

#### 4. 事後調査の結果の概略

事後調査結果の概略は、表 4-1(1) ~ (3)に示すとおりである。

表4-1(1) 事後調査結果の概略

事後調査項目	事後調査結果の概略
大気汚染	<p>調査は、工事の完了後約 1 年の時点として、大気質（一酸化炭素、二酸化窒素、二酸化硫黄）と気象（風向、風速）について、四季において各連続 1 週間調査を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一酸化炭素は、四季平均値 が外回り側・内回り側とも 0.3ppm であり、全ての地点で予測結果（0.9ppm）を下回った。また、日平均値の最高値は外回り側が 0.6ppm、内回り側が 0.5ppm、8 時間平均値の最高値は外回り側が 0.7ppm、内回り側が 0.6ppm であった。参考として比較すると、大気汚染に係る環境基準（以下、「環境基準」という。）「1 時間値の 1 日平均値が 10ppm 以下であり、かつ、1 時間値の 8 時間平均値が 20ppm 以下であること」を満足する結果であった。</li> <li>二酸化窒素は、四季平均値 が外回り側 0.019ppm、内回り側 0.017ppm であり、全ての地点で予測結果（0.021ppm）を下回った。また、日平均値の最高値は外回り側 0.038ppm、内回り側 0.036ppm であった。参考として比較すると、環境基準「1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下であること」を満足する結果であった。</li> <li>二酸化硫黄は、四季平均値 が外回り側・内回り側とも 0.001ppm であり、全ての地点で予測結果（0.006ppm）を下回った。また、日平均値の最高値は外回り側 0.003ppm、内回り側 0.002ppm、1 時間値の最高値は外回り側 0.006ppm、内回り側 0.005ppm であった。参考として比較すると、環境基準「1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ、1 時間値が 0.10ppm 以下であること」を満足する結果であった。</li> </ul> <p>四季平均値：四季ごとに 1 週間測定した結果の平均値</p>
騒音	<p>調査は、工事の完了後約 1 年の時点として、秋季の代表的な 1 日で騒音の状況が標準的と考えられる平日に行った。</p> <p>騒音レベルの中央値(L<sub>50</sub>)は、朝 62dB、昼間 62dB、夕 59dB、夜間 58dB であり、予測結果（朝：51dB、昼間：53dB、夕：49dB、夜間：50dB）及び旧環境基準（朝：55dB 以下、昼間：60dB 以下、夕：55dB 以下、夜間：50dB 以下）を上回ったが、等価騒音レベル(L<sub>Aeq</sub>)は、昼間が 62dB、夜間が 58dB であり、参考として比較すると、騒音に係る環境基準（以下、「環境基準」という。）（昼間：70dB 以下、夜間 65dB 以下）を満足する結果であった。</p>
振動	<p>調査は、騒音調査と同時期に行った。</p> <p>振動レベルの 80% レンジ上端値(L<sub>10</sub>)の各時間区分における最大値は、昼間 48dB、夜間が 49dB であり、予測結果（昼間：48dB、夜間：47dB）と同程度であった。振動規制法に定める道路交通振動に係る要請限度（以下、「要請限度」という。）（第一種区域、昼間：65dB、夜間 60dB）を下回った。</p>
低周波空気振動 (低周波音)	<p>調査は、騒音調査と同時期に行った。</p> <p>低周波音圧レベルの中央値(L<sub>50</sub>)の平均値は 76dB であり、予測結果（一般環境中に存在する低周波音圧レベル（自動車専用道路）の値 70～90dB）と同程度であった。また、ISO7196 に規定された G 特性低周波音圧レベル（1～20Hz の G 特性 5% 時間率音圧レベル（L<sub>G5</sub>））は、80～86dB であり、「道路環境影響評価の技術手法」に示される参考指標（概ね 100dB）を下回った。</p> <p>平均的な被験者が知覚できる低周波音（1～20Hz の G 特性音圧レベル）</p>

表4-1(2) 事後調査結果の概略

事後調査項目	事後調査結果の概略
陸上植物	<p>事後調査計画書に基づき、高架橋工事の施行前（以下、「施行前」という。）と完了後の時点で調査を実施した。施行前は、対象路線の工事開始前の平成 15 年 8 月に、完了後は、対象路線の工事完了後約 1 年の令和元年 7 月において、それぞれ、対象路線の片側 250m ずつ幅 500m の範囲を対象として行った。</p> <p>対象路線の大部分が高架構造のため改変面積が小さく、概して陸上植物の生育環境の変化は小さかった。</p> <p>完了後に確認された陸上植物種は 88 科 309 種で、環境影響評価書（以下、「評価書」という。）の 64 科 233 種及び施行前の 86 科 305 種より多かった。</p> <p>評価書で「注目される植物種」としていたタコノアシが引き続き確認されたほか、最新の選定基準に基づく「注目すべき植物種」として 11 種（シロバナサクラタデ、サデクサ、ウマノスズクサ、タコノアシ、クサネム、カワヂシャ、イヌタヌキモ、カワラニンジン、ニガカシュウ、マコモ、ショウブ）が確認されたことから、陸上植物相は概ね保全されていると考えられる。</p>
陸上動物	<p>事後調査計画書に基づき、施行前と完了後の時点で調査を実施した。施行前は、対象路線の工事開始前の平成 15 年 8 月から平成 16 年 1 月にかけて、完了後は、対象路線の工事完了後約 1 年の平成 31 年 4 月から令和 2 年 1 月にかけて、それぞれ、対象路線の片側 250m ずつ幅 500m の範囲を対象として行った。</p> <p>対象路線の大部分が高架構造のため改変面積が小さく、概して陸上動物の生息環境の変化は小さかった。</p> <p>完了後に確認された陸上動物は哺乳類 4 目 6 科 8 種、鳥類 13 目 30 科 46 種、両生類・爬虫類 3 目 5 科 6 種、昆虫類 12 目 115 科 328 種で、いずれも評価書及び施行前より多くの種が確認された。</p> <p>評価書で「注目される陸上動物種」としていた 7 種のうち 4 種（アブラコウモリ、イタチ、カワウ、チョウゲンボウ）が引き続き確認されたほか、最新の選定基準に基づく「注目すべき陸上動物種」としてその他に 38 種が確認されたことから、陸上動物相は概ね保全されていると考えられる。</p>
水生生物	<p>事後調査計画書に基づき、施行前と完了後の時点で調査を実施した。施行前は、対象路線の工事開始前の平成 15 年 8 月から平成 16 年 1 月にかけて、完了後は、対象路線の工事完了後約 1 年の平成 31 年 4 月から令和 2 年 1 月にかけて、江戸川及び加用水の対象路線の片側 250m ずつ幅 500m の範囲を対象として行った。</p> <p>橋梁工事に伴う橋脚の設置等により生息環境の一部が改変されたが、改変面積は限定的であり、改変箇所と類似の生息環境は周辺に広く残存していることから、事業による生息環境への影響は小さかったと考えられる。</p> <p>完了後において江戸川で確認された遊泳動物は 6 目 8 科 21 種で評価書及び施行前と概ね同水準であった。また、最新の選定基準に基づく「注目すべき遊泳動物種」として 6 種が確認されたことから、遊泳動物相は概ね保全されていると考えられる。</p> <p>完了後において江戸川で確認された底生生物は 35 種 50 個体で、個体数が顕著に減少していた。個体数の減少要因は、江戸川の水質改善に伴う腐水性種の減少、治水対策として実施された河川改修による影響等が考えられ、本事業による影響は小さかったと考えられる。</p>

表4-1(3) 事後調査結果の概略

事後調査項目	事後調査結果の概略
日照障害	<p>調査は、工事の完了後として、冬至日に近い時期の真太陽時の午前8時から午後4時に行った。</p> <p>対象路線の高架構造物により生じる日影は、予測評価と同程度であった。</p> <p>本事業による「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」(昭和51年2月23日、建設事務次官通知)の指標を上回る日影は、いずれも道路用地内で、周辺住宅等の建物には及ばなかった。</p>
電波障害	<p>事後調査計画書では、電波障害調査を工事の施行前と完了後に各1回実施する計画としており、施行前の調査を平成15年度に実施していたが、その後の工事期間の見直し(平成19年9月付変更届)により、工事の完了が地上デジタル放送への移行後となった。このため、平成25年5月の東京スカイツリーからの地上デジタル波の本放送開始を待って、同年10月～翌年1月にかけて、改めて地上デジタル放送を対象とした工事前調査を実施している。なお、工事の施行前調査は、実際には工事中の実施となったため、一部の地点で県域放送局の電波に工事の影響と思われる障害がみられる結果であったが、工事期間中に本事業に係る苦情の発生はなかった。</p> <p>なお、工事の完了後調査の結果、東京スカイツリーからの地上デジタル波について電波障害が生じている地点はなかった。</p>
景観	<p>調査は、施設の設置が完了し、植栽した樹木等が根付き、生育状況が良好となった時点とし、また、眺望地点からの見通しを考慮して、眺望地点周辺での樹木による遮蔽が極力少ない冬季に行った。調査地域は代表的な眺望地点を含む対象路線の周辺とした。</p> <p>地域景観の特性、代表的な眺望地点からの眺望、圧迫感の変化は、沿道の植栽等の環境保全措置を実施したことにより、概ね予測したとおりとなり、影響は少なかった。</p>