

PI 外環沿線会議・意見書

外環アセスメントに望むこと

2005.4.26 栗林勝彦

現在の「環境影響評価法」は平成9年に成立、平成11年に施行された。

この法律に基づく環境影響評価は、環境に影響を及ぼす行為について、その(計画の)実施前に、事業者自らがその環境影響を調査・予測・評価することを通じ、環境保全対策を検討するなど、その行為を環境保全上より望ましいものにしていくことを目指している。

それにしても、評価の前に、評価の前提となる計画案の存在することが前提である。この点に関して、国交省はPI協議会で工程表を示しながら説明した。

外環計画の環境影響評価(アセスメント)では、調査、予測などを行う前の、事業計画が未だ十分に熟していない早い段階から、スコーピングの手続きが開始され、事業者に関する情報が公開され、様々な人々からの情報提供も寄せられたと見られる。また、すでに本年1月、環境調査結果も公表されている。今このことに着目すれば、事業計画の早い段階から、一步踏み込んで言えば、構想段階において、必要性の議論の中で、環境影響に関する検討を柔軟に行うことも可能である。

このように、計画の上位の段階(構想段階)でアセスメントの手続きが始まったことには一定の評価が出来るものの、現実には国都が次のプロセスを示唆していることを考慮すれば、いわゆる構想段階での必要性の議論の素材としての有効性に関しては、いささか問題があると言える。本来ならば、調査結果を踏まえて、評価に入る前の段階で、累積的な環境影響や、つくる場合とつukらない場合との環境影響の比較などを含む、評価の視点や手順に関して、PI的手法を用いて再度議論し、さらに評価の結果に基づくミチゲーションのあり方などを確認し合っておくことが重要である。平成15年9月30日付の、国交省関東地方整備局長及び都・都市計画局長が協議会協議員に宛てた書簡には、「検討の熟度を高めるためには、より詳細な環境への影響についてデータを示し、より具体的な議論をすべきである」との意見を受けて、大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に、環境への影響をより詳細に把握するため、環境アセスメントの仕組みを活用することにしました。――外環計画の意義については、協議会での議論やその他の幅広い意見を踏まえ、様々なプロセスの中で、社会全体で検討するものと考えており、そのプロセスを経た結果、社会全体として外環計画の意義がないとの社会的判断がされれば、事実上計画を休止することもあり得ます。」との考え方が述べられている。このことから、外環検討の各プロセスに於いて、PI的手法を用いるべきことはもとよりのこと、環境影響調査を必要性の議論にも活用することが含まれているものと読み取るべきである。

現行のアセスメントでは、①経済社会活動の基盤となる環境の持続可能性の評価など社会経済活動に伴う環境への影響を総体として評価すること、②異なる事業主体が実施する事業が集積する地球全体の環境の将来の姿を検討すること、に限界があると言われている。とは言っても、構想段階におけるアセスには、必要性も含む計画の検討のために柔軟性を与えることが必要である。たとえば、より広域な環境影響の検討や、複数の選択肢を設けることが望ましい。

その一つとして、外環という単一の事業による生態系や大気などへの影響だけではなく、外環を軸とする周辺道路や交差する自動車専用道路と併せて、地域に及ぼす累積的な環境影響を評価することが重要である。外環という一事業の評価をしても、地域全体の環境の将来像を検討するには限界がある。

現在国が検討している戦略的アセスメントは、政策や計画を対象に環境アセスメントを実施するものであるため、事業の熟度を高めるより早い段階で、広範かつ有効な代替案を検討することも、事業に枠組を与える政策や計画について評価することによって十分可能である。この戦略的アセスメントの考え方を、今の外環アセスメントに活用できるのではないかな。

以上の諸点を考えれば、今回のアセスに基づく環境影響調査は、せっかく構想段階でスタートした画期的なアセスなので、用い方によっては、必要性の検討においてより高い効果が期待できる、実質的な戦略的アセスメントに近い先駆的な事例になり得るのではないかなと思う。

