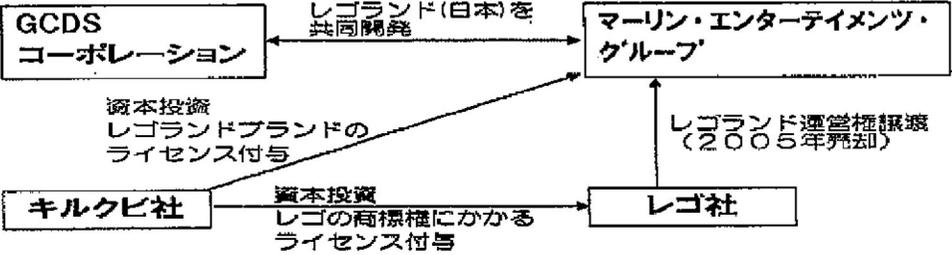
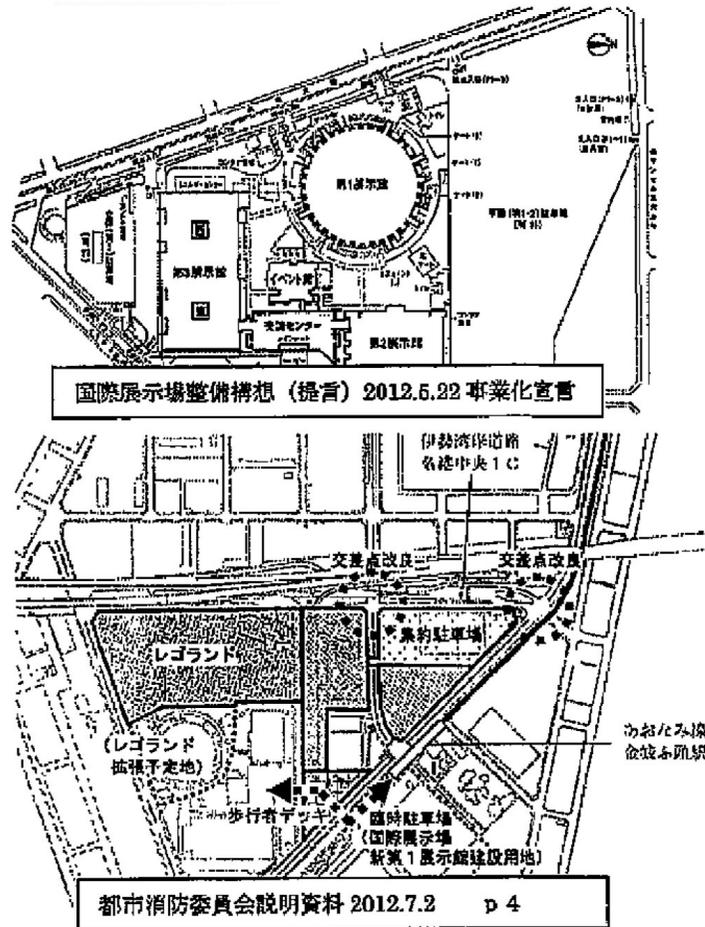


「LEGOLAND JAPANに係る環境影響評価方法書」についての環境の保全の見地からの意見及び当該意見についての事業者の見解

番号	市民意見	事業者の見解
1	<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 data-bbox="255 432 1317 536" 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] &lt;--&gt; レゴランド(日本)を共同開発  MG[マーリン・エンターテインツ・グループ]     KC[キルクビ社] --&gt; 資本投資 レゴランドブランドの ライセンス付与  MG     KC --&gt; 資本投資 レゴの商標権にかかる ライセンス付与  L[レゴ社]     L --&gt; レゴランド運営権譲渡 (2005年発却)  MG     </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のは、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>	<p>本事業は、「マーリン・エンターテインツ・グループ」と「GCDS コーポレーション」の取り決めにより、「GCDS JAPAN 株式会社」が実施するものであり、本環境影響評価手続きも、事業者として「GCDS JAPAN 株式会社」が「名古屋市環境影響評価条例」に定められた必要な対応を、適切に実施いたします。</p>

2 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ン・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。

見解は番号1と同じです。



3	<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>	<p>マーリン・エンターテインメント・グループとGCDSコーポレーションは、昨年、金城ふ頭をLEGOLAND JAPANの候補地にする開発提案をし、「GCDS JAPAN 株式会社」が事業者として事業検討を進める事となりました。</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>本事業は、当該資料で示された土地利用計画案（ゾーニングイメージ）と整合しています。</p>
4	<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月にマーリン・エンターテインメント・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日に来日したマーリン社の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>既存の名古屋市国際展示場第1展示館の解体は、本環境影響評価の対象事業ですが、名古屋市国際展示場新第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>

5	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。	見解は番号4と同じです。
6	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。	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。 集約駐車場の台数は、名古屋市国際展示場、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。
7	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。 「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。	見解は番号6と同じです。
8	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、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。	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、また公共交通機能の確保のための提案、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。
9	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。	見解は番号8と同じです。

10	<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>LEGOLAND JAPAN の年間来場者数は、LEGOLAND 海外 4 施設(アメリカ、イギリス、ドイツ、デンマーク)の 2010 年平均来場者数より、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>
11	<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>	<p>環境影響評価方法書では、工事工程の概要を記載しましたが、詳細工程を検討し、環境影響評価準備書に記載します。</p>
12	<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>見解は番号 8 と同じです</p>
13	<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>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>具体的な施工計画は今後の検討となりますが、土工事にあっては、事業予定地の地盤、地下水位等の状況等を勘案して、土壌掘削量を減らす工法や適切な土留め計画とする等の配慮をしております。</p>
14	<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>	<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図ってまいります。</p>
15	<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。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>	<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、建設残土は極力発生させない予定です。万一、土壌の搬出が発生する場合には、関係法令に基づく届出、調査、対策等を適切に実施してまいります。</p> <p>土壌は環境影響評価項目として抽出しており、予測・評価を行います。</p>

16	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のアセスメントに加わらなければならない証しである。	見解は番号8と同じです。
17	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。	環境影響評価準備書作成時には、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いたします。
18	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。	見解は番号3と同じです。
19	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。	見解は番号3と同じです。
20	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。	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、環境環境評価準備書に記載いたします。

21	<p>p-49 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…国際展示場における敷地土壤状況の把握を目的として、自主的に土壤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、1m～5mの 7 層の土壤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/1 ぎりぎりの 0.73mg/1 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>	<p>環境影響評価方法書の資-25 に記載があるように、「砒素及びその化合物」については 3 地点全てが、「ふっ素及びその化合物」については 3 地点中 2 地点で、溶出量基準を上回っていました。</p> <p>環境影響評価準備書では本編にこのことを記載いたします。</p>
22	<p>p-49 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><a href="http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-6-0-0-0-0-0-0.html">http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-6-0-0-0-0-0-0.html</a>  <a href="http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-7-0-0-0-0-0-0.html">http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-7-0-0-0-0-0-0.html</a>  <a href="http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-8-0-0-0-0-0-0.html">http://www.city.nagoya.jp/jigyou/category/38-3-7-8-0-0-0-0-0-0.html</a></p>	<p>名古屋市国際展示場第 1 展示館における土壤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>
23	<p>p-49 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っ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>本事業予定地は、「土壤汚染対策法」(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。このことは環境影響評価準備書に記載いたします。</p>
24	<p>p-49 水環境の状況②水質で「ダイオキシン類の調査は、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>	<p>「平成 23 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 22 年度における平均はそれぞれ、0.058pg-TEQ/L、0.33 pg-TEQ/L、0.091 pg-TEQ/L であり、全ての地点で環境基準に適合しています。このことは環境影響評価準備書で記載いたします。</p>

25	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。	「平成 23 年版 名古屋市環境白書」（名古屋市、平成 23 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、34pg-TEQ/g、21pg-TEQ/g、2.4pg-TEQ/g であり、全ての地点で環境基準に適合しています。このことは環境影響評価準備書で記載いたします。
26	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。	平成 18～22 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、次に示すとおりです。 [平成 18 年度] 港区空見町：砒素（0.019mg/L） [平成 19 年度] 港区川間町：ほう素（2.5mg/L） [平成 20 年度] 港区川間町：ほう素（1.6mg/L） [平成 21 年度] 港区川間町：ほう素（2.7mg/L） [平成 22 年度] 港区川間町：ほう素（1.4mg/L） なお、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
27	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、15.2～21.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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。	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。その結果は環境影響評価準備書で記載いたします。
28	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-CO <sub>2</sub> を 1,449 万 t-CO <sub>2</sub> にする目標がまだ 1,487 万 t-CO <sub>2</sub> 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-CO <sub>2</sub> 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。	この項については、周辺地域の概要として、名古屋市における部門別二酸化炭素排出量の状況や二酸化炭素及びフロン濃度の濃度についての記載としました。
29	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。	変電設備の規模は現在検討中ですが、変電設備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。

30	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。	「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。
31	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。	建設機械の稼働や工事関係車両の走行により、周辺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。 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。
32	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。いずれにしる、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。	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ことから、環境への影響は小さいと考えます。 このことは環境影響評価準備書に記載いたします。
33	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。	交通量調査実施日は、名古屋市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計画いたします。
34	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的な計画となったのではないか。	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す。
35	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。	交通量調査実施日は、名古屋市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計画いたします。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時~22時)の時間帯に行います。

36	<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-Mode12008” 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>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す。</p>
37	<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、0~5 cm、5~50 cm、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>	<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、建設残土は極力発生させない予定です。万一、土壌の搬出が発生する場合には、関係法令に基づく届出、調査、対策等を適切に実施してまいります。</p> <p>土壌は環境影響評価項目として抽出しており、予測・評価を行います。また、「ほう素及びその化合物」についても予測項目に加えます。</p>
38	<p>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。</p>	<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が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>
39	<p>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。</p>	<p>現況施設に、石綿及び PCB があるのは、2 期区域の名古屋市国際展示場第 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>