

岐阜県環境影響評価審査会 議事録（概要版）

- 1 日 時：平成26年1月30日（木） 午前9時30分～午後0時35分
- 2 場 所：岐阜県シンクタンク庁舎大会議室
- 3 議 題：①中央新幹線事業・動植物委員会について
②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
- 4 出席者：北田委員、山澤委員、永瀬委員、廣岡委員、奥村委員、岡田委員、中村委員、神谷委員、鹿野委員、浅野委員、窪田委員、駒田委員、安藤委員、清水委員、高木委員、伊藤委員、森委員
吉田専門調査員
関係市町担当者12名、県関係課等担当者19名、事業者9名、事務局7名
傍聴者12名
- 5 議 事：① 中央新幹線事業・動植物委員会を置き、属する委員が指名された。また、委員長には安藤委員が指名された。
②-1 当該事業に係る環境影響評価手続き及び審査の進め方並びに関係市町長意見及び公聴会意見について事務局から説明。その後、質疑応答を実施。
②-2 当該事業に係る環境影響評価書に対するこれまでの審査会意見について、事務局から説明。その後、準備書に対する質疑応答を実施。

※以下、【委員】とあるのは、委員又は専門調査員を指す。

<議事②-1についての質疑応答>

【会長】

ただいま事務局から資料の説明をいただきました。本日は関係市町の方々にも出席いただいています。関係市町長の意見に関して確認しておきたいことがあれば発言をお願いしたいと思います。

【委員】

資料5、56 ページの可児市から出ている騒音についての意見で、準備書本編では、類型Ⅱの75 デシベルで評価されているのだけれど、岐阜県においては環境基本法に基づく告示が規定されており、これを基に地域類型をあてはめると類型Ⅰになると書かれていますが、これはどちらが正しいのでしょうか。これは大きいところなので確認させてください。

【事務局】

リニアの新幹線騒音に関する環境基準については、現状では類型というものは指定されておりません。それは今後の作業になりますので、具体的にどの類型があてはまるのかは、これからのことになります。既存の新幹線についての岐阜県における類型指定の考え方を踏まえて、大萱地区における騒音規制法の規制区域から考慮すると、類型Ⅰが妥当ではないかというのが可児市のご意見です。

【委員】

ということは、類型Ⅰに変更して評価をやり直すということですか。

【事務局】

JR東海からご説明いただいたほうがよろしいかと思いますが、75 デシベルで評価したという

ことではないと思います。

【事業者】

類型Ⅰにするか類型Ⅱにするかといったところですが、事務局から説明があったように、中央新幹線の沿線についての類型は指定されていません。そのため、基準値との整合ということでの評価は行っておりません。騒音の予測値として数値を出しているということです。

<議事②-2についての質疑応答>

【会長】

ただいま説明された資料を参考に質疑をお願いしたいと思います。

それでは質疑に入りたいと思いますが、膨大な範囲ですので区分に分けて審議を進めていきたいと思っています。今日は途中で退席される委員がおみえになるということですので、最初に区分Dから質疑を始めたいと思います。区分Dが終わりましたら区分A、区分B、区分Cと進めたいと思います。

はじめに、区分D（文化財、景観、人と自然との触れ合い活動の場）についてですが、前回の審査会で景観検討会についての説明を求めるなどの意見がありました。それについて事業者から資料の提出がありましたので、それについて説明願います。

【事業者】

それでは説明させていただきます。お手持ちの資料A 4横の「可児市久々利大萱地区の路線と文化財」と書かれている資料をご覧ください。こちらの資料は、さきほども可児市からご意見があったと説明がありましたが、前回の審査会での委員からのご指摘、事務局からのご指摘がありました。文化財と路線がどのような位置にあるのかわかりやすい図面を、ということで作成したものです。

1枚目の平面図ですが、それぞれの指定文化財、史跡等の位置と中央新幹線の路線との平面的な関係をお示ししているものです。前回の質疑の中で、景観予測地点が左上の方の「八坂入彦命墓」です。こちらからフォトモンタージュによる景観予測を行っているのですが、もう少し近いところでどのような形に見えるのか、というご意見がありました。そういった観点で、矢印①、②、③ということで（3箇所）フォトモンタージュを追加して作成しております。結果は3枚目に示しています。①は大萱の集落に近いところ、西側の方から高架橋・橋梁を見ている風景です。②は逆に東側の方から臨んでいる風景です。③は高架橋・橋梁の北側の集落に近い方から見ているものです。このモンタージュを作成するにあたっては、環境保全措置にも挙げられている、できる限り影響を小さくする、改変区域を小さくする、構造物の形状を配慮するという一方で、ラーメン形式の高架橋・橋梁を採用することでスマートな形で風景にも溶け込むような形で示しているということです。

もう一つ、資料3-1の別紙3、33ページ目をご覧ください。そちらで景観検討会についての資料をお付けしております。準備書の資料編に景観検討会の概要を載せていますが、今日お示しするのはどのような検討経過があったのかを追加して載せているものです。1枚目は委員の構成です。学識者、岐阜県の地域に精通した方も含めた形で委員を構成しているということです。検討会の中では景観ということですので、高架橋や橋梁が中心ということです。基本方針として、なるべく水平線として構成するような形で、リニアの斬新なイメージとヒューマンスケールを考慮するという一方で検討しているものです。検討内容としましては、高架橋については桁式高架橋のほか、その上に設置する防音防災フード、橋脚、橋側歩道、排水管のようなディテール（細部）についても検討いただいています。39ページでは新形式高架橋ということで、高架橋は2種類ということで示しています。岐阜県内で新形式の高架橋ができる場所は極めて限定的ではあり

ますが、これも載せております。それから長大橋梁ということで、第2木曾川橋梁、木曾川を2回渡りますがその2番目のところです。中津川市の苗木城跡付近ということで第1回審査会の後に委員の皆様にご覧いただいた場所です。こちらのスパン、配置などについても検討したものです。それから、41ページが先ほどの平面図の八坂入彦命墓のところで見た久々利の高架橋のフォトモンタージュです。それで、視点場をどのように選んでいったのかというのが、42ページ以降に書いてあります。景観という観点から主要な眺望点と日常的な視点場という2種類の視点場を選定しております。視点場の選定過程につきましては、地上を通る区間、中津川市、恵那市、可児市ですが、そちらの景観計画、都市計画などから視点の関係をピックアップしまして視点場をどこにするのか検討したものです。43ページ、44ページにそのあたりが記載されております。そのように検討して眺望点、視点場からの予測評価を行いました。参考として、景観検討会は7回開催していますが、具体的にどういふことを検討したのかを記載しています。以上、可児市久々利の大萱地区の路線の件、景観検討会の件についてご説明いたしました。

【会長】

ありがとうございました。ただいま事業者から資料が示され、説明いただきました。まずは、この点に関してご質問はありますか。

【委員】

いろいろと資料を揃えていただいて、ありがとうございます。時間もありませんので、絞ってご質問したいと思いますが、まず文化財の位置図です。大萱地区の路線と文化財という平面図ですが、これを見ますと牟田洞と窯下の埋蔵文化財包蔵地が実線で、それから史跡部分が網掛けで表されています。この図面は前回までにご提示いただいていたものだと思いますが、参考とされた出典、あるいは可児市教育委員会からのヒアリングの結果ということなのでしょうか。

【事業者】

これは、県及び可児市の教育委員会にヒアリングしたものです。資料7-2のとおり、可児市からの疑義照会に対して、JRの方から回答しているものにも記載しております。14ページの質問事項3というところの回答に書いてあります。可児市教育委員会に3回、県教育委員会に1回の計4回のヒアリングをして史跡等の範囲を把握しました。これを図示しているものが、今日示している平面図です。こちらに書いてあるように、影響が出来るだけ小さくなるような形で計画すると、このような絵になりますとうことで今回、示しているのがフォトモンタージュの写真ということですが。

【委員】

可児市で現在調査にかかられていると思いますが、窯下古窯と牟田洞古窯の一体性を問題にされているのではないですか。可児市としては一体としてとらえると考えておられますが、ヒアリングの結果でこのような図が出てくるのが少し不思議です。これを線引きされた方はどなたですか。

【事業者】

可児市から一体化の話が出てきたのは、平成25年12月ということで、約1か月前です。私もヒアリングして路線の検討をしたのはそれ以前のことで、我々が路線を示した後に可児市からそのような話が出てきたと認識しています。

【委員】

それは少しおかしいと思います。1回目、2回目の審査会でこの図面は示されていないわけですね。準備書の記載でも、史跡にかかるという前提で文章を作られていると思うのですが。ですから、それ以前にやっていたというのは理解できません。これはいつの時点で線引きされたのですか。

【事業者】

文化財について最終的な確認をしたのは昨年7月です。路線との関係を確認したのも昨年7月です。

【委員】

まだ前後関係がよくわからないのですが、この平面図は一番最初に提示されるべきものだと思います。しかも、地元では一体的な整備活用を図りたいと言われている。その真ん中を路線が通ると、勘ぐるわけではないのですが、この路線がちょうど空いているところに線を引かれたようにみえます。誤解のないようにしないと。これは話が元に戻ってしまいます。

【事業者】

まず誤解がないようにお話しすると、当社がヒアリングして調査した内容、それからリニアがどのような特性があるのか、それから様々な環境要素、自然環境、社会環境、そういったものを考慮してルートを決めています。時系列で申し上げますと、ヒアリングしたのは昨年7月、ルートを決め、準備書で示したのは昨年9月です。可児市から文化財の一体化という話が出てきたのは昨年12月ということです。可児市の資料にもそのような時系列が書かれております。そういったことですのでご理解をいただきたいと思います。

【委員】

それでは県の史跡の範囲、網掛けの部分については、どのようにして調べられましたか。

【事業者】

網掛けの範囲（県史跡の範囲）も可児市教育委員会の結果からのものです。

【委員】

可児市の担当がおられると思います。この線引きについて、線の内か外かというのが問題になるかと思いますが、可児市にヒアリングした結果だと事業者は言われているので、可児市としてもこれでよろしいのかということを確認したいのですが。

【会長】

可児市からの出席者の中に回答できる方はみえますか。

【可児市】

出席者は、文化財の担当部署のものではありませんので。

【会長】

回答できる方が参加しておられないということですね。

【委員】

私の疑問で終わったという感じになりましたが、そのあたりをはっきりしておく必要があると思います。

【会長】

他に意見はありますか。

【委員】

景観でお聞きしたいのですが。前回お聞きしたことの回答を読ませていただいているのですが、準備書を作る前にいろいろヒアリングされた時に、住民の方にもヒアリングされているのですね。していないですか。これは行政の問題だけではなく、一番影響を受けるのは住んでいる住民ですよ。住民がそこに住んでいて、目の前にこんな橋が出来て、自分たちは恩恵をほとんど受けなくて、悪い影響だけを受ける。そのようなものを認めるのかどうか非常に重要なことだと思います。景観だけではなくいろいろなこと全部なのですが、景観は目にみえてわかりますので。高速道路が出来たときに皆さん実感していることだと思います。いろいろ調べるときに行政だけではなく、住民に聞くのは絶対必要なことだと思います。事業者としては、ここに路線を引いて、ここに残土を運ぶための道路を作る、などと計画を立てますが、実際に道路が作られてから、住民から景観がすごく壊れると言われた時に、そこに道路を作ると言っておいたのではないですか、で終わりではないですよ。後出しではなく、最初に事業の目的を示して、これだけ景観に影響があるということを可能性も含めて住民にも知らせておくべきだと思います。そのあたりの配慮はどうされていたのですか。

【事業者】

景観への配慮ということで、景観検討会で検討しております。どこから見た景観なのかということ、多数の方のということもありますし、身近な日常的な視点ということもあります。そういった観点から視点となる場所を選んでいきます。いろいろな所にお住まいになっていることに全部対応できるわけではありません。私どもとして合理的な基準を設けまして、予測を行っています。今回、より詳細にということで、委員からの指摘もありましたし、地元での準備書の説明会でも住民の方からどのように見えるのかや、もう少し近いところだとどうなるのか知りたいというご意見があったことを踏まえまして、よりわかりやすく説明していきたいということで追加のフォトモンタージュを作成したということです。工事の時のことですが、どのように施工していくのかは、詳細な計画ができたところで話をしていきたいと考えています。説明を全くしないで工事を始めることは決してないようにしていきます。

【委員】

先程他の委員が言われたのと同じことですが、ある程度先回りして住民に情報を与えていただき、住民の意見も聞いていただきたいです。このように計画しました、作ることを決めました、それと辻褃を合わせるようにいろいろ対応するという結果になってはいけないと思います。実際に工事にかかってから変更があるのは当然だと思いますが、そのような場合でなくても、計画を事前に住民の方とよく話し合っしてほしいです。自分がそこに住んでいたとしても（高架橋は）邪魔だと思ってしまう。景観の専門家が検討されても住民とは違いますから、そのあたりをもっと考えていただきたいと思います。

【事業者】

これから物を作っていく立場です。土地を譲っていただくとか、そういったことで地元の方々

と対話を深めていくことになりますので、出せるものは出していきたくと思います。後で嘘をついたと、相手の方の不審をまねくようなことではいけませんので。我々として確からしいものが出来た段階で、お示しできるものはお示しして、説明してご理解いただけるようにしたいと考えています。

【委員】

景観で質問です。資料3-1の別紙3、42ページに視点場の選定フローがあります。主要な眺望点と日常的な視点場の2つにわけて考えられているのですが、大萱の窯跡は史跡文化財ということになると思うのですが、日常的な視点場の方に入るのですね。このフローを見ると、主要な眺望点については、関係自治体からのヒアリングがあるけれど、日常的な視点場についてはヒアリングしないということなのですが、景観について可児市からヒアリングされているのですか。

【事業者】

準備書の作成にあたって、様々な環境要素についてヒアリングを行っていますが、景観に関しては、事前にここを通過するのでどうですか、というようなことを可児市にお尋ねすることはしていません。我々として資料収集して眺望点や視点場を選定しています。

【委員】

お願いしたいのは、せっかく近いところ3方向からの景観のフォトモンタージュがあるのですが、窯跡との関係を示すような写真を提示いただけるとありがたいです。景観検討会で検討されていることは必要なことですが、それは橋のデザインの問題ということですので、私がお願いしたいのは、その場所におけるあり方です。窯業地帯にあるという、そこの関係が知りたいということです。それが私の思うところの景観で、地元の方々もそれを気にしていると思います。

【事業者】

平面図で路線に近接する窯跡と路線の関係は示しています。委員からご意見があった、窯跡がどのように見えるのかということですが、現地に行かれた方はおわかりになると思いますが、窯跡があるところは、山林で民地でもありますので、普通は人が立ち入っていけないところではありません。当社としては、県道沿いは主要な人や車が通るということで、それから民家に近いという点でこの3点を選定しています。フォトモンタージュの写真の①の右側の森の中に入ったところが、窯跡のあるところですが、②で申し上げますと一番左の木があるところの先になります。

【委員】

言葉尻をとらえるわけではありませんが、入っていけないところということは、山ですから確かにその通りです。私も文化財の世界にいましたので、窯跡だけでなく埋蔵文化財の範囲を特定するのは大変なことで簡単な話ではありません。ですから色々な資料を調べて、自分で歩いて、そうしないとわからないです。わからないからこそ大きく網を被せておいて間違いないようにしよう、というのが埋蔵文化財保護の趣旨です。場所を尊重していただきたい。史跡に関しては、事業を進めていくのであれば、地主になるわけですね。地主には史跡・文化財を保存する義務があります。もちろんリニアを建設するのが仕事ですが、その結果として地元の方と一緒にやってという発想でお願いしたいというのが、私の大まかな感想です。余計なことを申し上げますが、よろしく申し上げます。

【委員】

フォトモンタージュが今回新しいものが出てきたのは非常によいことだと思いますが、具体的

にフォトモンタージュを作っていたいただいて、その影響の評価と環境保全の対策を、住民の方のご理解を得るためにもより丁寧にご説明いただくとよいと思います。

景観検討会の検討内容の印象としては、建造物の検討をされていると思います。建造物のディテールはこだわって検討されていると思いますが、大萱地区との整合性などの検討が弱いのではないかという印象があります。ここの大萱という地区の景観の特性を理解のうえで対応されているのであろうか、やや疑問に思います。特にこのような場所なので、久々利の特性を活かした、景観を残したというプレゼンテーションで地元住民に伝わるような景観検討をされることが、多少なりとも地元の方と歩み寄れることができるのではないのでしょうか。通り一遍の景観の評価とは少し異なるのではないかと思います。久々利の特性をもう一度理解いただいて景観について検討されるとよいと思いますが、いかがですか。

【事業者】

準備書作成のための景観の検討については、資料3-1の別紙3、44ページにあります。可児市の景観計画や都市計画を整理しており、このあたりは山地・丘陵地景観を大切にしているところです。我々としても、なるべく大きな建造物にならないようにしようとしています。例えば、文化財に配慮して橋梁を作っていきますが、アーチ橋のように大きく見えるものは構造形式として考えられますが、そのようなものは山地・丘陵地の景観には影響が大きいだろうと、山並みやスカイラインへの影響が大きくなります。実際の土地の改変も考えて、影響が少なくなるような形で進めていきたいと考えて、今回のフォトモンタージュを示しております。できる限りすっきりと見える構造を考えています。住民の皆さんにも、これから事業の説明会や用地の説明とお話する機会がありますので、そのような折には、なぜこのようにしたのかということをお話していきたいと思っています。可児市とも調整を図って、地元の方に説明・対応を進めていきたいと考えています。

【委員】

今話題になっているのは大萱地区なので、どうしてもその話ばかりになりますが、他の駅舎ができる場所などについても、いろいろな話を地元の方からお聞きしたりします。そこに住んでいなくて外の方からも意見を聞くことがあります。景観に関しても全体に関わることで、日本の美しさが大切であるということは、みんなが思っていることで、住んでいる人たちの思いを大切にして全体をみていただきたいと思います。どうしても線路を通さないといけなないのであれば、皆さんが言うように地下化することなどについて検討していただきたいと思います。住民の方の意見書にもそのようなことが書かれています。前向きに検討していただき、検討結果を報告いただきたいと思います。

【事業者】

今お話しがありました駅については、地域の皆様だけでなく中央新幹線を利用される方もご覧になるということで影響も大きいと思いますが、準備書では予測していません。駅が外装も含めてどのような形になるのかわからないですし、駅前広場のこともありますので、県や中津川市と協議しながらお話できる段階になりましたらご説明していきたくて考えています。

【委員】

もう一つリニアが見える場所、というものを、皆さん特に住んでいらっしゃる方が興味を持ってみえます。その点を含めて両面で考えていただきたいと思います。

【委員】

先ほどの駅の件で、中津川市から岐阜県駅のイメージ図を出してください、という意見がありました。フォトモンタージュはなくて、駅づくりのプランがまだなので、あえて出していないという説明だったと思いますが、市からは現時点での計画でのイメージ図がほしいというご要望だと思いますが、その点でのフォトモンタージュは考えていますか。

【事業者】

駅の断面図は示していますが、実際にどのようなイメージになるのかということは、駅の場合はパネルを張ったりしてかなり印象が変わってくると思います。事業者として現在どのような駅を想定しているのかは、一昨年夏に透視図というか、高架橋の躯体だけのものでお示ししているものですから、イメージとしてはそのようなものになります。それでは余りにもということであれば、中津川市と県との話し合いということになります。イメージとすれば、一昨年のもを参考にさせていただきたいと思います。

【会長】

他にはありませんか。予定時間の半ばになりましたので、一旦休憩にします。

【会長】

それでは区分Aについて質疑応答に入りたいと思いますが、その前に先ほどの委員の質問で可児市の文化財担当者がいないということでしたが、可児市のほうから質問に関するコメントしたいということですので、発言をお願いします。

【可児市担当者】

先ほどのJR東海から提供いただいた、可児市久々利大萱地区の平面図での文化財の実線の位置について、あいにく環境課では確固たることは申し上げられませんので、後日文化財担当課に実線が正確なものかどうかを確認したいと考えています。それから、市長から知事への意見書について、資料7-1の17ページに可児市からの意見が掲載されていますが、可児市としては大萱地区を一体で保全したいと考えております。JR東海からヒアリングは確かにありましたが、踏み込んだヒアリングはありませんでしたし、地上部にする可能性についても触れられていないものでしたので、そのことは市長意見書にも記載しておりますので、その点について確認いただきたいと考え発言いたしました。よろしくをお願いします。

【会長】

それでは、質疑応答に戻りまして、区分A（大気環境・水環境）について、意見はありますか。

【委員】

資料6、67ページの大気質の項目で、1回目の審査会で質問させて頂きまして、残土の環境影響評価についてどのように扱われているのか考え方をお尋ねしたままになっていました。全体工事がどのように進むのかイメージが私の頭の中で出来ていまして、伺いたいのですが、やはり残土がどう使われるのかはまだ先にならないと決まらないということです。そうしますと、土砂が出るところでどこから運び出してという、その部分の近隣場所については、比較的この中で対応されているとみているのですが、最終的にどこかに持って行って、そこで使うであるとか、あるいはずっと置いておくであるとか、そういうことが起こると、そこでかなりの環境影響が生ずる可能性があるというふう考えられます。そうしますとこの中で、現段階では出来ないのですけれども、そういった部分が具体化された段階で、どのような対応を取るべきなのか、という

対応を取るご予定であるのか、ということについて少しお考えがあれば、お聞かせください。

【事業者】

発生土置き場については、当社としてどこに置くということはまだ決めていません。事後調査ということで、発生土置き場の場所が決まりましたら調査を行うということで、場所によって必要な調査項目というのが決まってくるかと考えています。

【委員】

事後調査というのは、そこで測ってやられるという対応の仕方なのではないでしょうか。結構大規模に使うということが想定されると思うのですが、そうしますと、そこで使うという計画が出た段階で、その場所についての影響というのが、あらかじめ、ある程度把握して配慮すべき事項をしっかりと把握する必要があるのではないかと気がするのですが。

【事業者】

必要に応じて、事前の調査を行って、そういったところも示すことができるような形にしたいと考えています。

【委員】

大気と騒音と両方にまたがることを伺います。この図面を見ますと、路線が計画されているのは、ちょうど木曾川の谷筋に沿っています。結局、山の中で気温の変化というのが季節的にも、あるいは一日の間でもかなりあります。たとえば冬であったら冷気が地面の近くに溜まって、温度の成層ができるというような特有の気象条件があると思うのですが、そういう場で、もちろん大気汚染というのは大きく影響されますし、騒音についてもそうではないかと想像します。そういうことが、予測の上で生かされているのかということ伺いたしたいと思います。と伺いますのは、騒音の資料を見ますと、フードで覆ってしまうところは、数字を見ますと 62 デシベルとかで音が結構小さくなっています。一方、場所柄あまり人が住んでいないところだと思いますが、防音壁で済ましているところは、結構 70 デシベルを超える数字になっています。そういう場所で、そういう気温の大気の成層の効果だとかをちゃんと評価されているのかということ伺いたしたいと思います。

【事業者】

大気に関しましては、その点を考慮していますけれど、騒音というものは考慮していません。走行騒音につきまして、リニアは何時から何時まで、まだはっきりしていないのですが、東海道新幹線の場合ですと列車が走行するのは朝の6時から夜は0時までとなっています。これはリニアの場合はどうなのか、そこはまだはっきりしないのですが、ほぼ近い時間で深夜の時間帯は通らないということです。

【委員】

東海道新幹線と走っている場所が全く違うわけで、東海道新幹線はどちらかというと開けたところを走っているところがほとんどです。だけど、リニアは山間を走るので、ほとんどがトンネルで、地上部に出るのはほんのわずかですが、地上部に出たところではまったく地形が違うわけです。例えば昼間も夜も冬季の冷気層が生じます。そういうところではやはり、地域特性を踏まえて予測をするということが大事ではないかと思えます。

【事業者】

列車の走行ですけれど、騒音の予測を行うに当たっては、山梨リニアの実験線のデータを使っています。これは山で測定をしていますので、岐阜県も山がちな地形であるところを通過していきます。山とはいえ、大変標高が高く切り立った感じのところばかりというわけではなく、どちらかという低い、里山といったところを通過するわけで、大気とか騒音に大きく影響していると考慮するようなどころではないのではないかと考えています。

【委員】

山梨も山はあるのですが、山梨実験線が走っているところはこういう谷地形、谷間を走っているのですか。

【事業者】

谷を渡っていくというか、顔を出しているというところもございます。

【委員】

そういうところでも、気象の鉛直分布とか、気温の鉛直分布をきちんと測っていて、そういういろんな状況の下で騒音についても解析してあり、それがどこかに印刷してあって資料として公開されている、そういうことですか。

【事業者】

中央新幹線が通るところはほぼ山がちなところで、東海道と違って海沿いではなくて中部山岳、山の中を歩いていきます。実験線も山がちなところに作られていますので、実験線で検証された実測値を参考に使っていくということであり、妥当な予測をしていると考えています。

【委員】

山梨で路線が通っているところの断面で、岐阜県で通るところの谷間地形があるかということです。山地でも広い盆地だったら平地を走っているのと同じことですよ。こういう木曾川の谷沿いのような地形の場所があるかということですが、あるということですね。

【事業者】

一般的に、類似したような地形だということで、判断しているということです。

全く一緒ではないけれど、場所が違うものですから、同じという条件ではないということはお理解頂けるものと思いますが、当社の予測にあたっては適当だということで判断しているということです。

【委員】

個人的ですが、ぜひそのデータを審査会にお送り頂けたらと思います。どのようにデータを取られているのか。よろしくお願いします。

【委員】

騒音に関しての意見です。前回 12 月の第 2 回目の審査会に出席できなかったのですが、走行に伴う騒音について、リニアの環境基準はないが、在来の新幹線にあてはめて、75 デシベルを超えるところがあり、それは家屋の防音対策をするということですが、本当にそれでよろしいのでしょうか。昔の新幹線の建設事業と時代も違いますし、個別対策をするから認められるということでの数値で本当によろしいのでしょうか。現段階で、どの程度の家屋が防音対策が必要になるのでしょうか。

【事業者】

具体的にどれくらいの家屋が対象かということは、現時点の準備書では示すことができていません。走行騒音についてどのような保全措置をとるのかということについては、準備書の本編にも示しているとおりでです。その保全措置の一つとして、個別対策を示しています。

【委員】

通常、環境アセスメントというのは、環境基準や目標を満足しているかを予測し、必要な対策立案を行うためのものであると思います。それができない場合には、家屋の個別対策でもいいから路線建設事業を進めるという考えで良いのでしょうか。

【事業者】

これは他の工事で、例えば電波障害があるから物を作ったらだめかといえば、そういうことは決していないわけですし、日照を阻害するから物を作れないかといえば、それは違うと思います。アセスメントだからといってすべてがしきい値以下にしないといけない、そういうことでは決していないと考えています。対策としては様々な方法がありますので、1つとしては防音防災フードや防音壁を作るとか、そういった発生源対策も行ないますし、土地利用対策ですとか、個別家屋対策を行っていくということです。そういったことをまとめて事業者として行っていくと、準備書で示しています。

そういった前提条件での予測でございますので、ご理解いただきたいと思います。

【委員】

ということは、家屋の対策をするから影響はないと判断しているということですか。

【事業者】

影響がないということは記載してないと思います。もちろん何かを作れば何かのインパクトがある。だからこそ、この環境影響評価を行っていくということですので、影響が全くないんだということを私ども申し上げることは決してありません。ただ、影響が低減されるという方向での様々な保全措置とっていききたいということで準備書を作成しています。

【委員】

事後調査を実施されるのでしょうか。

【事業者】

事後調査という形で行うということは記載していませんが、実際、出来上がった後に走行試験等が始まりますので、確認ということで、走行騒音を測っていきたいと考えています。

【委員】

市町の意見でもあったと思いますが、ここはとても静穏な町並みであります。おそらく多くの家屋では窓を開けて生活されていると思います。ですから、もし家屋の防音対策を行うのであれば、事後調査を行うと記載すべきではないでしょうか。また、現在の新幹線沿線における対策では、防音性の高い遮音壁が開発されています。リニア騒音用の遮音壁は無いのでしょうか。完成年度までに間に合う技術力はあると思うのですが、如何でしょうか。

【事業者】

たとえば東海道新幹線とリニアとでは、騒音の発生する場所、それから音、周波数等が異なっているものでありますので、東海道新幹線で開発された技術がそのまま転用できればいいのですが、今のところは防音防災フード、それから防音壁、そのふたつということで考えています。

透明フードで防音対策できないかといったご意見も出ていますが、技術開発してもなかなか難しいといった現状でございますので、そういったことも併せてご理解いただきたいと思っております。

【委員】

先ほど他の委員が言われたように、そのような発生源データがすべて公開になっていない状態ですから、音の専門家による技術開発ができない状態です。また、周波数特性が新幹線とは異なるという話でしたが、前川チャートによる回折効果による減衰は、周波数が異なると適用範囲外になる場合があると思っております。ですから、仮想的な条件で予測している結果となっております。やはり事後調査は何らかの形でやっていただかないと、新たなリニア騒音問題が起こるのではないのでしょうか。今、風車騒音という問題が、今、愛知県でも新聞等で取りざたされていますが、何も騒音対策を行わずに建設してしまった後、同じような問題が岐阜県でも起こり得ると思っております。ですから、遮音技術開発が出来るように、リニア騒音のデータを公開すべきです。

【事業者】

中央新幹線はもうすでに山梨のリニア実験線で実際に走っていますので、その騒音の予測には、山梨での実測値を考慮に入れた上で、行なっています。そういった観点から、長大編成になっても、影響を加味して予測を行なっているので事後調査をしなくても大丈夫と考えております。ただ、先ほど申し上げたとおり、開業後につきましては私ども事業者としては、測定を行って確認をして、皆様にお知らせをしていきたいと考えています。そのようなことで、騒音関係についてはご理解いただきたいと思っております。

【委員】

先程私が質問したときに、大気の場合について、そういうことは考慮していると言われましたが、この地域のところを見ても、別に普通の環境影響評価書に書いてあるのと変わらないです。どの辺をどのように考慮したのでしょうか。大気安定度で適切な下落というのはあるかもしれませんが、今は場所が谷地形だということを考えているわけですよね。つまり、場所によって違いはありますが、あまり幅が広くない、断面の大きくない谷地形のところ、例えば先程、他の委員が言われたようにたくさん土砂を運ぶ、トラックが走るということがあるわけですから、そういう場所でこういうことを行う、ということが、予測の上でどのように考慮されているのでしょうか。私が見たところ特に見えないのですが、普通のプルーム・パフモデルが書いてありますよね。考慮されたというのであれば、何ページに記載されていますか。

【事業者】

さまざまな話が今、入っていましたので、正確に申し上げますと、大気予測ということで言いますと、その付近の四季調査を行った結果から、予測を行っているということです。先ほどの山梨の谷地形という話は、列車の走行騒音の話ですので、誤解なきようお願いしたいと思います。今の大気の話で言いますと、その予測地点の周辺での調査を四季で行ってしまして、それに基づいて予測地点ごとの大気の影響を予測しているというものです。

【委員】

いや、それはわかっています。だからどういうふうに予測したのか、それを聞いているわけです。つまり、地形に合わせて予測をしているのか。一般の環境影響評価というのはそれを求めな

いのかもしれないですけど、場所が場所なのでそういうことを何か考えられたのか、そういうことを聞いているのです。

【事業者】

準備書本編 8-1-1-12、8-1-1-13 とかで風配図というのをお示ししています。これは気象データでその地形ごとに全日、昼間、夜で風がどのように流れるかというものです。そういった地点ごとの影響を加味した上で、予測を行っています。

【委員】

いや、それは普通にやることですよ。別に重要な場所でもなくても。確かに風配の特性はその場所を表しているのかもしれないけれど、特にこういう地形というのは、断面を考えてもらえばわかるのですが、両側に山があって川筋があってそういう場所です。だからまったく平坦地の何もない平らなところで一方向に風が吹いていて、汚染物質が蓄積することもない。行ったら行ったきりで、戻ってこないという場所ではなくて、蓄積する可能性がある場所ですよ。そういう場所に対する考慮をされたのかということを知っているのです。一般の環境影響評価だとそこまで求めないのかもしれないけども、特別にこういう場所でやるのだから、その配慮をされたのか、そういうことを聞いているのです。

【事業者】

準備書本編の 8-1-1-25 をご覧になっていただきたいですが、地形の影響を考慮して高さ、標高等を考慮したモデルということで考えています。こちらのモデルというのが地形を考慮したアセスメントで用いられているモデルということで、今回、中央新幹線についても他都県も同様に全線的に採用しているものです。

【委員】

このモデルは、別に予測地点での蓄積も含めた量的な空気の動きというのを表しているわけではないです。ただ、地形に沿って空気が流れることを想定して、予測地点の標高が変わったときにどんなふうに影響するかということを知っているだけであって、風速が弱い谷地形の中で、どんなふう空気が動いて、あるいは蓄積するかを考慮した式ではないです。

今お聞きしてもたぶんわからないと思うので、お考えになってください。

【事業者】

風の動きというのは風配図ということで、私どもとしては把握していますし、地形ということだと、先ほどご説明した準備書 8-1-1-25、8-1-1-26 ということで、高さによって変わってくると。

【委員】

もういいです。私の言っていることを理解しておられないということになりましたから。もういいです。風配である方向に弱い風で行ったら、次の時間で帰ってくるのかもしれない訳です。それで、その帰ってきた空気の中にさらに、道路からの排出量が増えるということですよ。だから空気が行ったり来たりするという可能性があるということです。こういうのは、パフモデルはそれこそやり方によっては考慮できる可能性があると思いますけど、プルームモデルはそんなことまったく考慮していませんよ。

また、お考えください。

【会長】

ではまた次の機会に説明していただくということによろしいですか。

【委員】

資料3-1、7ページにある前回の審査会での回答で、地下水について、追加の回答をいただいております、それについて教えていただきたいことがあります。

リニアの実験線において、定性的な予測として破碎帯で水位が減少する可能性があるという予測され、監視を行っていた。そして、一部の地区で減水の兆候がみられたことから、応急対策を実施したということですが、教えていただきたいことは、1つ目は、これは予測された地域で減水の兆候がみられたのか、予測されなかった地域でもあったのか。2つ目は、どの程度の減水であったのか。3つ目の質問は、どういう応急対策をされているのか。最後の4つ目は、今回の工事においても同様の減水、水位の減少等の可能性が予測されるのかということをお願いいたします。

【事業者】

実験線の話ですが、定性的な予測ですので、具体的にどこでどのくらいと、はっきりと示しているものではなかったです。ただ、可能性があるということでしたので、地上の水量などを定期的に監視をしていたというものです。実際に減水等の兆候があったということでしたので、応急対策として簡易水道に水源をつなぐ、というような対策を行っているということです。ただ、恒久的な対策というものは、回答にあるとおり、地元の方との協議を進めている状況だということです。

【委員】

今回も破碎帯が掘ったら出てきた場合には、そういう可能性があるということですか。

【事業者】

はい。中央新幹線の岐阜県内の施工にあたって、可能性としてはあるということで、予測をしていますので、モニタリングなど工事の期間中は必要に応じて行っていきたいと考えています。

【委員】

高橋の式で予測をされていると理解をしているのですが、その式の予測において破碎帯が出たときは補正をかけるのか、または別に三次元の浸透流解析を行って予測を立てるとか、掘ってそういったものにぶち当たった時に、何か起こるといふものをあらかじめ、もう少し、こういう今回の実験線の例もあることから、そういうこともあるということを、説明していただきたいです。そして、その時に今現在こういう応急対策を行っていること、こういう理解が得られているということを、もう少しお話しいただくと、心配や不安が払しょくできるのではないかと考えております。

【事業者】

準備書を作成するにあたって、水源で井戸があるとか、そういった情報について、様々なヒアリング、資料収集を行いました、なかなかいいデータが集まらなかったという状況もありました。その上で、色々予測も行ってきて、主要なものについては個別に行っているということが、他県でも事例としてはあります。今回、ルートを示したということで、より一層関係の方々、身近な問題として捉えられるようになってきているということがありますので、本日の関係の沿線の市町の意見にもありますが、水源、水関係の話などについては、今後も資料収集、調査等

を行っていきたいと考えています。そういったご協力をいただいて、できる限り皆様に影響がないような形で対応し、予測できるものは予測し、重要なものについての保全等で意見交換させていただければと考えています。

【会長】

それでは区分A、区分Dに戻って質問も可能ということで、区分B（土壌環境、日照、電波、磁界、廃棄物、温室効果ガス）の方に移りたいと思います。その中で意見、質問のある方はいますか。

【委員】

1回目の審査会とその後の文書による質問で、ウランについて質問させていただきましたが、感想から申し上げますとゼロ回答をいただいたと認識しています。準備書では、ウラン鉱床にはかからない、回避しているというのが大前提になっていて、だからそれに対する対策は出てきたら考えましょうというのに近い文書だと認識しています。もし私の認識が間違いというのであれば正していただければいいと思うのですが、この場合、ウラン鉱床に当るか当たらないかという0か1の世界ではないと思うのです。たぶんウラン鉱床というのは、どれくらいというのはよくわからないのですけれども、だいたい1,000ppm だとかそれ以上のウランの土壌中の濃度を想定しているようなことだと思います。一方で、ウランから生じるであろう、ウランを含んだ土壌から生じるであろう影響を考慮するときには、通常の土壌ですと、ウランが入っていますが、たぶん数ppm 程度だと思います。それであっても我々が自然界から受ける被ばく線量の中で一番大きい寄与をしています。場所にもよりますが、たぶん年間でゼロコンマ数ミリシーベルト、数ppmの土壌があってそこからでてくるラドン、また、ラドンが大気中で壊変して生じる他の壊変核種を吸い込んで内部被ばくするということですが、それは結構大きな問題だと思います。それで先程言ったウラン鉱床があるかないかというのは、千ppm レベルのオーダーの話です。ですから、ウラン鉱床の議論で、あるなしを言っているオーダーの一桁、二桁低いところでの濃度についても十分に把握して管理する必要があるというのが私の指摘です。ですから今回文書で出したものについては、濃度の問題としてしっかり把握してください。と、私は申し上げましたつもりですが、回答は濃度の問題ではないという回答であった気がしております。これは掘ってしまっただけで、外へ出してしまっただけで、何らかの合理的な方法で管理して、影響がないような状態にしなければならぬ。ごく微量であれば何とかできるかもしれませんが、大量に行ってしまったら、たぶんどこも土壌を受け入れるところがなくなると思います。

人形峠の相当高いところはもう場所がなくなって、国外へ持ち出さざるを得なかった、低いところについても近くに穴を掘って、埋めて、管理をして、それでも割と影響としては、みられる状況で、濃度を測ればそこで確実に高くなる状況となっているわけです。ですから、この事業を支障なく進めるという立場であれば、その部分についてはしっかり事前に対応策を考える必要があります。ウラン鉱床にあたらぬからいいでしょう、という考え方は少し危ないと思います。あとあと大きな問題を引き起こすだろうと思います。できるだけ現時点において、この程度のウランが出てくるのであれば、こういった対応を取り得るという方策を考える、それからそのレベルのウランがあるか、ないかを測る手段をしっかりと準備しておくのが正しいやり方ではないかという気がします。資料3-1、9ページにあります。前回の審査会で他の委員が指摘されている回答の中で、「ヒアリングを行っていきます。」というような回答がありますが、たぶんヒアリングでは済まないと思います。工事をするにあたっては、そこにどの程度のウランを含んでいるか、含んでいる可能性があるか、実際の調査を行う必要があるかというふうに思います。資料のその下の委員の意見に対する回答で、他の重金属等についてのことだと思いますが、それについては、「出てくることを前提に行っています。」とあり、これは正しい姿勢だと思います。ぜひ

ウランについても、鉱床に当たるかあたらないかの、0か1かではないことを理解していただいて、できるだけ前もって、問題が大きくならないように対応していただくよう思います。ボタンを掛け違えると大変なことになってしまうのではないかと危惧しています。

【事業者】

土壌汚染を含めて、ウランというものが、中央新幹線事業の中で、岐阜県特有の問題であると考えていまして、準備書の中でも記載をしています。ウラン鉱床には当たらないということを重要視しまして、ウラン濃度の高い数値が出ない場所を選ぶという前提条件があります。委員から指摘がありましたように、ウラン濃度が鉱床と比べ低い場所について、放射線が出てきたらどうするのか、具体的な事を事前に明らかにしておくべきでないかということですが、当社としては、ウランの情報収集をこれから行っていくところもありますし、施工にあたっての調査ということではこれから順次進めていくところです。ウランがありそうな場所とメカニズムについては、ヒアリング調査の結果から確認していると考えていますので、そういった疑いのあるところについては、必要な調査項目を挙げていきたいと考えています。これはウランのみならず、重金属類などがでてくる可能性がありますので、事前に対応を考えられるところを検討していきたいと考えています。

【事業者】

美濃帯とウランについては若干切り離して考えていまして、美濃帯は地質調査の結果からかなり高い確率で重金属類が出るだろうと思っていますので、出ることを前提にしています。一方、ウランについては私たちが調査した範囲では問題ないだろうということで、出ることを前提にしています。その点で違いがあることを付け足します。

【委員】

ウランについては前提にしていないという事が確認されましたが、そうすると、もし濃度の高いウラン土壌が出た場合は、工事を中止して再度、環境アセスメントをやり直すという立場なのでしょうか。アセスメントを濃度の高いウラン土壌が出ないという前提で行ったものですので、ウランについて実効性のないアセスメントになっているわけですが、そこまで確認できれば、このまま事業を進めていってもいいという気がします。

【事業者】

準備書の中で示しているとおおり、必要に応じて線量計などによってウラン濃度と相関のある放射線量を把握しながら工事を行っていくということです。放射線量の高いものについては、関係法令を参考にして対処していくということです。また、先程ラドンガスについての指摘がありましたが、ウラン鉱床を回避していくため、ラドンガスが出るにしても微量になると想定しています。もちろん、坑内で作業する作業員に対しても、防塵マスクを着用させたり、線量計による管理を行っていききたいと考えていますので、作業員や一般の方に健康問題が生じることはないと考えています。

【委員】

ボタンの掛け違いになっているような気がします。私はウランが出るから事業を行うな、と言っているわけではなく、準備書には記載されていない、ウランが出てきたことを考えてのあらかじめの対応策を評価書に記載していただきたいということです。あるいは、評価書とまではいかなくても別冊で構わないので、こういった検討をしています、していきますと着実に進めていただきたいという意見です。今の認識のされ方だと非常に危ないと思います。そういう認識であれ

ば、私は反対。ここは掘るべきでない、という意見を維持させていただきたいと思いますが、ちゃんと対応をする、対応については考えたいという回答が得られるのであれば、それは前向きな実効性のある対応を考えるという取り組み方になるのではないかと思います。ですから、ウランがまったく出ないとする前提をガチガチに維持されるのであれば、審査会の力が及ぶところではないですが、審査会としては、ここは掘るべきではないという意見を出すべきだと、私は強く申し述べたいと思います。

【事業者】

私どもとしては、ウラン鉱床に近いところで工事をすると考えているので、必要に応じて対策していくということです。こちらは準備書に対する意見についての事業者見解にも掲載していますが、我々の立場としては必要に応じて確認を行いながら施工するということです。万一、ウランが出たとしても適切な対処を行っていきたいと考えています。決してウランについて軽視しているということではありませんし、問題意識を持った上での計画、施工をしたいと考えます。

【委員】

ぜひウランがでることがあり得るということを前提に事業を進めていただきたいというのが一点目です。それから先程も言いましたが、0か1かの世界ではないのです。ウラン鉱床レベルの高いというのは無茶苦茶高いレベルです。先程ラドンは微量だと言われましたが、自然レベルの10倍になりますと、先程も言いましたが、そこに住んでいる人は年間レベルで数ミリシーベルト被ばくします。福島原発事故での避難基準で考えられているのは、1年間あたり20ミリシーベルト以下という基準です。そういったある程度高いウラン238を含んだ土壌を何らかの土地造成をすると、そこから出てくるラドンはウランに比例しますから、それによって生じる年間被ばく線量はかなり高くなります。そういう趣旨ですので、考慮していただきたいです。

【委員】

ウランの話になりましたので、私の意見を述べます。技術的な部分というよりは、今日の資料にある各市町や公聴会での意見について見ていたのですが、一言でいうと、皆さんウランには関心が高いということと、心配であるというのは共通の意見であると思います。それに対して他の委員からも意見がありましたが、0か1かではなく、対策の具体性が見えず、そこにもう少し突っ込んだ姿勢を見せていただきたいということだと思います。その部分について誠意を見せるということが重要だと思います。実際にウランが出たときに具体的にどう対処するのかということについては、段階ごとに考えていくというのがあるのですが、先程の景観の部分でもありましたが、具体的などころが見えないが故に不信感を募らせて、ちょっと待ったと言われると思います。それはJRさんにとっても非常にマイナスになると思います、そこを払しょくしていただきたいと思います。

【委員】

ウランについてですが、ウランを含む地層というのは決まっています、中村層と土岐来炭層で、基底部と崖錐部だけです。だからそこを掘るときに注意すればいいです。ウランが出る場所は地質的にわかっているので、中村層と土岐来炭層を掘るときに徹底的に調べていただければいいです。美濃帯や瀬戸層群を掘ってもウランはまず出ないので、最初に地質関係をしっかり調べればいいです。そういう意味では準備書では地質関係の記載があいまいなので、しっかり調べていただいて該当のところを徹底的に事前に調査してもらいたいです。そうすれば、ウランのことで委員の要求に近づけるのではないのでしょうか。鬼岩の美佐野のところでもウランが出ますが、出るところは決まっています中村層の基底部です。そしてそこを調査するということです。いろんな

分布からするとそんなに広くないです。ウランが含まれるのは狭いゾーンです。

【事業者】

正面のスクリーンをご覧ください。原子力研究開発機構からいただいたウラン資源図にルートを示しています。AからBと書いているところがルートになっています。そしてその下のところに地質断面図がありますが、ピンク色の部分が花崗岩になっていまして、その上の緑色の部分になっているところが、土岐来炭層を含んだ瑞浪層群となっています。東濃地方のウラン鉱床はこういうところに発生しやすいとわかっており、ルート上でそのような箇所は約4km あるのですが、そこが鉱床の可能性であることを示しています。その拡大図の部分の吹き出しになっていまして、1番から6番まであります。ここは旧動燃がボーリング調査した部分で、例えば一番近いところの3番のデータですが、ボーリングデータでどれだけ放射線数があるかということを示したものです。下側のピンク色のところが花崗岩になっていまして、その上の部分の少し茶色っぽいところが、土岐来炭層を示しています。もし、ウラン鉱床がある場合ですと、その部分が大きくでてくるのですが、実際のところはピンク色の花崗岩のところの放射線数よりも土岐来炭層のほうが小さいということで、特にウラン鉱床はないという傾向を示しています。

実際にあった場合について、近くに月吉鉱床があるのですが、その場合を示した例となっています。これは同様に下のピンク色の部分が花崗岩となっていて、直上に茶色の土岐来炭層があり、下側が基底部となっていますが、ここに大きな放射線数があり、ここに蓄積しているというのがわかっています。

ということで、全部は示しませんが、1番から6番までについては同様な傾向を示しています。ウラン鉱床はないと考えてはいますが、この区間を掘削するときにつきましては、線量計などを用いて適切に管理していきたいと考えています。

【事業者】

補足して説明しましたが、先ほどの図の黄緑色の点ひとつひとつが、旧動燃がボーリング調査を行ったところですが、赤い枠で示しているところが鉱床で、そういったところの周辺で行われていますし、それ以外のところでも行われています。私どもはボーリング地点をピックアップして見てみたら、このような配置でしたということです。

それ以外のところでも委員から話がありましたように、同様の地質のところもありますので、そういうところはこれから地質調査を行う際に確認事項として把握していきたいと考えています。

【委員】

それでも実際にウランが出てきたときどうするか、そういう話を進めないと。話を聞いていると、検討する、検討する、で終わってこの審査会の意味がないです。残土の話でもそうでしたが。ウランが多量にあるところにぶつかったらどうするのか。工事を止めるのか、あるいはルートを変更するのか、あるいは出てきたものをどうするのか。そういう話をこの場でしてもらわないと、同じ話ばかり繰り返して前に行かないのです。何かありませんか。例えば、ルートを変更する、ということであれば、一つの考え方として理解ができるのです。そこを掘り起こすのではないのだなということが。方向性を示さないと、何を検討するのがわからないのです。

【事業者】

繰り返しになるのですが、我々としてはウラン鉱床を回避しているということを前提にして話をしていきます。そういったことを調査したということの説明をしまして、対策としてまったく何もやらないというわけではなくて、これから調査を行っていき、実際掘るときも把握をしながら行っていくということを検討しています。そういったことを示しているので、ご理解をお願いし

ます。

【委員】

弊害があるところを避けているということはわかります。それで、現場で工事を始めて本当にウランが出てきたらどうするのかということです。モニタリングとか順番に行っていくわけではないですね。それで今の段階で、実際に高い数値を目の当たりにしたらどうすることを考えているのか、ということです。

【事業者】

そちらについても事業者見解に入れていますが、万一、放射線量が高い掘削土が確認された場合は、法令等を参考にして適切な処理を行っていくということです。法令等というのは何かということで、もう少し具体的に言いますと、鉱山保安法という法律があります。その法律に定める周辺監視区域の外側における線量限度が参考になる値だと、我々は考えています。今後も最適な方法を検討していくという話ですので、そういったことも回答をしていきたいと考えています。

【委員】

今の法令等について、前に質問でどういうものを準拠するのですかということと、方法書の審査の段階で、ウランが出た場合についての具体的な方法を準備書に記載します、という回答があって、今回見てみたら全くゼロ回答でした。それに対して私もいろいろ聞いていて、今の法令は労働者を守るという観点が一番強いのではないのでしょうか。私が申し上げているのは、新たに生み出した、それを外に持ち出したものによって生じる、大気に入ってきて内部被ばくをもたらす可能性があるという観点で、それがないように十分確認しますという形で、影響のありそうなものについては、中から出しませんであるとか、いう形でしっかりと対策を書きいただければ、それなりなのかなという気がするのですけれども、少し回答がないという前提を絶対守らなければならない、鉱床にあたらないという前提を絶対守るんだということを強く維持されるのであれば、対応としてもかなり硬直的なものになってしまって、柔軟に対応できないし、周辺住民なりステークホルダーの理解が得られないという方向にいくんじゃないかなと、私はそういう点が危惧されていて、反対ではなくって、ぜひ検討していただきたい、もうちょっと踏み込んで検討していただきたい、先ほど吉田委員から助言がありましたけれども、まさしくその通りだと思いますので、ぜひ深く検討していただければと思います。

【事業者】

先ほどの鉱山保安法の周辺監視区域の外側の周辺線量というのは、それは一般公衆の線量限度と同じ値でありまして、それは別に労働者だけではなくて、一般の方も考慮した値となっておりますので、それ自体は特段大きな問題にならないと考えております。具体的にどうしていくかというところにつきましては、今後検討ということになるのですけれども、基本的にはそんなに大きな値のものというものは当然でこないと考えておりまして、福島の方でも少し大きな線量のもは、その上に50センチほど覆土をすることによって、上側の線量が10分の1くらい程度に小さくなるということもありますので、そういうことも勉強しながら、具体的な方法については勉強していきたいと考えております。

【委員】

発生残土の件ですが、前回は質問させていただきましたが、発生残土につきましては、現時点では、具体的な位置、規模が明らかになっていないので、本準備書では一般的な、発生土置き場についても、保全対策等の記述にとどまっている話で、追加の回答をいただいているわけですが、

資料1の環境影響評価の手続きの流れを見ているのですが、そうするとこの発生残土に関しましては、知事の意見の提出が3月25日ということですので、この審査会のなかでは具体的な影響の関係について、審査することはできないことになるのでしょうか。このあとは、この準備書段階は事業者が評価書を作成して、国の方に作成送付して、そちらの方の評価にゆだねる形になるのですが、そうするとその辺の埋め立て等による生物等への影響については、この審査会では話ができないということになってくるのですか。ちょっとその辺、事業者さんなのか、県の立場の方かちょっとわかりませんが、ちょっとその辺のことをお聞きしたいと思います。

【事業者】

発生土置き場については、事後調査を行うということで、準備書本編第10章に記載しています。そのなかで具体的にどのような話をするのかということは記載させていただいています。今回の準備書の審査では、発生土置き場についても事後調査を行うということでのご審議をいただけるということです。

【事業者】

事後調査の中では、県でも確認をしていただきますが、毎年報告が義務付けられていることでもありますので、そういった事柄には条例の規定に基づいて、報告させていただくということやっていきます。

【事務局】

事務局です。3月25日までに、発生土置き場について具体的にならないということは、事業者の説明のとおりですので、この審査会の中では、具体的な審査はできない状況です。準備書の中で、事後調査を行うということが書いてありますが、アセスの手続き以降にとられる行為について、何を求めていくのかということをも3月25日までに議論していただいて、必要な対応を県として求めていくということになります。

【委員】

わかりました。

ただ、340万立方メートルというすごい量の発生残土が発生しますので、これをただ事後調査だけで対応していいのかということが、非常に疑問に感じます。

その中でもう一点お聞きしたいのが、事業が具体化されていますので、340万立方メートルのうち、事業のなかで、どれくらいが利用されるのか、若しくは割合でも結構ですが、それは示していただけませんか。

【事業者】

事後調査のことで補足説明させていただきます。事後調査は、準備書で示している調査項目で基本的にやっていくということで、保全措置も含めて対応していきたいと考えています。

発生土の量につきましては、本日の資料25ページ3-1の委員からの追加の回答をご覧ください。建設に係る発生土は340万立方メートル、トンネル工事に係る発生土は940万立方メートル、私どもの事業でも発生土を活用するといったことがあります。施設の計画、どのようなところに作るかが具体的にできてきますと具体化されると思いますが、現時点ではどれくらいということを示すことができていないということです。

【委員】

発生土の話で、県に教えていただきたいのですが、愛知県では、発生土を埋め立てるとか採石場で土を掘るという場合、20ヘクタール以上の規模で実施するときには条例に基づく規定で調査しろということになっています。「自然環境保全地域の許可、届出等及び大規模な宅地造成等の規制に関する事務取扱要領」というものがあり、それに基づいて必ず調査しなければならないとなっています。

今回発生する土壌も、おそらくそういったところに埋め立てることが出てくると思いますが、その時は事後調査をやられると言っていますが、それは法令上、愛知県では20ヘクタール以上でやることになるのですが、岐阜県では、何ヘクタール以上の埋め立ての時にやりなさいという規定になっているのでしょうか。

【事務局】

事務局です。岐阜県のアセス条例で、いろいろな対象事業種を決めてアセスを求めています。土地開発事業という行為では、20ヘクタール以上の土地開発事業、土地を改変する行為のことで、条例に基づくアセスを求めています。埋め立てるといふことの行為が土地開発事業に当たるといふことであれば、県条例に基づくアセスは必要となるだろうと想定されます。

【委員】

資料6の70ページのところが磁界の話ですが、それについてコメントをしたいと思います。それで、うまくこれは論点がまとめてありますが、意見の概要のところでも車内の磁界について、壁から30センチ離れた位置で測定して、もっと近いところで測定した結果を示すべきでないか、と投げかけました。それに対して検討いただいているのは、資料3-1の15ページのところですが、追加の回答というかたちであります。簡単に申し上げれば、国の基準に基づいて行っているから、測らない、あるいは測れない、あるいは測っても出さないということです。こういう提言はこの前申し上げたとおりですが、要するに回答が意見とかみ合っていない、ということがここでわかります。そして意見はいつまでたってもずっと平行線になると思います。

それで資料4-1、58ページを見てください。中津川市長の①、②、③の意見があるのですが、そこに第三者機関による安全性の再検証を行って、その結果を公表すること、とありまして、私もそう思います。やはりこの辺で第三者機関というのを検討してもらわないと、平行線のままではないかと思います。このようなコメントを申し上げておきます。

【事業者】

リニアの発生する磁界につきましては、主たる発生源である物の形ですとか、寸法、それらを準備書の資料に付けていまして、磁界について解析すれば、多くの方が検証できるような資料を出しています。ですから沿線等の環境につきましては、それで検討できるものであらうと思います。それから車内のものにつきましては評価位置が定められていまして、各事業者がそれをもとに自主的に車内での磁界の強さの程度を測定することになっていますので、この形で進めていきたいと思っています。

【委員】

やっぱり意見がかみ合っていないと。何か答えておられるのだけれども、かみ合わないということ以外に申し上げることはないです。第三者機関にきっちりやっていただきたいと思っています。

【事業者】

昨年の12月にも磁界についての測定を公開で行って行いまして、委員は都合によりご出席いただけなかったのですが、その他沿線自治体の委員である専門の先生方、それから岐阜県の職員の

方を含めて、実際当社がどのように測定しているのか。そういった測定値、測定方法等を含めてご覧いただいています。その結果につきましても、当社ホームページで公表しています。磁界について、我々が都合の悪いデータを隠し立てしているといったご疑念のある方もいるかと思いますが、決してそういったことはありませんということをご理解いただきたいと思います。

少し話が戻りますが、発生土の処理場、アセスについての説明を県の方から説明があったのですが、私どもとしましては、中央新幹線事業として、準備書後の事後調査についてご説明させていただいてまして、改めて県の条例に基づいてアセスを行うことはないと考えています。私どもの見解としては、そのように考えています。

【委員】

それとは別の話で、どうしても 20 ヘクタール以上の埋め立てをすることになったならば、今回のこのようなアセスではないのですが、自然環境保全実施要領に基づいてきちんと調査をなささいという岐阜県の条例がありますので、それには則らないといけないということになると思いますが、県の方、どうですか。

【事務局】

先程、JR東海の言ったことは、リニアのアセスをやって、それに伴う発生土の処理のためにある事業が法アセスに含まれているからということで、条例の対象にならないという理解でよろしいですか。

【事業者】

そうです。

【事務局】

私がさきほど申し上げたのは、土地開発事業としてそういった行為をする時は条例の対象になるということですので、土地開発事業というのは、残土の処理といったものはどういう形でされるのかまで決まっていないということになると、例えば事業者以外の方が、土砂を持ってくるかたちで土地開発事業を行うなど、いろんなケースが考えられると思うのですが、そういったところで土地開発事業として 20 ヘクタールを超える場合は、アセスを求めていくことがあるという理解でいます。

【委員】

今回の事業で発生する土砂であろうと、別の事業で発生する土砂であろうと 20 ヘクタール以上の土地を埋め立てるという行為自体が、条例に基づいて調査を実施しないといけないのではないですか。

【事務局】

そのあたりの条例解釈につきましては、もう一度再度検討させていただきたいと思いますが、元々条例の対象というのは、法アセス対象事業は除くということが前提になっておりますので、その整理をさせていただきます。

【委員】

温室効果ガスの話ですが、名古屋市のアセスの方でも同じことを申し上げていまして、今回の事業で発生する二酸化炭素が正当に評価されているか、という観点で準備書を拝見すると、どうも違うなど、一生懸命隠そうとしているというように私には見えます。と申しますのは、駅施設

が存在して、その施設を稼働させることによって生じる CO₂は、この中、準備書本編の中に記載されていますが、一方、車両を運行するという部分が資料編に書かれているという点です。この事業が車両を運転しないという事業であれば結構なのですが、まさかそういう話ではありませんので、車両を運行する、使うという観点で CO₂がどれだけ出るのかということ、是非、しっかり文章の中に書き込んでいただきたいです。それで、これだけ CO₂が出ます、それでもこれだけの事業を行う意義があるんですよと、議論をまな板の上のせていただくということをしっかりやっていただきたいというのが第一点でございます。

それからもうひとつは、この資料編でも書かれていますのは、東京ー大阪が開業した時点での CO₂という形で記載されていることです。これはこの事業が大阪までのアセスというのであれば、それで結構なのかもしれませんが、この準備書自体は名古屋まで新幹線を作ることに対しての準備書ですよ。そうしますと、やはりこの準備書に書くべきものは名古屋まで出来た段階でどうなるかということで、それをしっかり書いていただく必要があるのではないのでしょうか。

さらに CO₂を出す、そしてどうやって出るかという計算を行う際の前提となっている原単位ですが、運行に関する部分には原発がフルで稼働しているという状況、過去 20 年ぐらいでしたか、正確には覚えていませんけれども、10 年、20 年位前での平均的な電力量に対する CO₂放出という形で計算されています。

現在、原発はほとんど全く動いていないという状況で、昨年なんかは正確には覚えておりませんが、1 割弱ぐらい同じ電力量で CO₂をたくさん出しているという状況になっています。これから先 10 年、20 年にどういう状況になるのかたぶんわかりませんが、やはり過去 20 年ほど原発がフルで動いている状況にたぶんならないだろうと思います。そうしますと、やはり将来にわたって CO₂がどれだけ出るのかという前提で、このアセスのデータを出すということになれば、やはり現在考えられているこの資料編で使われている値よりも大きな値を使うべきであろうと思います。もしかしたら今話したものでは、大きすぎる予測値になってしまうかもしれませんが、基本的に少なくともこの資料編で書かれているものは、顕著というかやはり 1 割ぐらい、無視できないぐらい大きい量が放出されていますよということになると思います。でも、それであってもこの事業はやるべきだ、という議論が、皆さん正々堂々とできるような評価書にしていきたいと思えます。

【事業者】

温室効果ガスについてですが、まず、列車の走行に関しては行っておらず、まず鉄道施設、駅とか、岐阜県の場合は車両基地を対象に行っています。車両基地を設置しますと、そこに温水を使ったりするというところでありますので、ボイラーが設置され、そこから温室効果ガスが出ることです。それから工事の実施、機械が動けば多少出る、というような話もあります。そういったことを対象としていまして、列車の走行というのは、準備書の表 7-1-2 をご覧になっていただくわかるように、対象外という形にしています。

それから、東京ー名古屋間でというご意見がありましたけれども、事業としては、私どもとしては名古屋で終わりにするというつもりはさらさらありませんので、大阪までやるということが、事業の最終目標でございます。ただ、私どもの会社としての態度として考えると、第 1 期としては名古屋までということですが、事業としては最終的には大阪までつなげるということで考えておりますので、対象として東京ー大阪間ということで考えています。

それから、排出係数が、原発が動いている状態のものではないのか、というご意見がありました。我々としては、平成 20 年度の数値を採用していまして、それが最もいい値だからそうしたということではなくて、平均的な数値であると判断して採用しました。

今後、発電に関してのエネルギーがどのように変わっていくのか、今後原発がなくなっていく

のではないのか、そういったことから、この係数というものも変わってくるのではないかと委員から指摘がありましたが、当社としてもどのように変わっていくのかということは、注視していくことではあるのですが、予測としてどのような数字を使ってやればいいのか、となるとそこはちょっと皆目見当がつかないところです。この環境影響評価の予測ということでは、不確かな数値を使っての予測というのは、ちょっとなじまないだろうということで、過去のトレンドからの数値を使っています。

それから、将来的にももちろん、こういった再生可能なエネルギーの発電というものが増加していくということになりますと、係数も小さくなっていくとも考えられると思いますので、そのあたりのことについては、平成 20 年度の数値で予測は行っているということで、ご理解をいただきたいと思います。

【委員】

どのように評価されているかということの実態は、ご説明をいただいております。その辺は理解しております。そうではなくて、先程の名古屋ー東京、名古屋ー大阪の話がありましたけど、やめるつもりはない、名古屋ー東京だけで済まなくて、大阪まで含む、それは結構だと思います。

であれば、大阪までの事業計画として出していただいて、環境評価をやるべきではないでしょうか。

これは、名古屋までの環境影響評価ですよ。それなら、名古屋までの環境への影響、CO₂の排出量を出すというのが正当ではないでしょうか。

普通であればそうだと思います。普通の人の感覚で言えば。ですから、そういったように言われてしまうと、やはりじゃあ、出したくないのだな、隠したいのだな、というふうに見えてしまうわけですよ。

ですからそこは、せっかく素晴らしい事業をやられるわけですから、正々堂々とやられてはいいかがでしょうか。

そんなに大きくなるわけではないですよ。それでもやるだけの魅力がある事業ですよ、というふうには主張されたいかがでしょうか。

【事業者】

リニアを行うということになると、東京ー名古屋間でのインパクトというのも当然ありますが、東京ー大阪間でのインパクトというのも大きいですし、名古屋だけで比較するものだとすれば、それはもう事業全体で、我々としては温室効果ガスというものに関しては観測したい、ということですね。

具体的に名古屋ー大阪間については、計画、路線も含めて、まだお示しできる段階ではないということですので、その他の項目についても、調査、影響評価は行っていないということです。

そういったことをご理解いただきたいと思います。

【委員】

ちょっと時間が来ているようですが、1点だけ教えてください。

事後調査の関係ですが、事後調査につきましては準備書の 10-1 から載っており、水環境、それから動物、植物、生態系が、事後調査の項目として入っています。ここでぜひお願いしたいと思うのが、この事後調査の時期及び頻度です。ここで、水環境、水資源の関係は、工事前、工事中、工事完成後ということで事後調査をされるということになってはいますが、動植物、生態系に関しては工事中及び工事後の調査になっています。そうしますと、実際に動植物が本当にどう影響したかは、工事の段階でいなくなったりしてしまったりしてはわからないのではないのでしょうか。これらの事後調査でも工事前、工事中、工事後の調査が必要ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

うか。

【事業者】

こちらは、準備書本編の10-3のところの表の話をされているということです。準備書本編の10-3ページ、そちらに表10-1ということで事後調査の項目を示しています。こちらにつきましては、今ご指摘いただいた、例えば鳥に関しましてはハチクマ、オオタカ、サシバが私どもの事業によって影響があるかもしれないということで、工事中及び工事後ということになっています。これはもう把握をしているから、工事中と工事後ということで記載をしているということです。その他のものについては各種の生活史、生育特性というような話にもなってきますので、ご理解いただければと思います。

【委員】

発生残土の問題から質問させてもらっているのですが、発生残土の場所、位置等はまだはっきりしていないという段階なので、今の回答では不十分であります。まだわからないところなので、発生残土の位置が決定した段階で構いませんが、その時には工事前、工事中、工事後の事後調査をすべきであると思います。

【事業者】

実際、我々が、やる前にどうであったかということ把握しなければ、もともと調査をやったののではないかという話になってしまうかもしれないというご意見だと思います。我々も改めてアセスメントを行うという訳ではないですが、事後調査の一環として現地への調査を事前に行い把握をした上で、私どもの事業への影響、そういったものを把握していきたいということで考えています。

【会長】

終了予定の時間がきていますが、区分C（動物、植物、生態系）が残っています。これは、午後の動植物委員会に委ねることになると思いますが、この委員会に属さない委員で意見を言いたい方はいますか。

それでは、次回もありますので、意見等ある方は書面で事務局へ提出してください。これで終了します。