

中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る検討会（第4回）

議事録

日時：平成26年9月18日（木）10：00～11：26

場所：TKPガーデンシティ竹橋

ホール10A

議第

- （1）輸送の役割分担等について
- （2）輸送基本計画案について
- （3）その他

○小平参事官 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第4回中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る検討会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

初めに、福山政務官からご挨拶を申し上げます。政務官、どうぞよろしく願いいたします。

○福山政務官 おはようございます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいところ、本検討委員会にお集まりいただきましてありがとうございます。このたび環境大臣政務官に着任いたしました、福山守でございます。どうかよろしく願いいたします。

中間貯蔵施設については、9月1日に、福島県知事より中間貯蔵施設の建設受け入れを容認する旨、また大熊町長、双葉町長からは、知事の考えを重く受け止め、地権者への皆様方の説明を了承する旨のご判断をいただいたところであります。また、知事、両町長からは、搬入開始までに確認が必要な事項として、本検討会とも関わりの深い、国による搬入ルート維持・管理など、及び周辺対策の明確化や、施設及び輸送に関する安全性を含む5つの事項について、申し入れをいただきました。今後は、地権者の皆様により丁寧な説明をさせていただくとともに、県・両町とよく相談して、必要な取組を進めてまいりたいと考えております。

さて、輸送の検討につきましては、前回、5月の検討会の後、委員の皆様からは個別にご意見やご指導をいただくなど、ご協力をいただきありがとうございます。本日の検討会では、輸送に関わる役割分担や輸送基本計画の（案）についてご議論をいただきたいと考えております。

中間貯蔵施設への輸送は、関係自治体としっかりと調整を図りつつ、安全性を確保していく必要があります。そのためにも、輸送に当たっての基本的な考え方を明確にする輸送

基本計画は重要であり、本検討会で委員の皆様にご総合的な観点からご議論をいただきたいと考えております。本日の検討会の後、福島県や県内市町村などの関係機関の意見も聞きつつ、できる限り速やかに輸送基本計画を策定したいと考えております。

最後になりますが、委員の皆様におかれましては、本日も幅広い視点からご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

よろしくお願いいたします。

○小平参事官 福山政務官、どうもありがとうございました。

委員の皆様、大変申し訳ございませんけれども、政務官におかれましては、所用のためご退室をされますので、ご了承いただければと思います。

それではここからは、カメラ撮りはご遠慮くださるようお願いいたします。カメラは、ご退場願います。

(報道関係者退室)

それでは、本日の委員の先生方の出席状況についてお知らせいたします。本日は8人の委員全員にご出席をいただいております。

次に、お手元の配布資料をご確認願います。

お手元にありますクリップどめの資料、資料1から資料2-1、2-2、2-3がございます。ご確認をいただければと思います。

資料の不足等がございましたら、事務局までお申し付けいただければと思います。

それと、先生方にご配付しておりますけれども、26年8月8日付の環境省、復興庁からの資料と、9月1日付の福島県知事、大熊町長、双葉町長からの申し入れの紙がございます。不足等がございましたら、ご連絡いただければと思います。

それから、本検討会の議事録につきましては、事務局で取りまとめを行いまして、委員の皆様方のご確認をいただきました後、ホームページに掲載をさせていただきますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。

続きまして、議事に入ります前に、前回の検討会、5月28日に開催しておりますけれども、その間に、中間貯蔵施設に関わりましていろいろ動きがございましたので、これまでの経緯について、簡単に私のほうからご説明をさせていただきたいと思っております。

ただいま先生方にお配りをしております、8月8日付と9月1日付の紙を見ていただければと思っておりますけれども、前回、5月28日の検討会の後、5月31日から6月15日までの間、計16日間にわたりまして、住民説明会を福島県を中心として全国各地で行いました。その場で、いろいろと住民の方々、全部で2,600人ほどご参加いただきましたけれども、さまざまなご質問、ご意見をいただいております。それにつきまして、対応方針を国として整理をいたしまして、最終的に8月8日に、お配りしておりますけれども、この紙をもちまして、環境省と復興庁から県・2町に対してご説明を差し上げております。

中身を逐一説明しますと、時間がかかりますので、ポイントだけかいつまんでご説明を

いたします。

8月8日に、中間貯蔵施設について速やかな建設受け入れのご判断をいただけるようにということで、内容についてお示しをさせていただきます。

めくっていただきまして、2ページ目になりますけれども、法制化・最終処分等についてというところがございますが、最終処分について、どのように行っていくのかということについて、現時点の考え方を取りまとめてご提示をしたということでございます。

それから、(2)として法制化についてでございますけれども、今、日本環境安全事業株式会社というのがございますが、それに関する所管法律でJESCO法というのがございます。そのJESCO法を改正することによりまして、中間貯蔵施設に係る国の責任を明確に位置づけた上で、その中核として、「中間貯蔵開始後30年以内に、福島県外で最終処分を完了するために必要な措置を講ずる」といった旨を一体的に規定することにより、JESCOが中間貯蔵施設に係る業務の一部を担うことができるようにするという法改正を行いますというご説明を差し上げております。

それから、2ページ目の下の4行目辺りからですけれども、これに伴いまして、施設への除去土壌等の搬入については、この法律の施行後に開始することとすると。それから、輸送に係る安全・安心の確保の方策についても、具体化を進めていきますということを説明してございます。

また、一番下の行ですけれども、国と県・町の間で、中間貯蔵施設の整備・稼働に係る協定を締結したいという旨のご説明を差し上げております。

3ページ目でございますけれども、用地に関してでございます。

(1)ですけれども、今回、中間貯蔵施設を予定しております土地につきましては、先祖伝来のかけがえのない土地であるというご意見が非常に強うございました。国といたしましては、全面買収でということをお話ししておりましたけれども、地元の強い思いも受け止めまして、真ん中辺にありますけれども、買い取りに加えて、地上権も選択肢とし、両者から選べるようにするという方向性を例示いたしたところでございます。

それから、下にあります(2)住民票の取り扱いでございますけれども、用地を売ってしまう、もしくは地上権を設定されてしまうと、住民票を失ってしまう、自分のふるさとを喪失してしまうのではないかという非常に強い思いがあるということでございまして、今回、用地の買収なり地上権の設定をさせていただくわけですけれども、転居希望先が帰還困難区域などに指定されている間については、その方の現在の住民票はそのままにしておけるものとして取り扱うということについてもご説明をいたしました。

めくっていただきまして、4ページ目でございますけれども、用地補償の額についてということでございます。

一番最初の行ですが、補償額につきましては、公共用地の損失補償の基本的ルールの中で最大限の補償を行うというご説明を差し上げています。

そのすぐ下ですが、補償額のイメージを示してほしいというお話もございましたけれど

も、非常にプライバシー的な要素が強いこともございますので、受入判断後に、個別に用地交渉に入る前に速やかに地権者向けの用地説明会を開催し、補償額のイメージをお示しするという事をお約束してございます。

それから、下の4番目、町の将来像についてですけれども、これにつきましては、真ん中辺にあります。復興庁として両町の復興に向けた基本的な考え方を作成して、町とともに復興の具体化を進めていくということをご説明をしております。

その後、8月28日に、復興大臣から「大熊・双葉ふるさと復興構想－根本イニシアティブ」というものについて、方針が発表されて、ご説明がされております。

次に5ページ目ですけれども、生活再建策・地域復興策につきましてですが、中間貯蔵施設の整備により、さまざまな影響が生じることが想定されると。それを勘案していくとともに、中間貯蔵施設候補地の敷地内外の方々の生活再建や地域復興に取り組むことができるように、必要な措置を講ずるための基盤を整えるという説明をしております。

真ん中辺にございますが、総枠3,010億円の新規かつ追加的な財政措置を講ずるということをご説明をしております。

内訳としまして、3つ種類がございまして、

(1) 中間貯蔵施設等に係る交付金ということで、大熊町・双葉町を中心として、同中間貯蔵施設の整備等に伴う影響を緩和するための措置をとるということで、極めて自由度の高い交付金を創設したい、その規模は1,500億円であるというご説明を差し上げております。

それから、2つ目として、原子力災害からの福島復興交付金として、中間貯蔵施設の整備による影響も含め、原発事故による影響を強く受けた被災地域の復興等に資するために、1,000億円の交付金を新たに創設しますということでございます。

めくっていただきまして、6ページ目でございますけれども、福島第一原子力発電所に係る電源立地地域対策交付金ですが、今、第一原子力発電所につきましては、事故による廃炉という特殊事情に鑑みて、現在、特例措置を継続しておりますけれども、それを増額いたしまして、年間17億円増額し、総額で510億円の増額をいたしますというご説明をしております。

最後になりますが、6番目として、地域の文化遺産・墓地等の扱いということで、被災者の皆様にとって心のよりどころともなっている地域の文化遺産・伝統、墓地等について、住民の方々のご要望にしっかりと耳を傾け、きめ細やかな対応を行ってまいりたいということをご説明を差し上げました。

これを受けまして、福島県及び2町におきまして、これの精査・確認を行っていただきまして、最終的に、9月1日になりますけれども、もう1つの紙、9月1日付の「中間貯蔵施設に係る申入れについて」という、環境大臣、復興大臣に向けたペーパーを頂いております。この際、福島県知事さんからは、苦渋の決断ではあるけれども、中間貯蔵施設の建設受け入れを容認すると。大熊町・双葉町の両町長さんからは、知事のお考えを受け止め、

地権者への説明を了承するというご発言をいただいております。

そのときの申入事項でございますけれども、1、2、3番とありますけれども、3番目のところ。地権者に対して、わかりやすい、丁寧な説明を行ってほしいと。また、建設受け入れの判断と搬入受け入れの判断は別であり、搬入受け入れの判断に当たっては、次の事項を確認してほしいということで、(1)、(2)、(3)、(4)、(5)という5項目が確認事項として提示をされてございます。

このうち、輸送につきましては、(3)番目、国による搬入ルート of 維持管理等及び周辺対策の明確化。それから、(4)番目の施設及び輸送に関する安全性。これについても確認をするということになってございます。

9月1日には、両大臣だけではなくて、知事さんと両町長さん、官邸にも行かれまして、安倍総理にも同じようなお話をされてございます。これを受けまして、現在、環境省におきましては、地権者向けの住民説明を行うための準備を進めているというところでございます。

ちょっと長くなりましたが、前回検討会以降の経緯は以上でございます。

続きまして、検討会の議事に入らせていただきたいと思います。

これ以降の議事進行は、家田座長にお願いをいたします。よろしくお願ひいたします。

○家田座長 それでは、これから議事に入らせていただきます。

お手元の次第にありますように、議題が、(1)輸送の役割分担と、それから、(2)で基本計画の(案)がございまして、どれも関連していますので、全部まとめてご説明いただいて、それから、また意見交換というふうにしたいと思っております。

それでは、早速、ご説明をお願いいたします。

○水崎補佐 それでは、まず資料1のほうにつきまして、輸送の役割分担等について説明をさせていただきます。

この役割分担と、次の資料の基本計画(案)につきまして、先生方、事前に個別にご意見をいただきまして、そのご意見を踏まえた形で作成をしております。

それでは、めくっていただきまして、右下にページ数が書かれておりますけれども、2ページ目のほうで、本資料の構成ということで、輸送基本計画案の中のこちらの5つの目次に対応した部分について、この資料で簡単にまとめております。

まためくっていただきまして、初めに1番としまして、輸送に係る市町村と国の役割分担の考え方というところについてご説明させていただきます。

下のほうの4ページの直行輸送と集約輸送というところでございます。

こちらにつきましては、第2回の検討会の際にご議論いただきまして、そのおさらいになりますけれども、左にあります直行輸送というように、大きなオレンジ色の積込場のようなところですか、あるいは小さな現場保管みたいなところ、全ての場所から直接中間貯蔵に運ぶと。小さな車両であっても、直接中間貯蔵に運んでいくというのが直行輸送でございます。

集約輸送、右側のほうでございますが、こちらにつきましては、現場保管ですとか、小型車両しか入れないような小さな仮置場から、大型の車両が入れる積込場まで、まずそこまで端末輸送を行いまして、大型車両で基幹輸送としてまとめて運搬するというものでございます。

こちらにつきましては、大まかな特徴を下のほうに整理しております。

まず、車両台数のところですが、やはり直行輸送のほうですと、小型車両で積める量が限られてきますので、総車両台数が非常に多くなるであろうということが想定されます。

また、積込場というところにつきましては、こちら、集約輸送のほうですと、集約をするための積込場というものを新たに確保しなければならないと。新たに確保と申しましても、既存の大きな仮置場の活用をお願いするという選択肢も含めてですが、そういったステップが必要になるという特徴がございます。

交通への負荷というところでございますけれども、車両台数ですとか、総走行距離が直行輸送のほうはかなり長くなりますので、渋滞ですとか、事故の発生リスクが大きくなるであろうということが予想されます。

また、輸送期間につきましても、同じ車両台数ですとか運転者の数という仮定を置いた場合につきましては、集約輸送のほうで、輸送の期間を短くすることができるという特徴がございます。

すみません、説明が少し前後してしまいましたが、このオレンジ色の丸で書いてある積込場という言葉の定義でございますが、大型車両、10tダンプトラックレベルを想定しておりますが、そういった大型車両による積み込みと搬出が可能な場所ということで、直行輸送のほうでも、こういったオレンジ色の丸というのは積込場と呼ぶという形で整理をさせていただきます。

第2回の検討会では、基本的には集約輸送が合意的であろうという中で、ただ、積込場の確保も容易ではないということから、地域の事情に応じて、うまく組み合わせていくことが必要ではないかというご意見をいただいているところでございます。

めくっていただきまして、5ページ目、6ページ目、上下で一続きの表になっております。役割分担の考え方と各案の比較というところでございます。

上の四角のところですが、放射性物質汚染対処特措法におきましては、国が除染を行う除染特別地域から生じた除去土壌については国が輸送をします。また、市町村等が除染を行う除染実施区域から生じた除去土壌については、市町村等除染を実施された主体が輸送をすることが規定されております。

一方で、全て市町村が中間貯蔵に向けて輸送をしていくという中で、交通の混乱ですとか、そういったことも想定されますので、下のほうで、3つの役割分担のパターンに分けて、こちらを論点整理しております。一番左側が全て除染実施者、市町村等が輸送をするというものでございます。一番右側の紫色で書いてあるところが、全て国が除染実施区域

について輸送をすると。真ん中のほうにつきましては、先ほどの集約輸送の端末輸送のところは除染実施者に輸送をしていただきまして、オレンジ色の部分、基幹輸送の部分については国が輸送をするという、3つの案で比較をしております。

主な論点、赤字の部分を中心にご説明させていただきます。

上から2行目の輸送ルートを選定といったところでございますが、全て市町村の方に輸送いただくという場合については、非常に多くの除染実施者が通過市町村と調整をすると。特に幹線ルートにつきましては、同じルートを複数の除染実施者が利用することも想定されますので、非常に煩雑といえますか、そういった状況が発生することが予想されます。一方で、一番右側の全て国が輸送するといった場合につきまして、地域事情に疎い国が端末輸送のルート選定をするのは、これも少し課題があるのかなという形で考えております。

続きまして、6ページ目の2行目の積み込み作業のところでございますけれども、全て国が輸送するといった場合に、現場保管ですとか、非常に山奥の小さな仮置場ですとか、こういったところは、場所によって地権者の方のご意向ですとか、地形的な事情ですとか、さまざまでございますので、そういったところを国が運び出すというところは、地権者との関係も含めて、なかなか難しいのではないかとというふうに考えております。

一番下の段ですが、統括管理のフィージビリティというところにつきまして、全て市町村が輸送をするとした場合には、これは多数の輸送主体が同じルートを使って中間貯蔵に集中してくるということで、非常に、交通の混乱ですとか、管理が難しくなるということが想定されます。

こうした課題を踏まえまして、真ん中の端末輸送は除染実施者、基幹輸送は中間貯蔵実施者という案での統括管理の場合ですと、複数の市町村から輸送が重なる部分というのは、これは国がまとめて輸送を行うので、管理は容易であろうと。一方、端末の部分については、輸送ルートが重ならないので、それほど大きな問題は生じないであろうというふうに考えております。

こうしたことから、事務局としましては、真ん中の案というのが、実務上のいろんな現場での作業ですとか、あるいは全体的な統括管理といった観点から、最も妥当なのではないかということで考えている次第でございます。

めくっていただきまして、7ページになります。先ほど申し上げました真ん中の案でいくとした場合に、どういった役割分担になるかといったところを整理しております。

上から2つ目の紫色の四角の部分ですが、除染特別地域の除去土壌ですとか、対策地域内廃棄物、また指定廃棄物と、こちらにつきましては、もともと法律上国が輸送するとなっておりますので、そのまま輸送をさせていただくと。一方、先ほど表で整理しました除染実施区域、市町村が除染を行っている除染実施区域における除去土壌ですとか廃棄物について、法律上は市町村が全て輸送となっておりますけれども、先ほどの論点整理を踏まえまして、国が積込場から中間貯蔵までの輸送を実施すると。一方、市町村のほうで、積込場の確保ですとか管理、また、小さな仮置場ですとか、現場保管の場所から積込場ま

での輸送と、積込場での荷下ろしなどを実施していただくという分担でやっていけないかということを考えております。

ここまでが役割分担についてでございます。

続きまして、下の8ページでございますが、こちらは各時点の搬出量の設定に当たっての配慮事項と。端的に申しますと、どこから、いつ、どれだけ搬出するかといったところを、どういうふうを考えていくかということでございます。

これらを考えていくに当たりまして、2つ大事な観点があると考えておりまして、まず、福島県全体の復興に資するようなルールであると。もう1つは、住民に広く共感を得られる合理的なものである必要があるということと考えております。

これらを踏まえまして、下の4つの配慮事項を挙げております。1つは、中間貯蔵施設受入先の整備状況に応じた搬入可能量というものでございます。まずはこれが出発点といえますか、前提になると。また、除去土壌等の発生時期及び発生量と。こちらはもう少しかみ砕いて申し上げますと、やはり早くに除染をしたところは早くに運ぶという原則が、1つあるのではないかとこのところでございます。3つ目としまして、仮置場・積込場、保管物、輸送ルート等の状況と。こちらにつきましては、現地のさまざまな状況に応じて考えていく必要があるということでございます。4点目、その他としまして、各地域の置かれたさまざまな個別事情も実態面でいろいろ出てくるかと思っておりますので、こうしたところも踏まえながら、今後、関係機関と連携をして検討していきたいということと考えております。

めくっていただきまして、9ページでございます。3番としまして、輸送実施計画の策定ということでございます。本日、ご議論いただきます輸送基本計画を策定した後に、より具体的な輸送実施計画を策定していきたいということと考えております。こちらにつきましては、除染等の実施者ときちんと連携をして、策定をしていくということで、具体的には、こちらに書かれておりますような、輸送量、輸送時期ですとか、どういった輸送実施主体かとか、輸送のルートですとか、あるいは住民の方への影響に係る対策といったようなことを、なるべく具体的に記載していきたいということと考えております。

こちらの検討に当たりましては、10ページで説明いたします、関係機関の連絡調整会議の場も活用しながら策定していきたいというふうに考えております。

下の10ページ目で、関係機関の連携強化ということで、こちらは丸が7つ描いておりますが、さまざまな関係機関が連携して、安全かつ円滑に今回の輸送を実施していくことが非常に重要と考えておりますので、こうした主体が連絡調整をするための会議といったものを設置したいと考えております。

連絡調整会議における検討内容でございますが、先ほどご説明しました輸送実施計画(案)に係る調整ですとか、あるいは実際に輸送を実施する際のより細かな手法ですとか、あるいは輸送を実施した際のモニタリングの結果の共有ですとか、それを踏まえた対応ですとか、そういった辺りを議論していきたいと考えております。

県内数十の市町村がございますので、地域ごとの特徴をきちんと反映するために、必要に応じて、地域別ですとかテーマ別の分科会の設置ということも検討して、必要な事項を集中的に審議するというを考えていきたいと思っております。

最後、11ページでございますけれども、パイロット輸送の実施ということでございます。

輸送の初期段階につきましては、中間貯蔵施設のほうも整備の初期ということで、非常に量も限定されるということを予想されます。そうした中で、まずは一定量ではあるんですけども、県内全域から輸送を行いまして、より量が増えた段階の本格輸送に向けた改善点をきちんと抽出すると。本格輸送の前に、そうした、抽出した改良点についてきちんと対応するというをやりたいと考えております。

このパイロット輸送につきましては、まずは国が中心となりましてやらせていただいて、概ね1年程度実施するというようなことで考えております。

必要な改良といいますのが、輸送手段、どういったものを使うと効率的なのかといったことの確認ですとか、住民の方への影響の対策の効果の確認ですとか、管理システムとか、モニタリング方法の検証ですとか、あるいは大量輸送をするに備えた道路交通対策の検討と、こういった辺りをしっかりとパイロット輸送の段階で検討していきたいということでございます。

これまでの検討会でご議論いただいた事項等含めまして、これで基本計画に係る事項を一通りご説明させていただいたこととなります。その結果を踏まえまして、資料2-1から2-2、2-3に輸送基本計画（案）といったものをまとめております。

2-1、A3の開きが基本計画（案）の概要でございます、資料2-2が基本計画（案）本体でございます。資料2-3は、ご参考としまして、前回、第3回の輸送検討会の際にお示しした目次と、今回お示しした目次の対照表をつけております。

まずは資料2-1を中心に、ざっと基本計画の（案）について説明させていただきます。

まず、大きく4つの項目に分かれておりまして、基本原則と基本的事項、また、その2つのことを踏まえた上での輸送に係る基本方針と。4番としまして、実際に輸送の実施に向けて具体的に措置すべき事項と。今後に向けてというようなところで、4つの構成にしております。

1つ目の輸送の基本原則でございますが、①番として、まずこれは安全かつ確実に輸送を実施すると。また、②番目としまして、短期間かつ円滑に輸送を実施する必要があると。③番目としまして、国民ですとか関係機関の方の理解と協力のもと輸送を実施すると。この3を大切な柱として掲げております。

2番は、輸送に係る基本的な情報を整理しております。（1）番目は、輸送対象としまして、中間貯蔵施設への輸送については、除染で生じた土壌ですとか、草木といったものと、②番としまして、10万Bp/kgを超えるような焼却灰等の廃棄物といったものでございます。輸送の実施主体につきましては、先ほどご説明させていただいたとおり、市町村と

国で連携をしていくということで書いております。(3)の輸送等の手段というところでは、小型車両から大型車両までの輸送車両ですとか、積み込み・荷下ろし機械につきましても、小さなバックフォアから大きなラフタークレーンまで、さまざまありますという形で記載をしております。(4)の道路交通の状況というところでは、県内の大まかな道路事情ですとか、来年のゴールデンウィーク前に常磐道が開通するといったような、今後の大きな動きについて整理しております。

こうしたものを踏まえまして、右側の3番の基本方針として、8つ挙げてございます。まず(1)番目ですけれども、統括管理の実施ということで、こちらにつきましては、国が中心となって一元的に情報を管理すると。先ほどご説明したような、いろんな搬出量ですとか、搬出時期の輸送ルート調整といったこともありますし、輸送対象物について、これは全数管理をきちんとするという。また、車両につきましても、GPS等で運行管理をきちんとすることを記載しております。(2)としまして、福島県全体の復興の推進等に資する円滑な輸送ということでございます。こちらは、先ほどのパワーポイントで説明させていただいた、どこから、いつ、どれだけ運ぶのかといったところの考え方、配慮事項等を記載しております。(3)につきましては、住民の安全確保と環境影響等の抑制ということで、きちんとした荷姿にするということすとか、空間的に隔離すると、また時間的に隔離すると。例えば、高速道路をなるべく使うですとか、あるいは通学・通園時間帯を避けるですとか、そういったことを記載させていただいております。(4)につきましては、高速道路の積極的な利用ということで、一般道に比べまして、高速道路は10倍ほど事故率も違いますし、沿道への影響も軽減されますので、なるべく利用したいということで書いております。一方、高速道路を使うことで遠回りになる場合ですとか、あるいはインターの周りが非常に人口密集地であるというような場合もございますので、この辺りは、そういった事情を踏まえながら、適切なルートを考えていきたいというふうに考えております。(5)としまして、集約輸送及び大型の輸送車両の使用ということで、先ほどご説明しましたとおり、大型車両をなるべく集約して、まとめて運ぶことで、輸送が効率化したり、期間が短縮されたり、渋滞ですとか事故の発生抑制に資するということがございますので、なるべく大型なものを使いたいということで考えております。実際は、直行輸送と集約輸送について、さまざまな状況を総合的に勘案して組み合わせたいということを書いております。(6)につきましては、事故への万全の備えと対応ということで、まずは事故を未然に防ぐことが重要であるということで、そうはいいまして、万が一事故が起きた場合に備えて、どういった対策をしていかなければいけないかということ整理しております。事故に備えた体制整備ですとか、教育・訓練、また運転者の休憩施設の確保ですとか、そういったことについて、こちらで記載をさせていただいております。(7)としまして、モニタリングの実施と住民への情報提供ということで、放射線、大気質、騒音、振動といった辺りのモニタリングを実施しまして、沿道への影響をきちんと把握をして、その結果を踏まえて必要な対策をとって、また、その結果をきちんと住民

に情報提供をしていくということで考えております。最後、(8)で、中間貯蔵施設への輸送に関する理解の醸成ということで、沿道住民ですとか、さまざまな機関に対して、きちんと情報を伝えて、双方向のコミュニケーションをとっていくということを記載しております。

4番目につきましても、輸送の実施に向けて措置すべき事項ということで、6つ挙げさせていただいております。こちらにつきましては、今回新しくご議論いただいたところでもございますので、資料2-2のほうで説明させていただきます。

24ページからが、4番の措置すべき事項になります。24ページでございます。

こちらは、(1)としまして、輸送実施計画の策定ということで、先ほどご説明したとおりの内容を記載させていただいております。

下の(2)の輸送の役割分担と。こちらにつきましても、先ほどのパワーポイントでご説明させていただいたとおり、原則的に、除染実施区域については市町村等の除染実施者が輸送することになっているんですが、そこについて、積込場から先は国が輸送するといった辺りのことを記載させていただいております。

めくっていただきまして、25ページ、関係機関の連携強化というところで、こちらにつきましても、先ほどのパワーポイントと同様、輸送連絡調整会議について、どういったことを議論するかといった辺りを書かせていただいております。

(4)のパイロット輸送の実施ということで、こちら先ほどのパワーポイントでご説明させていただいたとおり、最初は国が中心となりまして、広く県内全域から輸送を行いつつ、より多くの土壌を運ぶ本格輸送に向けての準備を進めるといったことを記載させていただいております。最後はなお書きで記載させていただいておりますけれども、パイロット輸送期間中でありましても、この基本計画に書きました統括管理等はきちり行いまして、安全かつ円滑に輸送を実施していきたいということで考えております。

(5)の道路交通対策としましては、1)と2)ということで、全般の輸送ルート上の道路交通対策ということと、中間貯蔵施設の出入り口周辺における道路交通対策ということで整理させていただいております。1)につきましては、被災箇所ですとか、大型車両の通行が困難な箇所、また事故危険箇所といったところ、また、こちらの中間貯蔵への輸送で損傷を与えるような箇所ですとか、そういったところについては、きちり対応をしていくと。また、急勾配とか急カーブといったような区間につきましては、注意看板ですとか、路面標示など、そうした安全対策も実施していくということを記載しております。2)の出入り口周辺における道路交通対策でございますが、施設への入り口の進入の仕方でございますが、右折進入というようなことがなるべくないように、立体交差ですとか、あるいは右左折しないで、直進によって入れるような平面交差を使うですとか、そういったルート設定。また、常磐自動車道からのアクセス性強化についても検討してまいりたいと思います。そうした中で、右左折レーンの設置ですとか、複数ルートの設定、また、そうしたハード対策だけではなくて、一般交通等の混雑時間帯をずらせて輸送計画を立てる

といったようなことを検討していきたいと考えております。

一番最後、28ページ、(6)の運転者や作業者の教育・研修というところでございます。こちらにつきましては、まずは今回の輸送が福島県の復興ですとか我が国の再生に極めて重要であるということを作業者の方にもきちんと理解をしていただいて、誇りを持って仕事をさせていただくと。また、安全かつ円滑に輸送するために、きちんとした教育・研修をしていく必要があるということで、安全対策に関する事項ですとか、今回の事業に特有な放射性物質ですとか、中間貯蔵施設に関する事項といった辺り、特に全国からドライバーを集めてくる必要もあるかと思っておりますので、県内の輸送ルートの要注意箇所の対策ですとか、そういった部分も含めて、しっかりと教育・研修をしていきたいというふうに考えております。

資料の説明は以上になります。

○家田座長 ご説明ありがとうございました。

ということで、最後の論議としては、この役割分担のところ、これは輸送形態とのセットですけれども、その部分が残っていたんですが、それに関するご説明と、それを含めた基本計画の全体像をご説明いただいたわけでございます。

冒頭、政務官からもお話がありましたように、各委員のお考えを個別に承るというようなことも再三やってきたところでございますので、委員の皆さんのご意見は、できる限り反映されていることとは思いますが、改めまして、一通りの議論をさせていただきたいと思っております。

どなたからでも結構でございます。逐次、ご発言をいただいて、お答えいただくというふうにしたいと思います。いかがでございましょうか。

どうぞ、大迫先生。

○大迫委員 それでは、役割分担の部分に関してコメントさせていただきます。

これまでさまざま検討をしてきて、やはり直行輸送に対して集約輸送というもののシステムとしての効率性というものが大変高いという点は理解が深まったと思っております。そういう中で、端末、端末輸送と基幹輸送に関して、どのように役割分担をしていくかということが、特に除染実施区域において課題になったと、こういうことで、それで法律等の整理もありますけれども、今回の役割分担の考え方というところで、資料1の7ページにお示しいただいた基本的な考え方、すなわち市町村が、法律的には輸送ということに関して責任を負うということになっているわけでありまして、その市町村等の状況に応じて、国が基幹輸送の部分に関して、すなわち積込場から中間貯蔵施設までの輸送を実施していくというところを打ち出したというところは、大変、こういった形でやっていくということが望ましいと思っておりますし、妥当かなということも思っております。

ここでは、市町村もできるということ、できると思いますか、市町村がそもそも法的には責任があつて、そこを国がいろいろとまた支援していくということで、基幹輸送のところを担うことができるということになるわけですが、やはり、そうは言っても、市町村と

の状況を見ますと、国がかなり積極的にここは関与していくという方向で全体の調整を進めていくべきではないかというふうに思っている、というのが個人的な意見であります。

以上です。

○家田座長 ありがとうございます。

ご意見なので、お答えということではないかもしれませんが、もし事務局から何かありましたらお願いしたいのですが。

○西村企画官 ありがとうございます。

市町村とこれから基本計画についても調整をしていくということになりますが、これまで業務のおつき合いの中などで、一部、市町村の方と意見交換なんかもしたりもしてきております。それで、これから基本計画でこういう方向性でいいかということについては、そういった形で市町村と十分調整をしていきたいと思いますが、やはり実施の段階、もしくは実施計画の段階で、個別の積込場の想定をしながらですとか、輸送ルートを想定しながらといった具体の調整の中で国がしっかりと関与していくということが重要というご指摘だと思いますので、そういった段階においても、しっかりと我々がリードしながら、安全かつ円滑に輸送していけるようにしていきたいと思っております。

○家田座長 大迫先生、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

じゃあ、大聖先生、どうぞ。

○大聖委員 この計画の中で、パイロット輸送というのは、すごく大事じゃないかなと思います。作業を実際に施行してみて、いろんな課題とか問題点、不具合なんかを抽出して、それで本格輸送につなげるというわけですが、そうすると、輸送計画の中に、パイロットというのは含まれるのかどうかというのは、ちょっと曖昧な気がするものですから、その辺の位置づけを明確にさせていただいたほうがいいのではないかと思います。とりわけ、1年ぐらいやられるということですから、輸送量のかなりの部分をパイロットで運ぶことになる可能性もあるわけです。そういうようなことですので、その辺を具体的にご検討いただければと思います。

○家田座長 今のはご質問の要素もあると思うので、お答えいただきたいと思います。

○西村企画官 ありがとうございます。

輸送計画というお話でしたが、輸送実施計画の中でどういう位置づけかというご質問かと思えます。

輸送実施計画は、一定期間内の輸送の具体的な内容を定めるということにしておりますので、概ね1年程度パイロット輸送をやるということになれば、最初につくる輸送実施計画というのは、パイロット期間を対象にしたものだというふうに想定をしております。

ただ、これまで個別に委員の先生なんかと相談させていただく中でも、そのパイロットの量だけを想定して、当初に輸送し始めるということでは、住民等の安心を得られないんじゃないかというようなご指摘もいただいておりますので、その後のピーク時を想定したような道路交通対策ですとか、そういったものについても検討を初期の段階から進める必

要もありますので、最初の輸送実施計画でも、そういったところについても検討をしていくような形でも考えたいというふうに思っております。

基本は、パイロット輸送期間中の実施計画というものを想定してございます。

○家田座長 どっちにしても、大聖先生のご質問をピュアに言うと、パイロット輸送というのは、パイロット輸送という独立したものではなくて、輸送全体の中の第1ステージのところをパイロット輸送と言って、徹底的に先のことも見ながら、しかし、まず今やれる範囲のことの最善を尽くすと。その中で改善の余地があれば改善していくという位置づけですよねと、こういうことだと思うんですけども、それでよろしいですね。ありがとうございます。

先生、よろしいですか。

加えて、どうぞ、ご発言いただきましょう。元田先生、どうぞ。

○元田委員 それでは、まず資料1のほうから質問したいところが1つありまして、10ページに図がありまして、「関係行政機関」とありますけど、具体的にはどういう行政機関が入るかということをお聞きしたいと思います。といいますのは、この中には福島県というのは入ってこないというか、今まで出てこないんですけども、中間貯蔵施設に関する動きでは、福島県は非常に先導的な働きをされているんですけども、この輸送の中ではどういう形で入ってくるのかというところがちょっとわからなかったということです。

○家田座長 じゃあ、まず、今の点はいかがですか。

○西村企画官 ありがとうございます。

本文のほうでは、この連携強化のところで、県には市町村等の調整を広域自治体として担っていただくというようなことを書いてございます。そういった意味からも、関係行政機関に県というのは当然含むというふうに考えておりますし、県が自ら県有地の除染等がされておりまして、除染等実施者という面も一部はあるかと思っております。

それと、あと、関係行政機関、国の機関も、例えば、復興庁みたいなのところも想定をしてございまして、そういった関係機関ともしっかりと連携をした上で輸送を進めていきたいというふうに思っております。

○家田座長 どうぞ、先生、続けてください。

○元田委員 ありがとうございます。

続いて、資料2-2のほうですけれども、26ページですけれども、中間貯蔵施設の出入口付近における道路・交通対策ということで書いてありますが、もう少しトーンを強めてもいいのかという感じがしています。インフラが今のままで輸送をするのかというと、私は、ちょっと難しいんじゃないのかなと思って、もう少しインフラに投資する必要があるのではないかというふうに思っております。

ここで、前回、家田先生の考えで、文言を考えて、「常磐自動車道からのアクセス性強化などを検討する」というのがあるんですけども、ロングランプをつくって施設に持ってくるのか、そういった専用の施設というものも必要になってくる。これは環境省が事務

局でやっていることですが、国のプロジェクトですから、もう少しほかの省庁の協力を得て、インフラの整備をすることは大事なのではないでしょうか。

それから、あと、28ページで、「運転者や作業員の教育・研修」とありますけれども、「確保」ということが、入れるべきなのではないかという気がします。運転者や作業員、質のいい人をいかにして確保していくかが大事だと思いますので、ご検討いただきたいと思えます。

○家田座長 ありがとうございます。

どうぞ、続けてご発言いただきたいと思えます。兵藤先生。

○兵藤委員 全体的にさまざまなことに配慮が行き届いた、そういう計画案になっていると思えます。

それで、1点だけなんですけど、物を運ぶとき、今回は積みかえということが強調されているというか、それを余儀なくされる状況なんですけど、運ぶときに、やっぱり積みかえのときというのは、物にダメージが非常に与えられる、そういう1つのポイントかと思えます。そうすると、ちょっと気になったのは、これは言葉の定義の問題かと思うんですが、例えば、資料1の7ページ、こちらの下に、一番下のところですね、四角内、市町村等が、積込場での荷下ろしを実施。多分、荷下ろしも積込みも同じクレーンで行うので、荷下ろしに関しては、これは言葉の定義の問題ですけども、市町村がそこまで実施するのかどうかというのは、ちょっとそこら辺が、言葉の定義の問題ですが、気になったというのが1つ。

それから、あとは、大きなトラック、それから、中型、小型のトラックが出入りするようなそういう積込場ですから、これから先、その積込場の具体的なレイアウトをどうするか、そんな課題が残るだろうなという、そんな気がいたしました。

以上です。

○家田座長 資料1の7ページのところについては、ご質問だと思いますので、お答えいただきましょう。

○西村企画官 ありがとうございます。

まさに積みかえのときの配慮というのは重要だと思っておりますし、今回、こういった形で積込場というものを定義をいたしましたけど、それに対する必要な要件ですとかいったものも、今後、具体的な検討が必要だというふうに思っております。

その中で、基本的に、我々、統括管理というものを全量で、国のほうのシステムで統括的に管理をしようと思っておりますが、それは、基本的には国が中間貯蔵施設へ持ってくることを主なターゲットに、しっかりとした個別のフレコンバッグに対するタグによる管理ですとか、そういったものが必要かと思っております。例えば、現場保管のところから持ってきていただいて、それを積込場なりでフレコンバッグ化する、入れたりしてというようなときも想定しますと、その場でやはり新たにタグをつけたりですとか、市町村がもともとつけられておった仮置場でのタグに、もう一つつけ加えて、新たな管理情報を加

えていたりですとか、そういったことも必要になろうかと思しますので、一度荷下ろしをしてもらったものに対して、もしくは、荷姿が整ったものに対して、そういったもので新たな管理をしながら、統括的に輸送をしていくというところがあるかと思しますので、やはり荷下ろしの部分までは市町村でやっていただいて、そこから国が責任を持って統括的な管理をしながら輸送していくというところを想定としてはございます。

ただ、その辺りは、今のご指摘も踏まえて、これから市町村とも調整をしていくものがございますので、あまりこれにこだわりなく、市町村とやりやすいやり方、もしくは、個別に実施計画の段階で想定していく、個別にしっかりと決めていく部分もあろうかと思しますので、今のご指摘も踏まえて、そういったところに対応していきたいというふうに思います。

○家田座長 兵藤先生、用語の問題というお話もあったと思うんですけども、どうですか。

○兵藤委員 非常に細かい話なんですけど、荷下ろしということが、だから、クレーンを使ったクレーン操作ということの意味しているんだとすると、このクレーン操作は、多分、自治体ではなくて、積込場の作業ですから、それは国の作業になるんだらうなという、ちょっと細かい話ですけどね。

○家田座長 どうですか。

○西村企画官 本当にフレコンバッグで来て、フレコンバッグでそのまま持っていけるような場合ですと、同じクレーンを使ってというようなこともあろうかと思しますので、そういった場合は、先ほど言いましたように、やはり一体的に国のクレーンを使ってということもあろうかと思します。

ただ、現場保管みたいなもので、土の状態で来て、そこでまたフレコンバッグにということになると、また、その荷下ろしというものの自体が、クレーンを想定したようなものでないような場合もあろうかと思します。そういったところはケース・バイ・ケースで対応していきたいなというふうに思います。

○家田座長 何分、今回検討しているのは基本計画なので、あらゆる細かいところまでは書き込め切れないと思うんですけども、実施計画のときには、こういう場合にはこうする、ああいう場合にはああするということを決めておくのは当たり前のことなので、今日いろいろご指摘いただいている点は、この基本計画には、なかなか細か過ぎて書き切れないかもしれないけれども、議事録として残して、そして実施計画をやっていくときに十分に反映すると、こういう対応をしていただければいいと思うんですね。

今の兵藤先生のお話もそうだし、元田先生がおっしゃった、常磐道からのアクセス性という意味は、ソフト的な面もあるかもしれないけど、ハード的なものだって中にはあるだろうと、こういうご指摘だと思うので、そんなふうな対応をしてはいかがかと思しますけれどもね。

ほかにいかがでしょうか。西本先生。

○西本委員 私は、資料1の8ページのところなんですけど、搬出のときの配慮事項というところで、「住民に広く共感を得られる合理的なもの」、この合理的って、住民が望んでいる合理的というのは、皆さんはどういうふうにお考えなのかなど。例えば、国道6号線、15日から開通になり、15、16、17、18と、今日は私、地元にはいませんけど、3日間の間で、通常、交通量が開通前は6,000台ぐらいだったんですけども、1万台くらいに、一気に4,000台近く増えているんですよ。そして、他県ナンバーが物すごく多くなっていました。私、16日に私も通って、どんな状況かなというのを確認してきました。

そこで、16日の夕方、富岡の警戒区域のバリケードを取ったので、信号が点滅じゃなく、赤、青とこうなるようになりまして、その五、六百メートル手前で、4台の車の玉突き事故が、もう現実に起きたんですよ。双葉警察署へ行って、どうしてですかと聞いたら、信号で止まっていたところに、一番後ろの車がぶつかっていった。これは、多分、脇見運転なのかなと、私の想像するところでは、そういうふうに感じました。

実際に通ってみて、物すごくよそ見運転をしている車が多かったんです。バイクは中に入っちゃいけませんよということがあっても、入っているバイクがあったんです。どうしてですかと聞いたら、バイクが入っていけないという標識が小さくて見えなかったとおっしゃっていました。走っていると、あまり小さくて見えないというのは事実なんですよ。そういう一つ一つのこと、標識を運転していても見やすいものにするとか、そういうものがきちっとしないと、住民の、そこに住んでいる人たちの住民の苦情というのは物すごくたくさん出てくるんじゃないのかなと。搬入する車の教育指導も大事ですけど、そこを使っている車の人たちに知ってもらう情報、コミュニケーションのとり方というのも大事なのかなと思いました。

そこで、市町村のコミュニケーションの連携のあり方って物すごく大事ではないかなと。なぜなら、私たちは、苦情があったとき環境省でやっているからと環境省に電話しません。市町村にします。そうすると、市町村できちっと連絡体系が、環境省とか、国交省とかできていないと、答えられないんです。そうすると住民感情を煽るから、煽った住民感情は、またどこかへ行って、その感情をぶつけるので、そういうことのないように、市町村とのコミュニケーションのあり方って、この中での合理的なものの中で一番大切なものになっていくのではないかなと。ここの活字の中に見えない住民感情も、現実にそうやって2日目に表れているわけですから、十分そういうところも考えてやってほしいかなと思っています。

○家田座長 ありがとうございます。

この連絡調整会議というところには、もちろん交通管理をする警察も入っていたり、標識関係をやるような警察とか、それから、道路管理者も入っていたり、当然、関係者は全部入っているんで、ここにかかる。しかもそれが、この対象物を運ぶという行為そのものだけじゃなくても、そこを通過しているルートそのものの交通なんかについても話題になるというようなのを、西本さんとしては強く期待されているということですね。

その辺いかがでしょうか。

○西村企画官 ありがとうございます。大変幅広いご指摘と、現地の状況をお伝えいただきまして、ありがとうございます。

まず最初に、8ページに書いている「合理的な」というところですが、ここについては、フレコンバッグなんかを、どこから、いつ、どういうふうに運ぶかというときの決め方で、「合理的な」ということを意識していきまして、具体的に言いますと、例えば、最初に除染をして、一番古くからある仮置場は先に持って行ってほしいというような、そういう住民感情もあるでしょうし、例えば、子どもさんがたくさん集まるような学校とか、保育園の下に保管してあるようなところというのは早く除去してほしい、そういった声もあろうかと思えます。そういったいろんなことを踏まえて、住民に広く共感を得られるような、「合理的な」というところは本当に市町村の状況を踏まえて、しっかりと調整をしながら、コミュニケーションをとりながら、決めていく必要があろうかというふうに思っております。

あと、先ほど家田座長からも、連絡調整会議でそういった交通関係の状況ですとか、周知なんかのコミュニケーションをしっかりと図ることということをご指摘いただきまして、それはしっかりと対応をしていきたいと思っております。

あと、基本計画の中でも、例えば、本文の21ページのところから、先ほど、4台の玉突き事故があったという話がありましたが、やはり一般車による事故に巻き込まれるということも可能性がありますし、輸送車両自体が事故を起こしてしまうという不幸な事態もあり得ます。そういったものに事前からしっかりとそれに対応できるような体制をとっておくということと、起こってしまったときの万が一の対応をしっかりとやるというようなことは、こちらで、先生のご意見も踏まえて、書いてきてございます。

あと、コミュニケーションという観点からいきますと、その次の23ページのところを見させていただきますと、23ページの一番上の①番のところで、「輸送等に関する情報発信等」という中で、ウェブサイトとか、そういう一般の人が見るところだけではなくて、やはり通っている車の方々に、こういったところに輸送車両が集中して通る期間がありますというようなことをしっかり知ってもらうようなことですか、そういうのを踏まえて、輸送ルート上における輸送に係る情報掲示等というようなことも書かせていただいていますし、先ほど、たらい回しにならないようにというようなこともございましたので、その次の総合窓口の設置というようなところでは、関係機関と一元化で輸送に対する、苦情も含めて、ご意見をいただくようなところを設置していこうと思っておりますので、市町村に入ってきた苦情なんかも、こういったところで関係機関としっかりと共有できるような体制を、連絡調整会議も通じて、構築していきたいと思っております。

○家田座長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

続けて、どうぞご発言ください。大迫先生。

○大迫委員 それで、資料2-2の基本計画のところ、1点コメントしておきたいんです

が、14ページで、そこから、「輸送に係る基本方針」という形で大きく柱立てがあるわけでありまして。その中の「統括管理」というところの意味合いが大変重要かなと思っております。それで、この統括管理は、今書かれてある14ページから15、16ページにかけては、どちらかという輸送の物の全数管理的なもの、あるいは輸送のルート管理とか、車両とか、比較的技術的な輸送のシステムをどう管理していくかというところに特化したような書き方が書かれてありますが、今、西本委員からもあったように、この後の部分で、いろいろと環境のモニタリングの話だとか、住民対応でありますとか、さまざま一元的な意味合いでの対応を含めて書かれてある。そういったところもまさに統括管理者としての役割なんじゃないかというふうに思うんですね。

この基本的な考えというところでも、連携重視というところも書いてございますので、ぜひ、例えば、15ページの、この「輸送車両の運行管理」の後の辺りに、もう一項設けて、やはり関係機関の連携調整等も含めた、いろんな形での総合的な一元管理としての意味合いでの統括管理という意味合いを出していただかないと、今後の国としての実施体制をつくっていくというときの機能として、どこまでの範囲を含んでいくんだという議論が曖昧になるかなと思いましたので、ぜひその辺りのご検討をよろしくお願いします。

○家田座長 ただ、その別の案として言うと、25ページに、輸送連絡調整会議があって、それを国が統括管理としてやっていくと書いてあるので、大迫先生がおっしゃっていることはここに入っているんじゃないかという気もしますが、その辺含めて、ちょっとお答えいただけますでしょうか。

○西村企画官 まさにおっしゃっていただいたように、統括管理者として連絡調整会議を通じて、いろんな機関からの情報をしっかりと把握をしておくということも必要ですし、モニタリングに関する情報等も、この統括管理の中の概念には含まれておるといような形で入ってはございます。ただ、明確的に、苦情ですとか、そういうご意見なんかのことを統括管理として、管理というのがふさわしいのか、ちょっとそこはあるかもしれませんけれども、しっかりと把握をしておくという意味では、どちらかという、やはり連絡調整会議とか、そういったところも通じて、しっかりと把握をしておくところが重要かなと。把握、かつ共有をしておくところが重要かなというふうには思っております。

○大迫委員 十分私が申し上げたことは理解された上で、この基本計画におけるまとめ方の部分の工夫ということもあるのかもしれませんが、ただ、やはり3章の事項というのは、とにかく基本方針なので、この基本方針のところ、そういう関係機関が、最も今回の原則であるいろんな関係機関が、理解だけじゃなくて協力もしていくんだという基本的な原則がある中で、この基本方針の中に、関係機関がきちっと連携して、それをうまく全体をコーディネートしていくところの、その関係機関の連携の部分というのが全く、ちょっと項立てがされてないというように感じたものですから、そのところを統括管理のところはどう読み込んだら、先ほど言ったような、読み込んだらどうかなという、そう

いう趣旨でもあったんですが、またご検討いただければと思います。

○家田座長 なるほど。ただ、3ページの「輸送の基本原則」というところにそれが書いてあるんですよ。

原則のところ、③がそういうことが書いてあって、それで、その具体的に実施する基本方針として、輸送の基本方針が次の章に書いてあって、今度は、最後に、じゃあそれを具体的にどうやってやるかということの具体の細目が書いてあって、そこには、国の音頭のもとに連携体制をとって、そして実施していくというふうになっているから、落ちているわけじゃないとは思いますが、いかがでしょうか。

○西村企画官 そうですね。あと、14ページの上のところ、ちょっと前提条件みたいな形で、3つ目のポツのところですが、こういった「多くの関係者間の連携が必要であることといった特徴を有しており」と、完全にもう前提条件みたいな書き方にしちゃっていますので、そういった意味で、連携が必要というところは、原則のところ、意識をした上で、こういう前提で具体の統括管理の方針をここで書いていると。

○家田座長 いかがでしょうか。大迫先生がおっしゃりたいのは、そのとおりでございまして、一般論でいうと、連携とかという、みんなもたれ合って、誰が音頭をとっているのかよくわからないと。美名で、美しい言葉なんだけれども、という面がないことはないですよ、一般論として言うと。

だけど、今回のこの輸送というのは、もちろん、フィジカルに、あるいはテクニカルなところで統括管理するのは、国の責任においてやるということと同時に、いろんなソフト、あるいは国民や住民のご協力をいただくというようなところについても、連絡調整会議を通じて、国が主体的に活動していくというところが肝だと思うんですよ。そのところが書きぶりが若干、この25ページの連携強化で、連絡調整会議というところにおける国の主体性というものが、やや弱いかもしれないというところが、大迫先生のご心配のポイントだと思うんですが、内容的に言うと、私の理解としては、十分国は責任を持ってこの連絡調整会議を推進していくという覚悟をしているというふうに理解はしているところですが、その点のまず確認だけさせていただこうと思いますけど、いかがでしょうか。

○西村企画官 そこはしっかりと、そういう気持ちを持って、我々、臨んではおりますので、書きぶりとしてそこが表れてなかったら、ちょっと書き足りないのかもしれませんが。

○家田座長 理解としては、そういうことでよろしいでしょうか。

何分、国の権限と責任という面と、それから、地方自治の中での地域の主体性というような面もあるから、いろんなことを配慮した上でこういう書きぶりになっているということじゃないかと思いますが、内容的には、少なくともこの輸送なり中間貯蔵に関するものについては、国が率先してやっていくというのの表れが、さっきの役割分担のところにも出ているしというふうに、内容的には理解してはいかがかと思っております。

大迫先生、よろしいですか、そういうことで。

○大迫委員 どうもありがとうございます。

○家田座長 今日ご指摘いただいた点は非常に重要なところでもあるので、議事録にはきちんと明記して、そして、実施計画にその精神が十分に反映されるようお願いしたいと思えますけど。

ほかにいかがでしょうか。羽藤先生、どうぞ。

○羽藤委員 私のほうから、ちょっとコメントめいたことになってしまいますけれども、今回の中で、やはり安全、それから、円滑、理解と協力という3つの基本原則、これを立てているのが、先ほどからの議論もありますが、非常にやっぱり大きくて、結局、立ち戻るところはこの3つであるというところに立てば、計画としてはうまくいくのではないかなという気がしました。

中でも、特に、西本さんの先ほどのお話を聞いていても、やはり安全のところが非常に重要だと思っていて、やっぱり6号が例えば開通すると、何かやっぱり事故が急に増えてしまうとか、そういうことは確かに起こっているようですし、この輸送の中でも、どこで事故が起こるのかとか、どういう対策をしていくのかというのは、非常に注意したほうがいいんだろうなという気がしました。

よくよく思い返せば、確かに、私も、チェルノブイリとか行ったときに見ても、ここは安全地域とか、ここは立ち入っていい地域、立ち入ってはいけない地域みたいなことが、道路上にサインとしてちゃんと配置されていると。非常に明快なわけですね。それは、外から来た人がはっきりとわかりやすい形になっている。要するに、地図で見て、これはどうだではなく、そこを動いている人がわかりやすい形になっているということが、やはり事故の防止においては非常に重要ですので、こういったところに関しては、ひょっとしたら、関係機関との協議の中でやっていくこともあろうかと思えますので、安全というと、どうしてもそういうところがすき間になりがちですので、そういったところをちゃんとやるのが大事なかなという気がいたしました。

あと、単純に、事故ということで行きますと、交通量由来、交通量が多いところでは事故が多くなるですとか、あるいは、線形が悪いところでは事故が多くなる。それから、ドライバーが休憩していないと事故が多くなると。その3つぐらいあるのかなという気がしましたので、交通量なんかに関しては、入念にシミュレーションをやっていただいて、検討をしていただく。これは大丈夫だろうと思うんですが、その線形とか、ドライバーがちょっと運転が難しいとかなんとかというのは、「モニタリング」という表現はあるんですが、ひょっとしたら、細かなドライブレコーダーとかとっていくと、パイロット事業の際に、ここが危ない、ここはどうだというようなことが、ヒヤリハットのなものもできるような気がしますので、少しそういった検討は可能かどうかということは、ちょっと後でお答えいただければなと思いました。

あと、最後の、休憩施設については、これは私、何遍も言っているんですが、地域の中に、あるいは外に、どう確保していくのかということは、普通のドライバーの方が休憩するところに、中間貯蔵の輸送のものが、どんとトラックが止まって休憩している状況とい

うのは、受け入れ可能なのか可能でないのか。そこをどういうふうに地域とちゃんととっていくか。ただ、それがいいことには、やっぱり安全な輸送というのは実現しませんので、そのところの地域の方々との合意のとり方、あるいは、その施設が将来的にどういうふうに使っていただけるのか、そういったところの検討の仕方なんかについて、もしお考えがあれば、少しお聞かせください。

○家田座長 いかがでしょうか。

○西村企画官 ありがとうございます。

最初にご指摘いただいた道路上のサインといいますか、そういったものと、あと、ドライバー自体が線量の高い地域というのをしっかりわかっているということも必要だと思いますので、そこはドライバーの教育、プラス、連絡調整会議でそういった入域規制なんかをしております内閣府にも入っていただきたいと思っていますので、そういったところとも連携をしながら進めていきたいと思っています。

あと、ドライブレコーダーですとか、実際にパイロット輸送のときに、もしくは、それに先立ってルート上、ルートがこれから実施計画に向けて具体化していきますので、ルート上の危険箇所の抽出など、どちらにしろやっていきますので、その中で、ドライブレコーダーというのを、今、推薦いただきましたので、活用についても考えていきたいと思っています。

休憩施設についても、これまで、羽藤先生から個別にいろいろとご意見をいただいておりますので、実施に向けてしっかりと確保できるように、関係機関、それから、地域とも調整をしていきたいというふうに思っております。

○家田座長 よろしいですか。

何分、ここで「地域毎の特徴」と書いてあるけど、「特状」ですよ。地域の特状は全然違うんで、場所によってはかくかくしかじかになるし、別の場所はまた違うしかじかになるので、それはこの基本計画のところで具体をいじるよりも、実施計画のところで反映する、これは当然のことですので、やっていただきたいと思います。

それから、また、線形云々の話がありましたけど、これは何も走ってみてからわかる話じゃなくて、走る前からだってわかるんで、最初からそんな危ないに決まっているところをルートに入れる必要はないんで、まずはパイロット輸送のときには万全を期すというかね、念には念を入れて、より安心できるルート、安心できる時間帯、安心できる量からスタートして、そしてその中でモニタリングの中から、あ、大丈夫だねと確認しながら、より量をこなせる方向に少しずつ行くんでしょ。そんな精神を基本にしてはいかがかと思うところでございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。どうぞ。

○大迫委員 今後の輸送の実施に向けての措置に関して、パイロット輸送の実施もありますし、そのパイロット輸送実施の中で、どういったことを検討していくのかというところも今後詰めていかれるんだと思います。

ちょっと心配になっているのは、先ほどもご意見が委員の中からありましたが、運転者や作業員の教育研修、またそこに確保ということも重要だというご指摘がございました。そういった担っていく方々の、そういう確保とか教育研修、それから、車両の問題等も含めて、もうパイロット輸送が終わってからどうこうというよりは、同時進行でやらなきゃならないことがかなりあるのではないかというふうに思いますので、ぜひ、これはコメントで、今日の議論の次のステップだと思いますけれども、ぜひ、それぞれの措置すべき事項のロードマップを、スケジューリングをきちっと整理して、パイロット輸送から、また本格輸送に通じるところが円滑になるようにというところでご検討をいただければというふうに思います。

○家田座長 ありがとうございます。

木村先生、ご発言をまだいただいていませんが、いかがでしょうか。

○木村委員 私は大聖先生と同じ意見でして、パイロット輸送がこの中で非常に重要かと思っています。実際に何が起こるかかわからないので、インタラクティブに何か問題点とか課題とかを抽出するには、このパイロット輸送を丁寧に、慎重に実施していただくことが非常に重要かと思っています。

以上です。

○家田座長 どうもありがとうございます。

ほかにはご意見はございませんでしょうか。よろしいですか。

じゃあ、最後、私からも一言二言と思いますけれども、基本計画の段階としては、書くべきことは書いてあるなど。どこかに書いてあるなどということも含めてですね。体系的に書けたかどうかはちょっと自信のないところもあるんだけど、どこかには書いてあるなど。何しろこれは、日本の国を襲った極めて重大な事態であって、これを現地も少しずつご協力いただける体制が整いつつありますけれども、一刻も早く解決することが、福島県民、それから、国民にとっての大課題なので、ここで基本計画を長々と議論するよりも、大体できたんだったら、これでもう基本計画として、そしてさらに、今、木村先生、大聖先生からも再三お言葉をいただいたとおり、具体の実施計画、とりわけその中でもパイロット輸送についての具体を詰めていくと。そして、どこそこのところを通るんだとすると、本当に大丈夫かとか、それから、元田先生がご心配されているように、入り口や何かは本当に大丈夫か。そういうのを一刻も早く具体の検討をしないと、中間貯蔵施設が一部できるようになった時点においても、実は輸送のほうネックになって、本当は運ぶべきところが運べないなんていう事態では困りますので、より具体を詰めていただくステージに入るべきじゃないかというふうに思うところでございます。

したがって、今日いただいたご意見はきっちりと議事録にとどめ、そして、それを輸送実施計画に反映する。具体の中で反映するというを前提に、この基本計画を、この検討会としては成案にしてはどうかと思うところでございます。

この文書そのものは、検討会の資料じゃなくて、下に書いてありますように、「環境

省」と書いてあるので、本格的に決めるときにはまたどういうふうになるかよく知りませんが、少なくとも検討会としては、この案で了解するということがかと思いますが、皆さん、いかがでございましょうか。よろしいですか。

(異議なし)

○家田座長 どうもありがとうございます。

それでは、そういうことで基本計画はご了解いただいたと。さらに前に向かって進んでいただくようお願いしたいと思います。

議題としましては、一応、この(1)(2)が以上でございまして、(3)その他、どんなふうなことがありますか。ございせんか。

○小平参事官 今日は特にございせん。

○家田座長 よろしいですか。じゃあ、私の司会の部分はお返ししてよろしいですね。

○小平参事官 委員の皆様方、熱心にご議論いただきまして、ありがとうございます。

ただいま、家田先生からは、検討会としてはいいのではないかというお話をいただきました。今後、関係機関にも意見をいただきたいと思っておりますので、それらも踏まえまして、輸送基本計画の策定に進んでまいりたいと思います。

本日はこれもちまして、第4回目の中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る検討会を終了させていただきたいと思えます。

本日は長時間にわたりましてご検討をいただき、ありがとうございます。

次回の検討会につきましては、関係行政機関とも調整をさせていただきますが、これらを踏まえた上で、また別途ご相談をさせていただければと思えます。

朝早い時間から検討会へご参加いただきまして、ありがとうございます。

これで本日の検討会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。