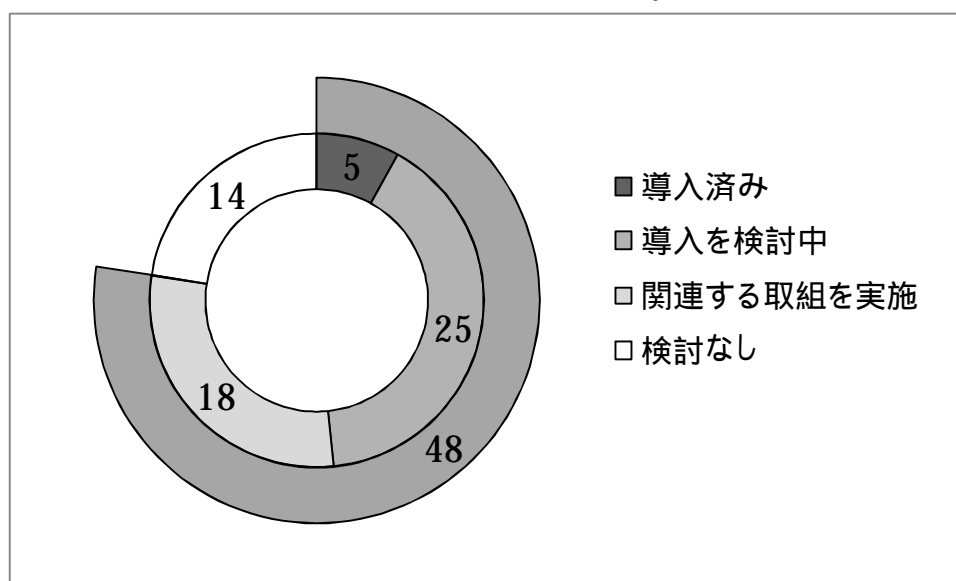


戦略的環境影響評価について

1. 地方公共団体における取組

(1) 地方公共団体における導入・検討状況

環境影響評価条例を有する都道府県・政令指定都市(62 団体)に、戦略的環境アセスメント制度に関する導入・検討状況について調査した結果、条例又は要綱において戦略的環境アセスメント制度が導入済の自治体が5 団体、導入を検討中の自治体が25 団体、自治体の公共事業について環境配慮指針を策定し、環境配慮の結果について公表するなどの関連する取組を実施しているのが18 団体みられた。



条例又は要綱において戦略的環境アセスメント制度を規定している地方公共団体は、以下の通りである。

表1 条例・要綱において戦略的環境影響評価を規定している地方公共団体

| 団体名 | 根拠 | 条例・要綱名 | SEA 制度 施行年 | 実績 |
|-----|----|--------------------------------------|---------------|-------------------|
| 埼玉県 | 要綱 | 埼玉県戦略的環境影響評価 実施要綱 | 14 年度 | ・手続完了3件 ・手続中1件 |
| 千葉県 | 要綱 | 千葉県計画段階環境影響評 価実施要綱 | 20 年度 | なし |
| 東京都 | 条例 | 東京都環境影響評価条例 | 14 年度 | ・手続完了2件 ・手続中1件 |
| 京都市 | 要綱 | 京都市計画段階環境影響評 価(戦略的環境アセスメン ト)要綱 | 16 年 | ・手続完了13件 |
| 広島市 | 要綱 | 広島市多元的環境アセスメ ント実施要綱 | 16 年度 | なし |

(2) 条例における戦略的環境影響評価の事例

東京都においては、条例において計画段階環境影響評価を規定している。東京都の環境アセスメント手続の流れを次に示す。計画段階において一定の手続を経たものについては、事業段階環境影響評価の手続において一部手続を省略することが可能となっている。

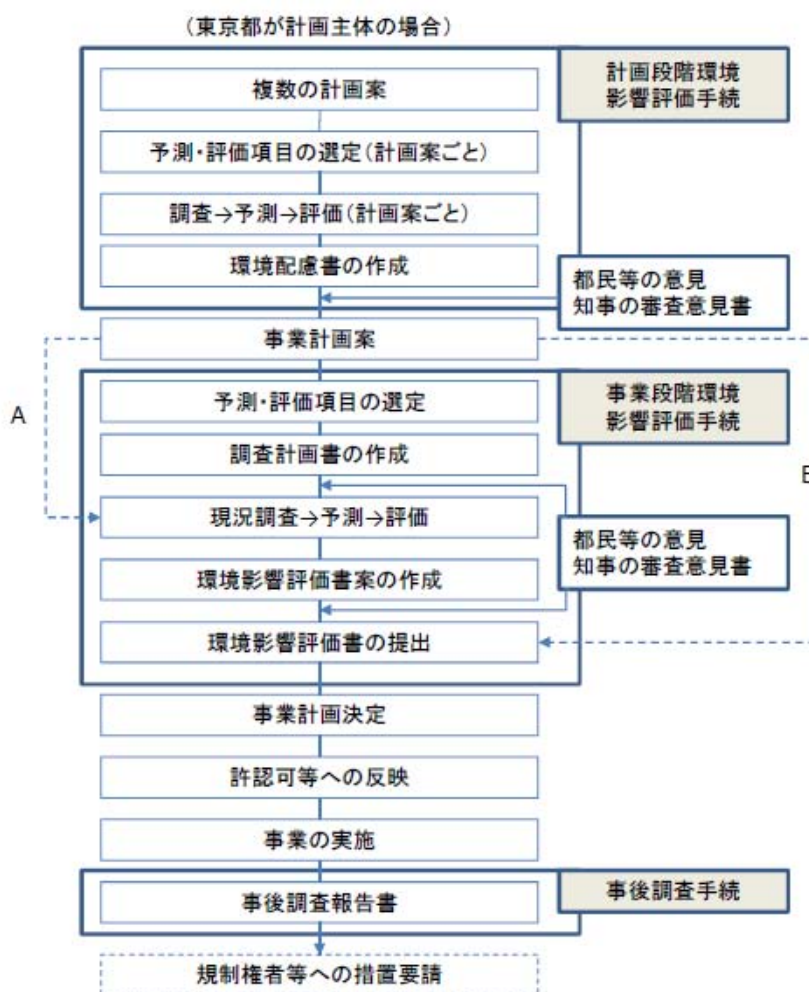


図2 東京都環境アセスメント手続の流れ

A： 環境配慮書に事業段階手続の調査計画書に相当する情報が含まれている場合は、調査計画書に係る手続は省略することができる。

B： 環境配慮書に事業段階手続の調査計画書及び評価書案に相当する情報が含まれている場合は、調査計画書及び評価書案に係る手続は省略することができる。

出典：環境影響評価制度研究会（2009.3）『戦略的環境アセスメントのすべて』より抜粋

東京都で、条例に基づき計画段階環境影響評価が実施された事例を別紙に示す。

2. 事業種毎の取組

(1) 法対象事業種の一部では、法に基づく環境影響評価の実施前における取組を実施している。

国土交通省においては、国土交通省所管の国等が実施する公共事業に共通したガイドラインとして、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」(平成15年8月。平成20年4月以降は「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」に同趣旨が盛り込まれている。)により、構想段階における住民参画の取組を進めている。さらに、個別の事業種について、以下のような関連ガイドライン等において住民参画の取組を進めている。

表2 公共事業における個別ガイドライン等

| 事業種 | 関連ガイドライン等 | 評価対象 |
|-----------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 道路 | 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(H14年8月策定、H17年9月改訂) | 概略計画 環境影響評価法第二条第二項に規定される第一種事業に該当すると考えられる道路事業の計画 その他、道路管理者が本ガイドラインを適用することが適当と認める道路の計画 |
| 河川 | 河川法(H9年6月改正)、河川事業の計画段階における環境影響の分析方法の考え方(H14年12月) | ダム等の整備に関する計画の策定過程等 |
| 空港 ¹ | 一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)(H15年4月) | 整備計画のうち、幅広い選択肢から滑走路の概ねの位置、方位等基本的な諸元に関する一の候補地を選定する段階 |
| 港湾 ² | 港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン(H15年8月) | 港湾の公共事業の構想段階における案 |

1 法対象事業種「飛行場」に該当する。

2 法対象事業種「埋立て、干拓」のうち、埋立てを含む。

また、廃棄物最終処分場については、「一般廃棄物：最終処分場における戦略的環境アセスメント導入ガイドライン(案)」(平成21年3月)において、都道府県廃棄物処理計画、ごみ処理広域化計画、循環型社会形成推進地域計画、一般廃棄物処理基本計画、一般廃棄物処理実施計画を対象とした取組が示されている。

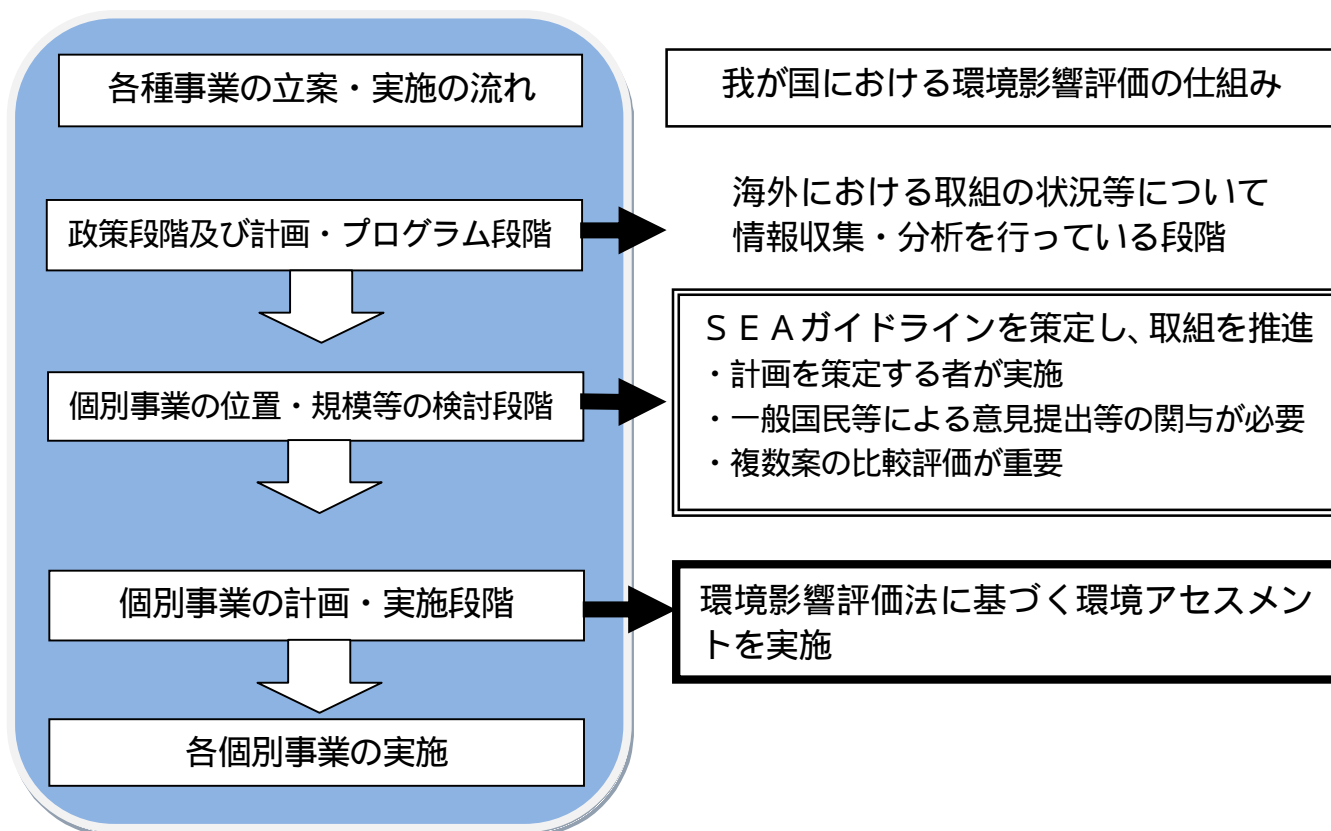
(2) 上記ガイドライン等が策定されている事業種について、ガイドライン等の策定後の公衆関与(住民意見の聴取、パブリックコメント等)の実施状況について調査を実施した。法に基づく手続対象となる事業のうち、上記ガイドライン等の策定後に方法書を公告している事業は28件(手続中のものを含む)であった。このうち、法に基づく環境影響評価実施段階の前に公衆関与が実施されていた事業は25件(約9割)であった。

3. ポイント

戦略的環境アセスメントについて、条例又は要綱で導入済み、導入を検討中、関連する取組を実施している自治体は62団体中それぞれ5団体、25団体、18団体であった。一部の事業種については、環境影響評価実施前における環境配慮の取組が既に進められている。

戦略的環境アセスメントについて

- (1) 戦略的環境アセスメント（SEA）とは、一般的に個別の事業実施に先立つ「戦略的な意思決定段階」、すなわち、個別の事業の実施に枠組みを与えることになる計画（上位計画）や政策を対象とする環境アセスメントである。
- (2) 我が国では、環境省において、位置・規模等の検討段階におけるSEAの共通的な手続き、評価方法等を示す戦略的環境アセスメント導入ガイドライン（以下「SEAガイドライン」という。）を平成19年4月に公表し、取組を進めているところ。



東京都における計画段階環境影響評価事例

対象計画：(仮称)東京港臨港道路南北線建設計画

種類：道路の新設

計画策定者：東京都

延長・区間：約 2.5 km～約 4.2 km

車線数・道路規格：往復 4 車線、臨港道路

計画案策定に当たっての考え方：

「東京港第 7 次改訂港湾計画」(平成 18 年 3 月)策定後、東京都港湾審議会において東京港における今後の港湾経営戦略について検討が行われた結果、将来を見据えた東京港やその周辺の円滑な道路ネットワークの形成が喫緊の課題であり、特に第二航路海底トンネルへの交通の集中を回避するための南北道路軸の強化の検討が必要との答申が 20 年 7 月にあった。本答申の趣旨を踏まえてルート案を検討し、計画道路の終点を中央防波堤内側埋立地とし、起点を、中央防波堤内側埋立地の北方に近接する 3 つの島の内、既に第二航路海底トンネルで結ばれている島を除いた 2 つの埋立地とした。これらのルート案について、各々トンネル構造・橋梁構造を想定し、4 案とした。

複数の計画案：

| 計画案 | | 【A案】 | 【B案】 | 【C案】 | 【D案】 |
|------|----|------------|------------|------------|------------|
| 経路 1 | 起点 | 10号地その2埋立地 | | 10号地その1埋立地 | |
| | 終点 | 中央防波堤内側埋立地 | 中央防波堤外側埋立地 | 中央防波堤内側埋立地 | 中央防波堤外側埋立地 |
| 構造 | | トンネル | 橋梁 | トンネル | 橋梁 |
| 延長 2 | | 約 2.5km | 約 3.5km | 約 3.5km | 約 4.2km |

1：計画道路が既計画道路に接続するまでの区間

2：延長は設計前であるため概略値

評価項目：「環境影響の程度」、「環境目標の達成程度・環境の創出の程度」ともに大気汚染、騒音・振動等 8 項目。

総合評価：大気汚染、騒音・振動の各項目に重点をおいた評価が行われている。

【A案】大気汚染については、大気汚染物質の総排出量が最も少なく、近接して病院等の立地もない。さらに、トンネル構造であるため、換気設備により大気汚染物質の拡散を制御・抑制することができることから、最も環境への影響の少ない案である。

騒音・振動については、沿道に物流施設等が立地しており居住者及び従業者(以下「居住者等」という。)が少ない上に、トンネル構造であり開口部(堀割部)が限定されることから、最も環境への影響の少ない案である。

従って、対象計画の案の中で最も環境への影響の少ない案であると考え。

【B案】大気汚染については、大気汚染物質の総排出量が2番目に少なく、近接して病院等の立地もないが、橋梁構造であるため、全線から大気汚染物質が拡散することから、A案、C案に次いで3番目に環境への影響の少ない案である。

騒音・振動については、沿道に物流施設等が立地しており居住者等が少ないが、橋梁構造であり開口部(アプローチ高架橋)の延長が最も長いため、最も環境への影響に配慮を要する案である。

従って、対象計画の案の中で、D案と並んで環境への影響に配慮を要する案であると考える。

【C案】大気汚染については、大気汚染物質の総排出量が2番目に少ないが、近接して病床数700の病院が立地している。ただし、トンネル構造であるため、換気設備により大気汚染物質の拡散を制御・抑制することができることから、A案に次いで2番目に環境への影響の少ない案である。

騒音・振動については、沿道に物流施設等が立地しており居住者等が少ない上に、トンネル構造であり開口部(掘割部)が限定されることから、最も環境への影響の少ない案である。

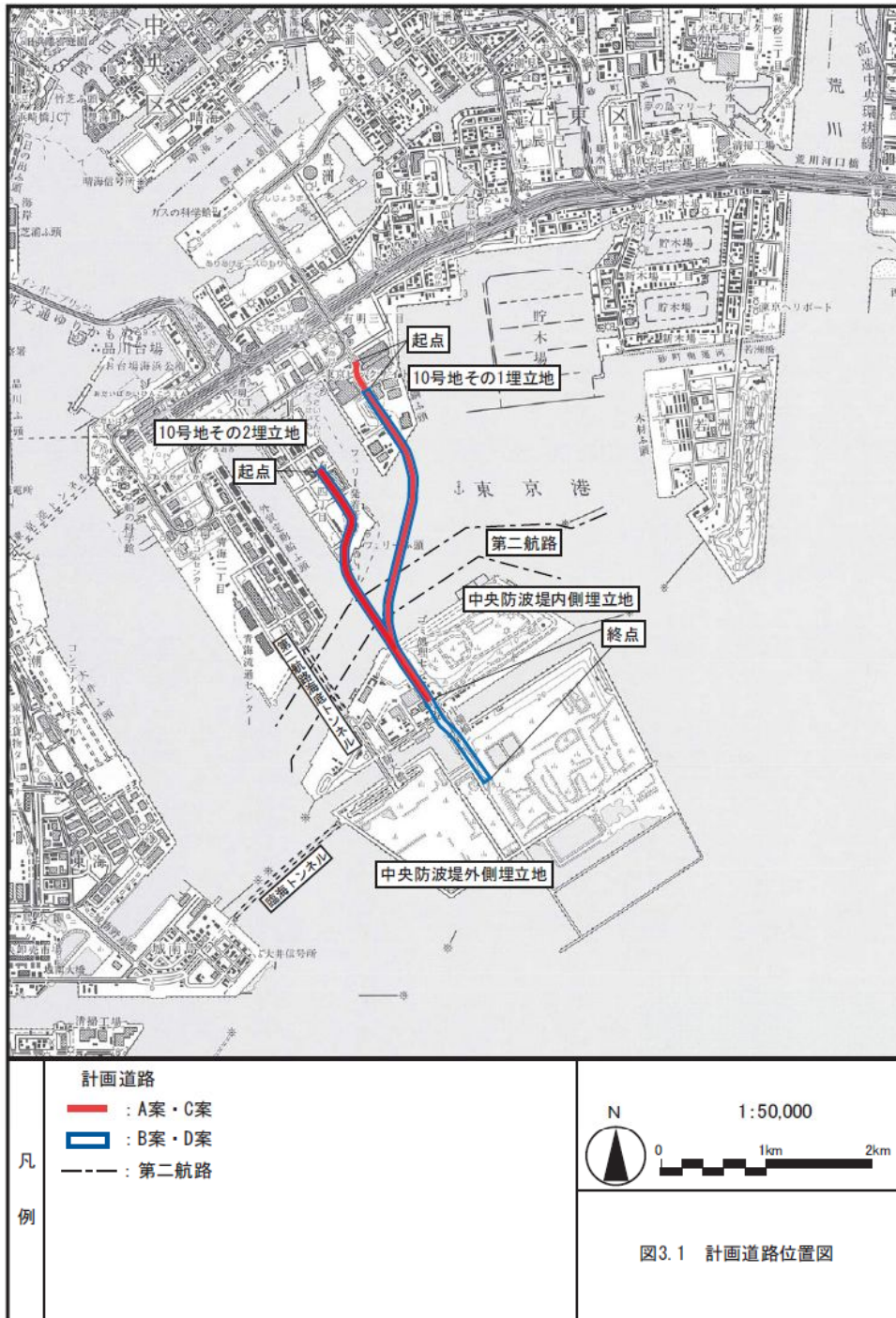
従って、対象計画の案の中で、A案に次いで2番目に環境への影響の少ない案であると考える。

【D案】大気汚染については、大気汚染物質の総排出量が最も多く、近接して病床数700の病院が立地している。さらに、橋梁構造であるため、全線から大気汚染物質が拡散することから、最も環境への影響に配慮を要する案である。

騒音・振動については、沿道に物流施設等が立地しており居住者等が少なく、橋梁構造であり開口部(アプローチ高架橋)の延長がB案に比べ短いことから、A案、C案に次いで3番目に環境への影響の少ない案である。

従って、対象計画の案の中で、B案と並んで環境への影響に配慮を要する案であると考える。

出典：東京都環境影響評価条例ホームページ <http://www2.kankyo.metro.tokyo.jp/assess/274dtl.htm>



出典：東京都環境影響評価条例ホームページ <http://www2.kankyo.metro.tokyo.jp/assess/274dtl.htm>