

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	環境影響評価書作成までの経緯	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。

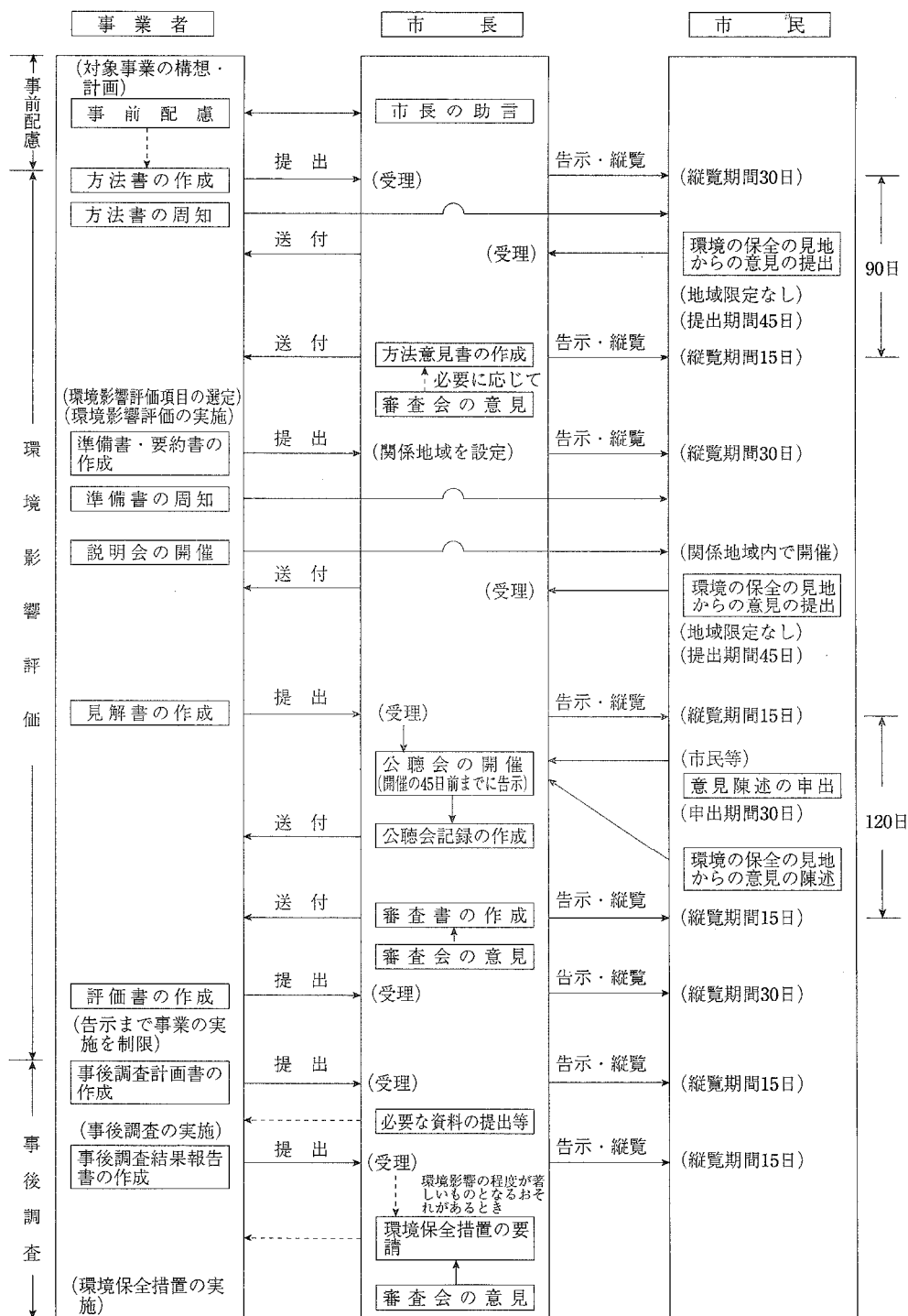


図5-1 環境影響評価の手続きのあらまし

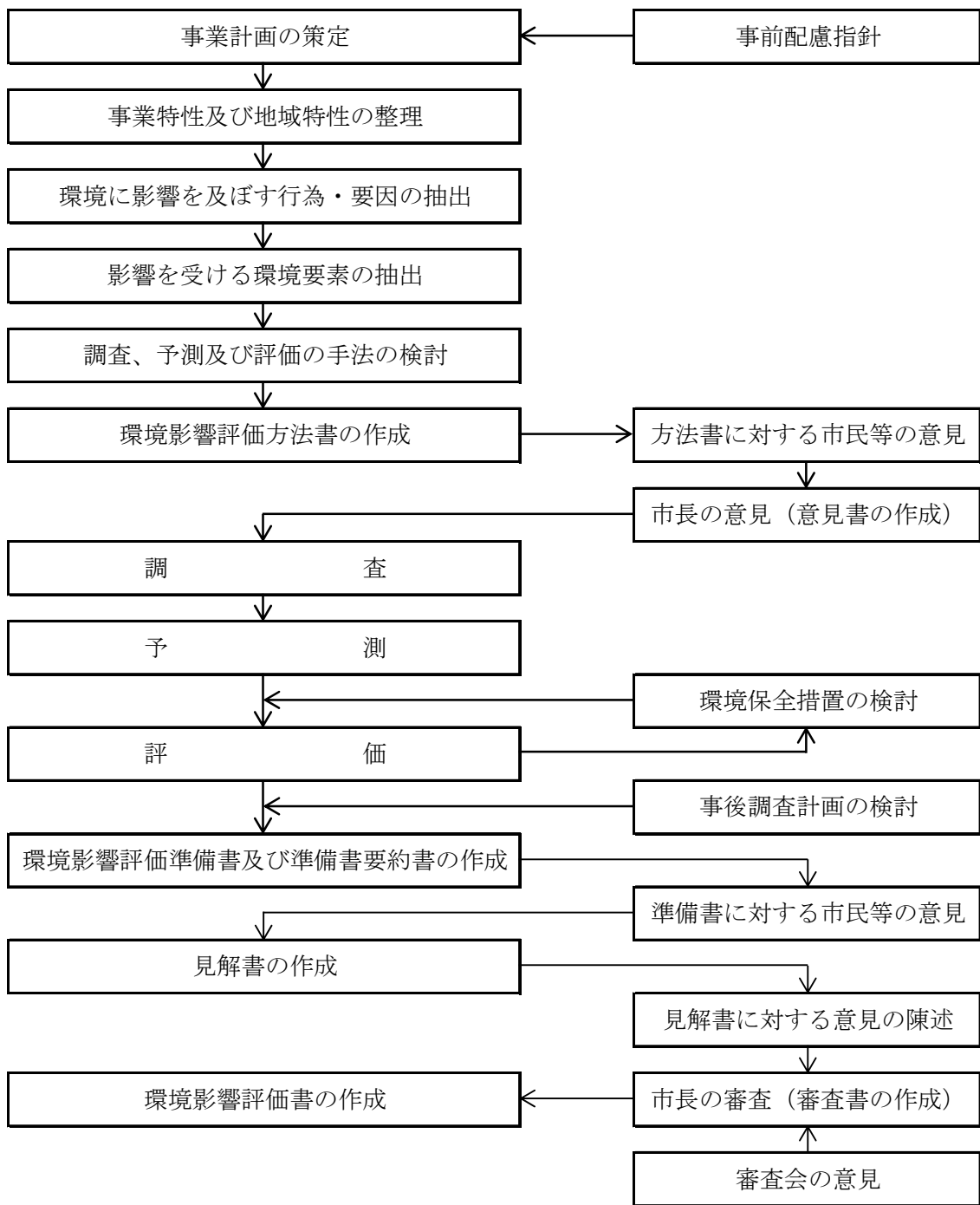


図 5-2 環境影響評価書の作成手順

第2章 環境影響評価書作成までの経緯

環境影響評価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
環境影響評価準備書	提出年月日	平成25年9月20日
	縦覧(閲覧)期間	平成25年10月7日から11月5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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館 (国際展示場)
	縦覧者数 (閲覧者数)	33名 (0名)
	説明会	開催日
	場 所	国際展示場
	参加人数	24名
環境影響評価準備書に 対する市民等の意見	提出期間	平成25年10月7日から11月20日
	提出件数	2件
見 解 書	提出年月日	平成25年12月24日
	縦覧期間	平成26年1月7日から1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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館
	縦覧者数	18名
公 聴 会	開催年月日	平成26年2月22日
	開催場所	国際展示場
	陳述人数	1名(欠席のため代読)
	傍聴人数	22名
環境影響評価審査書	縦覧期間	平成26年5月1日から5月15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、 名古屋市港区役所、名古屋市環境学習センター、 名古屋市野鳥観察館
	縦覧者数	6名

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 環境影響評価方法書における意見に対する事業者の見解

(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

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>p1 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 レゴランド開発にかかる協業契約 マリン・エンターテインツ・グループ社 (レゴランド運営者)</p> <p>GCDS社 (開発者) ← →</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 Marlin[マリン・エンターテインツ・グループ] Marlin --> 資本投資 レゴランドブランドのライセンス付与 Kirkubi[キルクビ社] Kirkubi --> 資本投資 レゴの商標権にかかるライセンス付与 Lego[レゴ社] Marlin --> レゴランド運営権譲渡(2005年発効) Lego </pre> <p>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="395 253 639 286">[事業者について]</p> <p data-bbox="395 297 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ノ・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="571 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)	—

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>p2 「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>p24 「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>p24 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>p2 「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>p2 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>p4 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>p4 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 日にマリノ・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>p4 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ですすめる計画に、市の共用駐車場を期待するのは非常識である。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>p4 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>p8 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>p11 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・エンターテインメント・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>p4 日平均利用者が平日約 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>p7 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>

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>p9 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（p6）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のか、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>p9 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、走行ルートの分散、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>p10 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>

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>p14 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>p45 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.P. 4m 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>p49 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>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、N.P. 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、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. 205

項 目	意 見 の 概 要
自然的状況	<p>[土壤汚染調査結果の公表について]</p> <p>p49 地形・地質等の状況③土壤汚染で「平成 20 年度に名古屋市が…自主的に土壤調査を実施している。…一部の箇所において溶出基準を上回る…砒素…ふっ素…報告されている。」(資料 11)」とあるが、土壤汚染・地下水汚染について名古屋市が公表したのは、20 年度:47 件、21 年度:46 件、22 年度:28 件であり、国際展示場で土壤汚染があったことを公表したという事実は確認できない。名古屋市は土壤汚染を隠していたのか。それとも、レゴランド側が実施すべき土壤調査を市が成り代わって実施し、今頃になって準公表の形としたのか。</p> <p>http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-6-0-0-0-0-0-0.html</p> <p>http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-7-0-0-0-0-0-0.html</p> <p>http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-8-0-0-0-0-0-0.html</p>
	<p>[要措置区域等について]</p> <p>p49 地形・地質等の状況③土壤汚染で、「土壤汚染対策法」に基づき要措置区域に指定されている区域の有無を記載するとともに、廃棄物処理法による「廃棄物が地下にある土地」の有無を記載すべきである。廃棄物処理法第 15 条の 17 で廃棄物が地下にある土地であつて土地の掘削その他の土地の形質の変更が行われることにより当該廃棄物に起因する生活環境の保全上の支障が生ずるおそれがあるものを知事は指定区域として指定し、公示する。第 15 条の 18 で知事は、「指定区域台帳」を調製、保管しなければならない。指定区域台帳の閲覧を求められたときは、正当な理由がなければ、これを拒むことができない。などの規定が既に施行されている。計画地を選定する際、汚染土壤以上にこの「廃棄物が地下にある指定区域」の存在を確認することは重要である。</p>
	<p>[水質の地点とデータについて]</p> <p>p49 水環境の状況②水質で「ダイオキシンの調査は、金城ふ頭西で行われており、平成 22 年度における調査結果は、環境基準に適合している。」と抽象的な表現であるが、近隣の調査地点として、底質と同様に潮見ふ頭北、金城ふ頭西及び高潮防波堤北で行っていると訂正しその結果を記載すべきである。かつ健康に直接関係する項目であるため「金城ふ頭西では夏季 0.56、冬季 0.090、年間平均 0.33pg-TEQ/1 であり、環境基準（年間平均 1pg-TEQ/1）に適合していたが、河川、海域の測定結果中、最大の値であった。」と具体的に記載すべきである。</p>

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. 205</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、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、0.21pg-TEQ/L、0.12pg-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、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>p51 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>p51 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>p55 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、15.2～21.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ である。」とあるが、全ての地点が環境基準（年平均 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$）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>p58 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 にしかに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、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、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																												

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>p61 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>p62 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>p62 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>p64 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>p65 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>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>p65 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 p65 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>p67 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>p67 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”p68 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>p71 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. 106
<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. 105, 154
<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. 103
<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, 213

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] p72 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 p73 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] p72 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。

(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

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、排出水、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

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

ア 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。

イ 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>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。

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>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>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>

3-2 環境影響評価準備書における意見に対する事業者の見解

(1) 市民等の意見の概要に対する事業者の見解

環境影響評価準備書に対する市民等の提出件数は2件、意見数は48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。

なお、事業者の見解については、環境影響評価書作成時点の状況を踏まえて、見解書の内容から文言の追記・修正等を行った箇所がある。

表 5-3 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

環境影響評価に係る事項

項目	意見の概要
事業者の名称、代表者の氏名及び対象事業の名称	<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。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のは、なぜそのような対策が必要になったのかなど、アセス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>
対象事業の目的及び内容	<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 200 m が削除されているが、その理由を明記すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本環境影響評価書は、事業者である Merlin Entertainments Group Limited が、前事業者である GCDS JAPAN から、環境影響評価方法書の提出から環境影響評価準備書の提出までの間に内容を引き継ぎ、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。</p>	<p>p. 1</p>
<p>東側の道路部分は、環境影響評価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、事業予定地に含まれていましたが、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。</p>	<p>p. 2</p>

項 目	意 見 の 概 要
対象事業の 目的及び内 容	<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ヶ月もたたずに変更した理由、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	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>p. 3</p>

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 3,000 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 てますすめる計画に、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、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、シャトルバス用の停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	本文対応頁
<p>環境影響評価方法書の段階では 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。</p>	p. 4, 5
<p>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。</p>	p. 4
<p>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・調整を図っていきたいと考えています。</p> <p>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。</p>	p. 4, 5

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… J R 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、 J R 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	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>p. 4 資料編 p. 4</p>
<p>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。</p>	<p>p. 6</p>
<p>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。</p>	<p>p. 6</p>
<p>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。</p> <p>震度分布や津波高等については、名古屋市が「南海トラフ巨大地震の被害想定について-震度分布・津波高等-（平成26年2月3日 名古屋市）」において被害想定を行っており、この結果を踏まえ、対策を検討していきます。</p>	<p>p. 24</p>

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、それだけの自動車が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

本文対応頁

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環境影響評価準備書 p. 279～294 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。

p. 279～294

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

環境影響評価準備書において、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、環境影響評価準備書 p. 28 図 1-4-2 に示した調査対象区域と考えています。

p. 28

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。

p. 255
p. 104

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。

(p. 381 に続く)

項 目	意 見 の 概 要
全 般	
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>

(p. 379 からの続き)

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の車両及び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考える。

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、環境影響評価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。

p. 104, 127,
128

項 目	意 見 の 概 要
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	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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、環境影響評価準備書 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	p. 144
<p>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。本環境影響評価書にて訂正しました。</p>	資料編 p. 130

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

本文対応頁

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、本環境影響評価書において、この表に訂正しました。

p. 144

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 p. 131 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。本環境影響評価書 p. 144 に低騒音型建設機械のA特性パワーレベルを示しましたので、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、本環境影響評価書においてこの表に訂正しました。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。

資料編 p. 131

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。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。

p. 147, 149,
151

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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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。</p>	p. 151
<p>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を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。</p>	p. 155
<p>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。</p> <p>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。</p>	p. 169
<p>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。</p>	p. 170

項 目	意 見 の 概 要
騒 音	<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>
	<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。7 m 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 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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>本施設は比較的の低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。</p> <p>なお、参考までに、予測値を「夕」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（60dB）の基準値を下回ります。</p>	p. 4, 170
<p>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、環境影響評価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。</p> <p>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。</p>	p. 153, 174, 175
<p>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。</p>	p. 185, 188
<p>ダンプトラックは場内・場外移動を行います。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。</p> <p>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。</p>	p. 187, 189, 190

項 目	意 見 の 概 要
振 動	<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>
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25mg/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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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。</p>	p. 190
<p>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。</p> <p>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。</p>	p. 200 p. 200, 210
<p>「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/1 とする。」とあり、25mg/1 を諸元値に設定しました。</p> <p>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 200 m³/日、全区域供用時 300 m³/日と想定しています。</p>	p. 203 資料編 p. 60

項 目	意 見 の 概 要
水質・底質	<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、排水水濃度を測定する義務がある。また、排水量 300 m³/日は 50 m³/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>
土 壤	<p>[事業予定地及びその近傍の土壌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「土壌含有量 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>[土壌の処理・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、土壌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、汚染土壌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壌も、そのたびに汚染の有無を確認し、汚染された土壌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。土壌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>[土壌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。汚染土壌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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>環境影響評価準備書 p.208 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。</p> <p>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。</p>	p. 208
<p>本環境影響評価書において、「なお、含有量調査については、土壌含有量9項目のうち、鉛及びその化合物と、砒素及びその化合物について、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。ふっ素及びその化合物と、ほう素及びその化合物は、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.205)参照)」に訂正しました。</p>	p. 209
<p>環境影響評価準備書で記載した、環境の保全のための措置を実施するとともに、土壌汚染の調査、届出、対策等の考え方は、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、関係機関と協議を行い、適切に対応します。</p> <p>なお、表面が事業予定地内の土壌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。</p>	p. 213
<p>本環境影響評価書において、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。」を追記しました。</p>	p. 213
<p>環境影響評価準備書 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。</p>	p. 6

項 目	意 見 の 概 要
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34,800㎡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10,000㎡以上の原単位25kg/㎡ではなく、各施設の面積と思われる1,000㎡未満や3,000㎡未満の44kg/㎡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8,300㎡は事務所の10,000㎡未満の34kg/㎡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2,000㎡の建物が4棟であり、3,000㎡未満の41kg/㎡を用いるべきである。</p>
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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>「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。</p> <p>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。</p>	<p>資料編 p. 211</p>
<p>環境影響評価準備書及び本環境影響評価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。</p>	<p>p. 27</p>

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	<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、排出量は純粋に増加する。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っては、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tCO₂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>
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>

事業者の見解	本文対応頁
<p>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。</p> <p>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、環境影響評価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。</p>	p. 244
<p>施設内（事業予定地内）には、環境影響評価準備書 p. 296 図 2-10-1 に示した既存植栽があり、その面積は約 9,000 m²、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 18,600 m²、中高木は約 800 本と大幅に増加します。</p> <p>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 28,500 m²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。</p>	p. 296, 299

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 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。土壤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>[土壤の調査について]</p> <p>p333 調査方法が「土壤の処理・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壤でないことを確認する必要があり、土壤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	本文対応頁
<p>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。</p>	p. 331
<p>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。</p>	p. 332
<p>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。</p>	p. 333
<p>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。</p> <p>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。</p>	p. 333

(2) 公聴会における意見の概要に対する事業者の見解

公聴会における陳述人数は1人、意見数は14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 5-4 陳述人数、意見の項目及び意見数

陳述人数	意見の項目	意見数
1人	環境影響評価に係る事項	3
	環境影響評価	8
	事後調査に関する事項	3

環境影響評価に係る事項

項 目	意 見 の 概 要
全 般	<p>[準備書に対する意見への事業者の見解について]</p> <p>準備書に対する意見には1件づつ見解を示しており、見解に行きづまって準備書の繰り返しという部分もあるが、全体としては真摯さがうかがわれ評価できる。しかし、以下に述べる課題も残っている。引き続き、真摯な対応を求めたい。</p>
対象事業の目的及び内容	<p>[来場者数について]</p> <p>集客数について、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、年平均にすると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、それぞれの面積、施設内容・数でもっと緻密に比較検討する必要がある。また、独自アンケート内容が不明で検証ができない。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。</p> <p>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>[駐車場について]</p> <p>「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」とあるだけだが、あおなみ線の増便等の提案の条件として、車両や運行回数が増加分をレゴランドとして金銭負担することについての見解を示すべきとの意見には全く答えていない。また、観光バス用の駐車場は、観光会社が勝手に計画するので、その駐車場は事業者として想定しておくべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>現時点で説明できます範囲になりますが、限られた時間の中、出来るだけの見解を述べさせて頂きたいと思っております。</p>	<p>—</p>
<p>レゴランドジャパンはレゴランドとして日本で初めての施設であり、現時点で正確な入場者数を設定するのは、難しい状況にあると考えています。</p> <p>現在、海外にあります、デンマーク、イギリス、アメリカ、ドイツ等のそれぞれのレゴランド施設は、規模、立地条件等は異なりますが、施設はほぼ同じ内容を持った施設であり、継続した人気となっています。</p> <p>そこで、レゴランドジャパンの入場者数の設定に当たりましては、海外の実績事例を参考に、ほぼ同等の入場者数を見込めるものと判断し、海外5つの施設の年間平均入場者数より、レゴランドジャパンの年間入場者数を180万人と想定しました。</p> <p>金城ふ頭という恵まれた立地条件のこの場所におきまして、魅力ある施設を作り上げていくことにより、来場者数の確保は出来るものと考えています。</p>	<p>資料編 p. 4</p>
<p>レゴランドの開業により、あおなみ線の乗客人数の増加が見込まれ、あおなみ線を運営する鉄道事業者の「名古屋臨海高速鉄道株式会社」と、今後、乗客増加に合わせた増便計画等について、具体的な協議を行い、あおなみ線を有効に活用する方法を一緒に考えていきたいと考えています。</p> <p>現時点においては、金銭負担等鉄道事業者との協議内容については、回答できる状況にはありません。</p> <p>また、観光バスの駐車場の考え方は現時点では未定で、今後の対応について関係機関と協議・調整を図ってまいります。</p>	<p>—</p>

環境影響評価

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>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、そもそも集約駐車場へ入る車の 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。</p> <p>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高い。騒音についても大気と同様である。No.4、No.5 は走行ルートから外したため、除外したと言うが、意見通り新施設供用時には集約駐車場が混雑して渋滞するため、想定走行ルートでなくとも、方法書時点と同様予測対象とすべき。</p> <p>また、No.3 の北東 200m 地点は…環境面からの保全対象が存在する場所ではないとの理由は認められない。駐車場は集客施設と同様に多人数が利用する場であり、保全対象でないとはいえない。</p>
騒 音	<p>[建設機械の稼働について]</p> <p>建設機械騒音で、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。見解書では、整地はバックホウを主体とした作業で行う予定です、とあるが、ブルドーザを使わないことを確認・明記する必要がある。</p> <p>「パイルドライバーについては公表資料に低騒音型の音圧レベル記載がないため、低騒音型ではない建設機械の音圧レベルを用いました。」としているが、国土交通省の「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」では「第二条 国土交通大臣は、建設機械の型式であってその騒音の測定値が別表第一に掲げる騒音基準値以下であるものを低騒音型建設機械として指定することができる。」とある。出典の公表資料にデータがない場合には、この指定に関する騒音基準値を用いて、低騒音型を採用する意志を明確にすべきである。</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>「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。」とあるが、コンクリートポンプ車やコンクリートミキサー車の音圧レベルは、コンクリートをポンプで圧送したり、混練しているときの騒音のはずである。国土交通省の「建設機械の騒音及び振動の測定値の測定方法」によれば、例えばコンクリートポンプ車は「最大能力の運転状態でコンクリート(高スランプ)を圧送する。この時、ブーム式はブームを水平方向に延ばし、配管式は 10m 程度の水平配管とする。測定時間 T は 30 秒以上とする。」とされており、見解は間違いであることは明らかである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>レゴランドジャパンを含む金城ふ頭全体の車両走行ルート等の交通処理計画につきましては、名古屋市に検討をして頂いています。来場する車両の増加に対応可能なものにしていく、と聞いています。</p> <p>新施設供用時の自動車交通につきましては、環境影響評価準備書に記載した走行ルートを想定しており、その条件に合わせた、予測地点を設定しています。</p> <p>また、No.3の北東の駐車場の地点につきましては、人や車の利用はございますが、住宅施設や集客施設など、人が長時間滞在する場所ではないことから、予測対象とはしませんでした。</p>	<p>p. 104, 127, 128</p>
<p>環境影響評価準備書における、本事業に係る工事に使用する建設機械は、敷地内には起伏を持たせるなど、細かな造成作業が主なものとなるため、造成等はバックホウを主体とした作業で行う計画としています。</p> <p>なお、工事中の建設機械の稼働状況につきましては、事後調査において、建設機械の種類、稼働台数等の調査を行い、事後調査報告書にて報告します。</p> <p>工事に際しては、環境影響評価準備書に記載した低騒音型の該当機種のみではなく、工事内容、施工計画等を踏まえ、パイルドライバーを含み、導入可能な低騒音型の建設機械の使用について検討していきます。</p>	<p>p. 144</p> <p>p. 331</p> <p>p. 144</p>
<p>見解書で示した「停車した状態」とは、環境影響評価準備書に対するご意見で述べられたような「場内を走り回っている状態」ではなく、「ある場所に停車して作業している状態」を意味しています。</p> <p>この作業の状態とは、ご指摘の建設機械の作業である、コンクリートのポンプ圧送や混練を想定しており、予測に用いた騒音の原単位は、この作業時の値と考えています。</p>	<p>p. 144</p>

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>建設工事の騒音・振動について「規制基準値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、…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。」とあるが、アセスをしようがしまいが、規制基準(作業時間、作業期間等)を遵守するのは、法、条例で定められており、当たり前のことである。それが「環境保全措置」として明確にされていないのが問題である。本来はこの規制基準をどの程度上回る保全措置をとるかが重要となる。</p>
	<p>[新施設の供用に係る評価について]</p> <p>営業時間について「比較的低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…最大値 57dB は、夕及び夜間の基準値を下回ります。」とあり、現時点で 18 時以降の営業を行う計画ではないことは理解したが、参考の夜間の基準値を下回る、の表現が気になる。交通騒音の予測にも影響するため、「現時点」という限定は削除すべきである。</p>
	<p>[新施設の供用に係る騒音発生源について]</p> <p>新施設の供用時騒音の予測条件について、「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、との指摘に全く答えていない。例えば、展望施設からの拡声器から場内放送が発生・拡散するのではないか。</p>
水質・底質	<p>[工事中の排水濃度の設定について]</p> <p>「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。」とあるが、どの事業者も建設機械の十分な点検・整備を行っていたはずなのに、問題が多かったため、名古屋市は水質汚濁関係ハンドブックで建設工事における排水対策の目安の値を定めたものであり、pH、SS と同様にノルマルヘキサン抽出物質含有量も排水濃度として設定すべきである。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>規制基準を遵守することは重要な事項であり、環境影響評価準備書においては、予測結果と「騒音規制法」等の規制基準との比較を行い、基準値を下回ることを評価で説明しています。</p> <p>さらなる環境への影響の回避・低減のための措置として、環境影響評価準備書の騒音における「環境保全措置」の「その他の措置」には、「建設機械の適切な配置」や「建設機械の十分な点検・整備による性能の維持」などを記載しました。</p>	p. 151
<p>レゴランドは、比較的低年齢層を主な対象者とする施設であるため、夜間営業は行わないことを基本とし、現時点では営業時間は10時から18時としています。</p> <p>しかし、今後の検討によっては、見直しもありえることから、「現時点では」と記載しています。</p> <p>なお、営業時間の見直しをする場合につきましては、事前に十分な調査、検討を行い、周辺環境の保全に努めます。</p>	p. 4
<p>供用時の騒音については、アトラクション施設からの騒音を対象とし、施設の中で、比較的大きな音を発生するジェットコースターの稼働に伴う騒音レベルを予測しました。</p> <p>冷暖房施設の稼働音や場内放送、人の声・ざわめきは、本施設の特性上、発生すると考えますが、冷暖房施設につきましては今後の設計において、周辺への騒音の影響に配慮した機器配置等を検討します。</p> <p>また、場内放送等は周辺への影響に配慮した設備及び運用を計画します。今後の設計において、事業予定地内や敷地境界部において中高木・低木を植栽すること等により、騒音の低減に努めます。</p>	p. 169, 172
<p>事業者としましては、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おり、施工者には徹底を図ります。</p> <p>なお、工事排水の排出については、排水管理等につきまして、適切な対応を図ります。</p>	p. 200

項 目	意 見 の 概 要
温室効果ガス等	<p>[存在・供用時の評価について]</p> <p>単位面積排出量は類似施設より少ないが、排出量は純粋に増加する。この点を明確にすべきとの意見に答えるべきである。</p> <p>また、「名古屋市は…2020年までの中期目標で25%削減を提示しています。」と名古屋市の計画を少しは理解したことは評価するが、%ではなく、絶対量も記載して、本事業との直接的比較が出来るようにすべきである。また、この内容は評価書に追加することを明記すべきである。</p> <p>なお、算出に誤りがあったことを説明しているが、1期区域で3倍以上、2期区域で約2倍に増加した排出量が、市の「目標の達成に貢献する」ことになるのか。名古屋市の計画とどう関係するのかを説明すべきである。</p> <p>更に算出の誤りと言うが、実際は工事計画の大変更なのではないか、見解p32, 33によれば、建設資材の使用量がすべての資材で増加し、ほとんどが約50,000倍(生コンクリートだけは約10倍、舗装用アスファルト混合物は変化なし)という異常な増加である。なぜこのようなことになったかを分析し、記載すべきである。</p>

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>「建設機械の稼働による騒音(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。」とあるが、影響が最も大きくなると予測される地点・時期の設定方法がおかしい・間違っているのが基本的問題である。建設工事のように建設機械配置が変動する場合は、常時測定し、問題が発生しない措置をとるべきである。</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>砒素、ふっ素及びほう素の調査頻度が「定期的実施」とあるだけで、見解書で「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」とあるが、建設工事は工種、排水量等が刻々と変わるため、工事初期の月1回程度の調査では不足である。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>レゴランドは、金城ふ頭に新たな施設を整備することになりますので、温室効果ガスの排出量は増加します。従って、本事業は、省エネに配慮した建物・設備を計画とする等の、環境の保全のための措置を講ずることで、出来るだけ排出量の低減を図って行く考えです。</p> <p>名古屋市の算出した削減目標排出量と、本環境影響評価において算出した排出量は、算出方法等が異なる可能性があります。従いまして、単純な数値の比較を行い、評価をすることは適切ではないものと考えています。但し、名古屋市の施策に基づきまして、地球温暖化防止の視点から、事業者として実現可能な範囲で、温室効果ガスの低減に努めて行く考えです。</p> <p>訂正の理由は、工事計画等の変更ではなく、算出過程での誤りで、申し訳ございませんでした。今後は、記載内容の精査に努め、このような誤りがないよう努めます。</p>	p. 244

事業者の見解	本文対応頁
<p>事後調査は、工事期間中における、建設機械の稼働状況や建設機器配置等を調査し、建設機械の稼働による影響が最も大きくなる時期・地点で実施する計画です。</p> <p>その結果につきましては、事後調査報告書で報告します。</p>	p. 331
<p>工事排水の調査は、工事初期は月1回を目途に実施しますが、工種、排水量等が変化をしていくことを考慮し、工種、排水量等の状況、水質の調査結果等も踏まえながら、適切な水質管理となるように、調査頻度を決定します。</p>	p. 333

項 目	意 見 の 概 要
土 壤	<p>[土壌の調査について]</p> <p>土壌についての調査方法が「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る、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。この指摘に対して、「事後調査では「環境保全のための措置」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。」とされている。これは、準備書の繰り返し見解であり不見識である。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る、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>

(3) 環境影響評価審査書に対する事業者の見解

環境影響評価審査書において、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準備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。

環境影響評価審査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 5-5 市長の意見の項目及び意見数

意見の項目	意見数
予測・評価等に関する事項	16
事後調査に関する事項	1
その他	1

予測・評価等に関する事項

項 目	意 見 の 概 要
全般的事項	<p>工事中及び存在・供用時において、当該事業の事業予定地を含む金城ふ頭地区では、当該事業の他に、集約駐車場の整備、国際展示場新第1展示館、商業施設等の開発計画が予定されていることから、これらの開発事業者（以下、「近隣開発事業者」という。）、関係機関等と連携し、環境への負荷や影響を低減するための対策として環境の保全のための措置（以下、「環境保全措置」という。）に記載された事項を積極的に実施すること。</p> <p>金城ふ頭地区における都市計画について、平成26年3月7日に、用途地域等の変更並びに建築物の緑化率の最低限度等が示された地区計画の決定がなされている。この決定により、準備書における環境影響評価の項目に関わる規制基準等が変更されるため、その変更を踏まえた評価を行うこと。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>土壌汚染の調査、届出、対策は「土壌汚染対策法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく対応が必要となり、今後の詳細設計に基づき、関係機関と協議を行い、適切に対応していく考えです。</p> <p>その結果は、事後調査報告書において報告します。</p>	p. 333

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業では、近隣開発事業者、関係機関等と連携し、必要に応じて情報交換等の協力を行いながら、環境の保全のための措置に記載した環境負荷の抑制策や環境影響を低減するための対策等を積極的に実施します。</p>	全 般
<p>都市計画の変更に伴い規制基準等が変更した環境項目については、本環境影響評価書において、変更後の基準等により評価を見直しました。</p> <p>具体的には、建設機械の稼働に伴う騒音及び振動の規制基準値を見直しました。なお、緑化率については、同地区の地区整備計画において、用途地域の変更後も、変更前の基準を維持することが定められており、整合を図るべき緑化率の最低限度に変更はありません。</p>	p. 4, 5, 32, 33, 35, 53, 55, 155, 170, 183, 192, 300

項 目	意 見 の 概 要
大気質、騒音及び安全性に共通する事項	<p>新施設関連車両の走行ルートについて、金城ふ頭まで潮風線と金城埠頭線が並走しているが、金城埠頭線は現況において平日、休日とも交通量が多い状況であるため、潮風線を主要動線として設定している。このことから、金城埠頭線の沿道環境に対して新施設関連車両の走行による負荷の低減を図るため、関係機関等と調整し、新施設関連車両が適切なルートを走行するよう具体的な措置を講ずること。</p>
大気質、騒音及び振動に共通する事項	<p>新施設関連車両の交通量を全て小型車類で設定しているが、観光バス等の大型車類の発生集中も想定されるため、予測した状況と変わる可能性がある。したがって、観光バス等の利用が生じる場合は、近隣開発事業者、関係機関等と綿密な調整を行い、新施設関連車両の走行に伴う環境負荷の低減に努めること。</p>
大気質	<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が、新施設関連車両の発生集中交通量も約1,000台/日と多く設定されている。したがって、周辺の環境に及ぼす影響を低減するため、施設利用者に対して公共交通機関の利用促進を積極的に行うとともに、新施設関連車両に対してエコドライブ等を周知するなどの措置を講ずること。</p>
騒 音	<p>建設機械の稼働による騒音について、低騒音型の建設機械の使用を前提として予測し、騒音が低減する量を示しているが、1期区域のケースI（解体工事）では3.2～4.5dB低減されるものの、それ以外のケースでは0.0～0.8dBであり、必ずしも低減されるとは言い難い結果となっている。したがって、各ケースの低減量を踏まえた評価を行うこと。</p> <p>工事関係車両の走行による道路交通騒音が一部の予測場所で2dB増加する予測結果も含めて、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと評価しているが、騒音の2dB増加はエネルギーとしては大きいので、当該予測結果と周辺の地域特性を踏まえた評価を行うこと。</p> <p>新施設の供用時の予測において、類似施設として東山動植物園内遊園地のジェットコースターで測定した結果をもとに、アトラクション施設等のパワーレベルを設定している。しかしながら、騒音の予測においては音源条件が重要であるので、類似とした理由と測定内容を明らかにすること。</p> <p>新施設の供用による予測において、ジェットコースターだけを音源条件としているが、園内放送、音響装置の使用等も想定されることから、供用に際して発生する騒音の把握に努め、必要に応じて適切な対応を講ずること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>新施設関連車両のうち、来客車両の具体的な誘導策については、今後、名古屋市をはじめ、集約駐車場の利用を想定している周辺他施設事業者とともに検討していきます。</p> <p>なお、レゴランド事業者としての誘導策として、施設ホームページやパンフレットに来退場経路を表示すること等により、誘導経路の周知を図るよう努めます。</p> <p>また、荷さばき車両については、各業者に対し、走行ルートの順守を指導、徹底させます。</p>	p. 10, 138, 181, 294
<p>観光バスの利用は現時点で未定ですが、今後の検討において、計画が明らかとなった場合には、観光バス運営事業者をはじめ、近隣開発事業者、関係機関駐車場と綿密な調整を行い、新施設関連車両の走行に伴う環境負荷の低減、並びに、バスの走行に伴う施設利用者（歩行者）の安全性の確保に努めます。</p>	—
<p>来場者に対し、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ことや、アイドリングストップ等のエコドライブを働きかけることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努めます。</p> <p>具体的な方法については、今後検討します。</p>	p. 137
<p>導入可能な低騒音型建設機械を使用した場合の低減効果について、騒音レベル最大値の比較から、低減量が1dB未満となるケースもみられました。このため、評価については、3.2～4.5dB(A)の低減がみられた1期区域ケースIについて、影響が低減されるものと判断しました。</p>	p. 151
<p>工事関係車両の走行による道路交通騒音予測について、予測地点のうちNo.5地点は、現況実測値62dBに対し工事中予測値が64dBと2dB増加します。一方で、同地点及びその周辺は、商業地域または工業地域であり、住居は存在しないこと、また、予測結果は環境基準の値（70dB）を十分に下回ることから、これら周辺の状況を踏まえた上で、工事関係車両の走行に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断しました。</p>	p. 167
<p>本環境影響評価書資料編に、類似施設として東山動植物園内遊園地のジェットコースターを選定した理由と、調査の概要を整理しました。</p>	p. 169 資料編 p. 162
<p>供用開始後の事後調査において、アトラクション施設の稼動に伴う騒音と、その他の騒音について調査を行い、新施設の供用による影響を把握します。調査結果を踏まえ、必要に応じて適切な対応を検討します。</p>	p. 332

項 目	意 見 の 概 要
振 動	建設期間の稼働による振動について、感覚閾値である 55dB 以上になると予測されている地域がある。このため、工事に際して、周辺の施設利用者等から苦情等が発生した場合には適切に対応すること。
水質・底質	工事中に発生する濁水に対する措置として、沈砂槽で適切に処理した後、既設の雨水排水管へ放流するとしているが、当該措置の実効性を確保するために、沈砂槽及び雨水排水管の規模、位置等を示し、予測及び評価の妥当性を明らかにすること。
景 観	新施設は、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により計画されていることから、季節の変化を考慮した樹種の選定や植栽等の配置を検討し、快適でうるおいのある景観の形成に努めること。
廃棄物等	<p>工事中の廃棄物等において、汚泥の発生量を 1 期区域では約 46,000 m³、2 期区域では約 17,300 m³と予測しているが、事業予定地では土壤汚染が確認されていることから、汚泥中に有害物質が含有する可能性がある。したがって、汚泥を産業廃棄物として適切に処理するとともに、搬出にあたっては汚染が拡散しないよう措置を講ずること。</p> <p>供用時における環境保全措置として、減量化及び再資源化に関する知見の収集に努めるとしているが、さらに、収集した知見を踏まえ、適切な減量化及び再資源化に係る措置を講ずること。</p>
安全性	施設利用者の来場においては、自動車との交錯等に対する安全性に配慮して、商業施設等の計画地等と繋ぐ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しているが、1 期区域供用時には商業施設等の計画地は工事中の予定であり、安全性が十分に確保されない可能性がある。したがって、周辺の開発事業者、関係機関等と連携し、歩行者の安全性を確保するための措置を講ずること。
緑地等	事業予定地には既存の緑地が存在するが、当該事業の土地の改変により既存緑地は失われることになることから、既存緑地の面積を明らかにし、新設する緑地の面積と比較するとともに、緑化面積をより一層増やすよう努めること。

事業者の見解	本文対応頁
<p>本事業工事中は問い合わせ窓口を設け、近隣施設等より工事中の振動に対する苦情が寄せられた場合には、調査、検討を行い、施工計画の見直しを行う等、誠意を持って対応します。</p>	p. 190
<p>事業予定地周辺に 400φ～700φ の既存の雨水排水管が敷設されています。工事中の排水（雨水、湧水）は施工計画に合わせた事業地内排水経路から仮設沈砂槽を経由して、この排水管に接続する予定です。沈砂槽は施工機械等の影響を受けない敷地境界近傍部に設置します。容量は、「防災調整地等の技術基準（案） 第 2 編 大規模宅地開発に伴う調整池技術基準（案）」などにに基づき、必要な洪水調整容量ならびに事業予定地の土砂の沈降特性も考慮した、適切な容量とします。</p> <p>なお、既設の雨水排水管への接続位置等に関しては、今後関係機関と調整を図ります。</p>	p. 200
<p>現時点で選定した樹種は、本環境影響評価書 p. 299 表 2-10-1 に示したとおりであり、在来種を積極的に使用するほか、落葉樹、常緑樹の中高木や低木をバランス良く配置する計画です。</p> <p>今後の詳細設計において、開花時期に変化を持たせるなど、季節の変化を感じながらも、一年を通して花と緑に彩られた快適な空間となるよう、検討を進めます。</p>	p. 223
<p>工事中に発生する汚泥について、搬出の際は汚染の有無を確認し、汚染が確認された場合には、汚染が拡散しないよう、適正な処理・処分を行います。</p>	p. 230
<p>廃棄物の減量化、再資源化の知見の収集とは、廃棄物の減量化、再資源化に関する新技術や最新情報の収集、使用する物質・材料及び管理運営等に係る新技術や最新情報の収集を想定しています。収集した知見については本事業における有効性を検討し、可能な限り導入していきます。</p>	p. 233, 244
<p>1 期区域供用時には、商業施設等の計画地は工事中ですが、集約駐車場と計画地を連絡する歩行者デッキは利用可能であり、新施設関連車両と歩行者の交錯は生じません。商業施設等計画地内の歩行者動線については、資料 1-2 図-4（資料編 p. 13）と異なる可能性があります。工事中においても施設利用者の安全が確保されるよう、関係機関等と調整を図ります。</p>	p. 284 資料編 p. 13
<p>全区域供用時に事業予定地内に整備する緑地面積は約 18,600 m²です。一方、事業予定地内の既存緑地面積は約 9,000 m²であり、事業の実施により、緑地面積は大幅に増加します。</p> <p>なお、今後の詳細設計において、現在の計画を上回る緑地面積を確保するよう検討します。</p>	p. 295, 299

事後調査に関する事項

項 目	意 見 の 概 要
事後調査	<p>供用時のエネルギーの使用に伴い発生する温室効果ガスの量について、予測の前提とした措置では省エネルギーに配慮した建物・設備計画とされているが、テーマパークという事業特性を踏まえると、新施設全体の排出量では当該措置による排出抑制の効果を適切に把握できない。したがって、アトラクション施設の稼働に伴う排出量と飲食施設、物販施設等の建物の供用に伴う排出量を分けて調査を行うこと。</p>

その他

項 目	意 見 の 概 要
その他	<p>記載内容の誤りは、予測、評価の信頼性に関わることである。このため、誤りについては、適切に修正すること。また、修正に伴い、予測、評価等がどのように変わったのかを明らかにし、市民に分かりやすい図書となるよう十分に配慮すること。</p>

事業者の見解	本文対応頁
<p>事後調査において、新施設の供用に伴う温室効果ガス排出量の把握のため、エネルギー使用量の調査を行います。その際、アトラクション施設を含む特殊施設の稼働に伴うエネルギー使用量と、飲食施設、物販施設等の建物の供用に伴う使用量を分けて調査を行い、本環境影響評価書に記載した、環境の保全のための措置（省エネルギーに配慮した建物・施設計画とする）の効果を検証します。</p>	p. 334

事業者の見解	本文対応頁
<p>環境影響評価準備書において、記載内容に誤りがあった箇所は、適切に修正しました。また、環境影響評価書の作成にあたり、環境影響評価準備書の内容を読みやすく、かつ分かりやすくするために、表現や図表等の修正及び追加を行いました。</p> <p>環境影響評価準備書の内容から修正を行った箇所（単純な誤字等は除く）については<u>下線</u>を付加しました。なお、新たに項目を追加した場合、または、項目内の内容を全面的に修正した場合は、見出しに<u>下線</u>を、図表等を全面的に修正または新たな図表等を追加した場合は図表等の表題に<u>下線</u>を付加しました。</p>	全 般