

中間貯蔵施設環境安全委員会（第17回）

令和2年3月23日（月）

1. 開 会

○事務局 それでは、定刻となりましたので、これより第17回中間貯蔵施設環境安全委員会を開催させていただきます。

私、本日司会を務めさせていただきます県の中間貯蔵施設等対策室の木下と申します。よろしくお願いたします。

それでは、中間貯蔵施設環境安全委員会の委員長から御挨拶をお願いいたします。

○河津委員長 当委員会の委員長を務めます福島大学の河津でございます。よろしくお願いたします。開会に当たりまして一言御挨拶を申し上げます。

本日は、年度末のお忙しい中お集まりいただきまして、本当にありがとうございます。また、今、新型コロナウイルスということで各機関といいますか、会議なんかもなかなか開催されない状況にありますけれども、非常に重要な会議であるということと、感染対策、予防対策をしながらこの会議を実施していくということでございますので、よろしくお願いたします。

最近の状況を見ますと、双葉地域の方も非常に変わってきておりまして、3月14日に常磐線の全線開通があつて、各町の駅なんかも一部解除されたということで、私も先日の日曜日ですか、見てまいりましたけれども、やっぱり少しずつ復興が進んでいるのかなというふうな感じを受けております。本委員会は中間貯蔵施設の環境安全委員会ということで、これは基本的にやはり安全、安心を基に進めていくということでございます。また、本委員会の役割としては、実際に実施している環境省に対して、いろいろ率直な意見を述べながら、それをしっかりと環境省の方は受け止めていただいて、安全、安心な運営をお願いしたいというようなことでの委員会でございますので、どうか皆様、忌憚のない意見を言っていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

それでは、本日はよろしくお願いたします。

○事務局 ありがとうございます。

次に、本日の委員の御出席の状況を御説明申し上げます。

本日は、14名の委員に御出席をいただいているところで、御多忙中にもかかわらず御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。なお、石田副委員長、金田委員におかれましては欠席の御連絡をいただいております。

次に、環境省からの出席者につきましては、出席者の名簿を御覧ください。

ここで、マスコミの方に御案内いたします。これより先の撮影につきましては、事務局席より後方からの撮影でお願いいたします。

2. 議 題

○事務局 それでは続きまして、議事に移りたいと思います。議事進行は本委員会委員長の河津委員長をお願いいたします。

○河津委員長 ありがとうございます。それですね、早速議事次第に従いまして議事のほうを進めてまいりたいと思います。

議題1、中間貯蔵施設に係る事業の実施状況についてということで、これは昨年8月以前に実施状況を伺ったと思いますけれども、それ以降の実施状況ということで、環境省のほうから説明をお願いいたします。

○三田（環境省） それでは、資料1について御説明させていただきたいと思います。

1ページおめくりいただきまして、事業の方針でございます。こちらは今年1月に公表させていただいた令和2年度の中間貯蔵施設事業の方針でございます。まず安全を第一に、地域の理解を得ながら事業を実施するとしております。令和3年度までに県内に仮置きされている帰還困難区域を除く除去土壌等の概ね搬入完了を目指すということにしております。これに向けて身近な場所から仮置場をなくすことを目指しつつ、令和2年度は安全を第一に、前年度と同程度の量を輸送するというようにしております。

各論でございますが、ポイントを御説明させていただきます。まず、輸送につきましては、運転者研修等の交通安全対策、必要な道路交通対策を実施してまいりますし、輸送出発時間の調整など、特定の時期、時間帯への車両の集中防止、平準化に取り組んでまいります。

おめくりいただきまして、用地につきましては、引き続き丁寧な説明を尽くしながら用地取得に全力で取り組むということでございます。

施設につきましては、受入・分別施設全9施設、土壌貯蔵施設につきまして全8工区を安全に稼働していく、整備されたところから順次活用していくということでございます。土壌貯蔵施設につきましては、土壌の搬入作業が終了する施設がございますので、安全性を確保しつつ維持管理を着実に実施していくということでございます。廃棄物関連施設につきましては、大熊町の仮設焼却施設に加えまして、2月に双葉町の仮設焼却施設及び灰処理施設につきまして火入れ式を行ったところでございまして、廃棄物貯蔵施設についても出来上がってきておるということでございますので、これらを安全に稼働しつつ有効に活用していくということでございます。

最後に、減容・再生利用でございます。こちらにつきましては、最終処分量の低減に資する除去土壌等の減容・再生利用に向けて、関係機関の連携の下、地元の御理解を得ながら技術

開発や実証事業を実施すると、再生利用先の具体化を推進していくということでございます。あわせて、理解醸成活動も推進していくということでございます。

こういった事業方針をお示しさせていただきまして、これに添付資料として次のページにございます、最新の用地取得状況を踏まえまして、施設整備範囲をお示しさせていただいております。1年前もこのような資料を出させていただいており、これを更新したものになります。

その次のページからが施設の整備状況でございます。まず、7ページでございます。主な施設の配置という資料がございます。こちらは前回8月の環境安全委員会でお示しさせていただいたものを更新したものでございまして、緑の実線は受入・分別施設で分別した土壌を土壌貯蔵施設に運ぶベルトコンベアになります。前回点線であって、整備中であつたところも含めて全て整備完了となっております。

次のページでございます。除去土壌の分別処理と貯蔵のイメージでございます。こちらはこれまで御説明してきたものと同じ資料でございますが、受入・分別施設でふるい分けして分別した土壌をベルトコンベア又はダンプで土壌貯蔵施設へ運搬して、土壌貯蔵施設で放射能濃度に応じて2種類の貯蔵方法で貯蔵、敷きならしをして締め固めを行うという工程を示してございます。

9ページでございます。こちらは、現在稼働、建設している施設の一覧表になります。8つの工区がございまして、受入・分別施設は全ての施設が運転を開始しております。土壌貯蔵施設につきましては、昨年12月に双葉③工区で運転開始ということになっておりまして、この表で残る大熊④工区についても近日中に運転開始をする予定でございます。

次のページから8つの工区の現在の状況を写真を交えて御説明させていただきます。10ページでございます。土壌貯蔵施設等大熊①工区でございまして、こちらは受入・分別施設、土壌貯蔵施設ともに稼働しておるところでございます。土壌貯蔵施設の写真にありますとおり、緑色の仮設のシートを設置しており雨が浸入しないような形で貯蔵を行っているということでございます。奥の色が濃いところで貯蔵を行っている状況でございます。

左下の部分に同様に施設の位置をお示ししておりまして、右下に貯蔵量約49.6万 m^3 ということをお示しさせていただいております。こちらは前回まで運搬した除去土壌の重量から推計した容積ということでございますけれども、敷き固めた量をベースでお示しさせていただいておりましたが、今回から輸送量ベースでお示しさせていただいております。

次のページ、大熊②工区でございます。こちら受入・分別施設、土壌貯蔵施設ともに稼働

している状況でございます。土壌貯蔵施設の手前に見えますベルトコンベアについて整備が完了して、これで受入・分別施設で処理された土壌を運び込んでいるという状況でございます。

次のページ、12ページでございます。大熊③工区でございます。こちらにつきましても受入・分別施設と土壌貯蔵施設、両方とも稼働中でございます。土壌貯蔵施設の写真の真ん中辺りの白っぽくなっているところで現在貯蔵を行っている状況でございます。

次のページ、13ページでございます。大熊④工区の状況でございます。こちらは受入・分別施設は稼働中で受入・分別施設からベルトコンベアで土壌貯蔵施設に土壌を運び込むというところでございますけれども、そのベルトコンベアの整備が完了しておりまして、近日中に貯蔵開始ということは先ほど御説明したとおりでございます。

次のページ、14ページでございます。大熊⑤工区につきましても、受入・分別施設と土壌貯蔵施設ともに稼働中ということでございます。

15ページからが双葉の工区でございます。双葉①工区につきましては、前回は御説明しましたとおり、ベルトコンベアではなくて、受入・分別施設から土壌貯蔵施設までダンプで運び込んで、土壌貯蔵施設の写真の右下にあります白いテントに土壌を運び込んで、そこから出ておりますベルトコンベアで処理された土壌を貯蔵していくという形の方法で貯蔵しております。

次のページでございます。双葉②工区でございます。こちらにつきましても、両施設ともに稼働しているという状況でございます。

最後になります。双葉③工区でございます。こちらは、昨年12月に除去土壌の貯蔵を開始しており他の工区の受入・分別施設で処理された土壌を運び込んで貯蔵しておるということでございます。

その次のページ、18ページでございます。仮設焼却施設及び仮設灰処理施設の概要ということでございまして、規模、工事等のスケジュール、処理対象物等々をお示しさせていただいております。先ほど申し上げましたけれども、双葉町の仮設焼却施設、仮設灰処理施設につきましては、2月に火入れ式を行い、3月から処理開始ということでございます。大熊町の仮設焼却施設につきましては、2018年2月から処理を開始させていただいております。今回から資料に掲載させていただいております。

次のページが、19ページでございます。仮設焼却施設の処理状況ということでございまして、大熊町の仮設焼却施設の処理量、焼却灰、ばいじんの放射性物質濃度についてお示しさせて

いただいております。なお、双葉町の仮設焼却施設及び仮設灰処理施設につきましては、今月から処理開始ということでございますので、月ごとのデータが集まる次回以降に御報告させていただきますと思います。

次のページが、20ページでございます。廃棄物貯蔵施設の概要ということでございまして、先ほど御説明しました双葉町仮設灰処理施設で発生する生成物のうち飛灰になりますばいじんを鋼製の角形容器に入れて積み上げて貯蔵するという方法で貯蔵していくということでございます。現在3つの工区で工事を行ってございましたが、大熊1工区、双葉1工区で工事が完成しまして、それぞれ3月中にも貯蔵を開始するべく調整を進めているところでございます。また、双葉2工区につきましても昨年12月に建築工事が開始しているところでございます。

次から工事の状況を掲載しております。21ページは大熊1工区の工事が完了したという現況の写真で、22ページは双葉1工区の工事完了の状況でございます。双葉2工区につきましては、基礎躯体の工事中ということでございます。

次の23ページでございます。保管場等への保管量ということでございまして、こちらは時点更新させていただいております。保管場、灰保管施設ともに記載のとおり状況となっております。

その次のページからが輸送・道路交通対策でございます。25ページ、2019年度の輸送ということでございます。右下にございます3月12日時点で輸送量計385万5,453 m^3 ということでございまして、累計の輸送量は約648万 m^3 ということになってございます。

その次のページ、26ページでございます。中間貯蔵施設に搬入した除去土壌等の種類と濃度でございます。先ほど申し上げましたとおり、1,400万 m^3 の5割弱を搬入している状況でございますけれども、2月末までに搬入した除去土壌等のうち、左の円グラフにございますとおり、ほとんどが除去土壌で、土壌が95%となっております。右の円グラフにございますとおり、搬出時に仮置場等で測定した表面線量率と重量によって換算した放射能濃度の分布を見ますと、少し数値は変わってきておりますけれども、約8割が8,000Bq/kg以下という傾向は変わっておりません。

次のページ、27ページでございます。輸送ルートと道路交通対策でございます。既に実施済みの箇所につきましては黒字になってございます。現在実施中と今後実施予定の箇所につきましては赤字になってございます。更新した箇所を御説明させていただきますと、まずスライドの右側の真ん中辺り⑥番、工事用道路の整備、一部町道中央台線含むとございます。こ

ちらは、前回国道6号橋梁の上部工工事中ということをごさいましたけれども、工事が完了しまして、11月に供用開始しておるところをごさいます。写真も左下にごさいます。それと、スライドの真ん中右上辺りの⑩番、工事用道路の整備、県道252号立体ルートの構築につきましては、前回工事中ということをごさいましたけれども、こちら工事が完了しております。11月から供用を開始してごさいます。こちら左の写真のとおり状況になってごさいます。それと、⑦番、国道288号の見通し改善及び局部改良につきましては、後ほど資料で御説明させていただきますと思います。

次のページをごさいます。双葉町の状況、輸送ルートと道路交通対策をごさいます。こちらにつきまして更新した箇所といたしましては、真ん中辺りの常磐双葉ICをごさいます。3月7日に開通しておるところをごさいます。ここから中間貯蔵施設に輸送するルートで⑥番、農道原田前田線を工事用道路として整備することにつきまして、工事が完了して3月9日から供用開始ということをごさいます。左の写真にもビフォー、アフターで写真を掲載させていただいております。さらに、⑪番、町道につきましても舗装厚改良工事が完了となっております。その下の②番、町道山田郡山線を工事用道路として整備ということにつきましても、昨年11月に工事完了して供用開始ということをごさいます。こちらビフォー、アフターの写真を左に掲載させていただいているところをごさいます。

次のページが、29ページをごさいます。国道288号道路交通対策をごさいます。まず、①工区は、環境省が見通し改善、線形改良、拡幅を本年1月に実施済みということをごさいます。②工区は、本年2月に福島県が用地取得済みということをごさいます。現在環境省が局部改良工事の準備中をごさいます。③工区は、福島県が用地取得済みをごさいます。昨年11月から環境省が局部改良工事に着手してごさいます。④工区は、環境省が道路補修を実施済みという状況をごさいます。2月に完了しているところをごさいます。それぞれの写真につきましては、スライドに掲載させていただいております。

次のページ、30ページをごさいます。輸送ルート常磐道の交通状況をごさいます。こちらの真ん中のグラフをごさいますけれども、輸送車両が赤い棒グラフ、一般車両が青い棒グラフ、平均速度が折れ線グラフということになってごさいます。輸送車両が走行するルートの交通量は6時台から7時台がピークとなっております。このため輸送車両は、ピークの時間帯を避けて輸送しているということをごさいます。現在いずれの時間帯も著しい速度低下は見られておりませんが、次のページも併せて御覧いただきますと、下りで11時台から13時台、上りで9時台から13時台にそれぞれ規制速度でごさいます70km/h前後になってご

ざいまして、これは規制速度を遵守している輸送車両の割合が高いためと考えております。前回お示しさせていただきました同じ資料と比較しますと、いずれの区間でも輸送時間帯における平均速度の著しい変化は見られていないという状況でございます。なお、今年度から本格的に平準化の取組を行っております、例えば、ならば一常磐富岡間の車両が集中する11時台から12時台の輸送車両の割合というのは昨年度と比べて減っており平準化の効果は継続していると考えております。引き続き関係機関と連携の上で、これらのエリアを含む輸送ルートの交通状況を注視してまいりたいと考えております。

その次、32ページからがモニタリング等の状況でございます。まず、受入・分別施設のモニタリング結果概要でございます。昨年8月に運転開始した大熊④工区、⑤工区を加えてお示しさせていただいております。地下水中の放射能濃度、空間線量率について33ページに掲載させていただいております。

その次のページ、34ページに粉じん濃度、床や壁なども含めた表面汚染密度について記載させていただいております。

最後、35ページに空気中の放射能濃度について掲載させていただいております。いずれも異常値等はないという状況でございますし、検出下限値未満あるいは基準を下回っているというような状況でございます。

36ページから土壌貯蔵施設のモニタリング結果概要でございます。前回、8月の環境安全委員会から双葉③工区が新たに昨年12月に稼働しております、これに加えて、これらの週次又は月次のデータをお示しさせていただいております。36ページに地下水中の放射能濃度、空間線量率を掲載させていただいております。放射能濃度については検出下限値未満、空間線量率につきましては通常の変動の範囲内であったということでございます。

37ページに粉じん濃度、境界、壁とか重機も含めた表面汚染密度を掲載させていただいております。粉じん濃度につきましては、高濃度粉じん作業に該当するようなものはなかった。表面汚染密度につきましても、全て検出下限値未満であることを確認してございます。

38ページでございます。処理水の放流先河川の放射能濃度でございます。こちらにつきましても、全てですね、基準自体は下回っているということでございまして、それぞれなお書きで書いてございます。処理された水については、放流する前に問題ないことを確認して放流するというところで行っておりますけれども、全てなお書きのとおり検出下限値未満ということで記載させていただいております。

39ページにつきましては、地下水中の放射能濃度、空気中の放射能濃度を掲載しております。

全て検出下限値未満であることを確認させていただいております。

40ページでございます。仮設焼却施設のモニタリング結果概要でございます。排ガス中の放射能濃度、地下水中の放射能濃度、雨水中の放射能濃度につきまして全て検出下限値未満であったということでございますし、空間線量率につきましては通常の変動の範囲内であったということでございます。粉じん濃度につきましても、高濃度粉じん作業には該当しないということで記載させていただいております。

最後に、空間線量率、放射能濃度等の測定結果でございます。保管場等における空間線量率につきましては、周辺への影響は見られなかったということでございます。地下水中の放射能濃度についても、検出下限値未満であるということを確認してございます。さらに、中間貯蔵施設区域境界における大気中の放射能濃度、空間線量率につきましても、それぞれ基準を下回った、もしくは通常の変動の範囲内で推移しているということを確認しております。その次が輸送路における放射線量率でございます。こちらは除去土壌等を積んでいる輸送車両が通るときなどに一時的に平常時より高い放射線量率が観測される場合がございますが、追加被ばく線量を計算して十分に小さいということを確認しております。また、仮置場搬出時の輸送車両周辺の空間線量率につきましては、ガイドラインの基準を十分に下回った状況でございます。その次に、施設退出時の輸送車両の表面汚染密度でございます。輸送車両の荷下ろしを終えて施設外に出るときに表面汚染密度を測定して、退出基準以下であることを確認して、問題あれば除染して退出するという事になってございますけれども、双葉工区で退出時のスクリーニングの結果、53,700cpmを計数した輸送車両がありましたので、除染を行い、150cpmとなったことを確認して退出しました。それ以外の輸送車両については、退出基準の13,000cpmを十分に下回ったということでございます。

その次のページ、42ページ、作業員の被ばく線量でございます。全ての業務従事者の被ばく線量につきまして、電離則及び除染電離則で定められた5年間100mSvかつ1年間で50mSvを超えないように管理しているということでございまして、グラフの右の緑色の点線が、5年間100mSvの年平均値でございます。全ての作業員がこれより低い値で管理されているということでございます。中間貯蔵施設事業による被ばく線量に限りますと、資料の下に記載しておりますとおり、同期間の累積被ばく線量の最大は2019年度6.3mSvということでございます。

その次のページ、43ページでございます。作業員の被ばく線量の日次被ばく線量の分布でございます。98%以上は日当たり20 μ Sv未満であったということでございます。それぞれ赤い点線と青い点線で具体的な作業について内訳を記載しております。青色の内訳の右端の80

から90 μ Svのところを見ますと、仮置場作業員と管理者が該当しているところがございます。当然できるだけ被ばく線量を下げることが重要ですので、高い被ばく線量の方を被ばく線量が低い作業に従事していただくなど、適切なローテーションを組んで作業を行っていくということがございます。

次の44ページからが減容・再生利用の取組でございます。45ページでございますとおり、2016年4月に中間貯蔵除去土壌等の減容・再生利用技術開発戦略を取りまとめて、昨年3月に見直しを行っております。戦略目標年でございます2024年度までに基盤技術の開発を一通り完了するところを目指しております。さらに、除去土壌等の再生利用を推進しております。また、技術開発の進捗状況や再生利用の将来見込みを踏まえまして、その後に最終処分場の構造、必要面積等について一定の選択肢を提示していくということがございます。

次の46ページからが具体的な現在の取組でございます。南相馬市における実証事業の概要でございます。こちら盛土について安全性の確認等を行っております。引き続き安全性が確認されているという状況でございます。

その次の47ページでございます。飯舘村における再生利用実証事業の概要でございます。こちらは前回御報告させていただいたところからのアップデートを申し上げますと、昨年6月から盛土実証ヤードにおいて、下の写真にもございますとおり、露地栽培を開始しております。ここで資源作物の放射性セシウムの移行について確認を行っておるところでございます。試験栽培につきまして、別途の有識者検討会で想定していた想定よりも十分安全側の結果が得られたということございまして、実証事業の結果を踏まえまして、来年度農地の造成工事に着手していく予定ということでございます。

その次のページ、大熊町における土壌分級処理実証事業の概要でございます。こちらは前回、8月の環境安全委員会にも同様の資料を御報告させていただきましたけれども、2018年12月から2019年8月まで技術実証試験を行ったということございまして、今年度の上期に実施した試験結果も加えまして、結果をお示ししております。結果といたしましては、分級による砂、礫の平均除染率、すなわち粒が大きいものが除染されて、粒が小さいものにセシウムがくっついていくという一般的な性質がございますので、この技術実証の結果として、分級による砂・礫の平均除染率は、通常分級では71.5%で、高度分級を行うと77.9%に向上したということでございます。

最後に、技術実証フィールドの整備状況でございます。49ページでございます。こちらは除去土壌等のですね、処理、減容・再生利用及び県外最終処分を効果的に進めていくために、

中間貯蔵施設区域内で貯蔵されている除去土壌等を用いて、これらに関する実用的、実務的な技術の開発を行うフィールドを大熊町に整備しておりまして、実証試験事業を実施中というところでございます。真ん中にフィールドの全景を載せてございますし、スライドの下に2019年度の実証事業等について掲載しております。

以上が資料1の説明になります。

なお、参考資料1として中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る実施計画を配布しております。こちら本年1月に更新、公表させていただいたものでございます。

また、参考資料2として中間貯蔵施設による環境への影響の予測評価についてという資料をお配りしております。こちらは、中間貯蔵施設内の個別の施設の整備に当たって環境影響の予測、評価をしたものでございまして、今回2019年度に着工したものと及び拡張した施設も盛り込みまして、現時点での中間貯蔵施設による環境影響の予測を行いましたので、参考までにお配りさせていただいております。

以上になります。

○河津委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に関しての質問、また御意見ございましたら。

菅野委員、お願いします。

○菅野委員 25ページなんですけど、これは県と環境省さんに言いたいことがあるんですけど、学校等の現場保管からこれ何年かかっているんですかね。記憶が正しければ、4年前に双葉町に来ました。県が入ってきました。福島県内の子供たちの安全を守るために、夏休み中でも、長期間の休み中でも校庭から出したいと、校庭から汚染土壌を出したいということで、子供たちのためだったらということで双葉町としては了承しました。それすぐにでもやるというのが4年たった今でもできていないというのはどういうことなのか、これは環境省さんと県と説明してください。これはちゃんと説明してくださいね。変な言い回しとか、そんなのは要らない。

あと、45ページ、僕、最近ずっと黙って聞いていたんですけど、中間貯蔵を福島県が受けたときには30年以内に全部、再生利用とか云々の前に、僕たちが聞いているのは、県外に搬出するという約束だったと思います。環境省さん、その頃からいた人は分かると思いますけど、また法律とかそういうのでちゃんとやりますからと。そのとき誓約書等々が欲しいと言ったときに、私たちは法律で決めました。法律ですから。法律はすぐ変えられますよね、あなたたちはと言われたのに、時過ぎた頃になって再生利用を福島県内で使うというのは、これま

たどうということなのか。最初からのお約束ね、ましてやこれ福島県としては使っている市町村の中でやっているとしたら、統制が取れないんだったら福島県この話から抜けるべきだと思います。前みたいにね、電源のお金とかそういうのも全部取っていく、中間貯蔵影響緩和交付金もそうですよね。半分以下ですよね、出しているのは。県が3分の2近くを持っているんですよ。今も持っているはずですよ。それで、言ったこともできないんだったら、県知事もしくは県、どういう立場でいるのかをちょっとお聞かせください。

○河津委員長 それでは、環境省からお願いします。

○阿久津（環境省） 学校等からの輸送につきましてまずお答えさせていただきます。輸送課企画官の阿久津と申します。

まず、学校等からの輸送につきましては、まず今年度については25ページで記載しているとおりの輸送を行うと説明させていただいたところでございます。来年度はですね、各市町村から2.7万袋ほど輸送を予定しております、こちらの学校等からの掘り起こしについては市町村のほうで作業していただいて、掘り出し次第、環境省のほうで優先的に速やかに輸送させていただいているという、そういう状況でございます。これがなかなか来年度までかかってしまっているという状況については、やはり掘り出しするタイミングが長期の休みなどでしか掘り出すことができないというような状況もあると聞いております。こちらについては、来年度2.3万袋ほど輸送を予定しておりますけれども、これが終わりましたら県内の学校等からの輸送は終わると聞いております。

学校等からの輸送については以上になります。

○河津委員長 よろしいですか、学校に関して。

○菅野委員 聞いていることに対して答えてもらっていいですか、全然聞いていないことにあれているんでね。僕は4年前に話しているんですね。こういうふうにごまかすような答弁するんだったら答弁している意味がないですよ、阿久津さん。ちゃんと言われたことに対して答えてください。そんな今年度、来年度じゃないですよ。記憶が正しければ、4年前に福島県内の学校施設、子供たちの安全を考えて、双葉町総合グラウンドを出して。環境省と県が言ってきたわけですよ。それを今なお4年がたって何で終わっていないの。それを最優先にやると環境省も県も言ったんです。それ何で終わっていないのという質問なのに、何で今年度と来年度、それで終わりじゃないでしょう。ちゃんと答えてください。

○河津委員長 お願いします。

○阿久津（環境省） 改めましてお答えさせていただきます。

学校等からの輸送が来年度までかかってしまうということについては、実際に学校等で保管をしていただいている保管との掘り出しのタイミングというのを各市町村と調整をさせていただいた結果、どうしても来年度までかかってしまうというような状況でございます。こちらは、なるべく市町村側と国とで、早期に搬出できるように調整をしてみたいけれども、結果としてそのようなタイミング、時期になってしまうということでございます。

以上です。

○河津委員長 県のほうから何か追加はございますか。

○橋本委員 福島県でございます。

学校等からの搬出の件でございますが、4年前というのは双葉町のパイロット輸送が始まる時のお話かと思うのですが、菅野委員がおっしゃるとおり、子供たちの安全のために学校から除去土壌を出したいというお話はあったと記憶しております。優先搬出ということでございますが、実際実務をやるのはそれぞれ学校をエリアに持つ市町村の除染チームであり、各学校と市町村と環境省と我々県で調整して今このような状況になっている状況でございます。

○河津委員長 よろしいでしょうか。

次に、県外の搬出についてですね。これをお願いします。

○大野（環境省） 環境省の大野と申します。

まず、県外の最終処分につきましては、2016年の11月に中間貯蔵・環境安全事業株式会社法、いわゆるJESCO法におきまして、国は中間貯蔵開始後30年以内に福島県外最終処分を完了するために必要な措置を講ずるということになっております。さらに、2015年2月の福島県、大熊町、双葉町、環境省による協定書の中では、福島県民その他の国民理解の下に除去土壌等の再生利用の推進に努めるものとするが、再生利用先の確保が困難な場合は福島県外で最終処分を行うものとするとしてございます。現在、特に重要な再生利用につきましては、今御説明申し上げたような南相馬市あるいは飯舘村での実証事業を進めているところでございまして、引き続きこういった実証事業を進めながら、安全性等に関する科学的な知見の充実に努めてまいりたいと考えております。

○河津委員長 菅野委員、どうぞ。

○菅野委員 1番目の学校等施設というのは、環境省と県は双葉町、我々議会に対しても全然まとまった話じゃなくて、自分たちの思いを言ったということですね。本年度中に出さないと福島県の子供の安全が守れないということを自分たちで各市町村、環境省と県と何の話合い

の内容も決まっていなくてやったということは、これ無計画ですよ。これは国とか県がやるような事業なんですかね。県の今の立場の話を見ると、搬出する先は各市町村だということは、それを福島県の仕事としては統制して、双葉町にその場所を別に用意してくれという話だったら分かりますけど、今の話だと全然話合いもしない中で、別口で出していますからね、土地を。双葉町総合公園というまだ造ってそんなにたっていないようなグラウンドまで出しているんですよ。それを県はそんなふうに出してくるということは、今後の話合い、県の言うことは信用できませんよね。ましてや環境省も子供たちの安全というのは最優先だと思います。我々双葉町議会としてもそれは絶対何があってもやるしかないでしょうということでしたら、4年たった今となってもやっていない。あのときの話だと、県の言っている話はおかしいですからね。夏休み前ですからね。夏休み中にでも全部出したかったという話を僕は聞いています、説明で。最悪それは無理だったら、冬、春休みもありますよね、長期の休みがね。その中でもやっていない。ましてや今回コロナウイルスでこれだけの長い休みになったときに、何で県はそういう指導しないんですか、各市町村に。今ある福島市とか南相馬市、伊達市、この4つで10万㎡ですよ。それも指導できなくてそういう話を双葉町に持ってきたということは、これは県知事が謝りに来てもらうしかないですよ、嘘ついていたということで。それに対して環境省、子供を守れないような国でいいんですか。県もそれに一言ずつちゃんと答えてください。

あと、法律は分かりますよ、大野さん。僕たちそういう説明受けていないんですよ。最後の最後には福島県で受けるということは、僕らの町で受けるということじゃないですか。そんな説明僕ら受けていないですよ。それを受けなくてやったということは、騙し討ちですか。騙していますよね。国が前から言ったとおり、市町村とかそういうところを騙しているんですよ。それが県も一緒になってやっているという方向性にしか僕には聞こえません。30年後、あれだけ中間貯蔵やりますよと、30年後は県外搬出が条件ですよと、あれだけ皆さん、福島県の人たちとか当町町民はみんな出るもんだと思っていますよ。それを要はそのまじり部分は説明せずに進めてきたという理解でよろしいですか。それは県も同じですけど。県知事もそれに対して了承して、中間貯蔵を受けたということでもよろしいのでしょうか。

○河津委員長 環境省、お願いします。

○松崎（環境省） 菅野委員、どうもありがとうございます。2点のうち1点目の学校の件ですが、委員おっしゃったように、学校からの搬出は当時からできるだけ早く搬出しないといけないということで、市町村からも掘り起こしの搬出など多大なる御協力をいただきながら、

やってきました。結果として、今年度中までで、一部、2万数千トン、2万㎡まだ残っております。これを我々として来年度のうちに市町村の協力もいただきながら、できるだけ早期に搬出していきたいと考えております。これは全体で2021年度末までに、福島県内全体の仮置きされているものをおおむね搬入完了するという方針は先ほど御説明しましたけれども、その中でも学校分についてはできるだけ早くということでこれまでさせていただきました。これからもこの点については当時いろいろ御協力いただいた経緯も十分頭に入れながらできるだけ早く対応していきたいと考えております。

2点目の再生利用の件です。先ほど委員のほうから再生利用についての位置づけ、経緯について御意見をいただきました。県外最終処分は、お約束として明記しております。その県外最終処分やっていく上で、一方で申し上げてきたのが、できる限りの減容・再生利用をした上で最終処分しなければならないものを県外へ最終処分するということを申し上げてきました。現在まだ減容・再生利用については、先ほど申し上げたように、実証事業を実施している段階です。いろんな知見が出てきておりますけれども、まだ知見をしっかりと積み上げていかなければならないと考えておりまして、この点地道ではありますけれども、しっかりと知見を積み重ねた上で、再生利用をできる限り進めていき、最終的にはしっかりと県外に最終処分してまいりたいと考えております。

以上です。

○河津委員長 それでは、県のほうお願いします。

○橋本委員 福島県でございます。

2点ございました。学校からの搬出を優先的に進めるという点でございます。繰り返しのなってしまうけれども、もちろん私どもも学校から出さなきゃいけないということで、環境省、市町村を交えて輸送の調整を毎年毎年何度かしてきておりますけれども、様々な事情で、学校側の事情もございまして、市町村側の事情もございまして、結果としてこのような状況になっているという状況でございます。なるべく早く学校から出すという方針に変わりはない状況でございます。

それから、再生利用、先ほどの資料の45ページでございます。再生利用について果たして県としてどうなのだという事でお尋ねでございます。再生利用につきましては、除染とか中間貯蔵の基本的なことを定めている放射性物質汚染対処特措法というのがございまして、その特措法と併せて示された基本方針というのがございまして、その基本方針の中に再生利用というのが言及されております。さらに、先ほど大野さんが言われた、国、双葉、大熊、県に

よる4者協定においても再生利用に取り組んだ上で、再生利用できなかったものについて県外最終処分すると書いてございます。私どもとしては、中間貯蔵施設というのを受け入れていただいた双葉、大熊の皆様、それから福島県としても県内で、県内中に広がってしまった放射性物質を1か所に集めて集中管理しなきゃいけないということで中間貯蔵施設を受け入れた経過がございますので、なるべく早く中間貯蔵施設に集中管理をしていただくということを国にお願いし続けてきたところでございますが、一方で飯舘村あるいは南相馬市で減容・再生利用の技術の実証事業を行われていることも事実でございます。

以上でございます。

○河津委員長 お願いします。

○菅野委員 全く環境省の説明、県の説明、納得いきません。口で言っていることとやっていることが全然違うと思います。学校施設に関しては、さっき僕、質問したことに答えてください。統制も取らないうちに双葉町にそういう要請が来たのか。それで、こんなこと環境省に、はっきり言っておきますけど、あそこは別口で双葉町として用意した土地ですからね。分かりますよね。他のどこに入れていれば十分間に合ったところですよ。それが国と県で間に合わないから、子供たちの安全を守らなくちゃならない、国、県としての大義を言ってきて、それには相手側ですからね、僕としては、はっきり言いますけど、騙されたなと思います。これはずるいなと思いますので、今後福島県と環境省に僕ちょっと一言言いたいことがあるんですよ。質問したことに対して答えてください。余計な話は要りません。余計な話だけで終わることが多いので、そこら辺は今後気をつけてもらいたいと思います。

僕の質問は終わります。

○河津委員長 それでは、ほかの委員の方で何かございましたら。資料1についてですね。いかがでしょうか。

吉岡委員、お願いします。

○吉岡委員 大熊町役場復興事業課の吉岡です。私のほうから2点ほど。

まず、34ページなんですけれども、モニタリング結果の概要で粉じん濃度、これの大熊①工区で最大値10mg/m³ということで、基準ぎりぎりというところがあります。これ施設全体じゃなく、一部分みたいなんですけれども、基準に近いような数字をたたき出しておりますので、こういうところの対策を御検討いただければと思います。基準に該当しないから、いいというのではなく、極力クリーンな環境の下で作業していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

それから、48ページ、土壌分級処理実証事業の概要ということで結果が出たようなんですが、この実証事業は実用化される見込みがあるのかどうかを確認したいのですが、よろしく願いします。

○河津委員長 それでは、環境省からお願いいたします。

○平塚（環境省） まず、1点目の御質問についてお答えします。

大熊①工区の土壌貯蔵施設で10mg/m³の粉じん濃度が検出されております。御指摘もありましたとおり、複数か所で測定しているところの1点の一番高い数字として10mg/m³という数字が検出されたのは事実でございます。この数字を超えると高濃度粉じん作業に該当しまして、取り扱う放射性物質の濃度と高濃度粉じん作業の該非によって装備品が若干異なることとなりますが、現場では仮に高濃度粉じんを超えたとしても対応できるような装備品で作業しております。ですが粉じん濃度につきましてはできる限り下げたいと考えております。粉じんが出やすい場所で測定しておりますので、そういった場所に局所集じんを付けるであるとか、ミストを散布するとか、そういったことによって作業環境の粉じん濃度の低下、作業環境の改善ということに努めてまいります。ありがとうございました。

○大野（環境省） 2点目でございます。48ページの分級の実証事業でございますけれども、今回、これまで重金属等々の汚染土壌についても使われているような様々な汎用技術を組み合わせることで今回のような実証事業を大熊町でやらせていただきました。実験室ではなくプラントレベルでこういった分級が可能だということをお示しできたと思っております。実用化のめどは立っていると考えております。今後こういった分級も含めて減容・再生利用についてどういうふうに進めていくかというのを引き続き検討してまいりたいと思います。

○河津委員長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、ほかの方。

吉田委員、お願いします。

○吉田委員 大熊町の吉田です。

41ページの一番下の欄ですね、退出時のスクリーニングで53,700cpmという値が出たと。除染をして150cpmに下がった。除染をして下がったのは分かったんですが、どうしてこの53,700という数字が出たのかという原因の追究というか、どの場所が出たのか、その対策はしたのかお聞かせください。

○河津委員長 環境省、お願いします。

○平塚（環境省） ありがとうございます。資料の41ページの一番下ですけれども、施設退出時

の輸送車両の表面汚染密度ということで、今回11月に53,700cpmを計数した輸送作業がございました。こちらについて行った対応としましては記載しておりますとおり、除染を行って、バックグラウンドレベルになったことを確認してから退出をしております。これまで輸送車両が100万台近くスクリーニングを受けて退出しておりますけれども、13,000cpmを超えたのは今回が初めての事案でございます。こういったものが持ち出されることがないようにスクリーニングを行っているということで、スクリーニングは機能したと考えておりますが、やはり非常に高い表面汚染密度が確認されましたので、我々としてもその原因について調べておりました。当該車両につきましては、この事案は月曜日だったんですけれども、その前の週も通常どおり輸送を行っております。その際も施設を出るときには必ずスクリーニングを受けておりますが、バックグラウンドレベルといいますか、問題のない数百cpmオーダーでございました。それが月曜日に南相馬の仮置場でございますけれども、そちらで積んだ輸送車両が中間貯蔵施設の中に入ってきて、そして荷下ろしを終えた後、退出する際に汚染が確認されたということで、前の週の金曜日に中間貯蔵施設を出てから月曜日に出るまでの間で線量の高い土壌等を踏んで、それがタイヤハウスに付着しただろうと考えております。ですが、その場所がどこであるのかということにつきましては特定ができておりませんで、その事案が発生した当日に、まず車両が待機している車両基地、それから仮置場、そして中間貯蔵施設で車両が下ろした受入・分別施設等で、地面の表面汚染密度を測定をいたしました。異常値というものは確認されておられません。それから、GPSをつけておりますので、この車がどこの道を走ったのかというのは確認されておりますので、その翌日に、やはり同じように来た道と帰った道を一通り、NaIシンチレーターを車に載せて測定いたしましたけれども、やはり空間線量率として異常値は確認されませんでした。ですが、その前の週末に雨が降ったこともありまして、恐らく雨で道路等に汚染された放射能濃度の高い粒子が流出した、それを車両が踏んだ可能性があるのではないかということでもありますけれども、それが中間貯蔵施設の区域の中なのか外なのかということまでは特定をできておりません。

以上が確認した結果でして、いずれにせよこういった形で、これまで一度も超えたことがなかったものが実際に13,000cpmを超える事案が出たということで、我々としても引き続き退出時のスクリーニングを徹底してまいりたいと考えております。

以上です。

○河津委員長 関連してですか。どうぞ、土屋委員。

○土屋委員 今の説明ですね、この一連の流れで拭き取り検査をしましたね。その前に、この出

たのはスポット的に分かったんですか。全体で分かったんですか。スポットで出れば、その部分を拭き取って、土壌なのか、粒子があったのか、ある程度確認できると思うんですけど、その辺は確認しましたか。

○平塚（環境省） ありがとうございます。ウエスで拭き取りを行いまして、その拭き取りを行ったものを放射能濃度測定等を行っております。そこには土粒子が付着しておりましたが、ただ土全ての線量が高いわけではなくて、その中のごく一部の粒子がGM管を当てると高い線量を示したということで、その粒子自体は特定をしておりますけれども、ただそれを幾ら詳細に分析したところで、それがどこの町で出たものか、そういったところまでは分かっておりませんので、実際出てきた原因物質としては土粒子であったということまでは特定をしております。

○河津委員長 私からですけれども、その粒子というのは今現在あるわけですか。環境省持っていますか。JAEAの石田さんがいればですね、多分そういう話になるかと思っておりますけれども、JAEAでも、いわゆるセシウムボールと言われているものというのはやっぱり粒子なのか、いわゆる構造物の片なのかということは、当然元素分析しながらやればある程度特定できると思っておりますので、ぜひその辺は今後のためにも、ある程度のきちっとしたデータを、しっかりとっておいたほうがいいのかと思っておりますので、その辺はよろしくお願ひしたいと思っております。

○平塚（環境省） ありがとうございます。御指摘のとおりでして、我々としてもできるだけ科学的な原因究明も含めて取り組みたいと思っております、専門家の方にも相談をしております、多少の化学分析は行っております。例えば放射性セシウムの134と137の割合からですね、何号機から出た可能性が高いのか、そういったこともある程度特定できるというお話を聞いておりますので、得られたサンプルを使って、今後専門家の方の御意見も聞きながら、この事案に関する情報収集に努めてまいりたいと思っております。

○河津委員長 よろしくお願ひしたいと思っております。

ほかにいかがでしょうか。今のよろしいですか。

猪狩委員、お願いします。

○猪狩委員 今回の関連なんです、輸送車両につきましては100%スクリーニングを実施していると聞いておりますが、建設関係の車両についてはスクリーニングの実施状況とか、あと実施の結果について国は報告受けているのか、その辺ちょっとお聞きしたいと思っております。

○河津委員長 環境省、お願いします。

○平塚（環境省） 今日報告いたしましたもの、それから先ほど100万台程度と申し上げたもの

は輸送車両でございまして、環境省、JESCOで管理しているスクリーニング場では、主に輸送車両のスクリーニングを行っております。それ以外の工事受注者の車両あるいは資材を運んでくる車両、こういったものにつきましても、中間貯蔵施設区域内に入った場合は出る前に必ずスクリーニングを行っております。行う主体は工事の受注者になっておりまして、例えば受入・分別施設、保管場、こういった場所で、作業が終わって退出する前にスクリーニングを行っております。その実施状況につきましては全受注者に確認をいたしました。13,000cpmを超えるような事案は発生していないということでございまして、環境省としても、現場の立会い等で赴くことがありますので、その中で車両が確実にスクリーニングをされているかということを確認あるいは聞き取りを通じて徹底してまいりたいと考えております。

○河津委員長 よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。

福岡委員お願いします。

○福岡委員 1つお願いなんです。今回の資料、ページ36と39ページ、ぱっと見た感じですね、これは問題あるページかなというふうに私感じたんで、こういう赤いカラーを使うときね、これはちょっと避けるべきかなというふうに思います。

それと、41ページ、地下水の放射能濃度が書いてあるんですが、地下水問題なしと。問題ないと最初から思っていましたけれど、地下水よりもむしろ海への最終放流地でのデータというのはないんですか。

以上です。

○河津委員長 環境省、お願いいたします。

○平塚（環境省） ありがとうございます。色使いについては大変失礼いたしました。確かにこの赤い色につきましては改善をさせていただきます。ありがとうございます。

それから、最終放流前の放射能濃度でございますけれども、こちらにつきましては中間貯蔵施設あるいはその近辺の6つの河川につきまして最下流、要は海に放流される直前の水質の測定分析を行っております。そちらのデータは、本日お持ちできておりませんが、もともと中間貯蔵施設の整備が始まる前から測定を開始しておりますが、その時点からある程度放射能濃度が検出されている河川はございます。それが中間貯蔵施設工事が始まって、それに伴って放射能濃度が上がっていないかという観点でモニタリングを進めておりますので、6河川全てにおいて検出されていないということではないんですが、中間貯蔵工事の結果と

して河川中の放射性セシウム濃度が有意に上がっているという状況は確認されておられません。

○河津委員長 よろしいですか。

○福岡委員 内容は分かりましたけども、やはりこの結果はね、やっているのであれば、当然データとしてここに載せるべきだと私は思いますけれども。

○河津委員長 データは、前に確か環境関係のも、出たことがあったと思うんですけども。

○平塚（環境省） そうしましたら、そちらのデータにつきましても御用意させていただくようにいたします。ありがとうございます。

○河津委員長 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、第2の議題に移らせていただきたいと思います。次の議題2はですね、中間貯蔵施設事業において発生した事例と対応等についてということで、環境省から説明お願いいたします。

○坂井（環境省） それでは、資料2を用いまして、前々回、8月の委員会で御報告した以降の事例と対応等について御説明いたします。

おめくりいただきまして、2ページ目、3ページ目に発生した事例と対応の一覧についてまとめてございます。2ページ目の表の一番上、交通事故について記載をしております、輸送車両、業務車両、通勤車両の事故についてまとめてございます。

その下の公道での事例は、交通事故以外の公道上で発生した事例でございまして、輸送車両の運転手の交通違反、輸送カードの誤発行、ルート逸脱、3ページ目にまいりまして、輸送車両のエンジントラブル、タイヤのパンク、車両の不具合についてまとめてございます。

3ページ目の表の下、作業場での事例でございます。これの一番上にございますのは、ベルトコンベアへの挟まれによる死亡事故でございまして、前回の御報告事案でございまして。この事故に関しましては、前回、現場の確認も含めて、発生状況、要因、再発防止策について御意見をいただきました。その現場の確認の中で、ベルトコンベアの周囲への立入禁止措置が一部十分ではない箇所があると御指摘をいただいております。その箇所につきましては、ベルトコンベアの周りの歩廊に対しても立入ができないように大きくネットフェンスで囲いまして、施錠管理を徹底するというように改善をいたしました。また他の工事につきましても危険箇所の洗い出しを行いまして、立入禁止措置について指示をいたしました。また、その実施状況について我々で確認をいたしております。これ以外の作業場での事例としまして、墜落、転倒、激突等によるけががございました。これらの一覧の詳細につきましては、資料2の別添資料にお示ししておりますけれども、本日は4ページ目以降で代表的な事例につい

て御報告申し上げます。

おめくりいただきまして、4ページ目、通勤中の輸送車両がバイクと衝突したという事故でございます。この輸送車両は、朝、駐機場から仮置場に向かう通勤中でありました。二本松市内の広域農道から県道62号線に入る丁字路を右折しようとしまして、県道62号線を右側から直進してきたバイクと衝突したという事故でございます。この事故でバイクを運転されていた方は肋骨と足の膝を骨折されております。

下に写真がございます。右の手前の停止線がある側が、輸送車両が進んできた広域農道でございます。輸送車両はここを右折しようとしまして、奥の県道62号線から進んできたバイクとぶつかったという事故でございます。

発生要因は、輸送車両側の右側の確認不足でございます。輸送車両が右折しようとする前に一時停止をしまして、バイクの前を走行していた別の車両については視認しましたが、その後には車両はいないと思い込んだものでございます。

再発防止策としましては、まず2段階停止をして確認する、すなわち、一時停止線で確実に停止するということはもちろんでございますが、それだけではなく、少し前に出て、確実に左右が確認できる位置まで出た上で再度停止をして確認するという、右、左、右という複数回確認を声に出しながら行うということを周知徹底いたします。また、運行管理者がドライブレコーダー映像の抜き打ち確認を行いまして、運転状況の確認と指導を行います。

5ページ目でございます。転落による作業員のけがの事故でございます。分別処理をした土壌を運ぶベルトコンベアの整備工事をしている最中でありました。ベルトコンベアの歩廊、点検通路でございますが、その上で塗装作業を行っておりました作業員が作業場所を変えようとして足を滑らせ、開口部となっていた歩廊の端から転落したという事故でございます。被災者は、脳震とうと肋骨、鎖骨の骨折をしております。

下に2枚写真を付けております。左側の写真がベルトコンベアと歩廊を横から見た写真でございます。右側は、ベルトコンベアの歩廊の開口部となっておりました端部を垂直方向、下側から撮った写真でございます。被災者はこの歩廊の端部から一旦途中のはりに転落しまして、そこからさらに地上に転落したというものでございます。

発生要因でございますが、この被災者はフルハーネス型の安全帯を着用しておりました。しかしながら、この事故が起きた際には作業場所を移動しようとしまして、フックを外しておりました。また、ベルトコンベアの整備工事中ということで、歩廊の端が開いておりました。そこにしっかりした囲いがあればよかったです。このとき堅固な囲いがございませんで

した。

再発防止策といたしましては、安全帯を掛け替える必要のある箇所では二丁掛けのものを使用し、必ずどちらかのフックは掛かっているようにいたします。また、安全帯使用に関する再教育と、服装、作業装備の点検を実施いたします。また、今回のように開口部となっているような端部につきましては、単管等によりまして堅固で簡単には外せない囲いを設置いたします。また、歩廊には勾配がございまして、滑りやすい状況となっておりますので、こういった箇所には滑り止めのテープを設置いたします。

おめくりいただきまして、6ページ目、足場の転倒によって作業員がけがをした事故でございます。この作業員は、保管場におきまして輸送されてきた除去土壌等のタグの読み取り作業に従事する作業員でございました。下に写真がございすけれども、このように足場を設置いたしまして、ここに輸送車両が来ましたら足場に上り、さらに輸送車両の荷台に移ってタグの情報の読み取りをするという作業でございます。ただし、この事故が起きた際には、この作業員は足場の上ではなくて地上で待機をしている状況でありました。このときに突風が吹きまして、この可搬式の足場が持ち上がって横に倒れました。それによりまして被災者が下敷きになったという事故でございます。被災者は、右足指の骨折と背中等の打撲をいたしております。

発生要因といたしまして、この足場は可搬式でございますので、下に車輪が付いております。その車輪が動かないようにするロックは行ってございましたけれども、足場が横に倒れることに対する防止措置は講じておりませんでした。また、この現場におきまして、10分間の平均風速毎秒10m以上という強風時の中止基準については定めてございましたけれども、突風に対しての中止判断は十分ではございませんでした。

再発防止策でございますが、まず可搬式足場の転倒防止措置として、重しを乗せて自重を増やしまして、安定性を高めることといたします。また、強風の予報が出ている場合には、風速計のデータを逐次確認いたしまして、突風が起こることが予測される場合、具体的には瞬間風速毎秒20mを測定したような場合には、J V職員が即座に作業中止の判断をいたします。

次の7ページ目は、大型土のうの荷振れに伴いまして作業員がけがをした事故でございます。これも保管場においてでございますが、ラフタークレーンで大型土のうを吊り上げて山積みで定置をするという作業を行ってございました。そして、一旦仮定置した大型土のうの位置を直そうとしまして、玉外しの役割の作業員がクレーンに合図をいたしまして、再び土のうを吊り上げました。そうしましたところ、土のうが玉外し作業員の方向に荷振れをいたしまし

た。それにより、玉外しの作業員は荷振れした土のうに押されて後ずさりするような形となりました。そして、定置済みの土のうの隙間に右足を落として、挟んで骨折をしたという事故でございます。

発生要因としましては、玉外し作業員が吊荷の近くで合図を送ったこと、クレーンのオペレーターが吊荷の近くに作業員がいる状態で操作を行ったことでございます。また、このときクレーンのワイヤーは斜めになっておりまして、荷振れしやすい状況でございましたけれども、玉外しの作業員、オペレーターの双方とも特段そのことに注意を払っておりませんでした。また、この現場におきましては、クレーン作業のときには合図は無線を使うことにしておりますけれども、このときには使用しておりませんでした。

再発防止策といたしまして、まず合図者は吊荷付近で合図をしない、クレーンオペレーターは吊荷の3 m以内に人がいる場合には操作をしない、作業員の退避の完了を指差呼称で確認するといったことを周知徹底いたします。また、大型土のうの定置時には、合図者とオペレーターの双方がワイヤーの傾斜、荷の安定性についても確認をするということをルールとして周知徹底します。さらに、ラフタークレーンの使用作業時には、玉掛け者、オペレーター、玉外し者の三者が同時に通話できる無線機を使用して合図をすることといたしまして、意思の疎通を円滑、明確に行うようにいたします。

以上、重大な事故の御報告をいたしました。

おめくりいただきまして、8ページ目でございます。安全対策として取り組んだものについて御報告申し上げます。まず、危険予知訓練ワークショップでございます。こちらはこれまでも御報告しているものでございますけれども、事故を防止するためには現場に行く監督官自らが危険予知能力を高めなければいけないと御指摘をいただいております。環境省の監督官及びJESCOの委託監督員が労働安全コンサルタントの指導を受けまして、座学及び実際の作業現場において危険予知訓練を実施しております。今年度全ての監督官、委託監督員が受講しておりますけれども、職員には入れ替わりもございますし、何より危険予知能力については常に向上させていくことが重要でございますので、来年度も引き続き実施したいと考えております。

9ページ目にまいりまして、安全パトロールでございます。これは、通常の毎日の巡回とは別に環境省職員が労働安全コンサルタントを伴いまして、抜き打ちで様々な現場に行つてパトロールをしているものでございます。ここで指摘をしているような事項につきましては、確実に是正をさせるとともに、他の受注者にも横展開をするということをやっております。

また、次の出張講座につきましては、受注者が実施する安全大会に環境省の職員が出向きまして、実際に起きた事故の事例の紹介とともに、事故防止対策、またマナーの向上等についても講義をしております。

発注者安全点検としましては、幾つか重点的な点検を実施いたしました。まず、今年度は輸送の量が非常に増大し、土のうを吊り上げたり定置したりといった重機の作業も増えることから、それに伴う重大事故の発生が懸念されましたので、各現場の重機の作業について重点的に点検を実施しております。また、輸送に関しましては、8月に運転手のアルコール検出事案もございましたので、輸送の安全確保を確実にするために、10月にその時点で輸送を実施していた全ての仮置場、約130か所で、運転手の朝礼に環境省職員が立ち会いまして、実施状況の確認を行っております。

おめくりいただきまして、10ページ目、中間貯蔵安全会議でございます。こちらも継続的に実施しているものでございますが、受注者と発注者が連携して安全対策に取り組んでいくための意見交換の場として開催しております。実際に発生した重大事故の事例を取り上げまして、各現場において確実に再発を防止するために何が課題となっているのか、どのように対策ができるのか、また各現場の状況に即して危険予知活動を確実に行っていくためにはどうしたらいいのかといったことを議論しております。議論しました内容については、各受注者に確実に持ち帰ってもらいまして、各現場で展開するように要請しております。また、発注者としても、現場で確実に対策がとられているか、巡回、パトロールで確認するようにしております。

次の11ページ目、中間貯蔵工事等協議会でございます。これは受注者において設置しているものでございまして、定期的に安全パトロール等の活動を実施しております。また、富岡労基署にも継続的に、パトロールへの同行や各種の指導をいただいております。

おめくりいただきまして、12ページ以降、輸送に係る交通安全対策でございます。運転手の方が輸送に従事していただく前には必ず研修を受けていただくということを続けております。この新任者研修では、実際に起きた事例の紹介も含めて、警察、消防の御協力もいただきまして、事故時の対応、緊急時の通報、連絡訓練も含めて実施しております。また、前年度以前にこの研修を受けて、今も従事していただいている運転手の方につきましても、毎年度必ず再度の研修を受けていただくということで、次の13ページ目でございますように、今年度から現任者研修という形で開始いたしました。今年度15回実施いたしまして、対象となる運転手の方全員に受講していただいております。内容としましては、改めて中間貯蔵施設事業

の背景について、地域の方々の多大な御協力の下に実施されている事業であるということを環境省職員から説明しております。また、実際に発生している事故の事例について状況を説明するとともに、運転手の方一人一人に自らの運転を振り返っていただくような教育を実施しております。

おめくりいただきまして、14ページ目、各受注者におきまして、現場ごとに安全に関する周知会、勉強会を実施し、作業手順、輸送ルートの確認を行っております。また、輸送のルートが新しくなる前には必ず事前に実走走行をいたしまして、危険箇所、配慮事項を運転手が相互に確認しております。また、絶対に酒気帯び運転をしないということで、本来アルコールチェックは下請事業者の運行管理者の責務でございますけれども、それだけではなく、元請事業者もアルコールチェックの状況を確認し、また各仮置場での朝礼にも立ち会って、運転手の状況を確認するということを実施しております。

15ページ目、走行ルール、マナーに関する周知でございます。輸送車両の運転につきましては、様々な御意見をいただいております。そこで、6月には緊急輸送責任者会議を開催いたしました。その後も継続的に各受注者の輸送責任者に対し、いただいている御意見を紹介しつつ、具体的な走行ルール、マナーを毎日確実に朝礼等で運転手一人一人に教育するよう指示しております。また、特に、輸送車両の帰投時に速度超過や危険な走行が目立つといった御意見をいただいておりますので、特に注意すべき箇所、交通量の多い箇所や時間帯に、環境省職員が路肩に立ちまして走行状況の確認を行うということを実施しております。こちらは、受注者にも協力を呼び掛けまして、一緒に路肩に立って状況確認をしているほか、右から2つ目の写真でございますように、双葉警察署にも御協力いただき共に走行状況の確認を行った箇所もございます。

おめくりいただきまして16ページ目、今年度新しい取組といたしまして、優良ドライバー表彰を開始いたしました。運転手の方にただ注意喚起を繰り返すというだけではなく、安全な輸送を行っていただいている運転手の方に敬意を示しつつ、運転手の方のモチベーションの維持、向上に役立てていただきたいということで、安全な輸送を100日以上行っていただいた方には、元請事業者を通じて優良ドライバー認定証を交付するというものでございます。下に写真がございしますが、安全輸送の継続日数ごとに金、銀、銅、3種類のステッカーを用意しまして、ヘルメットに貼っていただくとともに、輸送車両のダッシュボードにも掲示していただくということにしております。今年度2回交付を行いまして、延べ1,898名の方に交付しております。

以上、安全対策について御報告いたしました。

最後に、広報、普及活動について御報告いたします。17ページ目でございますけれども、中間貯蔵施設事業及び輸送に関しまして、ラジオ、テレビ、新聞広告等の様々な媒体でお知らせを行ってまいりました。また、中間貯蔵施設見学会につきましても、一般の方が施設を御覧いただけるような形で毎月実施しております。この3月には、東京の環境大臣等の部屋に再生資材を用いた鉢植えを設置することで理解の醸成を図っております。

おめくりいただきまして、中間貯蔵工事情報センターにつきましては、昨年1月に運営を開始いたしました。1年強経過いたしまして、来館者数累計で7,600名を超える方々にお越しいただいております。また、先ほど申し上げましたとおり、中間貯蔵施設区域内をバスで周回する見学会につきましても、事前の申込み制によりまして毎月実施しております。このような取組によりまして、今後も様々な方に中間貯蔵施設事業について御理解を深めていただけるよう取り組んでまいります。

説明は以上でございます。

○河津委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明に対して御質問、御意見等ございましたらお願いします。

廣嶋委員、お願いします。

○廣嶋委員 大熊町の廣嶋です。

私、実は今大熊町勤務でして、毎日288号線を6時から7時ぐらいの間に通行して帰宅しているのですが、先ほど帰宅時のマナーが悪いというお話ありましたけれども、今288号線道路の拡張工事等々やっています、大熊町内で2か所ですかね、交互通行の信号機あるのですが、遅くなれば遅い時間になるほど残り10秒ぐらいで赤信号を無視して発車される車両が結構あります。実際私は何回も見ていますので、その辺をですね、やはり周知徹底していただいて、多分相互に、あっちはまだ青になっていないから、行ってしまえということ、万が一それが真ん中でぶつかったりするとなおさら大事故になりかねませんので、その辺を周知徹底していただければなど。

あと、朝なのですけれども、朝は、私はあそこ7時ぐらいに通るのですけれども、早いと7時ちょっと過ぎぐらいにもう旗を持った方が誘導してくれるのですけれども、帰りは多分6時前ぐらいにいないんですね。信号になっちゃうので、朝は早いときからやっているけれど、夕方は早い時間に誘導の方がいなくなるというのは、決まりか何かあってそうなっているのでしょうか。もしそういうのがあれば教えていただければと。

○河津委員長 環境省、お願いいたします。

○坂井（環境省） 御指摘ありがとうございます。工事用の信号であっても必ず守らなければいけないということを何度も周知しているところでございますが、それができていない実態があると御指摘をいただきましたので、改めて確実に遵守するように指導してまいります。申し訳ございません。

○野村（環境省） 2点目について整備推進課の野村からお答えします。

工事現場の交通誘導ですので、やはり工事が始まる時間と終わる時間で基本的には警備員を配置するというふうにしてございますので、夕方は施工が終わりましたら警備員はどうしても退場してしまうという状況でございます。

○廣嶋委員 道路工事の時間で警備を配置。

○野村（環境省） はい。

○廣嶋委員 どの時間帯からどの時間帯に通行量が多いかということではないということ。

○野村（環境省） はい。

○廣嶋委員 分かりました。

○河津委員長 よろしいですか。ほかに。

千葉委員ですね、お願いします。

○千葉委員 大熊町の千葉です。

直接今回のこの資料とポイントになるページ数はないのですが、私の家は特定復興再生拠点内にあるのですが、中間貯蔵施設のインフォメーションセンターのところの脇の、三角屋のところのゲートからお墓参りするにしても出入りするんです。特定復興再生拠点といいながら、やはり道路に面したところだけしか除染しませんから、結局お墓参りには家からかなり離れたところからアプローチしなくてはいけないのですが、もともと町道で幅員が本当にあまりないところが通行ルートになっているのでね、国道から右左折するとき、非常に大型車との擦れ違いに結構難儀するのです。もちろん中間貯蔵エリアなので、県道でありながら、道路改良として幅員を上げるのか、それとも今後もゲートとして使っていく予定があって、私が危惧するのは、結局狭隘な道路をずっと残していく限り、ここに出ているような接触事故だとか、そういう交通事故は避けられないと思うのです。これは間違いなく町民なんですよ、入っていくのは。墓参りなので。ですから、それは県と、もちろん町道であれば町かもしれませんが、中間貯蔵施設として獲得した土地があったり、それから地上権を設定されたのであればね、交通事故を予防するのはもちろん運転者の技量だとか安全意識かもしれませ

んけれど、物理的に狭いところですので、やはり雪が降ったり、雨が降ったりすれば、どうしても道路の使い方が悪くなりますから、そういった意味で、そういった対策を今後取られていかないと、ここ五、六年、下手すれば10年間は中間貯蔵施設エリア内を通過してお墓参りに行くようなことになると思いますので、できれば、そういったところの改善をしていただきたいと思います。

そういうことを言ったのはなぜかという、実は川内に行くときに割山のトンネルが大雨で通行止めになっているので、旧道を通ったときに、中間貯蔵用の大型車かどうか分かりませんが、バックミラーで緑の垂れ幕つけていたので、そうかと思うのですが、急いでいたのかどうか分かりませんが、急なカーブのところではやはり、あともう少しで接触しそうになってお互いに止まったんですけど、やはり物理的な狭さだとか急カーブというのはどうしたって事故を誘発しますから、確かに心がけかもしれませんが、物理的にぶつからない距離になるような、そういった待避所だとか道路というのはある程度環境省、それから復興庁と共同で、整備していただかないと。ぶつからないように安全運転するというのもそうですけれど、ぶつかってしまうことというのは多分これからお年寄りがお墓参りに行くときには重々あり得るので、住民のためにも、そこら辺もちょっと整備するべきところが多々あるのではないかと思いますので、そこら辺ちょっと私の要望として、話して、特に何か指摘するという事ではないです。

以上です。

○河津委員長 ありがとうございます。非常に重要な話だと思うんですね。物理的にやれるようなところというのをやっぱりしっかりやっていかなきゃいけないと思いますので、環境省のほうから何かございましたらお願いします。

○松崎（環境省） 貴重な御指摘ありがとうございます。今おっしゃっていただいたとおり、お墓参りやそれ以外にも区域内に入られる方がいらっしゃるし、その区域の周辺の通行の場合も多くの車両走っていますので、その配慮は必要だと思っております。例えばゲートのいろんな調整を関係機関と行ったり、あとは区域内でも特に例えば丁字路だとか交差点には看板、あとは場合によっては誘導員も配置したりという取組はこれまでやってきておりますけれども、今いただきましたお声も含めて、さらに対応できることがないのかというお声いただきながら、関係機関とも話ししながらやっていくという取組はこれからも続けていきたいです。何よりもこの事業は地元の皆さんの方々の御協力があってこそ成り立つ事業ですので、今の御指摘の点は常に胸にとどめながら、できることをしっかりとこれから

も取り組んでいきたいと思います。ありがとうございました。

○河津委員長 関係機関といいますか、町当局とも、一番分かっているのは地元の人でしょうか、ぜひその辺は洗い出しながら、できるものはできるということで進めていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

土屋委員、お願ひします。

○土屋委員 大熊の土屋です。

今の件も含まれるかと思いますが、せっかく前に資料をもらったものですから、私、去年の同時期、8月から2月ぐらいまでの交通等輸送車両のトラブルをちょっと見てみたんですね。そうすると、やっぱり車両台数、稼働台数が増えたということで車両のトラブル、それからルート逸脱、車両同士の事故等が増えています。これね、大体2倍くらいに増えていますね。それで、私が一番危惧するのは、前はなかったのですが、輸送車両同士がサイドミラーをぶつけたとかというのが散見されるんですよ。プロのドライバーが擦れ違いざまに何でサイドミラー辺りをぶつけるようなことになっているのか、その辺のところがちよっと業務に押されていて急いでやっちゃっているのか、運転手さんに焦りがあるのか、今言ったように道路が狭いところが多いのか、そういうのがあると思います。ですから、場所とかそういうのも、やはりバックを調べないとトラブルは減っていかないのではないかなと思いますので、その辺のところを感じました。

それから、もう一点なのですが、労災事故の件で、いろんな統計があつて、私も見たんですけれども、曜日によってはあまり差はないということと、月曜日と木曜日が多いというデータも過去の労災のデータにはあります。それで、この輸送関係の方は福島県内の方たちばかりではないと私は思っているんですよ。そうすると、単身でこちらに働きに来ている方が多いのかもしれない。ですから、週明けにトラブルが起きている、この輸送車両の件に関して、私ちょっとね、少ない資料ですが、月曜日、火曜日です、別添資料の2のところ、輸送ルートの逸脱とかですね、この辺のところをちょっと見ると、月曜、火曜がね、36%あるんですよ。それからですね、いろんなトラブルがあつたやつを、私もちょっとざらざらっと見たものですから。やはり月曜、火曜というのがね、これデータどれだかちょっと忘れたんだけど、ただ、逸脱は月、火で36%あるんですよ。この細かいの見てね、曜日を見たんですよ、暦で。そういうことがありますので、その辺も関係しているし、ですから注意すべき、朝礼で立ち会っていると云いましたのでね、月曜日等は特に注意していた

だいたほうがいいのかと思いました。

それから、もう一点。そんなことで16ページですか、優良ドライバーの表彰というのをやっていると言いましたね。これは大変いいことだと私は思います。やはりドライバーさんもこの仕事に生きがいではないんですけど、そういうちゃんとやればこうやって表彰してもらえるんだということで、ぜひみんなの前で表彰できるような機会を持ってですね、これからも続けていただきたいと。

あとは、これに報奨金などはついているんでしょうか。その辺のところはお聞きしたいと思いますが。

○河津委員長 それでは、環境省、お願いいたします。

○野村（環境省） 1点目、2点目について私のほうからお答えいたします。

輸送車両同士のミラーの衝突事故というのがありますという御指摘でしたが、やはり道路が狭い区間での事例が多いと。あと、スピードを擦れ違い時にしっかり落としていなかったというところもございましたので、そういったところは繰り返し指導して、カーブの手前では十分に減速するようにと徹底してまいりたいと考えております。

2点目につきましては、曜日の傾向についてですが、こちらにつきましては、私が事故の報告を受けている感覚では、やはり御指摘のように月曜日、火曜日、週明けというのが多いというのは感じております。全ての事例を分析していない中でお答えして申し訳ないですが、それは肌で感じております。日頃受注者を指導している中では、やはり長期の休暇明け、お正月ですとか、ゴールデンウィークですとか、お盆明け、今はお彼岸で休工中でして、明日からまた輸送を再開しますが、明日は火曜日ですが、長期の休暇明けはやはり事故が多いという傾向がありますので、そこは毎回休みに入る前に注意をしてくれと、再開するときは慌てずにそろそろと始めましょうということと呼びかけさせていただいております。普通の土日でそういう傾向が見られるかは私も分析したことがなかったのですが、そういうことで繰り返し注意喚起をさせていただいております。

以上です。

○坂井（環境省） 優良ドライバー表彰につきまして御意見をいただきましてありがとうございます。環境省として交付しているのはステッカーということになりますけれども、御指摘いただきましたように、より運転手の方にやりがいを感じていただくということは大変重要だと思いますので、元請事業者からこのステッカーを渡す際にも大勢の前で表彰するなど、よりやりがいにつながるようなやり方を考えてもらえるようにこちらでも検討していきたいと思

います。ありがとうございます。

○野村（環境省） すみません。報奨金は出ておりません。

○河津委員長 ありがとうございます。例えば事故の分析というのは恐らく県警だとかですね、交通関係でいろいろやられているかと思うんですよね。それで、月曜日、火曜日とか、休み明けとかが多いというのはあるでしょうから、ぜひその辺は逆に月曜日、火曜日に集中的ですね、例えば環境省の方が立つとかというのは、いろんなとこに立つでしょうけれども、時期もそういうことをにらみながらやると効果的なんじゃないかなというのが私の感想です。ほかにいかがでしょうか。

高萩委員。

○高萩委員 双葉町の高萩です。

今ほどいろいろ報告受けましたけれど、安全が一番重要ですので、次の委員会とかにはですね、少しでも事故の件数とか減らしていただけるように、引き続き安全に注意してやっていただければ幸いかと思います。答えは要りませんので、よろしくお願いします。

○河津委員長 福岡委員、お願いします。

○福岡委員 双葉町福岡です。

1点確認したいのですが、資料の22ページから23、24、輸送ルート逸脱というところですけど、ぱっと見て、これだけ逸脱があるのは不思議だなと感じるのですが、輸送車両に当然ドライブレコーダー、カーナビというのは付いているんでしょうね。カーナビ等が付いているのであれば、インターを間違えるとか、曲がるべきところを曲がらないで直進するとかという報告は零でなければならぬはずなんですけれど、その辺のところ、もし分かったら教えてください。

○河津委員長 お願いします。

○野村（環境省） お答えします。

いわゆる一般の車のようなカーナビゲーションというものではルート案内はしておりませんが、輸送用の別途端末というのがありまして、それによって音声案内を中心にここの交差点で曲がる、ここのインターで乗るといった案内は行っております。ドライブレコーダーにつきましては、全車標準装備ということではございませんで、これは受注者さんの責任で付けたり付けなかったりという状況でございます。

○河津委員長 お願いします。

○福岡委員 根本的にね、私間違っていると思うんですよ。例えばドライブレコーダー、これは

あくまでも標準装備するんだと、標準装備していない車両はこの輸送には使わせないんだというふうな方策を取ればいいわけですよ。ドライブレコーダーってそんな高いもんじゃないですからね。1万か2万で買えるもんですから、これは必ず付けさせるというのが私一つの方法だと思います。

それと、もう一つ、音声案内があつて、なぜじゃ曲がるべきところを曲がらないで直進したりなんかするんだろう。そこら辺の原因は分かりますか。

○野村（環境省） 個別にそれぞれルート逸脱をした際に受注者から聞き取りをしておりますと、やはり音声案内を聞き落としてしまったという例が多いです。そこは指差呼称をしてしっかりと、案内があつたら300m先右折とかですね、やる習慣をつけてくださいというふうにももちろん指導しているのですが、人間ですので、曲がり忘れてしまうということが起きてしまっているということでありました。

ドライブレコーダーにつきましては、受注者と協議が必要かと思っておりますので、検討させていただきたいと思っております。

○松崎（環境省） 今回の回答に加えまして、再発防止策としては、例えば逸脱しやすい箇所ではなかったのかということで、例えば逸脱発生箇所に、もちろん道路管理者との協議によりますけれども、注意看板を設置するであるとか、あとは発生した場所で音声ナビが鳴るようにするとか、あとは逸脱を起こした運転手に、実際にもう一度指導する立場の者が乗ってもう一度添乗指導をやるなど、26ページに書いておりますけれども、そういう取組はこれまでどういふことをやれば、このルート逸脱が防止できるかという取組を行ってきました。ただ、そのような状況の中で起こっているのが実情ですので、今後も今まで取り組んできた対策の上に、効果的な対策がないかということについてはしっかりと、いろいろ受注者の話も聞きながら対応していきたいというふうに考えております。

○河津委員長 ありがとうございます。少しやっぱり多過ぎるという感じはしますよね。今までもさんざん逸脱ということに関してはこの委員会でも結構話題になってはいますけれども、先ほど、福岡委員がおっしゃったように、やっぱり少なくともドライブレコーダーというのは、これは標準装備ではないのかという私も非常に疑問になりますね。というのは、前はたしか標準装備だということを他のほうからちょっと聞いていたものですから、それは違ったんですか。ドライブレコーダーについては、これは標準装備というか、それ条件の中に付いていないんですね、そうすると現在は。

○野村（環境省） GPSを付けて、それで位置情報を輸送統括センターのほうに送ると、これ

は標準装備になってございますけれども、ドライブレコーダーを標準という御説明はしていません。

○河津委員長 私が勝手に勘違いしたのかもしれませんが。

菅野委員。

○菅野委員 ルート逸脱というのは、多分結構一般車両との、町内に入れば入るほど多くなってくると思うんですよ。あと、説明していないからいいではなくて、いいものをやりたいです、ちゃんとやります、中間貯蔵、輸送等ちゃんとやりますと。説明と今言っているのが全然矛盾するんですけど。ドライブレコーダーはそういう説明をしていませんよねってどういうことなのかな。今ある普通に言えば、常識と法律って、環境省は国だから、言わせてもらいますけど、常識と法律って比例するんですよ、裁判等々にも。今はドライブレコーダーってどのくらいの人たちが付けているの。車で標準装備じゃないのとなったときに、これ常識的にどうなのと。常識の部分でどういうふうに考えているのかももう一回お答えください。

あと、ルート逸脱に対しては、やっぱりあまり言い過ぎるのもあれですけど、やっぱりプレッシャーかけ過ぎるんじゃないかと、ちゃんと覚えてもらえるような環境づくりをちゃんとしてもらったほうがいいのかと思います。

○河津委員長 お願いします。

○松崎（環境省） 輸送の安全対策を行う上で必要なことをやっていかないといけないというのが基本原則にありますので、今の委員の御指摘の点について、ドライブレコーダーについては福岡委員からも御指摘いただきましたので、この点については御指摘の趣旨を踏まえて検討して対応したいと思っております。

ルート逸脱の運転手の方へのプレッシャーについては、これは他の現場の作業でも同じなんですけど、逆にプレッシャーに感じ過ぎて萎縮してしまうということは避けなければならないところでして、先ほどのドライバー表彰もこの業務に、やりがいと誇りを持っていただくという、前向きにそれを評価するというのも一つなのですが、これからもいろいろな遵守事項をしっかり守ってくださいますということを言い続けるということは大事なんですけど、今の委員の御指摘の視点は大変重要なので、そこで萎縮しないような声かけとか工夫というのもしっかり取り組んでいきたいと思っております。御指摘ありがとうございました。

○河津委員長 菅野委員。

○菅野委員 検討という言葉は国と県と町ではあまり私信用できないんですよ。そういう方向性で考えていただけますか。方向性、さっき私言いましたね。法律と常識は比例すると。それ

を国がやらないんだったら誰がやるんですかと。自分たちが決めていかななくてはならないことをちゃんと1個1個決めてくださいよ。それでなくても、今まで最初の問題でも全然ちゃんとした答えもできない、説明不足というのはいっぱいあるんで、やるかやんないかはっきりしてください。

それと、ルート逸脱の件に関しては、やっぱり県外ナンバー多いですよ。さっき言われたように家庭の事情とかね、いろいろあるのかもしれないですけど、やっぱり地元は地元の間が一番道も分かっているし、どこが危ない箇所かというのが分かっているわけですよ。そういうことを環境省さんちゃんとやるよと言って、やっていないわけですよ。大きい会社がどんと入ってきて、いっぱい取って、県外から連れてきて、そういうのもいろいろあるかもしれないけど、やっぱり慣れたとこ、県内の人たちがやっぱり優先的にやってくれるのと、またそういう意識的な違いってあるんじゃないですか。そういうのは全然やる、やると言ったことを全然やらないんであれば、中間貯蔵だって今後どうなるのかなというふうになっていきますよ。そこら辺を踏まえてきちっとやってください。やるかやらないか、お願いします。

○松崎（環境省） まず、1点目の件について、委員長も含めて御指摘いただいておりますので、装備について、それをどういうスケジュール感でやっていくかということも含めて、しっかり内部で検討して、その方向性については御指摘を踏まえて、その方向で対応できるようにしたいと思っております。

あと、県内、県外については、県外であっても県内であっても同じように、この事業に携わっていただくからには遵守いただくことはしっかり遵守いただくということが必要ですので、その点は県外だから、県内だからということで区別することなく、県外の方であってもしっかりやっていただくと。もちろん県内の方も同じように、やっていただくという、そういう考えで対応していきたいと思っております。

○河津委員長 どうぞ、細川さん、お願いします。

○細川（環境省） ドライブレコーダーの件については、やる方向で調整をさせていただきたいと思えます。

それから、先ほど来様々御指摘いただいている中で、ルート逸脱につきましては、もちろん事故にはつながっていないものでありますけれども、やはりこういったドライバーの方の緩みとか、そういったものが今後大きな事故につながっていく一つの端緒になりかねないと私も思っておりますので、こういった事案もしっかりと減らしていけるように、きちんと

運転者への教育等々を通じて徹底をさせていきたいと思っております。御指摘ありがとうございます。

○河津委員長 よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかにいかがでしょうか。

時間のほうも、大分押し迫ってはきているんですけども、よろしいですか、ほかに。

それではですね、1、2のほう終わりました、3番目のその他のほかに今このときに何かお話ししておきたいとか、また全般的に對しての質問等ございましたら。

千葉委員、お願ひします。

○千葉委員 私の勘違いならいいんですけども、私も大川原、288号線を使って郡山から大熊に向かつて朝7時台から8時台で走るんですが、まだ8時になっていないんですけども、中間貯蔵用のトラックが移動しているんです。私はたしか8時からというふうには聞いていたんですけど、ちょうど8時10分ぐらいに都路のところのガソリンスタンドで譲っていただいたんですけどね。だけど、10分前に積めるようなところとか、そういう積んだという形跡はなかったもので、だからそういうGPSで捉えているならば、どういうふうなルートで何時出発だという記録は残っているのかどうか、そこら辺ちょっとお伺ひしたいなと思って。出発時間、どこの道をいつ出発したという出発の時刻は管理されているかどうかというのをちょっと聞いてみたいんですが。

○河津委員長 環境省、お願ひします。

○阿久津（環境省） 御質問の点ですが、総合管理システムで出発時間含め、どこを出発したかというのを全ての車両について確認ができております。

○河津委員長 今のですと、8時前に出発するということはどうなんですか。

○阿久津（環境省） まず、出発時間については地元とのお約束がありますので、基本はそれを遵守していると思ひますが、今8時前に出発している車両があるかというのは、申し訳ありません、即答できませんので、確認をさせていただきたいと思ひます。

○河津委員長 よろしいですか。

○千葉委員 確認して見て、もし、私は別に8時からだと聞いていたんですけども、早く出ているようだから、ちょっとお伺ひしたんで、実際にどういうふうにするか、どういうふうに行っているかというのがちゃんと押さえられていればいいです。ただ、そういうことだよということをアナウンスしてくれないと分からないもんですから、もし8時前に入るんだったら、例えば7時からもう搬入始めますよというんだったら、そういうふうに行っ

ていただければいいんで、8時からだと聞いていて8時前に移動しているから、なぜと言っただけなんで、しっかり管理されているのであれば、後でそこら辺は教えていただきたいなと思います。

以上です。

○河津委員長 今分かるかと思いますが、答弁できますか。

○阿久津（環境省） 先ほどの輸送の開始時間は、輸送を開始する前に各市町村や地元にはいつからやりますというのを御案内させていただいていますので、その中でしっかりやっているということを改めてよく確認させていただきたいと思います。

○河津委員長 場所によって例えば作業する時間というのは地元の人との協議というのはやられていますよね、普通。何時から何時という具合に。

○阿久津（環境省） 各仮置場を出発する時間は必ず各市町村と調整をさせていただいています。

○河津委員長 そうすると、場所によっては早いところもあるわけですよね。

○阿久津（環境省） そうですね。場所によって出発時間帯は違いますので、それに応じてやらせていただいております。

○野村（環境省） 2点補足させていただきます。

仮置場の出発の時間については、この仮置場は何時までに入場してくれ、何時以降に出してくれとか、そういう制約がある市町村もございますので、そこは個別に調整をさせていただいています。

それと、車両の軌跡については、仮置場から到着する中間貯蔵施設の間の軌跡は残っておりますけれども、車両基地から仮置場に行く間は輸送のシステム上では管理はしておりませんので、その部分の軌跡は残っておりません。補足です。

○河津委員長 吉田委員、どうぞ。

○吉田委員 先ほどの、ちょっとタイミングがずれてしまったんで、53,700cpmについて、原因の追究をしていただいた、あとスクリーニングで封じ込めができたということ、これこのまま続けていただきたいと思います。3月に入って双葉町、大熊町、帰宅困難区域の解除、常磐線の開通といいニュースが流れています。万が一これ出てしまっって、また復興の妨げにならないように対策をよろしくお願いいたします。

あと1点、コロナについて、福島県内2名の感染者ということですが、中間貯蔵施設等々で万が一出た場合、対応者等の準備はできているのでしょうか、お聞かせください。

○河津委員長 環境省、お願いいたします。

○三田（環境省） コロナウイルス対応につきましては、政府も方針を示しておりまして、定期的に知見についても情報共有が図られているところです。中間貯蔵施設事業につきましても、実際に、これは万が一という話でございますけれども、り患者が出た場合にどういった対応するか、またどういった準備が必要かということも含め検討して、万全の体制をとれるようにしていくということでございます。

○河津委員長 はい、どうぞ。

○吉田委員 しっかり対策していただいて、万が一出て、国から休工と言われて作業が止まりました、工期はそのままで、今度再開して仕事忙しくなりましたとなると、事故等々も増えていくのかなと、そういう懸念もありますので、そういう対策をよろしく願いいたします。

○三田（環境省） 今いただいた御意見も踏まえまして、内部でよりよくなるように検討を進めたいと思います。ありがとうございます。

○河津委員長 よろしいでしょうか。

ほかによろしいですか。

3. 閉 会

○河津委員長 ちょうど予定時間といたしますか、大体5時になってまいりましたので、そろそろ終わりたいと思います。

一応その他也終わりましたので、最後に一言、委員の皆さんには本当にお忙しい中、今日2時間ですね、いろいろとありがとうございました。環境省におかれましては、今日出た意見、それから要望等も含めまして、この中間貯蔵施設が非常に安全確実に運営されるようにぜひ御努力のほうをお願いしたいと思います。

それでは、これで委員会のほうは終わらせていただきたいと思います。

それでは、進行を事務局のほうにお渡しします。お願いします。

○事務局 ありがとうございます。

事務局からの連絡事項でございます。本日の議事録の作成に当たりまして、各委員の皆様には照会、確認をさせていただきたいと思っております。その際はよろしく願いいたします。また、次回の会議開催につきましては、改めまして委員の皆様には御案内を差し上げたいと思っております。よろしく願いいたします。

以上をもちまして中間貯蔵施設環境安全委員会（第17回）を終了いたします。

本日はありがとうございました。

以上