



環境影響評価法の施行と留意点

北海道開発局 開発環境課長
許士 達広

平成9年6月に環境影響全面評価法が公布され、平成11年6月12日から施行されている。ここではその制定までの歴史・背景と、従前の閣議決定要綱による評価（閣議アセス）からの変更点について述べる。

1. 環境影響評価法制定までの歴史・背景

環境影響評価が世界で初めて制度化されたのは1969年(昭和44年)アメリカ合衆国においてであり、NEPA(National Environmental Policy Act: 国家環境政策法)として知られている。我が国においても、当時の激甚な公害とそれに対する反省から環境影響評価への対応は早く、昭和47年6月には「各種公共事業に係る環境保全対策について」の閣議了解を行い、本格的な環境影響評価に対する取り組みが始まった。

苫小牧東部やむつ小川原等の大規模工業開発、本州四国連絡橋児島・坂出ルートなどの大規模な国家プロジェクトについては、それぞれ環境影響評価が実施され、地方公共団体においても川崎市(51年)、北海道(53年)を初めとして、条例等により環境影響評価の制度化が進められた。また、関係省庁においては、自らの所管事業での独自の取り組みを本格化させ、建設省所管事業の「環境影響評価に関する当面の措置方針について」(53年)など行政指導の形で環境影響評価が幅広く行われることとなった。

こういった中で、昭和54年には環境影響評価法の制定を図る旨の中央公害対策審議会の答申が出されたが、政府与党調整が難航し、昭和56年には国会に提出したものの継続審議を繰り返して、昭和58年には審議未了のまま廃案となっている。

しかしその後、都市・生活型の公害や廃棄物の増大が大きな社会問題となり、身近な自然の減少と相まって国民の環境に対する意識が大きく変化してきた。また、国際的にも地球温暖化を始めとする地球環境問題が顕在化し、1992年(平成4年)には国連環境開発会議において、環境への負荷の少ない持続可能な開発を実現するための「環境と開発に関する

リオ宣言」が採択された。これらを背景に、平成5年11月に我が国の環境保全の基本理念とこれに基づく基本的政策の総合的枠組みを定めた環境基本法が公布されている。

環境基本法時代にふさわしい環境評価制度のあり方の検討は、環境基本法の制定に前後して開始され、一昨年、最初の法制化の試みから約20年という長い年月を経て、環境影響評価法が成立した。しかしその間海外では、ECにおいて加盟国の環境影響評価制度の整備が義務づけられるなど制度の普及が進み、我が国の法制化は経済協力開発機構(O E C D)加盟29カ国の中でもっとも遅いものとなつた。

●公害基本法時代 (閣議決定要綱)

環境破壊の未然防止
被害防止のための明確な基準による規制的措置

●環境基本法時代 (環境影響評価法)

よりよい事業計画づくり
環境配慮のための情報交流ツール

図-1 何のためにアセスをするのか

公害規制の発想



環境と経済は対立
経済活動を環境から規制
規制の枠内なら経済は自由
保全目標クリア型の○×アセス

持続可能な発展の発想 (環境と経済の統合)



環境はあらゆる人間活動の基盤
環境と経済の双方を満足する知恵が必要
経済(開発)にも環境配慮を内在化
よりよい環境配慮を求めるアセス

図-2 環境に対する発想の変化

2. 環境影響評価法に基づくアセスと 閣議アセスの比較

法制化の以前は、当面の事態に対応するため昭和59年8月に閣議決定された環境影響評価実施要綱をもとに、行政措置により統一的に運用されてきた。従来の実施要綱による環境影響評価との変更点は多岐にわたるが、ここでは主なものを見たす(図-3参照)。

【閣議アセス】

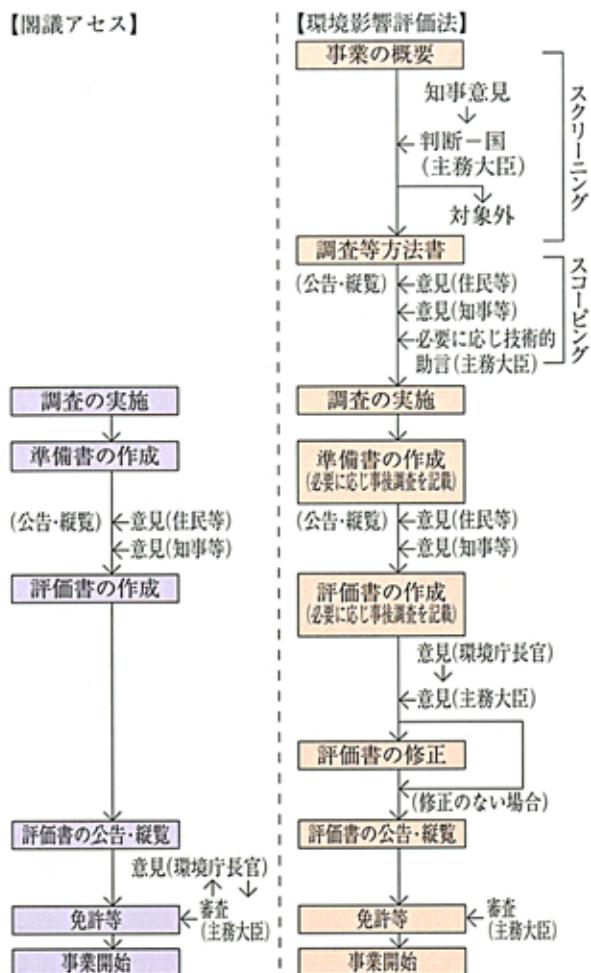


図-3 環境影響評価のフロー図

1) スクリーニング手続きの導入

必ず環境影響評価を行う一定規模以上の事業を「第一種事業」として定めるとともに、第一種事業に準ずる規模（第一種事業の75%～100%）の事業を「第二種事業」として定め（表-1参照）、環境影響評価の実施の必要性を個別に判定する仕組み「スクリーニング」を導入した。第二種事業については、主務大臣が知事の意見を聞いて事業内容、地域特性に応じて環境影響評価を行わせるかどうかの判断を行う。

表-1 アセス対象事業(道路)

	第一種事業	第二種事業
高速自動車国道	すべて	—
首都高速道路等	4車線以上はすべて	—
一般国道	4車線10km以上	7.5km以上10km未満
大規模林道	4車線20km以上	15km以上20km未満

※大規模林道を新規追加。4車線以上付加の改築から改築後4車線以上に変更。
注) _____は、建設省所管事業。

2) スコーピングの導入

従来の評価では、事業者が調査、予測、評価という一連の作業を完了した後、「準備書」という形で初めて情報が公開されていた。このため

準備書完成時点では実態として事業の内容がほぼ決定されており、環境影響評価の中で得られた情報が事業計画に反映されにくいという批判があった。また、全国どこでも画一的な項目、手法により行われてきたため、過剰な調査が行われる一方で、必要な調査が不足しているという指摘もなされていた。

こうした問題に対応するために環境影響評価法では、諸外国で取り入れられている「スコーピング制度」を導入した。これは事業者が実際の調査を始める前に、事業の概要と実施しようとする環境調査の内容を「環境影響評価方法書」として公表し、地方公共団体や住民等の意見を聴いてアセスの項目と手法を個別に選定するものである。

3) 評価項目の拡大と新たな評価の視点

従前の対象とする環境は、「公害の防止および自然環境の保全」であり、あらかじめ事業者が一定の環境基準等を環境保全目標として設定し、これを達成するか否かの観点からの評価であった。新しいアセスの対象となる環境は、環境基本法における環境一般であり、従来の視点のほか、新たな環境要素として生態系、温室効果ガス等の地球環境問題、廃棄物発生の抑制、人と自然のふれあい等が広く対象となり、実行可能な範囲内で出来る限り環境への負荷を回避・低減することが要請されている。

4) 情報交流の拡大

環境影響評価法では、情報交流の機会および範囲が充実され、地域住民や専門家等の関与の機会が方法書および準備書の2回に増大した。また、従来の意見提出者の地域限定を撤廃し、意見を有するものは誰でも意見を提出できるようになった。行政機関の関与については、環境庁長官は主務大臣から意見を求められたときしか意見が言えなかつたが、法の制定により、自らの判断で必要に応じて意見が言えることとなった。

現在北海道開発局においても、環境影響評価法の施行に対応した方法書の作成や、専門家による技術検討委員会の設置等の手続きを進めている。社会資本整備に占める環境の比重は益々大きくなっている。環境に係る基礎データの充実や、調査・予測・評価技術の整備、調査を担当する専門家やフィールドワーカーの育成等がさらに重要となっている。

今後のより良い社会資本整備の実現のために、法に基づく環境影響評価を適切に行い、環境と社会経済活動の調和を図ることが求められる。