

平成 25 年度第 2 回

恵那市環境審議会議事録

日時：平成 26 年 1 月 15 日（水）13 時 00 分～

場所：恵那市消防防災センター研修室

はじめに

1. 副市長あいさつ
 2. 会長あいさつ
 3. 議題
 4. 答申
-

はじめに

■司会（遠藤部長） 第 1 回目の資料を本日お持ちでない方は申し出ください。それでは開会する前に資料の確認をお願いします。

①本日配布資料

次第、名簿、座席表

資料 1 「各委員からの意見まとめと対応」

答申書の正誤表

以上です。よろしいでしょうか。

本日は、恵那市環境審議会にご出席賜りまして、また大変寒い中ご出席いただきましてありがとうございます。議題に入りますまで、進行をさせていただきます水道環境部長の遠藤と申します。よろしくお願いたします。それでは、ただ今から審議会を開会します。なお、本日の審議会ですが、委員の過半数以上の出席で成立と規定しておりますが、18 名の委員の方がご出席いただいておりますので、成立したことを報告させていただきます。なお、先般申しましたが、本日の審議会は公開とさせていただきますのでよろしくお願いいたします。資料、議事録につきましてはホームページにて公開します。名簿も公開されますのでご理解のほどお願いします。

1. 副市長あいさつ

■司会（遠藤部長） それでは、まず初めに副市長の大塩がごあいさつを申し上げます。

■副市長 皆さんこんにちは。恵那市の環境審議会にご出席いただきまして、どうもありがとうございます。本来ですと、今日ここに市長が来て挨拶するわけですが、今日、企業立地協定を結んでおりまして、今日はテクノパーク、武並と三郷の地域に工業団地がございますけれど、この一角に第3期テクノパークというものを平成21年のときに作りました。その地域に、今回企業の進出が決まったということがございまして、11時から企業立地協定を結び、午後から記者会見をやっております、こちらの方に出席できませんでしたので、私が代わりまして、恵那市の副市長ですけれども、ご挨拶させていただくということでよろしく願いいたします。皆様につきましては、1月10日、そして今日ということで、非常に短い期間で2回も開催していただくということで申し訳ございません。特にJR東海の新幹線につきましては、この準備書の意見につきましては、1月17日が提出期限ということになっておりまして、非常にタイトなスケジュールの中での会議ということですのでよろしく願いいたします。そして10日につきましては、JR東海の方から来て説明をしていただいた訳ですけれども、今日につきましては、その説明に基づいてですね、しっかりご審議していただきまして、会議を進めていただければと思っておりますのでよろしく願いいたします。簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。

2. 会長あいさつ

■司会（遠藤部長） それでは続きまして、会長の挨拶ということで、多賀会長のほうからお願いしたいと思います。

■多賀会長 皆さんこんにちは。大変寒い中ご苦勞様でございます。前回に引き続き、今日は最終的に答申をまとめるということだと思いますけれど、積極的にご意見をいただきまして、答申をまとめたと思いますのでご協力をよろしく願いします。

3. 議題

■多賀会長 今回、中央新幹線の環境影響評価ということでいろんな意見をいただきました。前回、JR東海から説明をいただきました。それに対していくつかの意見を環境課の方へご連絡いただいたかと思えます。一度、どういう意見があつて、どうまとめるかという案を環境課から説明いただきたいと思えます。お願いします。

■関係課（小坂課長補佐） 皆さんこんにちは。市役所リニアまちづくり課の小坂と申します。前回に引き続きまして、原案の内容についてご説明申し上げます。お手元の資料ナンバー、資料1というものをご覧ください。これが昨日までに皆さん、各委員の皆さんからお寄せいただいた意見をまとめた概要です。一番左側に意見、それから真ん中のところが前回の会議でお示ししました原案の文章が書いてあります。それから一番右側のところ

に新規に追加したり、もしくは原案を修正したりした内容が書いてありますので、今日はこれに従って説明をさせていただきます。

番号10のご意見は【騒音】20番のアンダーライン部分だと思います。検討した結果、頂いた意見については列車走行時のことであることから、新たにもうひとつ付け加えようということで、番号は振っていませんが、新規項目として文書を作成しました。

14番1、テレビの影響についての意見がありました。対応として、電波障害については意見（案）にはありませんでした。これも新たに追加をさせて頂きました。現在のJRで出されている環境影響評価では、鉄道の鉄道施設ができること、駅だとか線路ができることによる電波障害、テレビが見えなくなることについては書いてありますが、列車の走行については書いてありませんので、この辺も公表してほしいということで新規作成しました。

次に発生土についてのご意見でした。これについては、対応策としては【廃棄物等】の40番で示していましたが、この文書を修正し、二重線のアンダーラインの部分です。続いて次のページになります。

発生土についてのご意見でした。これは、【統括的事項】1番で、アンダーラインのとおり一部修正をさせて頂きました。

15番です。【工事施行】42番の案についてアンダーラインところを修正しました。

【廃棄物等】41番のご指摘でしたので、41番でところで修正を行いました。

次ですが、原案では示されていませんでしたので、【鉄道施設】のところでは新規に起こしたらどうかということで、新規として追加しました。

16番、17番の意見に関してですが、JR東海は、少しの間、実験線を止めております。再開が1月26日以降になると聞いておりますので、再開後に私どもリニアまちづくり課の方で、視察する機会を設けますので、その折に審議会の皆様にご案内をさせていただきます。その際にご都合が付けば参加いただければと思います。

以上、前回の原案に対する修正を行ったところについて説明をさせていただきました。

〔資料1に沿って説明〕

■多賀会長 それでは、今説明を受けましたが、皆さんの中でさらに追加する事項等があればご意見を頂きたいと思います。いかがでしょうか。

■金子委員 恵那市林材業協議会の金子と申しますが、いただいた資料以外ですが、まず、事前に案内をいただいて、資料をいただいて検討する期間というのが、1週間なり10日な

りお時間をいただけると目を通すことができるということが一つ。それから、もう一つ、違う話ですが、阿木川ダムができて恵那市に何が起きたかという話をします。気象データをずっと見ていますと、阿木川ダムができる前とできた後で、地球温暖化が進んでいるのに、恵那市の日照時間が冬減って、暖房エネルギー量が増えているんですよ。全国のアメダス気象データでいうと、増えている所は非常に少なく、ほとんど減っているんですね、温暖化で。秋口、ダム湖の水が温かいうちにですね、晴れた日に冷えると、ダム湖の水が結露して霧になって町に降りてくるので、外はみんな晴れているのに、恵那の盆地だけガスがかかって、日照時間が短くなって、12時過ぎぐらいまで曇っている状態で陽があたらない。そうするとその分気温が低いので、暖房をする時間が長くなるので、恵那市民は余分な灯油代を払っているということになるのですが、リニアの問題も、工事期間は限られた期間で工事が終わるはずなんです、その後、運用が始まったときに、市民の利益と国家的な利益の相反する利益の落としどころを決めなければならないと思うのですが、実際に問題が起こるのは騒音の問題だと思います。そういう問題が起きたときに、利用する側からすると、朝早くから夜遅くまで電車が走ってもらった方が便利なんですけれど、地域住民にしてみると、夜遅く、朝早くというのはですね、音の問題が起きたときに、どういうふうに落としどころを決めるかということとは逆に予測されることなので、事前に、もしこうした損害・被害が出たときに、例えば建物の防音対策はすべて補償できるような条件をつけるとか、何らかの方法を考えていかないと、実際に運用が始まってから市の単位で話をしても、国家に対してものを言ったって、返事が返ってくるわけではないので、今の時点で、市民にとって利害が将来発生すべき想定について、少し書き込むことを加えたほうがいいのかと。実際に資料を見ずに言っていてはいけないんですけど、そうすると優先的に、もし夜遅く、最終電車が12時近くにトンネルを出た瞬間に大砲みたいなボーンという低い振動音が出る、例えばそういうことを想定するならば、現在、在来新幹線で近くに住んでいる人たち、いろんなところでヒアリングをしてですね、実際の場の近くに新幹線のトンネルがあってですね、始終音で困っているとかそういう話は想定されることなので、もしこういう状況の場合には、事業者の方で、建物なり、生活に対する精神的、身体的、経済的損害について、ある程度補償をきちんと負担しますよというようなことを事前に言うておかないといけないかなということを感じております。ですから、例えば阿木川ダムの冬の湛水量を減らせと、冬は集中豪雨がないから湛水量が多いんですよ。我々からしてみたら、逆に地震が起きてダムの水が漏れたら、市民は水害になるわけですが、あれは名古屋の水がめで、恵那市民にとってはあまりどうでもいいことで、水位が低ければ市民に対する水の供給は確保できて、名古屋にとっては不利益になるわけですよ。そういう利害をどこで落としどころを決めるかと考えたときには、事前にそういう点をきちっとしておいたほうが良いという意見です。

■多賀会長 ありがとうございます。最初のご意見の中で、審議会の開催についてご指摘ありましたが、これは諸般の事情がありまして、こういったタイトなスケジュールになりましたのでご了解いただくしかないと思います。その後、いくつかご指摘をいただきました阿木川ダムもそうですけれども、例えば、想定される音の問題とか騒音の問題とかそういうものについて、どういう要求を答申の中に入れておくかということについて、議論すべきだと思います。ただこれは、私の見解ですけれども、おそらく、JR東海は、今ご指摘のような問題の多くはすでに実験済みだと思います。確認をしていると思いますが、データを公表するかどうかは、また別です。トンネルと音の問題ということも当然検討していると思います。そういうことでは、公表させるということですね、データを出していただくとか、そういったことを記載するということになると思いますけれども。恵那市の方のご意見はありますか。

■事務局（足立課長） 騒音や環境保全に関する項目で、想定外のことはありうるので、例えば、統括的な事項の5の中に、「周辺環境や住民生活に影響・支障がでないよう、環境基準にとらわれることなく、できる限り低減する策を講ずること」ということで、包括的にこの部分で、想定外のこととか出た場合には、環境基準というのは、この基準ですので、それ以下の基準で努力してもらおうという意味で、5番のところで記述しているつもりでございますので、よろしく申し上げます。あと、事務局の方で字句の訂正などありましたら、後でするようにいたしますのでよろしく申し上げます。

■多賀会長 ただ、今ですね、足立さんのお答えの通りなんですけれども、今のご指摘はですね、いろんなことが現在すでに想定されるのであればですね、こういう表現ですと、どこまで含まれるのか全然分からなくて、何かあったときに水掛け論で「それは含まれているとか含まれていない」ということになってしまうわけですね。だから、そうすると強いもの勝ちになってしまいますので、どうしても、今すでに想定されるものが予見できるのであれば、それを例えば、こうこうということを書き込んだほうがいいのではないかと、私はいいましたけれども。

■金子委員 騒音問題で訴訟をやって、改めて防音の窓を補強するとか、そういう経過になってしまいがちなんですね。あと、市民全員が被害をこうむるわけではなくて、実際に近隣沿線に住まれる方が、今度は、個とJRという立場になってしまってからだと、先ほどのデータはあくまで試験データで、トンネルの横で、被験者がずっと住み続けた結果ではないわけですね。実際には、トンネルの近くに住み続ける人が、市民として出てくるわけですから、その人たちの権利といいますか、生活権をちゃんと守ろうとするのであれば、そういった点をきちんと守れる仕組みを、最初の段階で記述に明確に書き加えないかということですね。

■多賀会長 そうですね。お気持ちは良く分かるんですけれども、ずっと住み続けた場合、

どんな影響があるかということは、繰り返し実験し、確認してデータとしてあるんですが、我々も個人差、個体差がありますので何とも言えませんけれども、こういうことが抽象的に、どんなメンタルの影響を及ぼすかということは、なかなかきちっと現時点で、特定することは難しいかなという気がします。ただ、リニアは作ったもの勝ちみたいになってもまずいので、それは何とか、それを盾に、そういう人たちに補償がしていただけるような文言を盛り込むということかなあという気はしますけれども。おっしゃることはよく分かります。大変良いご指摘だと思いますけれども。ほかの方どうですか。

■渡邊委員 15番の質問をさせてもらった者ですが、今の話と少し係るのですが、長野県では、すべての市町村の意見が出そろい県に提出されたという報道があったので、他の市町村の意見書の内容で何かあればご紹介いただければと思います。意見した意図は、一つの市と国家ではレベルが違う。特に環境問題では、一つの市が良ければいいという問題ではない、ほかの問題が出てくるわけで、沿線の他の市町村の意見を聞くことで、恵那市の独自の問題があるのかどうかとか、それとももっと共通して、例えば協力してJRに求めたほうがいいのか、おそらくそれは県の仕事なのかもしれませんが、例えば、意見書に最初に前文としてそういうものを書くとか、恵那市にこだわらないでこういう問題があるとか、最初にやってから個別事項をやるとか、そういう意見書の書き方とか。話があちこちにいつてしまいましたが、まず、一つ聞きたいのは、最初の他の市町村の意見で何か入れればとありましたがどうでしたかという意見と、意見書の書き方ですね。先週もらった意見書では、いきなり統括的事項1、2、3、4、と始まっていますが、意見書をそのまま出すと考えていいのか、それとも、はじめにとか、前文でこれこれこういう全般的な環境問題がありますが、とか書くというのは一般的なのかどうか、その辺りも全く知らないんで、お教えいただければと思います。

■事務局（小坂） はじめに、他市の意見を確認したかどうかというのですが、事務局で作る段では、実は、その当時出ていた最新のものは全部集めて、それを全部目を通した上で、有益なものとか、もしくは僕らの目線では落ちていたけれど、他では拾っていたものを盛り込んだ形での提案となっています。（前文ですけれど、）トル

■事務局（足立課長） 前文ですけれど、この文書の意見は岐阜県知事に意見を提出することになっていますので、前文でいろいろと文言を入れることは大事だと思うんですが、基本的には個別事項で、少し具体的に書いておりますし、先ほどおっしゃられたように、もう少し具体的に書いたほうが良いということもありましたけど、包括的な記述で、落ちがないようにしたつもりでいるものですから、反対に個別でいうとあやふやに見えるという指摘もあるかなと私も思っていますけれども。実際は、すごい項目があるものですから、それに全部、一個一個について記述をすることはなかなかできないものですから、ちょっと包括的なところで、言っている部分もあるので、そこで委員の皆さんに

も、あいまいな記述かなと指摘されても仕方がないかなという認識でいますのでお願いいたします。

■渡邊委員 南木曾の意見書で、新聞報道の引用なので意見書を見たわけではないんですが、意見書では「市民の理解を得られない場合は、事業を一時休止するなどを盛った協定を、県が市町村を代表してJR東海と結ぶことも求め」というような文言が入るべきだという報道を読んで、こういった文言を県に上げるとかですね、前文の中に盛り込む、盛り込まないという選択もありうると思うのですがいかがでしょうか。

■事務局（足立課長） 基本的には、準備書に対する環境保全と、保全だけでなく創出も入っているという解釈でいますが、そこに対する意見を言うことになっているので、企業の要望とか個別のこと、二重窓にするとかですね、それは次の段階、市と県、市とJRとのやり取りの中の交渉の中で、具体的に個別の交渉をしないと解決できない問題です。この意見書というのは、あくまでも環境アセスメントというか、評価書の法律の中の流れの中で、岐阜県知事に対してこの準備書に対して市の意見として、市民の方とか各種団体の方の意見を取り入れて、まとめて意見を述べると。それに対して県は、市町村の意見ということで、岐阜県の環境審査会の中で説明をしてもらって、こういう市町村から意見が出ていますよということで、委員の中で議論をしていただいて、最終的に岐阜県の意見として、JRに対して環境影響評価がどうかということで意見を述べるので、その流れの中で、今日は議論させていただきたいと思うのですが。

■多賀会長 結局恵那市を含め、関係する市町村から意見が出ていって、つまり岐阜県庁に集まって、岐阜県としてJRの方にということになりますね。その中に、例えばいろんな意見をここで出して、精一杯出すんですけども、それがどう反映されるかということ、ある意味下駄を預けたようなものですから、ということになりますね。

■事務局（足立課長） すいませんがそういうことになります。

■安藤委員 私も騒音についてですけども、この静かな恵那市の中でリニアが通ることというのは、62～76デシベルだそうで、もしかしたら寝ている赤ちゃんが飛び起きちゃうようなことなのかな、そんなことありませんか。と心配するんですけども、そうした中で追加修正案として、「環境基準値にとらわれることなく、できるかぎり低減することとともに騒音の事後調査を実施し、基準値を超えているときは、必要な対策を講ずること。」ということで、この基準値については、当然、鉄道の騒音にかかわる環境基準というものになるわけですよ。そうすると、今もあったんですけども、音に対する感覚というのは、非常に個人差のある問題でもあるでしょうし、さきほどの騒音予測を、恵那市で見ると、第4種の工場地帯の一番大きな音になると思うんですけども、それで具体的にどうするかということでは、「騒音の事後調査を実施し」という言葉を入れてくださってとても良いと思います。基準値を超えているときは、この基準値は先ほど言いましたように鉄道

騒音にかかわる環境基準の基準値で、62～76 デシベルがあるわけですよね。そうしたときに、やはり調査を実施し、困っている住民にとっては、解決策を住民とともに検討し、具体的な対策をとることという、今だこの基準値以下であれば、どうしようもないということですよね。そうすると、私が一番心配しているのは、このトンネルを出たとき、住宅地があるのですが、夜中に通ったらすごい音がすると思うんですよね。そういったときは基準値以下であれば、私たち住民としては受け入れていかなければどうしようもない数字、ということなんでしょうかね、先生。

■多賀会長 なかなか一刀両断に結論が出せる問題ではないと思いますが、ご心配されていることはもちろんよく分かります。そういうものは、今もおっしゃいましたが個体差があるといいますか、個人差の問題ももちろんあるんですけれども、何でもガイドラインを作らなくてはいけないということで、こういう基準が作られていると思うんですけれども、72 デシベルというのは結構大きいと思うので、基準に入っているといっても、静かな恵那にしてみれば結構大きな音になると思います。街の騒音の中に入れていたことないんですけれど。多分それは相当感じ方が違うと思うんですね。それを恵那市からの答申にどういう表現で書くか、というのはちょっと心配なことですね。少しでも緩和できるように受け入れられるか。どうですか。

■事務局（小坂） 先ほど金子さんの意見と、安藤さんの意見を合わせてなんですけれども、実は、この原案を作ったときの経過を少しお話させていただくと、まずは僕らは何度か実験線を見に行っていて、現地で防音壁、つまり壁だけの場合と、防音防災フードというコンクリートの壁で囲まれたケースを実際見てきました。正直申し上げると、防音壁では音はかなり大きいと思われまして。実際この環境影響評価準備書の中でも、基準値を超える数字が出ているというのも間違いありません。防音防災フードの場合はかなり音が低減されるということと、おそらく家の中にいたら、新幹線が通った音に気付かないぐらい低減されます。そういったことを踏まえて、ここで作った原案というのは、すべてを防音防災フードで覆っていただければ、音の問題はおそらく解決するだろうという見込みの下で作らせていただきました。ただし、今委員の皆さま方からご意見が出たように、それでも音が気になる、もしくは子供に何か起きちゃうということがあるんじゃないかということであれば、この原案を修正しなくてはならないと思いますが。一般的なところでいうと、防音防災フードによれば、環境基準をはるかにクリアする、低減されることになるということが、おそらく実験の中でもでてくることであります。

■多賀会長 今ですね、小坂さんからお答えいただいたのですが、実際その場に行って聞かれた、体感されたということなんですけど、私も技術的にはわからないのですが、リニアは当然地上浮上していますので、普通の鉄道のように、ゴットンゴットンという音がするのではないわけですね。それで線路と接触しているわけではないんですが、空気中に浮い

て大きな構造物が動いているわけですから、音が出る原因は風切り音ですか。何ですか。どこから音が出るんですか。

■事務局（小坂） 物理的なお話で行くと風切り音が一番大きいと思います。

■多賀会長 そうするとかなり周波数の高い音になりますね。どう位の周波数でしょうか。

■事務局（小坂） 周波数ですね。

■多賀会長 多分それはものすごく大事なところで、人間の感性の中で非常に周波数は重要な問題ですね。

■事務局（小坂） はい、ちょっと。すいません。

■金子委員 それですね、前回資料3ページのところに微気圧波というがあって、私はこの微気圧波というのを指摘していて、トンネルの入り口や出口で、入った瞬間に圧縮された空気が、出口側に向かって噴出した瞬間に大きな音がでており、新幹線のかものはしのように、問題だから改良・改良と進めているのですが。

■多賀会長 新幹線では、出入り口の瞬間の音と同じものでしょうか。

■金子委員 出たり入ったりする瞬間は低周波で。

■多賀会長 そうですね。低周波ですね。

■金子委員 新幹線の頭の形がどんどん改良されるのはその対策を講じるためにやっているのですが、それでも完全な回答は出てない。都会の雑踏の中ならともかく、田舎の静かな町の中で、夜中に新幹線がトンネルから出入りするたびに耐えがたい音がするということがあるかどうかは、実際に走ってみないと分からない。そばに住んでみないと分からない。そのときに、住民がJRに対して問題を提起するのではなくて、行政が窓口として受けて、行政がJRにきちんと話をするような仕組みと制度を作っておかないと遅い。走り出したら、JRは利益を追求しているから、そんなものいちいち対応して、一人の話をみんな横並びで全部窓を二重にしようという話になると困るので、間にちゃんと行政が入って、調整するような仕組みはちゃんと最初から想定しなければ。

■多賀会長 ということはですね、答申の中に「行政が窓口になる」例えば、住民の集団訴訟となったときにはと書き込んだ方がいいのではないのでしょうか。

■委員 だから、そういう仕組みをある程度織り込んでおけないだろうかということ。要は、運用して10年間、20年間にいろいろと起きた問題については、行政が間に入って、ちゃんとJRと話をするなりなんなりと、落としどころをちゃんとつけられるような、仕掛け仕組みを最初に入れておくことはできないだろうか。そうしないと、実際に始まってからだと、個人の人がJR東海に文句を言っても相手にならない。

■事務局（小坂） すいません、さきほどの微気圧波の件でお話を申し上げますと、微気圧波に関しては、実験線のほうを見ますと、コンクリートフードではなく、緩衝口という、もう少し薄い鉄板でできたようなトンネルの出口に空気を逃がすような仕組みを作ってい

ます。それで微気圧波をかなり低減できるというのが、評価準備書の中にも書いてあるんですけども、その点も、実は市の中で協議しまして、全体を防音防災フードで覆っていただければ、すべてトンネルになってしまうので、あかり部も、微気圧波は出口の所しか出ないので、もしくは非常口のところでしか出ないので、全部を防音防災フードで覆っていただければ、微気圧波の問題はおそらく出ないだろうというということを想像しながら、この原案を作らせていただいたというのが実情です。さきほど、金子さんの方から、問題解決に向けた仕組みづくりをとというお話はどうでしょうか。

■事務局（足立課長） 今現在、市の行政の中では、リニアまちづくり推進課ということで、リニアに関する恵那市の今後の発展とか問題解決の手段になっているということで動いています。反対に対して、それに対して、沿線の住民の方とか、工事に関係するところ、発生土の処分とかそういうところの一般に言われる公害というものが発生すると思いますし、それに対してはですね、当然さきほど言われたように、建設の前に、今のうちに物申すことは言うておかないと、やはりなかなか小さな自治体からは、一個人からは、JRや国に対してはいついけないうことになりますので、そこに関しては改めて、行政の中でも組織を作ったり、関係課が集まったりして協議をする中で、JRとか関係機関にですね、意見を言ったり要請をしたり、要望活動をしていくということになると思いますので、この環境影響評価とはちょっとちがう動きの中で、取り組みをさせていただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。それから、繰り返しになってしまいますけど、あくまでも市としては、周辺環境や住民生活に影響・支障が出ないように環境基準を、これは最低基準だと私たち環境部門は思っていますけれども、それらにとらわれることなく万全の対策を講ずることという文章をですね、簡単な文章に見えるんですけども、私たちとしては重みがある文章ということで入れさせていただいております。後でもう少し付け加えた文章にしたいと思っておりますけれども、ここに、今言われたようなことを包含しているような文章にしているつもりですのでよろしく願いいたします。

■安藤委員 そうしますと、確認させていただきたいですけども、防音防災フードをつけることによって、この騒音というのはかなりの部分で軽減されるということで考えていかということが一点です。それからもう一点ですけども、これは、県の方へあげていく意見書になるわけですね。とすると、やはり相談窓口というのは、この意見書にはそぐわないと思います。ただ、この環境審議会の意見として、恵那市の中に相談窓口を設置するというのを市のほうへ求める、審議会として、そしてJRと話をさせていただくような、この意見書に対する付帯の意見というような形で、行政の方へつけていくことはできないでしょうか。

■事務局（足立課長） 私たち環境部門ですので、そのように審議会の意見としていただければ、行政内部で詰めていきたいと思っておりますのでお願いします。反対に私たちとしては、

ブレーキをかけるような立場でいますので、環境部門というのは、行政の中でもちょっと異質な存在になっていますけれども、がんばっていきたいと思っていますので、皆さんの意見を参考に、行政内部で反映させていきたいと思っていますのでよろしくお願いします。

■多賀会長 今のご意見ですね、岐阜県に対して物申しても、おそらく、恵那市の中の問題だろうと言われると思いますので、恵那市の中で相談窓口を設けていただくということは、まだ多少時間がありますので、恵那市の中で議論いただきたいと思います。

■平野委員 皆さんが話されている防音問題とはちょっと違う問題なんですけれども、リニアを走らせるのに、私が聞いているところによりますと、電力をかなり使うということなんですけれども、それに伴って岐阜県内、恵那市内に原発を作らなくてはならないという可能性についてはこちらの文言には書かれてないんですけれども、その可能性についてはどうなんでしょうか。

■多賀会長 とんでもない話ですが。聞いたこともありませんがどうですか。

■事務局（足立課長） 原子力発電所を恵那市に作るのか、新たに作るという話は今のところないです。JRの代弁をするわけではありませんが、今現在の年間の中部電力の供給量と需要の電力量でいいますと、その差の中で十分まかなえる量ということになっています。ただ、このリニア新幹線というのは、今現在の東海道新幹線と比べると、一人当たりの運ぶ電力量というのは3倍ぐらい、飛行機だと2分の1といいますけれど、同じ旧来の新幹線とリニアと比べますと、乗客一人当たりには直すとやはり3倍ぐらいの電力量を必要としていることは確かです。

■多賀会長 そのほかいかがでしょうか。

■渡邊委員 非常口のところで新規項目を作ってください、「非常口は、避難口としての機能に限らず、災害時における一時的な避難所としての機能を備えているか具体的に公表をすること」と書いていただいたんですけれど、意見がうまく伝わってなかったのかもしれないんですが、鉄道施設だけに関することではないと思うんです。例えば、リニアが通った後、大地震があって止まって、そこから乗客を降ろして、避難口から出て行くということ想定して今回の意見を出させてもらったんですけれども、やはり災害対策ということを、例えば一つ項目を作って、避難経路であるとか避難所の確保ということを求めるということは、環境影響調査意見書としては適切ではないのでしょうか。

■多賀会長 例えば、簡単におっしゃってください。

■渡邊委員 例えば、個別事項の中で、水質とか土壌汚染などいろいろありますけれど、もう一つ、新しく項目として、災害が起きたときの対応策というものを新しく作って、それに対して、環境影響評価を市からも県に出すように、県もJRに出すように働きかける。

■多賀会長 おっしゃられるのは、天災、地震のような大きな災害が起きたときに？

■渡邊委員 起きたときの、避難場所とかそういうこまごまとしたものが、この意見書の

中にはどこにも入ってないので、新しい項目として、災害対策といった項目を作って、最後でもいいんですけども、新しく項目を作る必要があるのではないかという意見です。いかがでしょうか。

■多賀会長 ちょっと私も判断できないですが、恵那市さんのご意見を聞きたいですね。国にまかせているだけではだめで、あえて、こういうふうに書いてですね、注意を加味するというのがいいのかどうか。

■渡邊委員 大地震が起きて、その辺りで、リニアが緊急停止したと。それは、地震が起きたときに早期に列車を原則停車させることは可能であると言われていまして、それで止まると思うので、例えば大地震の場合だと、動けなくなる可能性があると思うんです。95年の震災とか、東日本大震災のときのように。そのときにこの非常口というのは、どこから乗客を降ろしてどこへ出てくるというような機能をもってくると思うんですね。こういう場合の、対応のモデルというか、非常時に避難所として、例えば非常食を完備しておくとか、こういうことは、また行政との話し合いになると思うんですけど、この時点で一つの項目を作って、JR東海にその辺をしっかりと書くように。

■多賀会長 おそらくJR東海も、例えばトンネルばかりの新幹線ですから、長い長いトンネルの中で緊急停止してしまったと、そうしたらそれは当然、乗客を非難させなければいけないということです。それに対して、どういう間隔で非常口を設けなければならないとか、どういう避難の仕方についても、当然シミュレーションしていると思いますが、それはJR側でやる問題であって、そして避難した人に対して、水であるとかそういうものを供給することを・・・。

■渡邊委員 いや、それは、

■多賀会長 避難するまでは、当然JRの責任でやるでしょうね。

■渡邊委員 どこまでやるかというのが今あるのかどうなのかなど、

■事務局（足立課長） 災害時の対応についてですが、市町村ではそれぞれ地域防災計画というのを作っており、よく言われている帰宅困難者とか、恵那市はそんなに大きな工場があるわけではないんですけど、大都市では帰宅困難者の話が出てきますし、それから今言われたような、今後リニアができると、1車両でおそらく千人近くの乗客が出てきます。非常口は恵那市は1個所ですが、トンネルの出口もありますので、基本的には、次の駅まで行ってしまおうと言っていますし、最悪の場合は非常口から出すと言っていますので、避難の話は、今後地域防災計画の中で、JRへの働きかけの中で、例えばJRの乗客に見合った避難所を確保するとか、非常食を確保するとか、飲料水を確保するなど、これから詰められていくと思っていますが。関係項目の中で、災害のこともありまし、例えば、土壌の水質汚濁を防止する機械が壊れたとかいろいろなことがありますので、1の統括的な事項のところで、災害についての対応について記述を入れさせていただきますのでよろし

くお願いします。

■多賀会長 そのほかよろしいでしょうか。それでは、前回と今回で、皆さんから積極的にご意見をいただいておりますので、かなり意見が出たと思えますけれど、前回、今回と出た意見を集約して答申ということに、市長に対する答申ということになると思えます。これまでの意見をまとめて答申ということでもよろしいでしょうか。この後でもいろいろと意見も言う場面もあろうかと思えますけれども、時間に限りもありますので、よろしければ、今たくさんいただいた意見をまとめて答申案とするということについて、賛成いただける方は挙手をお願いします。

[全員挙手により承認]

■多賀会長 ありがとうございます。いままで出た意見をまとめてということでお願いします。

■司会（遠藤部長） それでは、いただいた意見で付帯意見を作りますので、10分ほど休憩をいただいて、その間に案を作りますので、よろしくをお願いします。

[25分間休憩]

4. 答申

■多賀会長 事務局の方から配布します。先ほど出ました付帯意見を記載しましたのでご確認ください。付帯意見を付け市長の方へ答申したいと思えますがよろしいでしょうか。

■事務局（足立課長） 今日さまざまな意見をいただきましたので、大変申し訳ないですが、のちほど事務局の方でまとめさせていただいて、委員の方々には一度後日になります送付させていただいて、答申に追記のような形で出させていただきたいのでよろしくをお願いします。

■多賀会長 それではあまり長時間に亘りありがとうございました。本日、大塩副市長に答申したいと思えます。よろしくをお願いします。

[多賀会長より大塩副市長へ答申]

■司会（遠藤部長） それでは副市長よりお礼のあいさつをいただきます。

■大塩副市長 答申をいただきどうもありがとうございました。1月10日、そして本日で短い期間ではありましたが、幅広い慎重な審議をしていただきありがとうございます。そして付帯意見としまして、行政窓口の設置ということをお願いしたので、積極

的に考えていきますのでよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。

■司会（遠藤部長） 多賀会長ありがとうございました。それでは、簡単ではありますが、これをもちまして第2回審議会閉会の言葉とさせていただきます。本日はご苦勞様でございました。ありがとうございました。

終了14時30分