

## 事後調査の結果

調査項目（大気汚染：工事用車両の通行）

### 1. 調査事項

#### (1) 予測した事項

工事用車両の通行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の大気中における濃度

#### (2) 予測条件の状況

- ・施工の状況（施工工程）
- ・工事用車両交通量（経路別台数、種類、走行速度、時間帯）
- ・一般車両交通量（地点、台数、走行速度、時間帯）
- ・気象の状況（風向、風速）
- ・バックグラウンド濃度の状況
- ・道路の状況（幅員、車線数、舗装）

#### (3) 環境保全のための措置の実施状況

### 2. 調査地域

調査地域は、図1-1に示す事業区域内及び事業区域周辺とした。

### 3. 調査手法

#### (1) 調査時点

施工工程の確認により、工事用車両の走行台数が最大となる時期を把握し、平成30年8月22日～8月23日に実施した。調査時期は表1-1に、工事用車両台数の推移は「別添3 資料編 1.大気汚染（工事用車両の通行）（1）調査時点」の付表1-1（p.（15））に示す。

併せて、調査時点を含む1年間（平成29年10月～平成30年9月）の既存資料調査を実施した。

なお、環境保全のための措置の実施状況の確認については、平成26年4月～平成30年3月に実施した。

表1-1 調査時期

調査日時	備考
平成30年8月22日(水)12:00～8月23日(木)12:00	・交通量調査
平成29年10月～平成30年9月	・既存資料調査

## (2) 調査地点

### ア. 予測した事項

図1-1に示す工事用車両の走行ルート沿道の2地点（調査地点1，3）とした。

なお、工事計画の変更に伴い工事期間が延長となったことから、工事の施行中における事後調査時点において東京港臨海道路が開通しており、事後調査計画書時点では想定していなかった工事用車両の走行ルートが存在していた。このため、事後調査の実施に際しては、上記2地点に加え、東京港臨海道路延長線上にある1地点（調査地点4（参考値））を追加した。

なお、調査時の調査地点4における本事業の工事用車両の走行はなかった。調査地点4の結果は「別添3 資料編 1. 大気汚染（工事用車両の通行）(2) 調査結果」(p. (17)～(27))に記載した。

### イ. 予測条件の状況

施工の状況については、事業区域内とした。

工事用車両交通量、一般車両交通量、道路の状況については、「予測した事項」と同一地点とした。

気象の状況については、事後調査計画書対象の一般環境大気測定局の京浜島（図1-1）の他にバックグラウンド濃度で対象となっている大気測定局の港区台場、品川区八潮の2局を加えた。

バックグラウンド濃度の状況については、事後調査計画書対象の一般環境大気測定局の港区台場、品川区八潮、京浜島（図1-1）とした。

### ウ. 環境保全のための措置の実施状況

事業区域内及び事業区域周辺とした。

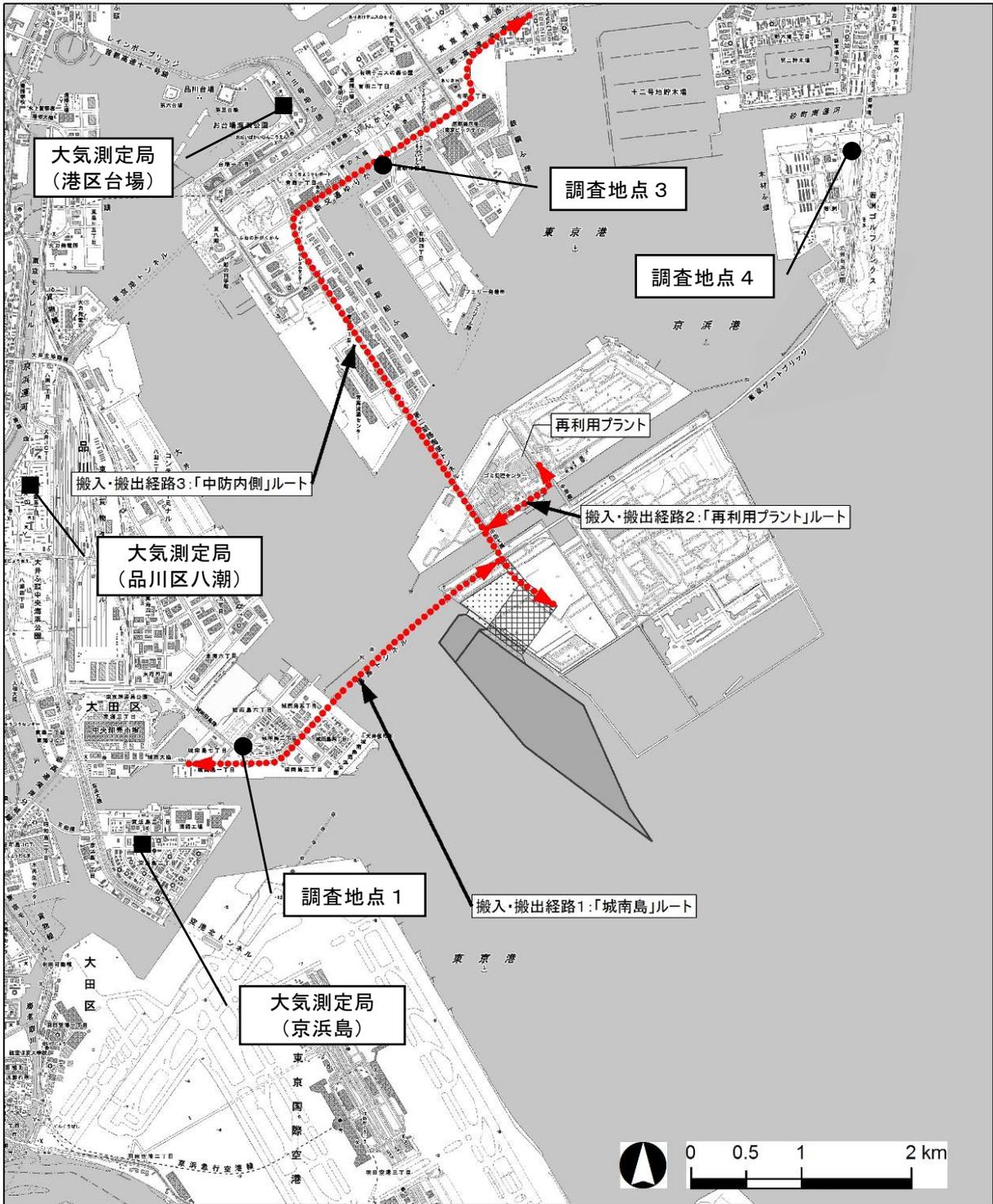


図1-1 大気汚染調査地点 (工事の施行中：工事用車両の通行)

### (3)調査方法

#### ア. 予測した事項

大気質の調査方法は、既存資料（バックグラウンド濃度）、工事用車両、一般車両台数等の整理、解析とした。

なお、工事用車両の通行に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度は、排出係数により整理、解析した。

#### イ. 予測条件の状況

工事用車両交通量及び一般車両交通量は、ハンドカウンターによる計測（「道路交通センサス（一般車両調査）」に準拠した車種分類）及び工事関係資料による確認とした。

気象の状況及びバックグラウンド濃度の状況は、既存資料調査とした。

道路の状況は現地確認（写真撮影等）による方法とした。

なお、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度は、「平成27年度都内自動車排出係数（東京都環境局、平成29年11月）」の排出係数の推定値を使用して整理、解析を行った。整理、解析には、評価書時は平成22年度の排出係数を、事後調査時は平成30年度の排出係数を用いた。

#### ウ. 環境保全のための措置の実施状況

現地確認（写真撮影等）及び工事関係資料により整理を行った。

#### 4. 調査結果

##### (1) 事後調査の結果の内容

##### ア. 予測した事項

調査結果は、次に示すとおりである。

##### (ア) バックグラウンド濃度の把握

バックグラウンド濃度は、「イ. 予測条件の状況(ウ)バックグラウンド濃度の状況 表1-10」に示すとおり、事後調査時の二酸化窒素は0.023ppm、浮遊粒子状物質は0.020mg/m<sup>3</sup>であり、評価書時の二酸化窒素0.032ppm、浮遊粒子状物質0.030mg/m<sup>3</sup>より低い値であった。

##### (イ) 工事用車両、一般車両台数及び排出係数の整理、解析

事後調査結果による工事用車両、一般車両台数及び走行速度をもとにした排出係数より算出される排出量は、表1-2に示すとおりである。同様に評価書時の排出量は表1-3に示すとおりであり、二酸化窒素の排出量が事後調査時の7.352～12.417m<sup>3</sup>/日・kmに対し、評価書時で10.106～22.565m<sup>3</sup>/日・km、浮遊粒子状物質の排出量がそれぞれ0.094～0.158kg/日・kmに対し0.299～0.733kg/日・kmであり、事後調査時の排出量が評価書時よりも大幅に下回っていた。排出量及び排出係数の算出方法は、「別添3 1. 大気汚染(工事用車両の通行) 大気汚染物質排出量の算定方法について」(p. (28)～(35))に示すとおりである。

表1-2 調査地点における排出量（事後調査時：平成30年度）

項目	調査地点	排出係数 (g/km・台)		排出量 (二酸化窒素：m <sup>3</sup> /日・km/浮遊粒子状物質：kg/日・km)			
		大型車	小型車	一般車両		工事用車両 Y2	合計
				大型車	小型車		
二酸化窒素	調査地点1	1.477	0.015	12.240 (17,024)	0.095 (12,909)	0.082 (114)	12.417 (30,047)
	調査地点3	1.486	0.015	7.109 (9,827)	0.095 (12,940)	0.148 (204)	7.352 (22,971)
浮遊粒子状物質	調査地点1	0.008962	0.000345	0.153 (17,024)	0.004 (12,909)	0.001 (114)	0.158 (30,047)
	調査地点3	0.008934	0.000344	0.088 (9,827)	0.004 (12,940)	0.002 (204)	0.094 (22,971)

注：1. 大型車の排出係数は普通貨物車のものを、小型車の排出係数は乗用車のものを用いた。

2. ()内の数字は調査時の車両台数を示す。

表1-3 調査地点における排出量（評価書時：平成22年度）

項目	調査地点	排出係数 (g/km・台)		排出量 (二酸化窒素：m <sup>3</sup> /日・km/浮遊粒子状物質：kg/日・km)			
		大型車	小型車	一般車両		工事用車両 Y2	合計
				大型車	小型車		
二酸化窒素	調査地点1	1.535	0.096	21.690 (29,018)	0.182 (17,370)	0.063 (84)	22.565 (46,472)
	調査地点3	1.643	0.093	9.304 (11,629)	0.612 (13,522)	0.190 (238)	10.106 (25,389)
浮遊粒子状物質	調査地点1	0.024	0.002	0.696 (29,018)	0.035 (17,370)	0.002 (84)	0.733 (46,472)
	調査地点3	0.023	0.002	0.267 (11,629)	0.027 (13,522)	0.005 (238)	0.299 (25,389)

注：1. 評価書時の排出量は、平成22年度の排出係数を用いて事後調査時との比較検討のために算出した。

2. ()内の数字は調査時の車両台数を示す。

イ. 予測条件の状況

(ア) 工事用車両交通量、一般車両交通量、走行速度、道路の状況

調査地点における交通量及び走行速度は表1-4に、道路の状況及び調査地点の状況は図1-2及び写真1-1に示すとおりである。

工事用車両を含む全ての台数は、全ての調査地点で評価書時点よりも下回っていた。

なお、現地調査による道路交通量の調査結果は、表1-5及び表1-6、図1-3及び図1-4に示すとおりである。

表1-4(1) 調査地点における交通量及び走行速度

調査期間：平成30年8月22日(水)～平成30年8月23日(木)

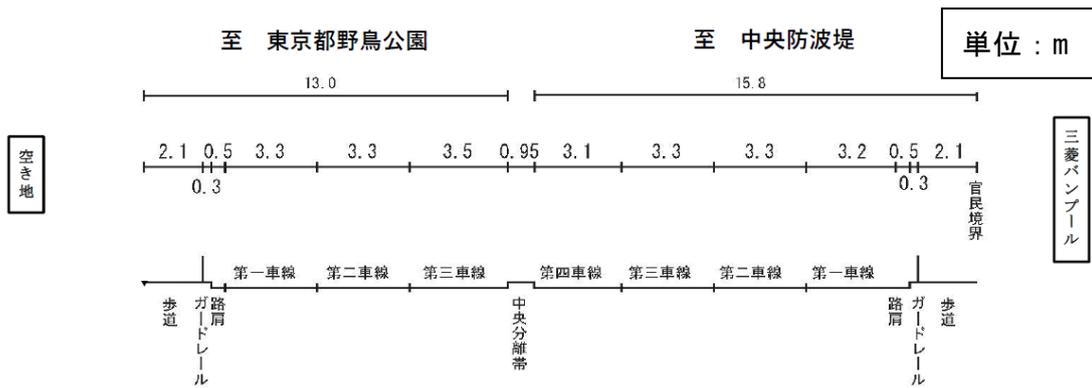
調査地点	交通量 (台/日)				走行速度 (km/h)
	一般車両		Y2工事用車両	合計	
	大型車	小型車	大型車		
調査地点1 [臨港道路] (大田区城南島7丁目)	17,024	12,909	114	30,047	大型 51 小型 57
調査地点3 [臨港道路] (江東区有明3丁目)	9,827	12,940	204	22,971	大型 51 小型 56

- 注：1. 交通量は、1日の交通量(往復)を示す。  
 2. Y2工事用車両は、事後調査時にヒアリングしたY2事業に伴う工事用車両台数を示す。  
 3. 走行速度は、事後調査時の実測値(1日、上下平均値)を示す。  
 4. 表中の台数は、24時間合計交通量を示す(表1-5参照)。

表1-4(2) 調査地点における将来交通量及び走行速度 (参考：評価書時点)

調査地点 (評価書予測地点)	交通量 (台/日)				走行速度 (km/h)
	一般車両		工事用車両	合計	
	大型車	小型車	大型車		
調査地点1 [臨港道路] (大田区城南島7丁目)	29,018	17,370	84	46,472	大型 47 小型 56
調査地点3 [臨港道路] (江東区有明3丁目)	11,629	13,522	238	25,389	大型 45 小型 50

- 注：1. 交通量は、1日の交通量(往復)を示す。  
 2. 工事用車両は、Y2事業に伴う工事用車両台数を示す。  
 3. 走行速度は、評価書時の平均走行速度を示す。  
 4. 表中の台数は、24時間合計交通量を示す(表1-6参照)。



注：城南野鳥橋落橋仮設切廻し道路整備工事により、評価書時の道路断面での調査が実施できず、同一延長上の断面で事後調査を行ったため、図が評価書時の断面と異なる。

図1-2(1) 調査地点における道路断面構造（調査地点1：大田区城南島7丁目）

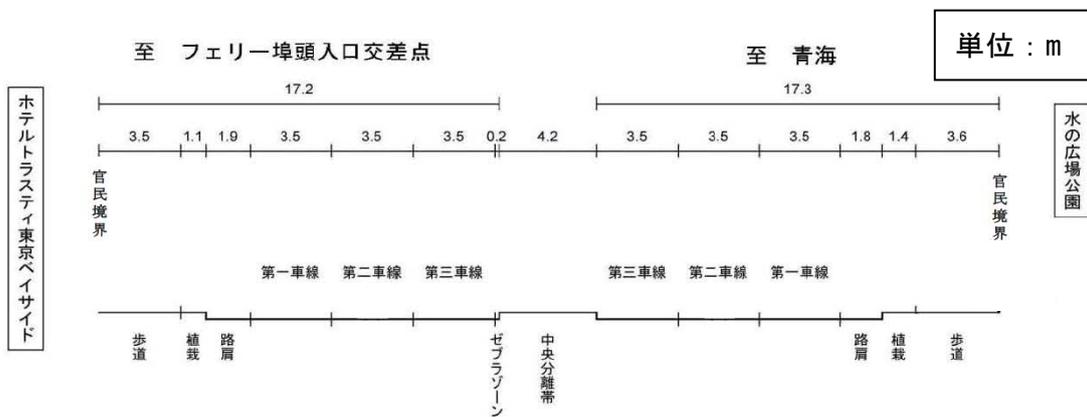


図1-2(2) 調査地点における道路断面構造（調査地点3：江東区有明3丁目）



調査地点1：大田区城南島7丁目



調査地点3：江東区有明3丁目

写真1-1 調査地点の状況

表1-5 交通量調査結果（調査地点1）

時間帯	方向 区分	断面計(上下方向計)			合計
		一般車両		Y2車両	
		大型車	小型車	大型車	
12:00 ~ 13:00		915	539	9	1,463
13:00 ~ 14:00		1,217	483	10	1,710
14:00 ~ 15:00		1,425	486	7	1,918
15:00 ~ 16:00		1,208	561	10	1,779
16:00 ~ 17:00		1,040	548	22	1,610
17:00 ~ 18:00		1,064	1,009	6	2,079
18:00 ~ 19:00		724	1,260	0	1,984
19:00 ~ 20:00		407	753	0	1,160
20:00 ~ 21:00		284	477	0	761
21:00 ~ 22:00		260	417	0	677
22:00 ~ 23:00		262	304	0	566
23:00 ~ 0:00		278	272	0	550
0:00 ~ 1:00		281	162	0	443
1:00 ~ 2:00		252	111	0	363
2:00 ~ 3:00		280	145	0	425
3:00 ~ 4:00		255	157	0	412
4:00 ~ 5:00		412	220	1	633
5:00 ~ 6:00		555	468	5	1,028
6:00 ~ 7:00		686	1,045	7	1,738
7:00 ~ 8:00		673	1,008	6	1,687
8:00 ~ 9:00		768	852	8	1,628
9:00 ~ 10:00		1,106	549	8	1,663
10:00 ~ 11:00		1,310	545	7	1,862
11:00 ~ 12:00		1,362	538	8	1,908
昼間合計		14,449	11,070	108	25,627
夜間合計		2,575	1,839	6	4,420
24時間計		17,024	12,909	114	30,047

注：網掛けは、夜間の台数を示す。

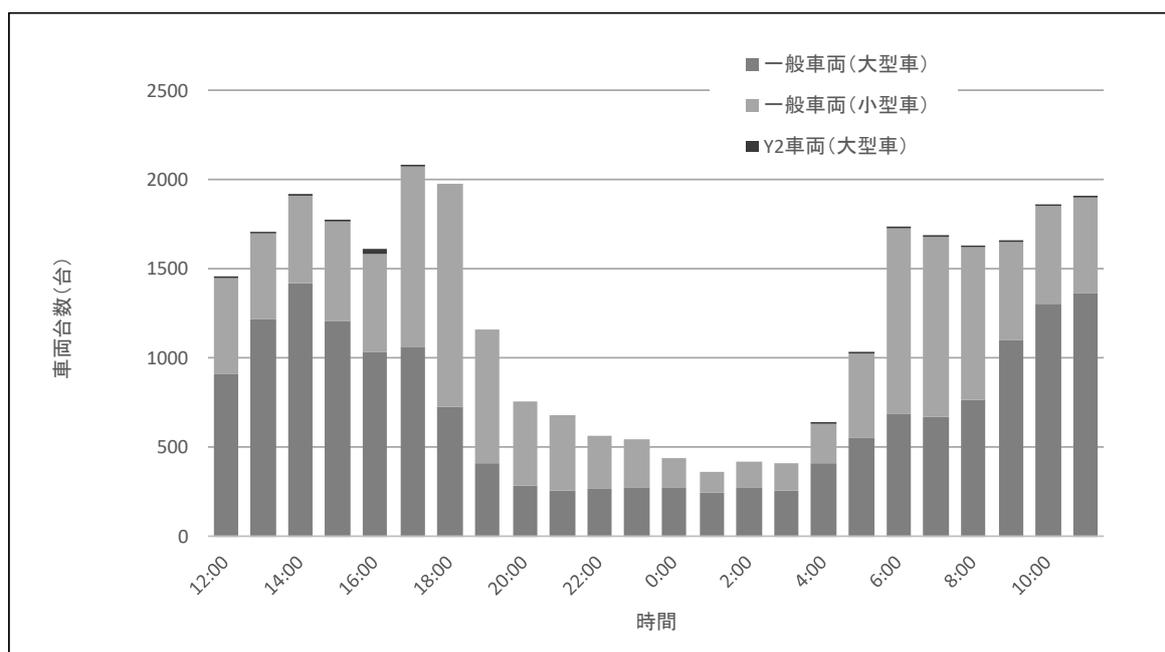


図1-3 交通量調査結果（調査地点1）

表1-6 交通量調査結果（調査地点3）

時間帯	方向 区分	断面計(上下方向計)			合計
		一般車両		Y2車両	
		大型車	小型車	大型車	
12:00 ~ 13:00		681	790	0	1,471
13:00 ~ 14:00		752	779	0	1,531
14:00 ~ 15:00		796	907	0	1,703
15:00 ~ 16:00		577	935	0	1,512
16:00 ~ 17:00		600	866	0	1,466
17:00 ~ 18:00		621	923	0	1,544
18:00 ~ 19:00		475	705	0	1,180
19:00 ~ 20:00		327	573	0	900
20:00 ~ 21:00		181	416	0	597
21:00 ~ 22:00		143	241	0	384
22:00 ~ 23:00		151	226	0	377
23:00 ~ 0:00		120	151	0	271
0:00 ~ 1:00		136	106	0	242
1:00 ~ 2:00		118	78	0	196
2:00 ~ 3:00		118	84	0	202
3:00 ~ 4:00		106	90	0	196
4:00 ~ 5:00		179	152	5	336
5:00 ~ 6:00		259	228	20	507
6:00 ~ 7:00		334	490	28	852
7:00 ~ 8:00		390	719	25	1,134
8:00 ~ 9:00		573	787	32	1,392
9:00 ~ 10:00		679	848	32	1,559
10:00 ~ 11:00		765	975	29	1,769
11:00 ~ 12:00		746	871	33	1,650
昼間合計		8,640	11,825	179	20,644
夜間合計		1,187	1,115	25	2,327
24時間計		9,827	12,940	204	22,971

注：網掛けは、夜間の台数を示す。

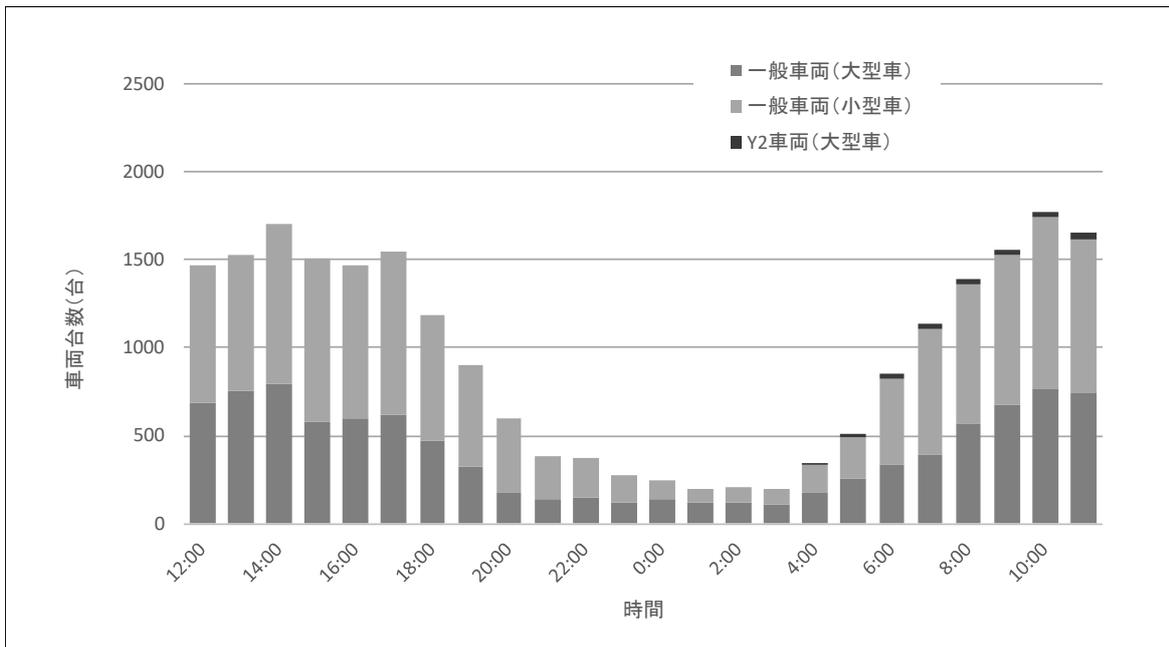


図1-4 交通量調査結果（調査地点3）

(イ) 気象の状況

調査期間中の気象の状況は表1-7、調査時点を含む1年間の気象の状況は表1-8に示すとおりである。

表1-7 調査期間中における気象の状況

調査期間：平成30年8月22日(水)～平成30年8月23日(木)

項目名	地点名	港区台場	品川区八潮	京浜島
	8月22日12:00～ 8月23日12:00	最多風向	WSW	SSE
	平均風速(m/s)	1.8	2.2	3.5

注：1. 値は調査日の日平均値（風向は1日の最多風向）を示す。  
 2. 8月22日と8月23日のデータより、調査該当時間のみを抜粋した。  
 3. 太字は、事後調査計画書対象の大気測定局を示す。

表1-8 調査時点を含む1年間の気象の状況

調査期間：平成29年10月～平成30年9月

項目	期間	調査地点名		
		港区台場	品川区八潮	京浜島
最多風向	H29. 第3四半期 (H29. 10-12)	Cal $m$	N	N
	H29. 第4四半期 (H30. 1-3)	Cal $m$	N	N
	H30. 第1四半期 (H30. 4-6)	WSW	SSE	<b>SSW</b>
	H30. 第2四半期 (H30. 7-9)	WSW	SSE	<b>SSW</b>
	平均値	WSW	N	N
平均風速 (m/s)	H29. 第3四半期 (H29. 10-12)	0.9	1.9	<b>2.9</b>
	H29. 第4四半期 (H30. 1-3)	1.2	1.9	<b>3.1</b>
	H30. 第1四半期 (H30. 4-6)	1.7	2.0	<b>3.3</b>
	H30. 第2四半期 (H30. 7-9)	1.7	2.1	<b>3.4</b>
	平均値	1.4	2.0	<b>3.2</b>

注：太字は、事後調査計画書対象の大気測定局を示す。

(ウ)バックグラウンド濃度の状況

調査期間中におけるバックグラウンド濃度の状況は表1-9、調査時点を含む1年間のバックグラウンド濃度の状況は表1-10及び図1-5に示すとおりである。

表1-9 調査期間中におけるバックグラウンド濃度の状況

調査期間:平成30年8月22日(水)～平成30年8月23日(木)

項目名		地点名			3局平均値
		港区台場	品川区八潮	京浜島	
8月22日 12:00～	二酸化窒素 (ppm)	0.011	0.009	0.012	0.011
8月23日 12:00	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	0.029	0.021	0.021	0.024

注:1. 値は調査日の日平均値を示す。

2. 8月22日と8月23日のデータより、調査該当時間のみを抜粋した。

表1-10 調査時点を含む1年間のバックグラウンド濃度の状況

調査期間:平成29年10月～平成30年9月

物質	期間	調査地点名			3局平均値
		港区台場	品川区八潮	京浜島	
二酸化窒素 (ppm)	H29. 第3四半期 (H29. 10-12)	0.024	0.024	0.030	0.026
	H29. 第4四半期 (H30. 1-3)	0.024	0.022	0.030	0.025
	H30. 第1四半期 (H30. 4-6)	0.020	0.019	0.025	0.021
	H30. 第2四半期 (H30. 7-9)	0.017	0.016	0.019	0.018
	平均値	0.021	0.020	0.026	0.023
浮遊粒子状 物質 (mg/m <sup>3</sup> )	H29. 第3四半期 (H29. 10-12)	0.018	0.015	0.016	0.016
	H29. 第4四半期 (H30. 1-3)	0.017	0.021	0.017	0.018
	H30. 第1四半期 (H30. 4-6)	0.023	0.022	0.020	0.021
	H30. 第2四半期 (H30. 7-9)	0.027	0.024	0.022	0.025
	平均値	0.021	0.021	0.018	0.020

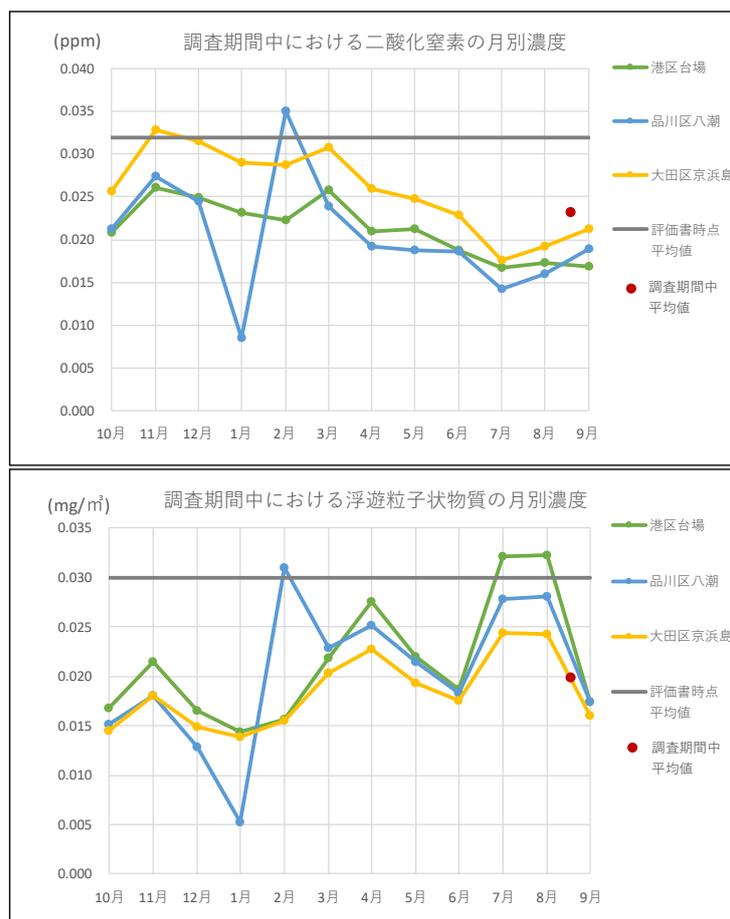


図1-5 調査時点を含む1年間のバックグラウンド濃度の状況

(エ) 評価書時点における気象及びバックグラウンド濃度の状況

評価書時点における気象及びバックグラウンド濃度の状況は、表1-11及び表1-12に示すとおりである。

表1-11 評価書時点における気象の状況 (参考)

調査期間：平成20年度

項目	調査地点名		
	港区台場	品川区八潮	京浜島
最多風向	NE	N	N
平均風速(m/s)	1.1	2.0	<b>3.1</b>

注：太字は、事後調査計画書対象の大気測定局を示す。

表1-12 評価書時点におけるバックグラウンド濃度の状況 (参考)

調査期間：平成16年度～平成20年度

物質	調査地点名			3局平均値
	港区台場	品川区八潮	京浜島	
二酸化窒素 (ppm)	0.031	0.031	0.034	0.032
浮遊粒子状物質 (mg/m³)	0.028	0.025	0.037	0.030

り。環境保全のための措置の実施状況

環境保全のための措置の実施状況は、表1-13に示すとおりである。

なお、大気汚染に関する苦情はなかった。

表1-13 環境保全のための措置の実施状況（大気汚染）

環境保全のための措置	実施状況
<p>排出ガス対策型建設機械、低燃費型建設機械を積極的に採用する。</p>	<p>排出ガス対策型建設機械については「建設機械に関する技術指針」（平成3年建設省経機初第247号）及び「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（平成17年法律第51号）、低公害車については「低炭素型建設機械の認定に関する規程」（平成22年国総施環第321号）に基づき、排出ガス対策型建設機械及び低公害車を採用する等の対策を行った。</p> <p>排出ガス対策型建設機械及び低公害車の使用状況は、写真1-3、写真3-3及び写真3-4（p.58～60）に示すとおりである。</p>
<p>工事従事者に対して環境保全に関する教育を通じて、工事用車両や建設機械の省燃費運転を推進するとともに、アイドリング・ストップを徹底する。</p>	<p>工事従事者に対して、施工連絡会議や朝礼、工事車両運行協議連絡会等を通して環境保全教育を行うとともに、ゆるやかな加減速及び停車・休憩時のアイドリング・ストップの徹底を行った。</p> <p>朝礼時における環境教育の状況は、写真1-4に示すとおりである。</p>
<p>工事等の施行箇所の集中化を避けるとともに、工事量の平準化を図り、早朝及び夜間工事は実施しないものとする。</p>	<p>工事の施行箇所の集中化を避けるために、定期的な施工連絡会議を行い工事の平準化を図った。また、作業時間は原則8時～17時とし、早朝、夜間の工事は行わなかった。</p>
<p>埋立地等から土砂等の飛散防止、粉じんの発生防止のため散水等の措置を行う。</p>	<p>事業区域内の道路において散水を行った他、清掃車による周辺道路の清掃を行い、粉じんの発生防止に努めた。</p> <p>散水の状況は写真1-5に、清掃車による清掃の状況は写真1-6に示すとおりである。</p>
<p>工事作業員の通勤車両はマイクロバスの利用等極力乗り合いとし、工事用車両台数の低減に努める。</p>	<p>工事従事者に対して、施工連絡会議や朝礼、工事車両運行協議連絡会等を通して環境保全教育を行うとともに、過積載の防止、走行速度の遵守、マイクロバスの利用等極力乗り合い等（写真1-2）を周知徹底した。</p> <p>朝礼時の環境教育の状況は、写真1-4に示すとおりである。</p>
<p>工事用車両については、東京港臨海道路の利用を促進し、できるだけ居住区域を通行しないように指導する。</p>	<p>工事従事者に対して、施工連絡会議や朝礼、工事車両運行協議連絡会等を通して環境保全教育を行うとともに、東京港臨海道路の利用を促進し、できるだけ居住区域を通行しないように周知徹底した。</p> <p>朝礼時の状況は、写真1-4に示すとおりである。</p>



写真1-2 乗り合いによる通勤車両の削減



写真1-3(1) 排出ガス対策型・低騒音型建設機械の使用状況  
(ラフテレーンクレーン)

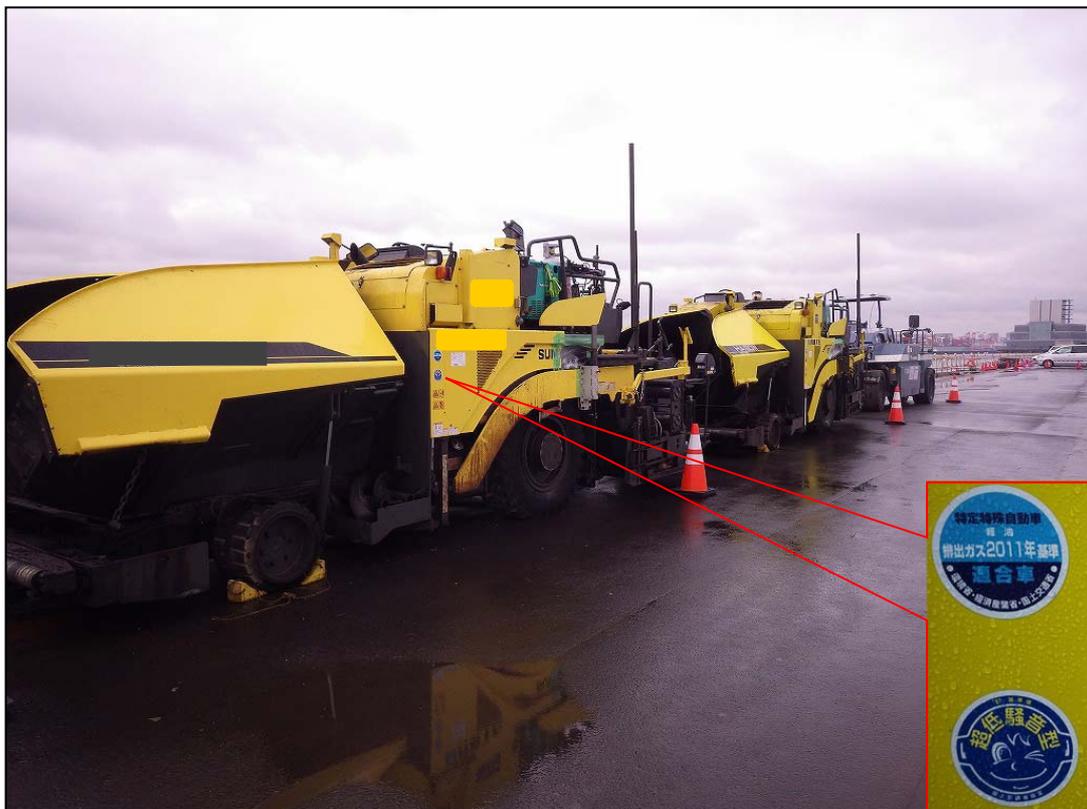


写真1-3(2) 排出ガス対策型・超低騒音型建設機械の使用状況  
(アスファルトフィニッシャー：SUMITOMO HA60W)



写真1-3(3) 排出ガス対策型・超低騒音型建設機械の使用状況  
 (発動発電機：AIRMAN SDG25)



写真1-4 環境保全に関する教育の状況 (朝礼の状況)



写真1-5 散水の状況



写真1-6 清掃車による周辺道路の清掃

## (2) 予測結果と事後調査の結果との比較検討

評価書時のバックグラウンド濃度と事後調査時のバックグラウンド濃度の比較結果は表1-14に示すとおりであり、二酸化窒素では予測時で0.032ppm、事後調査時で0.011ppmと低く、浮遊粒子状物質では予測時で0.030mg/m<sup>3</sup>、事後調査時で0.024mg/m<sup>3</sup>であり、同程度となっている。

また、評価書時の交通量と事後調査時の交通量の比較結果は表1-15に示すとおりである。評価書時の台数は、調査地点1で46,472台/日、調査地点3で25,389台/日、事後調査時の調査地点1で30,047台/日、調査地点3で22,971台/日であり、調査地点1及び調査地点3で事後調査時の交通量が評価書時より下回っている。

これらの交通量をもとに算出した二酸化窒素の排出量の比較は、表1-16に示すとおりであり、事後調査時の7.352～12.417m<sup>3</sup><sub>N</sub>/日・kmに対し、評価書時で10.106～22.565m<sup>3</sup><sub>N</sub>/日・kmであり、事後調査時の排出量が評価書時の排出量よりも下回っていた。同様に浮遊粒子状物質の排出量は表1-17に示すとおりであり、事後調査時の0.094～0.158kg/日・kmに対し、評価書時で0.299～0.733kg/日・kmであり、事後調査時の排出量が評価書時よりも下回っていた。二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度が評価書時と比較し低下した理由は、事後調査時では一般車両の台数が減少したこと、また、排出係数が評価書時の平成22年度と比較し、事後調査時の平成30年度は低下したためと考えられる。

以上のことから、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度については、予測時と比較して事後調査時でバックグラウンド濃度が同程度又は低減されていること、交通量の低減に伴い排出量も低減されていることから、調査地点1及び調査地点3では大気質濃度も評価書時の予測結果を下回ると考えられる。

また、平均風速の事後調査時を含む1年間と評価書時の比較は、表1-18に示すとおり京浜島でそれぞれ3.2m/s、3.1m/sであり大きな変化はなかった。なお、港区台場ではそれぞれ1.4m/s、1.1m/s、品川区八潮では2.0m/s、2.0m/sであり、こちらも大きな変化はなかった。

最多風向は京浜島で事後調査を含む1年間と評価書時でともにNであり、風向に変化はなかった。なお、品川区八潮でもともにNであり変化はなかったが、港区台場は事後調査時を含む1年間がWSWに対し、評価書時はNEと異なっていた。これは港区台場の平均風速が1m/s程度と弱く風向が安定しなかったためであり、事後調査時を含む1年間と評価書時では気象状況に大きな差はないものと考えられる。

表1-14 評価書時の予測結果と事後調査時との比較（バックグラウンド濃度）

項目	バックグラウンド濃度	
	二酸化窒素：ppm (日平均値の年間98%値相当)	浮遊粒子状物質：mg/m <sup>3</sup> (調査日の1日平均値)
評価書時	0.032	0.030
事後調査時	0.011	0.024

注：バックグラウンド濃度は、周辺局の平均値とした。

表1-15 評価書時の予測結果と事後調査結果との比較（交通量）

地点	評価書時の予測結果				事後調査結果			
	交通量：台/日				交通量：台/日			
	一般車両		Y2 工事用車両	合計	一般車両		Y2 工事用車両	合計
	大型車	小型車	大型車		大型車	小型車	大型車	
調査地点 1	29,018	17,370	84	46,472	17,024	12,909	114	30,047
調査地点 3	11,629	13,522	238	25,389	9,827	12,940	204	22,971

注：Y2工事用車両はヒアリングにより確認した工事用車両台数を示す。

搬入経路1：搬入先は京浜島。

8月22日午後32台/日(片道)、8月23日午前24台/日(片道)の合計

搬入経路3：搬入先は江東区新砂。

8月22日午後0台/日(片道)、8月23日午前103台/日(片道)の合計

表1-16 評価書時の予測結果と事後調査結果との比較（二酸化窒素）

地点	評価書時の予測結果				事後調査結果			
	二酸化窒素排出量：m <sup>3</sup> <sub>N</sub> /日・km				二酸化窒素排出量：m <sup>3</sup> <sub>N</sub> /日・km			
	一般車両		Y2 工事用車両	合計	一般車両		Y2 工事用車両	合計
	大型車	小型車	大型車		大型車	小型車	大型車	
調査地点 1	21.690	0.182	0.063	22.565	12.240	0.095	0.082	12.417
調査地点 3	9.304	0.612	0.190	10.106	7.109	0.095	0.148	7.352

表1-17 評価書時の予測結果と事後調査結果との比較（浮遊粒子状物質）

地点	評価書時の予測結果				事後調査結果			
	浮遊粒子状物質排出量：kg/日・km				浮遊粒子状物質排出量：kg/日・km			
	一般車両		Y2 工事用車両	合計	一般車両		Y2 工事用車両	合計
	大型車	小型車	大型車		大型車	小型車	大型車	
調査地点 1	0.696	0.035	0.002	0.733	0.153	0.004	0.001	0.158
調査地点 3	0.267	0.027	0.005	0.299	0.088	0.004	0.002	0.094

表1-18 評価書時の予測結果と事後調査結果との比較（気象）

項目名	港区台場		品川区八潮		京浜島	
	最多風向	平均風速 (m/s)	最多風向	平均風速 (m/s)	最多風向	平均風速 (m/s)
評価書時	NE	1.1	N	2.0	N	3.1
事後調査時を含む1年間	WSW	1.4	N	2.0	N	3.2

注：評価書時は平成20年4月～平成21年3月、調査時を含む1年間は平成29年10月～平成30年9月の気象状況を示す。