳を切削していることから、その赤土が地下を通り、海に流れ出ることが懸念されたためである。また鳥類の意見が多かった理由として、この地域に住み着くコウモリやカンムリワシ等の鳥類が環境の変化や、航空機騒音によって住めなくなるということが懸念されたためである。一方、石垣空港は騒音に対する意見が少なく、人の多い地域を避けて事業を計画した結果、自然に対する意見が増えたと考えられる。

5. まとめ

本研究で得られた結論は以下のとおりである。

- ・ 道路事業の分類項目ごとの住民意見数は騒音、大気質や景観、地域社会に対する意見が目立った。
- ・ 飛行場事業の分類項目ごとの住民意見数は騒音、地下水、水質、鳥類、生態系に対する意見が目立った。
- ・ 両事業の賛否比較は道路事業は賛成よりの意見が多く、飛行場事業は反対よりの意見が多くなった。
- ・ 同一事業内での住民意見の比較羽田空港と、石垣空港では、事業の規模や地域性の違いによって、意見が出される項目が異なった。

本研究により、異種事業あるいは同一事業内でも、事業の規模・地域性により住民から出される意見の特性が異なることが分かったことから、今後は他の事業分野においても同様の分析を進め住民意見の特性を一般化出来ればと考えている。

6. 参考文献

- 1)環境影響評価情報支援ネットワーク：<http://www.env.go.jp/policy/assess/index.html>
- 2)環境アセスメント研究会編：実践ガイド 環境アセスメント