

平成 22 年 5 月 28 日現在

研究種目：若手研究 (B)
 研究期間：2007～2009
 課題番号：19760363
 研究課題名 (和文) 影響範囲の特定しにくい都市基盤整備事業の環境アセス・スコーピングに関する研究
 研究課題名 (英文) Environmental Assessment and Scoping of Infrastructure Improvement Project with the Difficulty of Specifying the Extent of the Impact

研究代表者
 柴田 久 (SHIBATA HISASHI)
 福岡大学・工学部・准教授
 研究者番号：40352083

研究成果の概要 (和文)：

環境アセスに関わる先行研究のレビュー、有識者へのヒアリング調査等により、都市環境整備事業の現状を把握した。さらに、福岡都市高速道路に関する住民アンケートの実施と結果を分析し、戦略的な SEA 結果の活用可能性等について検討した。次に「Design for Ecological Democracy」の翻訳とサンフランシスコ・オクティビア並木通りの現地踏査、さらに著者 Hester 氏と並木通りの設計者 Jacobs 氏へのインタビューを行い、明確な意思決定材料を持つ合意形成の場等について指摘を行った。

研究成果の概要 (英文)：

This study grasped the current situation of infrastructure improvement projects in Japan by conducting literature review and hearings with experts about E.I.A. It also studied the effectiveness of S.E.A. by the review of Fukuoka city's Expressway Project research. On the other hand, this study looked at Octavia Blvd. in San Francisco and translated "Design for Ecological Democracy", and conducted face-to-face interviews with the author Hester and Jacobs, designer of the Blvd. It points out that more importantly it addresses how to provide an opportunity for residents to make a levelheaded judgment of the project by presenting them with clear data of the impact and vision for the future.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2007年度	1,600,000	0	1,600,000
2008年度	1,200,000	360,000	1,560,000
2009年度	500,000	150,000	650,000
総計	3,300,000	510,000	3,810,000

研究分野：工学

科研費の分科・細目：土木工学／交通工学・国土計画

キーワード：環境アセス、スコーピング、コンフリクト

1. 研究開始当初の背景

平成 17 年 12 月、小田急線高架化事業取消請求事件の最高裁判決において、原告の適格性（裁判を起こせる原告として適当かどうかの判断）を巡り、取り扱われた環境影響評価制度の枠組みが注目を集めた。本訴訟は東京都世田谷区内の高架化事業の代替案（地下化方式）を理由なく不採用にしたとして、周辺住民らが騒音等を理由に事業認可取消を求めた裁判である。第一審では事業対象地の不動産を有する者のみ原告とし、都市計画決定に当たっての判断内容（騒音、日照等の環境アセス、事業費用の検討）に著しい過誤があったとして、原告勝訴の判決が下された。しかし、平成 15 年 12 月に出された第二審判決では「鉄道事業に付属する側道事業地内に不動産を有する者のみ原告」とし、鉄道用地に地権者がいないことから原告住民の訴えは却下されている。これに対して上記最高裁判決では、これら二審の原告適格の判決を覆し、「環境影響評価における対象地域内の住民」に原告適格を認めるという、それまでの最高裁判例（原告適格を事業地の地権者とする）を変更する判決が下された。平成 17 年 4 月に施行された行政訴訟法の改正（原告適格の拡大）を受け、今後、都市基盤整備に対する住民訴訟が社会問題に発展する危険性も否めない。これを受け、社会基盤整備に対する訴訟（コンフリクト）予防のための環境アセスメント制度の課題として具体的には以下の 2 点が挙げられる。

第一に、環境アセスメントを行う主体（人・組織）の独立性の取り扱いである。これは環境影響評価法における手続特例（都市計画決定を伴う事業の場合、当該事業の環境影響評価手続は事業者に代わり都市計画決定権者が行うものとする規定）への問題提起にも通じる。つまり、計画の推進と環境アセスメントの両方を都市計画決定権者である知事が担う場合、知事は正当な手続として公認されるアセス主体の独立性を十分に確保することが求められる。しかし、小田急線の問題など、アセス審議に対しては当時の制度の枠組み（何をどこまで審査できる仕組みとなっていたのか）、審査にあたった委員の専門性や立場、熱意の両面から実態的に論じられる必要があり、事業主体から独立の審査主体とすることで問題が全て解決するという短絡的な論点ではない。今後のインフラ整備の現場において、アセスの際の独立した第三者的審査主体の形成方法ならびに住民や民間企業との関係性、役割について具体的な方

針が求められ、これに対する知見の蓄積は急務である。

第二に、環境アセスメントにおけるスコーピングの具体的方法論の明確化である。今後、政策・計画・事業の各段階におけるアセスメントの着手前に、1) 評価する環境の範囲、2) 代替案の種類、3) 調査の範囲・期間・項目・評価手法・協議先等について政策担当部局または住民、第三者的調査機関などの関連主体間で協議していくことが重要となる。しかし、事業計画の早期段階において住民が欲している情報を明示的に含む住民参加等の計画（協議）期間や全体プログラムをいかに組み立て運営していくかといったプロセス・プランニングの質を含め、広範囲に及ぶ社会基盤整備事業を対象とした上記スコーピングのあり方について、実態的な検証は未だ少ない。特に平成 14 年より施行されている行政評価法に基づき、社会基盤整備の早期段階においては政策評価が必要となるが、最終改正された法律施行令（平成 14 年政令第 49 号）によれば、その対象は 10 億円以上の費用が見込まれる政策に限定されている（つまり多くの事業が抜け落ちる問題性）。さらに具体的な整備事業の内容に踏み込みにくい政策評価の段階では、スコーピングの判断基準が曖昧にならざるを得ない実態も指摘できる。

2. 研究の目的

以上のような 2 点の課題設定に基づき、本研究では①全国各地における環境政策の実態調査ならびに先進国の環境アセス事例の現状報告を行ったうえで、②計画期間が極めて長く広範囲に影響を及ぼす都市基盤整備事業（道路整備、鉄道事業といった連続的かつ影響の範囲が特定しにくい性格の事業）に対するスコーピングのあり方を検討する。さらにそれらの結果を基に、③訴訟問題等のコンフリクトを予防する環境アセスメント及び政策評価を巡る留意すべき手段や関連主体の役割などについて実証的な考察を行うことを目的とする。

3. 研究の方法

研究の方法としては主に以下 2 つの方法を採用した。

- ①環境アセスメントに関わる先行研究のレビューおよびヒアリング調査
- ②国内外の環境整備事例に関する資料収集、内容把握ならびに現地踏査

4. 研究成果

平成19年度における研究実績は以下の3点にまとめられる。

①環境アセスメントに関わる先行研究のレビューならびに有識者へのヒアリング調査

環境アセスメント学会他の文献調査を行い、先行研究の成果についてレビューを行った。次に環境アセスメントに関する有識者へのヒアリング調査を行い、このほど策定されたSEAガイドラインなど、環境アセスメント制度の現状について、論点を整理した。

②国内外の環境整備状況ならびにアセス制度に関する資料収集

我が国における先進自治体のまちづくり等、環境整備に関わる方法論的、財政的状况について調査を行った。さらに連邦政府が実施主体となりスコーピング等の早い段階から公衆関与の図られるアメリカ国家環境政策法（NEPA）、環境アセス項目を個別案件ごとに主務省庁がスコーピングで提示するカナダ環境影響評価法、事業者と地方計画庁との事前協議のなかでスコーピングが行われるイギリス都市・農村計画規則、評価委員会やアドバイザー等の意見聴取の上でスコーピングガイドラインを示すオランダなどを対象に、制度内容に関わる資料収集を行った。

③福岡市内都市高速道路沿線住民に対するアンケート調査の実施

環境アセス事例のケーススタディとして、福岡市内の都市高速5号線の沿線住民を対象としたアンケート調査を行った。調査内容としては、都市高速（高架）道路建設を知った時期、ならびにその情報入手媒体、入居への意思と都市高速建設との関連等について質問項目を設定し、有効回答数305の結果が得られた。これより、コンフリクト予防に向けたSEA結果の早期周知方法について検討を行った。

平成20年度における研究実績は以下の2点にまとめられる。

①先行調査（福岡市内都市高速道路沿線住民に対するアンケート調査）に対する各種分析と結果の考察

昨年度までに行っている上記先行調査（有効回答数305）の結果に対し、単純・クロス集計等の統計分析、ならびに自由記述回答のデータ整理を行った。さらにこれらの結果を踏まえ、都市内道路整備に対する環境アセス結果の戦略的活用とその課題について考察を行った。ここでは①アセス情報周知における不動産業者の役割、②SEA結果の都市計画への反映、③SEAにおけるティアリング概念の活用可能性等について検討を行った。

②「Design for Ecological Democracy」の翻訳作業ならびに内容検討

本研究に対し示唆的と考えられる文献と

して、カリフォルニア大学バークレイ校環境デザイン学部教授 Randolph T. Hester 氏の著書「Design for Ecological Democracy (The MIT Press, 2006)」を選出し、その翻訳作業に当たった。本書はアメリカの都市居住を巡る状況を主な課題とし、デザインを通じたエコロジカル・デモクラシーの実現について述べたものである。ここではデザインの柱として「可能にする形態」、「回復できる形態」、「推進する形態」とする3つの原則が示され、それぞれの事例解説を精読した。これら本書の内容に対する検討に加え、著者である Hester 氏との情報交流を行った。

平成21年度における研究実績は以下の2点にまとめられる。

①米国サンフランシスコにおけるオクティヴィア並木通りの事例分析

本研究の海外先進地であるアメリカ、カリフォルニア州サンフランシスコにおいて、高速道路の建設から環境配慮型の道路整備計画に転じたオクティヴィア並木通り (Octavia Boulevard) の事例分析を行った。具体的には、並木通りの建設経緯に関わる資料、通り整備後の周辺エリアに対する経済的影響を分析した研究論文の翻訳・精読など、アメリカにおける環境配慮型都市基盤整備事業に対する事後評価とその見解に関わる文献を、カリフォルニア大学バークレイ校にて収集した。

②直接インタビューならびに現地踏査

次に前述した文献「Design for Ecological Democracy」の翻訳と内容把握の検証を著者である Randolph T. Hester 氏への直接インタビューにより行った（これらの結果を踏まえ、上記並木通りの現地踏査を行い、ポイントとなる場所の写真撮影を行っている）。さらにオクティヴィア並木通りの設計に携わった都市デザイナーの Allan B. Jacobs 氏への直接インタビュー調査を行い、結果をまとめた。その結果、都市基盤整備事業の影響範囲は、社会的（地域的）期間的な状況変化によって大きく異なり、画一的な特定や予測よりむしろ住民への周知において、整備事業に対する専門家間の議論から把握された周辺への影響を事業の有無ごとに比較、詳述し、合わせて将来像を描いたビジョンを提示するなど、明確な意思決定材料を持つ合意形成の場をいかなる手段で構築するかが肝要であり、そのための都市研究成果や設計資料の充実が環境アセスならびにコンフリクト予防に不可欠であることを指摘した。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計1件)

- ① 松見達也, 柴田久, 石橋知也: 中心市街地活性化にむけたまちづくり交付金の有用性と管理運用上の課題に関する研究—大分県豊後高田市「昭和の町」の財政的実態に着目して—, 日本都市計画学会学術研究論文集, 査読有, No.44-3, pp.679-684, 2009

〔学会発表〕(計2件)

- ① 石橋知也, 柴田久: 福岡市街地における街路の相互関係からみた分析, 景観・デザイン研究講演集, 土木学会, No. 5, 2009. 12. 12, 九州産業大学
- ② 山住修平, 松見達也, 柴田久, 石橋知也: まちづくり交付金を活用した中心市街地活性化に関する研究, 平成20年度土木学会西部支部研究発表会講演概要集, 土木学会 西部支部, IV-55, 2009. 3. 7, 九州大学

6. 研究組織

(1) 研究代表者

柴田 久 (SHIBATA HISASHI)
福岡大学・工学部
准教授
研究者番号: 40352083

(2) 研究分担者

なし

(3) 連携研究者

なし