

第2章 環境影響評価準備書について提出された環境の保全の見地からの意見の概要と これに対する当社の見解

「環境影響評価法」第18条第1項の規定に基づき、事業者に対して意見書の提出により述べられた環境の保全の見地からの意見は175件であった。

「環境影響評価法」第19条の規定に基づき、準備書についての意見の概要並びにこれに対する当社の見解は、次のとおりである。

準備書について述べられた意見の概要と当社の見解

1. 事業計画

No.	意見の概要	当社の見解
1	<p>p2. 1-1 方法書の二酸化炭素排出総量が削減されるかのような表現は、指摘により「発電電力量当たりの二酸化炭素排出量の低減及び燃料使用量の削減を目指す」と、一応は正確な表現に変更されたが、発電能力119万kWを231.6万kWと倍増することの影響をより正確に知らせるため「但し、二酸化炭素排出量の総量は年間411万t-CO₂が552万t-CO₂に増加する (p8. 1. 8-7参照)。」と追加表現すべきである。</p>	<p>当社は、「低炭素で良質なエネルギーを安価、かつ安定的にお届けすることで地域・社会の発展に貢献していく。」という公益的使命の達成に向けた取り組みを進めており、発電電力量当たりの二酸化炭素排出量の低減を目標に掲げております。</p> <p>西名古屋火力発電所リフレッシュ計画では、発電電力量当たりの二酸化炭素排出量を現状の0.642kg-CO₂/kWhから0.341kg-CO₂/kWhに大幅に低減する計画としております。</p> <p>西名古屋火力発電所での年間の二酸化炭素排出量は、準備書第8章の「第8.1.8-5表」に示したとおり現状の411万t-CO₂から552万t-CO₂に増加いたしますが、高効率なコンバインドサイクル発電設備の導入等の環境保全措置を講じることにより発電電力量当たりの二酸化炭素排出量について実行可能な範囲内で低減しております。</p>
2	<p>p2. 1-1 「出力当たりの復水器の冷却水量及び取放水温度差を現状より低減し」とあるが、発電能力119万kWを231.6万kWと倍増することの影響をより正確に知らせるため「但し、放水量は45.3m³/s (391万m³/日) が50m³/s (432万m³/日) と日平均で40万m³増加する (p8. 1. 2-117参照)。」と追加表現すべきである。また、この放水量45.3m³/sは庄内川の平均流量26.59m³/s (p3. 1-48参照) の2倍近い量であることも明記すべきである。</p>	<p>コンバインドサイクル発電は、ガスタービンと蒸気タービンの2種類のタービンにより発電する方式で、ガスタービンで発電に使用した高温の排出ガスは、排熱回収ボイラーでの熱交換により冷却され煙突から排出されます。排熱回収ボイラーでは蒸気が作られ、この蒸気は蒸気タービンで発電に使用されたのち、復水器で冷却水(海水)により水に戻され、排熱回収ボイラーに戻ります。復水器では、冷却水の温度が若干上昇し、これを取放水温度差として示しております。</p> <p>復水器の冷却水は、主に蒸気タービンで発電に利用した蒸気を冷却し水に戻すことに使用することから、ガスタービンと蒸気タービンの2種類のタービンにより発電するコンバインドサイクル発電方式は、発電出力のすべてを蒸気タービンが担う従来の発電方式に比べ発電出力当たりの冷却水量が低減されます。また、復水器の特性から、発電出力が一定の場合、冷却水量が増加すれば取放水温度差は低下し、冷却水量が減少すれば取放水温度差は上昇いたします。</p> <p>西名古屋火力発電所リフレッシュ計画では、世界最高効率のコンバインドサイクル発電設備等を採用することにより、発電出力が現状の119万kWから231.6万kWに増加するものの、出力当たりの復水器冷却水量が0.38m³/(s・万kW)から0.22m³/(s・万kW)に低減され、冷却水量を現状の45.3m³/sから将来の50m³/sへの増加に抑えつつ、取放水温度差を現状8.3℃以下から将来7℃以下に低減し、温排水の拡散面積(海表面1℃以上水温上昇範囲)を現状以下にする計画としております。</p> <p>なお、現状に比べ将来では、海面下2mの3℃以上水温上昇範囲のみ0.3km²増加いたしますが、拡散面積が最も大きくなる海表面の1℃以上水温上昇範囲等は現状以下にする計画であることから、温排水が周辺海域の水温に及ぼす影響は低減されるものと考えております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
3	<p>p2.1-1 「温排水の拡散面積（海表面1℃以上水温上昇範囲）を現状以下にすることにした。」とあるが、温排水の拡散面積が全て現状以下となるかのような誤解を与える表現を改め、「但し、温排水の拡散面積（海面下2mの3℃以上水温上昇範囲）は0.3km²増加する。（p8.1.2-120参照）」と追加表現すべきである。</p>	<p>NO.2と同じ。</p>
4	<p>p2.2-45 復水器の冷却水量を現状45.3m³/sを50m³/sに増加させる計画であるにも関わらず、取放水温度差が現状8.3℃以下を7.0℃以下にする計画であるが、冷却すべき排出ガス量が3倍になり、冷却水量も1割以上増加させるにもかかわらず、なぜ取放水温度差を低減できるのか説明が必要である。</p>	
5	<p>p2.2-7 「西名古屋火力発電所の敷地面積は、現状が約41万m²、将来が約36万m²である。」とあり、p2.2-8、p2.2-9の地図によれば、西側170mで海側から420m、東側100mで海側から600mを売却し、北西角の名古屋港管理組合（東浜南オフドックヤード）300×250mを購入する計画のようであるが、緑地率の母数ともなり、騒音・振動の敷地境界での規制基準の対応も必要なので、敷地面積の増減量とその理由、時期を記載すべきである。</p>	<p>西名古屋火力発電所における敷地面積は現状の敷地から約12万m²減少し、新たに約7万m²追加することとしており、最終的には現状から約5万m²減少する計画としております。</p> <p>新設工事が完了する第7-2号運転開始時において、将来の敷地境界で規制基準を遵守するとともに、将来の敷地面積（約36万m²）に対する緑地率（約23%）とする計画としております。</p>
6	<p>p2.2-8 西名古屋火力発電所の配置計画の概要（現状）で、5,6号機跡地の南側にPCB廃棄物としての「柱上変圧器置場」があるが、配置計画の概要（将来）p2.2-9では「メンテナンス用地」になってしまい、柱上変圧器置場が消えてしまっている。工事中にPCB入りの柱上変圧器は全て処理できるはずはない。この危険な置き場をどこに配置するのかを明記すべきである。</p>	<p>p2.2-8 西名古屋火力発電所の配置計画の概要（現状）に示す「柱上変圧器置場」は、隣接する変圧器リサイクルセンターで処理する柱上変圧器容器を、一時保管するために設置したものです。現在この置場に保管されている柱上変圧器は、変圧器リサイクルセンターにて計画的にリサイクル処理がされており、工事開始までにはすべて処理される予定です。</p> <p>なお、変圧器リサイクルセンターで行っている事業は、「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」（平成13年法律第65号）で定められた処理期限までにその処理が進められるものです。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
7	<p>p2.2-16 工事の実施に係る工法、期間及び工程計画に関する事項は、工事量、運搬車両台数、運搬ルートまで示しているが、運搬車両台数の基になる1日当たりの作業時間が示していないため、その規模・環境配慮の程度が判断できない。建設工事及び運搬作業の1日当たりの作業時間を記載すべきである。飛島村の工事関係車両の粉じん予測結果の注2で「工事関係車両が運行する時間帯（5～20時）の往復交通量を示す。」(p8.1.1-107参照)とあるが、騒音の予測結果の注2では「工事関係車両は、予測地点①は5～20時、予測地点②は6～20時に運行する。」とあり、全体の運行計画が理解しにくい、いずれにしても工事関係車両をこんなに早朝から深夜まで走行させるのは異常である。県の条例では確かに工業専用地域での建設工事に規制基準値は適用されるが、時間帯規制がなく、日曜・休日でないこと、連続6日を超えないこと程度の基準しかないが、条例を守るのは当たり前であり、環境影響評価の対象となる事業であればさらなる配慮が必要であり、搬出入作業にもその他の用途地域で適用される時間帯規制を準用し、1日当たりの工事量を低減・平準化し工事日程を見直すなどの抜本的な対策が必要な場合もあり得る。その判断資料を明記すべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域での工事関係車両の環境保全措置については、陸域の建設発生土は埋戻し及び盛土にすべて有効利用して残土の搬出車両の発生を回避し、工事関係車両台数を低減するとともに、工事工程等の調整により工事関係車両台数の平準化を図ることとしております。</p> <p>シールドトンネル工事等の一部の工事で昼夜作業を行いますが、工事関係車両の主な運行時間帯は、5～20時と計画しており、早朝においては、主に工事関係者の通勤車両が走行いたします。</p>
8	<p>p2.2-25 飛島村の実施区域で「工事用資材等の総量は約234万tであり、このうち陸上輸送は約207万t、海上輸送は約27万tである。」とあるが、あまりにも陸上輸送が多すぎる。方法書への知事意見「工事関係車両の運行計画の策定に当たっては…伊勢湾岸自動車道の利用促進、海上輸送への振り替えなどにより沿道の生活環境に最大限配慮すること。」に対する見解で「最大限配慮する」p4.2-5とされていることが結果的にはこの程度では意味がない。知事意見を充分勘案し、さらに大胆な海上輸送への切り替えを行うべきである。衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業アセスでは知事からの同様の意見を受けて「護岸工事に用いる資材の搬入は原則として海上輸送により行う」として石材は921,000m³を海上、5,500m³だけは陸上、コンクリートは8,500m³を海上、7,000m³を陸上輸送とした。こうした例を見習うべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域での陸上輸送については、陸域の建設発生土を埋戻し及び盛土にすべて有効利用して残土の搬出車両の発生を回避し、工事関係車両台数を低減いたします。</p> <p>海上輸送については、ガスタービン、蒸気タービン、排熱回収ボイラー等の大型機器に加え、捨石等の一般工事用資材や鉄骨材の一部、浚渫土等を可能な限り海上輸送とし、工事関係車両台数を低減いたします。</p>
9	<p>p2.2-26 工事用資材等の搬出入車両の主要な交通ルート別車両台数（最大時）だけが記載してあるが、工事の基本的な諸元として、時間別交通量も示すべきである。これにより、どの程度環境に配慮した工事工程になっているか、環境保全措置の内容についても判断できる。また、大気の昼間（7～19時）や騒音の昼間（6～22時）など、それぞれの予測時間帯が異なるため、それぞれの将来予測交通量が決まる重要な要素である。</p>	<p>時間別交通量については、準備書第8章の二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん、騒音、振動及び人と自然との触れ合いの活動の場の予測・評価の項目において、それぞれ評価対象の時間区分毎に交通量を示しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
10	<p>p2.2-52 供用時の資材等の搬出入車両の主要な交通ルート別車両台数だけが記載してあるが、供用時の基本的な諸元として、時間別交通量も示すべきである。これにより、どの程度環境に配慮した搬出入計画になっているかが判断できる。また、大気の昼間（7～19時）や騒音の昼間（6～22時）など、それぞれの予測時間帯が異なり、それぞれの将来予測交通量が決まる重要な要素である。</p>	<p>NO.9と同じ。</p>
11	<p>p2.2-27 工所用資材等の搬出入について「工所用資材等の主要な交通ルートは、…伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、一般国道302号、主要地方道名古屋西港線及び臨港道路を使用する。」としか記載されていないが、ルート図によると国道23号は部分使用であり、名古屋方面の東側からは梅之郷交差点で国道302号に入りその先には進入しない、西側からは稲荷西交差点で名古屋西港線に入りその先には進入しない。つまり、方法書で指摘した「夜間が要請限度を超えており、昼間も要請限度ぎりぎりの値である飛島新田字竹之郷の通行禁止」に対応して、東西約4kmは使用しないことになっている。このことを正確に文章に追加記載すべきである。また、「環境保全措置」に明記すべきである。方法書への見解p4.1-8でもそのことは全く読み取れない。</p>	<p>工所用資材等の搬出入車両の主要な交通ルートは、伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、一般国道302号、主要地方道名古屋西港線及び臨港道路を使用する計画としております。</p> <p>主要な交通ルートを計画するに当たり、一般国道23号をはじめとする一般道における工事関係車両台数を低減するため、飛島村の対象事業実施区域から臨港道路を経由して北西約2kmにある飛島インターチェンジから伊勢湾岸自動車道の利用を促進するとともに、一般国道302号と主要地方道名古屋西港線に分散することにより、特定の一般道の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する計画とし、一般国道23号の梅之郷交差点から稲荷西交差点までの間については、主要な交通ルートとしております。</p>
12	<p>p2.2-52 運転開始後の資材等の搬出入について「主要な交通ルートは、伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、一般国道302号、主要地方道名古屋西港線及び臨港道路である。」としか記載されていないが、搬出入ルート図でみると（p2.2-53参照）、国道23号は部分使用であり、名古屋方面の東側からは梅之郷交差点で国道302号に入りその先には進入しない、西側からは稲荷西交差点で名古屋西港線に入りその先には進入しない。つまり、方法書で指摘した「夜間が要請限度を超えており、昼間も要請限度ぎりぎりの値である飛島新田字竹之郷の通行禁止」に対応して、東西約4kmは使用しないことになっている。このことを正確に文章に追加記載すべきである。</p>	
13	<p>p4.1-8 方法書への意見「一般国道23号の飛島村…竹之郷では夜間が要請限度を超えており、昼間も要請限度ぎりぎりの値である。こうした状況からして、突発的に付加される工事車両は、一般国道23号の通過を禁止すべきである。」に対し、見解は「主要な交通ルートは、伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、一般国道302号、主要地方道名古屋西港線及び臨港道路である。…主要な交通ルートである一般国道302号及び主要地方道名古屋西港線に分散することにより特定の一般道の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する計画とし、第8章の「8.2 環境の保全のための措置」に記載しました。」とあるが、p2.2-27の搬出入ルート図でみると、国道23号は部分使用であり、名古屋方面の東側からは梅之郷交差点で国道302号に入りその先には進入しない、西側から稲荷西交差点で名古屋西港線に入りその先には進入しない。つまり、飛島村竹之郷を含む東西約4kmは使用しないことになっている。このことを正確に見解の文章に追加記載すべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
14	<p>p8. 1. 1-97, 108など 飛島村の工所用資材等の搬出入に伴う大気環境保全措置で「一般道を通行する工事関係車両は、主要な交通ルートである一般国道302号と主要地方道名古屋西港線に分散し、特定のルートへの工事関係車両の集中を軽減する。」とあるが、ルート図でも明らかなように国道23号は部分使用であり、名古屋方面の東側からは梅之郷交差点で国道302号に入りその先には進入しない、西側からは稲荷西交差点で名古屋西港線に入りその先には進入しない (p2. 2-27参照)。つまり、道路交通騒音等への対策として飛島村竹之郷を含む東西約4km (飛島村役場の南側) は使用しないことになっている。このことを正確に環境保全措置に明記すべきである。</p>	<p>No. 11と同じ。</p>
15	<p>p2. 2-34 工事のため、飛島村の実施区域では「樹木の伐採面積は、約7万m²である。」とあるが、少なくとも現状以上の復旧で緑地率を23%とすること (p2. 2-55参照) をここでも記載すべきである。知多市の実施区域では「0. 1万m²…原状復旧する。」と記載している。また、西名古屋火力のほとんどの緑地を4年間以上 (p2. 2-37参照) にわたり伐採したままということになるようだが、その復旧方法、復旧時期を十分検討し、伐採ではなく、敷地に余裕のある場所に仮移植し、早い時期に再移植するなどの方法を採用すべきである。</p>	<p>供用時の緑化については現状から大幅に変更することから、その範囲と緑化率についてp2. 2-55「11. 緑化計画に関する事項」で整理しております。また、知多市の対象事業実施区域では燃料ガス導管工事に伴い緑地の一部を一時伐採いたしますが、緑化の場所を変更することなく原状復旧するため、当該項目のなかでも記載しております。</p> <p>事業の目的として、安定性の高い電力供給体制の早期確立のため、本事業の発電設備の早期運転開始に取り組むこととしております。早期運転開始のためには、建設工期を短縮する必要があり、撤去工事と新設工事を同時に進める計画としております。現状の発電所の敷地及び東浜南オフドックヤードについては、新設設備の設置に必要な敷地、工事期間中の工事ヤードや資材・土砂置き場等として利用するため、支障となる樹木を一時的に移植する敷地を確保することは困難であり、樹木を伐採する計画としております。したがって、工事中は一部の緑地を除いて伐採いたしますが、建設工期を短縮し、新たな緑地を早期に整備する計画としております。</p>
16	<p>p2. 2-55 飛島村の実施区域での緑化計画は、動物の生息環境を創出する (高木と低木の階層構造、郷土種、野鳥の食餌木) ことと、緑地率を23%とすることしかないが、4年間以上の工事期間は緑地が皆無となること、その対応が全く検討されていない。伐採ではなく移植を前提とし、「北西部のまとまった敷地」に移植して工事中の緑地を少しでも確保するよう環境保全措置をとるべきである。</p>	
17	<p>p2. 2-44 現状のばい煙のうちばいじんは、1号機、2号機ともに排出濃度が30mg/m³_N、排出量が17kg/hとなっているが、1号機の湿りガス量594, 000m³_N/hに対して2号機は634, 000m³_N/hと大きい。2号機の排出量の「同左」(17kg/h) が間違っているのではないか。</p>	<p>「大気汚染防止法」(昭和43年法律第97号) におけるばいじんの排出基準は、ばい煙発生施設の区分毎に定めた排ガス中の酸素濃度の状態におけるばいじんの濃度として規定されており、重油その他の液体燃料専焼ボイラーに関する酸素濃度の設定値は4%です。</p> <p>したがって、排ガス中のばいじんの濃度を排出基準と比較するためには、酸素濃度を4%の状態に換算したばいじんの濃度 (O₂=4%換算値) にする必要があります。p2. 2-44に記載した現状設備のばいじんの排出濃度「30mg/m³_N」はO₂=4%換算値です。</p> <p>一方、1号機と2号機のばいじんの排出量「17kg/h」は、排出ガス中のばいじんの排出濃度 (O₂換算前の濃度) に排出ガス量 (乾き) を乗算した値です。1号機は重油焚き、2号機は原油焚きであり、排出ガス量 (乾き) 及び排ガス中のばいじんの排出濃度 (O₂換算前の濃度) が異なりますが、結果としてばいじんの排出量がほぼ同じ値となります。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
18	<p>p2.2-44 ばい煙に関する事項として「ガスタービンに低NOx燃焼器を採用するとともに、ばい煙処理設備として乾式アンモニア接触還元法の排煙脱硝装置を設置する。」とあるが、その概要が全く示されていない。低NOx燃焼器によりガスタービンで発生する窒素酸化物はどれだけ少なくなるのか、排煙脱硝装置の脱硝効率は何%なのか、そのためにアンモニアは使用するのか、その使用量、漏洩対策など、通常の届出では当然要求される項目さええないのは、信頼できる最新技術を用いていないのではないか。なお、アンモニア使用予定なら、悪臭について予測・評価が必要である。</p>	<p>窒素酸化物の発生濃度は、一般的に燃焼温度が高温になるに従い増加しますが、西名古屋火力発電所7号系列では、ガスタービンの燃焼器出口ガス温度を1,600℃級としつつ、最新の低NOx燃焼器を採用することにより、その発生量を抑制します。また、乾式アンモニア接触還元法の排煙脱硝装置を採用することにより、煙突入口の窒素酸化物濃度を5ppmとします。</p> <p>排煙脱硝装置については、排ガス通過時の圧力損失による燃料使用量及び二酸化炭素排出量の増加と窒素酸化物対策とのバランスを総合的に判断し、脱硝効率80%とする計画です。</p> <p>排煙脱硝装置に使用するアンモニアの使用量は、約270kg/h（第7-1号と第7-2号の合計）を計画しております。アンモニアは、排煙脱硝装置入口の窒素酸化物排出量に応じて自動制御により適正に注入することから、排出ガス中へのアンモニア漏洩は極めて少なく、悪臭についての影響は極めて小さいと考えられることから、予測・評価を実施しないことといたしました。</p> <p>また、「電気事業法」（昭和39年法律第170号）に基づき、受入・貯蔵に関しては、設備の適正管理等により漏洩防止に十分留意いたします。ガス検知器を設置して常時監視するとともに、万が一漏洩が発生した場合に備えて、アンモニアタンクの払出弁を中央制御室から遮断できる機能や散水装置・水栓を設置する計画です。さらに、適正な保安体制の確立、不適切運転・保守の防止等の保安管理、事故防止の諸対策としてリスクを洗い出し、関係者によるトラブル防止会議など、総合的な対策を進めてまいります。</p>
19	<p>p2.2-44 ばい煙の排出量の有効桁がバラバラである。現状の硫黄酸化物は1号機が61.2m³_N/hであり、2～4号機は62,54,54m³_N/hと異なっている。正確には、61.5, 53.6, 53.6で、合計は231.2m³_N/hではなく、229.9m³_N/hとすべきである。現状非悪化を検討する時に、現状値を小さく見せかける行為は行うべきではない。</p>	<p>p.2.2-44に記載した既設1～4号機のばい煙排出量については、「電気事業法」第48条第1項の規定により監督官庁に届出をした工事計画書に記載されている値を示しております。</p>
20	<p>p2.2-44 ばい煙の排出量のうち、将来の硫黄酸化物濃度が「0ppm」、ばいじん濃度が「0mg/m³_N」と記載されているが、全くのゼロと言うことはないはずであるし、排出ガス量が約3倍にも増加するため、微量濃度でも影響を与えることが予想される。少なくとも測定の定量限界値を用いて、0.1mg/m³_N未満などと記載し、その値未満でしかないことを確認できるようにすべきである。</p>	<p>将来は、発電用燃料として天然ガスを使用いたします。</p> <p>したがって、硫黄酸化物及びばいじんは排出されないことから、硫黄酸化物濃度を「0ppm」、ばいじん濃度を「0mg/m³_N」と記載しております。</p>
21	<p>p2.2-44 ばい煙の排出濃度、排出量が、規制基準等と比較できるように併記し、環境影響評価法 の精神である「事業者が実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減」をどの程度実行する計画なのか が理解できるように明記すべきである。</p>	<p>準備書第2章においては、本事業の設備計画等を示し、第3章において本事業に関連する規制基準等を記載する構成としております。西名古屋火力発電所のばい煙に適用される排出基準及び排出濃度指導目標値は第3章の「第3.2-35表」、「第3.2-36表」にそれぞれ記載しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
22	<p>p2. 2-45 復水器の冷却水量を現状45.3m³/sを50m³/sに増加させる計画であるが、1秒当たりの冷却水量とともに、日間流動を加味して日平均冷却水量を記載すべきである。フル稼働すれば現状392万m³/日が432万m³/日にも増加して温排水を放流することになるが、現状の利用率60%を80%に増加させる(p2. 2-43参照)ので温排水の増加率はもっと多くなるはずである。</p>	<p>復水器の冷却水量(放水量)は、需要に応じた発電機出力(kW)に伴って変動するものであるため、定格の発電機出力(kW)に相当する数値として機器仕様である「m³/s」にて記載しております。</p> <p>温排水の環境影響評価においては、影響の程度が最大となる定格出力時に対する評価を行うことが適切と考えており、施設の稼働に伴う「温排水拡散」及び「流向及び流速」の予測に際しては、定格の発電機出力での値「m³/s」を諸元とした数理モデル(平面二次元モデル)によるシミュレーション解析を用いて現状と将来における影響程度の比較を行っております。</p>
23	<p>p2. 2-48 一般排水について「排水基準及び総量規制基準に適合するよう管理する。」とあるが、現状、将来とも排水の水質等を規制基準等と比較できるようにし、環境影響評価法 の精神である「事業者が実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減」をどの程度実行する計画なのか理解できるように明記すべきである。なお、計画は排水基準及び総量規制基準より小さな値となっているので、この部分は「排水基準及び総量規制基準に確実に適合するための自主管理目標値を定めて監視測定、管理をする。更にこれらの値を基に、愛知県、飛島村と締結している公害防止協定を改訂する。」と正しく表現すべきである。</p>	<p>準備書第2章においては、本事業の設備計画等を示し、第3章において本事業に関する規制基準等を記載する構成としております。西名古屋火力発電所の一般排水に適用される排水基準及び上乘せ排水基準は第3章の「第3. 2-47表」に、総量規制基準は同章の「第3. 2-48表」にそれぞれ記載しております。</p> <p>準備書に示した将来の排水の水質は排水基準、上乘せ排水基準及び総量規制基準のC値よりも小さく、かつ排水量は排水処理装置の設備上の容量であるため、排水の水質を適切に管理することによって、排水基準及び上乘せ排水基準はもとより、同時に総量規制基準も満足できることとなります。このため、一般排水の水質の監視計画として第8章の「第8. 2. 4-2表 環境監視計画(供用時)」に測定対象とする水質項目を示しました。なお、将来の西名古屋火力発電所は「水質汚濁防止法」(昭和45年法律第138号)に定める指定地域内事業場に該当することから、同法に基づき一般排水の水質及び汚濁負荷量の監視測定を行います。</p> <p>今回の計画を踏まえた現行の公害防止協定の改訂につきましては、締結先の行政機関との協議事項となることから、今後調整してまいります。</p>
24	<p>p2. 2-48 一般排水に係るフローで、サービスビル・関係会社事務所等からの生活排水について、現状65m³/日が将来22m³/日と約1/3に減少するが、生活排水処理装置の能力に問題がでてくるはずである。その解決方法を記載すべきである。</p>	<p>今回のリフレッシュ計画においては、既設の生活排水処理装置は撤去のうえ、将来の発電所関係者の要員に見合った能力を備えた処理装置を設置する計画としております。</p>
25	<p>p4. 2-3 方法書への知事意見「(1) 事業計画、工事計画の検討に当たっては、環境保全措置に関する最新の知見を考慮し、最善の利用可能技術を導入するなど、より一層の環境影響の低減について検討すること。特に、地球温暖化防止及び温排水による環境影響の低減の観点から、できる限り発電効率の高いシステムの導入や関連施設の省エネルギー化に努めること。」に対し、事業者の見解は、方法書の事業計画をそのまま記載しただけであり、より一層の環境影響の低減について具体的に検討していない。</p>	<p>本事業は、地球環境保全への取り組みをさらに推し進めるため、ガスタービンの燃焼器出口ガス温度が1,600℃級である天然ガスを燃料とする世界最高効率[低位発熱量基準約62%]のコンバインドサイクル発電設備を採用することとし、その旨を準備書に記載しております。</p> <p>環境影響の低減については、「8.2 環境の保全のための措置」を確実に実施してまいります。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
26	<p>p2. 2-45 取水設備の概要で、クラゲ対策がどうなっているのかを説明すべきである。知多火力、碧南火力などではクラゲの大量漂着により、スクリーンが詰まり、冷却水が取水できずに温排水の温度が上昇して公害防止協定違反を犯しただけではなく、ボイラーが冷却できないことによる発電停止という事例がある。断面図ではカーテンウォール、パースクリーン、バケット型スクリーンしかなく、一般的なごみ対策でしかない。</p>	<p>クラゲの流入防止対策については、西名古屋火力発電所におけるこれまでのクラゲ発生状況及び他火力発電所で採用された各種対策の効果実績を総合的に評価のうえで、必要な対策を実施してまいります。</p>

2. 大気質

No.	意見の概要	当社の見解
27	<p>p8. 1. 1-107 飛島村の工事関係車両の粉じん予測で「工事関係車両の交通量と一般車両の交通量との比較を行い、一般交通量に対する工事関係車両台数の割合により影響の程度を予測した。」とあるが、注2で「工事関係車両が運行する時間帯（5～20時）の往復交通量を示す。」とあり、工事関係車両をこんなに早朝から深夜まで走行させるのは異常である。工事場所は工業専用地域とはいえ、工事関係車両の運行については、県の条例でその他の地域に適用される時間帯規制を準用し、工事工程の変更をすべきである。（知多市p8. 1. 9-21も同様）</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域での工事関係車両の環境保全措置については、陸域の建設発生土は埋戻し及び盛土にすべて有効利用して残土の搬出車両の発生を回避し、工事関係車両台数を低減するとともに、工事工程等の調整により工事関係車両台数の平準化を図ることとしております。</p> <p>シールドトンネル工事等の一部の工事で昼夜作業を行います。工事関係車両の主な運行時間帯は、5～20時と計画しており、早朝においては、主に工事関係者の通勤車両が走行いたします。</p>
28	<p>p4. 1-7 方法書への意見「環境の保全を目的とする法令等、…愛知県は、…「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」を制定・施行し、…対策地域内の荷主等・旅行業者は、運送事業者等に対し、貨物の運送等の発注時に車種規制非適合車を使用しないよう要請することを定めた。…この内容を正確に紹介するとともに、中部電力は率先してこの要綱に従い、工事発注時、貨物運送契約時に車種規制非適合車を使用しないことを明記すべきである。」に対し、事業者の見解は「その趣旨を踏まえ、環境保全措置を検討し、その結果を準備書に記載します。なお、当社は「要綱」に基づき、貨物運送事業者等に対し、車種規制非適合車を使用しないことを求めます。」とあるが、この準備書の8.2環境の保全のための措置には全く記載していないので虚偽記載である。見解のとおり車種規制非適合車を使用しないことを、工事中、存在・供用時ともに追加記載すべきである。</p>	<p>「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」（愛知県、平成22年）（以下「要綱」という。）の趣旨を踏まえ、「急発進、急加速の禁止及び車両停止等のアイドリングストップ等のエコドライブの徹底」を環境保全措置として、準備書第8章に記載しておりますが、評価書では「要綱」に基づき貨物運送事業者等に対し、車種規制非適合車を使用しないことを求める旨を環境保全措置として記載いたします。</p>
29	<p>p8. 1. 1-102 飛島村の工事中大気環境の環境保全措置について、意見に対する見解で「当社は「要綱」に基づき、貨物運送事業者等に対し、車種規制非適合車を使用しないことを求めます。」（p4. 1-7参照）とあることを追加記載すべきである。（以下、知多市p8. 1. 9-22についても同様。供用時の飛島についても同様。）</p>	
30	<p>p8. 2-1～、8. 2-17（一覧表）～など 意見に対する見解で「当社は「要綱」に基づき、貨物運送事業者等に対し、車種規制非適合車を使用しないことを求めます。」（p4. 1-7参照）とあることを、工事中、存在・供用時ともに追加記載すべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
31	<p>p8. 1. 1-97, 108など 飛島村の工事用資材等の搬出入に伴う大気環境保全措置で工事関係車両は、伊勢湾岸自動車道の利用を促進し、一般国道23号をはじめとする一般道における工事関係車両台数を低減する。」とあるが、利用を促進するための基準を、工事現場から20km以上の工事車両は伊勢湾岸自動車道を使用するなど定めて記載すべきである。このままでは言葉倒れになる。</p>	<p>工事用資材等の搬出入車両の主要な交通ルートは、伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、一般国道302号、主要地方道名古屋西港線及び臨港道路を使用する計画としております。</p> <p>主要な交通ルートを計画するに当たり、一般国道23号をはじめとする一般道における工事関係車両を低減するため、飛島村の対象事業実施区域から臨港道路を経由して北西約2kmにある飛島インターチェンジから伊勢湾岸自動車道の利用を促進するとともに、一般国道302号と主要地方道名古屋西港線に分散することにより、特定の一般道の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する計画としております。</p>
32	<p>p8. 1. 1-102 飛島村の工事中大気環境保全措置で「工事関係車両は、伊勢湾岸自動車道の利用を促進し、一般国道23号をはじめとする一般道における工事関係車両台数を低減する。」とあるが、伊勢湾岸自動車道を使用するのは300台/日だけであり全体の930台/日の1/3にしかない（p2. 2-26参照）ことを明記し、もっと大胆なルート振り替えを指示すべきである。</p>	<p>本事業を実施するに当たり、伊勢湾岸自動車道の利用を促進することにより、特定の一般道の交通ルートへ工事関係車両が集中しないよう配慮してまいります。</p> <p>伊勢湾岸自動車道の利用を促進する等の環境保全措置については、定期的開催する会議等を通じ、工事関係者に周知徹底することを準備書第8章に記載しております。</p>
33	<p>p8. 1. 1-102 飛島村のNOx、浮遊粒子状物質の予測地点における将来交通量の一般車両台数の根拠で、注3に「現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車1.092、大型車1.000、予測地点②の小型車1.022、大型車1.025）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成17、22年に実施された全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査（国土交通省）の結果から設定した。」とあるが、道路交通センサスの引用では、昼間と夜間の合計台数だけで車種別の資料がないため、この伸び率は確認できない（p8. 1. 1-92参照）。この手法に自信を持って用いるなら、道路交通センサスのまとめに車種別の台数と伸び率を追加記載すべきである。国土交通省の記者発表「平成22年度 道路交通センサス 一般交通量調査結果の概要について」では「平均交通量は前回調査（平成17年度）から全体で2.6%減少。前回調査（平成17年度）から、約2割の区間で断面交通量が増加し、約6割の区間で減少。」とされており、本来は、たった5年間の単純な伸び率ではなく、最近の交通量減少の傾向を踏まえた推計方法とすべきである。</p>	<p>対象事業実施区域の周辺では、伊勢湾岸自動車道や東海環状自動車道など大きな道路整備事業が実施された（平成13～17年）ため、それ以降の平成17年度及び平成22年度の道路交通センサス調査のデータを対象として、交通量の伸び率を算定しております。</p> <p>伸び率の算定に当たっては、平成17年度と平成22年度のデータから5年間分の伸び率を求め、そこから1年間分の伸び率に換算し、現地調査を実施した時期から予測対象とする時期までの伸び率を求めています。その際に、平成22年度が平成17年度と比して減少している場合には、伸び率は、1.000と設定いたしました。</p> <p>なお、予測地点とした道路での道路交通センサスの車種別交通量と5年間の伸び率について、調査地点Aでは小型車は17,726台/15,454台（平成22年度/平成17年度、以下同様）伸び率は1.147、大型車13,547台/15,044台、伸び率は0.900、調査地点Bでは小型車11,065台/10,680台、伸び率は1.036、大型車6,891台/6,627台、伸び率は1.040となっております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
34	<p>p8.1.1-102 飛島村の予測地点における将来交通量の一般車両台数が計算違いである。注2の平日24時間往復交通量、注3の現況交通量に伸び率（平成17,22年の交通センサス）を考慮し、注4の二輪車は小型に含んで計算すると、伸び率が正しいとして、</p> <p>予測地点①は $(15,447+515) \times 1.092 + 13,992 \times 1 + 0.000 = 31,423$ で $31,417$ にはならない。</p> <p>予測地点②は $(8,725+83) \times 1.022 + 6,417 \times 1.025 = 15,579$ で $18,302$ にはならない。</p> <p>少しひねって、5年間(60月)で1.092倍なら、現地調査から予測時期の3年3月(39月)では1.0598倍などとすれば、</p> <p>予測地点①は $(15,447+515) \times (1+0.092 \times 39/60) + 13,992 \times (1+0.000 \times 39/60) = 30,784$ で $31,417$ にはならない。</p> <p>予測地点②は $(8,725+83) \times (1+0.022 \times 39/60) + 6,417 \times (1+0.025 \times 39/60) = 15,455$ で $18,302$ にはならない。</p>	<p>p8.1.1-102 及び p8.1.1-107 の予測地点における将来交通量の一般車両台数については、現地調査の交通量調査結果の時間別上下車線別の交通量に伸び率を乗じ、各時間の台数を合計して記載しております。また、p8.1.1-107 は、工事関係車両が運行する時間帯における一般車両台数との割合を評価することから、工事関係車両が運行する5～20時の時間分の一般車両台数を合計して記載しております。このことから、p8.1.1-94 に示す交通量の調査結果の値から直接計算した結果とは差が生じます。</p> <p>また、交通量の伸び率は、平成17年及び22年の交通センサスデータから1年分の伸び率を求め、現地調査を実施した時期から予測対象年月までの月数に応じた伸び率としていることから、予測を実施した14か月目と19か月目では値が異なります。</p> <p>予測地点②（主要地方道名古屋西港線）の一般車両の将来交通量については、同じ道路の北側約500mで調査した騒音振動調査地点の交通量データを基にした値を誤って記載してしまいました。</p> <p>これにより、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質については、p8.1.1-103 及び p8.1.1-158 の「一般車両の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の日排出量及び合計値」、粉じん等の予測結果の p8.1.1-107, 108 及び p8.1.1-161, 162 の数値が変わります。</p> <p>以上について具体的な修正値を次ページにお示し致しますとともに、評価書で修正いたします。</p> <p>なお、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の予測結果については、一般車両の日排出量が変わりますが、予測方法は、「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（公害研究対策センター、平成12年）に示される JEA 修正型線源拡散式を用いた数値計算により、工事用資材等の搬出入に伴う工事用関係車両による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の寄与濃度を算出し、現地調査における窒素酸化物濃度及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の最高値を足し合わせた将来環境濃度を求めて評価を行うことから、予測結果は変わりません。</p> <p>また、粉じん等の予測結果の数値は、変わりますが、「環境への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内での影響の低減が図られているものと評価する。」との評価は変わりません。</p> <p>要約書にも上記同様の箇所があります。準備書、要約書の修正箇所につきましては、下線を引いて示しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解																																																																																																						
	前ページのつづき																																																																																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">道路交通センサス</th> <th colspan="2">p 8.1.1-92</th> <th colspan="2">車種分類なし</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H17年度</th> <th>H22年度</th> <th>伸び率</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①12時間</td> <td>22,324</td> <td>23,015</td> <td>1.031</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>①24時間</td> <td>30,498</td> <td>31,273</td> <td>1.025</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>②12時間</td> <td>12,633</td> <td>13,707</td> <td>1.085</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>②24時間</td> <td>17,307</td> <td>17,956</td> <td>1.037</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">現地調査 H23.10.19</td> <td colspan="2">p 8.1.1-94</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>平日</td> <td>小型</td> <td>大型</td> <td>2輪車</td> <td>計</td> <td></td> </tr> <tr> <td>①全日</td> <td>15,447</td> <td>13,992</td> <td>515</td> <td>29,954</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②全日</td> <td>8,725</td> <td>6,417</td> <td>83</td> <td>15,225</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">将来交通量 (Nox, 14ヶ月目、平日、一般車両)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>p 8.1.1-102</td> <td colspan="4">筆者計算 (小型+2輪車) *比率+大型*比率</td> </tr> <tr> <td>①24時間</td> <td>31,417</td> <td>30,784</td> <td colspan="3">(15,447+515)*(1+0.092*39/69)+13,992*(1+0.000*39/60)</td> </tr> <tr> <td>②24時間</td> <td>18,302</td> <td>15,455</td> <td colspan="3">(8,725+83)*(1+0.022*39/60)+6,417*(1+0.025*39/60)</td> </tr> <tr> <td colspan="6">着工H25.11から14ヶ月目はH27.1。現地調査H23.10からは3年3ヶ月目</td> </tr> <tr> <td colspan="6">5年間(60月)で1.092倍なら、3年3月(39月)では1.0598倍</td> </tr> <tr> <td colspan="6">同様に、1.000倍なら1.000倍、1.022倍なら1.0143倍、1.025倍なら1.01625倍</td> </tr> </tbody> </table>	道路交通センサス		p 8.1.1-92		車種分類なし			H17年度	H22年度	伸び率			①12時間	22,324	23,015	1.031			①24時間	30,498	31,273	1.025			②12時間	12,633	13,707	1.085			②24時間	17,307	17,956	1.037			現地調査 H23.10.19		p 8.1.1-94				平日	小型	大型	2輪車	計		①全日	15,447	13,992	515	29,954		②全日	8,725	6,417	83	15,225		将来交通量 (Nox, 14ヶ月目、平日、一般車両)							p 8.1.1-102	筆者計算 (小型+2輪車) *比率+大型*比率				①24時間	31,417	30,784	(15,447+515)*(1+0.092*39/69)+13,992*(1+0.000*39/60)			②24時間	18,302	15,455	(8,725+83)*(1+0.022*39/60)+6,417*(1+0.025*39/60)			着工H25.11から14ヶ月目はH27.1。現地調査H23.10からは3年3ヶ月目						5年間(60月)で1.092倍なら、3年3月(39月)では1.0598倍						同様に、1.000倍なら1.000倍、1.022倍なら1.0143倍、1.025倍なら1.01625倍						
道路交通センサス		p 8.1.1-92		車種分類なし																																																																																																				
	H17年度	H22年度	伸び率																																																																																																					
①12時間	22,324	23,015	1.031																																																																																																					
①24時間	30,498	31,273	1.025																																																																																																					
②12時間	12,633	13,707	1.085																																																																																																					
②24時間	17,307	17,956	1.037																																																																																																					
現地調査 H23.10.19		p 8.1.1-94																																																																																																						
平日	小型	大型	2輪車	計																																																																																																				
①全日	15,447	13,992	515	29,954																																																																																																				
②全日	8,725	6,417	83	15,225																																																																																																				
将来交通量 (Nox, 14ヶ月目、平日、一般車両)																																																																																																								
	p 8.1.1-102	筆者計算 (小型+2輪車) *比率+大型*比率																																																																																																						
①24時間	31,417	30,784	(15,447+515)*(1+0.092*39/69)+13,992*(1+0.000*39/60)																																																																																																					
②24時間	18,302	15,455	(8,725+83)*(1+0.022*39/60)+6,417*(1+0.025*39/60)																																																																																																					
着工H25.11から14ヶ月目はH27.1。現地調査H23.10からは3年3ヶ月目																																																																																																								
5年間(60月)で1.092倍なら、3年3月(39月)では1.0598倍																																																																																																								
同様に、1.000倍なら1.000倍、1.022倍なら1.0143倍、1.025倍なら1.01625倍																																																																																																								
35	<p>p8.1.1-107 飛島村の工事関係車両の粉じんはその台数の占める割合だけで評価するため交通量の根拠は重要なものとなる。予測に用いる交通量(19ヶ月目)の内、バックグラウンドとなる一般車両の台数の根拠となる現地調査の5~20時が未記載であるため、交通量の現地調査結果に記載すべきである(p8.1.1-94参照)。また、5年間の交通量の伸び率(予測地点①の小型車1.104、大型車1.000、予測地点②の小型車1.025、大型車1.029)が、NOx、浮遊粒子状物質の予測時と異なるため、道路交通センサスのまともに車種別の台数と時間帯別伸び率を追加記載し、伸び率の違いを確認できるようにすべきである。やむを得ず、5~20時とはそれほど変わらないと想定され、資料のある昼間(6~22時)の現地調査交通量で確認すると、4千台近く多めになっていると思われる。環境影響評価審査会議の事務局でも再確認されたい。</p> <p>単純に伸び率から計算すると、 予測地点①は $(10,467+0) \times 1.104 + 11,188 \times 1.000 = 22,986$ で $27,888$ にはならない。 予測地点②は $(6,698+0) \times 1.025 + 5,292 \times 1.029 = 12,335$ で $16,644$ にはならない。 少しひねって、5年間(60月)で1.104倍なら、3年3月(39月)では1.076倍などとすれば、予測地点①は $22,349$ 台で $27,888$ 台とはほど遠い。予測地点②は $12,225$ 台で $16,644$ 台とはほど遠い。</p>	No. 34と同じ。																																																																																																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">将来交通量 (粉じん、19ヶ月目、平日、一般車両)</th> <th colspan="2">p8.1.1-107</th> <th colspan="2">筆者計算 (小型+2輪車) *比率+大型*比率、7~19時で試算</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①5~20時</td> <td>27,888</td> <td>22,349</td> <td colspan="3">$(10,467+0) \times (1+0.104*44/60) + 11,188 \times (1+0.000*44/60)$</td> </tr> <tr> <td>②5~20時</td> <td>16,644</td> <td>12,225</td> <td colspan="3">$(6,698+0) \times (1+0.025*44/60) + 5,292 \times (1+0.029*44/60)$</td> </tr> <tr> <td colspan="2">現地調査H23.10.19</td> <td colspan="2">p 8.1.1-94 (昼間7~19時)</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>平日</td> <td>小型</td> <td>大型</td> <td>2輪車</td> <td>計</td> <td></td> </tr> <tr> <td>①昼間</td> <td>10,467</td> <td>11,188</td> <td>337</td> <td>21,992</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②昼間</td> <td>6,698</td> <td>5,292</td> <td>64</td> <td>12,054</td> <td>昼間は6~22時</td> </tr> <tr> <td colspan="6">着工H25.11から19ヶ月目はH27.6。現地調査H23.10からは3年8ヶ月目</td> </tr> <tr> <td colspan="6">5年間(60月)で1.104倍なら、3年8月(44月)では1.076倍。注4で2輪車は含まない。</td> </tr> </tbody> </table>	将来交通量 (粉じん、19ヶ月目、平日、一般車両)		p8.1.1-107		筆者計算 (小型+2輪車) *比率+大型*比率、7~19時で試算		①5~20時	27,888	22,349	$(10,467+0) \times (1+0.104*44/60) + 11,188 \times (1+0.000*44/60)$			②5~20時	16,644	12,225	$(6,698+0) \times (1+0.025*44/60) + 5,292 \times (1+0.029*44/60)$			現地調査H23.10.19		p 8.1.1-94 (昼間7~19時)				平日	小型	大型	2輪車	計		①昼間	10,467	11,188	337	21,992		②昼間	6,698	5,292	64	12,054	昼間は6~22時	着工H25.11から19ヶ月目はH27.6。現地調査H23.10からは3年8ヶ月目						5年間(60月)で1.104倍なら、3年8月(44月)では1.076倍。注4で2輪車は含まない。																																																						
将来交通量 (粉じん、19ヶ月目、平日、一般車両)		p8.1.1-107		筆者計算 (小型+2輪車) *比率+大型*比率、7~19時で試算																																																																																																				
①5~20時	27,888	22,349	$(10,467+0) \times (1+0.104*44/60) + 11,188 \times (1+0.000*44/60)$																																																																																																					
②5~20時	16,644	12,225	$(6,698+0) \times (1+0.025*44/60) + 5,292 \times (1+0.029*44/60)$																																																																																																					
現地調査H23.10.19		p 8.1.1-94 (昼間7~19時)																																																																																																						
平日	小型	大型	2輪車	計																																																																																																				
①昼間	10,467	11,188	337	21,992																																																																																																				
②昼間	6,698	5,292	64	12,054	昼間は6~22時																																																																																																			
着工H25.11から19ヶ月目はH27.6。現地調査H23.10からは3年8ヶ月目																																																																																																								
5年間(60月)で1.104倍なら、3年8月(44月)では1.076倍。注4で2輪車は含まない。																																																																																																								

No.	意見の概要	当社の見解																																																																					
34, 35		<p>準備書 (p8. 1. 1-102)</p> <p>予測地点における将来交通量は、第 8.1.1.1-33 表のとおりである。</p> <p style="text-align: center;">第 8.1.1.1-33 表 予測地点における将来交通量 (工事開始後 14 か月目)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>路線名</th> <th>車種</th> <th>一般車両 (台) A</th> <th>工事関係車両 (台) B</th> <th>合計 (台) C=A+B</th> <th>工事関係 車両の割合 (%) B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td rowspan="3">一般国道 302 号</td> <td>小型車</td> <td>17,425</td> <td>266</td> <td>17,691</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>13,992</td> <td>134</td> <td>14,126</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>31,417</td> <td>400</td> <td>31,817</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">②</td> <td rowspan="3">主要地方道 名古屋西港線</td> <td>小型車</td> <td>8,998</td> <td>76</td> <td>9,074</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>6,579</td> <td>104</td> <td>6,683</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>15,577</td> <td>180</td> <td>15,757</td> <td>1.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：1. 予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。 2. 交通量は、平日の 24 時間の往復交通量を示す。 3. 一般車両の将来交通量（平成 26 年）については、現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車 1.092、大型車 1.000、予測地点②の小型車 1.022、大型車 1.025）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成 17、22 年に実施された「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査」（国土交通省）の結果から設定した。 4. 小型車の交通量には、二輪車を含む。</p> <p>準備書 (p8. 1. 1-103)</p> <p style="text-align: center;">第 8.1.1.1-35 表 窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の日排出量</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測項目</th> <th>予測地点</th> <th>路線名</th> <th>一般車両</th> <th>工事関係車両</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">窒素酸化物 ($\text{m}^3/\text{km}\cdot\text{日}$)</td> <td>①</td> <td>一般国道 302 号</td> <td>14.409</td> <td>0.142</td> <td>14.551</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>主要地方道 名古屋西港線</td> <td>6.808</td> <td>0.105</td> <td>6.913</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">浮遊粒子状物質 ($\text{kg}/\text{km}\cdot\text{日}$)</td> <td>①</td> <td>一般国道 302 号</td> <td>1.595</td> <td>0.016</td> <td>1.611</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>主要地方道 名古屋西港線</td> <td>0.753</td> <td>0.012</td> <td>0.765</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。</p>	予測地点	路線名	車種	一般車両 (台) A	工事関係車両 (台) B	合計 (台) C=A+B	工事関係 車両の割合 (%) B/C	①	一般国道 302 号	小型車	17,425	266	17,691	1.5	大型車	13,992	134	14,126	0.9	合計	31,417	400	31,817	1.3	②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,998	76	9,074	0.8	大型車	6,579	104	6,683	1.6	合計	15,577	180	15,757	1.1	予測項目	予測地点	路線名	一般車両	工事関係車両	合計	窒素酸化物 ($\text{m}^3/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	14.409	0.142	14.551	②	主要地方道 名古屋西港線	6.808	0.105	6.913	浮遊粒子状物質 ($\text{kg}/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	1.595	0.016	1.611	②	主要地方道 名古屋西港線	0.753	0.012	0.765
予測地点	路線名	車種	一般車両 (台) A	工事関係車両 (台) B	合計 (台) C=A+B	工事関係 車両の割合 (%) B/C																																																																	
①	一般国道 302 号	小型車	17,425	266	17,691	1.5																																																																	
		大型車	13,992	134	14,126	0.9																																																																	
		合計	31,417	400	31,817	1.3																																																																	
②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,998	76	9,074	0.8																																																																	
		大型車	6,579	104	6,683	1.6																																																																	
		合計	15,577	180	15,757	1.1																																																																	
予測項目	予測地点	路線名	一般車両	工事関係車両	合計																																																																		
窒素酸化物 ($\text{m}^3/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	14.409	0.142	14.551																																																																		
	②	主要地方道 名古屋西港線	6.808	0.105	6.913																																																																		
浮遊粒子状物質 ($\text{kg}/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	1.595	0.016	1.611																																																																		
	②	主要地方道 名古屋西港線	0.753	0.012	0.765																																																																		

No.	意見の概要	当社の見解																																													
34, 35		<p>準備書 (p8. 1. 1-107)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>オ. 予測結果</p> <p>予測地点における将来交通量の予測結果は、第 8.1.1.1-39 表のとおりである。</p> <p>予測地点①（一般国道 302 号）では、工事関係車両の台数は 940 台であり、工事関係車両の占める割合は 3.3%である。</p> <p>予測地点②（主要地方道名古屋西港線）では、工事関係車両の台数は 320 台であり、工事関係車両の占める割合は 2.2%である。</p> <p style="text-align: center;">第 8.1.1.1-39 表 予測地点における将来交通量の予測結果 (工事開始後 19 か月目)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">車種</th> <th>一般車両</th> <th>工事関係車両</th> <th>合計</th> <th>工事関係車両の割合</th> </tr> <tr> <th>(台) A</th> <th>(台) B</th> <th>(台) C=A+B</th> <th>(%) B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td rowspan="3">一般国道 302 号</td> <td>小型車</td> <td>15,100</td> <td>532</td> <td>15,632</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>12,788</td> <td>408</td> <td>13,196</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>27,888</td> <td>940</td> <td>28,828</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">②</td> <td rowspan="3">主要地方道 名古屋西港線</td> <td>小型車</td> <td>8,118</td> <td>152</td> <td>8,270</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>6,096</td> <td>168</td> <td>6,264</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>14,214</td> <td>320</td> <td>14,534</td> <td>2.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：1. 予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。 2. 交通量は、工事関係車両が運行する時間帯（5～20 時）の往復交通量を示す。 3. 一般車両の将来交通量（平成27年）については、現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車 1.104、大型車1.000、予測地点②の小型車1.025、大型車1.029）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成17. 22年に実施された「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査」（国土交通省）の結果から設定した。 4. 小型車の交通量には、二輪車を含まない。</p> </div> <p>準備書 (p8. 1. 1-108)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>これらの措置を講じることにより、工専用資材等の搬出入に伴う窒素酸化物（二酸化窒素に変換）の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.26%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.09%、浮遊粒子状物質の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.04%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.03%と小さい。また、粉じん等については、予測地点の将来交通量に占める工事関係車両の割合が、予測地点①（一般国道 302 号）が 3.3%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 2.2%と小さい。</p> </div>	予測地点	路線名	車種	一般車両	工事関係車両	合計	工事関係車両の割合	(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C	①	一般国道 302 号	小型車	15,100	532	15,632	3.4	大型車	12,788	408	13,196	3.1	合計	27,888	940	28,828	3.3	②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,118	152	8,270	1.8	大型車	6,096	168	6,264	2.7	合計	14,214	320	14,534	2.2
予測地点	路線名	車種				一般車両	工事関係車両	合計	工事関係車両の割合																																						
			(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C																																									
①	一般国道 302 号	小型車	15,100	532	15,632	3.4																																									
		大型車	12,788	408	13,196	3.1																																									
		合計	27,888	940	28,828	3.3																																									
②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,118	152	8,270	1.8																																									
		大型車	6,096	168	6,264	2.7																																									
		合計	14,214	320	14,534	2.2																																									

No.	意見の概要	当社の見解																																																																									
34, 35		<p>準備書 (p8. 1. 1-157)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>(i) 交通量</p> <p>予測地点における将来交通量は、第 8.1.1.1-63 表のとおりである。</p> <p style="text-align: center;">第 8.1.1.1-63 表 予測地点における将来交通量 (定期点検時)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">車種</th> <th>一般車両</th> <th>発電所関係車両</th> <th>合計</th> <th>発電所関係車両の割合</th> </tr> <tr> <th>(台) A</th> <th>(台) B</th> <th>(台) C=A+B</th> <th>(%) B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td rowspan="3">一般国道 302 号</td> <td>小型車</td> <td>19,656</td> <td>162</td> <td>19,818</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>13,992</td> <td>30</td> <td>14,022</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>33,648</td> <td>192</td> <td>33,840</td> <td>0.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">②</td> <td rowspan="3">主要地方道 名古屋西港線</td> <td>小型車</td> <td>9,301</td> <td>108</td> <td>9,409</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>6,826</td> <td>20</td> <td>6,846</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>16,127</td> <td>128</td> <td>16,255</td> <td>0.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：1. 予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。 2. 交通量は、平日の 24 時間の往復交通量を示す。 3. 一般車両の将来交通量（平成 31 年）については、現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車 1.232、大型車 1.000、予測地点②の小型車 1.056、大型車 1.064）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成 17、22 年に実施された「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査」（国土交通省）の結果から設定した。 4. 小型車の交通量には、二輪車を含む。</p> </div> <p>準備書 (p8. 1. 1-158)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">第 8.1.1.1-65 表 窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の日排出量</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>予測項目</th> <th>予測地点</th> <th>路線名</th> <th>一般車両</th> <th>発電所関係車両</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">窒素酸化物 ($\text{m}^3/\text{km}\cdot\text{日}$)</td> <td>①</td> <td>一般国道 302 号</td> <td>7.833</td> <td>0.020</td> <td>7.853</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>主要地方道 名古屋西港線</td> <td>3.814</td> <td>0.013</td> <td>3.827</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">浮遊粒子状物質 ($\text{kg}/\text{km}\cdot\text{日}$)</td> <td>①</td> <td>一般国道 302 号</td> <td>0.549</td> <td>0.001</td> <td>0.550</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>主要地方道 名古屋西港線</td> <td>0.267</td> <td>0.001</td> <td>0.268</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。</p> </div>	予測地点	路線名	車種	一般車両	発電所関係車両	合計	発電所関係車両の割合	(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C	①	一般国道 302 号	小型車	19,656	162	19,818	0.8	大型車	13,992	30	14,022	0.2	合計	33,648	192	33,840	0.6	②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	9,301	108	9,409	1.1	大型車	6,826	20	6,846	0.3	合計	16,127	128	16,255	0.8	予測項目	予測地点	路線名	一般車両	発電所関係車両	合計	窒素酸化物 ($\text{m}^3/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	7.833	0.020	7.853	②	主要地方道 名古屋西港線	3.814	0.013	3.827	浮遊粒子状物質 ($\text{kg}/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	0.549	0.001	0.550	②	主要地方道 名古屋西港線	0.267	0.001	0.268
予測地点	路線名	車種				一般車両	発電所関係車両	合計	発電所関係車両の割合																																																																		
			(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C																																																																					
①	一般国道 302 号	小型車	19,656	162	19,818	0.8																																																																					
		大型車	13,992	30	14,022	0.2																																																																					
		合計	33,648	192	33,840	0.6																																																																					
②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	9,301	108	9,409	1.1																																																																					
		大型車	6,826	20	6,846	0.3																																																																					
		合計	16,127	128	16,255	0.8																																																																					
予測項目	予測地点	路線名	一般車両	発電所関係車両	合計																																																																						
窒素酸化物 ($\text{m}^3/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	7.833	0.020	7.853																																																																						
	②	主要地方道 名古屋西港線	3.814	0.013	3.827																																																																						
浮遊粒子状物質 ($\text{kg}/\text{km}\cdot\text{日}$)	①	一般国道 302 号	0.549	0.001	0.550																																																																						
	②	主要地方道 名古屋西港線	0.267	0.001	0.268																																																																						

No.	意見の概要	当社の見解																																													
34, 35		<p>準備書 (p8. 1. 1-161)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>オ. 予測結果</p> <p>予測地点における将来交通量の予測結果は、第 8.1.1.1-68 表のとおりである。</p> <p>予測地点①（一般国道 302 号）では、発電所関係車両の台数は 192 台であり、発電所関係車両の占める割合は 0.7%である。</p> <p>予測地点②（主要地方道名古屋西港線）では、発電所関係車両の台数は 128 台であり、発電所関係車両の占める割合は 0.9%である。</p> <p style="text-align: center;">第 8.1.1.1-68 表 予測地点における将来交通量の予測結果 (定期点検時)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">車種</th> <th>一般車両</th> <th>発電所関係車両</th> <th>合計</th> <th>発電所関係車両の割合</th> </tr> <tr> <th>(台) A</th> <th>(台) B</th> <th>(台) C=A+B</th> <th>(%) B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td rowspan="3">一般国道 302 号</td> <td>小型車</td> <td>17,022</td> <td>162</td> <td>17,184</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>12,243</td> <td>30</td> <td>12,273</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>29,265</td> <td>192</td> <td>29,457</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">②</td> <td rowspan="3">主要地方道 名古屋西港線</td> <td>小型車</td> <td>8,518</td> <td>108</td> <td>8,626</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>6,179</td> <td>20</td> <td>6,199</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>14,697</td> <td>128</td> <td>14,825</td> <td>0.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：1. 予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。 2. 交通量は、発電所関係車両が運行する時間帯（6～21 時）の往復交通量を示す。 3. 一般車両の将来交通量（平成 31 年）については、現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車 1.232、大型車 1.000、予測地点②の小型車 1.056、大型車 1.064）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成 17、22 年に実施された「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査」（国土交通省）の結果から設定した。 4. 小型車の交通量には、二輪車を含まない。</p> </div> <p>準備書 (p8. 1. 1-162)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>これらの措置を講じることにより、資材等の搬出入に伴う窒素酸化物（二酸化窒素に変換）の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.05%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.01%、浮遊粒子状物質の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.004%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.003%と小さい。また、粉じん等については、予測地点の将来交通量に占める発電所関係車両の割合が、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.7%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.9%と小さい。</p> </div>	予測地点	路線名	車種	一般車両	発電所関係車両	合計	発電所関係車両の割合	(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C	①	一般国道 302 号	小型車	17,022	162	17,184	0.9	大型車	12,243	30	12,273	0.2	合計	29,265	192	29,457	0.7	②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,518	108	8,626	1.3	大型車	6,179	20	6,199	0.3	合計	14,697	128	14,825	0.9
予測地点	路線名	車種				一般車両	発電所関係車両	合計	発電所関係車両の割合																																						
			(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C																																									
①	一般国道 302 号	小型車	17,022	162	17,184	0.9																																									
		大型車	12,243	30	12,273	0.2																																									
		合計	29,265	192	29,457	0.7																																									
②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,518	108	8,626	1.3																																									
		大型車	6,179	20	6,199	0.3																																									
		合計	14,697	128	14,825	0.9																																									

No.	意見の概要	当社の見解																																													
34, 35		<p>準備書 (p8. 4-3) 及び要約書 (p25)</p> <div data-bbox="448 421 1361 920" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(2) 粉じん等 予測地点における将来交通量の予測結果は、下表のとおりである。</p> <p style="text-align: center;">予測地点における将来交通量の予測結果 (工事開始後 19 か月目)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">路線名</th> <th rowspan="2">車種</th> <th>一般車両</th> <th>工事関係車両</th> <th>合計</th> <th>工事関係車両の割合</th> </tr> <tr> <th>(台) A</th> <th>(台) B</th> <th>(台) C=A+B</th> <th>(%) B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td rowspan="3">一般国道 302 号</td> <td>小型車</td> <td>15,100</td> <td>532</td> <td>15,632</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>12,788</td> <td>408</td> <td>13,196</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>27,888</td> <td>940</td> <td>28,828</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">②</td> <td rowspan="3">主要地方道 名古屋西港線</td> <td>小型車</td> <td>8,118</td> <td>152</td> <td>8,270</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>6,096</td> <td>168</td> <td>6,264</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>14,214</td> <td>320</td> <td>14,534</td> <td>2.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：1. 交通量は、工事関係車両が運行する時間帯（5～20 時）の往復交通量を示す。 2. 一般車両の将来交通量（平成 27 年）については、現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車 1.104、大型車 1.000、予測地点②の小型車 1.025、大型車 1.029）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成 17、22 年に実施された「全国道路・街路交通情報調査（道路交通センサス）一般交通量調査」（国土交通省）の結果から設定した。 3. 小型車の交通量には、二輪車を含まない。</p> </div>	予測地点	路線名	車種	一般車両	工事関係車両	合計	工事関係車両の割合	(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C	①	一般国道 302 号	小型車	15,100	532	15,632	3.4	大型車	12,788	408	13,196	3.1	合計	27,888	940	28,828	3.3	②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,118	152	8,270	1.8	大型車	6,096	168	6,264	2.7	合計	14,214	320	14,534	2.2
予測地点	路線名	車種				一般車両	工事関係車両	合計	工事関係車両の割合																																						
			(台) A	(台) B	(台) C=A+B	(%) B/C																																									
①	一般国道 302 号	小型車	15,100	532	15,632	3.4																																									
		大型車	12,788	408	13,196	3.1																																									
		合計	27,888	940	28,828	3.3																																									
②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,118	152	8,270	1.8																																									
		大型車	6,096	168	6,264	2.7																																									
		合計	14,214	320	14,534	2.2																																									
		<p>準備書 (p8. 4-5) 及び要約書 (p27)</p> <div data-bbox="432 1234 1350 1442" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(評価の概要)</p> <p>工事用資材等の搬出入に伴う窒素酸化物、浮遊粒子状物質及び粉じん等の影響を低減するため、左欄の環境保全措置を講じることにより、工事用資材等の搬出入に伴う窒素酸化物（二酸化窒素に変換）の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.26%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.09%、浮遊粒子状物質の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.04%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.03%と小さい。また、粉じん等については、予測地点の将来交通量に占める工事関係車両の割合が、予測地点①（一般国道 302 号）が 3.3%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 2.2%と小さい。</p> <p>以上のことから、工事用資材等の搬出入に伴う大気質に及ぼす環境への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。</p> </div>																																													

No.	意見の概要	当社の見解																																									
34, 35		<p>準備書 (p8. 4-71) 及び要約書 (p93)</p> <div data-bbox="470 416 1366 891" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(2) 粉じん等 予測地点における将来交通量の予測結果は、下表のとおりである。</p> <p style="text-align: center;">予測地点における将来交通量の予測結果 (定期点検時)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>予測地点</th> <th>路線名</th> <th>車種</th> <th>一般車両 (台) A</th> <th>発電所関係車両 (台) B</th> <th>合計 (台) C=A+B</th> <th>発電所関係 車両の割合 (%) B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td rowspan="3">一般国道 302 号</td> <td>小型車</td> <td>17,022</td> <td>162</td> <td>17,184</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>12,243</td> <td>30</td> <td>12,273</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>29,265</td> <td>192</td> <td>29,457</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">②</td> <td rowspan="3">主要地方道 名古屋西港線</td> <td>小型車</td> <td>8,518</td> <td>108</td> <td>8,626</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>大型車</td> <td>6,179</td> <td>20</td> <td>6,199</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>14,697</td> <td>128</td> <td>14,825</td> <td>0.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：1. 交通量は、発電所関係車両が運行する時間帯（6～21 時）の任意交通量を示す。 2. 一般車両の将来交通量（平成 31 年）については、現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車 1.232、大型車 1.000、予測地点②の小型車 1.056、大型車 1.064）を考慮した交通量を示す。伸び率は、平成 17、22 年に実施された「全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査」（国土交通省）の結果から設定した。 3. 小型車の交通量には、二輪車を含まない。</p> </div>	予測地点	路線名	車種	一般車両 (台) A	発電所関係車両 (台) B	合計 (台) C=A+B	発電所関係 車両の割合 (%) B/C	①	一般国道 302 号	小型車	17,022	162	17,184	0.9	大型車	12,243	30	12,273	0.2	合計	29,265	192	29,457	0.7	②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,518	108	8,626	1.3	大型車	6,179	20	6,199	0.3	合計	14,697	128	14,825	0.9
予測地点	路線名	車種	一般車両 (台) A	発電所関係車両 (台) B	合計 (台) C=A+B	発電所関係 車両の割合 (%) B/C																																					
①	一般国道 302 号	小型車	17,022	162	17,184	0.9																																					
		大型車	12,243	30	12,273	0.2																																					
		合計	29,265	192	29,457	0.7																																					
②	主要地方道 名古屋西港線	小型車	8,518	108	8,626	1.3																																					
		大型車	6,179	20	6,199	0.3																																					
		合計	14,697	128	14,825	0.9																																					
		<p>準備書 (p8. 4-73) 及び要約書 (p95)</p> <div data-bbox="454 1209 1366 1417" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(評価の概要)</p> <p>資材等の搬出入に伴う窒素酸化物、浮遊粒子状物質及び粉じん等の影響を低減するため、左欄の環境保全措置を講じることにより、工事用資材等の搬出入による窒素酸化物（二酸化窒素に変換）の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.05%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.01%、浮遊粒子状物質の寄与率は、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.004%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.003%と小さい。また、粉じん等については、予測地点の将来交通量に占める発電所関係車両の割合が、予測地点①（一般国道 302 号）が 0.7%、予測地点②（主要地方道名古屋西港線）が 0.9%と小さい。</p> <p>以上のことから、資材等の搬出入に伴う大気質に及ぼす環境への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。</p> </div>																																									

No.	意見の概要	当社の見解
36	<p>p8.1.1-106 飛島村の工事中大気の予測結果表の注2で「予測地点①は工業専用地域のため環境基準は適用されないが、その近傍に住居が存在することから環境基準を準用して示した。」と恩着せがましい表現であるが、都市計画用途地域の指定状況（p3.2-13参照）でも明らかなように、予測地点①の前後1kmだけが工業専用地域であるが、その南約2kmは工業地域、北約500mも工業地域、その北約500mは準工業地域であり、環境基準が適用される。むしろ、予測・評価地点が意図的に選定されたものである。地点を500mか1,000m北に移動すべきである。</p>	<p>予測地点①は、主要な交通ルート沿いにある対象事業実施区域に最も近い民家を保全対象として調査、予測及び評価を行いました。一般国道302号沿いの予測地点の選定としては適切と考えております。</p>
37	<p>p8.1.1-108 飛島村の工事資材等の搬出入に伴う窒素酸化物、浮遊粒子状物質及び粉じんについて、環境影響の回避・低減に係る評価として、環境保全措置を羅列し「これらの措置を講じることにより、工事資材等の搬出入に伴う…寄与率は…小さい。…大気質に及ぼす環境への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、伊勢湾岸自動車道の更なる利用促進、そのための基準作成、県要綱の車種規制非適合車を使用しないことの環境保全措置としての扱い・遵守、などまだまだ、事業者として可能な対策があるはずである。</p>	<p>工事用資材等の搬出入に伴う窒素酸化物、浮遊粒子状物質及び粉じん等の影響を低減するための環境保全措置は、伊勢湾岸自動車道の利用促進等、p8.1.1-97に示したとおりです。 本事業を実施するに当たり、これらの措置を講じることにより環境の保全に努めてまいります。</p>
38	<p>p8.1.1-108 工事資材等の搬出入に伴う窒素酸化物、浮遊粒子状物質及び粉じんについて、環境影響の回避・低減に係る評価として「粉じん等については、予測地点の将来交通量に占める工事関係車両の割合が、予測地点①が3.3%、予測地点②が1.9%と小さい。…影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、工事関係車両はほとんどが大型車であり、小型車が大部分の一般交通に大型車が混入する影響が全く加味されていない。台数で評価するならば、小型、大型の内訳を示すと同時に、大型を小型に換算した台数で評価すべきである。（知多市p8.1.9-22も同様）</p>	<p>工事開始後19か月目の主要な交通ルート別の工事関係車両のうち、大型車の占める割合は、予測地点①で約40%、予測地点②で約50%と計画しております。また、各予測地点の一般交通量に占める小型車の割合は、交通量の調査結果（第8.1.1.1-31表[平日]）から予測地点①で約50%、予測地点②で約60%です。したがって、当該交通ルートの交通量は大型車と小型車の比率がほぼ同程度であること、また、工事関係車両の大型車と小型車の比率もほぼ同程度であり、工事関係車両の将来交通量に対する割合は予測地点①で約3.3%、予測地点②で約2.2%であることから、予測地点の交通量に占める大型車の割合が大きく変化するものではないものと考えております。以上のことから、小型車及び大型車それぞれの台数を用いて算出した寄与率による予測・評価は、妥当であると考えております。</p>
39	<p>p8.1.1-118 飛島村の二酸化窒素年平均値（供用時、排出ガス）の予測結果が示してあるが、将来環境濃度を将来寄与濃度+バックグラウンド濃度としているのは論理矛盾である。注2で「バックグラウンド濃度は、現状の西名古屋火力発電所の運転による影響を含んだ値を示す。」とあり、実は現状の分があるので、その分ぐらいはまだ減りますよというニュアンスを残すのは邪道である。同じ気象条件で現状寄与濃度も計算しているのだから、バックグラウンド濃度から現状寄与濃度をマイナスし、それに将来寄与濃度をプラスして評価するのが正しい方法である。</p>	<p>現状の西名古屋火力発電所の寄与濃度は、バックグラウンド濃度に対して極めて小さい値となっていることを踏まえ、安全側の予測・評価の観点から、現状寄与濃度が含まれているバックグラウンド濃度に将来寄与濃度をプラスし予測・評価を行っております。 また、現状及び将来の寄与濃度を比較することでNOx排出量の削減による効果を確認できるものと考えております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
40	<p>p8.1.1-151 飛島村の二酸化窒素年平均値（供用時、排出ガス）の年平均値予測結果と環境基準の年平均相当値との対比が示してあるが、将来環境濃度を将来寄与濃度+バックグラウンド濃度としているのは論理矛盾である。注2で「バックグラウンド濃度は、現状の西名古屋火力発電所の運転による影響を含んだ値を示す。」とあるが、バックグラウンド濃度から現状寄与濃度をマイナスし、それに将来寄与濃度をプラスするのが正しい方法であり、NOx排出量が221から69.8m³/h減るはずなのに（p2.2-44参照）、なぜ将来環境濃度が増えるのかの常識的疑問にも答えることができる。実は現状の分があるので、その分ぐらいはまだ減りますよというニュアンスを残すのは邪道である。</p>	<p>No. 39と同じ。</p>
41	<p>p8.1.1-150 飛島村の二酸化窒素（供用時、排出ガス）について環境保全の基準等との整合性を「年平均値の評価は…将来環境濃度と環境基準の年平均相当値との比較により行った。」とあり、具体的には「日平均値の年間98%値」×0.63266-0.00529から、環境基準の年平均相当値0.032ppmを求めたとあるが（p8.1.1-151参照）、この関係式がどの程度信頼できるものかを判断できるよう、根拠となった平成18～22年度の一般局41地点の年平均値と日平均値の98%値について散布図を示し、関係式及び誤差範囲を追加すべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域を中心とした半径20km圏内の一般環境大気測定局のうち、二酸化窒素濃度の測定を行っている一般局（41地点）における平成18～22年度（5年間）のデータの年平均値と日平均値の年間98%値の相関係数は0.89となっております。</p>
42	<p>p8.1.1-150 飛島村の二酸化窒素（供用時、排出ガス）について環境保全の基準等との整合性について「二酸化窒素の将来環境濃度は、将来寄与濃度が最大となる知多市の新田小学校局が0.01711ppm、将来環境濃度が最大となる名古屋市の白水小学校局が0.02703ppmであり、いずれも環境基準の年平均相当値（0.032ppm）を下回っている。また、名古屋市内の白水小学校局のバックグラウンド濃度は、既に名古屋市の環境目標値の年平均相当値（0.020ppm）を上回っているが、将来環境濃度における7号系列の寄与率は0.1%と小さい。以上のことから、環境保全の基準等の確保に支障を及ぼすものではないと評価する。」とあるが、現状が基準（名古屋市の環境目標値）を上回っているため寄与率が小さいので基準の確保に支障を及ぼさないという理論ではどんな開発でも可能となる。NOx排出量69.8m³/hを削減するのに名古屋市がどれだけ大変な努力が必要かは名古屋市が判断するものである。この部分は基準等との整合性を記述するのだから、基準等を超えると淡々と予測結果を記載すべきである。</p>	<p>環境影響評価は、事業者自らが調査、予測及び評価を行い、その結果について住民、地方公共団体等から意見を聴き、より望ましい事業計画としていく制度です。したがって、環境保全の基準等との整合性については、予測結果のみを示して名古屋市に評価いただくのではなく、当社として環境保全の基準等の確保に支障を及ぼすものではないと評価いたしました。</p> <p>なお、名古屋市の白水小学校測定局においては、バックグラウンド濃度がすでに名古屋市環境目標値を超過しておりますが、本事業の実施による将来寄与濃度は0.00003ppmであり、寄与率は0.1%と小さいものとなっていることから、名古屋市環境目標値の達成に向けて支障を及ぼすものではないと考えております。</p>
43	<p>p8.1.1-150 飛島村の二酸化窒素（供用時、排出ガス）について環境影響の回避・低減に係る評価として、環境保全措置を羅列し「これらの措置を講じることにより、施設の稼働に伴う窒素酸化物が周辺の大気環境に与える影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、NOx低減策は最新・最良なのか、地球温暖化対策として新規植林・再植林CDM事業によるクレジットの補填手続が盛り込まれていないなど、まだまだ、事業者として可能な対策があるはずである。</p>	<p>窒素酸化物の発生濃度は、一般的に燃焼温度が高温になるに従い増加しますが、西名古屋火力発電所7号系列では、ガスタービンの燃焼器出口ガス温度を1,600℃級としつつ、最新の低NOx燃焼器を採用することにより、その発生量を抑制します。また、乾式アンモニア接触還元法の排煙脱硝装置を採用することにより、煙突入口の窒素酸化物濃度を5ppmとします。</p> <p>これらの措置等を講ずることにより、施設の稼働に伴う窒素酸化物が周辺の大気環境に与える影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
44	<p>p8.1.1-152 飛島村の寄与濃度高濃度日について「名古屋市内の白水小学校局のバックグラウンド濃度は、既に名古屋市の環境目標値（1時間値の1日平均値が0.04ppm以下）を上回っているが、将来環境濃度における7号系列の寄与率は0.5%と小さい。以上のことから、環境保全の基準等の確保に支障を及ぼすものでないと評価する。」とあるが、この部分は基準等との整合性を記述するのだから、基準等を超えると淡々とした予測結果を記載すべきである。</p>	<p>環境影響評価においては、事業者自らが調査、予測及び評価を行うこととされていることから、環境保全の基準等との整合性については、予測結果のみを示して名古屋市に評価いただくのではなく、当社として環境保全の基準等の確保に支障を及ぼすものではないと評価いたしました。</p> <p>なお、寄与高濃度日の日平均値について、名古屋市の白水小学校測定局においては、バックグラウンド濃度がすでに名古屋市環境目標値を超過しておりますが、本事業の実施による将来寄与濃度は0.00023ppmであり、将来環境濃度に対する寄与率は0.5%と小さいものとなっていることから、名古屋市環境目標値の達成に向けて支障を及ぼすものではないと考えております。</p>
45	<p>p8.1.1-153 飛島村の実測高濃度日について「名古屋市の白水小学校局のバックグラウンド濃度は、既に名古屋市の環境目標値（1時間値の1日平均値が0.04ppm以下）を上回っているが、将来環境濃度における7号系列の寄与率は0.2%と小さい。以上のことから、環境保全の基準等の確保に支障を及ぼすものではないと評価する。」とあるが、この部分は基準等との整合性を記述するのだから、基準等を超えると淡々とした予測結果を記載すべきである。</p>	<p>環境影響評価においては、事業者自らが調査、予測及び評価を行うこととされていることから、環境保全の基準等との整合性については、予測結果のみを示して名古屋市に評価いただくのではなく、当社として環境保全の基準等の確保に支障を及ぼすものではないと評価いたしました。</p> <p>なお、実測高濃度日の日平均値について、名古屋市の白水小学校測定局においては、バックグラウンド濃度がすでに名古屋市環境目標値を超過しておりますが、本事業の実施による将来寄与濃度は0.00009ppmであり、将来環境濃度に対する寄与率は0.2%と小さいものとなっていることから、名古屋市環境目標値の達成に向けて支障を及ぼすものではないと考えております。</p>
46	<p>p8.1.1-156 飛島村の供用時の発電所関係車両によるNO₂及び浮遊粒子状物質の予測手順で、関係車両の寄与濃度にバックグラウンド濃度をプラスしているだけであるが、このバックグラウンド濃度は「現地調査結果における二酸化窒素の日平均値の最高値を用いた」（p8.1.1-159参照）などがある。しかし、現実には供用中の発電所からの排ガスの寄与もあるのでそれもプラスし、総合的な発電所による影響を予測すべきである。</p>	<p>供用時の発電所関係車両による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響が、実行可能な範囲内で回避又は低減されているかを検討し、環境保全についての配慮が適正になされているかを検討するために行うものであることから、バックグラウンド濃度と発電所関係車両による寄与濃度、寄与率による環境影響の程度を求めることにより適切に評価できるものと考えております。</p>

3. 騒音・振動

No.	意見の概要	当社の見解
47	<p>p8.1.1-175 飛島村の工事用資材等の搬出入に伴う騒音の予測結果の注2で「工事関係車両は、予測地点①は5～20時、予測地点②は6～20時に運行する。」とあり、早朝5時が騒音の時間帯では夜間になるため、地点①だけが昼間と夜間に予測をしているが、これだけ重要な情報が予測結果になって、しかも注に記載してあるというのは理解できない。そもそも、第2章 対象事業の目的及び内容に記載すべきである（p2.2-26参照）。そのうえで、予測地点①の運行を早朝5時ではなく、せめて6時にすることを環境保全措置として検討すべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域での工事関係車両の環境保全措置については、陸域の建設発生土は埋戻し及び盛土にすべて有効利用して残土の搬出車両の発生を回避し、工事関係車両台数を低減するとともに、工事工程等の調整により工事関係車両台数の平準化を図ることとしております。</p> <p>シールドトンネル工事等の一部の工事で昼夜作業を行います。工事関係車両の主な運行時間帯は、5～20時と計画しており、早朝においては、主に工事関係者の通勤車両が走行いたします。その台数は40台程度と考えており、影響は小さいと考えております。</p>
48	<p>p2.2-51 主要な騒音・振動発生機器に関する事項として、機器の規模が示してあるだけであるが、これはp2.2-41の主要機器等の種類及び容量を重複記載し、その他のポンプ類を追加しただけでほとんど意味がない。大気や水質の排出濃度等のように、これらの機器が、騒音・振動にどう影響するかを理解できるように、p8.1.1-186主要な騒音発生源の諸元の音響パワーレベル、p8.1.1-213主要な振動発生源の諸元の振動レベルを併記すべきである。</p>	<p>施設の稼働に伴う騒音及び振動レベルの予測に用いた騒音及び振動発生源の諸元については、予測条件の説明として、その主要な機器について準備書第8章の「第8.1.1.2-8表 主要な騒音発生源の諸元」及び「第8.1.1.3-9表 主要な振動発生源の諸元」にそれぞれ示しております。</p> <p>第2章に記載した「第2.2-17表 主要な騒音・振動発生機器に関する事項」については、現状と将来における主要な騒音・振動発生機器の種類、規模及び台数の説明を趣旨としております。</p>
49	<p>p3.1-31 道路交通騒音の状況で、飛島村では「自動車騒音の要請限度に対し、昼間は超えていないが、夜間は超えている。」の注（※）が法を間違えて説明しており、要請限度の意味を正確に表現すべきである。注（※）では「騒音規制法の規定により、市町村長は、自動車騒音がこの限度を超えていることで道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置をとるよう要請できる。」としているが、騒音規制法第17条では「市町村長は、…自動車騒音が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」と明記されており、要請できるという緩やかな規定ではなく、要請するものとするという義務規定である。このような理解をしているから、国道23号に対する交通量増加の問題に正しく対応できていないのではないかと。県としても適切な指導をすべきである。</p>	<p>自動車騒音の要請限度の説明については、「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）第17条のとおり、評価書において修正をいたします。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
50	<p>p3.1-36 道路交通振動の状況で、道路交通振動の要請限度の注(※)が法を間違えて説明しており、要請限度の意味を正確に表現すべきである。注(※)では「振動規制法の規定により、市町村長は、道路交通振動がこの限度を超えていることで道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置をとるよう要請できる。」としているが、振動規制法第16条では「市町村長は、…道路交通振動が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、道路管理者に対し当該道路の部分につき道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」と明記されており、要請できるという緩やかな規定ではなく、要請するものとするという義務規定である。また、騒音のように公安委員会への要請ばかりではなく、道路管理者への要請も義務づけられている。県としても適切な指導をすべきである。</p>	<p>道路交通振動の要請限度の説明については、「振動規制法」（昭和51年法律第64号）第16条のとおり、評価書において修正をいたします。</p>
51	<p>p3.2-61 自動車騒音の要請限度の指定状況で、国道23号の南側の大部分が指定されていないことになっているが間違いである。p3.2-13の都市計画用途地域の指定状況でも明らかのように、この部分は「市街化調整区域」とされている。これは平成12年3月愛知県告示第312号で「都市計画区域で用途地域の定められていない地域」に該当し、区域区分は第1種、第2種住居地域、準住居地域と同じ「b区域」であり、要請限度は昼間75dB、夜間70dBである。工業専用地域だけが区域区分の指定がされていないだけである。県としても適切な指導をすべきである。</p>	<p>一般国道23号南側の区域の区分については、「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令による区域の区分」（平成12年愛知県告示第312号）等により「b区域」に指定されており、p.3.2-61では黄色に塗り分けて示しております。</p>
52	<p>p3.2-67 道路交通振動の要請限度の指定状況で、国道23号の南側の大部分が指定されていないことになっているが間違いである。p3.3-13の都市計画用途地域の指定状況でも明らかのように、この部分は「市街化調整区域」とされている。これは昭和52年10月愛知県告示第1049号で「都市計画区域で用途地域の定められていない地域」に該当し、区域区分は商業地域、工業地域などと同じ「第2種区域」であり、要請限度は昼間70dB、夜間65dBである。工業専用地域だけが区域区分の指定がされていないだけである。県としても適切な指導をすべきである。</p>	<p>一般国道23号南側の区域の区分については、「振動規制法施行規則別表第2備考1の規定に基づく区域の区分及び同表備考2の規定に基づく時間の区分の指定」（昭和52年愛知県告示第1049号）等により「第2種区域」に指定されており、p3.2-67では水色に塗り分けて示しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
53	<p>p4.1-8 方法書への意見「一般国道23号の飛島村…竹之郷では夜間が要請限度を超えており、昼間も要請限度ぎりぎりの値である。こうした状況からして、突発的に付加される工事車両は、一般国道23号の通過を禁止すべきである。」に対し、見解は「伊勢湾岸自動車道の利用を促進」とあるが、交通ルート別車両台数（最大時、片道）によれば、ルート③伊勢湾岸自動車道を使用するのは300台/日であり、全体の930台/日の1/3にしかない（p2.2-26参照）。もっと大胆なルート振り替えを指示すべきである。</p>	<p>工事用資材等の搬出入車両の主要な交通ルートは、伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、一般国道302号、主要地方道名古屋西港線及び臨港道路を使用する計画としております。</p> <p>主要な交通ルートを計画するに当たり、一般国道23号をはじめとする一般道における工事関係車両を低減するため、飛島村の対象事業実施区域から臨港道路を経由して北西約2kmにある飛島インターチェンジから伊勢湾岸自動車道の利用を促進するとともに、一般国道302号と主要地方道名古屋西港線に分散することにより、特定の一般道の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する計画としております。</p> <p>本事業を実施するに当たり、伊勢湾岸自動車道の利用を促進することにより、特定の一般道の交通ルートへ工事関係車両が集中しないよう配慮してまいります。</p> <p>伊勢湾岸自動車道の利用を促進する等の環境保全措置については、定期的に開催する会議等を通じ、工事関係者に周知徹底することを準備書第8章に記載しております。</p>
54	<p>p4.1-8 方法書への意見「騒音・振動…会社としては別法人の変圧器リサイクルセンターで2カ所測定しているが、100m南側の現在の西名古屋火力発電所の正規の敷地境界で測定するべきである。」に対し、見解は「当社の変圧器リサイクルセンターは、西名古屋火力発電所敷地の一部を利用して事業活動を行っており、変圧器リサイクルセンター北側の2カ所の測定位置は、西名古屋火力発電所の敷地境界です。」とあるが、施設の稼働に伴う騒音の予測地域としては「西名古屋火力発電所敷地境界（変圧器リサイクルセンター等の敷地を除く。）とした。」と意見の内容を認めた予測手法となっている（p8.1.1-184参照）。この旨を事業者見解として素直に記載すべきである。</p>	<p>変圧器リサイクルセンターは、方法書に対する住民等の意見の概要への当社の見解として記載したとおり、西名古屋火力発電所敷地の一部を利用して事業活動を行っております。準備書第8章の「8.1.1 大気環境<飛島村の対象事業実施区域>」に記載した、施設の稼働（機械等の稼働）に伴う騒音の影響予測地域は、「県民の生活環境の保全等に関する条例」（平成15年愛知県条例第7号）（以下「愛知県生活環境保全条例」という。）に基づく規制基準が適用される運転開始後の発電所の敷地境界として、変圧器リサイクルセンターの南側に設定いたしました。</p> <p>なお、p3.1-32及びp3.1-37に記載した西名古屋火力発電所敷地境界の騒音及び振動の状況は、当社と愛知県及び飛島村が締結した公害防止協定に基づく調査地点及び調査頻度による調査結果を記載しております。</p>
55	<p>p8.1.1-163 飛島村の道路交通騒音の現地調査結果で「調査地点①（一般国道302号）は、工業専用地域のため環境基準及び要請限度は適用されない。」とあるが、都市計画用途地域の指定状況（p3.2-13参照）でも明らかのように、調査地点①の前後1kmだけが工業専用地域であるが、その500m南から約2km間、500m北から約500m間は工業地域、1,000m北から約500m間（国道23号まで）は準工業地域であり、環境基準が適用される。むしろ、調査・予測・評価地点が意図的に選定されたものである。地点を南北どちらかへ500m移動すべきである。この区間は交通量もほとんど同じであるため、道路交通騒音も同じ程度であり、500m北の工業地域、1,000m北の準工業地域で評価すると、平日の昼間、夜間ともに環境基準は5dB超え、要請限度ぎりぎりとなる（p8.1.1-164参照）。そうした認識を持って評価、更なる環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>予測地点①は、主要な交通ルート沿いにある対象事業実施区域に最も近い民家を保全対象として調査、予測及び評価を行いました。一般国道302号沿いの予測地点の選定としては適切と考えております。</p> <p>なお、評価は、環境基準及び要請限度を準用して実施しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
56	<p>p8.1.1-169 飛島村の道路交通騒音の調査地点②は道路断面構造等で見ると、道路西側を調査地点としているが、歩道の幅員は東側が4.15mであるのに対し、西側は4.0mと音源の車道に近いため道路交通騒音が東側より大きくなる。また、道路西側は工場が続くが、東側は2階建て住居に面している。騒音の大きさ、調査の必要性から見て、道路東側で測定すべきである。</p>	<p>調査地点②は、当初主要地方道名古屋西港線西側に面した民家付近（調査地点②の南側約200mの道路西側）で調査を実施する計画としておりましたが、本民家は店舗を兼ねており、車の出入りがあることから調査地点として適切でないと判断し、北側へ約200m移動した位置（道路西側）で実施いたしました。なお、調査地点②東側の民家は、名古屋西港線には面しておらず奥まった位置にあります。</p>
57	<p>p8.1.1-170 飛島村の道路交通騒音のための交通量現地調査のまとめが間違っている。調査地点①の昼間で、小型14,148+大型13,329+2輪車467=計27,944になるはずなのに、26,944台になっている。こんなおかしな現地調査を基にした予測は信用できない。県環境影響評価審査会の事務局でも確認されたい。</p>	<p>p8.1.1-170では、交通量調査結果のうち調査地点①の平日昼間の交通量は、小型車14,148台、大型車12,329台、二輪車467台、合計26,944台と記載しております。</p>
58	<p>p8.1.1-172 飛島村の工事車両による道路交通騒音の予測手法として「日本音響学会が提案している道路交通騒音の予測計算モデル（ASJ RTN-Model 2008）により等価騒音レベル（L_{Aeq}）を予測した。」とあるが、予測手順のフローを見ると、伝播計算・ASJ RTN-Model 2008まではその通りだが、その後、現況等価騒音レベルにより、「モデル誤差等を考慮した補正」を行っている。純粋な伝播計算による予測だけではなかなか現況騒音にあわないことが多いため、個別に補正を行う方が望ましいが、「モデル誤差等を考慮した補正」の手法を示すとともに、ASJ RTN-Model 2008を基に現況騒音により補正を行った旨を明記すべきである。以下、供用時の搬出入車両についても道路交通騒音の予測手法について同様である。（知多市p8.1.9-33も同様）</p>	<p>モデル誤差等を考慮した補正を行う旨は、予測手法のフロー図及び計算値補正式に明記しておりますが、評価書では、工事車両による道路交通騒音の予測手法についてわかりやすい文章に修正いたします。</p>
59	<p>p8.1.1-174 飛島村の工事車両による道路交通騒音の予測条件に間違いがある。予測地点①の昼間の現況で大型車が12,329台となっているが、現地調査結果では13,329台となっている。どちらが間違いなのか。</p>	<p>p8.1.1-170の交通量調査結果のうち調査地点①の平日昼間の交通量は、小型車14,148台、大型車12,329台、二輪車467台、合計26,944台と記載しております。</p>
60	<p>p8.1.1-174 飛島村の騒音予測のための将来の一般車両の交通量は「現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車1.099、大型車1.000、予測地点②の小型車及び2輪車1.024、大型車1.027）を考慮した交通量を示す。」とあるが、大気予測では「現況交通量に伸び率（予測地点①の小型車1.092、大型車1.000、予測地点②の小型車1.022、大型車1.025）を考慮した交通量を示す。」（p8.1.1-102参照）と伸び率が異なる。騒音と大気で「考慮した交通量」が異なるのはなぜか。道路交通による騒音、大気予測に基本的条件である交通量にこれだけ疑問があっては予測結果そのものも信用できない。道路交通センサスの引用が時間帯別に記載されていないため確認もできない。県環境影響評価審査会の事務局でも確認されたい。</p>	<p>工事用資材等の搬出入に伴う騒音の予測時期は、工事関係車両の小型車換算交通量（小型車交通量+大型車交通量×4.47）が最大となる工事開始後17か月目を設定しております。一方、工事用資材等の搬出入に伴う窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の予測時期は、工事関係車両による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量が最大となる工事開始後14か月目を設定しております。予測対象時期が異なるため、一般交通量の伸び率も異なっております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
61	<p>p8.1.1-177 飛島村の建設騒音の予測対象時期を「工事期間中における建設機械の稼働に伴う音響パワーレベルの月別合成値が最大となる時期（工事開始後5か月目）とした。」とあるが、敷地全体での音響パワーレベルの月別合成値で対象時期を設定するのはあまりにも不自然である。敷地境界線に近い作業は個別に検討すべきである。例えば最大騒音になる地点にもっとも近い約50mのC地点は大型ブレイカ2台（パワーレベル120dB）が稼働するだけであるが、ブレイカーを用いて既存施設の撤去をする部分はずっと敷地ぎりぎりまでである。1台だけでも敷地から20mにまで近づくと、86dBとなり、規制基準値の85dBは超えてしまう。 $(L=120-8-20 \times \log_{10}(20)=120-8-26=86)$</p>	<p>建設機械の稼働による騒音・振動は、工事の進捗に応じて音源及び振動源となる建設機械の種類、台数、位置等が変化することから、建設機械の稼働による騒音・振動に係る環境影響が最大になる時期として、工事計画に基づき、建設機械が台数や容量を考慮して最も大きな規模で稼働している状態の月において、騒音・振動それぞれを予測しております。予測対象月が異なれば、稼働する建設機械の種類、台数、配置が異なります。</p> <p>なお、工事の実施に当たっては、騒音・振動レベルを適宜測定し、建設機械の適正配置や効率的な使用、低騒音・低振動型の建設機械の採用等により、規制基準を遵守いたします。</p>
62	<p>p8.1.1-177 飛島村の建設騒音の予測対象時期を「工事期間中における建設機械の稼働に伴う音響パワーレベルの月別合成値が最大となる時期（工事開始後5か月目）とした。」とあるが、振動予測を行った工事開始後17か月目では、最大騒音になる地点にもっとも近い約50mのC地点と思われるのがA地点であるが、ここでは大型ブレイカを4台使用する計画となっている（p8.1.1-207参照）。この大型ブレイカ4台だけで、50m離れた敷地で84dBにもなってしまいます。他の音源を追加すれば規制基準値の85dBを超えるはずであり、問題になりそうな地点については、こうした個別の検討が必要である。 $120-8-20 \times \log_{10}(50)+10 \times \log_{10}(4)=84$</p>	
63	<p>p8.1.1-178 飛島村の建設機械の稼働に伴う騒音予測について、計算式が示してあるが、予測条件の稼働状況に不備があり、内容が確認できない。例えば最大騒音になる地点にもっとも近い約50mのC地点は大型ブレイカ2台なので判断できるが、次に近い約150mのQ地点はブルドーザ1台は11tなのか21tなのか、バックホウ15台は0.7m³なのか1.2m³なのか、発動発電機1台は45kVAなのか125～600kVAなのか、それぞれパワーレベルは異なるので、予測結果に影響するので明記すべきである（p8.1.1-179, 181参照）。</p>	<p>パワーレベルの異なる建設機械のうち、ブルドーザの11tは①②③に各1台、21tは④に1台、バックホウの0.2～0.7m³は①に4台、②③④に各3台、⑤⑥に各8台、⑦に10台、⑧に2台、⑨に1台、⑩に15台、1.2m³は①②に各1台、③に3台、④に4台、⑤に2台、トラクタショベルの0.4m³は⑥に1台、1.3～1.4m³は⑦⑧に各2台、⑨に4台、トラックの4tは④に3台、10tは⑤に1台、空気圧縮機の2.5m³/minは⑥⑦に各1台、⑧に4台、10～19m³/minは⑨に2台、⑩に3台、発動発電機の45kVAは⑪に2台、125～600kVAは⑫⑬⑭⑮⑯に各1台、⑰に8台、⑱に9台、⑲に6台配置しております。</p>
64	<p>p8.1.1-178 飛島村の建設機械の稼働に伴う騒音予測について、計算式が示してあるが、予測式は$L_{A5}=L_{A5,10m}-20\log_{10}(r/10)+\Delta L_{dif}$ だけであり、基準距離（10m）における騒音レベルの90%レンジ上端値（dB）$L_{A5,10m}$と建設機械の騒音諸元にある「パワーレベル」からどのように算定するかが示されていない。（知多市p8.1.9-38も同様）</p>	<p>$L_{A5,10m}$は、準備書に記載の「日本音響学会誌64巻4号（建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”）」（社団法人日本音響学会、平成20年）246～247ページに示された建設機械毎の$L_{A5,10m}$の値を用いています。</p> <p>また、ASJ CN-Model 2007に記載のない建設機械については、「建設機械の騒音・振動データブック」（建設省土木研究所機械研究室 昭和55年）等の文献から得られたパワーレベルから、ASJ CN-Model 2007の補正の考え方（p243）、ユニット（工種）毎及び建設機械毎の補正（p244～p247）に準じて「騒音規制法」に規定されている評価量（$L_{A5,10m}$）を設定いたしました。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
65	<p>p8.1.1-182 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果 (L_{A5}) と称しながら、到達騒音レベル最大地点の84dBしか示していないのは不十分である。通常環境影響評価なら、平面図に等騒音レベル線を記載している。少なくとも敷地境界線の主たる地点の予測結果を記載し、工事方法、工程が問題ないかを確認できるようにすべきである。最大値が規制基準値以内だから問題ないというだけでは、事業者の実行可能な範囲内で影響の回避・低減を図っているかどうかの判断ができない。(知多市p8.1.9-41も同様)</p>	<p>建設機械の稼働及び施設の稼働（機械等の稼働）においては、規制基準との整合を評価するため、規制基準が適用される境界での騒音レベル及び振動レベルの最大値並びにその発生地点を示しております。</p> <p>なお、騒音・振動レベルを適宜測定し、建設機械の適正配置や効率的な使用、低騒音・低振動型の建設機械の採用等により、規制基準を遵守いたします。また、発電所の運転開始後は、西名古屋火力発電所敷地境界において騒音レベル及び振動レベルの定期的な測定による監視を行ってまいります。</p>
66	<p>p8.1.1-188 飛島村の施設の稼働に伴う騒音予測結果と称しながら、到達騒音レベル最大地点の65dBしか示していないのは不十分である。通常環境影響評価なら、平面図に等騒音レベル線を記載している。少なくとも敷地境界線の主たる地点の予測結果を記載し、施設配置、面音源の大きさなどに問題ないかを確認できるようにすべきである。最大値が規制基準値以内だから問題ないというだけでは、事業者の実行可能な範囲内で影響の回避・低減を図っているかどうかの判断ができない。</p>	
67	<p>p8.1.1-210 飛島村の建設機械の稼働に伴う振動の予測結果と称しながら、到達振動レベル最大地点の69dBしか示していないのは不十分である。通常環境影響評価なら、平面図に等振動レベル線を記載している。少なくとも敷地境界線の主たる地点の予測結果を記載し、施設配置、使用機械などに問題ないかを確認できるようにすべきである。最大値が規制基準値以内だから問題ないというだけでは、事業者の実行可能な範囲内で影響の回避・低減を図っているかどうかの判断ができない。(知多市p8.1.9-57も同様)</p>	
68	<p>p8.1.1-215 飛島村の施設の稼働に伴う振動予測結果と称しながら、到達振動レベル最大地点の64dBしか示していないのは不十分である。通常環境影響評価なら、平面図に等振動レベル線を記載している。少なくとも敷地境界線の主たる地点の予測結果を記載し、施設配置、防振方法などに問題ないかを確認できるようにすべきである。最大値が規制基準値以内だから問題ないというだけでは、事業者の実行可能な範囲内で影響の回避・低減を図っているかどうかの判断ができない。</p>	
69	<p>p8.1.1-186 飛島村の施設の稼働に伴う騒音の予測条件で、主要な騒音発生源の諸元として、各建物等の面音源と、点音源としての音響パワーレベルが示してあるが、他の発生源諸元のように出典を明記すべきである。</p>	<p>p8.1.1-186及びp8.1.1-213に記載の騒音発生源の諸元及び振動発生源の諸元は、すべてメーカー仕様によるものです。</p>
70	<p>p8.1.1-210 飛島村の稼働時の振動予測条件で、主要な振動発生源の諸元として、各機器の振動レベルが示してあるが、他の発生源諸元のように出典を明記すべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
71	<p>p8.1.1-191 飛島村の施設の稼働に伴う定期点検時の道路交通騒音予測に用いた将来の一般交通量は、注4の「現況交通量に伸び率を考慮した」意味が不明である。</p> <p>単純計算では、予測地点①は30,335台となり、26,944台にはならない。予測地点②は17,486台となり、16,504台にはならない。</p> <p>少しひねって、5年間で1.232倍なら、現地調査の平成23年から定期点検時の平成31年の7年目には1.325倍になるなどから計算しても予測地点①は31,691台となり、26,944台にはならない。予測地点②は17,848台となり、16,504台にはならない。</p>	<p>p8.1.1-191に記載してあるとおり、予測地点①の26,944台、予測地点②の16,504台は現況交通量であり、将来交通量は予測地点①が30,327台、予測地点②が17,483台となります。</p> <p>なお、将来交通量は、時間別上下車線別交通量に伸び率を乗じて算出しているため、合計車両台数に伸び率を乗じた値と一致しておりません。</p>
72	<p>p8.1.1-193 飛島村の施設の稼働に伴う定期点検時の道路交通騒音の環境保全措置が非常に不十分であり、事業者の実行可能な範囲内で影響の低減を図っているとはいえない。工事関係車両の環境保全措置としての「伊勢湾岸自動車道の利用を促進」「特定の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する」が、この定期点検では含まれていない。この2点は勿論含むべきであるし、1回限りの建設工事と異なり、定期的にはほぼ同じ業者が受け持つ点検であり、それ以上の環境保全措置を真剣に検討すべきである。</p>	<p>定期点検車両は、現状の車量台数より減少する計画（390台/日・片道→320台/日・片道：p2.2-52）であり、さらに半数の車両が伊勢湾岸自動車道を利用する計画であることから、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと判断しております。</p>
73	<p>p8.1.1-217 飛島村の施設の稼働に伴う定期点検時の道路交通振動の環境保全措置が非常に不十分であり、事業者の実行可能な範囲内で影響の低減を図っているとはいえない。工事関係車両の環境保全措置としての「伊勢湾岸自動車道の利用を促進」「特定の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する」が、この定期点検では含まれていない。この2点は勿論含むべきであるし、それ以上の環境保全措置を真剣に検討すべきである。</p>	
74	<p>p8.1.1-194 飛島村の道路交通振動の現地調査結果で「調査地点①（一般国道302号）は、工業専用地域のため要請限度は適用されない。」とあるが、都市計画用途地域の指定状況（p3.2-13参照）でも明らかなように、調査地点①の前後1kmだけが工業専用地域であるが、その500m南から約2km間、500m北から約500m間は工業地域、1,000m北から約500m間（国道23号まで）は準工業地域であり、要請限度が適用される。むしろ、調査・予測・評価地点が意図的に選定されたものである。地点を南北どちらかへ500m移動すべきである。この区間は交通量もほとんど同じであるため、道路交通振動も同じ程度であり、500m北の工業地域、1,000m北の商業地域で評価し、更なる環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>予測地点①は、主要な交通ルート沿いにある対象事業実施区域に最も近い民家を保全対象として調査、予測及び評価を行いました。一般国道302号沿いの予測地点の選定としては適切と考えております。</p> <p>なお、評価は、要請限度を準用して実施しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
75	<p>p8.1.1-201 道路交通振動予測の計算式はあまりにも簡略化されており、追跡確認ができない。α_0：路面の平坦性による補正值はどんな値を用いたのか。実測はしなかったのか。α_1：距離減衰値は、定数a, b, c, dをどう用いて計算したのか。(知多市p8.1.1.9-50も同様)</p>	<p>予測に用いた路面平坦性標準偏差は、実測値ではなく、「道路維持修繕要綱」(日本道路協会、昭和53年)に示されている維持修繕要否判断の目標値(自動車専用道路：3.5mm、交通量の多い一般道路：4.0～5.0mm)を基に、一般国道302号及び主要地方道名古屋西港線は5.0mm、一般国道155号は3.5mmを使用いたしました。</p> <p>距離減衰値(α_1)は、定数a, b, c, dを用いて求めるのではなく、旧建設省土木提案式の平面道路の距離減衰補正值項の算出手法に従って算出しております。</p> <p>平面道路の距離減衰値(α_1)の算出方法は以下のとおりです。</p> $\alpha_1 = \beta \log_{10}(r/5 + 1) / \log_{10} 2$ <p>β：倍距離あたりのL'_{10}の減衰量(dB) ($= 0.068 \times L'_{10} - 2.0$) (粘土地盤)</p> <p>$L'_{10}$：予測基準点(道路最外車線の中心から5m)におけるL_{10}</p> <p>r：予測基準点から予測地点までの距離(m)</p> <p>なお、a, b, c, dは道路構造ごとに定められている定数であり、平面道路における定数を用いて、p8.1.1-201「(ア)計算式 i.基本式」の基本式のa, b, c, dに代入して計算を行っております。</p>
76	<p>p8.1.1-210 飛島村の建設機械の稼働に伴う振動の予測結果で到達振動レベル最大地点が騒音と同じような地点となっているのは疑問である。騒音では敷地境界から約50m離れたC地点であったが、振動A地点では約80mとなっている。騒音と同じ約50mで「1～4号機取水設備撤去工事」を行えば、距離が近くなることにより$-10 \log_{10}(r/7) - 8.68 \times 0.01(r-7)$で4.7dB増加する。</p>	<p>建設機械の稼働による騒音・振動は、工事の進捗に応じて音源及び振動源となる建設機械の種類、台数、位置等が変化することから、建設機械の稼働による騒音・振動に係る環境影響が最大になる時期として、工事計画に基づき、建設機械が台数や容量を考慮して最も大きな規模で稼働している状態の月において、騒音・振動それぞれを予測しております。その結果、騒音は工事開始後5か月目、振動は工事開始後17か月目を予測対象時期として予測しております。予測対象月が異なれば、稼働する建設機械の種類、台数、配置が異なります。</p> <p>なお、工事の実施に当たっては、騒音・振動レベルを適宜測定し、建設機械の適正配置や効率的な使用、低騒音・低振動型の建設機械の採用等により、規制基準を遵守いたします。</p>
77	<p>p8.1.1-210 飛島村の建設機械の稼働に伴う振動の予測結果で到達振動レベル最大地点が騒音と同じような地点となっているのは間違いである。H地点(放水設備設置工事)では、7m点での振動レベルが82dBもあるサンドパイル打機を2台用いるため、南側30mの事業実施区域では、$L = (82 + 3) - 10 \log_{10}(30/7) - 8.68 \times 0.01(30 - 7) = 76.7$となり、到達振動レベル最大値の69dBより大きくなる。県環境影響評価審査会の事務局でも確認されたい。</p>	<p>p8.1.1-208の第8.1.1.3-5図中の㊸は、振動源の位置ではなく、引き出し線で示した2か所が振動源の位置となっております。p8.1.1-207の「第8.1.1.3-6表」に示すとおり、㊸は「放水設備設置工事(2か所×各建設機械1台)」として放水口及び放水路の2か所で稼働する建設機械の合計台数を示しております。</p>

4. 水環境

No.	意見の概要	当社の見解
78	<p>p2. 2-31 工事中の排水にかかる処理フローで飛島村の実施区域で、仮設合併処理浄化槽が19m³/日と82m³/日と2施設あるが、それぞれの人槽を追加記載し、水質汚濁防止法の届出対象である201人槽や501人槽以上に該当するかどうか判断できるようにすべきである。また、工事排水と雨水排水用の仮設沈殿池の水質測定場所での測定項目を明記すべきである。更に2つの仮設合併処理浄化槽も水質を測定することとすべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域及び知多市の対象事業実施区域ともに、工事中における生活排水量は想定される最大要員数をもとに算出いたしました。</p> <p>仮設合併処理浄化槽の設置・使用に当たっては、「浄化槽法」(昭和58年法律第43号)に基づく対応のほか、今後の工事計画の詳細及び具体的な要員数の決定にあわせて、個々の仮設合併処理浄化槽における処理対象人員数の算定により指定地域特定施設としての該当性を判定のうえ、必要に応じて「水質汚濁防止法」に基づく対応を行ってまいります。</p> <p>なお、仮設沈殿池出口における水質測定項目については、準備書第8章の「第8.2.4-1表 環境監視計画(工事中)」に濁度測定により浮遊物質量(SS)の監視を行う旨を記載しております。</p>
79	<p>p2. 2-31 工事中の排水にかかる処理フローで飛島村の実施区域で、仮設合併処理浄化槽のうち、関係会社仮設事務所等の82m³/日は「構外排水路」に放流することになっており、地図上は北西角にあると推察されるが(p2. 3-32参照)、この構外排水路を図示し、その放流先、放流濃度を明らかにすべきである。</p>	<p>工事中における関係会社の仮設事務所等の生活排水は、仮設の合併処理浄化槽により処理した後に公共の構外排水路へ排出する計画であり、当該排水路を経た最終的な放流先は海域となります。</p> <p>仮設合併処理浄化槽の使用に当たり、「浄化槽法」及び必要に応じて「水質汚濁防止法」に基づく排水の水質管理を徹底してまいります。</p>
80	<p>p3. 2-69 水質汚濁防止法に基づく排水基準として「飛島村の対象事業で新たに設置する特定施設(し尿浄化槽)に適用される上乘せ排水基準は～、総量規制基準は～」としてあるが、西名古屋火力全体ではどうなるのかを記載すべきである。また、有害物質の排水基準は特定施設を設置する事業場(特定事業場)で、公共用水域に水を排出する事業場なら、全て適用されることも追記すべきである。</p>	<p>評価書では、有害物質及び一般項目の排水基準が西名古屋火力発電所から排出される排水すべてに適用される旨を適切に記載いたします。</p>
81	<p>p4. 1-9 方法書への意見「p2-2-22 浚渫について…汚濁拡散防止対策として通常考えられるのは汚濁防止膜の設置であるが、その位置、長さ、深さ、垂下型か自立型か両者の併用なのかなどを具体的に明記すべきである。」に対し、見解は「浚渫工事に伴う汚濁拡散防止対策については、汚濁防止膜(垂下式)を施工状況に合わせ適切に設置する」とあるが、施工計画を明らかにし、それぞれの時期の汚濁防止膜展張計画、開口部の有無を明らかにし、汚濁防止膜の除去率とその根拠を明記すべきである。汚濁防止膜による除去率50%(p8. 1. 2-103参照)は過大である。</p>	<p>海域工事範囲は航路や桟橋に近接しており、施工範囲全体に汚濁防止膜等を展張することができないため、施工状況に応じて垂下式の汚濁防止膜を設置する計画としております。</p> <p>一例として、浚渫工事では濁りの発生する浚渫地点を中心に、浚渫を行う浚渫船や浚渫土を積み込む土運船を囲むように汚濁防止膜を展張いたします。一時的に土運船が出入りする際には汚濁防止膜に開口部が発生いたしますが、その際には浚渫作業は行わないことから新たな濁りは発生せず、また、開口部が発生する時間も短時間であることから、開口部からの濁りの拡散はほとんどないと考えています。</p> <p>なお、施工範囲全体を囲うように汚濁防止対策を行えないことから、船舶の出入り口も設けません。</p> <p>濁りの予測計算に用いた汚濁防止膜による濁りの除去率は、「港湾工事における濁り影響予測の手引」(国土交通省、平成16年)を参考に50%と設定しており、その旨をp8. 1. 2-103に記載しております。</p> <p>手引によると、公有水面埋立事業に係る環境影響評価において、41事例のうち38事例で除去率を50%としており、また、垂下式の汚濁防止膜を設置した工事での実測結果として除去率が平均で70%程度確保されたとされています。したがって、本事業で計画している垂下式の汚濁防止膜による除去率を50%としていることは妥当な設定であると考えられます。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
82	<p>p4.2-6 方法書への知事意見「(3) 浚渫工事に伴う汚濁拡散防止対策及び工事中の排水による海域の水質汚濁の防止対策を明らかにし、予測及び評価を行うこと。」に対し、事業者の見解は、「浚渫工事に伴う汚濁拡散防止対策については、汚濁防止膜（垂下式）を施工状況に合わせ適切に設置する」とあるが知事に指摘されても、施工計画によりそれぞれの時期の汚濁防止膜展張計画を明らかにしていない。また、汚濁防止膜の除去率50%（p8.1.2-103参照）は過大であるため、その根拠を明記すべきである。</p>	<p>No. 81と同じ。</p>
83	<p>p8.1.2-103 飛島村の水質汚濁防止膜による除去率を50%もあることで予測しているが、過大な見込みである。今回は垂下式の水質汚濁防止膜だけであるが、「衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業」では固定式垂下型と固定式自立型の2種類の水質汚濁防止膜を設置することでやっと除去率を50%としている。今回のように「施工状況に合わせ適切に設置する」のでは移動式垂下型と思われ、船舶航行のための開口部もあると想定され、とてもそんな除去率が高いはずがない。除去率の根拠を明記すべきである。</p>	
84	<p>p8.1.2-7 飛島村の水質の現地調査結果が、2地点分まとめて記述してあるが、取水口と放水口で調査しているのは、西名古屋火力発電所によりどんな影響があるかを調べる目的もあるはずであり、それぞれの地点毎の値を記載し、環境基準との対比、発電所の影響を評価すべきである。そもそも環境基準は地点毎の適合状況を評価することになっている。また、環境基準こそないが、水温（p8.1.2-15）については、公害防止協定でも取放水温度差を8.3℃に定めており、今回の計画では7.0℃にするというように、細かな約束があり、取水口と放水口の温度を個別に確認することは重要である。</p>	<p>水質の現地調査は、発電所からの排水等による影響を受けるおそれがあると想定される海域の現況を把握することを目的として行ったことから、調査結果は2地点の測定値の変動範囲が把握できるように、季節別、層別に最大値、最小値、平均値を示しました。</p> <p>なお、取放水温度差については、復水器出入口で測定し確認しております。</p>
85	<p>p8.1.2-16 飛島村の水質の現地調査のうち水温・塩分分布調査が春季（4/24）、夏季（8/2）、秋季（10/27）、冬季（1/24）に行ったとされているが、調査日時は中部電力の発電所の稼働状況が最大に近い月日を選んで調査すべきである。少なくとも水温等に大きな影響を与える飛島の西名古屋、知多、知多第2、新名古屋、川越火力発電所などの位置を明記した上で、それぞれの稼働状況を併記すべきである。</p>	<p>水温及び塩分の現地調査日の設定に当たっては、海域の流れが大きく温排水が最も高潮防波堤外に拡がると考えられる時期といたしました。具体的には、各季節で干満差の大きく海域の流れが大きい大潮期に原則として設定しております。</p> <p>発電所の稼働率は、その時の電力需要により変動するため、稼働率を想定し、調査日を設定することはできません。</p>
86	<p>p8.1.2-48 飛島村の水質の現地調査のうち冬季水温が放水口付近の地点10の深さ3mで15℃近くであるが、取水口付近の地点13では約11℃であり、取放水温度差は4℃であるが、フル稼働なら、こんなことはあり得ない。このときの西名古屋火力発電所の稼働状況を明記すべきである。</p>	<p>温排水は、大気への放熱や周囲の海水との混合希釈により水温が低下しながら拡散していきます。</p> <p>水温が高いほど大気への放熱も大きく、放水口出口直近では比較的流速が速いため、周囲の海水との混合希釈も大きくなります。</p> <p>水温調査の地点10は放水口から約400m離れた地点であることから、測定された水温は大気への放熱と周囲の海水との混合希釈により温度が低下している状況を観測したものと考えております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
87	<p>p8. 1. 2-103 飛島村の海域工事に伴い発生する水の濁りの拡散予測で、1～4号機取水口・取水槽と旧5, 6号機放水口の撤去、7号系列取水口・取水槽の新設以外には、既設の揚油栈橋の撤去工事で杭引抜だけであるが、荷揚栈橋を杭式ドルフィン形式で新設するはずである (p8. 1. 4-65～67など参照)。この工程・内容 (杭の間隔, 総本数, 打込深さなど) を明らかにし, 予測対象とすべきである。</p>	<p>本事業において新設する荷揚栈橋は, 海域に生息する生物への影響を考慮し, 海底の設置面積が小さく海域を分断しない杭式ドルフィン形式を採用する計画としており, 既設の揚油栈橋撤去後に工事を開始し, 大型機器の搬入開始前までに設置する計画としております。</p> <p>揚油栈橋等の撤去工事における杭の引抜工事では, 引抜く杭に土砂が付着して濁りが発生すると想定されるため, 濁りの発生する対象工事としておりますが, 荷揚栈橋等の設置工事における杭打ち工事では, 油圧ハンマによる打撃工法による杭打設を計画していることから, 濁りの発生はほとんどないと考えられるため, 濁りの発生する対象工事とはしておりません。</p>
88	<p>p8. 1. 2-124 飛島村の温排水の環境保全措置として「深層取水方式を採用することにより, 温排水の再循環を回避する。」とあるが, 事業内容では, 現状, 将来とも「深層取水方式」となっており (p2. 2-41参照), 方式としては変わらない。従来通りの深さで取水するものを環境保全措置として掲げるのはおかしい。それとも, 取水位置をさらに深くするのか。取水設備の断面図で見ると, 取水深さはNP 0m付近からNP 8m付近であり, 変更の余地はなく, そもそも深層取水といえるものではない。表層の約3mを除いて海底近くまでの全面を取水口に行っているだけである。</p>	<p>本事業では, 既設設備を撤去し, 新たに現状と同様な深層取水方式を採用することで, 取水口における温排水の再循環を回避し, 温排水による海域への影響の低減を図る計画としていることから環境保全措置として記載いたしました。</p> <p>新設する取水口は, 既設と同様にカーテンウォール方式の深層取水設備で, N. P. -8. 0m～N. P. -11. 5mの開口部から冷却水を取水する計画としております。</p>

5. 土壌汚染

No.	意見の概要	当社の見解
89	<p>p3. 1-78 土壌汚染の状況で「平成22年度ダイオキシン類に係る環境調査結果について」（愛知県，平成23年）しか記載がないが，他の土壌汚染物質項目を含め幅広く文献調査をすべきである。過去に行政が記者発表した鉛，ヒ素，フッ素などの土壌汚染事例（2004. 10. 13名古屋公表，新日鐵空見工場など）を調査し，調査対象区域内での事例の有無，あればその紹介をすべきである。また，土壌汚染対策法に基づく区域の指定として，「要措置区域（法第6条）」，「形質変更時要届出区域（法第11条）」の有無も記載すべきである。「事業実施区域には，要措置区域及び形質変更時要届出区域の指定はない。」（p3. 2-73参照）だけでは，この区域全体の汚染状況は把握できない。</p>	<p>準備書第3章「対象事業実施区域及びその周囲の概況」は，対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査，予測及び評価の手法を選定するに当たって必要な情報を記載することとされています（「発電所の設置又は変更の工事の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査，予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針，環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年通商産業省令第54号）（以下「発電所アセス省令」という）第6条）。</p> <p>行政から公表されている個別の土壌汚染事例を確認しておりますが，これらの公表事例は，汚染の原因や汚染の状況はそれぞれの土地利用履歴等の事情に応じて生じたものと考えられることから，本事業の環境影響を評価するに当たっては必要な情報ではないと判断し，記載はしていません。</p> <p>なお，ダイオキシン類は，広域的な土壌汚染の可能性があり文献資料による調査結果が公表されており，対象事業実施区域及びその周辺の状況として，その結果を記載しております。</p>
90	<p>p4. 1-10 方法書への意見「土壌汚染について「工事中及び運転開始後において，土壌汚染の原因となる物質は使用しない。」と断定しているのはまちがいである。ガソリンスタンドでのベンゼンによる土壌汚染が頻発することから，軽油やガソリンに不純物で含まれるベンゼンが原因であることは明白である。ただでさえ西名古屋火力は原油等の漏洩事故が多く，…土壌がベンゼンの基準を超えている可能性があり，十分な調査が必要である。」に対し，見解は「燃料油の漏洩はありましたが，その漏洩範囲の回収を適切に行っていることから，…土壌汚染に係る調査は実施していません。…「PRTR排出量等算出マニュアル」によれば，軽油中にベンゼンは確認されていません。」とあるが，漏洩した燃料油（原油）の回収は本当に適切に行われたのか，国や県が確認したのか，回収後に残された土壌分析は行ったのか不明である。また，「PRTR排出量等算出マニュアル」（Ⅲ-291）によれば，確かにベンゼンは，軽油には0.00だが，ガソリンには0.54～0.63，漏洩した原油には0.10～0.17%（分析がおおざっぱで1%未満も多い）あり，ベンゼンによる土壌汚染の恐れは残っている。</p>	<p>西名古屋火力発電所で過去に発生した燃料油の漏洩事故については，適切に漏洩油回収措置を実施し，すでに監督官庁による確認がされております。</p> <p>本事業は，3,000㎡以上の土地の形質の変更を伴うことから，「土壌汚染対策法」（平成14年法律第53号）及び「愛知県生活環境保全条例」に基づいて適切な対応をいたします。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
91	<p>p4.1-11 方法書への意見「土壤汚染について…PCB入りの変圧器の置場を西名古屋火力の5,6号機跡地の約16,000㎡に設置している。製造、使用が禁止されてから30年以上経過した錆だらけの変圧器を放置しており、PCBが滲み出して土壤汚染を起こしているのは想像に難くない。このPCB入りの変圧器の置場については個別の詳細な調査が必要である。」に対し、見解は「柱上変圧器置場は…保管基準に従い…厳重な保管・管理を行っています。…こうしたことから…（法、条例）に基づく土壤汚染に係る調査は実施していません。なお、本事業は、3,000㎡以上の土地の形質の変更を伴うことから、土壤汚染対策法及び愛知県生活環境保全条例に基づく手続きを行います。」とあるが、法や条例に基づかない調査ぐらいは行っているはずなので、定量的な数値を記載し、納得できるようにすべきである。また、法や条例に基づく手続きを行うのは当たりまえのことであり、その内容が環境影響評価の項目から除外されていることが問題である。環境保全措置が「事業者により実行可能な範囲内において検討されるよう」求められている以上、法や条例の手続きを超えた事業者独自の対応が必要とされる。</p>	<p>西名古屋火力発電所構内には、ごく微量のPCBが誤混入した絶縁油を抜き取った柱上変圧器置場がありますが、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和45年法律第137号）（以下「廃棄物処理法」という。）の保管基準に従い、地下浸透防止対策（床面舗装）や外部流出防止対策（防油堤、油水分離槽等）等の対策を講じるとともに、定期的な巡視を実施する等、厳重な保管・管理を行っております。</p> <p>本事業は、3,000㎡以上の土地の形質の変更を伴うことから、「土壤汚染対策法」及び「愛知県生活環境保全条例」に基づいて適切な対応を行ってまいります。</p>
92	<p>p4.1-11 方法書への意見「土壤汚染について、飛島村と知多市の事業実施区域しか触れていないが、工事の概要と同様に、「名古屋港海底の対象事業実施区域」の項目を追加し、残土について、掘削という土地の改変に伴う土壌ととらえ、汚染土壌でないかの調査を行うべきである。このあたりの海底土砂にはフッ素やホウ素が含まれているのが常識であり、浚渫土による埋め立て地はほとんどがこの項目による汚染土壌に悩んでいる。」に対し、見解は「これらの残土及び汚泥は、分析を行い適切に処理する計画です。」とあるが、底質調査（p8.1.2-125など参照）と同様に、分析の項目、地点、分析頻度を明記すべきである。</p>	<p>海底シールドトンネルの建設工事については、トンネル内を通じて飛島村及び知多市の対象事業実施区域で掘削土の搬出や資機材の搬出入を行うことから、準備書では、それぞれの対象事業実施区域での工事に関する事項にまとめて記載しております。</p> <p>海底シールドトンネルの建設工事により発生するこれらの土砂や汚泥の処理に当たっては、「廃棄物処理法」に沿って適正に処理するために必要な具体的な処理手順等を示した「建設廃棄物処理指針（平成22年度版）」を遵守し適正に処理する計画としております。</p>

6. 地盤沈下

No.	意見の概要	当社の見解
93	<p>p3. 1-80 地盤沈下の状況で「昭和50年代以降は沈静化」「平成22年度…年間1cm以上の沈下を示した水準点はなく」と現状の年間沈下状況だけを記載しているが、重要な累積沈下状況として「飛島村の実施区域付近では昭和36年から20cmの累積沈下があり、完全な海面下になっている。」ことを明記すべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域周辺の地盤沈下の調査開始以降の累積沈下状況は承知しておりますが、地下水揚水規制の拡大や地下水以外の代替水への転換等の施策により、昭和50年代以降は沈静化の傾向を示していることから準備書には他の項目と同様の平成22年度の観測結果を記載しております。</p> <p>なお、飛島村の対象事業実施区域である西名古屋火力発電所の地盤高は名古屋港基準面+5.00m（東京湾平均海面+3.59m）であり「海拔0m以下の区域」ではありません。また、本事業では地下水の汲み上げによる用水の使用はありません。</p>
94	<p>p4. 1-12 方法書への意見「地盤沈下の状況で、「平成20年度の観測結果によると、年間1cm以上の沈下を示した水準点はなく、地盤の沈下域はみられていない。」とあるが、年間1cm以上の沈下を示した水準点はないが、年間0.5cm以上の沈下を示した水準点は尾張・名古屋市地域で12地点あったことを明記すべきである。」に対し、見解は「平成23年版環境白書を引用し、第3章…に記載しました。」とあるが、平成23年版環境白書の引用方法が稚拙であり、累積沈下というもっとも重要な内容が欠落している。環境白書の2ページの内1ページ分は海拔ゼロメートル地帯及び累積沈下量の状況図であり、飛島村の事業実施区域は「調査開始からの累積沈下量最大地点」の弥富市神戸7丁目の南南東10kmと近く、西名古屋火力発電所は累積沈下量のコンターでも20～40cmとされ、海拔0m以下の区域であり、いったん浸水するといつまでも水が引かず、復旧工事もままならない区域であることを明記すべきである。</p>	

7. 動物・植物・生態系

No.	意見の概要	当社の見解
95	<p>p8.1.3-45 飛島村のハイタカについて影響予測で「上空でドバトを襲う行動…事業実施区域に小型の鳥類の生息環境である樹林や草地がある…採餌場としている可能性がある。そのため、工事の実施に伴い採餌場が一時的に失われる可能性があるが、樹林及び草地を整備する計画であることから、…採餌場への影響は一時的なものであると予測する。」とあるが、一時的といいながら4年間以上の工事期間は緑地が皆無となることへの対応が全く検討されていない。伐採ではなく移植を前提とし、「北西部のまとまった敷地」に移植して工事中の緑地を少しでも確保するよう環境保全措置をとるべきである。</p>	<p>事業の目的として、安定性の高い電力供給体制の早期確立のため、本事業の発電設備の早期運転開始に取り組むこととしております。早期運転開始のためには、建設工期を短縮する必要があり、撤去工事と新設工事を同時に進める計画としております。現状の発電所の敷地及び東浜南オフドックヤードについては、新設設備の設置に必要な敷地、工事期間中の工事ヤードや資材・土砂置き場等として利用するため、支障となる樹木を一時的に移植する敷地を確保することは困難であり、樹木を伐採する計画としております。したがって、工事中は一部の緑地を除いて伐採いたしますが、建設工期を短縮し新たな緑地を早期に整備する計画としております。</p>
96	<p>p8.1.3-48 飛島村のハヤブサについて影響予測で「ドバトや小鳥類を襲う行動…事業実施区域の樹林、草地等に生息する小型～中型の鳥類を餌として利用していると考えられる…工事の実施に伴い採餌場が一時的に失われるが、樹林及び草地を整備する計画であることから、…採餌場への影響は一時的なものであると予測する。」とあるが、採餌場が一時的に失われるとコアジサシへの影響以上があると断定までしながら、一時的といいながら4年間以上の工事期間は緑地が皆無となることへの対応が全く検討されていない。伐採ではなく移植を前提とし、「北西部のまとまった敷地」に移植して工事中の緑地を少しでも確保するよう環境保全措置をとるべきである。</p>	
97	<p>p8.1.3-51 飛島村の鳥類に対する環境影響の回避・低減に係る評価として「造成等の施工並びに地形改変及び施設の存在に伴う重要な種への一時的な影響はあるものの、これらの措置を講じることにより、運転開始後に生息環境は回復するものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、運転開始後に生息環境は回復するというので、4年間以上の工事期間は緑地が皆無となることへの対応が全く検討されていない。伐採ではなく移植を前提とし、「北西部のまとまった敷地」に移植して工事中の緑地を少しでも確保するよう環境保全措置を追加すべきである。これぐらいは事業者として実行可能な範囲内である。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
98	<p>p3. 1-91 陸域の動物相について「予備調査」を行ったことは環境影響評価法違反である。どのような項目についてどのような調査を行うかについては方法書で公表し、知事意見等を受けて必要な追加・修正をして、調査を行い、その結果を今回の準備書にまとめることになっている。事業を急ぐための事前調査は許されない。しかも「予備調査結果を補完するために、夏季（6月）の鳥類相の調査を行った。」(p8. 1. 3-5参照)とあり、予備調査といながら実質は本来の調査であり「現地調査」は予備調査を補完する程度の水準に成り下がっている。環境影響評価法第31条では（対象事業の実施の制限）として「事業者は、第二十七条の規定による公告（評価書：筆者注）を行うまでは、対象事業を実施してはならない。」とされ、対象事業とは、現地調査も含むとされている。</p>	<p>陸域の動植物及び生態系に係る環境影響評価項目の選定・非選定を検討するに当たって、飛島村及び知多市の対象事業実施区域並びにその周辺における動植物の生息・生育状況を既存資料により整理いたしました。既存資料から得られた情報は、主に対象事業実施区域周辺に見られる農耕地、水辺等の環境下における動植物の情報でした。しかしながら、対象事業実施区域は埋立地に形成された工場地帯に位置し、人工緑地や造成地、工場等の人工物によって覆われた環境が大部分を占めており、周辺の自然環境とは異なっております。</p> <p>こうしたことから、対象事業実施区域の自然環境を把握するためには、当該区域の情報を別途収集することが必要であると判断し、方法書作成段階において予備調査として1年間の動植物相調査を行い、動植物の生息・生育状況を的確に把握するとともに、生態系の概況についても整理いたしました。</p> <p>予備調査の結果、対象事業実施区域の動植物相及び重要な種が把握されたことから、方法書において重点化を図った現地調査として重要な種に関する調査の内容を示し、方法書の知事意見等を踏まえて、現地調査を実施いたしました。</p> <p>この結果、ハヤブサなどの重要な種について、より詳細な予測・評価が可能となったと判断しております。</p> <p>なお、「環境影響評価法」（平成9年法律第81号）第31条の（対象事業実施の制限）は、評価書の公告までは環境影響評価の対象となる環境を改変するような行為をしてはならないという趣旨であり、現地調査の実施を制限しているものではないと考えております。</p>
99	<p>p4. 1-13 方法書への意見「陸域の動物の状況で「動物の生息状況を把握することを目的に、西名古屋火力発電所及び知多第二火力発電所構内を対象に予備調査を実施し、その結果を整理した。」とあるが、こうした調査は、本来はどのような項目について、どのような方法で実施するのか、を議論するのが今回の「環境影響評価方法書」であり、事業者が勝手な判断で事前に調査するのは間違っている。」に対し、見解は「事業実施区域の自然環境を把握するためには、当該区域の情報を別途収集することが必要であると判断し、予備調査として現地調査を実施しました。」とあるが、全く理由になっていない。事業実施区域の自然環境を把握するため、どのような項目についてどのような調査を行うかについては方法書で公表し、知事意見等を受けて必要な追加・修正をして、調査を行い、その結果を今回の準備書にまとめることになっている。また、予備調査と言いながら実質は本来の調査であり、「現地調査」は予備調査を補完する程度の水準に成り下がっている。</p>	<p>予備調査の結果、対象事業実施区域の動植物相及び重要な種が把握されたことから、方法書において重点化を図った現地調査として重要な種に関する調査の内容を示し、方法書の知事意見等を踏まえて、現地調査を実施いたしました。</p> <p>この結果、ハヤブサなどの重要な種について、より詳細な予測・評価が可能となったと判断しております。</p> <p>なお、「環境影響評価法」（平成9年法律第81号）第31条の（対象事業実施の制限）は、評価書の公告までは環境影響評価の対象となる環境を改変するような行為をしてはならないという趣旨であり、現地調査の実施を制限しているものではないと考えております。</p>
100	<p>p3. 1-91 陸域の動物相の調査日が西名古屋、知多第二火力ともに、春、夏、秋、冬の4季行ったとしているが、爬虫類、両生類、昆虫類は冬に行っていない（p8. 1. 3-14, 16, 18参照）。全ての動物について、4季の調査を行ったと勘違いさせるような表現は修正するとともに、なぜ冬を省略したかを明記すべきである。</p>	<p>準備書第3章では、対象事業実施区域及びその周囲の概況のひとつとして、陸域の動物相の概要を記載しております。各発電所構内においては、当社が予備調査を行っていることから、一連の調査内容の概要を示すとともに、その調査結果を記載しております。</p> <p>なお、調査は動物相を把握するための適期とし、各分類群の詳細な調査日については、第8章に記載しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
101	<p>p4.1-6 方法書への意見「環境影響評価項目の選定で、工事の実施及び存在及び供用時で「生態系」が選定されていないが、その理由等は「工業専用地域に位置し、新たな地形改変はない。樹木の伐採は一部あるものの…その生態系は管理された緑地を基盤とした人工的なものであることから、評価項目として選定しない。」とされている。しかし、現在と同じ排ガス温度で3倍近い排出ガスを放出し、温度環境が極端に高くなる。こうしたことから、鳥類への影響が考えられるので、生態系を選定すべきである。たとえば、北東3kmの空見スラッジリサイクルセンター（仮称）建設事業に係る環境影響評価準備書についての市長意見（2006.9.27）では、藤前干潟の鳥類への影響を判断するため、排ガス温度の予測・評価を求めており、事業者はそれに従い評価書を作成した。」に対し、事業者の見解は「藤前干潟から3km以上離れていることから、建設機械の稼働によるNOx、粉じん、騒音、振動及び供用時の騒音、振動の影響は及ばないと考えます。また、…動物の重要種については…調査、予測及び評価を行い、…記載します。」とあるが、やむを得ず追加した動物については、コアジサシについての影響予測で(i)繁殖地への影響、(ii)採餌場への影響を調査しただけ(p8.1.3-44参照)。ケリなど他の重要な種についても全て同じであり、3倍近い排出ガスを放出することによる越冬地への飛翔コースへの影響を全く検討していない。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域に設置する煙突頭頂部からの排出ガスは、外気との温度差から発生する浮力により有効煙突高まで上昇いたします。この上昇過程において、排出ガス温度は外気と混合することにより低下し、有効煙突高において外気と同程度になることから、鳥類の飛翔が排出ガス温度により影響を受ける可能性がある範囲は、煙突頭頂部から有効煙突高までの限られた範囲であると考えられます。そのため、排出ガス温度を影響要因とした飛島村の対象事業実施区域及び藤前干潟を利用する鳥類への影響評価について選定する必要はないものと考えております。</p> <p>なお、p4.1-6の当社の見解は、飛島村及び知多市を対象事業実施区域における重要な種についての繁殖地及び採餌場への影響評価を行うことを説明したものです。</p>
102	<p>p4.1-13 方法書への意見「環境影響評価項目の選定で…生態系が選定されていないが、…3倍近い排出ガスを放出し、温度環境が極端に高くなる…鳥類への影響が考えられるので、生態系を選定すべきである。」に対し、事業者の見解は「3km以上離れているラムサール条約に登録されている藤前干潟については、排出ガス温度による影響は及ばないと考えます。」とあるが、他の部分（p4.1-6参照）での事業者の見解は「藤前干潟から3km以上離れていることから、建設機械の稼働によるNOx、粉じん、騒音、振動及び供用時の騒音、振動の影響は及ばないと考えます。また、…動物の重要種については…調査、予測及び評価を行い、…記載します。」と食い違っている。見解をこのように修正すべきである。</p>	
103	<p>p8.1.3-44 飛島村のコアジサシについての影響予測で(i)繁殖地への影響、(ii)採餌場への影響を調査しただけ。ケリなど他の重要な種についても全て同じであるが、北側3kmに存在するラムサール条約に登録されている藤前干潟への飛来コースへの影響予測を追加すべきである。排ガス量が3倍近くにもなることが従来の飛来コースの影響がないとは言い難い。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
104	<p>p8.1.3-182 飛島村の動物の予測結果、環境影響の回避・低減に係る評価で、「荷揚棧橋は、海底の設置面積が小さく海域を分断しない杭式ドルフィン形式を採用する。この措置を講じることにより、地形変化及び施設の存在に伴う海域に生息する動物への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、そもそも第2章の事業内容（p2.2-18など参照）では、荷揚棧橋を新設することしか記載がなく、どんな構造でどんな形式を採用するなどは不明である。また、海域工事に伴い発生する水の濁りの拡散予測でも、1～4号機取水口・取水槽と旧5,6号機放水口の撤去、7号系列取水口・取水槽の新設以外には、既設の揚油棧橋の撤去工事で杭引抜があるだけであり、新設の荷揚棧橋は予測対象となっていない（p8.1.2-103参照）。荷揚棧橋の内容を事業内容として記載し、定量的な予測を行った上で評価を行うべきである。</p>	<p>本事業において新設する荷揚棧橋は、海域に生息する生物への影響を考慮し、海底の設置面積が小さく海域を分断しない杭式ドルフィン形式を採用する計画としており、既設の揚油棧橋撤去後に工事を開始し、大型機器の搬入開始前までに設置する計画としております。</p> <p>揚油棧橋等の撤去工事における杭の引抜工事では、引抜く杭に土砂が付着して濁りが発生すると想定されるため、濁りの発生する対象工事としておりますが、荷揚棧橋等の設置工事における杭打ち工事では、油圧ハンマによる打撃工法による杭打設を計画していることから、濁りの発生はほとんどないと考えられるため、濁りの発生する対象工事とはしておりません。</p>
105	<p>p8.1.4-65～67 飛島村の植物の予測結果、環境影響の回避・低減に係る評価で、「荷揚棧橋は、海底の設置面積が小さく海域を分断しない杭式ドルフィン形式を採用する。…海域に生育する植物への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、そもそも第2章の事業内容（p2.2-18など参照）では、荷揚棧橋を新設することしか記載がなく、どんな構造でどんな形式を採用するなどは不明である。また、海域工事に伴い発生する水の濁りの拡散予測でも、新設の荷揚棧橋は予測対象となっていない（p8.1.2-103参照）。荷揚棧橋の内容を事業内容として記載し、定量的な予測を行った上で評価を行うべきである。</p>	
106	<p>p8.1.3-107 飛島村の動物で底生生物の現地調査で、マクロベントスの調査地点が18地点あるにもかかわらず、メガロベントスの調査地点が4地点というのは少なすぎる。しかも、調査地域が沖合ばかりであり、西名古屋火力発電所の取水口や放水口付近の状況を調査すべきである。</p>	<p>底生生物（メガロベントス）調査は、漁船により貝桁網を海底で曳航して調査を行います。西名古屋火力発電所の取水口及び放水口付近は名古屋港内の飛島ふ頭コンテナターミナルの付近に位置し、大型船舶をはじめとする船舶の航行が多い海域となっており、海上交通安全上の配慮から貝桁網調査を実施しないことといたしました。</p> <p>なお、4調査地点の位置は、温排水の拡散範囲を踏まえて海域を代表する地点に配置しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
107	<p>p8. 1. 3-128～135 飛島村の動物でプランクトンの現地調査結果図で、全季節、全地点のほとんどが100,000個未満であり、凡例を4分類する意味がない。円グラフで出現比率を見るため、この程度の大きさは必要であるが、200,000以上を削除し、出現せず、10,000未満、10,000～、50,000～などと細分化すべきである。また、出現個体数は各円グラフの実数を記載して、理解できるようにすべきである。取水したプランクトンを含む海水を循環水ポンプで汲み上げ、復水器を通過させ、さらに現在は冷却水全体に次亜塩素酸ソーダを注入していることで、放水口でのプランクトンはほとんど死滅しているはずであり、その状況を隠すための円グラフになっている。しかも今回の計画では次亜塩素酸ソーダを注入するのは補機冷却水だけにするので（p2. 2-45参照）、若干のプランクトン対策にもなるはずであり、その意味でも取水口と放水口でのプランクトン調査結果は重要であり実数表記すべきである。</p>	<p>海域に生息する動物の調査結果図の円グラフの大きさは、最大の値を基準として最大の円の階級を設定し、ついで、2分の1、2分の1未満の階級に区分しております。海生生物の個体数は季節や地点によりさまざまに変動いたしますが、上記の基準で区分することにより最大となる階級の出現状況が認識しやすく、特徴的な現象が把握しやすいものと考えております。</p> <p>例えば、動物プランクトンの季節別出現状況で、夏季の上層に高潮防波堤内において <i>Favella ehrenbergii</i> が増殖している状況などが該当いたします。</p>
108	<p>p8. 1. 3-147～152 飛島村の動物で魚卵の現地調査結果図で、全季節、全地点のほとんどが5,000個未満であり、凡例を4分類する意味がない。円グラフで出現比率を見るため、この程度の大きさは必要であるが、10,000以上を削除し、出現せず、1,000未満、1,000～、5,000～などと細分化すべきである。また、出現個体数は各円グラフの実数を記載して、理解できるようにすべきである。取水した魚卵は、放水口でほとんど死滅しているはずであり、その状況を隠すための円グラフになっている。かすかにその状況が分かるのは、春季・表層や中層、冬季・表層で取水口では5,000未満、放水口では出現せずとなっている。この魚卵調査結果は重要であり実数表記すべきである。</p>	
109	<p>p8. 3-154～157 飛島村の動物で稚仔の現地調査結果図で、全季節、全地点のほとんどが1,000個未満であり、凡例を4分類する意味がない。円グラフで出現比率を見るため、この程度の大きさは必要であるが、2,000以上を削除し、出現せず、500未満、500～、1,000～などと細分化すべきである。また、出現個体数は各円グラフの実数を記載して、理解できるようにすべきである。取水した稚仔は、放水口でほとんど死滅しているはずであり、その状況を隠すための円グラフになっている。この稚仔調査結果は重要であり実数表記すべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
110	<p>p8.1.3-184 施設の稼働について飛島村の動物の予測結果で、動物プランクトン、魚卵・稚仔については「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が、…周辺海域に広く分布していることから、…影響は小さいものと予測する。」とあるが、取水量を45.3m³/sから50m³/sと1割増加させる計画であり、庄内川の年平均流量26.59m³/s（p3.1-48参照）の倍近い水量を取水することが「多少の影響を受けることも考えられる」という評価は常識的にもおかしいし、何の証明・予測もない。</p>	<p>施設の稼働に伴う冷却水の取水による動・植物プランクトン及び魚卵・稚仔の復水器通過の影響については、既存文献^(※)の知見を参考に予測・評価を行っております。</p> <p>冷却水の取水による影響については、以下のとおりまとめられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊泳力がある大きな魚類が取水とともに発電所に取り込まれることはないが取水口付近に分布する浮遊性の動植物プランクトンや魚卵、遊泳力が小さな仔稚魚・幼魚、無脊椎動物の幼生などは、海水とともに発電所に取り込まれることがある。 ・水路系通過中の動植物プランクトン死亡率（活性の低下）は数%であった。また、動植物プランクトンの密度は取水口から放水口にかけて低下するケースが多いが、その要因は冷却水路に付着する生物による捕食と考えられる。 ・発電所内に取り込まれた魚卵・仔稚魚・幼魚がすべて死亡すると仮定しても、その死亡量は周辺海域における自然死亡や漁業による減耗の数%以下と推定されている。 <p>これらを踏まえ、冷却水の復水器通過による影響は小さいものと評価しております。</p> <p>(※) 既存文献</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)「経済産業省原子力安全・保安院 平成15年度 大規模発電所取放水影響調査（取水生物影響調査）報告書 - 平成8～15年度調査結果まとめ -」（平成16年，（財）海洋生物環境研究所） (2)「環境省請負調査業務 平成22年度国内外における発電所等からの温排水による環境影響に係る調査業務報告書」（平成23年3月，財団法人海洋生物環境研究所，日本エヌ・ユー・エス株式会社）
111	<p>p8.1.3-183～185 施設の稼働（温排水）について飛島村の動物の予測結果で、全ての種（魚等の遊泳動物、潮間帯生物、底生生物、動物プランクトン、魚卵・稚仔、貴重な種）について「温排水の拡散面積（海表面1℃以上水温上昇範囲）が現状以下となることから、…生息環境の変化の程度は小さく…影響は小さいものと予測する。」とあるが、海面下2mで3℃以上の水温上昇範囲は0.3km²増加する（p8.1.2-120参照）。このことを軽視してはならない。文章でも明確に示すべきである。</p>	<p>温排水拡散予測計算では、西名古屋火力発電所だけでなく、名古屋港に位置する新名古屋火力発電所、知多火力発電所、知多第二発電所からの温排水拡散範囲が重畳することから、これら4発電所からの温排水を考慮した予測計算を実施しております。</p> <p>本事業では、復水器の冷却水量が現状の45.3m³/sから50m³/sに若干増加いたしますが、取放水温度差を現状の約8.3℃以下から約7℃以下にすることで、温排水による海域への排出熱量を低減する計画としております。これにより全般的な温排水の影響は現状に比べ将来は減少しております。</p> <p>なお、現状に比べ将来では、海面下2mの3℃以上水温上昇範囲のみ0.3km²増加いたしますが、拡散面積が最も大きくなる海表面の1℃以上水温上昇範囲等は現状以下にする計画としております。</p> <p>以上のことから、現状と比べ将来において温排水による海域への影響は小さくなると考えられることから、温排水による海域への影響は実行可能な範囲内で低減されているものと考えております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
112	p8.1.3-186 施設の稼働（温排水）について飛島村の動物の環境影響の回避・低減に係る評価で、「温排水の拡散面積（海表面1℃以上水温上昇範囲）を現状以下に低減する、…生息環境の変化の程度は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、海面下2mで3℃以上の水温上昇範囲は0.3km ² 増加すること（p8.1.2-120参照）を隠した評価であり、冷却効率の更なるアップなど、事業者の採りうる環境保全措置を検討すべきである。	No. 111と同じ。
113	p8.1.4-70 施設の稼働（温排水）について飛島村の植物の環境影響の回避・低減に係る評価で、「温排水の拡散面積（海表面1℃以上水温上昇範囲）を現状以下に低減する、…生育する植物への影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、海面下2mで3℃以上の水温上昇範囲は0.3km ² 増加すること（p8.1.2-120参照）を隠した評価であり、冷却効率の更なるアップなど、事業者の採りうる環境保全措置を検討すべきである。	
114	p8.1.4-21, 22, 40, 41, 54, 55 飛島村の植物の現地調査結果図で、潮間帯生物（植物）、海藻草類、植物プランクトンについて、円グラフの凡例を4分類しているが、大まかすぎて、他地点との比較ができない。もっと細分化するとともに、実数を併記すべきである。	海域に生育する植物の調査結果図の円グラフの大きさは、最大の値を基準として最大の円の階級を設定し、ついで、2分の1、2分の1未満の階級に区分しております。海生生物の湿重量は季節や地点によりさまざまに変動いたしますが、上記の基準で区分することにより最大となる階級の出現状況が認識しやすく、特徴的な現象が把握しやすいものと考えております。
115	p8.1.11-61, 62 知多市での工事による、動物（ハヤブサ）の予測結果で、繁殖地への影響は「知多第二火力発電所の煙突で交尾、求愛給餌等の繁殖活動を確認…今後も繁殖活動が行われる可能性はあるが、ハヤブサが利用している集合煙突は対象事業実施区域外であり、…繁殖地への影響はないものと予測する。」、給餌場への影響は「対象事業実施区域の樹林、草地等も採餌場として利用している可能性がある。工事の実施に伴い一時的に樹林・草地の一部が失われるが、その面積は限られており、原状復旧することから、…影響はほとんどないものと予測する。」とあるが、立坑と集合煙突は約400m離れているだけであり、ハヤブサの全飛翔経路でもこの立坑上空を通過しており（p8.1.11-40参照）、繁殖地へは「影響はない」との予測結果は表現上も間違っている。少なくとも給餌への「影響はほとんどない」に修正し、更なる環境保全措置を検討すべきである。	知多第二火力発電所で見られるハヤブサは、発電所や周囲の工場で騒音や振動を伴う作業が行われている状況で生息しております。 本事業では、立坑位置を集合煙突から可能な限り離れた位置とすることにより、集合煙突への工事に伴う騒音・振動等の影響は、集合煙突周辺の通常の作業と同程度以下に抑えられることから、工事の実施及び施設の存在によるハヤブサの繁殖地への影響はないものと考えております。
116	p8.2-22 飛島村・工事中の動物の環境保全措置が「新たな地形改変の回避」の一つしかないが、意図的な環境保全隠しである。飛島では「緑地面積率20%以上を確保する。」「新たに整備する緑地は…将来の発電所敷地の北西側にまとまった面積を確保する。」など5項目（p8.1.3-51参照）を本文で掲げていることを明記すべきである。	p8.1.3-51に記載してある環境保全措置のうち、「工事の実施」（造成等の施工による一時的な影響）に係る環境保全措置はp8.2-22に、「土地又は工作物の存在及び供用」（地形改変及び施設の存在）に係る環境保全措置はp8.2-29に整理しております。なお、緑化に関する環境保全措置は「土地又は工作物の存在及び供用」に係る環境保全措置として整理しております。

8. 景 観

No.	意見の概要	当社の見解
117	<p>p8. 1. 5-15, 20 飛島村の景観の予測結果, 環境影響の回避・低減に係る評価で, 「名古屋港景観基本計画…名古屋港カラー計画…との整合を図り, 臨海部の景観形成に配慮した色彩とする。」とあるが, 景観予測にある薄灰色ということか, それとも別の色になるのか。名古屋港カラー計画(別図)では, 煙突の位置は「活気ゾーン」として「アクセントカラー」の赤色(10RP5/14)とされているが, 主要な建物等の概要では, 煙突は「グレー系色」(p2. 2-42参照)とされている。ここで具体的な色を明記し, その色彩で景観予測をすべきである。</p>	<p>将来の西名古屋火力発電所の主要な設備の色彩については, p2. 2-42の第2. 2-10表及びp8. 2-11「(9)景観—地形改変及び施設の存在」に記載したとおり, 「名古屋港景観基本計画(第2版)」及び「名古屋港カラー計画」(名古屋港管理組合)との整合を図り, 臨海部の景観形成に配慮した「グレー系色」及び「ブルー系色」とし, 眺望景観に係る予測では色彩計画を反映したモニター写真を用いました。</p> <p>色彩の検討に際しては, 「景観アドバイザー制度」(名古屋港管理組合)を活用しており, タービン建屋のアクセントラインに関するアドバイスをしております。</p> <p>なお, 「名古屋港カラー計画」は, 名古屋港を「ロマンゾーン」, 「活気ゾーン」及び「ゲート」の3つにゾーニングし, それぞれのゾーンについてベースカラー, アクセントカラーの明度, 彩度を定めていますが, 具体的なアクセントカラーの指定はありません。</p>



9. 人と自然との触れ合いの活動の場

No.	意見の概要	当社の見解
118	<p>p8.1.6-7 飛島村の人と自然との触れ合いの活動の場について、交通量調査位置が①弥富市上野町で、工事関係車両が289台（工事開始後19ヶ月目の5～20時）となっているが（p8.1.6-15参照）、これは工事中の大気粉じんの予測（工事開始後19ヶ月目の5～20時）を行った予測地点②（p8.1.1-93参照）から約4km離れただけであり、工事関係車両台数は同じはずである。しかし、この粉じん予測条件では320台通過することになっている（p8.1.1-107参照）。どちらかに間違いがあるとしかいえない。県環境影響評価審査会の事務局でも再確認をされたい。</p>	<p>人と自然との触れ合いの活動の場の予測に用いた交通量は、工事関係車両が運行する時間帯（5～20時）の往復交通量（320台）のうち、愛知県弥富野鳥園の開園時間を考慮した時間帯（7～19時）の往復交通量（289台）としております。時間別交通量については、それぞれ評価対象の時間区分毎の交通量を示しているため台数が異なっております。</p>
119	<p>p8.1.6-16 飛島村の人と自然との触れ合いの活動の場について、環境影響の回避・低減に係る評価で「予測地点の将来交通量に占める工事関係車両の割合が2.7%と小さく、…影響は小さいものと考えられ、実行可能な範囲内で影響の低減が図られているものと評価する。」とあるが、工事関係車両はほとんどが大型車であり、小型車が大部分の一般交通に大型車が混入する影響が全く加味されていない。台数で評価するなら、小型、大型の内訳を示すと同時に、大型を小型に換算した台数で評価すべきである。</p>	<p>工事開始後19か月目の工事関係車両289台のうち大型車の占める割合は約60%と計画しており、これが主要地方道名古屋西港線を7～19時に通行いたします。また、予測地点の一般交通量に占める小型車の割合は、道路交通センサス結果（第8.1.6-6表）や交通量の調査結果（第8.1.6-7表）から約50%です。したがって、当該交通ルートでの交通量は、大型車と小型車の比率が同程度であること、また、工事関係車両の大型車と小型車の比率もほぼ同程度であり、工事関係車両の将来交通量に対する割合は2.7%であることから、予測地点の交通量に占める大型車の割合が大きく変化するものではないものと考えております。以上のことから、小型車及び大型車それぞれの台数を用いて算出した寄与率による予測・評価は妥当であると考えております。</p>

10. 廃棄物等

No.	意見の概要	当社の見解
120	<p>p2. 2-18 工事に関する事項で「海底シールドトンネルの建設工事で発生した残土等は、トンネル内を通じて飛島村及び知多市の対象事業実施区域へ搬出する。」(p4. 1-11参照)とあるが、残土等はシールド工法であるため、ほとんどが産業廃棄物としての汚泥のはずである。汚泥の脱水、分離はどこで、どんな施設で行うのか、その結果、汚泥と残土の発生量はどれだけあるのかを明記すべきである。</p>	<p>海底シールドトンネルの建設工事で発生する掘削土は、トンネル内を通じて飛島村及び知多市の対象事業実施区域へ搬出することから、それぞれの対象事業実施区域での土量バランスや産業廃棄物に含めてまとめており、準備書第2章の「2. 2. 7 切土、盛土その他の土地の造成に関する事項」、第8章の「8. 1. 7 廃棄物等<飛島村の対象事業実施区域>」及び「8. 1. 12 廃棄物等<知多市の対象事業実施区域>」に記載しております。</p> <p>海底シールドトンネルの建設工事で発生する土砂及び汚泥については、搬出先である飛島村及び知多市の対象事業実施区域それぞれの現場において、振動フルイ等の分級設備により土砂と汚泥に分離し、さらに汚泥についてはフィルタープレス等の脱水処理設備により減容化を図る計画としております。</p> <p>また、海底シールドトンネルの建設工事で発生するこれらの土砂や汚泥の処理に当たっては、「廃棄物処理法」に沿って適正に処理するために必要な具体的な処理手順等を示した「建設廃棄物処理指針(平成22年度版)」を遵守し適正に処理する計画としております。</p>
121	<p>p2. 2-34 工事中の土量バランスで、知多市の実施区域で海底シールドトンネル工事の掘削工事による約1万m³、及び飛島村の実施区域で取水口付近における浚渫により約3万m³発生し「残土として専門の処理会社に委託して適正に処理する。」とあるが、「まずその残土の土壤検査を行い、PCB、フッ素、ヒ素などの汚染が確認された場合には、土壤汚染対策法第22条の汚染土壤処理業者に処理を委託する」と正確に記載すべきである。</p>	<p>本事業は、3,000m²以上の土地の形質の変更を伴うことから、陸域工事に伴う残土処理に当たっては、「土壤汚染対策法」及び「愛知県生活環境保全条例」に基づき適正に処理する計画としております。</p> <p>また、海底シールドトンネル工事で発生する土砂及び汚泥については、「廃棄物処理法」に基づき適正に処理するために必要な具体的な処理手順等を示した「建設廃棄物処理指針(平成22年度版)」を遵守し適正に処理する計画としております。</p>
122	<p>p8. 1. 7-7 飛島村での陸域での掘削、海域での工事で約83万m³の発生土量があるが、内訳として海底シールドトンネル工事分を示すとともに、意見への見解の「これらの残土及び汚泥は、分析を行い適切に処理する計画です。」(p4. 1-11参照)をこの部分で明記し、底質調査と同様に、分析の項目、地点、分析頻度を明記すべきである。</p>	<p>さらに、飛島村の対象事業実施区域で発生する浚渫土砂の処理に当たっては、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」(昭和45年法律第136号)等の関係法令を遵守し適正に処理する計画としております。</p> <p>なお、準備書第8章の「8. 1. 2水環境<飛島村の対象事業実施区域>」に記載のとおり、浚渫計画地点の水底土砂からは環境基準等を超える有害物質は確認しておりません。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
123	<p>p2.2-34 工事中の土量バランスで、飛島村の実施区域では陸域工事で約80万³m発生し、全て構内利用で完結しているが、海底シールドトンネル工事の掘削工事による残土量がどれだけかを内訳で示すとともに、過去の履歴から、原油漏れによるベンゼン、柱上変圧器の保管・移動によるPCB、敷地そもそもの浚渫土によるフッ素、ホウ素などの汚染が考えられるので、「掘削工事及び海底シールドトンネル工事に伴い発生する土壌について、土壌検査を行い、有害物質による汚染が確認された場合には、土壌汚染対策法第22条の汚染土壌処理業者に処理を委託する」と正確に記載すべきである。</p>	<p>飛島村の対象事業実施区域から行う範囲の海底シールドトンネルの建設工事により発生する掘削土については、トンネル内を通じて飛島村の対象事業実施区域へ搬出することから、飛島村の対象事業実施区域での土量バランスや産業廃棄物に含めてまとめており、準備書第2章の「2.2.7切土、盛土その他の土地の造成に関する事項」、第8章の「8.1.7廃棄物等<飛島村の対象事業実施区域>」に記載しております。</p> <p>本事業は、3,000²m以上の土地の形質の変更を伴うことから、陸域工事に伴う残土処理に当たっては、「土壌汚染対策法」及び「愛知県生活環境保全条例」に基づき適正に処理する計画としております。</p> <p>また、海底シールドトンネル工事で発生する土砂及び汚泥については、「廃棄物処理法」に沿って適正に処理するために必要な具体的な処理手順等を示した「建設廃棄物処理指針（平成22年度版）」を遵守し適正に処理する計画としております。</p>
124	<p>p2.2-39 撤去工事により廃PCB等が約1,479t発生し「専門の産業廃棄物処理会社に委託して適正に処分する。」とあるが、処理会社の能力から、これだけの量の廃PCBを一時に処理することは不可能なため、注4にあるように、当分は自社で厳正な保管が必要になる。従来保管していた微量PCBを含む柱上変圧器とあわせて、これらの置き場、保管方法、処分完了時期を明記すべきである。</p>	<p>撤去工事により発生する廃PCB等（約1,479t）は、これまで西名古屋火力発電所で使用・保管されていた微量PCB機器等（絶縁油、機器、ドラム缶等）です。</p> <p>これらについて、専門の産業廃棄物処理会社に委託して適切に処分するものであり、無害化処理を行うまでの間は、西名古屋火力発電所構内に保管場所を確保して、厳正に保管いたします。</p> <p>この保管場所については、現段階では確定しておりませんが、設置に伴う基準を定めた「廃棄物処理法」に基づき適切な場所に設置いたします。</p> <p>なお、絶縁油にごく微量のPCBが誤混入していることが判明した柱上変圧器は、隣接した変圧器リサイクルセンターで処理しております。</p>
125	<p>p8.1.7-2 飛島村での撤去工事により廃PCB等が約1,479t発生し「専門の産業廃棄物処理会社に委託して適正に処分する。」とあるが、処理会社の能力から、これだけの量の廃PCBを一時に処理することは不可能なため、注3にあるように、当分は発電所構内で厳正な保管が必要になる。従来保管していた微量PCBを含む柱上変圧器とあわせて、これらの置き場、保管方法、処分完了時期を明記すべきである。</p>	<p>この保管場所については、現段階では確定しておりませんが、設置に伴う基準を定めた「廃棄物処理法」に基づき適切な場所に設置いたします。</p> <p>なお、絶縁油にごく微量のPCBが誤混入していることが判明した柱上変圧器は、隣接した変圧器リサイクルセンターで処理しております。</p>
126	<p>p2.2-39 新設工事で海底シールドトンネル工事の掘削工事によると思われる汚泥が、飛島村の実施区域で約157,336t発生し約40,215t処分、知多市の実施区域で約48,210t発生し約38,617t処分するとあるが、産業廃棄物として処分する汚泥と、有効利用する汚泥をどのように分離するのかを記載すべきである。また、汚泥の分析を行い、PCB、フッ素、ヒ素などの汚染が確認された場合には、有害な特別管理産業廃棄物として処理を委託すると正確に記載すべきである。</p>	<p>準備書第2章では、対象事業の内容を記載しており、環境の保全のための措置については、第8章に記載しております。</p> <p>工事の実施に伴い発生する汚泥は、分析を行い適正に処理する計画としております。なお、有効利用は再資源化を行っている産業廃棄物処理会社へ委託することにより行う計画としております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
127	p2. 2-40 土捨場は設置しない理由として、海底シールドトンネル工事に伴う建設発生土について、飛島村の実施区域で「埋戻し及び盛土に全て再利用する」、知多市の実施区域で「残土として専門の処理会社に委託して適正に処理する」とあるが、海底シールドトンネル工事に伴う泥を建設発生土と汚泥に分割する手法と判断基準を明記すべきである。	海底シールドトンネルの建設工事で発生する土砂及び汚泥については、搬出先である飛島村及び知多市の対象事業実施区域それぞれの現場において、振動フルイ等の分級設備により土砂と汚泥に分離し、さらに汚泥についてはフィルタープレス等の脱水処理設備により減容化を図る計画としております。 また、海底シールドトンネルの建設工事で発生するこれらの土砂や汚泥の処理に当たっては、「廃棄物処理法」に基づき適正に処理するために必要な具体的な処理手順等を示した「建設廃棄物処理指針（平成22年度版）」を遵守し適正に処理する計画としております。
128	p8. 1. 7-2 飛島村での新設工事で海底シールドトンネル工事の掘削工事によると思われる汚泥が約157,336t発生し約40,215t処分するとあるが、産業廃棄物として処分する汚泥と、有効利用する汚泥をどのように分離するのかを記載すべきである。また、汚泥の分析を行いPCB、フッ素、ヒ素などの汚染が確認された場合には、有害な特別管理産業廃棄物として処理を委託すると備考欄に正確に記載すべきである。	西名古屋火力発電所の運転に伴い発生する産業廃棄物の種類ごとの発生量、有効利用量及び処分量について、現状は、平成19～23年度実績の平均値を示し、将来は、コンバインドサイクル発電方式を採用している新名古屋火力発電所における処理実績を基に予測した値を示しております。 将来の廃プラスチックは、稼働する機器数が多くなるため、点検修理に伴う機器梱包材等、発生量が増加すると想定しております。 なお、廃プラスチック類の処理に当たっては、可能な限り熱回収により有効利用を行い、処分量を削減する計画としております。
129	p2. 2-54 産業廃棄物のうち廃プラスチック類の発生量が現状約27t/年から約72t/年に、処分量が現状約3t/年が約33t/年と極端に増加する理由、可能な削減対策を記載すべきである。	産業廃棄物のばいじんの現状については、平成19～23年度の西名古屋火力発電所における産業廃棄物の処理実績の平均値を示しております。 なお、ばい煙に関する事項に示す、ばいじん排出量90kg/hは、煙突から排出される最大値を示しております。
130	p2. 2-54 産業廃棄物のばいじんの現状が約336t/年発生するとあるが、ばいじん排出量が90kg/hで（p2. 2-44参照）、年間利用率60%としても $90 \times 24 \times 365 \times 0.6 = 473,040\text{kg/年} \rightarrow 473\text{t/年}$ であり、その7割しかないが、どちらかに間違いがあるのではないかと。	発電所の運転に伴い発生する廃PCB等（現状、約15t/年発生）は、西名古屋火力発電所の高濃度PCB機器を委託処理したものであり、全量有効利用されております。 また、火力発電所で発生した廃PCB等は、それぞれの発電所で適正に保管管理しているため、他の発電所等からの持ち込みはありません。 変圧器リサイクルセンターは、絶縁油にごく微量のPCBが誤混入していることが判明した当社が使用した柱上変圧器の容器をリサイクル処理するための施設であり、この施設で発生した廃PCB汚染物は、リサイクルセンター内で厳重に保管しております。
131	p2. 2-54 産業廃棄物のうち廃ポリ塩化ビフェニール等が約15t/年発生し、その全量を「有効利用」していることになっている。絶縁油を抜いた柱上変圧器本体を敷地内の「変圧器リサイクルセンター」で処理するため有効利用分としているとも考えられるが、新たに保管場所に持ち込み、保管する分を正確に記載すべきである。将来が「0」ではなく「-」の意味は「発生しないこと」とあるが、他発電所等からの持ち込みがあるはずである。こうした有害な特別管理産業廃棄物は保管を含め厳正な対応が必要である。なお、変圧器リサイクルセンターで処理するために発生する廃PCB汚染物（手袋、靴、マスク等）は中電自社の廃棄物としての責任を持って、保管、処分すべきである。	発電所の運転に伴い発生する廃PCB等（現状、約15t/年発生）は、西名古屋火力発電所の高濃度PCB機器を委託処理したものであり、全量有効利用されております。 また、火力発電所で発生した廃PCB等は、それぞれの発電所で適正に保管管理しているため、他の発電所等からの持ち込みはありません。 変圧器リサイクルセンターは、絶縁油にごく微量のPCBが誤混入していることが判明した当社が使用した柱上変圧器の容器をリサイクル処理するための施設であり、この施設で発生した廃PCB汚染物は、リサイクルセンター内で厳重に保管しております。

No.	意見の概要	当社の見解
132	<p>p8.1.7-5 飛島村での発電所の運転に伴い発生する産業廃棄物のうち、廃ポリ塩化ビフェニール等が現状は約15t/年発生、全量を「有効利用」しているが、将来は「－」（発生しないこと）とあるが、他発電所等からの持ち込みがあるはずである。発電所の運転に伴う産業廃棄物ではないにしても、中電全体の事業活動として、西名古屋火力発電所構内の「変圧器リサイクルセンター」でPCB油を抜いたあとの缶体処理するまで、西名古屋火力発電所構内に計画的に保管するはずであり、その内容を記載すべきである。</p>	<p>No.131と同じ。</p>
133	<p>p8.1.7-2 飛島村での新設工事に伴う木くずとして「伐採木等」が約5,240tも発生し、全量を木材チップで再利用するとあるが、長期間の工事中に緑地がなくなる問題を解決し、地球温暖化対策にも資するため、環境保全措置として復旧方法、復旧時期を十分検討し、伐採ではなく、敷地に余裕のある場所に仮移植し、早い時期に再移植するなどの方法を検討すべきである。</p>	<p>事業の目的として、安定性の高い電力供給体制の早期確立のため、本事業の発電設備の早期運転開始に取り組むこととしております。早期運転開始のためには、建設工期を短縮する必要があり、撤去工事と新設工事を同時に進める計画としております。現状の発電所の敷地及び東浜南オフドックヤードについては、新設設備の設置に必要な敷地、工事期間中の工事ヤードや資材・土砂置き場等として利用するため、支障となる樹木を一時的に移植する敷地を確保することは困難であり、樹木を伐採する計画としております。したがって、工事中は一部の緑地を除いて伐採いたしますが、建設工期を短縮し新たな緑地を早期に整備する計画としております。</p>
134	<p>p3.2-73 産業廃棄物について「…建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律…により、事業活動等に伴って発生した廃棄物は事業者自らの責任において適正に処理することが定められている。」とあるが、この法律第4条に基づき、愛知県は「あいち建設リサイクル指針」を定めている。この中で特定建設資材廃棄物の再資源化率の目標を定め、コンクリート塊は100%、アスファルト・コンクリート塊も100%の再資源化率を求めている。ここまでは最低限調査すべき内容である。法律を羅列しているだけでは、100%の再資源化率を求められているのに対し、環境保全措置で「可能な限り」（p8.1.7-3参照）となり、「あいち建設リサイクル指針」に反することになる。</p>	<p>建設工事に伴い発生する産業廃棄物についての環境保全措置策定に当たっては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号）等の法令だけでなく、「あいち建設リサイクル指針」等の指針類も考慮しております。</p> <p>撤去工事や新設工事の実施に伴い発生するがれき類のうちコンクリート塊は、自社にて有効利用する計画です。また、アスファルト塊は再資源化を行っている産業廃棄物処理会社へ委託することにより有効利用を行う計画であり、「あいち建設リサイクル指針」に定める再資源化率を目標とし、全量再資源化を図る計画としております。</p> <p>しかしながら、例えばプレキャスト鉄筋コンクリート板等で完全にコンクリートと鉄に分離することが困難な部分や、破砕に伴う微粉末等は、混合廃棄物とし処理せざるを得ない場合もあることから、環境保全措置としては可能な限り有効利用するものとしております。</p>
135	<p>p8.1.7-3 飛島村での工事について、環境影響の回避・低減に係る評価のための環境保全措置で「発生するがれき類のうち、コンクリートくず、アスファルトくずは、可能な限り有効利用する。」とあるが、不十分である。「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（建設リサイクル法）第4条に基づき、愛知県は「あいち建設リサイクル指針」を定めている。この中で特定建設資材廃棄物の再資源化率の目標を定め、コンクリート塊は100%、アスファルト・コンクリート塊も100%の再資源化率を求めている。環境保全措置のように「可能な限り」と言うことでは、この「あいち建設リサイクル指針」に反することになる。基本的姿勢を改め、環境保全措置の内容も変更すべきである。</p>	<p>建設工事に伴い発生する産業廃棄物についての環境保全措置策定に当たっては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号）等の法令だけでなく、「あいち建設リサイクル指針」等の指針類も考慮しております。</p> <p>撤去工事や新設工事の実施に伴い発生するがれき類のうちコンクリート塊は、自社にて有効利用する計画です。また、アスファルト塊は再資源化を行っている産業廃棄物処理会社へ委託することにより有効利用を行う計画であり、「あいち建設リサイクル指針」に定める再資源化率を目標とし、全量再資源化を図る計画としております。</p> <p>しかしながら、例えばプレキャスト鉄筋コンクリート板等で完全にコンクリートと鉄に分離することが困難な部分や、破砕に伴う微粉末等は、混合廃棄物とし処理せざるを得ない場合もあることから、環境保全措置としては可能な限り有効利用するものとしております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
136	<p>p8. 1. 12-3 知多市での工事について、環境影響の回避・低減に係る評価のための環境保全措置で、飛島村にある「発生するがれき類のうち、コンクリートくず、アスファルトくずは、可能な限り有効利用する。」と同じ趣旨で「発生するがれき類のうち、コンクリートくず、アスファルトくずは、全量を有効利用する。」と追加すべきである。「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（建設リサイクル法）第4条に基づき、愛知県は「あいち建設リサイクル指針」を定めている。この中で持定建設資材廃棄物の再資源化率の目標を定め、コンクリート塊は100%、アスファルト・コンクリート塊も100%の再資源化率を求めている。この指針に従うのだから環境保全措置として当然追加すべきである。</p>	<p>No. 134と同じ。</p>
137	<p>p8. 1. 7-2 飛島村での工事の実施に伴い発生する産業廃棄物の種類及び量が一覧表で示してあるが、それぞれの発生量の根拠がどこにも示されていない。これでは発生量が妥当かどうかの検討もできないし、そもそも環境影響評価とはいえない。工事の実施に伴い発生する産業廃棄物の発生量の根拠を明記すべきである。（知多市p8. 1. 12-2も同様）</p>	<p>p8. 1. 7-2の予測手法に示したとおり、工事の実施に伴い発生する産業廃棄物の種類ごとの発生量、有効利用量及び処分量については、プラントメーカーからの聞き取り、過去の工事実績及び工事計画に基づき工事量を算出し予測しております。</p>
138	<p>p8. 1. 7-2 飛島村での新設工事に伴う汚泥約157,336tを有効利用する建設発生土約117,121tと産業廃棄物の汚泥約40,215tに分割する手法と判断基準を明記すべきである。（知多市p8. 1. 12-2も同様）</p>	<p>工事の実施に伴い発生する汚泥は、国土交通省が策定した「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」（国土交通省）等に従い有効利用し、「環境基本法」（平成5年法律第91号）に基づく土壤環境基準又は「土壤汚染対策法」に基づく特定有害物質の含有量基準に適合しない建設汚泥は、有効利用が困難なものとして、産業廃棄物処理会社に委託し適正に処分する計画としております。</p>
139	<p>p8. 1. 7-2 飛島村での新設工事に伴う燃え殻として「ボイラー・煙道の堆積物」とあるが、この大部分はダイオキシン類含有の恐れがあり、十分な検査をした上で、特別産業廃棄物としての処理が必要である。この旨を備考欄に記載すべきであるし、「燃え殻」にも特別産業廃棄物としての記号（※）を追加すべきである。</p>	<p>火力発電所のボイラーは十分な燃焼管理を行っており、高温（1,200℃以上）で完全燃焼することに加え、燃焼の際に共存する塩素分がほとんどないことから、ダイオキシン類の発生はほとんどありません。</p> <p>また、火力発電所の電気集じん器は150℃程度以下の温度で運用されており、ダイオキシン類が再合成されると言われる200℃より低い温度域であり、ここでの生成はほとんどありません。</p> <p>したがって、ボイラー・煙道の堆積物は通常の産業廃棄物として適正な処理をしております。</p>
140	<p>p8. 1. 7-3 飛島村での工事について、環境影響の回避・低減に係る評価のための環境保全措置で「海底シールドトンネル工事に伴い発生する建設汚泥は、分級、脱水処理等により減容化を図る。」とあるが、分級、脱水処理はどのような規模の施設にする予定なのか。その規模によっては水質汚濁防止法や産業廃棄物処理施設に該当する場合がある。（知多市p8. 1. 12-3も同様）</p>	<p>海底シールドトンネルの建設工事で発生する土砂及び汚泥については、搬出先である飛島村及び知多市の対象事業実施区域それぞれの現場において、振動フルイ等の分級設備により土砂と汚泥に分離し、さらに汚泥についてはフィルタープレス等の脱水処理設備により減容化を図る計画としております。</p> <p>分級、脱水処理設備を設置するに当たっては、関係法令を遵守するとともに、必要となる許認可手続きを適切に実施してまいります。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
141	<p>p8.1.7-5 飛島村での発電所の運転に伴い発生する産業廃棄物の種類及び量の一覧表があり、注3で「現状については、平成19～23年度実績の平均値を示す。」とあり、それなりに根拠は理解できるが、将来の発生量の根拠はどこにも記載されていない。実績から単位発生量を求め将来に当てはめたと考えられるが、まず、運転に伴い発生する産業廃棄物の発生量の根拠を示すべきである。</p>	<p>p8.1.7-4の予測手法にも示したとおり、発電所の運転に伴い発生する将来の産業廃棄物の種類ごとの発生量、有効利用量及び処分量については、コンバインドサイクル発電方式を採用している新名古屋火力発電所における処理実績を基に予測しております。</p>
142	<p>p8.1.7-5 飛島村での発電所の運転に伴い発生する産業廃棄物のうち、汚泥（排水処理汚泥等）は約66tが約122tと倍近くなるが、その理由は不明である。総合排水処理設備は日平均422m³が900m³に増えるが、含油排水処理施設1,500m³がなくなる。生活排水処理施設は日平均65m³が22m³に減少する（p2.2-49参照）。排水濃度を窒素60→15、リン3→2mg/lと減少させるための凝集剤等のために汚泥が増加することも考えられるが2倍にもなるとは思われない。</p>	<p>西名古屋火力発電所の運転に伴い発生する産業廃棄物の種類ごとの発生量、有効利用量及び処分量について、現状は、平成19～23年度実績の平均値を示し、将来は、コンバインドサイクル発電方式を採用している新名古屋火力発電所における処理実績を基に予測した値を示しております。</p> <p>発電所の運転に当たっては、可能な限り有効利用を行い、処分量を削減する計画としております。</p>
143	<p>p8.1.8-4 飛島村での工事について、CO₂排出量の予測条件で、工事関係車両の運行状況で総走行距離がガソリン車で1,404万km、軽油車が1,015万kmとなっているが、知多市ではガソリン車で72万km、軽油車が77万kmとなっている。このため飛島村のガソリン車で3,492t-CO₂、軽油車が9,061t-CO₂に対し、知多市のガソリン車で179t-CO₂、軽油車が686t-CO₂と飛島村が15～20倍と極端に多い。飛島村は土地造成、浚渫などがあることを考慮すると、県内のCO₂排出量には変化がないが、沿道の大気、騒音対策上、海底シールドトンネル工事の残土をできるだけ多く知多市側に振り分ける環境保全措置を検討すべきである。工事日程上も海底シールドトンネル工事は1年以上の余裕があり、知多市分が多くなっても対応可能なはずである（p2.2.17参照）。</p>	<p>燃料ガス導管工事（海底シールドトンネル工事及び燃料ガス導管敷設工事）は、機器の試運転を開始するまでに完成する必要があります。効率的な工事工程となるように、飛島村及び知多市の対象事業実施区域に配分した工事計画に基づき予測・評価を行い、環境保全措置を検討しております。</p>

11. 温室効果ガス等

No.	意見の概要	当社の見解
144	<p>p3. 2-77 その他環境保全計画等で「あいち地球温暖化防止戦略2020」が若干紹介されているが、愛知県内の2020年までに1990年の15%削減目標があるだけであり、予測・評価には全く役立たない。具体的な数値減1990年8, 218t-CO₂の15%減、2009年度CO₂排出量7, 500万t-CO₂、「あいち地球温暖化防止戦略2020」(p42, 43)では、2020年に電気の排出係数(発電電力量当たりのCO₂排出量)0. 474kg-CO₂/kWhを2020年には0. 371kg-CO₂/kWhと想定していることなどを記載すべきである。</p>	<p>その他環境保全計画等は、環境の保全の施策に関する内容を示しており、対象事業実施区域周辺の地方公共団体における公害防止計画、環境保全等の概要を記載しております。</p>
145	<p>p4. 1-18 方法書への意見「環境影響評価項目の選定で、工事の実施による「温室効果ガス等」が選定されていない…これだけ地球温暖化対策の遅れが問題となっているため、環境影響評価を行う事業はほとんど全てが工事中の温室効果ガスの予測・評価を行っている。…これらを見習うべきである。」に対し、事業者の見解は「知事意見を踏まえ、工事中の温室効果ガス等を環境影響評価項目として選定し、予測及び評価を行いました。」とあるが、同時に記載されている温室効果ガス排出の抑制策に、地球温暖化対策の推進に関する法律で新規植林・再植林CDM事業によるクレジットの補填手続の明確化がされたことが検討されていない。</p>	<p>工事中の温室効果ガス等の環境保全措置については、工事関係者の通勤は、乗り合いの徹底等により、工事関係車両台数を低減するとともに、エコドライブの徹底等により、影響の低減を図ることとしております。これらの環境保全措置については、定期的開催する会議等を通じ、工事関係者に周知徹底することを準備書第8章に記載しております。</p>
146	<p>p8. 1. 8-8 飛島村での工事について、環境影響の回避・低減に係る評価で「発電電力量当たりのCO₂排出量は、現状の0. 642kg-CO₂/kWhから0. 341kg-CO₂/kWhと大幅に低減し、十分に低い水準となっている」とあるが、「あいち地球温暖化防止戦略2020」(p42, 43)では、2020年に1990年8, 218t-CO₂の15%減を達成するため、電気の排出係数(発電電力量当たりのCO₂排出量)0. 474kg-CO₂/kWhを2020年には0. 371kg-CO₂/kWhと想定している。西名古屋火力の排出係数を減少させることで、中電としての排出係数がどれだけになるか、「あいち地球温暖化防止戦略2020」の目標達成に支障がないかを記載すべきである。</p>	<p>発電電力量当たりの二酸化炭素排出量を現状の0. 642kg-CO₂/kWhから0. 341kg-CO₂/kWhに大幅に低減し、十分に低い水準にすることから、地球温暖化防止に貢献できるものと考えております。 新たに2013年以降の二酸化炭素削減枠組みが整備された場合には、これを踏まえた排出削減に取り組むことといたします。</p>
147	<p>p8. 1. 8-8 飛島村での工事について、環境影響の回避・低減に係る評価のための環境保全措置として、①天然ガスへの転換で発電電力量当たりのCO₂排出量を低減する。②高効率な発電方式採用で発電電力量当たりのCO₂排出量を低減する。③適切な運転・維持管理で高い発電効率の維持に努める。の3点が掲げられ、「これらの措置を講じることにより、…西名古屋火力発電所の発電電力量当たりのCO₂排出量は、現状の0. 642kg-CO₂/kWhから0. 341kg-CO₂/kWhと大幅に低減し、十分に低い水準となっていることから、実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価する。」とあるが、CO₂排出量そのものは411万t-CO₂から552万t-CO₂に増加することを文章化し、大気(NO_x, 浮遊粒子状物質)予測と同様に愛知県内の2009年度排出量7, 500万t-CO₂に対する比率を示し、その比率の高すぎることを明記し、環境保全措置として、伐採をやめ移植とする、地球温暖化対策の推進に関する法律の新規植林・再植林CDM事業によるクレジットの補填手続などを追加し、その評価をすべきである。</p>	<p>二酸化炭素については、発電電力量当たりの二酸化炭素排出量を現状の0. 642kg-CO₂/kWhから0. 341kg-CO₂/kWhに大幅に低減し、十分に低い水準にすることから、実行可能な範囲内で低減が図られているものと評価しております。 西名古屋火力発電所での年間の二酸化炭素排出量は、準備書第8章の「第8. 1. 8-5表」に示したとおり現状の411万t-CO₂から552万t-CO₂に増加いたしますが、高効率なコンバインドサイクル発電設備の導入等の環境保全措置を講じることにより発電電力量当たりの二酸化炭素排出量について実行可能な範囲内で低減しております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
148	<p>p8. 2-32 飛島村・供用時の温室効果ガス等の環境保全措置のうち「発電用燃料に天然ガスを使用」、「高効率コンバインドサイクル発電方式の採用」があるが、措置の効果として「発電電力量当たりのCO₂排出量を低減できる」とあるだけであり、西名古屋火力全体でのCO₂排出量は411万t-CO₂から552万t-CO₂に増加することを明記したうえで、大気（NO₂、浮遊粒子状物質）予測と同様に愛知県内の2009年度排出量7,500万t-CO₂に対する比率を示し、その比率の高すぎることを、環境保全措置として、伐採をやめ移植すること、地球温暖化対策の推進に関する法律の新規植林・再植林CDM事業によるクレジットの補填手続などを追加すべきである。その上で環境の状況の変化を「CO₂による影響は小さい」の表現を修正すべきである。</p>	No. 147と同じ。

12. その他環境関係

No.	意見の概要	当社の見解
149	<p>(要約書の) p152に「本事業の実施に係る事後調査は実施せず、環境監視を確実に行う」とありますが、どのような形で行われるのか、又それらは公表されるのでしょうか。</p>	<p>飛島村及び知多市の対象事業実施区域の工事中並びに西名古屋火力発電所の供用時においては、法律等の規定に基づき実施するものの他、事業特性及び地域特性の観点から、環境監視を行うことが適切と考えられる事項について、以下のとおり環境監視を行う計画としております。</p> <p>p8. 2-39に記載しているとおり、工事中は、騒音・振動レベル、工事排水の濁度、産業廃棄物の種類、発生量、処分量及び処分方法などの監視を行ってまいります。</p>
150	<p>p8. 2-39 環境監視計画として、監視項目、実施内容が記載してあるが、指針等を定める省令では「事後調査の項目及び手法、事後調査の結果の公表の方法」を明らかにするよう求められているため、環境監視計画のままとしても、事後調査に準じて調査手法や公表の方法を明記すべきである。</p>	<p>供用時は、西名古屋火力発電所において、排ガス中の窒素酸化物濃度、敷地境界の騒音・振動レベル、排水処理装置出口の水質（pH、COD等）、復水器出入口の冷却水温度、産業廃棄物の種類、発生量、処分量及び処分方法などの監視を行ってまいります。知多第二火力発電所については、燃料ガス導管を敷設するのみであることから、本事業に係る供用時の環境監視は行いません。</p> <p>なお、具体的な測定頻度や報告の取り扱いについては、地元自治体等とも調整を行っていく予定です。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
151	<p>環境保全措置p8.2-1～, 8.2-17 (一覧表)～など知事意見を充分勘案しさらに大胆な海上輸送への切り替えを行う。方法書で指摘した夜間が要請限度を超えている飛島新田字竹之郷の通行禁止に対応して、東西約4kmは使用しないことを明記。緑地を4年間以上伐採したままにせず移植する。伊勢湾岸道路を使用するのは300台/日であり全体の1/3にしかないのもっと大胆なルート振り替えをすべき。知事意見「特に、地球温暖化防止及び温排水による環境影響の低減の観点から、できる限り発電効率の高いシステムの導入や関連施設の省エネルギー化に努めること。」に従いより一層の環境影響の低減について検討すること。など、以下、各項目の環境保全措置に詳細を示したので、それらに従うこと。</p>	<p>本事業を実施するに当たり、「発電所アセス省令」第13条の規定の指針に従い、工事中及び発電所の存在・運転に伴う環境への影響に対して、実行可能な範囲内で効果的に環境への影響を回避、低減していくための環境保全措置を検討いたしました。</p> <p>事後調査は、「環境影響評価法」第14条1項7号(ハ)に位置付けられており、事後調査の必要要件や内容は、法に基づく「環境影響評価法第4条第9項の規定により主務大臣及び国土交通大臣が定めるべき基準並びに同法第11条第3項及び第12条第2項の規定により主務大臣が定めるべき指針に関する基本的事項」(平成9年環境庁告示第87号)(以下「基本的事項」という)で、次のいずれかに該当する場合において、当該環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれのある環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、実施することとされています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予測の不確実性の程度が大きい項目について環境保全措置を講ずる場合 ・効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合 ・工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合 ・代償措置を講ずる場合であって、当該代償措置による効果の不確実性の程度及び当該代償措置に係る知見の充実の程度により、事後調査が必要であると認められるとき。 <p>予測・評価では、環境への影響を回避し、又は低減できる環境保全措置を踏まえて実施いたしました。今回意見において指摘がされている各事項は、準備書第8.2.3項及び第8.3.2項に示したとおり、いずれもこれらに該当しないと考えられるとともに環境影響の程度は著しいものとなるおそれはないと考えられることから、法に定められる事後調査及びその手続きの公表は行いません。</p> <p>なお、事業者の自主的な判断により環境監視を行うことが適切と考えられる事項については適正な環境監視を行い、環境保全上特に配慮を要する事項が判明した場合、関係機関との協議を行い、所要の対策を講じることとしております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
152	<p>p8.2-39 環境監視計画が環境保全措置の後に突然掲げられているが「発電所の設置又は変更の工事に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」により、①予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合、②効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合、③工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合、④代償措置による効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を踏まえ、事後調査が必要であると認められる場合、これらのいずれかに該当する場合で、環境保全措置の実施に伴い生ずるおそれのある環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは「事後調査を行うものとする。」と定められている。この事後調査に該当するものが以下のように多々あるため、必要な項目については、事業者の自主的な環境監視計画ではなく、環境影響評価法に基づく事後調査に切り替え、「事後調査の項目及び手法、事後調査の結果の公表の方法」も明らかにすべきである。</p>	No. 151と同じ。
153	<p>p8.2-39 工事中の環境監視計画（騒音・振動、飛島村、知多市ともに）で「実施区域の境界において…騒音レベル、振動レベルを適宜測定する。」とあるが、予測は工事全体で最大規模の場合だけであり、個別に見れば発生源がもっと敷地に近い場合があるなど、①予測の不確実性（予測条件の発生源の位置、工事時期）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。例えば、ブレーカーを用いて既存施設の撤去をする場合に1台だけでも敷地から20mにまで近づくと、騒音レベルは86dBとなり、規制基準値の85dBは超えてしまう。</p>	
154	<p>p8.2-39 工事中の環境監視計画（水の濁り、飛島村）で「汚濁防止膜の外側において、あらかじめ浮遊物質量（SS）と濁度との関係を把握した上で、濁度を適宜測定する。」とあるが、垂下式の汚濁防止膜だけによる除去率50%は過大なおそれがあり、また、工事箇所と汚濁防止膜との位置関係は常時変化するため除去率も変化するため、①予測の不確実性、②効果に係る知見が不十分に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
155	<p>p8.2-17 飛島村・工事中の大気環境（NOx, SPM, 粉じん等、騒音・振動）の環境保全措置のうち「土砂運搬車両の削減」があるが、海底シールドトンネル工事に伴う建設発生土は、分析結果によっては構内埋め戻し等に有効利用できない場合が十分考えられ、①予測の不確実性（有効利用分の減少、一般車両の将来台数の不確定）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
156	p8.2-17 飛島村・工事中の大気環境（NOx, SPM, 粉じん等）の環境保全措置のうち「自動車専用道路の利用促進」があるが、利用促進の基準もないため、③工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合に該当する。また、利用しない業者の確認方法もないため、①予測の不確実性（自動車専用道路利用台数の減少）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。	No. 151と同じ。
157	p8.2-17 飛島村・工事中の大気環境（NOx, SPM, 粉じん等）の環境保全措置で、方法書への意見に対する見解で「当社は「要綱」に基づき、…車種規制非適合車を使用しないことを求めます。」とあることが欠落している。見解のとおり車種規制非適合車を使用しないことを追加記載し、その遵守状況が未確定なため、①予測の不確実性（予測条件の排出源単位の増加）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。	
158	p8.2-19 飛島村・工事中の大気環境（騒音・振動）の環境保全措置のうち「自動車専用道路の利用促進」、「交通ルートの分散」があるが、自動車専用道路利用促進の基準もないため、③工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合に該当する。また、利用しない業者の確認方法もないため、①予測の不確実性（自動車専用道路利用台数の減少）があるため、事後調査・公表を行うべきである。	
159	p8.2-21 飛島村・工事中の水環境（水の濁り）の環境保全措置のうち「汚濁防止膜の設置」があるが、汚濁防止膜（垂下式）だけによる除去率50%は過大なおそれがあり、また、工事箇所と汚濁防止膜との位置関係により除去率も変化するため、②効果に係る知見が不十分に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。	
160	p8.2-22 飛島村・工事中の動物の環境保全措置で「新たに整備する緑地は…将来の発電所敷地の北西側にまとめた面積を確保する。」とあり、工事中は何の環境保全措置もないが、4年間以上伐採したままではなく、再移植するなどの環境保全措置を追加し、②効果に係る知見が不十分に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。	
161	p8.2-24 飛島村・工事中の廃棄物等の環境保全措置（残土）で「建設発生土の構内有効利用」とあるが、海底シールドトンネル工事に伴う建設発生土は、分析結果によっては構内埋戻し等に有効利用できない場合が十分考えられ、①予測の不確実性（有効利用分の減少）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。	

No.	意見の概要	当社の見解
162	<p>p8.2-25 飛島村・工事中の温室効果ガス等の環境保全措置のうち「土砂運搬車両の削減」があるが、海底シールドトンネル工事に伴う建設発生土は、分析結果によっては構内埋め戻し等に有効利用できない場合が十分考えられ、①予測の不確実性（有効利用分の減少）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	<p>No. 151と同じ。</p>
163	<p>p8.2-27 飛島村・供用時の大気環境（NO_x, SPM, 粉じん等）の環境保全措置で、方法書への意見に対する見解で「当社は「要綱」に基づき、…車種規制非適合車を使用しないことを求めます。」とあることが欠落している。見解のとおり車種規制非適合車を使用しないことを追加記載し、その遵守状況が未確定なため、①予測の不確実性（予測条件の排出源単位の増加）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
164	<p>p8.2-27 飛島村・供用時の大気環境（NO_x, SPM, 粉じん等）の環境保全措置で、工事中の環境保全措置「伊勢湾岸道の利用を促進」「特定の交通ルートへの工事関係車両の集中を軽減する」が、この定期点検では含まれていない。この2点は当然追加し、自動車専用道路利用促進の基準もないため、③工事の実施中、供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合に該当する。また、利用しない業者の確認方法もないため、①予測の不確実性（自動車専用道路利用台数の減少）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
165	<p>p8.2-29 飛島村・供用時の動物の環境保全措置のうち「緑地面積の確保」、「周辺緑地と連続した緑地の整備」、「動物の生息基盤に配慮した緑地の整備」があるが、いずれも緑地としての完成時期や効果が不明なため、①予測の不確実性（何年後に動物に適した緑地になるのか）、②効果に係る知見が不十分（どの程度の効果があるかは実態調査でしかわからない。）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
166	<p>p8.2-33 知多市・工事中の大気環境（NO_x, SPM, 粉じん等）の環境保全措置で、方法書への意見に対する見解で「当社は「要綱」に基づき、…車種規制非適合車を使用しないことを求めます。」とあることが欠落している。見解のとおり車種規制非適合車を使用しないことを追加記載し、その遵守状況が未確定なため、①予測の不確実性（予測条件の排出源単位の増加）に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
167	<p>p8.2-35 知多市・工事中の動物の環境保全措置で「ハヤブサの生息環境に配慮した燃料ガス導管の立坑の位置の設定」とあるが、「燃料ガス導管の立坑を、知多第二火力発電所の煙突から可能な限り離れた位置とし、煙突を利用しているハヤブサの生息環境への影響を低減する。」(p8.1.1-57参照)だけでは不十分である。400mしか離れていないため、どのような影響を与えるかは全く分からない。②効果に係る知見が不十分(どの程度の効果があるかは実態調査でしか分からない。)に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	No.151と同じ。
168	<p>p8.2-35 知多市・工事中の動物の環境保全措置で「ハヤブサの生息環境に配慮した燃料ガス導管の立坑の位置の設定」しかないが、「緑地の一部を一時伐採するが、原状復旧する。」も環境保全措置として、環境影響の回避・低減に係る評価には掲げている(p8.1.11-64参照)。まずこの項目を追加した上で、緑地としての完成時期や効果が不明なため、①予測の不確実性(何年後に動物に適した緑地になるのか)、②効果に係る知見が不十分(どの程度の効果があるかは実態調査でしか分からない。)に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
169	<p>p8.2-36 知多市・工事中の廃棄物等の環境保全措置(汚泥の減容化)で「海底シールドトンネル工事…建設汚泥…分級、脱水処理等による減容化」とあるが、海底シールドトンネル工事に伴う建設発生土は、分析結果によっては有効利用できない場合が十分考えられ、①予測の不確実性(有効利用分の減少)に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
170	<p>p8.2-38 知多市・供用時の動物の環境保全措置で「一時伐採する緑地の原状復旧」があるが、緑地としての復旧時期や効果が不明なため、①予測の不確実性(何年後に動物に適した緑地になるのか)、②効果に係る知見が不十分(どの程度の効果があるかは実態調査でしか分からない。)に該当するため、事後調査・公表を行うべきである。</p>	
171	<p>p8.2-39 供用時の環境監視計画(水質)で、「プラント排水の水質…生活排水の水質…定期的に測定する。」とあるが、水質総量規制のために必須の排水量の常時測定が欠落している。</p>	<p>プラント排水及び生活排水の排水量については、それぞれ総合排水処理装置及び生活排水処理装置の出口において流量計器による測定を行う計画です。この旨を評価書に記載いたします。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
172	<p>p9-1 環境影響評価の委託先で、一次委託が(株)テクノ中部と(株)三菱総研、二次委託で7項目・5社が掲げられているが、一次委託と二次委託の関係、分担を明記すべきである。また、1項目について2社が受託している場合はその内訳を明記すべきである（水環境の現況調査、水環境の予測評価）。</p>	<p>環境影響評価の全般について株式会社テクノ中部に委託し、現況調査や予測の一部について、専門分野ごとに二次委託先の各社に再委託しております。</p> <p>水環境の現況調査は、水質調査のうち水の汚れ、富栄養化、水の濁りを玉野総合コンサルタント株式会社、水温・塩分、流況をいであ株式会社が担当しております。</p> <p>水環境の予測のうち、水の濁り、水温、流向及び流速を株式会社三菱総合研究所、その他を株式会社東京久栄が担当しております。</p>
173	<p>準備書の周知徹底が不十分なため、関心があるながらも、準備書が縦覧されていることを知らない関係者が多い。環境影響評価法に基づき知事の意見を求めるために届出をする際に、県や関係市町村も広報するよう依頼し、その周知徹底をすることで幅広く意見を求めるべきである。</p>	<p>準備書の公告の方法については、「環境影響評価法」第16条に規定される環境省令の定めに従って、一般の皆さまの目に触れやすい日刊新聞紙7紙（朝日新聞、毎日新聞、読売新聞、産経新聞、日本経済新聞、中日新聞、中部経済新聞）の朝刊に「お知らせ」公告を掲載するとともに、関係地域の自治体当局への通知並びにプレスリリースを公表しております。また、当社のウェブサイトには、準備書の届出及び縦覧に関する掲載を行い、広く一般の皆さまへの情報提供を行っております。</p>
174	<p>方法書への知事意見で「準備書の電子縦覧等について適切に対応すること。」と指摘され、やっと電子縦覧が可能となったが、非常に不親切である。まず、縦覧文書にたどり着くまでに何段階もインターネットのページを変更しなければならない。①中部電力のホームページ→②「エネルギー・環境・原子力」→③「お知らせ」2012年12月13日【プレスリリース】西名古屋火力発電所リフレッシュ計画に係る環境影響評価準備書の届出→④別紙2 環境影響評価準備書の縦覧方法及び意見書の提出方法等[PDF:217KB]→⑤2ページ目の(4)インターネットによる閲覧（電子縦覧）をクリックしてやっと縦覧できる。また、PDF（保護）となっており、部分的にコピーしたり、印刷ができないようにされており、単に縦覧できるだけの形式となっている。これでは長大な専門的文書を詳しく分析し意見を提出するために相当な手間と時間が必要となる。少なくとも印刷ができるようにすべきであるし、準備書の貸し出し制度を作るべきである。 http://www.chuden.co.jp/energy/kankyo/assessment/index.html 2013.1.29まで縦覧可</p>	<p>当社ウェブサイトにおける準備書及び要約書の電子縦覧の掲載場所については、情報整理の面から検討して決定いたしました。評価書の掲載に当たっては、ウェブサイト上位場所への掲載を検討してまいります。</p> <p>準備書及び要約書のインターネットを利用した公表に当たっては、不特定多数のアクセスが可能である一方、当該図書は事業者の著作物であることや事業者以外の者が作成した地図、写真、図版を含んでいること並びに環境影響評価の目的に限定した情報の開示を受けているものがあるため、図書の無断複製、無断引用等の著作権や知的財産に関する問題が生じないよう留意する必要があると考えております。</p> <p>なお、建設計画の概要や環境影響評価のあらましを示したパンフレットについては、当社のウェブサイトにて継続してご覧いただけます。</p>
175	<p>準備書を意見提出期間後の1月29日に削除すると「お知らせ」には書いてあるが、事業内容、環境保全措置など、将来に向けての約束ともなるので、評価書の縦覧が終わるまではいつでも閲覧できるようにし、最後の評価書は永久保存すべきである。また、国に対し、法により届け出を受け、審査をした当事者として永久保存し、誰でも、いつでもアクセスできるように、インターネット保管庫を作るよう要請すべきである。</p>	<p>準備書の縦覧期間中の公開又は評価書の公告・縦覧については、「環境影響評価法」第16条又は第27条に規定される環境省令の定めに従い、適切に実施してまいります。</p> <p>なお、当社は、インターネット保管庫を作るよう国に対して要請すべき立場ではないと考えております。</p>

[参 考]

準備書に対して提出いただいたご意見は、環境影響評価法第18条の規定に基づき、「環境の保全の見地からの意見」に限られているが、環境の保全の見地以外からの意見は次のとおりである。

環境の保全の見地以外からの意見

No.	意見の概要	当社の見解
1	<p>p2.1-1 「天然ガスについては、…名古屋港を横断する海底シールドトンネルを構築し…知多第二火力発電所…に接続…供給することとした。」とあるが、福島原発の例をみるまでもなく、この地域はすでに2002年7月に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が特別に制定され、今世紀前半にも発生の可能性が高いとみられている東南海、南海地震に備える必要がある。地震によりトンネルが破断し、天然ガスが引火することによる、爆発による大気汚染、消火活動による水質汚濁など、環境への影響は十分考えられるので、本来は環境影響評価の対象とすべきであるが、少なくとも耐震性能を確認できるよう、耐震設計基準を明記すべきである。耐震設計基準は、浜岡原発の基準地震動（1号機と2号機の耐震設計は、加速度を最大450ガル、3号機と4号機は、最重要機器は600ガル、非常用炉心冷却装置などは450ガル。マグニチュード8.5の地震が限界地震で600ガル）と比べて、どう違うのかなどを県民が安心できるよう説明すべきである。</p>	<p>「環境影響評価法」における環境影響評価は、事業者自らが事業の実施に伴う環境影響を事前に調査、予測及び評価することを通じ、環境保全対策を講じる等、事業計画を環境保全上、より望ましいものとしていくものであり、設備の安全性や災害による影響に関する評価は含まれておりません。</p> <p>設備の安全性確保に当たっては、今後の設備設計、許認可手続きの中で行い「電気事業法」を始めとし、「消防法」（昭和23年法律第186号）、「高圧ガス保安法」（昭和26年法律第204号）、「建築基準法」（昭和25年法律第201号）等を遵守した設備設計や運用方法の検討を行います。</p> <p>当社の取り組みとして、「平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震」の評価分析、東海・東南海・南海地震が同時に発生（三連動地震）した場合等の大規模地震を想定した地震動、津波の高さ等を踏まえ、設備設計を行います。</p>
2	<p>p2.2-2 名古屋港海底の対象事業実施区域の事業概要で「西名古屋火力発電所と知多第二火力発電所間に、名古屋港を横断する海底シールドトンネルを構築し、その中に燃料ガス導管を敷設する。」とあり、総延長約5kmと説明があるだけでp2.2-15でも内径3mでエアモルタルの中詰めと言うことがわかる程度であるが、名古屋港に入出港する全船舶がこの上を通過し、世界中で天然ガスパイプラインの爆発事故が報道されている（2011.2.5, エジプト北部、2010.9.9, アメリカカリフォルニア州サンブルーノ）ことから、こうした危険な構造物は設置すべきではないが、少なくとも海底シールドトンネルの断面構造、深さ、燃料ガス導管の材質（強度、耐腐食性）と肉厚、腐食対策（外部電源法、流電陽極法）、凍結対策（ガスを脱水）、内圧、土圧、温度変化による耐久度の変化や劣化と膨張・収縮、溶接部の非破壊検査、区間ごとの緊急遮断弁などを明記するとともに、トンネルと燃料ガス導管の保守点検方法、補修方法も事業概要として記載すべきである。</p>	

No.	意見の概要	当社の見解
3	<p>p4.1-19 方法書への意見「対象事業の内容として…「名古屋港を横断する海底シールドトンネルを建設し、その中に燃料ガス導管の敷設を行う。なお、この事業による周辺の環境への影響はない。」としているが、福島原発の例をみるまでもなく、この地域はすでに2002年7月に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が特別に制定され、今世紀前半にも発生の可能性が高いとみられている東南海、南海地震に備える必要がある。地震によりトンネルが破断し、天然ガスが引火することによる、爆発による大気汚染、消火活動による水質汚濁など、環境への影響は十分考えられるので…この表現は訂正すべきである。」に対し、事業者の見解は「環境影響評価法における環境影響評価は、事業者自らが事業の実施に伴う環境影響を事前に調査、予測及び評価することを通じ環境保全対策を講じる等、事業計画を環境保全上、より望ましいものとしていくものであり、設備の安全性や災害による影響に関する評価は含まれていません。」とあるが、環境影響評価法では第52条（適用除外等）で「2 第2章から第7章までの規定（準備書、評価書などの手続き：筆者注）は、災害対策基本法第87条の規定による災害復旧の事業又は同法第88条第2項に規定する事業、建築基準法第84条の規定が適用される場合における同条第1項の都市計画に定められる事業又は同項に規定する事業及び被災市街地復興特別措置法第5条第1項の被災市街地復興推進地域において行われる同項第3号に規定する事業については、適用しない。」として、災害復旧事業など、適用除外する事業を定めただけであり、今回の発電事業の設備の安全性や災害による影響に関する評価が含まれていないとは規定されていない。環境影響評価項目の大気や水質への影響が考えられる場合には、少なくとも事業概要を示し、必要な予測、評価をすべきである。そもそもこの意見を「環境保全の見地以外からの意見」に分類することは不適當である。</p>	<p>「環境影響評価法」における環境影響評価は、事業者自らが事業の実施に伴う環境影響を事前に調査、予測及び評価することを通じ、環境保全対策を講じる等、事業計画を環境保全上、より望ましいものとしていくことです。</p> <p>法に基づく「基本的事項」では、環境影響評価を合理的に行うための環境影響評価の項目と手法を定めており、環境影響評価の項目の範囲は、工事や施設の存在、供用に対して環境要素の区分である「環境の自然的構成要素の良好な状態の保持」「生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全」「人と自然との豊かな触れ合い」「環境への負荷」に係る項目に従って調査、予測及び評価を行うこととされております。</p> <p>事故、災害の発生に伴う環境影響に関しては、設備の安全性、防災の観点から「環境影響評価法」の範囲には含まれず、これとは別に「電気事業法」、「消防法」、「高圧ガス保安法」、「建築基準法」等において、設備設計、運用方法の側面から保安規程が定められております。</p> <p>したがって、いただいたご意見は、環境保全の見地以外からの意見に分類いたしました。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
4	<p>p4.1-20 方法書への意見「対象事業の内容として「名古屋港を横断する海底シールドトンネルを建設し、その中に燃料ガス導管の敷設を行う。」としているが…耐震設計基準…断面構造、深さ、トンネルと燃料ガス導管の保守点検方法、補修方法も記載すべきである。」「燃料ガス導管の材質（強度、耐腐食性）と肉厚、腐食対策（外部電源法、流電陽極法）、凍結対策（ガスを脱水）、内圧、土圧、温度変化による耐久度の変化や劣化と膨張・収縮、溶接部の非破壊検査、区間ごとの緊急遮断弁などを明記すべきである。」などに対し、事業者の見解は「環境影響評価は…設備の安全性や災害による影響に関する評価は含まれていません。設備の安全性確保については、…電気事業法を始めとし、消防法、建築基準法等を遵守した設備設計や運用方法の検討を行います。」とあるが、これらは最終的に環境に影響を与える可能性のある事業内容の記載を求めるものであり、こうした意見を「環境保全の見地以外からの意見」に分類することは不相当である。また、環境影響評価法は災害復旧事業など、適用除外する事業を定めただけであり、今回の発電事業の設備の安全性や災害による影響に関する評価が含まれていないとは規定されていない。</p>	<p>No.3と同じ。</p>
5	<p>p4.1-21 方法書への意見「地形及び地質の状況で、…周辺の活断層等の資料整理をすべきである。…「衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業」では、地形及び地質の状況で「活断層」として「周辺の断層について詳細に把握するため、陸域については文献調査及び現地踏査を、海域については事業実施区域を含めて文献調査、音波探査及びオールコアボーリング調査を行った。」「地形及び地質の状況で、…「衣浦港3号地廃棄物最終処分場整備事業」と同様に、名古屋港を横断する海底シールドトンネル部分についての音波探査及びオールコアボーリング調査を行い、事業実施の可否を検討すべきである。海域部分については、陸域のように現地踏査ができないため、ほとんど資料がないのが現状であり、事業実施主体がそのたびに、こうした調査を行って資料を追加しているのが現状であり、今までの文献で断層がないから問題ないという即断は許されない。」に対し、事業者の見解は「環境影響評価は…設備の安全性や災害による影響に関する評価は含まれていません。設備の安全性確保については、…電気事業法を始めとし、消防法、建築基準法等を遵守した設備設計や運用方法の検討を行います。…大規模地震を想定した地震動、津波の高さ等をふまえ、設備設計を行います。さらに今後、…東北地方太平洋沖地震の評価分析を踏まえ、地震に対する新たな知見を反映し、適切に対応します。」とあるが、活断層の存在は原子力発電所の例を見るまでもなく、事業実施の可否を左右する重要なことであり、その調査が不十分なまま計画を進めることは許されない。</p>	<p>発電所では、「環境影響評価法」、「電気事業法」等の法令に基づく審査が行われています。 環境影響評価の手続きについては、「基本的事項」、「発電所アセス省令」に従っております。 活断層等の調査につきましては、これらの中では対象としておりません。 なお、火力発電所に係る構造物の耐震設計につきましては、「火力発電所の耐震設計規程 JEAC3605-2009」に従い、対応することになっております。</p>

No.	意見の概要	当社の見解
6	<p>p4. 1-23 方法書への意見「…国土防災関係として保安林、海岸保全区域、河川保全区域の指定状況が示してあるが、…中央防災会議の2003年12月「東南海、南海地震に関する報告」の内容、特に伊勢湾断層帯>白子-野間断層(約21km、愛知県知多郡美浜町の沖合から三重県安芸)、2008年12月「中部圏・近畿圏の内陸地震に関する報告」の内容、特に次の図のように加木屋断層帯の情報を詳細に記載すべきである。」などに対し、事業者の見解は「国土防災関係については、発電所の建設に関連して届出等が必要な地域を指定する法律を記載しました。」とあるが、この社会状況は「発電所の設置又は変更の工事に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」で定められた(1)人口及び産業の状況、(2)土地利用の状況、(3)河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況、(4)交通の状況、(5)学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況、(6)下水道の整備の状況、(7)環境の保全を目的とする法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境の保全に関する施策の内容で構成されており、届出の必要性とは関係なく調査すべきものである。国土防災上で重要な国が定めた活断層情報を無視することは許されない。</p>	No. 5と同じ。