

社会資本整備における 環境影響評価の今後のあり方

*山本 聡



1. はじめに

環境影響評価（アセス）は、道路やダム等の社会資本整備の事業計画を決めるに当たり環境に及ぼす影響について、あらかじめ調査・予測・評価を行い、地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全の観点からよりよい事業計画を作る制度である。国土交通省では、昭和53年7月事務次官通達の「環境影響評価に関する当面の措置方針」に従い実施したのを始め、昭和59年8月に「環境影響評価実施要綱」（閣議決定アセス）、その後、平成9年6月の「環境影響評価法」の成立等、法制度の改正に合わせ事業の実施段階における環境配慮の取組を実施してきている。

平成23年4月に環境影響評価法の完全施行後10年の経過を受け、「環境影響評価法の一部を改正する法律」が成立し、計画段階環境配慮書手続等が新たに盛り込まれた。

本特集では、この法律改正に伴う社会資本整備での取組を述べるとともに、この法律改正とは別に地球温暖化対策や生物多様性の保全を含め今日の一層多様化・複雑化している環境政策や環境に関しての最新の科学的知見等の変化に対応した検討結果等についても紹介する。

2. 環境影響評価法の改正内容

今回の環境影響評価法の改正は法施行以降の10年間の経過や社会情勢等の変化に対応し、法制度手続等改正の他、技術政策上の事項として(1)計画段階配慮（配慮書手続）と(2)環境保全措置等の報告（事後調査結果の報告・公表手続）が盛り込まれた。

2.1 計画段階配慮（配慮書手続）

今回の改正前の環境影響評価法（平成9年成立、平成11年施行）は、事業の実施段階での環境影響評価（以降「EIA」Environmental Impact Assessment）を法制化したものである。一方、

「事業内容が決定した段階では、とり得る環境保全措置が限定され、有効な案の検討が行えないことがある。」との指摘があり、事業に先立つ早い段階での環境配慮の取組が求められてきた。この構想・計画の策定時等事業の早い段階のアセスは「戦略的環境アセス（以降「SEA」Strategic Environmental Assessment）」と呼ばれ、欧米を中心とする諸外国で導入が進んでおり、平成9年の現法の国会審議の際の衆参両院の附帯決議で「SEAの制度化に向けた検討を行うこと」が盛り込まれていたものである。

2.2 環境保全措置（事後調査結果）等の報告

現法においても環境影響評価を行った結果必要な環境保全措置（例えば植物の移植等）について、予測の不確実性が大きい場合等は事後調査を行うことになっていたが、その事後調査結果の報告・公表の仕組みが決められていなかった。このため、事業着手後に実施された保全措置に関して、事業の実施中及び供用開始後の環境の保全状況を確認することが容易でない状況であった。

このため法改正により報告書に盛り込まれる植物の移植等の保全措置等に関する事業着手後の状況について、環境保全措置等の結果を報告・公表することが義務付けられた。このように生物多様性保全の取り組みが進む中、環境影響評価においても生態系に係る適正な評価や環境保全措置の実施が求められている。しかし、例えば、生態系については、その構造や機能の定量的な評価が難しいことや、既存の自然環境情報の質および量が必ずしも十分ではないなど、より客観的でわかりやすい手法の導入や情報の整備強化が重要となっている。

3. 社会資本整備における環境評価の方向性

今回の環境影響評価法の改正に関連して社会資本整備の分野で関連する主要な項目や本特集での掲載内容を紹介する。

3.1 計画段階における環境影響評価

環境行政の面での事業実施だけでなく構想・計

*前 国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部長

画段階からの影響評価する法改正の内容について述べてきたが、国土交通省が実施している社会資本整備においても構想・計画等事業の早い段階からの市民や関係行政機関とのコミュニケーションを取る施策を行ってきている。河川事業では平成9年に実施した河川法の改正による河川整備計画策定のプロセスや、道路事業では平成10年頃から実施しているP I（パブリックインボルブメント）などである。

これは過去の経験から、事業内容が決定した後で、関係機関や住民に事業内容を説明しても、環境悪化への懸念等の強い反対を受け、事業の進捗が滞る例があったことによるものである。そのため、事業の構想段階から地域住民等の理解を得ることが、事業を円滑に推進する上で非常に重要であると認識されたことを反映したものである。

その後、道路事業のP Iに関して、「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン（平成14年8月）」、「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）」が策定され、道路以外の他の事業種でも同様のP Iに関するガイドラインが策定されてきた。

国土交通省は、さらに公共事業全般のP Iについて、「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）」を策定した。このガイドラインは、

- ・計画策定プロセスの3要素（計画検討手順、住民参画促進、技術的検討等）での基本的考え方
- ・住民、学識者、関係行政機関等の関わり方
- ・社会面、経済面、環境面等

の様々な観点から総合的に計画を検討し決定することを明示している。当然、この計画策定の一つの項目として環境面での計画立案に必要な評価等についても記述されている。

このため、このガイドラインに基づいて実施された那覇空港滑走路増設事業の構想段階のP Iは、環境省もSEA導入ガイドライン第1号案件と見なし、意見を提出したように構想段階の計画策定の段階から各省連携して計画や調整を行うことが求められ、実際にそのような方向性で実施されてきている。

3.2 生物多様性の保全

生物多様性の保全に関しても構想・計画段階での評価保全措置等に関する事業着手後や供用開始

後の結果を報告・公表することが義務付けられた。

動物・植物・生態系が配慮書段階の配慮事項（配慮書段階で評価する影響要因・環境要素）に選定される場合が多いことが想定されるため、配慮書段階の動物、植物、生態系に係る調査、予測及び評価の考え方について、とりまとめた。

またこれまで、動物、植物及び生態系の具体的な事後調査の手法（項目、方法、期間の目安等）について定まっていない状況であったため、事後調査の手法もとりまとめた。

3.3 環境影響評価に関する技術手法の改正

環境影響評価法の改正が平成25年4月から施行されるのに伴い、法改正を実行する為の具体的実施の際の手引き書となっている「道路環境影響評価の技術手法」（以下、技術手法）の改正を行った。「技術手法」は、道路事業者が環境影響評価（アセス）を実施する際の、評価項目（評価する影響要因・環境要素）や調査・予測・評価手法の選定、環境保全措置の検討を行う上で参照してきた。法的位置付けの無い資料ではあるものの、これまでの全ての道路アセスのほぼ全ての環境項目で、技術手法に掲載の手法が選定され実施されている。なお、技術手法は、国総研及び独法土研が分担・協力し、34あるEIAの項目ごとに作成してきている。特に、今回の改正では、法改正により、動物・植物・生態系に事後調査の手法について追加した。

4. おわりに

環境政策については、月日の経過とともに急速に変化するとともに、対象も地球規模の環境変化も含むように多様化、複雑化している。また、環境に関しての科学的な計測方法やその評価方法に関しても日進月歩のスピードでの変化が生じている。社会資本整備に当たっては、これらの法改正の趣旨を理解し、環境を保全する観点からの事業計画の策定と実施を支援するツールの開発に今後とも努める必要がある。特に環境影響評価の実施は、科学的知見に基づいた判断をしながら、地域住民や関係機関との双方向のコミュニケーションの維持が必要不可欠でその根底となる科学的根拠を明確にすることの必要性が今後も増すものと思われる。