

誤	
<p><b>7. 環境影響の回避・低減に係る評価</b></p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>これらの措置を講じることにより、工所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 1.9%と小さい。</p> <p>以上のことから、工所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>	

誤						
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)						
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	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	10,487	108	10,595	1.0
		大型車	8,455	20	8,475	0.2
		合計	18,942	128	19,070	0.7

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。

正	
<p><b>7. 環境影響の回避・低減に係る評価</b></p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>これらの措置を講じることにより、工所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、工所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>	

正						
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)						
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	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

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。

誤

**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**

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 ( $m^3_N / (km \cdot 日)$ )	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	4.697	0.013	4.710
浮遊粒子状物質 ( $kg / (km \cdot 日)$ )	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	0.330	0.001	0.331

注：予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。

誤

**ホ. 予測結果**

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。

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。

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 0.7% である。

**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)**

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	9,519	108	9,627	1.1
		大型車	7,589	20	7,609	0.3
		合計	17,108	128	17,236	0.7

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。

正

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

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 ( $m^3_N / (km \cdot 日)$ )	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 ( $kg / (km \cdot 日)$ )	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

注：予測地点の番号は、第 8.1.1.1-16 図に対応している。

正

ホ. 予測結果

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。

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。

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。

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)

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

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。

誤	
<p>7. 環境影響の回避・低減に係る評価 (略)</p> <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），予測地点②（主要地方道名古屋西港線）ともに 0.7%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>	

誤					
第 8.1.1.2-8 表 主要な騒音発生源の諸元					
稼働位置	施設名	音源の形態	音響パワーレベル (dB)	施設数	卓越周波数 (Hz)
Ⓐ	タービン建屋	面音源 (46,639 m <sup>2</sup> )	59	—	63
Ⓑ	排熱回収ボイラー	面音源 (592 m <sup>2</sup> /基)	77	6 基	2,000
Ⓒ	主変圧器	面音源 (221 m <sup>2</sup> /基)	77	6 基	125
		(367 m <sup>2</sup> /基)		2 基	
Ⓓ	循環水ポンプ	点音源	92	4 台	500
Ⓔ	給水ポンプ	点音源	99	6 台	2,000
Ⓕ	煙 突	面音源 (1,400 m <sup>2</sup> /筒身)	70	6 筒身 (3 筒身×2 基)	500, 2,000
Ⓖ	煙 道	面音源 (1,649 m <sup>2</sup> /基)	69	4 基	2,000
		(1,052 m <sup>2</sup> /基)		2 基	

注：1. 稼働位置の記号は、第 8.1.1.2-10 図に対応している。  
 2. 音源の形態の ( ) 内の数字は、面音源の面積を示す。  
 3. 面音源の音響パワーレベルは、単位面積当たりの音響パワーレベルを示す。

正
<p><b>7. 環境影響の回避・低減に係る評価</b></p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <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> <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>

正					
<b>第 8.1.1.2-8 表 主要な騒音発生源の諸元</b>					
稼働位置	施設名	音源の形態	音響パワーレベル (dB)	施設数	卓越周波数 (Hz)
Ⓐ	タービン建屋	面音源 (46,639 m <sup>2</sup> )	59	—	63
Ⓑ	排熱回収ボイラー	面音源 (592 m <sup>2</sup> /基)	77	6 基	2,000
Ⓒ	主変圧器	面音源 (221 m <sup>2</sup> /基)	77	8 基	125
Ⓓ	循環水ポンプ	点音源	92	4 台	500
Ⓔ	給水ポンプ	点音源	99	6 台	2,000
Ⓕ	煙 突	面音源 (1,400 m <sup>2</sup> /筒身)	70	6 筒身 (3 筒身×2 基)	500, 2,000
Ⓖ	煙 道	面音源 (1,649 m <sup>2</sup> /基)	69	4 基	2,000
		(1,052 m <sup>2</sup> /基)		2 基	
<p>注：1. 稼働位置の記号は、第 8.1.1.2-10 図に対応している。</p> <p>2. 音源の形態の ( ) 内の数字は、面音源の面積を示す。</p> <p>3. 面音源の音響パワーレベルは、単位面積当たりの音響パワーレベルを示す。</p>					