

7. 事後調査の結果

7.1 大気汚染

7.1.1 事後調査の結果の内容

1) 調査事項

対象路線の供用に伴い、自動車の走行に起因して発生する自動車排出ガスが周辺地域の大気質に及ぼす影響を把握するため以下に示す事項について調査した。

(1) 予測した事項

対象路線の供用に伴い、自動車の走行に起因して発生する排出ガスが周辺の大気質（一酸化炭素(CO)、二酸化窒素(NO₂)、二酸化硫黄(SO₂))に及ぼす影響の程度とした。

(2) 予測条件の状況

- ・ 気象（風向、風速）
- ・ 交通量及び走行速度（対象路線及び一般国道 298 号、参考としてサービス道路）
- ・ 道路の状況（道路断面構造）
- ・ 自動車排出ガスの排出係数の状況
- ・ バックグラウンド濃度の状況

2) 調査地域

調査地域は対象路線及びその周辺地域とした。

3) 調査手法

(1) 調査時点

本事業の対象路線が供用開始された平成 30 年 6 月 2 日（三郷南 IC～高谷 JCT 間の開通）から約 1 年の時点とした。

(2) 調査期間

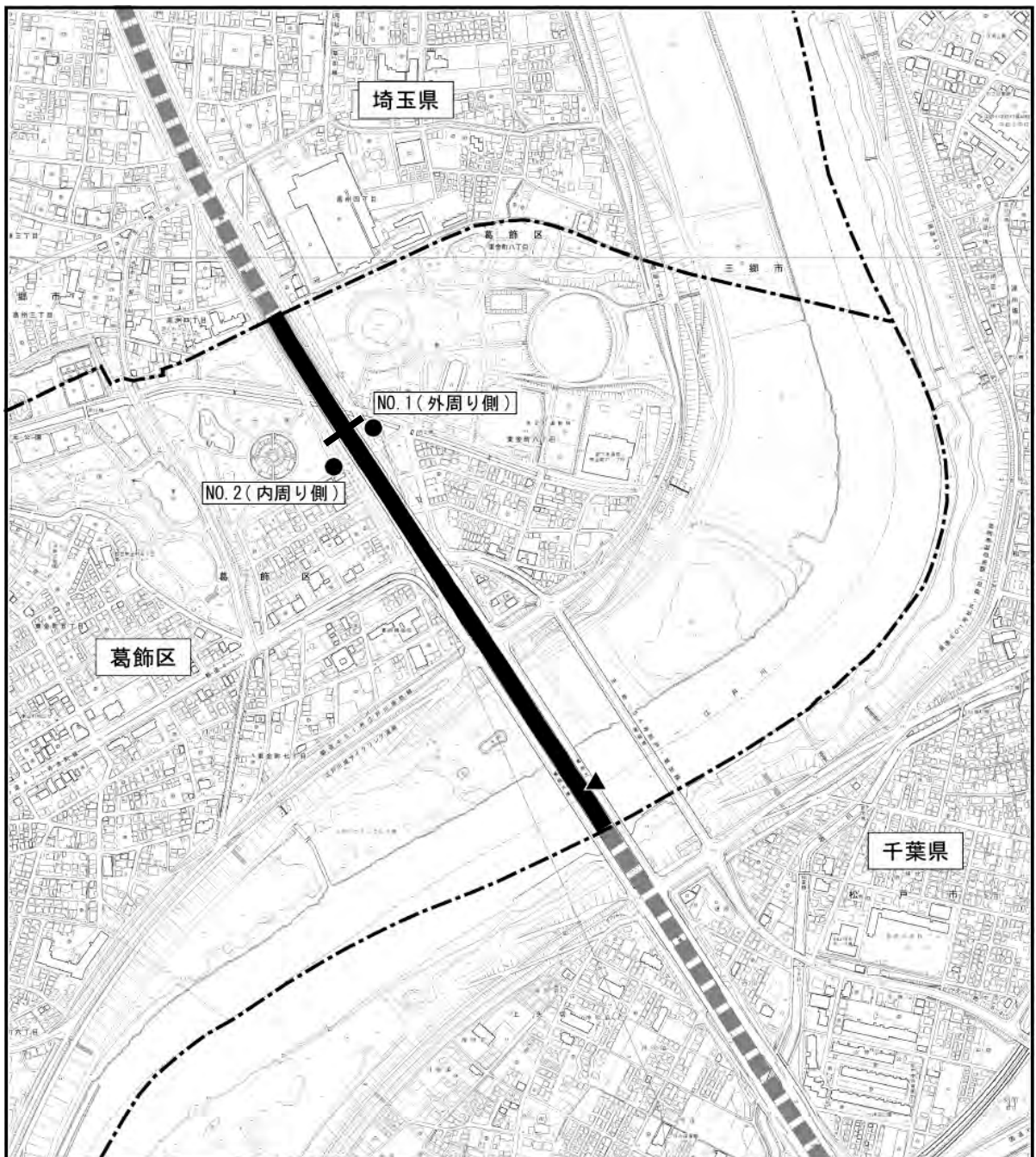
調査期間は表 7.1-1 に示すとおりであり、四季において各連続 1 週間とした。







表7.1-1 調査期間（大気汚染）

季節	調査日時
春季	令和元年 5月 10日(金) 0:00 ~ 16日(木) 24:00
夏季	令和元年 7月 24日(水) 0:00 ~ 30日(火) 24:00
秋季	令和元年 11月 14日(木) 0:00 ~ 20日(水) 24:00
冬季	令和 2年 1月 23日(木) 0:00 ~ 29日(水) 24:00

(3) 調査地点

調査地点は図 7.1-1 に示すとおりであり、対象路線の周辺 2 地点（外回り側・内回り側各 1 地点）とした。



凡 例	 対象路線
	 東京外かく環状道路（千葉・埼玉県区間）
	 都県境
	 大気質調査地点
	 気象調査地点
	 交通量調査断面

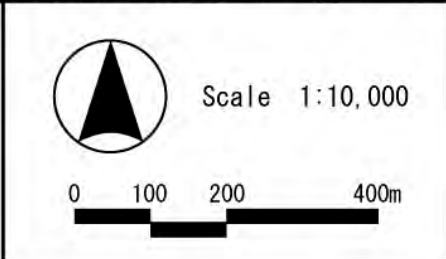


図 7.1-1
大気質調査地点位置図

出典：東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成した図に凡例に示す内容を追記したものである。
（承認番号）2都市基交著第49号

(4) 調査方法

7. 予測した事項

大気質の調査は、「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月、環境庁告示第25号)及び「二酸化窒素に係る環境基準について(昭和53年7月、環境庁告示第38号)」に定める方法に従い表7.1-2に示す方法により実施した。

表7.1-2 調査方法(大気質の状況)

調査項目	測定方法	測定高さ
一酸化炭素(CO)	「非分散型赤外線分析計を用いる方法(JIS B 7951)」により測定した。	地上 1.5m
二酸化窒素(NO ₂)	「オゾンを用いる化学発光法(JIS B 7953)」により測定した。	地上 1.5m
二酸化硫黄(SO ₂)	「紫外線蛍光法(JIS B 7952)」により測定した。	地上 1.5m

4. 予測条件の状況

気象及び交通量の調査は、表7.1-3に示す方法により測定した。

表7.1-3 調査方法(気象及び交通量の状況)

調査項目	測定方法	測定高さ
気象の状況	風向(WD) 風速(WS)	外環葛飾大橋上に設置されている風向風速計のデータを整理した。
		「地上気象観測指針」(平成14年、気象庁)に準拠して測定した。
交通量の状況	交通量	対象路線の交通量は、トラフィックカウンターのデータを整理し、一般国道298号及びサービス道路の交通量は、車種別、方向別及び時間別にカウンターを用いて計数した。
	走行速度	対象路線の走行速度は、トラフィックカウンターのデータを整理し、一般国道298号及びサービス道路の走行速度は、車種別、方向別及び時間別にスピードガンを用いて計測した。

注1) 風向、風速については、対象路線の沿道地域では、高架構造物の影響により、対象路線周辺の代表的な気象条件を把握できる高さでの観測が困難なため、外環葛飾大橋上に設置されている風向風速計(設置高さ：地上約25m)のデータを整理した。

注2) 上記のほか地上付近の気象条件の把握のために、大気質調査と同地点において、地上3.0m高さの風向、風速を観測した。

4) 調査結果

(1) 予測した事項

大気汚染の事後調査結果は、表 7.1-4(1) ~ (3) に示すとおりである。

7. 一酸化炭素

一酸化炭素の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、環境基準「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。

表7.1-4(1) 大気質調査結果（一酸化炭素）

調査地点	集計内容	一酸化炭素 (ppm)				
		四季集計	春季調査	夏季調査	秋季調査	冬季調査
No.1 外回り側	期間平均値	0.3	0.3	0.2	0.3	0.4
	日平均値の最高	0.6	0.4	0.2	0.4	0.6
	8時間平均値の最高	0.7	0.5	0.3	0.5	0.7
No.2 内回り側	期間平均値	0.3	0.3	0.1	0.3	0.4
	日平均値の最高	0.5	0.4	0.2	0.4	0.5
	8時間平均値の最高	0.6	0.5	0.2	0.5	0.6

4. 二酸化窒素

二酸化窒素の日平均値の最高値は、外回り側が 0.038ppm、内回り側が 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。

表7.1-4(2) 大気質調査結果（二酸化窒素）

調査地点	集計内容	二酸化窒素 (ppm)				
		四季集計	春季調査	夏季調査	秋季調査	冬季調査
No.1 外回り側	期間平均値	0.019	0.018	0.013	0.021	0.023
	日平均値の最高	0.038	0.032	0.019	0.026	0.038
No.2 内回り側	期間平均値	0.017	0.016	0.011	0.018	0.023
	日平均値の最高	0.036	0.028	0.015	0.023	0.036

ウ. 二酸化硫黄

二酸化硫黄の日平均値の最高値は、外回り側が 0.003ppm、内回り側が 0.002ppm、1時間値の最高値は、外回り側が 0.006ppm、内回り側が 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。

表7.1-4(3) 大気質調査結果（二酸化硫黄）

調査地点	集計内容	二酸化硫黄 (ppm)				
		四季集計	春季調査	夏季調査	秋季調査	冬季調査
No.1 外回り側	期間平均値	0.001	0.001	0.002	0.000	0.001
	日平均値 の最高	0.003	0.002	0.003	0.001	0.001
	1時間値 の最高	0.006	0.006	0.006	0.002	0.001
No.2 内回り側	期間平均値	0.001	0.001	0.002	0.000	0.001
	日平均値 の最高	0.002	0.002	0.002	0.000	0.001
	1時間値 の最高	0.005	0.005	0.005	0.001	0.003

(2) 予測条件の状況

7. 気象（風向、風速）

大気質調査期間中の風向、風速の状況は表 7.1-5 に、風向別出現頻度及び風向別風速の状況は図 7.1-2 及び図 7.1-3(1)～(4)に示すとおりである。

外環葛飾大橋上の平均風速は、2.6～3.2m/s で夏季が最大、冬季が最小、四季の平均が 2.9m/s であった。地盤面高さ付近の平均風速は、No.1（外回り側）は四季を通じて 0.6m/s、No.2（内回り側）は 0.4～0.5m/s、最多風向は、No.1（外回り側）が SSW、No.2（内回り側）が NW であった。

表7.1-5 気象調査結果（風向、風速）

調査季別	外環葛飾大橋上			No.1(外回り側)			No.2(内回り側)		
	最多風向	平均風速(m/s)	Cal m出現率(%)	最多風向	平均風速(m/s)	Cal m出現率(%)	最多風向	平均風速(m/s)	Cal m出現率(%)
四季集計	S	2.9	0.0	SSW	0.6	38.7	NW	0.4	59.4
春季	S	2.8	0.0	SSW	0.6	34.5	E	0.4	58.3
夏季	S	3.2	0.0	SSW	0.6	33.3	WSW	0.4	60.7
秋季	NNW	2.8	0.0	NNW	0.6	44.0	NW	0.5	56.0
冬季	N	2.6	0.0	N	0.6	42.9	NW	0.4	62.5

備考) 外環葛飾大橋の観測高さ：地上約 25m、No.1,2 の観測高さ：地上 3m

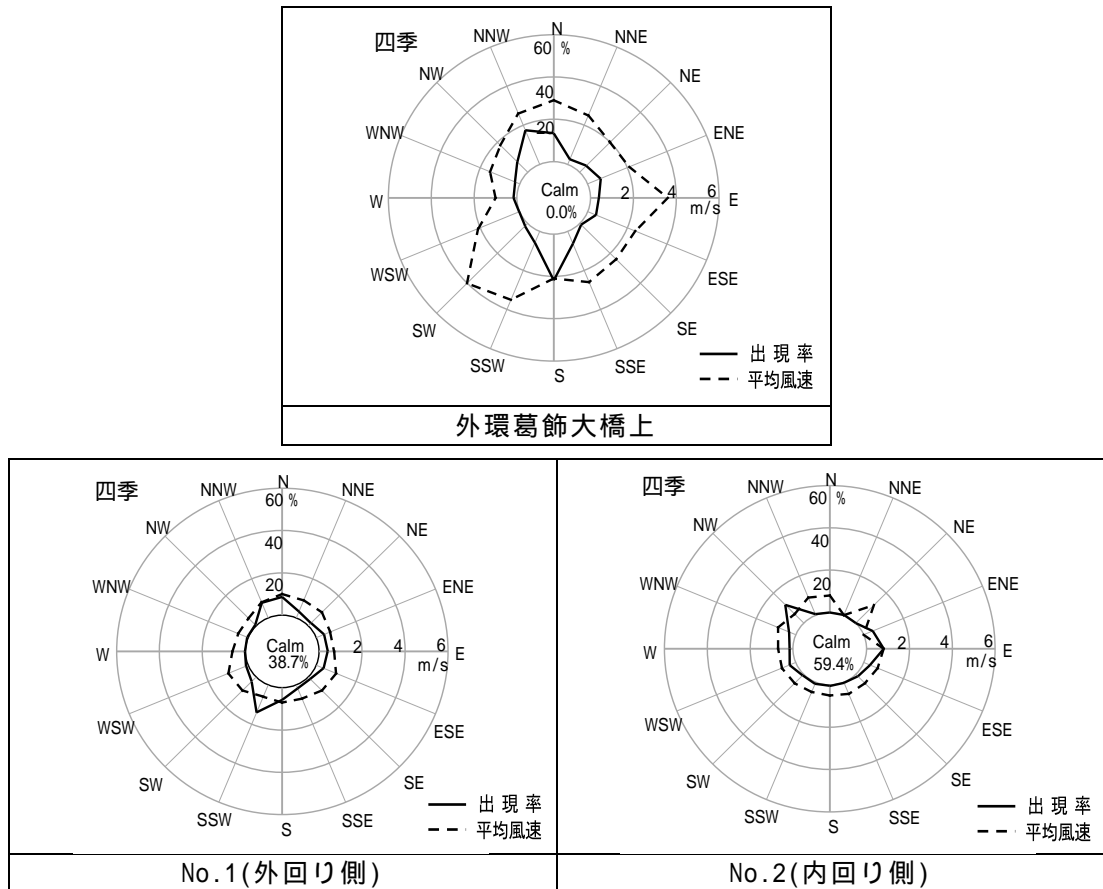


図 7.1-2 大気質調査期間中の風配図（四季平均）

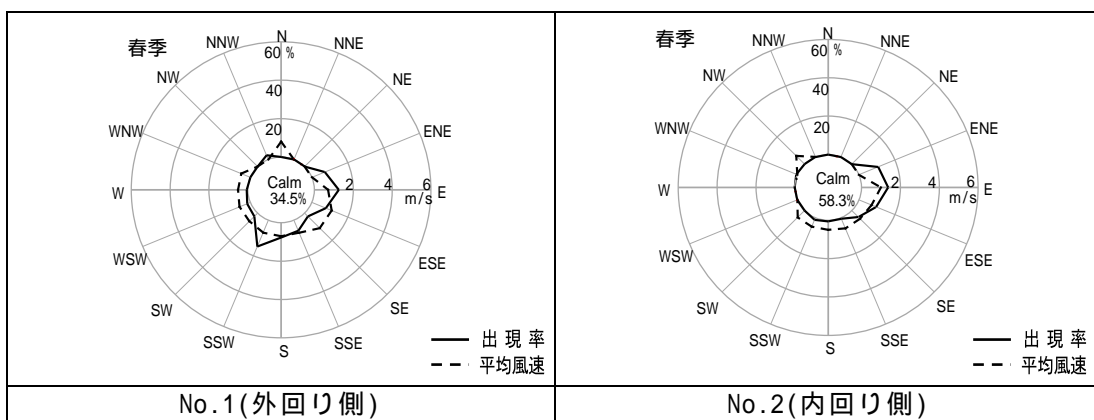
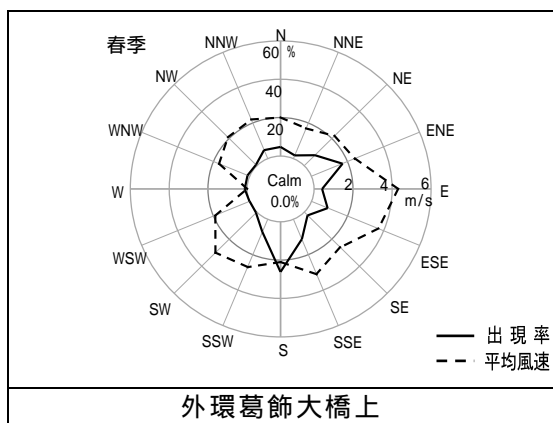


図 7.1-3(1) 大気質調査期間中の風配図 (春季調査)

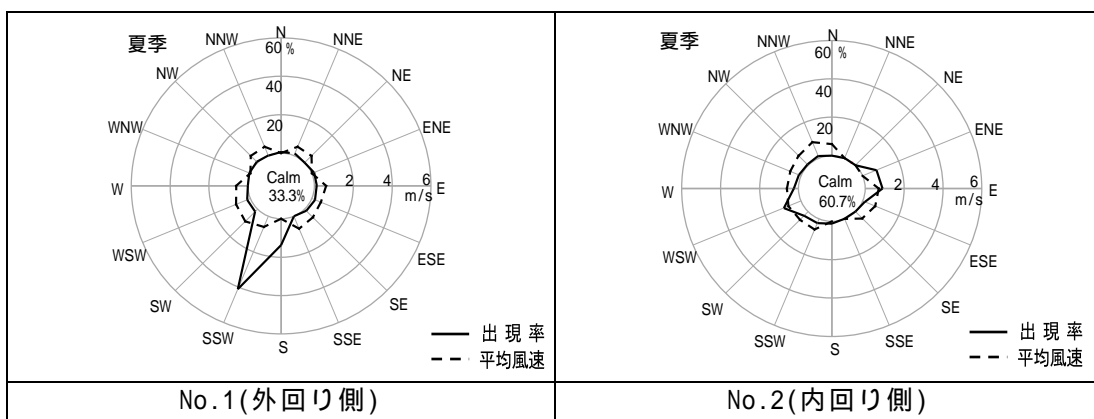
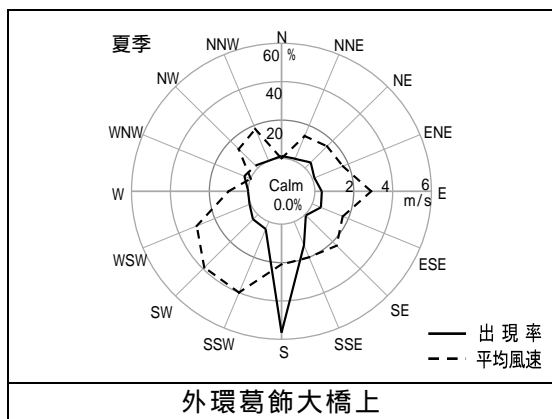


図 7.1-3(2) 大気質調査期間中の風配図 (夏季調査)

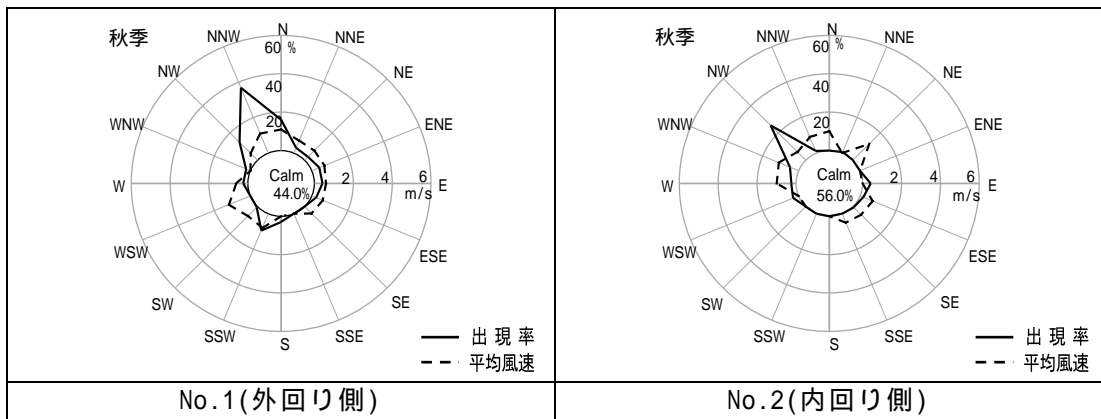
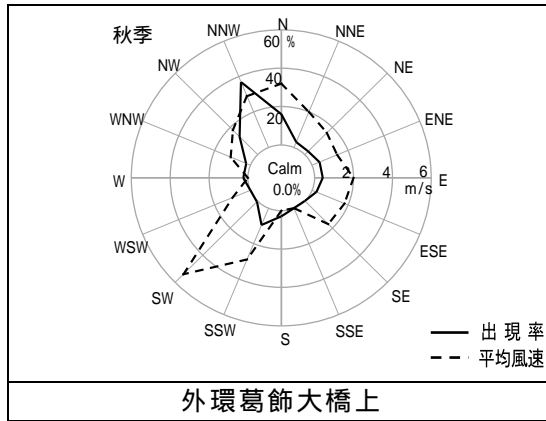


図 7.1-3(3) 大気質調査期間中の風配図 (秋季調査)

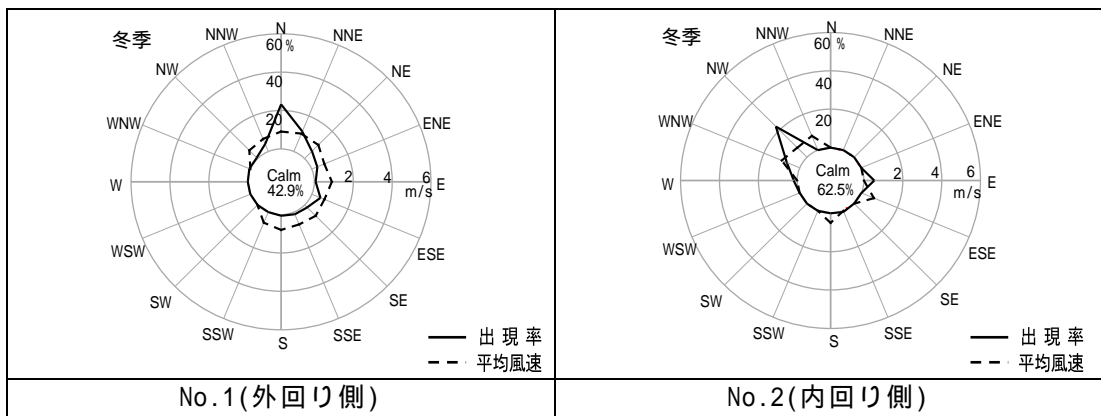
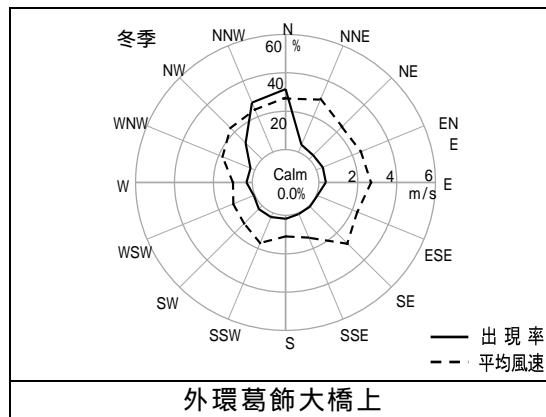


図 7.1-3(4) 大気質調査期間中の風配図 (冬季調査)

評価書の予測において設定した気象条件（葛飾区水元測定局の風向、風速）と事後調査における気象の状況（風向、風速）の比較は、表 7.1-6 及び図 7.1-4 に示すとおりである。

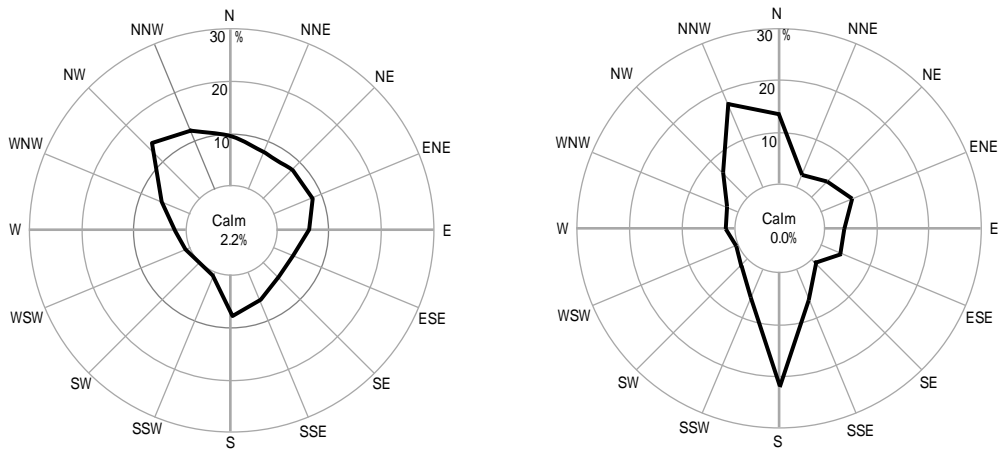
評価書で予測条件とした平成 5 年度の葛飾水元測定局の年平均風速 2.8m/s に対し、事後調査における外環葛飾大橋上の四季平均風速は 2.9m/s であった。

また、風配図は、予測条件及び事後調査結果とも NW～NNW 及び S の出現が多く概ね同様の傾向を示していた。

表 7.1-6 評価書の予測条件と事後調査の結果との比較（風向、風速）

調査地点・年度 集計区分	葛飾水元測定局		外環葛飾大橋上	
	平成 5 年度		令和元年度	
	最多風向	平均風速 (m/s)	最多風向	平均風速 (m/s)
年間（四季平均）	NW	2.8	S	2.9

備考）水元局の観測高さ：18m、外環葛飾大橋の観測高さ：約 25m



予測条件 < 平成 5 年度 (年間) >

事後調査 < 令和元年度 (四季平均) >

図 7.1-4 評価書の予測条件と事後調査結果の比較（風配図）

イ. 交通量及び走行速度

a. 対象路線

各季の断面合計交通量は、44,177～49,483 台/日で春季が最少、秋季が最多であり、四季平均値は 46,914 台/日であった。

各季の大型車混入率は 45～47%、平均 46% であり四季別の変化は小さかった。

各季の走行速度は 92～96km/h、平均 94km/h であり四季別の変化は小さかった。

表7.1-7 交通量及び走行速度調査結果（対象路線）

季節別	断面合計交通量	大型車混入率	平均走行速度
四季平均	46,914 台/日	46%	94km/h
春季調査期間平均	44,177 台/日	46%	96km/h
夏季調査期間平均	47,460 台/日	47%	94km/h
秋季調査期間平均	49,483 台/日	47%	93km/h
冬季調査期間平均	46,535 台/日	45%	92km/h

注) 季別及び四季平均の調査結果は、それぞれ大気質調査を実施した期間（各季 7 日、合計 28 日）の合計または平均値である。

b. 一般国道298号及びサービス道路

断面合計交通量は、一般国道 298 号が 32,639 台/日、サービス道路は 4,636 台/日であった。

大型車混入率は一般国道 298 号が 38%、サービス道路は 14% であった。

走行速度は、一般国道 298 号が 55km/h、サービス道路は 39km/h であった。

表7.1-8 交通量及び走行速度調査結果（一般国道298号、サービス道路）

種別	一般国道 298 号			サービス道路		
	断面合計交通量	大型車混入率	走行速度	断面合計交通量	大型車混入率	走行速度
事後調査	32,639 台/日	38%	55km/h	4,636 台/日	14%	39km/h

注) 一般国道 298 号及びサービス道路の交通量は、一般交通量調査を実施した令和元年 11 月 14 日～15 日における調査結果である。

c. 予測条件との比較

評価書の予測条件（計画交通量）と事後調査における交通量の状況の比較は、表 7.1-9 に示すとおりである。

（対象路線）

予測条件との比較では、断面交通量、大型車混入率、走行速度とも事後調査結果が予測条件を上回った。

(一般国道 298 号)

予測条件との比較では、断面交通量及び速度は、事後調査結果が予測条件を下回ったが、大型車混入率は予測条件を上回った。

(サービス道路)

予測条件で設定していなかったが、断面合計で 4,636 台/日の交通量があった。

(全合計)

サービス道路を含めた全合計断面交通量は、予測条件の 78,800 台/日に対し、事後調査結果は 84,189 台/日で予測条件を上回ったほか、大型車混入率、走行速度も事後調査結果が予測条件を上回った。

表7.1-9 評価書の予測条件と事後調査の結果との比較(交通量及び大型車混入率)

対象道路	断面合計交通量 (台/日)		大型車混入率 (%)		走行速度 (km/h)	
	予測条件	事後調査結果	予測条件	事後調査結果	予測条件	事後調査結果
対象路線	40,800	46,914	37	46	80	94
一般国道 298 号	38,000	32,639	26	38	60	55
サービス道路	-	4,636	-	14	-	39
全合計	78,800	84,189	32	41	70	76

注 1) 対象路線の交通量(大型車混入率、走行速度含む)は、大気質調査を実施した期間(全 28 日間)の平均値を示す。

注 2) 一般国道 298 号及びサービス道路の交通量は、現地調査を実施した 11/14~15 における調査結果を示す。

注 3) 全合計の大型車混入率及び走行速度は、対象道路別の交通量割合を考慮して求めた平均値である。

ウ. 道路の状況(道路断面構造)

対象路線の道路断面構造は、図 5.2-5(8 ページ)に示したとおりであり、評価書の予測条件から変化はない。

エ. 自動車排出ガス排出係数の状況

評価書において予測条件とした目標年(平成 22 年度)の排出係数と東京都資料による平成 27 年度の排出係数の比較を表 7.1-10 に示す。

各項目の排出係数(平成 27 年度実績値)は、評価書予測条件に対して 0~101.7% であり、一般国道 298 号(走行速度 60km/h)における大型車の窒素酸化物排出係数が予測条件と同等であった以外は、いずれも予測条件を下回った。

表7.1-10 評価書の予測条件と事後調査の結果との比較（排出係数）

予測項目	車種別	予測対象	速度 (km/h)	排出係数 (g/km・台)		平成 27 年度 実績値 / 予測条件 (c)=(b)÷(a)
				予測条件 (平成22年度)	平成 27 年度 実績値	
				(a)	(b)	
一酸化炭素 (CO)	小型車	対象路線	80	0.689	0.286	41.5%
		一般国道 298 号	60	0.769	0.506	65.8%
	大型車	対象路線	80	1.210	0.277	22.9%
		一般国道 298 号	60	1.660	0.374	22.5%
窒素酸化物 (NOx)	小型車	対象路線	80	0.266	0.045	16.9%
		一般国道 298 号	60	0.226	0.053	23.5%
	大型車	対象路線	80	2.290	1.395	60.9%
		一般国道 298 号	60	1.900	1.932	101.7%
硫黄酸化物 (SOx)	小型車	対象路線	80	0.053	0.000	0.0%
		一般国道 298 号	60	0.075	0.000	0.0%
	大型車	対象路線	80	0.489	0.002	0.4%
		一般国道 298 号	60	0.675	0.002	0.3%

注) 排出係数：予測条件は、評価書における対象路線及び一般国道 298 号に対して設定した走行速度 80km/h 又は 60km/h の排出係数である。また、平成 27 年度実績値は、「平成 27 年度都内自動車排出ガス量等算出調査委託報告書」(2017 年 11 月、東京都環境局)に示される排出係数である。

オ. バックグラウンド濃度の状況

表 7.1-11 は、予測結果を対象路線（一般国道 298 号を含む）の寄与濃度とバックグラウンド濃度に分けて表示し、これと事後調査結果を比較したものである。また、図 7.1-5 は、評価書の予測条件においてバックグラウンド濃度設定の基礎とした対象路線周辺的一般環境大気測定局（葛飾水元測定局）における各汚染物質濃度の経年変化をグラフに示したものである。

表 7.1-11 をみると、二酸化窒素の事後調査結果は、予測条件のバックグラウンド濃度と同程度、一酸化炭素、二酸化硫黄の事後調査結果は、予測条件のバックグラウンド濃度を下回っている。

また、図 7.1-5 をみると、各項目の年平均値は、予測条件を設定する際の基準年とした平成 5 年度頃から低下傾向が継続してみられている。一酸化炭素及び二酸化硫黄については、評価書の予測条件バックグラウンド濃度設定に際して、目標年度におけるバックグラウンド濃度の低減は見込んでいなかったが、バックグラウンド濃度設定の基礎とした葛飾水元測定局の年平均値の推移には、基準年からの低下がみられる。

表7.1-11 評価書の予測結果と事後調査の結果との詳細比較

調査項目	調査地点	対象道路	予測結果 (ppm)			事後調査結果 (年平均値) (ppm)
			寄与濃度	バックグラウンド濃度	予測結果 (年平均値)	
一酸化炭素 (CO)	No.1 外回り側	対象路線	0.001	0.9	0.908	0.3
		一般国道298号	0.007			
	No.2 内回り側	対象路線	0.001			
		一般国道298号	0.006			
二酸化窒素 (NO ₂)	No.1 外回り側	対象路線	0.0006	0.019	0.021	0.019
		一般国道298号	0.0010			
	No.2 内回り側	対象路線	0.0006			
		一般国道298号	0.0009			
二酸化硫黄 (SO ₂)	No.1 外回り側	対象路線	0.0001	0.005	0.006	0.001
		一般国道298号	0.0007			
	No.2 内回り側	対象路線	0.0001			
		一般国道298号	0.0006			

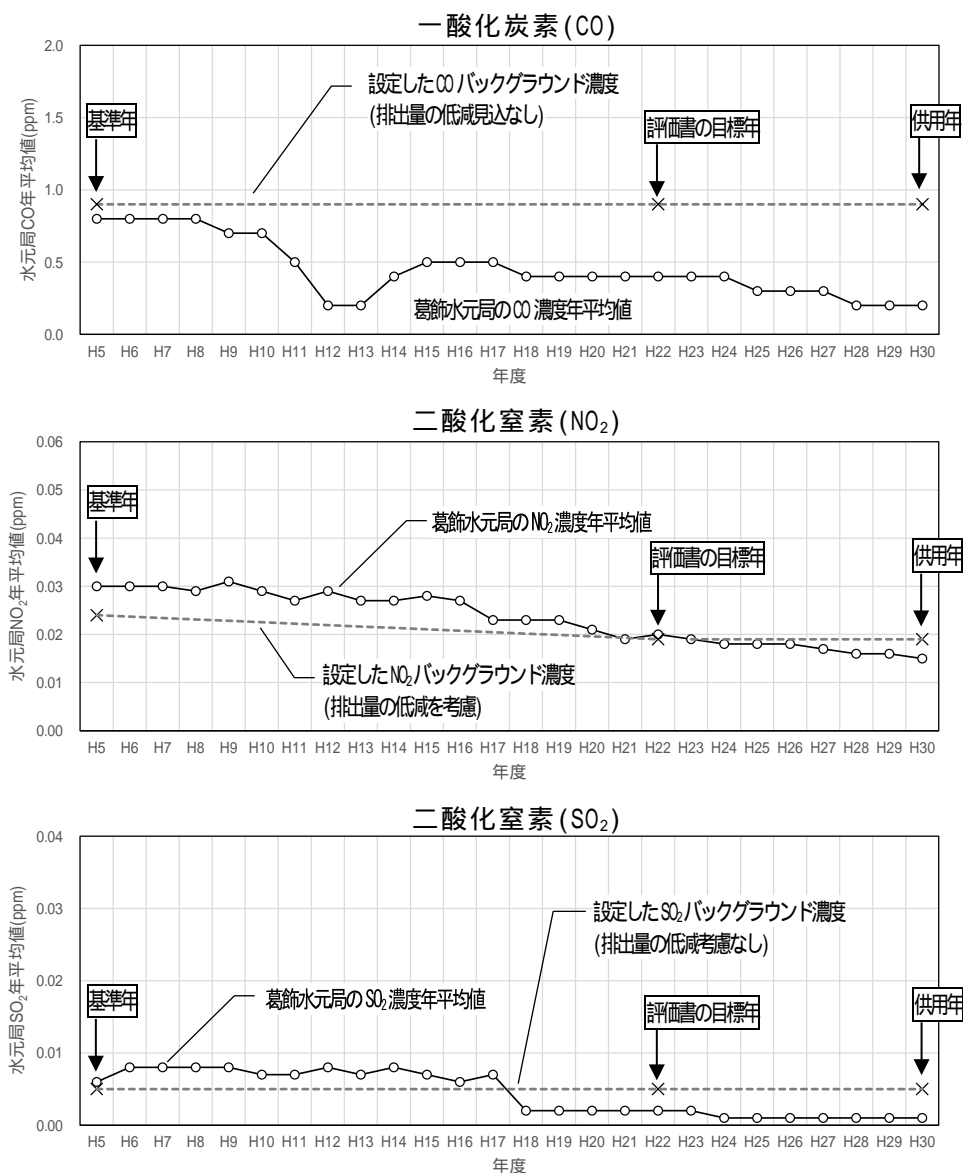


図 7.1-5 予測条件で設定したバックグラウンド濃度と設定の基礎データとした葛飾水元測定局の濃度年平均値の推移との比較

7.1.2 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較検討

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較結果は表 7.1-12(1)～(3)に示すとおりである。

- ・一酸化炭素の事後調査結果は、四季平均値が外回り側・内回り側とも 0.3ppm であり、両地点とも予測結果（年平均値 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 であり、予測結果（日平均値の 2%除外値 1.9ppm）を下回った。
- ・二酸化窒素の事後調査結果は、四季平均値が外回り側 0.019ppm、内回り側 0.017ppm であり、両地点とも予測結果（年平均値 0.021ppm）をやや下回った。また、日平均値の最高値は外回り側 0.038ppm、内回り側 0.036ppm であり、予測結果（日平均値の年間 98%値 0.037ppm）と概ね同程度であった。
- ・二酸化硫黄の事後調査結果は、四季平均値が外回り側・内回り側とも 0.001ppm であり、両地点とも予測結果（年平均値 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 であり、予測結果（日平均値の 2%除外値 0.013ppm）を下回った。

表7.1-12(1) 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較（一酸化炭素）

調査地点	年平均値 (ppm)		日平均値 (ppm)		環境基準
	予測結果	事後調査結果	予測結果	事後調査結果	
	(年平均値)	(四季平均値)	(日平均値の2%除外値)	(日平均値の最高値) ^{注)}	
No.1 外回り側	0.9	0.3	1.9	0.6	1時間値の1日平均値が10ppm以下
No.2 内回り側	0.9	0.3	1.9	0.5	

注) 事後調査結果（日平均値の最高値）：四季を通じた日平均値の最高値を示す。

表7.1-12(2) 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較（二酸化窒素）

調査地点	年平均値 (ppm)		日平均値 (ppm)		環境基準
	予測結果	事後調査結果	予測結果	事後調査結果	
	(年平均値)	(四季平均値)	(日平均値の年間98%値)	(日平均値の最高値) ^{注)}	
No.1 外回り側	0.021	0.019	0.037	0.038	1時間値の1日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内又はそれ以下
No.2 内回り側	0.021	0.017	0.037	0.036	

注) 事後調査結果（日平均値の最高値）：四季を通じた日平均値の最高値を示す。

表7.1-12(3) 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較（二酸化硫黄）

調査地点	年平均値（ppm）		日平均値（ppm）		環境基準
	予測結果	事後調査結果	予測結果	事後調査結果	
	（年平均値）	（四季平均値）	（日平均値の2%除外値）	（日平均値の最高値） ^{注）}	
No.1 外回り側	0.006	0.001	0.013	0.003	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下
No.2 内回り側	0.006	0.001	0.013	0.002	

注）事後調査結果（日平均値の最高値）：四季を通じた日平均値の最高値を示す。

事後調査結果は、二酸化窒素については予測結果と同程度またはそれ以下、一酸化炭素と二酸化硫黄については予測結果を下回った。

予測条件となる気象の比較結果は、「7.1.1 事後調査の結果の内容 4) 調査結果(2) 予測条件の状況 ア. 気象（風向、風速）」に示したとおりであり、事後調査結果は予測条件と概ね同等の状況であった。一方、交通量及び走行速度の調査結果は、「7.1.1 事後調査の結果の内容 4) 調査結果(2) 予測条件の状況 イ. 交通量及び走行速度 c. 予測条件との比較」に示したとおりであり、全合計断面交通量、大型車混入率及び走行速度の各条件とも、予測条件に比べて事後調査結果が上回っていた。以上のように、いずれの条件も事後調査結果が予測結果を下回った要因とは考えられない。

事後調査結果が予測結果を下回った要因としては、「7.1.1 事後調査の結果の内容 4) 調査結果 (2) 予測条件の状況 エ. 自動車排出ガス排出係数の状況及び オ. バックグラウンド濃度」に示したとおり、主に一酸化炭素と二酸化硫黄において、自動車排出ガスの排出係数とバックグラウンド濃度の低下がみられ、これが主な要因と考えられる。

なお、バックグラウンド濃度が予測よりも低下した要因については、自動車排出ガスの単体規制による汚染物質削減の効果に加え、NOx・PM 法による対策、環境確保条例に基づくディーゼル車規制の基準値強化などの対策を講じたことによる効果が現れたものと考えられる。

7.1.3 参考（予測した事項以外の項目の調査結果）

本事業の工事の完了後調査においては、評価書時点には予測事項としなかった浮遊粒子状物質（SPM）についても調査を実施した。

浮遊粒子状物質は、評価書時点には自動車排出ガスによる影響を予測する手法が確立されていなかったことから予測項目としなかったが、現在は予測手法が確立され、かつ、道路事業における環境影響評価においても標準的に調査及び予測・評価が行われていることから調査項目とした。

1) 調査方法

浮遊粒子状物質の調査は、「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月、環境庁告示第25号）に定める方法に従い表7.1-13に示す方法により測定した。

なお、調査期間は表7.1-1に、調査地点は図7.1-1に示したとおりであり、一酸化炭素等と同時期・同地点において実施した。

表7.1-13 調査方法（浮遊粒子状物質）

調査項目	測定方法	測定高さ
浮遊粒子状物質(SPM)	「ベータ線吸収法(JIS B 7954)」により測定した。	地上 3.0m

2) 調査結果

浮遊粒子状物質の事後調査結果は、表7.1-14に示すとおりである。

浮遊粒子状物質の日平均値の最高値は、外回り側が0.042mg/m³、内回り側が0.041mg/m³、1時間値の最高値は、外回り側が0.055 mg/m³、内回り側が0.066 mg/m³であり、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0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20 mg/m³以下であること」を満足する結果であった。

表7.1-14 大気質調査結果（浮遊粒子状物質）

調査地点	集計内容	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)				
		四季集計	春季調査	夏季調査	秋季調査	冬季調査
No.1 外回り側	期間平均値	0.019	0.020	0.024	0.013	0.018
	日平均値の最高	0.042	0.034	0.037	0.018	0.042
	1時間値の最高	0.055	0.050	0.050	0.048	0.055
No.2 内回り側	期間平均値	0.018	0.018	0.022	0.012	0.019
	日平均値の最高	0.041	0.030	0.033	0.017	0.041
	1時間値の最高	0.066	0.050	0.046	0.036	0.066