

川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）

環境影響評価準備書についての
意見の概要と当社の見解

平成20年9月

東日本旅客鉄道株式会社

第 1 章 環境影響評価準備書の公告・縦覧

1. 環境影響評価準備書の公告・縦覧

「環境影響評価法」第16条の規定に基づき、環境保全の見地からの意見を求めるため、準備書を作成した旨その他事項を公告し、準備書及び要約書を公告の日から起算して一月間縦覧に供した。

(1) 公告の日

平成20年 7 月15日 (火)

(2) 公告の方法

平成20年 7 月15日付で、下記の日刊新聞紙に「お知らせ」公告を掲載した。

- ・朝日新聞 (朝刊 14 面 京浜版、31 面 南部版)
- ・読売新聞 (朝刊 33 面 神奈川県版、35 面 都民版)
- ・毎日新聞 (朝刊 27 面 川崎版、横浜版、都内版)
- ・産経新聞 (朝刊 25 面 神奈川県版、都内版)
- ・日本経済新聞 (朝刊 39 面 首都総合版 (神奈川版、東京版))
- ・東京新聞 (朝刊 23 面 神奈川版、22 面 東京版)
- ・神奈川新聞 (朝刊 27 面)

(3) 縦覧期間

① 縦覧期間

平成20年 7 月15日 (火) から 8 月14日 (木) まで (閉庁日は除く。ただし、当社の川崎発電所については、土曜日、日曜日も縦覧可とした。)

なお、縦覧期間終了後も8月28日 (木) まで閲覧を実施した。

② 縦覧時間

午前 9 時から午後 5 時まで

(4) 縦覧場所及び縦覧者数

① 縦覧場所

次に示す41ヶ所において縦覧した。

a. 関係地方自治体の庁舎等 39ヶ所

《川崎市の区域》1) 神奈川県川崎県民センター、2) 川崎市環境局環境評価室、3) 川崎区役所、4) 川崎区役所大師支所、5) 川崎区役所田島支所、6) 幸区役所、7) 幸区役所日吉出張所、8) 中原区役所

《横浜市の区域》9) 神奈川県環境農政部環境計画課、10) かながわ県民センター、11) 横浜市環境創造局環境保全部環境影響評価課、12) 鶴見区役所、13) 神奈川区役所、14)

西区役所、15) 中区役所、16) 港北区役所

《東京都の区域》17) 東京都環境局都市地球環境部環境影響評価課、18) 大田区まちづくり推進部環境保全課、19) 大田区大森東特別出張所、20) 大田区大森西特別出張所、21) 大田区入新井特別出張所、22) 大田区馬込特別出張所、23) 大田区池上特別出張所、24) 大田区新井宿特別出張所、25) 大田区嶺町特別出張所、26) 大田区田園調布特別出張所、27) 大田区鶴の木特別出張所、28) 大田区久が原特別出張所、29) 大田区雪谷特別出張所、30) 大田区千束特別出張所、31) 大田区六郷特別出張所、32) 大田区矢口特別出張所、33) 大田区蒲田西特別出張所、34) 大田区蒲田東特別出張所、35) 大田区糎谷特別出張所、36) 大田区羽田特別出張所、37) 品川区環境清掃事業部環境課、38) 品川区大井第一地域センター、39) 品川区八潮地域センター

b. 当社の事業所 2ヶ所

40) 東日本旅客鉄道株式会社川崎発電所、41) 東日本旅客鉄道株式会社 J R 新宿ビル

②縦覧者数

16名 (縦覧者名簿記入者数)

2. 環境影響評価準備書についての説明会の開催

「環境影響評価法」第17条の規定に基づき、環境影響評価準備書の記載事項を周知するための説明会を開催した。

説明会の開催の公告は、環境影響評価準備書の縦覧等に関する公告と同時に行った。

(別紙-1)

No.	開催日	場所	来場者数
①	平成20年7月27日(日) 13:30~15:30	川崎市産業振興会館 (川崎市幸区堀川町66-20)	16名
②	平成20年7月30日(水) 18:30~20:30	サンピアンかわさき (川崎市川崎区富士見2-5-2)	37名
③	平成20年8月1日(金) 18:30~20:30	大田区嶺町集会室 (大田区田園調布本町7-1)	10名
④	平成20年8月6日(水) 18:30~20:30	鶴見会館 (横浜市鶴見区鶴見中央3-19-11)	50名

3. 環境影響評価準備書について意見の把握

「環境影響評価法」第18条第1項の規定に基づき、環境の保全の見地からの意見を有する者の意見書を受け付けた。

(1) 意見書の提出期間

平成20年7月15日（火）から8月28日（木）まで（縦覧期間及びその後の2週間）

(2) 意見書の提出方法

東日本旅客鉄道株式会社への書面による意見の持参または郵送により受け付けた。

（別紙－2、3）

第 2 章 環境影響評価準備書について提出された意見の概要及び当社の見解

「環境影響評価法」第18条第1項の規定に基づき、環境影響評価準備書について、環境の保全の見地から提出された意見書は、7通（意見の総数：38件）であった。

「環境影響評価法」第19条に基づく、準備書についての意見の概要及びこれに対する事業者の見解は、別紙－4のとおりである。

日刊新聞に掲載した公告内容

○ 平成20年7月15日（火）掲載

朝日新聞、読売新聞、毎日新聞、産経新聞、日本経済新聞、東京新聞、神奈川新聞

お知らせ

環境影響評価法に基づき「川崎発電所リプレイス計画（更新及び増設）」に係る「環境影響評価書」の作成及び説明会の開催について次のとおり公告いたします。

平成20年7月15日

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 溝野 智

事業者の氏名及び住所

名称 東日本旅客鉄道株式会社

代表者 代表取締役社長 溝野 智

住所 東京都渋谷区代々木二丁目 番 号

対象事業の名称種類及び規模

名称 川崎発電所リプレイス計画（更新及び増設）

種類 ガスタービン及び気力コンバインドサイクル発電方式

規模 出力63万3千キロワット

対象事業が実施されるべき区域

神奈川県川崎市川崎区扇町八番三号

対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域の範囲 神奈川県川崎市川崎区／幸区／中原区／神奈川県横浜市鶴見区／神奈川区／西区／中区／港北区／東京都大田区／品川区

縦覧（縦覧場所）（川崎市）神奈川県川崎県民センター（幸区堀川町580）／川崎市環境局環境評価室（川崎区宮本町1）／川崎区役所（川崎区東田町8）／大師支所（川崎区東門前2-1-1）／田島支所（川崎区綱管2-3-1）／幸区役所（幸区戸手本町1-1-1）／日吉出張所（幸区南堀川1-1-1）／中原区役所（中原区小杉町3-2-45）（横浜市）神奈川県環境政策部環境計画課（中区日本大通1）／かながわ県民センター（神奈川区鶴見町2-24-2）／横浜

市環境創造局環境保全部環境影響評価課（中区港町1-1）／鶴見区役所（鶴見区鶴見中央3-20-1）／神奈川区役所（神奈川区広台大田町3-8）／西区役所（西区中央1-5-10）／中区役所（中区日本大通35）／港北区役所（港北区大豆戸町20-1）（東京都）東京都環境局都市地球環境部環境影響評価課（新宿区西新宿2-8-1第二本庁舎8階）／大田区まちづくり推進部環境保全部（大田区蒲田5-13-14）／他大田区18特別出張所／品川区環境清掃事業部環境課（品川区広町2-1-136）／大井第二地域センター（品川区南大井1-12-16）／八潮地域センター（品川区八潮3-10-27）（当社）川崎発電所（川崎市川崎区扇町8-3）及びJR新宿ビル（東京都渋谷区代々木2-1-6）

縦覧期間 平成20年7月15日（火）から平成20年8月14日（木）まで（閉庁日は除く、但し、当社の川崎発電所については、土曜日日曜日祝日も縦覧可）なお縦覧期間終了後も8月28日（木）まで見られます。

縦覧時間 午前9時から午後5時まで

意見書の提出 環境影響評価書について環境の保全の見地からの意見をお持ちの方は、事業者宛に書面にて意見書をお寄せください。

意見書の記載事項

イ 氏名及び住所（法人その他の団体にあつては、その名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）

ロ 対象である準備書の名称

ハ 準備書についての環境の保全の見地からの意見（日本語により意見の理由を含めて記載してください。）

意見書の提出期限 平成20年8月28日（木）まで（当日消印有効）

意見書の提出先 〒151-8512 東京都渋谷区代々木2-1-6 JR新宿ビル 東日本旅客鉄道株式会社

東京電気システム開発工事事務所 発電電計画

電話 03-3332-0192

説明会を開催する日時及び場所 ※事前申し込みは不要です

平成20年7月27日（日）午後1時30分から午後3時30分まで

川崎市産業振興会館（神奈川県川崎市幸区堀川66-20）

平成20年7月30日（木）午後6時30分から午後8時30分まで

サントピアかわさき（神奈川県川崎市川崎区富士見4-1-1）

平成20年8月1日（金）午後6時30分から午後8時30分まで

鶴見区集会所（東京都大田区田園調布本町7-1）

平成20年8月6日（水）午後6時30分から午後8時30分まで

鶴見会館（神奈川県横浜市鶴見区鶴見中央3-19-11）

お知らせへのお問い合わせ先 「意見書の提出先」と同じ

意見書の提出及び記載について

環境影響評価法（平成９年法律第８１号）第１８条の規定に基づき、「川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）」に係る環境影響評価準備書について、環境の保全の見地からの意見を記載した書面（以下「意見書」という。）を「東日本旅客鉄道株式会社」に提出しようとする方は、次の事項に基づき意見書を提出してください。

１ 意見書の提出資格

意見書は、環境影響評価準備書について、環境の保全の見地からの意見のある方ならどなたでも提出することができます。

２ 意見書の記載方法

(1) 次の事項を記載してください。

ア 氏名及び住所（法人その他の団体にあっては、その名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）

イ 意見書の提出の対象である準備書の名称

ウ 環境影響評価準備書についての環境の保全の見地からの意見

※ウについては日本語により、意見の理由を含めて記載してください

(2) 環境影響評価準備書の縦覧場所に備えつけの意見書の用紙をお使い下さい。（なお、様式は特定致しませんので、必要事項をご記入の上、他の用紙にご記入いただいても結構です。）

３ 記載事項について

(1) 意見書は、環境影響評価準備書について、環境の保全の見地からの意見を、なるべく項目ごとに整理して具体的に記載してください。

(2) 記載しきれない場合は、意見書右上の（No. ）にページをふり、再度、住所、氏名等を記入してお使いください。なお、提出される際には用紙が離れてしまわないようにホチキス等で止めてください。

※（参考）環境影響評価準備書に記載されている主な項目は以下のとおりです。

- ①大気質（資材等の搬出入、建設機械、施設の稼働）
- ②騒音（資材等の搬出入、建設機械、施設の稼働）
- ③振動（資材等の搬出入、建設機械、施設の稼働）
- ④低周波音（施設の稼働）
- ⑤水環境（水質、底質、その他）
- ⑥動物（陸域、海域）
- ⑦植物（陸域、海域）
- ⑧景観（主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観）
- ⑨人と自然との触れ合いの活動の場（主要な人と自然との触れ合いの活動の場）
- ⑩廃棄物等（産業廃棄物、残土）
- ⑪温室効果ガス等（二酸化炭素）

４ 提出方法

以下の宛先へご郵送ください。

〒151-8512 東京都渋谷区代々木二丁目２番６号ＪＲ新宿ビル

東日本旅客鉄道株式会社 東京電気システム開発工事事務所 発電電・計画

電話番号 03-3320-1925

５ 提出期限

平成20年8月28日（木）提出 最終日消印有効

６ 問合せ先

意見書の提出についてご不明な点がございましたら、東日本旅客鉄道株式会社 東京電気システム開発工事事務所 発電電・計画（電話番号03-3320-1925）へお問い合わせください。

平日の午前10時から午後5時までにお願います

以上

意見書

(No.)
平成 年 月 日

東日本旅客鉄道株式会社 行

環境影響評価法（平成9年法律第81号）第18条の規定により、次のとおり意見を提出します。

対象事業の名称	川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）
準備書の名称	川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）環境影響評価準備書
上記環境影響評価準備書についての環境の保全の見地からの意見	
【意見】	

住 所 (法人その他の団体にあつては、 主たる事務所の所在地)	〒 都道 府県 市区 町村
(ふ り が な) 氏 名 (法人その他の団体にあつては、 その名称及び代表者の氏名)	

- (備考)
- 1 意見は、住所、氏名等を必ず記入の上、環境影響評価準備書について、環境の保全の見地からの意見を項目ごとに整理して具体的に記載してください。なお、記載しきれない場合は、この用紙右上のナンバー欄（No. ）にページをふり、再度、住所、氏名等を記入してお使いください。
 - 2 宛先
〒151-8512 東京都渋谷区代々木二丁目2番6号J R新宿ビル
東日本旅客鉄道株式会社 東京電気システム開発工事事務所 発変電・計画
 - 3 提出期限 平成20年8月28日（木）提出最終日消印有効

川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）
環境影響評価準備書についての意見の概要及び当社の見解

1. 事業計画

No.	意見の概要	事業者の見解
1	今回の発電所建設計画は、「リブレース」と称しながら1号機・4号機の増設と5号機の新設であり、その発電規模は既設の2号機・3号機を含めると、65.4万kWから101.8万kWへ、1.6倍も増強するものとなっている。しかも、新たに生み出される電力が、すべて公共の鉄道輸送に利用されるのならまだしも、駅周辺開発やグループ会社にまで提供されるものであることについては、簡単に容認できない。 仮に、経営上これが許されるにしても、現状以上に大気汚染物質や温室効果ガス等を増加させ、市民の健康・環境に負荷をかけるものであれば反対である。	本事業は、「川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）」であり、1号機・4号機は更新、5号機が増設となっています。 平成18年度の当社管内の使用電力量実績によると、川崎発電所と信濃川発電所を合わせた自営電力により、当社使用電力量の56%を賄っていますが、鉄道輸送に必要な電力は自営電力では賄えず、不足分は購入電力によっています。 準備書（P2-1）に記載したように、当社は、国鉄民営化により分割された他社及び一部の駅ビル等に特定供給を行い、また、特定電気事業者として当社管内の一部の駅ビルに電気供給を行っています。今後は、購入している電力の自営電力への置換え並びに駅の改良、バリアフリー施策の推進、ターミナル駅周辺での大規模開発等による需要負荷の増加に対応するため出力を増加させるものです。 大気汚染物質については、天然ガスを燃料とした発電効率の高いコンバインドサイクル発電方式の採用、排煙脱硝装置の設置等の環境保全対策を講じる計画です。 温室効果ガスについては、川崎発電所のCO₂総排出量は増加しますが、JR東日本のCO₂総排出量は、新1号機・新4号機及び5号機が稼働する2020年度には様々な努力により1990年度から低減することを想定しています。さらに「グループ経営ビジョン2020－挑む－」では、「鉄道事業のCO₂総排出量を2030年度までに50%削減（1990年度比）する」ことを目標としています。 「リブレース計画」の名称については、方法書に対する神奈川県知事の意見を踏まえ、出力の増強を含む計画であることがわかるように、環境影響評価準備書では事業の名称を「川崎発電所リブレース計画（更新及び増設）」としました。
2	発電量当たりのNO₂やCO₂の排出量を出しているが、発電量が65.4→101.8万kWへ1.6倍も増強されるのだから、総排出量は増えて大気汚染や地球温暖化となる。	
3	公共交通の充実としての供給だけでなく、大規模開発を推進するものですが、温暖化、大気汚染、混雑、エネルギーの無駄を生み出すもの、そして地域の商店等をつぶし、まちこわしの原因になります。	
4	リブレース計画といえば、現在の発電所を“取り替える”ことを意味し、設備の増強を伴わないものと理解される。ところが、既設の2号、3号機に加えて、4号機、新設1号機及び5号機が増設され、発電機は1機増設される。その結果、発電出力は、現状の65.4万kWから98.5万kWと1.5倍に増強されるのである。これをもって、何故“リブレース”と称するのか、表題からして、正に、「羊頭狗肉」と言わなければならない。事業者は直ちに表題を改めるべきである。	
5	IPCC（気候変動に関する政府間パネル）が発表した第4次評価報告書総合報告書は、「地球温暖化はもはや疑う余地がない。」と述べて、最新の科学的知見に基づいて、第3次報告書より一歩踏み込んだ結論を示した。そして（つづく）	

No.	意見の概要	事業者の見解
5	(つづき) て、この気候変化の原因は、「人為起源の温室効果ガスの増加によってもたらされた可能性が高い。」と述べている。 最も重大な指摘の一つは次の文章に表されている。 『人為起源の気候変化とその影響は、突然の或いは非可逆的現象を引き起こす可能性がある。そのリスクは気候変化の速さと規模による。』 そして今後20年から30年の緩和努力によって、多くの影響が緩和され、危機が回避または遅延、低減されることが出来ると述べている。 東京都議会は国に先駆けて、本年6月に、「環境確保条例」の改正案を満場一致で採択した。この改正案では、 ①大規模事業所への温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度の導入。 ②地域におけるエネルギーの有効利用に関する計画制度の創設（大規模開発における省エネ性能の目標値の設定、未利用エネルギーの活用検討） などが定められている。 国でも洞爺湖サミットの決定を受け、近い内に温暖化ガス排出削減の中期目標と排出権取引制度が決定される予定だ。 このように、次々と地球温暖化対策が打ち出されている今、J R東日本K. K. が天然ガス使用とはいえ、発電施設を1基増設して、発電量を1.5倍化することは許されない。	
6	貴社の計画は、電力の自由化によって、貴社の関係する鉄道輸送に利用するだけでなく、利益追求第一主義の観点のみです。何故なら、貴社の鉄道輸送に必要な電力は、既設の発電所と信濃川水力発電所で十分賄えるはずだからです。何も現状より、1.6倍も増やす必要はないはずです。この計画は、川崎市民の命をないがしろにするものであり、命を最優先にする立場になく、川崎地域の大気汚染の増悪の実態、地球温暖化防止の立場から見れば、リブレース計画は容認できません。	

No.	意見の概要	事業者の見解
7	2号機の燃料は都市ガスのままであるが、天然ガスに転換することにより、排出ガス（NOx濃度）の低下があると思うが計画はないのか、真剣に考えて欲しい。	都市ガスは天然ガスに熱量調整のためのLPGを適量添加して作成しており、組成はあまり変わりません。環境に与える影響は同等と考えています。 川崎発電所での工事は、安定した鉄道輸送を確保するため、既設の発電設備を運転しながら、段階的にリプレースする必要があります。
8	リプレースというのは、東京電力川崎火力発電所のように、既設を潰して同じ土地に新たな発電所を建設するものです。然るに貴社では既設2号機と3号機は温存しています。 また、2号機の燃料は都市ガスです、何故天然ガスに転換しないのですか。	平成11年に運転開始した3号機は平成18年に燃料を灯油から天然ガスに転換し、平成5年に運転開始した2号機共々十分使用に耐え得る設備であり、現時点の川崎発電所における発電設備としては、2号機及び3号機は環境負荷が小さく、極力有効活用するべきと考えています。
9	発電効率の高いコンバインドサイクル発電方式とあるが、発電効率を示すこと。	準備書（P8.2-3）に記載したように、発電端熱効率は、20万kW級では最高クラスとなる50.6%（LHV基準）です。

2. 大気

No.	意見の概要	事業者の見解
10	大気汚染の予測が行われた区域内では、現状で二酸化窒素（NO_2）による大気汚染が、環境基準に照らして、十分改善されておらず、特に事業予定地に最も近い川崎市川崎区内では三測定局における平成14年～18年の年平均値の平均値が0.03ppmを超えている。 ここで0.03ppm という値は以下に引用するNO_2の長期暴露に対する健康影響指針値の上限値である。 「二酸化窒素の人の健康影響に係わる判定条件等について」と題する昭和53年3月22日付け、中公審第163号の中央公害対策審議会議長より環境庁長官宛の答申で、わが国の二酸化窒素による大気汚染の状況、二酸化窒素の測定法、二酸化窒素の健康影響、指針の提案を詳細に述べた上で、最後に、健康影響指針を次のように提案している。 「…以上の動物実験、人の志願者における研究、疫学的研究などの成果を総合的に判断し、本専門委員会は、地域の人口集団の健康を適切に保護することを考慮し、環境大気中の二酸化窒素濃度の指針として、次の値を参考にしうると考えた。 短期暴露については1時間暴露として0.1～0.2ppm 長期暴露については、種々の汚染物質を含む大気汚染の条件下において、二酸化窒素を大気汚染の指標として着目した場合、年平均値として、0.02～0.03ppm」 したがって、事業者が拡散計算で採用している予測式であるプリューム長期平均式で当該予測地域で現状においてあらゆる排出源を取り入れて予測した年平均濃度が現状の測定結果とよく合致するか否かの検証が必要である。	本準備書の年平均値予測は、発電所アセスの多くの他事例でも使われている「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）で示されている拡散式を用いて行ったものであり、その結果は信頼できるものと考えています。
11	準備書の8.1.1-117の第8.1.1-56表に示されているNO_2年平均値の予測結果（最大着地濃度）を見ると、将来予測値が0.00009ppmとなっている。このような小数点以下5桁目の濃度は、測定限界である小数点以下3桁よりさらに2桁も小さな値であるから、この予測値が正しいか否かを実測して確かめることが出来ない。 したがって、この予測値が正しいか否かは誰も判定することができないのである。 拡散モデルをコンピューターで計算すれば、必ず答えは出てくるが、それが合理的な値であるか否かを判定しなければ、予測した意味がない。	
12	通商産業省令54号（平成10年6月12日）第11条4-3は次のように述べている。 （つづく）	

No.	意見の概要	事業者の見解
12	(つづき) 『予測の手法の選定に当たっては、予測の基本的な手法の特徴及びその適用範囲、予測地域の設定の根拠、予測の前提になる条件、予測で用いた原単位及び係数その他予測に関する事項について、選定項目の特性、事業特性及び地域特性に照らして、それぞれの内容及び妥当性を明らかに出来るようにするものとする。』 また、同条4-5では、『予測の手法の選定に当たっては、新規の手法を用いる場合、その他の環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されていない場合において、予測の不確実性の程度及び当該不確実性に係わる環境影響の程度を勘案して、必要に応じ当該不確実性の内容を明らかに出来るようにするものとする。』 No. 11で述べたことはこれらの指摘に対して、対応されていないことを示している。したがって、この通産省令に基づき、準備書を補正することを要求する。	
13	建物ダウンウォッシュを防止するには、実煙突高さは建屋の高さの2.5倍以上の高さが必要とされている。即ち、2号機排熱ボイラー49m×2.5=122.5m以上となるが、計画では100mとなっている、これでよいのか。	煙突については、以下の検討を行いました。 既設125m煙突については、計画している発電プラントの排ガス量が既設4号機の排ガス量よりも大幅に増加することから、既設煙突の小さい口径ではガスタービン排気圧力損失が大幅に増加し運転できないため、活用しないこととしました。 集合煙突の新たな建設については、既設4号機及び既設1号機の長期停止を伴い、大幅な発電出力低下を招くため、首都圏における安定した鉄道輸送を確保する上で適切ではないと判断しました。
14	現状では煙突が4本であり、5本に増えるのはおかしい。又、4号機では高さが125mであり、計画では100mとなる。何故着地濃度が減少する125mにしないのか。環境を悪化させるな。	以上の検討経緯より、煙突は、排熱回収ボイラーの真上に配置することとしました。 煙突の高さについては、今回設置する排熱回収ボイラー一体型煙突では、用地の制約等から技術的に実行可能な上限高さとなる100mとしました。 煙突高さが100mの場合の建物ダウンウォッシュの影響予測結果は準備書(P8.1.1-146第8.1.1-70表)に記載したように、二酸化窒素の将来予測環境濃度は0.0918ppmであり、昭和53年中央公害対策審議会答申である二酸化窒素の1時間暴露の指針0.1~0.2ppmを下回っていることから、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考えています。

No.	意見の概要	事業者の見解
15	気象調査は、地上だけでなく上層・高層も建設予定地で実施すべきである。鶴見川や東京湾の地形がもたらす風の影響は無視できない。東亜石油発電所計画やかながわ廃棄物中間処理施設計画では、それぞれ計画地で高層調査を実施している。	高層気象調査については、計画地が東京国際空港の管制圏内に位置するため、計画地における高層気象観測調査は実施できませんので、川崎発電所に近く管制圏外で調査に適した場所として、横浜市高齢者保養研修施設「ふれーゆ」を選定し、実施しました。調査結果は、準備書(P8.1.1-21~45)のとおりです。 なお、上層気象の観測については、神奈川県で継続観測しているTVK鶴見タワーの上層気象データを収集しその結果を整理しました。
16	川崎の地形の特徴は、鶴見川と多摩川に囲まれた地域であり、川崎公害裁判でも風の影響が問題視されました。近隣の東亜石油発電所計画等ではそれぞれの計画地の高層調査を実施しています。貴社も当然行うべきです。	
17	川崎市のような公害地域に、大気汚染等の予測評価に「寄与率」を使用することは妥当ではない。何故なら、各事業者がみな揃って「寄与率」を使用していたら、いつになっても公害はなくならないし環境は改善されないからである。	予測結果の評価として、環境基準等との整合性に加え、環境影響の程度を表す指標として「寄与率」を用いています。 本事業は、天然ガスを燃料とすることによりばいじんや硫黄酸化物の排出をゼロとし、発電効率の高いコンバインドサイクル発電方式の採用及び排煙脱硝装置の設置等により1時間あたりの窒素酸化物排出量を約2割減少させるものです。 準備書(P8.1.1-143)に記載したように、半径10km圏内の一般環境大気測定局の二酸化窒素濃度の将来年平均値寄与濃度は現状より改善され、寄与率も0.4%以下となっています。
18	窒素酸化物(二酸化窒素)の評価には、非科学的で健康が守られない日平均値の0.06ppmや1時間値0.2ppmでなく、科学的な根拠をもつ日平均値の0.04ppmと1時間値0.1ppmを使用すべきである。自分に、都合の良いやり方はやめるべきである。	川崎市の環境目標値は、地域全体として取り組むべき目標と考えています。 本事業は、天然ガスを燃料とすることによりばいじんや硫黄酸化物の排出をゼロとし、発電効率の高いコンバインドサイクル発電方式の採用及び排煙脱硝装置の設置等により1時間あたりの窒素酸化物排出量を約2割減少させるものです。
19	市内には、NO₂環境基準を達成しない自排局が2局ある(自動車と共に工場の影響である)。又、他の局も環境基準の下限値である0.04ppmを達成していないのがほとんどであり、大気汚染が続いている。又、川崎市には環境目標値0.02ppmがあり、工事終了時には達成していればいいが、むづかしいと思うので、計画の見直しが必要である。	環境基準は「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として定められていますので、環境影響評価にあたっては同基準を指標としました。二酸化窒素の環境基準は、「0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること」から、日平均値については0.06ppmを適用しました。 二酸化窒素の1時間値については、昭和53年中央公害対策審議会答申である1時間暴露の指針0.1~0.2ppmから0.2ppmを適用しました。

No.	意見の概要	事業者の見解
20	準備書の予測評価において、環境基準の上限値を使用しても実測高濃度日で10局中4局、また年平均値で同1局それぞれ超過しているが、この事実の重大さを厳粛に認識すべきである。既設の廃止を含め、再度計画を見直すべきである。	二酸化窒素の環境基準は日平均値の年間98%値で評価することになっており、日平均値最高値が0.06ppmを超えている4局は、すべて環境基準を達成しています。 また、平成14～18年度の年平均値の平均値が環境基準の年平均相当値を超過している神奈川県庁局は、平成15年度以降二酸化窒素の環境基準を達成しています。 準備書（P8.1.1-143）に記載した予測の結果は、半径10km圏内の一般環境大気測定局の二酸化窒素濃度の年平均値寄与濃度が改善される結果になっています。 また、既設の廃止については、首都圏における安定した鉄道輸送の確保という観点から適切ではないと判断しています。
21	大気予測は、新設3本の煙突を建設することから、それぞれ1本ずつ予測をしたものを重ねて算出しているが、煙突が近接していることから排煙が相互に干渉しあうこともあるのではないかと。単純に合計すればよいというものではない。	大気質については、標準的な予測手法を採用し、個々の煙突からの影響を別々に計算し重ねる手法で予測評価を行いました。 なお、排煙の相互干渉に関しては、定量的な評価手法等の存在について、承知しておりません。
22	かつてJ R 川崎発電所は川崎公害裁判で敗訴しました。現在もNO₂の環境基準値は未達成です。今回実際は増設になり、運転時NO_xは現400 tから500 tに増加、その部分だけでも危険です。公害根絶の約束はどうなっていますか。	川崎区内の一般環境大気測定局3局の二酸化窒素環境基準達成局数は、平成14年度の1局から平成15年度以降は3局全局となっています。また、浮遊粒子状物質環境基準達成局数は、平成15年度以前の0局から平成16年度以降は3局全局となっています。
23	貴社は、川崎公害裁判の被告企業の一員であり、裁判の和解協定に基づき、環境改善を図り、二度と公害患者を出さない努力を約束いたしました。 現状の川崎市内の大気汚染は依然として改善されず、特に川崎区においては改善どころか増加の傾向にあるとき、貴社の環境目標の達成率や人体に対するデータが記載されていない。 何故ゆえにその点を避けるのか、公害裁判と和解協定を遵守する立場はどうしたのですか。	川崎市では現在も多くの公害健康被害者がおられることは認識しており、これまでも既設設備のリブレースごとに最新の技術を導入する等の公害防止対策に努力してまいりました。 準備書（P2-26）に記載した発電設備の年間利用率から算出すると、年間NO_x排出量は平成18年度の約350トンから平成32年度には約470トンに増加しますが、本事業の計画においても、天然ガスを燃料とすることによりばいじんや硫黄酸化物の排出をゼロとし、発電効率の高いコンバインドサイクル発電方式の採用及び排煙脱硝装置の設置等により1時間あたりの窒素酸化物排出量を約2割減少させるものです。
24	準備書の周辺環境では、環境基準の達成率や動植物などの生物についてのデータの記載はあるが、環境目標値の達成率や人の健康に関するデータがないのは問題である。川崎市の大気汚染公害の現状は、総体として依然、深刻であり被害者も増え続けている。環境影響評価は、人の生命・健康が守られることを基本に実施されるべきである。	このような対策により、準備書（P8.1.1-143）に記載したように、半径10km内の一般環境大気測定局の二酸化窒素濃度の年平均値寄与濃度は改善されます。
25	動植物に付いての予測はありますが、現在増加している大気汚染による患者のデータがありません。	

No.	意見の概要	事業者の見解
26	工事中の混雑、現在でも大型車の多い場所、大気汚染や安全面には十分な配慮がなされるのでしょうか。	準備書（P8.1.1-85）に記載したように、川崎発電所の工事関連車両の走行に伴う大気汚染や安全面の影響を低減するため、次のような配慮をします。 ・車両台数の平準化を図り、ピーク時の車両台数を低減します。 ・大型機器類や工事用資材を海上輸送することにより、陸上輸送車両台数を低減します。 ・通勤において公共交通機関利用の徹底を図り通行車両の増加抑制に努めます。 ・車両が集中する時間帯における通行を極力避けます。 ・定期的に会議を行い、環境保全措置を関係者へ周知徹底します。
27	要約書91頁の「凡例 窒素酸化物：35地点」は36地点の間違いではないか。	要約書（P90第11表）及び準備書（P8.1.1-47第8.1.1-25表）に半径20km圏内の一般環境大気測定局36地点をリストアップしていますが、品川区八潮局では窒素酸化物の測定が行われていませんので、窒素酸化物については35地点となります。

3. 水環境

No.	意見の概要	事業者の見解
28	取放水温度差を現状より10℃から7℃に低減するとありますが、発電所の規模拡大により取放水量そのものが増え、温度差が現状より大きくなることはないのでしょうか。	発電所の温排水の影響については予測を行っており、準備書（P8.1.5-149～156）に結果を記載しています。 海面での1℃以上の水温上昇域の面積は、近隣発電所を含めたリブレース前の予測では18.1km²、リブレース後の予測では18.9km²であり、増加分は0.8km²、増加率は4％と予測されています。

4. 景観

No.	意見の概要	事業者の見解
29	臨海部の活性化を図るイメージが理解できません。	発電所の建屋等の色彩、配置及び形状については、「川崎市景観計画」や川崎市の「臨海部色彩ガイドライン」に基づいた計画としています。 煙突の架構や筒体の基調色に白を用い、建屋の基調色であるパープルブルーのグラデーションによるデザインパターンによって、空へ上昇する軽快なイメージとしました。 これにより、臨海部周辺への圧迫感を軽減できるとともに、将来の臨海部の発展をイメージすることに貢献できるものと考えています。

5. 温室効果ガス等

No.	意見の概要	事業者の見解
30	地球温暖化の防止は、いま世界中で待ったなしの緊急事態にある。準備書では、単位あたりの排出量が0.455kgから0.414kgへ減少することになっているが、年間排出量は87.1万t (H18) が165.8万t (H32) と約2倍も増加する計画となっている。これでは時代の要請に答えた事にならず失格である。	本事業の実施により川崎発電所の二酸化炭素の年間排出量は、準備書 (P8. 1. 11-2) にも記載したように、現状2006年度の87.1万tが、1号機及び4号機の更新並びに5号機の増設を含めた将来2020年度には165.8万tと想定されますが、JR東日本の二酸化炭素の年間排出量は基準となる1990年度の276万トンが、将来2020年度には232万トンに低減することを想定しています。
31	地球温暖化対策が急がれていますが、NO ₂ 同様、CO ₂ が87.1万t (H18) が165.8万t (H32) と2倍に。温暖化を防ぐどころか逆行です。	2008年3月に制定した「グループ経営ビジョン2020ー挑むー」では、省エネルギー車両の導入や駅・オフィス等における省エネルギー、太陽光等の再生可能エネルギーの導入、エコステーションの実現、鉄道林の保全等により、2030年度には鉄道事業の二酸化炭素の年間排出量を50%削減 (1990年度比) に挑むことにしています。
32	今日、地球温暖化の問題でCO ₂ 排出量の削減が叫ばれているときに、貴社の計画では年間排出量がリブレース終了時には今の約2倍になる計画は、時代に逆行するものです。	当社はCO ₂ を排出しない水力発電所も有し、川崎発電所と合わせて総合的に効率よく運用できるよう運転管理しており、発電電力量当たりのCO ₂ 排出量に関して電力会社より劣っているとは考えていません。
33	準備書7頁の発電用燃料の種類と年間使用量及び稼働率、各燃料のCO₂排出係数は2007年の環境省資料「ガイドラインで用いている二酸化炭素排出係数一覧」を用いて、CO₂の年間排出量を求めると、現状の3億3058万9040トンから6億427万6703トンに約1.8倍も増加する。 このように大量のCO₂を排出する発電施設の増設は、温暖化ガスの排出量を2030年までに現状より20～30%削減する計画に水を浴びせるもので、到底許されることではない。 JR東日本K. K. は、このような発電施設増設計画を止めて、水力、風力や太陽エネルギーなどによるエコ発電施設を地域内に分散設置して送電ロスを少なくすることをすすめて欲しい。	
34	日本のCO ₂ 排出は、発電所、鉄鋼が多い。もっと削減努力せよ。	
35	「2.1対象事業の目的」からは、今回の増設は、運転開始当初の川崎発電所の鉄道輸送への安定電力供給のための自営電力確保という内容というより、駅前の大規模開発への供給といった特定電気事業を営むための発電量増大のためのものと読みとれる。ということは、仮に貴社からの供給がなければその大規模開発地区は東京電力などから電気を購入することになるはずである。 「8.1.11温室効果ガス等」では、天然ガスを利用、発電効率の高い発電方式を採用し、発電電力量当たりの二酸化炭素排出量を低減するとある。他の火力発電所と比べればそうなのかもしれないが、では、水力、火力、原子力という発電手法全体 (平均) と比較して、単位当た (つづく)	

No.	意見の概要	事業者の見解
35	(つづき) りの二酸化炭素排出量は十分に低減できているのか。東京電力から購入しない方が二酸化炭素排出量は減るのか。 総発電量が増えれば二酸化炭素排出量は減らないし、むしろ増加していく。よほど単位当たりの排出量を減らさないと温暖化防止には貢献できないと思う。	

6. その他

No.	意見の概要	事業者の見解
36	準備書は「事後調査は行わない。」と述べているが、通商産業省令54号は第17条で、次のように述べている。 『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こととする場合及び効果に係わる知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合において、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、特定対象事業に係わる工事の実施中及び供用開始後の環境の状況を把握するための調査（以下この条において「事後調査」という）を行うものとする。』 No. 11で述べたとおり、事業者による大気汚染の予測は、予測モデルの検証も行われず、予測結果の実測による検証も行えないし、大気汚染の場合、有効な環境保全措置はないのが現状であるから上記の第17条に照らして、事後調査を行うべきである。	本事業の実施に伴う環境への影響について検討した結果は、準備書「8.2 環境の保全のための措置」に記載した環境保全措置を確実に実行することで予測及び評価の結果を確保できることから、環境影響の程度が著しく異なるおそれはないものと考えています。 このことから、本事業の実施に係る事後調査は実施せず、以下の環境監視を確実に行うことにより、周辺環境の保全に努めます。 供用時の大気質については、準備書（P8. 2-22）に記載したように、煙突出口でのNOx濃度を常時監視し、川崎市にもテレメータで伝送する予定です。このNOx濃度から、予測条件としたNOx排出量を確認できます。
37	環境影響評価法に基づく事後調査は、環境保全措置を確実に実行し環境監視をするので実施しないとしているが、大気汚染などの予測は常に不確実性を伴うものだから、きちんと実施すべきである。	
38	地震についての詳しい資料、火災等の処置について述べられていません。	川崎発電所の地震対策については、「建築基準法」に基づき設計します。また、天然ガスを受け入れるパイプラインの設計及び施工にあたっては、「高圧ガス導管耐震設計指針」（日本ガス協会、平成16年）に基づき、耐震性に優れた管材料や接合方式を採用し、より安全なガス設備を整備します。以上より、阪神淡路大震災と同程度の地震に耐えられると考えています。 火災に対しても、法に則った保安防災設備、消火設備、防災監視設備等を設置します。