

第 1 回 研究会 議事録（意見整理）

第1回 研究会 議事録（意見整理）

（2）計画策定の手続きのあり方

- 本来、ヨーロッパで始まった戦略的環境アセスメントは、事業アセスメントのようなチェックシステムというよりは、国家あるいは大陸のような広域での目標達成のための政策プランニングの科学的なツールであるはず。

（3）計画策定プロセスにおける公衆関与、地方公共団体等の関与のあり方

- 住民あるいは市民対行政という2つの対立軸として論じられることが多いが、プレーヤーというのは必ずしも行政と住民あるいは市民だけではなく、事業者（航空会社、鉄道会社、高速道路会社）、利用者、周辺の人（沿線、沿道、流域の人たち）などの利害関係者があるはずだが、それらの利害関係者を入れるか入れないかで合意形成のやり方が異なるはず。
- パブリック・インボルブメントのレベル、例えば、一体どこまで住民参加を期待しているのかということ整理して欲しい。

（4）社会面、経済面、環境面等総合的な観点からの評価のあり方

（4-1）複数案の設定のあり方

- ゼロオプションのようなものを視野に入れるのならば、いわゆるニンビィ的な非常に狭い視野での短期的な意見が支配的にならないような枠組みを予め用意しないと、創造的な政策にならないのではないかと。
- 複数案の設定の仕方では、ゼロオプションを考えることが適切じゃない例もある。例えば更新であるとか、再生であるとか、あるいは極めて人工的なエリアで何かをつくる場合は、ゼロオプションすることによって荒廃する可能性がある。ゼロオプションがない場合もあるということについても留意して欲しい。

（4-2）評価のあり方（評価項目、評価方法等）

- 事業主体によって、差があると感じる。道路では、交通、環境、土地利用、社会経済という形でそれぞれ検討評価がされているが、地域差（地域毎の要望等）について、PIを導入する過程・段階でどのように反映しているか。海外ではこの評価項目に地域の重み付けを行い、各事業案がそれぞれの評価に対してどのくらい達成できるのかを数値で示して、要望に対して達成がどのくらいできるのかというのを掛け合わせるような形でそれぞれのオルタナティブの評価を行っているが、そこまでできればよい。
- いわゆる温暖化のような広域環境と、それと生物多様性のような間接的な環境を、全く同義で重み付けできないから、時空間の広がりに応じた階層性を用意しておかないと、非常に近視眼的な評価に、あるいは事業を過小評価することになる。
また、ガイドラインを施行するためには、データを同時に用意しておかないといけない。詳細

な事業アセスメントスケールの精度は要らないにしても、構想の段階の戦略的アセスメントで、有効数字2けた程度で議論するためにはどの程度の情報が必要か議論すべきである。

(4-3) 計画案の決定のあり方

- 各事業は多様だからこそ、最後に決められた計画の位置付け、決定権者、根拠、意思決定のルールというものはっきりさせ、共通認識を持つべきである。計画手続きとして、制度化を進めるべき分野については、現状の個別管理法の中に計画を入れ、PIが形骸化しないように制度化を進めてほしい。

第三者機関には、専門性、客観性も持つような立場、一方で手続き自体が合意・納得できるものであるかといった立場で中立的な観点から手続きを評価する立場、地域の代表者が出ていろいろな形で計画案そのものを専門性以外の立場も含めて評価していく立場がある。そういう多様な性格を求められる第三者機関、組織については考え方を整理していただきたい。

- 計画プロセスの中で収集した調査結果やデータが次の環境アセスに際して流用できるような制度を組むべき。例えば評価主体や実施者が変わったりして引き継がれないなどの課題もあるので留意して欲しい。

「計画案の決定のあり方」は、手続きのあり方そのもので、手続きをどうやって改善していくか、多くの方の理解・賛同が得られる形・解に導いていく手続きが一番重要で、その結果として決定がある。ほとんどの人が反対している決定に強引にたどり着くことは不可能である。決定の手前にある手続きのあり方を十分に検討することが肝要であり、対象・分野によっても濃淡はあるものの、比較的簡単なものであれば、手続きの骨組みは概ねできていると思う。

- 「決定のあり方」にしわ寄せが行く可能性もあるので、事業主体がはっきり決まっていない場合は、どのようなケースが起こりうるかブレインストーミングしておく必要がある。

どこまで議論すればいいのか、議論をどこでやめるのか、そういうガイドラインも必要である。十分議論はやり尽くしたというのをどう評価できるか (taken - for - grantedness)。それをガイドラインとしてどうするのが課題だ。

- 合意形成的な議論までは難しく、すべての人がすべて同じ方向に向くというのは現実論としてあり得ないし、ある意味、妥協形成かと思う。意見の対立を前提としてどうやってデシジョン・メイキングするか、その手続きをどうするかを考えるべき。

- PIでは、特にこういう社会資本整備の場面での合意形成といったときに、握手して納得して契約が成立するかのように一つの解に皆さん賛成したというイメージとすると難しいだろうし、そうではないことを前提として議論をすべきである。

決定権者が法律的に決まってないとしても、想定される行政の立場、事業者、計画者の立場で考えるべきである。

そのほか（事前事後に頂いたコメント）

- 本来ガイドラインの対象は直轄であると思う。自治体、民間分はどのような扱いなのか整理が必要。
- 何か新しいことを提案するのか？何か問題を解決する様なものにするのか？
- 柔軟性のある合意プロセスになっているのか、技術的に安全側で判断せざるを得ない様な問題に対して一歩踏み込んで判断すべきなのか、市民参画を行なうことで果たしていい案ができるのかなど検討すべき課題はある。

- 構想段階であってもある程度インパクト評価の導入を検討する必要がある。
- 誰がどういった関与の仕方を行なうかが重要。思わぬ利害関係者がいることがあり、利害関係者を特定できない可能性があることも問題点の一つ。
- 地域作りのような問題と国全体を考えるような問題とでは意志決定のあり方が異なる。後者の場合最終的には行政が判断せざるを得ないこともあると思うが、その場合には反対者に対して意志決定の透明性を確保する必要がある。
- 本件の場合、議論の方向として、現実の事例から積み上げで行なうことが好ましい。