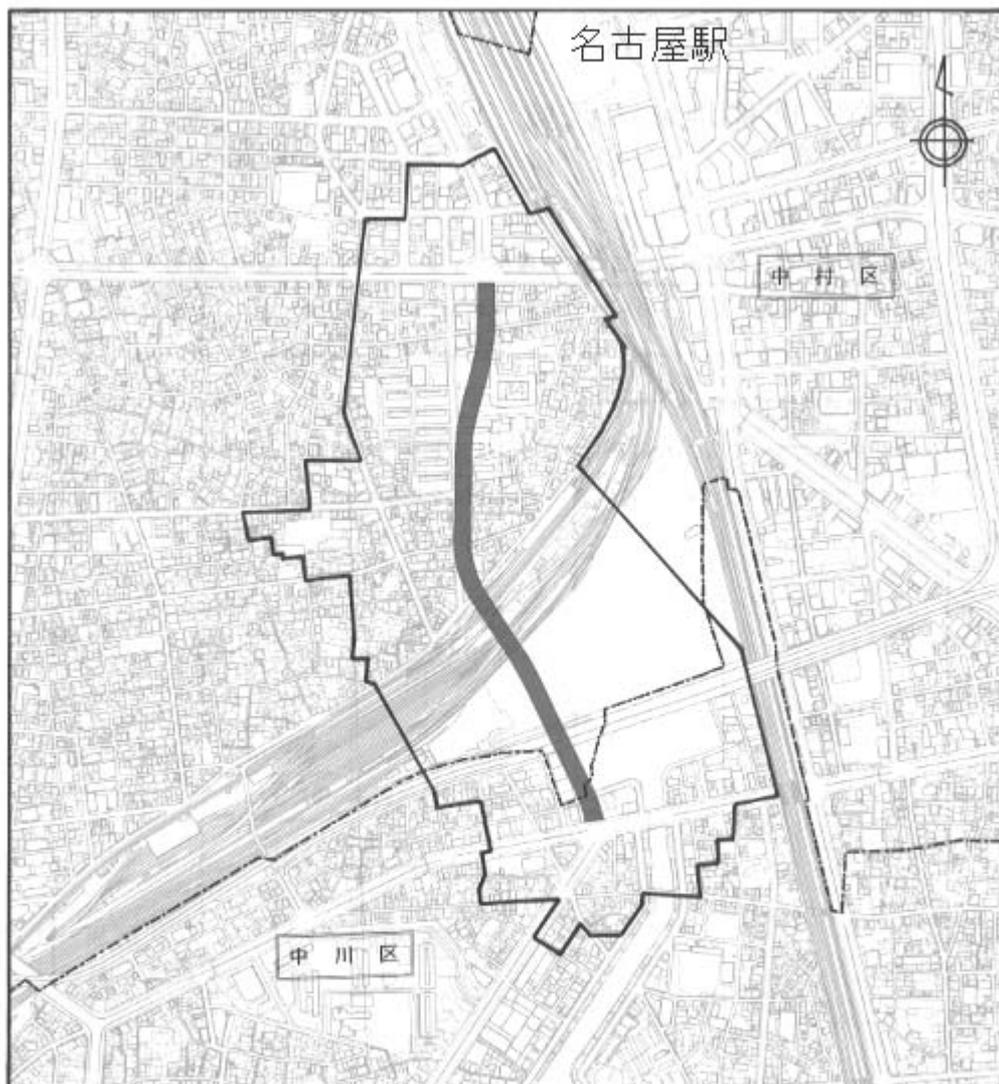


事業の目的		<p>本事業の目的は、笹島交差点及び運河通等の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに交通の整流化を図ることによる地域の交通環境の改善及び鉄道施設による地域分断の解消、さらには、ささしまライブ24地区及び沿道の土地利用の促進による沿道地域の活性化と発展に寄与しようとするものである。</p>
事業の内容		<p>本事業は、中村区太閤一丁目から太閤地区を通り、JR関西本線等と立体交差し、ささしまライブ24地区を經由し中川区運河町に至る新たな幹線道路の都市計画であり、既存の都市計画道路3・3・14号椿町線を延伸し、同じく都市計画道路3・2・132号岩井町線及び3・2・15号荒子町線に接続させようとするものである。</p> <p>計画路線の概要を以下に示す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区間: 名古屋市中村区太閤一丁目～中川区運河町 ・計画延長: L=約1,010m(新設区間) ・車線数: 本線 4車線 側道 2車線 ・道路区分: 4種1級 ・構造: 地表式(計画路線はJR関西本線等の鉄道施設の地下を通過し、その前後の取付は堀割構造とする。) ・供用開始予定時期: 平成22年(西暦2010年)
環境保全上の配慮		<p>椿町線の整備にあたっては、できる限り歩道の植栽を行うとともに、鉄道交差点においては歩車分離を行い、歩道を鉄道上空に設けることにより、安全で快適な道路を目指す。</p> <p>工事にあたっては、警察、道路管理者をはじめ各管理者等と綿密な打合せを行うとともに、建設機械の配置方法等についてきめ細かい施工計画を立てることによって、工事による騒音・振動の低減を図るほか、廃棄物対策・安全対策等によって環境保全に努める。</p> <p>建設工事に伴い副次的に発生するコンクリート、アスファルト塊等については、リサイクルの促進をはじめとする建設副産物の適正な処理等に努める。</p>
関係地域		<p>大気汚染、騒音による影響を考慮して、計画路線から両側約150mまでの範囲を含めて、道路等の地域状況を勘案して、設定した。図(関係地域の範囲)参照。</p>
環境影響 評価の 概要	供用時	大気汚染 騒音 振動 景観 地域分断 安全性(交通安全)
	工事中	大気汚染(粉じん) 騒音 振動 地盤 廃棄物 安全性(交通安全・危険物)

関係地域の範囲



凡 例	
記号	名称
	計画路線
	関係地域

1 : 10,000
0 100 200 300 400 500m

大気汚染

調査(気象の状況)		
資料調査	調査事項	気象の状況
	資料名等	「平成9年版 名古屋市環境白書(資料編)」(平成9年12月 名古屋市環境保全局) 「平成8年度 大気環境調査報告書」(平成10年1月 名古屋市環境保全局) 「平成8年度 名古屋市における大気汚染調査結果」(平成9年7月 名古屋市環境保全局)
	調査結果	中村保健所での主風向は北西であり、年平均風速は2.2m/sであった。
現地調査	調査事項	気象の状況(風向・風速)
	調査方法	地上10m においてプロペラ型微風向風速計により毎正時における10分間平均値を連続観測
	調査地点	事業予定地沿線の2地点
	調査期間	平成5年から平成6年の四季にわたり、各季7日間の連続測定を行った。 秋季:平成5年11月16日～22日、冬季:平成6年1月23日～29日、春季: 平成6年3月12日～18日、夏季:平成6年7月19日～25日
	調査結果	風向について季節ごとにみると、夏季に南及び南南西、その他の季節では北から西北西の風の出現頻度が高くなっている。
調査(大気質濃度の状況)		
資料調査	調査事項	大気質濃度の状況
	資料名等	「平成9年版 名古屋市環境白書(資料編)」(平成9年12月 名古屋市環境保全局) 「平成8年度 大気環境調査報告書」(平成10年1月 名古屋市環境保全局) 「平成8年度 名古屋市における大気汚染調査結果」(平成9年7月 名古屋市環境保全局)
	調査結果	二酸化窒素(年平均値)が0.029ppm、一酸化炭素(年平均値)が0.6ppm、浮遊粒子状物質(年平均値)が0.045mg/m ³ であった。
現地調査	調査事項	大気質濃度の状況(二酸化窒素、一酸化炭素、浮遊粒子状物質)
	調査方法	・二酸化窒素 ザルツマン試薬を用いる吸光光度法による1時間値の連続測定 ・一酸化炭素 非分散赤外分析計による1時間値の連続測定 ・浮遊粒子状物質 β線質量濃度計による1時間値の連続測定
	調査地点	事業予定地沿線の2地点(気象の状況と同一)
	調査期間	平成5年から平成6年の四季にわたり、各季7日間の連続測定を行った。 秋季:平成5年11月16日～22日、冬季:平成6年1月23日～29日、春季: 平成6年3月12日～18日、夏季:平成6年7月19日～25日
	調査結果	二酸化窒素の四季平均値が0.031ppmと0.032ppm、一酸化炭素(年平均値)が0.6ppmと0.7ppm、浮遊粒子状物質(年平均値)が0.045mg/m ³ と0.049mg/m ³ であった。
予測・評価(供用時)		

環境保全目標	<p>二酸化窒素：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内、又はそれ以下であること。</p> <p>一酸化炭素：1時間値の1日平均値が10ppm以下であること</p> <p>浮遊粒子状物質：現況に対して、影響ができるだけ少ないこと</p>
予測事項	窒素酸化物(二酸化窒素)、一酸化炭素及び浮遊粒子状物質
予測対象時期	平成27年(西暦2015年)
予測対象範囲	道路断面5地点
予測手法	<p>大気拡散モデルによる濃度予測</p> <p>[本文見出し]</p> <p>1)予測の手順、2)拡散計算式(一般部)、3)拡散計算式(トンネル坑口部)</p>
予測条件	<p>[本文見出し]</p> <p>1)道路条件、2)交通条件(計画交通量、車種別時間交通量、走行速度)、3)気象条件、4)排出源条件(排出源の配置及び位置、車種別排出係数、排出係数の縦断勾配による補正、時間別平均排出量)、5)年平均濃度の算出、6)二酸化窒素への変換、7)バックグラウンド濃度</p>
予測結果	<p>・二酸化窒素 年平均濃度は0.0314～0.0330ppmと予測され、日平均値の年間98%値に換算したところ、0.053～0.055ppmであった。</p> <p>・一酸化炭素 年平均濃度は0.632～0.667ppmと予測され、日平均値の2%除外値に換算したところ、1.49～1.54ppmであった。</p> <p>・浮遊粒子状物質 年平均濃度は0.0491～0.0534mg/m³と予測され、日平均値の2%除外値に換算したところ、0.119～0.129ppmであった。</p>
評価	<p>二酸化窒素、一酸化炭素については、環境保全目標を達成できると考えられる。</p> <p>また、浮遊粒子状物質についてはバックグラウンド濃度が現況においては環境基準を上回り、計画路線による濃度寄与率はバックグラウンド濃度に対して9.1～18.7%であると予測されている。</p> <p>現況においても環境基準を超過していることに鑑み、今後関係機関とも調整して総合的な対策を推進するとともに、比較的寄与の高い巻き上げによる浮遊粒子状物質の発生を抑制するための道路面の清掃や、吸着効果が期待できる樹種による植樹帯の設置などにより、一層の低減に努めることから、環境保全目標を達成できると考えられる。</p> <p>なお、今後の排出ガス規制の強化などにより、実際の道路供用時の計画路線による寄与濃度は予測結果より低く抑えられることが期待されるものと考えている。</p> <p>また、名古屋市の条例による二酸化窒素に係る環境目標値に対しては、自動車交通公害防止のための総合的道路施策の推進や今後の排出規制の強化、低公害車の研究開発の促進などにより、大気汚染の改善が将来期待されるものとする。</p>

大気汚染（粉じん）

調 査		
資料調査	調査事項	大気質濃度(降下ばいじん)の状況
	資料名等	「平成9年版 名古屋市環境白書(資料編)」(平成9年12月 名古屋市環境保全局) 「平成8年度 大気環境調査報告書」(平成10年1月 名古屋市環境保全局)
	調査結果	平成8年度の中村区(第一赤十字病院)及び中川区(水道局材料所)の降下ばいじん量は $2.6\text{t}/\text{km}^2\cdot\text{月}$ 、 $2.7\text{t}/\text{km}^2\cdot\text{月}$ である。全市平均の $2.4\text{t}/\text{km}^2\cdot\text{月}$ に比べて、中村区、中川区とも上回っている。
予測・評価(工事中)		
環境保全目標	日常生活に著しい影響を及ぼさない。	
予測事項	工事による粉じん	
予測対象時期	工事中	
予測手法	事業計画から定性的に予測する。	
予測結果	工事中において、建設機械の稼働や土砂の掘削・運搬等による粉じんの発生による影響が予測される。	
評 価	予測結果によれば、工事中において、建設機械の稼働や土砂の掘削・運搬等による粉じんの発生による影響が考えられるが、工事用車両の通路選定に十分留意し、土砂の掘削・運搬等により粉じんが発生するおそれのある場所では、シートによる防じん、散水、搬出入車両の洗浄など適切な措置を講じることにより、周辺環境に及ぼす影響の軽減をはかることで、環境保全目標を達成できると考えられる。	

騒音

調 査		
資料調査	調査事項	自動車騒音レベルの状況
	資料名等	「名古屋市の騒音 自動車騒音・振動編(平成5年度)」(名古屋市環境保全局)
	調査結果	関係地域周辺の道路沿道における昼間の騒音レベルは59～68dB(A)、広小路線及び江川線の24時間調査による騒音レベルは60～68dB(A)となっている。
現地調査	調査事項	騒音レベルの状況
	調査方法	「JIS C 1502」に定められた普通騒音計を使用し、「JIS Z 8731」に定められた騒音レベル測定方法により、騒音レベルの中央値(L ₅₀)の測定を行った。騒音レベルの測定は、地上から高さ1.2mで実施した。
	調査地点	5地点
	調査期間	平成6年7月26日(火)午前7時から24時間
	調査結果	時間区分平均値が46～64dB(A)であり、騒音レベルが高い状況にある。また、地点別にみると、昼間の時間区分平均値はa地点(中村区太閤一丁目)が高く、夜間はd地点(中村区平池町)が高い傾向を示している。
予測・評価(供用時)		
環境保全目標	地域類型A:昼間 60以下、朝・夕 55以下、夜間 50以下 地域類型B:昼間 65以下、朝・夕 65以下、夜間 60以下 (単位はdB(A)) 地域の類型及び時間の区分は、平成7年愛知県告示第895号による。	
予測事項	計画路線の騒音レベルの中央値(L ₅₀)	
予測対象時期	平成27年(西暦2015年)	
予測対象範囲	道路断面5地点(大気汚染と同じ)	
予測手法	数理解析モデルによる予測(日本音響学会式・建設省土木研究所提案式) [本文見出し] 1)予測の手順、2)予測計算式(一般部)、3)予測計算式(トンネル坑口部)(明り部からの騒音、トンネル坑口からの騒音、合成騒音)	
予測条件	[本文見出し] 1)道路条件等、2)交通条件、3)予測式の補正值(回折減衰による補正值、種々の原因による補正值)、4)予測対象時間	
予測結果	朝55～65、昼間57～66、夕54～63、夜間49～58(単位はdB(A))	
評 価	<p>予測地点No.4については環境保全目標を達成できるが、他の4地点については環境保全目標を上回ることから、環境保全対策が必要である。</p> <p>騒音の予測値が環境保全目標の値を超えている予測地点には、遮音壁の設置など適切な環境保全措置を講ずることにより、環境保全目標を達成することができると考えられる。</p> <p>また、病院、学校等の特に静穏さが要求される施設に対しては個別に対応するものとし、学校については基本的に「学校環境衛生の基準」(平成4年6月文部省体育局長通知)に基づき対応する。</p> <p>病院については、国によって示された基準は特にないが、入院患者の睡眠への影響などを考慮した対応を検討していく。</p>	

	さらに、新環境基準への対応として、等価騒音レベルによる予測を実施した結果、騒音レベルの中央値(L ₅₀)に対応する環境保全対策を実施することにより、全ての予測地点において、新環境基準値を下回った。遮音壁等による環境保全対策の検討結果を表に示す。(表省略)
予測・評価(工事中)	
環境保全目標	日常生活に著しい影響を及ぼさない。
予測事項	建設機械騒音
予測対象時期	工事中
予測対象範囲	予測地点は、道路と民地との境界地上1.2mとした。
予測手法	エネルギー伝播予測方法
予測条件	[本文見出し] 1)建設機械、2)建設機械騒音、3)予測条件(準備工、函体工事、掘割工事、舗装工事)
予測結果	工種ごとの建設機械の騒音レベルの予測結果 準備工:84、函体工事:75~82、掘割工事:79~84、舗装工事:75~84 (単位はdB(A))
評価	建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、75~84dB(A)の範囲であり、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値85dB(A)を満足しており、環境保全目標を達成できると考えられる。 なお、工事の実施にあたっては各種機械から発生する騒音の複合による影響等を考慮し騒音を極力抑える施工方法を採用するほか、機種を選定にあたっては低騒音型機械の導入や防音シートの導入に努める。 また、機械の操作、配置、使用期間及び作業区域についても十分留意するものとし、周辺環境に及ぼす影響を少なくするよう努める。

振 動

調 査		
資料調査	調査事項	道路交通振動レベルの状況
	資料名等	「名古屋市の騒音 自動車騒音・振動編(平成5年度)」(名古屋市環境保全局)
	調査結果	関係地域周辺の道路交通振動(L ₁₀)の状況 椿町線42、広井町線<35、江川線44、駅裏線42、三蔵町線38、岩井町線48 (単位はdB)
現地調査	調査事項	振動レベルの状況
	調査方法	「JIS C 1510」に定められた振動レベル計を使用し、「JIS Z 8735」に定められた振動レベル測定方法により、振動レベルの80%レンジの上端値(L ₁₀)の測定を行った。
	調査地点	騒音と同じ5地点
	調査期間	平成6年7月26日(火)午前7時から24時間
	調査結果	各時間区分の最大値が38~47dBであり、地点別にみると、昼間の時間区分最大値はc地点(中村区太閤二丁目)が高く、夜間はd地点(中村区平池町)が高い。
予測・評価(供用時)		
環境保全目標	大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度であること。	
予測事項	計画路線の振動レベル80%レンジの上端値(L ₁₀)	
予測対象時期	平成27年(西暦2015年)	
予測対象範囲	道路断面5地点(大気汚染と同じ)	
予測手法	「道路環境整備マニュアル」(平成元年1月 社団法人日本道路協会)に示される方法に基づく [本文見出し] 1)予測の手順、2)予測計算式	
予測条件	[本文見出し] 1)道路条件、2)交通条件、3)予測式の補正值等(予測計算式に用いる係数及び補正項、路面平坦性の標準偏差、地盤卓越振動数)、4)予測対象時間、5)予測基準点の位置	
予測結果	昼間48~53、夜間42~47(単位はdB)	
評 価	振動レベルは道路と民地との境界線上において、42~53dBであり、振動規制法に基づく道路交通振動の限度を下回っており、環境保全目標を達成できると考えられる。	
予測・評価(工事中)		
環境保全目標	日常生活に著しい影響を及ぼさない。	
予測事項	建設機械振動	
予測対象時期	工事中	
予測手法	振動伝播予測方法	
予測条件	[本文見出し] 1)建設機械、2)建設機械振動、3)建設機械の配置	

予測結果	工種ごとの建設機械の振動レベルの予測結果 準備工:74、函体工事:58~70、堀割工事:61~72、舗装工事:71~68 (単位はdB)
評価	<p>建設機械の稼働に伴う振動レベルは、58~74dBの範囲であり、特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準値75dBを満足しており、環境保全目標を達成できると考えられる。</p> <p>なお、工事の実施にあたっては各種機械から発生する振動の複合による影響等を考慮し、振動を極力抑える施工方法を採用するほか、機種を選定にあたっては低振動型機械の導入に努める。</p> <p>また、機械の操作、配置、使用期間及び作業区域についても十分留意するものとし、周辺環境に及ぼす影響を少なくするよう努める。</p>

地 盤

調 査		
資料調査	調査事項	地形・地質、地下水位、地盤変動、揚水設備の分布状況
	資料名等	「東海三県地盤沈下調査測量水準点成果表」(東海三県地盤沈下調査会、平成10年8月) 「笹島地区道路予備設計及び地質調査業務委託 地質調査報告書」(名古屋都市計画局、平成5年3月)
	調査結果	地下水位は、地表面下1.45mと4.04mである。地盤は、毎年1cm以内の変動が繰り返されているが、顕著な変化はみられない。関係地域内では、揚水設備が1カ所ある。
予測・評価(工事中)		
環境保全目標	日常生活に影響を及ぼすような地盤変位及び地下水位の低下を起こさない。	
予測事項	地盤変位及び地下水位の低下	
予測対象時期	工事中	
予測手法	事業計画及び類似事例より推定	
予測条件	<ul style="list-style-type: none"> ・地下水位 事業予定地の地下水位は、地表面下1.45m及び4.04mである。 ・掘削規模 掘削場所は、アンダーパス工事に必要な工事ヤード及び取り付け部の掘削部となる。工事ヤード(笹島側:約68m×25.6m深さ約10m、太閤側:約12m×25.6m深さ約10m)、掘削部(笹島側:約220m×19.5m深さ0～約10m、太閤側:約170m×19.5m深さ0～約10m) 	
予測結果	本事業による掘削の深さは約10m程度であるが、地盤全体に及ぶ地下水位の低下は生じないものと予測される。また、施工方法及び補助工法を適切に採用し、各種計測を実施しながら慎重に施工するため、地盤への影響は少ないと予測される。	
評 価	<p>予測結果から、環境保全目標を達成できると考えられる。</p> <p>しかしながら、工事に際しては、家屋調査及び届出の必要のない井戸の分布について、事前に調査を行った上で施工する。</p> <p>また、工事の施工による地下水位の低下及び地盤変位により住居、揚水設備等に障害が生じた場合は、原因を調査し、適切な措置を講ずるものとする。</p>	

廃棄物

調 査		
資料調査	調査事項	廃棄物の処理状況
	資料名等	「建設廃棄物処理ハンドブック」(厚生省、平成2年) 「産業廃棄物処理の手引き」(名古屋市環境事業局、平成5年)
	調査結果	建設現場から排出される建設廃棄物には一般廃棄物と産業廃棄物があるが、類似事例から判断すると、本事業の建設工事において一般廃棄物はほとんど発生しない。 産業廃棄物は事業者自ら処理するのが原則であるが、告示で定める産業廃棄物については、その数量及び形状を制限した上で名古屋市が受け入れ処分している。
予測・評価(工事中)		
環境保全目標	日常生活に著しい影響を及ぼさない。	
予測事項	廃棄物等の種類及び発生量	
予測対象時期	工事中	
予測手法	事業計画及び類似事例により推定	
予測条件	<ul style="list-style-type: none"> ・工事計画 別項「工事計画の概要」参照(省略) ・廃棄物の処理計画 廃棄物及び建設発生土は、以下に示す法律等を遵守して処理する。 「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年12月 法律第137号) 「建設廃棄物処理ガイドライン」(平成2年6月厚生省生活衛生局水道環境部産業廃棄物対策室) 「再生資源の利用の促進に関する法律」(平成3年4月法律第48号) 「建設副産物適正処理推進要綱」(平成5年1月建設事務次官通達) 「名古屋市建設廃棄物処理実施計画」(昭和63年7月名古屋市建設廃棄物処理対策協議会) 「名古屋市産業廃棄物処理指導要綱」(平成5年4月名古屋市) 「建設残土対策に関する当面の措置方針」(昭和56年2月建設事務次官通達)	
予測結果	工事に伴って発生が予測される主な廃棄物等の種類と発生量 建設廃材(アスファルト・コンクリート廃材) 約 1,600m ³ 、建設発生土(土・砂)約 110,000m ³ 、泥水 約 1,500m ³	
評 価	工事に伴い建設廃材、建設発生土及び泥水が発生するが、事業実施段階においてできる限り発生を抑制するとともに、分別、再利用・再資源化を図っていくものとする。また、その処理にあたっては「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「再生資源の利用の促進に関する法律」、「建設廃棄物処理ガイドライン」等を遵守し、発生量の抑制、再利用の促進、廃棄物等が周辺に飛散することがないように適切な運搬、処理を行うことから、環境保全目標を達成することができると考えられる。 なお、工事の実施にあたっては、マニフェストシステムの指導を遵守するほか、特に次の事項に配慮し、できる限り日常生活に及ぼす影響を軽減するよう努める。 1)廃棄物等の保管については極力滞留を避け、シートを掛ける等の措置	

を行う。

2)廃棄物等の運搬時には、運搬車両へのシート被覆等の措置を行い、廃棄物等の飛散及び荷こぼれがないように努める。

3)工事請負者に対し、廃棄物等の適切な処理を指導する。

景 観

調 査		
現地調査	調査事項	1)地域景観の特性 2)住民の日常生活における代表的視点からの景観
	調査方法	1)現地踏査に基づいて調査を行った。 2)地域景観の特性の把握をもとに代表地点を選定し、各地点から計画路線の方向を眺望した景観写真を撮影した。
	調査地点	1)計画路線の周辺 2)計画路線の周辺から選定した3カ所とした。
	調査期間	平成6年10月12日、平成10年2月17日
	調査結果	計画路線周辺では、北部は商業地域、近隣商業地域に指定されており、中高層ビルが連担している。中央部は第2種住居地域に指定されており、集合住宅等住宅系の土地利用がなされている。 また、南部は準工業地域に指定されており、笹島貨物駅跡の空地が広がり、その南は倉庫及び小規模な工場が見られる。
予測・評価(供用時)		
環境保全目標	地域の景観を著しく損なうことがないよう調和に努める。	
予測事項	住民の日常生活における代表的視点からの景観の変化	
予測対象時期	計画路線供用時	
予測対象範囲	3地点(現地調査と同じ)	
予測手法	予測地点における将来イメージ図を作成し、現況と対比する。	
予測条件	視点の位置は、住民の日常生活における視点を考慮し、地上付近とする。	
予測結果	計画路線は、街路植栽や歩道の修景等に配慮することにより周辺景観に調和すると予測される。	
評 価	予測結果から、環境保全目標を達成できると考えられる。 なお、今後事業の実施段階までに、さらに具体的施策の充実を図っていくことにより周辺環境との調和に努める。また、街路樹の植栽については、事業実施段階において、景観面ならびに大気浄化機能、管理面などを総合的に検討して、適切な樹種を選定する。	

地域分断

調 査		
調査内容	調査事項	地域の現状、交通安全施設の設置状況、学区の状況、コミュニティ施設の現状
	調査方法	信号交差点の位置については現地踏査を行った。その他については既存の文献等の収集によった。
	調査地点	計画路線周辺
	調査期間	平成6年10月12日、平成10年2月17日
	調査結果	計画路線は、牧野学区、米野学区及び愛知学区を通過している。また、関係地域内のコミュニティ施設の内訳としては、文教施設が6カ所、病院が1カ所、保健・医療施設が13カ所、集会施設が3カ所となっている。
予測・評価		
環境保全目標	住民の日常生活に著しい支障を及ぼさない。	
予測事項	地域分断への影響	
予測対象時期	供用時	
予測手法	事業計画からの推定	
予測結果	<p>計画路線は、関係地域北部の住宅地(中村区太閤地区)において、現況の駅西線に比べ広幅員の道路となること、平面を中心とし一部掘割構造で計画されていることから、横断歩道が2カ所廃止される。</p> <p>しかしながら、他地区の広幅員道路の交差点間隔・掘割構造部の例から判断し、地域住民等の通行及び既存コミュニティ活動など、人の往来に対する影響は少ないと予測される。</p> <p>また、関係地域南部では、笹島貨物駅跡地が中心であり、一部を除き未利用である。</p> <p>この跡地を中心とした土地区画整理事業により公共施設(道路)の整備が計画されており、地域分断への影響はほとんどないと予測される。</p>	
評 価	<p>予測結果から、環境保全目標は達成できると考えられる。</p> <p>なお、沿道のまちづくりとあわせた道路整備を計画しており、その中で計画路線の歩行者横断について地元の意向を踏まえながら、具体的な検討を進め、その実現に向け関係機関と調整・協議を行っていく考えである。</p>	

安全性（交通安全）

調 査		
資料調査	調査事項	通学路の位置、横断歩行者・自転車交通量の状況、地域の交通事故の実態、交通安全施設の状況
	調査方法	既存資料として、以下の資料を用いた。 「通学路図」(各小中学校調べ) 「平成8年中 名古屋市内の交通事故」(名古屋市民局)
	調査結果	計画路線を横断する通学路は、小学校で2カ所あるが、中学校区ではない。交通事故発生件数は関係学区全体では210件であり、このうち牧野学区が件数では最も多い198件である。
現地調査	調査事項	横断歩行者・自転車交通量の状況
	調査地点	関係地域北部の住宅地(中村区太閤地区)を南北に通過する駅西線6地点
	調査期間	平成6年7月26日(火)午前7時から12時間
	調査結果	歩行者:25~2,109人、自転車:42~2,696台
予測・評価(供用時)		
環境保全目標	小中学校の通学路及び歩行者等の交通安全を確保する。	
予測事項	通学路及び歩行者等の安全の確保	
予測対象時期	計画路線供用時	
予測手法	事業計画からの推定	
予測結果	<p>計画路線は、牧野小学校・米野小学校の通学路各1カ所を横断する。計画路線が整備された場合に米野小学校の通学路は信号交差点になること、牧野小学校の通学路は横断歩道が廃止されることから、別途信号交差点への通学路の変更が必要と考えられるが、現状機能は概ね確保できると予測される。</p> <p>また、計画路線は全線にわたり幅員3.5m以上の歩道を確保し、有効幅員についても「福祉都市環境整備指針」に定められた2.0m以上を十分満たすことから、通学路・歩行者及び高齢者等の安全に支障はないと予測される。</p>	
評 価	<p>計画路線は、横断箇所の特定制や歩道の整備等により、通学路・歩行者及び高齢者等の安全が確保されと考えられ、環境保全目標を達成できると考えられる。なお、歩道の整備にあたっては高齢化の進んだ地域の状況や地元の意向を踏まえるとともに、段差の解消など「福祉都市環境整備指針」にも留意しながら進める。</p>	

安全性（交通安全・危険物）

調 査	
調査事項	通学路の位置、横断歩行者量の状況、地域の交通状態の実態、交通安全施設の状況、地下埋設物等の位置
調査内容	<p>以下に示す既存資料の収集を主体とし、調査を行った。</p> <p>「通学路図」(各小中学校調べ)</p> <p>「平成8年中 名古屋市内の交通事故」(名古屋市市民局)</p> <p>「上水道配管図」(名古屋市水道局、平成10年)</p> <p>「下水道配管図」(名古屋市下水道局、平成10年)</p> <p>「埋調用設備図」(中部電力株、平成10年)</p> <p>「総合配管図」(東邦ガス株、平成10年)</p> <p>「道路管理システム[道路地形図]」(日本電信電話株、平成10年)</p> <p>また、関係地域北部の住宅地を南北に通過する駅西線の横断歩行者・自転車交通量については、6地点で現地調査を行った。</p>
調査結果	<p>計画路線を横断する通学路は、小学校で2カ所あるが、中学校区ではない。関係学区全体では、交通事故発生件数は210件であり、このうち牧野学区が件数では最も多く、全体の約半数を占める98件となっている。</p> <p>歩行者、自転車の交通量は広小路線に地階調査地点で多くなっている。</p> <p>また、関係地域には、上下水道管をはじめ多くの管路が埋設されており、架空線も数多くみられる。</p>
予測・評価(工事中)	
環境保全目標	日常生活に著しい影響を及ぼさない。
予測事項	通学路及び歩行者等の安全の確保(交通安全) 工事による地下埋設物等に与える影響(危険物)
予測対象時期	工事中
予測手法	事業計画からの推定
予測結果	<p>本工事の施工による車線の位置変更や交通規制等及び工事用車両の通行により通学路や歩行者等に対する影響があると予測される。</p> <p>なお、工事用車両の交通量は、建設廃材と建設発生土の搬出の最盛期が重なる期間でも日最大往復約190台であることから、工事車両が道路交通に与える影響は軽微であると予測される。</p> <p>また、計画路線沿線には、各種の地下埋設物等が数多く敷設されているため、工事による影響が予測される。</p>
評 価	<p>本工事の施工による車線の位置変更や交通規制等及び工事用車両の通行により通学路や歩行者等に対する影響があると予測される。</p> <p>また、本事業の工事により地下埋設物等に対する影響があると予測される。</p> <p>しかしながら、次に示す環境保全対策を実施することにより影響が軽減され、環境保全目標を達成できると考えられる。</p> <p>(環境保全対策)</p> <p>「建設工事公衆災害防止対策要綱(土木工事編)」(平成5年1月 建設事務次官通達)などを遵守し、工事を行う。</p> <p>以下に主な具体的対策を示す。</p> <p>(1)ガードフェンス等の設置 (2)工事用道路の限定 (3)工事安全施設の設置 (4)事前調査等の実施</p>