

II EIA（方法書以降の手續に係る環境影響評価）の手法

15. 人と自然との触れ合いの活動の場

15.3 自動車の走行に係る人と自然との触れ合いの活動の場（参考項目以外の項目）

本資料は、「道路環境影響評価の技術手法」のうち、「15.3 自動車の走行に係る人と自然との触れ合いの活動の場」を改定したものである。改定の経緯を下の表に示す。今回の改定では、主務省令*1の改正を反映させた。

なお、本資料で示す手法等はあくまで一例であり、実際には各事業者が対象道路事業毎にこれらの手法等を参考としつつ、適切な手法等を選択することが望ましい。

改定の経緯(道路環境影響評価の技術手法 15.3 自動車の走行に係る人と自然との触れ合いの活動の場)

改定等の時期	資料番号	執筆等担当者	改定等の理由
平成12年10月	土木研究所資料第3745号	旧建設省土木研究所環境部緑化生態研究室 室長 藤原 宣夫 前主任研究員 森崎 耕一 主任研究員 石坂 健彦	初版
平成19年6月	国土技術政策総合研究所資料第400号	国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部緑化生態研究室 前主任研究官 大塩 俊雄 主任研究官 小栗ひとみ 室長 松江 正彦	主務省令の改正
平成25年3月	国土技術政策総合研究所資料第714号	国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部緑化生態研究室 室長 栗原 正夫 主任研究官 小栗ひとみ	主務省令の改正

*1 「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年建設省令第10号、最終改正：平成25年国土交通省令第28号）

「15.3 自動車の走行に係る人と自然との触れ合いの活動の場」の概要

特に静寂性を求められる自動車の走行に係る人と自然との触れ合いの活動の場（以下、「触れ合い活動の場」という）が対象道路事業実施区域及びその周辺に確認され、自動車の走行により生ずる騒音の影響が想定される場合等には、触れ合いの活動の場を選定して、自動車走行により生ずる交通騒音の影響の可能性を予測した後、その影響を回避・低減することが可能であるか否かについて評価する。

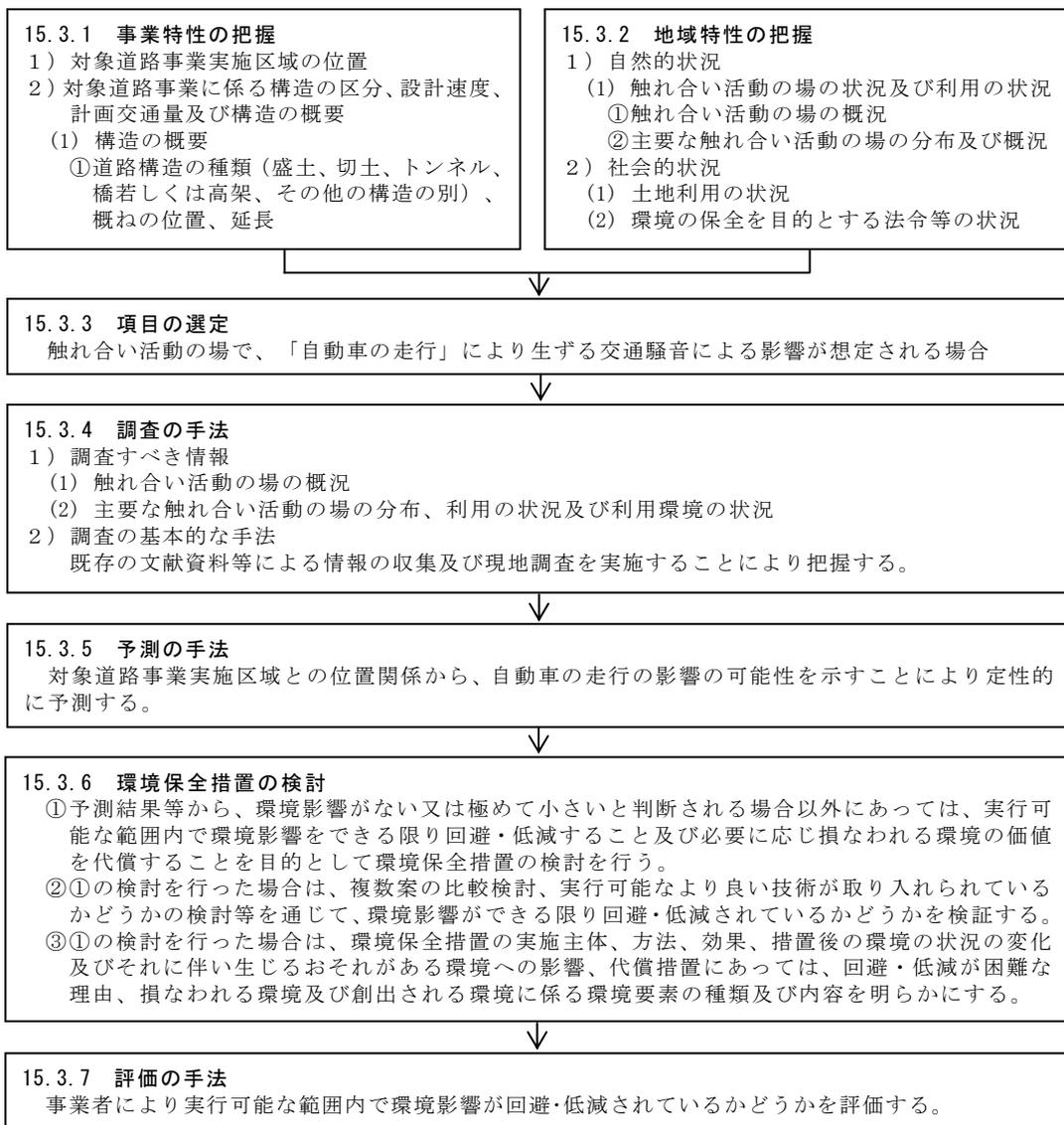


図-15.3.1 「自動車の走行に係る人と自然との触れ合いの活動の場」における調査、
予測及び評価の流れ

15.3.1 事業特性の把握

事業特性の把握については、計画の熟度に応じ、自動車の走行に係る人と自然との触れ合い活動の場の調査及び予測に関連する以下の内容を把握する。なお、当該事業において「配慮書段階の検討^{*1}」を行った場合は、その検討で収集した情報を活用し、不足する情報を補足する。

- 1) 対象道路事業実施区域の位置
- 2) 対象道路事業に係る道路の区分（道路構造令（昭和45年政令第320号）第三条に規定する道路の区分をいう）、設計速度、設計交通量及び構造の概要
 - (1) 構造の概要
道路構造の種類（盛土、切土、トンネル、橋若しくは高架、その他の構造の別）、概ねの位置、延長

【解説】

これらの事業特性は、項目の選定、調査及び予測手法の選定、予測の実施に必要となる。

なお、「配慮書段階の検討」を実施した事業（本項目を計画段階配慮事項として選定しなかった場合を含む。）においては、その検討で一定程度の情報が収集されていることから、これらを活用し、不足する情報を補足する。

1) 項目の選定に係る事業特性

「対象道路事業実施区域の位置」、「構造の概要」は保全対象である主要な触れ合い活動の場との位置関係を判断するために必要な内容である。

2) 予測に用いる事業特性

事業特性の把握は、項目の選定及び手法の選定を行う範囲内において行うものであるが、「対象道路事業実施区域の位置」、「構造の概要」は後に行う予測の際にも前提条件として活用できる。

*1 「配慮書段階の検討」

概略ルート・構造の検討（構想段階の検討）における、環境面に関する検討を、環境影響評価法第3条の2及び関連する主務省令に基づき行ったもの。「1.計画段階配慮事項（全ての影響要因・環境要素に共通）」を参照。

15.3.2 地域特性の把握

地域特性の把握は、道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場と同じである。なお、当該事業において「配慮書段階の検討」を行った場合は、その検討で収集した情報を活用し、不足する情報を補足する。

【解 説】

「15.1.2 地域特性の把握」を参照のこと。

なお、「配慮書段階の検討」を実施した事業（本項目を計画段階配慮事項として選定しなかった場合を含む。）においては、その検討で一定程度の情報が収集されていることから、これらを活用し、不足する情報を補足する。

15.3.3 項目の選定

対象道路事業実施区域及びその周辺^{*1}に特に静寂性を要する触れ合い活動の場が存在し、自動車の走行により生ずる騒音の影響が想定される場合。

【解説】

特に静寂性を要する触れ合い活動の場が存在し、自動車の走行により生ずる騒音の影響が想定される場合（対象道路事業実施区域及びその端部から250m程度の範囲を目安とし、その範囲にバードウォッチングサイト等が存在する場合等）がある。

*1「対象道路事業実施区域及びその周辺」

「対象道路事業実施区域及びその周辺」に該当する範囲は主要な触れ合い活動の場に対する影響範囲を考慮して設定するものとする。影響範囲については「15.3.5 予測の手法」の解説を参照のこと。

15.3.4 調査の手法

調査の手法は、道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在に係る人と自然との触れ合い活動の場と同じである。

【解説】

「15.1.5 調査の手法」を参照のこと。

15.3.5 予測の手法

15.3.5-1 予測の手法

1) 自動車の走行

対象道路事業実施区域との位置関係から、影響の可能性を示すことにより定性的に予測する。

予測地域は、バードウォッチング等、特に静寂性を要する活動が行われている主要な触れ合い活動の場が分布する地域*1とする。

予測対象時期等は参考手法と同様とする。

15.3.5-2 予測の不確実性

新規の手法を用いる場合その他の環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されていない場合や、予測の不確実性の程度*2及び不確実性に係る環境影響の程度を勘案して必要と認めるときは、当該不確実性の内容を明らかにする。

【解説】

対象道路事業実施区域との位置関係から、影響の可能性を予測する手法は、従来より実績のある予測手法であり、評価に対して、合理的に十分対応できる手法である。

EIA（方法書以降の手續に係る環境影響評価）の実施段階で、対象事業以外の事業活動等によりもたらされる「人と自然との触れ合い活動の場」の予測を、当該事業以外の事業に対する環境影響評価結果等での具体的に把握できる場合、この影響も勘案して予測を行う。

*1「バードウォッチング等、特に静寂性を要する活動が行われている主要な触れ合い活動の場が分布する地域」

自動車の走行に係る騒音の影響範囲は、平成9年度道路交通センサスを参考に、地方部の幹線道路を対象にした昼間12時間交通量の全国平均値により、主として住居の用に供せられる地域に求められる程度の静穏な騒音レベルまで減衰する距離を算出すると、250m程度となる。

したがって、対象道路事業実施区域及びその端部から250m程度の範囲内にバードウォッチング等、特に静寂性を要する活動が行われている主要な触れ合い活動の場が存在する場合には、影響の可能性を示すことにより定性的に予測を行う。

*2「予測の不確実性の程度」

予測の不確実性の程度の程度は、予測の前提条件を変化させて得られる、それぞれの予測の結果のばらつきの程度により、把握する。

15.3.6 環境保全措置の検討

1) 環境保全措置の検討

予測結果等から、環境影響がない又は極めて小さいと判断される場合以外にあっては、事業者により実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること及び国又は関係する地方公共団体が実施する環境保全に関する施策によって示されている基準又は目標の達成に努めること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として環境保全措置*1を検討する。その検討がEIAにおいて段階的に実施された場合*2は、それぞれの検討の段階における環境保全措置の具体的な内容を明らかにできるよう整理する。

2) 検討結果の検証

1) の検討を行った場合は、環境保全措置についての複数案の比較検討、実行可能なより良い技術が取り入れられているかどうかの検討により、実行可能な範囲内において環境影響をできる限り回避又は低減されているかどうかを検証する。

3) 検討結果の整理

1) の検討を行った場合は、以下の事項を明らかにする。

- (1) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容
- (2) 環境保全措置の効果、種類及び当該環境保全措置を講じた後の環境の状況の変化並びに必要に応じ当該環境保全措置の効果の不確実性の程度
- (3) 環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれがある環境への影響
- (4) 代償措置にあっては、環境影響を回避し、又は低減させることが困難である理由
- (5) 代償措置にあっては損なわれる環境及び環境保全措置により創出される環境に関し、それぞれの位置、損なわれる又は創出される環境に係る環境要素の種類及び内容
- (6) 代償措置にあっては、当該代償措置の効果の根拠及び実行が可能であると判断した根拠

4) 事後調査

以下の事項に該当する場合であって、かつ環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、事後調査を実施*3する。

- (1) 予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合
- (2) 効果に係わる知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合
- (3) 工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする必要があると認められる場合
- (4) 代償措置について、効果の不確実性の程度及び知見の程度を勘案して事後調査が必要と認められる場合

【解説】

*1 「環境保全措置」

環境保全措置の例、効果の内容等を表-15.6に示す。

表-15.6 環境保全措置の例、効果等

影響の種類	環境保全措置の例	環境保全措置の効果	実施に伴い生じるおそれのある他の環境への影響	区分
騒音による快適性の変化	植栽等による道路の遮蔽	自動車騒音の低減及び心理的遮蔽効果を発揮させることが可能である。	—	回避 ・ 低減

1) 回避・低減の例

1) 騒音の低減

バードウォッチング等、特に静寂さを要する活動が行われており、騒音の影響が懸念される場合は、周辺構成種等の植栽等により道路を遮蔽し、騒音を低減、心理的遮蔽効果を発揮させることにより、活動の場に及ぼす快適性の変化を最小限にとどめることを検討する。

*2 「EIAにおいて段階的に実施された場合」

「15.1.7 環境保全措置の検討」*2 を参照のこと。

*3 「事後調査を実施」

環境保全措置については、植栽による騒音の低減、心理的遮蔽効果といった快適性に係る措置は、一般的に効果の不確実性は小さいものと考えられる。

したがって、上記のような予測手法や環境保全措置を用いる限り事後調査の必要性は少ないと考えられる。

15.3.7 評価の手法

評価の手法は、以下による。

1) 回避又は低減に係る評価

調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、道路の存在に係る触れ合い活動の場に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行う。

2) 基準又は目標との整合の検討

国又は関係する地方公共団体による環境保全の観点からの施策によって、選定項目に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する。

【解説】

回避、低減の評価は、主要な触れ合い活動の場の改変や利用性・快適性の変化がない場合等、環境影響がないと判断される場合及び環境影響の程度が極めて小さいと判断される場合はそのことをもって、環境保全措置を検討した場合は、環境保全措置による回避・低減の程度をもって行う。

参考図書

- ◎自然環境アセスメント研究会：自然環境アセスメント技術マニュアル，財団法人自然環境研究センター，pp. 471-547, 1995.
- ◎自然との触れ合い分野の環境影響評価技術検討会編：環境アセスメント技術ガイド 自然とのふれあい，(財)自然環境研究センター，pp132-198, 2002.