

3 調査結果

(1) 事後調査の結果の内容

① 予測した事項

ア. 建設機械の稼働に伴う大気中における浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度

建設機械の稼働に伴う対象事業実施区域の大気中の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の調査結果は、表1-6(1)～(2) (36ページ)、表1-7 (36ページ) に、また、調査地点の状況は、写真1-1 (37ページ) に示すとおりである。

浮遊粒子状物質の濃度の事後調査結果は、四季平均値で $0.017\text{mg}/\text{m}^3$ 、日平均値の最高値で $0.031\text{mg}/\text{m}^3$ 、1時間値の最高値で $0.082\text{mg}/\text{m}^3$ であり、環境基準（1時間値の1日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1時間値が $0.20\text{mg}/\text{m}^3$ 以下）を超過することはなかった※。

二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、四季平均値で 0.017ppm 、日平均値の最高値で 0.035ppm であった。また、簡易測定法における二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、四季平均値で $0.015 \sim 0.016\text{ppm}$ 、日平均値の最高値で $0.029 \sim 0.030\text{ppm}$ であり、環境基準（1時間値の1日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）を超過することはなかった※。

近傍の常時監視測定局である多摩市愛宕局の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素との比較は資料編（資-2～資-4ページ）に示すとおりである。

対象事業実施区域の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度は、季節による変動はあるものの多摩市愛宕局の測定結果と概ね同程度の結果であり、大気中の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度に対する建設作業の影響は小さいと考えられる。

※ 事後調査の結果は、秋季、冬季、春季、夏季のそれぞれ基本的に7日間の調査結果（計約28日間）であり、日平均値の年間2%除外値又は日平均値の年間98%値を算出するためのデータ数が足りないことから、便宜的に日平均値の最高値を評価の指標との比較対象とした。

表 1-6(1) 建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の測定結果（公定法）

単位：mg/m³

季節 地点	春季 ^{注2)}	夏季	秋季 ^{注3)}	冬季	四季の 平均値	日平均値 の最高値	1 時間値 の最高値
St.大 1 敷地境界南側	0.016 (0.015)	0.021	0.016 (0.016)	0.015	0.017 (0.017)	0.031 (0.031)	0.082 (0.082)

注1) 調査期間 春季：平成30年3月2日～3月9日、夏期：平成30年7月22日～7月28日

秋季：平成30年9月19日～9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

注2) 平成30年3月5日に電源トラブルに伴い2時間の欠測が生じたため、調査日を1日延長している。

注3) 平成30年9月24日の祝日を含むことから、調査日を1日延長している。

注4) 表内の表内の（ ）の数値は、3月5日及び9月24日を除外した値を示している。

注5) 環境基準値 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0.20mg/m³以下であること。

表 1-6(2) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度の測定結果（公定法）

単位：ppm

季節 地点	春季 ^{注2)}	夏季	秋季 ^{注3)}	冬季	四季の 平均値	日平均値 の最高値
St.大 1 敷地境界南側	0.020 (0.021)	0.009	0.017 (0.017)	0.023	0.017 (0.018)	0.035 (0.035)

注1) 調査期間 春季：平成30年3月2日～3月9日、夏期：平成30年7月22日～7月28日

秋季：平成30年9月19日～9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

注2) 平成30年3月5日に電源トラブルに伴い2時間の欠測が生じたため、調査日を1日延長している。

注3) 平成30年9月24日の祝日を含むことから、調査日を1日延長している。

注4) 表内の表内の（ ）の数値は、3月5日及び9月24日を除外した値を示している。

注5) 環境基準値 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。

表 1-7 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度の測定結果（簡易測定法）

単位：ppm

季節 地点	春季 ^{注2)}	夏季	秋季 ^{注3)}	冬季	四季の 平均値	日平均値 の最高値
St.大 1 敷地境界南側	0.017 (0.018)	0.008	0.016 (0.016)	0.019	0.015 (0.015)	0.029 (0.029)
St.大 2 敷地境界北東側	0.015 (0.016)	0.008	0.012 (0.012)	0.029	0.016 (0.016)	0.030 (0.030)

注1) 調査期間 春季：平成30年3月2日～3月9日、夏期：平成30年7月22日～7月28日

秋季：平成30年9月19日～9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

注2) 平成30年3月5日に電源トラブルに伴い2時間の欠測が生じたため、調査日を1日延長している。

注3) 平成30年9月24日の祝日を含むことから、調査日を1日延長している。

注4) 表内の表内の（ ）の数値は、3月5日及び9月24日を除外した値を示している。

注5) 環境基準値 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。



写真 1-1 調査地点（対象事業実施区域南側敷地境界付近）の状況

イ. 工事用車両等の走行に伴う大気中における浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度

工事用車両等の走行に伴う大気中の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の調査結果は、表1-8(1)～(2) (39ページ)、表1-9、表1-10及び表1-11 (40ページ) に、また、近傍の常時監視測定局である甲州街道国立及び川崎街道百草園との比較は資料編 (資-5～資-8ページ) に示すとおりである。

ア) クリーンセンター専用路使用開始前

クリーンセンター専用路使用開始前の浮遊粒子状物質の濃度の事後調査結果は、期間平均値が $0.015\text{mg}/\text{m}^3$ 、日平均値の最高値が $0.030\text{mg}/\text{m}^3$ 、1時間値の最高値が $0.042\text{mg}/\text{m}^3$ であった。

二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、公定法で期間平均値が 0.012ppm 、日平均値が 0.016ppm であった。

また、簡易測定法における二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、期間平均値が 0.012ppm 、日平均値の最高値が 0.017ppm であった。

イ) クリーンセンター専用路使用開始後

クリーンセンター専用路使用開始後の浮遊粒子状物質の濃度の事後調査結果は、四季平均値が $0.017\text{mg}/\text{m}^3$ 、日平均値の最高値が $0.030\sim 0.033\text{mg}/\text{m}^3$ 、1時間値の最高値が $0.053\sim 0.069\text{mg}/\text{m}^3$ であり、環境基準 (1時間値の1日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であり、かつ、1時間値が $0.20\text{mg}/\text{m}^3$ 以下) を超過することはなかった※。

二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、公定法で四季平均値が $0.013\sim 0.019\text{ppm}$ 、日平均値の最高値が $0.033\sim 0.039\text{ppm}$ であり、環境基準 (1時間値の1日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下) を超過することはなかった※。

また、簡易測定法における二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、四季平均値が $0.013\sim 0.022\text{ppm}$ 、日平均値の最高値が $0.028\sim 0.042\text{ppm}$ であった。

対象事業実施区域沿道の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度は、概ね周辺の常時監視測定局の測定結果と類似した推移及び濃度を示しており、大気中の浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度に対する工事用車両等の走行の影響は小さいと考えられる。

※ 事後調査の結果は、秋季、冬季、春季、夏季のそれぞれ基本的に7日間の調査結果 (計約28日間) であり、日平均値の年間2%除外値又は日平均値の年間98%値を算出するためのデータ数が足りないことから、便宜的に日平均値の最高値を評価の指標との比較対象とした。

表 1-8(1) 工事用車両等の走行に伴う浮遊粒子状物質の測定結果（公定法）
（クリーンセンター専用路使用開始前：秋季）

単位：mg/m³

調査地点	期間平均値 （秋季）	日平均値 の最高値	1 時間値 の最高値
St.大 3 多摩川右岸側市道	0.015	0.030	0.042

注1) 調査期間 秋季：平成29年9月28日～平成29年10月4日

注2) 環境基準値 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0.20mg/m³以下であること。

表 1-8(2) 工事用車両等の走行に伴う浮遊粒子状物質の測定結果（公定法）
（クリーンセンター専用路使用開始後）

単位：mg/m³

季節 地点	春季	夏季	秋季	冬季	四季の 平均値	日平均値 の最高値	1 時間値 の最高値
St.大 4 国道 20 号バイパス 万願寺駅東	0.018	0.022	0.013 (0.012)	0.016	0.017 (0.017)	0.033 (0.033)	0.069 (0.069)
St.大 5 都立 日野高校脇	0.017	0.021	0.013 (0.013)	0.016	0.017 (0.017)	0.030 (0.030)	0.053 (0.053)

注1) 調査期間 春季：平成30年3月2日～3月9日、夏期：平成30年7月22日～7月28日

秋季：平成30年9月19日～9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

注2) 平成30年9月24日の祝日を含むことから、調査日を1日延長している。表内の（ ）の数値は、9月24日を除
外した値を示している。

注3) 環境基準値 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0.20mg/m³以下であること。

表 1-9 工事用車両側の走行に伴う二酸化窒素濃度の測定結果（公定法・簡易法）
（クリーンセンター専用路使用開始前：秋季）

単位：ppm

調査地点	測定法	期間平均値	日平均値の最高値
St.大 3 多摩川右岸側市道	公定法	0.012	0.016
	簡易法	0.012	0.017

注1) 調査期間 秋季：平成29年9月28日～平成29年10月4日

注2) 環境基準値 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。

表 1-10 工事用車両等の走行に伴う二酸化窒素の測定結果（公定法）
（クリーンセンター専用路使用開始後）

単位：ppm

季節 地点	春季	夏季	秋季	冬季	四季の 平均値	日平均値 の最高値
St.大 4 国道 20号バイパス 万願寺駅東	0.020	0.013	0.015 (0.015)	0.027	0.019 (0.019)	0.039 (0.039)
St.大 5 都立 日野高校脇	0.014	0.005	0.011 (0.011)	0.022	0.013 (0.013)	0.033 (0.033)

注1) 調査期間 春季：平成30年3月2日～3月9日、夏期：平成30年7月22日～7月28日

秋季：平成30年9月19日～9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

注2) 平成30年9月24日の祝日を含むことから、調査日を1日延長している。表内の（ ）の数値は、9月24日を除外した値を示している。

注3) 環境基準値 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。

表 1-11 工事用車両等の走行に伴う二酸化窒素の濃度の測定結果（簡易測定）
（クリーンセンター専用路使用開始後）

単位：ppm

	春季	夏季	秋季	冬季	四季 平均値	最高値
St.大 4 国道 20 号バイパス 万願寺駅東	0.017	0.011	0.014 (0.014)	0.023	0.016 (0.016)	0.033 (0.033)
St.大 5 都立日野高校	0.013	0.007	0.011 (0.011)	0.020	0.013 (0.013)	0.028 (0.028)
St.大 6 国道 20 号バイパス東	0.022	0.014	0.023 (0.023)	0.030	0.022 (0.022)	0.042 (0.042)
St.大 7 国道 20 号バイパス西	0.019	0.011	0.016 (0.016)	0.026	0.018 (0.018)	0.038 (0.038)
St.大 8 都道 503 号万願寺駅南	0.017	0.009	0.016 (0.016)	0.025	0.017 (0.017)	0.034 (0.034)
St.大 9 都道 503 号南	0.015	0.008	0.014 (0.014)	0.022	0.015 (0.015)	0.032 (0.032)

注1) 調査期間 春季：平成30年3月2日～3月9日、夏期：平成30年7月22日～7月28日

秋季：平成30年9月19日～9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

注2) 平成30年9月24日の祝日を含むことから、調査日を1日延長している。表内の（ ）の数値は、9月24日を除外した値を示している。

注3) 環境基準値 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。

②予測条件の状況

ア. 建設機械の稼働に伴う大気中における浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度

ア) 建設機械の稼働状況

建設機械の稼働状況は、写真1-2～1-3及び表1-12（42ページ）に示すとおりである。

本施設及び日野市プラスチック類資源化施設等の工事で、春季調査及び夏季調査では最大6～9台の建設機械が、秋季調査では最大12台の建設機械が、冬季調査では、最大8台の建設機械が稼働していた。

また、予測条件における建設機械の台数は、表1-13（43ページ）に示すとおりである。大気質調査期間中の建設機械稼働台数は、予測条件として想定した建設機械の台数の約半分またはそれ以下であった。



写真 1-2 建設機械の稼働状況（土工事）



写真 1-3 建設機械の稼働状況（建築工事）

表 1-12 建設機械の稼働状況

	工事区分	工種	機械名称	台数 (最大)	規格
春季調査時	本施設 (平成30年3月2日～9日)	土工事	アースドリル機	2 台	—
			杭打機	2 台	—
			バックホウ	2 台	0.28m ³ 、0.45m ³ 、0.50m ³ 、0.80m ³
			クローラクレーン	1 台	90t、100t
			ラフタークレーン	1 台	25t、50t、51 t
	日野市プラスチック類資源化施設等 (平成30年3月2日～9日)	既存施設等解体	バックホウ	1 台	0.50m ³
夏季調査時	本施設 (平成30年7月22日～7月28日)	土工事 建築工事	バックホウ	1 台	0.04m ³ 、0.28m ³ 、0.80m ³
			クローラクレーン	1 台	120 t
			ラフタークレーン	1 台	25t、60t、70t
			コンクリートポンプ車	1 台	—
			コンクリートミキサー車	—	—
	日野市プラスチック類資源化施設等 (平成30年7月22日～7月28日)	既存施設等解体	バックホウ	1 台	0.50m ³
			コンクリートポンプ車	1 台	—
			コンクリートミキサー車	—	—
秋季調査時	本施設 (平成30年9月19日～9月26日)	土工事 建築工事	バックホウ	2 台	0.28m ³ 、0.06m ³ 、0.09m ³ 、0.11m ³ 0.50m ³ 、0.80m ³
			フォークリフト	1 台	—
			クローラクレーン	1 台	120t
			ラフタークレーン	1 台	16t、25t、50t、60t、70t
			コンクリートポンプ車	1 台	—
			コンクリートミキサー車	—	—
	日野市プラスチック類資源化施設等 (平成30年9月19日～9月26日)	既存施設等解体 土工事	バックホウ	3 台	0.28m ³ 、0.45m ³ 、0.80m ³
			杭打機	1 台	—
			ラフタークレーン	1 台	16t
			コンクリートポンプ車	1 台	—
			コンクリートミキサー車	—	—
冬季調査	本施設 (平成30年12月14日～12月20日)	土工事 建築工事 機械設備 工事	クローラクレーン	1 台	120 t
			ラフタークレーン	1 台	16t、25t、50t、60t、70t
			タワークレーン	1 台	—
			コンクリートポンプ車	1 台	—
			コンクリートミキサー車	—	—
	日野市プラスチック類資源化施設等 (平成30年12月14日～12月20日)	土工事 建築工事	バックホウ	2 台	0.28m ³ 、0.09m ³ 、0.80m ³
			ラフタークレーン	1 台	25t
			コンクリートポンプ車	1 台	—
			コンクリートミキサー車	—	—

表 1-13 建設機械の種類、台数及び汚染物質排出量等（予測条件）

建設機械等名称	規格	各季節の月最大稼働台数（台/日）				
		春季	夏季	秋季	冬季	年間
バックホウ	0.4m ³	1	2	1	1	2
バックホウ	0.7m ³	6	4	2	6	6
クラムシェル	0.7m ³	2	0	0	2	2
アースオーガ	—	0	0	0	1	1
オールケーシング掘削機	—	1	1	0	2	2
SMW 機	—	0	0	0	1	1
クローラクレーン	100t	3	6	5	4	6
クローラクレーン	200t	1	1	2	2	2
クローラクレーン	300t	0	0	1	1	1
ラフタークレーン	25t	3	6	5	5	6
ラフタークレーン	50t	1	1	2	2	2
コンクリートポンプ車	70m ³ /h	6	6	4	3	6
コンクリートミキサー車	—	6	6	4	3	6
合 計 （各月の日最大稼働台数の合計）		25	29	23	21	29

イ) 気象条件

対象事業実施区域における気象の状況は表1-14(1)～(2)及び図1-5(1)～(4)（44～45ページ）に示すとおりである。

(ア) クリーンセンター専用路使用開始前

クリーンセンター専用路使用開始前の秋季の最多風向は北東（NE）で、風速の期間平均値は1.8m/sであった。

(イ) クリーンセンター専用路使用開始後

クリーンセンター専用路使用開始後の各季節における最多風向は、春季で北東（NE）、夏季で北東（NE）または南（S）、秋季で北西（NW）、冬季で西北西（WNW）であった。

各季節の平均風速は1.7～2.6m/sであり、春季で高い傾向がみられた。

評価書時点と比べて概ね同様の傾向であったが、平成30年3月～12月までの風向風速は、評価書時点と比べて南風の発生頻度が少ない傾向がみられた。

表 1-14(1) 対象事業実施区域の気象の状況（クリーンセンター専用路使用開始前）

項 目 等		調査時期	秋季
風 向 (WD) [16 方位]	最多風向		NE
	出現率 [%]		11.9
	静穏率 [%] ※		4.8
風 速 (WS) [m/s]	期間平均値		1.8
	日平均値	最高値	2.8
		最低値	1.3
	1 時間値	最高値	5.1

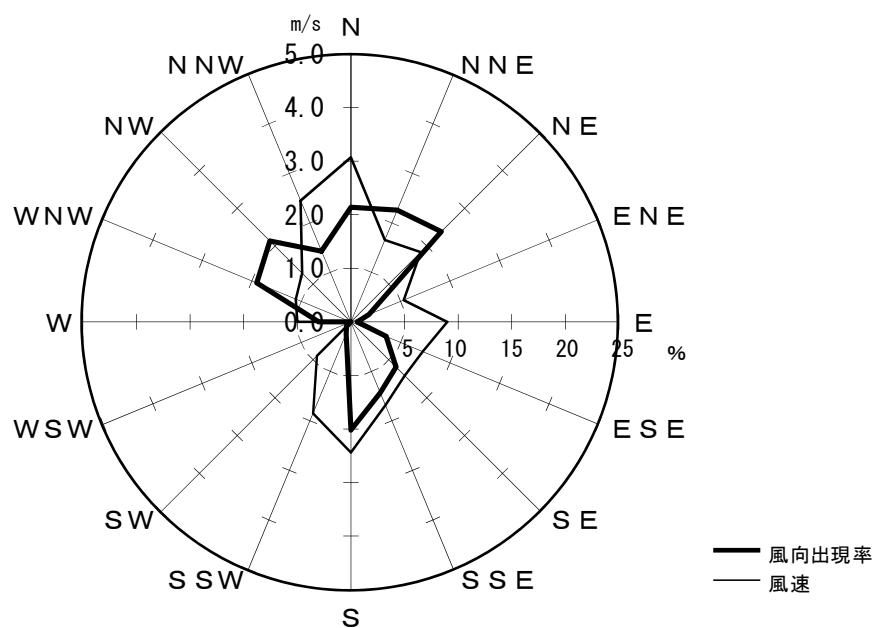


図 1-5(1) 対象事業実施区域の気象の状況

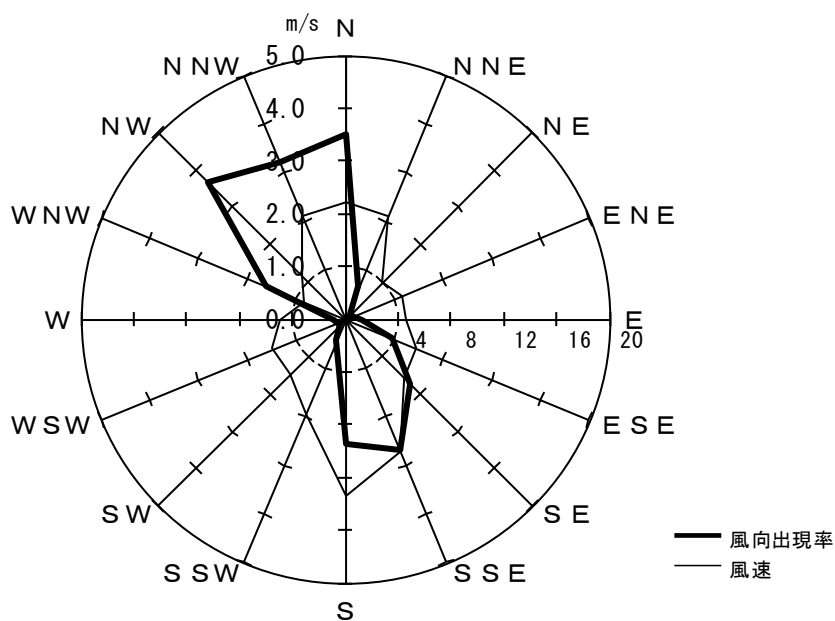


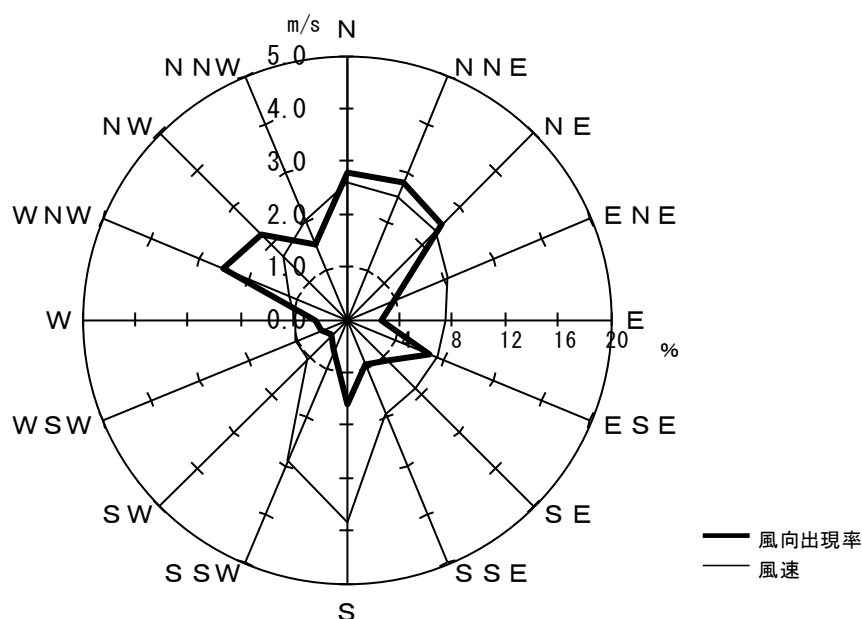
図 1-5(2) 対象事業実施区域の気象の状況（評価書）

※ 風速 0.5m/s 未満の発生割合を示す。

表 1-14(2) 対象事業実施区域の気象の状況（クリーンセンター専用路使用開始後）

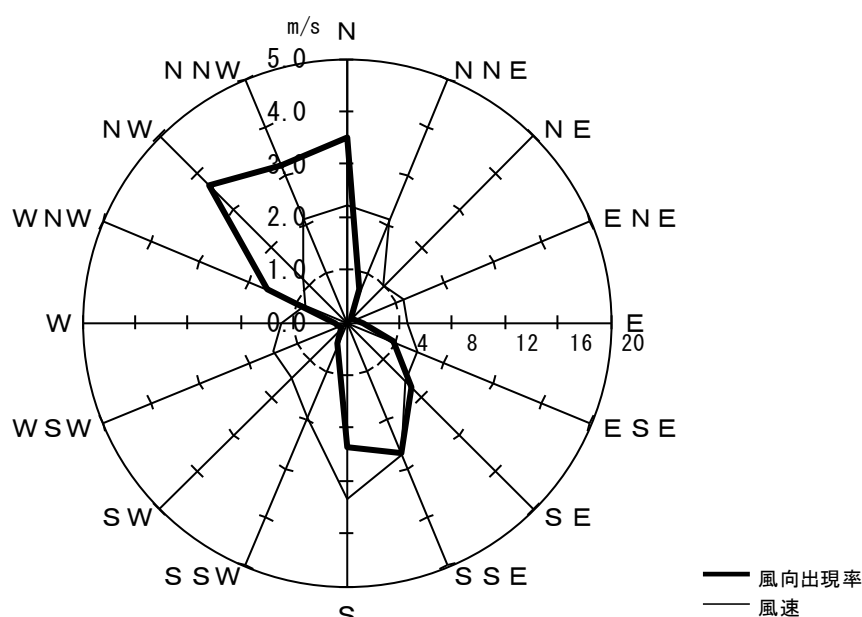
調査時期			春季	夏季	秋季	冬季
風 向 (WD) [16 方位]	最多風向		NE	NE,S	NW	WNW
	出現率 [%]		19.8	13.7	17.7	22.9
	静穏率 [%]		5.2	3.0	6.3	8.3
風 速 (WS) [m/s]	期間平均値		2.6	2.2	1.7	1.9
	日平均値	最高値	3.4	3.5	2.6	3.4
		最低値	1.4	1.7	0.9	1.0
	1 時間値	最高値	7.7	6.0	3.8	8.1

注) 平均値は静穏を除いた値である。



注) 調査期間 春季：平成30年 3月 2日～ 3月 9日、夏期：平成30年 7月22日～ 7月28日
秋季：平成30年 9月19日～ 9月26日、冬季：平成30年12月14日～12月20日

図 1-5(3) 対象事業実施区域の気象の状況



注) 調査期間 平成26年 3月 1日～平成27年 2月28日

図 1-5(4) 対象事業実施区域の気象の状況（評価書）（再掲）

イ. 工事用車両等の走行に伴う大気中における浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度

ア) 自動車交通量

(ア) クリーンセンター専用路使用開始前

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始前における自動車交通量の調査結果は図1-6（48ページ）に示すとおりである。

工事用車両等の主な走行ルート沿道7地点（St.大3～St.大9）における断面交通量の合計は、912台（St.大5）～41,287台（St.大6）であった。また、近傍の主要な交差点であるクリーンセンター入口東では、東側の断面交通量で967台であり、「St.大5 都立日野高校脇」より約50台多い台数であった。

多摩川側出入口の断面交通量は90台であったが、工事用車両の走行はなかった。関係車両（大型車）は最大で340台（クリーンセンター入口東）、工事用車両（大型車）は最大で72台（St.大5、クリーンセンター入口東）であった。

各地点の断面交通量は、「St.大6 国道20号バイパス東」において、評価書時点の想定と比べて増加がみられたが、主な要因は基礎交通量の増加によるものと考えられる。その他の地点については、概ね同程度または少ない台数であった。

関係車両（大型車）については、都道503号（St.大8、St.大9）において、関係車両（大型車）を本事業以外の車両と区別することが難しく、本事業以外の車両台数も含めた台数としているため、評価書時点の想定（図1-7（49ページ）参照）と比べて増加した。しかし、「St.大5 都立日野高校脇」において、関係車両（大型車）は評価書時点の想定と比べて同程度であることから、都道503号における関係車両の増加は、本事業以外の要因が大きいと考えられる。その他の地点については、評価書時点の想定と比べて同程度または少ない台数であった。工事用車両については、「St.大5 都立日野高校脇」で評価書時点の想定と比べて少ない台数であり、他の地点においても少ない傾向がみられた。

(イ) クリーンセンター専用路使用開始後

工事の施行中のうち、クリーンセンター専用路使用開始後における自動車交通量の調査結果は図1-8（50ページ）に示すとおりである。

工事用車両等の主な走行ルート沿道6地点（St.大4～St.大9）における断面交通量の合計は、841台（St.大5）～42,012台（St.大6）であった。また、近傍の主要な交差点であるクリーンセンター入口東では、東側の断面交通量で924台であり、「St.大5 都立日野高校脇」より約80台多い台数であった。

多摩川側出入口の断面交通量は268台であった。

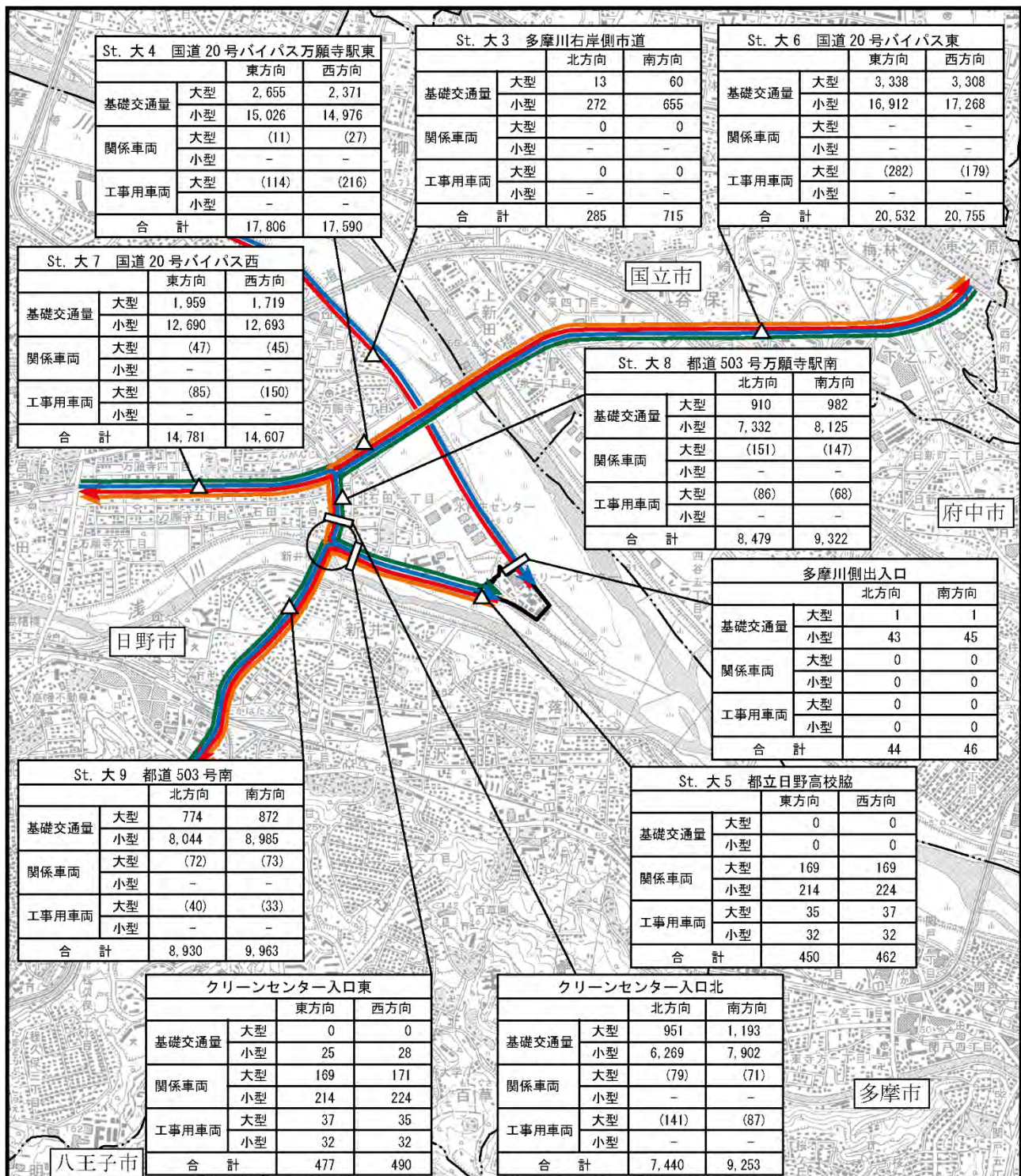
関係車両（大型車）は最大で355台（クリーンセンター入口東）、工事用車両（大型車）は最大で104台（クリーンセンター専用路）であった。

各地点の断面交通量は、国道20号バイパス（St.大4、St.大6、St.大7）において、評価書時点の想定と比べて増加がみられたが、主な要因は基礎交通量の増加によるものと考えられる。その他の地点については、概ね同程度または少ない台数であった。関係車両（大型車）は、「St.大5 都立日野高校脇」において、

評価書時点の想定と比べて10～20台程度、多い台数であった。「St.大9 都道503号南」においても関係車両（大型車）が多い傾向がみられたが、その他の地点では、評価書時点の想定と比べて同程度または少ない台数であった。工事用車両については、「St.大5 都立日野高校脇」で評価書時点の想定と比べて少ない台数であり、他の地点においても少ない傾向がみられた。

イ) 気象条件

対象事業実施区域における気象の状況は前掲表1-14(1)～(2)及び前掲図1-5(1)～(4)(44～45ページ)に示すとおりである。



凡 例

□ : 対象事業実施区域

--- : 市界

△ : 事後調査地点

□ : 事後調査地点

単位: 台/日(24時間)

→ : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(入車方向)

← : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(出車方向)

→ : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(入車方向)

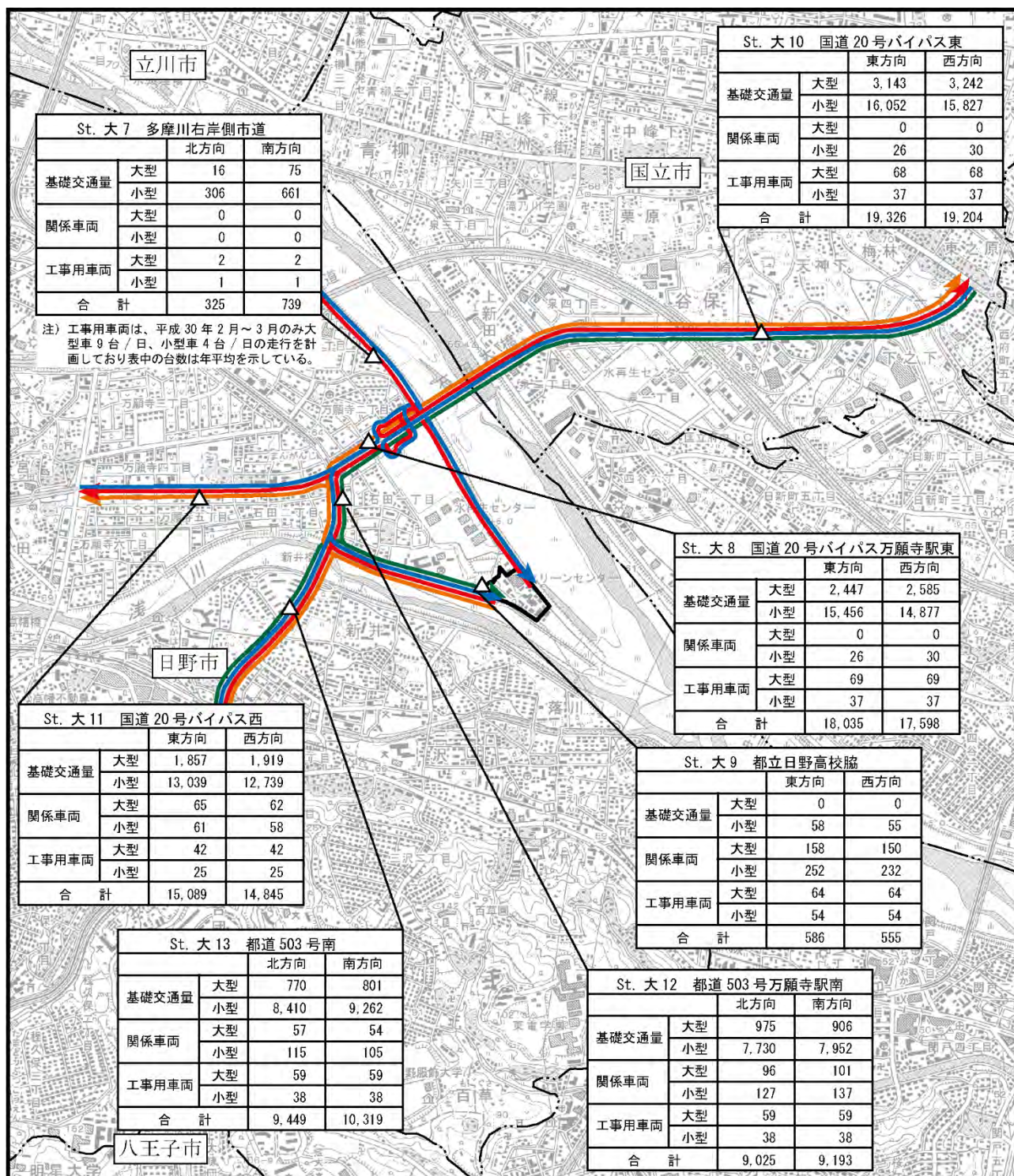
← : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(出車方向)



1:25,000

0 0.5 1km

注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

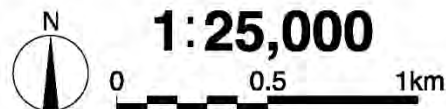


凡例

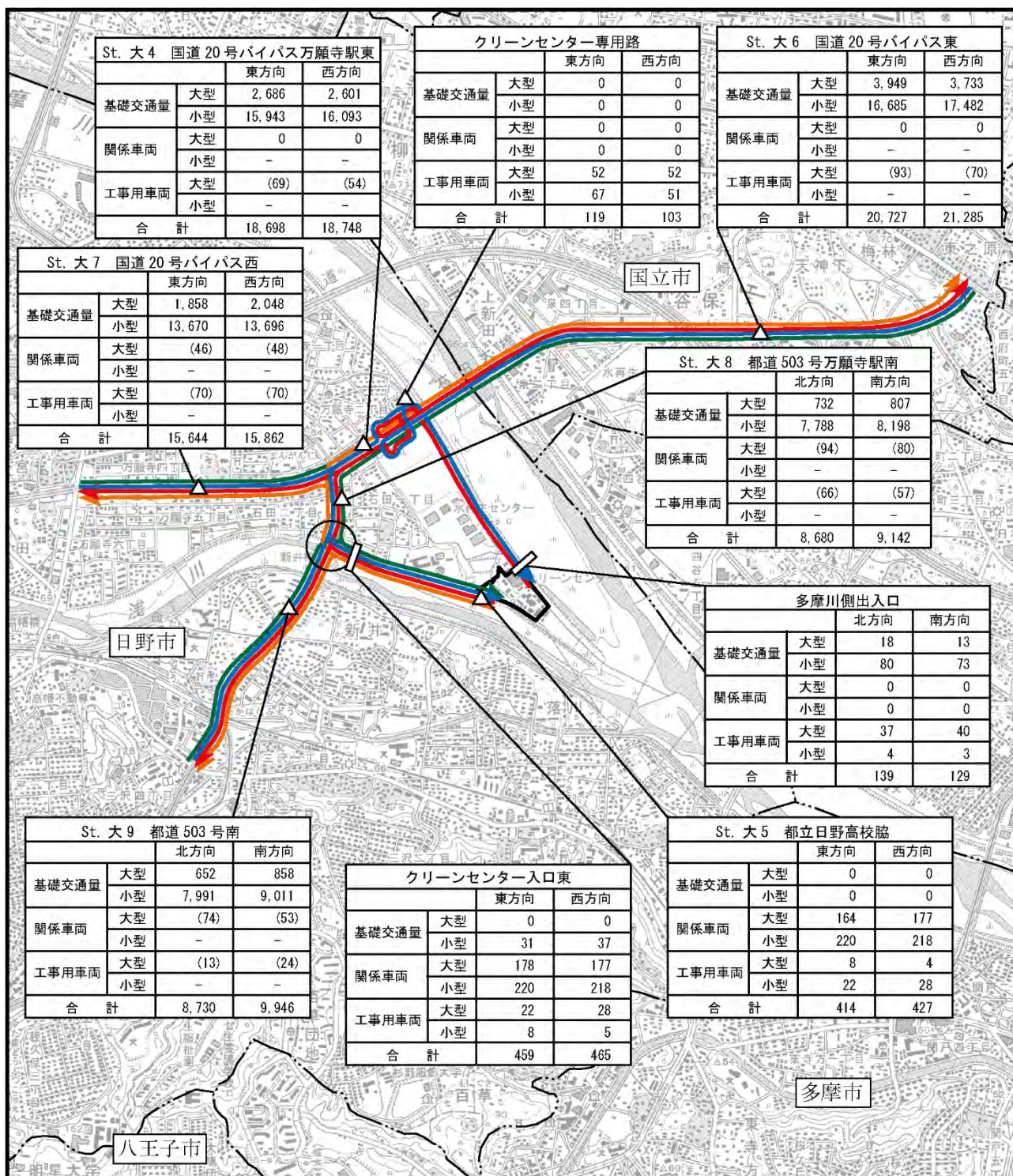
- : 対象事業実施区域
- : 市界
- △ : 予測地点
- (青) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← (赤) : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(出車方向)
- (緑) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← (黄) : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(出車方向)

図1-7 自動車交通量(評価書時点)

単位: 台/日(24時間)



注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。



凡 例

□ : 対象事業実施区域

--- : 市界

△ : 事後調査地点

図 1-8 自動車交通量の調査結果
(クリーンセンター専用路使用開始後)

□ : 事後調査地点

単位: 台/日(24時間)

- : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(出車方向)
- : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(出車方向)

※夜間(22時～翌6時)の交通量は、クリーンセンター専用路使用開始前の夜間の交通量から昼夜率を用いて算出している。

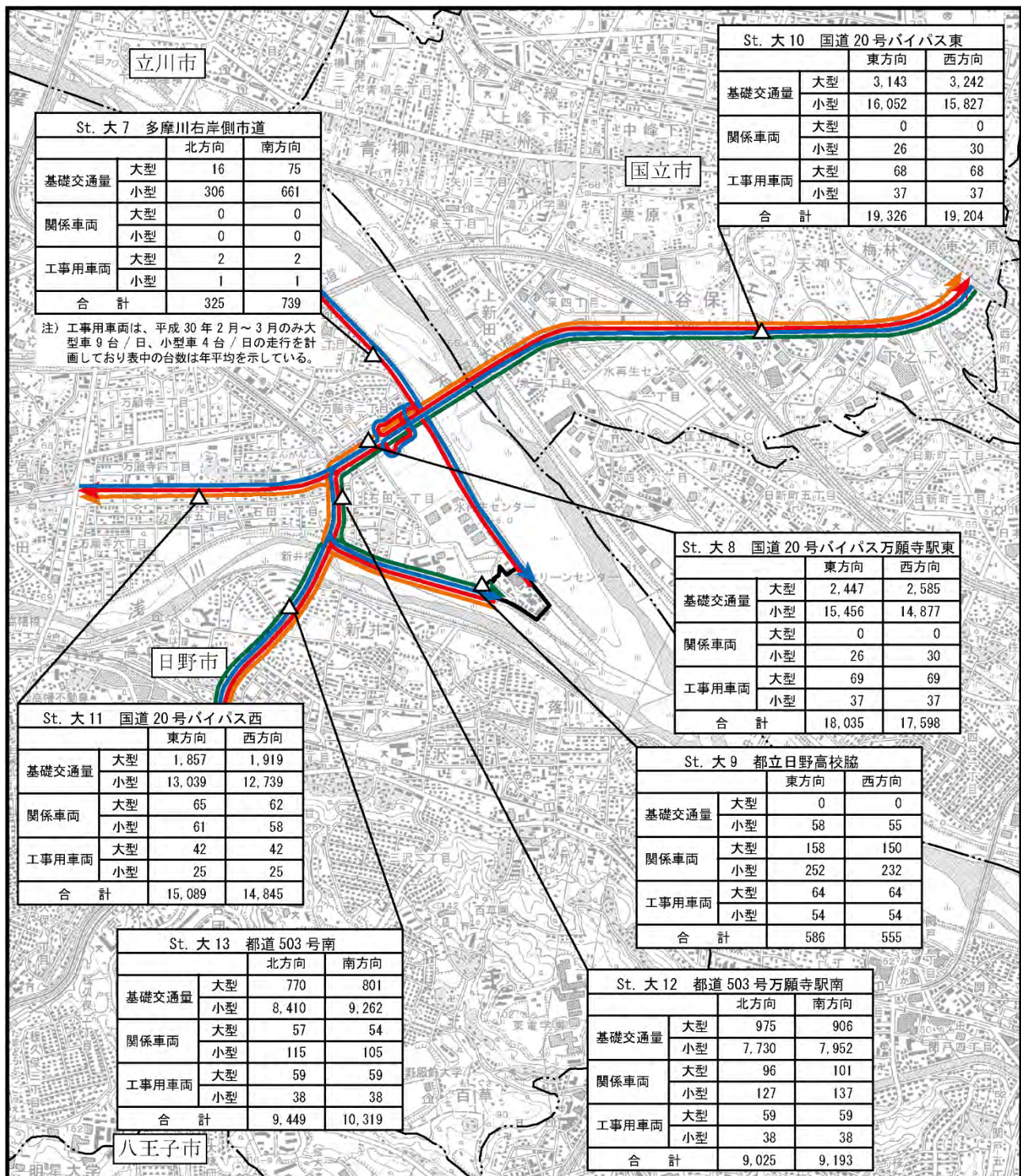


1:25,000

0 0.5 1km

注1) 廃棄物運搬車両と工事用車両の小型車(通勤車両等)は、他の一般車両との区別が難しかったため、一般車両に含め、「-」と記載している。
注2) 廃棄物運搬車両と工事用車両の大型車は、本事業以外の車両と区別が難しかったため、本事業以外の車両も含め、「()」内に台数を記載している。

注3) この地図は、国土院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

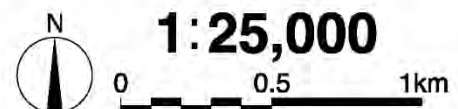


凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 市界
- △ : 予測地点
- : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← : 工事用車両(本施設関連)の主な走行ルート(出車方向)
- : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(入車方向)
- ← : 工事用車両(日野市プラスチック類資源化施設等関連)の主な走行ルート(出車方向)

図 1-9 自動車交通量(評価書時点)(再掲)

単位: 台/日(24時間)



注) この地図は、国土地理院発行の2万5千分1地形図「立川、武蔵府中」を使用したものである。

③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1-15に示すとおりである。

なお、今回の報告期間中、大気汚染に係る苦情はなかった。

表 1-15 環境保全のための措置の実施状況

評価書の記載内容	実 施 状 況
・工事用車両は、指定した走行ルート、規制速度を遵守する。	・工事用車両は、図 1-3～図 1-4（32～33 ページ）に示す指定した走行ルート及び規制速度を遵守した。
・解体工事及び建築・プラント工事の実施に当たっては、対象事業実施区域周囲に高さ 3m の仮囲いを設置する。	・解体・撤去工事及び建築・プラント工事の実施に当たっては、対象事業実施区域周囲に高さ約 3m の仮囲いを設置した。（写真 1-4(1)～(4)（53～54 ページ）参照）
・排出ガス対策型の建設機械を使用する。	・解体・撤去工事及び建築・プラント工事の実施に当たっては、排出ガス対策型の建設機械を使用した。（写真 1-5(1)～(2)（54 ページ）参照）
・工事工程の平準化及び効率的な建設機械の稼働を行い、建設機械の稼働台数の低減に努める。	・可能な限り工事工程の平準化及び効率的な建設機械の稼働を行い、建設機械の稼働台数の低減に努めた。
・解体工事及び建築・プラント工事の現場内では、必要に応じて散水、粉じん防止用のネットシートを設置するなど、粉じんの発生を防止する。	・解体・撤去工事及び建築・プラント工事の現場内では、必要に応じて散水を実施し、粉じんの発生を防止した。（写真 1-6(1)～(2)（55 ページ）参照）
・土砂運搬用のダンプトラックなど粉じんの巻上げ、飛散を生じさせやすい工事用車両には、カバーシートを使用する。	・土砂運搬用のダンプトラックなど粉じんの巻上げ、飛散を生じさせやすい工事用車両には、カバーシート（荷台アオリシート）を使用した。（写真 1-7(1)～(2)（55～56 ページ）参照）
・敷地境界出入口付近において、土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行い、土砂により対象事業実施区域周辺道路を汚損しないよう配慮する。	・対象事業実施区域では、土砂や資機材の搬出入車両のタイヤに付着した泥土の水洗いをを行い、土砂により対象事業実施区域周辺道路を汚損しないよう配慮した。（写真 1-8（56 ページ）参照）
・工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員を配置し、清掃に努める。	・工事用車両の出入口付近には、適宜清掃員の配置及び清掃用具の保管を行い、清掃に努めた。（写真 1-9（56 ページ）参照）
・工事用車両の走行に伴う大気汚染を軽減するために、排出ガス規制適合車を使用するとともに、適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避け、不要な空ぶかしの防止に努める。また、待機時のアイドリングストップの遵守を指導、徹底させる。	・工事用車両の走行に伴う大気汚染を軽減するため、新規入場者教育での指導、朝礼での注意及び協力要請を行うことによって、排出ガス規制適合車の使用や不要な空ぶかしの防止、待機時のアイドリングストップを徹底させた。また、適切な車両の運行管理により、工事用車両の集中化を避けた。
・工事用車両及び建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、日本工業規格（JIS）にあったものを使用する。	・工事用車両及び建設機械（ディーゼルエンジン仕様）に使用する燃料は、新規入場者教育での指導及び朝礼での注意を行い、日本工業規格（JIS）にあったものを使用するよう徹底させた。
・工事用車両が周辺の一般道路で待機（路上駐車）することがないように、対象事業実施区域内に速やかに入場させる。	・工事用車両が周辺の一般道路で待機（路上駐車）することがないように、対象事業実施区域に速やかに入場させ、対象事業実施区域で待機させた。（写真 1-10（57 ページ）参照）
・工事現場内において、環境保全のための措置の実施状況を定期的に確認・指導する。	・工事現場内において、環境保全のための措置の実施状況を定期的に確認し、必要に応じて指導した。



写真 1-4(1) 仮囲いの設置状況



写真 1-4(2) 仮囲いの設置状況



写真 1-4(3) 仮囲いの設置状況



写真 1-4 (4) 仮囲いの設置状況



写真 1-5 (1) 排出ガス対策型の機械（バックホウ ZAXIS120）（全景）



写真 1-5 (2) 排出ガス対策型の機械（バックホウ ZAXIS120）（拡大）

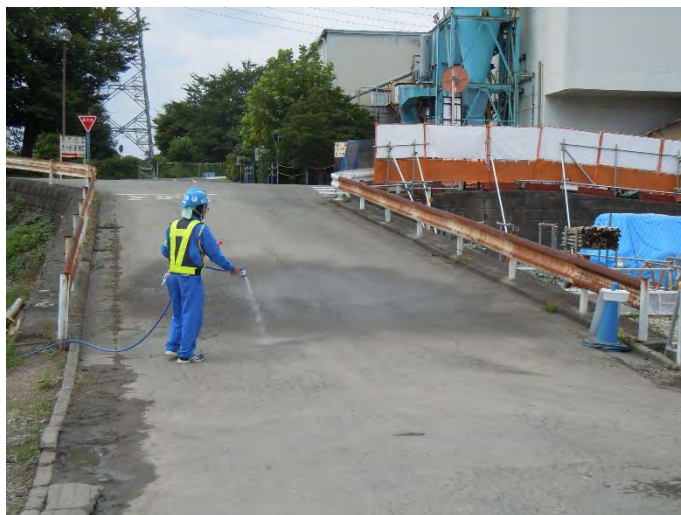


写真 1-6(1) 対象事業実施区域の散水の状況



写真 1-6(2) 対象事業実施区域の散水の状況（スプリンクラー）



写真 1-7(1) ダンプトラックの土砂運搬の状況（土砂搬出時）



写真 1-7(2) ダンプトラックの土砂運搬の状況（土砂搬出時）



写真 1-8 ダンプトラックのタイヤ水洗いの状況



写真 1-9 工事用車両出入口の清掃用具



写真 1-10 対象事業実施区域での車両の待機状況

(2) 評価書の予測結果と事後調査の結果との比較検討

ア. 建設機械の稼働に伴う大気中における浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較結果は、表1-16(1)～(2)に示すとおりである。

建設機械の稼働に伴う大気中の浮遊粒子状物質の濃度は、四季平均値で0.017mg/m³、日平均値の最高値で0.031mg/m³、二酸化窒素の濃度の事後調査結果は、四季平均値で0.017ppm、日平均値の最高値で0.035ppmであり、いずれも予測結果と同程度または、やや下回っていた。

また、浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の調査結果は、それぞれ評価の指標とした環境基準値を下回った。

表 1-16(1) 建設作業時の浮遊粒子状物質の予測結果と事後調査の結果との比較

単位：mg/m³

調査地点	予測結果		事後調査の結果		評価の指標 ^{注2)}
	年平均値	日平均値の年間 2%除外値	四季平均値	日平均値の最高値 ^{注1)}	
最大着地濃度 出現地点 (敷地境界)	0.019	0.046	0.017	0.031	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であること。

注1) 事後調査の結果は、秋季、冬季、春季、夏季のそれぞれ7日間の調査結果（計30日間）であり、日平均値の年間2%除外値を算出するためのデータ数が足りないことから、便宜的に日平均値の最高値を評価の指標との比較対象とした。

注2) 評価の指標は、環境基準値とした。

表 1-16(2) 建設作業時の二酸化窒素の予測結果と事後調査の結果との比較

単位：ppm

調査地点	予測結果		事後調査の結果 ^{注1)}		評価の指標 ^{注2)}
	年平均値	日平均値の年間 98%値	四季平均値	日平均値の最高値 ^{注1)}	
最大着地濃度 出現地点 (敷地境界)	0.021	0.040	0.017	0.035	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。

注1) 事後調査の結果は、秋季、冬季、春季、夏季のそれぞれ7～8日間（計30日間）の調査結果であり、日平均値の年間98%値を算出するためのデータ数が足りないことから、便宜的に日平均値の最高値を評価の指標との比較対象とした。

注2) 評価の指標は、環境基準値とした。

イ. 工事用車両等の走行に伴う大気中における浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の濃度

評価書の予測結果と事後調査の結果との比較は、表1-17(1)～(2)（59～60ページ）に示すとおりである。

工事用車両等の走行に伴う大気中の浮遊粒子状物質の濃度の調査結果（公定法）は四季平均値で0.015～0.017mg/m³、日平均値の最高値で0.030～0.033mg/m³であり、評価書における全地点の予測結果（年平均値：0.015～0.018mg/m³、日平均値の年間2%除外値：0.041～0.045mg/m³）と同程度または下回る結果であった。

工事用車両等の走行に伴う大気中の二酸化窒素の濃度の調査結果は、公定法では四季平均値で0.012～0.019ppm、日平均値の最高値で0.016～0.039ppm、簡易法では四季平均値で0.012～0.022ppm、日平均値の最高値で0.017～0.042ppmであり、評価書における全地点の予測結果（年平均値：0.015～0.023ppm、日平均値の年間98%値：0.031～0.040ppm）と同程度の結果であった。

St.大6～St.大9については、簡易法での二酸化窒素の濃度が評価書時点の予測結果と比べて同程度の値であることから、現地測定を行っていない浮遊粒子状物質についても、同様に同程度となっていると考えられる。

浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の調査結果は、それぞれ評価の指標である環境基準値を下回った。

表 1-17(1) 工事用車両等の走行時の浮遊粒子状物質の予測結果と事後調査の結果（公定法）との比較

単位：mg/m³

調査地点	予測結果		事後調査の結果 ^{注1)}		評価の指標 ^{注2)}
	年平均値	日平均値の年間2%除外値	四季平均値	日平均値の最高値	
St.大3 多摩川右岸側市道	0.017	0.044	0.015	0.030	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。
St.大4 国道20号バイパス万願寺駅東	0.017	0.044	0.017	0.033	
St.大5 都立日野高校	0.018	0.045	0.017	0.030	
St.大6 国道20号バイパス東	0.015	0.041	—	—	
St.大7 国道20号バイパス西	0.017	0.044	—	—	
St.大8 都道503号万願寺駅南	0.017	0.044	—	—	
St.大9 都道503号南	0.017	0.044	—	—	

注1) 事後調査の結果は、秋季、冬季、春季、夏季のそれぞれ7～8日間の調査結果（計29日間）であり、日平均値の年間2%除外値を算出するためのデータ数が足りないことから、便宜的に日平均値の最高値を評価の指標との比較対象とした。

注2) 評価の指標は、環境基準値とした。

表 1-17(2) 工事用車両等の走行時の二酸化窒素の予測結果と
事後調査の結果（簡易法及び公定法）との比較

単位：ppm

調査地点 ^{注1)}	予測結果		事後調査の結果 ^{注2)}		評価の 指標 ^{注4)}
	年平均値	日平均値 の年間 98%値	平均値	日平均値 の最高値 ^{注3)}	
St.大 3 多摩川右岸側市道	0.016	0.032	0.012 (0.012)	0.017 (0.016)	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。
St.大 4 国道 20 号バイパス 万願寺駅東	0.021	0.038	0.016 (0.019)	0.033 (0.039)	
St.大 5 都立日野高校	0.015	0.031	0.013 (0.013)	0.028 (0.033)	
St.大 6 国道 20 号バイパス東	0.023	0.040	0.022	0.042	
St.大 7 国道 20 号バイパス西	0.020	0.036	0.018	0.038	
St.大 8 都道 503 号万願寺駅 南	0.019	0.035	0.017	0.034	
St.大 9 都道 503 号南	0.018	0.035	0.015	0.032	

注1) 調査地点は、事後調査の測定地点に合わせ、沿道東側または西側、北側とした。

注2) () 内は公定法を、() 外は簡易法の調査結果を示す。

注3) 事後調査の結果は、春季、夏季、秋季、冬季のそれぞれ7～8日間の調査結果（計29日間）であり、日平均値の年間98%値を算出するためのデータ数が足りないことから、便宜的に日平均値の最高値を評価の指標との比較対象とした。

注4) 評価の指標は、環境基準値とした。