

道路環境影響評価の住民意見と構想段階 PI 事例の分析

(株) 荒谷建設コンサルタント (前 国土技術政策総合研究所 部外研究員) 正会員 ○安東 新吾
国土技術政策総合研究所 正会員 曾根 真理
同 正会員 井上 隆司

1. はじめに

環境影響評価法の一部を改正する法律(2011年4月公布)により、2012年4月から「方法書における説明会の開催」や「電子縦覧」などが義務化され、2013年4からは「計画段階環境配慮書の手続」(SEA)などが義務化される。この改正で、今後これまでよりも多くの人が環境影響評価手続に参加する機会を得ることになり、事業者は住民の関心に対応したこれまでよりも分かりやすい環境影響評価図書(方法書、準備書および評価書)を求められると想定される。

住民は、環境影響評価法に基づき方法書または準備書に対して環境の保全の見地からの意見書を提出することができる。この住民意見を分析することにより、環境影響評価手続における住民の関心を把握することができると考えられる。

また、SEAは従来からの環境影響評価(EIA)より前の段階で行われることになるが、国土交通省が計画する道路事業では、1998年頃から構想段階(位置、規模等の検討段階)PI(パブリック・インボルブメント)が行われている。これは、事業の計画策定プロセスにおいて社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的な検討が住民参画の下で行われるものである。構想段階PIの実施によりEIAでの住民の関心がどのように変化したかを把握することは、SEAの実施に向けて重要と考えられる。

そこで、道路環境影響評価における住民意見を分析して住民の関心を明らかにするとともに、構想段階PI実施の有無による住民意見の変化を把握することとした。

2. 道路環境影響評価における住民意見の状況

(1) 分析方法

2011年2月末までに実施された33道路事業(経過措置を除く法対象事業)のうち、評価書に住民意見が記載されていた27事業の住民意見903件を対象とした。

住民意見の内容を基にこれらを分類し、事業数と住民意見数を指標として住民の関心を明らかにした。分類区分については、現行の環境影響評価図書の構成や住民意

見の現状を踏まえ、試行錯誤的に設定した。

本稿では、全国の住民意見の傾向を把握した上で、中国地方の状況を整理した。

(2) 全国における住民意見の傾向

住民意見を8つに分類した(表-1)。「…を保全すべき」や「保全するために…してほしい」などといった「保全対策」に対して、最も多くの事業で住民意見がみられた。また、方法書では「調査手法」、「保全対策」、「事業計画」に、準備書では「環境影響の懸念」、「保全対策」、「事業計画」に多くの住民意見がみられた。

「事業計画」については、方法書で8事業、準備書で11事業から合計182件の住民意見が出されていた。ただし、都市部の4事業(関東地方2事業、近畿地方2事業)で住民意見数の約8割を占めており、これらの事業で特に「事業計画」に対する住民の関心が高いことが明らかとなった。

分かりやすい環境影響評価図書の作成にあたっては、今後、事業や地域によって異なるこれら住民の関心に対応した記載がより一層求められるようになると考えた。

(3) 中国地方における住民意見の状況

図-1に地方別の住民意見数を示す。都市部に住民意見が多く、中国地方では5事業34件と住民意見が少ない傾向にあった。

中国地方にみられる住民意見の分類割合については、全国の傾向と異なり「環境影響の懸念」に対するものが最も多く4割以上を占めた(図-2)。「保全対策」に対するものと併せると約5割であった。

3. 構想段階PI実施の有無による住民意見の変化

(1) 分析方法

隣接する道路事業(事業特性・地域特性が同様と考えられる)で、構想段階PI実施の有無による住民意見の変化をみることのできる4事業(都市部として横浜環状道路の北西線と北線、地方部として山陰道の三隅益田線と浜田三隅線)を対象とした。

これら4事業のEIAにおける意見書などの状況を都市

部と地方部でそれぞれ比較した。

(2) 都市部の事例：横浜環状道路

構想段階 PI を実施しなかった北線では準備書に対して約 30 万通もの意見書が集まったのに対し、北西線では 11 通と非常に少なかった上、北西線では環境保全措置への住民意見の内容が大気質と騒音の 2 項目に絞られていた（表-2）。また、「事業計画」について、北線では事業の目的や効果、路線の選定など様々な住民意見があったのに対し、北西線ではほとんどみられなかった。

このため、構想段階 PI の実施により、事前に事業者と住民との間に「事業計画」に係る合意や環境面に係る情報共有が図られたことにより、EIA において住民が特に重要だと考える具体的な論点に絞った評価が可能になったものと考えた。

(3) 地方部の事例：山陰道

中国地方では住民意見が少ないものの、「環境影響の懸念」や「保全対策」に対する住民意見がみられることが多い。構想段階 PI を実施しなかった浜田三隅線では準備書において環境保全措置への住民意見がみられた（表-2）。

三隅益田線の構想段階 PI による住民との情報交換会において、騒音や景観などに係る「環境影響の懸念」や「保全対策」に対する意見が話し合われており、その後の準備書には住民意見が提出されなかった。これは、構想段階 PI の実施により、事前に住民の関心を理解して対応したために、EIA の段階ですでに「環境影響の懸念」などが解消されていたことを示すと考えた。

4. まとめ

本稿では、道路環境影響評価の住民意見を分析し、住民の関心を明らかにした。今後、これに対応した環境影響評価図書の記載が一層求められるようになると考えた。

また、構想段階 PI と EIA での住民意見の関係を分析したところ、構想段階 PI における住民との合意や情報共有によって、EIA で具体的な論点が絞られたり、懸念が

解消されたりしたことが示唆された。今後、SEA の実施においても、環境面に係る情報共有を適切に行うことが非常に重要であると考えた。

謝辞

構想段階 PI の事例について、横浜市、横浜国道事務所および浜田河川国道事務所から快く情報提供頂いたことに対し、ここに謝意を表する。

表-1 住民意見の集計結果（事業数および住民意見数）

分類	方法書	準備書
調査手法	12 事業 131 件	10 事業 68 件
予測手法	5 事業 31 件	6 事業 70 件
評価手法	4 事業 17 件	9 事業 45 件
環境影響評価手続・手法	6 事業 29 件	8 事業 24 件
環境影響の懸念	6 事業 22 件	10 事業 84 件
保全対策	12 事業 47 件	17 事業 125 件
事後調査	4 事業 9 件	9 事業 19 件
事業計画	8 事業 71 件	11 事業 111 件
計	19 事業 357 件	22 事業 546 件

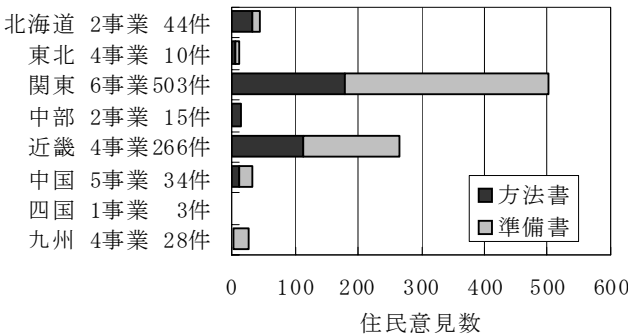


図-1 地方別の住民意見数

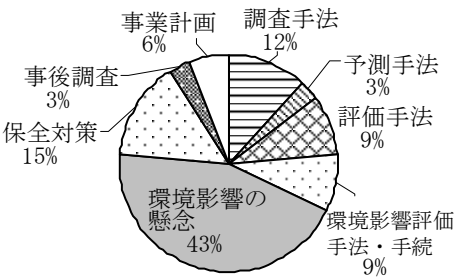


図-2 中国地方 5 事業 34 件における住民意見の分類割合

表-2 構想段階 PI 事例の比較

事業名	横浜環状道路北西線 (都市部で PI 実施)	横浜環状道路北線 (都市部で PI 非実施)	山陰道三隅益田線 (地方部で PI 実施)	山陰道浜田三隅線 (地方部で PI 非実施)
手続期間*	約 5 年 6 ヶ月	約 14 年 3 ヶ月	約 3 年 9 ヶ月	約 4 年 5 ヶ月
方法書意見書	398 通	— (方法書がない)	1 通	0 通
準備書意見書	11 通	295,947 通	0 通	1 通
準備書における環境保全措置への住民意見	大気質、騒音の 2 項目	大気質、騒音、地盤、低周波音など 9 項目	—	大気質、騒音、日照阻害、景観の 4 項目
環境保全措置の検討	17 項目中 9 項目で実施	15 項目すべてで実施	12 項目中 8 項目で実施	12 項目中 11 項目で実施

※方法書の公告・縦覧から都市計画決定までとする。ただし、横浜環状道路北線では方法書がないため、都市計画の素案説明会を起点とする。