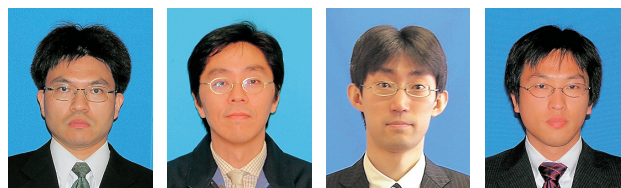


# 道路事業におけるSEA(戦略アセス)の実施に関する検討

環境研究部 道路環境研究室

主任研究官 井上 隆司 室長 曾根 真理 研究官 山本 裕一郎 部外研究員 安東 新吾

(キーワード) 環境影響評価法、戦略的環境アセスメント (SEA)、構想段階PI



## 1. はじめに ～アセス法の改正とSEAの導入～

環境影響評価 (アセス) 法の改正 (平成23年4月公布) により、計画段階環境配慮書の手続 (SEA) が平成25年4月1日より施行される。SEAは、重大な環境影響の回避・低減を効果的に実施するため、従来からの環境影響評価 (EIA) より早い段階での、事業の位置・規模等を検討する際の環境配慮を法制化するものである。

道路事業では、構想段階 (概ねのルート、基本的な構造を決定する段階) において、住民・関係者との柔軟・円滑なコミュニケーション (PI) を行いながら、環境・社会・経済等の様々な観点から総合的判断を行い、計画を決定している。その中で法定のSEAを実施する方針を検討した。

## 2. 構想段階PI事例のプロセスの分析

アセス対象事業 (高速自動車国道、4車線10km以上の一般国道等) 等における構想段階PIの実施事例 (24事業) から4事例を抽出し、資料収集やヒアリングにより次の実態と課題を明らかにした。

- ・「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)」に概ね沿って、次のように運用されている。

①発議→②課題の共有→③複数案・評価項目設定→④比較評価→⑤計画案選定

- ・SEAの導入により、これらのプロセスの一部分 (環境面の評価) が法制化される。その運用方針を現場に明確に示す必要がある。

## 3. 構想段階PIの導入効果

同一路線の隣接区間において、構想段階PIを実施せずに計画された事業 (PI非導入事例) と実施して計画された事業 (PI導入事例) とを比較した。特に都市部のPI導入事例では、EIA・都市計画決定段階で要する時間、コスト等が大幅に短縮されており、構想段階で事業への住民の理解を得ることの重要性が明らかになった。(表1)

## 4. SEAの運用のあり方に関する検討

以上を踏まえ、構想段階におけるSEAの運用のあり方について、関連する専門分野 (土木計画学、行政学) の若手学識者による委員会 (委員長:

寺部慎太郎東京理科大准教授) を設置し検討を行い、「道路事業の構想段階でのSEAの運用のあり方 (たたき台)」にとりまとめた。(図1)

表1 構想段階PIの導入・非導入事例の比較

|               |               | 横浜環状北西線(PI導入)                       | 横浜環状北線(PI非導入)                                           |
|---------------|---------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| EIA、都計の期間     | EIA           | 約5年半                                | 約14年3ヶ月                                                 |
|               | 説明会・公聴会       | ・準備書説明会: 4回、201名参加<br>・公聴会: 1回、1名公述 | ・準備書説明会: 9回、1470名参加<br>・公聴会: 4回、83名公述<br>・追加的な説明会: 191回 |
|               | 意見書           | ・398通(方法書)<br>・11通(準備書)             | ・295,947通(準備書)<br>・全ての環境項目に意見                           |
|               | 都市計画案         | ・都市計画案の反対意見1通、賛成意見17通               | ・反対意見約134,000通、賛成意見約83,000通                             |
| 事業の必要性・妥当性の議論 | 事業の必要性・妥当性の議論 | 意見が限定的                              | 意見が拡散                                                   |
|               | 環境保全措置への意見    | 意見提出の対象2項目、内容は限定的                   | 意見提出の対象9項目、内容は拡散                                        |
|               | 環境保全措置の実施状況   | 17項目中9項目で環境保全措置を実施                  | 全ての項目(15項目)で環境保全措置を実施                                   |

1. 行政への信頼感を得る (損ねない) ように運用することが最も重要。

2. 各プロセスにおける留意点

|             |                                                          |
|-------------|----------------------------------------------------------|
| ①発議         | SEAの実施を明示。                                               |
| ②課題の共有      | 環境面の課題が必須。                                               |
| ③複数案・評価項目設定 | 環境面の項目が必須。                                               |
| ④比較評価       | SEAの手続<br>複数案ごとに環境面を評価 (配慮書の作成等)。<br>その後、社会・経済面を含めて比較評価。 |
| ⑤計画案選定      | 環境・社会・経済面を総合的に判断。                                        |

3. 配慮書への意見聴取は、構想段階PIと一体のプロセスで実施。

4. 適切な専門家の選定、役割の明確化。

図1 SEAの運用のあり方 (たたき台) の概要

## 5. 今後の予定

「道路環境影響評価の技術手法」(マニュアル) (以下参照) に、SEAを始めとするアセス法改正事項や最新の科学的知見等を反映させ、平成24年度半ばを目途に改定を行う予定である。  
<http://www.nilim.go.jp/lab/dcg/gijutsu/gijutsu.htm>