

## 8-6 環境への負荷

### 8-6-1 廃棄物等

#### (1) 建設工事に伴う副産物

工事の実施時における切土工等又は既存の工作物の除去又はトンネルの工事により、建設発生土及び建設廃棄物が発生することから、環境影響評価を行った。

#### 1) 予測及び評価

##### ア. 切土工等又は既存の工作物の除去

##### ア) 予測

##### a) 予測項目

切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物の状況とした。

##### b) 予測の基本的な手法

建設工事に伴う副産物として、切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設発生土及び建設廃棄物の種類ごとの発生量を定量的に把握し、これらの再利用及び処理、処分の方法を整理することで、副産物の状況を予測した。

##### c) 予測地域

対象事業実施区域の内、切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物が発生すると認められる地域とした。

##### d) 予測対象時期

切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物が発生する工事期間中とした。

##### e) 予測結果

切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物の発生量の予測結果を表 8-6-1-1 に示す。また、当該副産物の処理、処分については、関係法令、要綱及び指針等に基づき発生を抑制し再使用又は再利用するとともに、その処理に当たっては適正処理を図る。建設工事に伴う副産物の一般的な処理、処分の方法は「資料編 14-3 廃棄物の一般的な処理・処分の方法」に示す。

表 8-6-1-1 予測結果

主な副産物の種類		発生量 (m <sup>3</sup> )
建設発生土		3,400,000
建設廃棄物	建設汚泥	6,500
	コンクリート塊	7,100
	アスファルト・コンクリート塊	1,600

注. 建設発生土は、トラック運搬量を想定し、掘削土をほぐした後の膨張量を加算した土量である。

#### 4) 環境保全措置の検討

##### a) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、切土工等又は既存の工作物の除去による建設工事に伴う副産物に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-6-1-2 に示す。

**表 8-6-1-2 環境保全措置の検討の状況**

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
建設発生土の再利用	適	建設発生土は本事業内で再利用、他の公共事業などへの有効利用に努めるなど、適切な処理を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。
建設汚泥の脱水処理	適	脱水処理により減量化を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。
副産物の分別・再資源化	適	場内で細かく分別し、再資源化に努めることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。

##### b) 環境保全措置の実施主体、方法その他環境保全措置の実施の内容

本事業では、切土工等又は既存の工作物の除去による建設工事に伴う副産物に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「建設発生土の再利用」、「建設汚泥の脱水処理」及び「副産物の分別・再資源化」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-6-1-3 に示す。

**表 8-6-1-3(1) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	建設発生土の再利用
	位置・範囲	切土工等又は既存の工作物の除去を実施する箇所
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	建設発生土は本事業内で再利用、他の公共事業などへの有効利用に努めるなど、適切な処理を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**表 8-6-1-3(2) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	建設汚泥の脱水処理
	位置・範囲	切土工等又は既存の工作物の除去を実施する箇所
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	脱水処理により減量化を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**表 8-6-1-3(3) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	副産物の分別・再資源化
	位置・範囲	切土工等又は既存の工作物の除去を実施する箇所
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	場内で細かく分別し再資源化に努めることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況**

環境保全措置の効果を表 8-6-1-3 に示す。環境保全措置を実施することで、建設工事に伴う副産物に係る環境影響が低減される。

**り) 事後調査**

切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物の発生量を定量的に把握した後、関係法令等に基づきこれらを適切に処理、処分することを示しており、採用する環境保全措置についても、効果の不確実性はないものと考えられることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

**i) 評価**

**a) 評価の手法**

**①回避又は低減に係る評価**

調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行った。

**b) 評価結果**

**①回避又は低減に係る評価**

切土工等又は既存の工作物の除去に係る建設工事に伴う副産物の発生量を表 8-6-1-1 に示す。事業の実施にあたっては、事業者により実行可能な範囲内で、再利用及び再資源化を図る。なお、再利用及び再資源化できない場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等の関係法令を遵守し適正に処理、処分する。汚染された発生土が発見された場合には、関連法令等に基づき適切に処理、処分する（「8-3-3 土壌汚染」参照）。

なお、副産物の減量化、再資源化にあたっては、「建設リサイクル推進計画 2008（中部地方版）」（平成 21 年、中部地方建設副産物対策連絡協議会）を目標として実施する（表 8-6-1-4 参照）。

したがって、事業者により実行可能な範囲内で低減が図られていると評価する。

表 8-6-1-4 本事業における減量化、再資源化等の目標

主な副産物の種類		減量化、再資源化等の目標
建設発生土		90%以上（再利用率）
建設廃棄物	建設汚泥	85%（再資源化、縮減率）
	コンクリート塊	98%以上（再資源化率）
	アスファルト・コンクリート塊	98%以上（再資源化率）

注. 目標値の定義は以下のとおりとする。

- ・再利用率（建設発生土）＝（土砂利用量の内土質改良を含む建設発生土利用量）／土砂利用量  
※利用量には現場内利用量を含む。
- ・再資源化・縮減率（建設汚泥）＝（再使用量＋再生利用量＋脱水等の減量化量）／発生量
- ・再資源化率（コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊）  
＝（再使用量＋再生利用量）／発生量

工事期間中において、国、岐阜県などによりリサイクルに関する新たな計画が策定された場合には、本事業における目標値も見直す計画とする。

## イ. トンネルの工事

### ア) 予測

#### 1) 予測項目

トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の状況とした。

#### 2) 予測の基本的な手法

建設工事に伴う副産物として、トンネルの工事に係る建設発生土及び建設廃棄物の種類ごとの発生量を定量的に把握し、これらの再利用及び処理、処分の方法を整理することで、副産物の状況を予測した。

#### 3) 予測地域

対象事業実施区域の内、トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物が発生すると認められる地域とした。

#### 4) 予測対象時期

予測対象時期は、トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物が発生する工事期間中とした。

#### 5) 予測結果

トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の発生量の予測結果を表 8-6-1-5 に示す。また、当該副産物の処理、処分は、関係法令、要綱及び指針等に基づき発生を抑制し再利用又は再利用するとともに、その処理に当たっては適正処理を図る。トンネル工事に係る建設工事に伴う副産物の一般的な処理、処分の方法は「資料編 14-3 廃棄物の一般的な処理・処分の方法」に示す。

**表 8-6-1-5 建設工事に伴う副産物発生量予測結果**

主な副産物の種類		発生量 (m <sup>3</sup> )
建設発生土		9,400,000
建設廃棄物	建設汚泥	360,000
	コンクリート塊	480
	アスファルト・コンクリート塊	4,600

注. 建設発生土は、トラック運搬量を想定し、掘削土をほぐした後の膨張量を加算した土量である。

#### 4) 環境保全措置の検討

##### a) 環境保全措置の検討の状況

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、トンネルの工事による建設工事に伴う副産物に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-6-1-6 に示す。

**表 8-6-1-6 環境保全措置の検討の状況**

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
建設発生土の再利用	適	建設発生土は本事業内で再利用、他の公共事業などへの有効利用に努めるなど、適切な処理を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。
建設汚泥の脱水処理	適	脱水処理により減量化を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。
副産物の分別・再資源化	適	場内で細かく分別し、再資源化に努めることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。

##### b) 環境保全措置の実施主体、方法その他環境保全措置の実施の内容

本事業では、トンネルの工事による建設工事に伴う副産物に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「建設発生土の再利用」、「建設汚泥の脱水処理」及び「副産物の分別・再資源化」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-6-1-7 に示す。

**表 8-6-1-7(1) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	建設発生土の再利用
	位置・範囲	トンネル工事を実施する箇所
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	建設発生土は本事業内で再利用、他の公共事業などへの有効利用に努めるなど、適切な処理を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**表 8-6-1-7(2) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	建設汚泥の脱水処理
	位置・範囲	トンネル工事を実施する箇所
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	脱水処理により減量化を図ることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**表 8-6-1-7(3) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	副産物の分別・再資源化
	位置・範囲	トンネル工事を実施する箇所
	時期・期間	工事中
環境保全措置の効果	場内で細かく分別し再資源化に努めることで、建設工事に伴う副産物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況**

環境保全措置の効果を表 8-6-1-7 に示す。環境保全措置を実施することで、建設工事に伴う副産物に係る環境影響が低減される。

**ウ) 事後調査**

トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の発生量を定量的に把握した後、関係法令等に基づきこれらを適切に処理、処分することを示しており、採用する環境保全措置についても、効果の不確実性はないものと考えられることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。

**イ) 評価**

**a) 評価の手法**

**①回避又は低減に係る評価**

調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行った。

**b) 評価結果**

**①回避又は低減に係る評価**

トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の発生量を表 8-6-1-5 に示す。事業の実施にあたっては、事業者により実行可能な範囲内で、再利用及び再資源化を図る。なお、再利用及び再資源化できない場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等の関係法令を遵守し適正に処理、処分する。汚染された発生土が発見された場合には、関連法令等に基づき適切に処理、処分する（「8-3-3 土壌汚染」参照）。

なお、副産物の減量化、再資源化にあたっては「建設リサイクル推進計画 2008（中部地方版）」を目標として実施する（表 8-6-1-4 参照）。

したがって、事業者により実行可能な範囲内で低減が図られていると評価する。

## (2) 廃棄物等

鉄道施設(駅、車両基地)の供用により、廃棄物が発生することから、環境影響評価を行った。

### 1) 予測及び評価

#### ア. 予測

##### a) 予測項目

鉄道施設(駅、車両基地)の供用に伴う廃棄物の状況とした。

##### b) 予測の基本的な手法

鉄道施設(駅、車両基地)の供用に伴う廃棄物の種類ごとの発生量を定量的に把握し、これらの再利用及び処理、処分の方法を整理することで、廃棄物の状況を予測した。

##### c) 予測地域

対象事業実施区域の内、鉄道施設(駅、車両基地)の供用に伴う廃棄物が発生すると認められる地域とした。

##### d) 予測対象時期

予測対象時期は、鉄道施設(駅、車両基地)の供用が定常的な状態となる時期とした。

##### e) 予測条件

駅の供用に伴う廃棄物等の算定の基本となる乗降人員を、設備数量を算定する上では最大1万人/日と想定し、運行される列車の本数を「3-4-7 対象鉄道建設等事業に係る鉄道において運行される列車の本数」に記載のとおり150本/日とした。

##### f) 予測結果

鉄道施設(駅、車両基地)の供用に伴う廃棄物の発生量の予測結果を表8-6-1-8に示す。また、当該副産物の処理、処分は、関係法令、要綱及び指針等に基づき発生を抑制し再利用又は再利用するとともに、その処理に当たっては適正処理を図る。鉄道施設(駅、車両基地)の供用に伴う廃棄物の一般的な処理、処分の方法は「資料編 14-3 廃棄物の一般的な処理・処分の方法」に示す。

表 8-6-1-8(1) 廃棄物等発生量予測結果(駅)

種類	発生量
一般廃棄物	60 t/年
産業廃棄物	30 t/年

注. 発生量の算出にあたっては東海道新幹線の実績を基にした。



**表 8-6-1-8(2) 廃棄物等発生量予測結果（車両基地）**

種類	発生量
一般廃棄物	380 t/年
産業廃棄物	320 t/年

注. 発生量の算出にあたっては東海道新幹線の実績を基にした。

**イ. 環境保全措置の検討**

**a) 環境保全措置の検討の状況**

本事業では、事業者により実行可能な範囲内で、鉄道施設（駅、車両基地）の供用による廃棄物等に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。

環境保全措置の検討の状況を表 8-6-1-9 に示す。

**表 8-6-1-9 環境保全措置の検討の状況**

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
廃棄物の分別・再資源化	適	分別回収施設の設置や利用者への周知を行い、分別・再資源化の徹底を図ることで、鉄道施設の供用による廃棄物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。
廃棄物の処理、処分の円滑化	適	廃棄物保管場所の設置を適切に行い、廃棄物の処理、処分の円滑化を図ることで、分別・再資源化や適正処理を徹底することができ、鉄道施設の供用による廃棄物の発生量を低減できるため、環境保全措置として採用する。

**b) 環境保全措置の実施主体、方法その他環境保全措置の実施の内容**

本事業では、鉄道施設（駅、車両基地）の供用による廃棄物等に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「廃棄物の分別・再資源化」及び「処理、処分の円滑化」を実施する。

環境保全措置の内容を表 8-6-1-10 に示す。

**表 8-6-1-10(1) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	廃棄物の分別・再資源化
	位置・範囲	鉄道施設（駅、車両基地）
	時期・期間	供用時
環境保全措置の効果	分別回収施設の設置や利用者への周知を行い、分別・再資源化の徹底を図ることで、鉄道施設の供用による廃棄物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**表 8-6-1-10(2) 環境保全措置の内容**

実施主体	東海旅客鉄道株式会社	
実施内容	種類・方法	廃棄物の処理、処分の円滑化
	位置・範囲	鉄道施設（駅、車両基地）
	時期・期間	供用時
環境保全措置の効果	廃棄物保管場所の設置を適切に行い、廃棄物の処理、処分の円滑化を図ることで、分別・再資源化や適正処理を徹底することができ、鉄道施設の供用による廃棄物の発生量を低減できる。	
効果の不確実性	なし	
他の環境への影響	なし	

**c) 環境保全措置の効果及び当該環境保全措置を講じた後の環境の変化の状況**

環境保全措置の効果を表 8-6-1-10 に示す。環境保全措置を実施することで、廃棄物等に係る環境影響が低減される。

**ウ. 事後調査**

鉄道施設（駅、車両基地）の供用に伴う廃棄物の発生量について定量的に把握した後、関係法令等に基づきこれらを適切に処理、処分することを示しており、採用する環境保全措置についても、効果の不確実性はないものと考えられることから、事後調査は実施しない。

**エ. 評価**

**a) 評価の手法**

**①回避又は低減に係る評価**

調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行った。

**b) 評価結果**

**①回避又は低減に係る評価**

本事業は、鉄道施設（駅、車両基地）の供用による廃棄物等に係る環境影響を低減させるため、表 8-6-1-10 に示した環境保全措置を確実に実施することから、事業者により実行可能な範囲内で低減が図られていると評価する。