

第41回公害紛争処理連絡協議会から

千葉県公害審査会の現況について

千葉県公害審査会会長代理 弁護士 佐野 善房

千葉県公害審査会の現況について説明します。

委員の構成は、15名であります。

調停事件の処理状況であります。当審査会は昭和46年に設置され、その後、平成22年度末までに、合計で70件の調停事件を受け付けております。平成14年度から17年度まで、その間の受付はありませんが、平成18年度以降はその件数が増加しております。その受け付けた公害の種類と処理結果であります。全体の6割に当たる42件が騒音関係であります。続いて、大気汚染、水質汚濁という順になっております。調停の成立率ですが、全70件のうち26件で約4割となっております。最近は事件が複雑化しており、なかなか成立までに至っていないのが現状であります。

次に、最近処理しました具体的な調停事件の概要について説明します。これは、調停案の受諾勧告を行い、その調停案も公表したという事案であります。東京の郊外に東京外かく環状道路、いわゆる外環道が建設されております。少し地理的に不案内な方がおられるかと思いますので、説明しますと、東京の中心に都心環状線という高速道路があり、その外側に中央環状線という道路があります。さらにその外側に東京都の周辺の外側を回るように、いわゆる外環

道が建設中となっております。現在、東京都練馬区の大泉と埼玉県と千葉県との県境に近い三郷というところまで開通しております。その三郷の南側の千葉県区間が現在、工事を行っているという現状であります。

既に開通した部分を埼玉区間と呼び、建設中の千葉県内の区間を千葉区間と呼びます。この千葉区間は松戸市と市川市の両市を貫く道路であります。特に市川市については、古くからある住宅密集地を貫いており、また、その中心街も貫くという計画になっております。その関係で、公害が発生するというおそれも地域住民から出されておりました。また、こんな住宅密集地に何でこのような道路を造る必要があるのかという意見も出されており、反対運動が多くなっている状況であります。

本件は、このような道路の建設に関する問題であり、この外環道千葉区間の環境影響評価については、都市計画決定権者の千葉県が外環道の事業者となる国土交通省の協力の基に実施し、平成8年12月に完了しております。環境影響評価準備書の段階では、千葉県環境影響評価審査会の答申に沿い、大気汚染、騒音、振動から生態系、景観まで多岐にわたる項目について千葉県知事の意見が出されております。また、環境影響評価書では、これらに対する対応につ

いて都市計画決定権者の見解も示されております。都市計画決定権者の示された見解の中には、今後、検証や検討していく幾つかの問題の内容も含まれており、その状況下で外環道の建設が進められておりました。

外環道千葉区間は、平成27年の供用開始を予定しております。平成8年の環境影響評価時の供用開始予定は、平成22年でありましたが、延期され、平成27年の供用開始の予定になったわけであります。そして、平成19年に至り、周辺の住民から調停の申し立てがありました。平成8年当時の千葉県環境影響評価審査会の答申への対応が適正になされておらず、健康被害が発生するおそれが払しょくされていないということで、公害調停が申請されたわけです。

申請人の求める事項については、①環境影響評価の見直しをすること、②その見直し方法の説明、協議をすること、③見直しの結果について、専門家による審査すること、④環境保全が図られない場合は、事業の中止と見直しまでの工事の一時中止を求めるというような内容がありました。

被申請人は国土交通省及びA社でありました。千葉県も加わっておりました。なぜ千葉県が加わったかというと、千葉県には県の役割として、国土交通省やA社と地域住民との橋わたしといいますか、調整役をしてほしいという要望があり、千葉県も被申請人に加わったわけです。

環境影響評価の見直しについては、申請人側の申し立ての内容は3点ほどあり、平成8年当時は予測手法が確立していない状況だったということあります。第1点は、環境影響評価審査会から実験などにより検証が求められたジャンクションなどの特殊

部の大気汚染、騒音について証拠の見直しを行うこと。第2点は、外環道の埼玉区間についての予測結果と現在の実測値は大きく異なっているので、千葉区間においても同様のおそれがあるということで、一般部の大気汚染、騒音等についての評価の見直しを求めるということ。第3点は、その他の路面排水、生態系、景観など多岐にわたる項目についても評価の見直しを行うということでありました。

このような状況の下、調停手続きが開始されたわけでありますが、調停の係属中に新たな申請がなされました。それは道路建設に当たりトンネル工事を行っているわけでありますが、そのトンネル工事の作業現場周辺の住民が、工事の騒音、振動がひどいのでその低減措置をとること、そうでなければ中止してほしいということで、この進行中の公害調停に参加申立て申請がなされました。

調停委員会としては、申請事項が多岐にわたったこと、申請人側も環境影響評価審査会の答申を基にいろいろな主張を展開したこと、被申請人側はこれに対して都市計画決定権者の見解を基に主張を展開したことにより、全く議論がかみ合わないというような状況で、期日が数回、空転してしまいました。いわば空中戦をしているようで、まったく言いつ放しという状態が数期日継続しました。

このような状況でしたので、調停委員会としては論点を健康被害に直接関係するものに限定することとし、①外環道千葉区間における公害発生の蓋然性が認められるのか否か、②ジャンクションなどの特殊部の再予測を実施することが可能か否か、③ト

ンネル工事の騒音・振動対策をどう解決するのか否かの3点に集約いたしました。双方はこの3点に集約することに同意いたしましたので調停を進めました。

公害発生の蓋然性について調査等をした結果、申請人側は既に供用が開始されている外環道埼玉区間の供用後の二酸化窒素濃度などが環境影響評価時の予測結果を超過していることから、同様の手法で予測して、予測結果が環境基準とほぼ同程度の千葉区間では、供用開始後も環境基準を超過し、健康被害を発生する蓋然性があると主張しました。

そして、埼玉区間で予測を誤った原因は、適切でない予測式を用いたことによる道路影響の過小評価にあるとして、その根拠として申請人が独自の測定結果や自治体の測定結果、独自の道路影響の推計手法などを示しました。これに対して、被申請人側は環境影響評価の結果どおり、公害発生の蓋然性はないと主張して、申立人の指摘には具体的な反論は行いませんでした。

調停委員会は、公害発生の蓋然性について検証を行い、一定の結論を得ましたが、これを明確にすることは相互の歩み寄りを促すうえで適切ではないと判断し、これを明確に示さず他の部分の調停を進めることとしました。

次に特殊部の再予測ということに取りかかりました。環境影響評価時の平成8年に実施した特殊部の予測は、当時としては予測手法が確立しておらず、既存の手法をアレンジして参考として試算したものでした。このため環境影響評価審査会からは、野外調査や模型実験などを行った検証が求められていました。申請人の要求もこれに従つ

たものであり、その後の技術の進展により、特殊部の予測手法が確立されておりますので、被申請人側も確立された手法による予測を実施する意思を示しておりました。申請人は、一時、被申請人が用いる手法には異論を示していたのですが、再予測の実施については同調したため、これを中心とした調停案の議論を進めることといたしました。

次に、トンネル工事の騒音・振動対策については、トンネル工事の騒音苦情に対する被申請人から近傍住宅地での騒音・振動測定データを求めて解析しましたところ、振動については人の感覚いき値を下回っており、騒音についても特段大きな影響は見受けられなかったのですが、相互の折り合いをつけることは可能であろうと考え、これについても調停案の議論を進めることにしました。

種々双方の意見を聞き、調停案の作成に着手いたしました。特に問題になったのは、騒音の評価方法について、中央値、等価騒音レベルのどちらの方法を用いるかということでありました。これは中身が技術的になりますので、割愛いたしますが、環境影響評価当時は、中央値によって環境基準を評価することとされていましたが、その後の改正により、等価騒音レベルにより評価を行うことになりましたので、申請人は中央値により予測し、当時の環境基準で評価するよう求めておりました。被申請人は中央値による特殊部の予測手法は確立しておらず、等価騒音レベルで予測し、幹線道路特例基準で評価すると主張しておりました。そこで委員会側も双方の主張を聞いた結果、最終案では等価騒音レベルで予測するとと

もに、類似道路の測定結果から中央値も推計するように求めるという結論に達しました。

予測対象時期については、申請人は供用予定の平成27年直後を求めておりました。被申請人は他の環境影響評価との整合性から平成42年を主張しておりました。また、被申請人は供用直後よりも、平成42年のほうが交通量・環境濃度とも高くなると説明はしましたが、具体的な根拠は示されませんでした。調停委員会は平成32年ならば比較的容易に実施が可能であると考え、最終の調停案では折衷案として原則平成32年と平成42年の両方を予測し、ただし平成42年の交通量・環境濃度が平成32年より高いことを具体的な根拠をもって示した場合は、平成32年予測は省略できるという折衷案を提示しました。

実験などによる検証については、国の技術マニュアルに沿って、風洞模型実験などを行うこととしました。ただし、マニュアルの想定に該当しないことを被申請人側が具体的な根拠をもって示した場合は省略することができるものとしました。

トンネル工事の騒音・振動対策については、トンネル函体を掘削した穴に押し込むという工事方法であり、これをトンネル函体推進作業といいます。調停を進める中で、函体推進作業により騒音、振動が発生したという推測が認められていたわけですが、議論を進める途中で函体推進工事は完了しましたので、調停案として予定していた夜間の当該作業の禁止は入れる必要がなくな

りました。しかし、函体推進作業終了後も申請人が苦情を訴えたため、最終調停案では騒音規制法や振動規制法で禁止されている夜間の特定建設作業について上乗せをし、例えば重機の出力の制限をなくすというようなことを、調停案に取り入れました。

説明会・対策協議会については、申請人側が特殊部の予測について計画段階から協議会方式で進めて、意見を述べさせてほしいと主張しましたが、被申請人側は独自に実施し、その結果はホームページで公表すると主張しました。調停委員会としては最終折衷案として説明会の開催、意見書と回答の公表、環境保全目標を超過する場合のみ対策協議会を設置するということで取りまとめました。

また、この段階では、県の関与について調停の中に持ち込むことは適当でないと考え、県との調停は打ち切りました。何度か調停案を修正し調停期日において提示しましたが、両者の承諾を得られることはませんでした。しかしながら、調停委員会はもう一步被申請人側が譲歩してくれれば成立するのではないかという感触もありました。また、事業の大きさとか社会性を考えて、これは世論に問うことによってさらに譲歩が得られる可能性があると判断し、受諾勧告を行い、調停案を公表することといたしました。その結果として、申請人側から受諾する意向が示されたが、被申請人側がこれを拒否いたしました。その結果、4年間にわたった外環道千葉区間の公害調停は終結することになりました。