

公聴会に関する資料

①公述においてプロジェクターにより映写された資料

(公述人：1人目)

②公述人から手渡された資料

(公述人：3人目)

①

写真 1 枚目



写真 2 枚目



写真 3 枚目



写真 4 枚目



写真 5 枚目



武豊火力発電所リプレース計画 環境影響評価準備書への環境保全上の意見

① 公表方法の不備：知事意見に対し、基本は今までの継続、追加したのは図書貸出期間の3日を7日に延長しただけ、印刷できるようにすることは全く改善されず、縦覧期限後消去される。

知事意見には誠実に対応すべきである。配慮書段階では知事から「印刷できるようにすること」の具体的指示があり、その点も含んだ方法書への知事意見のはずであり、印刷できるようにすることや縦覧期限後も閲覧できるよう真摯に検討すべきである。

すでに環境省は「環境影響評価図書のインターネットによる公表に関する基本的な考え方」（平成24年）で「環境影響評価手続が終了するまでは、引き続き公開することが望ましい」と明らかにしている。大阪府では、評価書などは、電子縦覧期間として「最後の事後調査報告書の縦覧が終了するまで」としていることも参考にして頂きたい。

印刷もコピーもできない理由が“2013年の西名古屋火力では「著作権や知的財産」であったが、今回の武豊火力では理由が「目的外利用」に変わった。その変更理由を明確にすべきである。そもそも「目的外利用」とは何を想定しているのか。”と指摘した。

それに対する見解は“目的以外での利用を防止するため…コピーや印刷は不可。…技術の流出の防止を図っています。”とあるが、コピーや印刷が目的外の利用につながる恐れがあるなら、縦覧期間中の閲覧時点で目的外の利用が発生するはずである。また、目的外利用の具体的事例は懸念の例示ではなく、具体的に示すべきである。

なお、著作権侵害があれば、侵害行為の差止・損害賠償・名誉回復・不当利得の返還の請求ができる。余分な心配をして住民の意見書作成目的を妨害するような「印刷不可」という姿勢を直すべきである。

② 複数案逃れは発電所アセス省令違反：位置の選定・規模、CO2抑制のため燃料、

構造に関する複数案、配置計画の複数案が必要、と求めたが具体的見解はない。

③ 温暖化効果ガス倍増の石炭火力発電所計画は中止すべき

配慮書への環境大臣意見「国の二酸化炭素排出削減の目標・計画との整合性を判断できず、現段階において、是認することはできない」への見解は“具体的な仕組みやルールづくり等に努めています。”というだけで、その具体化はできていないことを認めている。このような状況では温暖化効果ガス倍増の石炭火力発電所計画は中止すべきである。石炭火力を断念した関西電力を見習うべきである

見解は“環境大臣意見を勘案した経済産業大臣意見及びこれに対する事業者見解を掲載しており、問題ないと考えております。”とあるが、見解を示したから問題ないという姿勢は許されない。

(参考) 2015.7.17 に公表されたこの実行計画は「2030 年度に国全体の排出係数 0.37kg-CO₂/kWh 程度を目指す。火力発電所の新設等に当たり…約 1,100 万 t-CO₂ の排出削減を見込む。」だけであり、自主的枠組みの概要は「今後も引き続き参加事業者の中で協議を進めていく」だけであり、各社別の目標、目標達成のための CO₂ 削減策など何ら具体性を持った計画ではない。

④ 公害防止協定当事者の常滑市の意見を

“方法書は公害防止協定当事者である常滑市長にも送付し意見を求めるべき…このままでは発電所アセス省令違反となる。”と指摘した。それへの見解は“現在協定を締結している関係行政機関と別途協議”とあるが、時期さえ曖昧な別途協議では、確定した計画を常滑市に押しつけることになる。

また、“常滑市については、工事関係車両の主要な交通ルートになっていない…対象事業実施区域から 1km の範囲内から大きく離れている…ことから、関係市町に選定していません。”とあるが、主要な交通ルートのうち、西ルートは主要地方道武豊小鈴谷線が含まれており、地図では、たった 200m だけ表示してあり道路が途切れ、その先の常滑市を意識的に除外している。“1km の範囲内から大きく離れている”といいな

がら、大気の調査地域は…半径 20km 圏内とした。”にも反する見解である。

⑤ 港湾計画協議中の碧南火力次期石炭灰処分場、各種棧橋が確定するまで一次中断を。

配慮書への意見により、次期石炭灰処分場等は…公有水面埋立法申請の準備中である旨を、方法書で追加したが、“埋立申請の準備中ということなら、碧南火力の次期石炭灰処分場の予測諸元が決まるまでは、この武豊火力アセスは中断すべきである。”と指摘した。

それに対する見解は“各々の関係法令等に基づき環境影響評価を行っています。”とあるが、衣浦 1 号地最終処分場設置計画の概要が公表もされていない段階での予測条件等を認めるわけにはいかない。

また、“発電所の配置計画の概要に延長約 350m の揚炭棧橋、約 100m の石炭灰棧橋、約 100m の重油・石こう棧橋、約 150m の次期石炭灰棧橋処分場棧橋が、勝手に描かれているが、これらは、基本となる衣浦港港湾計画に定められていないのではないか。”と疑問を呈した。

それに対する見解は、“各棧橋の設置に当たっては、港湾管理者である愛知県と協議しています。”と白状せざるを得なかったが、県との協議も整っていないのに見込発車の環境影響評価は中止すべきである。

⑥ 「メガソーラーたけとよ」は「復旧も選択肢の一つ」が「構想の一つ」に後退。

“跡地については、メガソーラーとしての復旧も選択肢の一つとして、その時点で有効な土地利用計画を検討してまいります。”と配慮書意見への見解があったが、準備書では“メガソーラーの復旧…選択肢、いわば構想の一つであり、現時点で計画として決定しているものではない”と後退しているがなぜか。

⑦ 竜宮保育園への環境保全対策を。

“「事業実施区域の西約 20m に竜宮保育園、西約 0.8km に富貴小学校がある」ことが分かっているのだから、環境の保全について特段の配慮をすることを明記すべきで

ある”と指摘した。

それに対する見解は“学校等が位置していることから…環境保全措置を講じる”とあるが、“工事関係車両の平準化、交通ルート分散、アイドリングストップの徹底、減速運転の実施等、通園、通学時の安全には細心の注意を払うよう関係者の指導してまいります。”というだけである。通園、通学時間帯の工事車両の通行禁止を環境保全措置に取り入れるべきである。また、竜宮保育園と富貴小学校での現地調査、予測評価すべき

⑧ 浚渫土の海上輸送をアセス対象に

“公共用水域の中央航路を横切る運搬船からの NOx 等の排出量を、評価項目として選定すべきである。”と指摘した。

それに対する見解は“海上輸送は、輸送ルート近傍に住居等が存在せず、環境影響の程度が極めて小さいと考えられることから評価項目として選定しません。”とあるが、運搬船からの NOx 等の排出量は工事車両とは比較にならないほど多いうえ、大気の調査地域は…半径 20km 圏内とした。”にも反する見解である。

また、“年間 6,888 隻が、高潮防波堤の 300m という狭い中央航路を通り抜けている。この南北航行だけでも錯綜しているところを東西に横切って、浚渫土砂を碧南火力まで運搬するような危険な計画は変更すべきである。”と指摘した。

それに対する見解は“「海上衝突予防法」…「港則法」等に基づき、航行安全に努める”というだけで、法を守るから問題ないという姿勢である。少なくとも航跡図を示して検討すべきである。

⑨ 騒音、低周波音の予測条件に面音源の面積と位置を明記すべき。

中部電力は新名古屋火力発電所の環境影響評価で騒音の規制基準超過を隠していたことが住民意見で判明し謝罪し、防音壁の追加対策を行った履歴があり、慎重な審査が必要である。

施設の稼働による主要な騒音発生源・低周波音発生源の諸元で、11 の音源のうち、

9 音源が“面音源”となっているが、“面音源は分割し、点音源として予測計算を行った。”とあるだけで、面音源の面積（予測上の点音源の数）がないため、予測計算の妥当性を検討もできない。

面音源が 10m^2 と 100m^2 では点音源の数が10倍となるので予測結果は10dBも異なる。十分な検討が必要である。例えば、屋内式貯炭場は西側の壁面だけで長さ600m、高さ48mあり、面積は $28,800\text{m}^2$ もあり、 1m^2 の点音源に換算すると $62+45=107\text{dB}$ 、低周波音圧レベルは129dBもあることになる。

また、面音源全ての位置が示されていないため、障壁による回折ATの確認ができない。

予測条件として、面音源の面積と位置を明記し、愛知県や環境省の厳格な審査が可能なようにすべきである。

⑨-2 騒音予測のその他の問題

(1) 竜宮保育園に十分な騒音対策を

主要な騒音発生源の位置図で、防音壁の位置と高さが記載してあるが、竜宮保育園の位置を明記すべきである。北西角で20mしか離れていない。防音壁18m高さが最北部に計画されているが、北西角にある竜宮保育園へは防音壁の北端から騒音が回り込むはずである。それは考慮してあるのか。そもそも、この最北端の防音壁は竜宮保育園への影響を低減するため、もっと北側へ延長すべきである。

また、主要な騒音発生源の諸元は、大きな発生源だけではなく、竜宮保育園へ影響しそうな、排水処理施設の発生源として各種ポンプなどの諸元を追加し、竜宮保育園での騒音予測を追加すべきである。

(2) 主要な騒音発生源の修正を

主要な騒音発生源の諸元の表で見ると、ボイラーは62dB、蒸気タービンと発電機発電機のあるタービン建屋は61dB、主変圧器は76dBだけである。しかし、排煙脱硫装置が83dB、誘因通風機が82dB、運炭コンベアが80dBであり、主要な騒音

発生源に追加すべきである。

(3) 騒音予測の実効騒音レベルが過小である。

建設機械稼働騒音の予測手法で、実効騒音レベルは基準点（10m）の騒音レベルより 28dB 大きいことになる（ $-20 \log(1/10)+8$ ）。

しかし、油圧ハンマの実効騒音レベルは 119dB、基準点の騒音レベルで 91dB と計算どおりだが、杭打ち船の実効騒音レベルは 6dB 過小の 119dB、この他、実効騒音レベルがブルドーザは 3dB 過小、バックホウは 4dB 過小、ラフテレークレーンは 9dB 過小となっている。この一番重要な騒音諸元は全面的に見直し騒音の再予測をすべきである。

いずれにしても、住居等が存在する地域で現況騒音の 9~10dB もの増加を認めるわけにはいかない。仮設防音壁を 5~6m ではなく、もっと高くし、発生源位置に近づけるべきである。さらには、稼働時の騒音対策の防音壁 18m、22m、16m などを工事前に先行して設置することも検討すべきである。

(4) 環境保全措置（防音カバー）は予測条件に含むべき

環境保全措置として、“必要に応じて…防音カバーの取り付け等の防音対策を実施する。”とあるが、環境保全措置を前提として予測するはずであり、予測条件のどこかに、どの施設にどんな防音カバーの取り付けをすると明記してなければならない。

⑩ 将来交通量の一般車両台数が予測 5 地点全てで、粉じん等と NO_x・SPM とで異なる。

粉じん等の「予測地点における将来交通量」のうち、一般車両の台数が予測地点①~⑤の全てで、NO_x、SPM の「予測地点における将来交通量」と異なっている。こんなことでは予測結果を信用できない。愛知県、環境省の厳格な審査を臨む。

なお、工事車両による粉じん等の予測は「一般車両に対する工事関係車両の割合により予測した。」として、例えば予測地点②は、工事関係車両 910 台/一般車両 6581 台=0.138 で 13.8%の寄与としているが、大型車と小型車の区別をしていない。②の

NOx(30km/h)では小型車が 0.085g/km・台に対して大型車は 1.702 g/km・台と 20 倍もある。つまり大型車は小型車の 20 台分の排出をしている。台数が 13.8%の寄与だから問題ないとするのは科学的に間違っている。

⑪ 水の汚れに、水産用水基準との整合性を検討すべき。

建設機械の稼働による水の濁りの評価について、濁りの発生量そのものが過小評価の疑いがあるうえに、水産用水基準に触れていない。(社)日本水産資源保護協会が水産用水基準(2005年版)として、懸濁物質(SS)「海域(1)人為的に加えられる懸濁物質は 2mg/L 以下であること。」と定めている。

この準備書でも文献として多用されている「衣浦 3 号地廃棄物最終処分場整備事業に係る環境影響評価書」(H19.11 (財)愛知臨海環境整備センター)でも、「環境基準の設定がないが、水産用水基準との整合を検討する。」としている。

⑫追加 水底土砂の判定基準は環境基準の 10 倍緩い

底質の評価に用いている「水底土砂に係る判定基準」は、埋立等を行おうとする際の基準として「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」で定められている基準であり、いわゆる規制基準的なものである。水底土砂を浸透した地下水や湧水を「水質汚濁に係る環境基準」、「土壌環境基準」の概ね 10 倍まで認めるという緩い基準値である。

例えば、現地調査の地下水で 3.2 mg/L 検出されたホウ素の水底土砂に係る判定基準はなく、将来埋立地となった場合、土壌環境基準の 1 mg/L に影響するかどうかは判断できない。地下水の現地調査で 0.3 mg/l あったふっ化物の水底土砂に係る判定基準は 15 mg/L であるが、土壌環境基準は 0.8 mg/L である。砒素の水底土砂に係る判定基準は 0.1 mg/L 以下であるが、土壌環境基準は 0.01 mg/L である。このような水底土砂に係る判定基準を評価に用いるべきではない。

⑬鳥類のポイントセンサス調査(双眼鏡、望遠鏡で確認)だけでは飛翔ルート、ねぐら、採餌、求愛状況等を確認できない。

陸域・動物・現況調査を行ったのは、(株)テクノ中部であるが、調査方法はラインセンサス調査（目視観察及び鳴き声）、ポイントセンサス調査（双眼鏡、望遠鏡で確認した種及び個体数を記録した）だけである。

これでは飛翔ルートを記録し、ねぐら、採餌、求愛状況等を確認することができない。調査結果も重要な種の確認位置（鳥類）だけであるが、飛翔ルートを現地調査の対象として再調査すべきである。

⑭ 冷却水取水で、動植物プランクトンがどれだけ死滅するかを調査すべき。

施設の稼働に伴う予測結果で、動食物プランクトンと卵・稚仔について“冷却水の復水器通過により多少の影響を受けることも考えられる”とあるが、この資料はどこにもない。

例えば、「公益財団法人 海洋生物環境研究所」の「微小生物の冷却水路系通過に伴う影響」では、「冷却水とともに取り込まれた生物は、施設内では、ポンプ等による機械的ショック、付着生物防止剤などへの暴露、復水器通過による温度上昇などの影響を受ける。」とし、今回計画のように塩素を注入する場合、放水口では 62.86%しか生き残らないことが示されている。

⑮ 産業廃棄物について、建設リサイクル法の建設リサイクル推進計画、「あいち建設リサイクル指針」を満たしていないと思われ、再考が必要である。

産業廃棄物の種類及び量のうち、撤去工事のがれき類は再資源化率が低く（撤去工事： 0.875、新設工事： 0.584）、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」の建設リサイクル推進計画 98%以上を満たしていないと思われる。

また、建設リサイクル法第 4 条第 1 項に基づき、愛知県が定めた「あいち建設リサイクル指針」では、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊の再資源化等率の目標は、それぞれ 100%とされている。これも満たしていないと思われ、いずれも再考が必要である。

追加1 既設1～4号機撤去工事もアセス対象に

方法書への住民意見として“「既設1～4号機撤去工事のうち、準備工事開始以降に工事が重なる期間については、本事業の環境影響評価の対象となる。」と勝手な解釈をしているが、…この環境影響評価が終了するまでは既設1～4号機の撤去という事前着工は認められない。”と指摘した。

それに対する見解は“「火力発電所リプレースに係る 環境影響評価手法の合理化に関するガイドライン」によると、「…新設工事に先立って行われる撤去工事については、環境影響評価の対象としないことが可能である。」と示されています。”とあるが、「本ガイドラインがその対象とするものは、リプレース後に、発電所からの温室効果ガス排出量…温排水排出熱量の低減が図られる事業であって、かつ…土地改変等による環境影響が限定的となり得る事業である。」と限定している。

そもそも今回の重油・原油を石炭に変更する計画は「リプレース事業」といえる代物ではない。重油・原油を石炭に変更する計画で温室効果ガスが増加することは明らかであり、このガイドラインは適用できない。既設1～4号機の撤去という事前着工は認められない。

追加2 水銀排出量の疑問

方法書への住民意見として“代表的な水銀についての排出濃度、排出量を記載するのはあたりまえである。”と指摘した。

それに対する見解は“水銀…排出濃度を求め、年平均値の最大着地濃度を予測し、…記載しました。”と、方法書の不備をやっと準備書で解決したが、方法書で予測手法も示さなかったため、意見を言えなかった。

“石炭中の重金属等の微量物質濃度は平成 27~28 年度における碧南火力発電所 1~5 号機の実測値の最大値を用いた。大気中への排出割合は、平成 27~28 年度における碧南火力発電所の実測値の中で最も高い値を用いた”が適切かどうかの疑問が残る。なぜ 27~28 年度の 2 年間に限定するのか。

また、大気中への排出割合は水銀が 22.984%もあるが、その他のクロム、ニッケル、ヒ素、ベリリウム、マンガンの排出割合は 0.142~0.723%と小さい理由を検討し、記載すべきである。大気への排出割合（希釈率）は浮遊粒子状物質の最大着地濃度（年平均値）/排煙中のばいじんの排出濃度であり、物質による違いはないはずである。

追加3 碧南最終処分場での仮置きは問題

配慮書への意見…最終処分場での仮置きは法律的に認められないはずである。に対する見解は『関係法令において、問題にないことを確認しております。』とある。“しかし、覆土完了後も保有水等の水質が排水基準等に 2 年間以上適合していることなどから、始めて廃棄物処理法上の廃止ができる。その後でしか覆土を削る可能性のある仮置きはできないはずである。”と方法書で改めて指摘した。

それに対する見解は方法書への見解と同じである。環境省の誰に、いつ、どんな内容を、どんな形で確認したのかを明記すべきである。

また、“「廃棄物処理法の施行について」の通知文では「しゅんせつに伴って生ずる土砂その他これに類するもの」は廃棄物処理法の対象となる廃棄物でない、としているだけであり、含水率が高く粒子が微細な泥状のものは当然廃棄物として扱われている。”と指摘した。

それに対する見解は、“廃棄物処理法において、廃棄物ではないものとして、「港湾、河川等のしゅんせつに伴って生ずる土砂その他これに類するもの」が示されています。”

と、方法書でも認めていた単なる通知文を準備書では法律に定めてあると強弁している。まずこの点を修正すべきである。

また、見解は“浚渫予定地の底質は、現地調査…水底土砂の判定基準及びダイオキシン類に係る環境基準を下回っていることを確認”とあるが、意見は“含水率が高く粒子が微細な泥状のものは当然廃棄物として扱われている。”ということであり、その点の確認をすべきである。

追加4 静穏時に重金属等が滞留するため敷地境界を対象とすべき

“大気質の拡散範囲を想定し、主風向の北西の風下に近い陸上に1地点(約10km)、第2主風向の南東の風下である北西側に2地点(約5kmと約9km)…またバックグラウンド濃度の違いを把握することを考慮し…北東側1地点(約6km)、南側1地点(約9km)を選定しています。”とあるが、静穏時に重金属等が発電所周辺に滞留することを考え、敷地境界等で現地調査、予測評価すべきである。

追加5 工事関係車両の平準化、通園、通学時間帯の搬出入禁止を

工事関係車両により周辺の大形車通行が激増する。予測地点①では合計14,524台が16,438台とちょっと増える程度に見えるが、大形車は1,109台が2,767台と倍増する計画である。富貴小学校前の予測地点②では合計6,108台が7,018台とちょっと増える程度に見えるが、大形車は557台が824台と5割増の計画である。このような地域環境を破壊する計画は認められない。工事の平準化をもっと厳格に実施することが必要である。また、表の注には“工事関係車両は6~20時に運行する”と書かれているが、通園、通学時間帯の搬出入禁止を実施すべきである。

追加6 振動予測式の根拠不明

建設機械稼働の振動予測式で、“ n ：幾何減衰定数(=05)”としているが、その根拠を明記すべきである。これは幾何減衰定数であり、表面波の場合は0.5を用いればよいが、実体波では1.0となり、表面波と実体波との複合で0.75を用いることが多い。国土交通省の「道路環境影響評価の技術手法」(平成24年度版)では $L_r=L_0-15$

$\log(r/r_0) - 8.68 \alpha (r - r_0)$ となっており、 $n=0.75$ を用いている。(社) 社団法人日本建設機械化協会「建設作業振動対策マニュアル (1994 年)」でも同様に $n=0.75$ を用いている。

追加7 低周波音の定量的評価を

方法書への住民意見として“低周波音：定量的な評価も追加すべきである。「苦情等に対して低周波音によるものかを判断するための目安である」として環境省から参照値が示されている。”と指摘した。

それに対する見解は“誤解された使用となるため、参照値での評価は行いません。”と断言しながら、“「建具のがたつきが始まるレベル」…「圧迫感・振動感を感じる音圧レベル」との比較により評価を行い”と言いつつしている。しかし、環境省は参照値での評価を禁止するとは言っていない。あくまで「苦情等に対して低周波音によるものかを判断するための目安」と割り切れればよいのであり、名古屋市富田工場の環境影響評価でも「苦情に関する参照値」として評価をし、誰も誤解はしていない。

低周波音の予測結果 (F 特性) は、「低周波音による心身に係る苦情に関する参照値」との比較をすると 31.5Hz、40Hz、50Hz、63Hz、80Hz の全てがこの参照値を超え、確実に低周波音への苦情が出ることになる。また、G 特性音圧レベルは「低周波音による心身に係る苦情に関する参照値」を超え、苦情が発生することが明らかである。このような計画は撤回すべきである。

追加8 水質の環境保全措置に工事の平準化を

大気質や騒音など他の項目にある“工事の平準化”を環境保全措置に追加すべきである。“工事工程管理”だけでは解決できない。

追加9 濁りの発生原単位の疑問

工事別の濁りの発生源単位が示してあるが、出典、または類似工種からの算定方法をそれぞれ明記すべきである。

濁りの発生源単位で、計画しているグラブ船 15m³ の濁りの発生源単位は、「濁り予

測の手引き」で 9.60kg/m³ と 9.04kg/m³ であり、3.5kg/m³ を用いることはあまりにも過小である。

濁りの発生源単位で、削孔工・杭引抜工は最大の 374.8kg/本は、どちらの文献にも見当たらない。濁りの発生源単位で、土石投入（石）：18.67kg/m³ も様々な例があり、「濁り予測の手引き」ではガット船 199t：94.5kg/m³、ガット船 300t：38.2kg/m³、底開式パージ船 180m³：36.0kg/m³ がみられ、過小と思われる。

追加10 石炭灰運搬船の CO₂ は最終処分場供用時の 8 割も占める。何らかの対策を

建設機械の稼働で、最終処分場供用の石炭灰運搬船が 2000t 積で定格出力が 2207kw もあり、燃料はこれだけが C 重油、稼働時間も 13.5 時間と多いため、最終処分場供用からの CO₂ 排出量 841 t-CO₂ のうち、681 t-CO₂ と 8 割を占める。古い石炭灰運搬船を更新し、C 重油を軽油に変更したり、稼働時間を他の建設機械のように 6 時間に制限するなど、事業者として実施可能な環境保全措置をとるべきである。

追加11 土壌調査の不備

土壌の調査結果で、超過 2 地点の石炭灰層直下：調査したところ、ホウ素について、地点⑥の(-4.0m)と(-5.5m)は同じ 1.1mg/l、地点⑦の(-3.0m)は 1.4 mg/L だが、(-5.0m)は 1.6 mg/L と増えている。こうした場合は、汚染範囲を確定するためにさらに深い部分での再調査が必要である。ちなみに地下水調査は 1m ごとに深さ 13m まで調査している

追加12 保管中の PCB 汚染廃電気機器等の種類別規模別内訳

方法書への住民意見として“「電力用機器仮置場」は PCB 廃棄物であり、「平成 30 年 3 月末までに処理を完了。」とある。その実現の可能性を、PCB 処理施設名、処理能力、処理実績、この仮置場に保管されている PCB 量を明記して、間に合うのかの検討結果を示すべきである。”と指摘した。

それに対する見解は“保管中の PCB 汚染廃電気機器等（約 5 万台）については、平

成30年3月末までに確実に処理を完了させるために、…着実に処理を進めています。”とあるが、約5万台ものPCB汚染廃電気機器等を各地から集約して保管中とは驚きである。内訳を台数だけではなく、トランス、コンデンサなど種類別規模別に示すべきである。(総重量だけは10tと「産業廃棄物の種類及び量」と判明)

追加13 クラゲ、フジツボなど一般廃棄物も対象とすべき

廃棄物等として、1. 産業廃棄物、2. 残土しか対象にしていなが、一般廃棄物も対象とすべきである。前面スクリーンに引っかかったクラゲや、排水管に付着した、フジツボ、ムラサキイガイなどを除去したものなどは、一般廃棄物であり、腐ると悪臭を発生させるため、適切な処理が必要である。発生量と種類を明らかにして、その処理方法も記載すべきである。

追加14 碧南火力用最終処分場予定地に石炭灰があるのか。

残土の土量バランスで、衣浦1号地最終処分場で、石炭灰が約2万m³発生する計画であるが、どの部分で、どのように確認したのか。ここは現在海面であるが、武豊火力では、海面にも石炭灰を投入していたのか。この準備書で石炭灰が約2万m³の根拠・調査内容を示すべきである。

追加15 温室効果ガスの予測条件不備

温室効果ガスの予測条件で、建設機械の二酸化炭素排出量予測の基礎となる燃料使用量(L = 総稼働時間×定格出力×燃料消費率)の基になる定格出力(kw)が範囲で示してあるものは、その内訳を示すべきである。

ちなみに、全工事期間の建設機械からの二酸化炭素排出量は、環境影響評価でよく使う最悪の場合として、最大の定格出力で試算すると、軽油の72,255tは二倍以上の15万t、A重油の66,557tは五割増の9.5万tとなる。平均の定格出力で試算しても10t、8.3tと予測値より大きい。一体どのような内訳で建設機械を用いるのか。

以上