

第7回 中間貯蔵施設に関する専門家会議 議事録

日 時：平成26年10月17日（金）10：00－12：00

場 所：ホテルサンルートプラザ福島 2階 芙蓉の間 （福島県福島市大町7-11）

出席者：委 員：川越清樹委員、木村勝彦委員、佐藤洋一委員、樋口良之委員、吉田樹委員  
渡辺敏夫委員

環境省：高橋康中間貯蔵 施設等審議官、小平卓放射性物質汚染対処技術統括官付参事官  
藤塚哲朗福島環境再生事務所中間貯蔵施設整備事務所長、西村政洋放射性物質汚染対  
処技術統括官付参事官室企画官、水崎進介中間貯蔵施設担当参事官室補佐

福島県：長谷川哲也生活環境部長（座長）、事務局：中間貯蔵施設等対策室

事務局	<p>——開 会——</p> <p>定刻となりましたので、ただいまから「第7回中間貯蔵施設に関する専門家会議」を開催いたします。</p> <p>まず、福島県生活環境部、長谷川部長から御挨拶申し上げます。</p>
長谷川部長	<p>——あいさつ——</p> <p>皆さん、おはようございます。委員の皆様方には御多忙の中お集まりいただきましてありがとうございます。また、環境省の皆様にも御説明のため御出席をいただいております。ありがとうございます。</p> <p>前回までの会議では中間貯蔵施設計画案について議論をいただき、本会議として意見を取りまとめさせていただきました。その後、国から県外最終処分の法制化や地域振興策等についてまとめた内容の提示があり、大熊・双葉両町長及び両議長、双葉8町村長との協議の上、中間貯蔵施設は地元に変な負担を強いるものでありますが、本県の除染を推進し環境回復を図る上で大変重要な役割を果たすものであることから、知事が中間貯蔵施設建設受入れを容認する苦渋の決断をしたところであります。また、その際、建設受入れの判断と搬入受入れの判断は別であり、搬入受入れの判断にあたっては、県外最終処分の法案の成立や施設及び輸送に関する安全性など、5つの事項を確認することを国に申し入れております。</p> <p>こうした中、去る9月18日、国では第4回目となる「中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る検討会」を開催し、輸送基本計画案を取りまとめたところです。県としては、何より安全・安心の確保が重要と考えておりますので、国の基本計画案について、委員の皆様方からの意見を伺いながら精査・確認するとともに、必要な意見を申し上げていきたいと考えております。</p>
事務局	<p>本日は、「中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る基本計画（案）」について説明を受けることとしておりますので、委員の皆様方には忌憚のない御意見を御願ひ申し上げまして冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしく御願ひ申し上げます。</p> <p>まずはじめに報告事項がございます。これまで委員を務めていただきました田</p>

中知委員の辞任がございまして、今回、財団法人電力中央研究所・名誉研究アドバイザー、井上正様に新たに委員に就任いただいております。本日は所用により欠席となりましたので、事務局からの報告とさせていただきます。

それでは、これからの議事の進行につきましては長谷川部長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

座長（長谷川部長）

——議 事——

それでは、さっそく議事に入らせていただきます。

まず、議事の議題、環境省から輸送基本計画案の内容につきまして御説明をお願いいたします。なお、この案に対します各委員からの事前の質問等につきましても、あわせて御説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

環 境 省

おはようございます。環境省で中間貯蔵施設担当の審議官をしております高橋と申します。計画案の説明に先立ちまして一言御挨拶をさせていただきます。

まず、この会議、今回が第7回目ということでございますけれども、これまで委員の皆様方にいろいろな面でご指導頂いてきましたことに改めて御礼を申し上げます。

先ほど長谷川部長の御挨拶にもございましたとおり、中間貯蔵施設につきましては、9月1日に福島県知事より建設の受入れを容認するという旨の苦渋の決断をいただきました。その際、同時に、両町からは地権者への説明を丁寧にやってほしいということもございました。また、搬入開始までには、先ほどのお話にもございました5項目の事項について確認したいということもいただいております。それを踏まえまして、私ども、搬入開始に向けて取り組みを進めてまいります。

一つには、9月末から10月中旬にかけて、大熊町・双葉町の地権者の皆様方への説明会を開催させていただきまして、用地補償の考え方などについて説明をさせていただきました。また、10月3日でございますけれども、県外最終処分について規定した法案をこの臨時国会に提出させていただきました。一日も早い審議をお願いしているところでございます。それ以外の課題もございまして、引き続き地元の皆様方に丁寧に説明をさせていただきながら、一日も早い搬入開始に向けた取り組みを進めていきたいと思っております。

本日は輸送についての御議論でございますけれども、先ほどの確認事項にも大きく関連してまいります大変重要な課題だと認識してございます。環境省では、輸送に関する安全対策、あるいは円滑で効率的な輸送のあり方について検討することを目的といたしまして、有識者の検討会を設置してまいりまして、9月にこの基本計画の案について取りまとめいただきました。現在、県及び関係市町村の皆様方にこの案の内容を御説明いたしましていろいろと御意見をいただくというプロセスを踏んでございます。これらのご意見を踏まえながら、できるだけ早くこの基本計画を取りまとめまして、それを踏まえて具体的な輸送実施計画というものも年内をめどに策定していきたいと思っております。本日、委

員の皆様方から、この基本計画案についての忌憚のないご意見等をいただければ大変ありがたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは説明に入らせていただきます。

中間貯蔵施設チームの西村でございます。それでは、お手元の資料1「中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る基本計画（案）概要版（以下「概要版」と記載）」と「中間貯蔵施設への除去土壌等の輸送に係る基本計画（案）（以下「基本計画案」と記載）」という本文がございます。先ほど、高橋審議官から申し上げましたように、現在、県及び各市町村等の意見を聞いているというプロセスでございまして、この基本計画案につきまして、27の市町村には直接訪問いたしまして御説明をし、また、意見を頂いたということをしてございます。また、書面での意見も随時受け付けながら市町村の意見も取りまとめているという段階でございます。

本日の説明は、市町村から頂いている主な意見と、先ほど座長からございました、事前に頂いた委員の方からの御意見を踏まえながら説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、資料1「概要版」でございますが、全体の構成といたしまして、基本原則から基本的事項、基本方針、今後、実施に向けて具体的に措置すべき事項を基本的な考えとして基本計画の構成としてございます。

それでは、さっそく本文資料1「基本計画（案）」に入りまして、本文の1ページから2ページですが、「はじめに」ということで、これまでの経緯等を述べた部分でございますので割愛をいたします。

本文3ページでございます。こちらには「輸送の基本原則」として3つの項目が掲げられてございます。「安全かつ確実」「短期間かつ円滑」、それから「国民及び関係機関の理解と協力の下、輸送を実施」という3原則でございます。

こちらについて委員の皆様からいくつか意見を頂いております、基本原則がしっかり厳守される体制づくりが必要という御意見を川越委員から頂いております。また、この基本計画を実際に実施計画としてどのように実現していくのか、また、そうした実施計画はいつごろ説明がされていくのかという御意見を渡辺委員からも頂いております。

現在、基本計画の策定プロセスでございまして、出来れば今月中ぐらいに発表したいと思っております。その先、実施計画についても年内を目標に策定したいと思っております。こうしたところで、この基本計画の中にも輸送連絡調整会議という枠組みがございまして、こちらを活用しながら、しっかりと関係機関が連携した体制づくりを構築することによって、この基本原則が絵に描いた餅に終わらないようにしていきたいと思っております。

まず、最初の原則である、「安全かつ確実に輸送を実施すること」でございますが、この基本計画では、住民や一般交通の安全というところをターゲットにしております。これに対しまして、井上委員、小野委員から住民、一般交通だけでなく、実際に作業する運転員ですとかオペレーターといったところの安全確保をしっかりとしていくべきではないかというご意見を頂いております。

我々としまして、当然、輸送に従事する者の安全確保というものは、各省令が  
ございますし、そういったものに基づいてしっかりと確保していくという気持ち  
でございます。実際には、我々環境省職員が直接やったりということよりも、請  
負契約関係にありますゼネコン等の職員の方、また、その下請けの方という方々  
が参画をされることが多いわけでございますが、そういった方々の安全を、請負  
契約、監督の体制の中で確保していくという事は当然のことと考えてございま  
す。基本計画であえてそこまで記載していませんでしたが、御指摘もございま  
したので、基本計画の書きぶりについてはもう少し検討したいというふうに考えて  
ございます。

続きまして、2番目の基本原則は「短期間かつ円滑に輸送を実施すること」で  
ございます。できる限り短期間に輸送を完了させるとしておりますが、これにつ  
きまして、井上委員のほうからは、実際、長期間、10年以上かかるのではないか、  
具体的にどれくらいの期間を目標としているのかという御意見を頂いておりま  
す。

やはり、今、地権者説明会を終え、これからまだ完全に連絡がとれていない地  
権者への連絡等をしていくと。その状況も鑑みながら用地を確保して施設を整備  
していくというところが我々の今の状況でございます。こうした段階で、施設の  
完成に大きく左右されます輸送の完了年度というものはなかなか明示できる状  
況ではないと思っております、そのあたりは御理解いただければと思ってお  
ります。ただし、ここで書いておりますように、やはり効率的な輸送ですとかしつ  
かりとした資機材の調達をいたしまして、出来る限り短期間にやっていくとい  
うことを我々は目標として考えてございますので、よろしく願いいたします。

続いて4ページでございます。こちらに「輸送に係る基本的事項」といたしま  
して、輸送対象、輸送の実施主体、輸送等の手段、道路交通の状況といったよう  
な、そもそも輸送をやる上での前提条件のようなことを、この基本的事項の節で  
書いてございます。

まず、最初の輸送対象のところ、①②と2つございますが、どちらも括弧書  
きの中で、可燃物は原則として焼却して輸送したいということを書いてございま  
す。これに対しまして井上委員からは、中間貯蔵施設で焼却をしたほうが現実的  
ではないかと、なかなか現地での減容化、焼却というのは難しいのではないかと  
いうような御意見を頂いております。

やはり、御指摘のとおり現実的に難しい部分もありますが、輸送それから交通  
への負荷を軽減する意味からも、なるべく輸送前に減容化をしていきたいとい  
うふうに考えております。ただし、難しい場合には、やはり可燃物であっても未焼  
却のまま中間貯蔵施設へ輸送して、施設内で焼却をするということになると考え  
ております。

ただ、輸送を考える上では、4ページの一番下のところで、減容化前のポリ  
ュームと減容化後のポリュームをそれぞれ書いてございますが、やはり安全を考え  
まして減容化前のポリュームを想定しながら輸送の計画を立てていかないと  
いけないと思っておりますので、そういうことで実施計画には反映させていき

と思っております。

次に、同じ4ページの同じ部分でございますが、輸送対象として、間接的に汚染されたような、例えば仮置場の底部の遮水シート等について輸送対象としないのかと、①②で書いてあるような除染に伴い生じたような土壌等だけではないのかという御指摘を井上委員から頂いております。

こちらについては、やはり、下部シートのような廃棄物については、中間貯蔵施設に貯蔵する貯蔵対象には現在では整理はしてございませんので、基本計画の中でそれを明示することは難しいと考えております。ただし、直轄の現場からも、もちろん市町村の現場からも、そうした処理に対しての難しさ、実際、風評被害で引き取ってもらえないというようなことも聞いてございますので、パイロット輸送等の期間を通じながら、直轄の現場でしっかりとした処分の方法を検討していきますし、また、遮へい土のうですとか、かなり資材として再利用が比較的容易ではないかと思われるものもございまして、そういったものについては、表面線量率の確認等によってしっかりと直轄の除染現場で再利用できる道をつけて、市町村にも可能な限りの協力をしていきたいと思っております。ちなみに、市町村からもこの現場で発生する遮水シート等に対する処分について検討してほしいという意見は多数頂いております。

続きまして5ページのところは「輸送の実施主体」でございます。先ほど、この章では前提条件のようなことを書いておりましたが、そういった観点から、特措法の中で、除染特別地域については国が、除染実施地域については市町村等が輸送することになっているということを書いております。その中で、42条に代行の規定が書いてございます。一定の要件を満たす場合には国が代行することができるという書き方をここでしてございます。

これに対しまして井上委員からは、一定の要件というのをもう少し明確に記載すべきではないかという御意見を頂いております。こちらにつきましては、特措法の中で実施体制ですとか専門的知識・技術の必要性というような項目も具体的に書かれておりますので、そういった特措法の記載も踏まえてもう少し明確に記載をしたいと思っております。後ほど役割分担のところでも国がどういうところを担っていくべきかということも改めて整理をしてございますので、そちらのほうで説明をさせていただきます。

次の6ページ以降には、輸送車両について記載してございます。7ページにありますような様々な種類の中から、積載可能なフレキシブルコンテナの数が比較的多く、効率的に輸送が出来るという観点から、基本的に10トンのダンプトラックを活用していきたいと考えてございます。同じく8ページにいきますと、積込・荷下ろし機械としてクレーン等の記載をしてございます。

9ページ以降が道路交通の状況ということで、福島県内、国道6号の自由通行ですとか常磐道の開通、様々な復興道路の開通等、状況の変化もございまして、そういったところについて、これまでの状況、今後の見通しを13ページあたりにかけて記載してございます。

続きまして14ページが輸送に係る基本方針ということで、こちらは基本計画

の一番要の基本方針と考えてございます。この中で、全般的な御意見といたしまして、井上委員からは、搬入のプライオリティを設けて実施していかないとなかなか輸送の際に混乱をしてしまうのではないかと。例えば、限りある輸送車両の一元的な手配ですとか、輸送ルートに対する説明ですとか確定というようなことについての必要性の御指摘を頂いております。

こちらについては、後ほどもいくつか出てまいります、市町村別・地域別の搬出量の配分というところは、まさに搬入のプライオリティというところになってくると思いますが、パイロット輸送の期間中は県内全域から、今のところは満遍なく検証していくという観点から、各市町村、あまり搬入量で大小つけず一定量程度を持ってくるというようなことを考えてございます。そういったパイロット輸送の期間を通じて、より搬入のプライオリティについても具体化をしていく必要があると思っております。車両の調達等につきましても、先ほど、減容化なしであれば最大2,800万 $\text{m}^3$ という大量の土壌等を県内で動かすこととなりますので、大量のダンプが必要になってまいります。そういったところについてもかなりの部分は、後ほど役割分担で説明をしますが、国が輸送を担うことになると思っておりますので、国でそうした関係団体との意見交換ですとか情報収集に努めながら、しっかりと調達についての方策も検討していきたいと思っております。また、ルートにつきましても、実施計画の中で具体のルートをこれから記載していくこととなりますが、それにあたりましては、関係自治体とも十分に連携をしながら、住民にも広く周知ができるようにしていきたいと思っております。

この基本方針の個別の話になりますが、最初のところは統括管理の実施ということで、次の15～16ページに書いてございますような、15ページがフレキシブルコンテナ一個一個の全数管理をどうしていくかというもの、16ページが輸送車両についてどのようにリアルタイムで運行管理をするか、GPSの衛星の絵が載っておりますが、そのようなことについての記載を統括管理というところでしてございます。

こちらにつきまして吉田委員からは、この輸送統括管理者というのはそもそも誰なのかという御質問を頂いております。

当然、統括管理をする全責任といいますか、一番大きな責任は我々環境省が負っておると考えておりますが、14ページの下のところ、米印の12番のところで統括的に管理をする者として「発注者及び受注者の双方を含む」という書き方をしております。やはり、環境省が責任を負いながらも、今のところJESCO（日本環境安全事業株式会社）への委託も想定してございまして、そちらのPCBの輸送で培ったノウハウも生かしながら、JESCOと国が一体となってしっかりと統括管理をしていきたいと考えております。

また、同じく吉田委員からは、この統括管理につきまして、後ほど集約輸送・直行輸送というところで基幹輸送という考え方が出てきますが、統括管理はその部分に限られるのかというような話で、もし限られる場合には端末の輸送との連携をしっかりとしないとうまくいかないという御意見を頂いております。そこも我々は問題意識を持ってございまして、当然、我々、JESCOと一緒に統括管

理のシステムに各市町村ともしっかりと連携をして、端末輸送・基幹輸送がしっかりと一体的に管理をされていくような、そういった形で運用していきたいと思っています。

続きまして、引き続き 14 ページの真ん中あたり、「輸送時期、輸送ルート等の調整」ということで、この中の 2 行目の書きぶりあたりで、「関係機関と調整して設定」ですとか、下から 2 行目あたりで「時間帯の輸送量を減らす」といったような提示をしてございます。統括管理をする中で、輸送量ですとかそういったものを調整しながら管理をしていくということを書いておりますが、川越委員からは、これについてどこまで調整をするのか、時間帯に限らず、例えば雨天ですとか雪のときの確認をどうするのかといったような御意見を頂いております。

まず、統括管理、日々の管理もちろんそうですが、まず大きく輸送の量の調整といったようなところは、実施計画の中で、各市町村からの搬送量ですとか搬送時期に基づいて、それぞれのルートをどういう時期に通過をするかというような大きなところは押さえながら、また、実施計画も時々ローリングをさせて必要な変更をしながら大きなところは押さえたいと思っています。

日々の輸送の中で、例えば災害ですとか異常気象といったようなときに、迅速に調整をしないといけないというようなこともございます。そういったところは、道路ですとか交通を管理されている関係機関と十分に連携をしながら調整をしていくと考えてございます。ただし、日々の通常の雨ですとかそういった場合でも、作業の中止といったようなところは、除染の実施者が一義的に管理をしていくところを、我々として追認していくといたしますか、そういった部分も出てこようかと考えてございます。

続きまして 15 ページのところは、先ほども申しました輸送車両のほうの運行管理でございます。こちらについてはGPSシステム等によりリアルタイムで把握をするというようなことを記載してございます。

17 ページに移っていただきますと、こちらは「福島県全体の復興の推進等に資する円滑な搬出」という節でございます。搬出というのは輸送というところとは書き方を分けてございまして、輸送といいますと、当然、搬出をして、道路等運搬をして、それで施設に搬入をするという一連の流れを輸送と考えておりますが、ここでいう搬出というのは、それぞれの地域、市町村仮置場等から出していくときにどういう出し方をするかということを書いたものでございます。その考え方として、一つ目の黒ボツにありますように、各時点の搬出量等の設定にあたってはこういう観点から決めていくと。「各時点」と書いておりますので、積み残しをつくっていくということは決してございませんで、搬出のスピード、どういうタイミングでどの時期に出していくか。先ほどプライオリティという御意見がありました、そういうものに関する記述がこちらでございます。

1 点目が福島県全体の復興に資するものということで、県の方々の前で申すのも甚だ恐縮ではございますが、当然、県全体くまなく除去土壌等がしっかりと搬出をされていって復興していくということが大きな目的だと思っています。その記述につきまして、井上委員、川越委員から、なかなか意味するところがわか

りにくいという御指摘を頂いております。いろいろな視点が全体の復興に資する、もしくは、その次の「住民に広く共感を得られる合理的なもの」ということについても、吉田委員から、なかなか意図がわかりにくいという御指摘を頂いております。

こういったものについて、例えば、早い時期に除染をされて長期間仮置きされているような土壌等々というもの、もしくは学校の校庭に現場保管されておるといったようなもの、それぞれ早期の復興ということを考えたときに早く輸送すべきもの、もしくは住民の感情から考えた際に合理的な観点から早く出していくべきものといったいろいろなものがあるかと思えます。そういったところで、観点としてはこういうところをしっかりと踏まえながら、具体的には各年度、各時期の搬出量を何  $m^3$  にしていくかというような調整をしないといけないわけでございますので、こうしたところは県の御協力も得ながらしっかりと、バランスよくといいますか、全体が最適化されるような配分をしていきたいと考えてございます。

吉田委員からは、「住民に広く共感を得られる」というところで、共感という言葉よりも、安全が徹底されるというところを十分強調すべきではないかという御意見を頂いております。当然、仮置場での保管が長くなれば安全上の観点からも問題というようなこともありますし、先ほど学校の例を申しましたが、そういったところにいつまでもあるというようなことは安全の観点からも好ましくないとしますので、合理性ですとか復興の推進といったところで、当然、安全という観点は、基本原則の一丁目一番地でもございますし、十分に配慮しながら具体化していきたいと思っておりますのでよろしく申し上げます。

次の 17 ページの下のところは住民の安全確保と環境影響等の抑制ということで、先ほどから申しております安全の確保をいかにしていくかといったところで、17 ページはまず運ぶときの荷姿、フレキシブルコンテナを主に除去土壌等は考えておりますが、そういったところでの記述、それから 18 ページにかけて、空間的・時間的にどう隔離をするかといったようなことを書いてございます。

少し個別に 18 ページのところを見ていきますと、最初のところはフレキシブルコンテナを基本として運びますということを書いてございます。こちらについて井上委員から、フレキシブルコンテナに入っていない場合の詰め替え作業ですとか安全確保といったところも基本計画の範囲内なのかという御意見を頂いております。

当然、我々、今あるところから施設に運び入れるまで、一連の流れを輸送でこの基本計画の対象として安全を確保していくべきと思っておりますので、積み替え作業についても安全確保、飛散・流出・漏れ出しの防止といったことも重要でございますので、そういう観点からももう少し肉付けをさせていただきます。

続きまして、2つ目のところは廃棄物の 10 万 Bq/kg を超える焼却灰についての輸送です。こちら IP-2 型の輸送物というところで容器のことを書いてございます。

次の3つ目のところがフレキシブルコンテナの破損のことについてございま

す。こちらについて、まず、樋口委員からは、フレキシブルコンテナがやはり経年劣化しておるということで、積み込むまでの積み下ろし・積み込みといったときに、作業に耐えられるかどうかの配慮も必要という御意見ですとか、井上委員のほうからは、同じように、やはりフレキシブルコンテナの劣化で内容物の飛散の可能性というようなことも考えられるので、こういう事態への対応をしっかりと記載すべきということを御指摘頂いております。

まさにそのとおりと考えておりました、輸送中ということ、先ほど申しましたように積み込み・荷下ろし等も含めた一連のプロセスを考えるにあたり、明確にわかりにくいところでもございますので、御指摘を踏まえてしっかりと記載を修正していきたいと思っております。

続きまして、「輸送車両から内容物が漏れ出すことがないよう適切な措置を講ずる」ことについて、仮置き状況の中で雨水の浸入等によって水分を多く含むフレキシブルコンテナが現場にあると認識をしております。そうしたところで、積み込み前に水切りということを書いておりますが、これにつきまして井上委員から、やはり水切りをしても水は切りきらないといえますか、残っておるといものはあると思えますけれども、そういう部分について中間貯蔵施設に持ち込んでもいいのかというような御意見を頂いております。

こちらにつきましては、やはり水分、当然、輸送中も残っておると思えますので、運搬する際には、ここに書いたように、荷台の防水性ですとかそういったところで漏れ出しの防止というところはしっかりと対応したいと思っておりますし、当然、中間貯蔵施設でも水分を含んだものというものも受け入れていくというつもりでございます。

次の2)のところが「空間的・時間的隔離策」ということで、輸送ルートですとか時間帯でいかに、保全対象と申しますか、人口集中地区ですとか観光地、学校等を避けていくかというようなことを書いてございます。こちらにつきましては吉田委員から、この空間的な隔離と時間的な隔離ということがどこまで担保できるのかというようなことを御指摘頂いております。具体的には、やはり都市部では積込場ですとか、既存の仮置場が人口集中地区にあたりするようなケースもあるわけで、そういったところで避けられないようなこともあるので、道路改良ですとか需要マネジメントによって配慮していくべきだという御指摘を頂いております。

今後、この対応といたしまして、当然、具体的なルートを実施計画の中で定めていく必要がございます。その中では、御指摘のように完全に避けるということは不可能、白黒の線引きがつきにくいといえますか、そういったところもございます。そういったところについては、時間帯ですとか保全的な措置で対応しながら安全な輸送に心掛けたいというふうに思っております。その影響についても、後ほどモニタリングのことも書いてございますが、状況をモニタリングしながら迅速・柔軟に対応しながら、安全な輸送ができるようにしていきたいと思っております。その中には、委員御指摘のTDM的な需要マネジメントという観点も重要かと思っておりますので、そのようにしてまいります。

それから、同じく 18 ページの空間的・時間的隔離策の中で、深夜の輸送について一番下の行で触れてございます。ここはやはり深夜に輸送できるというのは我々も限定的だと思っております。高速道路の沿道住民から空間的隔離された輸送ルートのみを利用する場合ですとかそういう形でございますが、これにつきまして吉田委員からも、高速道路までのアクセスですとかイグレスでどうしても一般のところを通行することになってしまいますし、夜間の乗務員の確保というところも難しいという御指摘を頂いております。当然そういったことも勘案しながら、可能なところ、かつ夜間、どうしても住宅地周辺を避けられないとか、そういうルートを敷かざるを得ない場合もあろうかと思っておりますので、幹線道路においては夜間でも通行が許容されるような人口集中地区もあろうかと思っております。かえって昼間通ることによって影響が大きくなるような地区もあろうかと思っておりますので、ケースバイケースで、夜間が有効な場合についてはそういう可能性も排除せずに組み合わせてやっていきたいと思っております。いずれの場合も、やはり沿道の皆様の御理解が第一でございますので、そういった観点も十分に念頭に置きながら対応してまいります。

続きまして 19 ページでございます。高速道路の積極的な利用ということで、先ほどの夜間輸送もそうでございますが、高速道路というのはやはり一般道路に比べますとメリットが大きいということで積極的に利用したいと考えてございます。

これにつきまして吉田委員からは、走行中に、例えば統括管理の観点から、輸送をストップするようなケースが生じた場合に、高速道路上でどう対応するのかという御指摘を頂いております。実際、SA・PAの使用前提というところが困難という御指摘も頂いておりますが、やはり高速道路上、SA・PAといったところで、万が一の場合等には休憩・待機ということが必要になってくる場合も想定されますので、管理をされておりますNEXCOですとか関係する高速隊、警察とも調整をしながら、そういった場所の確保にも実施計画に向けて具体的にやっていきたいと思っております。

続きまして、「集約輸送及び大型の輸送車両の使用」というのが 19 ページの下の部分でございます。こちらにつきまして樋口委員からは、集約輸送の有効性という観点から、やはり集約輸送を実現するためにいろいろな配慮をすべきだという御意見を頂いております。その中にはフレキシブルコンテナの劣化への対応ですとか、荷役作業に伴いますオペレーターですとか機械のメンテナンスをしっかりするという御指摘でございます。フレキシブルコンテナの劣化の話については先ほど御説明をいたしました。また、今回、積込場という観点で円滑性を確保するというのが重要だと思っておりますので、そのあたりも実施に向けて対応していきます。

積込場という概念ですが、20 ページの表の一番下のところ、積込場の定義を書いてございます。大型車両による積込み・搬出が可能な場所ということで、大型車両による積込み・搬出が可能な既存の仮置場等を含むということでございます。その上の図を見ていただきますと、左側の直行輸送のところでも積込場とい

う書き方をしております。既にある仮置場から大型車で直接輸送が可能というところも積込場ということで定義をいたしておきまして、ともすれば右側の集約輸送にある集約拠点を積込場ということで解釈をされる方もございますが、そうではなくて、既存のところから大型車で持っていければ積込場という定義でございます。

こちらについては市町村からも積込場の確保がやはり難しいというようなところですか、積込場の確保に向けて、その要件等、国から提示をしてほしいといったような声も聞いてございます。そうしたところも含めてしっかりと積込場を確保して円滑に輸送ができるようにしたいと思っております。ちなみに、この図の中にあるオレンジ色の線のところ、左側「直行輸送」の図であれば既存の仮置場から大型車で持っていけるところ、こういったオレンジ色の線については国で、後ほど役割分担でも出てきますが、実施をするという方向で考えてございます。

続きまして 21 ページでございます。21 ページの上のところ、先ほどの集約輸送・直行輸送の話で、上から 2 行目から 3 行目にかけて、輸送距離が長い場合には小型車両で直接施設へ輸送するよりも集約して輸送することが効率的という書き方をしております。これに対しまして井上委員からは、やはり、こうした長い距離の場合でも、拠点を置いて積み替えを行って輸送するということが必ずしも効率的にならない場合もあるのではないかという御指摘を頂いております。それと、市町村からも、距離は若干長くはなるものの、施設から離れた自治体であってもなるべく直行輸送をしてほしいというような声はよく聞いてございます。

こちらについては我々としても、小型車両が、特に搬入のピーク時に施設周辺に集中いたしますと、交通混乱、事故の対応等でなかなか苦慮すると思っておりますので、なるべく効率化という観点からも大型車両で直行輸送ができるところについては直行輸送していきたいと思っております。積み替えをたくさんしていくということは効率的とは思っておりませんので、積み替えをしていくという観点よりは、なるべく大型車で直行できるようにしていくというようなところも意識をしながら、今後、具体的な実施に向けて市町村とも調整をしていきたいと考えてございます。

続きまして、その下の 6 番目のところが「事故への万全の備えと対応」というところでございます。こちらについては事前対応として、この 4 項目にございますように、事前にしっかりと体制をつくるというところはまず重要と考えてございます。

こちらにつきまして、井上委員からは、万が一事故が起きたときに、長期間の通行規制等がないようにしっかりと事前に準備をしておくべきだということの御指摘を頂いております。また、その事故に備えて、外部から輸送車両であるということをしっかり明示をしておく必要があるという御指摘を頂いております。どちらも御指摘どおりだと思っております。事前対応のところ、迅速に対応できる体制ということは意識はしているものの、迅速とかそういった文字が出

ていないようなところもございますので、御指摘を踏まえてしっかりと記載をしていきたいと思っております。また、輸送中の表示については除染関係のガイドラインで表示のことについての記載がございますので、そういったところもしっかりと対応していきます。

21 ページの下は事故が万が一起きてしまったときに迅速に対応するというような記載でございます。

22 ページに移りますとモニタリングということで、しっかりと輸送の状況、それから、輸送に伴う沿道住民への影響についてモニタリングをして、その結果をしっかりと情報公開していくということを書いてございます。

こちらにつきましては、小野委員から、やや記述があいまいではないかという御指摘を頂いております。その中では、主に今までの公害の対応でもそうでしたけれども、こういった業務の従事者がそもそも最初に曝露されてしまうということにも意識をしておくべきではないかということでございます。

冒頭申しましたとおり、我々、請負等で従事をする者の安全を守るというのは当然のことと思っております、あえて基本計画に記載をしておるわけではございませんが、御指摘も踏まえてどうした記載がいいのかということも検討していきます。また、モニタリングの具体的な手法については、箇所ですとか方法等について、現在、関係機関とも調整を進めておるところでございますので、実施計画の段階でしっかりとお示しをしていきたいと思っております。また、実施中も必要な見直しはしっかりとしながら対応してモニタリングをしていきたいと思っております。

22 ページの 8 番目のところは「輸送に関する理解の醸成」ということで、下のところで、コミュニケーションや情報公開の方策の具体的な例も書いてございます。23 ページに移りますと、輸送等に関する情報発信等ということで、最後の行に住民等から情報提供を呼びかけるという記載がございます。こちらについて井上委員のからは、どういう情報を期待しておるのかという御質問がございました。こちらは、除染でもよくございますが、運転者の運転マナーですとか、そういった苦情も含めまして、情報提供をしっかりとさせていただいて、我々が襟を正していけるようにしたいと思っておりますので、そういう意図でございます。

それから、次の 24 ページのところが最後の「輸送の実施に向けて措置すべき事項」というところでございます。まず最初の項目は輸送実施計画の策定ということで、先ほど年内を目標に最初の実施計画を策定したいというお話をしましたが、その記述内容についての記載でございます。こちらについて井上委員からは、実施計画の項目の中に、先ほど来出ております作業従事者等の被ばくの防護・管理等についての言及が必要ではないかということでございます。

繰り返しになりますが、基本計画の中で、あえて我々、従事者のほうの記載はしてございませんが、御指摘も踏まえまして、書きぶり、それから実施計画で具体的にどうしていくかということを検討していきますのでよろしく願います。

続きまして、24 ページの下の (2) が「輸送の役割分担」でございます。これ

は、やはり市町村からも様々な声が多かった事項でございます。市町村から聞いておりますのは、例えば、この中では県の役割というのは明確には書いてございませんが、県の役割への期待も多くございました。また、国のほうですべて輸送してほしいと、先ほど既存の仮置き場から大型車で運べれば国が輸送しますという話もしましたが、そういったところをなるべくすべてでやってほしいというような声もございました。

今後、具体的な記載といたしましては、まず最初のところで、法の規定では除染実施区域に係る輸送は除染実施者が行うことになっているというそもそものところを書いてございますが、こちらについて井上委員からは、こういったことの市町村等への周知がしっかりされておるのかという御指摘も頂いております。これまで基本計画の内容を市町村へ説明もしてまいりましたし、これからもしっかりと説明しながら対応していきたいと思っております。

この役割分担につきましては、先ほど申しましたように、集約輸送の基幹部分、それから大型車による既存の仮置き場からの直行輸送が可能な部分については国が行うと。ただし、市町村のほうでも、積込場の管理ですとか確保ですとか、そういった部分を担っていただくというようなことを書いてございます。

具体的には、25 ページのところ、1 行目が国の責務といたしまして、積込場の確保等において除染実施者に可能な支援を行っていくということ、それから、その下の 3 行目のところで、積込場の確保というのは除染実施者に行っていくという記載になってございます。やはり、積込場の確保というところは、市町村、それから各委員からも多数御意見を頂いております。

樋口委員、吉田委員から、このあたりの御指摘を頂いております。樋口委員からは、積込場の確保、これまで仮置き場の確保でもかなり苦勞されておるという中で、積込場の確保というのはかなり難航が予想されるために、「可能な支援を行う」という表現よりも、もう少し踏み込んで「除染者の要請に基づき積極的に支援を行う」というようなぐらいの記載にすべきではないかという御指摘でございます。

当然、我々として積極的に支援をしないと、積込場の確保というのはいまよくないと思っております。実施計画の段階に向けまして、まずは積込場の要件をしっかりと市町村にも示しながら、例えばこういう立地面積、それから周辺対策も含めて安全対策、こういったものが必要だというようなところをしっかりと示していく必要がまずあると思っております。積込場という概念自体、この基本計画で初めて出してきたような概念でもございますので、それらについてしっかりと説明をしたいと思っております。国の支援の記載については、御指摘も踏まえて修正を検討いたします。

吉田委員からは、国は積込場の確保、代行といったようなところについて、基幹輸送自体も本来は除染実施者が行うべきというようなことになってございます。それについて、責任の所在があいまいなのではないかというようなこと、あと、積込場の積込みと仮置き場からの端末輸送からの荷下ろしといったようなところを、前者を国が、後者を市町村等がということで、ばらばらにやると効率が

悪いのではないかというような御指摘も頂いております。

これらについて、やはり冒頭に申しましたように、特措法の仕組みの中では基幹輸送については除染実施者が輸送を実施ということにはなっているものの、今回こういった法でも定められている代行という措置を活用いたしまして、国がしっかりと担っていきたいと考えておりますので、そこは国が責任を持って代行を引き受けて実施をしていくということかと思っております。

積込場での荷下ろし・積込みといったところは、委員御指摘のとおり、やはりスペースの関係ですとか、例えば機材1台で一体的にやったほうが良いというようなケースも多々想定されますので、そういった場合には市町村等とも継続して一体的実施できるようにしていきたいと思っております。

続きまして、25ページの(3)のところは「関係機関の連携強化」というところでございます。こちらは、やはり市町村、道路管理者、警察といったいろいろな機関がしっかりと連携しながら輸送していかないと、円滑・安全な輸送というのは不可能だと思っております。そうしたことで「輸送連絡調整会議」の開催もこちらで規定してございます。この中で、最初の段落の下から2番目の行ですが、市町村には除染実施者としての対応が求められるというような記述がございまして、この文章がわかりにくくて、その前の行からいきますと、国には統括管理者と市町村への技術的支援、県には市町村の調整、市町村には除染実施者として、ということで、全体が安全かつ円滑な輸送の実施のために最大限の努力をしないといけないという気持ちで書いたものではございますが、後段の部分が市町村にだけ係っておるような読み方もできてしまうので、ここは井上委員からそういう御指摘がございましたので、しっかりとわかりやすく書きたいと思っております。

それから、「パイロット輸送の実施」というのが4番目のところでございます。御説明する前に、先ほどから何度かパイロット輸送という言葉を使わせていただいています。パイロット輸送、最初の段階では施設の整備も一気に受け入れが大きいことができるということではないと予想されますので、初期の段階の比較的輸送量が小さい段階では、この中にございますように、県内全域から輸送して効率性の確認ですとか各種効果の検証、モニタリング等をしっかりとやっていくということで考えてございます。

2段落目にありますように、概ね1年程度で、先ほど言いました搬出量についても県内全域からしっかりと効果を検証するという必要性からも、各市町村ごとに量の大小を差別化するというのではなくて、一定量程度の少量をパイロット期間中には輸送したいと考えてございます。

それから、25ページの下のところは「道路・交通対策」でございます。ここが一番最初の文章にも書いてございますように、やはり輸送、先ほど2,800万<sup>3</sup>という話もしましたが、大量の除去土壌等が県内を行き交うということになりますので、この輸送に起因するような道路の対策、交通の対策というところをしっかりと実施をしないことには安全・円滑な輸送はできないと考えてございます。

この中身については、市町村からも多々御意見を頂いております。道路対策と

しては、危険箇所の対応ですとか、道路の狭小区間の拡幅ですとか、そういったことをしっかりと対応してほしいというようなこと、それから、樋口委員からも、出入り口周辺のところ、特に施設の中を含めて、しっかりと待機できるようなエリアの確保が必要だというような御指摘も頂いております。

やはり、全体を車両が安全かつ円滑に流れていくということは最重要だと思っておりますので、輸送に起因するような必要な対策というのは環境省で責任を持って費用を負担して、この中で適切な主体が対策を実施するということが26ページの(1)の最初の段落でも書いてございます。環境省が対策を直接行うということが必ずしも適切ではない場合もあろうかと思っております。原因者でありますので費用負担は当然必要だと思っておりますが、やはりノウハウですとか各種手続き上、例えば道路を管理されている主体ですとか、そういったところをお願いをしてやっていただくということが適切な場合もあろうかと思っておりますので、こうしたところについて、対策の内容それから対策の実施方法についてしっかりと関係機関と協議を進めていきたいと思っております。既に一部の機関とは協議を始めてございます。

いずれにせよ、実施計画の中で、具体のルート、それに対する対策の考え方というものをしっかり示していかないと、パイロット輸送期間中は比較的少量の輸送で済むと思っておりますので、大規模なハード対策というものは必要とは想定しておりませんが、その後の本格輸送に向けてしっかりとした対策を早期から打っていかないと後手後手になってしまいますので、そこは今の段階からしっかりと管理者とも協議をして対策を固めていきたい。その内容については、ピーク時の想定をしまして輸送実施計画の中で方向性も示していきたいというふうに思っております。

最後の28ページのところは「運転者や作業員の教育・研修」ということで、直接やはり住民ですとか一般の方々に接する機会の多いこうした作業員の方々が、しっかりと誇りを持っていい仕事をしていただくことがこの輸送の成功には大事なことだと思っておりますので、その内容を記載してございます。

若干長くなりましたが、基本計画案の内容の説明といただいた御意見等に対する我々の考え方を御説明させていただきました。

ありがとうございました。

今の御説明の中で、市町村からの意見の紹介をしていただきました。その中で、今、仮置場につきましても住民の方の理解を得ながら市町村が苦勞されていると、そういった中での話もございました。また、県としての役割という話もありましたので、まず、事務局の関係課から、除染の状況あるいは仮置場の状況であるとか、県としての役割という話がありましたので、それぞれの担当課から話をさせていただきたいと思っております。

除染対策課、吉田と申します。よろしく申し上げます。

市町村除染地域におきまして、8月末現在の除染の実施状況でございますけれども、今年度末までの計画に対しまして、住宅除染の進捗率は49.1%、公共施設につきましては73.3%となっております。それから、除染実施計画に基づく仮置

座 長

除染対策課

場の設置数でございますけれども、本年6月末現在で722か所、それから、仮置場とは別に現場保管という形で保管されている数が約6万4,000か所となっております。除染がなかなか進まない理由の一つといたしましては、仮置場の確保が進んでいないということを挙げる市町村が結構多い状況でございます。なぜ進まないかといいますと、やはり、放射性物質に対するおそれ、不安、それ以外にも、いつまで保管するのかわからないといった不信感があると思われま

す。各市町村におかれましては、地権者はもちろん周辺居住者に対しましても、仮置場の必要性、安全性等について説明して納得いただけるよう努力されているところでございますけれども、中には自分のお住まいの地域で発生した除去土壌であっても受け入れを拒まれるといった例も多いと聞いております。このような状況の中で、新たに積込場を確保するという点については、従来の仮置場の確保以上に相当困難な業務であると考えられます。

こういうことがありますので、例えば道路の改良、拡幅とか補強等を行うことによりまして、既存の仮置場を積込場とみなして、そこから直行輸送を可能にするなど、柔軟な対応が必要ではないかと考えてございます。

以上です。

中間貯蔵施設対策室の星でございます。

2点目の県の役割についてでございますが、まず、輸送は県内全域にかかわるものでございますので、安全・安心の確保が何よりも重要であることから、本専門家会議の御意見も頂きながら、県として輸送の安全性についてしっかりと確認していくこと、また、除染の進捗や仮置場の設置状況などは県内の市町村によってさまざまでございますので、市町村の実情を踏まえた柔軟な対応がなされるようしっかりと取り組んでいくこと、さらに、全体的な調整につきましては国が先ほど説明した連絡調整会議の中で行われると承知しておりますが、個別具体の課題につきましては市町村の意見及び意向を確認するなど、関係機関と調整していくことなどが県の役割であると考えております。

そのほかはよろしいですか。

それでは、事前に委員の先生方から出していただきました事項について今御説明がございました。これからその点を、今の御説明も含めまして、委員の先生方から御質問、御意見をいただければと思います。樋口先生、お願いします。

福島大学の樋口です。説明ありがとうございました。私から事前に質問させていただいたことについては回答があったと思います。その上でということでお聞きいただければと思います。

今回は基本計画ということなので、あまり細かいことはなしということだろうと思います。ただ、その基本計画の中で非常に気になったのが、積込場という話が出てきまして、その積込場の説明のときに、直行でできる限り持っていきたいということ、大型で持っていくところは持っていきたいという話があったり、仮置場を活用したいということで、説明がその箇所箇所で趣がちょっと違っているような気がします。これこそまさに基本方針で、こういうケースはこうすべきだと書くところだと思います。

中間貯蔵施設対策室

座長

樋口委員

また、先ほども除染対策課の吉田さんから、地域の市町村では仮置場をできるだけ使って、積込場を新たにつくることは難しいというお話もあったので、どういふときにこういう積込場をやっていくのかという、その辺の基本方針を書くべきところだと思ひまして、この辺の書きぶりを充実していただきたい。

かつ、今日の話の場でも何度も出てきましたけれども、市町村で新たにそういう場所を確保することが難しいという状況をさらに踏まえていただいて、または道路の拡幅というよふ具体的な提案のよふお話もありましたので、そういうことも入れて、基本方針というところに大きく取り上げていただきたいなと思ひました。

それから、もう1点がパイロット事業というのが新しく今回出てきたところなのですが、基本計画で、パイロット事業をやりますよと、これは本当にいいことだろうと思ひます。ただ、このパイロット事業の規模が、各市町村から1回運んでというよふものなのか、それとも1か月間、毎日数台を走らせるよふものなのか、その辺がわからないことと、パイロット事業を1年間やって、そのフィードバックをかけて本格稼働しようということは、実施計画はパイロット事業実施計画と本格稼働実施計画、大きく2つに分かれるのではないかと、両者の検討は並行するにしても、実際の実施計画はパイロット事業実施計画と本格実施計画と分かれるのではないのかなと思ひておひまして、この辺どうお考へになっているのかということをお問ひさせていただきます。

お願いいたします。

樋口委員、ありがとうございます。

まず、1点目の積込場のところでございますが、やはり、我々想定しておったところでは、本当に現場保管のところからどう持っていくかというところから始まって、かなり大きな仮置場からどう持っていくかというよふ、本当にさまざまなケースが想定されてございます。

そうした中で、記載といたしましては、やはり、大型車で直接行けるところというのは、そうしたところから直行で国がやっていけるだろうというところでございますが、受け取られる市町村側としては、さまざまな自分のところのケースを考えられたときに、現場保管をお持ちのよふところとかなり集約されておるよふところでは、同じ記述を見ても想定される内容が違っていると思ひておひます。そこは、実施計画に向けた情報収集の中でも状況の把握には努めておひますし、これまでも当然、仮置場の状況調査等している中で、具体的な対応というのがかなり見えてきたところもござひます。

そうした観点から、積込場ということの概念が初めて出てきて、先ほど注意書きのところでお説明をさせていただいたよふに、なかなか説明というのが本文の中でしっかり読み取れないよふところもありますので、今の御指摘を踏まえて記述については検討していきたいと思ひておひます。ただ、気持ちとしては、先ほど来御説明させていただいているよふに、大型ダンプで入っていけるよふところについては国で直行輸送、いわゆる新しく設ける積込場なしの直行輸送をしていけるよふに各市町村と調整をしていきたいというよふに思ひますので、よろ

しくをお願いします。

2点目のご指摘で、パイロット輸送のところでございます。規模について、まだ地権者の状況がわからない中、どの程度搬入ができるのかというのが全く不透明なところがございます。ただ、先ほど、1回持ってきて終わりなのかというお話もありましたが、そういったものではなくて、我々が想定しておるのは、仮置場の一山といたしますか、だいたい仮置場では山単位でいくつか山をつくられております。山を途中で切り崩して、残りが残っておるところはあまり好ましくないと思っておりますが、片や、大きな山しかないような仮置場もありますので、一山全部持っていけるところばかりとは限りませんが、数百ですとか千ぐらいの山があるのが標準的な仮置き場だと思っておりますので、そうした仮置場の一山程度を持っていけるような、そんなパイロット輸送にしたいと考えております。そちらは施設の状況をみながら実施計画の中でしっかりとしていきたいと思っております。

実施計画についても御質問がございました。本文の中で、一定期間を対象に実施計画をつくるということを規定してございます。御指摘のように、最初の実施計画というのはパイロット輸送期間をターゲットにしたようなものになるかと思っております。概ね1年程度と言っております。ただし、それは二つありまして、一つはパイロット輸送期間を対象にするとは申しまして、やはり輸送の全体像というのは少量の輸送ではなくて、その後にある大量の輸送に目をつぶって実施計画をつくるということにはいかないと思っております。特に、先ほど来出ております積込場の確保をどうしていくかというようなこと、それから、道路・交通対策をどうしていくかというようなことについては、やはりピーク時、最初の一山だけではなくて、その先も見越した実施計画というのを初期から書いていく必要があるかと思っておりますので、そちらは意識をしながら実施計画をつくります。

もう一つは、実施計画をつくっても、例えば今年、実施計画を12月に1年分つくったとしても、その1年分すべてを具体的に書ききれぬかというところではない部分も出てこようかと思っております。そういった意味では、適宜、例えば半年ごとですとか、見直しといたしますか、我々ローリングという言葉を使いますが、ローリングさせながら、しっかりと適宜見直しをしながらやっていくということも必要だと思っておりますので、そういったことも含めて検討しながら実施計画というものを改めて皆さんにもお示ししたいと思っております。

それから、本格輸送になって、先ほど2本の実施計画になるのかというお話がありました。本格的な輸送、パイロット輸送から先の本格的な輸送も、すべてが1つの実施計画に収まりきれぬとは思いませんので、やはり、搬出量は、その先、例えば1年程度ぐらいは見越せるということになるかと思っておりますので、その受け入れ可能な搬入量が見越せる程度の年限を想定しながら、その先の実施計画をつくりながら、かつ、より具体的にローリングさせながらやっていくというのが我々が今描いているような姿でございます。

長くなって恐縮ですが、あと一つ。パイロット輸送が終わって、本格輸送まで検証するための期間がばったり空いてしまうということにならないように、例え

座 長  
吉田委員

ば、パイロット輸送で想定されているような輸送量が1年かからずに早期に終了できるような形になって、その先の受け入れがもっとできるというようなことになれば、1年ということにこだわらず早い時期にパイロット輸送から本格輸送への移行ですとか、そういった次のフェーズに進んでいくということにしていきたいと思っております。

吉田先生。

福島大学の吉田です。ありがとうございました。

それを踏まえて二点ほど、たぶんこれは実施計画というところに向けて詰めていただきたいことという思いも含めてお話ししたいと思います。

一つ目は、今、樋口先生もおっしゃられましたけれども、やはり積込場というところは、どういった施設なのか、あるいは、どういった場所に積込場が必要になるのかというようなガイドラインのようなものをデザインしておく必要があるとういところが一点目です。

普通、我々が輸送計画というところを交通計画として考えたとき、ネットワークを考えます。そうすると、どの経路で走らせるか、どこを経由させるかという話なのですが、工作でいえば、どの経路を走らせるかというのは竹ひごで、どこを経由させるかというのは、ノードというのですが、それが粘土のお団子だと申し上げているのですけれども、我々が工作をするときに、粘土とお団子と竹ひごが与えられて工作をなささいといわれたら、竹ひごを並べて、あとから粘土を置くことはあまりしません。まず、粘土があるところに竹ひごを刺して行って、そして全体の形をつくっていくということをやります。ですから、その粘土が今回でいえばいわゆる積込場ということになりますけれども、そこをやはり検討するということが非常に大事だと思います。

二つ論点があると思います。一つ目が、1日の時間は24時間に限られます。そうすると、トラックが稼働する時間というものを考えると、走らせる時間、走行時間と、積み下ろしにかかる時間、あとは休息や待機時間です。そうすると、休息や待機時間を削るわけにはいきませんから、そこはもうフィックスです。そうすると、走行時間をいかに確保するか、走行時間をいかに確保できるかというのは、結局、何回転もできるということが効率的に輸送できるという話になるのですが、走行時間をそれだけ確保するためには、積み下ろしをする時間をどれだけ見積もるか、積み下ろしをする時間が短縮できれば、逆にいうと積込場を経由した分離型の輸送というところが力を発揮しますが、積み下ろしをする時間がものすごくかかれば、逆にいうと分離輸送のメリットというものが失われてしまうわけです。だから、その積み下ろしというところがどのくらいの時間を要してくるのかということのを推測されて、どのくらいの範囲だったら直行輸送でも行けるねと。10 km、20 kmという範囲になるかもしれませんが、それを超えたら積込場の分離輸送のほうが得策だよねというような、ある程度シミュレートはできていると思いますので、その辺のやはり考え方というのを示していただきたいというのが一つです。

もう一つの論点は、私は積込場というのは、大きな仮置場のようなものという

絵をどうしても描きがちなのですが、別にそんなことは必要なくて、むしろ逆に積込場の在庫がありすぎてしまっただけだと思っただけです。つまり、積込場の在庫がたくさんあるということは、やはり大きな仮置場がまたできたということになってしまいますので、逆にいうと積込場というところは本当に小さなトラックから大きなトラックに直接載せ替えてしまうような施設ということを考えれば、別に大きな仮置場というようなことまで考える必要がないかもしれない。そうなってくれば、いわゆる既存の仮置場ということも選択肢の一つではありますが、民間のトラックターミナルであるとか、物流基地であるとか、貨物ヤードですとか、例えばそういったところも活用することができるのではなかろうかというところがあります。

ただ、それをやるための条件としては、当然ながら、いわゆる現地保管も含めた端末輸送ということも含めて、幹線も含めて、一体的な管理ができていないとそれができませんので、それができれば、別に積込場というのは、ちょっと置ける場所があつて、ちゃんと円滑に積み込める、道路もちゃんと充実しているというところの条件でいきますので、いろいろな選択肢があるのではないかなと思います。

もう一つの、今度また基本実施計画というところに描いていただきたい論点として、やはり優先順位というところがあると思っただけです。例えば、今回の輸送計画を立てる場合にも、仮置場というところが、直行というところをある程度考えるのであれば、要するに玉突きになります。つまり、仮置場というところに今置かれているものを先に出して現地保管にあるものをあとから出す。つまり、現地保管を優先させるのか、仮置き場を優先させるのか、その辺のプライオリティをどうするのか。それから、フレキシブルコンテナの耐用年数というものもありますから、まず先に仮置場に積み上げたものから優先的に運ぶのかどうか、あるいは放射線量の自然減衰というところも考慮しなければならない。つまり何から運び出すのかという優先順位というところもやっぱり描いていかなければならない。

そう考えれば、どの道路を通すかというところの話よりも、むしろ積込場をどうするのか、優先順位をどうするのか、このあたりをちゃんと決めていただくというところがこれからの実施計画に必要ではないかと考えていますが、その辺というのはこれから、年内という話もありましたが、どのようにお進めになるのかというところを伺いたいと思います。

以上です。

お願いします。

ありがとうございます。大変重要な御指摘を頂きました。竹ひごと粘土という形でわかりやすくノードとリンクのお話を頂きました。

やはり、我々どうしても輸送のルートが次の実施計画では出ていくということで、沿道の方々に対してそのルートをいかに説明責任を果たしていくかというところに注意が向きがちですが、委員御指摘のように、やはりノードとしての積込場をどういう形で確保していくかというような重要な話でございますの

座 長  
環 境 省

で、御指摘を踏まえて対応していきます。

その中で、積込場についてさまざまなケースが考えられるというところで、ガイドラインのようなものを示すべきだというお話を頂きました。まさに、現場保管から持ってきてフレキシブルコンテナに詰めるようなところ、もしくは、トラックからトラックへというお話も頂きましたが、よくあるのは山の上の細い道路を通っていくような仮置場がございます。そういったところで、集約という意味よりは、2トン車、4トン車から下ろしてきて10トン車に積み替える、ですから集約するというよりは、アクセスの関係で、一つの仮置場、それほど多くない仮置場から積み替えをするような積込場というものも想定されます。そういったところでは、先ほど御指摘があったように、しっかりと管理をしていく中で、ジャスト・イン・タイム的にトラックの待ちを少なくして、仮置場でのスラックといますか、積込場での滞留するフレキシブルコンテナの数を減らしていくということも可能かと思えます。

例えば、その日の作業場が終われば積込場にはフレキシブルコンテナは残っていないというような状況がつかれるようなところもできなくはないのかなという感じもします。その辺を検討いたしまして、市町村へもしっかり示していきたいと思っておりますので、そちらは引き続き検討してまいります。

ただ、我々、積込みをするときに、最低限、表面線量率を測って重量を測定するというところは必要かと思っておりますし、先ほど委員の方々から御指摘があるように、フレキシブルコンテナの破損に対して、やはり積込みのときに対応するようなところも出てくるかと思えます。そういったことも踏まえて、必要なスペースを確保して、委員から御指摘もあったように、機械等のメンテナンスのスペースですとか、スクリーニング的な粉塵防止の洗浄のスペースですとか、必要な機能、使い方について、どういうスペックが必要なのかというところを市町村の方にお示しをして、一緒に積込場を確保していけるということが理想だと思っておりますので、そちらは引き続き対応してまいります。

それから、優先順位をいかに決めていくかというところ、やはり、今の考え方はなかなか抽象的でわかりにくいという御指摘を多々頂きましたので、実施計画の中でしっかりと具体化をしていくというところで、先ほど仮置場を、その先、積込場として使うときの玉突きの優先順位というご示唆も頂きましたし、いろいろな観点から、やはり全体の復興にしっかりと資するような優先順位の考え方について、より具体的にお示しをしていきたいと思っております。よろしくお願

いします。

よろしいですか。

ほかの先生方、いかがでしょうか。

日本大学の佐藤と申します。丁寧な御説明ありがとうございました。

私は水屋なものですから、気になっているものが一点ありまして、事故対応とかにかかわってくる部分で、21ページの下から二つ目ぐらいの丸の中に「除去土壌等が飛散等した場合」という記述があるのですが、これはフレキシブルコンテナの破損も当然想定されていると思うのですが、例えば路面洗浄みたいな形とか

座 長

佐藤委員

そういうことも発生し得ると思います。そういった水の行き先というのは必ずほかの流域に入ってくるのです。ですから、そうした面に関して、モニタリングの中に水というのは全然ない。もちろん、常時モニタリングということをお願いするのではなくて、そうした不測の事態のときの対処に水を使用する場合の周辺への影響というのをどこかに記述していただけたらいいのかなと。それが一つ気になりました。

あとは、これは基本計画に書くべきものかどうかというのは判断がつかないのですけれども、車両です。これは専用車両でやるわけではなくて、車両自体は汎用性を持たせているわけです。そうすると、中間貯蔵施設への移送に使われた車が、翌日は例えば生活物資を運ぶというようなこともあり得るのですね。どの程度それを許容するかというのはあるでしょうけれども、そうすると、やっぱり車両の洗浄なども必要になってくる。ですから、例えば専用の洗浄場所とか排水施設とか、そういったものも必要になってくるのではないかと。

あとは、搬出が終わったあとの仮置場、あるいは積込場でも同じなのですが、そういったところもやはり何らかの処理が必要になってくるだろうと。いずれ、最終的にはかなりの量の水にかかわってくるような気がします。

それと、あとは雨天ですか。雨天のときの事故というのも、当然それも流出源になってしまうので、その辺の配慮をいただけたらありがたいなと思っております。

ありがとうございます。

やはり、例えば路面洗浄など、バキュームとかもあります。運転時なども想定しますと、水というのは切っても切れないものだと思います。御指摘の中で、そもそもフレキシブルコンテナ自体の水分というお話もございましたし、そのあたりの対応については当然しっかりとやっていくということで、実施計画等の中でもより具体的に記載をしていきたいと思っておりますし、基本計画で書き足りないところについては記載をしていきたいと思っております。

車両自体の使い方のお話もございました。除染でも、やはり線量の高いところなどについては、専用といいますか、その先、転用ができないというような現場の声も聞いてございますし、そういった意味では専用の使われるものも多々あるかと思っております。ただ、大半は10トンダンプトラックを想定しておりますので、その先、洗浄等を行って通常の土砂運搬等に使われることはあるかと思っておりますが、それほど、放射線の微量な残留に伴って生活物資等に影響が及ぶというようなことは今のところはあまり想定はしてございません。ただ、平トラック等、その他、通常物資の輸送に使われるようなケースもあるかと思っておりますので、そちらの配慮ですとか、当然、粉塵防止等に必要の散水等が求められる事後対応等も出てくるかと思っております。そういったところで、当然フレコンに入れながら、通常の運送時には飛散等が想定されているわけではございませんが、地域の方々の不安につながらないように水の処理というところについてはお知恵を頂きながらより具体化していきたいと思っております。

佐藤先生、よろしいですか。

環 境 省

座 長

樋口委員	<p>ほかに先生方、ございますでしょうか。——樋口先生、お願いします。</p> <p>今の佐藤委員のことに加えてなのですけれども、そうすると、トラックとかがほかの産廃物を運んだりとかいう業務に戻るときがあると思うのですが、それは、そのトラックの輸送委託を受けた民間業者が独自にそういう洗浄エリアを用意して使うということなのか、それとも、この業務が終わった時点で何かこの基本計画、実施計画の中で定義するかもしれない、するのかどうかと聞きたいのですが、そういう洗浄エリアをどうしておくのかというようなことはどうなのでしょう。</p>
環 境 省	<p>お答えします。トラックの輸送を考えますのは、仮置場、あるいは積込場、そういうところから中間貯蔵施設の中に入るわけでありまして。それで、中間貯蔵施設の中で、取りあえず帰還困難区域等で作業してエリアから出るときには、必ず毎回スクリーニングをやります。我々も現地調査で作業しておりますときも、すべての車両についてスクリーニングを行っているわけです。そういう意味で、毎日きちんと線量を管理して、特にタイヤハウス、フェンダー、あるいは中のフロアマットをきちんと規定以下の数量まで確認して、確認されなければ外に出られないわけです。出られないときは清掃してきちんと出すということです。</p>
樋口委員	<p>それはわかりました。要は、往路は別にして、復路でエリアから出るときに、そこでもう管理されているから、出たあとは普通に使っていよいよと、そういう認識ですね。</p>
環 境 省	<p>安全と安心はかなり違いまして、安全上は一応規定がございまして、その規定があれば外に出るときのスクリーニングで通常の走行をしております。それはどんな車でもやっております。ただし、先ほど佐藤委員の御指摘で、その車は果たして次の仕事に転用できるかというときには、その数値をもって証明するしかないのかなと思っております。</p>
樋口委員	<p>つまり、これは民間の委託事業者の判断であとはやっってくださいという意味でよろしいですね。</p>
環 境 省	<p>スクリーニングは国が責任を持って行います。</p>
樋口委員	<p>そのあとの運用です。そのトラックをどう使うかというのは、そのスクリーニングを終えたら委託された民間の。</p>
環 境 省	<p>基本的にはそうだと思うのですが、実際の業態を考えますと、おそらく1か月、2か月で終わるような輸送ではございませんので、それは相当長期間にわたって行われるものと思っております。その前に想定するのは、同じ車両がおそらく何回も使われるだろうと。ということは、やはり、業者にとってもある程度減価償却ができるような状況でないと、おそらくなかなか実際の状況というのは難しいものがあるというところも、それはかなり現実問題でありまして、しかしながら、やはり国としてもそのあたりの管理をきちんとしていかないといけないので、基本的には国が責任を持って線量は管理するということになると思います。</p>
樋口委員	<p>今ちょうど中間貯蔵施設の担当の方からコメントをいただいたので、引き続きお願いしたいのですけれども、物流設計をするときに結構問題になるのはどこなのかというのと輸送機関、ここでいうとトラックというところと、実は結構、現実</p>

的には荷役運搬、ここで言うところの積み下ろしが結構トラブルが起きて全体の物流ネットワークが影響を受けるというのが世の中で見たとき多い傾向かなと思うのですが、この積み下ろしのことについて、中間貯蔵施設の範囲がリーダーシップをとってやっていくのか、それとも輸送の部分がリーダーシップをとってやっていくのか、あるいは、それは古い日本のシステム設計の考え方で、新たに何かそういうことを考えていращやるのか、その辺はどうなのでしょう。

環境省

今ここにいるメンバーは、確かに肩書きがいろいろありますけれども、基本的にはみんな中間貯蔵施設の仕事をしております。中間貯蔵施設全体の仕事をしている中でも役割分担しながらやっているということですので、輸送が突っ走ってどこかに行ってしまったとか、そういうことにはならないように、全体として情報を共有しながらやっていきますので、そういう点については、少なくとも組織面については問題はないと思っております。

今、話がありましたように、実際に輸送に関しての線量を考えたりとか施設的设计なり編成を考えたり、担当者が必ずしも同じ人が全部やっているわけではありませんけれども、それについてはちゃんとした情報の受け渡しも含め、現実のことを踏まえて対応したいと考えておりますので、先生の御指摘はありそうなものだなとお聞きしましたので、ぜひ肝に銘じて対応したいと思います。ありがとうございます。

樋口委員

あと一点だけなのですが、さっきは物流ネットワークをよい状態に保全するという意味のところ、荷役、積み下ろしのところも重要なのですが、もう一つ現実的な物流ネットワークの中でよく出てくるのがメンテナンス、保守・保全、これが円滑にいかなくて止まってしまうということがあるのですが、その部分について、基本計画ではあまり触れられていないような気がしていて、実施計画でかなりそこら辺も踏み込んで記述していただくか、基本計画のところメンテナンスの言葉を、保守・保全のところをもう一言、二言、入れていただければと思います。

とりわけ、今回のこういった案件については、作業者の人がいろいろな不安感を持って事が進まないというようなことが起きてきます。この輸送のことに関していえば、例えば28ページの「(6) 運転者や作業者の教育・研修」とあるのですが、もちろんトラックの運転手さんとか、積み下ろし、積み込みのオペレーターさんの研修ということもあるのですが、もう一つ非常に重要なのは、ここに出入りする、いつもここに常駐しないのですが、メンテナンスする、保全する人たち、この人たちが、この場で直せることはこの場で直すのでしようし、あるいは、それではちょっと直らないということであれば、重機をメンテナンスする委託の会社のバックヤードまで持って行ってやると思うので、その辺の保守・保全の人の教育の部分をここに一言だけ入れてもらえれば、何かを起こさせない予防的な健全な物流ネットワークができるのではないかと思います。

環境省

ありがとうございます。やはり、使う道路をしっかりと健全な状態に保っていくということもありますし、御指摘のように、使う機械、車両等を健全な状態に保っていないとトラブルにつながって、事故ですとか、システム自体の非効率と

いいですか、作業の中断・中止等を伴うということになるかと思しますので、御指摘の視点を十分踏まえて記載ぶりについては検討していきますし、実施計画の中でより具体化させたいと思います。

座 長  
川越委員

ほかに先生方、どうでしょうか。——川越先生。

川越です。だいたい今の質問で事項はわかって、車は私もほとんど減価償却だろうとは思っていたのでそれは大丈夫です。あと、私の質問の中にあつた、やっぱり「福島県全体の復興の推進に資するものであること」という事項が不透明なので、たぶん優先順位をちゃんとつけるというような内容だと思うので、そこはやはり、今後の実施計画の段階で深く議論していただきたいなと思っています。

あとは、パイロット事業をやるというような話は本当にいい話だと思います。これを踏まえて、問題点などあつたら随時変更できるような形で、当然、一番最初の段階で十分議論してやるのですけれども、パイロット事業をやつた問題点とかそういうものを議論して改善していくというようなこともぜひお願いしたいなと思っています。

環 境 省

以上です。

ありがとうございます。やはり、優先順位の具体化等については、先ほど県の担当の方からも御発言がありましたように、県ともしっかりと連携をしながら、また、皆様の専門的な見地からもアドバイスを頂きながらしっかりやっていきたいと思ひますし、その先のパイロット輸送についても、実施中に当然安全を検証していくという意味でのパイロット輸送でもありますので、引き続き県始め、委員の皆様からのアドバイスを頂きながら進めていきたいと思ひます。

座 長  
木村委員

木村先生、いかがでしょうか。

こういう事業を環境省がやるというのをどう受け入れるのかというのがありまして、非常に変な感じで、おそらく輸送を始める、もう少し実施を考えだすと、道路の問題が出てくるし、そうすると、新しく何かどこかにつくらなくてはならないとか、追い越し車線をつくったりしなくてはならないとか、そういうところで、今まで規制する側だったのがどのように進めていくのかなと、その辺の不安がちょっとあります。

あとは対向車の問題もそうです。相当走りますから、3,000万 $\text{m}^3$ ですか、ですから10トンだと300万台ですか。300万台がいったい何日で走れるのかなと、相当な数になりますが、その辺のところも、実際にどうやって持って行ってどこを通っていくかという実際のイメージが非常につきにくくて、基本的に山越えですから、高速道路を使うということはずっと回ることになりまして、そうすると、やはりどこかで何かつくらなければいけないなという、そこら辺はどう説明するのか、その辺のところこれから心配なところではあります。

それから、あまり直接関係ないのかなと思つたのですが、それぞれの場所での減容化の点に関しては、燃やすということですがけれども、環境省といえばダイオキシン特措法がありますけれども、あれはまだ続いていますね。やはり燃やせない状況というのはずっとここ何年か長く続いていて、特別にある程度燃やして減

環境省

らすという作業を本当にやらなくなってしまったのは、あの特措法をずっと置いておくのがいけないのかなと勘ぐっているのですけれども、やはり、もう少しその辺の問題も考えていただいたらいいのかなと思います。

ありがとうございます。

まず、やはり福島県では当然初めてになろうかと思えます大規模な各地からの除去土壌の輸送、全国的にも本当に初めてに近い、一部、ほかの大規模事業で同じような量を運んだことはありますが、こういった質のものを運ぶというのは初めてでございます。そういった意味からも、やはり関係機関としっかりと連携をしながら円滑・安全にやっていくということは頑張っていきたいと思えます。

その中で、大気質など、やはり環境への影響を我々としても懸念をしております。我々としては 27 年 1 月という目標もございます。そうしたことも踏まえますと、やはり、やる前に環境の状況を把握しておくということも必要になりますので、当然、既存の観測されておるようなデータの収集・把握ということに加えて、追加的に現地調査をしていくというようなことも必要だと思っておりますので、そういったところは今後の輸送の姿を見定めつつ、必要な箇所で必要なデータの収集というのも事前から、ということは年内にできるだけやっていきたいと思っております。

環境省

若干補足いたしますけれども、まず、体制の話がございました。確かに従来の環境省はこういう事業は全くやったことがございません。でございますけれども、実は環境省、国としての責任の分について環境省が実施したわけですがけれども、実際、私の前にいるこの 3 人は国交省出身でして、その意味では、政府全体の人材を活用して専門家の方に来て頂いて一緒になってやっておりますので、そういう御心配のないようにしっかりとやっていきたいと思えます。

それから、ダイオキシンの話がございました。確かに過去には、ダイオキシンの主たる発生源が焼却ということで非常に規制も厳しくなりましたがけれども、先ほど、なかなか焼却が難しいということがございましたけれども、他方で、福島県内で各市町村の御理解をいただいて、少しずつ着実に除染廃棄物等の仮設焼却施設ができてきております。今月も飯舘村と浪江町で起工式がございますけれども、そういう形で少しずつ進んでございますので、十分に安全性が、今の仮設というのは非常にしっかりとしておりますので、ダイオキシンの基準は完全にクリアできますので、そういうこともしっかりと説明しながら、地元の協力も頂きまして、できるだけこういうものをつくっていききたいと思っております。

座長  
渡辺委員

よろしいでしょうか。渡辺先生。

この基本計画、非常に細かく、場合によっては抽象的な表現ですがけれども、それがこの 12 月に実施計画として出てくると思えます。そのときに細かく見ていきたいと。その上に立つこの基本計画が実施できるかどうかというのが重要になってくると思えます。

些細なことかもしれませんが、住民の安全・安心を確保するために、モニタリングと住民への情報提供というのが重要になってくると思えます。そして、その項目にこれが挙げられていますが、それと住民からの情報提供、これも

呼びかけるというふうになって、ここにも書かれております。

おそらく実施計画の中でこれが具体的にモニタリングと住民への情報提供の具体的な方法が見えてくると思いますが、そのときに、モニタリングや情報提供の具体的な方法、場合によっては個人的な人員を限定して、そこからの情報収集というの綿密に行う、それはいろいろ考えがあると思いますが、それはどのような方法で住民からの情報提供あるいは住民への情報提供を考えていらっしゃるのかということを事前にお聞きしたいと思うのですが。

それと、パイロット輸送というものをここにも書かれています。これも非常に有意義なことだというふうに私も思います。1年程度パイロット輸送をすると。そのときに、中間貯蔵施設の建設というのはいかほどの年月を要するのではないかとということで、これがパイロット輸送ということで、中間貯蔵施設が完全に完成しなくても、一部の立ち上げの段階でもこのパイロット輸送というのが始まっていくのかどうか、それはどのようなお考えなのかをお聞きしたいです。

ありがとうございます。

やはり、住民との信頼関係というものが原発災害等については一番重要なことだと思っておりますので、後手後手にならないようにしっかりと情報提供、モニタリングの情報、それから住民からの情報をいただくところをやっていく必要があると思っております。そういった観点から、国がもちろんやる部分というのもあるかと思いますが、やはり、県・市町村といったより住民に近い行政をされている方々との連携というのには欠かせないと思っております。

そういった意味で、輸送連絡調整会議というものをこの中で規定してございますが、今、その設置に向けた準備をしてございます。その検討項目の中でも、やはり基本計画の段階から始まりまして、実施計画、それから実施中の各種情報、それらをいかに市町村の方々の協力も得ながら住民の方に出していき、意見をもらっていくかということを中心とした検討項目の中に挙げてございます。そういったことでしっかりと実施をしていきたいと思っております。

パイロット輸送の着手についてですが、やはり、現時点では用地が全く国のほうの取得ができていない状況です。何らかの使える土地がないことには我々としても搬入の開始というものにはつながらないと思っておりますが、ただ、施設の完全な完成を見ずとも、搬入というものは、暫定的な形でもしていけると思っております。他方、県からも、施設の安全性の確認をするということが搬入の受入れ条件にもされてございますので、そうした県の御判断を得ながら、早期に搬入開始、それから本格的な搬入というふうにつなげていきたいと思っております。

ほかの先生方からどうでしょうか。——吉田先生、お願いします。

今、パイロット輸送というお話が出てきましたけれども、満遍なく円滑に運べるかというシミュレートもそうなのですが、一方で、やはり今回の運搬の計画というのが通常と違うのは、失敗が許されない計画であることです。ということは、逆にいうと、いろいろなエラーということを想定して、そのときに第一義的にどんな対応をしなければいけないのか、どんな課題があるのかということをおわらせて整理しておくということも、やはりこのパイロット輸送の期間中も含めて

環境省

座長  
吉田委員

検討しておかなければいけない。結局、それが県民の安心にもつながってくるといことになると思いますから、少しそういう形で、全体の流れがうまくいくのかということと同時に、エラーが起きたときにどう対応するのか、あるいはどうというエラーが発生し得るのかというところのシミュレートというのをあわせてやっていかなければいけないのかなということをお願いしたいと思います。

環境省

ありがとうございます。

パイロット輸送の記述のところでは我々が配慮したのは、安全性がわからないものを確認するためにパイロット的にやるのだということはあるとは思っていません。パイロットの段階であっても安全・安心というものはしっかりと確保できるような形、若干、例えば効率性という面で、失点というところとあれですけども、若干非効率だけれどもこういう効率の上げ方もあるねというのはパイロット期間中であってもいいとは思いますが、安全については危険な状態のまま進めるということにはいかないと思いますので、そこはパイロットの段階からしっかりとやっていきたいと思っております。

ただ、やはり、よく日本人の悪い癖として指摘されるように、失敗を考慮せずに計画をつくって、いざ想定外のことが起こったときに対処ができないという弱点をよく指摘されておると思います。そういったことにならないように、この輸送の面においても、万が一の場合、事故ですとか、災害等もあるかもしれませんが、そういったところの万が一の場合の対応というものに目を背けずに、そういったところについても実施段階でしっかりと想定をしながらやっていくというふうにしていきたいと思っております。

座長

ほかに先生方からございますでしょうか。——よろしいですか。

今、事前に各委員の先生方から提出していただいた分も含め、第6回で出された分も含めまして、基本計画に反映していただくもの、また、具体的に実施計画において進めていただくことがあるかと思っております。特に17ページの搬出の量と時期の調整というところで、これは優先順位というものがありますけれども、この辺の具体的な考え方がなかなかわかりづらいという御指摘もありました。

また、輸送従事者の放射線管理、これは全般的に各所に入りますけれども、そういったところの放射線の安全対策、そういった部分の検討、当然それは大前提だというお話もありましたけれども、そういった御指摘もありました。

また、22ページですか、輸送ルート周辺のモニタリングについてもより具体的な記述ができないかということもございました。

また、24～25ページの積込場については、どういったものが積込場なのかというより具体的な記述といいますか、そういったもの、さらに、積込場については現在の仮置場の最大限の活用といいますか、そういったものも含めてどういう位置付けでどういった形でやるのかといったところをより具体的にというふうな御指摘もございました。

そのほか、安全・安心に関するものとして、積み込み時のフレキシブルコンテナ劣化等々、あるいは夜間輸送など様々な点での御意見もございましたので、ま

ず、事務局で本日の意見については整理をさせていただいて、また、各委員に御確認を頂きながら、委員の方からの御意見、御質問について提出をさせていただきたいと思ひますし、本日頂きました意見も私ども踏まえながら、県としての意見を提出させていただきたいと思ひますので、本日の議論も踏まえて、環境省には、基本計画に反映させる部分と実施計画を検討される部分、そういったものを含めまして検討をしていただきますよう、お願い申し上げます。

事務局

私からは以上でございます。事務局から何かありますか。

それでは事務局から各委員の先生方に連絡とお願いがございます。

今後、改めて委員の皆様から御意見を頂くことになりましたときには、皆様と御相談しながら対応していきたいと考えておりますので、今後とも御協力のほどよろしくお願ひいたします。

以上でございます。

座長

——閉 会——

それでは、以上をもちまして本日の会議は終了させていただきます。委員の先生方にはありがとうございました。また、本日は環境省の方々にもありがとうございました。また、市町村の方も、今回御出席を頂きましてありがとうございました。また、市町村の皆様方からの意見も十分お聞きしながら、県としても意見を提出してまいりたいと思ひますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

以上で本日の会議を終わらせていただきます。お疲れさまでございました。ありがとうございました。

(以 上)