

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

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) 予測項目等

予測項目	予測の手法及び予測地域等
・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	<p>予測手法：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。</p> <p>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。</p> <p>予測時期：工事期間中とした。</p>

b) 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 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 ³)
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 1. 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。

イ) 環境保全措置

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。

環境保全措置を表 8-6-1-2 に示す。

表 8-6-1-2 環境保全措置

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。

ウ) 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。

イ) 評価

a) 評価項目等

評価項目	評価手法
・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	・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 8-6-1-3 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 8-6-1-3 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 1. 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）

$$= (\text{土砂利用量の内土質改良を含む建設発生土利用量}) / \text{土砂利用量}$$
 ※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）

$$= (\text{再使用量} + \text{再生利用量} + \text{脱水等の減量化量}) / \text{発生量}$$
- ・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）

$$= (\text{再使用量} + \text{再生利用量}) / \text{発生量}$$

注 2. 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

7) 予測

a) 予測項目等

予測項目	予測の手法及び予測地域等
・トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の状況	<p>予測手法：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定量的に発生量を把握し、再利用や処理、処分の方法を整理することにより予測した。</p> <p>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。</p> <p>予測時期：工事期間中とした。</p>

b) 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 8-6-1-4 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。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 8-6-1-4 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 ³)
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1. 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

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。

環境保全措置を表 8-6-1-5 に示す。

表 8-6-1-5 環境保全措置

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。

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) 評価項目等

評価項目	評価手法
・トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の状況	・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 8-6-1-4 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。

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

1) 予測及び評価

ア. 予測

7) 予測項目等

予測項目	予測の手法及び予測地域等
・鉄道施設の供用に係る廃棄物の状況	予測手法：鉄道施設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、再利用や処理、処分の方法を整理することにより廃棄物の状況を予測した。 予測地域：対象事業実施区域とした。 予測時期：鉄道施設の供用が定常的な状態となる時期とした。

イ) 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。

ロ) 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8-6-1-6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 8-6-1-6 (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1. 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 8-6-1-6 (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1. 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

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。

環境保全措置を表8-6-1-7に示す。

表 8-6-1-7 環境保全措置

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。

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

ア) 評価項目等

評価項目	評価手法
・鉄道施設の供用に係る廃棄物の状況	・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。

イ) 評価結果

ア) 回避又は低減に係る評価

鉄道施設（駅、車両基地）の供用に伴う廃棄物の発生量を表 8-6-1-6 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。

したがって事業者により実行可能な範囲内で環境影響を低減できるものと評価する。