

## 平成 18 年度戦略的環境アセスメント総合研究会（第 2 回）議事録

### 1．開催日時

平成 18 年 10 月 12 日（木）18:00～20:00

### 2．開催場所

環境省第 1 会議室（合同庁舎 5 号館 22 階）

### 3．議 事

#### (1) 報告事項

第 1 回研究会後の委員意見について

#### (2) 議 題

第 2 回研究会の論点について

上位計画等の策定段階における環境配慮について

上位計画策定段階における戦略的環境アセスメント手続について

今後の検討の進め方について

### 4．出席委員

浅野委員（座長）、家田委員、石川委員、石田委員、井村委員、宇賀委員、小川委員、  
亀山委員、栗本委員、田中委員、辻本委員、原科委員、屋井委員

午後 6 時 0 0 分 開会

平野課長 それでは定刻となりましたので、これより第 2 回戦略的環境アセスメント総合研究会を開催いたします。

本日は、大変ご多忙の中にもかかわらず、このような遅い時間にご参集いただきまして、誠にありがとうございます。ここで開会に先立ちまして、環境省総合環境政策局長の西尾からご挨拶申し上げます。

西尾総合環境政策局長 総合環境政策局長の西尾でございます。よろしくお願いいたします。

先生方には本当にお忙しいところを、また、こういう時間の設定ということでございますけ

れども、ご出席いただきまして、心から御礼を申し上げます。

戦略的環境アセスメントにつきまして、この春の第3次環境基本計画に記載された共通的なガイドラインの作成に向けて本研究会において検討をお願いするということをございまして、本日は2回目ということで、上位計画の策定段階における環境配慮のあり方などについて議題として上げさせていただきまして、先生方のご議論、ご指導をいただきたいということをございます。私自身もしばらく環境アセスメントから離れておりましたけれども、環境アセスメントにつきましては若いときから取り組んでいる課題でございます。この研究会で議論が大いに煮詰まってくるということを期待いたしまして、また先生方のご高徳なご指導をお願いいたしまして、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

平野課長 次に、委員の先生方の出席について報告いたします。本日は13名全員のご出席をいただいております。ありがとうございました。

引き続き、本日の配付資料についてご確認いただきたいと思ひます。

湯谷課長補佐 それでは、お配りしております配付資料についてご確認いただきたいと思ひます。研究会の式次第の下の方に配付資料一覧ということで記載させていただいております。

まず資料1といたしまして、「第1回S E A総合研究会後の委員意見の概要」、ホッチキス留めをしたA4判の資料でございます。資料2といたしまして、A4判1枚ものになりますけれども、「第2回S E A総合研究会における論点について」。資料3といたしまして、A3横のホッチキス留めをした資料でございますけれども、「上位計画等の策定プロセスと検討すべき環境配慮のあり方」ということで、表紙のほかに10ページほどの資料をつけさせていただいております。資料4といたしまして、「上位計画策定段階におけるS E A手続モデル（基本型）」、A4横の1枚ものの資料でございます。資料5といたしまして、「今後の検討の進め方（案）」、A4版の1枚ものの資料でございます。

最後に参考資料といたしまして、第1回の研究会の議事録を配付させていただいております。これにつきましては既にホームページに掲載しているところでございます。

以上です。

平野課長 お手元の資料に不足がございましたら、事務局までお知らせください。

それでは、これより先の議事の進行につきましては、浅野座長にお願いしたいと思ひます。

浅野座長、よろしくお願ひいたします。

浅野座長 それでは、ただいまから議事に入りたいと思ひます。

早速でございりますが、まず本日のアジェンダの中の報告事項、第1回研究会後に委員からい

ただいたご意見について、事務局から説明をお願いいたします。

吉野課長補佐 ご説明いたします。第1回の総合研究会後に意見をご提出いただいたのは、石川委員、小川委員、田中委員の3名でございます。いただいた意見の概要についてご説明いたします。資料1でございます。

石川委員からは、S E Aを行う目的を明確にしておく必要があること。S E A手続の詳細については計画策定者の意向を尊重する方がよいというご提案。それから、複数案の設定について、ノーアクションを含めることを義務づけるかどうか検討すべきであること。P I手続との関係について、既に実施している自治体の実態について調べておくべきということで、これについては、埼玉県が基本構想のところで、P IとS E A手続との一体的なスケジュールを提示することで、関与する県民の方に混乱が起こらないようにするというところで連携をした方がいいということを書いております。それから、京都市では、要綱で既存の手続を活用する手続の特例というものを規定しております。それから、地元自治体の環境部局の意見のあり方ですが、それは環境保全上の意見に限る方がスムーズであろうということ。S E A結果の計画への反映方法について、どう担保するかを検討する必要があるということ。それから、複数案の検討を原則とするS E Aと、事実上単一案を扱っている事業アセスメントのスコーピング手続とを同一視するのは困難であるということから、事業アセスメントのスコーピング手続の充実による対応は、実施を見ながら検討するべきではないかというご意見。また、都道府県知事の意見を聞く場合には、意見を形成する自治体が困らないように、評価の方法・指針等を明確にしておく必要があるということをお願いしております。今後の検討に当たって、これを踏まえて検討してまいりたいと考えております。

小川委員からの意見でございますが、最初にS E Aの実施の必要性について、諸外国の実態がどのようになっているかということ調べるべきではないかという意見をいただいております。これは、平成15年に本研究会におきまして事例等を紹介させていただいて報告をしているということでございますので、今回の検討会では扱わないこととしたいと考えておまして、小川委員には平成15年の報告書をお持ちしたところでございます。それから、上位計画の政策の意思決定の仕組みのない民間事業の扱いについて慎重にするべきではないかという意見をいただいております。また、S E Aと事業アセスの違いを検証して、S E Aの意義が明確になるようにすべきであること、既存制度の実態の検証を行って、それらとの整合性を図った議論ができるようにすべきであること、社会経済面の検討と環境面の検討のバランスがとれるような、そういうシステムの構築というものを検討するべきであること、ガイドラインの策定

に当たっての共通的なガイドラインということで共通項を抽出することになりますが、そこで拙速な議論になるのは避けるべきであることなどのご意見をいただいております。検討に当たって、これを踏まえて進めてまいりたいと考えております。

最後に田中委員のご意見でございますが、今後の検討の方針についてご提案をいただいております。総論として、我が国の社会的状況や行政の取り組み経緯、計画策定プロセス等を勘案して、実行可能な仕組みを工夫するべきであること。また、個別の論点として、評価に当たっての社会経済面の取り扱い、累積・複合の影響について、手続・技術的手法の研究調査が必要であること、既存手続の活用についても検討するようというご提案をいただいております。これを踏まえて今後の検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

浅野座長 3人の先生方にはありがとうございました。

第1ラウンドというところでもございますので、ご意見を参考にしながら今後の議論を進めていきたいと考えますが、特に何か補足なりご発言がございますでしょうか。

よろしければ、これは今後の議論の中でさらに議論を深めるということにさせていただきたいと思っております。

それでは、次は本日の議題でございます。議題の1が今回の論点、それから2と3が上位計画における環境配慮の内容や手続に関してということでございます。最後は今後の検討の進め方ということでありますが、お配りした資料をご覧くださいともわかりますように、議題の1と2と3は関連いたしますので、一括して事務局から説明を受け、その後皆様のご意見を伺いたいと考えておりますので、まず事務局から説明をお願いしたいと思います。

湯谷課長補佐 それでは、資料2、資料3、資料4をあわせて説明させていただきます。

まず資料2、「第2回S E A総合研究会における論点について」でございますけれども、この後、資料3で「上位計画等の策定プロセスと検討すべき環境配慮のあり方」ということで、事業種ごとに整理した表を用意してございます。また資料4では「上位計画策定段階におけるS E A手続モデル」を用意してございますので、この論点を踏まえて、資料3あるいは資料4についてご議論をいただければと考えております。

まず論点の1つ目でございますが、どの段階でS E Aを適用するのかということ。2つ目といたしまして、各段階における検討すべき環境配慮のあり方は妥当かということ。印に注釈を記載してございますけれども、資料3の各表に「検討すべき環境配慮のあり方」という欄がございますので、そこでゴシックで表示した項目は既に環境影響評価法などで行われている環境

影響の予測・評価等を記載したものでございまして、明朝で記載している事項につきましてご議論いただきたいということでございます。3つ目といたしまして、SEAの手続について何に留意すべきかということをご議論いただきたいということでございます。

続きまして、資料3になりますが、「上位計画等の策定プロセスと検討すべき環境配慮のあり方」ということで、法アセス対象事業の代表的なもの、その上位計画などについて表として取りまとめさせていただいております。大きく分けると、交通分野として道路、鉄道、飛行場、次に河川、埋立・干拓　これは港湾区域におけるものでございますけれども、それと面整備、さらには発電所、廃棄物最終処分場ということで、10の事業に係る上位計画等について整理させていただいております。

まず1ページ目でございますが、道路、これは高速自動車国道を対象にしたものでございます。表のつくりでございますけれども、真ん中やや左のところに「計画の流れ」という欄がございます。ここに個別事業の事業計画とか実施に枠組みを与えるような計画等を上位段階から順に記載してございます。関連する法手続などをその左の方に記載しております。また、その右横には、既存の環境影響評価のほか、関連する取り組みということで、PIについて記載しております。また、左の方では、それぞれの計画段階においてどのような主体が関与しているのか、主に意見の提出という観点で整理させていただいております。また、真ん中よりやや右のところに「決定される計画諸元」という欄がございますけれども、ここではそれぞれの計画等においてどのようなことが定められているのかといったことを整理させていただきまして、さらにその右の欄で、先ほどご説明させていただいたように、「検討すべき環境配慮のあり方」について、ゴシックと明朝に分けて記載しております。さらに、一番右でございますけれども、具体事例の計画の決定日などについて、スケジュール例として整理させていただいております。

具体的に高速自動車国道の例でご説明いたしますと、政策レベルのものとしては、国土形成計画、国土利用計画、社会資本整備重点計画といったものがあります。これらについては、特に上下関係がないということで外枠で括っております。それぞれの段階でどういう主体の関与があるのか、あるいはどんなことが決定されているのかということでございますけれども、この段階では事業諸元に当たるようなものはまだ出てこない。検討すべき環境配慮のあり方としては、環境基本計画等との整合性といったことが必要ではないかということでございます。

さらに、その下の計画に移りますと、道路網計画というものが出てきます。高規格幹線道路網計画でございますけれども、これにつきましては、諸元としてはここでアセス対象事業の整

備方針に関する記述が出てきます。あと起終点、これは市町村名でございますけれども、さらにルートとしては、主な経過地とか、概算延長。ルートはまだ決まっていませんけれども、経過地等が決まってくるということで、 にしております。これは全国レベルの地図に落とされたものということでございまして、これに関しましては、環境面も考慮した望ましい交通ネットワークの検討といったことの中で、環境負荷量、例えばCO<sub>2</sub>排出量など、さらには自然・生態系の改変等ということで想定される環境影響、その程度はいろいろあるかと思っておりますけれども、代表的なものを例示してございまして、そこに焦点を当てたネットワーク全体としての評価の実施が必要ではないかということでございます。

その下に都市圏整備計画ということで、首都圏整備計画等について記載してございます。ここでは、今説明した道路網計画に書かれている環境負荷量とか自然・生態系の改変のほか、広域的な大気汚染状況の変化等、これらの影響を評価していく必要があるのではないかとということでございます。

さらに下の段階では概略計画ということで、これは国土交通省の方で作成されております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基づいてPIが実施されてございまして、その段階で概略計画が作成されるということでございます。その後法律的手続きとして、基本計画の決定とか路線の指定があります。決定される計画諸元といたしましては、ここに書かれている諸元がほぼ固まってくるということでございます。この段階で検討すべき環境配慮のあり方といたしましては、概ねのルートの位置や基本的な道路構造等を検討していく。複数案の各案について地域環境への影響が想定される項目に焦点を当てた評価の実施が必要である。例えば、道路でいきますと、大気環境とか、動植物・生態系、景観等といった項目が考えられるであろう。また、 印は、下の凡例にも書いてございますけれども、環境影響に関する文書の作成状況ということで整理させていただいてございまして、この段階では概略計画案の作成ということで、PI手続の中でこの計画案がつくられていく。その中に環境についても記述があるということでございます。

さらに下の段階では詳細計画ということで、整備計画案の作成というステップになりまして、この段階で環境影響評価が行われる。検討すべき環境配慮のあり方については、現在の環境影響評価法の取り扱いということで、事業実施に伴う環境影響について調査・予測・評価を行って、環境保全措置を検討する。事業特性や地域特性に応じた項目に焦点を当てて評価を実施するというございまして、SEAを検討するに当たっては、アセスの実施に当たり、その上位計画等での環境影響評価の検討の結果を活用するといったことも必要ではないだろうか

いうこととでございます。環境影響に関する文書としては、方法書、準備書、評価書が作成されます。

続きまして2ページ目でございますが、道路（一般国道・自動車専用道路）ということで、高規格幹線道路の例を記載しております。計画の流れ、メインストリームのところは先ほどの高速道路と全く同じでございますが、若干左の法的な手続が異なっており、決定される計画諸元は同じでございます。さらには、検討すべき環境配慮のあり方も基本的には同じということとでございます。

3ページに鉄道ということで、新幹線鉄道について記載させていただいております。政策レベルでは、国土形成計画とか社会資本整備重点計画がございます。その下の段階では、整備路線の位置づけということで基本計画が策定され、さらには整備計画、続いて駅・ルートの公表、これは法令等に規定のない手続ということで、ここでは駅・ルートの公表に際して、従来関係大臣申し合わせということが行われ公表されているということとであり、点線枠で記載させていただいております。その後既存のEIAが入ってくるといった状況でございますが、各主体の関与とか、決定される計画諸元はそこに記載のとおりです。また、検討すべき環境配慮のあり方としては、道路と基本的に同じでございます。

資料の4ページ目、鉄道（普通鉄道）でございます。政策レベルについては、先ほどの新幹線と同様でございますけれども、その下にございます鉄道整備計画、整備路線の位置づけということとでございますけれども、これは点線で囲っているように、法的な手続ということではなくて、全国の地方ブロックごとに地方交通審議会の「公共交通のあり方」等といった答申が示される。この段階では、事業の整備方針に関する記述のほか、駅・ルートに関連する記述が出てくるということとでございますが、ここで検討すべき環境配慮のあり方については先ほどの道路と同じで、環境面にも考慮した望ましい交通ネットワークの検討ということとでございます。都市圏整備計画は先ほどと同じでございますが、さらにその下位に事業基本計画の検討がございます。これは、事業者が実施しているものですので点線で囲っておりますけれども、この辺は同じ交通関係でも道路と異なるところでございます。下の注にも書いてございますが、印は事業者が策定、実施するものであり、普通鉄道の場合は民間事業者が多く、事業者数の約95%が民間の事業者といった状況になっております。この検討を受けて鉄道事業の許可申請という手続があるのでございますけれども、その段階で事業の基本計画が示されるということです。この段階では、駅・ルート、設計速度、構造、運行本数といった諸元が決定されまして、そこでは、これも道路と同じですけれども、概ねのルートや基本的な構造等を検討していくといった

中で、そこに書いているようなことが必要ではないかということでございます。E I Aのところは前のものと同じです。

続きまして5ページ目の飛行場（一般空港）のところでございますが、同様に政策レベルで国土形成計画等がありまして、下の段階では整備計画があります。これは横のP Iのところにも書いてございますように、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）によるP Iの実施ということで、この整備計画の段階も構想段階、注2にございますように、滑走路の概ねの位置などについて決定していく段階、さらには施設計画段階ということで、具体的な施設の配置等を決定していく段階、この2つの段階に分かれております。ここで決定される計画諸元につきましては、構想段階では、施設の配置以外のものはすべて決まっております、施設計画の段階では、さらに施設配置が決まっていくといったところで、この検討すべき環境配慮のあり方についても、道路、鉄道と同様に、交通ネットワークの検討の中での環境負荷量等の評価の実施、あるいは候補地（概ねの位置、方位等）及び施設の配置等を検討するということが、複数案について周辺地域の環境への影響が想定される項目に焦点を当てた評価を実施していくといったことが必要ではないかということでございます。E I Aの部分は同様でございます。

続きまして6ページになりますが、河川（ダム事業）を対象とした表でございます。政策レベルとしては、先ほどと同様に国土形成計画等のほか、法定計画ではございませんけれども、全国総合水資源計画があります。その下の段階では河川整備基本方針あるいは河川整備計画が決められており、河川整備基本方針の段階では、洪水調節施設による調節流量の記載がある程度で、計画諸元においては、目的、位置、規模、型式等については記載がない。それが、河川整備計画の段階では、ダム事業に係る目的・位置等について決定されていくという形になっております。また、河川整備計画の段階では、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が国土交通省から示されておりまして、それに基づいて環境影響の分析がやられているといったことでございます。検討すべき環境配慮のあり方といたしましては、治水、利水、河川環境の整備内容を検討する中で、複数案について環境への影響を及ぼすおそれのある項目に焦点を当てた評価を実施するということが、水環境、土壌環境等について評価を実施していく必要があるのではないか。環境影響に関する文書の作成状況としては、環境面の分析の結果を記載した文書、分析計画書あるいは分析報告書が作成されているという状況でございます。

続きまして7ページでございます。埋立・干拓事業で、重要港湾を対象とした港湾地域のものがございます。政策レベルとしては、長期港湾政策というものがあって、さらには社会資本



整備重点計画のほかに、港湾及び開発保全航路の開発等に関する基本方針が港湾法に基づいて定められています。その下でございますけれども、港湾の公共事業の構想段階における案ということで、港湾の長期構想案等につきましては、港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続ガイドラインに基づくP Iの実施が行われ、この案が策定されていくといったプロセスになっております。それを受けまして港湾計画が定められるのですけれども、右にありますように、現在の環境影響評価法の中で、埋立が300ヘクタール以上のものに限っておりますけれども、港湾環境影響評価が実施されているということでございます。決定される計画諸元といたしましては、構想段階における案では方針とか位置・規模あるいは港湾計画の配置・規模等が定められておまして、ここでは港湾施設の概ねの規模・配置等を検討する中で、複数案について、これもこれまで出てきた内容と同様でございますけれども、地域環境への影響が想定される項目に焦点を当てた評価の実施等が行われる必要があるのではないかと考えているところでございます。さらには港湾環境影響評価のところでは、ここに記載されているようなことが法律上規定されて、実施されることになっております。

続きまして8ページになりますが、土地区画整理事業についてでございます。都市計画決定権者が都道府県あるいは政令指定都市の場合で、都道府県、市町村施行を対象としたものということで本表を作成しております。上の政策レベルはこれまでと同じような形になっておまして、その下の段階で都市計画マスタープランあるいは市町村マスタープランが策定される。都市計画区域マスタープランについては、都市計画決定がされるということでございます。この段階では、その計画の熟度によって、土地区画整理事業の整備方針に関する記述とか、それに記載されているような計画諸元は一律ではないということで、計画の熟度によって異なるということで整理させていただいております。この段階におきましては、主要な都市機能、土地利用の配置、骨格的な交通体系のあり方等について検討する中で、都道府県環境基本計画等との整合性とか、環境負荷量、例としてはCO<sub>2</sub>排出量などが想定されますけれども、自然・生態系の改変等に焦点を当てた評価の実施ということが必要ではないかと考えているところでございます。さらに下の段階では、基本構想の段階で、まちづくり基本調査に基づいてこの構想が考えられていく段階でございますが、ここでは方針とか施行区域、面積、土地利用等について決定されていくという段階でございます。ここでは施行区域の範囲、土地利用構想、これは公共施設の配置とか、宅地の整備に関する事項などが検討される中で、複数案について評価を実施していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

9 ページ目、発電所でございますけれども、ここでは火力、水力、地熱発電所を対象として表を整理させていただいております。政策レベルのものとしたしましては、これまでとはちょっと違ってございまして、エネルギー基本計画とか、長期エネルギー需給見通しといったものがありまして、ここでは検討すべき環境配慮のあり方としては、環境基本計画との整合性はこれまでと同様でございますけれども、京都議定書目標達成計画との整合性についても配慮していく必要があるということでございます。その下の段階で事業の検討段階のレベルに入っていくわけですが、地点選定、発電所建設の公表については民間事業者が実施するもので、特に法で定められた手続ではないということで点線枠で記載しております。地点選定あるいは建設の公表の段階では、決定される計画諸元については、方針、地点、出力、これは概略ということで にさせていただいておりますけれども、燃料種が決まる。あと、各主体の関与の有無については、個々にはちょっとご説明してきませんでしたけれども、ここでは事業者の内部の手続ということで、各主体の関与ということでは、環境部局とか第三者機関、公衆についてはありませんが、発電所建設の公表の段階では、ケースによっては地元議会の誘致要望決議等があるといった状況でございます。この段階におきましては、検討すべき環境配慮のあり方については、発電所の立地地点とか、出力規模と燃料の種類について検討する中で、環境負荷量とか自然・生態系の改変等に焦点を当てた評価の実施が必要ではないだろうかということでございます。さらにその下の段階で環境影響評価ということでアセスが実施されていくわけです。同時期に電力供給計画、これは下の注に書いてございますけれども、今後10年間の電気の供給、電気工作物の設置・運用についての計画、これに具体的な事業が乗ってくるということで、ここに記載しているところでございます。また、参考といたしまして、事業実施の下のところに記載しておりますけれども、発電所建設におけるリードタイムの例ということで、新設する場合の計画段階あるいはアセス段階、建設段階の期間を例として記載させていただいております。

最後になりましたけれども、10ページ目でございます。廃棄物（最終処分場）で、市町村が設置する一般廃棄物最終処分場を対象として整理させていただいております。政策レベルとしては、循環型社会形成推進基本計画とか、廃棄物の減量・適正処理に関する基本方針等がございます。下に移りますと、都道府県廃棄物処理計画がありまして、一般廃棄物処理計画があります。都道府県廃棄物処理計画では、具体的な諸元はここに書いてございませんけれども、一般廃棄物処理計画の中では、最終処分場の整備方針に関する記述のほか、処理計画によっては立地場所等も入ってくる場合もありますし、入っていない場合もあるということで、熟度に

よって異なるということで整理しております。この段階におきましては、廃棄物の排出抑制策を講じた予測発生量とその処理方法などを検討していく中で、環境負荷量として、例えば廃棄物量とか、物質循環、自然・生態系の改変等に焦点を当てた評価の実施が必要ではないかということでございます。さらに下の段階では、最終処分場整備事業計画があり、法定の計画ではありませんが、建設に当たりまして事業計画が立てられているだろうということで、この段階ではここに書かれているような諸元も細かく決まってくる。この段階におきましては、複数の立地点について検討する中で、前と同じですけれども、それぞれの案について地域環境への影響が想定される項目に焦点を当てた評価の実施が必要ではないかということでございます。

資料3については以上でございます。

続きまして資料4、「上位計画策定段階におけるS E A 手続モデル（基本型）」でございます。右の方に計画策定プロセスとして記載しておりますが、一般的に計画をつくっていくプロセスとして、まず計画の発案があって、計画の原案が複数案などによりいろいろな検討がなされる。その計画原案の検討を経た上で計画案を定めまして、最終的に計画決定されていくということで、そのプロセスの中で公衆とか第三者機関の関与があるということになるかと思えます。それに対しまして、基本型のモデルとしてのS E Aの手続といたしましては、計画の発案があった段階で必要に応じてスクリーニングという手続を踏んだ上で、計画原案に対しまして、評価項目・手法の選定というスコーピング段階があります。これについては、公衆とか専門家の関与あるいは環境部局の関与があり得るのではないかと。環境影響評価が実施されまして、その案についてまた公衆・専門家の関与あるいは環境部局の関与の後、最終的な環境影響評価報告書がまとめられていく。この環境影響評価報告書に記載されている内容、評価結果が計画案の検討に反映されて、そこで環境面も考慮されて、計画決定されていく。これが基本型ということで整理させていただいております。

以上でございます。

浅野座長 ありがとうございます。

ただいま事務局から資料2と3と4についての説明を一括していただいたわけでございます。大体おわかりいただけたと思いますが、特に資料4に関しては、あくまでも基本型と書いていて、前回の総合研究会報告の中で考えられているものを少し時系列的に追いかけてみるとこんなことになるだろうということを取りあえず示しているわけです。これの詳細はさらにまたきちんと議論しなければいけないと思いますが、きょうは主にこの資料4を中心に議論しようというわけではなくて、これは、今議論されている資料3に示されているものがどのあたりにど

のように反映されるかという頭の整理のために入れてみたということですので、これを確定するという意図はありません。むしろきょうは、資料3に基づいて、出されている環境配慮のあり方、こんなことを環境配慮としてこの段階でする必要があるのではないかという事務局からのご説明について先生方のご意見を伺いたいということでございます。

なお、あわせてさらに座長としてコメントを申し上げておきますと、資料3にありますのは主に現在の事業アセスメントが行われる事業種ということになるわけですが、当面思考の整理をする上ではここから議論を始めるのが一番わかりやすいし、余り何もやっていないことについていきなり議論をしてもしょうがないから、ここからやってみましょうということでございます。ですから、これを議論していく中で、資料に挙げられていない計画等でも本当はこういうものにも同じようなプロセスの検討が必要であるということが出てくるかもしれませんが、それが出来ればそれも考えるということになると思います。また、環境基本計画の中でもたびたびこの点については注意して記しているわけですが、われわれは事業アセスメントのちょっと早い段階で何かをするということだけをSEAと考えているというわけではありません。もっと前の上位計画、政策段階でもSEAは機能するけれども、第1回後のご意見にもありましたし私もそのとおりだと考えているのですが、そうは言うものの何もかも全部一緒にいきなり議論を始めたら混乱しますから、とりあえず思考としてはここから議論をしてみよう。恐らく政策段階のアセスというのは、諸元という点から見ても、プロセスから見ても、検討内容から見ても、具体的なプランやプログラムとはかなり異質の要素が含まれるだろうと思われる。ですから、それはそれとしてしばらく置いておいて、次のステップではその点も議論したいということです。ですから、本日の資料をもってSEAのすべてであると考えているわけではないのですが、当面ここから検討を始めることが一番手っ取り早いし、わかりやすいということで、きょうは資料を事務局に用意いただいたということでございます。

それでは、以下このテーマについて1時間弱、みなさまのご意見を伺いたいと思っております。どなたからでも結構でございます。一つ一つ細かくあだこうだと議論するのは事の性質上ややふさわしくない。つまり、自分の専門以外のところはものが言えなくなってしまうおそれもありますので、むしろ資料を横断的にご覧いただいて、ご議論をいただくことも可能、それから特にご専門の分野については、この点もどうかなということがあれば、それをご指摘いただくということでのよろしいかと思っております。前は順繰りにご発言をいただきましたが、きょうはそういう野暮なことはいたしませんから、どなたからでも早いもの勝ちで手を挙げていただければ、と存じます。では、原科委員、どうぞ。

原科委員 最初にちょっと確認なのですが、ご説明いただいた中で、これは先ほど前回の意見で、海外の動向はというご質問がありましたけれども、海外の動向はかなりわかっています、1996年にはI A I Aといひまして、インターナショナル・アソシエーション・フォー・インパクト・アセスメント、日本語で言うと国際影響評価学会ですけれども、そこで国際共同研究をやっています、その報告書が96年に発表されております。98年にはこれを翻訳して日本でも出してあります、実はI A I Aジャパンという日本支部、我々の仲間と一緒に私はこれを翻訳したのですが、その中で、これは浅野先生もご存じなんですけれども、このStrategic Environment Assessmentの対象とするものは、通常この例を見てもわかるように、それぞれの対象事業によって言葉が違々と書いてあります。「基本構想」と言ったり「基本計画」と言ったり、いろいろありますということで、むしろ一般的な概念としてはどうかということで整理しまして、よく3 P sと言うのです。どういうことかということ、Policy、Plan、Program、これを3 P sと言ひまして、この3つがあるだろうということで整理しております。これは、大体国際的な共通認識を得まして、この学会でもそういうことでレポートを出しています、S E Aの議論は大体それをベースにやっています。その点で言ひますと、今ご紹介いただいた一連の図には線が横に入っていますが、これらの線がその違いを示しているのですね。それを見ますと私の印象では、例えば最初の高速自動車国道の場合には、一番上がPolicy段階で、2番目がPlan、3番目がProgram、一番下がProjectかなと勝手に推測したのですけれども、そんな理解でよろしいでしょうかということ、ここで確認したいと思ひますが、当たっていますか。

浅野座長 はい。

原科委員 結構です。3 P sのほかにProjectを加えると、このように4つになりますが、3つしかないところは、実はちょっと区別がわからないので、Plan or Programということでひとつにまとめている。このため、3つしかない、そんなことですね。

浅野座長 明瞭でないところは……。

原科委員 わかりました。これは世界銀行でも同じ分け方をしています、大体国際的な共通認識になっております。

浅野座長 ありがとうございます。

では、井村委員、どうぞ。

井村委員 簡単なことしか言ひませんが、各事業とも整理は大変精緻にしておられて、どういう計画によってどのように関与なされているかということ、を全体的に見ても、大変よくでき

ているかと思えます。それで、アセスメント、いわゆる環境影響評価、E I Aの場合は2つのことがはっきりしているわけでした、何を対象にするかということと、だれがそのアセスの主体なのか、だれがそのサゼッションをしているかという、それが非常にはっきりしている。そこを絞り込んでE I Aをしているわけです。それに対してこのS E Aは、これが全部S E Aになるのか、どこかその中の特定したところになっていくのか、それはこれからの議論になるかと思えますが、結局対象をどれくらい特定できるのかということと、実施主体がだれになっていくのか、それをどのように特定できるかというのが問題になってくると思えます。それで、今ちょっと表の中で気になっているのは、一番左に「各主体の関与の有無」ということで「環境部局」「第三者機関」「公衆」と書いてあるのですが、あと資料4の中では「計画の発案」ということで書かれています。結局その計画の発案という主体がだれなのか、その主体がどれだけS E Aというものについて責任を持つのか、そしてまたいろいろな関係する機関があって、それがどう関与するかという、その関係の整理をしていかないと、なかなか議論が煮詰まっていけないのではないかなと思えます。E I Aの場合はそれがはっきりしているわけです。そういうことで、非常に難しいのかもしれないのですが、たまたま見ている廃棄物の話だと、循環型社会形成推進基本計画というものが一番上だと、これは政府でつくるとしても、環境省のどこかにつくっていく。下の方の都道府県廃棄物処理計画ですと都道府県がつくるだろうと。そのまた下の事業のところになると、その事業実施者である市町村がそのものをつくっていくということで、そのそれぞれの発案者というか、それが違ってくるのだと思ひまして、問題はその各段階、さっきのPolicy、Plan、Programですが、そういうことによって発案者がまた違ってくる。その間の主体間の連携というのはどのようにとっていくのか。最後のアセスになるとはっきりするわけですが、そこが違うものがずっとつながってくるので、その関係性が非常に問題になるのではないかなと思えます。ということで、一番左の各主体の関与のところに入れば、だれがその発案者になるのか、それとまた周辺がどうなっているのかということが入っていると、ちょっと複雑になるのかもしれないのですけれども、この表全体がわかりやすいのかなと思ひました。

以上です。

浅野座長 わかりました。なかなか難しい注文をいただいたような面もありますので、これは直ちに、ではこうしましょうと言える性格のものでもなさそうな気がしますが、きょうはどっちかという、どの段階でどういうことを検討すべきかということにフォーカスを当てて議論しておいて、それから手続的な話はさらにこの後でやりたいと思っています。そこで今の井

村委員のご指摘の点については、かなり重要な点ですから、例えばデータといった形では引き継ぎは可能なわけですがけれども、責任を持つという、対応をどうするのかという話になると、これはなかなか難しい問題がある。それは、今言われたことはよくわかるのです。ですから、それは検討課題として、事務局に検討させます。

では、家田委員。

家田委員 1回目は出られなくて申しわけございませんでした。幾つか申し上げようと思うのですが、この計画というのは、普通にプランと言われているものでも、随分プレシジョンが違います。例えば港湾計画は、計画の段階でアセスをやるということに港湾法の中に出ているという意味では前に進んでいるように見えますけれども、道路のほわっとしたネットワークのプレシジョンよりは高いものを港湾計画と呼んでいるものですからそのように見えるといった、ケース・バイ・ケースというのをまず頭に置いた方がいいと思っております。その上で申し上げるのですが、このSEAをやる場合にどうしても不可欠な情報と思うものが幾つかあると思うのですが、例えば位置情報です。どこに何をするのかという、どこという情報が絶対必要なのです。それからサイズの情報、施設の大きさの情報。それから交通の場合には量の情報です。この3つぐらいがある程度ないものだと、SEAをやると言うのは簡単なだけども、やりようがないというか、やるにこしたことはないのだけども、やりようがないという面がある。したがって、この図でいいますと、×と書いてあるところは、今申し上げたような情報が決定的に欠けているところがあるので、相当に見込みは薄いなという感覚を持っています。それはやるべきではないという意味ではなくて、やるのが難しいという意味です。

それで、2番目のポイントを申し上げますと、計画のプレシジョンが段階によって随分違うわけです。一番ラストの一番ボトムのところにあるものは、かなりの精度の高い計画をしてみようということになるのですが、それより上の段階になるほど、例えばルートにしても、ほんわかこの辺の帯状のところぐらいかなぐらいのことしか決まっていないうことなのです。したがって、この段階の中でプレシジョンがどのぐらいの範囲で検討するのがならわしになっているのかというのを資料の中で整理しておくのが、多分我々が検討するときのプラクティカルなやり方だと思います。恐らくは、環境の中で、例えば騒音などという、位置情報やサイズ情報はかなりプレシジョンが高くないと、どの家にどれだけの影響があるかなどは出てこないわけです。けれども、例えばCO<sub>2</sub>全体のなどとなると、別にさしてプレシジョンは高くなくたってそれなりのものが出たりします。つまり、そのプレシジョンに応じて何らかの計算がし得るものと、し得ると言えばし得るけれども何の意味もないようなものとあるので

す。そのこのところを対応させて検討してはどうかと思っております。それは一概に決まるものではなくて、多分事業種別ごとに多分違ってくるなという感覚を持っております。だから、ここでも多分そういう仮定をされているのですが、具体的な事業を例題にしてやっていくのが多分いろいろ建設的な答えが出ると思います。

最後に3点目ですが、環境の配慮のあり方というか、環境の面についての出力を出してみようということだと思うのですが、環境の意味合いというのも随分事業の性質によって独立ではない、単独では決められない要素があるなと思っております。というのは、ここに書いてある事例は、ここから始まるのは座長のおっしゃるとおりで、僕も賛成なのですが、どちらかという利便性等の便益があって、その一方で環境上不便益が生じ得ると、その計量ということになると思うのですが、例えばここに今重大な火山砂防をやらないといけないとします、普賢岳の。そういうときに、次に集落が丸ごとのみ込まれるかもしれないというものを守るためにというときの環境影響とはちょっと様子が変わって来たりしますね。例えば、ではさらにもっと言うと、治山事業という、環境創造をやっているようなものです。そういう場合にもまた話が変わってくる。つまり、先ほど座長がおっしゃったとおりで、この世界だけでないことはみんな承知の上なのですけれども、違う世界では見え方が相当違って来る面もあるので、この世界の中での代表例とともに今申し上げたようなちょっと様子の違う見方をしなければいけないようなところもちょっと配慮しておく、スコープの広いものになるのではないかなという感想を持っています。

とりあえず3点申し上げました。

浅野座長 はい、わかりました。最初の1つ目と2つ目は、前回の委員会で既にさんざん議論したことなので、前にやった研究会でもう既に議論していることの確認だと思います。つまり、基本は事業種の違いでかなり大きな違いがあるということを率直に認めておかないと、議論が始まらないと思っはいるのです。その前提なのですが、最後のご指摘は、評価の視点をどこに置くのかということだろうと思うので、これは少しみんなで議論しましょう。例えば環境面からはこうですよとっておいて、それで決め打ちということでないということがあるわけですから、これはこうであるという事実の提出ということだけでいいと割り切ってしまう、それはそれなりにいいと。だけど、そうは言うものの、環境と経済と社会の統合ということは今はっきり言われるようになっていきますから。

家田委員 全く同感です。ただそのときに、人々が参加して、それがいいの悪いのという話になってくると、環境面だけで何か判断するとなると、先ほど申し上げた火山砂防と治山と高



速道路では、全く同じ影響を仮に与えたとしても、意味合いが違いますね。そういう人々が入るといふところにおいて若干気になるということでございます。

浅野座長 この点はどういう評価軸をどう取り入れるかという問題につながってくるのではないが、その辺のところもちゃんと意識してほしいということは、おっしゃるとおりです。

辻本委員、どうぞ。

辻本委員 皆さんがおっしゃることはもっともだと私も思いました。今回、3段階か4段階、先ほどPolicy、Plan、Program、Projectとおっしゃったけれども、うまく分けられているようで、少し範疇がきちんとしていないところが気になるので、それはきちんと、ではどうやってPolicyからProjectまでを仕分けるのかということをもう少し議論したいなという気がいたしました。それに応じて多分S E Aは変わってくるのだろう。今日の論点でどの段階でS E Aを適用するのかと書いてあるのだけれども、どの段階でどのようなというのをきちんと書いておかないと、S E Aに固定観念があってしまうと、これは誤ったことになるのではないかというのが心配です。

それから、井村委員がおっしゃった、だれが責任をとるのかという話について、座長は、それは難しい話だからやめておこうとおっしゃったのですけれども、所掌官庁、主務官庁といいますが、それはきちんこの表の中に書いた方が話がわかりやすいのではないだろうか。主務官庁が発案段階からといいますが、Policy、Plan、Projectあたりについてはかなり主体的な役割を果たすといったところが必要ではないかという気がいたしました。

それからもう一つは、環境配慮のあり方というのが第2点に書いてございますけれども、まだ十分議論をこれからやらないといけないところで、その中に、環境配慮のところは環境部局の関与の仕方だけでしか議論されていないところが、まだ少し甘いのかなと。環境部局の関与の仕方と言っても、今、国土交通省にしても、農林水産省にしたって、環境基本法から外れるような基本方針は立てられなくなっているわけで、Policy段階での議論等でそこまで、環境部局の配慮だけが環境の配慮ではない、もっと本質的に環境の配慮とは何なのかを少しこの表の中に書いていただけたらという気がしました。

それから、S E Aのどこの段階でとともにどのようなということを申し上げましたけれども、例えば、上位計画などではむしろ発想を変えて、先ほど上位計画ではプレジジョンが決まっていなくて、非常にやりにくいという面があったのですけれども、一方逆に、国土情報から忌避すべき場所、例えば国立公園とか、そういう例えば道路計画とかダム計画とかがかからないようにすべきことを早目に決めてしまうといった、いわゆる事業側から決めるの

ではなくて、国土情報側からある程度決め打ちをやるということも一つの手ではないかという気がしています。

以上です。

浅野座長 ありがとうございます。検討すべき環境配慮のあり方というところは、だれがやるかということ抜きにして書いているつもりです。前の方の関与の有無というのは、ただ単にファクトを示しただけで、環境部局が関与するようになっているかどうかというだけのことです。ですから、この配慮をだれがどこでどうするのだということは手続の問題ですから、それは辻本委員がおっしゃるように、私は必ずしも環境部局がやるということにすべてなるかどうかはわからないと思っていますので、そこはちょっと違います。むしろこういうことも配慮の内容として必要だということが実際ありそうだという気はしておりますので、そこも指摘いただければと思います。

それから、私が井村委員のご発言に同意の意を示したのは、井村委員はきわめて適切にも廃棄物を例にとられたわけです。この分野は残念ながら、今、辻本委員がおっしゃるような主務官庁がきれいさっぱりと仕切れる世界ではなくて、この表も、実はやりづらくて書いていないというのがよくわかるのですけれども、民間がつくる産廃処分場が、これからは、もの見事に消えてしまっております。ところが、実際に一番トラブルを起こしているのは民間の産廃処分場なのです。ですから、それをちゃんとくくれるような道具立てというのが本当は都道府県廃棄物処理計画の中になければいけないと思って法改正をしたのですが、意図どおりには機能していないわけです。一廃の方はまだ行政がやることですから何とでもコントロールがきくのですが、産廃系は必ずしもうまくコントロールがきいていない。それについては民間事業ですから、S E Aをどの段階でやれと言ったってそう簡単にいくものではないという悩ましい問題があって、その点をよく見抜いた上で、井村委員は厳しいご指摘をなさいますから、これはシャッポを脱がざるを得ないと考えたのです。ですから、ちゃんと主務官庁がきちんと仕切って最後までやれるというものと、そういうことにならないものとある。それから、民間事業については、なかなかS E Aは難しいというご意見もあったのですが、しかし、それはそれとしても、一般の地方鉄道のような事業については、幾ら民間事業だからといってS E Aを飛ばしていいですというわけにはまいらないみたいなところがありますから、民間事業のどういうものについてはどの段階でS E Aを組みこませるかという点は、議論の余地があるのだろうという気がいたします。

どうぞほかの方もご意見がございましたら。では、小川委員、どうぞ。

小川委員 4点ぐらいあります。1点目は、前回の委員会でも発言があった内容ですし、さきほど説明があった意見の中にも出ている話です。この資料では4段階ぐらいに分けて整理されていて、そのどの段階へS E Aをかませるのかということのをこれから考えていく必要があるわけです。ただ、その視点で考えると、環境配慮事項に×が山のようについている最上位の段階からS E Aをトップダウンで考えてきて整理をするというのは恐らくできないだろうと思います。ボトムの実業アセスをやっている段階のその上の段階で具体的に何ができるかといったことを考えながら順次上へ上がってきて、どういうことができるかを詰めてくる必要があると思います。ただ、その時に重要なのは、事業アセスでやっている内容ではこれが実行できていない、S E Aを上段階でやると具体的にそれが実行できる、そしてそれなりの便益が得られる、だからS E Aを実行するという議論をきちんとし、それでS E Aの実施を詰めていくということだと思います。事業アセスと同じことを繰り返しても仕方がないですし、ほとんどやっても意味のないS E Aを入れてチェックしても仕方がないと思います。具体的な意味があり便益が得られることができるからS E Aをやるのだという話がある程度下位の段階からきちんと詰めて、それでS E Aの体系を考えてくる必要があると思います。

第2点目は、井村先生もご指摘になったことと関係します。説明していただいた10個ぐらいの対象事業の中に、4つの段階の途中からは民間側が主体で行っている事業があります。前回も申し上げましたが、国が最後のプログラムあるいはプロジェクトの段階まで責任を持ってやるということであれば、首尾一貫した内容で責任を持ってこの事業を動かすことができるだろうと思います。しかし、途中から主体が民間に変わるというときには、それなりにいろいろな問題がきつと出てくると思います。したがって、この資料で民間、国の係わり合いがどの段階でどうなっているかという各段階の主体をはっきりさせて、S E Aがきちんとできる構造をちゃんと議論をする必要があると思います。

3点目は、今の点と同じような意味になりますが、S E Aの対象となる上位計画が具体的に特定される必要があると思います。したがって、各事業対象で上位計画に当たるものがきちんと存在するかどうかを確認して、その上でそれにS E Aを適用することで何ができるかを具体的に考えるべきじゃないかと思います。

4点目は、今日の資料の中で2段目とか3段目ぐらいの中位段階に、こういう環境配慮のあり方を検討すべきと書かれている内容に関するものです。環境配慮のあり方を考えていくというのはいいのですが、問題はこの中位段階でリストアップした環境配慮のあり方を具体的にチェックして、本当に意味のある結果を整理することができるのかフィージビリティをきちんと

と確認して、この段階で間違いなくできる内容をはめ込んでいくことを考えた方がよいと思います。

あともう1点、5点目になりますが、このように対象事業の姿を整理されてしまいますと、これが標準的で平均的なものだと固定的に考えてしまうおそれがあるのではないかと思います。対象事業の個別の場合でいろいろな状況があって、結局必ずしもここに示された姿ではなかなか整理し切れないという部分が恐らく要素として多分に残るだろうと思います。そういうところをステレオタイプでこのタイプと固定観念で決め付けてしまわないように気をつけた議論をしていくべきではないかと思います。

以上5点のコメントです。

浅野座長 ありがとうございます。弾力的でなければいけないというのはたびたび申し上げていることですから、決して固定的に考える気はないわけなのですが、わかりました。

井村委員、どうぞ。

井村委員 今、×が多いからできないと。これは確かに、それがちょっと気になるのは、そんな従来型のE I Aの考えにとらわれていると上の方ができない。当然そういうことになるのです。したがって、これはそういう意味ではちょっと誤解を招くのかなと。つまり、上の方のプランとかポリシーになってくると、こういう決定された計画諸元というもので×がついているからできないというのではなくて、何か別の項目を今度は考えていくべきで、それは既に家田先生が言われたように、別のものだったらラフにつかまえられるとか、例えば、国全体の地図を見て、ここは絶対に開発してはいけないところだとか、あるいは全体としてCO<sub>2</sub>はどれくらいだから、交通部分からというのはこれくらいだから、交通部分を全体としてこれくらいに抑えるべきだとか、そういう類いのことを今度はできるわけです。逆に言うと、こういう項目だけを挙げてこのように×をつけて、難しいみたいな印象を与えるのはちょっとまずいので、逆に上の方だからこそできるような項目は特定して挙げておかないといけないのではないかなと思います。

浅野座長 ある角度から表をつくると、どうしてもそれが固定的なイメージを与えてしまうのは事実なのですが、初めにも申しましたように、ポリシー段階の話については、井村委員が言われるように、かなり違う切り口からアプローチしなければいけないことが多いのだろうと思うので、であるならばそれはそれでまた別に考えなければいけないという腹はくくってはいるのですけれども。

どうぞ、田中委員。

田中委員 今のお話とも少し関連するのですが、例えば道路計画のように非常にきれいに上位計画からブレークダウンしてくる事業もあれば、上位計画もしくは構想計画というのはなかなかつかまえにくい、いろいろなタイプがあるということです。その中で、道路計画などを例にとりましても、今やっているE I Aの直前の概略計画の段階でS E Aをやるというのは一つ有力な考え方だと思いますが、同時に、もう少し上にさかのぼっていきまると、そもそも交通あるいは物流・人流をどうやって分担させるのかという考え方が当然出てくるわけです。つまり、道路と飛行機と港湾ということになるのでしょうか、つまり「交通ネットワーク」という表現がここに出てきておりまして、「環境面にも望ましい交通ネットワークの検討」という表現に関連させれば、この段階で例えばC O<sub>2</sub>を一番最適化あるいは最小化する上でのいわば役割分担はどうあるべきかという切り口もあります。そういう観点からすれば、今お話があったように、例えば×が確かにあっても、基本的なこの要素、例えば方針がある程度あり、そして全体のネットワークがあった段階で一応C O<sub>2</sub>のようなものはごくごくラフだけでも算定できるということもありますので、いろいろなやり方があるなど。だから、当面は事業計画を中心にしながらその上位のS E Aという考え方もあり、さらにもう少し、より戦略的に使うという意味では、例えば交通を役割分担するのかという意味では、もう一つあるのかなと、これが論点としての1つです。

2つ目は、先ほど座長がおっしゃられた産廃計画のような話で、民間が入ってくる事業がある。多分この民間が入ってくるという事業は、例えば鉄道であったり、あるいは発電所などもそうだと思うんですが、そうすると、民間をとらえるような、うまいタイミングでの行政が関与する計画がなかなかない。これはなかなか難しいところだと思うのです。ですから、そうしたときに行政がどんな形で、例えば産業廃棄物のことと言えば、県としては県内においてどういう産業廃棄物の整備を考えるのか。例えば、産業廃棄物の最終的な処分量をどのくらいに見込み、それを大きく分ければ東西南北に4カ所ぐらいで一応抑えていきたいとか、そういう基本的な都道府県としての処理計画があり、恐らくそれを一応S E Aの対象にするのかなという考え方が出てくるのだらうと思います。それと同じような意味合いでいけば、民間計画にも、民間が主導の計画なのだけれども、何かそういう形でよりよい最適な配分をしていくという意味でのS E Aという構想も考えられないか。これが第2の論点です。

第3の論点は、土地区画整理事業などにこういう形で面事業として出てくるわけですが、土地区画整理事業などは大きな面事業ですが、実はその上位に市町村マスタープランとか都市計画区域のマスタープランというものがある。これはいわば地域全体のまちづくりのビジョンで

あったり、都市整備の構想のようなものがここに書き込まれる。そうすると、多分この段階で、つまり区画整理事業の上位の段階のいわばS E Aという考え方なり、もう少し、それを中心にしながら、それを含む形で、より地域全体のまちづくりのビジョンといったものを踏まえて、それを対象にS E Aをしていく。そういうこともあり得るのかなと。だから、こういうことも一つ論点としてあり得るのではないかと思います。

以上3点でございます。

浅野座長 ありがとうございます。きょうの表ではまだちょっと欠落している部分があるというご指摘も含めて、今のご意見でございました。わかりました。

屋井委員が先に手を挙げておられましたので。

屋井委員 まだ誤解として出てくるのは、S E Aがすべての段階に、同じプレジションと先ほど家田先生はおっしゃったけれども、それを要求しているかのような誤解を与えているのだと思うのです。それを払拭できないのは、各段階に何を要求しているかという要件をはっきりさせないからなのです。きょうのご提案で、私はかえって、ポリシー段階などにEテストのようなものを考えるのであれば、すぐできるのではないかと思ったりするのです、いわゆる専門家のコメントをつけるようなものだとすれば。しかし、先ほどお話にあったように、ルートだとか起終点というものをポリシー段階で求めること自体が間違っているわけですから、そんなことはやっていないわけですから、そういう誤解はまずぜひ払拭したい。今回の議論で特に中心になるのは、座長がおっしゃったように、事業段階だけれども上流側、という下から2番目ぐらいを想定されているのかなと思います。すなわち、一番下は当然やっているのだからその上。その辺は非常によくわかるのですが、更にその上になると、これはもしかすると一番難しいのではという気がしています。田中先生は先ほど交通ネットワークの議論をされましたけれども、もともと計画のシステムとか制度がそれぞれの分野でどう成り立っているかということに踏み込んでいって、それ自体を場合によっては変えていくことを考えない限り、S E Aだけでそこを変えろという議論は現実的にはなかなか成立しにくいと思うのです。それだけ個別性があって、分野別に計画の体系も違っているということを前提にせざるを得ないと思うのです。それに対して、構想段階というところは、従来からいろいろな検討がされてきて、計画プロセスについてもかなり改善されているところですから、P Iを中心にして随分動いてきたという実績もあるので、そこを検討するのは非常にリアリティーがあるなと思っています。

それで、ちょっと気になるのは、きょうの資料3の表現です。計画諸元については上の方に書いてあるのが私も問題だとは思いますが、もう一方で、検討すべき環境配慮のあり方という

項目については、例えば道路についても、空港などもそうなのですけれども、下から2番目の枠の、例えば概ねのルートの位置とか、基本的な云々の検討、複数案の作成というところについては既にやっているのです。だから、やっているにもかかわらず、ゴシックが既に行われているということで、ゴシックになっていないから、やっていないと書いてある。やっていないとすると、まさに先ほどの論点に戻るのですが、ではSEAから見てやっていないと仮に判断するのだったら、どのポイントが抜けていたり、何が足りないからやっていないと書けるんだという、そこをはっきりしてくれれば、それに対する対応というのは検討できるということになります。

それから、もう1点だけ言うと、さらにその上の段階です。確かに道路は、道路のネットワーク計画という部分はあるわけですが、交通のネットワーク計画という視点は十分でないと思うのです。鉄道は、これは明らかにやっていると思います。上から2番目の運政審や地交審で考えているネットワーク計画の段階では、環境にもそれなりに配慮していると思います。それから、空港については、ここは3つの枠になっていますね。この2つ目の欄の上の方ですが、ここには環境面にも考慮した望ましい交通ネットワークの検討をすべきだと書かれているわけですけれども、この段階は空港の個別空港の最上流に位置しているはずですから、例えば全国や全世界のネットワークの効果みたいなものを検討するということはまず不可能だと思うのです。そこは道路などと違うのではないかと思います。ここに書かれている内容についても、これから個々にもう少し精緻に検討していかないと、個性が十分に反映できていないかなという感じはしています。

浅野座長 それはむしろちゃんと教えてもらいたいという感じで、多少書かれていることが個性、個別性と言いながら、何となくべたっと張りつけたような面もあるので、それはご指摘のとおりだろうと思います。

それから、空港などに関して言うと、実は多少実例に関与もしているものですから、もっと複雑であることもよくわかっていまして、こんなにきれいな絵はかけない面があることはそのとおりです。絵を描こうというときに、最初から環境を考えていたらとても思ったように絵は描けませんから、とりあえずはえいやでむちゃくちゃな線を引っ張るところから始まるという実情もよく承知はしているので、もう少し整理をする必要があるかもしれません。おっしゃることは理解できます。

どうぞ、亀山委員。

亀山委員 田中委員と屋井委員のおっしゃったことに重なっているかと思いますけれども、

3点ほどございます。

1つは上位計画の言葉の使い方なのですが、より上の段階からおりてくるという、計画がだんだんブレークダウンしてくる道路のようなことで話をしますと、非常に明快に上位計画という言葉があるのですが、もう1つ、より上位に環境的にかかわりがあるさまざまな計画があるわけです。例えば市町村で言えば、総合計画がありまして、都市計画のようなものもある。それから、都道府県においてもそれぞれいろいろな計画があって、そのより上位の計画と環境的に関わりがあるものについて、相当広域的・多面的な関係を持っているということについて、もう少し配慮しておく必要があるのではないか。つまり、そちら側からの縛りというのは割と大事なことで、もう一つ別な言い方をすると、先ほど田中先生もおっしゃったごみ処理のところ、例えば八王子市ごみ処理基本計画というのがございます。このときに、廃棄物処理計画というものをやる際には、こういったほかの計画によってかなり縛られてくるようなものもあるわけで、それが上位だと位置づけてものを考える必要があるのではないか。ここで言っている上位というのは必ずしもそういう意味ではなくて、より上の段階からブレークダウンしてくるときには「上位」という言葉を使っていますけれども、別の言葉でもいいのですが、そういう関連する計画との間で環境的な関わりが非常にある。CO<sub>2</sub>もそうなのですが、そういう問題を考えなければいけないだろうなというのが一つの議論としてあろうかと思えます。

それから、立地選定のことでございますが、私どもの自然環境は非常に立地選定が大事でございますので、立地選定の早い段階で議論することが非常に大事なのです。ただ一方では、自然環境情報というのは非常に欠如しておりますので、現地調査のデータというのはほとんどない状態ですので、そうすると、立地性というのを早い段階で議論するときに、データが非常に不足したところで何かをやってしまう。結果的には、早くに決めたためにかえって立地選定の悪いことをしてしまうという可能性もなくはないわけで、こういうのはできれば環境省がたくさんお金を使ってちゃんといろいろなものを調べておいていただく。例えばホットスポットをちゃんと測っておいていただくとかといったことでたくさんのデータをお持ちいただければ、立地選定の早い段階で環境に対する配慮というのを考えられるのですけれども、そういう状態であることの認識をしておく必要があろうかと思えます。

それから、3点目でございますが、これは先ほどからも出ております、環境というのはマイナスな部分だけではなくてプラスの部分もあるわけで、これをどのように考えるか。首都機能移転の会議をやっていたときに環境共生都市などという考え方が出てきて、これは要はプラスの面から環境をとらえて都市をつくっていくという考え方が大事だという話をしていました。



ただ、これは相当絞った段階でいろいろなプラスの環境を捨てておいて絞っていたものですから、なかなか対応ができなかったということがあります。当時、環境庁では小林課長が出ておられたと思いますが、そのような経験があります。その環境がマイナスだけではないという面もどう考えるかということも少し頭の中に入れておく必要があるだろうと思います。

浅野座長 ありがとうございます。

それでは、石川委員、どうぞ。

石川委員 ちょっと気のついたところをお話ししようと思います。どの段階でこのS E Aの手続を始めるかということですが、多分立地の場所があるのかないのかというところで随分変わるような気がいたします。立地の場所がある、つまりプログラムに当たるのですか。プログラムの段階とそれ以前の段階とで配慮のあり方あるいはまた評価の仕方が随分変わるのではないかと。ですから、ここで一体どちらをとるかというのを恐らく決めなければならないだろうと思います。教科書的に言えば、すべての段階でやるというのは当然のことにはなるわけですが、現実の問題としては、まず最初の一步を踏み出すために、どこかで一つ決めないといけないということになるのなら、立地の場所があるのかないのかでまず決めた方がいいだろうという気がいたします。複数の立地地点についての検討というのがこの資料の中に出てまいりますけれども、それ以前の段階ですと、それはまたもっと違う評価の仕方になるということで、複数案の評価をするのか、そうではなくて、やるかやらないかの評価をするのかという部分が随分変わるという気がいたします。ですから、どちらにするという意見を私は申し上げませんが、少なくとも最初にやるとしたらどちらをとるかということは決めなければならない。これは現実の問題としてそういうことになるとしますので、それはちょっと気をつけた方がいいのではないかと気がいたします。

浅野座長 その場合に、立地という言葉もまた多義性がありますね。ですから、私などは、余り立地と言ってしまうとすごく狭くなってしまいますので、むしろ何らかの形でMAPにつながるようなものと、MAPにはまるっきりつながらないもの、全くつながらなければ、例えば環境基本計画などは、第一次計画も山地、里地などと書いたけれども、別に何もMAPを意識していなかったですね。それは哲学なのです。その手のものはポリシーである。そこはちょっと別途考える以外にないのだけれども、何らかの形で地図につながってくるといったものならばという意味でおっしゃったんですね。

石川委員 はい、私もそのように理解しております。

浅野座長 だったらいいのですけれども、立地というと、どうしても具体的なサイトを考え

てしまう。そこまでいくと、ほとんど事業アセスとどう違うのだということで、切り分けが難しくなってしまうような気がするのです。

石川委員、どうぞ。

石川委員 廃棄物の例で言えば、恐らく都道府県の廃棄物処理計画は、これはそういうMAPの話については全く出ません。ですけれども、一般廃棄物処理計画になってまいりますと出てくる可能性がございますし、最終処分場の整備計画みたいなものが出るとすると、これは全く地図の上に載せるということになります。ですから、地図というものが想定されるのかどうかというところで切り分けということが一つのポイントではないかという気がいたします。

浅野座長 そういう言葉の使い方であるならば私は異論ないのですが。

家田委員、どうぞ。

家田委員 私が言った位置情報というのは、そういう程度の意味です。この図で、上位計画、下位計画というので上から矢印が流れているように作ってあるのですが、実際はこんなふうになっているわけではないのです。つまり、考え方としてはこういう作りになっているというある種の建前なのです。実際は、方向性みたいな、ものの考え方みたいなものは上で示しつつ、ほとんどそれと並行して下は下で個別の課題が解決しなければいけないし、個別の課題がかくかくしかじかだから、それになると上位のポリシーはこういうものであるという行ったり来たりもあるし、何の関係もないこともある。例えば鉄道の計画などは運政審で、屋井先生が今言ったけれども、別にあのとおりやっているわけでもないし、それに入っていないようなものもやったりすることもあるし、入っていてやると言ったけれども、到底やれないようなものもある。そういうものなのです。だから、こんなふうになっているわけでは必ずしもないというのをまず前提にされた方がいいと思います。その方が現実的な答えが出る。

その上で申し上げますと、実際SEAは、上流側からこういうことをやった方がという基本で設定していると思うのですが、その上流というのは決してこの概念上の上流でやっているわけではなくて、時間軸上の上流ということの方がはるかに重要に私は思っています。つまり、個別の計画がかなりタイトなものになるより前に、時間軸上ずっと手前のところで、ほんわかした段階でプランを幾つか練って、それで比較しましょうみたいな意味では、極めて大きい。今ここで言っている、例えば高速道路の例で言えば、あるいは一般道の例で言えば、概略計画・詳細計画というところの話は、これは実は概略計画を決めた後で詳細計画を決めるわけではなくて、個別の計画の上流側と下流側なのです。私の考えは、余り上の方で何だかわけのわからないようなことをやるよりも、個別の計画のところの時間軸上の上流側できちんし

たことをやっておく。きちんとしたという意味は、必ずしもE I Aと同じようなプレッシャーをやれという意味ではもちろんありませんけれども、固めておくということにまず力点を置いた上で、そしてこの図上でいうところの上流側、上の方に書いてあるものを行った方が、多分生産的な議論ができるのではないかという感触を持っています。

先ほど田中先生から例えば総合交通政策的なものについてもというお話もあったのですが、先ほど屋井先生がおっしゃったように、それもある種の、このようにやってみたらこうだという程度の話しか意味がないのです。例えば川崎市で持っているプランにしても、横浜市で持っているプランにしても、別にそのとおりやるなどとだれも信じていない面もある。ある種、ビジョンを出しているだけなのです。そここのところで、余りそういうものを踏まえなくて、このとおりやるのだよといったことで誤解を与えてもまたいけないし、実際に我が国が計画というものをどのようにやっているという実態を踏まえてやった方が、成果がいいのではないかと考えております。

以上です。

浅野座長 わかりました。

石田委員、宇賀委員、何かございますか。

石田委員 既にほかの委員がおっしゃられたこととも若干かぶることもあるかと思うのですが、まず私も、計画体系の違いをきちんと把握した上で、それと連動させて考えないと、なかなか実効性のあるS E Aには至らないだろうと基本的に思っています。その上で2、3点ちょっと気がついたことを発言させていただきたいと思います。

事業アセスでできていないところ、不十分なところをS E Aできちんと補っていかうという基本的なねらいが当然ありますし、それは非常に大事なことなのですが、そのときに、できれば、ステージが全然違うのでなかなか難しいことではあるのですが、E I Aをやるときに少し無駄を少なく効率的にやれるような、コスト面でもいろいろな意味で、必要最小限の大事なところにフォーカスできるようにS E Aが機能すると、そのモチベーションという意味でもどんどん普及していけるのではないかと思います。

そういうことを考えたときに、E I Aではもうかなり具体的に事業がかたまってイメージがあるわけですから、整備水準の問題等でさらにきっちりしたことをもっと大がかりにやればむしろ環境へのインパクトが軽減できるはずだといった問題は、E I AよりもむしろS E Aのところでやるのになじむようなことなのかなと思います。

それとの関連で3点目は、コストの問題が出てくると思うのですが、民間事業者がやる場合

のケース、土地改良事業なども申請者がいて農家の負担が伴いますので、そういう意味で私も非常に身近に感じるのですけれども、コストをだれが負担するかといったこともきちんと考えながら進めていかないと、実効性という点で不十分であろうと思いました。

浅野座長 わかりました。

宇賀委員、何かございましたら。

宇賀委員 既に亀山先生がご指摘になった点なのですけれども、こういう表をつくるのが非常に大変だということはよくわかっていますので、またさらに注文をつけて申しわけないのですけれども、ここでは1つのプロジェクトについて上流から下流という形で計画の整理をされていて、これは非常によくできた表だと思っているのですが、亀山先生ご指摘のように、ほかの環境にかかわる諸計画とのいわゆる計画間調整に関する情報を付加していただくといいのかなと思います。例えば都市計画の場合ですと、環境基本法で公害防止基本計画が策定されている場合には、都市計画が公害防止基本計画に適合したものでなければならないということが定まれているとか、そのあたりの情報を付加していただくと、より充実した表になるのではないかなと思います。

浅野座長 ありがとうございます。難しいですね。もうちょっと事務局に頑張ってもらいましょうか。

栗本委員、何か。

栗本委員 いろいろもう意見が出ているところなのですけれども、私ども環境アセスをやっている実務者の方から見ますと、S E Aの言葉の定義といいますが、そのところがプラン、プログラム、それからポリシーとあるわけですけれども、この辺の先ほどの上から流れてくる図のところ、いろいろな言葉の定義がちょっとわかりづらいという感じがいたしました。例えば8ページの土地区画整理事業の中にも、またまちづくりの中でも基本構想という名前が出てきたり、この辺のところがS E Aと関連するわけでしょうけれども、どのくらいの熟度のものなのかというところが各段階ごとにちょっとわかりづらいという感じがいたしました。

それともう一つは各主体の関与の有無のところなのですけれども、事業主体をどうするかというところ、それから第三者機関と公衆というところ、この辺についていろいろ、があるわけですけれども、どういう段階でこういう公衆参加をさせていくのかというところが結構計画段階では重要なことかと思っております。特に民間事業と関連するような産廃とか発電所関係など、この辺については相当慎重にやらなければいけないかなという気がいたしますので、ぜひその辺の明確な定義といいますが、そういうところもちょっとこれから必要かと思ってお

ります。

以上です。

浅野座長 原科委員、どうぞ。

原科委員 今日の会議、最初の部分で3 P s と申し上げたのですけれども、これは理念的な整理なのです。通常、ポリシーというのは方針を決める段階です。プランというのは大きな枠を決める。それからプログラムは手順まで考える。そういう大まかな概念整理なのです。これは、行政手続きというよりも、むしろ意思決定のプロセスを見ているのです。ですから、行政で制度としていろいろな手続がありますから、それはそれぞれの主務官庁で言葉は違います。ただ、ファンクションはどうかということです。そうすると、意思決定のプロセスとして、どういう段階の意思決定をしてきたかというのを見ているのだと思います。さっき家田委員がおっしゃったように、時間的に早い段階というのはそのとおりなのですけれども、ではその早いというのをどう定義したらいいかです。それは、事業アセスは何が問題ということを振り返ると、ある程度わかると思います。事業アセスのときに一番問題になりますのは、環境保全対策を講じるにはもう範囲が限られていて、ほとんど手を打てない。例えば立地点も変えられないとか、景観規模もなかなか変えられない、時には中止もしたいのだけれども、それもできない。だから、事業段階である意思決定段階の最後では遅いわけです。ですので、意思決定の手順として前の方でどの段階かということ考えなければいけないと思います。その意味で言いますと、私はS E Aと言うからには、その段階では最悪の場合には計画をストップできる、そういう段階だと言っていいと思います。ですが、そういうことで考えると、そのために止めるか止めないかを考えるときは、ノーアクションを比較するという枠組みで考えないと判断できません。ですから、ノーアクションというのは、私はS E Aにとっては必要不可欠だと、私はマストだと思っていますから、その上でやっているということでございます。

それから、この表の中で や×がいろいろありますけれども、各主体の関与の有無です。これは×があるとうまくいかないというわけではありませんで、今はこうなっている。だけどそれは、ものによっては情報公開の問題とかがありますから、そういう問題の解決で対応すべきで、×があるから難しいのではなくて、この×は中身がどうなのか、そういうことをよく詰めないといけないと思います。だから、×があつたって、その事業をとめることができる段階でS E Aをやれるかやれないかということをしっかり見きわめることだと私は思っております。そのように考えております。

浅野座長 ×は、現状こうなっているという整理をただけであって、こうしなければなら

ないと言っているわけではないし、それから当然情報公開制度がもう一つ別途ありますから、いくら×でも公文書である限りは情報公開請求には勝てませんから、そういうことは当然前提になっているわけで、余り複雑にするとわかりにくいので、表が若干簡単になっているという面があるのですけれども。

それから、どなたからもご指摘はなかったのですが、この中にある環境配慮のあり方というのがややステレオタイプのだというご指摘は1人、2人の委員からいただいたと思います。私もそうだと思っています。それから、例えば滋賀県で昔S E Aを初歩的に勉強したときに、琵琶湖の周りの面開発がどの程度の琵琶湖に対する負荷を与えるのかという、面源開発が持っている負荷みたいなものをかなり早い段階で議論しなければいけないという話があったわけです。それは、さっき石川委員がご指摘になった、個々具体的に地図の上に色が塗られる前でも、もうちょっと土地利用計画的な段階で、こういう土地利用計画をつくったら一体面源負荷でどれくらいCODが琵琶湖にかかるのだという議論はあるはずだろうということをやったことがあるのです。その視点がちょっと、例えばこの区画整理事業というところで専ら陸域ばかり見ていまして、水域に対する環境影響を考えなければいけない場合はどうなるのだというのが全くこの評価欄から抜け落ちてしまっているのです。ですから、まだまだこの表は完全なものではないと思いますので、この段階でということ想定した上で、どういう情報があるかということはもちろんあるのですけれども、こんなことが検討に値するということでお気づきの点がありましたら、ぜひ事務局にまで、それぞれご専門の立場からご覧いただいて、ご指摘をいただければと思います。

それから、あわせて亀山委員がおっしゃった点は、S E Aを考える上で極めて重要なもう一つのポイントだと思うのです。例えば、福岡市ではかなり詳細に環境データを一覧表にしてしまって、それをきちんとインターネットに上げるということをやろうとしているのですが、そういうデータをしっかりそろえておけば、意外とS E Aはやりやすくなるだろうという面があります。データなしにやると、非常にやりづらいです。だから、データとS E Aの関係、情報システムの関係というのはもう一つ非常に重要な視点になるというのは、ご指摘のとおりだと思います。

今までこういう計画制度に必ずしもうまく乗っていないようなもので、きょうはとりあえずアセスの事業種というところで、それから前に引っ張って行って、S E Aを考えようという話をしてきたわけですけれども、田中委員からご指摘がありましたが、例えば交通ネットワークの計画のようなものというのは、確かに制度がないです。事業評価の委員会などを地方整備

局でやっていますと、鉄道をつくる話と道路をつくる話が同時に出てきて、そうすると中には、ではこんな道路ができたらもう鉄道はやめたらいいのではないのかという話が出てくるけれども、そういうのは全然どこでもレビューがないままに両方同じように動き回るといったことがあるわけで、一体全体どういう計画になっているのかよくわからんというのを体験することがあるわけです。だから、その種のものが今ないわけなので、ないものをどうするのだというのがあります。それから、ないからと言って、ではそれはほうっておいたら本当に環境保全をできるのかというのがあります。そうすると、将来的な課題としても、現在計画制度としてちゃんとしたものがないようなものでも、この部分については環境面から考えなければいけないというものがあるとすれば、それはどこかで追求していく必要があるような気がします。これもちょっと事務局には検討していただく必要があるのではないかと。

それから、きょうの段階で出てきたものを、先ほどちょっと私が申しましたように、土地利用計画系といったものについては、必ずしもアセスメントとつながっていなかった、事業アセスにつながっていなかったものですから、対象になっていないのですけれども、土地利用系の計画というのはまさにアセス、S E Aの対象になるべきだろうと思うし、その意味できょうは亀山委員からも総合計画、都市計画というお話もあったのですけれども、これも少し事務局で勉強していただいて、この中に入れておかないといけないのではないかと。さっきのお話は計画間調整という意味でのお話であったのですが、それとあわせて、それ自体がもう一つS E Aの対象として考えられないといけないというものがあるという気がします。

また、各段階での評価というのは、実際、事業主体がどうかということをはっきりさせないとやりづらいというお話がありましたが、これもかなり重要なご指摘だと思います。最終段階までにはきちんと詰めておかないとこの整理はできないと思いますから、事務局はその整理をしていただかなくてははいけませんけれども、それにしても、特に民間事業者にお願いするなどということになった場合には、むちゃくちゃに負担をかけるわけにはいきませんから、そうすると、情報をどううまく利用して流用できるのかとか、公的に提供できる情報はちゃんとそれを利用してもらえるのだろうかとかということも含めて、この評価はどのような材料でどの程度のものができるのかということを実際に考えなければいけないのです。

もう一つ、きょうの委員からのご指摘にありました中に、現在の事業アセスメントではどこが足りなくて、これをやることによってどこにメリットがあるのかがはっきりしない限り、なかなかこの話は先へ進まないということがありました。これは、原科委員からも少しコメントがあったわけですが、計画をとめるということだけが強調されるとみんなシュリンクしてしま

うので、そうじゃないという面から見ても、S E Aというものに、それを実施するメリットがあるということは絶対あるはずだと思うのです。例えば、紛争の未然防止が図られて、コストが安くなるといったことがあるかもしれないし、リードタイムを短くできるということがあるかもしれない。あるいは考えてみれば、もっといろいろな点でメリットがあるわけですから、その辺は少し詰めて整理をして情報を提供していかないといけないのではないかという気がいたします。

現在行われている制度の中にはP Iがあります。この委員会にはP Iのプロの方が何人も入っておられるわけですが、P I制度とS E A制度を完全に対立的にとらえる必要はないわけですし、P Iがうまく機能すれば、それはある部分でS E Aの機能を果たし得るということで割り切って考えればいいわけです。その辺をどうするかということも含めて、全体のデザインは個々のプランごとに相当違った形になることを前提にして、我々の当面与えられたミッションは共通的・横断的なガイドラインを作れということです。横断的・共通的という限り、そんなにリジッドなガイドラインで汎用性のないものをつくってもしようがありませんから、そういう意味での横断的なガイドラインが最終的にでき上がって、それを見て個々の計画について、これにあわせた合理的なガイドラインがさらにできてくるといったそういう姿をねらっていく必要があるのだらうと思います。

きょうの資料4は理念型みたいなものをお示ししたわけですが、これについては今日は特に大きなご議論はなかったんですが、こういった理念型をある種共通のガイドラインのときの一応の柱にすると、この後の整理がしやすいという面もあると思われま。だから、その辺も次回以降しっかり議論しなければいけないだらうと思いますし、それから実際に事例がどうなっているかということを見る必要があると思います。特に埼玉県がS E Aを先進的にやっておられますので、埼玉県の例などはぜひ次回来ていただいてご説明を聞くということもあっていいのではないかと思います。また他方では、P Iでかなり実績を上げているという分野がありますから、そういう分野については、できればP Iの実績に基づいてのお話を聞いて、どこはS E A的にも利用が可能か、という観点からのアプローチができるような気がするので、それもやってみたはどうかと、こんなことをきょうのお話を伺いながら考えておりました。

では、屋井委員。

屋井委員 資料4について、まだ後かと思っておりましたので。先ほど申し上げたS E Aとして成立するための要点という観点から資料4を見てまして、きょうお答えいただく必要はないのですが、3つ申し上げたい。1点目は、「計画原案」という複数案が計画プロセス



に入っていますね。S E Aでは環境にも配慮した代替案を設定することが要件だといったことをお伺いすることがあるのですけれども、このプロセスは、計画プロセスとして独自に計画の複数案をつくって、それをS E A手続の方に投げればいいとも見えるので、そういう考えでいいのかどうか1点です。

それから2点目は、一番下の環境影響報告書の作成をした後、矢印が計画案に戻ります。作成した報告書を合本してファイリングするだけがこの矢印の意味するところなのか、あるいはその上で計画原案の比較検討をしていき、その中の一つの重要な要因が環境面であると。ですから、その段階に戻さなくて、一番下の計画案という四角に戻していることの意味がファイリングなのか、あるいはここに来てから議論を改めてもう一度するのか。一般には、計画プロセスの方は、環境、社会、経済等といろいろな観点を総合的に、最終的に判断した上で、計画案が決まって、確定行為ということですから、矢印がここに入っている意図が何かというのが2点目です。

3点目は、公衆の関与とか専門家の関与というのが両側からあるのです。S E Aとしての関与があり、それから計画策定プロセスとしての関与がある。多分右側の関与は、至るところに関与するということで書かれているのだと思うのです。いわば検討途上の関与です。決定したり、何かまとめた後に関与させるということではないです。左側に書いてある関与というのは、例えば環境影響評価を実施して、ドラフトなりの案ができ上がった段階で、閲覧したりコメントしてもらおうという結果に対する関与ということで、整理して2つ書いているのか、あるいは必ずしもそうではないということでダブルで書いているのか、これが3点目で、確認させていただきます。

以上ですが、そういうことがわかってくると、S E Aとしての要件とは何だろうかというのが、一端ですが、はっきりしてくるのではないかなと思います。

浅野座長 わかりました。きょうでなくていいという大変ありがたい留保をつけていただいたので、この辺は次回、さらにきちんとわかるようにということで整理していただきたいと思いますが、現段階でもし事務局で何かわかることがありましたら。

平野課長 分野によっていろいろ前提が変わってまいりますので、次回までにできればと思うのですけれども、できるだけその時点でよく関係省庁とも調整させていただきながら整理していきたいと考えております。

浅野座長 という極めて要領のよいお答えがありました。これは、一応頭の中の整理の仕方としては、前の総合研究会でS E Aとはこんなものですよという話をしており、その中で、環

境面からの材料提供は一応観念的には別枠であるという前提で話が進められてきました。ですから、これが手続的にどうなるかということになると両者の合成という形態もあり得るけれども、頭の中の整理としては別のシステムだということなのです。そうすると、この環境情報という面からのチェックについては、こういう2段階のチェックが多分標準的にはあるでしょうという話をしているわけです。

一方、こちらの民間の方の公衆・第三者関与というのは、これはもちろんそれぞれの計画のプロセスごとにどういう形であるかということを一義的には言えないために、こんなふうに絵をかいたということですが、最終的な仕上がりとしては、さっきも私が申し上げましたように、P Iがきちんとしたものでできるならば、P Iプロセスとこの左側のプロセスというのはある部分では合体する余地はあるだろうと思います。あるいはある部分については専門家関与で済んでしまう場合もあるわけです。計画の初期段階だったらむしろ専門家関与の方が合理的で、民衆関与、公衆関与というのはもっと後でいいという場合があるかもしれませんし、それはものによりけりということだろうと考えます。だからこそここでは基本型と書いてあって、絶対的にこれでやりますと言っているわけではないという理解をしているわけであらう。もうちょっと詳細にはこの次、事務局に整理をさせます。

原科委員、どうぞ。

原科委員 先ほど私は、これは早い段階、中止が可能である段階と申し上げましたが、誤解があるといけないのでちょっと補足しますけれども、浅野先生が合意形成上の効果は相当ありそうだとおっしゃった、その点が一番大事だと思うのです。つまり、ノーアクションについて評価するということは、その事業の公益性あるいは必要性を合理的にきちんと説明するチャンスを与えられたということなのです。やらないよりはいいということと言えるチャンスなのです。ですから、私はそういう段階で説明することによって社会的合意が形成される可能性はすごく高いと思うのです。それは、長野県の中信地区というところでそういう段階で廃棄物処理施設建設の検討をやりまして、まずS E Aをやったのです。その場合には、先ほど亀山先生がおっしゃったように、いろいろな基本のデータを使いまして、そのデータの30以上の項目についてずっとオーバーレイ法でエリアを絞っていったのです。それを公開のプロセスでやったために、データとしては、専門家の方から言えば今既存のデータは十分ではないということがあるかもしれませんが、それでもそういうデータは結構そろっていますから、そういうものを使ってやる。完全ではありませんが、それでもそういうことをやることによってかなり合意ができるのです。そういう効果が大変ありますので、ですから中止ができるような段階で

情報公開を進めるということは大変に効果があるということを私は申し上げたいと思います。今、複数案云々と屋井先生がおっしゃったのと全く同じことを考えていたので、さすがにいい点をご質問になったと思いますので、これについて詳しくは、また次回に申し上げます。

浅野座長 時間が残り10分になりましたので、今後の検討の進め方ということで事務局からの説明をお願いいたします。

平野課長 それでは、資料5でございます。今後の検討の進め方ということで、4点ばかり検討項目を挙げさせていただいております。

まず1点目ですけれども、戦略的環境アセスメント導入に必要なガイドラインの構成要素ということで、きょうさまざまご指摘をいただきましたので、次回以降、ご意見いただいた複数の観点を踏まえながら、分野ごとあるいは段階ごとになりましょうか、各項目をさらに詳細に洗い出してみたいと考えております。また、評価のあり方については、技術的にも検討していった提示できればと考えております。それから、今回8分野の説明の中で、累積的あるいは複合的な影響については触れられたものと触れられなかったものがあるのですけれども、これらの影響につきましても引き続き検討を次回に向けて進めてまいりたいと考えております。

それから2点目ですけれども、事例研究です。座長の方からもお話がございましたように、自治体の方で例がございますので、次回、可能であれば自治体例、あるいは国などの機関で類例がございましたら、紹介していただきたいと考えております。

それから3点目、関係者意見の把握でございまして、これは次回第3回目と4回目の間に、ヒアリングという形で機会を設けて、関係者からお聞きしたいと考えております。ご登場いただくのは、戦略アセスに関係する事業の関係団体あるいはNPOなどの方々あるいは直接事業者の皆さんにと考えております。

それから最後、戦略的環境アセスメント導入に必要なガイドラインということで、来年になりましょうか、4回目にはスケルトン 骨子の提示をいたしまして、最後5回目になりますけれども、ここで可能であれば本文までご提示させていただきまして、いろいろとご意見をちょうだいできればと考えております。

私ども、できるだけSEAのガイドラインとして多くの主体の方々のご支援をいただきたいと考えておりますので、引き続きよりよいガイドラインづくりに向けてご指南いただければと考えております。よろしくをお願いいたします。

浅野座長 ということで、ただいま資料5についてのご説明をいただきました。

今事務局からお話がありましたように、この研究会そのものとしては、第3回を後で申し上

げます日程でお願いし、そして第4回で報告の骨子となるスケルトンをお示しし、第5回でそれをご承認いただくというスケジュールを考えておりますが、どうもそれだけでは不足の面がありますので、非公式な会合ということでヒアリングをやりたい。ですから、ご出席いただく先生にはご出席いただくという程度の縛りをかけてやりたいというのが、今の事務局の進め方についてのご意見でございます。

何か今の今後の進め方についての事務局のお話、もちろん、さっき私が整理しましたように、きょうの先生方から出されましたご意見の中でこういう点は当然裁量しなければいけないというものは申しあげましたので、それも含めた形でさらに議論を進めていくということによろしゅうございましょうか。はい、どうぞ。

家田委員 大した話じゃないのですけれども、一つは、ここに挙げられている事例というかタイプですが、これはこれまでとしては非常に重要な事業で、いっぱいあったのですが、これからはこういうタイプの事業がないとは言わないけれども、それ以上に重要になるのは、例えば人口が減っていく中で、都市の周辺からどう撤退して都心部に移り住むかとか、それからどっちかといったら安全・安心のための防災事業であるとか、ちょっとこの事業のタイプが変わっていくわけです。それはもう国土形成計画の中でもそういうことを言いつつあるのですけれども。だから、これはこれで整理は要るのですけれども、一番活躍する土俵というのはちょっとこういうタイプじゃない可能性がある。そこはちょっと勉強を始めておいた方が、何かむだ手間と言っては何だけれども、本当に生きるどころをやった方がいいのではないかと、これが1点です。

それから、先ほどちょっと誤解を与えてしまったかもしれないのですが、座長がおまとめになったときに、例えば道路計画と鉄道計画を一緒にやるところがないといったちょっと誤解を生んで、私が言って間違えたことになるのですが、必ずしもないわけではないのです。実際にそこでは環境効果みたいなものも計算をしていたりするのです。ただ申し上げたかったのは、それが必ずしも拘束力を持っているわけではなくて、したがってこの図のように矢印が一方通行で来るような上位計画となっているわけではなくて、ある種の方向性を示しているにすぎない。つまり、矢印ではなくて、実は点線あるいはふにゃふにゃの線ぐらいの意味しかないものがあったりする。この計画の実際というのはいかなりの部分そういうものだということをご理解いただきたいという意味で言った次第でございます。したがって、私は、この流れの方向よりは時間軸を頭に置いた方がいいのではないかと考えています。

以上です。

浅野座長 ほかにございませんか。よろしいでしょうか。夜も遅くなりましたので、きょうお帰りの方もいらっしゃると思いますので、簡潔にどうぞ。

原科委員 今、家田先生がおっしゃったように、確かに事業者がいろいろ環境配慮をしています。そのことに関して合意形成を考えると、事業者が環境配慮を一生懸命やってもなかなか社会的信用を得られにくいのです。だから、そこで何か第三者的なチェックといいますが、そういうものがないとうまくいかないのので、そこで専門家の関与とか、公衆への情報公開とか、あるいは環境専門部局が関与するとか、そんな組み合わせにしないといけないと思うのです。だから、システムとして考えていきたいということです。

浅野座長 それでは、先ほど申し上げましたが、きょう出された資料で特に今回関心を持っておりますのは環境配慮のあり方という部分だったのですが、その点に別に限定する気はありませんけれども、もしコメントをいただけるようでしたら、ご協力をお願いいたします。コメントをいただく期限は、大変恐縮でございますが、10月20日までということにさせていただきますので、10月20日までにコメントをお送りいただければ幸いです。

それでは、事務局、何かございましたらどうぞ。

湯谷課長補佐 第3回、次回の日程についてですが、先日委員の皆様にはご案内させていただいたところですが、日程の調整をさせていただいた結果、12月22日金曜日9時30分から12時、場所は今日と同じこの会議室で開催させていただきたいと思っております。年末の多忙な時期に大変恐縮でございますけれども、よろしくお願ひしたいと思っております。

浅野座長 それでは、次回また押し詰まった時期で大変恐縮でございますが、環境省は12月27日まで会議をやるのは平気というところでもない役所ですから、それから言うと22日はまだまだまだノーマルな日程の範囲内ということでご理解いただきたいと思います。

それでは、本日はこれで散会いたします。どうもありがとうございました。

午後 7時55分 閉会