

8. 調査の結果

8.1 大気等

8.1.1 調査事項

調査事項は、表 8.1-1 に示すとおりである。

表 8.1-1 調査事項

| 区 分 | 調査事項 |
|---------------|--|
| 予測した事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気における濃度 |
| 予測条件の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 気象の状況(風向・風速) ・ バックグラウンド濃度の状況 ・ 工事用車両の状況(種類、台数、時間帯) ・ 一般車両の状況(種類、台数、時間帯) |
| ミティゲーションの実施状況 | <p>[工事用車両に対するミティゲーション]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両に付着した泥土等が場外に飛散しないよう、出入口付近に洗車設備を設けて必要に応じてタイヤ等の洗浄を行う等、土砂・粉じんの飛散防止に努める計画としている。 ・ 低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検の実施を周知・徹底する計画としている。 ・ 施工業者に対する指導を徹底し、工事用車両の過積載を防止する計画としている。 ・ 工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 ・ 工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する計画としている。 ・ 計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、通勤・通学をはじめ一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮するとともに、交通渋滞とそれに伴う大気汚染への影響の低減に努める。また、適宜清掃員を配置し、清掃に努める計画としている。 ・ 同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、交通渋滞とそれに伴う大気汚染への影響の低減に努める計画としている。 <p>[建設機械に関するミティゲーション]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排出ガス対策型建設機械（第2次基準値）を使用する計画としている。 ・ 北エリアの管理センターの建設の際には、高さ1.5mの既存ブロック塀の上に高さ1.8mの防音シートを設置する計画としている。 ・ 北エリア及び南エリアの地下道スロープ施工の際には、高さ2.0mの防音シート付仮囲いを設置する計画である。 ・ 外周部の仮囲いには既存柵を利用し、一部ゲート周辺に鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置するほか、解体工事及び建築工事を行う際には、工事範囲の周囲に養生シートを設置する計画としている。 ・ 周辺に著しい影響を及ぼさないように、工事の平準化に努めるなど事前に作業計画を十分検討する計画としている。 ・ 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努める計画としている。 ・ 最新の排出ガス対策型建設機械（第3次基準値）の使用に努める計画としている。 ・ 必要に応じて散水の実施、粉じん飛散防止シートの設置等、粉じんの飛散対策を講じる計画としている。 ・ 良質な燃料を使用する計画としている。 ・ アイドリングストップの提示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する計画としている。 ・ 建設機械の稼働に当たっては、不必要な空ぶかし、急発進等の禁止を徹底させる計画としている。 ・ 建設機械は定期的に点検整備を行い、故障や異常の早期発見に努める計画としている。 ・ 環境保全のための措置を徹底するために、工事現場内を定期的にパトロールし、建設機械の稼働に伴う影響を低減する環境保全のための措置の実施状況を確認・指導を行う計画としている。 ・ 解体及び建築工事に関する近隣からの相談窓口を設置し、住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としている。 ・ 上記のミティゲーションについては、その遂行を徹底するよう、施工業者に対して指導を行う計画としている。 <p>[その他工事に関するミティゲーション]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 解体工事においては、大気汚染防止法第18条に基づく措置を実施する計画としている。 |

8.1.2 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

8.1.3 調査手法

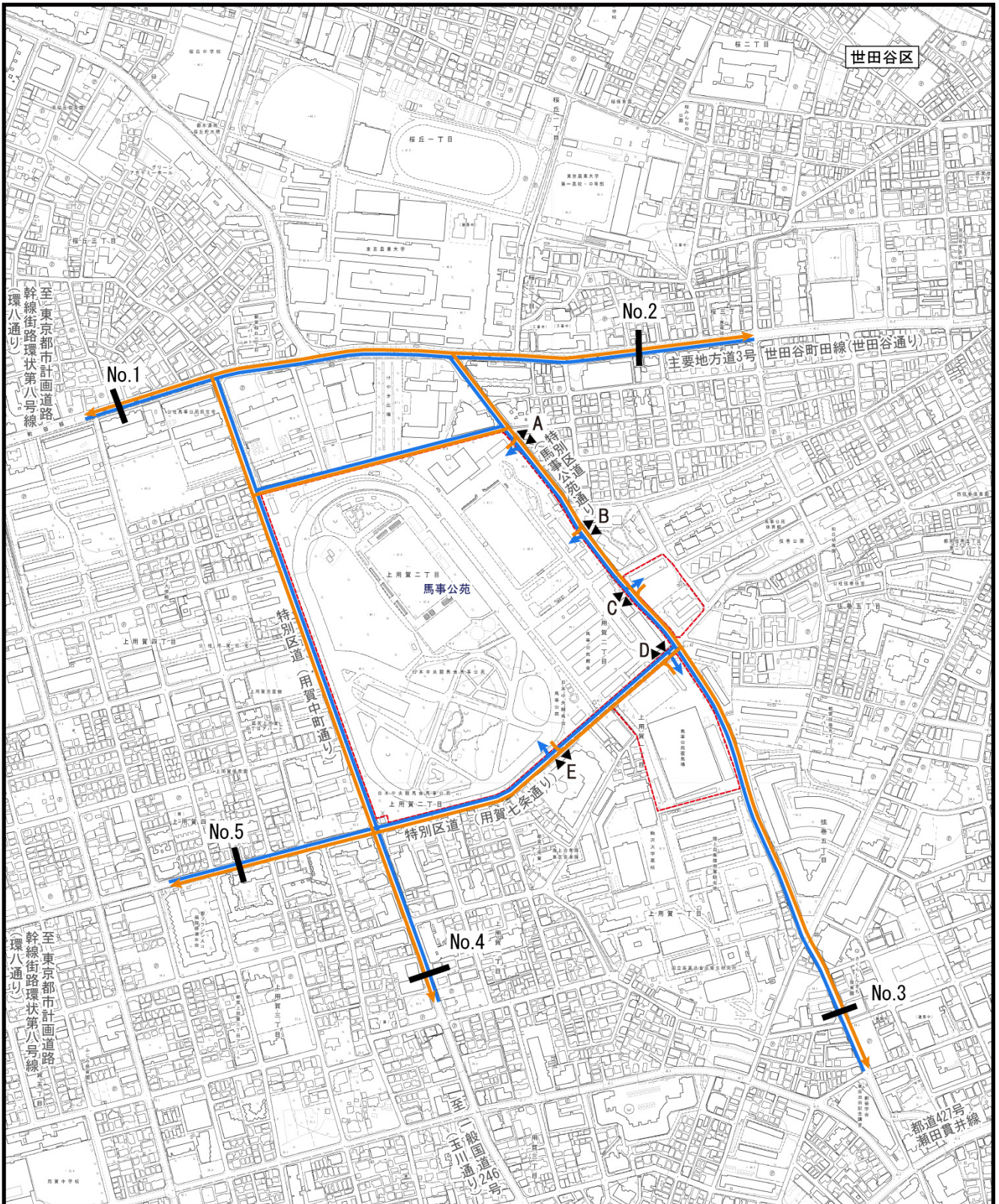
調査手法は、表 8.1-2(1)及び(2)に示すとおりである。

表 8.1-2 (1) 調査手法

| | | |
|---------------|--|--|
| 調査事項 | 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度 | |
| 調査時点 | 工事用車両の走行台数が最大となる平成 30 年 12 月 (恒久施設改修整備着工後 24 か月目、仮施設整備着工後 2 か月目)とした。 | |
| 調査期間 | 予測した事項 | 平成 30 年 12 月 10 日(月)～平成 30 年 12 月 16 日(日)とした。 |
| | 予測条件の状況 | 【気象の状況、バックグラウンド濃度の状況】 「予測した事項」と同一期間とした。 |
| | | 【工事用車両、一般車両の状況】 「予測した事項」の調査期間内の代表的と考えられる平成 30 年 12 月 11 日とした。 |
| ミティゲーションの実施状況 | 工事の施工中の適宜とした。 | |
| 調査地点 | 予測した事項 | 工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 8.1-1 に示す地点 No. 1～5)とした。 |
| | 予測条件の状況 | 【気象の状況】 東京管区気象台(風向及び風速)とした。 |
| | | 【バックグラウンド濃度の状況】 計画地周辺の大気汚染常時観測局とした。 |
| | | 【工事用車両の状況】 工事用車両の出入口とした。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 8.1-1 に示す地点 No. 1～5)とした。 |
| ミティゲーションの実施状況 | 計画地及びその周辺とした。 | |

表 8.1-2(2) 調査手法

| 調査事項 | | 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度 |
|---------------|--|--|
| 調査手法 | 予測した事項 | ◎ 二酸化窒素 ・No. 1～5 簡易測定法 (PTIO 法) ◎ 浮遊粒子状物質 既存資料並びに工事用車両台数の整理による方法とした。 |
| | 予測条件の状況 | 【気象の状況】 東京管区气象台 (風向及び風速) の観測値の整理による方法とした。 |
| | | 【バックグラウンド濃度の状況】 計画地周辺の大気汚染常時観測局の観測値の整理による方法とした。 |
| | | 【工事用車両の状況】 ハンドカウンタによる計測 (大型車、小型車の 2 車種分類) 及び関連資料 (建設作業日報等) の整理による方法とした。 【一般車両の状況】 ハンドカウンタによる計測 (大型車、小型車の 2 車種分類) とした。 |
| ミティゲーションの実施状況 | 現地調査 (写真撮影等) 及び関連資料 (建設作業日報等) の整理による方法とした。 | |



凡例

- 計画地
- 工事用車両集中ルート
- ← 工事用車両発生ルート
- 大気、騒音・振動、交通量調査地点 (No.1~5)
- ▲▼ 工事用車両出入口 (A~E)



Scale 1:7,500

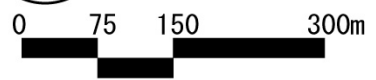


図 8.1-1
工事用車両の走行に伴う大気質、
騒音・振動の調査地点

8.1.4 調査結果

(1) 調査結果の内容

1) 予測した事項

ア. 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度
工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の調査結果は、表 8.1-3 に示すとおりである。

二酸化窒素の日平均値は、No.1 で 0.011~0.044ppm、期間平均値（7日間）は、0.028ppm、
No.2 で 0.014~0.045ppm、期間平均値（7日間）は、0.031ppm、No.3 で 0.007~0.038ppm、
期間平均値（7日間）は、0.023ppm、No.4 で 0.013~0.041ppm、期間平均値（7日間）は、
0.031ppm、No.5 で 0.010~0.040ppm、期間平均値（7日間）は、0.024ppm であった。

表 8.1-3 工事用車両の走行に伴う大気質の調査結果（二酸化窒素（簡易法））

単位：ppm

| 調査地点 | | 12/10 (月) | 12/11 (火) | 12/12 (水) | 12/13 (木) | 12/14 (金) | 12/15 (土) | 12/16 (日) | 期間値 |
|------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀4-35] | 0.036 | 0.026 | 0.021 | 0.040 | 0.011 | 0.021 | 0.044 | 0.028 |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜3-15] | 0.037 | 0.033 | 0.024 | 0.037 | 0.014 | 0.025 | 0.045 | 0.031 |
| No.3 | 特別区道(馬事公苑通り) [世田谷区桜新町2-29] | 0.024 | 0.033 | 0.016 | 0.030 | 0.007 | 0.014 | 0.038 | 0.023 |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀3-12] | 0.034 | 0.041 | 0.028 | 0.036 | 0.013 | 0.022 | 0.041 | 0.031 |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀3-18] | 0.031 | 0.025 | 0.015 | 0.029 | 0.010 | 0.017 | 0.040 | 0.024 |

注1) 表中の地点番号は、図 8.1-1 (p.50参照) に対応する。

2) 各調査日の値は、10:00~翌10:00の値である。

2) 予測条件の状況

ア. 気象の状況

気象の状況の調査結果は、表 8.1-4 に示すとおりである。

工事用車両の走行に伴う大気質の調査期間における主風向は北北西で、平均風速は 2.8m/s、
日最大風速は 6.3m/s、静穏率(風速 0.2m/s 以下を静穏とした)は 0.0%であった。

表 8.1-4 気象観測結果(東京局)

| 項目 | 工事用車両の走行に伴う大気質の調査期間 | | | | | | | 期間値 | |
|--------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------|-------|
| | 12/10 (月) | 12/11 (火) | 12/12 (水) | 12/13 (木) | 12/14 (金) | 12/15 (土) | 12/16 (日) | | |
| 風向 (16方位) | 最多風向 | NNE | NNW | NNW | NW | NNW | NW | NNW | NNW |
| | 最多風向出現率(%) | 25.0 | 62.5 | 79.2 | 25.0 | 83.3 | 37.5 | 29.2 | 48.21 |
| | 静穏率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 風速 (m/s) | 最大値 | 3.9 | 5.7 | 6.2 | 6.3 | 6.2 | 6.1 | 2.8 | 6.3 |
| | 最小値 | 0.9 | 1.4 | 0.6 | 0.5 | 2.2 | 1.3 | 0.3 | 0.3 |
| | 平均値 | 2.2 | 3.2 | 3.4 | 2.5 | 4.0 | 2.9 | 1.3 | 2.8 |

注1) 大気質の測定時間に合わせ、10:00~翌10:00で集計している。

2) 時間帯ごとの詳細は、資料編 P.1 に示すとおりである。

出典：「過去の気象データ検索」(平成31年1月8日参照 気象庁ホームページ)

<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>

イ. バックグラウンド濃度の状況

バックグラウンド濃度の状況は、表 8.1-5(1)及び(2)に示すとおりである。

工事用車両の走行に伴う大気質の調査期間における二酸化窒素の1時間値の日平均値は、0.005～0.033ppm、日最高値は、0.009～0.052ppm、期間平均値(7日間)は、0.016～0.020ppmであった。また、浮遊粒子状物質の1時間値の日平均値は、0.005～0.028mg/m³、日最高値は、0.009～0.048mg/m³、期間平均値(7日間)は、0.010～0.012mg/m³であった。

表 8.1-5(1) バックグラウンド濃度の状況(世田谷区世田谷局)

| 項 目 | 工事用車両の走行に伴う大気質の調査期間 | | | | | | | 期間値 | |
|-------------------------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|
| | 12/10 (月) | 12/11 (火) | 12/12 (水) | 12/13 (木) | 12/14 (金) | 12/15 (土) | 12/16 (日) | | |
| 二酸化窒素 (ppm) | 平均値 | - | - | 0.007 | 0.022 | 0.005 | 0.011 | 0.033 | 0.016 |
| | 最高値 | - | - | 0.036 | 0.043 | 0.009 | 0.027 | 0.048 | 0.048 |
| 浮遊粒子状 物質 (mg/m ³) | 平均値 | 0.014 | 0.011 | 0.005 | 0.009 | 0.008 | 0.007 | 0.028 | 0.012 |
| | 最高値 | 0.022 | 0.018 | 0.012 | 0.016 | 0.012 | 0.012 | 0.048 | 0.048 |

注1) 大気質の測定時間に合わせ、10:00～翌10:00で集計している。

2) 12月10日及び11日は欠測である。

3) 時間帯ごとの詳細は、資料編P.1に示すとおりである。

出典：「環境省大気汚染物質広域監視システム」(平成31年1月8日参照 環境省水・大気環境局大気環境課)

<http://soramame.taiki.go.jp/>

表 8.1-5(2) バックグラウンド濃度の状況(世田谷区成城局)

| 項 目 | 工事用車両の走行に伴う大気質の調査期間 | | | | | | | 期間値 | |
|-------------------------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|-------|
| | 12/10 (月) | 12/11 (火) | 12/12 (水) | 12/13 (木) | 12/14 (金) | 12/15 (土) | 12/16 (日) | | |
| 二酸化窒素 (ppm) | 平均値 | 0.029 | 0.019 | 0.014 | 0.023 | 0.009 | 0.016 | 0.031 | 0.020 |
| | 最高値 | 0.052 | 0.032 | 0.032 | 0.041 | 0.016 | 0.033 | 0.046 | 0.052 |
| 浮遊粒子状 物質 (mg/m ³) | 平均値 | 0.012 | 0.010 | 0.005 | 0.009 | 0.008 | 0.007 | 0.021 | 0.010 |
| | 最高値 | 0.021 | 0.018 | 0.009 | 0.014 | 0.012 | 0.014 | 0.035 | 0.035 |

注1) 大気質の測定時間に合わせ、10:00～翌10:00で集計している。

2) 時間帯ごとの詳細は、資料編P.3に示すとおりである。

出典：「環境省大気汚染物質広域監視システム」(平成31年1月8日参照 環境省水・大気環境局大気環境課)

<http://soramame.taiki.go.jp/>

ウ. 工事用車両の状況

工事用車両の走行に伴う大気質の調査日における工事用車両合計台数は、表 8.1-6 に示すとおりであり、大型車 317 台/日、小型車 363 台/日、合計 680 台/日であった。

時間帯別の工事用車両台数は、表 8.1-7(1)～(5)に示すとおりである。工事用車両の出入は、ほとんどが午前7時から19時までの時間帯であった。18時以降には、26台の出場があったが、事務所内作業のためのものであり、工事は18時に終了している。

表 8.1-6 工事用車両合計台数調査結果（平成30年12月11日(火)）

| 車 種 | 車両台数 (台/日) |
|-----|---------------|
| 大型車 | 317 |
| 小型車 | 363 |
| 合 計 | 680 |

表 8.1-7 (1) 工事用車両台数調査結果（Aゲート、平成30年12月11日(火)）

単位：台

| 時間 | 入方向 | | | 出方向 | | | 合計 | | |
|---------------|-----|----|----|-----|----|----|----|----|----|
| | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 |
| 6:00 ~ 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7:00 ~ 8:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 ~ 9:00 | 7 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 7 |
| 9:00 ~ 10:00 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 10:00 ~ 11:00 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 11:00 ~ 12:00 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00 ~ 14:00 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 14:00 ~ 15:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16:00 ~ 17:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00 ~ 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 10 | 4 | 14 | 0 | 0 | 0 | 10 | 4 | 14 |

表 8.1-7(2) 工事用車両台数調査結果 (Bゲート、平成30年12月11日(火))

単位：台

| 時間 | 入方向 | | | 出方向 | | | 合計 | | |
|---------------|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|
| | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 |
| 6:00 ~ 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7:00 ~ 8:00 | 13 | 56 | 69 | 0 | 1 | 1 | 13 | 57 | 70 |
| 8:00 ~ 9:00 | 5 | 0 | 5 | 15 | 3 | 18 | 20 | 3 | 23 |
| 9:00 ~ 10:00 | 7 | 2 | 9 | 20 | 1 | 21 | 27 | 3 | 30 |
| 10:00 ~ 11:00 | 3 | 3 | 6 | 5 | 3 | 8 | 8 | 6 | 14 |
| 11:00 ~ 12:00 | 2 | 3 | 5 | 18 | 6 | 24 | 20 | 9 | 29 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 3 |
| 13:00 ~ 14:00 | 12 | 2 | 14 | 5 | 4 | 9 | 17 | 6 | 23 |
| 14:00 ~ 15:00 | 4 | 3 | 7 | 17 | 7 | 24 | 21 | 10 | 31 |
| 15:00 ~ 16:00 | 0 | 3 | 3 | 10 | 6 | 16 | 10 | 9 | 19 |
| 16:00 ~ 17:00 | 1 | 3 | 4 | 6 | 13 | 19 | 7 | 16 | 23 |
| 17:00 ~ 18:00 | 1 | 1 | 2 | 2 | 33 | 35 | 3 | 34 | 37 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 5 | 1 | 5 | 6 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00 ~ 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 48 | 78 | 126 | 99 | 83 | 182 | 147 | 161 | 308 |

表 8.1-7(3) 工事用車両台数調査結果 (Cゲート、平成30年12月11日(火))

単位：台

| 時間 | 入方向 | | | 出方向 | | | 合計 | | |
|---------------|-----|----|----|-----|----|----|----|-----|-----|
| | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 |
| 6:00 ~ 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7:00 ~ 8:00 | 0 | 42 | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | 42 |
| 8:00 ~ 9:00 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 9:00 ~ 10:00 | 0 | 6 | 6 | 0 | 3 | 3 | 0 | 9 | 9 |
| 10:00 ~ 11:00 | 1 | 8 | 9 | 1 | 5 | 6 | 2 | 13 | 15 |
| 11:00 ~ 12:00 | 1 | 3 | 4 | 1 | 4 | 5 | 2 | 7 | 9 |
| 12:00 ~ 13:00 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 4 |
| 13:00 ~ 14:00 | 1 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 2 | 6 | 8 |
| 14:00 ~ 15:00 | 1 | 6 | 7 | 1 | 5 | 6 | 2 | 11 | 13 |
| 15:00 ~ 16:00 | 1 | 5 | 6 | 1 | 6 | 7 | 2 | 11 | 13 |
| 16:00 ~ 17:00 | 1 | 1 | 2 | 1 | 16 | 17 | 2 | 17 | 19 |
| 17:00 ~ 18:00 | 1 | 6 | 7 | 1 | 22 | 23 | 2 | 28 | 30 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0 | 1 | 1 | 0 | 9 | 9 | 0 | 10 | 10 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0 | 3 | 3 | 0 | 5 | 5 | 0 | 8 | 8 |
| 21:00 ~ 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 8 | 86 | 94 | 8 | 81 | 89 | 16 | 167 | 183 |

表 8.1-7(4) 工事用車両台数調査結果 (Dゲート、平成30年12月11日(火))

単位：台

| 時間 | 入方向 | | | 出方向 | | | 合計 | | |
|---------------|-----|----|----|-----|----|----|-----|----|-----|
| | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 |
| 6:00 ~ 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7:00 ~ 8:00 | 3 | 3 | 6 | 0 | 1 | 1 | 3 | 4 | 7 |
| 8:00 ~ 9:00 | 4 | 2 | 6 | 0 | 1 | 1 | 4 | 3 | 7 |
| 9:00 ~ 10:00 | 3 | 1 | 4 | 4 | 2 | 6 | 7 | 3 | 10 |
| 10:00 ~ 11:00 | 6 | 0 | 6 | 9 | 1 | 10 | 15 | 1 | 16 |
| 11:00 ~ 12:00 | 9 | 0 | 9 | 4 | 1 | 5 | 13 | 1 | 14 |
| 12:00 ~ 13:00 | 3 | 1 | 4 | 6 | 1 | 7 | 9 | 2 | 11 |
| 13:00 ~ 14:00 | 7 | 3 | 10 | 4 | 2 | 6 | 11 | 5 | 16 |
| 14:00 ~ 15:00 | 7 | 2 | 9 | 9 | 2 | 11 | 16 | 4 | 20 |
| 15:00 ~ 16:00 | 8 | 1 | 9 | 7 | 1 | 8 | 15 | 2 | 17 |
| 16:00 ~ 17:00 | 2 | 0 | 2 | 7 | 5 | 12 | 9 | 5 | 14 |
| 17:00 ~ 18:00 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 4 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00 ~ 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 53 | 13 | 66 | 52 | 18 | 70 | 105 | 31 | 136 |

表 8.1-7(5) 工事用車両台数調査結果 (Eゲート、平成30年12月11日(火))

単位：台

| 時間 | 入方向 | | | 出方向 | | | 合計 | | |
|---------------|-----|----|----|-----|----|----|----|----|----|
| | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 | 大型 | 小型 | 合計 |
| 6:00 ~ 7:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7:00 ~ 8:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8:00 ~ 9:00 | 9 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 |
| 9:00 ~ 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10:00 ~ 11:00 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 11:00 ~ 12:00 | 11 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 11 |
| 12:00 ~ 13:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13:00 ~ 14:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00 ~ 15:00 | 14 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 14 |
| 15:00 ~ 16:00 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 16:00 ~ 17:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17:00 ~ 18:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18:00 ~ 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19:00 ~ 20:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20:00 ~ 21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21:00 ~ 22:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 39 | 0 | 39 | 0 | 0 | 0 | 39 | 0 | 39 |

エ. 一般車両の状況

工事用車両の走行に伴う大気質の調査日における一般車両の走行台数は、表 8.1-8(1)～(5)に示すとおりである。

表 8.1-8 (1) 自動車交通量の現地調査結果(No.1(世田谷通り)、平成30年12月11日(火))

| 時間\車種 | 大型車(台) | | 小型車(台) | | 合計 | |
|-------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | | 工事用車両台数(台) | | 工事用車両台数(台) | | 工事用車両台数(台) |
| 6:00~7:00 | 127 | 0 | 632 | 0 | 759 | 0 |
| 7:00~8:00 | 146 | 0 | 766 | 0 | 912 | 0 |
| 8:00~9:00 | 158 | 0 | 765 | 0 | 923 | 0 |
| 9:00~10:00 | 176 | 3 | 854 | 0 | 1,030 | 3 |
| 10:00~11:00 | 147 | 0 | 892 | 0 | 1,039 | 0 |
| 11:00~12:00 | 117 | 1 | 893 | 1 | 1,010 | 2 |
| 12:00~13:00 | 124 | 0 | 836 | 0 | 960 | 0 |
| 13:00~14:00 | 118 | 1 | 836 | 0 | 954 | 1 |
| 14:00~15:00 | 129 | 0 | 787 | 1 | 916 | 1 |
| 15:00~16:00 | 114 | 0 | 890 | 0 | 1,004 | 0 |
| 16:00~17:00 | 102 | 1 | 856 | 2 | 958 | 3 |
| 17:00~18:00 | 87 | 0 | 908 | 0 | 995 | 0 |
| 18:00~19:00 | 76 | 0 | 835 | 0 | 911 | 0 |
| 19:00~20:00 | 64 | 0 | 759 | 0 | 823 | 0 |
| 20:00~21:00 | 48 | 0 | 638 | 0 | 686 | 0 |
| 21:00~22:00 | 48 | 0 | 582 | 0 | 630 | 0 |
| 合計 | 1,781 | 6 | 12,729 | 4 | 14,510 | 10 |

注1) 地点番号は、図 8.1-1 (p.50参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表 8.1-8(2) 自動車交通量の現地調査結果(No.2(世田谷通り)、平成30年12月11日(火))

| 時間\車種 | 大型車(台) | | 小型車(台) | | 合計 | |
|-------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| | | 工事用車両台数(台) | | 工事用車両台数(台) | | 工事用車両台数(台) |
| 6:00~7:00 | 155 | 0 | 730 | 0 | 885 | 0 |
| 7:00~8:00 | 196 | 1 | 885 | 12 | 1,081 | 13 |
| 8:00~9:00 | 179 | 6 | 985 | 1 | 1,164 | 7 |
| 9:00~10:00 | 163 | 11 | 918 | 1 | 1,081 | 12 |
| 10:00~11:00 | 171 | 5 | 956 | 5 | 1,127 | 10 |
| 11:00~12:00 | 179 | 7 | 966 | 4 | 1,145 | 11 |
| 12:00~13:00 | 142 | 0 | 935 | 1 | 1,077 | 1 |
| 13:00~14:00 | 144 | 6 | 945 | 3 | 1,089 | 9 |
| 14:00~15:00 | 167 | 8 | 899 | 7 | 1,066 | 15 |
| 15:00~16:00 | 147 | 6 | 1,012 | 4 | 1,159 | 10 |
| 16:00~17:00 | 107 | 2 | 918 | 5 | 1,025 | 7 |
| 17:00~18:00 | 97 | 0 | 1,035 | 12 | 1,132 | 12 |
| 18:00~19:00 | 88 | 0 | 907 | 0 | 995 | 0 |
| 19:00~20:00 | 79 | 0 | 827 | 0 | 906 | 0 |
| 20:00~21:00 | 61 | 0 | 667 | 0 | 728 | 0 |
| 21:00~22:00 | 60 | 0 | 645 | 0 | 705 | 0 |
| 合計 | 2,135 | 52 | 14,230 | 55 | 16,365 | 107 |

注1) 地点番号は、図 8.1-1 (p.50参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表 8.1-8(3) 自動車交通量の現地調査結果(No.3(馬事公苑通り)、平成30年12月11日(火))

| 時間\車種 | 大型車(台) | | 小型車(台) | 合計 | | |
|-------------|--------|------------|--------|--------|------------|---|
| | 大型車(台) | 工事用車両台数(台) | | 小型車(台) | 工事用車両台数(台) | |
| 6:00~7:00 | 14 | 0 | 173 | 0 | 187 | 0 |
| 7:00~8:00 | 18 | 0 | 289 | 0 | 307 | 0 |
| 8:00~9:00 | 24 | 0 | 323 | 0 | 347 | 0 |
| 9:00~10:00 | 39 | 2 | 279 | 1 | 318 | 3 |
| 10:00~11:00 | 32 | 0 | 301 | 0 | 333 | 0 |
| 11:00~12:00 | 51 | 0 | 296 | 0 | 347 | 0 |
| 12:00~13:00 | 38 | 0 | 311 | 2 | 349 | 2 |
| 13:00~14:00 | 36 | 1 | 302 | 0 | 338 | 1 |
| 14:00~15:00 | 19 | 2 | 337 | 0 | 356 | 2 |
| 15:00~16:00 | 13 | 0 | 332 | 1 | 345 | 1 |
| 16:00~17:00 | 23 | 0 | 367 | 0 | 390 | 0 |
| 17:00~18:00 | 23 | 0 | 388 | 0 | 411 | 0 |
| 18:00~19:00 | 13 | 0 | 363 | 0 | 376 | 0 |
| 19:00~20:00 | 10 | 0 | 274 | 0 | 284 | 0 |
| 20:00~21:00 | 3 | 0 | 223 | 0 | 226 | 0 |
| 21:00~22:00 | 2 | 0 | 187 | 0 | 189 | 0 |
| 合計 | 358 | 5 | 4,745 | 4 | 5,103 | 9 |

注1) 地点番号は、図 8.1-1 (p.50参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表 8.1-8(4) 自動車交通量の現地調査結果(No.4(用賀中町通り)、平成30年12月11日(火))

| 時間\車種 | 大型車(台) | | 小型車(台) | 合計 | | |
|-------------|--------|------------|--------|--------|------------|-----|
| | 大型車(台) | 工事用車両台数(台) | | 小型車(台) | 工事用車両台数(台) | |
| 6:00~7:00 | 49 | 0 | 276 | 1 | 325 | 1 |
| 7:00~8:00 | 71 | 9 | 471 | 4 | 542 | 13 |
| 8:00~9:00 | 97 | 15 | 494 | 3 | 591 | 18 |
| 9:00~10:00 | 86 | 8 | 474 | 1 | 560 | 9 |
| 10:00~11:00 | 89 | 18 | 496 | 0 | 585 | 18 |
| 11:00~12:00 | 94 | 22 | 492 | 4 | 586 | 26 |
| 12:00~13:00 | 64 | 8 | 453 | 1 | 517 | 9 |
| 13:00~14:00 | 66 | 17 | 400 | 4 | 466 | 21 |
| 14:00~15:00 | 88 | 26 | 458 | 3 | 546 | 29 |
| 15:00~16:00 | 64 | 14 | 483 | 0 | 547 | 14 |
| 16:00~17:00 | 60 | 5 | 573 | 0 | 633 | 5 |
| 17:00~18:00 | 48 | 2 | 510 | 0 | 558 | 2 |
| 18:00~19:00 | 41 | 0 | 479 | 0 | 520 | 0 |
| 19:00~20:00 | 32 | 0 | 420 | 0 | 452 | 0 |
| 20:00~21:00 | 25 | 0 | 359 | 0 | 384 | 0 |
| 21:00~22:00 | 21 | 0 | 274 | 0 | 295 | 0 |
| 合計 | 995 | 144 | 7,112 | 21 | 8,107 | 165 |

注1) 地点番号は、図 8.1-1 (p.50参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表 8.1-8(5) 自動車交通量の現地調査結果(No.5(用賀七条通り)、平成30年12月11日(火))

| 時間\車種 | 大型車(台) | | 小型車(台) | | 合計 | |
|-------------|--------|----------------|--------|---------------|-------|---------------|
| | | 工事用車両 台数(台) | | 工事用車両 数(台) | | 工事用車両 数(台) |
| 6:00~7:00 | 13 | 0 | 227 | 0 | 240 | 0 |
| 7:00~8:00 | 49 | 0 | 448 | 12 | 497 | 12 |
| 8:00~9:00 | 75 | 4 | 474 | 0 | 549 | 4 |
| 9:00~10:00 | 90 | 3 | 431 | 0 | 521 | 3 |
| 10:00~11:00 | 78 | 1 | 432 | 2 | 510 | 3 |
| 11:00~12:00 | 71 | 4 | 392 | 0 | 463 | 4 |
| 12:00~13:00 | 66 | 1 | 368 | 0 | 434 | 1 |
| 13:00~14:00 | 69 | 5 | 336 | 0 | 405 | 5 |
| 14:00~15:00 | 85 | 5 | 384 | 0 | 469 | 5 |
| 15:00~16:00 | 46 | 1 | 426 | 0 | 472 | 1 |
| 16:00~17:00 | 41 | 4 | 487 | 0 | 528 | 4 |
| 17:00~18:00 | 38 | 1 | 467 | 0 | 505 | 1 |
| 18:00~19:00 | 13 | 0 | 384 | 0 | 397 | 0 |
| 19:00~20:00 | 20 | 0 | 309 | 0 | 329 | 0 |
| 20:00~21:00 | 5 | 0 | 202 | 0 | 207 | 0 |
| 21:00~22:00 | 4 | 0 | 174 | 0 | 178 | 0 |
| 合計 | 763 | 29 | 5,941 | 14 | 6,704 | 43 |

注1) 地点番号は、図 8.1-1 (p.50参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

3) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.1-9～表 8.1-11 に示すとおりである。大気等に関する苦情は、平成 30 年 4 月から平成 31 年 1 月までに残土のストックヤードなどから発生した粉じんに関するものが 5 件あったが、粉じん飛散防止シートの拡張や、気象条件に合わせた散水を行う等、引き続きミティゲーションの実施に努めている。

表 8.1-9 ミティゲーションの実施状況(工事用車両)

| ミティゲーション | 実施状況 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 工事用車両に付着した泥土等が場外に飛散しないよう、出入口付近に洗車設備を設けて必要に応じてタイヤ等の洗浄を行う等、土砂・粉じんの飛散防止に努める計画としている。 | <p>工事用車両の出入口付近に、タイヤ洗浄設備を設置し、土砂・粉じんの飛散防止に努めている。(写真8.1-1)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検の実施を周知・徹底する計画としている。 | <p>可能な限り最新の低公害型の工事用車両を採用するよう努めるとともに、良質な軽油・ガソリンの使用に努めている。朝礼等を通じてアイドリングストップの厳守等を周知・徹底し、アイドリングストップ厳守に関わる看板の掲示を行っている。(写真8.1-2)</p> <p>また、定期的な整備点検の実施を周知・徹底している。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 施工業者に対する指導を徹底し、工事用車両の過積載を防止する計画としている。 | <p>災害防止協議会において、工事用車両の過積載を防止するよう指導を行っている。(写真8.1-3)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 | <p>工事用車両（主にダンプトラック、生コンクリート車等）の総量を調整し、一時的な集中を避けている。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する計画としている。 | <p>災害防止協議会において、通勤や会議等で現場に来る際には、公共交通機関を利用するよう指導を行っている。(写真8.1-4)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、通勤・通学をはじめ一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮するとともに、交通渋滞とそれに伴う大気汚染への影響の低減に努める。また、適宜清掃員を配置し、清掃に努める計画としている。 | <p>工事用車両の出入口には、交通整理員を配置している。また、工事用車両の出入口付近に、適宜清掃員を配置し、路面の清掃に努めている。(写真8.1-5、写真8.1-6)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、交通渋滞とそれに伴う大気汚染への影響の低減に努める計画としている。 | <p>恒久施設改修整備の施工業者と仮施設整備の施工業者との合同会議において、作業計画等について情報共有を行い、コンクリート打設等の工事工程を平準化するほか、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図るなど影響の低減に努めている（写真8.1-7）。</p> |

表 8.1-10 (1) ミティゲーションの実施状況(建設機械)

| ミティゲーション | 実施状況 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 排出ガス対策型建設機械（第2次基準値）を使用する計画としている。 | <p>建設機械の選定にあたっては、極力排出ガス対策型建設機械（第2次基準値）を採用している。（写真8.1-8、写真8.1-9）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 北エリアの管理センターの建設の際には、高さ1.5mの既存ブロック塀の上に高さ1.8mの防音シートを設置する計画としている。 | <p>北エリアの北側、西側、東側の一部、地下道スロープ施工範囲に鋼製仮囲い（高さ3m）を設置している。（写真8.1-10、真8.1-11）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 北エリア及び南エリアの地下道スロープ施工の際には、高さ2.0mの防音シート付仮囲いを設置する計画である。 | <p>南エリアの地下道スロープ施工範囲には2.0mの鋼製仮囲いを設置し、それ以外の箇所について防音シート付パネルを設置している。（写真8.1-12、写真8.1-13）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 外周部の仮囲いには既存柵を利用し、一部ゲート周辺に鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置するほか、解体工事及び建築工事を行う際には、工事範囲の周囲に養生シートを設置する計画としている。 | <p>公和寮エリアには、防音シートを設置している。（写真8.1-14）</p> <p>また、解体工事及び建築工事を行う際に工事範囲の周囲に防じんカバーを設置している。（写真8.1-15）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 周辺に著しい影響を及ぼさないように、工事の平準化に努めるなど事前に作業計画を十分検討する計画としている。 | <p>工程会議等で作業計画を検討し、工事の平準化に努めている。（写真8.1-16）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努める計画としている。 | <p>工事用車両(主にダンプトラック、生コンクリート車等)の総量を調整し、集中を避けることで、それらに連動する建設機械(バックホウ、クラムシェル、コンクリートポンプ車等)についても、集中稼働を避けている。</p> <p>揚重作業やコンクリート打設等の一部の作業については、作業時間をずらすことで建設機械の集中稼働を避け、平準化を図っている。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 最新の排出ガス対策型建設機械（第3次基準値）の使用に努める計画としている。 | <p>一部の建設機械は、最新の排出ガス対策型建設機械（第3次基準値）を使用するよう努めている。（写真8.1-17、写真8.1-18）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて散水の実施、粉じん飛散防止シートの設置等、粉じんの飛散対策を講じる計画としている。 | <p>粉じんの飛散対策として、散水、飛散防止シートの設置、作業路盤への鉄板設置、毎日の鉄板上の清掃を適宜実施する等の措置を行っている。（写真8.1-19～写真8.1-21）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 良質な燃料を使用する計画としている。 | <p>建設機械の燃料については、燃料に関する成績証明書により品質を確認し、良質な燃料を使用している。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> アイドリングストップの掲示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する計画としている。 | <p>アイドリングストップの掲示を行い、運転者へ周知・徹底を図っている。（写真8.1-2）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に当たっては、不必要な空ぶかし、急発進等の禁止を徹底させる計画としている。 | <p>不要な空ぶかしの禁止等、運転教育等の場で運転者へ周知・徹底を図っている。（写真8.1-3）</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 建設機械は定期的に点検整備を行い、故障や異常の早期発見に努める計画としている。 | <p>建設機械の持込み時の「重機受入検査」、毎日の始業前点検、毎週末の点検表ファイル確認、月例点検等を実施することにより、建設機械が適切に稼働するよう維持、管理に努めている。</p> |

表 8.1-10 (2) ミティゲーションの実施状況(建設機械)

| ミティゲーション | 実施状況 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 環境保全のための措置を徹底するために、工事現場内を定期的にパトロールし、建設機械の稼働に伴う影響を低減する環境保全のための措置の実施状況を確認・指導を行う計画としている。 | <p>職長パトロールや全体パトロール等によって環境保全のための措置の実施状況の確認を行い、朝礼等を通じて指導を行っている。(写真8.1-22)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 解体及び建築工事に関する近隣からの相談窓口を設置し、住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としている。 | <p>近隣からの相談窓口を設置し、連絡先等を掲示している。苦情に対しては、引き続きミティゲーションの徹底を図るとともに、工事期間及び作業内容を説明することにより理解を得られるよう努めている。(写真8.1-23及び写真8.1-24)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> 上記のミティゲーションについては、その遂行を徹底するよう、施工業者に対して指導を行う計画としている。 | <p>工程会議等でミティゲーションの徹底について指導を行っている。(写真8.1-15)</p> |

表 8.1-11 ミティゲーションの実施状況(その他)

| ミティゲーション | 実施状況 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 解体工事においては、大気汚染防止法第18条に基づく措置を実施する計画としている。 | <p>解体工事に当たっては、大気汚染防止法に基づく届出、防じんカバー設置等飛散防止対策を行った。(写真8.1-15)</p> |



写真 8.1-1 タイヤ洗浄設備



写真 8.1-2 アイドリングストップの掲示板



写真 8.1-3 運転教育



写真 8.1-4 災害防止協議会



写真 8.1-5 交通整理員



写真 8.1-6 路面清掃



写真 8.1-7 合同会議



写真 8.1-8 第2次対策型のステッカー



写真 8.1-9 第2次対策型のステッカー



写真 8.1-10 北エリアにおける鋼製仮囲い (3m)



写真 8.1-11 北エリア地下道スロープ施工範囲における鋼製仮囲い (3m)



写真 8.1-12 南エリア地下道スロープ施工範囲における鋼製仮囲い (2m)



写真 8.1-13 パネル+防音シート



写真 8.1-14 防音シート



写真 8.1-15 工事範囲周辺の防じんカバー



写真 8.1-16 工程会議



写真 8.1-17 第3次対策型建設機械



写真 8.1-18 第3次対策型のステッカー



写真 8.1-19 場内散水



写真 8.1-20 飛散防止シート



写真 8.1-21 鉄板の設置及び清掃



写真 8.1-22 職長パトロール



写真 8.1-23 近隣窓口問い合わせ先掲示板

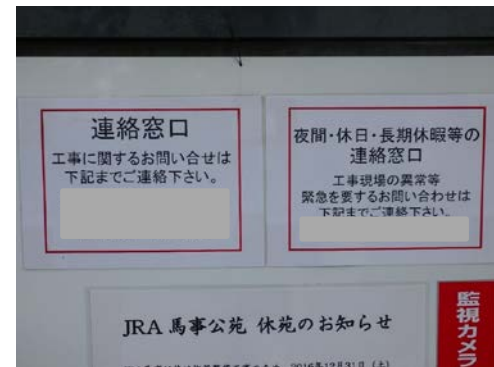


写真 8.1-24 近隣窓口問い合わせ先掲示板

(2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

1) 予測した事項

ア. 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度

工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の大気中における濃度についての予測結果とフォローアップ調査結果との比較は、表 8.1-12 及び表 8.1-13 に示すとおりである。また、バックグラウンド濃度、工事用車両及び一般車両の走行台数についての予測条件とフォローアップ調査結果との比較は、表 8.1-14～表 8.1-16 に示すとおりである。

二酸化窒素の予測結果は、年平均値であるのに対し、フォローアップ調査結果は期間平均値であるために単純な比較はできないが、フォローアップ調査における二酸化窒素の期間平均値は 0.023～0.031ppm であり、予測結果の 0.0161～0.0200ppm を超過していた。

二酸化窒素に係る環境基準は、日平均値の年間 98% 値によって判断されるものであることから、環境基準と本調査結果との単純な比較はできない。ただし、フォローアップ調査期間における二酸化窒素の日平均の最大値は 0.038～0.045ppm であり、いずれの地点においても環境基準（1 時間値の 1 日平均値が 0.04～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）を下回っていた。

二酸化窒素のバックグラウンド濃度については、表 8.1-14(1) に示すとおり、評価書において設定した値 (0.015ppm) に比べてフォローアップ調査時点の値 (0.016～0.020ppm) が高くなっていた。

一般車両も含めた大型車の断面交通量は、表 8.1-15 に示すとおり、No. 1～No. 3 で予測条件より減少し、No. 4 及び No. 5 で予測条件より増加した。なお、表 8.1-16 に示すとおり、計画地を出入りした工事用車両台数の調査結果から大型車は予測条件よりも十分少なく、各地点においても予測条件より増加していないものと推察される。

No. 1～No. 3 において、一般車両も含めた大型車の断面交通量は評価書の予測条件より減少したが、バックグラウンド濃度が評価書の予測条件より高い値であったことから、フォローアップ調査結果は予測結果を超過したものと考える。No. 4 及び No. 5 においては、一般車両も含めた大型車の断面交通量は評価書の予測条件より増加し、バックグラウンド濃度が評価書の予測条件より高い値であったことから、フォローアップ調査結果は予測結果を超過したものと考える。

フォローアップ期間中の浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度は、0.010～0.012mg/m³ であり、環境基準（日平均値が 0.10mg/m³ 以下）に比べて十分小さい値となっていた。なお、二酸化窒素のフォローアップ調査結果がバックグラウンド濃度より高い傾向を示していたことから、自動車の排気管から二酸化窒素と同様に排出される浮遊粒子状物質についても、道路沿道においてバックグラウンド濃度よりも高い傾向であったと考えられる。ただし、二酸化窒素のフォローアップ結果が予測結果を大幅に上回ることがなかったことから、浮遊粒子状物質の値は予測を大きく上回ることはなく、バックグラウンド濃度の結果も踏まえ、環境基準を下回ったものと推察する。

なお、大型車の工事用車両台数に関しては、予測条件より減少しており、本事業の工事用車両による大気汚染物質の寄与分は低減できていると考える。

表 8.1-12 予測結果とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

| 予測地点 | 道路名(通称名) | 方位 | 平均値 ^{注2)} (ppm) | |
|------|--|----|--------------------------|-------------|
| | | | 予測結果 | フォローアップ調査結果 |
| No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀4-35] | 南側 | 0.0186 | 0.028 |
| | | 北側 | 0.0186 | |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜3-15] | 南側 | 0.0200 | 0.031 |
| | | 北側 | 0.0199 | |
| No.3 | 特別区道(馬事公苑通り) [世田谷区桜新町2-29] | 東側 | 0.0163 | 0.023 |
| | | 西側 | 0.0163 | |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀3-12] | 東側 | 0.0170 | 0.031 |
| | | 西側 | 0.0170 | |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀3-18] | 南側 | 0.0161 | 0.024 |
| | | 北側 | 0.0161 | |

注1) 予測地点の番号は、図 8.1-1 (p. 50 参照) に対応する。

2) 予測結果では年平均値、フォローアップ調査結果では期間平均値を示す。

表 8.1-13 予測結果とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

| 予測地点 | 道路名(通称名) | 方位 | 98%値 ^{注2)} (ppm) | | 環境基準 |
|------|--|----|---------------------------|-------------|--|
| | | | 予測結果 | フォローアップ調査結果 | |
| No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀4-35] | 南側 | 0.038 | 0.044 | 日平均値が 0.04 から 0.06ppm までのゾーン 内又はそれ以下 |
| | | 北側 | 0.038 | | |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜3-15] | 南側 | 0.039 | 0.045 | |
| | | 北側 | 0.039 | | |
| No.3 | 特別区道(馬事公苑通り) [世田谷区桜新町2-29] | 東側 | 0.035 | 0.038 | |
| | | 西側 | 0.035 | | |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀3-12] | 東側 | 0.035 | 0.041 | |
| | | 西側 | 0.036 | | |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀3-18] | 南側 | 0.034 | 0.040 | |
| | | 北側 | 0.034 | | |

注1) 予測地点の番号は、図 8.1-1 (p. 50 参照) に対応する。

2) 予測結果では98%値、フォローアップ調査結果では日平均値の期間最大値を示す。

表 8.1-14(1) 想定したバックグラウンド濃度とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

単位：ppm

| 測定局名 | 評価書 想定バックグラウンド濃度 | フォローアップ調査期間 バックグラウンド濃度 (期間平均値) |
|---------|---------------------|--------------------------------------|
| | | 世田谷区世田谷局 |
| 世田谷区成城局 | 0.015 | 0.020 |

注) 大気質の測定時間に合わせ、10:00～翌10:00で集計している。

出典：「環境省大気汚染物質広域監視システム」(平成31年1月8日参照 環境省水・大気環境局大気環境課) <http://soramame.taiki.go.jp/>

表 8.1-14(2) 想定したバックグラウンド濃度とフォローアップ調査結果との比較（浮遊粒子状物質）

単位：mg/m³

| 測定局名 | 評価書 想定バックグラウンド濃度 | フォローアップ調査期間 バックグラウンド濃度 (期間平均値) |
|---------|---------------------|--------------------------------------|
| | | 世田谷区世田谷局 |
| 世田谷区成城局 | 0.017 | 0.010 |

注) 大気質の測定時間に合わせ、10:00～翌10:00で集計している。

出典：「環境省大気汚染物質広域監視システム」(平成31年1月8日参照 環境省水・大気環境局大気環境課) <http://soramame.taiki.go.jp/>

表 8.1-15 想定した断面交通量とフォローアップ調査結果との比較（平成30年12月11日(火)）

| 予測地点 | 道路名(通称名) | 評価書 想定交通量(台/16h) | | フォローアップ調査日 交通量(台/16h) | |
|------|--|---------------------|--|--------------------------|----------------|
| | | 大型車 | 小型車 | 大型車 | 小型車 |
| | | No.1 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀4-35] | 1,920 (208) | 13,445 (24) |
| No.2 | 主要地方道3号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜3-15] | 2,925 (208) | 14,351 (24) | 2,135 (52) | 14,230 (55) |
| No.3 | 特別区道(馬事公苑通り) [世田谷区桜新町2-29] | 526 (208) | 4,754 (24) | 358 (5) | 4,745 (4) |
| No.4 | 特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀3-12] | 740 (208) | 7,145 (24) | 995 (144) | 7,112 (21) |
| No.5 | 特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀3-18] | 490 (208) | 6,104 (24) | 763 (29) | 5,941 (14) |

注1) 予測地点の番号は、図8.1-1(p.50参照)に対応する。

2) ()内の数値は工事用車両の台数を示す。

3) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に確認できた台数を示す。

表 8.1-16 計画地を出入りする工事用車両台数の比較（平成30年12月11日(火)）

| 予測地点 | 評価書 工事用車両台数 (台/16h) | フォローアップ調査日 工事用車両台数 (台/16h) |
|------|---------------------------|----------------------------------|
| 大型車 | 1,040 | 317 |
| 小型車 | 120 | 363 |
| 合計 | 1,160 | 680 |

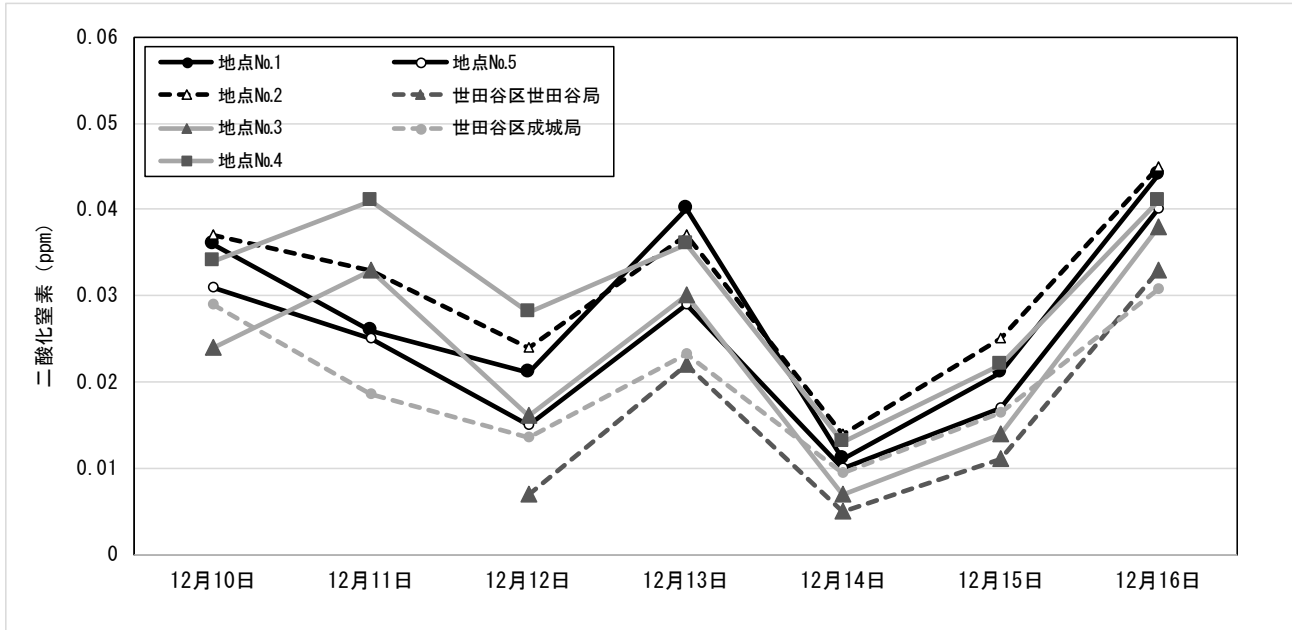


図 8.1-2 フォローアップ調査結果(日平均値)とバックグラウンド濃度の比較(二酸化窒素)