

岐阜県環境影響評価審査会 議事録(概要版)

- 1 日 時：平成24年1月31日(火) 午前10時～午前11時40分
- 2 場 所：県庁2階 大会議室
- 3 議 題：中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書について(第2回)
- 4 出席者：永瀬委員、北田委員、井奈波委員、川合委員、岡田委員、神谷委員、中村委員、鹿野委員、浅野委員、梶浦委員、窪田委員、村井委員、駒田委員、田中委員、野平委員、安藤委員、清水委員、河内委員、山田委員、高橋委員、伊藤委員、森委員
- 5 議 事：事務局より配布資料について説明。
その後、環境影響評価方法書に対する質疑を実施。

< 質疑応答の内容 >

【会長】

前回の審査会以降に出た意見または事業者の見解について、御意見ありますでしょうか。

【委員】

資料1の別紙は航空機と比較していたのに比べればそうではないと思えるのですが、いただいたデータは東京都・大阪府間となっています。そもそも今回は東京都・名古屋市間のアセスですが、東京都・名古屋市間のデータは存在しないのでしょうか。

もう一点は、これはいろいろなところを走るので各地方自治体で環境影響評価が行われますが、コンセンサスをとっていかないと。例えば、岐阜県でOKだったものが山梨県ではOKではないという話になってしまうのではないかと思いますので、情報の交換がどうなっているかということをお聞きしたいです。

【事業者】

今回お示した資料ですが、国土交通省の交通政策審議会での公表データを用いて試算をしております。そのときに東京都・大阪府間ですでに出されていますので、今回そのまま東京都・大阪府間ですべてあります。委員から御指摘がございましたように、東京都・名古屋市間の試算は必要があれば今後検討して参りたいと思います。

他県の状況はどうかということですが、私ども事業者から他県でこういうことがありましたという情報発信は考えておりません。

【事務局】

二つめの御意見についてですが、前回に委員からいただいた御意見をもとに他都県等からの意見のうち、当県にも共通する事項については準備書への記載を求めていってはどうかと考えて、審査会意見の骨子(案)に入れております。

【委員】

磁界に関する事柄なのですが、前回の質問に後から事業者から出された回答について確認とコメントがあります。資料5頁の上から2段目の回答は静磁界基準値について400mTが妥当でないという認識でいいのでしょうか。

【事業者】

前回御指摘いただきましたとおり、安全上の基準ということで400mTが定められておりますけれども、一般的な環境としては非常に高いということで、もう少し妥当な基準として1mTを基準として検討を行っています。

【委員】

回答で「0.5mTではありません」と否定的に書いてあるのは心外です。私はICNIRPの資料を持っていますが、ペースメーカーの人には0.5mTが妥当であると書いてあることは了解されていると思います。このあとの回答に「なお」とありますが、「しかしながら」と書き換えるべきだと思います。1mTということですが、400mTと比べれば小さいですが、ペースメーカーの場合、1mTのリスクとい

うのは、0.5mT に対して、10 倍になっているという報告もありまして、今回の 1mT の基準に対してもそれでいいのかという検討をしていただきたいと思います。

2 つめですが、磁気シールドの解析は行ったが、記載はしなかったということでしょうか。

【事業者】

ペースメーカーに関することですが、ICNIRP の詳しい説明がございます、0.5mT から 1mT に上がるという元になっているデータは、1980 年代後半にドイツの学者が千種類くらいのペースメーカーを調査して試験をされたデータを ICNIRP が公表しているものです。その当時までは、そういったものに関しましてコパノリティを定める規格がなかったと思いますが、その後国際規格としてペースメーカーは 1mT 以下でそういったマグネットモード（注：85 拍/分程度で通常より早く動作する）にならないという国際規格が制定されました。その中では 1mT の試験を行って、影響を受けてはならないというのがペースメーカーの製品として定められておりますので、現在 1.0mT という下のところで誤動作するものは皆無と言ってよいかと思います。日本で使われているペースメーカーは全部輸入品ですが、それを承認するための基準として国際規格を用いておりますので、現状日本で使われているペースメーカーはすべて 1mT 以下であれば誤動作するものではないと認識しております。ですから、私どもはこれを念頭に置いておりますし、客室の中では 1mT よりも低い値になっておりますので、大丈夫だろうと考えています。

第二点についてですが、シールドの車内での測定結果は方法書で示しています。解析は記載していません。

【委員】

解析を記載しない理由として設計のノウハウを挙げられていますが、人の安全の前では技術的なノウハウというのは言い訳にはならないと考えます。今後は解析と測定の比較検討によって説明をする必要があると考えます。

【事業者】

今回の方法書では全域にわたる解析結果はお示ししておりませんが、既に論文等で解析の手法、モデルケースでの解析の結果については公表しておりますので、そちらをご参照いただければと思います。

【委員】

そのような記載も必要だと思います。

【事業者】

わかりました。

【委員】

「磁気シールドを設置しないケースは存在しません」で終わっていますが、これは磁気シールドの効果は示せないということでしょうか。

【事業者】

前回、一般的には 0.1 ミリくらいの透磁率のよいものを重ねていって特性をだすということを御指摘いただいておりますが、私どもが対象としている乗り物では車体の構造以外にシールドを貼り付けていくと全く無駄な重さになってしまいますので、それ自体を構造部材として使って、全体の強度設計、磁界のシールド設計が成立するように解析して、磁界も下げられ、強度も保つという設計をしております。ですから、一部のシールド材を外すというような測定はできないということでございます。ただ、全くの開放空間であれば磁石はただのワイヤーのモデルですので、磁界等は容易に求めることはできます。それはかなり高い値でして、あえて示してはおりません。

【委員】

磁気シールドの解析方法があるということでしたが、どのようにやっておられるということは表記されるのがよろしいかと思います。磁気シールドの効果は示せないということでしたが、有限要素法ですから部材の透磁率を任意に変えてシールドの効果は比較検討できるはずで、それができるにも

関わらず、そういうケースは存在しませんというのはいかなるものかと思えます。設計技術者がおられるわけですからしっかりと計算するようにお願いしたいと思います。

【事業者】

一例を申し上げますと、シールドのない張りぼてのような車体を上に載せて走りますと、床上ですと20から30mTぐらいございます。ただシールドのあるものは基準の中に収まっているということで、場所によって異なってまいります。そういうことは把握してやっておりますが、前のものと後のものを必ずしも比較しなければならぬかということはどうかと思えますが、結果についてはわかりやすいように示し方を考えていきたいと思えます。

【委員】

資料1別紙について質問です。CO2の排出量について記載されています。電力を使う場合に単位の発電量あたりの排出量というのを使いますが、これは電源構成によって変わります。今のところ、原発というのは先行き不透明で現時点ではほとんど動かないというかたちです。そのときに発電の原単位がどういうものを根拠に計算されているのかというのが質問の第一点です。

次に同じ資料の3頁の図2（各ケースにおける利用者数）で中央新幹線ありが中央新幹線なしに比べてすごく利用者が増えて、またいずれのケースでも現状より利用者が増えるとなっておりますが、昨日だったか日本の人口についての予測が出ましたが、これは不確定性が入っているという話ではなくて、確実なんですね。2050年だと3千万とか4千万とか減るという予想でしたが、それでもなおかつこんなに利用者が増えるという根拠はどこにあるのでしょうか。交通政策審議会で試算したということなんでしょうけれども、御存じでしたら、その根拠を教えてください。

【事業者】

東日本大震災を踏まえて今後原発がどうなるかという話もございしますが、その後の数字が出ているかという点はまだ原単位等は出ていない状況でございますので、今回は原子力発電所が稼働している状況での数字でございます。御意見がございましたように、そのあたりが変わってくればこの試算も変わってくるということは考えられます。人口につきましては将来推計におけるプラスマイナスでどれくらいの影響があるかというのは考慮しています。ただ、今回示された数字がこれまで以上に減っている可能性もございしますので、今後必要であれば試算のやり直しを行っていきたくて考えております。

【委員】

原発に対する依存の割合というのは電力会社によって違います。それを何によって代替するかによって変わりますが、従来の火力、例えば、天然ガスによる発電で代替すると仮定すれば、試算できることです。中部電力の場合、原発は浜岡しかなくて原発への依存は少ないですが、おそらくこういう原単位は日本の平均で作られているのだと思えます。そうすると、ほかの電力会社では原発への高いところがあって、それをならして全国平均とすると、原発が20%くらいになっているという計算なのです。そういう原単位を使って、推測するというのがよくないのではないですか。だから是非書き直してください。図2の利用者数について変わるかもしれないとおっしゃったのですが、この事業をやるということがどうしても必要だという正当性を示すことが今後ますます必要になると思えますので、試算して変わってもどうだという説明を入れてください。

【委員】

地形・地質の関係ですが、岐阜県では70%がトンネルということで地質は非常に意味があると思えますけれども、地形・地質に関しての方法書の記述が全く意味のない内容なので、一つずつコメントしてもしかたがない状況です。何点か質問したいと思えますが、一点目は方法書に使われている資料は意味のない資料です。これを使ったことについてお聞きしたいです。地質について言えば1980年以前の資料しか使われていません。土地分類基本調査は現地調査ほぼゼロで低予算、短期間で作っています。それを引用することは問題があるのではないかと思います。

二点目ですが、この方法書では活断層について避けてあります。しかも、活断層の資料が文部科学省の資料を使っていますが、活断層に関しては日本活断層研究会が出した資料が一番よいです。

三点目は、第一回自然環境保全基礎調査の資料を使っていますが、あれも現地調査ゼロで数か月で作っています。自然景観について御存じのない方も書かれており、地学関係でいい加減な資料を使って書かれてあるのが非常に危険であると思えます。本当にいい資料を使っただけかということ

をお尋ねします。

【事業者】

私どもとしては御指摘がありましたような、いい加減な資料という認識で選んだわけではございません。いただきました御意見の中にある資料をできる限り使うようなかたちにしたいと思います。今後できる限り詳細な資料を入手したいと考えておりますので、いろいろと御相談に乗っていただけたらと思っております。

【委員】

地形・地質に書いてあるデータには正しくない記述があります。曖昧な記述も非常に多い。例えば、化石の産地の範囲は全然いい加減な範囲で書いてあります。あれを見て、範囲外だから取ってもいいだろうという人が出てくる。瑞浪市のほうでは絶対入ってはいけないということになっています。化石でいえば入って取りたい人はたくさんいますので、曖昧なことを記述されると困ります。また、阿寺断層の位置が全然違うところに書かれています。あまりにも間違い、曖昧な記述が多いので、この方法書をまともに見られると大きな問題を生じます。間違いだったら書かない方がいいです。正しい記述以外は書かないようお願いしたいです。曖昧なことは書かないください。

トンネルが70%ということで地質は極めて大事だと思います。恵那山トンネルや東海北陸道の飛騨トンネルでは最初の調査が甘くて後から急遽予算をつけて調査することになりました。地質に関しては正しくしっかり書いてほしいと思います。具体的にいいますと、花崗岩は正確な分布図が必要です。理由は、ウラン鉱床は花崗岩が風化してできていますので、花崗岩の分布地域の近くにウラン鉱床があるからです。可児市から重金属が出るところがあるので、心配だという意見が出ていますが、重金属は花崗岩等が美濃帯堆積岩類等に熱変成作用を与えて生成しています。そういうわけで花崗岩の分布は重要です。

それから植物の関係で意見が出ていましたが、日本有数の湿原地形ですが、湿原は土岐砂礫層のある位置に分布しています。90%以上が土岐砂礫層の中のある部分に分布しています。だから、土岐砂礫層の記述を曖昧にすると湿原植物の分布の調査などで問題になるので、方法書には書いてないですが、土岐砂礫層についてはしっかりと記述してください。

土岐夾炭層と中村層についてもしっかり書いてほしい。これは日本最大級のウラン鉱床が土岐夾炭層と中村層の下部層に含まれ、花崗岩が近接したところにあるからです。動燃がデータを持っていますから引用して正確なことを書いていただきたい。御嵩町では中村層と言って、瑞浪市では土岐夾炭層と言いますが、それらの記述がないので、記述してください。

可児市から意見が出ている重金属が美濃帯の中にあるので花崗岩と接しているところには注意していただきたい。

活断層が全く書いていないというのは不思議です。屏風山断層を避けて北のルートになっているために阿寺断層と赤河断層と華立断層の活断層を横断することになります。これらは、日本活断層研究会によれば一級の活断層です。活断層が書いてないのはなぜですか。

【事業者】

御意見いただいた点は我々も大変重要なポイントであると考えております。御指摘いただきました、例えば、ウラン鉱床に関するところ、土岐夾炭層に関するところは原子力機構で詳しく調べられておりますので、ヒアリングを行って詳しい方に御意見をいただきながら準備書段階では御指摘いただいたことを踏まえてより高いレベルで資料を作成していきたいと考えております。活断層につきましても今後出てきますルートとの関係を詳しく記述できるようにさせていただきたいと思っております。

【委員】

活断層と地震との関係でもしっかり書いてほしいと思います。濃尾地震のときには華立断層が動いています。最近の論文には出ていません。明治時代の論文にしか出ていません。地震についていえば、御嶽山で地震が起こって中津川でかなり揺れました。また、多治見市西方でも地震がありました。過去に起こった地震についてデータがありますので、地震のことにまったく触れないということではなくて、こういうことがあったということを記述してください。活断層をしっかり記述すると同時に過去に起こった地震の震度等についても記述してください。

【委員】

大気質について、このルートはほとんど山の中を通るので、工事も山あいのところで行われるというのですが、大気環境の予測については山あいというのは特別な大気の流れ、大気の安定度・大気の成層などあります。したがって、ただ単にプルームモデルとかパフモデルを型どおりに使い、煙源がここにあって平均の安定度でどういう濃度になるかということだけを予測するのではなくて、盆地地形での大気のおよみ等も考慮したような予測の手法というのをとってほしいというのが私の意見です。

工事がほとんどトンネル工事ということは、沿線で一様に工事するという道路工事とは違って、どこか特定の場所で集中的に稼働する場所が局所的な煙源になるということを考えているか、あるいはその対策の検討をお願いしたいと思います。

【事業者】

確かに単純な方法で山の中の予測をするというのは不都合なこともございますので、地形に合わせた方法も取り入れて、できるところはやっていきたいと考えております。施工につきましてもトンネル工事でございますので、施工ヤードを設けてそこから掘り進んでいくというかたちになりますので、できる限り煙を出さない機械を使うなど、環境に対する影響を小さくなるように考えていきたいと思っております。

【委員】

CO₂の資料で、2045年の自家用車、バスの排出量が算出されていますが、現在普及している次世代自動車の排出量を35年後のCO₂の排出量の予測に考慮していますか。

【事業者】

資料で自家用車が0.164kg-CO₂/kmとなっていますが、これは当社の環境報告書2010からのデータでございますから、データとしてはそれ以前のデータでございますので、ガソリン車がメインということかと思っております。

【委員】

交通政策審議会には環境省や自動車メーカーも委員として参加されていますか。

【事業者】

この小委員会では自動車関係の方、環境省は入っていません。

【委員】

CO₂が35年先も排出量が変わらないというのは今の国の方策と違うという点が気になりましたのでお聞きしました。

前回も発言させていただきましたが、各関係市からモリニアの発生音が不明のため、その不安から予測してほしいという意見が出ているのですけれども、準備書までオープンにはしないのですか。

【事業者】

音につきましては70dBという新幹線の環境基準がリニアでも同じ基準でいいかということを検討しまして、例えば飛行機のように特別な金属音と申しますか、かなり高い周波数の音が含まれていることはないということですか、新幹線の走る本数とリニアの想定している本数と比較いたしまして、だいたい同じくらいの250本程度の本数ということで、新幹線の環境基準を適用することで国土交通省の評価委員会から評価をいただいているところです。実際に準備書の段階で評価基準についてはどのように考え、どのように予測していくかというのは、中身のほうは今後検討させていただきますけれども、いろんな観点からの御意見をいただきながら私どもで工夫しましてお示しさせていただければと思います。

【委員】

わたしの質問は「準備書までは公表されないでしょうか」という質問ですが。

【事業者】

方法書としましては、予測評価の考え方の概要と実際のそれぞれの現象について技術的にはどうか

ということをお示しさせていただいております。予測の評価の詳細については準備書の中でお示しすることかと考えています。

【委員】

ということは準備書までは公開しないという回答と受け取ってよろしいですか。

【事業者】

準備書の段階でお示ししたいと考えています。

【委員】

リニアの走行に伴う騒音等のデータは予測する上で重要です。なるべく早い時期にオープンにしたほうが良いと思います。

【事業者】

御意見いただきました点は非常に重要な観点かと考えておりますので、準備書までの段階でどのようなかたちで(情報を)出すかということは検討させていただきたいと思います。

【委員】

前に水関係でどうしても土は川に流れるということを質問させていただきましたが、このトンネルで出た土はどうやって処理するのですか。どこへ持って行くのですか。

【事業者】

土につきましてはできる限りその事業の中で使えるものがあれば使わせていただきます。例えばどこかで整地をしてものを作らなければいけないということでしたら使います。それから沿線の自治体で土地を造成したいという話がありましたら使っていただくことを考えています。そういう用途がなければどこか処分場を設けまして、そちらのほうに処分するということになります。具体的な場所についてはここでお示しすることはできませんが、基本的には岐阜県内にダンプカーで土を持っていくというかたちで考えています。

【委員】

だいたいどのくらいの分量ですか。

【事業者】

ルートがまだ決まっていないものですからどれくらいかということをご説明するのは差し控えさせていただきます。

【委員】

そんな複雑な話ではなくて、認識としてほしい東京ドーム何杯とかということでもいいんです。その土をダンプカーで運ぶといいますが、ものすごい量ですよ。どの位の量がダンプ何杯分かどの位の頻度で運ぶのか、運ぶのにどのルートを通るのですか。

【事業者】

ただ今いただいた御意見は今後準備書の中で予測評価をしていく段階で非常に大切なポイントだと考えております。イメージの話もありますが、ルートによって変わってくることもございますので、数字が一人歩きするのもよくないですからその点についてのコメントは差し控えさせていただきます。ただ準備書の中ではしっかり記述させていただきます。

【会長】

準備書の中では発生量、処分場を記述していただくということですね。今までにも出ていますように発生する残土の中には有害金属や有害物質が出てきたときは単純な処分場ではいけなくなるのですが、それでも100%良い場合と100%悪い場合を想定しながら準備書ではその処理方法まで含めて明示していただくと理解してよろしいでしょうか。

【事業者】

今御意見ございましたようにどういったかたちでやっていく方針かというそこまではお話できると思います。できる限り記載できるようにしたいと思います。

【委員】

今の話に関連する部分もあるかと思いますが、トンネルが70%ということですが、地表の改変というのは30%だけという理解でいいのですか。

【事業者】

7割、8割は本線のトンネルということでございまして、地表部分の改変は、例えば、車両基地や変電所、それから工事の施工ヤードにおいても一時的ではあるにせよ、地表の改変がございました。

【委員】

それはどれくらいの割合ですか。

【事業者】

場所によって変わってきますので、何とも言い難いところでございまして、割合として大きいのかどうかということがございますけれども、車両基地が大ききとしては大きいものでございますが、それを除けば大きな割合を変化させるものではありません。

【委員】

土をどうするかということはルートが変わろうとなんだらうとどこへ持って行くかはわかっているだろうし、どうやって運ぶかということも工事を実施する方はわかっているのではないかと思います。

資料2の景観のところ「工事の実施を要因とする評価項目に選定することを検討することを求める」というのは、景観というのは工事の実施を要因とする評価は項目に選定する必要はないということが書いてあるのですか。

【事業者】

一点目につきましては、認識が違っている話でございまして、私ども環境アセスをやっておりまして、その後工事実施計画を作ります。これをお認めいただいて、最終的にリニアを作るという話が決まります。その後、用地買収という話になってくるわけでございまして、今の時点でどこから掘るのかとかどこに土を持っていくのかということが決まっているということとはございません。いろいろ検討はしていますが、公表できる段階ではないということをお理解いただきたいと思います。

【委員】

どれ位の分量が出るかということは検討はしているんですね。どこへ持って行こうかということは考えてからやっているのですね。

【事業者】

持って行く先というのは自治体からの意見も踏まえてということもございまして、土地はどなたかお持ちのものでございますから、その方の承諾なしにはできない話でございます。私どもがこのようなところに持って行きたいと考えてもその通りになるかというのはまだまったくわかりません。まだ決めている話ではございませんからその点は御理解いただきたいと思います。

【委員】

隠しているのではなく、検討して予測は立てていますよね。トンネルを掘るということはそこに行く道路を作らなければいけない話だし、それに対してどの程度の土地がいるとかどの位の道路を通らなければいけないとか、そこにダンプカーがどれ位通るといことは予測としては立てて進めていらっしゃるということですね。

【事業者】

今後ルートを絞り込みまして、ルートのどこがトンネルになるか橋梁になるかという計画を作っています。今の段階ではトンネルがどの位の延長になるかとかはまだ決定しておりませんので、今

後いろいろな環境調査をやりながらどこに通すのがベストなのか、どういう構造で橋梁をつくるのが環境に一番負荷をかけないのかということを検討してまいります。ですから今の段階では確たる決まった計画がない状況でございますので、準備書までにルートなりトンネルの延長なりを確定していきたいと思っております。どの位土が出るのかということでございますけれども、構造によって量が変わってまいりますので、構造が決まってからでないとはっきり言えないわけです。例えば山岳のトンネルですと、内空断面積が約 74 m²で、だいたい大雑把にいうとメートルあたり 100 立方メートルくらいの土が出ます。今のところはそれくらいしかお答えできない状況ではありますが、今後、土の処分につきましても、工事の中や公共事業で使うなど有効利用を図っていきたくと思っております。有効利用ができないところにつきましては、処分場を設けてそこに捨てるということになりますが、それについても十分な環境調査をやって環境への影響が少ないよう努めてまいりますし、なるべく工事に伴う新しい道路を作ったりということのないように既存の道路を活用してということの基本にしまして環境への影響が少なくなるように努力をしてみたいと思っております。

【委員】

これだけの計画を立てるときには出てくるものとかそれがどうなるだろうかということは、すべて仮定でありながらでも考えながら進めていると思っておりますので、言ったのですけれども。

【事業者】

その辺は十分考えながら計画をしていきたくと思っております。

【委員】

長野県でダムを造るために家の前をダンプカーが通っていくのを体験しています。その数、砂ぼこり、道路のへこみ具合は並大抵のものではなかったです。それでありながらいい生活のために住民はそれを認めているのですけれど、そういう理解を得ないとできないだろうと思って聞きました。

【事務局】

資料 2 は事務局で作成しましたので説明いたします。資料 2 はこれまで委員からいただいた意見を元にして審査会意見の骨子として項目出しをしたものです。その元は資料 1 の 7 頁にあります、これまで景観についていただいた意見「工事中の景観への影響は一時的であるため、評価項目としては非選定とあるが、長い工事期間を考えると必要事項である」を踏まえております。事業者の選定した項目に工事中の景観が入っていませんので、これについて検討をする必要があるのではないかとというのが骨子です。仮に非選定とされる場合であってもその理由については明確にさせていただきたいということをお求めしていきたいと思っております。

【委員】

わかりました。

【委員】

例えば、この場所はこれだけの土が出て、どう処分するかということですが、それに対してどういうことを考えていけばいいのか。今言われましたようなことはあちこちで出ているわけですよね。具体的なことをちょっと聞かせてもらえるとありがたいです。

【事業者】

繰り返しになって恐縮ですが、準備書の中で記述させていただきたいと思っております。

【委員】

方法書の 212 頁に評価項目の一覧表がありますが、文化財について「トンネル工事」、「工事施工ヤード及び工食用道路の設置」など工事の実施についても評価項目とするべきという意見に対して、施設の存在が影響要因である場合はその工事の実施と合わせて評価するという回答でしたが、植物の欄では「切土工等又は既存の工作物の除去」、「トンネル工事」、「工事施工ヤード及び工食用道路の設置」についても評価項目に挙がっています。貴重な植物は文化財のほうにも指定されていますので、整合性をもたせるためにも文化財についても評価対象にさせていただきたいと思っております。

【会長】

今回対象事業実施区域にウラン鉱床が存在するというので、専門調査員をお願いして意見をいただいています。専門調査員の方は今回も御都合が悪くて出席いただけませんでした。資料1の4頁に専門調査員からの質問がありまして、それに対して事業者の回答がありますが、回答の中で「適切に処置」又は「適切に対処」という表現が出てきますが、どのように対処することが適切と考えられているのか具体的に提示できないかというコメントをいただいています。これについていかがでしょうか。

【事業者】

先ほど重金属の話もございましたけれども、その処分も含めてどういったかたちでやっていくのかということは準備書の中で、適切に記述していくことを考えております。

【委員】

方法書の212頁の評価項目で、例えば「切土工等又は既存の工作物の除去」工事の場合、大気質が評価項目に入っていません。選定していないけれど、当然やるということですか。それはやらないといけないと思うので、方法書に選定されていないものは何もしないのかということをお聞きしたいのです。工事全般について、大気汚染物質を排出する可能性のある場合は、すべて考慮の対象に入れるべきだと思いますが。

【事業者】

工事に伴う粉じんや二酸化窒素等については工事の建設機械が稼働するときや運搬するときに発生するものということで、「建設機械の稼働」「資材及び機材の運搬に用いる車両の運行」を選定しています。

【委員】

わかりました。ただ、土を削ったりすれば燃料起源ではなくて機械的に巻き上げることもありますよね。地表面をいじれば土埃もあるかもしれない。つまり、PM（粒子状物質）については、地表面を改変すること自身が排出源になる。そういったものも対象にするという意味ですか。建設機械が動くことに伴う燃料起源のものは入っていると思うのですが、地表面を改変するとその作業自身から大気汚染物質が排出されるということもあるわけですが。当然それについてもやるということですよ。

【事業者】

機械は当然工事ヤード内で稼働しておりますので、それに対する大気質の調査は行います。

【会長】

委員は当然「切土工等又は既存の工作物の除去」が評価項目に入っているもおかしくはないという意見で、事業者としては「建設機械の稼働」を選定していることで対応しているという意見ですね。

【委員】

追加意見で東日本大震災を受けてどういう点を見直したかをお聞きしましたが、「安全は輸送業務の最大の使命であり、その確保のために中央新幹線におきましても、最善を尽くしてまいります」ということだけで、再検討されたかどうかということについて何もコメントがないのですが。この場はその是非を問う場ではありませんが、東日本大震災ではすべての電源が失われたわけですよ。例えばそういうことに関して具体的に第2、第3、第4の案を考えたとか、皆さんの交通手段も変化が起きてきていると思いますが、そういうことも検討したという回答を期待していたのですが。

【事業者】

こちらで回答させていただいたのは私どもの基本的な考え方ということで、委員の質問に対して十分な答えがかもしれませんが、これからある程度時間が経ってどういう落ち着き方をしていくかを見てから再検討は進められてくるものだと考えております。今のところすぐという話ではないと思いますが、このプロジェクトは長く続くものがございますから、いろいろ皆さんからいただいている御意見も踏まえて私ども事業者といたしましてはいろいろ検討はしていくということでござい

す。

【委員】

トンネル工事の発破は建設機械と考えていらっしゃるのでしょうか。発破で掘削しますよね。

【事業者】

トンネル工事のところを選定されていないということでの御質問かと思えます。これは「建設機械の稼働」の中で含まれているということでございます。理由は先ほどと同様です。

【委員】

わかりました。

【会長】

有害物という中で、東海環状（自動車道）が岐阜市の巨大な廃棄物に当たってしまっルートを変えたということがありますが、これは地質と考えてはいけなかもしれないかもしれませんが、事前の地質調査というか、廃棄物の埋立地という情報も収集しておられるのか、もしやっておられなければ今後是非情報収集をお願いしたいと思えますが、いかがでしょうか。

【事業者】

具体的に埋立地はどこかということは情報収集していません。これから、県、市町の協力を得て情報収集に努めてまいりたいと思えます。

【会長】

市町意見の中で中津川市から車両基地の電波障害、日照障害のことが触れられていますが、車両基地の影響予測について具体的に示されていないのですけど、どういった理由からでしょうか。

【事業者】

車両基地の中身をこれから計画してまいりますので、必要に応じて調査を進めていきたいと考えています。中津川市から意見がありました電波障害、日照障害につきましても、必要であれば調査を行って予測を行うことを考えております。

【会長】

要するに敷地からどれ位離れていて建物がどうだということがまだ具体的ではないので、当然電波障害、日照障害が起こらない範囲での建物を想定しているのであえてここには入れていないということですか。それとも具体的なものが出来たら準備書以降にそれを入れていこうということでしょうか。

【事業者】

後者です。具体化した段階で決めていきます。

【会長】

そのほかございませんでしょうか。本審査会意見をまとめるに当たって骨子(案)が示されていますが、これに対して意見はございませんか。

【委員】

文化財について、骨子(案)では「準備書にはこれらについての考え方や選定理由を具体的に記載することを求める」とありますが、事業者から「県、市町の教育委員会への資料収集、聞き取り等を行い、その結果を記載します」と回答がありますので、「準備書に記載することを求める」ということでよいかと思えます。

【委員】

温室効果ガスについての記述ですが、先ほど資料1の別紙の資料について申し上げましたが、このように比較するときには更新されたデータを使って記述をしていただきたいということで、前と状況

が違うときに出された数字を元にしての記述はやめてほしいと思います。だから最新の、現実的な数値を使うということを考えてほしいということを入れてください。

もう一つは大気について、工事は山間部の工事がほとんどになるということで、大気環境の予測にあたって地形に基づく大気の流れとか、そういうものを地形に基づく気象特性を考慮した予測をするべきであるということを入れてください。

【事務局】

今日いただいた御意見を追加しまして、審査会意見(案)として後日お示しさせていただきます。

【会長】

後日、事務局から審査会意見(案)が各委員に送付されますので、委員の皆さんに見ていただいて、それに対して追加、修正意見をいただいて、最終案とさせていただきたいと思います。

意見も出尽くしたようですので、これで審議は終了したいと思いますが、この後、県知事から事業者へ方法書に対する意見が提出されて具体的に調査を進める段階に入っていきますが、事業者から各自治体へ中間とりまとめなどの情報提供等はあるのでしょうか。先ほどから話が出ていますようにルートが決まるとか基地が決まるとかということになって、中間報告のようなものは自治体に出されるのでしょうか。たぶん自治体で横並びかと思いますが。

【事業者】

準備書を出すまでにいつか、ということまでは今の段階では決まっておりません。準備書提出までの間にはそういったものもお出ししていかなければいけないかと思います。

【会長】

タイミングはわからないけれども中間の段階で...準備書の直前かもしれないということですか。ルート等決まり次第自治体のほうに速やかに情報を出していただくようお願いします。

議事は以上で終了します。