

岐阜県環境影響評価審査会 議事録（概要版）

- 1 日時：平成25年10月29日（火） 午前10時～11時45分
- 2 場所：中津川市坂本公民館
- 3 議題：（1）会長の選出について  
（2）会長代理の指名について  
（3）委員会への分掌について  
（4）中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書【岐阜県】について  
①環境影響評価手続き及び審査の進め方について  
②事業概要及び環境影響評価準備書の概要について
- 4 出席者：永瀬委員、山澤委員、廣岡委員、奥村委員、岡田委員、中村委員、鹿野委員、浅野委員、窪田委員、高田委員、安藤委員、清水委員、竹中委員、高木委員、山田委員、伊藤委員、吉田専門調査員  
関係市町担当者10名、県関係課等担当者21名、事業者6名、事務局7名  
傍聴者11名
- 5 議事：（1）永瀬委員が会長に選出された。  
（2）永瀬委員により、北田委員が会長代理に指名された。  
（3）委員会A、委員会Bを置き、それぞれに属する委員が指名された。また、委員会Aの委員長は会長代理の北田委員が、委員会Bの委員長は永瀬会長が務めることとなった。  
（4）当該事業に係る環境影響評価手続き及び審査の進め方について事務局から説明。  
当該事業の概要及び環境影響評価準備書の概要について事業者から説明。  
その後、質疑を実施。

（質疑内容）

【会長】

それでは質疑応答に入りたいと思います。先ほど事務局からも説明がありましたが、本日、時間の関係もありますので、只今の事業者からのご説明の内容についての確認等、説明いただいた内容の範囲内で留めていただきたいと思います。質問、ご意見等ございましたら発言をお願いしたいと思います。

【委員】

2点質問させていただきたいのですが、一つは大気質の予測に関するもので、残土の運搬が発生すると思うが、残土の運搬によって生じる大気質の変化、CO<sub>2</sub>の排出をどのように考慮されたのか、というのが第1点目の質問です。それから2点目は、ウラン鉱床の問題ですが、JAEAの1,400本のボーリングの結果を参考にしてウラン鉱床のない部分を通すというご説明だったと思いますが、基本的にJAEA、旧動燃が過去に行っている調査はウラン鉱床がありそうな場所を探してボーリングしていたという認識を私は持っているのですが、今回の場合は、ウラン鉱床がない場所を特定するために、そういった情報が必要だと思います。ですからJAEAの情報だけで、ウラン鉱床がないという言い方ができるかどうか、その点の考え方を教えていただきたいと思います。とりあえず2点お願いします。

【事業者】

発生土については、事業者として工事に伴ってトンネルから発生する土量は把握しています。これをどこに持っていくのかについて、今回の準備書の中で示すことができませんでした。このため発生土を搬出する場所から主要道路に至るまでの間での代表地点を選定し、ここを通る台数を算出して、これによる大気質の変化、CO<sub>2</sub>排出量の影響を予測しています。こちらのスライドは準備書の中に書かれていることの抜粋です。中津川市周辺では、県道6号、国道257号、市道坂本270号線と北から順番に工事用車両の運行を想定している道路があります。それぞれトンネルの坑口や高架橋・駅等を造ったりする現場から工事用車両が通過する地点で、1日あたり最大で何台の車両が通るかを示しています。これ

らを前提条件として大気質等についての予測を行っています。

**【委員】**

それには残土の運搬が含まれているということですか。

**【事業者】**

発生する残土の運搬が含まれています。

2点目のウラン鉱床についてです。スライドはウラン鉱床の位置図を示していますが、旧動燃が一生懸命探して見つかった鉱床が赤色の部分です。昭和30年代から40年代にかけて国策としてウランをエネルギーとして国内で産出しようということで大々的にボーリングが行われました。これで見つかったのが赤色の部分です。私ども事業者が1,400本以上のボーリングをするのかというと、それもなかなかできない話です。この地域の3km幅の中での最も信頼できるデータがこちらであると、資料収集やヒアリングの結果から考え、今回ウラン鉱床を避けるルートとして示しています。

**【委員】**

現在ある情報として、ウラン鉱床ができるだけない所を通すということは理解できるのですが、線路を通して無いたち所という保証といひますか、旧動燃が行った1,400本のボーリングは大体どのあたりで行われていて、だから今通しているその線路のところは無さそうですよ、とわかるような形になるのでしょうか。

**【事業者】**

説明を省いてしまいましたが、旧動燃は1,400本のボーリングをする前に航空機による広域的な調査と徒歩による地表踏査による調査を行っています。それらの調査によりウランが出てきそうなところを絞り込んだうえでボーリングを行っているということです。よって、この1,400本のボーリングを行っていない箇所ではウランが出てくる可能性は非常に低いということだと認識しています。

**【委員】**

あつた所と比べて低いといひのは確かだろうと思ひますが、もし掘つて出てきたらどうするのでしょうか。結構大変なことになるのかなと思ひます。工事のやり方として、掘つてみて出たからコースを変えろといひたことは可能ではないのだとすると、出てきた際にどういふ対応をとるのかといふことについて、十分検討されている必要があると思ひます。その点、方法書の段階で適切な処理をしますと記載されていて、その内容について方法書の審査の段階で具体的にお答えくださいといひのが議論されていたはずだと思ひます。その結果として、方法については準備書段階で具体的に記載します、といひご回答があつたと議事録が残されているはずです。私は非常に興味を持っていて、今回見させていただいてその部分が記載されているのかなと思ひていたんですけども、方法書とほぼ同じレベルの記述であり、具体的に対策について検討されていない、適切に処理しますとしか書いていないので、その部分でもし検討されているところがあるのであれば、こちらの準備書あるいは評価書の中に盛り込んでいただひきたいと思ひています。その点いかがでしよう。

**【事業者】**

現段階では準備書で示しているものが全てですので、ご理解いただひたいと思ひます。

**【委員】**

景観についてお話ししたいのですが、前の方法書の審査会の時にも確かお話ししたと思ひのですが、出来上がったところだけではなく、工事にかかる時にとても景観が破壊されていると思ひのです。それがもう少しこのルートを使つてこういふにするから、そこはこういふ結果が残るとか、住民にとつて利便性が残るとか、そういふことをきちんとしていただひたいと思ひます。黒四ダムの工事による影響をい

ろいろ見て、体験しています。トラックが出入りする工事、それが今も続いているのですが。残された道路で住民が恩恵を被っているところもありますけれども、景観はとても変わっています。どこの道を工事ルートとするということがわかっていけば、ある程度予測できると思いますので、そういうところもしていただきたい。たまたま夏、長野県に行ったときにリニアについて討論されていて、一般の方が気にされていたのが、あれだけのトンネルを掘った残土をどこに持っていくんだと。あそこも海がないところですから、残土をどこに持っていくのかということを住民が気にされていたことを覚えています。景観の中で残土を使っていくこともできると思いますので、考えていただきたいと思います。

**【事業者】**

準備書では、構造物ができあがった段階でのフォトモンタージュをいくつかお示ししました。本日は午後に現地を見ていただけます。社内では景観検討会という専門家を交えた場で議論しています。その結果については準備書の資料編に詳細に記載していますので参照していただければと思います。

それから、発生土をどこに持っていくのかということを岐阜県においては準備書で示していません。これについては、岐阜県や地元の市町村等とこれから協議していきたいと考えていますので、発生土置き場が地元の方に活用できるようなものにできればと考えています。

**【委員】**

少し関連するのですが、先ほどの説明の中で発生土に関して本事業の中でほぼ使うというようなご説明がありました。発生土はものすごく多いということですが、本事業の中で使えるのでしょうか。どこまでを本事業ととらえておられるのですか。

**【事業者】**

発生土については本事業内での活用ができれば一番望ましい形です。高速道路は盛土構造が地上区間で使われており、盛土材料に発生土を使用することができます。しかし、中央新幹線の場合はほとんどがトンネルであり、地上を通る区間が少ないです。地上を通る区間も多くが高架橋となりますので、発生土を有効に活用するところが少ないという特性があります。そうしたことから、私ども事業者だけで再利用を考えられる場所はまず車両基地が挙げられます。現地を見ていただくと丘陵地の上のほうではほぼ平らなのですが、周囲は尾根、谷、沢があります。そのような場所で盛土材料として活用したいということです。それから変電施設など設備を作っていくところで嵩上げが必要な場合は、嵩上げのために盛土するなどの自社活用を考えています。それでも残土が残ることが想定されますので、地元の自治体の皆様と発生土置き場について調整させていただきたいと考えています。

**【委員】**

今のお話で発生残土を適切なところで埋め立てするとおっしゃいましたが、そこに関する生態系の調査はされていますか。

**【事業者】**

準備書には発生土置き場と書いていますが、これをどこにするのかということはまだ決まっていません。決まっていないところの調査はできないということで、今回の準備書には入っていません。

**【委員】**

埋め立て場所が決まったら改めて調査されるということですか。

**【事業者】**

規模によりますが、必要に応じて調査を行うべきところは行うということです。

### 【事業者】

先ほどありましたように発生土置き場等については、計画を具体化していく中で環境保全措置を選定して、それぞれの場所で必要な事後調査を行いまして、その結果を条例等に基づいて公表することを考えています。

### 【委員】

あらましの11ページにある磁界のことでお伺いしたい。国際的なICNIRPのガイドライン以下では健康への影響はありません、と書いてありますけど、これには見解の相違があります。具体的には、ICNIRPの資料では磁束の大きさは400ミリテスラになっていますが、これは一般人の急性ばく露の限界なのです。つまり一瞬の話です。リニアの場合、40分くらい乗り続けているわけですから、この状態で健康に影響はありませんとは多分言えないと思います。これをリニアの環境での妥当な基準とするのは少し問題があるのではないのでしょうか、というのが私の見解です。そこを十分下回っているのはわかります、1ミリテスラですから。1ミリテスラは、健康の問題ではなくてペースメーカーの使用者にとっては重要な限界点です。ペースメーカーに対してはICNIRPが提案していて、0.5ミリテスラが妥当だとガイドラインで述べておりますし、添付の資料にも書いてあります。ですから、そのへんのところをきっちりこの資料に書いてあるとよいのですが、測定結果で1ミリテスラを上回っているところがあり、そういうところは危険であると思いますのでペースメーカーの人には乗らないように指示をしていただくとか、あるいは1ミリテスラの場所は危険であると警告表示していただくとか、何か手立てをとっていただきたいと思います。

### 【事業者】

磁界についてペースメーカーの話がありました。ペースメーカーについて正常な動作を維持すべき磁界についての国際規格IS014708-1&2があります。その上限値が1ミリテスラであり、国内のペースメーカーの承認基準ということで把握しています。この承認基準について遵守することから1ミリテスラを上限値にしています。指摘いただいたのは車内での安全性についてですが、乗車中の方についても安全の確保に努めていきます。0.5ミリテスラが上限値というお話もありました。MR I等の医療機器では0.5ミリテスラという基準があることは把握していますが、これは医療用という特殊な空間での磁気吸引を考慮した安全規格に関することなので、リニアの車内やホームでは埋め込み型ペースメーカーの承認基準である1ミリテスラを遵守するというのが適切であると考えています。基準というのは世に付れて変わってくるものですので、その動向の確認は今後とも行っていきたいと考えています。また、磁界については、放射線と違って蓄積されるものではないので、長時間浴びることによって何か影響があるというものではないと認識していただければと思います。

### 【委員】

それは見解の相違です。長時間浴びると影響があるという実験結果がありますので、それは誤解のないようにしていただきたいです。もちろん核物質のような話とは違うことはわかるのですが、長時間浴びるということに関して大丈夫だと言い切られると間違っていますよと、そういうデータもありますので、誤解のないようにしていただきたいと思います。それから、1ミリテスラのところに十分気を付けますとおっしゃいますけれども、実際1.3ミリテスラのところがあるわけですから、もう少しどこが危ないとか測定していただきたい。それから資料には分布図がないです。磁界の場合は大きさだけでなく、ベクトルが問題です。どの方向に向いているのか明確に表示されていないと。ただ大きさだけで大丈夫ですと言われても困りますね。

### 【事業者】

見解の相違ということですが、WHOのファクトシート322で長期的影響に関してはELF磁界へのばく露と小児白血病との関連の証拠の弱さを考えれば、ばく露低減による健康上の便益は不明であるという見解もありますので、これらを参考にして、今の基準であれば問題ないと考えています。

**【委員】**

あらかしの中で建設工事車両の騒音評価の文章で、「騒音の予測結果は一部の地点で環境基準を上回りますが、工事による寄与は小さく、影響は軽微なものとなります。」と書いてあるのですが、準備書を拝見すると工事車両の寄与が5デシベルの地点もあります。5デシベルといいますが、音そのものが倍大きくなって3デシベルですので、5デシベルだと3倍大きくなります。このようなことを考えますと寄与が小さいと述べていいのでしょうか、疑問に思います。

**【事業者】**

全体としての評価についてそのように説明をしたため誤解があったかもしれません。指摘していただいたように、工事用車両の影響で5デシベル上がるのは、中津川市山口の予測地点です。60デシベルの現況値に対して寄与分の5.4デシベルを加えて65デシベルとなります。これは確かに寄与分は大きいですが基準値は超えていません。一方、市道坂本265号線では現況値68デシベルです。ここでの工事用車両の影響による寄与分は1.4デシベルであり、合計で69デシベルになります。この地点の環境基準は65デシベルであり、現況値ですでに環境基準を超えています。こうしたところでは、工事用車両の寄与分は小さいと考えます。予測値としては上回りますが、工事用車両による寄与分は小さいということで説明しています。一文ですべてまとめあわせたような形で書いているものなので、こういった説明の仕方になっています。

**【委員】**

そういうことであれば、「その地点においては」と付け加えて下さい。非常に誤解を招く文章です。その他、列車走行に伴う予測手法を見たのですが、前回の方法書の審査会の時に、パワーレベルをどの様に測定して、どの様な周波数特性を持っているのかを準備書でお示し下さいと発言したのですが、その部分が全く抜けております。何らかのデータを見せて頂かないと、こちらとしても審査の対応ができないので、次回よろしくお願ひしたいと思います。

また、あらかしの中で温室効果ガスについて、「岐阜県内における1年間に排出される温室効果ガスと比較して工事で0.22%、供用で0.97%で少なく」と書いてあるんですが、県全体の温室効果ガスとこの工事の温室効果ガスで、まったく規模が違うものを比較するのはどういう根拠があのことでしょうか。

**【事業者】**

温室効果ガスについて、今回準備書は、東京都から愛知県までそれぞれ都県別に作成しています。これは私どもの事業が岐阜県全体に及ぶような路線であることから、県単位での排出量と比べて示しています。他の都県でも同様に都県単位での排出量と比較しています。

**【委員】**

ということは、何パーセントだったら影響があるのでしょうか。

**【事業者】**

具体的な基準値が示されているものではないので、数値として小さいと評価しました。

**【委員】**

11ページの消費電力についてですが、ピーク時に約27万kW、将来的なことでは74万kWと書かれています。その中に参考で東京電力と中部電力の供給力見込みというのがありますが、これは全供給力であり、一般家庭や産業界もすべて含まれています。したがって、現状の需要電力にどの程度プラスαされるのかを将来予測すべきではないでしょうか。

**【事業者】**

供給力見込みは、今年の夏の供給力がどのくらいになるかということで出された数字です。どこまで使っているのか、実際予測としてどのくらい使われるのかを勘案した上で、電力会社としてはそれを上回る数字を提示していると考えられます。それと比較して、中央新幹線で使用する電力が仮にこの値であったとしても、その電力を確保できると考えている、ということです。電力会社の供給力と比較すれば、著しく大きな電力を私どもが使用するということではないことが、この表から読み取れるのではないかと思います。

**【事業者】**

先ほどデータが不足しているのではないかとの指摘がありましたが、アセスメントに必要なデータは準備書の中に揃っていると考えています。他の整備新幹線や似たようなプロジェクトの準備書を参考に、適正な予測をするために必要な調査データを用いて予測評価していると考えています。

**【委員】**

あらかしの17ページの文化財ですが、「施設が存在するところに1件の指定文化財と13か所の埋蔵文化財包蔵地がある」と、「それが改変される可能性があるけれども、適切な構造及び工法の採用で影響は小さい」と書かれています。1件の指定文化財というのは、県指定の大萱古窯跡群であると思います。指定文化財というのは原則保存されるということはもちろんですが、適切な構造及び工法の採用ということで、一部でも破壊を回避できる可能性があるのでしょうか。もし可能性がない、例えば橋脚を指定地からはずすということができないということであれば、影響は小さいと予測するというのは文言としておかしいのではないかと思います。そのところをご説明いただきたいです。

**【事業者】**

大萱古窯跡群の現地は、山麓の谷の中に窯の跡がある場所であり、現在発掘調査を行っている聞いています。この路線は地上区間で、橋梁で通過することを想定しています。施工計画では、こういった文化財のところは橋脚を設けなにかたちで桁だけが通り、地上の文化財に支障ないように計画していきたいと考え、このような表現にしています。

**【委員】**

地下水・水資源で教えていただきたいです。あらかしの15ページで、全体として影響は小さいと予測しておられるのですが、予測に不確実性があることから事後調査を実施する、とあります。このように判断された理由について教えていただけますでしょうか。

**【事業者】**

破碎帯という地質の悪い所では、水みちがあったりして地下水の減少が生じることがあります。トンネルを掘っていくときに破碎帯を避けて通ればよいのですが、そのすべてを避けることはできないことも予測されます。その際地下水の水位が変わり、水資源に影響が出てくる可能性があるため、事後調査を実施するということです。

**【委員】**

破碎帯の場所は予測されているのですか。

**【事業者】**

活断層は日本国中いたるところにあるわけですが、その全部避けられません。著名なところで申しますと、阿寺断層、中津川市から北の方に向かってございますが、この断層と直交するという形になると考えています。断層の近くは、地質が擦れており破碎されています。そういったところを破碎帯といい、大きいのも小さいのいろいろなありまして、断層でなくても地質が悪いところがあります。工事に向け

て調査を行っていきますので、正確に把握していきたいと考えています。

**【会長】**

時間も過ぎていきますので、次の質問を最後にしたいと思います。

**【委員】**

80%以上がトンネルですから、植物とか動物とかへの影響は少ないだろうとは思っています。ただし、例えば車両基地も、これから見たうえで検討したいのですが、東濃の植物群は日本でも特殊なものです。水の影響というのは、表層の水で影響されますから、トンネルで深く掘った場合は、余り影響は起きないだろうと、それはいいことだと思います。ただ、例えば大森だとか、土砂の運搬場所とかその周辺部の環境をもう一度精査してみないと言えないのですが、そういう場所はどちらかという植物がある部分が工事対象になりやすいので、きちんと見ていかないといけないです。業者任せにしていると、その辺りの植物がおかしくなってしまう。それから、一部影響があります、それは事後調査しますとか、移植しますとか、言われていますが、それだけで解決するのではなく、例えばハナノキで言いますと、1本2本移植してもダメです。それは命を受け継ぐということにつながっていかないので。なぜなら雄木と雌木は別ですから。ある一定の本数が少なくなると急激に絶滅という種ですので、丁寧に見ていただきたいと思います。

**【事業者】**

これから具体的に工事計画を立てていきます。例えば、非常口や変電施設は、丸印で示しているだけです。動植物については、現地調査の結果を踏まえて、環境に影響が少ない形で施設の配置を考えます。もちろん工事によって影響を与えるときは保全措置を取ります。施工会社任せではなく、事業者としてしっかりと対応していきたいと考えています。

**【事業者】**

先ほど磁界の話がございましたが、環境影響評価は沿線磁界を対象としておりまして、車内磁界は対象外となっています。その点は誤解のないようお願いしたいと思います。輸送機関としてお客様に対しては確実に安全を確保したものを設備としても車両としても作ります。それは当然のことですが、環境アセスでは沿線磁界が対象であり、車内の磁界は対象となっていません。よろしくお願いします。

**【委員】**

私が言いたかったのは、車内の場合は人の問題ですので、きちんと測らないといけないということです。

**【会長】**

まだ質問できなかった委員もいらっしゃると思いますが、とりあえず、ここで議事を終了いたします。