

LEGOLAND JAPANに係る見解書

(レクリエーション施設の建設)

平成25年12月

Merlin Entertainments Group Limited

は じ め に

本見解書は、「名古屋市環境影響評価条例」（平成 10 年名古屋市条例第 40 号）に基づき、環境影響評価準備書に対する市民等の意見について、その内容を整理したうえ、事業者としての見解を示したものである。

また、環境影響評価準備書の記載内容について誤りがあったため、見解書作成にあたり、環境影響評価準備書の記載内容の訂正についても示したものである。

目 次

| | 頁 |
|---------------------------------|----|
| 1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地 | 1 |
| 2. 対象事業の名称 | 1 |
| 3. 意見の概要及び事業者の見解 | 1 |
| (1) 環境影響評価に係る事項 | 2 |
| 事業者の名称、代表者の氏名及び対象事業の名称 | 2 |
| 対象事業の目的及び内容 | 2 |
| (2) 環境影響評価 | 8 |
| 全 般 | 8 |
| 大気質 | 10 |
| 騒 音 | 10 |
| 振 動 | 16 |
| 水質・底質 | 18 |
| 土 壤 | 20 |
| 景 観 | 20 |
| 廃棄物等 | 20 |
| 温室効果ガス等 | 22 |
| 緑地等 | 24 |
| (3) 事後調査に関する事項 | 24 |
| 騒 音 | 24 |
| 振 動 | 24 |
| 水質・底質 | 24 |
| 土 壤 | 24 |
| 4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について | 27 |

<略 称>

以下に示す条例名及び名称については、略称を用いた。

また、事業予定地周辺の主な道路の名称は、次ページに示すとおりとした。

| 条 例 名 及 び 名 称 | 略 称 |
|---|--------------|
| 「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」 (平成15年名古屋市条例第15号) | 「名古屋市環境保全条例」 |
| 名古屋市国際展示場 | 国際展示場 |
| 名古屋臨海高速鉄道 | あおなみ線 |
| 環境影響評価方法書 | 方法書 |
| 環境影響評価準備書 | 準備書 |
| 環境影響評価準備書資料編 | 資料編 |
| 環境影響評価書 | 評価書 |

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

[事業者名] Merlin Entertainments Group Limited

[代表者] CEO Nick Varney

[所在地] 3 Market Close, Poole, Dorset, UK

2. 対象事業の名称

[名称] LEGOLAND JAPAN

3. 意見の概要及び事業者の見解

準備書に対する市民等の意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

市民等の意見の提出件数、項目及び意見数

| 提出件数 | 意見の項目 | 意見数 |
|------|-------------|-----|
| 2件 | 環境影響評価に係る事項 | 11 |
| | 環境影響評価 | 33 |
| | 事後調査に関する事項 | 4 |

(1) 環境影響評価に係る事項

| 項目 | 意見の概要 |
|-------------------------------|---|
| <p>事業者の名称、代表者の氏名及び対象事業の名称</p> | <p>[事業者の変更について]</p> <p>p1 事業者がMerlin Entertainments Group Limitedに変更されている。方法書への意見「事業者名が、GCDS JAPAN株式会社となっているのはおかしい。…GCDS社は単なる開発者であり、実際のレゴランド運営者はマリン・エンターテインツ・グループ社、レゴランドの出資者はレゴ社のライセンスを付与されたキルクビ社とされている。事業者名は運営者のマリン・エンターテインツ・グループ社または実質運営者のキルクビ社となるべきであり、少なくとも3社連名で事業者となるべきである。このままでは、極端に表現すると土地の買収と建設を請負った施工業者がアセスメントを実施するようなものである。開発者と運営者とが異なっていては、なぜそのような対策が必要になったのかなど、アセスメントの内容の引き継ぎがうまくいかない。」に対し、見解はp339「両者の協議の結果…Merlin Entertainments Group Limitedが単独ですすめることとなり、…平成25年3月に…引き継ぎを行った旨の届出をおこないました。」とあり、結果としては当然あるべき姿に戻った。今後は、以前の事業者GCDS JAPANが約束したと思われる内容をしっかり引き継いで行くことが重要である。なお、事業者の変更が、名古屋市のホームページ「環境アセスメント」→「実施事業一覧」→「56 , LEGOLAND JAPAN」→「手続きの状況」に記載されておらず、行政内部の資料にされたままであるが、事業者の変更という重要な点は、この部分に記載すべきである。</p> |
| <p>対象事業の目的及び内容</p> | <p>[事業予定地の位置の変更について]</p> <p>p2 方法書段階から事業計画の変更として、東側の道路部分：延長約200mが削除されているが、その理由を明記すべきである。</p> <p>[金城ふ頭全体の土地利用計画について]</p> <p>p3 事業予定地の位置が示されているが、方法書への意見「名古屋市国際展示場整備構想（提言）…現在の第1展示館とほとんど同じ位置に新第1展示館を建設することが提言されている。…名古屋市は2012年5月22日に「今後は、提言に基づき、…事業化に向けた取組みを進めてまいります。」としている。それにも関わらず2ヶ月もたたない平成24年7月2日に都市消防委員会説明資料…第1展示館跡をレゴランドとし、新第1展示館は南東へ移動している。…①新第1展示館の位置を2ヶ月もたわずに変更した理由、②集約駐車場は現在家具専門店が営業しており、その解体了承、移転先確保などで困難が考えられるがどうするのか。③臨時駐車場（新第1展示館建設用地）は現在何も進出しておらず今すぐにでもレゴランドが利用できるがなぜそうしないのか、そうしなかった理由を市に確認して明記すべきである。」に対し、見解はp343「名古屋市にて、…各関係部署との検討、調整が進められ…金城ふ頭全体の土地利用計画案が…示されました。」というありきたりた説明であるが、意見内容に沿った見解を名古屋市に確認すべきである。</p> |

事業者の見解

本準備書は、事業者であるMerlin Entertainments Group Limitedが、前事業者であるGCDS JAPANから方法書の内容を引き継ぎ、調査、予測及び評価を行ったものです。今後の手続きにつきましても、名古屋市環境影響評価条例に基づき、Merlin Entertainments Group Limitedが適切に進めていきます。

東側の道路部分は、方法書の段階ではレゴランドの敷地とする構想であったため、事業予定地に含めていましたが、事業計画の進捗により、事業地とする必要がなくなったことから、事業予定地から除外しました。

レゴランドの規模、位置等については事業者の要望、提案を名古屋市に伝え、検討をお願いしました。その後、名古屋市は国際展示場、商業施設等、集約駐車場を含む金城ふ頭全体の土地利用計画について、施設間の連携、人・車動線、各施設の機能確保等を総合的に勘案して、都市機能の用地を適切に配置する事を目的に、現在の計画を策定したものと考えています。

名古屋市等が進めてきた、これまでの検討経緯などについては、本事業者が見解として述べるものではないと考えます。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|---------------------|--|
| 対象事業の 目的及び内 容 | <p>[駐車場について]</p> <p>p4 方法書段階から事業計画の変更として、ホテルと管理用駐車場20台を削除しているが、その理由を明記すべきである。管理用駐車場20台を削除した理由だけは、施設計画の概要p4に記載されている。</p> <p>p4 施設計画の概要として、駐車台数が0台となっているが、方法書への意見「駐車場は約20台（管理用）だけであり…現有の共用駐車場4,710台（一般来場者用4,100台、主催者・出展者用610台）を潰して、レゴランドを建設する以上、必要なら事業者自らが駐車場を設置すべきである。市が駐車場を設置する理由はない。1企業の為の駐車場建設は中止すべきである。少なくとも3000台分の整備費用は負担すべきである。」に対する見解はp347「金城ふ頭全体の駐車場計画については…名古屋市が検討し、集約駐車場を整備する計画です。」とありきたりな説明であるが、意見内容に沿って、名古屋市がなぜ集約駐車場を整備するのか、レゴランドとしてその費用負担を行うつもりはないのかを記載すべきである。</p> <p>p4 施設計画の概要として、駐車台数が0台となっているが、方法書への意見「近隣に整備される市設駐車場を利用する計画…国際展示場を押しやってみてすすめる計画に、市の共用駐車場を期待するのは非常識である。公共交通機関のみでの運営ができるよう、管理用と観光バス用の駐車場、シャトルバス用の駐車場を自前で設置し、通常の利用客はあおなみ線を利用できるように、あおなみ線の車両や運行回数の増加分をレゴランドとして金銭負担することを提案すべきである。」に対する見解はp349「公共交通機関の重要性については認識しており…広報活動…あおなみ線の増便等の提案、調整等を行い…働きかけを積極的に行っていく。」とあるが、観光バス用の駐車場、シャトルバス用の駐車場を自前で設置することへの見解を示すべきである。また、増便等の提案の条件として、車両や運行回数の増加分をレゴランドとして金銭負担することについて、レゴランドとしての見解を示すべきである。</p> |

事 業 者 の 見 解

方法書の段階では2期区域にホテルを計画していましたが、限られた敷地の中でレゴランド施設を充実させるために、敷地内のホテル建設は中止しました。

集約駐車場は、金城ふ頭全体の円滑な交通処理を目的に計画されており、レゴランド1施設のために整備されるものではなく、金城ふ頭全体の基盤整備として、名古屋市にて計画されています。

本事業では、「あおなみ線」と連携を図り、公共交通機関の利用を働きかけていきたいと考えており、具体的な対応などは、「名古屋臨海高速鉄道株式会社」と協議・調整を図っていききたいと考えています。

観光バスの利用は現時点で計画していませんが、今後の対応について関係機関等と協議を図っていきます。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|---------------------|--|
| 対象事業の 目的及び内 容 | <p>[来場者数について]</p> <p>p4 施設計画の概要として、日平均利用者数が平日約3,000人、休日約8,000人の事業計画であるが、方法書への意見「少なく見積もっても年間約140万人を超える…JRリニア鉄道館でも、物珍しさも手伝ってか最初の1年間…の入館者数は約109万人、名古屋港水族館は17年目の昨年7月で延べ3,000万人、年平均108万人程度である。過大な期待による、過大な公共投資を導いているのではないか。事業の継続的な採算見通しは本当にあるのか、採算が合わず、撤退し、使い物にならない施設だけが放置されるのではないか。」に対する見解はp351「既存のLEGOLANDの実績及び日本国内で実施したアンケート調査結果を基に、年間180万人と想定しています。」とあるが、資料編p4を見ても同じ文章があるだけで、具体的な数値を示した資料がない。少なくとも見解で示した既存のLEGOLANDの実績とアンケート調査結果を明記すべきである。また、JRリニア鉄道館や名古屋港水族館の年間100万人程度の入場者を上回る根拠を示すべきである。</p> <p>資料編p4 施設利用者数の設定として「来場者層が類似する名古屋市東山動植物園の実績を参考に設定した。」とあるが、名古屋市のホームページでは東山動植物園の年間利用者数は平成23年度に2,025,336人、平成22年度に2,180,296人、平成21年度に2,284,853人であり、年間で単純に日平均すると、平成23年度に5,549人、平成22年度に5,973人、平成21年度に6,260人となり、「利用者数の年平均値を意味する通年の日平均値4,932人」より多い。東山動植物園の面積が59.58haあり、レゴランドは13haと0.22倍なので、面積比で計算すると、1,211人、1,303人、1,366人となり、とても準備書の4,932人には及ばず、過大推計と思われる。東山動植物園の実績を参考にしたという内容を明記すべきである。</p> |
| | <p>[施設計画について]</p> <p>p6 方法書段階から事業計画の変更として、タワー高さ50mを約75mに増加させているが、その理由を明記すべきである。</p> |
| | <p>[高速道路進入路直下の安全性について]</p> <p>施設建設予定地の一部は、伊勢湾岸道路の名港中央インターチェンジと隣接しています。名古屋市及び名古屋港管理組合などから示された図面では、インターチェンジと本線を結ぶループの直下にも施設がつくられるように見受けられました。このループではトレーラーの横転事故が起きており、積み荷の落下等の事故リスクが高い危険地域だと考えます。</p> <p>ループ直下には施設を建設すべきではない、少なくとも不特定多数の来訪者を歩かせるような場所にはすべきでない、と考えますがいかがでしょうか。</p> |
| | <p>[地盤の液状化について]</p> <p>施設建設予定地及び周辺道路は、予想される巨大地震による災害が心配される地域です。</p> <p>地震に伴う液状化及び津波等についての予測と地盤改良等の対策を教えてください。</p> |

事業者の見解

既存施設「デンマーク、イギリス、アメリカ（カリフォルニア州）、ドイツ、アメリカ（フロリダ州）5施設合計の2011年実績合計入場者数 約780万人（フロリダ州は10～12月）（5施設平均の年間入場者数：約183万人）」の実績や、Merlin Entertainments Group Limitedが独自にマーケット調査を行った結果などから、レゴランド年間入場者数を180万人と想定しました。

JRリニア鉄道館、名古屋港水族館、東山動植物園等は年間を通じて多くの来場者があることから、レゴランドについても、限られた敷地面積の中に来場者に満足いただけるような、魅力のある充実した施設を計画し、来場者の確保に努めていく考えです。

事業計画の進捗により、展望機能を持ったタワーとして、高さを見直しました。

インターチェンジ直下には管理用施設を配置する予定で、不特定多数の来訪者が利用する施設は配置しません。管理用施設の設計に当たっては、落下物に対する安全対策についても、道路管理者などの関係機関と協議を実施していきます。

液状化については、地盤状況を把握し、建物の構造、荷重等を総合的に勘案しながら、地盤改良や杭の必要性などを検討していきます。

震度分布や津波高等については、現在名古屋市が独自の被害想定を行っており、これらを踏まえた避難行動計画が来年以降に策定されると聞いていますので、当該計画を踏まえ対策を検討・調整していきます。

(2) 環境影響評価

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-----|--|
| 全 般 | <p>[大気質・騒音・振動及び安全性に係る自動車交通量の増加予測について]</p> <p>調査によると、自動車交通量の状況では平日224～13,690台/日、休日2,922～15,330台/日とあり、大気質、騒音、振動などのデータが示されています。また安全性について、現地調査によると、事業予定地周辺には、小学校1校、中学校1校の通学路が設置されているが、歩行者は少なく、車歩道分離もなされているとあります。一期区域供用時の自動車交通量の増加率は、平日が1.7～3083.7%、休日が2.0～67.4%と予測される、とあります。</p> <p>すると、自動車交通量は平日で最少228～422,158台、休日は2,980～25,662台になると考えてよいのでしょうか？</p> <p>一期供用時、及び全区域供用時の自動車交通量の台数予測を教えてください。</p> <p>問題は、それだけの自動車施設に至る経路です。通学路があるとコメントされていますが、問題となるのは金城ふ頭エリアそのものではなく、港区の野跡小学校区及び港南中学校区（稲永・野跡・大手の小学校区）を通過する自動車交通量がどれだけ増加するのか？です。西稲永、一州町及び築三町の三交差点などの通過交通量の増大こそが問題なのです。</p> <p>流入経路別の自動車交通量の増加予測を%及び実台数で教えてください。</p> <p>それに伴う大気質・騒音・振動及び安全性について、準備書で触れている小学校及び中学校の区域における環境影響予測結果を教えてください。</p> |

事 業 者 の 見 解

1期区域供用時及び全区域供用時の自動車交通量予測については、現況交通量、背景交通量及び増加交通量について準備書p279～294に整理していますが、これらを全て合成した台数は下表に示すとおりです。

自動車交通量の台数予測

単位：台/16時間

| 区間記号 | 1期区域供用時 | | 全区域供用時 | | |
|------|---------|--------|--------|--------|--------|
| | 平日 | 休日 | 平日 | 休日 | |
| A | 7,286 | 10,105 | 7,936 | 17,589 | |
| B | 15,963 | 19,446 | 16,613 | 26,930 | |
| E | 5,891 | 9,557 | 6,541 | 17,041 | |
| I | 3,601 | 8,651 | 4,251 | 16,135 | |
| K | 304 | 452 | 288 | 452 | |
| L | 1,182 | 970 | 1,166 | 970 | |
| M | 200 | 810 | 150 | 810 | |
| O | 1,560 | 5,680 | 1,722 | 7,300 | |
| P | 3,557 | 8,726 | 4,221 | 16,210 | |
| Q | Q-1 | 2,601 | 9,467 | 3,141 | 14,791 |
| | Q-2 | 1,041 | 3,787 | 1,419 | 7,491 |
| R | R-1 | 2,470 | 5,373 | 2,815 | 9,153 |
| S | S-1 | 346 | 370 | 296 | 370 |
| | S-2 | 367 | 370 | 296 | 370 |
| T | T-1 | 200 | 1,039 | 150 | 1,039 |
| | T-2 | 200 | 1,039 | 150 | 1,039 |
| V | V-1 | 5,729 | 10,883 | 5,823 | 12,471 |
| W | | 7,963 | 11,782 | 8,057 | 13,370 |
| AA | | 1,560 | 5,680 | 1,722 | 7,300 |

本準備書において、事業により影響を及ぼす恐れがあると考えられる区域は、工事中の騒音、安全性及び供用時の騒音、水質、安全性の影響範囲に着目し、街区を考慮して、準備書p28 図1-4-2に示した調査対象区域と考えています。

通学路の指定状況を調査した野跡小学校及び港南中学校につきましては、その学区の一部が調査対象区域に含まれます。野跡学区のうち、工事関係車両や新施設関連車両が最も集中する場所となる、野跡小学校直近のNo.1地点において、工事関係車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動、並びに新施設関連車両の走行に伴う大気質及び騒音の環境影響評価を行っています。その結果、大気質、騒音、振動ともに、国や名古屋市が定めた基準・目標値等を下回ると予測しています。調査対象区域の外である、西稲永、一州町及び築三町につきましては、周辺道路への交通分散から、No.1地点と比較し影響はより小さくなるものと考えています。

なお、参考までに、平成22年度に国土交通省が実施した道路交通センサスには、西稲永、一州町及び築三町に最も近い金城埠頭線及び港中川線における自動車交通量が記載されています。この直近道路における現況交通量と、No.1地点と同じ台数の関係車両が走行すると仮定した場合の将来交通量、並びに増加率は、下表に示すとおりと予測しています。

直近道路における交通量の変化

| 交差点名称 | 直近の道路交通センサス調査地点 | 平・休区分 | 12時間交通量 (台) | 補正係数 | 16時間交通量 (台) | 1期区域供用時 | | | | 全区域供用時 | | | |
|-------|-----------------|-------|----------------|------|----------------|------------------------------|----------------------------|--------------|------------|------------------------------|----------------------------|--------------|------------|
| | | | | | | LEGOLAND JAPAN 以外の交通量 (台) | LEGOLAND JAPAN の交通量 (台) | 合計交通量 (台) | 増加率 (%) | LEGOLAND JAPAN 以外の交通量 (台) | LEGOLAND JAPAN の交通量 (台) | 合計交通量 (台) | 増加率 (%) |
| | | | | | | 西稲永 | 金城埠頭線(稲永) | 平日 | 13,035 | 1.42 | 18,510 | 172 | 2,055 |
| | | 休日 | 8,793 | 1.22 | 10,727 | 2,860 | 3,088 | 16,675 | 22.7 | 10,344 | 3,088 | 24,159 | 14.7 |
| 一州町 | 港中川線(十一屋) | 平日 | 7,386 | 1.42 | 10,488 | 172 | 2,055 | 12,715 | 19.3 | 822 | 2,055 | 13,365 | 18.2 |
| | | 休日 | 6,495 | 1.22 | 7,924 | 2,860 | 3,088 | 13,872 | 28.6 | 10,344 | 3,088 | 21,356 | 16.9 |
| 築三町 | 港中川線(築三町) | 平日 | 24,968 | 1.42 | 35,455 | 172 | 2,055 | 37,682 | 5.8 | 822 | 2,055 | 38,332 | 5.7 |
| | | 休日 | 20,484 | 1.22 | 24,990 | 2,860 | 3,088 | 30,938 | 11.1 | 10,344 | 3,088 | 38,422 | 8.7 |

注) 1. 道路交通センサスの調査時間帯は7時～19時の12時間であり、予測時間帯である6時～22時の16時間と合わせるため、補正を行った。補正は、準備書p. 279, 280に記載の方法と同一とした。
 2. LEGOLAND JAPANの車両はLEGOLAND JAPAN以外の車両の走行ルートは不明であるが、直近の予測区間である区間Bの設定交通量と同一とした。なお、区間Bは、高速道路を利用しない車両が全て集中すると想定した区間であり、西稲永、一州町、築三町ではルートの分散により、設定台数より少なくなると思われる。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-----|---|
| 大気質 | <p>[新施設関連車両の走行による大気汚染の予測地点について]</p> <p>p126 予測場所がNo. 1、No. 2だけであるが、現地調査を行ったNo. 3、No. 4、No. 5でも行うべきである。No. 1、No. 2 は事業地からは2km以上離れているが、第1種住居地域であるなどの理由で当然予測場所とすべきであるが、No. 3は200m北東に移動させれば、そもそもの集約駐車場へはいる車の60%が通過する。No. 3は位置移動を行い、大気汚染の予測場所とすべきである。また、No. 4、No. 5は事業地の周辺であり、新施設供用時には集約駐車場が混雑して渋滞し、リニア・鉄道館横の駐車場など他の駐車場を探すために、抜け道を探して渋滞し、排ガスが充満する危険性が大きく、大気汚染の予測場所としては不可欠である。</p> |
| 騒 音 | <p>[建設機械の稼働について]</p> <p>p144 予測条件で主要な建設機械の音圧レベルの表があるが、方法書への意見に対する見解でp351「掘削土を起伏のための盛土に利用するなどの工夫により、基本的に土壌の搬出は行わず」とあるため、相当量のブルドーザを使用すると思われる。このブルドーザを主要な建設機械として追加し、予測にも反映させるべきである。</p> <p>p144 予測条件で主要な建設機械の音圧レベルの表の備考に、低騒音型があるのは3機種だけであるが、これは出典でも明らかなように平成13年発行である。その後、国土交通省は低騒音型建設機械の指定を増加させ、2013年5月現在で5,215機種を指定している。この新しい状況を加味した表とすべきである。例えば、クローラクレーンは336機種も低騒音型に指定されているが、予測条件では無対策となっている。</p> <p>p144 予測条件で主要な建設機械の音圧レベルの表の備考で、低騒音型があるのは3機種だけであるが、騒音発生量の大きいパイルドライバーは、現在は低騒音型として油圧式杭圧入引抜機132機種、油圧式鋼管圧入引抜機3機が低騒音型に指定されているため、これらの油圧式に変更すべきである。</p> <p>[オクターブバンドレベルから騒音レベルの補正について]</p> <p>資料編p130 建設機械の稼働に伴う騒音の予測手法で、「オクターブバンドレベルから騒音レベルへは、次式により合成した」とあるが、「オクターブバンドレベル (dB(A))」は「オクターブバンドレベル (dB(C)) 又はオクターブバンドレベル (dB(F))」の間違いである。式中で$L_j + \Delta A$をパワー合計することになっているが、ΔAはA特性補正值であり、オクターブバンドレベル (dB(A)) にΔAを加えると、A特性補正を2回行い、危険側の予測となる。</p> |

事業者の見解

道路沿道の調査・予測地点は、工事関係車両または新施設関連車両の走行ルート上で、住宅施設や集客施設など、環境面からの保全対象が存在する場所を選定しています。No. 3～No. 5は、方法書作成時点では車両走行ルートに該当すると考えていましたが、事業計画の進捗に伴い走行ルートから外れたため、予測は行いませんでした。

なお、No. 3の北東200m地点は、現在駐車場として利用されており、住宅施設や集客施設など、環境面からの保全対象が存在する場所ではないと考えられるため、予測対象としていません。

敷地内には起伏を持たせるなど、細かな造成作業となるため、整地はバックホウを主体とした作業で行う予定です。

予測においてクローラクレーンは低騒音型を採用しています。なお、工事に際しては、準備書p. 144 表2-2-5にて表記した該当機種のみでなく、導入可能な低騒音型の建設機械を使用する計画です。

建設機械の音圧レベルは、公表されている資料をもとに設定しました。この中には、パイルドライバーについて、低騒音型の音圧レベルの記載がありませんでしたので、低騒音型ではない建設機械の音圧レベルを用いました。

なお、工事に際しては、表2-2-5にて表記した該当機種のみでなく、導入可能な低騒音型の建設機械を使用する計画です。

ご指摘のとおり、変換式の「オクターブバンドレベル (dB(A))」は「オクターブバンドレベル (dB)」の誤りです。評価書にて訂正します。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-----|---|
| 騒 音 | <p>[建設機械のパワーレベルについて]</p> <p>p144 予測条件で主要な建設機械の音圧レベルの表があるが、「A. P. オールパス音圧レベル」が示してあるが、周波数特性も測定値も異なるため、パワーレベルに統一して、機械毎の比較ができるようにすべきである。</p> <p>資料編p131 建設機械の各中心周波数別音圧レベルの後半で、低騒音型ではない建設機械の音圧レベルdB(A)が示してあるが、比較対象となる低騒音型の音圧レベルdB(A)を併記して理解しやすくすべきである。</p> |
| | <p>[コンクリートポンプ車及びコンクリートミキサー車の稼働について]</p> <p>p145 1期区域、2期区域ともに、ケースⅡ（土木・建築工事）で地上5m、10mで規制基準値の85dBに近い82、83dBが予測されているが、パワーレベルの大きいコンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車は敷地内を自由に動き回り、配置条件p147, 149より、もっと敷地に近くなる場合があるため、仮囲い3mをさらに高くするなど、十分な環境保全措置が必要である。</p> |

事 業 者 の 見 解

各建設機械の音圧レベルからA特性パワーレベルに換算した表は、下記に示すとおりです。なお、評価書において、この表に訂正します。

| 図 番 号 | 建 設 機 械 名 | 規 格 | A特性 パ ワ ー レ ベ ル (dB) | 稼働台数 (台) | | | | 備 考 |
|-------------|-------------|-----------------------|---|----------|--------|-------|--------|------|
| | | | | 1期区域 | | 2期区域 | | |
| | | | | ケース I | ケース II | ケース I | ケース II | |
| ① | バックホウ | 0.4~1.2m ³ | 96 | 3 | 17 | 2 | 7 | 低騒音型 |
| ② | 油圧破砕機 | 0.7~3.4m ³ | 102 | 1 | — | 7 | — | — |
| ③ | パイルドライバ | 100 t | 110 | — | 15 | — | 5 | — |
| ④ | クローラクレーン | 100 t | 97 | — | 16 | — | 7 | 低騒音型 |
| ⑤ | コンクリートポンプ車 | 10 t | 113 | — | 2 | — | 2 | — |
| ⑥ | コンクリートミキサー車 | 10 t | 109 | — | 10 | — | 4 | — |
| ⑦ | ダンプトラック | 10 t | 101 | 2 | 3 | 5 | 4 | — |
| ⑧ | トラッククレーン | 25~45 t | 104 | — | 4 | — | 3 | — |
| ⑨ | タワークレーン | 120 t m | 97 | — | 1 | — | 1 | — |
| ⑩ | ガイヤ | 0.7m ³ | 96 | — | — | 2 | — | 低騒音型 |

資料編p131 建設機械の各中心周波数別音圧レベルの後半には、低騒音型ではない建設機械のA特性パワーレベルを示しています。環境影響評価書に低騒音型建設機械のA特性パワーレベルを示しますので、両者の値を比較することが可能です。なお、数値の記載に誤りがありましたので、訂正した表を下記に示すとともに、評価書においてこの表に訂正します。なお、建設機械の稼働に伴う騒音レベルの予測は正しく行っており、予測結果の訂正はありません。

| 建設機械名 | A特性パワーレベル (dB(A)) |
|----------|----------------------|
| バックホウ | <u>101</u> |
| クローラクレーン | <u>101</u> |
| ガイヤ | <u>101</u> |

注) 表中の下線が、訂正した箇所です。

コンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車は場内・場外移動を行いますが、目的の場所（施工箇所）に到達した後は停車して作業することが多く、予測は、実際の工事に即して、停車した状態で行いました。

なお、コンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車が作業する場合には、できる限り敷地との関係を考慮した配置とすることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-----|--|
| 騒 音 | <p>[特定建設作業に係る騒音の基準について]</p> <p>p151 「建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。」とあるが、騒音規制法や名古屋市環境保全条例では「特定建設作業に係る騒音の規制基準」として、「基準値」は勿論、他に、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）があり、それらを全て満たした時に、初めて「特定建設作業に係る騒音の規制基準」を遵守したことになる。このため、まず、関係法令の指定・規制等の騒音の部分p51で「規制に関する基準が定められている」を大幅に追加修正し、評価の部分では「基準値を下回る。」の表現は「特定建設作業に係る騒音の規制基準を順守する」とし、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）の項目を環境保全措置に追加すべきである。</p> |
| | <p>[資料編の参照ページについて]</p> <p>p155 予測対象時期の根拠とした「(資料編p. 19) 参照」は「(資料編p. 20) 参照」の間違いである。</p> |
| | <p>[新施設の供用に係る騒音発生源について]</p> <p>p169 「主要なアトラクション施設等は…比較的大きな音を発生する施設として、ジェットコースターとした。」とあるが、これ以外のアトラクション施設ではどのような騒音発生源があるのかを示したうえで、騒音予測で無視できるかどうかを判断できるようにすべきである。計画配置図p6では、アトラクション施設が赤色で20箇所以上予定されている。また、50mを75mに増加させた「タワー」は単なる展望施設なのか、アトラクション施設は付帯しないのか。</p> <p>p169 「主要なアトラクション施設等は…比較的大きな音を発生する施設として、ジェットコースターとした。」とあるが、こうした集客施設では、各施設の冷暖房機器、場内放送、人声・ざわめきも大きな騒音発生源になるため、愛知万博のアセスのように予測対象とすべきである。</p> |
| | <p>[新施設の供用に係る環境の保全のための措置について]</p> <p>p172 「盛土等により事業予定地内に地形勾配を設ける」とあるが、騒音対策で取り上げるなら、どのように盛土するかを原則を追加すべきである。例えば、2期区域のジェットコースターは敷地から20mと近いので、その間に高さ3～5mの高さになるように盛土するなど有効であるかもしれない。但し、ジェットコースターが高所であれば効果はないので注意を要する。敷地近くではジェットコースターは低くし、敷地との間に盛土するなどの措置が望ましい。</p> |
| | <p>[新施設の供用に係る評価について]</p> <p>p172 「工場等に係る規制基準値(70dB)を下回る。」とあるが、これは昼間(8～19時)の規制基準値である。確かに施設計画の概要p4では営業時間は「原則10時から18時まで。」とあり、昼間の規制基準値が適用されるが、こうした施設では夜間にイベントを行うことが多い。そうした意味で「原則」と但し書きがあるはずなので、夜間営業の有無を騒音規制基準値との関係で明記すべきである。</p> |

事業者の見解

建設機械の稼働に係る騒音は、「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）及び「名古屋市環境保全条例」に基づく、特定建設作業に係る騒音の規制基準値（85dB）との整合について評価を行い、予測結果は基準値を下回ります。

なお、工事に際しては、この法及び条例に基づく、特定建設作業に係る騒音の規制基準（作業時間、作業期間等）についても遵守します。

資料編の参照は、原則としてその内容が記載されている章の冒頭頁に記載することにしており、資料1-4の冒頭頁（資料編p.19）としています。

海外のレゴランド事例などから、本施設のアトラクションの中で、比較的音が大きくなると考えられるものはジェットコースターと考え、予測対象としました。なお、タワーについては、アトラクション施設として区分していますが、展望施設としての機能が中心であり、大きな音は発生しない施設を予定しています。

供用時の騒音については、環境影響評価方法書において示したとおり、アトラクション施設からの騒音を予測対象としました。なお、施設の供用にあたっては、盛土等により事業予定地内に地形勾配を設け、また、事業予定地内に中高木・低木を植栽することにより、騒音の低減に努めます。

盛土の具体的な計画については、アトラクション施設の詳細設計や緑地（樹木、地被類）の計画にあわせて、今後の詳細設計の中で、周辺への騒音にも配慮して検討していきます。

本施設は比較的low年齢層を主な対象としており、現時点で18時以降の営業を行う計画ではないことから、昼間の時間帯の規制基準値と比較しました。

なお、参考までに、予測値を「夕」及び「夜間」の規制基準値と比較しますと、騒音レベルの最大値57dBは、夕（65dB）及び夜間（60dB）の基準値を下回ります。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-----|--|
| 騒 音 | <p>[新施設関連車両の走行による騒音の予測地点について]</p> <p>p173 予測場所がNo. 1、No. 2だけであるが、現地調査を行ったNo. 3、No. 4、No. 5でも行うべきである。No. 1、No. 2 は事業地からは2km以上離れているが、第1種住居地域であるなどの理由で当然予測場所とすべきであるが、No. 3は200m北東に移動させれば、そもそもの集約駐車場へはいる車の60%が通過する。No. 3は位置移動を行い、騒音の予測場所とすべきである。また、No. 4、No. 5は事業地の周辺であり、新施設供用時には集約駐車場が混雑して渋滞し、リニア・鉄道館横の駐車場など他の駐車場を探すために、抜け道を探して急加速して走り回る車が多くなるため、騒音の予測場所としては不可欠である。</p> |
| 振 動 | <p>[建設機械の配置について]</p> <p>p185 建設機械の配置で、主要な建設機械の一覧表で8機種掲げられているが、騒音の主要な建設機械9機種p144と比べて少ないのはおかしい。⑩ガイヤ（バックホウのようなもの）が削除されている。具体的には2期区域のケースⅠ（解体工事）p148で用いられているので、振動に関しても同じ2期区域のケースⅠ（解体工事）p188でも⑩ガイヤが主要な建設機械として稼働するはずである。</p> <p>[ダンプトラックの稼働について]</p> <p>p185 1期区域、2期区域ともに、ケースⅡ（土木・建築工事）で64、61dBが予測されているが、振動の大きいダンプトラックは敷地内を自由に動き回り、配置条件p187, 189より、もっと敷地に近くなる場合がある。特に、2期区域ケースⅡ（土木・建築工事）では、⑦ダンプトラックが4台とも敷地中央に集まっているため、危険側の予測となっている。このため、予測条件としての機械配置の再検討が必要でありに十分な環境保全措置も必要である。7m点での振動レベルが67dBは、資料編p183の予測式によると、3m地点では73dBとなり、敷地から3mのところには2台のダンプトラックが走行すると、規制基準値の75dBを超えてしまう。</p> <p>[特定建設作業に係る振動の基準について]</p> <p>p190 「建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。」とあるが、振動規制法や名古屋市環境保全条例では「特定建設作業に係る振動の規制基準」として、「基準値」は勿論、他に、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）があり、それらを全て満たした時に、初めて「特定建設作業に係る振動の規制基準」を遵守したことになる。このため、まず、関係法令の指定・規制等の振動の部分p52で「規制に関する基準が定められている」を大幅に追加修正し、評価の部分では「基準値を下回る。」の表現は「特定建設作業に係る振動の規制基準を順守する」とし、作業時間（深夜作業禁止）、1日あたりの作業時間、作業期間（連続6日を超えない）、作業日（日曜、休日禁止）の項目を環境保全措置に追加すべきである。</p> |

事業者の見解

道路沿道の調査・予測地点は、工事関係車両または新施設関連車両の走行ルート上で、住宅施設や集客施設など、環境面からの保全対象が存在する場所を選定しています。No. 3～No. 5は、方法書作成時点では車両走行ルートに該当すると考えていましたが、事業計画の進捗に伴い走行ルートから外れたため、予測は行いませんでした。

なお、No. 3の北東200m地点は、現在駐車場として利用されており、住宅施設や集客施設など、環境面からの保全対象が存在する場所ではないと考えられるため、予測対象としていません。

2期区域の解体工事を対象とした予測時期は、騒音は工事着工後2ヶ月目、振動は工事着工後3ヶ月目と異なっています。ガイヤは振動の予測時期である工事着工後3ヶ月目は稼働しないため、振動源としていません。

ダンプトラックは場内・場外移動を行いますが、目的の場所（施工箇所）に到達した後は停車して作業することが多く、予測は、実際の工事に即して、停車した状態で行いました。

なお、ダンプトラックが作業する場合には、できる限り敷地との関係を考慮した配置とすることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。

建設機械の稼働に係る振動は、「振動規制法」（昭和51年法律第64号）及び「名古屋市環境保全条例」に基づく、特定建設作業に係る振動の規制基準値（75dB）との整合について評価を行い、予測結果はこの基準値を下回ります。

なお、工事に際しては、この法及び条例に基づく、特定建設作業に係る振動の規制基準（作業時間、作業期間等）を遵守します。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-------|---|
| 水質・底質 | <p>[工事中の排水濃度の設定について]</p> <p>p200 排水濃度の設定で、「水素イオン濃度及び浮遊物質量の管理濃度は水質汚濁関係ハンドブック（名古屋市、2012年度）に示す建設工事における排水対策の目安値を用いた。」とあるが、このハンドブックp61では、このほかに「ノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）5mg/l」が定められている。建設機械類からのオイル漏れなどが考えられるため、このノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）5mg/lも管理濃度として設定すべきである。</p> <p>p200 排水濃度の設定で、「砒素、ふっ素及びほう素の管理濃度は、水質汚濁防止法に基づく特定施設に係る一律排水基準の値を用いた。」とあるが、有害物質がたくさん指定されている中で、なぜ、この3物質に限定したかの理由を明記すべきである。土壌汚染が判明しているのは砒素、ふっ素であり、ほう素は検出されているが、このほか、この地域全体は海底土砂を浚渫し埋め立てているため、当時の海底に蓄積された重金属等やPCBが検出される危険性もある。砒素、ふっ素はもちろん、ほう素、鉛、水銀、PCBなども、土壌から地下水に溶出し、工事中の湧出水・放流水に含まれる恐れがある。</p> |
| | <p>[供用時の排出源条件について]</p> <p>p203 排出源条件で「COD、全窒素及び全燐の排水濃度は、水質汚濁防止法に基づく、し尿浄化槽に係る総量規制値を用いた。」とあるが、いわゆる総量規制値とは異なる値が排出条件になっている。例えば、CODでは25 mg/l となっているが、いわゆる総量規制値のC値は、業種と規模によって異なり、221し尿浄化槽（501人槽以上）は30、222し尿浄化槽（201人以上500人槽）は40、232-アし尿浄化槽（200人槽以下）は40、232-イその他は15、213飲食店は30である。このそれぞれの業種の排水量から計算できるはずだが、し尿浄化槽の規模、数、飲食店の排水量などが不明なため確認できない。まず、総量規制の根拠となる、し尿浄化槽の規模・排水量、飲食店の排水量を明記すべきである。</p> |
| | <p>[供用時の環境の保全のための措置について]</p> <p>p208 「新施設の供用に伴い発生する汚水は、事業予定地内に設置した浄化槽により適切に汚水処理したのち、既設の雨水排水管へ放流する。」とだけあるが、し尿浄化槽という特定施設を設置する特定事業場であるため、排水濃度を測定する義務がある。また、排水量300m³/日は50m³/日を超えるため、総量規制対象となり、COD、全窒素及び全燐の排出負荷量を測定する義務もある。このため、排水濃度、排出負荷量の測定方法、測定頻度、測定体制を追加すべきである。</p> |

事業者の見解

工事排水には、必要に応じて使用する土壌改良剤や、掘削等の土工に伴う水の濁りが考えられるため、pH及びSSについて管理濃度を設定し、この濃度を遵守して排水する計画としています。一方、ノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）については、建設機械の十分な点検・整備を行うことで、発生は防げるものと考えています。

砒素、ふっ素及びほう素は、土壌溶出量調査において濃度が検出されており、掘削等の土工により排出水中に溶出する可能性があるため、項目として選定しました。その他の重金属は定量下限値未満であり、溶出の可能性は極めて低いと考えられることから、項目として選定しませんでした。

「水質汚濁防止法 第4条の5第1項及び第2項の規定に基づく化学的酸素要求量に係る総量規制基準」の別表によると、「建築基準法施行令第32条第3項第2号に規定する技術上の基準を満たす構造のし尿浄化槽より高度にし尿を処理することができるものにあつては、(中略) 25mg/lとする。」とあり、25mg/lを諸元値に設定しました。

浄化槽の具体的な計画は、今後の飲食施設や便所等の詳細計画に基づき関係機関と協議を行い届出等適切な対応を図っていきますが、現時点での排出水量は1期区域供用時200m³/日、全区域供用時300m³/日と想定しています。

準備書p208 4-2-4「環境の保全のための措置」(2)「その他の措置」にて、関係法令で定められている定期的な検査を実施することを明記しています。

定期的な検査の考え方（測定場所、測定回数、測定手法の届出等）については、今後関係機関と調整を図っていきますが、測定頻度は「7日を超えない排水の期間ごとに1日以上」（1回/週 以上）を想定しています。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|------|--|
| 土 壤 | <p>[事業予定地及びその近傍の土壤汚染の状況について]</p> <p>p209 「基準不適合が確認されたのは…溶出量調査のうち、砒素及びその化合物とふっ素及びその化合物である。なお、含有量調査については、すべての地点で定量下限値未満である。」とあるが、相変わらず間違えている。資料編p207では「土壤含有量9項目のうち、鉛及び砒素については、全ての地点で検出されているものの、基準値を下回っている。ふっ素及びほう素は、No.1地点で検出されているものの、基準値を下回っている。No.2、No.3地点では定量下限値未満である。」と正しく表現されている。</p> <p>[土壤の処理・処分方法について]</p> <p>p211 「掘削土は、場内の地表に起伏を持たせるため使用する計画であり…場外への搬出は行わない計画であるが、万一、土壤の搬出が発生する場合には、汚染の有無を確認し…適正に処理・処分を行う。」とあるが、汚染土壤が存在することははっきりしているのだから、起伏を持たせるため使用する土壤も、そのたびに汚染の有無を確認し、汚染された土壤を場内の盛土に使用することの無いようにすべきである。土壤に含まれる有害物質がほこり、粉じんに付着して舞い上がり、作業員や来場者の呼吸器系に悪影響を与えないよう最善の努力が必要である。</p> <p>[土壤に係る環境の保全のための措置について]</p> <p>p213 予測の前提とした措置に、場内に仮置きする掘削土を「飛散防止シートで覆う」p211が欠落しているので、追加すべきである。汚染土壤の運搬時に飛散防止シート掛けを行うだけでは不十分であるし、予測条件に記載したことを予測の前提とした措置に含まないのは、論理矛盾である。</p> |
| 景 観 | <p>[建物の高さについて]</p> <p>p218 「敷地内の建物は高さ31m以下の中低層建物を基本とすることにより、周辺施設と調和し、圧迫感を緩和するように配置する。」とあるが、ここで始めて唐突に「高さ31m以下の中低層建物を基本」が出てきたが、そもそも、事業計画の概要で触れておくべきことである。例えば、計画配置図p6で各施設の床面積が記載してあるが、その横に計画高さを記載すれば、75m高さのタワーも含め施設内容がよくわかる。</p> |
| 廃棄物等 | <p>[建設廃材の原単位について]</p> <p>p227 新施設建設工事の床面積及び原単位で、新施設の床面積が種類別にまとめてあるため、危険側の予測となるおそれがある。各施設毎に集計すべきである。例えば、1期区域でアトラクション、遊具、レゴ展示館、シアター、便所はまとめて約34,800m²であるが、出典の「建設系混合廃棄物の原単位調査報告書（社団法人 日本建設業連合会 平成24年）によれば、その他の10,000m²以上の原単位25kg/m²ではなく、各施設の面積と思われる1,000m²未満や3,000m²未満の44kg/m²が設定してあるので常識的であるが、管理・サービス部門約8,300m²は事務所の10,000m²未満の34kg/m²を適用しているが、計画配置図p6では少なくとも4棟に分割しているため、平均2,000m²の建物が4棟であり、3,000m²未満の41kg/m²を用いるべきである。</p> |

事 業 者 の 見 解

評価書において、「なお、含有量調査については、鉛及び砒素について、全ての地点で検出されているものの、基準値を下回っている。ふっ素及びほう素は、No.1地点で検出されているものの、基準値を下回っている。No.2、No.3地点では定量下限値未満である。(調査結果の概要は、資料7-1(資料編p.204)参照)」に訂正します。

準備書で記載した、環境の保全のための措置を実施するとともに、土壤汚染の調査、届出、対策等の考え方は、今後「土壤汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、関係機関と協議を行い、適切に対応します。

なお、表面が事業予定地内の土壤や芝となる部分については、植生環境も踏まえ、客土を入れ被覆することを検討しています。

評価書において、予測の前提とした措置に「掘削土の仮置き場には、飛散防止シート掛けを行う。」を追記します。

準備書p.6の図1-2-3注釈に、建物高さは、アトラクション施設のタワーを除き30m以下であることを明記しています。

「アトラクション、遊具、レゴ展示館、シアター、便所」は、用途、位置、規模が異なり、建築としては個別の建物と考えられるため、小規模の発生原単位を適用しました。一方、管理・サービス部門は、用途は「事務所」であり、近接した場所で工事を行うことから、同一の建物とみなし、全体の床面積に対応した原単位を適用しました。

なお、工事中に発生する廃棄物等の発生量については、事後調査により調査します。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|---------|---|
| 温室効果ガス等 | <p>[建設機械の稼働に係る燃料消費量の算出について]</p> <p>p235 「燃料消費量の算出には、「平成24年版 建設機械等損料表」(一般社団法人 日本建設機械施工協会、平成24年)に掲げる運転1時間当たり燃料消費率等を用いた。」とあるが、なぜ平成25年版を用いないのか。すでに平成25年5月31日に発行されている。また、同時期にアセスメント手続きを行っている「(仮称)栄一丁目御園座共同ビル計画」準備書p209では平成25年版を用いている。御園座準備書の受託者は「玉野総合コンサルタント株式会社」であり、今回のレゴランド準備書では受託者「株式会社日本設計」と併記した協力会社として「玉野総合コンサルタント株式会社」がありp371、この廃棄物の予測の部分の構成は両者全く同じである。平成25年版を用いることは十分可能である。</p> <p>[存在・供用時の評価について]</p> <p>p244 「省エネに配慮した建物・設備計画…単位面積当たり…類似施設の約20～80%の排出量であることから、温室効果ガスの排出による環境負荷は低減される」とあるが、現在より低減すると誤解するような表現は修正すべきである。単位面積排出量は類似施設より少ないが、排出量は純粹に増加する。この点を明確にすべきである。</p> <p>p244 「温室効果ガスの排出による環境負荷は低減される」とあるが、名古屋市の「環境影響評価技術指針」の「イ 国又は名古屋市等による環境保全施策との整合性に係る評価：環境基準など国又は名古屋市等が実施する環境の保全に関する施策によって、環境影響評価の項目に係る環境要素に関する基準又は目標が示されている場合にあつては、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合性が図られているかどうかを評価する。」に従った評価をすべきである。そのため、低炭素都市なごや戦略実行計画の内容を記載すべきである。</p> <p>p244 低炭素都市なごや戦略実行計画(平成23年11月)では「2008年の名古屋市の排出量は、基準年である1990年比▲11%となっており、2020年に▲25%を達成するためには、更に15%の削減が必要となります。」とあり、2008年の1,548万トン/年を2020年に1,310万トン/年に削減することを目標としている。また、あいち地球温暖化防止戦略の1990年度と比べて6%削減し7,466万t-CO₂にするという目標の2割近くを名古屋市分で占めていることも併記すべきである。その上で、レゴランド事業：1期工事8,100tCO₂、2期工事7,200tCO₂、供用時12,300tCO₂/年がどれほど大きな影響を与えるかについての評価が必要である。</p> |

事 業 者 の 見 解

本準備書における資料の収集は、平成25年3月末の時点で入手可能な最新の資料としました。

本事業では、省エネルギーに配慮した建物・設備計画とすること等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガスの排出に伴う環境負荷は、事業者の実行可能な範囲内で低減されていると判断し、このように記載しました。

名古屋市は、「低炭素都市なごや戦略実行計画」において、地球温暖化防止に向けた温室効果ガス排出削減の挑戦目標として、2050年までの長期目標として8割削減、2020年までの中期目標で25%削減を提示しています。本事業においても、この目標の達成に貢献するため、準備書において記載したさまざまな環境の保全のための措置を講じる計画です。

なお、準備書において提示しました、工事中の温室効果ガス排出量の算出に誤りがありました。訂正後の排出量を、本見解書の「4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について」において記載します。工事中に発生する温室効果ガス排出量は、1期区域は約29,000tCO₂、2期区域については約14,000tCO₂と予測します。

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-----|--|
| 緑地等 | <p>[失われる緑地について]</p> <p>施設内及びその隣接地などの緑地について増加する面積だけでなく失われる面積も明示してください。とくに高木はすぐに代替できません。樹木の増減も教えてください。</p> |

(3) 事後調査に関する事項

| 項 目 | 意 見 の 概 要 |
|-------|--|
| 騒 音 | <p>[建設機械の稼働による騒音の調査について]</p> <p>p331 調査場所が騒音が最も大きくなると予測される地点、調査時期が最も影響が大きくなると予測される時期とあるが、パワーレベルが大きく、敷地内を自由に動き回るコンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車が敷地境界に近づくだけで基準値を超える場合があることを反映した事後調査計画とすべきである。</p> |
| 振 動 | <p>[建設機械の稼働による振動の調査について]</p> <p>p331 調査場所が振動が最も大きくなると予測される地点、調査時期が最も影響が大きくなると予測される時期とあるが、敷地から3mのところには2台のダンプトラックが走行すると、規制基準値の75dBを超えてしまうことを反映した事後調査計画とすべきである。</p> |
| 水質・底質 | <p>[工事中に発生する水質汚濁物質の調査について]</p> <p>p333 砒素、ふっ素及びほう素の調査頻度が「定期的に実施」とあるだけだが、具体的に記載すべきである。このままでは年1回の調査ですませてしまってもいいことになる。土壌汚染が地下水に溶出し、それを湧出水として排出する危険があるから、常時の調査頻度が必要である。</p> |
| 土 壌 | <p>[土壌の調査について]</p> <p>p333 調査方法が「土壌の処理・処分方法について調査する」では不足である。敷地内に盛土するにしても汚染土壌でないことを確認する必要があり、土壌についてはロット毎に有害物の溶出量調査、含有量調査を行うべきである。</p> |

| 事業者の見解 |
|--------|
|--------|

施設内（事業予定地内）には、準備書p296 図2-10-1に示した既存植栽があり、その面積は約9,000m²、中高木は約20本ほど存在します。本事業により、既存植栽は消失しますが、新施設存在時には、事業予定地内に中高木や低木、地被類を新たに植栽することにより、緑地面積は約18,600m²、中高木は約800本と大幅に増加します。

なお、事業予定地東側の隣接地（金城ふ頭中央緑地）は、事業予定地外であり計画の内容はわかりませんが、現在の緑地面積は約28,500m²と想定され、高木、中木及び低木が混成している場所となっています。

| 事業者の見解 |
|--------|
|--------|

事後調査は、建設機械の稼働による騒音の影響が最も大きくなると予測される時期に実施する計画です。調査は、「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」に基づく方法により実施し、建設機械の配置及び稼働状況についても併せて調査します。

事後調査は、建設機械の稼働による振動の影響が最も大きくなると予測される時期に実施する計画です。調査は、「振動規制法」に基づく方法により実施し、建設機械の配置及び稼働状況についても併せて調査します。

排水の開始に先立ち、事前調査を行うことはもとより、工事初期は月1回程度を目処に実施し、工種、排水量等の状況も踏まえながら調査頻度を決定していきます。

土壌汚染に係わる調査、届出は今後関係法令に基づき適切に対応していきます。
なお、事後調査では、「環境の保全のための措置」に示した、関係法令に基づき実施した調査、届出等の実施状況について確認し、事後調査報告書において報告します。

4. 環境影響評価準備書の記載内容の訂正について

準備書 第2部 第8章 8-1 工事中の温室効果ガス において予測した、工事に伴い発生する温室効果ガスの排出量のうち、建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算出に誤りがあった。この記載内容の誤り（以下「訂正前」という。）と、これを訂正したもの（以下「訂正後」という。）は、次に示すとおりである。

なお、準備書の内容を訂正した部分については、訂正前、訂正後ともに（下線）を付加した。訂正した内容は、評価書に記載する。

＜訂正前＞

準備書p. 237

表2-8-1 工事中の温室効果ガス排出量 (CO₂換算)

【1期区域】

単位：tCO₂

| 区 分 | | | 温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算) | | |
|-----|----------|----------------------------|--------------------------------|--------------------|-------|
| | | | 小 計 | 行為別合計 | |
| ア | 建設機械の稼働 | 燃料消費 (CO ₂) | 2,553 | 約2,700 [約2,700] | |
| | | 電力消費 (CO ₂) | 126 [114] | | |
| イ | 建設資材の使用 | 建設資材の使用 (CO ₂) | 830 | 約 800 | |
| | | 建築用断熱材の現場発泡 (HFC-134a) | 0 | | |
| ウ | 建設資材等の運搬 | CO ₂ | 4,008 | 約4,100 | |
| | | CH ₄ | 3 | | |
| | | N ₂ O | 57 | | |
| エ | 廃棄物の発生 | 焼 却 | CO ₂ | 153 | 約 500 |
| | | | N ₂ O | 4 | |
| | | 埋 立 | CH ₄ | 336 | |
| 合 計 | | | | 約8,100 [約8,100] | |

【2期区域】

単位：tCO₂

| 区 分 | | | 温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算) | | |
|-----|----------|----------------------------|--------------------------------|--------------------|-------|
| | | | 小 計 | 行為別合計 | |
| ア | 建設機械の稼働 | 燃料消費 (CO ₂) | 1,907 | 約2,000 [約2,000] | |
| | | 電力消費 (CO ₂) | 123 [112] | | |
| イ | 建設資材の使用 | 建設資材の使用 (CO ₂) | 1,498 | 約1,500 | |
| | | 建築用断熱材の現場発泡 (HFC-134a) | 0 | | |
| ウ | 建設資材等の運搬 | CO ₂ | 3,518 | 約3,600 | |
| | | CH ₄ | 2 | | |
| | | N ₂ O | 52 | | |
| エ | 廃棄物の発生 | 焼 却 | CO ₂ | 26 | 約 100 |
| | | | N ₂ O | 1 | |
| | | 埋 立 | CH ₄ | 61 | |
| 合 計 | | | | 約7,200 [約7,200] | |

注) 電力消費及び合計の欄に示す上段の数値は実排出係数、下段は調整後排出係数を用いて算出した温室効果ガス量である。

＜訂正後＞

工事中の温室効果ガス排出量 (CO₂換算)

【1期区域】

単位：tCO₂

| 区 分 | | | 温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算) | | |
|-----|----------|----------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-------|
| | | | 小 計 | 行為別合計 | |
| ア | 建設機械の稼働 | 燃料消費 (CO ₂) | 2,553 | 約 2,700 [約 2,700] | |
| | | 電力消費 (CO ₂) | 126 [114] | | |
| イ | 建設資材の使用 | 建設資材の使用 (CO ₂) | <u>21,723</u> | 約 <u>21,800</u> | |
| | | 建築用断熱材の現場発泡 (HFC-134a) | 0 | | |
| ウ | 建設資材等の運搬 | CO ₂ | 4,008 | 約 4,100 | |
| | | CH ₄ | 3 | | |
| | | N ₂ O | 57 | | |
| エ | 廃棄物の発生 | 焼 却 | CO ₂ | 153 | 約 500 |
| | | | N ₂ O | 4 | |
| | | 埋 立 | CH ₄ | 336 | |
| 合 計 | | | | 約 <u>29,000</u> [約 <u>29,000</u>] | |

【2期区域】

単位：tCO₂

| 区 分 | | | 温室効果ガス排出量 (CO ₂ 換算) | | |
|-----|----------|----------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-------|
| | | | 小 計 | 行為別合計 | |
| ア | 建設機械の稼働 | 燃料消費 (CO ₂) | 1,907 | 約 2,000 [約 2,000] | |
| | | 電力消費 (CO ₂) | 123 [112] | | |
| イ | 建設資材の使用 | 建設資材の使用 (CO ₂) | <u>8,248</u> | 約 <u>8,300</u> | |
| | | 建築用断熱材の現場発泡 (HFC-134a) | 0 | | |
| ウ | 建設資材等の運搬 | CO ₂ | 3,518 | 約 3,600 | |
| | | CH ₄ | 2 | | |
| | | N ₂ O | 52 | | |
| エ | 廃棄物の発生 | 焼 却 | CO ₂ | 26 | 約 100 |
| | | | N ₂ O | 1 | |
| | | 埋 立 | CH ₄ | 61 | |
| 合 計 | | | | 約 <u>14,000</u> [約 <u>14,000</u>] | |

注) 電力消費及び合計の欄に示す上段の数値は実排出係数、下段は調整後排出係数を用いて算出した温室効果ガス量である。

<訂正前>

準備書p. 239

8-1-4 評 価

予測結果によると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は、1期区域で約 8,100tCO₂、2期区域で約 7,200tCO₂である。(電力消費による排出量の算出において、調整後排出係数を用いた場合でも、1期区域で約 8,100tCO₂、2期区域で約 7,200tCO₂である。)

本事業の実施にあたっては、工事中に際しては、建設機械の不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。

<訂正後>

8-1-4 評 価

予測結果によると、工事中に発生する温室効果ガス排出量は、1期区域で約 29,000tCO₂、2期区域で約 14,000tCO₂である。(電力消費による排出量の算出において、調整後排出係数を用いた場合でも、1期区域で約 29,000tCO₂、2期区域で約 14,000tCO₂である。)

本事業の実施にあたっては、工事中に際しては、建設機械の不要なアイドリングを中止するとともに、作業効率や機械の燃料消費率の向上に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、温室効果ガス排出量の低減に努める。

<訂正前>

資料編p. 221

表－４（１） 建設資材の使用に伴う CO₂ 排出量

【１期区域】

| 分類項目 | | 資材の使用量 | 資材の排出原単位 | CO ₂ 排出量 |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|---|-----------------------------|
| | | ① (kg, m ³) | ② (kgCO ₂ /kg, kgCO ₂ /m ³) | ①×② (kgCO ₂) |
| 砂利・採石 | | 8 | 0.00565 | 0 |
| 碎石 | | 68 | 0.00693 | 0 |
| 木 材 | 製材品 | 22 | 0.1089 | 2 |
| | 合 板 | 14 | 0.1903 | 3 |
| セメント | ポルトランドセメント | 114 | 0.836 | 95 |
| | 高炉スラブ 45%混入 高炉セメント | 6 | 0.495 | 3 |
| | 生コンクリート | 2,000 | 311.3 | 622,600 |
| 鉄 鋼 | 高炉製熱間圧延鋼材 | 88 | 1.507 | 133 |
| | 電炉製棒鋼・型鋼 | 62 | 0.469 | 29 |
| アルミニウム（サッシ相当品） | | 1 | 7.44 | 11 |
| 陶磁器（建設用） | | 1 | 0.689 | 0 |
| ガラス（板ガラス相当品） | | 4 | 1.782 | 7 |
| プラスチック製品 | | 2 | 1.804 | 4 |
| アスファルト | アスファルト | 4 | 0.1030 | 0 |
| | 舗装用アスファルト 混合物 | 5,011,875 | 0.0414 | 207,492 |
| 塗 装 | | 1 | 1.657 | 2 |
| 合 計 （CO ₂ 総排出量） | | | | 830,381 |

注) 1: 生コンクリートの使用量の単位は「m³」、それ以外は「kg」である。

2: 生コンクリートの排出原単位の単位は「kgCO₂/m³」、それ以外は「kgCO₂/kg」である。

<訂正後>

建設資材の使用に伴う CO₂排出量

【1期区域】

| 分類項目 | | 資材の使用量 | 資材の排出原単位 | CO ₂ 排出量 |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|---|-----------------------------|
| | | ① (kg, m ³) | ② (kgCO ₂ /kg, kgCO ₂ /m ³) | ①×② (kgCO ₂) |
| 砂利・採石 | | 392,364 | 0.00565 | 2,217 |
| 砕石 | | 3,531,276 | 0.00693 | 24,472 |
| 木 材 | 製材品 | 1,146,990 | 0.1089 | 124,907 |
| | 合 板 | 747,360 | 0.1903 | 142,223 |
| セメント | ポルトランドセメント | 5,916,600 | 0.836 | 4,946,278 |
| | 高炉スラブ 45%混入 高炉セメント | 311,400 | 0.495 | 154,143 |
| | 生コンクリート | 20,760 | 311.3 | 6,462,588 |
| 鉄 鋼 | 高炉製熱間圧延鋼材 | 4,567,200 | 1.507 | 6,882,770 |
| | 電炉製棒鋼・型鋼 | 3,217,800 | 0.469 | 1,509,148 |
| アルミニウム (サッシ相当品) | | 76,293 | 7.44 | 567,620 |
| 陶磁器 (建設用) | | 37,368 | 0.689 | 25,747 |
| ガラス (板ガラス相当品) | | 212,271 | 1.782 | 378,267 |
| プラスチック製品 | | 103,800 | 1.804 | 187,255 |
| アスファルト | アスファルト | 207,600 | 0.1030 | 21,383 |
| | 舗装用アスファルト 混合物 | 5,011,875 | 0.0414 | 207,492 |
| 塗 装 | | 51,900 | 1.657 | 85,998 |
| 合 計 (CO ₂ 総排出量) | | | | 21,722,508 |

注) 1: 生コンクリートの使用量の単位は「m³」、それ以外は「kg」である。

2: 生コンクリートの排出原単位の単位は「kgCO₂/m³」、それ以外は「kgCO₂/kg」である。

<訂正前>

資料編p. 222

表－４（２） 建設資材の使用に伴う CO₂ 排出量

【２期区域】

| 分類項目 | | 資材の使用量 | 資材の排出原単位 | CO ₂ 排出量 |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|---|-----------------------------|
| | | ① (kg, m ³) | ② (kgCO ₂ /kg, kgCO ₂ /m ³) | ①×② (kgCO ₂) |
| 砂利・採石 | | 1 | 0.00565 | 0 |
| 碎石 | | 10 | 0.00693 | 0 |
| 木 材 | 製材品 | 19 | 0.1089 | 2 |
| | 合 板 | 13 | 0.1903 | 2 |
| セメント | ポルトランドセメント | 102 | 0.836 | 85 |
| | 高炉スラブ 45%混入 高炉セメント | 3 | 0.495 | 2 |
| | 生コンクリート | 4,550 | 311.3 | 1,416,415 |
| 鉄 鋼 | 高炉製熱間圧延鋼材 | 112 | 1.507 | 169 |
| | 電炉製棒鋼・型钢 | 63 | 0.469 | 30 |
| アルミニウム（サッシ相当品） | | 2 | 7.44 | 12 |
| 陶磁器（建設用） | | 11 | 0.689 | 7 |
| ガラス（板ガラス相当品） | | 4 | 1.782 | 7 |
| プラスチック製品 | | 2 | 1.804 | 4 |
| アスファルト | アスファルト | 1 | 0.1030 | 0 |
| | 舗装用アスファルト 混合物 | 1,963,125 | 0.0414 | 81,273 |
| 塗 装 | | 1 | 1.657 | 2 |
| 合 計 （CO ₂ 総排出量） | | | | 1,498,010 |

注)1:生コンクリートの使用量の単位は「m³」、それ以外は「kg」である。

2:生コンクリートの排出原単位の単位は「kgCO₂/m³」、それ以外は「kgCO₂/kg」である。

<訂正後>

建設資材の使用に伴う CO₂ 排出量

【2期区域】

| 分類項目 | | 資材の使用量 | 資材の排出原単位 | CO ₂ 排出量 |
|----------------------------|-----------------------|----------------------------|---|-----------------------------|
| | | ① (kg, m ³) | ② (kgCO ₂ /kg, kgCO ₂ /m ³) | ①×② (kgCO ₂) |
| 砂利・採石 | | 148,932 | 0.00565 | 841 |
| 碎石 | | 1,340,388 | 0.00693 | 9,289 |
| 木 材 | 製材品 | 435,370 | 0.1089 | 47,412 |
| | 合 板 | 283,680 | 0.1903 | 53,984 |
| セメント | ポルトランドセメント | 2,245,800 | 0.836 | 1,877,489 |
| | 高炉スラブ 45%混入 高炉セメント | 118,200 | 0.495 | 58,509 |
| | 生コンクリート | 7,880 | 311.3 | 2,453,044 |
| 鉄 鋼 | 高炉製熱間圧延鋼材 | 1,733,600 | 1.507 | 2,612,535 |
| | 電炉製棒鋼・型鋼 | 1,221,400 | 0.469 | 572,837 |
| アルミニウム (サッシ相当品) | | 28,959 | 7.44 | 215,455 |
| 陶磁器 (建設用) | | 14,184 | 0.689 | 9,773 |
| ガラス (板ガラス相当品) | | 80,573 | 1.782 | 143,581 |
| プラスチック製品 | | 39,400 | 1.804 | 71,078 |
| アスファルト | アスファルト | 78,800 | 0.1030 | 8,116 |
| | 舗装用アスファルト 混合物 | 1,963,125 | 0.0414 | 81,273 |
| 塗 装 | | 19,700 | 1.657 | 32,643 |
| 合 計 (CO ₂ 総排出量) | | | | 8,247,859 |

注) 1: 生コンクリートの使用量の単位は「m³」、それ以外は「kg」である。

2: 生コンクリートの排出原単位の単位は「kgCO₂/m³」、それ以外は「kgCO₂/kg」である。