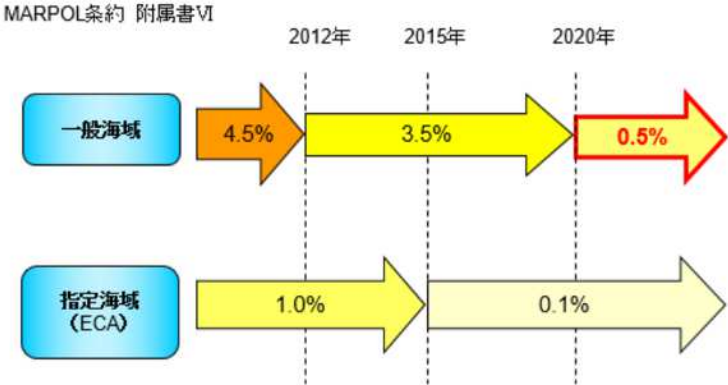


前回部会（令和 7 年 1 月 28 日）における指摘事項並びに事業者の見解

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
大気質		
1	陸上輸送のみではなく海上輸送も含めた大気質への影響の予測、評価結果を示した方が望ましいと思う。3 万トンの物資を陸上に移す際に船が停泊する時間があるため、その影響がどの程度あるのかを示しておくべき。（長田委員）	工事中の海上輸送船舶数が最多となる時期（任意の一年間）は、工事開始後 21～32 か月目で、その船舶数は 268 隻/年の計画です。「港湾統計（年報）令和 5 年（2023 年）」（国土交通省、2024 年）によれば、2023 年における名古屋港の入港船舶数は 28,302 隻であり、名古屋港の入港船舶数（2023 年実績）に占める工事中の海上輸送船舶数の割合は 0.9%となることから、海上輸送に伴う大気質への影響は小さいものと考えられます。 なお、物資を陸上に移す際は、輸送船のメインエンジンは停止した状態となる計画です。
動物		
2	ハヤブサについて、事後調査は計画されているのか。今年 1 月に煙突の利用状況を確認したとのことだが、定期的にそのような調査を行っているのか。今後も継続して調査をしていただきたいと思う。（橋本委員）	ハヤブサについては、「発電所アセス省令」第 3 1 条第 1 項の規定「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」に該当しないと判断し、事後調査は計画していません。 また、ハヤブサの煙突の利用状況の確認は、当社が自主的に実施したものであり、定期的に調査は実施しておりません。 ご指摘を踏まえ、発電所の供用後、速やかにハヤブサの調査を実施します。

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
その他		
3	海上輸送について、自動車はハイブリッド車の普及や排気ガスを軽減する技術が進んできていると思うが、船は排気ガスなど環境への負荷を軽減するような対策等は時代とともに変わってきているのか。（宮崎委員）	船舶の排ガス対策は、国際海事機関において大気環境規制が段階的に強化されてきており、船舶からの排ガス中のNO_x、SO_x及びPMを削減するための規制について海洋汚染防止条約付属書Ⅵで規定されています。 （例）船舶における燃料油の硫黄分濃度規制 MARPOL条約 付属書Ⅵ  ＊現行のECAは、北米海域、米国カリブ海海域、北海・バルト海海域のみ （国土交通省 HP より作成） 国内では、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律により同条約に基づき、規制が実施されています。 なお、国土交通省の資料（船舶の脱炭素化（令和3年12月27日））によると今後、船舶燃料について、重油からLNG、その後ゼロエミッション燃料であるアンモニア・水素等への移行が見込まれている状況です。