

機関番号：12701

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2008～2010

課題番号：20760339

研究課題名（和文）我が国の道路計画への戦略的環境アセスメントの適用に関する研究

研究課題名（英文）Study on application of Strategic Environmental Assessment on Road Planning in Japan

研究代表者

松行 美帆子 (MIHOKO MATSUYUKI)

横浜国立大学・都市イノベーション研究院・准教授

研究者番号：90398909

研究成果の概要（和文）：本研究では、まずわが国の道路計画におけるパブリック・インボルブメントの実施状況と、英国における交通計画・道路計画への戦略的環境アセスメント制度及び類似の試みについて調査を行った。その結果、わが国の道路計画において戦略的環境アセスメント制度を導入する場合、既存のパブリック・インボルブメントのプロセスと統合し、かつ計画の論点や住民や関係者の同意状況より、柔軟にプロセスにおける重点を変えられる制度の設計を提言している。

研究成果の概要（英文）：In this study, implementation of public involvement on road planning process in Japan and strategic environmental assessment(SEA) and quasi-SEA on transport and road plan in England were researched. In conclusion, it is pointed out that when SEA will be introduced into road planning process in Japan, the SEA process should be integrated into existing public involvement process and flexible process design that fits situation of the plan is necessary.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2008年度	1,300,000	390,000	1,690,000
2009年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2010年度	1,000,000	300,000	1,300,000
年度			
年度			
総計	3,300,000	990,000	4,290,000

研究分野：都市計画

科研費の分科・細目：土木工学 土木計画学・交通工学

キーワード：戦略的環境アセスメント 道路計画 日本 イギリス パブリック・インボルブメント

## 1. 研究開始当初の背景

我が国に限らず、世界の多くの国においては、環境共生型または持続可能な都市・地域づくりが各国の主要な課題のひとつである。環境共生型、持続可能な政策・計画策定のための手法の一つに戦略的環境アセスメント(Strategic Environmental Assessment: SEA)がある。戦略的環境アセスメントは北米諸国ではすでに制度化されており、欧州連合

(EU)では2001年にEU-SEA指令を発令し、加盟国に2004年までに戦略的環境アセスメント制度を導入することを義務づけるなど、戦略的環境アセスメントの導入は世界的な潮流であるといえる。

我が国においても、東京都や埼玉県などの先進自治体において戦略的環境アセスメントに近い制度が導入され、平成19年に環境省により戦略的環境アセスメントガイドラ

インが作成されるなど、戦略的環境アセスメント導入に向けた動きが進んでいる。しかしながら、具体的な戦略的環境アセスメントの制度設計及び実施方法に関しては未だ検討されておらず、その検討が急がれる。

戦略的環境アセスメントを導入する際の一つの課題は、既存の類似した取り組み・制度とどのように関連づけて戦略的環境アセスメントを導入するかである。我が国における代表的な例では、道路計画におけるパブリック・インボルブメント (Public Involvement: PI)があり、パブリック・インボルブメントとどう関連づけながら戦略的環境アセスメントを導入していくかが大きな課題といえる。

## 2. 研究の目的

(1)我が国の道路計画におけるパブリック・インボルブメント制度、およびその実施状況を事例研究により把握し、戦略的環境アセスメントの視点から整理すること。

(2)欧州諸国における道路計画における戦略的環境アセスメント制度・実施状況を明らかにする。

(3)我が国の道路計画におけるパブリック・インボルブメントと欧州諸国の道路計画における戦略的環境アセスメントを比較し、我が国の PI と欧州の戦略的環境アセスメントの共通部分および異なる部分を明らかにし、両者の利点・改善すべき点を明らかにする。それを通じて、我が国においてパブリック・インボルブメントと戦略的環境アセスメントをどのように関連づけていくことにより、既存のパブリック・インボルブメントを活かした戦略的環境アセスメントが導入できるかについて検討・提言を行う。

## 3. 研究の方法

関係機関、関係者へのヒアリング、関連文書の収集・分析

## 4. 研究成果

(1)わが国の道路計画へのパブリック・インボルブメントの現状

わが国においては、戦略的環境アセスメントと類似したプロセス（複数案を立案し、その影響を予測評価し、最適な案を選ぶ）が、国土交通省「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」に示されている。このガイドラインにおけるプロセスと戦略的環境アセスメントのプロセスの大きく異なる点としては、評価項目として「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」では、①交通、②環境、③土地利用・市街地整備、④社会経済、⑤事業性、があげられており、環境・経済・社会面での評価を行う戦略的環境アセスメントと

比較して、事業による効果やコストなどに重点を置いている点である。また、戦略的環境アセスメントが計画案の評価に力点を置いている反面、「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」のプロセスは、市民参加に力点を置いている点も大きな違いである。

このように「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」において、戦略的環境アセスメントに類似したプロセスが示されているが、このガイドラインのプロセスに従い、市民参加を行いながら、代替案の立案を行い、評価、最適案の選択を行っている事例は、計画策定の長期化への懸念より実際には少ない。能登自動車道路鶴浜、志田橋架替、横浜環境北西線などがその数少ない事例としてある。

(2)英国における交通計画に対する戦略的環境アセスメント制度

次に、EU-SEA 指令以前から戦略的環境アセスメントを実施してきた英国（イングランド）を事例とし、その制度概要、交通・道路計画への戦略的環境アセスメント制度の枠組みと現状について述べる。

①英国における戦略的環境アセスメント制度

欧州連合(EU)では、2001年7月に「一定の計画及びプログラムの環境に及ぼす影響の評価に関する欧州議会及び欧州理事会の指令 2001/42/EC (European Directive 2001/42/EC on assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment) ((以下 EU-SEA 指令)」が発令された。これにより、EU 加盟国は EU-SEA 指令に則った戦略的環境アセスメント制度を2004年7月までに導入することが義務づけられた。英国（イングランド）では、2004年7月に「計画・プログラムに対する環境アセスメント規則(The Environmental Assessment of Plans and Programmes Regulations 2004)」が制定され、農業、森林、漁業、エネルギー、工業、交通、廃棄物管理、水管理、テレコミュニケーション、観光、都市農村計画もしくは土地利用計画などに関する計画策定時に、責任機関が環境アセスメントを実施することが定められ、この法律により戦略的環境アセスメントが制度化された。

②英国における交通計画への戦略的環境アセスメント制度

交通計画に対する戦略的環境アセスメントに関しては、地域交通戦略 (Regional Transport Strategy: RTS、地域レベルの空間計画である Regional Spatial Strategy:RSS の1章) に対して、戦略的環境

アセスメントの一種である持続可能性評価 (SA: Sustainability Appraisal) が義務化されている (ただし、RSS は 2011 年に廃止された)。ローカルレベルに関しては、地方交通計画 (Local Transport Plan: LTP) に対して、戦略的環境アセスメント制度が義務化されている。

戦略的環境アセスメントの全体的なガイドラインとしては、2005 年に「SEA 指令実施指針 (A Practical Guide to the Strategic Environmental Assessment Directive)」が発行された。交通計画に対するガイドラインとしては、TAG (Transport Analysis Guidance) Unit 2.11 がそれに当たる。

### ③ 地方交通計画 (LTP) への戦略的環境アセスメント

地方交通計画は地方交通のための総合計画であり、自動車、公共交通、徒歩、自転車までのすべての交通モードをその内容に含んだ計画である。そのため、多くのカウンティでは、地方交通計画において、複数案として「道路に全部投資」など投資についての優先順位についての複数案を立案している。しかし、複数案の中には、非現実的なものも多く見られる。

戦略的環境アセスメントへの市民参加に関しては、スコーピング段階では、交通計画と戦略的環境アセスメントへの参加は別々に行われ、計画案と戦略的環境アセスメントの報告書は同時に行われている。しかしながら、実際には戦略的環境アセスメントに対する市民からの意見の表示はほとんど見られないのが現状であり、市民の関心を高めることが今後の課題である。

また、交通計画の場合、予算や政治的な力、国の政策などに大きく影響を受けることが多く、戦略的環境アセスメントの政策決定への影響は大きくはないと言えよう。

このように、英国においては交通計画へ戦略的環境アセスメントが導入されたが、地域交通戦略 (RTS) が廃止され、現在では戦略的環境アセスメントの実施が制度化されているのは地方交通計画 (LTP) のみである。

地方交通計画は自動車から公共交通、徒歩、自転車への転換を強く意図しているという性格上、戦略的環境アセスメントの複数案が投資の優先順位に関するものであることは当然である。しかしながら、意思決定の非常に早い段階においての実施であり、道路のルート選定などの環境に対して大きな影響の現れ、利害関係者の対立が大きな段階においては行われていないことが明らかになった。

### (3) 英国の道路計画における環境影響評価

上記のように、戦略的環境アセスメントは環境への影響が大きい、また利害対立が大きな段階においては行われていない反面、英国では道路のスキーム作成段階における環境影響評価において、道路や鉄道のルート選択に関する代替案の立案や環境へ影響評価を行い、一部戦略的環境アセスメントの機能を果たしている。

また、高速道路のルート決定の場合、法定プロセスの中には入っていないが、多くの場合、戦略的な意思決定の段階で technical survey を行っており、これも戦略的環境アセスメントと類似している。しかしながら、評価項目が環境のみに限られており、かつ市民参加も行われていないなどの相違点がある。

また、幹線道路、鉄道などのルート決定は、フェーズ 1 (5000 分の 1 レベルでの検討)、フェーズ 2 (2500 分の 1 レベルでの検討)、フェーズ 3 に分かれており、フェーズ 3 から法定のプロセスが開始される。フェーズ 2 では、2 年間をかけて代替案の作成と評価を繰り返しており、このプロセスも戦略的環境アセスメントに類似しているといえよう。

イギリス初のハイテク特急である Channel Tunnel Rail Link では、民間会社である ARUP 社が提案した東側を通過するルートが、フェーズ 2 において最終的に最適案として採用された。

このように、英国においては環境影響評価や法定ではないプロセスにおいて、いくつかの戦略的環境アセスメントと類似したプロセスを採用していることが明らかになった。しかしながら、特に法定でないプロセスにおいては、その内容はプロジェクトによって異なっており、また市民参加が行われていない場合も多いなど、戦略的環境アセスメントの項目から欠如している部分もある。

### (4) わが国の道路計画における戦略的環境アセスメントの導入に向けて

本研究では、以上のように、わが国の道路計画におけるパブリック・インボルブメント (PI) の現状及び、英国における交通計画・道路計画への戦略的環境アセスメントの現状に関する研究を行った。

わが国においても、英国においても、代替案を作成し、それを評価しながら、最適案を選択・作成すると言った非常に類似したプロセスがあることが明らかになった。しかしながら、わが国のパブリック・インボルブメントは、代替案の評価よりも、住民や関係者の参加により代替案を作成し、評価、選択するというプロセスを重視しており、反面、英国

においては、環境への影響の評価、意思決定プロセスのシステム化に重点を置いている。

わが国の道路計画において、環境の影響への懸念などから、その計画が長年止まっている事例が多くあることなどから、戦略的環境アセスメントの導入は必要かと思われる。その際は、既存のパブリック・インボルブメントのプロセスと一体化しての導入が、その類似性から適当であると言えよう。しかしながら、現状のパブリック・インボルブメントにおいても、計画の長期化への懸念より、複数案の提示が行われている例が少ないことから、プロセスを長期化させない工夫が必要であろう。その際、対象となる道路計画における論点、また住民を初めとする関係者の計画への同意の状況などから、フレキシブルに評価項目や住民参加の機会などを変更できるようなプロセスの設計が必要になると考えられる。

#### 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)

[図書] (計2件)

① Mihoko Matsuyuki,

Gakugei-Shuppan-sha, Low-Carbon Cities, The Future of Urban Planning, 2011, pp.152-170

② 松行美帆子、学芸出版社、低炭素都市 これからのまちづくり、2010年1月、pp.152-171

#### 6. 研究組織

##### (1) 研究代表者

松行 美帆子 (MIHOKO MATSUYUKI)  
横浜国立大学・都市イノベーション研究院・  
准教授

研究者番号：90398909

##### (2) 研究分担者

( )

研究者番号：

##### (3) 連携研究者

( )

研究者番号：