

改正アセス法に基づく道路事業の配慮書段階での検討手法開発に関する研究

井上隆司¹・角湯克典²・曾根真理³・山本裕一郎⁴

¹正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路研究部 道路環境研究室 主任研究官
(〒305-0804 茨城県つくば市旭 1 番地)

E-mail:dokan@nilim.go.jp

²正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路研究部 道路環境研究室長

³正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 企画部 国際研究推進室長

⁴正会員 国土交通省 国土技術政策総合研究所 企画部 研究評価・推進課 技術管理係長

環境影響評価（アセス）法の改正により、従来のアセス（EIA）の前の、位置・規模等の複数案の検討の段階での環境配慮が、配慮書手続として義務付けられた。道路事業においては、既に、概略ルート of 複数案を検討する段階で、環境面を含めた様々な観点から検討する「構想段階PI」を実施しており、その中で配慮書手続の適切な実施が必要となった。

まず、法定の配慮書手続の要件を整理し、EIAと同様の形式（調査・予測・評価等）で配慮書を取りまとめること、評価は項目ごと、複数案ごとに行うことを明らかにした。また、構想段階PIの事例を調査し、検討スケールに応じた概略的な手法や、住民との合意形成を重視した柔軟な進め方が適切であると考へた。以上を、アセスの一般的な手法を取りまとめた「道路環境影響評価の技術手法」における配慮書段階の検討手法に反映させた。

Key Words : environmental impact assessment, consideration document procedure, road project

1. はじめに

環境影響評価（アセス）法の改正（平成23年4月成立）により、配慮書手続が、アセス対象となる第1種事業（道路事業では、高速自動車国道、4車線10km以上の一般国道等）に対して新たに義務化された（平成25年4月施行）。従来からの方法書・準備書・評価書の手続によるアセス（以下、EIA）は、事業の位置・規模等が既に決定した段階で行われる。配慮書手続は、EIAの前に、事業の位置・規模等の複数案の検討の段階において、環境配慮を義務付けるものである。

道路事業を始めとする公共事業では、事業の位置・規模等（道路事業では約250m～1km幅の概略ルート等）の複数案を検討する段階を「構想段階」と呼び、経済面・社会面・環境面等の様々な観点から概略ルート等の計画を策定している。この構想段階の計画策定のプロセスは、住民・関係者の参画を得て合意形成を図る取組（パブリックインボルブメント、PI）が行われることから、「構想段階PI」と呼ばれることが多く、本稿でも「構想段階PI」と呼ぶこととする。アセス法改正により、構想段階PIにおける環境面の検討において、法定の配

慮書手続を適切に実施することが必要となった。

国土交通省国土技術政策総合研究所では、道路事業者がアセスを適切に実施するための一般的な手法を取りまとめ、「道路環境影響評価の技術手法」（以下、技術手法）¹⁾を作成しており、このたび新たに配慮書手続に関する技術手法²⁾を作成した。作成にあたっては、法定の配慮書手続の要件を整理するとともに、構想段階PIにおける環境面の評価項目・評価手法やプロセスの運用実態を把握することにより、道路事業において配慮書手続を適切に実施する上での留意点を抽出して、技術手法に反映させた。本稿は、これらの一連の検討結果を説明するものである。

2. 構想段階PIとSEA法制化の経緯

(1) 構想段階PIの実施とガイドライン

道路事業を始めとする公共事業では、従来、概略ルート等が行政内部で決定した後の段階で、都市計画決定手続やアセス手続に基づいて住民に対する説明を行い理解を求めているが、環境悪化等の懸念から強い反対を受け、事業の進捗が滞ることがしばしばあった。そこで、概略

ルート等を決定する段階で住民との合意形成を図るため、平成10年頃から構想段階P Iの実施が始まり、各事業においてそれぞれの事業・地域の実情に合わせて様々な工夫しながら実施されるようになった。平成14年度以降、各事業での取組を踏まえ、事業種ごとに構想段階P Iのガイドラインが策定された。「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」（平成17年9月、国土交通省道路局）³⁾では、プロセスの進め方や評価手法等に関して、以下が示された。

① 計画検討プロセス

次の5段階の手順を標準とする。なお、事業・地域の特性に応じて工夫するものとする。

ステップ1：計画検討の発議、プロセスの明確化

ステップ2：道路計画の必要性の確認

ステップ3：評価項目の設定、複数案の選定

ステップ4：複数案の比較評価

ステップ5：最も優位な案の選定

② 市民参画プロセス

①の計画検討プロセスを進める上で、住民とのコミュニケーション（情報提供、情報収集）を行う。上記のステップごとに行う方法や、複数ステップを一括して行う方法を、状況に応じて選択する。．．

③ 評価項目、評価手法

評価項目は、環境を含む次の項目を標準とする。
なお、事業・地域の特性に応じて設定する。

i)交通 ii)環境 iii)土地利用・市街地整備

iv)社会・地域経済 v)事業性

評価手法としては、「複数案の比較優位性が検証でき、ルートの選定等にあって決定的な問題の有無が確認できる程度の精度」の手法としている。特に環境については、以下のとおりとしている。

i) 主に文献調査や既存の調査結果を利用することが一般的。特に配慮が求められる場合は、現地調査も実施。

ii) E I Aのような高い精度の評価は、プロセス効率化の趣旨から必ずしも適当でない。

さらに、特定の評価項目に偏らず、様々な評価項目を総合的に判断して計画案を選定し、決定すべきものとしている。

また、公共事業全体に共通する「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」（平成20年4月、国土交通省）⁴⁾がとりまとめられ、上記に加えて、技術・専門的検討のプロセスや様々な主体との関係が明記された。

いずれのガイドラインでも、環境面を含めた様々な検討を、住民の参画を得ながら、概略的に行うことを基本としている。また、計画策定には様々な観点から総合的に判断すべきこと、プロセスの進め方や評価手法等は各

事業で柔軟に対応すべきこととされている。

(2) S E A法制化の経緯

配慮書手続は、「戦略的環境アセスメント（S E A）」の法制化について議論された結果、アセス法に追加されたものである。当初のアセス法（平成9年6月成立、平成11年6月施行）によってE I Aが始まったが、「E I Aでは、事業の位置・規模等が既に決定しており、とり得る環境保全措置が限定されることから、事業の位置・規模等の計画変更が可能な段階での環境配慮、即ちS E Aを実施すべきである。」との主張が、従来からなされてきた。公共事業で(1)で述べた構想段階P Iの取組が進められている間、環境省では独自にS E Aの検討が進められていた。

そこで、「S E A導入ガイドライン」（平成19年6月、環境省）が策定されると、国土交通省は前述の「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定し、「いわゆるS E Aを含むもの」と位置付けた。このガイドラインに基づく事業に対し、環境省からもS E A導入ガイドラインにも基づくものとして環境面に関する意見が提出され、構想段階P IとS E Aは一体で実施されるものと認識されるようになった。

アセス法の当初の施行後10年を受けた、アセス制度見直しの議論が平成20年度より行われ、中央環境審議会答申（平成22年2月）⁵⁾においてS E Aの法制化の方針が示された。議論においては、公共事業の構想段階P IがS E Aの先行的な取組として採り上げられるとともに、構想段階P Iのような取組がされていない民間事業においても実施すべき旨が主張された。答申では、公共事業の構想段階P Iとの整合を考慮するとともに、民間事業でも実施可能となるよう、S E Aの制度を以下のような簡素で柔軟なものにするとされた。

① 原則、既存資料による調査・予測とする。

② 環境面のみを扱う。なお、計画策定では経済・社会面を含めた総合的な評価が（S E Aの外で）行われることになる。

③ 地方公共団体が柔軟に関与する。

以上により、公共事業では構想段階P Iの中でS E Aに相当する取組を実施するとの認識は、公共事業実施主体（国土交通省等）及びアセス制度設計主体（環境省）において共有されてきたと言える⁶⁾。一方、法制化されたS E Aの手続や評価手法等の詳細については、法改正等による具体的な制度設計を待つことになった。

3. 法定の配慮書手続の要件整理による配慮書手続の留意点の抽出

改正アセス法及び関連する法令から、法定の配慮書手続の要件を整理し、配慮書手続を実施する上での留意点

を抽出した。

(1) アセス法の規定

2. (2)の中央環境審議会答申を受け、アセス法が改正され、第3条の2～第3条の10に配慮書手続が盛り込まれた。主な規定(図-1)は、次の2つである。

① 計画段階配慮事項についての検討(第3条の2)

事業の位置等の複数案の検討の段階における、環境面の検討を、事業者に義務付けている。具体的な評価手法等は、技術指針にて規定するとされている。

なお、「計画段階配慮事項についての検討」は、若干長く直感的に分かりづらい表記であるため、技術手法では「配慮書段階の検討」と呼ぶこととした。本稿でも以降「配慮書段階の検討」と呼ぶ。

② 配慮書の作成・意見聴取等(第3条の3～第3条の7)

①の検討後、「計画段階配慮事項ごとの調査・予測・評価の結果」等を記述した、配慮書の作成を事業者に義務付けている。配慮書は主務大臣・環境大臣に送付され、環境保全の見地から意見が述べられるとされている。

また、関係行政機関及び一般からの意見聴取は、義務ではなく、努力義務とされている。具体的な方法は、技術指針にて規定するとされている。

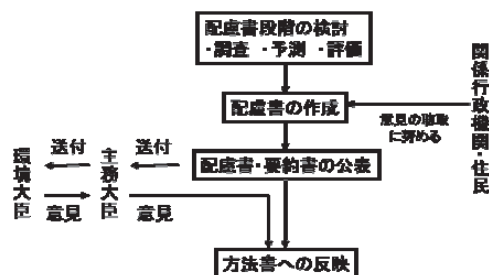


図-1 配慮書手続の規定

これらの規定は、方法書・準備書・評価書の3段階の手続で構成されるEIAと比較して、大変簡素なものであり、事業・地域の実情に合わせて柔軟に運用するとされている構想段階PIの運用とも整合すると考えられた。一方、評価手法や配慮書の具体的な記述、構想段階PIのプロセスの中での具体的な運用等までは明確ではなく、(2)に示す技術指針を待つことになった。

なお、環境省は、平成24年9月頃より、SEAは本来個別事業のさらに上位の計画(道路網計画等)や政策(国土計画等)における環境配慮を含む概念を指すものであり、配慮書手続をSEAとは呼ばない、と説明している。

(2) 技術指針(主務省令)の規定

アセス法の本体では、アセスを実施する手続を定めているが、技術指針として、環境大臣が全事業種共通の指

針である「基本的事項」を告示し、それを踏まえて主務大臣が各事業種の指針である「主務省令」を定めることとされている。

配慮書手続に関する基本的事項⁷⁾は、平成24年4月に告示され、それを踏まえて道路主務省令⁸⁾に関連条文を追加する改正が平成25年4月になされた。主な規定は、次のとおりである。

- ① 事業特性として、事業の位置、規模(延長)、その他の必要な事項(構造等)を把握する。
- ② 地域特性として、自然的状況、社会的状況の各要素(EIAと同じ)のうち必要な事項を把握する。
- ③ 項目(配慮書手続では「計画段階配慮事項」と称するが、本稿では項目と呼ぶ)は、EIAの項目と同じ区分の影響要因(工事中を除く)と、「重大な影響のおそれ」のある環境要素を選定する。選定項目の一覧と、それらの理由を整理する。
- ④ 調査・予測・評価の手法の基本的な考え方は、EIAと共通。(生態系のみ、EIAより簡略化し、「重要な自然環境のまとまり」をとらえることとされた。)選定した手法と、それらの理由を整理する。
- ⑤ 調査は、原則既存資料による。必要に応じ、専門家のヒアリングや現地調査を行う。
- ⑥ 予測は、できる限り定量的に把握。困難な場合は定性的に把握。
- ⑦ 評価は、複数案ごと、項目ごとに、影響の程度を整理する。
- ⑧ 意見聴取について、一般の意見と地方公共団体の意見を聞く順序等は規定しない。公告の方法等のみ規定。

(3) 配慮書手続の留意点

(1)及び(2)を踏まえ、配慮書手続を実施する上での留意点を以下のとおり抽出した。

〔評価手法について〕

- I 主務省令の(2)①～⑦より、配慮書段階の検討の結果は、「事業特性、地域特性の把握」「項目選定」「調査」「予測」「評価」というEIAの評価書等と同様の構成で、配慮書にとりまとめることが明らかになった。
- II 2.(2)で述べた中環審答申の②において、既に、計画策定には環境面以外の観点を含めて総合的な判断が必要であり、SEAの外で行うものとされていた。アセス法の規定の(1)②、主務省令の(2)⑦においても、配慮書段階の評価では複数案自体の優劣は付けず、複数案ごと、評価項目ごとに、影響の程度を整理するものであることが明らかになった。
- III 配慮書段階の評価手法として、主務省令の(2)②～⑥では、EIAとの共通点を示したものがほとんどであった。EIAとの相違点を示したものは、

2.(2)で述べた中環審答申でも既に明示されている、(2)⑤の「調査は原則既存資料による」程度にとどまり、配慮書段階の検討としての特徴は明確にならなかった。

〔プロセスについて〕

IV (1)①の配慮書段階の手法、及び(1)②の配慮書の作成、意見聴取等を、2.(1)①に示す各計画検討プロセスのステップのどのタイミングで行うか、法令では明確にされておらず、事業者委ねられた。

なお、構想段階PIは法律に基づく手続ではないことから、そのプロセスも、配慮書手続と関連づけて法令に位置付けるといことができない。

配慮書手続に関する技術手法を作成するにあたっては、上記のI、IIを満たすものとするともに、法令からは明らかにならなかったIII、IVについては、構想段階PIの実施事例を踏まえて、道路事業としての方針を示すべきものと考えた。

4. 構想段階PIの実施事例の分析による配慮書手続の留意点の抽出

アセス対象事業等において構想段階PIが実施された24事例を対象に、公表資料又は地方整備局等を通じて入手した資料を基に以下の分析を行い、配慮書手続を実施する上での留意点を抽出した。

(1) 評価項目、評価手法の分析

a) 評価項目の実態

配慮書段階の検討において適切な手法を検討するため、構想段階PI事例における環境面の評価項目・評価手法を整理した。24事例のうち、環境面の評価が行われているのは18事例であった。それらは、「生活環境」「自然環境」といった、EIAの環境要素を大括りにして評価項目としている事例が大半（それぞれ13、14事例）であった。続いて、景観が多かった（10事例）。

b) 評価手法の実態

評価手法としては、18事例中17事例のほぼ全ての項目で、次のような概略的な手法により評価していた。即ち、環境影響に配慮すべき対象（検討対象）を既存資料等から抽出して、それらと概略ルート案との位置関係から、環境影響の程度を「環境影響が回避（又は十分に低減）されるか否か」の観点で評価していた。例えば、市街地内の自動車専用道路では、トンネル区間の延長によって、大気・騒音への影響の程度を評価していた。また、郊外・農村部等においては、コントロールポイントとして設定される集落や希少種の生息地等を回避することをもって、大気・騒音や動植物への影響の程度を評価していた。

なお、EIAと同様の手法で評価した1事例は、構想

段階PIの途中でEIA手続を開始した極めて特異な事例であった。また、前述の17事例中、2事例の各1項目がEIAと同様の手法で評価されていたが、これらは構想段階からそれらの影響について地域の関心が極めて高い等、詳細に把握する必要があるものであった。

一般に、構想段階PIでは、事業計画の熟度が低く、検討スケールも広域に及ぶ。仮に、構想段階・配慮書段階においてEIAと同様の詳細な手法（動植物の網羅的な現地調査や、大気質・騒音の定量的予測等）をとった場合は、コストが膨大となる一方、結果の振れ幅（不確実性）が著しく大きくなり、実施する意義が極めて低いと考えた。

また、仮に、EIAと構想段階・配慮書段階とで同じ手法による評価を行った場合、同じ内容を2回重複して実施することとなる。2.(2)で述べた中環審の議論においても、SEAでの検討手法はEIAより概略的なものとなるため、SEAを行ってもEIAは省略できないと議論されていた。配慮書段階の検討とEIAの検討とでは明確な役割分担があつて然るべきと考えた。

c) 配慮書手続の留意点

項目の選定については、3.(2)③のとおり、主務省令において配慮書段階で項目とする環境要素の区分はEIAと変わらないと規定しているため、「生活環境」「自然環境」等の大括りの項目とすることはできず、それぞれの一般的な環境要素である、大気質・騒音（生活環境の場合）、動物・植物・生態系（自然環境の場合）を項目として選定することが適切であると考えた。

また、配慮書段階の検討手法は、構想段階PIと同様に、環境影響に配慮すべき検討対象と、概略ルート案との位置関係から影響の程度を把握するという概略的な手法とするともに、詳細な影響の評価が必要であればEIAで行うこととして明確な役割分担を図ることが適切であると考えた。

以上の留意点を、3.(3)のIIIを明確にしたものとして、III'とする。

(2) プロセスの運用実態

a) 計画検討プロセスの進め方

事例における計画検討プロセスの進め方を詳細に調べるため、構想段階PI 24事例のうち4事例（大都市部と地方部で各2事例）について、資料収集・分析に加えて地方整備局担当者へのヒアリングを行った。

4事例とも、2.(1)①で述べたガイドラインに示されている計画検討プロセスの各ステップが実施されていたが、それぞれの事業・地域の特性に応じて様々な進め方がされていた。大都市部の2事例では、事業の妥当性等について住民の合意形成を確実かつ丁寧に行う必要があり、1年半程度の時間をかけて、情報提供活動や意見聴取活動を繰り返し行いながらプロセスが進められていた。地

方部の2事例では、事業の必要性等の住民の理解が得られやすい状況にあり、半年程度の時間で、意見聴取等を含めた全てのプロセスが実施されていた。以上のことから、事業・地域の特性に応じて、柔軟な進め方ができるようにすることが重要であると考えた。

b) 構想段階P Iの実施効果

構想段階P Iの実施により、事業が円滑に進むようになったと言われるが、その効果を確認するため、以下の分析を行った⁹⁾。a)の4事例うち2事例（大都市部、地方部各1事例）で、隣接する事業が構想段階P Iを実施せずに行われており、それらの事業と、E I Aや都市計画決定手続での期間・コスト等を比較した。

地方部では、E I Aや都市計画決定手続での意見提出自体がほとんど無く、明確な差は見出せなかったが、大都市部の事例では、顕著な差が見られた。即ち、構想段階P Iの実施事業は非実施事業に比べて、E I A及び都市計画の期間が約9年間短かった。また、非実施事業はE I Aの方法書・準備書や都市計画決定に数十万通もの意見（事業反対の趣旨が大半）が提出されたのに対し、実施事業では数百通の意見にとどまっていた。即ち、構想段階P Iによる、事業の必要性及び概略ルート等への合意形成により、その後の事業の進捗を大幅に円滑化する効果が発揮されていた。この合意形成が、構想段階P Iにおいて最も重視すべきことであると考えた。

c) 配慮書手続の留意点

以上のことから、構想段階P Iで重要なのは住民との合意形成であり、その長所を維持することを最重要視すべきと考えた。そのためには、構想段階P Iのガイドラ

インによりながら、事業・地域の特性に応じて柔軟に運用すべきものと考えた。配慮書手続として、法定の手続の遵守にとらわれた運用を行うことが、合意形成に本来必要な丁寧な情報提供活動・意見聴取活動の実施を妨げる方向に作用する可能性もあり、そのような事態に陥らないよう十分に留意すべきであると考えた。

以上の留意点を、3.(3)のIVを明確にしたものとして、IV'とする。

5. 配慮書段階の技術手法への反映

3.(3)、4.(1) c)及び4.(2) c)で抽出された、留意点Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ'及びⅣ'に基づき、配慮書段階の検討に係る技術手法を以下のとおり作成した。手法のフローを図-2に示す。

(1) 技術手法全体の中の位置付け

これまでのE I Aを対象とした技術手法は、項目ごとに章立てして詳細な解説を記述しているが、配慮書段階の検討手法は、留意点Ⅲ'のとおりの概略的な手法であり、項目によって解説を分ける必要が無いことから、E I Aとは別立てとし、全項目で1つの技術手法とした。

(2) 構成

留意点Ⅰに基づき、「事業特性、地域特性の把握」「項目選定」「調査」「予測」「評価」とし、これまでのE I Aの各項目の技術手法とほぼ同じ構成とした。なお、E I Aの技術手法との違いは、「環境保全措置の検討」が配慮書段階には無い点である。また、「複数案の設定」は、配慮書段階の検討において重要な要素とされてはいるが、環境面のみでの観点で行うものではなく、経

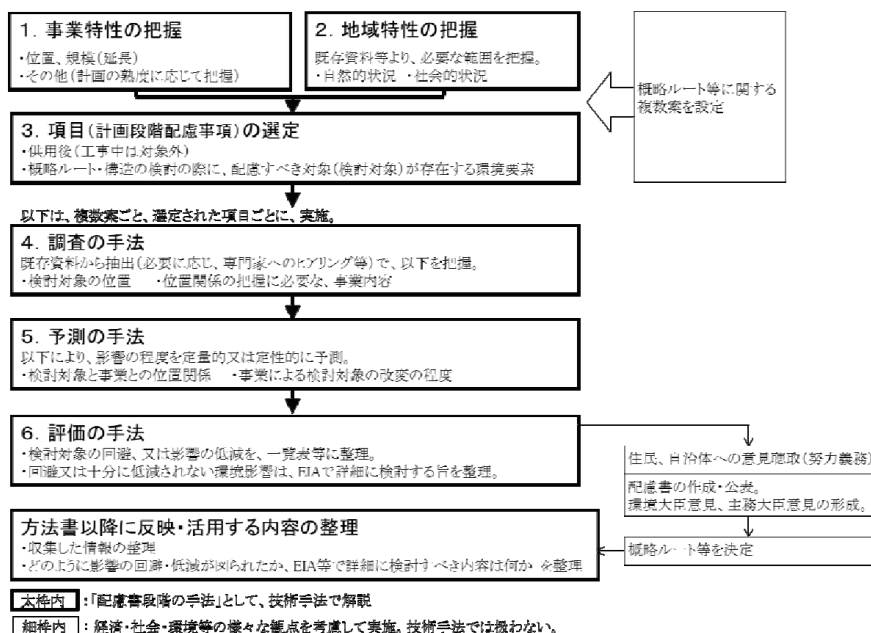


図-2 配慮書段階の検討手法（フロー）

済・社会面を含めて検討すべきものであるため、構想段階P I として検討するものであり、技術手法では扱わないこととした。

(3) 記述の概要

(2)の構成要素ごとに、留意点III'を踏まえ、以下のとおり記述した。

事業特性・地域特性の把握は、配慮書段階の検討に必要な範囲で行うものとした。

項目選定は、大気質、騒音、動物、植物、生態系の5項目程度がそれ以下が一般的とし、環境影響に配慮すべき対象(検討対象)となる場合があるその他の環境要素(土壌、地形及び地質、景観等)も必要に応じ選定するとした。なお、影響要因は、3.(2)③により工事中を除くとしており、構想段階P I での検討事例もほとんど無いため、供用後のみとした。

調査及び予測では、検討対象と概略ルート案等との位置関係から影響の程度を予測する手法とした。ここで、留意点Iにより調査と予測を段階的に分けて表記した。

評価は、留意点IIにより、複数案ごと、項目ごとに影響の程度を一覧表等に整理するとした。また、この後のE I Aで詳細に検討する必要がある内容を整理し、E I Aとの役割分担を明確にした。

最後に参考として、配慮書段階の検討内容を整理し、E I Aにおいて活用できるようにしておくとした。

(4) 適用の考え方

構想段階P I と配慮書段階の検討との関係・位置付け、配慮書の作成・意見聴取等の実施は、留意点IV'を踏まえ、構想段階P I の柔軟な進め方の中で検討・運用すべきものであることから、配慮書段階の技術手法としては、構想段階P I に関するガイドラインを参照する旨の記述にとどめた。

6. まとめ

法定の配慮書手続の要件より、配慮書段階の検討の留意点として、構成がE I Aと同様であることや、複数案ごとに評価すること等を抽出した。また、構想段階P I の事例分析により、概略的な手法や、プロセスの柔軟な進め方が配慮書段階の検討において重要であると考えた。以上を反映させて、配慮書段階の技術手法を作成した。

謝辞：屋井鉄雄東工大教授及び寺部慎太郎東京理科大准教授を始めとする道路環境影響評価の技術手法改定検討委員会の各委員にご審議・ご指導いただいた。また、地方整備局等からご意見やデータ提供等をいただいた。衷心より感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)、国土技術政策総合研究所資料No.714・土木研究所資料No.4254, 2013
<http://www.nilim.go.jp/lab/dcg/kadai/kadai1/gijutsu.htm>
- 2) 井上隆司, 山本裕一郎, 角湯克典, 曾根真理: 道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版) I 配慮書段階の手法 1. 計画段階配慮事項, 2013
<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoku/tmn/tmn0714pdf/ks071407.pdf>.
- 3) 国土交通省道路局: 構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン, 2005
- 4) 国土交通省: 公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン, 2008
- 5) 中央環境審議会: 今後の環境影響評価制度の在り方について(答申), pp.3~5, 2010
- 6) 井上隆司, 曾根真理, 山本裕一郎, 安東新吾: 改正アセス法の「SEA制度」の道路事業への導入に関する検討, 土木計画学研究・講演集, 42, 2010
- 7) 環境影響評価法(平成九年法律第八十一号)第三条の二第三項, 第三条の七第二項, 第四条第九項, 第十一条第四項, 第十二条第二項及び第三十八条の二第二項の規定に基づき, 環境影響評価法第四条第九項の規定による主務大臣及び国土交通大臣が定めるべき基準並びに同法第十一条第三項及び第十二条第二項の規定による主務大臣が定めるべき指針に関する基本的事項(平成9年12月12日環境庁告示第87号, 最終改正平成24年4月2日環境省告示第63号), 2012
- 8) 道路事業に係る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, 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10年6月12日建設省令第10号, 最終改正平成25年4月1日国土交通省令第28号), 2013
- 9) 井上隆司, 曾根真理, 山本裕一郎: アセス法改正とSEA(戦略アセス)の道路事業への導入に関する検討, 第29回日本道路会議, 2011

(2013. 7. 19 受付)

DEVELOPMENT OF TECHNICAL METHOD FOR STUDYING ROAD PROJECT AT CONSIDERATION DOCUMENT STAGE FOLLOWING THE AMENDED ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT LAW

Ryuji INOUE, Katsunori KADOYU, Shinri SONE and Yuichiro YAMAMOTO

We established 'Environment Impact Assessment Technique for Road Project' at consideration document stage based on rules by the amended Environmental Impact Assessment Law and analysis about implementation of road project at conceptual stage.