

平成18年度戦略的環境アセスメント総合研究会（関係者ヒアリング）議事録

1. 開催日時

平成19年1月30日（火）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

関係者ヒアリング及び質疑

- | | |
|----------------------|---------|
| ①国土交通省大臣官房技術調査課技術開発官 | 原田 佳道 氏 |
| 〃 道路局企画課道路経済調査室課長補佐 | 西川 昌宏 氏 |
| 〃 地方道環境課道路環境調査室課長補佐 | 井上 隆司 氏 |
| ②東京電力㈱環境部長 | 影山 嘉宏 氏 |
| 〃 執行役員原子力・立地本部立地地域部長 | 半田 光一 氏 |
| 関西電力㈱環境室環境部長 | 泉 正博 氏 |
| ③首都圏道路問題連絡会代表幹事 | |
| 環境アセスメント都民連代表幹事 | 標 博重 氏 |
| ④財団法人世界自然保護基金ジャパン | 花輪 伸一 氏 |
| ⑤江戸川大学社会学部教授 | 吉田 正人 氏 |

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、栗本委員、田中委員、辻本委員、原科委員、屋井委員

午後 6時00分 開会

○事務局 定刻となりましたので、これより戦略的環境アセスメント総合研究会・関係者ヒアリングを開催いたします。

本日のヒアリングにつきましては、今後本研究会におきましてSEA手続を検討するに当たりまして、事業者、あるいは民間団体の関係者の方々から現状の紹介やご意見をいただきましてこれからの議論の参考にしたいという委員の先生からのご要望もございましたので、開催するものでございます。

なお、本日は定員13名全員のご出席と伺っておりますが、屋井先生が若干遅れると伺っております。それから、亀山先生も遅れていらっしゃるようです。

引き続き、本日の配付資料につきましてご確認いただきたいと思います。

○事務局 配付資料について、議事次第の下に配付資料一覧を記載しておりますので、こちらで確認いただければと思います。

まず、資料の1-1でございますが、「構想段階（位置・規模等の検討段階）における取り組みについて」、資料の1-2が、「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ついて」で、これらにつきましては、国土交通省から提出いただいた資料でございます。

資料2といたしまして、「発電所建設計画の策定プロセスとそこでの環境配慮の考え方について」で、これは電力事業者から提出していただいた資料でございます。

資料3といたしまして、「戦略的環境アセスメントについての意見」で、これは標様から提出していただいた資料でございます。

資料4といたしまして、「現行の事業アセスの問題点および戦略アセスの必要性」で、これは花輪様から提出していただいた資料でございます。

資料5といたしまして、「戦略的環境アセスメントの必要性」で、これは吉田先生から提出していただいた資料です。

参考資料1として、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」、参考資料2として、「構想段階における市民参加型道路計画プロセスのガイドライン」で、これらは国土交通省から提出いただいた資料です。

参考資料3といたしまして、「上位計画のうち位置・規模等の検討段階におけるSEAの評価方法（案）について」で、これは第3回、前回の研究会に提出させていただいた資料を参考として添付させていただいております。

参考資料4でございますが、「上位計画等の策定プロセス」で、これも第3回の研究会に出させていただきます資料を参考として添付させていただきます。

最後に、「(仮称)横浜環状北西線概略計画」で、パンフレットをお配りしています。これにつきましては、国土交通省から提出いただいた資料でございます。

以上でございます。

○事務局 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いただきたいと思います。

それでは、これから先の議事進行につきましては浅野座長にお願いをしたいと思います。浅野座長、よろしくお願いいたします。

○浅野座長 それでは、きょうはヒアリングを計画いたしましたところ、夜遅い時間にもかかわらずご参加いただきまして、ご参加いただきました方々に心からお礼を申し上げたいと思います。

この会議室の時計はなぜか時差がありまして、壁の時計は2分ぐらい遅れています。ですが、私は元来、定刻主義者ですから、必ず時間に終わるとというのが本来の私の会議運営方針ですが、きょうはやはり余り急いで形式的な会合ということでもよくないと思います。場合によっては若干時間がオーバーということがあるかもしれません。その折にはお許しをいただきたいと思います。もし20時以降ご予約をお持ちの方は、どうぞその段階で席を遠慮なくお立ちいただければと思います。できるだけ時間は守っていきたくは存知ますが、よろしくお願いいたします。

では、ヒアリングに入ります。きょうは事業者、それから民間団体の方々をお招きしておりますので、これまでの取り組み状況とか、あるいは戦略環境アセスメントにかかわるご意見についてご紹介いただいた後で質疑を行いたいと考えております。

まず、一番最初に、国土交通省技術調査課原田技術開発官、道路経済調査室西川補佐からご説明をいただくことにいたします。よろしくお願いいたします。

○原田国土交通省大臣官房技術調査課技術開発官 国土交通省の技術調査課の原田と申します。よろしくお願いいたします。

構想段階における取り組みについての国土交通省の取り組みということでご説明をさせていただきます。

この資料の1-1と1-2でご説明させていただきますが、国土交通省の構想段階における取り組みといたしましては、横断的な指針を定めました国土交通省所管の公共事業の構想段階

における住民参加手続きガイドラインというものをつくってございまして、またこれに基づきまして各事業、国土交通分野で行っております事業について取り組みを行っているということで、本日はこの横断的なガイドラインを説明させていただいた後に、具体の事業例としまして道路計画の取り組みを説明させていただきたいと思っております。

では、まず資料1-1をごらんになっていただければと思います。

こちらに、構想段階（位置・規模等の検討段階）、こちらの事業で施設のおおむねの位置ですとか規模等を検討する段階というふうに位置づけておりますが、構想段階における取り組みについてということで概略紹介させていただいております。

国土交通省での取り組みにつきましては、構想段階、実際の事業の実施段階の上の段階、構想段階で住民参加の手続きということで、平成15年6月に、そちらに書いてあります国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドラインというものを策定してございまして、この中で複数案の作成ですとか、その公表等のプロセスを経まして各事業等の運用指針に導入していくということを取り組みをやっているということ位置づけております。

また、さらに、平成16年6月に国土交通省で環境行動計画というのを策定してございまして、この中でも環境に関しても国土交通分野の施策に環境の視点を内在化していくということで、構想及び計画段階において事業の計画案を策定するに当たっては、環境の保全、再生、創造といったような観点等から総合的に評価する仕組みについて検討して試行的に取り組んでいくことをやっております。

真ん中に、中ほどですね。住民参加手続きガイドラインにつきましては、取り組みのフロー図と申しますか、ポンチ絵を載せております。事業の構想段階ということで、当然施設の位置ですとか規模等の検討をやっていくということで、計画検討のプロセスがあるわけでございますけれども、計画検討を始めて、もちろん計画の必要性等も確認しつつ、環境面や、あるいは社会面、経済面といった面から複数案を設定していると。その複数案を評価した上で概略計画をつくっていくという形の流れになっておるんですが、このプロセスの中で、右側にございましており市民参加ということで、市民に対してこれら複数案の提示ですとか市民からの意見ということを得る手続をこのP Iガイドラインの中で定めております。この中では、当然この計画プロセスといったものの透明性、客観性、合理性、公正性というのを高めると。それによってよい計画をつくっていくということを目的としてございまして、市民への情報提供、市民からの意見聴取ということをやるといって形になっております。

こういった検討プロセス、あるいは市民参加プロセスを行っていく上では、下の方に書いて

おりますけれども、必要に応じまして協議会、学識経験者や当該事業に関係する住民の方々、あるいは事業者の方々、また事業を行う関係する地方公共団体、こちらの関係者からなる協議会を設置して意見の集約、あるいは調整をしていくとか、あるいは計画検討プロセスの中で出てきました複数案の検討をした上で概略計画を決定していくわけですが、客観的な立場から専門家の意見をいただく第三者委員会の設置、こういったものを必要に応じてやっていくということもこのガイドラインの中でうたわれております。

こういった構想段階での検討プロセス、あるいは検討プロセスに対する市民参加、第三者の関与ということにつきまして、関係地方自治体と連携、あるいは調整をしながら、既存の自治体が持っています既存の計画等ございますので、そちらとも整合性を図りながら実施していくという形のガイドラインとなっております。このガイドラインに基づきまして構想段階の概略計画定めまして、概略計画以降の実際の具体的な計画につきましては一番下にありましており、環境影響評価の実施ですとか、都市計画法に基づいた手続きをやっていくという形になっております。

こちらが、各国土交通分野でやっております事業の横断的、あるいは標準的な指標を定めたガイドラインとなっております、これに基づいて各種事業それぞれ指針を定めまして取り組みを行っておるところでございます。

前回河川関係の取り組みをご説明させていただきましたので、今回は道路関係の道路の計画の取り組みについてご説明をさせていただきたいと思っております。

○西川国土交通省道路局企画課道路経済調査室 それでは、引き続きまして、道路分野での取り組みの状況につきましてご説明をさせていただきます。

資料1-2でございます。この中で、道路計画プロセスのガイドラインというのを我々作成しております、そのまずご紹介と、それに完全に時間的には準拠しているわけではございませんが、それに沿った形で進められた事業がございますので、それのご紹介をさせていただいております。

1枚めくっていただきまして、「P I ガイドラインとは」というページでございますが、通称P I ガイドラインと呼んでいます。名称としては、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ということで、当初からP I プロセスを導入ということで進めてきておりましたけれども、17年9月の段階でガイドラインの見直しを行っております。見直しのポイントが下の枠囲みの中に入っておりますが、1つ目は構想段階の評価をきちっと位置づけるということと、適用を環境アセスの対象事業まで拡大をさせるということ、それから最初の

段階で必要性、その事業の計画の必要性をきちっと確認をする。それから、代替案の比較評価を行う。それらにおいて標準的に評価する項目をきちっと明確化するというような見直しをさせていただいております。

それで、できましたものが、きょう参考資料の2でそのものの内容をお手元にお配りさせていただいております。資料1-2の方で概要についてはご説明差し上げますので、参考資料を見ながら資料1-2の方のご説明を聞いていただければと思います。

資料1-2の2ページ目でございますが、このガイドラインにおきまして、道路計画のプロセスの中で構想段階というのはどういうものなのかということを明確に定義させていただいております。道路のおおむねの位置、構造等の基本的な事項を決定する段階というふうに考えておりまして、この構想段階での取り組みの対象として、先ほど改定根拠にもありましたけれども、アセスの第1種事業に該当するものを対象としています。そのほか、このガイドラインを適用することが望ましいと思われるものについては適用していくと。例えば、関係者間のいろいろな利害関係が調整が非常に手間取ることが想定されるようなものにつきましてはこういう手順を踏んでやっていくということで考えてございます。

次のページ、3ページ目でございますが、この概略段階で何を定めるかということでございますが、主には起終点、それから車線数だとか設計速度、それから構想ルート帯と呼んでいますが、すけれども、大体2万5,000分の1から5万分の1ぐらいのスケールで、おおむね250メートルから1キロ程度の幅で、このあたりに道路を計画するというようなことを決める。それから、主な連結する道路、要はインターチェンジ等の道路をどういうものにするのかというようなことをこの段階で決めていくということで考えております。

次のページでございますが、この段階でどういうことをどういう観点で評価をしていくかということでございますが、この概略計画案、この構想段階で概略計画案をまとめてまいりますが、その絞り込むに当たりまして、事業の効果だとか、それから環境だとか費用だとかを総合的に勘案して評価をしていくということで、このガイドラインでは5つのステップに分けて整理をさせていただきます。

次のページ、5ページ目でございますが、まず第1にその計画検討に着手することを明らかにして、それからその後の計画検討、それから市民参加の進め方、それからおおむねのスケジュール、それらをまず第1段階として提示をします。

次のページ、第2段階といたしまして、この道路計画で解決すべき課題を明確にして道路計画の目的を設定して、その道路計画によって目的が達成されると見込まれる、それから道路以

外の方策ではこの目的が達成できないということを確認する。すなわち、これが道路計画の必要性を確認するというようなステップを第2ステップとして整理をしてございます。

さらに、次のステップで第3ステップといたしまして、その道路計画につきましてこの目的を達成するために、分野、例えば交通、環境、土地利用・市街地整備、社会経済、事業性と、これらの分野ごとに評価項目の例というものをガイドラインの中にお示ししております、こういう評価項目でこの比較案を先ほどステップ2で設定いたしました目的に照らして現実的で合理的な比較案を設定した上で、それらの比較案についてこういう評価項目で検討していくということをステップ3として行います。

次の段階でステップ4と整理してございますが、ステップ3でそういう評価項目を設定いたしまして、さらに合理的な代替案を設定いたしますれば、それに応じまして、例えばこれは表の整理するイメージでございますが、各案ごとに各分野、各評価項目ごとにそれぞれの評価結果を整理をするということでございます。ただ、このガイドラインの中でも各項目の評価、これちょっと誤字がございますが、評価の制度は、調査結果、例えば文献調査なんかも活用しながら、その比較案の比較優位性を検討するに可能な程度であればよいということで、こういう構想段階でございますので、計画の状況にあわせて定量的または場合によっては定性的な評価を行うように考えてございます。

以上の4ステップを踏まえまして、次のページで、最終的にステップ4で比較評価結果を踏まえまして、最も優位な比較案を概略計画案として選定するというところで、この5段階で進めているところでございます。

次のページに、その5つのステップを踏むに当たりまして、どういうふうに市民の方々に参加していただくのかということにつきましては、いろいろなパターンがその地域、地域によって違うということもございますので、ガイドラインの中ではまとめてある部分を一括して実施する場合もあれば、きちっとステップごとに市民参画のプロセスを実施する場合、それに、場合によってはさらにステップを細かくする場合がありますということで、そういう例示もガイドラインの中でお示しさせていただいているところでございます。

11ページ、12ページにつきましては少し割愛させていただきますけれども、基本的にはこういう今のお示しさせていただいた5つのステップに合わせて市民参画プロセスを導入していくわけでございますが、その中でどういう方々を対象に市民参画のプロセスを導入して、どういう取り組みをやっていくのかということをお示しを11ページ、12ページに整理をさせていただいているところでございます。

13ページに飛ばさせていただきますが、この今までご説明させていただきましたガイドラインの考え方に沿って進めておいた取り組みにつきまして事例紹介ということで、13ページ以降で整理をさせていただきます。

その中身につきまして、詳細な中身につきましてはお手元にパンフレットをお配りさせていただいております。横浜環状北西線概略計画というパンフレットをお配りさせていただいておりますので、細かい点につきましてはそちらの方をご参考にしていただければと思います。

横浜環状北西線という道路でございますが、これは第三京浜の江北インターチェンジと、それから東名高速の青葉インターチェンジ、これを結ぶ約7キロ程度の自動車専用道路の計画でございます。平成15年2月から広域的なアンケートを実施するなど、そのP Iの取り組みをさせていただいているところでございます。

次のページ、14ページでございますが、この横浜環状北西線につきましては14ページに整理をさせていただいたような流れで検討をさせていただいております。まず最初に、15年6月にその交通改善上の懸念と書いていますけれども、課題、それからこの北西線の必要性というものをまず整理をさせていただいて、それについての意見をいただくと。その意見をいただいた上で、さらに計画のたたき台というものをご提示して意見をいただいて、それについて、さらにこれから計画のたたき台にいただいた意見をもとに概略計画を検討していくわけですが、検討の途中段階で検討状況というのを16年9月にお示しさせていただきました。さらに意見をいただいて、概略計画の案、それから、そこから概略計画に絞り込むというようなことで、17年8月に概略計画をまとめていったというところでございます。

具体的に、その比較検討につきましてどういう考え方で進めたかということにつきましては15ページにお示しさせていただいておりますけれども、構想段階におきましては住民の方々からいろいろな意見、特にルート、構造につきましては意見をいただいていたところでございまして、それらのご意見をまとめて7つのルートに大体集約されるということで、この7つのルート構想を代替案として設定をして、さらに、その右下にある表にございますように、交通、環境、それから土地利用、社会経済、こういう4つの大きな比較検討の視点でこの7つのルート構造につきまして比較検討を実施しているというところでございます。

その結果を16ページにお示しさせていただいております。このように7つのルートをこの4つの視点、交通、環境、土地利用、社会経済の4つの視点で比較検討をして、結論としては、一番最初にたたき台として提示したのが左から2番目の①たたき台案というのが書いてございますが、その途中の検討経緯の中で②のたたき台トンネル延長案が最も比較優位であると

ということで、最終的に概略計画としては、この赤線で囲んでおりますたつき台トンネル延長案というものを比較検討の結果概略計画として選定をしているところでございます。それが、17ページのルートでお示しさせていただいているところでございます。

そのもう少し比較表の中身だとか、ちょっと見にくいところがございますし、さらにその前段でいろいろな検討もしている結果がございますが、そちらは時間の都合もございますので、パンフレットの方で少し見ていただければと思います。

道路局の方からは以上でございます。

○浅野座長 原田開発官、西川補佐、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対してご質問等がありましたら、どうぞお出しください。最初にご質問、ご意見を全部まとめてお聞きして、お答えをいただくことにします。

では、原科委員どうぞ。

○原科委員 どうもありがとうございました。

今、具体例で、横浜の環状北西線、たまたま私の地元なものですから、しかも神奈川県のアセス審査会でこの案件が出てきましたので少し知っております。それで、こういった場合に、パブリック・インボルブメントで大変結構なことだと思うんですけども、このプロセスでは必要性に関しても一応聞いていますね。ただ、最初のご説明で、この概略計画で決める事項は、起終点とか道路種別、あるいは計画諸元、構想ルート帯とかですね。これ何か必要性については、もうこれはつくるんだという前提のような印象を受けるんですけども、こういったことの関係はどうかということを特に教えていただきたいと思います。

○浅野座長 では田中委員どうぞ。

○田中委員 3点ほどあるんですが、1つは、住民からいろいろご意見が出てきて、P Iの関係ですね。それについて応答していくことになると思うんですね。多分、往復でいろいろこのプロセスで応答されていると思うんですが、その提示の仕方をちょっとご紹介いただきたい。これが1点目です。

2点目は、この評価項目、これスライドでいくと7ページでしょうか。比較評価項目の設定と比較案の選定というところで環境の項目が出ておりますが、これはいわゆる環境アセスメント制度の項目とどのように整合しているのか、これが2点目のお尋ねです。

3点目は、全体の流れで、例えば14ページの検討フロー図の中に一連の流れがあるんですが、ここ恐らく横浜市で事業というか、こういう作業がされている過程で、横浜市でたしか事前調整制度というのがあると思うんですね。これについて、どのタイミングで市の方と図られ

ているのか、この3点ちょっとお尋ねしたいと思います。

○浅野座長 石川委員どうぞ。

○石川委員 きょうはありがとうございます。

先ほどのご説明の中でちょっと気になった点がございまして、教えていただきたいんですが、P Iのガイドラインとして決めておられるものの中に第三者機関というのがございます。この中に、環境の専門家というのは必ず含むというふうなことになっているのかどうか。ちょっと文面からはその辺がわかりませんので、その辺の実際どうなされているのかお教えいただきたいということと、それから、今田中先生がおっしゃったことに関係いたしますが、P Iの中で地方自治体の環境部局が関与するというのはどの辺の段階からなのか。あるいは、もう全く関与しないのか。最初から協議なさって、協議会等に環境部局が出席するということになるのか、その辺のところの状況をお教え願いたいと思いますが。

○浅野座長 ほかにいらっしゃいますか。

井村委員どうぞ。

○井村委員 スライドの8ページのステップ4なんですが、この表は概念的にはよくわかるんですが、最終的に意思決定、比較案を比較評価して定量的または定性的に評価というのはだれがどこで行うのか。道路管理者が内部で行うのか、委員会か何かつくってやるのか、その辺を教えていただきたいと思います。

○浅野座長 ほかにいらっしゃいますか。

栗本委員どうぞ。

○栗本委員 きょうはありがとうございます。

ステップ4の比較案の比較評価の中で各項目の評価の制度のところがありますけれども、その原則として文献調査の結果等ということでございますけれども、文献等の制度の問題として、現地のデータとの余りない場合、この辺をどういうふうな形で定量的に評価するのか、ちょっとまた教えていただければと思います。

○浅野座長 ほかに。

では、辻本委員どうぞ。

○辻本委員 幾つか出ましたけれども、制度とか項目の話が出ましたけれども、環境面でもその項目とか制度をどんなふう考えられているのかということと同じように、社会経済性の中も事業費等だけが何か表に書かれていたんですけども、社会的な側面というところも含めて、項目とかその制度をどう考えられているのかをお教えいただきたいと思います。

○浅野座長 家田委員どうぞ。

○家田委員 どうもありがとうございます。

制度はよくわかったんですが、もう既にあちこちで適用されていると思いますので、こういうふうにやって一体どのくらいの労力や時間やコストがかかるのかなという感覚と、それから、私の聞く範囲では、この種の作業というのは土日とか夜とか、官庁からするとオフタイムにやらざるを得ないと思うんですが、そういうことを職員の人や何かどういうふうにして対応していращやるのかなというあたり。

それと、一体どういう人たちがこういうのに関心を持って参加するのか。何か普通の人々が来るのか、何か凝り固まっちゃっているような人が来るのか、その辺の感覚を率直なところもう少し教えていただきたい。

以上……。

○浅野座長 それでは、ご質問はこのぐらいにさせていただきます。

いろいろ質問がありました。きょう直ちに全部お答えいただくことは時間的に無理かと思えますので、可能な限りお答えいただいて、回答漏れがあったり、さらに詳細をおたずねいたしたいということがある場合はこちらから書面を差し上げますので、よろしく願いいたします。

それでは、どうぞ。

○西川国土交通省道路局企画課道路経済調査室 それでは、まず必要性についてでございますけれども、先ほどちょっと概略計画の決定項目ということで、パワーポイントで3ページ目をちょっとご指摘いただいておったんですけれども、私の説明ちょっと不足していた部分があるのかもしれませんが、構想段階での評価というのは、先ほどご説明させていただきましたようにステップを踏んで進めていくことになってございまして、ステップ2ということで、パワーポイントでいくと6ページ目でございますけれども、必要性について確認をするステップというのがございます。先ほど北西線のフローの中で、平成15年6月にも課題だとかニーズだとか必要性について一定の資料をご提示させていただいて、意見をいただいてというプロセスを経てございますし、この概略計画の中のパンフレットの中にもその計画の目的、それから効果等につきましては、例えば5ページ以降でその当時議論させていただいたもの等を抜粋してご紹介をさせていただいております。ここ、これが十分かどうかという議論はあるかと思えますけれども、考え方としてはそこで一度確認をさせていただいているという流れの考え方でございます。

○浅野座長 原科委員の疑問に対しての答えとしてはこういう理解でいいですね。ここに出て

いるパンフレットは、要するにステップの幾つかを踏んだものをすべてまとめた総括的な内容が出ているということですね。

○西川国土交通省道路局企画課道路経済調査室 そうございまして、各段階ごとに……

○浅野座長 ですから、実際に各段階にはこれがパーツという……

○西川国土交通省道路局企画課道路経済調査室 同じようなものを、先ほど提示の仕方についてもご質問ございましたけれども、各段階で必要性についてのパンフレットだとか、それからたたき台の段階でもこういうもの、同じような情報量のものをご提示させていただいて、この提示方法としては、このパンフレットの中で3ページ目、4ページ目にございますけれども、いろいろな情報提供だとか、それから意見把握を、我々はオープンハウスと呼んでいますけれども、地元の区民センターみたいなところで、先ほど家田先生からもお話ありましたけれども、やっぱりたくさん集まっていたくためには土日なんかも活用しながら、こちらから情報提示をさせていただいて意見をいただいているという取り組みをさせていただいているところでございます。

○浅野座長 では、どうぞほかの質問にお答えいただけますか。

○西川国土交通省道路局企画課道路経済調査室 それからあと、アセスの項目との関係ということでございますけれども、これにつきましては、基本的な考え方としてはアセスの前段階でございますので、アセスの段階でまたちょっと変わる可能性はあるかもしれませんが、この段階で想定されるアセスでやるべきものであろうというものにつきましては項目として考えているということございまして、この概略計画で申し上げますと、例えば46ページから48ページあたりに、さまざまな意見をいろいろP I活動の中でこういうこと懸念ありますよねというようなこともいろいろ意見をいただいております。そういう観点でもさまざまな項目について議論させていただいております。当然、その後アセスメントという手続がございますので、その中で追加があればそういうのもやっていくということになるかと思うんですが、その段階では一応想定しているものはできるだけ幅広くというふうに考えて取り組んでいるところでございます。

それから、横浜市との関係でございますけれども、このP I自体が横浜市と国土交通省の関東地方整備局と、それから首都高速道路と三者で共同にP Iの実施事務局としてやってございますので、常にいろいろな取り組みをするに当たっては調整を図っているという認識でございます。

環境部局との調整ということもご指摘ございましたけれども、当然窓口は横浜市の道路部局

でございますけれども、環境に関しましてはその段階、その段階に応じまして、横浜市の中で例えば環境サイド、環境部局との調整もしていただいているというところでございます。

それから、第三者委員会に環境の専門家が入るべきということに関してガイドラインに書かれているかということでご指摘ございましたけれども、そういう意味では環境のということで限定して明記しているわけではございませんけれども、当然第三者機関として幅広くご意見いただくときにそういう観点でも議論していただけるかどうかということで、委員の方々をお願いをしているというところでございます。ガイドラインで明確には確かにご指摘のとおり書いていないというところでございます。

それから、比較について、だれが実施するのかということでご指摘いただいておりますけれども、これにつきましては、横浜環状北西線につきまして申し上げます、これにつきましては先ほど申し上げましたように、横浜市と国交省関東地整と首都高で三者で共同事務局をさせていただいておりますので、そこで当然検討はさせていただいております。

ただ、この横浜環状北西線につきましても、先ほどご指摘ありましたように、第三者機関として有識者委員会を設置してございまして、比較検討の内容につきましてはそこで当然公正にちゃんと検討されているのかどうか、それから客観的にちゃんと見られているのかどうか、それから住民の方々にきちっと透明性をもって進められているのかどうかという観点でご指摘をいただきながら、こういう例えば概略計画だとか途中段階の資料をまとめてご提示をさせていただいているというところでございます。

それから……

○浅野座長 あとは、文献などが十分でない場合、現地のデータがない場合はどうかと。それは、どうやって制度を担保するかというご質問。それから、社会経済面の評価はどうしているのか。あとは、コスト、労力といったことであつたかと思えます。

○西川国土交通省道路局企画課道路経済調査室 たくさんで申しわけございません。文献の調査に関しましては、構想段階で大規模な現地調査をやるということはなかなか、例えばルート構造だとかもかなり複数挙がる中で絞り切れていない中でやるということには、現時点ではそういうことはしておりませんが、例えば本当文献調査だとか、それから地元自治体だとか関係機関とかが類似の調査をやっている場合にはそういう類似調査を参考にさせていただくとか、そういうことを協力求めてやっていくということになるかと思えます。横浜環状北西線につきましてはその周辺の文献がかなりそろっていたということで、この事例につきましては文献調査等でどういう影響があるのかというのを調べさせていただきました。そこは、今後

いろいろなケースに応じて判断していくことになるかと思えます。

それから、社会経済性につきましては、先ほど概略計画の中でコストだけが書かれているというようなことをご指摘がございましたけれども、これは北西線の検討の中で代表的なものとしてここに例示をさせていただいているというふうに認識しております。ガイドラインとしてはもう少し幅広く、例えば事業に関する期間なんかも含めたりだとか、どれぐらい時間がかかるのかということも考えたりとかいう部分は当然加味していくことになるかと思えます。それから、地域の活性化のためにどういう効果があるのかとかいうようなこともこういう項目には入ってくるかと思われまますけれども、北西線に関しましては、この7つの案をどちらが優位かというので検討するに当たってはコストで比較するのが非常に適当だろうということで、主にこの事業費でこの優位性を検討させていただいたということでございます。

それから、こういう取り組みにどれぐらいの労力がかかってと。どれぐらいの時間を要しているのか、それからどういう関心を持った人たちが集まっているのかということでございますが、今すぐどれぐらいの時間がかかったかということはなかなかちょっと定量的には申し上げられませんが、感覚的には15年からアンケート等を始めさせていただきまして、約2年ちょっとぐらいP Iプロセスをさせていただいております。その後、現在この北西線につきましては、環境アセスメントの方法書の手続の公告縦覧が終わりまして意見をいただいているところでございます。そういう意味では、新たな意見もいただいておりますけれども、方法書の公告縦覧した段階でいただいている意見も、大体P Iの段階でいただいている意見とかなり重複している部分もございまして、その段階でいただいた意見でどういうふうにお答えをさせていただくかということも含めて、今までやってきた取り組みが生かせるのかなというふうに思っておりますし、そういう意味では、初めて知ったとか、こんな計画だったとは知らなかったというようなことは、余りその方法書の段階では、当然この2年間の取り組みがあったおかげというふうに我々認識しておりますけれども、少なくなったのではないかなというふうに思っております。そういう感情的なしこりみたいなものは、この北西線に関しては特になかったのではないかなというふうに思っております。そういう意味では、2年間時間をかけた価値は十分あったのかなと思っております。

来られる方々がどういう方々かということでご質問ございましたけれども、当然地域に密着した情報というのも必要でございますので、そういうものに関しては、例えば土日の区民センターみたいなところで1日どんと朝から夕方までスタッフがいて、自由に入ってきてもらって模型だとかパネルだとか見ていただいて、自由に質問していただいてやりとりをするという取

り組みもございますし、場合によっては駅だとか、北西線の場合はショッピングセンターみたいなところで非常に幅広くいろいろな人の意見を聞けるような場、これも休みの日にそういうのを設けたりだとかいうことも取り組みをさせていただいております。そういう意味では、地元に行くと、やはり少しかなり具体的な要求をされる方々もいらっしゃいますけれども、そういう地元でもオープンハウスという形で、朝から夕方までオープンに間口を広げて自由に入ってきてくださいということをやることによって、かなり幅広いご意見をお持ちの方々に聞きに来ていただけているようになっていっているのではないかなというふうに思っております。

○浅野座長 どうもありがとうございました。

それでは、国土交通省のご説明は以上で終わりにさせていただきまして、次に東京電力の影山部長からご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○影山東京電力（株）環境部長 お願いいたします。

資料の2をお願いいたします。発電所建設計画の策定プロセスとそこでの環境配慮の考え方についてご説明させていただきます。

最初にお断りさせていただきますが、一応みんなそうだと思いますが、いろいろな立地の方との状況の中で、現場との状況の中でいろいろなパターンが考えられますので、今回は代表的なプロセスということでご説明をさせていただいておりますので、その点をご了解いただきたいと思います。

それでは、1枚おめくりをいただきたいと思います。

発電所建設までの計画策定プロセスの経過を書いてございます。

まず、ステップ1という基本構想検討、これは長期的な電源開発の検討ということで、どのくらいの電源をどのくらい、いつごろ入れるかという大まかな検討をやる段階でございます。

それから、ステップ2で地点選定調査ということで、立地制約等をいろいろ文献で調査するという、それがこのステップ2でございます。

ステップ3は計画地点の選定ということで、ステップ1、2で検討した内容をもろもろ勘案しまして計画地点を選定する段階です。ここまでは社内での調整でございます。ここまでは外には出さないでいろいろ考えるという、そういうところでございます。

それから、ステップ4にいまして、発電所建設の公表ということで、この段階になって初めて建設のあらあらの計画を公表するところです。右に書いてございますように、発電所の規模ですとか、それから建設の時期ですとか、あるいは燃料、それから地点、こういったものはこの時点で公表をすることになります。それから、その後非常に年数がかかりますので、でき

るだけ速やかに環境影響評価に入ることが通例でございまして、その後建設、運転という、そういう流れをとることになります。

それぞれのステップをもう少し詳しくご説明させていただきます。

次の3ページ目をお願いいたします。

ステップ1の基本構想検討でございまして、これは企画段階でございまして、政府の基本方針を踏まえまして電源開発検討を実施するというところで、電気事業を取り巻く環境ですとか、あるいは事業戦略を踏まえて基本構想を検討いたします。これは、将来の需給状況を想定しまして必要な規模、導入時期を検討するというところで、電力各社ごとに、会社全体の将来の需給状況を踏まえた発電所の必要性などを検討をすることによってございまして。これには電源構成というのをおあわせて検討いたしまして、これは環境負荷、CO₂の負荷につきましてもこの段階で検討を加えて、それで自主行動計画を達成できるかどうかというようなことも考えながらやるということなんです。それから、エネルギーセキュリティー、将来のエネルギーの安定供給、こういったことを将来の需給等を見通して検討することになります。更に、経済性も考えて基本構想を検討する。こういうようなステップを踏みます。

次をお願いいたします。

次は、地点選定調査になります。これは、立地制約等をですね、ほぼ文献が主体になるかと思いますが、文献等によって地元状況調査を行うということによってございまして。やる内容につきましては、法律的な規制、自然公園法、国立公園が近くにあるかどうかですとか、あるいは公有水面埋立法で埋め立てができるかどうか。こういうような法律的な規制ですとか、あるいは名勝があるかどうかというような、特記的な自然環境があるかどうかの検討。それから、事業特性としまして、発電所には冷却水として海水を大量に使用しますので、冷却水が確保できるかどうかというようなことですとか、あるいは送変電用地、電気を送るような、そういうルートが確保できるかどうか、こういったようなことも検討をいたします。それから、用地取得の見通し、地元の情勢、インフラ、例えば燃料を調達する港湾があるかどうかとか、そういったことも含めてあらあら、これは文献等で調査する、そういう段階でございまして。

次をお願いします。

ステップ3で計画地点の選定でございまして、電源開発に係る基本構想の検討、立地制約の有無等、ステップ1、ステップ2で行いました検討を踏まえまして経済性、事業性を総合的に判断し、事業者としての発電所建設計画地点を選定するというところで、ここで地点をあらあら選定するわけによってございまして。

それで、この段階で地点を決定するわけですが、それに当たりましては地元の発電所の立地に対する意向、こういったものとか、あるいは補償に関する地元関係者との調整の見通し、それから用地の取得見通しですとか、あるいは事前の環境面での検討結果、こういったことを総合的に判断して決定をいたします。それで、会社としてはこの段階、こういうのを踏まえて正式に決定いたしますので、この前では発電所の候補地点を公開するという事は、これは難しいと思います。公表した後、やはりやめましたというわけにこれはいかないでしょうから、そういうようなしっかりした会社としての意思決定をした後公表ということになるかと思えます。それから、大体その地点が決定したとしましても、こういった段階で発電所候補地点を公に公開するとしますと、例えば土地の地権者とか関係漁民とかの交渉が困難になる、そういうような場合もあって、地元が無用の混乱を招くという可能性もございますので、電源立地を進める上から問題が多いと思いますので、この段階では公開はしないというのが原則だというふうに思っております。

次をお願いいたします。

それで、以上の検討を踏まえまして、しっかり会社で意思決定をした上で、それから場合によってはあらあらの地元との調整等がなされた上で、建設計画の公表ということになります。これは、いろいろなパターンがあると思いますが、地元への立地申し入れみたいな、そういう形をとる場合が多いかと思えます。この時点では、公表内容としましては規模ですとか、あるいは建設時期、燃料種、地点、こういった概略の内容の公表になると思われまます。それで、その後速やかにできるだけ早く環境影響評価のステップに入りたいと思っております。今までの実績では数カ月から1年以内に環境影響評価のステップに入っております。ここに書いてございますように、建設計画公表の後、方法書の届け出、公告、それから住民意見、知事意見をちょうだいしまして、それで大臣勧告ということになります。その後環境調査をいたしまして準備書をつくり評価書になるという、そういうステップを踏みます。

方法書に記載する内容でございますが、事業内容に加えまして、②で事業の背景、経緯及び必要性、これを記載いたします。それから、地域特性ですとか環境保全の配慮にかかわる検討の経緯、内容、こういった内容も記載いたします。あとは、環境影響評価項目、選定の考え方ですとか、あるいは調査、予測、評価方法の考え方について記載いたします。この下線を引張った②と④のところは、これは平成18年改正で充実される項目でございます。こういったような事業の背景とか経緯等も方法書に記載をさせていただきます。それで、かなり早い段階からアセスメントを実施いたします。それから、なおかつ住民意見や知事意見の聴取並びに公告

縦覧をしてございますので、早い段階からできる限りのアセスの手続、いろいろなご意見を聞いたり、それから皆様に内容をお知らせするというようなことをやっておるというふうに考えてございます。

次のページをお願いいたします。

次は、ステップの5は、そういうことを踏まえまして事業を実施するというので、事業を実施する段階でも環境保全協定ですとか、あるいは環境監視、事後調査と、こういったことはやっているという、そういう内容でございます。

次をお願いいたします。

まとめで今までお話しした内容をまとめておりますが、まとめの（1）ではステップ1から3ということで、先ほど社内でいろいろ検討するという、そういう段階でございますが、この段階では基本構想で需給状況から安定供給を確保する観点、電源構成についての環境負荷特性やエネルギーセキュリティー、経済性といった電気事業特有の観点から総合的に検討を実施するというのでございます。それから、基本構想検討から計画地点選定に関する検討は、これは民間事業者の経営戦略にかかわる範疇でありますけれども、地元との関係にも十分配慮しまして慎重に進めてございます。こういったのがステップ1から3の段階でございます。

それから、最後のスライドをお願いいたしますが、まとめの（2）でございますが、このまとめの（2）につきましては建設計画公表以降の内容を記載してございます。それで、先ほどご説明しましたように、環境影響評価手続におきまして知事の意見、住民への説明、縦覧等の意見が反映されておまして、地域の意見は十分吸収される仕組みとなっているというふうに考えております。評価結果によりまして建設計画の変更も実施した例でございますので、その段階でも十分住民のご意見はお聞きできるというふうに考えております。また、建設計画公表後に開始される方法書の中で事業の背景、経緯、必要性の経緯や地域特性の把握、環境保全の配慮にかかわる検討の経緯、内容、こういったものを記載することになっておりますので、十分こういった内容もお伝えできるというふうに考えてございます。

以上によりまして、発電所建設におきましては環境影響評価法の施行により方法書手続が制度化されまして、早い段階から環境配慮は十分実施されているものというふうに考えております。

以上で説明を終わりますが、あと2枚参考でつけてございまして、方法書段階、あるいは準備書、評価書段階で建設計画を変更した事例がございますので、その例を幾つか記載してございます。

以上でご説明を終わらせていただきます。

○浅野座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの影山部長のご説明についてご質問、ご意見ございましたら。

原科委員、それから石田委員、石川委員ですね。それから、小川委員、田中委員。では、その順番でお願いします。

○原科委員 よろしいですか。どうもありがとうございます。

先ほどの道路の場合と比較しまして、随分と様子が違うなという感じを受けました。道路でさっき必要性についてお聞きしたのは、実はもっと突っ込んだことを聞きたかったんですけども、時間がないので遠慮しましたが、必要性に関して確認するためには説明責任を果たす。その場合には、やはり社会に開かれた場で検討しなければいけないんです。これは、我々は公共空間での議論といいますけれども、そのやりとりというのは「意味ある応答」をしっかりとやってもらおうという、そういうやりとりが必要なんですよ。そういう点で道路ではどのようにやっているかということは後でまたお聞きしたいと思います、これは別途ですが。

そういう観点からいいますと、今のご説明の発電所の場合には随分と段階が遅いですね。何度も早い段階から情報公開とおっしゃったけれども、中身は道路に比べると随分遅いんですよ、どう考えても。地点選定段階での情報は公開しないんだと。決まってから公表とおっしゃったけれども、それでは持続可能な発展というのはまず不可能ではないですか。しかも、公表地点、場所が決まって公表ということは、その段階で絶対、その地域の人はずいぶんここに決まったと考えますよ。それをきちっと説明するのが大事なので、そうしますと、地点選定段階での情報公開がなければこれうまくいかないと思うんですよ。この辺に対してどうお考えになっているか。企業なので、これは企業秘密とおっしゃったけれども、最後の方では地元との関係に配慮しと、まとめの1枚に書いておられますね。地元との関係に配慮するのであれば、当然複数地点検討している段階から情報公開して地元の皆さんの意見を聞かないと環境配慮できないでしょう。だから、最後におまとめになったことと実際やっていることが随分合わないものですから、これは非常に不思議な感じ。この辺はぜひきちんとお答えいただきたいと思います。

○浅野座長 石田委員どうぞ。

○石田委員 きょうはどうもありがとうございます。

ステップ3のところなんですけれども、総合的に判断をされるときに、例えば地元の意向とかその補償の問題とか、用地とか環境とか、それはその同列に入れるようなものもあると思うんですが、ウェイトづけといいますか、どんなふうに勘案されていかれているのか、実情をお

教えいただきたいというのが1点と。

それから、もう一つ、ちょっとお答えになりにくいようなことなのかもしれませんが、この地点を決めるときに、第2候補的なものを事実上少しはお考えになるのが実情なのかどうかというその2点です。

○浅野座長 石川委員どうぞ。

○石川委員 きょうはありがとうございます。

2点ほどお尋ねしたいんですけれども、電気事業法によりまして、アセスメントの中で手続の中で方法書が決められておりますが、その段階では都道府県、市町村といった、そういう意見は評価の項目、あるいは手法といったようなことに限定されております。それだけしか電気事業法の中には書かれていないということですので、方法書の意見としてはそれだけしか事業をなさる事業者と事業サイドの側には意見としては伝わらないんじゃないかということが1つでございます。

結局そういうことですので、準備書段階で事業計画の変更というものにつながるような意見が出てきた場合には非常に対応が難しいんじゃないかという気がいたします。特に、発電所の設備、先ほど基本的な計画を決めるというふうにおっしゃいましたけれども、そのままで決めちゃうともういじれないのではないかという気がいたします。その中には煙突の構造とか、あるいは高さ、あるいは発電の効率とかエネルギーの種類をどうするかとか、燃料種別をどうするかとか、いろいろな基本的な仕様がございしますが、そういったようなものが土地の制約があるとかいったような理由で変更できないというふうに聞くんですけれども、その辺のところの事情はどんなものなのでしょうか。このきょうの本日いただいた資料の中では、煙突を2本から1本へと変更したとか、あるいは高さを変更したというのが出ておりますが、こういうのはしょっちゅう検討の対象として挙がるのか、あるいはまた、これは非常にまれな事例なのか、その辺のところをちょっと状況をお教えいただきたいと思います。

もう一つは、CO₂の問題があったと思うんですが、実は発電所のアセスメント手続の中で、手続途中で中止となった事例が2件あるというふう聞いております。これなんかも恐らく基本的な仕様の変更にかかわるものではなかったかという気がいたしますので、その辺のところの事情も含めて、ちょっと状況をお教えいただければと思います。

以上です。

○浅野座長 それでは、小川委員どうぞ。

○小川委員 この研究会の議論の中で検討している段階は、非常に上位の構想段階と、事業ア

セスよりも少し上の具体的な段階とあると思いますが、実際にSEAの導入を考えているのは、事業アセスよりも少し上がった上位の段階です。そこへSEAを入れて、具体的に現実の場で意味があることができないかということを検討していると思います。

その意味では、発電所の場合には地域や立地点などが具体的に特定された中で、先ほどの道路計画などの話にもありましたように、事業アセスより前の段階で同じ立地点（サイト）に関してこういう案があり、ああいう案がありと複数案を考えることができると、意味のある検討ができると思います。こういう複数案の検討ができれば、他の検討対象と横並びである程度共通のガイドラインを策定するというところに具体的につながると思います。その意味でお聞きしたいのは、発電所の場合に、立地点（サイト）が決まった段階で複数案の検討は意味のある形で行えるのかどうかということです。その辺の話が今日のご説明の中ではあまりなかったように思いますので、是非お聞かせをいただければと思います。

○浅野座長 田中委員。

○田中委員 ありがとうございます。

私、このスライドの特にこのステップ2の4ページでしょうか、4ページから5ページのあたりのことでちょっとお伺いしたいんですが、この段階では社内の検討が中心なので、基本的には情報は内部的に扱っているというお話がございました。結局、場所の選定も含めて事業計画を立てられるときに、地域のいわば環境制約の要因だとか状況を把握することが必要であろうと思うんですね。つまり、それはもちろん公表されているデータも加えますし、それからまた地域の方で、端的に言えば、例えば自治体の部局の方がいろいろな事業計画の進行管理をしておりますので、そういう状況がどうなっているかということの、多分その情報をとらなければいけなくなってくると思うんですね。その段階でどういう調整がされているかというのをちょっとお伺いしたいと思っております。

申しますのは、実は、例えば横浜市、東京電力ですと横浜市ですとか、それから川崎市では、事前調整制度というのがありまして、恐らくその事前調整にかける、つまりここでいえば計画地点の選定、ステップ3かステップ2の段階で多分そういうことをされているんだろうと思うんですね。ですから、多分そういう形で事前にある程度自治体とすり合わせをした上で事業計画を落とし込んでいくという計画になるんだろうと思うんですが、そのあたりの実態の手続をちょっと教えていただきたいと思います。

○浅野座長 家田委員。

○家田委員 どうもありがとうございます。

2点ほど伺うんですけれども、1点は、電力需要がべらぼうな勢いで高まっていて、どんどんみんなパソコン使うようになって、どんどん電力需要高まっていますよね。そういう中では、恐らく個々の発電所の地点をどこにするかということはもちろん重要で、原科先生言うように、もうちょっと何とかした方がいいんじゃないかと思うけれども、より重要なことは、さらに上位のどんな方面にどのくらいの電力の供給が要求されるのかと。それが国民的に合意できないんだったら電力を削減するしかないんだというようなたぐいの問いかけが国民に対して問われて、それが納得された上で、じゃこんな方面にはこんなものですよねというようなところに行くんじゃないかと思うんですが、そういうところについて、国民的な理解を得るようなプロセスというのはどういうふうにおやりになっているか、そこを1点伺いたい。

もう一つは、確かに地点についてはこんなふういろいろなセキュリティーのいろいろなことがあるからこうやっているんでしょうけれども、現実には地点で何かこうなってくると、あとは、さあ漁業補償ですごいことになっていたり、あるいは地元対策として大変に手厚いいろいろなものをおつくりになったりしているでしょう。つまり、地点のところではこういうふうなことをやっているけれども、最後の定期ケアとかは物すごく千差万別で、それが少なくとも全国国民的には一体何がどうなっているんだかわからないような面がありますよ。というふうに私は思うんですが、その辺についてもうちょっと、透明性というのか、リーズナブルというのか、そんな方向に行くようなお考えや何かがありましたら教えて、特に漁業とかあっちの方面についてよろしくお願いします。

○浅野座長 ほかにご質問はよろしいでしょうか。

では、今いろいろとご質問が、中にはコメントに近いようなものもありましたが、これも先ほどと同じですが、一つ一つ丁寧にお答えくださいという気は必ずしもありませんので、まとめてお答えいただいて、不十分な点は後で文書でお答えということでも構いません。どうぞよろしく願いいたします。例えば、石田委員からのご質問のステップ3での総合的な評価の判断の段階でのウエートづけがあるのかというような点についてはどうでしょうか。あるいは、石川委員から出された電気事業法の枠組みには限界があるんじゃないかとか、いろいろあったと思いますけれども、お答えいただけるところだけでも結構でございます。よろしく願いいたします。

○泉関西電力（株）環境室環境部長 関西電力の泉と申します。

まず最初に、できるだけ早く情報公開をすべきだ、遅すぎるというお話がございました。道路の場合と比べると確かにそういう感はぬぐえませんが、先ほど説明の中でも申し上げました

ように、私ども電気事業は、将来の電力需要がどうなるか、エネルギーセキュリティーをしっかりとしなければならぬなど国の政策との関連を考慮しなければならない立場で、どういう電源をいつごろどのように、どこに用意するのが最もいいのかといった基本構想を入念に、各社において、検討するわけでありまして。もちろん、その中にはCO₂問題も考慮する大きな課題の1つでございます。

将来の需要の動向等も踏まえて、必要な規模、必要な燃料種別などをあらかじめ決定した上で、立地可能地点というものがどういったところにあるのかということを検討するわけでありまして、そういったまだ十分な諸元等もはっきりしない中でその地点名を公表して、その是非など、ご意見を承るということは、かえって地元のいろいろな方々の不安といったものを招くことになり、実際の電源の具体的な立地の際に円滑に進まないと思います。それで、計画地点の選定に至るまでの間は内部で経営戦略の一環として検討しております。その経営戦略の中には、私どもの事業特性として、いわゆる競争環境、電力自由化という政策への対応がございます。そういった中で、我々としてできるだけ安価な電力をお届けする責務もありますし、環境保全に十分留意して良い発電所を立地する必要性もあります。したがって、必ずしも新規の立地だけでなく、既存の老朽化した発電所をリパワリングして、立地上余り大きな影響がない範囲でそういった目的を達するという選択肢もございます。そういったことを十分検討した上でその計画地点を公表し、環境アセスメントの手續に着手するといった手順をとらせていただいているところでございます。

それから、電事法においては、方法書の手續はアセスの評価項目と、調査方法に限られた話ではないかというご質問がございました。それは、そのとおりでございますが、私どもはその方法書の中に事業計画というものもできる範囲で書いてございまして、具体的には事前にその当該市町村など自治体とは非公式ベースで調整といいますか、問題がない範囲でその立地計画についてお話をさせていただいております。こういった手順の中で、本当にその電源立地が必要なのかどうかとか、なぜそこでそういった発電所が適切なのかとか、なぜその場所なのかとか、そういった話につきましては、方法書に関する自治体における審査の中でもQアンドAといいますか、いろいろなやりとりはしてまいります。それは、評価項目や方法だけの範疇ではなくて、具体的な事業の必要性等に対しても議論はされております。そして、そういったことに関して、もし何か異議があれば、知事意見という形で経済産業省の方にお出しになられます。そういったものも含めて、経済産業省の方で方法書の審査をしていただくわけでありまして。その審査の過程では、環境審査顧問会といった制度もございまして、ご専門の方々の立場からいろ

いろな観点からご意見を賜り、ご審査いただきます。最後は、大臣勧告という形で方法書の審査が終えられます。このような大臣勧告に至るまでのプロセス、手続をとられるのはおそらく電気事業だけではないのかなと思っております。

そういった観点で、方法書のプロセスの中では実態としていろいろなやりとり、説明等はさせていただきます。

○浅野座長 小川委員からご質問のサイト決定後の、その上で複数案の検討というのはいり得るかという、その点はどうですか。

○泉関西電力（株）環境室環境部長 火力の場合は、例えば石炭火力、LNG火力、あるいは油火力、いろいろなタイプがございますが、例えば石炭火力でしたら、それにふさわしい石炭運搬船が入港するための港湾等のインフラがあるかどうか、あるいはLNG火力でしたら、LNG基地が近傍にあるかどうか、そういったいろいろな大きな基本的な条件がございますので、1つのサイトに例えば石炭火力、あるいはLNG火力、いろいろなタイプの発電所をどっちにしようかというような選択肢は基本的にはないと考えております。細かいところはあるかと思いますが、基本的な電源のタイプという意味では複数案の検討というのはいりません。また、規模に関しましても、将来の需要動向とか、いろいろな運用特性とか、そういったものを踏まえて選択しておりますので、土地がないから半分にしておこうとか、そういった話にも基本的にはならないということで、余りその1つのサイトにおいて幾つかの選択肢といえますか、ケースといえますか、そういったものは発電所の立地の場合には余りないと考えております。

○浅野座長 小川委員が言われた複数案というのは、もうちょっとブレイクダウンしたものも含めてというご質問だった。今のお答えでよろしいでしょうか……。

○小川委員 今のお答えで大体わかりました。本質的に大きな意味合いを持つ複数案の検討が同じサイトできるかということでお尋ねしましたので、ただいまの説明で十分ですが……。

○浅野座長 ということですね。わかりました。

それでは、まだご質問もおありかと思いますが、最後に時間が残りましたら少し議論ができるかと思います。

失礼しました。影山部長からもお答えいただけるようですね。どうぞ。

○影山東京電力（株）環境部長 幾つかのCO₂のお話を石川先生からご意見いただいた。CO₂問題から手続が中止された例として私が聞いておりますのは、特定規模電気事業者が石炭火力を建設するという計画においてCO₂の削減についてのポリシーがなかったと。その削減

に対しての手当というのがなかったということで、環境省の方からかなりご意見があったというふうに聞いています。

一般電気事業者の場合は、自主行動計画としてCO₂排出原単位2割削減というふうな、そういうものを設けておきまして、CO₂のことも十分考慮した上で電源計画を立てているというふうに、我々そういうことをございますので、この点についてはちょっと少し状況が一般電気事業者と違うのかなというふうに考えます。

それから、電力の削減についてのプロセスにつきまして、これは我々事業者としましては需要をやめてくれと、電気を使うなということは言えませんので、我々その、1つは……

○家田委員 いえいえ。趣旨は、下げることを提案するんじゃなくて、こういうことをやらなかったら下げるはめにすらなるんですよという問いかけがあつて初めて、国民的にどんな方面にどれだけの電源が要るって理解できるでしょう。そういうのは余り聞いたことないんですけども。

○影山東京電力(株)環境部長 脅しはできませんけれども、我々その……

○家田委員 脅しという意味じゃなくて、一番上位の参画プロセスはどうやっているかという趣旨です。それは、余り……

○影山東京電力(株)環境部長 一番上位は、国の例えばCO₂排出量は国の目標達成計画で検討していますので、それに沿った形で我々電気事業者が電源計画も立てますので、ですから、国の方の計画に沿った形でやるということになるかと思ひます。

○家田委員 そこには国民は入ってこないわけですね。

○影山東京電力(株)環境部長 国民も、もちろんその目標達成計画……

○家田委員 わかりました。

○影山東京電力(株)環境部長 それから、地元の環境部局との……

○浅野座長 総合判断のウエイトづけがあるかという質問はどうですか。さまざまなファクターを総合判断という。

○半田東京電力(株)執行役員原子力・立地本部立地地域部長 立地を担当しております半田でございます。

今のご質問と第2候補地点について、相互に関係があることかと思ひますけれども、先ほども影山からご説明申し上げましたように、基本的には需給情勢がどうなるか。そして、そのときに電力構成がどうか。そして、発電所をつくるときの地点の条件がどうか等々を総合的に勘案をして、地点を幾つかのところから絞り込んでいくということをございますので、特にどれ

にウェートづけということではなくて、まさに総合的にというご理解をいただきたいと。

そういった中で、第2候補というのも、今ご説明した段階はA地点に対するB地点ということではなくて、総合的に、まさに全体の需要に対してどれだけの供給力が必要か、その供給力に対してどれだけの燃料構成でもって供給が補えるかというようなところを考えていくということでございますので、そういったご理解をいただければと思っております。

○田中委員 地元の関係はいかがでしょうか。今ここをお答えされた、影山さん。

○影山東京電力(株)環境部長 地元の関係部局との調整でございます。これは、事前に地元の自治体にもご相談しまして、必要な指導を受けるということはやっております。ですから、そういった上で、先ほど申しましたが、計画を出して、その後そこでもし、いろいろなご意見をいただいたということであれば、先ほどのご質問にもありますが、計画変更ができないのではないかとご意見に対しては、これは今までも、ここにも例がございますし、例えば原子力では大間なんかは地点を大幅に変えたという、そういう例もございますので、地元の方のご意見によって十分状況は変わり得ると。それで、地元の方がどうしてもご納得いただけないということであれば、地点は成立しないということになるかと思っておりますので、それは原科先生の見解にもございますが、まずは我々としてはいろいろなことを考えて、それでもって地点を決めて、それで公表させていただくということです。その後、その我々の経過も全部お出ししますので、それでご納得いただけない場合は、場合によっては計画中止ということもあるということで、その後のステップの中でいろいろご意見をお聞きするということだと思っております。

○原科委員 ちょっといいですか。そうしますと、社内で検討されるときに、地元の情報をどうやって把握するか、すごく大事なところですね、環境情報とか、住民の声とか意見とかですね。そういうようなものは、地元にはアクセスされないでどうやって把握するか非常に疑問が生じるんですよ。だから、行政との間ではやりとりするけれども、一般の市民とやらないというのは非常にバランス悪いでしょう。だから、今おっしゃったように、その判断する材料を十分手に入れないでそういうことができるのかということなんですよ。判断材料を手に入れるためには、やっぱりきちんと説明した上で意見聞かなければだめでしょう。だから、地点選定段階、そういうようなことはなしでやってしまうというのは非常にバランスの欠けた情報になるので、今おっしゃった点でいうと、戦略的にはむしろ悪いというか、まずいかもしれないという気がしますので、それはどうやっておられるんですか。

○影山東京電力(株)環境部長 それも、地点を公表してからいろいろご意見をいただくとい

うことで解決できるのかと思いますが、その前の段階でもやはり地元のオピニオンリーダー的な方には内々お話しさせていただいて、それでご意見を聞くということはやっております。ですから、いろいろな方がおられますし、利害関係者もおられますので、広く一般にということ、これはいたしませんけれども、重立った方にはご説明をさせていただくというのは、地点をやっていく上でこれは我々としてのやり方だというふうに思っております。

○原科委員 そうすると、一部の方だけが……

○浅野座長 原科委員、時間がありませんので、ここで議論をしてもしようがありません。

○原科委員 討論でなくて質問ですから。

○浅野座長 わかりました。後で時間があればまた続けます。もう大体恐らく同じことの繰り返しになるというふうに判断しますので、これはもうそれぞれのお立場の上での発言と考えてください。

それでは、お待たせしました。予定よりも30分ほどおくれておまして、大変申しわけございません。8時に終わるということになってはいますが、決して発言を封じたり、時間をカットすることはいたしませんので、当初の予定どおりにご発言をお願いいたします。

環境関係団体の関係者としてお三方からご説明をいただくことになってはいて、大変恐縮ですが、1人10分ということでお願いしておりました。まず、首都圏道路問題連絡会、環境アセスメント都民連の標代表幹事からご説明をいただきたいと思います。

○標首都圏道路問題連絡会代表幹事 では、標ですけれども。

私は、前回の総合研究会のときに、国分寺328号線について都の方から説明があったというふうに伺っておりますので、皆さんあらかじめそういう予備知識があるということなので、大変話がしやすいわけですけれども、私は住民運動をしております。道路問題、それからアセスメントのですね。そういうことで、実際にこのアセスにかかわった者として、住民の立場、関係住民の立場という形の中で、まず東京都の計画アセスについて、どういうところに問題があったのかということについてご報告申し上げたいと思います。

東京都が計画アセスを全国で先行的にやったという形になっておりますが、端的に結論を申し上げますと、とても計画アセスとは言えない計画アセスが行われたということなんですね。それについて具体的中身を申し上げますと、まず計画アセスの一番の大事なポイントは複数案ということですね。ところが、都が示した複数案は、あれは複数案と言えないと。1案にすぎないということですね。部分的にちょこちょこっといじっているにすぎないというわけです。

それから、私ども住民が意見書の中で提出した複数案は、1つは、この道路は府中街道とい

う本線道路のバイパスなんですね。私どもは、その本線の府中街道を都市計画整備をせよと。そうすれば、交通論からいったら十分に間に合うということですね。それが第1案。それから、第2案は、例えばこの328をつくるとしたら、4車線であるならば地下または半地下にすべきであると。平面道路はだめである。とてもこれは、第1種住専地域の環境は守れないから、平面案というのはもう案にならないと。したがって、地下、半地下をやりなさいということですね。それから、もう1案は2車線にきなさいと。これは4車線の計画ですが、2車線にきなさい。それが、私ども住民側からの複数案なんですね。

じゃ、なぜ東京都の方からは複数案と言えないような複数案を出してきたのかと。それは、2つ理由があると思っています。1つは、この道路については40年前に都市計画決定が済んでいるということですね。都市計画決定によって、起点と終点、それから主な経過地、それから幅員と、この大事な3つの要素は都市計画決定によって決まっちゃっているんだと。行政側はこれを変えることをしないんです、絶対に。ほとんどしないんですね。それから、もう一つの問題点は事業費です。これも、複数案をつくる最初の段階で、地下案と半地下案は事業費がたかさんかかるから、もう案に入れないんだということが出ているわけですね。そういう前提の中で、複数案と言えない複数案が出てきたと。

これが、ただ問題は、これが技術指針か指針の中にある採用可能とか、実施可能という言葉が必ず入っているんですね。この中で、例えば地下案は採用可能でないとか、それから、府中街道の場合は都市計画決定を新たにしなければならぬから、これは実施が困難だとか、そういう形の中で出ていることでありまして、こういうようなものが今後の戦略アセスの中で考えられるとすれば、これは戦略アセスにならんということを皆さん方にご自覚いただきたいと思っています。

では、資料の中に条例が載っております。ちょっとごらんください。条例ではこういうふうにしてありますね。計画の内容または環境の保全のための措置が異なる複数の案と。それから、さらに、これの技術指針の関係資料集。3枚目をごらんください。技術指針の関係資料集、7ページのところです。ここに、対象事業別複数案のモデル例が挙げてありますね。複数案検討にかかわる主な事項として、ルートも複数案の検討の対象だと。それから、道路構造ですね。それから車線数、こういうものが複数案を検討する場合の検討事項なんだというふうになっておりますけれども、ここに書いてあることは今度の国分寺の場合は全然適用されていないと。一切採用されないで複数案がつくられている。ここに、非常に基本的なところで大きな問題点がある。特に、計画決定というものと、それからこの戦略アセス、計画アセスとのかかわ

りということですね。これについては極めて重大な問題があると。もちろん、国のアセスの場合は余りその計画決定、既に何年か前に計画決定したものをこれからやるというのは少ないと思いますけれども、例えば東京外環の場合でいいますと、あの東京外環は東京都の事業ではありませんので、計画段階アセスの対象になりませんでしたけれども、あの東京外環は40年前に都市計画決定されているわけです。もしも現在戦略アセスが国の制度であるとするならば、あの外環はどうしたんだろうか。今外環でP Iが進んでおりますけれども、P Iの前提として都市計画決定を白紙に戻して、それで今P Iが進んでいるという状況です。もし都市計画決定をそのまま生かしているとするれば、現在行われているようなP Iはできないのではないかと、うふうな感じがいたします。これが、1つ大きな問題点です。

それからまた、東京都の場合は特例配慮書制度というのをつくりまして、この特例配慮書制度でもってかなり密度の高い配慮書をつくった場合には事業段階アセスは省略するというものになったものですから、この国分寺328のアセスは特例配慮書が終わった途端に評価書になっちゃったわけですね。したがって、これによって住民参加が2回カットされています。これも大きな問題であると。今後皆さん方が戦略アセスを検討する場合に、ぜひご検討いただきたいと思えますね。

それから、2番目は、環境と社会経済的要素の関係の問題です。これについては、国分寺の328の場合もこの社会経済的な要素というものを取り入れてやっておりますけれども、私は、これがP Iでなくて環境アセスメントであるとするならば、まず環境問題でのアセスメントが終わった後で社会経済的な面について検討すべきであると。まず最初に、複数案と、それからゼロ案ですね。これが、必ずゼロ案があるわけですから、複数案とゼロ案の中を検討して、それで、例えば複数案でいけるだろうと、ある程度環境問題については。そうなった場合に、その次の段階で社会経済的な要素を検討すべきだと。

これについては、皆さんご存じのように、国道43号線の最高裁判決があります。この最高裁判決の中では、道路というものは公共性がある。これはもう明らかだけれども、その沿道住民の限度を超えた公害が発生する場合には、たとえそれが公共性がある道路であってもつくってはならないと。これが最高裁の判決です。それからまた、東京都の都市計画道路の整備方針の中にも、居住環境地域の中には幹線道路はつくらないということが原則になっているんです。例えば、この328の場合は、この沿道は全部第1種の低層住居地域ですね。したがって、そもそももうこういう線引きをしちゃいけない地域であるはずが、そういうふうになってしまっていると。いろいろそういうことについて、これから戦略アセスを検討する場合には、ぜひ具

体的な中身の問題としてご検討いただきたい。そして、最高裁判決を遵守して、まず環境、それから次に社会経済的要素というふうに進んでいただきたいと考えております。

次には戦略アセスとP Iの問題ですけれども、私も外環のP Iにはずっとかかわって、P Iがあるときにはほとんどのときに参加をいたしておりますけれども、このP Iの批判についてはちょっとここではもう時間がありませんから申し上げますが、代表的なP Iと言われながら、この外環のP Iについては改善すべき余地がたくさんあるということですね。まず、住民が参加をしておりますけれども、住民の参加の状態がきちっと議論が集約されるような状態になっていないということですね。これは、司会をやっている国土交通省と東京都の方に責任があると思いますけれども、あちこち議論が飛んでしまって、必要性の問題についてもなかなか議論が集約できないという状況で進んでいる状況があったりします。

それから、P Iの場合は必ず第三者機関が関与すべきであると。東京外環のP Iの場合は、有識者委員会が最初おぜん立てをしたんですよ。ところが、P Iが始まって1年たちましたら、有識者委員会は解散しちゃったんです。ですから、現在東京外環のP Iにはだれも有識者が第三者機関が関与していない。そのために、私は見ておりますと、だんだん進むにつれて住民側と、それから行政側の対立点が鋭くなってきているという状況があります。これを一体どういうふうにやったらいいのかと。そういうことについては、やっぱり第三者機関がそれに関与をして、そしてまとめていくという方向が必要なんじゃないかという考えがあります。

それからまた、P Iの中で第三者機関が関与するとすれば、そこに書いてあるように、環境省、それから県や市の環境部局ですね。これがタッチする場合には、当然都道府県にありますアセス審議会がありますね。ここが関与することになる。それからあと、公募された市民ですね。こういう人たちが参加をした第三者機関がP Iというものを見守っていくべきだということですね。

それから、もう1点は、P Iの中でもって当然環境問題を取り上げてまいりますね。必要性と同時に環境問題が取り上げられてきますが、環境問題については、これは先ほど申し上げたように環境を重視するという観点から、P Iの中で並列的に議論するのではなくて、環境問題になったら、そこは別に取り上げて、そして戦略アセスという形の中で十分にP Iの中における環境問題というものを取り上げてやるべきだと。その結論が出たところで、さらにまた必要性、その他の議論を進めていくという観点ですべきだと。

そういうことを私は、実際にかかわった関係住民としてそういうことを強く実感をしているということを申し上げたいと思います。

以上です。

○浅野座長 ありがとうございます。

では、続いて財団法人世界自然保護基金ジャパン自然保護室の花輪さんからお願いいたします。

○花輪財団法人WWF ジャパン WWF ジャパンの花輪と申します。

私は、主に沖縄の自然環境とそこの野生生物の保護、それから全国各地の干潟の、あるいは海岸の保全、こういった仕事をしています。そのため、その仕事のほとんどが、埋め立てですとか干拓、あるいは空港、港湾、こういった大規模公共事業による自然破壊問題、これらへの対応が中心になっています。したがって、環境アセスメントというのは大変重要なイベントになるわけですね、自然保護上、環境保全上の。そこで、今回私がこれまでかかわってきたアセスを例にして、その問題点、それから、これからあるべき戦略アセスに対する意見ということでお話を進めていきたいと思っております。

まず最初に、沖縄の泡瀬干潟、中城湾港泡瀬地区埋め立て事業と申しますが、このアセスの例についてお話しします。

これは、閣議アセスからアセス法への移行段階にある、その中間段階で行われたアセスです。この場合には、もう事業の位置、規模、あるいは設計図というのはもうしっかり決まっています、この2ページにありますように、土地利用計画図にかなり詳しく書き込まれています。しかしながら、なかなかこのホテル等は進出企業が見つからないというのが現状なんです。しかし、この埋立地の設計図というのはもうきちんとできちゃうわけですし、これが計画決定後もう変更の余地はないということで、いろいろな多くの問題が出てくるわけです。

この2ページの右上に小さな図がありますが、もともとこの泡瀬干潟の埋め立てというのは、北部に奥の北側にある新港地区の自由貿易地域にある港の土砂をしゅんせつして、このしゅんせつした土砂を捨てる、その場所として計画された埋め立てですので、実際にはこの段階で土砂処分場がここでいいのか、あるいはほかにあるのか、一度規模が検討されればこんなにもめなかつたアセスメント、その後の事業ではないかというふうに思われるわけです。そして、事業アセスですので、計画変更せずに進めることになります。

3ページ見ていただきます。

昔のアセスでは環境や生物への影響というのはほとんどないので、ゴーサインというものが多かったわけですが、最近では環境アセスの影響はありますと。しかしながら、代償措置をとることによって環境への影響を補償しますと、そういうものが非常にふえてきているように思

われます。この泡瀬干潟の場合には代償措置として、環境保全措置というふうには呼ばれていますが、海草を移植する。それから、クビレミドロの人工増殖、あるいは人工干潟、野鳥園と、こういったものが列記されて代償措置というふうにされて、これを実現するから環境は大丈夫ですということになるわけです。しかしながら、この代償措置の成否というのは事後調査にゆだねられているわけで、もしうまくいかなかったらどうするんだということは明確でない。実際に、事業者側と環境NGO側の調査では、海草移植に関してはうまくいく、うまくいかないという議論が分かれてしまう。クビレミドロ人工増殖も、これはめどが立っていない。こういった状況の中で埋め立てが進んでいるわけですね。

これだけではなくて、アセスメントの後、工事をする一方で、環境への事後調査によっていろいろな希少生物が出てくる。それへの対処も十分な対策がとられないまま、ほかの地域を調査して、そちらにもいるということで特段その対策が講じられなかったりというふうに進んでしまうわけですね。それは、結局は、一度計画をつくったらもう変えられないためということになるわけです。

その次に、4ページ目、新石垣空港建設に関するアセスについてお話しいたします。

この新石垣空港整備事業というのは、一番最初の計画は、1979年に白保のサンゴ礁を埋めて空港をつくるという案が突然農民と漁民の上に降ってきたわけですね。それで、地元の白保は大反対を起こして阻止行動に入るわけですが、機動隊を導入して排除して測量を行うという、そういう状態になってしまったわけです。県知事が交代して政権が交代すると、この白保のサンゴ礁を埋め立てるという案は撤回されて、そのかわりに選定委員会をつくって5つの案を検討した。なかなかこれ決め切れなくて各案並記だったようですが、結局そのときの政権は宮良案というのを選んだ。ところが、今度はこの宮良地域の住民たちが大反対を行ってしまう。結局、環境アセスメント作業等には入れない。そうこうするうちにまた政権が交代して、新たに選定委員会をつくって4案で選定すると。それが、現在のカラ岳陸上案というものなんです。

しかしながら、この選び方、一見すると委員会をつくってみんなで議論して適地を選んだというふうに見えるわけですが、この場所、位置の選び方に最初から問題があって、既に強力な反対運動がある宮良案ですとか、それからサンゴ礁を埋めるカラ岳海上案と、こういったものまで含まれているんですね。したがって、4案はあるけれども、結局はカラ岳陸上案に向かって誘導しているように見えるわけです。

どうしてそうなるかという、この新石垣空港建設に向けては、もう地域の政界、財界、あるいは社会がすっかり熱狂してしまっていて、大規模公共事業をとってこなければもう地域の発展

はないんだということで、反対する住民は孤立して議論もしにくいという、そういう状態になっているわけですね。それから、現在の空港を拡張することによって新しい空港に対応しようという案が、最初から検討されないで捨てられてしまう。一番お金のかからない方法は捨てられて、お金の大変かかる方向に向かっていくという、そんなふうになってしまったわけですね。これは、今後その戦略アセスにおいて位置、規模を考えていく場合に相当教訓とすべきことだろうというふうに思います。

この新石垣空港に関しては、アセスに関しては5ページに示しましたように、また大きな問題がありまして、実際にはその事前調査で2,000数億円も使い2年もかかったというふうにならわれていて、ここが事実上のアセス調査になってしまっている。その後、方法書素案というのができて、これを県の環境検討委員会が検討してしまう。その後になって方法書が縦覧されるということなんですね。さらに奇妙なことに、その後で空港の基本計画書が縦覧されるという、それから準備書、評価書、そして着工という順番になっていますが、極めてこれ異常なアセス手続であって、アセスメント法の精神をこれは非常にないがしろにしているんじゃないかというふうに思われるわけです。

6ページ目をお願いします。

6ページには、これは愛知県名古屋市の藤前干潟の例が示してあります。これは、閣議アセスと名古屋市のアセスメント条例で行われたものです。この場合には、やはり戦略アセスにおいて複数案、あるいはノンアクションというものが検討されれば、藤前干潟のとき埋め立てをめぐる混乱、賛成、反対、これはもっと早く解決できたであろうと考えられるわけです。名古屋港の中にある渡り鳥の渡来地としては日本で2番目、3番目に大きい干潟をごみ処分場として埋め立てるということで、干潟を埋め立てることが事前にもう決定しているわけですから、ほかの案というものは考慮されない。しかしながら、岐阜県の方にある愛岐処分場の延長ですとか、あるいは名古屋港内にある使っていない貯木場、それから使っていない埋立地、あるいは知多半島側にあるごみ処分場、あるいは名古屋港の中央部の埋立地、こういったものを代替案として考えるということがあれば、それによって住民と行政がうまく話し合いをして解決できるのであれば、これは相当いい例になったんだろうと思われま。

もう一つは、こういうような議論がなされていけば、ごみをどうするんだという政策の方に当然結びついていくわけですので、最後までもめて、当時の環境大臣、あるいは関係省庁等が名古屋市を断念させるといいますか、こういうことをしなくてもうまく合意形成ができたに違いないと思います。そして、結局は埋め立てが断念されて、ラムサール条約登録市にされて、

干潟の保全という結果的にはいい方向にいったわけですが、その過程から我々は学ぶものは、これも山ほどあったなというふうに思うわけです。

こういった環境アセスメント、事業アセスですね。それらの例を見るたび思いますのは、やはり戦略アセスとして事前にちゃんとした情報が公開される。そして、あるいは公正な審査が行われて、代替案、あるいはノンアクションというのが議論されて合意形成を図る、こういったことが非常に重要だというふうに考えています。

現在の事業アセスでは大変膨大な文書が出るわけですね、方法書から始まって準備書にしる。しかしながら、ほとんどが生データ、あるいは調査結果の羅列でして、影響予測、あるいは評価の部分というのは非常にわずかしかない。そのため大変わかりにくいし、閲覧等が不便だと。したがって、その周知ができない。報告書の例えば方法書のコピーもとらせてもらえない。CDとして配ることも難しい。何とかコピーを手に入れたとしても、片手では持てないようなもの、ものすごく重たい本ですね、これは。こういったものでは、とてもその地域住民、一般の方々の理解を得るといえるのはとても難しいことです。したがって、その戦略アセスというものが導入されるのであれば、その初期の段階で情報をきちんと公開する。市民が参加していく。そして、そこで意味のある意見交換が行われる。単に説明しましたということだけではなくて、議論ができるという。そして、そこで合意形成を図っていくという。こういうことが行われるようになれば、新石垣空港ですとか藤前干潟のときのような対立関係が延々と続く、こういったことは恐らく回避されるのではないかとというふうに思われるわけです。

次のページ、8ページですね。もう一つ、戦略アセスの中で我々が期待しているのは特定地域の多重開発の問題です。ここでは、例として沖縄本島の北部、いわゆるやんばる地域を示していますが、大変狭い地域なのに、たくさんの開発計画がメジロ押しになっているわけです。これは、アセスが必要なもの、必要でないもの、両方あります。しかしながら、多くの固有種を抱えていて、世界自然遺産に登録することも地元では、沖縄県では考えているという、そのような地域においてばらばらな開発が行われる。これをきちんとした戦略アセスでもって評価していかないことには、ばらばらのアセスではもう対処できない。したがって、戦略アセスをきちんと位置づける必要があるんだろうというふうに考えているわけです。

それから、ちょっと言い忘れてましたが、情報公開をして市民参加で議論をする。そして、その過程でやはり公平な審査といいますか、第三者機関等による公正な審査というのも必要なんだろうと思います。複数案に関して、現在の事業アセスでは、例えば県知事が事業者であれば、県知事がアセスをやって、人格の違う県知事ですが、その環境への影響を評価して、大概の場

合ゴーサインを出してしまう。これでは、やはり我々としては納得できない面もありますので、公正な第三者機関が審査する。それから、環境大臣がやはりいろいろな法律やいろいろな環境情報に基づいて的確な意見を出していくということが必要になるんだらうというふうに考えています。

以上で私のお話を終わりにします。ありがとうございました。

○浅野座長 ありがとうございました。

それでは、最後になりました。日本自然保護協会理事、江戸川大学の吉田教授にお願いいたします。

○吉田江戸川大学社会学部教授 ありがとうございます。ご紹介いただきました吉田でございます。3年前まで日本自然保護協会のスタッフとして、長良川河口堰、吉野川第十堰、川辺川ダム、千歳川放水路など、さまざまな河川事業にかかわってまいりました。それからまた、淀川水系流域委員会の委員をしておりました関係で、現在も利根川の河川整備計画に関して利根川流域市民委員会の共同代表として意見を言っております。その関係で、きょうは河川事業を中心に、戦略的環境アセスメントの必要性について申し上げたいと思います。まず前半は、河川事業における構想・計画段階からの環境配慮の流れとそれに対する評価をお話しし、そして後半、戦略的アセスメントにどのような条件が必要かをお話をしたいと思います。

河川事業に関しては、多自然型川づくりなど、早い段階から環境配慮が行われてきましたが、本格的に環境配慮が言われたのは94年の建設省の環境政策大綱の中で、治水、利水に加えて環境の視点が加わったところからだと思います。その後、河川法が改正されるまでの間、私たちはさまざまな事業に関する対立を経験してきました。一番大きなものは長良川河口堰だと思います。長良川河口堰は94年に完成しましたが、事業アセスメントを行わずに建設され、環境庁の要望にこたえて魚類などの補足調査をした程度でした。NGOから建設大臣に対して話し合いの場を持つように要望しまして、95年3月に長良川河口堰円卓会議が専門家とNGOと事業者の参加で行ったわけです。ところが、この会議は完全な合意ができる前に、議論は尽くされたということで、2カ月ほどで終わりになってしまう、モニタリングなどの条件をつけて建設大臣からゴーサインが出たわけです。この会議は、計画段階の合意形成という面では失敗事例として言われるわけですが、一方ではこれに参加した河川局の若手の職員の方々が計画段階で合意形成を図っていく必要があると強く認識したという面で大きな出来事だったと思います。

それから、同じ95年に、河川局長通達によってダム等審議委員会が始まりました。これは、

北海道で時のアセスというのが行われたことがきっかけとなり、アセスの行われる前の段階の吉野川第十堰、あるいはアセスを免除されている川辺川ダムなど、状況の違いはあるものの、それを途中段階で見直していくということが行われたわけです。

ところが、吉野川第十堰の場合には、98年に建設は妥当という結論が出ましたが、99年には住民投票で投票者の91%が反対であるという結論があつて休止ということになった。川辺川ダムに関しては、やはり98年に建設は妥当という結論が出ましたが、その審議委員会にクマタカ等の生息状況の情報が出されていなかったということがわかったり、あるいは漁業者の方はダムに反対で漁業権放棄をしない。それを、強制収用しようとしたのですが、それもうまくいかない。さらに2003年には利水裁判で国が敗訴するという状況でした。この中で私たちが得た教訓というのは、ダム等審議委員会というのは専門家と地元首長さんで構成されたわけですが、必ずしも選挙で選ばれた首長さんが住民の意見を代表しているわけではないということで、間接民主主義の限界を露呈したということが言えると思います。これ以降、地元の市町村長以外に直接住民を委員に入れていく必要性が言われ始めたのではないかと思います。

こういった経験をして、96年の河川審議会答申を経て、97年に河川法が改正され、水質、景観、生態系等を含む河川環境の整備と保全というのが目的に入りました。また、河川整備計画策定に当たって、学識経験者の意見の聴取、それから住民意見の反映、地元首長の意見聴取を行うということが盛り込まれたわけです。

その後、千歳川放水路問題に関して、千歳川流域治水対策検討委員会が開かれました。当初は円卓会議方式で開かれる予定だったんですが、自然保護団体は議論をした結果、放水路に戻ってしまうのではないかと懸念を抱いてキャンセルしたものですから、専門家の会議として開かれ、自然保護団体や放水路を推進する農民の意見を公平に聞くということが行われたわけです。その中で、ラムサール条約登録湿地であるウトナイ湖への影響を初めとして自然環境への影響が議論され、最終的には千歳川放水路案を含めない総合治水対策を優先するという結論が出された。これには、河川法の改正が大きく影響していると思います。

そして2001年に、淀川水系流域委員会が1つのモデルとしてつくられたわけです。この流域委員会は、2003年には「新たな河川整備を目指して～淀川水系流域委員会提言」という報告書を出しました。この中で、「ダムは原則として建設しない。ただし、すべての代替案を検討して、住民を含む社会的合意ができたときのみ建設する」ということを報告したわけです。これは、脱ダム宣言と誤解されるのですが、そうではなくてダム建設に一定の条件をつけたわけです。そういった面で淀川水系流域委員会は、河川整備基本方針をつくる前の段階で、ダム

建設に関する原則を見直しをしたということで、非常に大きな出来事だったと思います。

その後、2002年に河川事業の計画段階における環境影響評価の分析方法（P I）、2003年には国交省公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドラインなど、複数案、ゼロ案含む検討が進んでまいりまして、私としては、事業官庁が環境を内部化していくということは非常に効果があると期待しておりました。

ところが、その後、淀川水系流域委員会に関して大きな変化がございました。2005年に、国土交通省が流域委員会に諮らないで2つのダムの実業継続を決定し、2006年には、淀川水系流域委員会が任期満了を機会に休止するという決定が出されたわけです。実は、本日その流域委員会の最後の会議が行われまして、終わった後に、これまで流域委員会の委員だった人も招いて懇親会をやっているんですが、本日はこちらの会議を優先させていただきました。このような経緯から、事業官庁がやることは非常に意味はあるんですけども、一方では第三者的なチェックが非常に重要である、そういう認識を抱いております。

このような経験から、戦略アセスメントに必要な条件を5つほど書かせていただきました。第一は住民参加手続と合意形成形成の場の充実、第二は科学的評価のための客観的な助言機関、第三者機関の充実、第三は事業者とは立場が異なる環境保全部局の関与、第四はゼロ案を含む複数案の比較検討、第五は河川整備基本方針段階にさかのぼった前提条件（基本高水流量等）の見直し、この5つが必要ではないかと思っております。

その下に、原科先生の「市民参加と合意形成」の図を引用させていただきました。現在どういう形で市民参加と合意形成が行わつつつつつつxれているかということ、第一のフォーラムは公聴会、説明会等、計画の情報を共有する場であり、かなりきちっと行われるようになってきたと思います。第二はアリーナと呼ばれ、流域委員会のような意思形成の場で、専門家だけではなくて、NGO、流域住民等が入って議論する場です。第三のコートというのは、それを第三者的にチェックする場です。現在私が関与している、利根川水系河川整備計画に関していえば、公聴会などは行う予定ですが、有識者会議はまた別に開いて、それが終わってから公聴会をやって、それが終わってから首長の意見を聞くという計画だったのです。それでは共通の場に立った意見交換ができないということで、有識者会議の中からも意見が出て、現在は有識者会議をやっている最中に公聴会を開き、公聴会の意見をフィードバックするという形に変わつつあります。けれども、淀川水系流域委員会を経験している私としては、淀川と利根川では住民参加のレベルが違います。例えば、淀川水系流域委員会では傍聴者にも意見を聞く機会を与えておりましたが、利根川水系有識者会議では、傍聴者は一切発言できませんし、撮影もで

きないし、録音もできない。委員席の後ろにずらっと事業者が並んでいるので、傍聴席からはどなたが発言しているかもわからない。事業者は河川によって事情が違うのでやり方も違うと言いますけれども、民主主義に違いはないと思うんですね。

市民参加と合意形成についてまとめると、フォーラムについてはある程度行われるようになっている。しかし、アリーナとよばれる意思形成の場については場所による。淀川のようにきちっとやったところもあれば、そうでないところもある。最後に、コートという第三者機関によるチェックはほとんど行われていないというのが現状ではないかと思います。ぜひこういった住民参加手続、合意形成の場というものがきちんと実現されることが必要です。そして、専門家による会議が第三者的なチェック機関として働くこと。そこに、環境保全部局が関与することが必要だと思います。最後に、ゼロ案を含む複数案の比較検討は立地の比較検討だけでも意味があると思うんですけれども、河川事業に関しては、基本高水流量などの最初の所与の条件から見直さないと、事業が本当に必要かどうかというところまで見直せないため、河川整備基本方針の段階にさかのぼった見直しが必要であると思います。

以上でございます。ありがとうございました。

○浅野座長 どうもありがとうございました。

すでに予定の8時になってしまったんですが、ひょっとすると、環境省の庁舎は8時になると電気が消えるのではありまええんでしたか。ああそれは大丈夫ですか。

急いで席を立たなければならない委員の方がいらっしゃったら、優先的にご発言をいただきます。

では、石川委員。井村委員、お時間は大丈夫ですか。

では、石川委員どうぞ。

○石川委員 すいません。遠方なものですから、8時になって出なければいけないんですけれども、1つだけ国交省の方にお尋ねしたいんですけれども、このP Iの制度ですね、これは行政手続として位置づけられているのでしょうか。それとも、計画を決めていく上での地元合意のための1つのテクニックというふうに位置づけられているのか。その辺のところはどんな感じなんでしょうか。

○浅野座長 今のご質問の趣旨がおわかりですか。ちょっとなかなか説明しづらい。行政手続としてと、別に法定手続になっているわけじゃない。

○石川委員 ええ。法定手続ではないんですけれども、一応そういう……

○浅野座長 どういう位置づけをしておられるかという。

○石川委員 どういう位置づけをしておられるのかということです。中身見ますと、非常に弾力性に富んでいて、やりやすくできるようにはなっているような感じなので、これは1つのテクニックとして位置づけられているのかしらという気がしたんですが、その辺のところはどんな感じなんでしょうか。

○原田国土交通省大臣官房技術調査課技術開発官 手続として法的に定められている部分ではございません。ガイドラインとして定めておるものでございまして、テクニックというよりは、やはり検討段階での市民参加の手続と申しますか、こういったことをやっていくべきかというところの指針となるものを定めておる形にはなっています。実際の具体の手続、テクニック的なところを見ますと、各事業ごとに特性ありますので、各事業ごとにガイドラインを定めてやっているという形になっています。

○浅野座長 よろしいですか。

では、今のお三方のご説明、ご意見に対して何かコメントなり、ご意見なり、ご質問なりございますでしょうか。いかがですか。

では、原科委員どうぞ。

○原科委員 いろいろご意見いただいてありがとうございました。いずれも、私の感じでは、外部チェックというか、第三者機関ですね。こういう第三者的な立場からのチェックが大変重要だとおっしゃったと思います。最後に吉田先生から私の図を参考にしてお話しいただいたように、コートと言っています。フォーラム、アリーナ、コートのコート、そういったものをつくらなければいけない。これは同じ考えだと思いますけれども、その場合に、皆さんはどんな条件があるとお考えでしょうか。その点をお聞きしたいと思います。

○浅野座長 コートについての条件という意味ですね。

ほかにございますか。

では、井村委員どうぞ。

○井村委員 標さん。アセスはアセス、P IはP Iというぐあいに、あくまでアセスは独立というようにやるべきというご意見でございますが、一方でS E Aはもちろん社会経済面、環境面あわせて行うべきというような議論も一方であり、これについてももう少しご意見。というのは、アセスはアセスとしてやって、それをまた意思決定に反映させるんですね。特に、S E Aはもちろんそれを一緒にやることに意義あるという議論も一方にあるので、それはどのように考えていおかということでございます。

○浅野座長 家田委員どうぞ。

○家田委員 今、吉田先生からご説明いただいた資料についてなんですけれども、後ろのページが大変よくまとめていただいて勉強になるんですが、ここでいろいろなケースについて委員会があって、そこで例えば吉野川等々については、そこで合意形成と称するものが、改築を妥当とやったりすると。そして、しかしその後でもめるんですね。一番右側は、ダムは原則的にやらないとまとめる。しかし、逆の形でもめると。どっちにしたってめめるんですね。それから、あるいは合意に至らずとなったりしますね。

先生のお考えは、委員会というのは、先生がおっしゃっている第三者委員会の機能を、第三者性を果たしているというふうにお考えなんですか。それとも、それと別に何か第三者的なものを設けるというお考えなんでしょうか。そこだけ教えてください。

○浅野座長 それでは、田中委員どうぞ。

○田中委員 お三方、最初は第三者機関という言葉が、有識者委員会とか、こういろいろ出てくるわけなんですけれども、この資料3の3ページにありますのは、やはりここで2つの異なる機能が同じ第三者機関という言葉で語られているというふうには私に思いますので、特に外環等と言っているという、この有識者委員会とか第三者機関というのは、いわゆるプロセスとか手続の公正性なり何なりを審議するような、かなり中立性を要求される立場が第三者機関ですね。次の環境上の比較調査をするような意味での第三者機関というのは、これはかなり専門性、特に環境とここで言われているから、環境にかかわる専門性の高い人たちがかかわってくる。そこは、中立性と言うとちょっと違うかもしれない。確かに、客観性という言葉が妥当なのかもしれないけれども、でも、明らかにこの2つは既に違っているんですね。

そうすると、ここで議論さまざまにされているんですが、そういう求めているものがもともと違ったり、機能が違うものを一緒にして議論したりすると、かなりこの特にP Iという場面では問題が起こることが既にわかっているんですけれども、ですから、逆に言うと、そういう何を有識者委員会として定義したり、あるいは何を第三者機関として定義したりということをはっきりさせて、あるいはその議論を共通にしないと、なかなかこれはそのレベルでまず合意が得られないんじゃないかという、こういう気がしているものですから、私もほかの先生と同じことを聞いているんですけれども、そこら辺をクリアにぜひしていただきたいと思っています。

○浅野座長 ほかにはいらっしゃいますか。

○浅野座長 では、田中委員。

○田中委員 標さんのご説明の中で、P IとS E Aは切り離した方がいいというご主張をされ

ているわけですね。この環境面の評価を、あるいは検討を先にやって、その後社会経済面の検討をやってはどうかという、こういう提案があると思うんですが、そのつまり環境面を先にやるということの意味をもう少しご紹介いただけますでしょうか。

○浅野座長 それじゃ、時間も限られておりますので、ご質問は以上ということにさせていただきます、標さんから順番にお答えください。

○標首都圏道路問題連絡会代表幹事 アセスと、それからP I とのかかわりのことなんですけれども、P I というのはそもそも必要性の問題が一番大きな焦点になるわけですね。それをやる中で、単なる必要性だけじゃなしに、当然住民側にすれば環境問題がむしろ一番大きな焦点になってくるということで、嫌でもP I の中でやっぱり環境問題を取り上げざるを得ないという形になってくるわけですね。P I そのものは、総合的ないわば評価をするといいますか、議論する場所と。その中での環境問題については、私は特に重点的に取り上げて、ここは独立した形で、ただしその中に社会的・経済的要素とか、そういうものは取り入れないで、純粋にまず環境面で議論すべきだということですね。その環境面で一応クリアされると。これは、ゼロ案じゃなくてもいいだろうと。ゼロ案になったらもう事業がないわけですから、ゼロ案じゃなければ、次にA・B・C案とか複数案になるから、そういうときにはまたその社会経済的要素も含めて総合的に検討してもいいだろうということで、環境をまず優先するという観点から、やはり環境戦略アセスなり、あるいはその次の段階の事業アセスなり、そこをまず先にやるべきだというのが私の考えなんです。それを一緒にくたにしますと、環境面がどうしても薄れるという懸念が非常に強いんですね、従来のを見ておきますと。それが1つ。

それから、有識者の問題については、外環の場合の有識者の場合は、有識者委員会がいわば外環のP I のおぜん立てをしたわけですね。そして、あとその外環のP I がどう進行していくかということについて、その監視しかつ助言するという観点だったわけですが、何か1年たったならば、もういいやということで終わっちゃったという形になっているようですね。

有識者委員会というものの名前なり何なりをどういうふうに考えるかということもありますけれども、私は、有識者委員会がかかわる部分というのは、1つはP I における必要性の問題とか、それからP I の運営自体というものについて、有識者委員会が干渉し、助言をするという立場と。それから、もう一つは、やはり環境面で、有識者委員会の中に専門家が入っていて、環境面についてちゃんと助言や指導をします。したがって、有識者委員会がかかわる場面によって、そのメンバーというものが最初から終わりまで固定しないで、その部分、部分によって有識者のメンバーが変わることがあってもいいんじゃないかというふうに、全体的な運営につ

いてを固定したメンバーというふうを考えていいんじゃないかというふうに見ておりますけれども。

○浅野座長 ありがとうございます。大変クリアなご説明で、多分質問者も良くわかったと思います。

では、花輪さんどうぞ。

○花輪財団法人WWF ジャパン 私が申し上げたのは、アセスの中で、そのアセスの文書、あるいは手続に関して評価をするのが第三者機関というふうを考えています。そして、それは事業者から独立した場に設置されるべきであろうというふうに思います。具体的にどこかというのはなかなか難しいんですが、県が事業者の場合には環境省等になるのではないかと。じゃ、ほかの官庁の場合には環境省でいいのかとなると、ここはまだいまひとつわからないところではあるんですが、その第三者機関の委員に関しては、情報はいろいろ受けるでしょうが、干渉は受けないという、そういう倫理的な問題も重要だと思います。どうも事務局の場所によっては、委員に大量の情報を与えてうんざりさせたり、やる気がなくなったりということも生じますので、このあたりはちょっと気になっているところです。

以上です。

○浅野座長 ありがとうございます。

じゃ、吉田さんどうぞ。

○吉田江戸川大学社会学部教授 まず、家田先生からのご質問に対して、どちらでも同じじゃないかということですが、私は違うと思うんです。なぜかといいますと、吉野川の場合には、学識経験者と地元首長さん3人、議会議長さん3人という構成で、住民が入らない形で結論を出した。それが、住民の大多数の意見を反映していなかったということだったと思うんです。それに対して、淀川水系流域委員会の場合は住民も入りまし、たくさんのヒアリングの機会を外部でタウンミーティング的に行いまして、たくさんの意見を吸い上げているわけです。流域委員会はダムを完全にノーと言っているわけではなく、代替案をよく検討して、社会的合意がとれるかということを行っているわけです。だから、流域委員会を信頼して任せれば、私はそれなりの結論は出たと思うんです。むしろ国交省の方が方針転換してしまったからではないかと思います。

それから、第三者機関についてのイメージに関するご質問が2つ出ました。これに関しましては、第三者機関と有識者会議はやはり違います。有識者会議には、環境だけではなく、治水、利水に関する議論もしなくてはなりませんので、河川工学を初めとする委員が入った委員会が

必要であるのは当然だと思います。ただ、そこで出された環境面での疑問とか、あるいはそこで合意されたことがうまくいっているのかどうかという側面については、環境の専門家による第三者的なチェックが必要なのではないかと思います。第三者機関は、いろいろな形がとれると思うんですけれども、環境の専門家による第三者会議をつくってもいいし、もう一つは環境部局が別の立場でチェックするという方法をとってもいいのではないかと思います。

○浅野座長 ありがとうございます。

限られた時間でありましたけれども、なかなか密度の高いご議論をいただいて、我々の今後の検討の参考になりました。ありがとうございます。

なお、電力会社の皆様方にもありがとうございました。もしこの後さらに追加的に何かコメントをいただけるようでしたら、私どもは喜んで受け取りたいと思います。

今日のヒアリングは予定を超過してしまって申しわけございませんでしたが、これで予定されたヒアリングが終わりました。

最後に、事務局から何かございましたら。

○事務局 次回でございますけれども、第4回研究会ということで、2月26日の18時からを予定してございますので、よろしく願いいたします。

○浅野座長 それでは、次回は2月26日でございます。手続についてもいろいろ議論が始まりますので、委員の皆様方にはどうぞよろしくお願い申し上げます。

では、まだご質問、ご意見もおありになったかもしれませんが、大変申しわけありませんけれども、夜遅い時間になりますので、きょうはこれで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

午後 8時13分 閉会