

「道路環境影響評価の技術手法」の 新たな展開



* 福田晴耕

1. はじめに

平成11年の環境影響評価法の施行に伴い、一定規模以上の道路事業に対して環境影響評価（法アセス）の実施が義務づけられた。旧建設省土木研究所は、法アセスの実施を支援するため「道路環境影響評価の技術手法」（以下、技術手法）を作成した。平成11年度に作成された初版の技術手法は道路環境影響評価実施者に利用されてきた。

この度、技術手法について制度面及び技術面での全面的見直しを行い、全面改定を行うことになった。本特集では、これまでに実施された法アセスについて制度と技術の面から実態と課題の分析を行うとともに、技術手法の改定の概要について報告する。

2. 道路環境影響評価の技術手法のマネジメント・サイクル

国総研は、図に示す道路環境影響評価のPDCAサイクル（Plan, Do, Check, Action）に関し、C（評価）及びA（改正）にあたるマネジメントを行っている。

2.1 道路環境担当者連絡調整会議（Check）

道路環境影響評価の実施者である道路事業者から意見・要望を聴取するため、年3回程度道路環境担当者連絡調整会議を開催している。同連絡調整会議では、本省からの連絡、全国の道路環境影響評価の実施状況報告、国総研、土研の研究方針などの議題を取り上げている。

2.2 研究の実施及び技術手法の改正（Action）

国総研、独法土研は連絡調整会議からの意見、

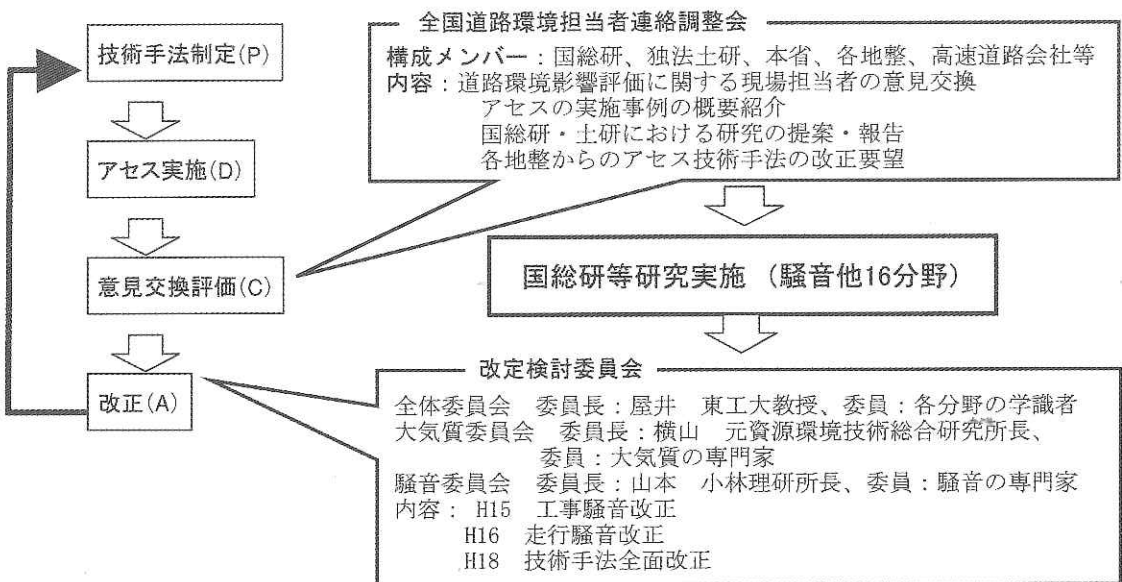


図-1 道路環境影響評価の技術手法のマネジメント・サイクル

*国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部長

技術的動向、社会的状況の変化などを参考にして、道路環境影響評価にかかわる研究を実施している。技術手法の全ての項目について担当研究室・チームを定め、内容充実のための研究を行っている。

技術手法改定にあたっては、学識者による改定検討委員会を設置して検討を行っている。常設の委員会は、全体委員会、騒音委員会、大気質委員会である。初版技術手法の作成にあたっては、騒音、大気質、自然の学識者委員会を設置して内容の検討を行った。平成15年の工事騒音の改定、平成16年の走行騒音の改定は騒音委員会の検討を経て行われた。今回の全面改定は、全体委員会の検討を経て行われた。

3. 平成18年の全面改定の概要

今回の全面改定は、主に以下の3つの視点から行われた。

- ①道路主務省令改正を受けた改定
- ②技術的進展を反映させる改定
- ③新法律の制定等に伴う改定

3.1 道路主務省令改正を受けた改定

技術手法の全面改定は、平成16年度末に行われた「環境影響評価項目等選定指針に関する基本的事項」(環境省告示；以下、基本的事項)の改正を直接的契機として行われた。この改正を受けて、全ての環境アセスメント制度の見直しが行われた。

道路事業についても「道路事業に係わる環境影響評価の項目並びに当該項目に係わる調査、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、環境保全のための値に関する指針等を定める省令」(以下、道路主務省令)の改正が行われた(平成18年3月30日)。この道路主務省令の改正を受けて技術手法が改定された。

これによる主要な改定は、次の通りである。

- ・評価項目、評価手法を幅広く選択できるようにするため、従来の「標準項目」、「標準手法」を「参考項目」、「参考手法」とした。
- ・予測の対象となる時期について、従来の定常状態に加えて、設定が可能な場合には影響最大時を加えた。
- ・評価にかかわる根拠及び検討の経緯を明らかにすることとした。

3.2 技術的進展を反映させる改定

初版技術手法の作成後、技術的進展を反映させるため、平成15年に機械騒音、平成16年に走行騒音の改定を行ってきたが、今回の全面改定を機にこれまでに蓄積された技術的知見の状況を技術手法全分野において確認を行った。この結果、技術手法のあらゆる分野において技術的な進展を可能な限り反映させることとし、技術手法全編を最新の知見を踏まえたものとした。

技術的進展を受けた主たる改定点は次の通りである。

- ・動植物・生態系に事例集を追加した。
- ・建設機械に関するパラメーターを改定した。
- ・走行大気質に関するパラメーターを改定した。
- ・身近な自然景観を追加した。

これら以外にも様々なところで改定が行われている。

3.3 新法律の制定等に伴う改定

初版技術手法の作成後、平成12年に「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(建設リサイクル法)、平成14年に「土壤汚染対策法」が制定された。これに伴って、汚染土壌への対策が、汚染土壌の存在を前提とするものから、汚染土壌の存在が限定された状況でのみ存在する前提に改められた。廃棄物についても、建設工事に伴う解体・廃棄時に発生する廃棄物等全てを対象として発生量を見積る手法からリサイクルが進展していないもののみを対象に見積る手法に改められた。

この他、関連する基準についても、例えば環境基準関連の最新告示等を反映するなどの改定を行った。これにより、技術手法全般が最新法令等に対応したものとなる。

4. まとめ

技術手法については、今後も道路環境影響評価実施者からの要望、社会的要請、技術的知見の蓄積、関連制度の変更などを踏まえて随時改定を行っていく予定である。

今回、内容を改め最新となった技術手法改定版が、皆様に利用されることでよりよい道路環境影響評価と円滑な事業実施に役立つことを期待している。