

西名古屋港線（名古屋・金城ふ頭間）建設事業に係る

事後調査計画書（供用開始後）

[鉄 道 の 建 設]

平成 2 5 年 5 月

名古屋臨海高速鉄道株式会社

名 古 屋 港 管 理 組 合

はじめに

西名古屋港線（名古屋・金城ふ頭間）は、昭和 25 年 6 月旧日本国有鉄道の貨物線として営業を開始し、その後、運輸政策審議会において第三セクター方式（主な出資者 名古屋市、愛知県、東海旅客鉄道株式会社）で名古屋から金城ふ頭に至る旅客化路線として答申され、平成 9 年 12 月第一種鉄道免許を取得、平成 11 年 2 月工事着手、平成 16 年 10 月 6 日に開業し現在に至っています。

しかしながら、近年の社会情勢を勘案した結果、開業時の需要が当初の見込みを下回ることが予測され、それに伴い当初の事業のうち、黄金駅の整備を延期すると共に列車の組成を当面 6 両から 4 両に変更して運行している現状です。

なお、この計画書は、名古屋市環境影響評価条例の一部改正する条例（平成 24 年名古屋市条例第 61 号）附則第 6 条の規定に基づき、名古屋市環境影響評価条例第 34 条において準用する第 27 条第 2 項の規定により作成するものです。

【 目 次 】

第 1 章 法第 2 条第 5 項に規定する事業者の氏名及び住所	1
第 2 章 法対象事業の名称	1
第 3 章 事業の概要	2
3 . 1 事業の経緯	2
3 . 2 事業の目的	2
3 . 3 事業の概要	3
第 4 章 環境影響評価（存在および供用）の概要	8
4 . 1 手続の経緯	8
4 . 2 環境影響評価（存在および供用）の概要	8
第 5 章 法対象事業に係る事後調査の項目及び手法	14
5 . 1 目 的	14
5 . 2 事後調査の項目及び手法	14
5 . 3 事後調査を行う時期	14

第 1 章 法第 2 条第 5 項に規定する事業者の氏名及び住所

住 所 名古屋市港区十一屋一丁目 4 6 番地

事業者の氏名 名古屋臨海高速鉄道株式会社

代 表 者 代表取締役社長 土井根 光男

住 所 名古屋市港区港町 1 番 1 1 号

事業者の氏名 名古屋港管理組合

代 表 者 名古屋港管理組合管理者 愛知県知事 大村 秀章

第 2 章 法対象事業の名称

事業の名称 西名古屋港線（名古屋・金城ふ頭間）建設事業

第3章 事業の概要

3.1 事業の経緯

環境影響評価の手續に至る経緯は、以下に示すとおりである。

平成9年12月	第一種鉄道事業免許（名古屋・金城ふ頭間）を取得。
平成11年6月	愛知県環境影響評価要綱および名古屋市環境影響評価指導要綱に基づき、環境影響評価書の縦覧を開始。
平成12年2月	名古屋市環境影響評価条例に基づき、事後調査計画書（工事中）の縦覧を開始。 西名古屋港線の建設に着手。
平成16年10月	営業線として供用開始。

3.2 事業の目的

本路線は、名古屋市南西部地域の基幹的公共交通サービスの充実、沿線地域のまちづくりの促進を図るとともに、名古屋の都心かつ交通の要衝である名古屋駅や、ポートメッセ名古屋のある金城ふ頭への接続を図り、沿線地域の交通の利便性の向上を図ることを目的としている。

3.3 事業の概要

工事完了後における事業形態の概要を表 3-1 及び図 3-1 に示す。

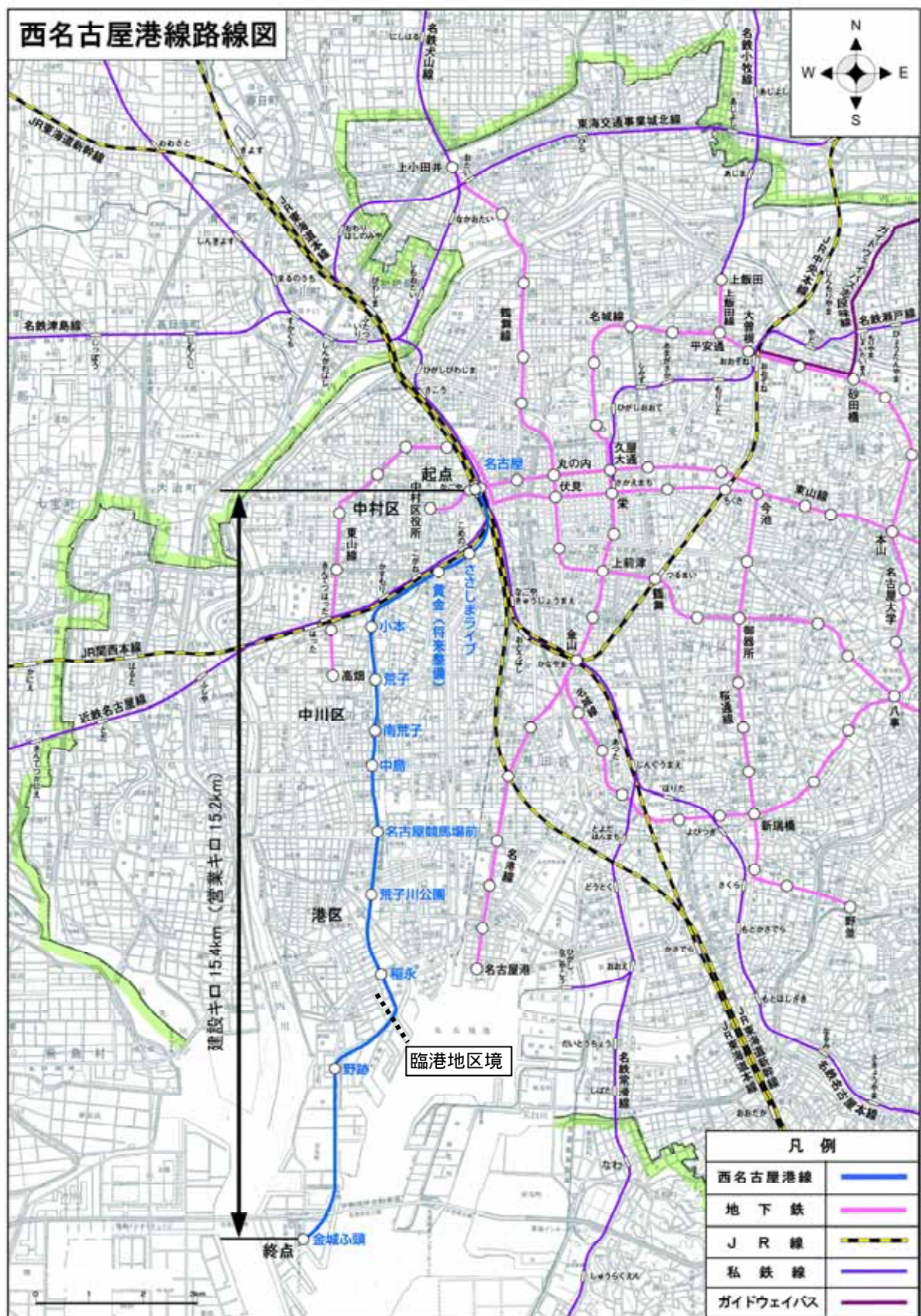
表 3-1 事業形態の概要

項 目		内 容
路 線	区 間	(起点) 名古屋市中村区名駅一丁目 (終点) 名古屋市港区金城ふ頭三丁目
	建 設 キ ロ ^{*1}	複線 15.4km
	営 業 キ ロ ^{*2}	複線 15.2km
規 格	軌 間	1,067mm
	レール	60kg レール (一部 50kg レール)
	電 圧	直流 1500V
	集 電 方 式	架空単線式
	車 両	長さ 20m
運 転	編成車両数	6 両組成
	運 転 間 隔	ラッシュ時 1 本 / 10 分 その他 1 本 / 15 分
	営 業 時 間	(旅客線) 5:30 ~ 24:00
施 設	駅 ^{*3}	12 駅 (名古屋・ささしまライブ・黄金・小本・荒子・南荒子・ 中島・名古屋競馬場前・荒子川公園・稲永・野跡・金城ふ頭)
	車 庫	潮凧車庫
供 用 開 始 日		平成 16 年 10 月 6 日

*1 建 設 キ ロ 建設する鉄道路線の長さを表したもの。

*2 営 業 キ ロ 駅の中心間距離を表したもの。この場合、名古屋駅中心から金城ふ頭駅中心を表している。

*3 駅 名 環境影響評価書において表示した駅名のうち、「笹島」は「ささしまライブ」、「若山町」は「南荒子」、
「昭和橋通」は「中島」、「名古屋競馬場」は「名古屋競馬場前」に変更した。
黄金駅 (仮称) は将来整備予定。



この地図の作成に当たっては、建設省国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を使用したものである。(承認番号 11部発、第25号)

平成16年3月 名古屋臨海高速鉄道株式会社

図 3-1 事業路線の位置

(1) 路 線

本路線は、貨物線として主に単線運行されてきた路線(名古屋駅から西名古屋港駅間)を複線、電化し、港区内の地表区間を高架化して、貨物線の旅客線化を図るとともに、金城ふ頭まで延伸し、名古屋から笹島、稲永を経由して金城ふ頭に至る建設キロ 15.4km(営業キロ 15.2km)の路線である。なお、JR 貨物による貨物の運行は、名古屋駅～名古屋貨物ターミナルについては本路線を使用し引き続き運行を継続するが、名古屋貨物ターミナル～西名古屋港駅については平成 13 年 3 月に廃止された。

(2) 施 設

ア 線路施設

線路構造は、地表構造、盛土構造、高架構造に区分される。それぞれの箇所を図 3-2 の縦断面図に示す。標準的な線路構造を図 3-3 に示す。軌道構造は砕石を使用するバラスト道床であり、レールは原則として 1m あたりの重量が 60kg のレールを使用するとともに、分岐器及び急曲線等技術的に困難な箇所を除きロングレールを使用した。

イ 駅施設

名古屋駅は既存の盛土を高架構造とし、高架下に駅舎を設置した。ささしまライブ駅は橋上駅として駅舎を設置した。小本駅～南荒子駅は既存の盛土を増設してプラットホームを築造し、地表部に駅舎を設置した。中島駅は既存の高架構造物を改造し、高架下に駅舎を設置した。名古屋競馬場前駅～金城ふ頭駅は高架構造物を新設し、高架下に駅舎を設置した。なお、黄金駅(仮称)の構造形態は未定。

ウ 車 庫

JR 貨物西名古屋港駅跡地に潮風車庫を設置し、車両の留置のほか、車両の点検・確認及び状態・機能の検査を実施する。

(3) 列車の規格

車両は 1000 系車両を 6 両組成で運行する。



5

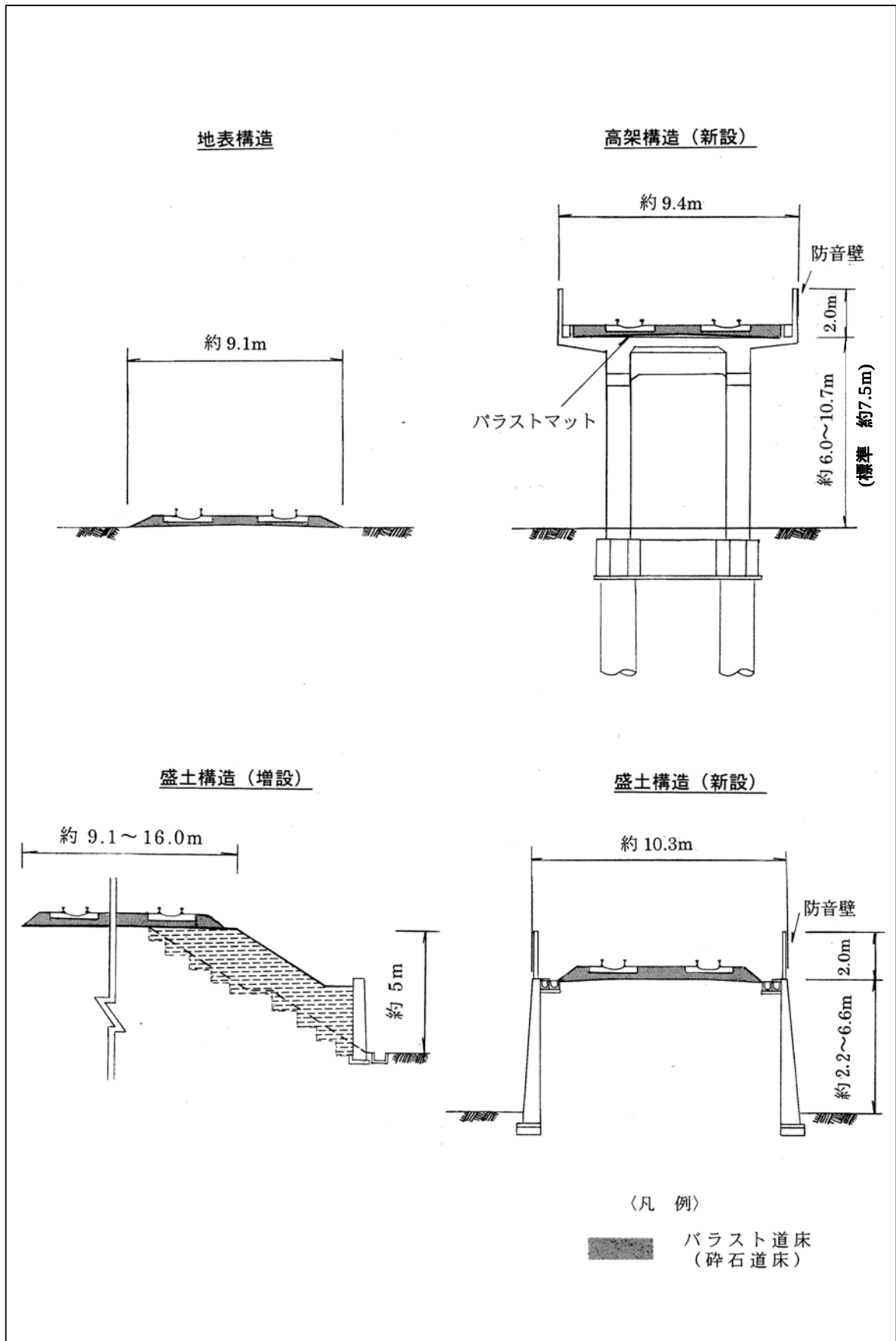


図 3-3 線路構造

第4章 環境影響評価（存在および供用）の概要

4.1 手続の経緯

環境影響評価及びその手続は、環境影響評価方法書～環境影響評価書については「愛知県環境影響評価要綱」(昭和61年 愛知県告示第360号)及び「名古屋市環境影響評価指導要綱」(昭和54年 名古屋市告示第47号)に基づいて実施した。事後調査計画書(工事中)については「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)に基づいて実施した。「事後調査結果報告書(工事中)」提出までの経緯は表4-1に示すとおりである。

なお、工事完了前の供用にあたり表4-2のとおり自主的に環境影響評価に対して計画、報告書を作成し市長に提出しました。

表4-1 「事後調査計画書(工事中)」提出までの経緯

事 項			日 程 及 び 内 容
環 境 影 響 評 価 方 法 書 (現 況 調 査 計 画 書)	縦 覧	期 間	平成10年7月17日(金)～8月17日(月)
		場 所	中村・中川・港各区役所 (縦覧者数：140人)
		期 間	平成10年7月17日(金)～8月3日(月)
		場 所	名古屋市環境保全局環境管理部環境影響評価室 (縦覧者数：37人)
住 民 意 見 書	提 出	期 間	平成10年7月17日(金)～8月31日(月) (件数：8件)
知 事 意 見	提 出		平成10年10月30日(金)
環 境 影 響 評 価 準 備 書	縦 覧	期 間	平成10年12月21日(月)～平成11年1月27日(水)
		場 所	中村・中川・港各区役所 (縦覧者数：85人)
		期 間	平成10年12月21日(月)～平成11年1月26日(火)
		場 所	名古屋市環境保全局環境管理部環境影響評価室 (縦覧者数：36人)
	説 明 会	期 日 及 び 場 所	・平成11年1月11日(月) 中村区役所講堂 (出席者数：13人)
			・平成11年1月13日(水) 中川区役所講堂 (出席者数：41人)
住 民 意 見 書	提 出	期 間	・平成11年1月18日(月) 港区役所講堂 (出席者数：44人)
			平成10年12月21日(月)～平成11年2月10日(水) (件数：4件)
見 解 書	縦 覧	期 間	平成11年3月8日(月)～3月23日(火)
		場 所	名古屋市環境保全局環境管理部環境影響評価室 (縦覧者数：23人)
			名古屋臨海高速鉄道株式会社(閲覧) (閲覧者数：6人) 名古屋港管理組合(閲覧) (閲覧者数：0人)
公 聴 会	申 請	期 間	平成11年3月8日(月)～3月29日(月) (申請なし)
環 境 影 響 評 価 審 査 書	縦 覧	期 間	平成11年5月10日(月)～5月25日(火)
		場 所	名古屋市環境保全局環境管理部環境影響評価室 (縦覧者数：17人)
			名古屋臨海高速鉄道株式会社(閲覧) (閲覧者数：18人) 名古屋港管理組合(閲覧) (閲覧者数：12人)
知 事 意 見	提 出		平成11年5月21日(金)
環 境 影 響 評 価 書	縦 覧	期 間	平成11年6月8日(火)～6月15日(火)
		場 所	名古屋市環境保全局環境管理部環境影響評価室 (縦覧者数：40人)
		期 間	平成11年6月8日(火)～7月8日(木)

		場 所	中村・中川・港各区役所 (縦覧者数：43人)
事後調査計画書(工事中)	縦 覧	期 間	平成12年2月14日(月)～2月28日(月)
		場 所	名古屋市環境保全局環境管理部環境影響評価室 16区役所 (縦覧者数：20人)

表 4-2 自主環境影響評価関係

事 項	閲 覧 日
環境調査計画書	平成16年10月12日(火)～平成16年10月26日(火)
環境調査結果報告書(工事中)	平成17年3月24日(木)～平成17年4月7日(木)
環境調査結果報告書(開業後)	平成17年3月24日(木)～平成17年4月7日(木)

4.2 環境影響評価（存在および供用）の概要

環境影響評価（存在および供用）の概要を表4-2に示す。

表4-2 環境影響評価（存在および供用）の概要(1)

環境要素	調 査				予 測				環 境 保 全 措 置				評 価					
騒音	列車騒音調査結果を以下に示す。 ・等価騒音レベル(L _{Aeq}): 昼間 単位: dB				計画路線を走行する列車による騒音の 予測結果を以下に示す。 単位: dB				列車騒音の主要な騒音である転動音や構造物音を低減するため、予測条件として設定している次の環境保全措置を講じる。 ・高架構造及び盛土直擁壁区間における防音壁の設置 ・分岐器及び急曲線を除く箇所におけるロングレールの採用 ・高架構造区間でのバラストマットの使用 加えて、次の環境保全措置を講じることにより、より一層の騒音の低減を図る。 ・車輪踏面形状の平滑化 ・レール頭面の平滑化 レールや車両の保守管理については、整備の基準を作成し維持管理を計画的に行い騒音の低減に努める。 また、ピーク騒音レベルについても、上記の環境保全措置により低減されたと考える。 さらに、周辺の土地利用状況及び住居実態を踏まえて、中高層住宅及び学校等への影響が懸念される場所や著しく近接した住居等に対する環境保全上の措置として、日照、景観、電波、強度的限界から高さ2.5m までの吸音タイプの防音壁を設置する。				環境保全措置を講じること、列車走行の等価騒音レベルは「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月20日 環境庁大気保全局長通知）に示されている指針値（近接側軌道中心線からの水平距離 12.5m の地上高さ 1.2m で、等価騒音レベル昼間 60dB、夜間 55dB 以下）以下と予測されること、さらに、高さ方向については、中高層住宅等への対策として、防音壁の高さ、構造等で影響の緩和に努めることにより、地域住民の日常生活への影響を低減できると評価できる。 なお、予測結果の妥当性を検証するため、予測地点において事後調査を実施し、環境保全の見地から対策が必要と認められたときは、適切な措置を講じる。					
	調査地点		鉄道境界	民地境界	12.5m地点	予測地点	近 接 側 軌 道 中 心 か ら 12.5m 地 点 L _{Aeq}											
							東側								西側			
							昼間	夜間							昼間	夜間		
	中村区平池町4丁目		60	-	61	中村区平池町4丁目	53	51							-	-		
	中川区九重町		56	53	-	中川区九重町	60	55							-	-		
	中川区烏森町字四反畑		55	56	56	中川区烏森町字四反畑	58	55							58	55		
	中川区小本一丁目		49	48	48	中川区小本一丁目	54	50							57	53		
						中川区吉良町	-	-							54	48		
						港区正徳町2丁目	52	46							52	46		
					港区土古町1丁目	52	45	52	45									
					港区寛政町4丁目	52	46	52	46									
					港区稲永二丁目	51	45	51	45									
					港区野跡三丁目	52	46	52	46									

表 4-2 環境影響評価（存在および供用）の概要(2)

環境要素	調 査	予 測	環 境 保 全 措 置	評 価																																														
振 動	列車振動調査結果を以下に示す。 ・ 振動レベル 単位：dB <table><tr><th>調査地点</th><th>鉄道境界</th><th>民地境界</th><th>12.5m地点</th></tr><tr><td>中村区平池町4丁目</td><td>62</td><td>-</td><td>58</td></tr><tr><td>中川区九重町</td><td>57</td><td>51</td><td>-</td></tr><tr><td>中川区烏森町字四反畑</td><td>59</td><td>52</td><td>51</td></tr><tr><td>中川区小本一丁目</td><td>48</td><td>48</td><td>44</td></tr><tr><td>港区稲永二丁目</td><td>77</td><td>-</td><td>68</td></tr></table>	調査地点	鉄道境界	民地境界	12.5m地点	中村区平池町4丁目	62	-	58	中川区九重町	57	51	-	中川区烏森町字四反畑	59	52	51	中川区小本一丁目	48	48	44	港区稲永二丁目	77	-	68	計画路線を走行する列車による振動の予測結果を以下に示す。 単位：dB <table><tr><th>予測地点</th><th>近接側軌道中心から 12.5m地点</th></tr><tr><td>中村区平池町4丁目</td><td>52～54</td></tr><tr><td>中川区九重町</td><td>53～56</td></tr><tr><td>中川区烏森町字四反畑</td><td>50～52</td></tr><tr><td>中川区小本一丁目</td><td>41～49</td></tr><tr><td>中川区吉良町</td><td>53</td></tr><tr><td>港区正徳町2丁目</td><td>52</td></tr><tr><td>港区土古町1丁目</td><td>52</td></tr><tr><td>港区寛政町4丁目</td><td>52</td></tr><tr><td>港区稲永二丁目</td><td>51</td></tr><tr><td>港区野跡三丁目</td><td>53～54</td></tr></table> 注)中川区九重町は鉄道敷地境界上の予測結果	予測地点	近接側軌道中心から 12.5m地点	中村区平池町4丁目	52～54	中川区九重町	53～56	中川区烏森町字四反畑	50～52	中川区小本一丁目	41～49	中川区吉良町	53	港区正徳町2丁目	52	港区土古町1丁目	52	港区寛政町4丁目	52	港区稲永二丁目	51	港区野跡三丁目	53～54	列車振動を低減するため、予測条件として設定している次の環境保全措置を講じる。 ・ 分岐器及び急曲線を除く箇所におけるロングレールの採用 ・ 高架構造区間でのバラストマットの使用 加えて、次の環境保全措置を講じることにより、より一層の振動の低減を図る。 ・ レール頭面の平滑化 レールや車両の保守管理については、整備の基準を作成し維持管理を計画的に行い振動の低減に努める。	環境保全措置を講じることにより、地域住民の日常生活への影響を低減できると評価できる。 なお、予測結果の妥当性を検証するため、予測地点において事後調査を実施し、環境保全の見地から対策が必要と認められたときは、必要な措置を講じる。
調査地点	鉄道境界	民地境界	12.5m地点																																															
中村区平池町4丁目	62	-	58																																															
中川区九重町	57	51	-																																															
中川区烏森町字四反畑	59	52	51																																															
中川区小本一丁目	48	48	44																																															
港区稲永二丁目	77	-	68																																															
予測地点	近接側軌道中心から 12.5m地点																																																	
中村区平池町4丁目	52～54																																																	
中川区九重町	53～56																																																	
中川区烏森町字四反畑	50～52																																																	
中川区小本一丁目	41～49																																																	
中川区吉良町	53																																																	
港区正徳町2丁目	52																																																	
港区土古町1丁目	52																																																	
港区寛政町4丁目	52																																																	
港区稲永二丁目	51																																																	
港区野跡三丁目	53～54																																																	
日 照	計画路線に近接して家屋が分布する箇所は、計画路線の東側に3箇所、西側に7箇所、南東側に1箇所及び北西側に1箇所の計12箇所であった。窓の位置はほとんどの家屋で南側には窓があり、東側ないし西側にも一部窓があった。 高層建築物により日照が阻害されている箇所はなかった。	5時間を超える日影範囲は、計画路線の概ね北側に、計画路線構造物端より約0～5mの範囲で6箇所(総延長770m)において予測されたが、5時間を超える日影範囲が家屋等に生ずる箇所はなかった。	計画路線の存在により、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」の通知の基準を超える日陰を生じる住居に対しては、この通知に基づき適切な措置を講じる。	計画路線の沿線宅地には、日陰時間の基準のうち4時間(2階)の適用される箇所はなく、すべての箇所で日陰時間の基準は5時間(2階)である。予測結果では、5時間を超える日陰範囲が家屋等に生じる箇所はなかった。 したがって、計画路線の構造物の日影による住居環境への影響は小さいと評価できる。																																														

表 4-2 環境影響評価（存在および供用）の概要(3)

環境要素	調査	予測	環境保全措置	評価
緑地	・樹種 確認種のほとんどが、公園等に植栽されている種あるいは市街地等でみられる種であり、「植物版レッドリスト」(1997 環境庁)等に該当する様な貴重な種は確認されなかった。 ・緑被率 緑被率は、荒子川公園が59.4%、梅ノ木緑地が74.5%、空見緑地が64.0%であった。	鉄道施設の存在・供用により、緑被率は荒子川公園で55.1%（4.3%減少）、梅ノ木緑地が70.3%（4.2%減少）、空見緑地が52.6%（11.4%減少）に変化する。	公園及び緑地管理者と協議し、消滅した緑地を植栽等により回復するため代償措置を講じる。	消滅した緑地は、公園管理者と協議し、植栽により代償措置を講じることにより、環境に与える影響の程度を極めて小さくできると判断でき、環境に及ぼす影響はほとんどないと評価できる。
電波	・テレビ共同受信施設 計画路線の北側から臨港地区境付近までは、テレビ共同受信施設の利用区域が多く分布している。 ・テレビ電波受信状況 計画路線周辺は、名古屋市内からのテレビ電波については送信点が近く、テレビ受信状況が全般的に良好な地域である。しかし、計画路線周辺には中高層の建築物が多く、中高層建築物の周辺ではゴースト障害の発生している地点も多かった。 貨物走行時にフラッター障害を測定したところ、鉄道から約40mの距離にある1地点で名古屋UHF局にフラッター障害が確認された。パルス障害は測定した6地点では確認されなかった。	・しゃへい障害 計画路線沿いの一部地域において、しゃへい障害が予測される。 ・反射障害 反射によるテレビ電波障害は発生しないと予測される。 ・パルス障害 各チャンネルのテレビ電波とも$P>0$であり、パルス障害は発生しないと予測される。 ・フラッター障害 鉄道から80m以上の距離では障害は発生しないと予測される。	・テレビ電波の受信に影響を及ぼす箇所については、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」に定められた共同受信施設の設置等に必要な費用負担を行う。 ・高架構造物建設中においても、テレビ電波障害が発生する可能性があり、その場合においても、上記に準じ適切な措置を講じる。	高架構造物の新設等により、計画路線に近接する一部地域で、しゃへい障害・フラッター障害が発生すると予測されるが、影響がみられた場合には、共同受信施設の設置等の環境保全措置を講じることにより、テレビ電波の受信状況を改善するため、影響は極めて小さくできると判断され、地域住民への影響は回避できると評価できる。
景観	計画路線周辺は市街地であり、自然景観資源は存在しない。主要な眺望点としては、荒子川公園があげられ、荒子川に架かる荒子川パークブリッジは主要な眺望点となっている。 その他、日常生活上の視点として、道路や緑地が近接している場所等がある。	鉄道施設の建設による景観資源及び主要な眺望点の分布の改変はないと考えられる。 荒子川公園の荒子川パークブリッジからの景観は、新たな橋梁景観の出現により、国道の道路橋が陰に隠れ、整理された近代的な景観に生まれ変わる。 また、公園や街路樹のある場所では緑地と調和し、幹線道路や名港中央大橋や港湾施設の場所では都市的景観として調和している。	本事業による景観変化の影響を回避・低減するために、西名古屋港線沿線の地域特性を考慮しながら周辺環境との調和に努め、以下の環境保全措置を講じる。 ・今後の詳細検討の中で、高架橋のデザイン等についてさらに検討する。 ・高架下利用についても、景観へ配慮しながら、地域の景観と調和するように検討する。 ・公園緑地を縦断する部分については、適切な景観を維持できるように公園管理者等と協議をし、植栽等の措置を講じる。	高架構造物等の鉄道施設は、新たな都市景観の要素として地域の景観と調和しており、環境に与える影響の程度は極めて小さいと判断でき、景観変化の影響はほとんどないと評価できる。

表 4-2 環境影響評価（存在および供用）の概要(4)

環境要素	調査	予測	環境保全措置	評価
人と自然との触れ合いの活動の場	計画路線周辺の人と自然との触れ合い活動の場としては、荒子川公園があげられる。 荒子川公園内には、グラウンド、テニスコート、わんぱく冒険広場、荒子川緑道、見本園及びラベンダー畑等があり、年間15万3千人の来場者がある。 現在、貨物が走る西名古屋港線が荒子川公園内を地表構造で通過しており、荒子川公園沿いの緑道部でアンダーパスが可能となっている。	計画路線の高架化及び複線化により、既設線路に比べて規模の大きな鉄道施設が出現するため、人の動き（通行）に変化が現れ、公園利用者への影響が考えられる。しかし、線路の高架化により行き来が楽になると予測され、分断は解消される。	・高架化により、公園内の散策路等の通路を増設する等、利便性の向上に配慮する。 ・鉄道施設の色彩等に配慮し、周辺との違和感が強くないよう配慮する。 ・高架下は、雑草等生い茂ることのないよう定期的に整備を行う。 ・公園管理者等の関係機関と公園の利用について協議し、供用時、必要な措置を講じる。	荒子川公園においては、現在の線路と比較して線路の規模は大きくなるが、線路の高架化により連絡通路の増設が可能となり、公園の分断が解消されて利便性が向上する。また、連絡通路以外の高架下については、美化に努め、ゴミの不法投棄等が行われないよう対策を講じるとともに、利用者の安全性と公園の利用上支障がないよう、公園管理者等の関係機関と協議して環境保全措置を講じる。 以上のことにより、野外レクリエーション地への影響は極めて小さくすることができると判断され、利用者への影響はほとんどないと評価できる。
廃棄物等	名古屋市では、一般家庭から排出される一般廃棄物は、市が収集・運搬し、処理は市の処理施設で行っている。事業活動に伴って生じる廃棄物のうち事業系一般廃棄物は、市が行うもののほか、事業者又は処理業者（市長の許可を得た場合）が収集・運搬し、その処理を市の処理施設で行っている。 事業活動に伴って発生する廃棄物のうち産業廃棄物は、事業者自身が処理するのが原則であるが、名古屋市公告第200号（平成10年6月17日）で定める9種類の産業廃棄物は、その数量及び形状を制限した上で受け入れ、処分している。	12駅で発生する廃棄物は、乗車券が12.3kg/日、新聞紙が19.6kg/日、その他ゴミが178kg/日と予測される。 なお、資源ゴミのビン類及びカン類は、自販機業者にすべて回収させる計画であることから、駅からの発生量はほぼゼロと予測される。	本事業による廃棄物等の処理・処分に当たっては関係機関と協議・調整の上、適正に行い、廃棄物の影響を回避・低減するため及び廃棄物の発生を抑制し有効利用するために、以下の環境保全措置を実施する。 ・駅構内には、新聞紙、ビン類、カン類、その他の分別用ゴミ箱を設置し、分別回収に努める。 ・自販機、店舗を設置する場合は、施設管理者として構内美化の表示による啓発や清掃に努める。 ・分別回収した新聞紙は、再生資源業者に引き取らせ再資源化に努める。また、資源ゴミのビン類、カン類は、自販機業者にすべて引き取らせ、再資源化に努める。 ・乗車券として発生する廃棄物も再生資源業者に引き取らせ再資源化に努める。 ・分別回収して再資源化に努める以外の廃棄物の処理に当たっては、事業系の一般廃棄物として、許可を受けた業者に委託して適正に処分する。 ・鉄道施設の保守・管理に伴い発生するレール、まくら木等は、再生資源業者に引き取らせ再資源化を図る。 ・名古屋市で推進している「ゴミ減量化・再資源化行動計画」によると、ゴミ減量目標として平成16年度におけるゴミ排出予測量に対し16%の減量化を目指すと言及しており、この目標を目指して廃棄物等の発生量を抑制する。	事業の実施に当たっては、「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、名古屋市で推進している「ゴミ減量化・再資源化行動計画」に基づき、再生利用に努めること等の環境保全措置を講じることににより、環境に与える影響の程度は極めて小さくできると判断され、影響はほとんどないと評価できる。

第 5 章 法対象事業に係る事後調査の項目及び手法

5 . 1 目 的

存在供用に際し、環境影響評価書の予測及び評価、並びに環境保全措置の妥当性を確認することを目的とする。

なお、調査結果が予測の結果と著しく異なり、環境保全の見地から対策が必要となった場合は必要な措置を講じる。

5 . 2 事後調査の項目及び手法

存在供用に伴う環境影響について調査する。

なお、実施する計画を表 5 - 1 に、調査地点を図 5 - 1 に示す。

5 . 3 事後調査を行う時期

事後調査を行う時期は次のとおりである。

調査時期 ： 工事完了後、定常状態になった時。

表 5-1 事後調査項目に係る調査計画

調査する 環境要素	調 査 事 項	調 査 場 所	調 査 方 法
騒 音	列車走行音	・地表部 評価書予測地点、または代表的な場所 (図 5-1 調査地点位置図 No.2) ・盛土部 評価書予測地点、または代表的な場所 (図 5-1 調査地点位置図 No.1, No.4 ~ No.5) ・高架部 評価書予測地点、または代表的な場所 (図 5-1 調査地点位置図 No.3 ~ No.4, No.6 ~ No.10)	・「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成 7 年 12 月 20 日 環境庁在来鉄道騒音指針検討会)に基づき、測定時間中の全列車を対象として、上下線別に近接側軌道中心より 12.5m、高さ地上 1.2m で測定する ・講じた保全措置の内容を整理する。
振 動	列車走行時の地表面振動	・地表部 評価書予測地点、または代表的な場所 (図 5-1 調査地点位置図 No.2) ・盛土部 評価書予測地点、または代表的な場所 (図 5-1 調査地点位置図 No.1, No.4 ~ No.5) ・高架部 評価書予測地点、または代表的な場所 (図 5-1 調査地点位置図 No.3 ~ No.4, No.6 ~ No.10)	・「JIS Z 8735 振動レベル測定方法」に基づき、測定時間中の全列車を対象として、上下線別に近接側軌道中心より 12.5m の地点で、振動レベルのピーク値を測定する。 ・講じた保全措置の内容を整理する。
日 照	・苦情内容とその件数及び対処内容 ・補償世帯数 ・その他講じた保全措置の内容	-	・苦情内容と件数、対処内容を整理する。 ・補償世帯数を整理する。 ・講じた保全措置の内容を整理する。
緑 地	・講じた代償措置の内容	・評価書予測地点 3 箇所 (図 5-1 緑地調査地点)	・講じた代償措置の内容を整理する。
電 波	・電波障害対策世帯数 ・対策実施箇所 ・その他講じた保全措置の内容	-	・電波障害対策を実施した世帯数を整理する。 ・電波障害対策実施箇所を整理する。 ・講じた保全措置の内容を整理する。
景 観	・開業段階の眺望写真 ・その他講じた保全措置の内容	・評価書予測地点 6 箇所 (図 5-1 景観調査地点 視点 1 ~ 視点 6)	・評価書予測地点において開業段階の眺望写真を撮影する。 ・講じた保全措置の内容を整理する。
人と自然との 触れ合い の活動の場	・公園内の散策通路の増設状況 ・高架下の整備状況 ・その他講じた保全措置の内容	-	・公園内の散策通路の増設状況を整理する。 ・高架下の整備状況を整理する。 ・その他講じた保全措置の内容を整理する。
廃棄物等	・駅構内におけるゴミの分別回収実施状況 ・資源ゴミ、新聞紙等の回収状況および回収後の処置 ・事業系一般廃棄物の処理先及び処理方法 ・レール、まくら木等の処理先及び処理方法 ・その他講じた保全措置の内容	-	・各駅の廃棄物回収状況、及び回収後の処置(排出先、処理方法)を整理する。 ・講じた保全措置の内容を整理する。

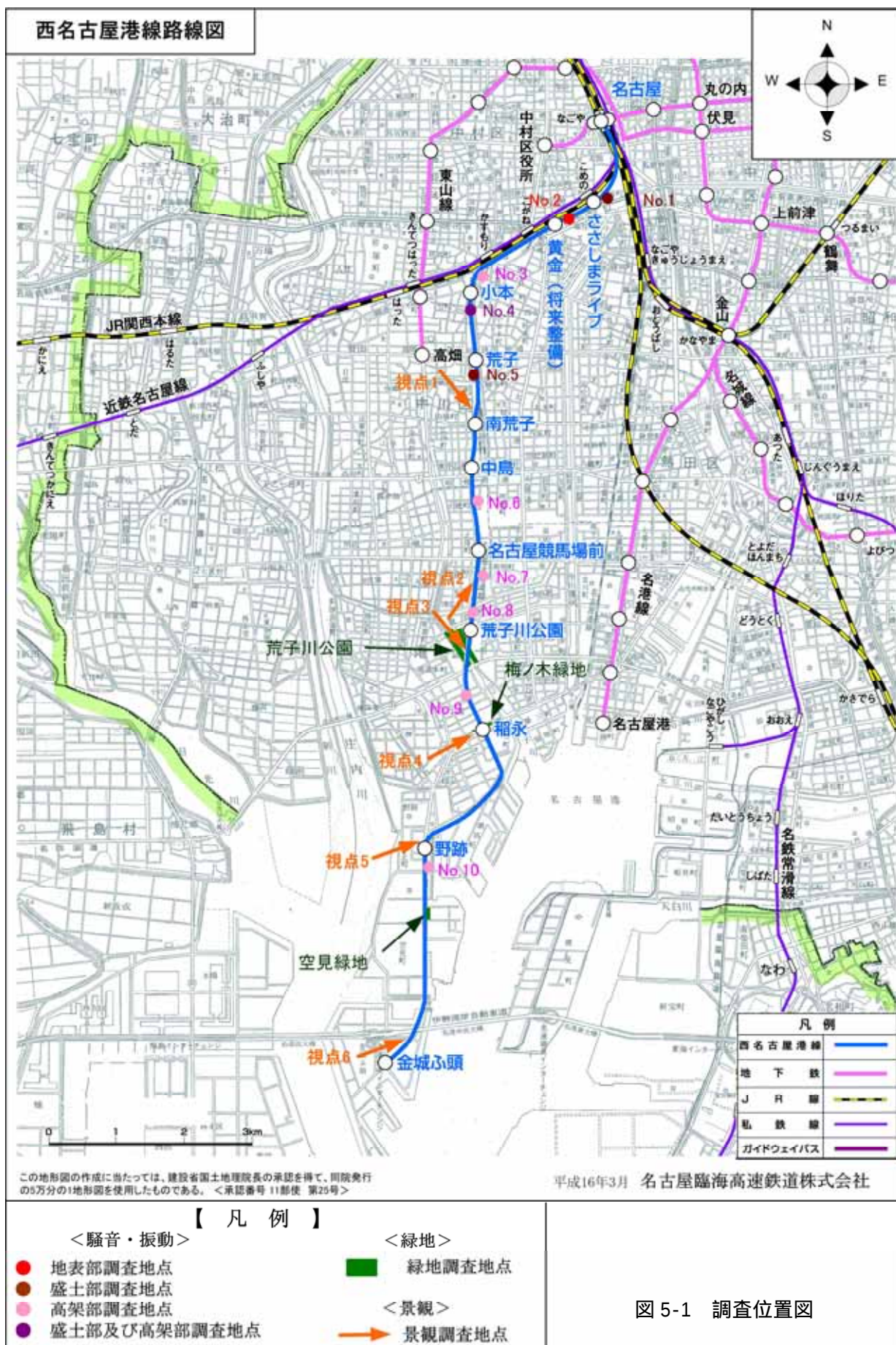


図 5-1 調査位置図