

第3部 対象事業に係る

環境影響の総合的な評価

第1章 総合評価	301
第2章 調査、予測、環境保全措置 及び評価の概要	301

第1章 総合評価

第2部において環境影響評価を行った各環境要素については、各種の環境保全措置の実施により、環境への影響を低減するよう努めることとした。

また、これらの環境保全措置の実施により、次に示すような関連する環境要素への改善が期待できる。

環境保全措置の内容	改善される環境影響の内容
仮囲いの設置	・粉じん、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減
土砂運搬車両への飛散防止シート掛け	・粉じんの低減、汚染土壌の拡散防止
低公害型建設機械の使用	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減
建設機械の点検・整備	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減
工事作業区域を十分考慮した適切な建設機械の配置	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動の低減
建設機械の同時稼働時間の合理的範囲での短縮への施工計画の立案	・騒音、振動の低減
工事関係車両の適正な車種の選定による運搬の効率化	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両のアイドリングストップ遵守の指導、徹底	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
工事関係の通勤者に対する、公共交通機関の利用や自動車相乗りの推進	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、振動、温室効果ガス排出量の低減 ・交通安全性の確保
工事関係車両の点検・整備及び適正な走行	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音、温室効果ガス排出量の低減
来場者への公共交通機関等利用の働きかけ	・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度、騒音の低減 ・交通安全性の確保
土工箇所の速やかな転圧等	・濁水の低減、汚染土壌の降雨による流出の防止
建設残土の場内利用	・汚染土壌の拡散防止、廃棄物発生量の低減
廃棄物の減量化及び再利用・再資源化	・廃棄物発生量、温室効果ガス排出量の低減
新設した緑地等の適切な維持・管理	・潤いのある景観の形成 ・二酸化炭素の吸収 ・緑地等の確保

以上により、大気質、騒音、振動、水質・底質、土壌、景観、廃棄物等、温室効果ガス等、安全性及び緑地等の環境要素について、総合的にみた場合においても、本事業の実施による影響は、低減が図られているものと判断する。

第2章 調査、予測、環境保全措置及び評価の概要

本事業の実施により、影響を受けると想定された各環境要素についての調査、予測、環境の保全のための措置及び評価の概要は、次に示すとおりである。

環境要素	調 査	予 測																	
大 気 質	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>既存資料調査によると、平成 21 年度の惟信高校における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は 2.8m/s である。</p> <p>現況施設は、1 期区域にはアスファルトで覆われた駐車場及びモータープールが、2 期区域には最高高さ約 35m 程度の国際展示場第 1 展示館がある。</p>	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>粉じんが飛散する条件である風力階級 4 以上の年間出現頻度は、1 期区域では 6.2%、2 期区域では 6.2～13.0% であり、西北西～北西の風向の時に多く発生すると予測される。</p> <p>また、時期的には 12 月から 4 月の冬季から春季に多く発生すると予測される。</p>																	
	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>既存資料調査によると、平成 21 年度の惟信高校における観測の結果、主風向は北西、年間平均風速は 2.8m/s、大気安定度の最多出現頻度は中立（D）である。</p> <p>平成 19～23 年度の惟信高校における測定の結果、二酸化窒素濃度は、平成 21 年度まで減少傾向にあり、これ以降は同じ数値で推移している。平成 23 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p> <p>平成 19～23 年度の惟信高校における測定の結果、浮遊粒子状物質濃度は、平成 22 年度までは減少傾向にあり、平成 23 年度は平成 22 年度とほぼ同じ数値となっている。平成 23 年度における測定結果は、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値ともに達成している。</p>	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>1．二酸化窒素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測時期</th> <th>年平均値の寄与率 (%)</th> <th>日平均値の年間 98% 値 (ppm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域</td> <td>21.7</td> <td>0.043</td> </tr> <tr> <td>2 期区域</td> <td>18.2</td> <td>0.042</td> </tr> </tbody> </table> <p>2．浮遊粒子状物質</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測時期</th> <th>年平均値の寄与率 (%)</th> <th>2% 除外値 (mg/m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域</td> <td>11.5</td> <td>0.058</td> </tr> <tr> <td>2 期区域</td> <td>8.0</td> <td>0.056</td> </tr> </tbody> </table>	予測時期	年平均値の寄与率 (%)	日平均値の年間 98% 値 (ppm)	1 期区域	21.7	0.043	2 期区域	18.2	0.042	予測時期	年平均値の寄与率 (%)	2% 除外値 (mg/m ³)	1 期区域	11.5	0.058	2 期区域	8.0
予測時期	年平均値の寄与率 (%)	日平均値の年間 98% 値 (ppm)																	
1 期区域	21.7	0.043																	
2 期区域	18.2	0.042																	
予測時期	年平均値の寄与率 (%)	2% 除外値 (mg/m ³)																	
1 期区域	11.5	0.058																	
2 期区域	8.0	0.056																	

環境の保全のための措置	評 価
<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事を行っている区域の敷地境界上に、高さ3mの仮囲いを設置する。 ・ 工事現場内では、必要に応じて散水を実施する。 ・ 運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、車両の出入口付近に水洗いを行う洗車施設を設置する。 ・ 工事関係車両の出入口付近に適宜清掃員を配置し、清掃に努める。 ・ 土砂の運搬作業では、必要に応じて、運搬車両に飛散防止シート掛け等を行う。 	<p>【解体工事による粉じん】</p> <p>予測結果によると、粉じんの飛散が考えられる気象条件の年間出現頻度は、1期区域で6.2%、2期区域で6.2～13.0%である。風向は西北西(WNW)～北西(NW)、時期的には12月から4月の冬季から春季において多く発生すると予測される。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事を行っている区域の敷地境界上には、高さ3mの仮囲いを設置する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 予測の前提とした措置 <ul style="list-style-type: none"> ・ 仮囲い(高さ3m)を設置する。 ・ 導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。 2. その他の措置 <ul style="list-style-type: none"> ・ 建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で最新の排出ガス対策型の機種を導入する。 ・ 工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・ 不要な空ぶかしの防止に努める。 ・ 運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・ 建設機械の効率的な運用に努めるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・ 建設機械(ディーゼルエンジン仕様)に使用する燃料は、日本工業規格(JIS)に適合するものを使用する。 	<p>【建設機械の稼働による大気汚染】</p> <p>予測結果によると、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用した場合には、全て排出ガス未対策型を使用した場合と比較して、二酸化窒素で約37.5～42.9%、浮遊粒子状物質で約25.0～33.3%削減されることから、周辺的环境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値は、1期区域及び2期区域ともに、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、1期区域及び2期区域ともに、環境目標値を下回る。なお、事業予定地を含む金城ふ頭は臨港地区であり、大気汚染に係る環境基準は適用されないが、参考までに環境基準と比較すると、1期区域及び2期区域ともに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の値を下回る。</p> <p>本事業の実施においては、二酸化窒素濃度について、1期区域及び2期区域ともに、環境目標値を上回ることから、建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で最新の排出ガス対策型の機種を導入する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測																																												
大 気 質	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査によると、自動車交通量は 2 地点を除き、休日の方が平日よりも多い傾向を示していた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】</p> <p>1 . 二酸化窒素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</th> <th colspan="2">年平均値の寄与率 (%)</th> </tr> <tr> <th>工事関係 車両の走行</th> <th>建設機械の稼働による影響との重畳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域</td> <td>0.10 ~ 0.46</td> <td>1.97 ~ 2.73</td> </tr> <tr> <td>2 期区域</td> <td>0.04 ~ 0.26</td> <td>0.58 ~ 3.53</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</th> <th colspan="2">日平均値の年間 98% 値 (ppm)</th> </tr> <tr> <th>工事関係 車両の走行</th> <th>建設機械の稼働による影響との重畳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域</td> <td>0.036 ~ 0.038</td> <td>0.037</td> </tr> <tr> <td>2 期区域</td> <td>0.036 ~ 0.037</td> <td>0.036 ~ 0.037</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 . 浮遊粒子状物質</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</th> <th colspan="2">年平均値の寄与率 (%)</th> </tr> <tr> <th>工事関係 車両の走行</th> <th>建設機械の稼働による影響との重畳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域</td> <td>0.01 ~ 0.07</td> <td>0.56 ~ 0.80</td> </tr> <tr> <td>2 期区域</td> <td>0.00 ~ 0.01</td> <td>0.15 ~ 1.25</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測 時期</th> <th colspan="2">2% 除外値 (mg/m³)</th> </tr> <tr> <th>工事関係 車両の走行</th> <th>建設機械の稼働による影響との重畳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域</td> <td>0.053</td> <td>0.053</td> </tr> <tr> <td>2 期区域</td> <td>0.053</td> <td>0.053</td> </tr> </tbody> </table>	予測 時期	年平均値の寄与率 (%)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳	1 期区域	0.10 ~ 0.46	1.97 ~ 2.73	2 期区域	0.04 ~ 0.26	0.58 ~ 3.53	予測 時期	日平均値の年間 98% 値 (ppm)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳	1 期区域	0.036 ~ 0.038	0.037	2 期区域	0.036 ~ 0.037	0.036 ~ 0.037	予測 時期	年平均値の寄与率 (%)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳	1 期区域	0.01 ~ 0.07	0.56 ~ 0.80	2 期区域	0.00 ~ 0.01	0.15 ~ 1.25	予測 時期	2% 除外値 (mg/m ³)		工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳	1 期区域	0.053	0.053	2 期区域	0.053	0.053
	予測 時期	年平均値の寄与率 (%)																																												
工事関係 車両の走行		建設機械の稼働による影響との重畳																																												
1 期区域	0.10 ~ 0.46	1.97 ~ 2.73																																												
2 期区域	0.04 ~ 0.26	0.58 ~ 3.53																																												
予測 時期	日平均値の年間 98% 値 (ppm)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳																																												
1 期区域	0.036 ~ 0.038	0.037																																												
2 期区域	0.036 ~ 0.037	0.036 ~ 0.037																																												
予測 時期	年平均値の寄与率 (%)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳																																												
1 期区域	0.01 ~ 0.07	0.56 ~ 0.80																																												
2 期区域	0.00 ~ 0.01	0.15 ~ 1.25																																												
予測 時期	2% 除外値 (mg/m ³)																																													
	工事関係 車両の走行	建設機械の稼働による影響との重畳																																												
1 期区域	0.053	0.053																																												
2 期区域	0.053	0.053																																												
	<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】 既存資料調査は、【建設機械の稼働による大気汚染】参照。 現地調査は、【工事関係車両の走行による大気汚染】参照。</p>	<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】</p> <p>1 . 二酸化窒素</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測 時期</th> <th>年平均値の 寄与率 (%)</th> <th>日平均値の年 間 98% 値 (ppm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域 供用時</td> <td>0.04 ~ 0.07</td> <td>0.037 ~ 0.038</td> </tr> <tr> <td>全区域 供用時</td> <td>0.03 ~ 0.07</td> <td>0.036 ~ 0.037</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 . 浮遊粒子状物質</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>予測 時期</th> <th>年平均値の 寄与率 (%)</th> <th>2% 除外値 (mg/m³)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 期区域 供用時</td> <td>0.00 ~ 0.01</td> <td>0.053</td> </tr> <tr> <td>全区域 供用時</td> <td>0.00</td> <td>0.053</td> </tr> </tbody> </table>	予測 時期	年平均値の 寄与率 (%)	日平均値の年 間 98% 値 (ppm)	1 期区域 供用時	0.04 ~ 0.07	0.037 ~ 0.038	全区域 供用時	0.03 ~ 0.07	0.036 ~ 0.037	予測 時期	年平均値の 寄与率 (%)	2% 除外値 (mg/m ³)	1 期区域 供用時	0.00 ~ 0.01	0.053	全区域 供用時	0.00	0.053																										
予測 時期	年平均値の 寄与率 (%)	日平均値の年 間 98% 値 (ppm)																																												
1 期区域 供用時	0.04 ~ 0.07	0.037 ~ 0.038																																												
全区域 供用時	0.03 ~ 0.07	0.036 ~ 0.037																																												
予測 時期	年平均値の 寄与率 (%)	2% 除外値 (mg/m ³)																																												
1 期区域 供用時	0.00 ~ 0.01	0.053																																												
全区域 供用時	0.00	0.053																																												

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・工事関係車両については、「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」(愛知県)に基づく対応を極力実施する。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【工事関係車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、工事関係車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準が適用される地点について、環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行については、1期区域及び2期区域ともに、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>環境基準が適用されない地点について、環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行、並びに建設機械の稼働による影響との重合については、1期区域及び2期区域ともに、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p>
<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】 本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【新施設関連車両の走行による大気汚染】 予測結果によると、新施設関連車両の走行に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、新施設関連車両の走行については、1期区域供用時及び全区域供用時ともに、二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値並びに浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値は、全予測地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺(港区稲永五丁目及び港区潮風町)における環境騒音の昼間(6~22時)の等価騒音レベル(L_{Aeq})は49dB及び63dBであり、港区稲永五丁目については環境基準を達成しているが、港区潮風町については環境基準を達成していない。</p> <p>現地調査によると、環境騒音の昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は平日で60dB、休日で62dBであり、環境基準を達成していた。</p>	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>1.1期区域 建設機械の稼働による騒音レベル(地上1.2m)は、52~69dB(A)と予測される。</p> <p>また、高さ別(地上1.2~35mを検討)の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (解体工事): 52~60dB(A) ・ケース (土木・建築事) : 69~82dB(A) <p>2.2期区域 建設機械の稼働による騒音レベル(地上1.2m)は、55~67dB(A)と予測される。</p> <p>また、高さ別(地上1.2~35mを検討)の予測結果の範囲は、予測ケース毎に以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ケース (解体工事): 55~67dB(A) ・ケース (土木・建築事) : 67~83dB(A)
	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺(港区野跡五丁目)における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は68dBであり、環境基準を達成している。</p> <p>現地調査によると、道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は、平日で55~68dB、休日で60~67dBであり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>1.1期区域 工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は64~69dBと予測される。</p> <p>また、工事関係車両の走行による増加分は0~1dB程度と予測される。</p> <p>2.2期区域 工事関係車両の走行による昼間の等価騒音レベル(L_{Aeq})は64~69dBと予測される。</p> <p>また、工事関係車両の走行による増加分は0~2dB程度と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮囲い（高さ3m）を設置する。 ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。 ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努める。 	<p>【建設機械の稼働による騒音】</p> <p>予測結果によると、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、0.0～4.5dB(A)低くなることから、周辺的环境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>建設機械の稼働による騒音レベルは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>
<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・アイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【工事関係車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行による工事中の予測値は、全予測地点で0～2dB程度増加であることから、工事関係車両の走行に起因する騒音が周辺的环境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>工事関係車両の走行による騒音レベルは、全予測地点で環境基準の値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両の走行台数を減らす等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
騒 音	<p>【新施設の供用による騒音】 既存資料調査及び現地調査は、【建設機械の稼働による騒音】参照。</p>	<p>【新施設の供用による騒音】</p> <p>1．1期区域供用時 アトラクション施設の稼働による騒音レベル（地上 1.2m）は、53dB(A)と予測される。 また、高さ別（地上 1.2～35mを検討）の予測結果は、50～53dB(A)と予測される。</p> <p>2．全区域供用時 アトラクション施設の稼働による騒音レベル（地上 1.2m）は、57dB(A)と予測される。 また、高さ別（地上 1.2～35mを検討）の予測結果は、51～57dB(A)と予測される。</p>
	<p>【新施設関連車両の走行による騒音】 既存資料調査及び現地調査は、【工事関係車両の走行による騒音】参照。</p>	<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>1．1期区域供用時 新施設関連車両の走行による昼間の等価騒音レベルは、平日で 64～69dB、休日で 65～66dB と予測される。</p> <p>2．全区域供用時 新施設関連車両の走行による昼間の等価騒音レベルは、平日で 64～69dB、休日で 68～69dB と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【新施設の供用による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アトラクション施設等の十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・盛土等により事業予定地内に地形勾配を設ける。 ・事業予定地内に中高木・低木を植栽する。 	<p>【新施設の供用による騒音】</p> <p>予測結果によると、新施設の供用による騒音レベル最大値は、1期区域供用時では53dB(A)、全区域供用時では57dB(A)である。</p> <p>アトラクション施設等の稼働による騒音レベルは、1期区域供用時及び全区域供用時ともに、騒音発生施設を設置する工場等に係る騒音の規制基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、アトラクション施設等の十分な点検・整備により、性能の維持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、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【新施設関連車両の走行による騒音】</p> <p>予測結果によると、新施設関連車両の走行による供用時の予測値は、平日、休日ともに全予測地点で0~1dB程度の増加であることから、新施設関連車両の走行に起因する騒音が周辺的环境に及ぼす影響は、小さいと判断する。</p> <p>新施設関連車両の走行による騒音レベルは、平日及び休日ともに、全予測地点で環境基準の値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
振 動	<p>【建設機械の稼働による振動】 現地調査によると、環境振動の振動レベル(L_{10})の時間区分の平均値は、昼間 43dB、夜間 39dB であった。</p>	<p>【建設機械の稼働による振動】 1. 1 期区域 建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、ケース で 49dB、ケース で 64dB と予測される。 2. 2 期区域 建設機械の稼働による振動レベルの最大値は、ケース で 59dB、ケース で 61dB と予測される。</p>
	<p>【工事関係車両の走行による振動】 既存資料によると、事業予定地周辺(港区野跡五丁目)における道路交通振動の昼間の振動レベル(L_{10})は、53dB であった。 現地調査によると、道路交通振動の振動レベルの 1 時間毎の数値の最大値は、昼間で 43 ~ 59dB、夜間で 35 ~ 54dB であり、要請限度を下回っていた。</p>	<p>【工事関係車両の走行による振動】 1. 1 期区域 道路交通振動の振動レベル(L_{10})の最大値は、53 ~ 59dB と予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は 0.4 ~ 2.9dB 程度と予測される。 2. 2 期区域 道路交通振動の振動レベル(L_{10})の最大値は、52 ~ 59dB と予測される。 また、工事関係車両の走行による増加分の最大値は 0.3 ~ 3.3dB 程度と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。 ・建設機械の使用に際しては、できる限り負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 ・各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。 ・工事に際しては、可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。 ・工事の実施にあたっては、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値とは別に、事業予定地周辺の事務所等に対しては、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値 55dB にも注目する。 	<p>【建設機械の稼働による振動】</p> <p>予測結果によると、建設機械の稼働による振動レベルは、最大値で 49～64dB である。</p> <p>建設機械の稼働による振動レベルは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【工事関係車両の走行による振動】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で 0.0～3.3dB であり、工事中の予測値は 36～59dB となる。</p> <p>工事関係車両の走行による振動レベル（L_{10}）は、要請限度を下回る。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両の走行台数を減らす等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
水質・底質	<p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地周辺における水質の調査結果は、pHが7.9~8.1、CODが2.7~3.8 mg/、SSが7 mg/、全窒素が0.84~1.40 mg/、全磷が0.086~0.11 mg/、砒素が0.005 mg/ 未満であり、環境基準もしくは環境目標値に適合していない地点や項目がある。</p>	<p>【工事中】</p> <p>排水は、管理濃度を遵守して排出することから、1期区域及び2期区域ともに、工事中に発生する汚濁水は以下のとおり予測される。</p> <p>pH : 5.8~8.6 SS : 200 mg/ 以下 砒素 : 0.1 mg/ 以下 ふっ素 : 15 mg/ 以下 ほう素 : 230 mg/ 以下</p> <p>また、大規模な掘削は行わない計画であることから、湧出水は少ないと考えられるが、湧出水を排出する場合には、濁水の適切な処理、濁度及び pH の常時監視、土壌汚染の有無の確認を行う。さらに、沈砂槽に堆積する汚泥についても適正に処理を行う。</p>
	<p>【供用時】</p> <p>既存資料調査は、【工事中】参照</p>	<p>【供用時】</p> <p>1．1期区域供用時</p> <p>新施設の供用時の排水に含まれるCOD、全窒素及び全磷の拡散は、放流先から23mの範囲内と予測される。</p> <p>2．全区域供用時</p> <p>新施設の供用時の排水に含まれるCOD、全窒素及び全磷の拡散は、放流先から29mの範囲内と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事中に発生する濁水は、事業予定地内に沈砂槽を設置し、適切に処理した後、既設の雨水排水管へ放流する。 ・工事排水の濁度及び pH について、簡易測定により常時監視する。 ・土壌汚染に起因する排水の汚染について、定期的に監視することにより汚染の有無を確認する。汚染が確認された場合は汚染の状況に応じた水処理装置を設置し、適切に処理した後、放流する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沈砂槽に堆積する土砂を定期的に除去するなど、濁りの除去効果が低下しないよう維持管理を行う。 ・土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による流出を防止する。 ・集中的な降雨時には、大量の土砂を移動させない。 ・土工事が終了した地表面は、裸地のまま放置する期間を短くするよう配慮する。 ・コンクリートミキサー車の洗浄水は、場外運搬処分する。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、沈砂槽に堆積する土砂を定期的に除去するなど、濁りの除去効果が低下しないよう維持管理を行う等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浄化槽は、高度処理システムを採用する。 ・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をした後、既設の雨水排水管へ放流する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浄化槽は、関係法令で定められている定期的な水質検査を実施し、常に正常な運転を行えるように、適正な維持管理を徹底する。 ・将来的に名古屋市が公共下水道を整備した場合には、汚水は公共下水道に放流する。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。</p> <p>水質汚濁に係る環境基準及び名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値との対比を行った結果、COD は概ね放流口から 1m 以内で環境基準を、放流口から 3m 付近で環境目標値を下回る。全窒素は、放流口から 4m 付近で環境基準及び環境目標値を下回る。全リンは、排水の影響範囲全域において環境基準及び環境目標値を上回すが、全リンは、現況においても環境基準及び環境目標値を上回っている状況である。</p> <p>本事業の実施にあたっては、環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
土 壌	<p>事業予定地の地歴をみると、事業予定地は昭和37年～46年にかけて埋立が行われ、埋立後、現況施設である駐車場、国際展示場及び緑地として利用されており、これまで、特定有害物質を使用する工場等が存在したことはない。</p> <p>既存資料によると、名古屋市が行った国際展示場における土壌調査結果より、砒素及びその化合物とふっ素及びその化合物について溶出量基準不適合であったが、含有量調査については、全ての地点で定量下限値未満である。</p>	<p>2期区域内には浚渫土による埋立てが原因と考えられる汚染土壌があるが、1期区域及び2期区域ともに、建設残土は発生させない計画であり、万一発生する場合には、適正に調査、処理・処分を行う。また、施工の際には、土壌の飛散防止等のために、仮囲いを設置する。これらのことから、周辺への土壌汚染の拡散はほとんどないと予測される。</p>
景 観	<p>現地調査によると、事業予定地は、金城ふ頭に位置しており、現在、国際展示場第1展示館、駐車場及びモータープールがある。</p> <p>事業予定地周辺は、北側に近接して伊勢湾岸道路が通っており、北東側に名港中央インターチェンジが整備されているほか、東側には、あおなみ線の金城ふ頭駅がある。また、国際展示場やりニア・鉄道館など、市民等が利用する施設を取り囲むようにして、各種大型船が接岸するバースやコンテナ置き場、モータープール等の商港機能施設がある。</p>	<p>新施設は、LEGOLANDの象徴的な要素である色鮮やかなレゴブロックを組み合わせた各種オブジェクトが、子供向けテーマパークにふさわしい明るさや楽しさを印象付けている。また、整備する緑地の緑色と、アトラクション施設などの建物群が、ふ頭の人工的な景観の中で、明るく賑やかな印象を与えている。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的に土壌の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画とする。 ・万一、土壌の搬出が発生する場合には、汚染の有無を確認し、汚染が確認された土壌については、管理型の最終処分場への搬出やセメント材への活用等により、適正に処理・処分を行う。 ・施工の際には、仮囲いを設置する。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による流出を防止する。 ・集中的な降雨時には、大量の土砂を移動させない。 ・土工事が終了した地表面は、裸地のまま放置する期間を短くするよう配慮する。 ・汚染が確認された土壌の運搬時には、飛散防止シート掛けを行う。 ・今後、「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づき、大規模な土地改変の前までに必要な届出等を実施し、適切に対応していく。なお、1期区域、2期区域の工事は段階的に行う計画であることから、それぞれのスケジュールに合わせて届出等を区分して実施し、適切に対応する。 	<p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響はほとんどないと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、土工箇所は、速やかに転圧等を行うことにより、降雨による流出を防止する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。</p>
<p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敷地内にレゴブロックを使用したオブジェクトを多数配置するなど、ものづくりの魅力や文化の交流を感じさせる施設とする。 ・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慮する。 ・敷地内及び敷地境界付近の要所に中高木を含む緑地を整備することにより、潤いを感じさせる施設とする。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 	<p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、金城ふ頭における賑わい創出の新たな施設として、子供向けテーマパークにふさわしい、魅力ある新たな景観が創出されるものと判断する。また、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、緑地の整備及び適切な維持管理を行う等の環境の保全のための措置を講ずることにより、景観の変化による影響は低減されるものと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測																																																																								
廃棄物等		<p>【工事中】</p> <p>1.1 期区域</p> <p>・ 現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="884 349 1388 618"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート(t)</td> <td>約 400</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト(t)</td> <td>約 30</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>木くず(t)</td> <td>約 4</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>金属くず(t)</td> <td>約 20</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>混合廃棄物(t)</td> <td>約 8</td> <td>約 40</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ その他地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="884 692 1388 808"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アスファルト(t)</td> <td>約 22,200</td> <td>約 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 新施設建設工事</p> <table border="1" data-bbox="884 882 1388 1037"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥(m³)</td> <td>約 46,000</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>建設廃材(t)</td> <td>約 2,100</td> <td>約 80</td> </tr> </tbody> </table> <p>2.2 期工事</p> <p>・ 現況施設解体工事</p> <table border="1" data-bbox="884 1149 1388 1496"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コンクリート(t)</td> <td>約 8,300</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>アスファルト(t)</td> <td>約 700</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>木くず(t)</td> <td>約 200</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>金属くず(t)</td> <td>約 900</td> <td>約 100</td> </tr> <tr> <td>混合廃棄物(t)</td> <td>約 200</td> <td>約 80</td> </tr> <tr> <td>アスベスト含有建材(m³)</td> <td>約 40</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>アスベスト(m³)</td> <td>約 120</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ その他地表面舗装部除去工事</p> <table border="1" data-bbox="884 1570 1388 1686"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アスファルト(t)</td> <td>約 6,600</td> <td>約 100</td> </tr> </tbody> </table> <p>・ 新施設建設工事</p> <table border="1" data-bbox="884 1760 1388 1915"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>発生量</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>汚泥(m³)</td> <td>約 17,300</td> <td>約 50</td> </tr> <tr> <td>建設廃材(t)</td> <td>約 820</td> <td>約 80</td> </tr> </tbody> </table>	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート(t)	約 400	約 100	アスファルト(t)	約 30	約 100	木くず(t)	約 4	約 100	金属くず(t)	約 20	約 100	混合廃棄物(t)	約 8	約 40	種類	発生量	再資源化率 (%)	アスファルト(t)	約 22,200	約 100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥(m ³)	約 46,000	約 50	建設廃材(t)	約 2,100	約 80	種類	発生量	再資源化率 (%)	コンクリート(t)	約 8,300	約 100	アスファルト(t)	約 700	約 100	木くず(t)	約 200	約 100	金属くず(t)	約 900	約 100	混合廃棄物(t)	約 200	約 80	アスベスト含有建材(m ³)	約 40	0	アスベスト(m ³)	約 120	0	種類	発生量	再資源化率 (%)	アスファルト(t)	約 6,600	約 100	種類	発生量	再資源化率 (%)	汚泥(m ³)	約 17,300	約 50	建設廃材(t)	約 820	約 80
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																								
コンクリート(t)	約 400	約 100																																																																								
アスファルト(t)	約 30	約 100																																																																								
木くず(t)	約 4	約 100																																																																								
金属くず(t)	約 20	約 100																																																																								
混合廃棄物(t)	約 8	約 40																																																																								
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																								
アスファルト(t)	約 22,200	約 100																																																																								
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																								
汚泥(m ³)	約 46,000	約 50																																																																								
建設廃材(t)	約 2,100	約 80																																																																								
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																								
コンクリート(t)	約 8,300	約 100																																																																								
アスファルト(t)	約 700	約 100																																																																								
木くず(t)	約 200	約 100																																																																								
金属くず(t)	約 900	約 100																																																																								
混合廃棄物(t)	約 200	約 80																																																																								
アスベスト含有建材(m ³)	約 40	0																																																																								
アスベスト(m ³)	約 120	0																																																																								
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																								
アスファルト(t)	約 6,600	約 100																																																																								
種類	発生量	再資源化率 (%)																																																																								
汚泥(m ³)	約 17,300	約 50																																																																								
建設廃材(t)	約 820	約 80																																																																								

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、分別回収の上、減量化及び再利用・再資源化に努める。 ・現況施設の解体に伴い発生するコンクリート塊、鉄筋、鉄骨について、再生資源としてリサイクルに努める。 ・基本的に土壌の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画とする。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設工事に使用する型枠材の転用に努める。また、建設時の梱包材料についても簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制に努める。 ・建設残土が発生した場合には、事業予定地外において、埋立、盛土、土地造成工事への活用に努める。 ・アスベストが使用されている現況施設の解体作業は、「建築物解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル2007」(環境省,平成19年)に従って除去し、この運搬及び廃棄にあたっては、「石綿含有廃棄物等処理マニュアル(第2版)」(環境省,平成23年)に従い、適切に行う。 ・発生したアスベストを含む廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき特別管理型産業廃棄物として適正に対応する。 ・現況施設内で管理されているPCBは、解体工事前に「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」に則り、確実かつ適正に対応する。また、処分を行うまでは、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正な保管を行う。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、予測の前提とした措置を講ずることにより、工事中に発生するアスベストを含む廃棄物以外の廃棄物等は、1期区域及び2期区域ともに、種類ごとに約40～100%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。また、アスベストを含む廃棄物及びPCBは、関係法令に基づき適切に対応を行うことから、周辺の環境に及ぼす影響はないものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、建設工事に使用する型枠材の転用に努め、また、建設時の梱包材料についても簡素化や再利用できるものを用い、廃棄物発生量の抑制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、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>

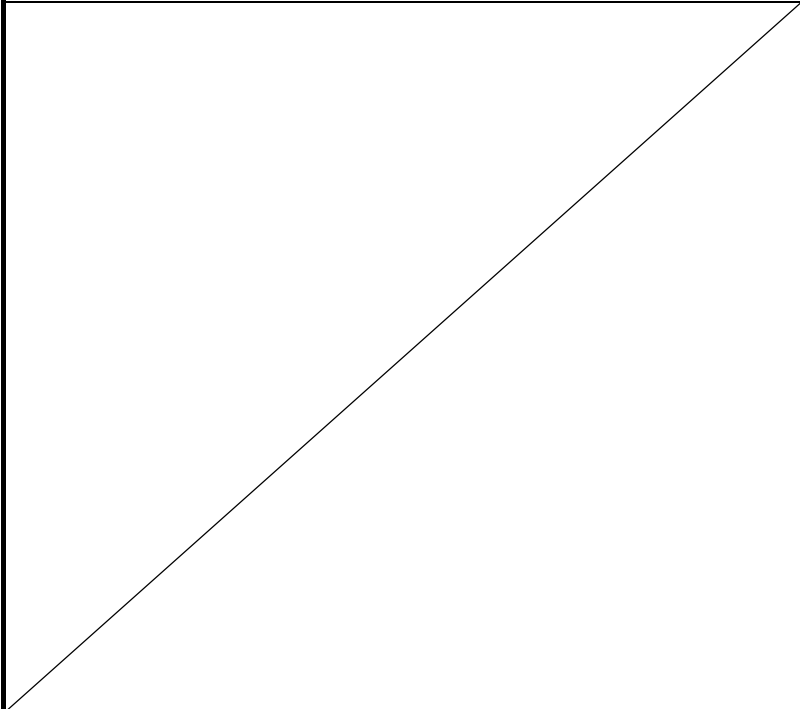
環境要素	調 査	予 測																																										
廃棄物等		<p data-bbox="884 237 1023 271">【供用時】</p> <p data-bbox="884 275 1134 309">1.1 期区域供用時</p> <table border="1" data-bbox="884 309 1385 645"> <thead> <tr> <th>用途区分</th> <th>発生量 (m³/日)</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レゴ展示館、シアター、ゲーム</td> <td>約 15.8</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>飲 食</td> <td>約 19.6</td> <td>約 57</td> </tr> <tr> <td>商 業</td> <td>約 13.1</td> <td>約 90</td> </tr> <tr> <td>便 所</td> <td>約 1.9</td> <td>約 89</td> </tr> <tr> <td>管理・サービス部門</td> <td>約 20.8</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>約 71.2</td> <td>約 66</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="884 685 1110 719">2. 全区域供用時</p> <table border="1" data-bbox="884 719 1385 1055"> <thead> <tr> <th>用途区分</th> <th>発生量 (m³/日)</th> <th>再資源化率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レゴ展示館、シアター、ゲーム</td> <td>約 21.1</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>飲 食</td> <td>約 26.6</td> <td>約 57</td> </tr> <tr> <td>商 業</td> <td>約 16.8</td> <td>約 90</td> </tr> <tr> <td>便 所</td> <td>約 2.7</td> <td>約 89</td> </tr> <tr> <td>管理・サービス部門</td> <td>約 21.8</td> <td>約 60</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>約 89.0</td> <td>約 66</td> </tr> </tbody> </table>	用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)	レゴ展示館、シアター、ゲーム	約 15.8	約 60	飲 食	約 19.6	約 57	商 業	約 13.1	約 90	便 所	約 1.9	約 89	管理・サービス部門	約 20.8	約 60	合 計	約 71.2	約 66	用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)	レゴ展示館、シアター、ゲーム	約 21.1	約 60	飲 食	約 26.6	約 57	商 業	約 16.8	約 90	便 所	約 2.7	約 89	管理・サービス部門	約 21.8	約 60	合 計	約 89.0	約 66
用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)																																										
レゴ展示館、シアター、ゲーム	約 15.8	約 60																																										
飲 食	約 19.6	約 57																																										
商 業	約 13.1	約 90																																										
便 所	約 1.9	約 89																																										
管理・サービス部門	約 20.8	約 60																																										
合 計	約 71.2	約 66																																										
用途区分	発生量 (m ³ /日)	再資源化率 (%)																																										
レゴ展示館、シアター、ゲーム	約 21.1	約 60																																										
飲 食	約 26.6	約 57																																										
商 業	約 16.8	約 90																																										
便 所	約 2.7	約 89																																										
管理・サービス部門	約 21.8	約 60																																										
合 計	約 89.0	約 66																																										

環境の保全のための措置	評 価
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施により発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、減量化及び再利用・再資源化に努める。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源化利用が容易になるよう分別回収場所を設け、分別回収を徹底する。 ・施設利用者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化を働きかける。 ・従業員など施設関係者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化に努めるよう指導する。 ・減量化及び再資源化に関する知見の収集に努める。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、1期区域供用時には約71.2m³/日、全区域供用時には約89.0m³/日の廃棄物等が生じる。このうち、予測の前提とした措置を講ずることにより、1期区域供用時、全区域供用時ともに約66%の再資源化が図られるため、廃棄物等による環境負荷は低減されるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、資源化利用が容易になるよう分別回収場所を設け、分別回収を徹底する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、廃棄物等による環境負荷のさらなる低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		<p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>1.1 期区域 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約 2,700tCO₂、建設資材の使用により約 800tCO₂、建設資材等の運搬により約 4,100tCO₂、廃棄物の発生により約 500tCO₂であり、これらの合計は、約 8,100tCO₂と予測される。</p> <p>2.2 期区域 工事中における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、建設機械の稼働により約 2,000tCO₂、建設資材の使用により約 1,500tCO₂、建設資材等の運搬により約 3,600tCO₂、廃棄物の発生により約 100tCO₂であり、これらの合計は、約 7,200tCO₂と予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>1. 建設機械の稼働</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。 <p>2. 建設資材の使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中の型枠材等の使用に際しては、熱帯雨林の伐採を伴わない鋼製型枠、特殊型枠、樹脂製型枠等の使用に努める。 ・ 新施設の建設材料を製造する際、二酸化炭素の発生量が少ないものを使用するよう努める。 <p>3. 建設資材等の運搬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 燃費の良い車種、低公害車の導入に努める。 ・ アイドリングストップや経済走行など、エコドライブの実践を励行するとともに、省エネ対応車両の導入に努める。 ・ 工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。 ・ 土砂、資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・ 工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤車両台数を減らすように努める。 ・ 合理的な運搬計画の策定により、運搬距離の最適化を図る。 ・ 一括運搬等を実践し、延べ輸送距離の縮減に努める。 <p>4. 廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中に発生した廃棄物等については、関係法令等を遵守して、適正処理を図るとともに、分別回収の上、減量化並びに再利用・再資源化に努める。 ・ 建設廃材の分別回収に努める。 ・ 仮設材分類による資材の再利用を図る。 ・ 型枠木材は、転用計画を立てるとともに、代替材の使用に努め、木材使用量の低減を図る。 ・ 仕上げ材、設備機器等の搬入は、ユニット化等の工夫により、梱包材の発生の削減に努める。 	<p>【工事中の温室効果ガス】</p> <p>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。)</p> <p>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。</p>

環境要素	調 査	予 測
温室効果ガス等		<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>1.1 期区域存在・供用時</p> <p>存在・供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、新施設の存在・供用により約 4,900tCO₂/年（調整後排出係数を使用した場合は約 4,500tCO₂）、新施設関連自動車交通の発生・集中により約 5,600tCO₂/年、廃棄物の発生により約 70tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収により、約 110tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約 10,400tCO₂/年（同約 10,000tCO₂）と予測される。</p> <p>2. 全区域存在・供用時</p> <p>存在・供用時における温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は、新施設の存在・供用により約 6,800tCO₂/年（調整後排出係数を使用した場合は約 6,200tCO₂）、新施設関連自動車交通の発生・集中により約 5,600tCO₂/年、廃棄物の発生により約 90tCO₂/年と予測される。また、緑化・植栽による吸収により、約 160tCO₂/年が削減されると予測され、これらの合計は、約 12,300tCO₂/年（同約 11,700tCO₂）と予測される。</p>
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>聞き取り調査の結果、現況施設の執務室等に設置されているルーム用エアコンにおいてクロロフルオロカーボン（R410）が 1,500g、パッケージ用エアコンにおいてハイドロクロロフルオロカーボン（R22）が約 12kg 使用されていると想定した。</p>	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>オゾン層破壊物質（フロン類）の処理については、廃棄する際に、フロン類の回収を義務づけた「特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律（平成 13 年法律第 64 号）を遵守して、適切に処理・処分するため、大気への放出はないと予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギーに配慮した建物・設備計画とする。 <p>2. その他の措置</p> <p>新施設の存在・供用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長寿命な施設となるよう、建物、設備の維持管理や更新等を適切に行う。 ・太陽光発電設備、風力発電設備等の導入に努める。 <p>新建築物関連自動車交通の発生・集中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う。 <p>廃棄物の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源化利用が容易になるよう分別回収場所を設け、分別回収を徹底する。 ・施設利用者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化を働きかける。 ・従業員など施設関係者に対して、分別排出によるごみの減量化及び再資源化に努めるよう指導する。 ・減量化及び再資源化に関する知見の収集に努める。 <p>緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病害虫の駆除等を計画的に行う。 	<p>【存在・供用時の温室効果ガス】</p> <p>予測結果によると、断熱性の高い外壁材を採用する等の省エネルギーに配慮した建物・設備計画とすることにより、単位面積当たりの二酸化炭素排出量は、類似施設と比較して約 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ものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、新設した緑地等の適切な維持・管理、ごみの減量化及び再資源化の働きかけ、建物、設備の適切な維持管理や更新等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。</p>
	<p>【オゾン層破壊物質】</p> <p>予測結果によると、フロン類の大気への放出はないと考えられることから、フロン類の影響は回避されるものと判断する。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【工事中】</p> <p>既存資料調査によると、事業予定地東側には、あおなみ線が通っており、金城ふ頭駅がある。また、事業予定地北側には、一般国道 302 号（伊勢湾岸道路）が通っており、名港中央インターチェンジがある。</p> <p>事業予定地周辺における自動車交通量は、名古屋市自動車交通量調査結果によると、平日では区間 D（金城埠頭線）、休日では区間 U（金城ふ頭の北西側道路）が最も多くなっている。また、名古屋市一般交通量概況によると、事業予定地周辺における自動車交通量は、平日及び休日ともに、一般国道 302 号（伊勢湾岸道路）が最も多くなっている。</p> <p>名古屋市、港区及び野跡学区における交通事故発生件数の推移は、名古屋市全体及び港区では、それぞれ減少傾向を示している。野跡学区では、平成 22 年までは減少傾向を示していたが、平成 23 年では増加に転じている。なお、路線別の事故発生件数については、事業予定地周辺の道路についての記載はない。</p> <p>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 校の通学路が指定されている。</p> <p>事業予定地周辺の歩行者区間断面交通量は、平日では全区間とも 2 人/16 時間であり、休日では事業予定地東側が 61 人/16 時間と最も多かった。</p> <p>また、自転車区間断面交通量は、平日では事業予定地西側が 16 台/16 時間、休日では事業予定地東側が 15 台/16 時間と最も多かった。</p> <p>事業予定地周辺は、主要交差点に信号機や横断歩道等の安全施設が整備されており、主要道路においては歩車道分離がなされていた。</p>	<p>【工事中】</p> <p>1.1 期区域</p> <p>自動車交通量の増加率は、1.9～170.6%と予測される。</p> <p>工事関係車両の出入口は、事業予定地の西側に 1 箇所、北側に 2 箇所設けられ、ピーク時では、西側では 100 台/時の工事関係車両が出入りし、1 人/時の歩行者及び 8 台/時の自転車との交錯が予測される。北側の 2 箇所では、それぞれ 50 台/時の工事関係車両が出入りし、1 人/時の歩行者及び 7 台/時の自転車との交錯が予測される。</p> <p>2.2 期区域</p> <p>自動車交通量の増加率は、1.5～201.3%と予測される。</p> <p>工事関係車両の出入口は、事業予定地の西側に 2 箇所設けられ、ピーク時では、西側の 2 箇所では、それぞれ 100 台/時の工事関係車両が出入りし、1 人/時の歩行者及び 8 台/時の自転車との交錯が予測される。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【工事中】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況において交通量が多く、また、商港関連車両の主要動線である金城埠頭線を通らないルートとする。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関係車両出入口において、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置する。 ・工事関係車両の運転者には、走行ルートの遵守、適正な走行の遵守を指導し、徹底させる。 ・工事関係車両の走行については、交通法規を遵守し、安全運転を徹底させる。 ・土砂、資材等の搬出入について、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。 ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行う。 	<p>【工事中】</p> <p>予測結果によると、工事関係車両の走行ルート上の各区間における工事関係車両による交通量の増加率は、1期区域では1.9～170.6%、2期区域では1.5～201.3%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていること、主要道路と交差する位置には信号機や横断歩道が整備されていることから、工事関係車両の走行による交通安全への影響は、小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、工事関係車両出入口において、工事関係車両が出入りする際には、誘導員を配置する等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
安 全 性	<p>【供用時】 既存資料調査及び現地調査は、【工事中】参照。</p>	<p>【供用時】</p> <p>1.1 期区域供用時 自動車交通量の増加率は、平日が1.7～3083.7%に対して、休日が2.0～67.4%と予測される。また、1期区域供用時における施設利用者は、歩行者デッキを通過して事業予定地を出入りすることから、事業予定地周辺の歩道における歩行者の増加交通量はないと予測される。</p> <p>事業予定地車両出入口における歩行者及び自転車との交錯は、事業予定地東側にある荷捌き車両出入口において生じるが、歩行者及び自転車交通量は少なく、荷捌き車両も40台/16時間とわずかである。</p> <p>2. 全区域供用時 自動車交通量の増加率は、平日が1.7～716.1%に対して、休日が2.0～45.6%と予測される。また、全区域供用時における施設利用者は、1期区域の供用時同様、歩行者デッキを通過して事業予定地を出入りすることから、事業予定地周辺の歩道における歩行者の増加交通量はないと予測される。</p> <p>全区域供用時における事業予定地車両出入口の変更及び新施設関連車両の増加はないことから、1期区域供用時と同様である。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>【供用時】</p> <p>1. 予測の前提とした措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新施設関連車両との交錯がおきないように、施設利用者は、歩行者デッキを通過して事業予定地を出入りする計画とする。 <p>2. その他の措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業予定地車両出入口付近の視認性を良好に保つため、カーブミラー、誘導サイン、回転灯等を設置し、車両の一時停止を徹底させる。 ・来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う。 ・関係機関や事業予定地近隣開発事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力をを行い、環境負荷の低減に努める。 	<p>【供用時】</p> <p>予測結果によると、新施設関連車両の走行ルート上の各区間の新施設関連車両による交通量の増加率は、1期区域供用時で平日 1.7～3,083.7%、休日 2.0～67.4%、全区域供用時で平日 1.7～716.1%、休日 2.0～45.6%となるが、これらのルートは、マウントアップ等により歩車道分離がなされていることから、新施設関連車両の走行による交通安全への影響は、小さいと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、事業予定地車両出入口付近の視認性を良好に保つ等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の交通安全に及ぼす影響の低減に努める。</p>

環境要素	調 査	予 測
緑 地 等	<p>現地踏査によると、事業予定地の敷地境界付近や現況施設の周囲には、常緑の中高木や低木、地被類等による緑地がみられる。</p> <p>事業予定地周辺の緑地の状況は、事業予定地の北側、南側及び西側の歩道沿いに落葉の中高木が、中央分離帯に常緑の低木が街路樹として植栽されているが、それ以外の緑地はほとんどみられない状況である。</p> <p>事業予定地東側は、歩道沿いに落葉の中高木が植栽されており、さらにその東側にある金城ふ頭中央緑地には、常緑の中高木や低木等が植栽されている。</p>	<p>新設する緑地等は、事業予定地内の空地に、中高木、低木及び地被類を植栽する計画である。</p> <p>緑地等の種類は、中高木としては、落葉樹のイチョウ、アキニレ、サルスベリ等、常緑樹のアラカシ、ゲッケイジュ、サザンカ等、針葉樹のクロマツ等を植栽する。低木としては、落葉樹のアジサイ、ハコネウツギ、フヨウ等、常緑樹のキリシマツツジ、ナワシログミ、ヤツデ等を植栽する。地被類としては、オオバジャノヒゲ、コトネアスター、ハラン等を植栽する。</p> <p>事業予定地の面積は約 124,000m²、緑地等の面積は約 24,800m²、緑地のみ面積は約 18,600m²であり、緑化率は本事業予定地の緑地等では約 20%、緑地のみでは約 15%となる。</p> <p>本事業では、敷地外周に沿って常緑または落葉の中高木を植栽し、外周道路の街路樹と一体感のある緑地空間が形成されるものと予測される。</p> <p>敷地内については、施設の外周に中高木や低木を、空地には地被類をバランスよく配置し、花と緑に彩られた快適な空間を形成することにより、施設利用者に潤いや安らぎ感を与えるものと予測される。</p> <p>以上のことより、金城ふ頭に緑豊かな新たな空間が創出されるものと考えられる。</p>

環境の保全のための措置	評 価
<p>本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う。 ・緑地の維持・管理に関する年間スケジュールを立て、清掃、灌水、病虫害の駆除等を計画的に行う。 ・「緑のまちづくり条例」に定められた緑化率の最低限度以上の緑化に努める。 ・樹種の選定に際しては、在来種を積極的に使用する。 	<p>予測結果によると、事業予定地内に中高木等の植栽を行うことにより、約 24,800 m² の緑地等（緑地の場合、約 18,600m²）が新設され、緑化率は約 20%（緑地のみの場合は約 15%）となり、緑地のみで工業地域などで求められる緑化率の最低限度 15%を確保する。また、緑地等の整備により、周辺との調和が図られ、利用者に潤いや安らぎ感を与えるものと判断する。</p> <p>本事業の実施にあたっては、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境の保全のための措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努める。</p>

第4部 事後調査に関する事項

環境影響評価を行った環境要素に及ぼす影響の程度を把握するとともに、予測、評価及び環境保全措置の妥当性を検証することを目的として、事後調査を実施する。

事後調査計画は、表 4-1 に示すとおりである。

なお、事後調査結果が環境影響評価の結果と著しく異なる場合は、その原因を調査し、本事業の実施に起因することが判明した場合には、必要な環境保全措置について検討するとともに、必要に応じて追加的に調査を行う。

表 4-1(1) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
大気質	解体工事による粉じん	市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。	事業予定地周辺	1期区域、2期区域の解体工事中 < 予定時期 > ：平成26年、平成31年 (1期区域着工後1~4ヶ月目、2期区域着工後1~7ヶ月目)
	建設機械の稼働による大気汚染(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)	建設機械の配置及び稼働状況を調査する。	事業予定地内	1期区域、2期区域それぞれにおいて、建設機械からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期(1年) < 予定時期 > ：平成26~27年、平成31~32年 (1期区域着工後5~16ヶ月目、2期区域着工後3~14ヶ月目)
	工事関係車両の走行による大気汚染(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)	自動車交通量(一般車両及び工事関係車両)及び走行速度を調査する。	予測場所と同じ地点	1期区域、2期区域それぞれにおいて、工事関係車両からの大気汚染物質の排出量が最大と想定される時期(平日1日) < 予定時期 > ：平成27年、平成32年 (1期区域着工後12ヶ月目、2期区域着工後14ヶ月目) < 調査時間 > : 24時間
	新施設関連車両の走行(事業予定地周辺道路)による大気汚染(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)	自動車交通量(一般車両及び新施設関連車両)及び走行速度を調査する。	予測場所と同じ地点	1期区域、全区域の供用時(平日・休日の各1日) < 予定時期 > ：平成28年、平成33年 (1期区域供用開始後3ヶ月目、全区域供用開始後3ヶ月目) < 調査時間 > : 24時間
騒音	建設機械の稼働による騒音	「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」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	事業予定地敷地境界で、建設機械の稼働による騒音が最も大きくなると予測される地点	1期区域、2期区域それぞれにおいて、建設機械の稼働による騒音の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期(平日1日) < 予定時期 > 1) 1期区域 ・ケース (解体工事) ：平成26年 (工事着工後2ヶ月目)

表 4-1(2) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
騒音	建設機械の稼働による騒音	前頁参照	前頁参照	<ul style="list-style-type: none"> ・ケース（土木・建築工事） ：平成27年 （工事着工後8ヶ月目） 2)2期区域 ・ケース（解体工事） ：平成31年 （工事着工後2ヶ月目） ・ケース（土木・建築工事） ：平成32年 （工事着工後13ヶ月目） <調査時間>：工実施時間
	工事関係車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」に基づく方法により調査する。また、自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）及び走行速度も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	1期区域、2期区域それぞれにおいて、工事関係車両の走行による影響（合成騒音レベル）が最大と想定される時期（平日1日） <予定時期> ：平成27年、平成32年 （1期区域着工後12ヶ月目、2期区域着工後14ヶ月目） <調査時間>：6～22時の16時間
	新施設の供用による騒音	「特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準」（昭和43年厚生省・農林省、通商産業省、運輸省告示第1号）に基づく方法により調査する。	事業予定地敷地境界で、アトラクション施設の稼働による騒音が最も大きくなると予測される地点	1期区域、全区域の供用時（平日または休日1日） <予定時期> ：平成28年、平成33年 （1期区域供用開始後3ヶ月目、全区域供用開始後3ヶ月目） <調査時間>：10～18時の8時間
	新施設関連車両の走行による騒音	「騒音に係る環境基準について」に基づく方法により調査する。また、自動車交通量（一般車両及び新施設関連車両）及び走行速度も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	1期区域、全区域の供用時（平日・休日の各1日） <予定時期> ：平成28年、平成33年 （1期区域供用開始後3ヶ月目、全区域供用開始後3ヶ月目） <調査時間>：6～22時の16時間
振動	建設機械の稼働による振動	「振動規制法」に基づく方法により調査する。また、建設機械の配置及び稼働状況も併せて調査する。	事業予定地敷地境界で、建設機械の稼働による振動が最も大きくなると予測される地点	1期区域、2期区域それぞれにおいて、建設機械の稼働による振動の予測を行った工種毎に最も影響が大きくなると想定される時期（平日1日） <予定時期> 1)1期区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ケース（解体工事） ：平成26年 （工事着工後2ヶ月目） ・ケース（土木・建築工事） ：平成27年 （工事着工後11ヶ月目）

表 4-1(3) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
振 動	建設機械の稼働による振動	前頁参照	前頁参照	2)2期区域 ・ケース（解体工事） ：平成31年 （工事着工後2ヶ月目） ・ケース（土木・建築工事） ：平成32年 （工事着工後13ヶ月目） <調査時間>：工事実施時間
	工事関係車両の走行による振動	JIS Z 8735に定める方法により調査する。また、自動車交通量（一般車両及び工事関係車両）及び走行速度も併せて調査する。	予測場所と同じ地点	1期区域及び2期区域それぞれにおいて、工事関係車両の走行による影響（等価交通量）が最大と想定される時期（平日1日） <予定時期> ：平成27年、平成32年 （1期区域着工後12ヶ月目、2期区域着工後14ヶ月目） <調査時間>：6～22時の16時間
水 質・ 底 質	工事中に発生する水質汚濁物質（pH、SS、砒素、ふっ素及びほう素）	「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和46年環境庁告示第59号）に定める方法により調査する。	排出口1箇所	1期区域、2期区域の工事中 <予定時期> ：平成26～28年、平成31～33年 <調査頻度> 1)pH、SS ：簡易測定により常時監視 2)砒素、ふっ素及びほう素 ：定期的に実施
	新施設の供用に伴い発生する水質汚濁物質（COD、全窒素及び全燐）	「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和46年環境庁告示第59号）に定める方法により調査する。	浄化槽の排出口1箇所	1期区域、全区域の供用時（1年） <予定時期> ：平成28～29年、平成33～34年 <調査頻度> ：1回
土 壤	掘削等の土工による土壌汚染（砒素及びその化合物、ふっ素及びその化合物、ほう素及びその化合物）	土壌の処理・処分方法について調査する。	事業予定地内	1期区域、2期区域の工事中 <予定時期> ：平成26～28年、平成31～33年
景 観	眺望の変化	写真撮影による方法により調査する。	予測場所と同じ地点	1期区域、全区域の開園後、一定期間が経過した後 <予定時期> ：平成28年、平成33年
廃棄物等	工事中に発生する廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量、搬入先、処理方法、有効利用の方法及び再資源化率について調査する。	事業予定地及びその周辺	1期区域、2期区域の工事中 <予定時期> ：平成26～28年、平成31～33年
	存在・供用時に発生する事業系廃棄物等の種類、量及び再資源化量	廃棄物の発生量及び再資源化量を調査する。	事業予定地内	1期区域、全区域の供用時（1年） <予定時期> ：平成28～29年、平成33～34年

表 4-1(4) 事後調査計画

環境要素	調査事項	調査方法	調査場所	調査時期
温室効果ガス等	工事中に発生する温室効果ガスの種類及び量	原材料の追跡等が可能な範囲内において、建設資材の使用に伴う温室効果ガスの排出量について調査する。	事業予定地内	1期区域、2期区域の工事中 < 予定時期 > : 平成26～28年、平成31～33年
	存在・供用時に発生する温室効果ガスの種類及び量	新施設の存在・供用に伴うエネルギー等の使用に伴う排出量、緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量について調査する。	事業予定地内	1期区域、全区域の存在・供用時(1年) < 予定時期 > : 平成28～29年、平成33～34年
	オゾン層破壊物質	解体工事におけるフロン類の処理方法について調査する。	事業予定地内	1期区域、2期区域の解体工事中 : 平成26年、平成31年 (1期区域着工後1～4ヶ月目、2期区域着工後1～7ヶ月目)
安全性	工事の実施に伴う自動車交通量	工事関係車両の走行ルート上における交通量を調査する。	事業予定地周辺(予測場所と同じ区間の交通量が把握できる場所)	1期区域、2期区域それぞれにおいて、工事関係車両の交通量が最大と想定される時期(平日1日) : 平成27年、平成32年 (1期区域着工後14ヶ月目、2期区域着工後16ヶ月目)
	工事の実施に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	工事関係車両台数、歩行者及び自転車交通量を、数取り器により調査する。	事業予定地周辺(予測場所と同じ区間の交通量が把握できる場所)	< 調査時間 > : 6～22時の16時間
	供用に伴う自動車交通量	方向別に大型車類及び小型車類の2車種に分類し、数取り器により調査する。また、新施設関連車両台数も併せて調査する。	事業予定地周辺(安全性への影響が大きくなる予測される区間及び新施設関連車両出入口)	1期区域、全区域の供用時(平日・休日の各1日) < 予定時期 > : 平成28年、平成33年 (1期区域供用開始後3ヶ月目、全区域供用開始後3ヶ月目)
	供用に伴う自動車と歩行者及び自転車との交錯	自動車、歩行者及び自転車に分類し、数取り器により調査する。	事業予定地周辺(予測場所と同じ区間)	< 調査時間 > : 6～22時の16時間
緑地等	緑地等の位置、種類・樹種等、面積、緑化率及び周辺との調和	現地踏査により緑地等の状況を調査する。また、維持管理の状況を調査する。	事業予定地及びその周辺	全区域の開園後、一定期間が経過した後 < 予定時期 > : 平成33年

注) 全調査事項について、市民等からの苦情があった場合には、その内容及び対処方法並びにその後の状況を調査する。

第5部 環境影響評価の手続きに 関する事項

第1章	環境影響評価の手順	335
第2章	準備書作成までの経緯	337
第3章	市民等の意見の概要及び市長の意見に 対する事業者の見解	338

第1章 環境影響評価の手順

本事業の環境影響評価手続きは、「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）に基づいており、本事業における環境影響評価の手続きのあらましと、環境影響評価準備書の作成手順は、それぞれ図5-1及び図5-2に示すとおりである。

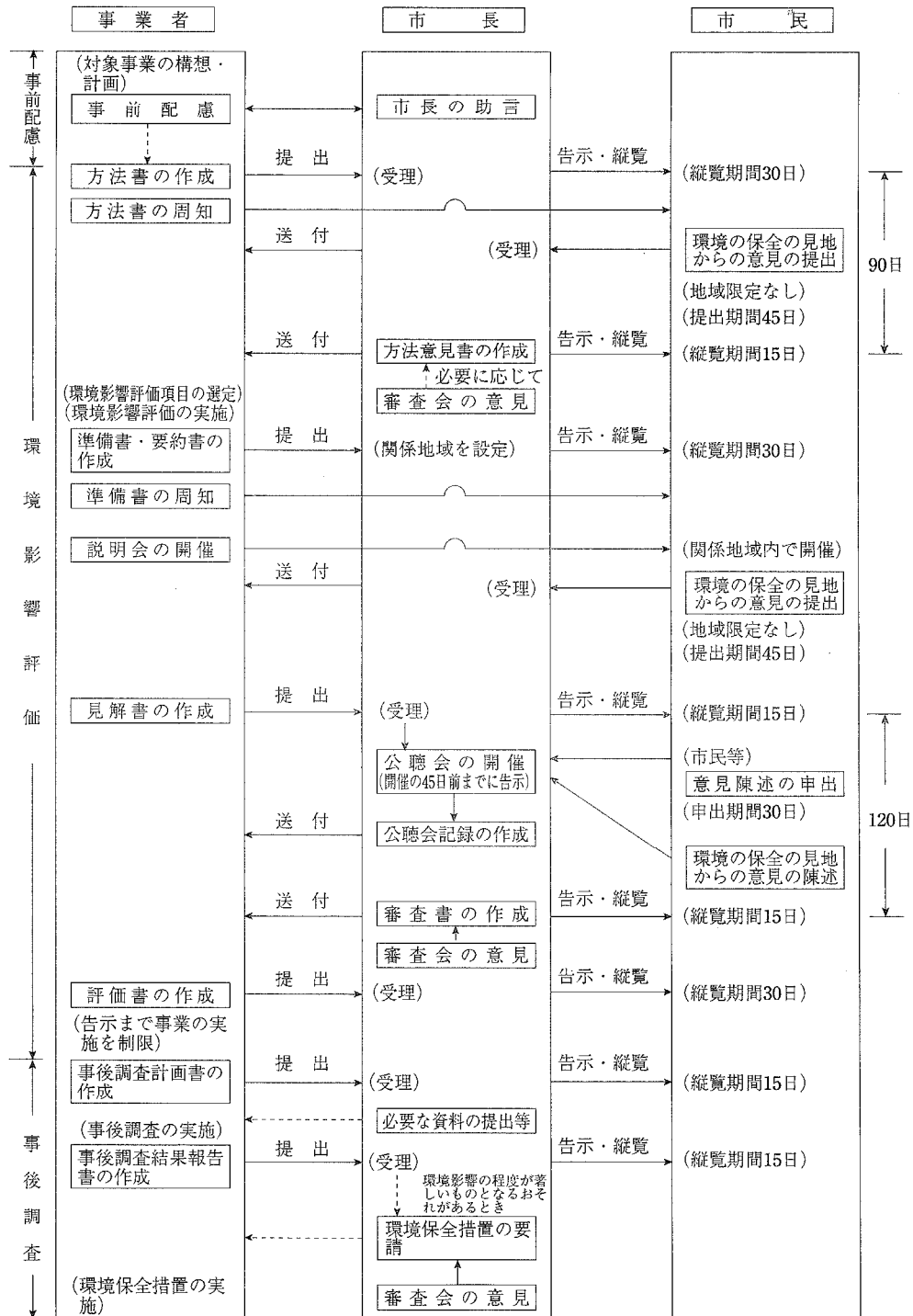


図5-1 環境影響評価の手続きのあらまし

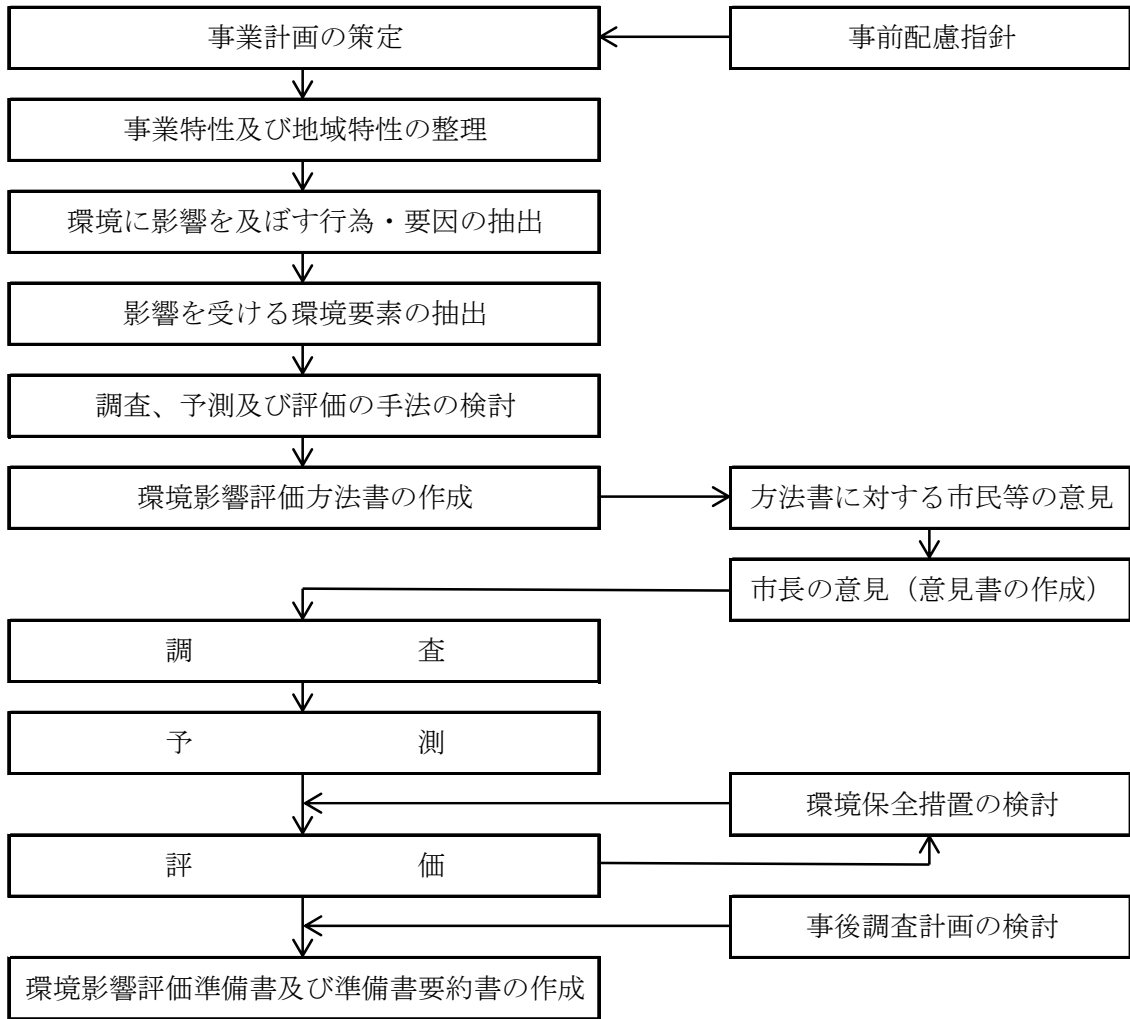


図 5-2 環境影響評価準備書の作成手順

第2章 準備書作成までの経緯

環境影響評価準備書作成までの経緯は、表5-1に示すとおりである。

表 5-1 環境影響評価手続きの経緯

事 項	内 容	
環境影響評価方法書	提出年月日	平成24年7月25日
	縦覧(閲覧)期間	平成24年8月6日から9月4日
	縦覧場所 (閲覧場所)	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16区役所、名古屋市環境学習センター (GCDS JAPAN株式会社、国際展示場、 株式会社日本設計中部支社)
	縦覧者数 (閲覧者数)	12名 (2名)
環境影響評価方法書 に対する市民等の意見	提出期間	平成24年8月6日から9月19日
	提出件数	1件
環境影響評価方法書 に対する市長の意見 (方法意見書)	縦覧期間	平成24年11月7日から11月21日
	縦覧場所	名古屋市環境局地域環境対策部地域環境対策課、 16区役所、名古屋市環境学習センター
	縦覧者数	4名
対象事業の実施の引 き継ぎの届出	届出年月日	平成25年3月15日

注)「名古屋市環境影響評価条例」の一部が改正され、平成25年4月1日に施行されたが、本事業は計画段階配慮の手続きについて、経過措置により適用されない。

第3章 市民等の意見の概要及び市長の意見に対する事業者の見解

3-1 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

環境影響評価方法書に対する市民等の提出件数は1件、意見数は33であった。意見の概要及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-2 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
1件	事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地	2
	対象事業の名称、目的及び内容	7
	事前配慮の内容	3
	事業予定地及びその周辺地域の概況	10
	対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査及び予測の手法	11

(1) 事業者の名称、代表者の氏名及び事務所の所在地

項目	意見の概要
事業者の名称	<p>[事業者について]</p> <p>p-1 事業者名が、GCDS JAPAN 株式会社となっているのはおかしい。平成 24 年 6 月 8 日の名古屋市報道発表「レゴランド関係企業が名古屋市を表敬訪問します」によれば、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ーリン・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。また、(平成 24 年 7 月 2 日 住宅都市局) p8 では、GCDS 社とマーリン・エンターテインツ・グループ 社は共同開発者とされている。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>名古屋市報道発表 2012.6.8 GCDS 社 (開発者) ← レゴランド開発にかかる協業契約 → マーリン・エンターテインツ・グループ 社 (レゴランド運営者)</p> </div> <p>都市消防委員会説明資料2012.7.2</p> <pre> graph TD GCDS[GCDS コーポレーション] <--> レゴランド(日本)を共同開発 MERLIN[マーリン・エンターテインツ・グループ] KIRKUBI[キルクビ社] -- "資本投資 レゴランドブランドの ライセンス付与" --> MERLIN MERLIN -- "レゴランド運営権譲渡 (2005年発却)" --> LEGO[レゴ社] KIRKUBI -- "資本投資 レゴの商標権にかかる ライセンス付与" --> LEGO </pre> <p>事業者名は運営者のマーリン・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る場合は、なぜそのような対策が必要になったかなど、アセスの内容の引き継ぎがうまくいかない。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業は、Merlin Entertainments Group Limited と「GCDS JAPAN 株式会社」が開発を進めていくにあたり、環境影響評価手続きは「GCDS JAPAN 株式会社」が事業者として手続きを進めてまいりましたが、その後両社の協議の結果、本事業は Merlin Entertainments Group Limited が単独で進めることとなり、従って環境影響評価手続きにおける事業者を Merlin Entertainments Group Limited に引き継ぎました。</p> <p>なお、名古屋市名古屋市環境影響評価条例第 32 条第 1 項の規定により、平成 25 年 3 月に、GCDS JAPAN 株式会社から Merlin Entertainments Group Limited に対象事業の実施の引継ぎを行った旨の、届出を行いました。</p> <p>今後は、Merlin Entertainments Group Limited が事業者として手続きを進めていきます。</p>	<p>p. 1, 337</p>

項 目	意 見 の 概 要
事業者の名称	<p data-bbox="384 253 639 286">[事業者について]</p> <p data-bbox="384 297 1385 566">p1 事業者名が、GCDS JAPAN 株式会社となっているが、レゴランド運営者のマリッ・エンターテインツ・グループ 社、レゴランドの出資者のキルクビ社、レゴの商標権を持つレゴ社の関係を正確に記載すべきである。今のままでも平成24年6月8日の名古屋市報道発表「レゴランド関係企業が名古屋市を表敬訪問します」と、平成24年7月2日に都市消防委員会説明資料（住宅都市局）とで食い違いがあるが、3社がどのような責任分担でこの事業を行うのかを明記すべきである。</p> <div data-bbox="485 600 1134 1003"> <p data-bbox="528 958 1082 1003">国際展示場整備構想（提言）2012.5.22 事業化宣言</p> </div> <div data-bbox="485 1016 1198 1518"> <p data-bbox="560 1473 1086 1518">都市消防委員会説明資料 2012.7.2 p 4</p> </div>

事業者の見解	本文対応頁
(見解は p. 339 と同じ)	—

(2) 対象事業の名称、目的及び内容

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[金城ふ頭全体の土地利用計画について]</p> <p>p-2 「名古屋市国際展示場第1展示館…現況施設を解体し」とさらっと書いてあるが、名古屋市国際展示場整備構想(提言)平成20年1月では、「第1展示館の稼働率は14.9%と低迷 p19」「現状の第1展示館は空調設備がなかったため、特に夏や冬の使用が困難であり、同期間中の稼働率が低くなっていた p27」このため、「新第1展示館と既存の第2展示館、第3展示館とあわせた総展示面積は、40,000㎡規模とする。また、新第1展示館の展示面積は、単館で20,000㎡前後とする。P25」とあり、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P31。</p> <p>この提言は産学官一体の名古屋市国際展示場整備構想検討委員会(学識経験者4名、産業界7名(中経連、名古屋商工会議所等)、行政(中部経済産業局、愛知県、名古屋市総務局理事、住宅都市局長、市民経済局長、名古屋港管理組合))で市民アンケートなども参考に作成したものである。</p> <p>このため名古屋市は2012年5月22日に「今後は、提言に基づき、事業手法や事業スケジュールなどを具体的に検討し、事業化に向けた取り組みを進めてまいります。」としている。</p> <p>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(住宅都市局)p4で、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。</p> <p>①なぜこのように複雑な移動を行うのか。国際展示場の提言はそのまま実行し、集約駐車場と臨時駐車場(新第1展示館建設用地)をレゴランドに貸せばすむことではないか。そうしなかった理由を市にも確認して明記すべきである。</p> <p>②特に臨時駐車場(新第1展示館建設用地)用地は現在空き地であり、今すぐにでもレゴランド建設に入れるし、面積的にも同じであり、あおなみ線金城埠頭駅の目の前であり利用者にも便利である。そうしなかった理由を市にも確認して明記すべきである。</p> <p>③この集約駐車場の南側に隣接する三角形の部分は、現在家具専門店の過大な無料駐車場となっており、レゴランド2期計画のホテル用地と同等の面積があり、あおなみ線金城埠頭駅にも近く、臨時駐車場(新第1展示館建設用地)をレゴランド予定地に変更すればそれにも近い。そうしなかった理由を市にも確認して明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>Merlin Entertainments Group Limited と GCDS コーポレーションは、平成 23 年に金城ふ頭を LEGOLAND JAPAN の候補地にする開発提案を行い、「GCDS JAPAN 株式会社」が事業者として事業検討を進めることとなりました。</p> <p>その後、その提案を踏まえ、名古屋市にて国際展示場を含む金城ふ頭全体の土地利用計画、建物配置等について、各関係部署との検討、調整が進められました。</p> <p>その検討結果として、金城ふ頭全体の土地利用計画案が「都市消防委員会説明資料」（平成 24 年 7 月 2 日）で示されました。</p> <p>その後、継続して各関係機関との調整、検討が進められ、LEGOLAND JAPAN は Merlin Entertainments Group Limited が事業者として事業検討及び環境影響評価手続きを進めることとなりました。</p> <p>なお、LEGOLAND JAPAN の計画地の位置等について、東側道路部が区域外になるなど一部の変更があり、変更後の位置等について「都市消防委員会説明資料」（平成 25 年 3 月 14 日）で示されました。</p>	<p>p. 1, 2, 37</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[金城ふ頭全体の土地利用計画について]</p> <p>p-24 「事業予定地周辺の開発計画については、平成 24 年 7 月に入手した資料を使用した。」と開発計画だけが方法書公表の直前 7 月の資料というのはあまりにも唐突であり、名古屋市とレゴランド側での密約があったのではないかと疑う。名古屋市の河村たかし市長は 2012.5.16 日に来日したマリン社のトップから表敬訪問を受け「名古屋のみなさんが期待している。早く造ってください」とお願いし、同日の定例記者会見で「東京と大阪の真ん中にあるのが名古屋のアドバンテージ」と述べ、今年夏の訪米時にレゴランドを視察する考えというが、事実か確認し、どのような約束が市としてあるのかを明記すべきである。</p> <p>p-24 周辺地域における開発計画として、「平成 24 年 7 月に名古屋市が作成した土地利用計画案は図 4-1-7 に示すとおりである。なお、事業予定地の東側に名古屋市が収容台数約 5,000 台の集約駐車場を整備する計画であり、本施設の利用者もこの駐車場を利用する計画である。」出典：「都市消防委員会説明資料」（名古屋市住宅都市局、平成 24 年 7 月）とあるが、この報告（金城ふ頭開発について）は 7 月 2 日と方法書届出の 7 月 25 日直前であり、レゴランド計画が出てきたため、名古屋市国際展示場整備構想（提言）平成 20 年 1 月を市当局が勝手に大幅修正し、委員会に報告するだけで、パブリックコメントなど市民意見を求めることもなく作成したものであり、市とレゴランド側の緊密すぎる関係を疑う。</p>
	<p>[国際展示場第 1 展示館について]</p> <p>p-2 「名古屋市国際展示場第 1 展示館…現況施設を解体し」とさらっと書いてあるが、第 1 展示館の解体だけを強調し、ほとんど同じ場所で計画されている新第 1 展示館に触れないのは意図的なものを感じる。平成 24 年 5 月 22 日の「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。」から、2 ヶ月もたたない 7 月 2 日に都市消防委員会説明資料（住宅都市局）で、第 1 展示館跡をレゴランドとし、新第 1 展示館を南東へ移動させた理由は何か。この間 5 月にマリン・エンターテインツ・グループ CEO、6 月にキルクビ社会長、レゴ社 CEO が金城ふ頭を視察した際に、市長などどのような約束がされたのか記載すべきである。5 月 16 日に来日したマリン社の CEO から表敬訪問を受け河村たかし市長は「名古屋のみなさんが期待している。早く造ってください」とお願いしたというのが事実か。このままでは、産官一体となって愛知県がトヨタテストコースの造成を行い譲渡するのと同じことになる。減税を主張する市長がこんな無駄遣いを認めるとは思わない。</p> <p>p-2 また、事業者はこうした提言があり、事業化に向けた市の取組みが進められていた経過を勘案し、既設の第 1 展示場を解体するのは市なのかレゴランド側なのか、費用はどちらが負担するのかなどを明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>(見解は p. 343 と同じ)</p>	<p>—</p>
<p>既存の国際展示場第1展示館の解体は、本環境影響評価の対象事業ですが、国際展示場新第1展示館の整備は、名古屋市が検討、実施するものであり、本環境影響評価の対象事業とはしていません。</p> <p>なお、LEGOLAND JAPANは広域からも人々が訪れるにぎわいと魅力のある新しい名古屋の名所となり、さまざまな経済効果を生み出し、名古屋市を含む当地域の活性化に寄与できるものと考えています。</p>	<p>p. 3, 37</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[駐車場について]</p> <p>p-4 駐車場は約 20 台（管理用）だけであり、「近隣に整備される市設駐車場を利用する計画であり、ピーク時の駐車台数は約 3,000 台と想定している。」とあるが、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 3,000 台分の整備費用は負担すべきである。</p> <p>p-4 また、現有の共用駐車場をレゴランド用地にしてしまうと、国際展示場来場者のためだけでも、市は別の駐車場を整備することが必要になるが、名古屋市国際展示場整備構想（提言）p29 で「新第 1 展示館整備後の国際展示場来場者の駐車場需要を予測すると、1 日あたり約 4,300 台の駐車台数となる。」ことに対して、名古屋市の最新の計画（2012.7.2）でも 5,000 台しかない。</p> <p>「近隣に整備される市設駐車場」とは、国際展示場来場者のための 4,300 台のほかに 700 台だけであり、レゴランド利用者の 3,000 台にははるか及ばない。この点をどう解決するかを市と相談した上で明記すべきである。それとも国際展示場開催日にはレゴランドは休館にするのか。ちなみに今年 6 月 15 日にマリン・エンターテインツ・ジャパン株式会社が港区お台場に開園した「レゴランド・ディスカバリー・センター・東京」は 550 台の有料駐車場しか用意していない。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>LEGOLAND JAPAN を含む金城ふ頭全体の駐車場計画については、金城ふ頭全体の円滑な交通処理計画を目的として、名古屋市が検討し、集約駐車場を整備する計画です。</p> <p>集約駐車場の台数は、国際展示場、LEGOLAND JAPAN、リニア・鉄道館等の各施設の規模、施設ごとの繁忙期や利用特性等を勘案し、5,000 台と設定したと聞いています。</p>	<p>p. 4, 10, 37</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[公共交通機関の利用促進について]</p> <p>p-4 駐車場は約 20 台（管理用）だけであり、「近隣に整備される市設駐車場を利用する計画であり、ピーク時の駐車台数は約 3,000 台と想定している。」が、国際展示場を押しやってますますの計画に、市の共用駐車場を期待するのは非常識である。なごや新交通戦略推進プラン平成 23 年 9 月でも、3 つの目標（環境にやさしい交通）の 6 つの基本方針（低炭素型交通体系の実現）で「自動車から公共交通への利用転換を促すため、自動車より公共交通が魅力的で利用しやすくなる環境整備に向けた取り組みを行います。」とある。この主旨に従い、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、シャトルバス用の停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。</p> <p>p-4 駐車場は約 20 台（管理用）だけであり、「近隣に整備される市設駐車場を利用する計画であり、ピーク時の駐車台数は約 3,000 台と想定している。」が、なぜレゴランドだけがこのような優遇策を受けるのか疑問である。近接して開園している JR リニア鉄道館では、個別の駐車場は用意せず、隣に民間企業が約 360 台の有料駐車場を設置しているだけで十分機能している。JR リニア鉄道館と同様に、乗用車での来場は当初から考えずに、公共交通機関のみで運営できる計画とすべきである。</p> <p>p-8 事業計画地の立地及び土地利用に際しての事前配慮事項の環境負荷の低減として自動車交通で「歩行者及び自動車による適切なアクセスが確保できる配置とする。」ことは見当違いの内容である。近隣に整備される市設駐車場があろうがなかろうが、環境負荷を低減するため、来客は全てあおなみ線利用とすること、そのための費用負担を行うなど、大胆な事前配慮を検討すべきである。</p> <p>p-11 施設の存在・供用時を想定した事前配慮事項の自動車交通で「来場者にできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行う。」という消極的な姿勢ではなく、来場者用の駐車場は用意していないという明確な姿勢を示すとともに、あおなみ線との共通大幅割引チケットなどのソフト面での対策を示すべきである。これらは、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が当初からこのアセスメントに加わらなければならない証しである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>来場者の自動車利用を低減するために、公共交通機関の重要性については認識しており、来場者の方にはできる限り公共交通機関を利用してもらうよう広報活動を行います。さらに、来場者の方が公共交通機関を有効に利用しやすいように、それぞれの関係機関に対して、あおなみ線の増便等の提案、調整等を行い、公共交通機関の充実化にむけた働きかけを積極的に行ってまいります。</p>	<p>p. 137, 181, 244, 294</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の内容	<p>[来場者数について]</p> <p>p-4 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、これは、休日最大 23,000 人を無視して少なく見積もっても年間約 140 万人を超える（日曜祭日 67 日×8,000+平日等 298 日×3,000）。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（今年の 3 月まで）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 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。</p>
	<p>[工事工程について]</p> <p>p-7 1 期区域の解体工事は単なる平面駐車場の舗装面の解体だけであるのに対し（p-8）、2 期区域の解体工事は名古屋市国際展示場第 1 展示館の解体という大きな工事であるにもかかわらず 1 期区域の解体工事より短いのは不自然である。何か特別な理由があるのではないか。</p>

(3) 事前配慮の内容

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[土工事について]</p> <p>p-9 建設作業時を想定した事前配慮事項の地形・地質・土壌・地下水で「事業予定地の大半を、従前、平面駐車場であった場所とする」だけであるが、アトラクション施設の約 50m 高さのタワー（p-6）など、大規模な基礎工事、土壌掘削が考えられるので、どのような工事方法を選択するか、土壌掘削量を減らす努力などを記載すべきである。</p>
	<p>[工事関係車両について]</p> <p>p-9 建設作業時を想定した事前配慮事項として工事関係車両の走行による公害の防止で「車両の運行管理、走行ルート分散、運転者への指導」だけでは不十分である。2010 年 8 月 13 日に愛知県は「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」を制定し、県内の自動車 NOx・PM 法の対策地域において、対象自動車を運行する者は、車種規制非適合車を使用しない。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。愛知県が定めた「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」を遵守し、車種規制非適合車は使用しないよう、工事発注書に明記することを追加すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>LEGOLAND JAPAN の年間来場者数は、既存の LEGOLAND の実績及び日本国内で実施したマーケット調査結果をもとに、年間 180 万人と想定しています。</p> <p>魅力ある施設を造り、継続した来場者数の確保を目指してまいります。</p>	<p>資料編 p. 4</p>
<p>事業計画の進捗に伴い、工事計画を見直した結果、解体工事にかかる期間は 1 期区域で 4 ヶ月、2 期区域は 7 ヶ月となりました。見直した工事工程について、環境影響評価準備書 p. 15 に記載しました。</p>	<p>p. 15</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地は平坦な土地のため、工事による大規模な土地の改変は伴わない予定ですが、施設の基礎工事、杭工事等の土工事は発生します。</p> <p>本事業では、場内に起伏を設けますが、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、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画です。</p>	<p>p. 212, 225</p>
<p>工事関係車両については「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」（愛知県）に基づく対応を極力実施していきます。</p>	<p>p. 125</p>

項 目	意 見 の 概 要
建設作業時を想定した配慮	<p>[土壌について]</p> <p>p-10 建設作業時を想定した事前配慮事項として、廃棄物（建設残土を含む）は不十分である。この周辺の土壌は海底土砂を浚渫し埋立てているため、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。土壌掘削量を減らす工法の採用は当然のことながら、砒素、ふっ素はもちろん、ほう素、鉛、水銀、PCB などについて建設残土の土壌分析を必ず行い適正な処理を行う旨を記載すべきである。</p>

(4) 事業予定地及びその周辺地域の概況

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<p>[最新資料の使用について]</p> <p>p-14 事業予定地及びその周辺地域の概況で「資料の収集は、平成 24 年 4 月末の時点で入手可能な最新の資料とした。」とあるのは方法書段階ではやむを得ないとしても、既に 6 月に平成 23 年度の大気、水質調査などが公表されているのだから、準備書段階ではこれらの最新資料を用いるべきである。</p>
自然的状況	<p>[地盤について]</p> <p>p-45 地形・地質等の状況②地盤で「平成 22 年度の測量結果では、沈下している地点はない。」とあるが、東日本大震災により全国的に地盤の移動と沈下が発生したことはあきらかである。例えば横浜市は、2011 年度の地盤沈下の調査で、調査した市内 336 か所の全地点で 2 センチ以上の地盤沈下が観測されたと発表した。市域全体で沈下を観測するのは異例で、市は東日本大震災による地殻変動の影響とみている。この地盤については平成 23 年度の名古屋市内の測量結果を記載し、津波・高潮等の自然災害からの安全性を確保するため「名古屋市臨海部防災区域建築条例の第 1 種区域（1 階の床高さを N. P4m 以上）を守れることを確認すべきである。</p> <p>[土壌汚染の記載方法について]</p> <p>p-49 地形・地質等の状況③土壌汚染で平成 20 年度に名古屋市が…国際展示場における敷地土壌状況の把握を目的として、自主的に土壌調査を実施している。…資料の提供を受けた。…一部の箇所において、溶出基準を上回る「砒素及びその化合物」並びに「ふっ素及びその化合物」の存在が報告されている。」（資料 11）」とあるが、記載が不十分である。資料 11 によれば、第 1 展示館周辺の 3 地点での調査結果は、0～5 cm、5～50 cm、1 m～5m の 7 層の土壌を混合して濃度を薄めているにもかかわらず、「砒素及びその化合物はたった 3 地点の調査であるにも関わらず 3 地点全て、「ふっ素及びその化合物」は 3 地点中 2 地点と 2/3 が溶出量基準値を超えている。残る 1 地点も基準値 0.8mg/l ぎりぎりの 0.73mg/l である。また、「ほう素及びその化合物」が全ての地点で検出されている。「一部の箇所において」という過小評価を訂正した上で、真剣に深さ別の現地調査を検討すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>施設の工事において土工事は発生しますが、基本的に土壌の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画です。万一、土壌の搬出が発生する場合には、適正に調査、処理・処分を行います。汚染が確認された土壌の運搬時には、飛散防止シート掛けを行います。</p> <p>このような環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響はほとんどないものと判断しています。</p>	p. 212

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価準備書において、環境影響評価方法書に記載した調査予定期間までに公表された最新の資料（具体的には、平成 25 年 3 月末の時点で入手可能な資料としました。）を用いることにより、事業予定地及びその周辺地域の概況の内容を更新しました。</p>	p. 27
<p>本事業は、「名古屋市臨海部防災区域建築条例」（昭和 36 年名古屋市条例第 2 号）の第 1 種区域を考慮した計画としてまいります。なお、事業予定地の標高は、NP 約 5～6m です。また、調査対象区域における平成 23 年度の地盤沈下測量結果を確認し、本環境評価準備書に記載しました。</p>	p. 24, 59
<p>環境影響評価準備書 p. 209 及び資料編 p. 204 の記載のとおり、「砒素及びその化合物」については 3 地点全てで、「ふっ素及びその化合物」については 3 地点中 2 地点で溶出量基準を上回り、また、「ほう素及びその化合物」については、溶出量基準を下回っているものの、3 地点全てで検出されました。なお、含有量調査については、3 地点全てで定量下限値未満でした。</p>	p. 209 資料編 p. 204

事業者の見解	本文対応頁
<p>国際展示場第1展示館における土壌汚染の調査結果については、平成20年6月3日付けで、名古屋市市民経済局産業部産業経済課より市政記者クラブに情報が公表されたと聞いています。</p>	<p>資料編 p. 204</p>
<p>本事業予定地は、「土壌汚染対策法」（平成14年法律第53号）における要措置区域及び「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）第15条の17第1項の規定に基づく指定区域には該当していません。このことを、本環境影響評価準備書に記載しました。</p>	<p>p. 53, 54</p>
<p>「平成24年版 名古屋市環境白書」（名古屋市，平成23年）によると、名古屋港におけるダイオキシン類の水質調査は、潮見ふ頭北、金城ふ頭西及び高潮防波堤北で行われており、平成23年度における平均はそれぞれ、0.055pg-TEQ/L、0.21 pg-TEQ/L、0.12 pg-TEQ/Lであり、全ての地点で環境基準に適合しています。このことを、本環境影響評価準備書に記載しました。</p>	<p>p. 63</p>

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[ダイオキシン類の底質データについて]</p> <p>p-51 水環境の状況③底質で「ダイオキシン類の調査は、潮見ふ頭北、金城ふ頭西及び高潮防波堤北で行われている。平成 22 年度の調査結果では、環境基準に適合している。」と抽象的な表現であるが、健康に直接関係する項目であるため「それぞれ 34、21、2.4pg-TEQ/g であり、環境基準（150pg-TEQ/g）に適合していた。」と具体的に記載すべきである。</p>
	<p>[地下水のデータについて]</p> <p>p-51 水環境の状況④地下水で、「港区…平成 18～22 年度に実施された調査では、環境基準に適合していない地点が各年 1 地点ある。」とあるが、それぞれ、どの項目がどの程度環境基準を超え、周辺の井戸調査結果はどうであったかを記載し、この地域全体の傾向がわかるようにすべきである。</p>
	<p>[微小粒子状物質の環境基準との比較について]</p> <p>p-55 大気環境の状況②大気質（ク 微小粒子状物質）で「市内 3 地点…平成 22 年度の年平均値は、15.2～21.0μg/m³である。」とあるが、全ての地点が環境基準（年平均 15μg/m³）を超えていることを明記すべきである。</p>
	<p>[温室効果ガス等の記載内容について]</p> <p>p-58 大気環境の状況⑥温室効果ガス等で、名古屋市として「平成 2 年（1990 年）と比べて 10%削減することを目標とします。」つまり 1990 年の 1,620 万 t-CO₂を 1,449 万 t-CO₂にする目標がまだ 1,487 万 t-CO₂にしかなっていないことを明記すべきである。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。</p>

事業者の見解	本文対応頁																												
<p>「平成 24 年版 名古屋市環境白書」(名古屋市, 平成 24 年)によると、潮見ふ頭北、金城ふ頭西及び高潮防波堤北におけるダイオキシン類の底質調査結果はそれぞれ、26pg-TEQ/g、31pg-TEQ/g、2.0pg-TEQ/g であり、全ての地点で環境基準に適合しています。</p> <p>このことについて、本環境影響評価準備書に記載しました。</p>	p. 65																												
<p>平成 18～23 年度における港区の地下水調査結果について、環境基準に適合していない地点、測定項目及び濃度は、次表に示すとおりです。</p> <table border="1" data-bbox="245 689 1046 1019"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>環境基準 非適合地点</th> <th>環境基準 非適合項目</th> <th>測定値 (mg/L)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 18</td> <td>港区空見町</td> <td>砒素</td> <td>0.019</td> </tr> <tr> <td>平成 19</td> <td>港区川間町</td> <td>ほう素</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>平成 20</td> <td>港区川間町</td> <td>ほう素</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>平成 21</td> <td>港区川間町</td> <td>ほう素</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>平成 22</td> <td>港区川間町</td> <td>ほう素</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>平成 23</td> <td>港区川間町</td> <td>ほう素</td> <td>2.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>注) 砒素及びほう素の環境基準は、次のとおりです。 砒素 : 0.01mg/L 以下、ほう素 : 1mg/L 以下</p>	年度	環境基準 非適合地点	環境基準 非適合項目	測定値 (mg/L)	平成 18	港区空見町	砒素	0.019	平成 19	港区川間町	ほう素	2.5	平成 20	港区川間町	ほう素	1.6	平成 21	港区川間町	ほう素	2.7	平成 22	港区川間町	ほう素	1.4	平成 23	港区川間町	ほう素	2.3	p. 65
年度	環境基準 非適合地点	環境基準 非適合項目	測定値 (mg/L)																										
平成 18	港区空見町	砒素	0.019																										
平成 19	港区川間町	ほう素	2.5																										
平成 20	港区川間町	ほう素	1.6																										
平成 21	港区川間町	ほう素	2.7																										
平成 22	港区川間町	ほう素	1.4																										
平成 23	港区川間町	ほう素	2.3																										
<p>名古屋市では平成 23 年度ではじめて、微小粒子状物質の環境基準との比較を公表しています。その結果について、本環境影響評価準備書に記載しました。</p>	p. 69																												
<p>事業予定地及びその周辺地域の概況における「温室効果ガス等」の記載は、名古屋市における部門別二酸化炭素排出量の状況と、二酸化炭素及びフロン年平均値の推移としました。</p>	p. 72, 73																												

(5) 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査及び予測の手法

項 目	意 見 の 概 要
環境影響評価の項目	<p>[変電設備について]</p> <p>p-61 影響要因の抽出で新施設の供用時で低周波音が欠落している。大部分のエネルギーを電力に頼ると想定され、そのための巨大な変電設備が必要なはずであり、その規模を事業計画で明記するとともに、巨大な変電設備からの低周波音は全国的にも問題になっており、遠方まで影響することから、予測・評価すべきである。</p>
	<p>[微小粒子状物質について]</p> <p>p-62 環境影響評価の項目の選定で、環境要素の区分の大気質は、窒素酸化物、浮遊粒子状物質、粉じん等の3項目しかないが、平成21年9月9日に告示された「微小粒子状物質」の項目を追加すべきである。</p>
	<p>[二酸化硫黄について]</p> <p>p-62 環境影響評価の項目の選定で、環境要素の区分の大気質は、窒素酸化物、浮遊粒子状物質、粉じん等の3項目しかないが、硫黄酸化物については、ディーゼルエンジンの軽油からの影響が大きいため、「資材等の搬入及び搬出」と「建設機械の稼働等」で環境影響評価の項目に追加すべきである。ちなみに武豊町の愛知臨海環境整備センターの最終処分場の環境影響評価でも項目に選定されている。</p>
	<p>[冷暖房設備について]</p> <p>p-64 環境影響評価の項目として選定しなかった理由として、供用時の大気質は「集中熱源施設を設置しない。」とあるが、意味不明である。個別に冷暖房、動力源を設置するのか、全て電力とするのか。いずれにしろ、冷暖房、動力源は相当なものになるはずなので、その総量、環境への影響を検討すべきである。</p>
調査及び予測の手法	<p>[交通量調査の実施日について]</p> <p>p-65 大気質の現地調査として交通量を「1年を通して平均的な交通量と考えられる平日及び休日の各1日(24時間)で行う。」とあるが全く不十分である。この地域を代表する工作機械の展示会であり、全館利用催事で8万人を超える入場者の「メカトロテック・ジャパン」の開催期間(隔年10月)、第3展示館の稼働率が80%を超える11月、70%を超える7月、第2展示館の稼働率が60%を超える2、3月など、イベント・コンベンション機能の内容により、利用者と交通量は大きく変化する。また、平成23年3月にオープンしたJR東海「リニア・鉄道館」の土日の入場者増加がある。このため少なくとも年間を通した交通量調査が必要である。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地の変電設備については建物内に設置を予定していることから、低周波音による影響はほとんどないと考えます。</p>	<p>—</p>
<p>「微小粒子状物質」は発生源の寄与を定量化する手法が確立されていないことから、予測する項目とはしませんでした。</p>	<p>—</p>
<p>建設機械の稼働や工事関係車両の走行により、周辺の環境に及ぼす影響が大きいと考えられる二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じんを選定しました。</p> <p>二酸化硫黄については、一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局とも大きく環境基準を下回っていることから、予測項目とはしませんでした。</p>	<p>p. 76, 77</p> <p>68</p>
<p>本事業は、全体で集中して熱源施設を設置するような規模の施設ではなく、建物ごとに電気を主体とした個別の冷暖房設備を設置する計画であるため、排出ガスを大量に発生する施設の設置はなく、環境への影響は小さいと考えます。</p> <p>このことについて、新施設の供用時における大気質の非選定理由に追記しました。</p>	<p>p. 78</p>
<p>交通量調査は、国際展示場で催されるイベントの規模やリニア・鉄道館の開館日も踏まえて実施しました。</p> <p>具体的には、休日の調査実施時において、年間を通して国際展示場の最大規模のイベントである「マンモスフリーマーケット2012」開催時を選びました。</p>	<p>p. 105</p>

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	<p>[大気質の調査について]</p> <p>p-65 大気質の現地調査として交通量しか考えていないが、イベント開催時の自動車渋滞による局地的な大気汚染は相当なものが考えられるので、年間の交通量調査と合わせた大気質現地調査が必要である。調査予定期間を「方法書に対する市長の意見」の送付日から2ヶ月 p-65 に限定したためにこうした不合理で無理な計画となったのではないか。</p>
	<p>[交通量調査の実施日及び騒音調査の時間帯について]</p> <p>p-67 騒音の現地調査として交通量を「1年を通して平均的な交通量と考えられる平日及び休日の各1日のうち、昼間(6~22時)の16時間で行う。」とあるが全く不十分である。全館利用催事で8万人を超える入場者の「メカトロテック・ジャパン」の開催期間(隔年10月)、第3展示館の稼働率が70%以上の7月、11月、第2展示館の稼働率が60%を超える2、3月など、イベントの内容により、利用者と交通量は大きく変化する。2、3、7、10、11月の催事時期及びJR東海「リニア・鉄道館」の土日の入場者増加を把握できる交通量調査が必要である。また、夜間の現況と催事期間中の夜間騒音も測定しておく必要がある。</p>
	<p>[交通量調査の車種分類について]</p> <p>p-67 騒音の現地調査として交通量の調査方法が「車種分類は、乗用車、小型貨物車、中型車及び大型車とする。」とあるが、予測方法の「日本音響学会 道路騒音予測"ASJRTN-Model2008" p-68 では、「2輪車からの発生騒音を別途考慮する場合には…2輪車のカテゴリーを追加することができる。」(日本音響学会誌 65巻4号(2009) p186)とある部分は採用しないということか。</p>
	<p>[土壌について]</p> <p>p-71 土壌の調査方法が既存資料調査(名古屋市が行った国際展示場における土壌調査資料の整理)だけであるが不十分であり、現地調査が不可欠である。名古屋市の調査は、資料11によれば、第1展示館周辺のわずか3地点で、0~5cm、5~50cm、1m~5mの7層の土壌を混合して濃度を薄めているにもかかわらず、「砒素及びその化合物」は3地点全て、「ふっ素及びその化合物」は3地点中2地点と2/3が溶出量基準値を超えている。残る1地点も基準値0.8mg/lぎりぎりの0.73mg/lである。また、「ほう素及びその化合物」が全ての地点で検出されている。</p> <p>また、この地域全体は海底土砂を浚渫し埋立てているため、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など項目を追加し、真剣に深さ別の現地調査を実施すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>自動車の走行による大気質への影響は、大気汚染測定局の既存データと現地調査により得られた交通量等のデータも踏まえて、予測及び評価を行いました。</p>	<p>p. 106</p>
<p>交通量現地調査は、国際展示場で催されるイベント*の規模やリニア・鉄道館の開館日も踏まえて実施しました。また、騒音調査は、工事関係車両や新施設関連車両の走行時間を勘案して昼間（6～22 時）の時間帯に行いました。</p> <p>※イベント内容については p. 359 事業者の見解参照。</p>	<p>p. 105, 154</p>
<p>工事関係車両や新施設関連車両の走行ルートとして想定される事業予定地周辺道路は、二輪車の占める割合は小さいと考えられることから、乗用車、小型貨物車、中型車及び大型車の4車種区分で、交通量調査を行いました。</p>	<p>p. 103</p>
<p>施設の工事において土工事は発生しますが、基本的に土壌の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画です。万一、土壌の搬出が発生する場合には、適正に調査、処理・処分を行います。汚染が確認された土壌の運搬時には、飛散防止シート掛けを行います。</p> <p>このような環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響はほとんどないものと判断しています。</p>	<p>p. 212, 213</p>

項 目	意 見 の 概 要
調査及び予測の手法	[廃棄物の考え方について] p-72 廃棄物等で[調査]がなく、[予測]だけであるが、現地調査または既存資料調査で、この金城ふ頭の「モノづくり文化交流拠点全体エリア」約60haでの一般廃棄物、産業廃棄物が、イベント等に伴いどれだけ発生し、どう運搬・処理されているのか、余力はあるのかなどを調査する必要がある。例えば、温室効果ガス等でもp-73 現地調査としてオゾン層破壊物質の使用状況及び量を聞き取り調査することになっている。
	[石綿及びPCBについて] p-72 廃棄物等で[調査]がなく、[予測]だけであるが、事前配慮事項でも記載されているように、石綿、PCB についての現地調査または聞き取り調査が必要である。また、その処理責任者が誰か、法的資格も含めて明記すべきである。

3-2 市長の意見（方法意見書）に対する事業者の見解

環境影響評価方法書に対する方法意見書において、LEGOLAND JAPANに係る環境影響評価の実施にあたっては、当該事業に係る環境影響評価方法書に記載されている内容を適正に実施するとともに、環境影響評価準備書の作成にあたり、以下の事項について対応が必要であると指摘された。

方法意見書における指摘事項及び事業者の見解は、次に示すとおりである。

表 5-3 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
事業の目的及び内容に関する事項	6
環境影響評価の項目並び調査、予測及び評価に関する事項	6
その他	2

(1) 事業の目的及び内容に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	事業予定地周辺では、当該事業とは別に、集約駐車場の整備、コンベンション施設や商業施設等の建設の動向が示されている。従って、今後、事業計画の検討にあたっては、周辺環境に及ぼす影響の低減を図るために、周辺の開発事業者、関係機関等と綿密な調整に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>廃棄物については将来の環境の状況を予測するのではなく、対象事業の実施に伴う環境への負荷量をできる限り抑制する事を目的として、予測のみを行う考えとしています。</p>	<p>p. 225, 231</p>
<p>現況施設に、石綿及びPCBがあるのは、2期区域の国際展示場第1展示館ですが、現状において施設を使用しているため、2期区域の工事における施設の解体前に、関係法令等に基づき、適切な調査、対策を実施してまいります。</p>	<p>p. 63, 225, 230</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業計画の検討にあたっては、事業予定地を含む金城ふ頭全体の開発をマネジメントしている名古屋市より、周辺開発に係る発生集中交通量データの提供を受け、本事業における予測・評価に反映するなど、関係機関との調整を行いました。</p> <p>今後も、関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努めていきます。</p>	<p>資料編 p. 24 ～41</p>

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
対象事業の内容	<p>商港機能を有する金城ふ頭の地域特性を考慮し、新施設関連車両の動線計画の検討を行うこと。</p>
	<p>事業予定地周辺は、名古屋市国際展示場のイベント開催等によって自動車交通量が多くなる地域である。従って、イベント開催等に配慮した工事工程や工事関係車両走行ルート等の工事計画の検討を行うこと。</p>
	<p>供用時において新施設の利用者が多く見込まれていることから、公共交通機関の利用促進を図る措置を検討すること。</p>
	<p>事業予定地は埋立が行われた区域であり、緑地の新設が望まれることから、事業特性を踏まえた適切な緑地計画を検討すること。</p>
	<p>事業予定地の近くにラムサール条約登録湿地があることから、事業計画の検討にあたり、騒音、排水、照明等について十分に配慮すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事業予定地がある金城ふ頭は、各種大型船が接岸する商港機能を有し、船舶への荷入れ、積出しのための運搬車両が、平日を中心に多く走行します。これら商港関連車両は金城埠頭線を主要動線としています。</p> <p>このような地域特性を踏まえ、新施設関連車両の動線については、関係機関と調整を図り、金城埠頭線の利用を少なくし、並走する潮風線を主要動線とする計画としました。なお、工事中の工事関係車両についても、同じく潮風線を主要動線とし、金城ふ頭の商港機能への影響を低減する計画としています。</p>	p. 12, 13, 19, 20, 263
<p>国際展示場は週末を中心に各種イベントが開催される集客施設であり、イベント開催時には大勢の来場客で賑わいます。来場者のアクセス手段は、あおなみ線または自動車に大別され、イベント開催日には事業予定地周辺道路の交通量が多くなります。</p> <p>このような地域特性を踏まえ、本事業において、工事は、国際展示場の主なイベント開催時である日曜、祝日は行わない計画としました、ただし、平日や土曜のイベント開催時には、時間帯によっては工事と重なることも考えられます。</p> <p>工事に際しては、関係機関と調整を図り、沿道環境に過度な負荷とならないよう検討していきます。</p>	—
<p>事業予定地の最寄にはあおなみ線金城ふ頭駅があります。当駅からは、名古屋市が整備する道路上デッキを利用することで、自動車と動線交錯せずに事業予定地との往来が可能であり、より公共交通機関を利用しやすい計画とされています。</p> <p>公共交通機関の利用促進を図るための措置については、今後、関係機関と調整を図っていきます。</p>	p. 10, 11
<p>事業予定地は、現状において緑地の乏しい場所ですが、本事業の実施により、施設の外周に中高木や低木を、空地には地被類をバランスよく配置し、花と緑に彩られた快適な空間を形成する計画です。なお、新設した緑地等については、適切に維持・管理作業を行う等の環境の保全のための措置を講ずることにより、良好な緑地環境の維持に努めます。</p>	p. 7, 8
<p>本施設は子供とその家族を対象とした施設で、特別なイベント等を除き夜間の営業は行わない計画です。また運営に際しては、ラムサール条約登録湿地に生息する鳥類への影響も考慮し、夜間照明は安全、防犯に考慮した最低限度の物とする等周辺への影響に配慮します。</p> <p>排水水について、工事中に発生する濁水は、事業予定地内に沈砂槽を設置し、濁りの除去を行った後、既設の雨水排水管から金城ふ頭西側の海域へ放流する計画です。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後、既設の雨水排水管へ放流する計画です。浄化槽は、高度処理システムを採用する計画です。</p> <p>以上より、本事業の実施によるラムサール条約登録湿地への影響は小さいものと考えます。</p>	p. 4, 14, 200, 203

(2) 環境影響評価の項目並び調査、予測及び評価に関する事項

環境影響評価の項目に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
植物、動物、生態系	環境影響評価の項目として植物、動物、生態系を選定しなかった理由について、事業予定地及び周辺に貴重種等は存在しないとしているが、その根拠を明らかにすること。

調査、予測及び評価に関する事項

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
総括的事項	環境影響評価の実施にあたっては、周辺の開発事業者、関係機関等と相互協力・調整に努めるとともに、周辺の開発事業の事業計画、工事計画等を考慮したうえで予測条件を設定し、適切な予測、評価等を実施すること。
大気質、騒音、振動、安全性に共通する事項	交通量調査の実施にあたっては、金城ふ頭の商港機能としての特性、名古屋国際展示場のイベント開催等に留意すること。また、それらの特性等を考慮したうえで予測条件を設定し、適切な予測、評価等を実施すること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>調査対象区域内に生息・生育する動植物の状況を把握するため、既存資料の収集を行い、動物については既存資料の収集を、植物については既存資料の収集と、事業予定地近傍の金城ふ頭中央緑地において生育種の確認調査を行いました。調査の結果、事業予定地を含む金城ふ頭では貴重種は確認されず、市街地において一般的に確認される種が生息・生育する程度でした。なお、事業の実施によるラムサール条約登録湿地への影響について、鳥類及び貝類の専門家にヒアリングを行った結果、事業による大きな影響はないとの助言をいただきました。</p> <p>以上より、環境影響評価の項目として選定しませんでした。</p>	<p>資料編 p. 65 ～82</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>工事関係車両や新施設関連車両の環境影響については、事業予定地を含む金城ふ頭全体の開発をマネジメントしている名古屋市より、自動車交通量や、周辺開発に係る発生集中交通量データの提供を受け、これを予測条件として設定し、予測・評価を行いました。</p> <p>事業計画の検討にあたっては、今後も、関係機関や事業予定地近隣開発事業者との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努めます。</p>	<p>資料編 p. 24 ～41</p>
<p>交通量現地調査は、金城ふ頭の商港機能としての特性や、国際展示場で催されるイベントの規模やリニア・鉄道館の開館日も踏まえて実施しました。具体的には、商港機能については、年間を通して貨物の取扱量が平均的である11月に調査を実施しました。なお、調査実施日には2隻の一般貨物船と6隻の自動車専用船が、休日調査時には1隻の自動車専用船が金城ふ頭に入港しており、通常の物流の動きがあったと考えます。また、国際展示場のイベントについては、休日の調査において、年間を通して国際展示場の最大規模のイベントである「マンモスフリーマーケット2012」開催時に調査を行いました。(調査日を含む土曜・日曜2日間のイベント入場者数は約50,000人でした。)</p> <p>工事関係車両、新施設関連車両の動線については、商港関連車両の主要動線である金城埠頭線を避け、並走する潮風線を主要動線とする計画としました。</p> <p>また、国際展示場のイベント開催日には、事業予定地周辺道路の交通量が多くなることから、過度な沿道環境への負荷を避けるため、工事は、国際展示場の主なイベント開催日である日曜、祝日は行わない計画です。</p> <p>工事関係車両や新施設関連車両の影響予測に際しては、金城ふ頭の地域特性を踏まえて設定した工事計画、事業計画に基づき、予測・評価を行いました。</p>	<p>p. 105</p> <p>12, 13, 19, 20</p>

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
水質・底質	当該施設の供用に伴う排出水による影響について、放流先の海域の水質の状況を踏まえ、適切に予測、評価等を実施するとともに、周辺の影響を軽減するための適切な措置を検討すること。
土 壌	事業予定地では土壌汚染が判明していることから、工事中に汚染土壌が周辺に拡散することがないように適切な措置を検討すること。
温室効果ガス等	類似事例の温室効果ガス排出量と比較するなど、自然エネルギーの活用や省エネルギー機器の使用等による効果が明らかになるよう、予測、評価を実施すること。

(3) その他

項 目	方 法 意 見 書 に よ る 指 摘 事 項
全 般	図表の活用や用語解説の記載などにより、市民に十分理解される分かりやすい図書の作成に努めること。
	住民等から寄せられた意見について十分な検討を行うとともに、今後とも住民意見の把握に努めること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>施設の供用に伴う排出水の環境影響については、既存資料により把握した放流先の水質の状況を踏まえ、拡散範囲と、拡散による濃度変化を予測しました。</p> <p>なお、環境の保全のための措置として、排出水については高度処理システムを採用した浄化槽を設置し、海域への影響の低減に努めます。</p>	<p>p. 202</p> <p>203</p>
<p>本事業では、基本的に土壌の搬出は行わず、事業予定地内でバランスを図り、建設残土は発生させない計画とします。万一、土壌の搬出が発生する場合には、汚染の有無を確認し、汚染が確認された土壌については、適正に処理・処分を行います。その他、土工箇所の速やかな転圧による流出の防止、汚染が確認された土壌の運搬時のシート掛け等の環境の保全のための措置により、汚染土壌の周辺への拡散を防ぐ計画です。</p>	<p>p. 212</p>
<p>本事業では、断熱性の高い外壁材の採用、高効率照明器具の採用による電気負荷及び空調負荷の低減等の省エネルギー施策を講ずる予定です。</p> <p>参考までに、エネルギー使用による二酸化炭素排出量が公表されている類似施設との、単位面積当たりの二酸化炭素排出量の比較により予測評価を行ったところ、新施設の二酸化炭素排出量が比較的少なくなりました。</p>	<p>p. 243</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価準備書を作成するにあたり、凡例の判別が分かり難い図表につきましては、カラーを用いてとりまとめました。</p> <p>さらに、用語解説を本編に記載するなど、市民に分かりやすい内容となるよう配慮いたしました。</p>	<p>全 般</p>
<p>住民等からのご意見については、内容を十分検討させていただくとともに、今後とも意見の把握に可能な限り努力します。</p>	<p>—</p>

第6部 環境影響評價業務委託先

本環境影響評価準備書に係る業務は、次に示すものに委託して実施した。

受託者) 株式会社日本設計

代表取締役社長 六鹿 正治

東京都新宿区西新宿二丁目1番1号 新宿三井ビル

協力会社) 玉野総合コンサルタント株式会社

代表取締役社長 関根 博道

名古屋市東区東桜二丁目17番14号

用 語 解 説

【用語解説】

(あ 行)

アスベスト

石綿（アスベスト）は、天然に産する繊維状けい酸塩鉱物で、「せきめん」や「いしわた」と呼ばれている。その繊維が極めて細いため、研磨機、切断機などの施設での使用や飛散しやすい吹付け石綿などの除去等において、所要の措置を行わないと石綿が飛散して人が吸入してしまうおそれがある。以前はビル等の建築工事において、保温断熱の目的で石綿を吹き付ける作業が行われていたが、昭和 50 年に原則禁止された。

影響要因

環境に影響を及ぼすおそれのある行為・要因。工事中の機械の稼働や車両の走行、供用時の施設の存在など。

A 特性

A 特性聴感補正回路（人間の聴覚にあわせて騒音計に組み込まれている回路）によって補正した音圧レベルであり、環境基準や騒音規制法に基づく評価は、A 特性で測定された結果により行うこととなっている。

オクターブバンド

ドレミファソラシドの低いドから高いドまでの間を 1 オクターブという。1 オクターブ高い音は、周波数が倍の音に相当する。オクターブバンドとは、1 オクターブ分の周波数帯域のことを指す。音の分析の場合、区切りのいい 1,000Hz を基準にしてオクターブバンドを設定している。なお、1/3 オクターブバンドとは、1 オクターブバンドを 1/3 に分割した周波数帯域を示す。

オゾン層破壊物質

生物等にとって有害な波長領域の紫外線の大部分を吸収しているオゾン層を破壊する物質である。近年、大気中へ放出された特定物質が、オゾン層を著しく破壊し、生物等にとって有害な波長領域の紫外線の地表への照射量を増大させることにより、人の健康及び生態系への悪影響をもたらすことなどに加え、大気中のオゾンの分布を変化させることにより、大気中の温度分布を変化させ、気候への重大な影響をもたらすことが懸念されている。「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律」（昭和 63 年法律第 53 号）では、ハイドロクロロフルオロカーボン（HCFC）、臭化メチル、クロロフルオロカーボン（CFC）、その他 CFC、ハロン、四塩化炭素、1,1,1-トリクロロエタン、ハイドロブロモフルオロカーボン（HBFC）、プロモクロロメタンが定められており、これらの物質の生産・輸出入の規制が順次進められ、HCFC を除き、日本では 2004 年末をもって生産等が全廃されている。

温室効果ガス

大気中の微量ガスが地表面から放出される赤外線を吸収して、宇宙空間に逃げる熱を大気中に蓄積するために、気温が上昇する現象を“温室効果”という。この赤外線を吸収する気体を、温室効果ガスといい、「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年法律第 117 号）では、二酸化炭素・メタン・一酸化二窒素・政令で定めるハイドロフルオロカーボン類・政令で定めるパーフルオロカーボン類・六ふっ化硫黄の 6 種類について、排出の抑制などの施策を行うとしている。

名古屋市は、平成 21 年に「低炭素都市 2050 なごや戦略」を策定し、この実行計画として、戦略で提案した 2050 年の望ましい将来像「低炭素で快適な都市なごや」を実現する上での最初の 10 年間（中間目標）の手順をまとめた「低炭素都市なごや戦略実行計画」を平成 23 年 12 月に策定している。

（か 行）

回折音

音源から受音点までの間に、遮音壁や防音パネル等の音響的障害が存在する場合、これを回り込んで伝わる音のことを回折音といい、音が直達する場合に比べて、回り込むことによって減衰することを回折減衰という。

環境影響要因

環境に影響を及ぼすおそれのある行為・要因。工事中の機械の稼働や車両の走行、工事完了後の施設の供用など。

環境基準

「環境基本法」（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条は、「大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、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」を環境基準としている。これは、公害発生源を直接規制するための基準（いわゆる規制基準）とは異なる。

環境騒音

ある観測点において観測されるあらゆる騒音源から、救急車のサイレン等のような特異音を除いた騒音をいう。

環境要素

影響要因によって、影響を受ける可能性が考えられる項目。大気質、騒音、景観、安全性など。

基準点における振動レベル

建設機械からの振動を予測する際に設定されるもので、建設機械から基準点まで離れた時の振動レベルをいう。

減衰定数

振動や波動の振幅が時間的あるいは空間的な減衰を示すとき、その減衰の速さを示す数値を減衰定数という。振動がより広い領域に広がり、領域あたりの振動エネルギーが減っていくために生じる減衰を幾何減衰といい、振動が地盤内を伝わる際、土質の粘性抵抗により、振動エネルギーが熱エネルギーに変換されることで、振動エネルギーが減っていくために生じる減衰を地盤減衰という。

硬質ウレタンフォーム用発泡剤

硬質ウレタンフォームの現場発泡は、その施工性の便利さ、成形の自由度等でガラスウールやボード等、他の断熱材では施工が難しい部分で使用されることが多い。断熱性に優れているため、建物の熱効率向上など温室効果ガス抑制効果もある一方、温室効果ガスであるHFC（ハイドロフルオロカーボン）の発生が課題となっている。

（さ 行）

時間率振動（騒音）レベル

振動（騒音）の評価方法の1つ。振動（騒音）があるレベル以上になっている時間が実測時間のX%を占める場合、そのレベルをX%時間率振動（騒音）レベルといい、 L_{AX} と表す。

地盤卓越振動数

対象車両の通過ごとに振動加速度レベルが最大を示す周波数帯域の中心周波数をいう。

人口普及率（下水道の人口普及率）

行政区域内人口（住民基本台帳人口及び外国人登録人口の合計）に対する下水道整備済区域内人口（公共下水道管が整備され、各家庭からの污水配水管を接続している地域及び接続が可能な地域の人口）の割合のこと。

振動閾値

一般に人体が振動を感じ始める境界の振動レベルのこと。

振動伝搬理論式^{でんぱん}

地盤を伝搬する振動は、幾何学的拡散に加え、地盤を形成する土質の粘性抵抗の影響を受けて減衰する。振動を予測する場合には、これらの要因を考慮した伝搬理論に基づく予測式を用いる。この式のことを振動伝搬理論式という。

振動レベル

物理的に測定した振動加速度に、振動感覚補正を加えてレベル表示したもので、単位としてはデシベル（dB）が用いられる。通常、振動感覚補正回路をもつ公害振動計により測定した値である。

<振動レベルの目安>

- 90dB.....家屋の振動が激しく、すわりの悪い花瓶などは倒れ、器内の水は溢れ出る。また、歩いている人にも感じられ、多くの人々は戸外に飛び出す程度の振動。人体に生理的影響が生じ始める。中震。
- 80dB.....家屋が揺れ、戸、障子がガタガタと鳴動し、電灯のような吊り下げ物は相当揺れ、器内の水面が動くのがわかる程度の振動。深い睡眠にも影響がある。弱震。
- 70dB.....大勢の人に感ずる程度のもので、戸、障子がわずかに動くのがわかる程度の振動。浅い睡眠に影響が出始める。軽震。
- 60dB.....静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感ずる程度の振動。振動を感じ始めるが、ほとんど睡眠に影響はない。微震。
- 50dB.....人体に感じない程度で地震計に記録される程度の振動。無感。

騒音レベル

物理的に測定した騒音の強さ（圧力）に、周波数ごとに人間の感じ方を加味して補正を行ってレベル表示したものを、騒音レベル（A 特性音圧レベル）といい、単位としてはデシベル（dB）が用いられる。通常、騒音計のA特性で測定した値である。

<騒音レベルの目安>

- 120dB.....飛行機のエンジン近く
- 110dB.....自動車のクラクション（前方2m）、リベット打ち
- 100dB.....電車が通るときのガード下
- 90dB.....大声による独唱、騒々しい工場の中
- 80dB.....電車の車内
- 70dB.....電話のベル、騒々しい事務所の中、騒々しい街頭
- 60dB.....静かな乗用車、普通の会話
- 50dB.....静かな事務所の中
- 40dB.....市内の深夜、図書館の中、静かな住宅地の昼
- 30dB.....郊外の深夜、ささやき声
- 20dB.....木の葉のふれあう音、置時計の秒針の音（前方1m）

(た 行)

大気安定度

大気の垂直方向の混合、拡散のしやすさを「大気安定度」という。基本的には気温の高度分布によって決まる。

良く晴れた日中で日射が強く、かつ、風が弱い時は大気は「不安定」となり、拡散しやすくなる。一方、風の弱い良く晴れた夜間には地表面近くが冷やされるため、重い空気が地表近くにある「安定」な状態となる。曇天・雨天時や風が強い場合は「中立」となる。

大気汚染と関係が深く、風向、風速、大気安定度により汚染物質の拡散が左右される。

地球温暖化定数

個々の温室効果ガスの地球温暖化に対する効果を、その持続時間も加味した上で、CO₂の効果に対して相対的に表す指標。温室効果を見積もる期間の長さによって変わる。

透過音

壁面などを透過して伝わる音のこと。防音パネルの材質、接合状態等により透過音は大きく異なる。

等価交通量

道路には、大型車や小型車が走行しており、振動発生の視点からみると、小型車に比べて大型車が与える影響の方が大きいため、この影響を考慮できるよう「旧建設省土木研究所の提案式」を参考に、大型車1台が小型車13台に相当するように換算した交通量をいう。

等価騒音レベル (L_{Aeq})

一定時間連続測定された騒音レベルについて、それと等しいエネルギーを持つ連続定常騒音に置き換えたときの騒音レベルのことで、環境基準の評価には等価騒音レベルが用いられている。

動線

建物の内外で人や物が移動する経路を示す線のことをいう。

特定建設作業

建設工事として行われる作業のうち、著しい騒音や振動を発生する作業であって、政令で定めるもの及び「名古屋市環境保全条例」に基づくもので、騒音についてはびょう打機を使用する作業、さく岩機を使用する作業など13種類、振動については鋼球破壊、くい打ち機・くい抜き機を使用する作業など4種類の作業がある。

(な 行)

日平均値の2%除外値

1年間に測定された欠測日を除くすべての日平均値を、1年間での最高値を第1番目として、値の高い方から低い方に順（降順）に並べたとき、高い方（最高値）から数えて2%分の日数に1を加えた番号に該当する日平均値のこと。浮遊粒子状物質の1年間の測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる年間統計値。

日平均値の年間98%値

1年間に測定された欠測日を除くすべての日平均値を、1年間での最低値を第1番目として、値の低い方から高い方に順（昇順）に並べたとき、低い方（最低値）から数えて98%目に該当する日平均値のこと。二酸化窒素の1年間の測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる年間統計値。

(は 行)

排出ガス対策型建設機械

国土交通省が、建設現場の作業環境の改善、機械化施工が大気環境に与える負荷の低減を目的として、「排出ガス対策型建設機械指定要領」（平成3年10月8日付建設大臣官房技術審議官通達、最終改正平成14年4月1日）に基づき定めた基準値に適合する建設機械を指す。平成4年から第1次基準値、平成13年から第2次基準値に適合した排出ガス対策型エンジン及び排出ガス対策型黒煙浄化装置の型式認定、排出ガス対策型建設機械等の型式指定が行われている。

80%レンジの上端値（ L_{10} ）

振動等のレベルが、ある値以上である時間が、実測時間の10%を占める場合のレベルをいう。

バックグラウンド濃度

対象となる事業を実施しない場合の背景としての濃度。バックグラウンド濃度に対象事業活動に伴い発生する付加濃度を加えた濃度が将来濃度となる。

発生集中交通量（TE）

1つの移動（トリップ）の出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といい、トリップエンドを集計したものを「発生集中交通量」という。

パワーレベル

本書（第2部 第2章「騒音」）では音響パワーレベルを指す。音響パワーレベルは、機械などの（騒）音源が放射する音の全パワーを、レベル表示したもの。

フォトモンタージュ

主要な眺望点から撮影した写真に、対象事業の完成予想図を合成して景観の変化を予測する方法をフォトモンタージュ法という。景観の予測に一般的に用いられている手法の一つ。

フロン

メタン、エタン等の炭化水素の水素原子の一部、または全部をフッ素原子と塩素原子で置換したクロロフルオロカーボン類の総称。

フロンは無色無臭の気体または液体で、熱的にも化学的にも安定しており、毒性も引火性もないため、冷房、冷蔵、冷凍用の冷媒や、化粧品用エアロゾル剤、高級な溶剤、消火剤、ウレタンフォーム等の発泡剤に用いられている。大気中に放出、蓄積されたフロンは、太陽の紫外線によって分解して塩素原子を生じ、これが地球のオゾン層を破壊する。

保水性舗装

舗装内の空隙に吸水・保水性能を持つ保水材を充填することにより、雨等により保水された水分を晴れた日に蒸発させ、水の気化熱により路面温度の上昇を抑制する性能をもつ舗装のこと。

(や 行)

用途地域

用途地域とは一定の範囲の地域を定め、その地域内には一定用途以外の建築物を規制し、適正な土地利用を図り、市街地の健全な発展と環境保全を目的として、「都市計画法」(昭和 43 年法律第 100 号)に基づく一連の手続きに従って定めるものである。

都市計画として定める地域は、第一種低層住居専用地域、第一種住居地域、近隣商業地域など 12 種類の地域区分がある。

(ら 行)

リサイクル

環境汚染の防止、省資源、省エネルギーの推進、廃棄物の減量化を図るために、廃棄物を資源として再利用することをいう。

臨港地区

港湾区域と一体として機能すべき陸域として、住宅・店舗等や工場の建設などについて港湾管理者が規制を行うことのできる地域のこと。

本書に使用した地図は、名古屋市の承認を得て、名古屋都市計画基本図（平成22年度測量縮尺1/2,500、1/10,000、1/25,000）を複製して作成したものである。承認番号 平成25年 第46号

本書は、再生紙を使用している。