

資料編

1. 大気汚染(工事用車両の走行)

事後調査計画書では計画していないが、変更届（平成 30 年 10 月提出）において、工事用車両の走行ルートの一部を変更し、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線（築地～晴海間）を走行する計画としたことから、工事用車両の走行に伴う大気汚染の影響把握のための現地調査を実施することとした。

1.1 調査地域

調査地域は、工事用車両の走行により、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度に影響が及ぶと考えられる計画地内及び計画地周辺とした。

1.2 調査方法

1.2.1 調査事項

(1) 予測した事項

- 1) 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

(2) 予測条件の状況

- 1) 気象の状況(風向・風速)
- 2) バックグラウンド濃度の状況
- 3) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)
- 4) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数)
- 5) 道路条件の状況(道路断面)

1.2.2 調査時点

(1) 予測した事項

- 1) 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

環状第二号線暫定開通後において、工事用車両の走行台数が最大となる時点（工事着工後 34 か月目）とし、平成 31 年 1 月 22 日(火)～平成 31 年 1 月 28 日(月)の 7 日間連続測定とした。

(2) 予測条件の状況

1) 気象の状況

「(1) 予測した事項」と同様とした。

2) バックグラウンド濃度の状況

「(1) 予測した事項」と同様とした。

3) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)

「(1) 予測した事項」の調査期間内の代表的と考えられる 1 日とし、工事用車両

の走行時間(7時～19時)を含む6時～22時とした。

4) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数)

「(1) 予測した事項」の調査期間内の代表的と考えられる1日とし、工事用車両の走行時間(7時～19時)を含む6時～22時とした。

5) 道路条件の状況(道路断面)

「(1) 予測した事項」の調査期間内の代表的と考えられる1日とした。

1.2.3 調査地点

(1) 予測した事項

1) 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

調査地点は、図 1-1 に示す地点 No. 1 とした。なお、浮遊粒子状物質は周辺の大気汚染常時測定局(中央区晴海測定局[計画地から北約 0.5km]、港区台場測定局[計画地から南約 1.7 km])とした。

(2) 予測条件の状況

1) 気象の状況

東京管区気象台とした。

2) 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監視測定局とした。

3) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)

工事用車両の出入口とし、図 1-1 に示す No. A とした。

4) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数)

工事用車両走行ルート上とし、図 1-1 に示す No. 1 とした。

5) 道路条件の状況(道路断面)

工事用車両走行ルート上とし、図 1-1 に示す 1 地点 (No. 1) とした。

1.2.4 調査方法

(1) 予測した事項

1) 工事用車両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
ア. 二酸化窒素(NO_2)

簡易測定法(PTIO 法)による二酸化窒素(NO_2)測定を行った。

イ. 浮遊粒子状物質(SPM)

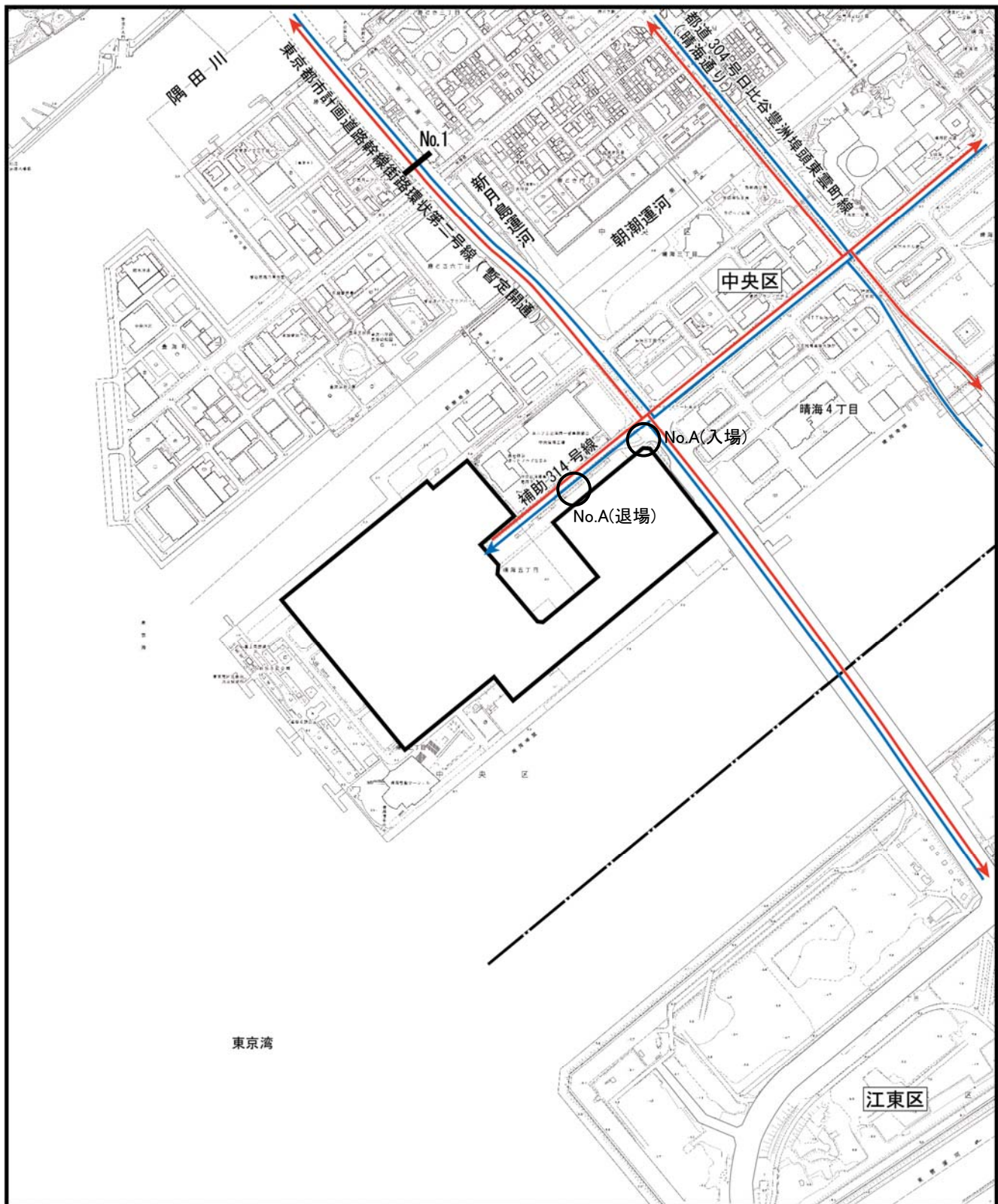
計画地周辺の大気汚染常時監視測定局のデータ収集を行った。

(2) 予測条件の状況

1) 気象の状況

東京管区気象台の観測値の整理により行った。

- 2) 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監視測定局の観測値の整理により行った。
- 3) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)
ハンドカウンターによる計測(大型車、小型車の2車種分類)及び工事関係資料(作業日報等)の整理による方法とした。
- 4) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数)
ハンドカウンターによる計測(大型車、小型車の2車種分類)とした。
- 5) 道路条件の状況(道路断面)
既存資料の整理及び現地調査(写真撮影等)とした。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 集中車両ルート
- 発生車両ルート



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 1-1
工事用車両の走行に伴う
大気汚染の調査地点

1.3. 調査結果

1.3.1 調査の結果の内容

(1) 予測した事項

1) 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度

調査結果は、表 1-1 に示すとおりである。

二酸化窒素の 1 時間値の日平均値は、0.008～0.033ppm、期間平均値（7 日間）は、0.022ppm であった。

表 1-1 工事用車両の走行に伴う二酸化窒素の調査結果（簡易法）

単位：ppm

調査地点	調査期間（平成 31 年）							期間値
	1/22 （火）	1/23 （水）	1/24 （木）	1/25 （金）	1/26 （土）	1/27 （日）	1/28 （月）	
No.1	0.026	0.033	0.015	0.032	0.008	0.020	0.023	0.022

(2) 予測条件の状況

1) 気象の状況

気象の状況の調査結果は、表 1-2 に示すとおりである。

調査期間における主風向は北西（NW）で、平均風速は 3.5m/s、日最大風速は 9.2m/s、
静穏率（風速 0.2m/s 以下を静穏とした）は 0% であった。

表 1-2 気象観測結果（東京管区気象台）

項 目		調査期間（平成 31 年）							期間値
		1/22 （火）	1/23 （水）	1/24 （木）	1/25 （金）	1/26 （土）	1/27 （日）	1/28 （月）	
風向 （16 方位）	最多風向	NNW	NW	NNW	NNW	NW	NW	NW	NW
	最多風向 出現率（%）	54.2	25.0	50.0	33.3	62.5	50.0	25.0	32.1
	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	4.8	5.6	6.1	4.5	9.2	6.8	6.8	9.2
	最小値	1.0	0.7	2.1	0.7	3.0	0.5	0.9	0.5
	平均値	2.6	3.1	4.2	2.7	4.8	3.2	3.8	3.5

2) 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の調査結果は、表 1-3(1) 及び(2) に示すとおりである。

調査期間における二酸化窒素の日平均値は、0.007～0.026ppm、調査期間の平均値は、0.016～0.017ppm であり、予測条件としたバックグラウンド濃度 0.026ppm に対して調査期間中のバックグラウンド濃度は低かった。

調査期間における浮遊粒子状物質の日平均値は、0.005～0.016mg/m³、調査期間の平均値は、0.009～0.010mg/m³ であり、予測条件としたバックグラウンド濃度 0.025mg/m³ に対して調査期間中のバックグラウンド濃度は低かった。

表 1-3(1) 二酸化窒素 (NO₂) のバックグラウンド濃度

単位：ppm

測定局	調査期間（平成 31 年）							期間値
	1/22 (火)	1/23 (水)	1/24 (木)	1/25 (金)	1/26 (土)	1/27 (日)	1/28 (月)	
中央区晴海測定局	0.016	0.023	0.011	0.023	0.008	0.015	－	0.016
港区台場測定局	0.016	0.024	0.010	0.026	0.007	0.015	－	0.017
平均	0.016	0.023	0.010	0.025	0.007	0.015	－	0.016

注) 中央区晴海測定局及び港区台場測定局の 1/28(月)は欠測。

出典：「大気汚染結果ダウンロード」（令和元年 9 月 1 日参照 東京都環境局ホームページ）

https://www.kankyo.metro.tokyo.jp/air/air_pollution/result_measurement.html

表1-3(2) 浮遊粒子状物質 (SPM) のバックグラウンド濃度

単位：mg/m³

測定局	調査期間（平成 31 年）							期間値
	1/22 (火)	1/23 (水)	1/24 (木)	1/25 (金)	1/26 (土)	1/27 (日)	1/28 (月)	
中央区晴海測定局	0.010	0.015	0.006	0.011	0.005	0.007	－	0.009
港区台場測定局	0.012	0.016	0.007	0.013	0.006	0.008	－	0.010
平均	0.011	0.015	0.007	0.012	0.005	0.007	－	0.010

注) 中央区晴海測定局及び港区台場測定局の 1/28(月)は欠測。

出典：「大気汚染結果ダウンロード」（令和元年 9 月 1 日参照 東京都環境局ホームページ）

https://www.kankyo.metro.tokyo.jp/air/air_pollution/result_measurement.html

3) 工事用車両の状況

調査期間内の代表的な１日と考えられる平成31年１月22日(火)の工事用車両の走行台数は、表 1-4 に示すとおりである。

工事用車両の走行は、７時から 19 時までの時間帯であった。No. A においては、大型車の入場車両が 428 台、退場車両が 351 台の合計 779 台が出入りしていた。また、予測条件との比較は、表 1-5 に示すとおりであり、予測条件と同程度の結果となった。

表 1-4 工事用車両台数調査結果(平成 31 年 1 月 22 日(火) No. A)

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
		工事用 車両		工事用 車両			工事用 車両		工事用 車両			工事用 車両		工事用 車両	
6:00 ～ 7:00	50	0	290	0	340	35	0	16	0	51	85	0	306	0	391
7:00 ～ 8:00	70	28	303	25	426	54	5	32	5	96	124	33	335	30	459
8:00 ～ 9:00	104	70	28	4	206	107	24	30	3	164	211	94	58	7	269
9:00 ～ 10:00	169	57	49	3	278	181	53	34	2	270	350	110	83	5	433
10:00 ～ 11:00	104	66	35	4	209	122	47	43	4	216	226	113	78	8	304
11:00 ～ 12:00	81	43	51	6	181	86	58	49	16	209	167	101	100	22	267
12:00 ～ 13:00	41	30	29	1	101	47	30	40	10	127	88	60	69	11	157
13:00 ～ 14:00	77	58	39	4	178	89	42	57	10	198	166	100	96	14	262
14:00 ～ 15:00	83	45	45	6	179	102	39	47	11	199	185	84	92	17	277
15:00 ～ 16:00	41	20	31	4	96	48	30	66	4	148	89	50	97	8	186
16:00 ～ 17:00	21	10	34	3	68	33	18	133	5	189	54	28	167	8	221
17:00 ～ 18:00	21	1	31	0	53	43	4	360	12	419	64	5	391	12	455
18:00 ～ 19:00	15	0	23	0	38	16	1	111	0	128	31	1	134	0	165
19:00 ～ 20:00	16	0	13	0	29	21	0	19	0	40	37	0	32	0	69
20:00 ～ 21:00	15	0	14	0	29	15	0	17	0	32	30	0	31	0	61
21:00 ～ 22:00	10	0	16	0	26	9	0	22	0	31	19	0	38	0	57
合計	918	428	1,031	60	2,437	1,008	351	1,076	82	2,517	1,926	779	2,107	142	4,033

表 1-5 変更届時の工事用車両の走行台数と事後調査結果との比較

車 種	変更届(H29.1) 最大走行月の日台数 (台/日)	調査日(H31.1.22(火)) 走行台数 (台/日)
大型車	776	779
小型車	119	142
合 計	895	921

4) 一般車両の状況

工事用車両走行ルート上の道路断面における車両交通量の断面交通量調査結果は表 1-6 に、時間帯別の断面交通量調査結果は表 1-7(1) 及び(2) に示すとおりである。

また、予測条件との比較は、表 1-8 に示すとおりである。

表 1-6 断面交通量調査結果(平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1)

調査地点	路線名(通称名)	大型車		小型車		合 計		大型車混入率(%)
			工事用車両		工事用車両		工事用車両	
No. 1	東京都計画道路幹線街路環状第二号線 [勝どき 5-2-15]	2,465	6	12,458	3	14,923	9	16.5

表 1-7(1) 断面交通量調査結果(平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1 本線)

時間\車種	大型車(台)		小型車(台)		合計(台)	
		工事用車両		工事用車両		工事用車両
6:00~7:00	215	0	590	0	805	0
7:00~8:00	235	0	676	0	911	0
8:00~9:00	192	0	676	0	868	0
9:00~10:00	237	0	634	0	871	0
10:00~11:00	204	0	634	1	838	1
11:00~12:00	183	1	636	0	819	1
12:00~13:00	119	0	592	0	711	0
13:00~14:00	135	3	578	0	713	3
14:00~15:00	115	0	513	1	628	1
15:00~16:00	85	0	471	0	556	0
16:00~17:00	56	0	432	0	488	0
17:00~18:00	55	0	434	0	489	0
18:00~19:00	52	0	369	0	421	0
19:00~20:00	47	0	267	0	314	0
20:00~21:00	27	0	208	0	235	0
21:00~22:00	20	0	207	0	227	0
合計	1,977	4	7,917	2	9,894	6

表 1-7(2) 断面交通量調査結果(平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1 側道)

時間\車種	大型車(台)		小型車(台)		合計(台)	
		工事用車両		工事用車両		工事用車両
6:00~7:00	14	0	143	0	157	0
7:00~8:00	24	0	248	1	272	1
8:00~9:00	51	1	363	0	414	1
9:00~10:00	50	0	340	0	390	0
10:00~11:00	50	0	286	0	336	0
11:00~12:00	32	0	262	0	294	0
12:00~13:00	33	0	253	0	286	0
13:00~14:00	37	0	261	0	298	0
14:00~15:00	40	0	287	0	327	0
15:00~16:00	51	1	291	0	342	1
16:00~17:00	43	0	322	0	365	0
17:00~18:00	25	0	300	0	325	0
18:00~19:00	14	0	310	0	324	0
19:00~20:00	10	0	308	0	318	0
20:00~21:00	8	0	294	0	302	0
21:00~22:00	6	0	273	0	279	0
合計	488	2	4,541	1	5,029	3

表 1-8 評価書時の断面交通量と事後調査結果との比較

調査地点	路線名（通称名）	評価書 (H27. 12) 交通量 (台/16h)				調査日 (H31. 1. 22 (火)) 交通量 (台/16h)			
		大型車		小型車		大型車		小型車	
			工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両
No. 1	東京都計画道路幹線 街路環状第二号線 [勝どき 5-2-15]	8, 432	252	25, 298	8	2, 465	6	12, 458	3

注) 評価書の交通量は、「環境影響評価書 ―(仮称)晴海五丁目西地区開発計画― 資料編」p. 64 の表 2. 1-15(5) の 6 時から 22 時までの 16 時間を集計した値を示す。

5) 道路条件の状況(道路断面)

車線数、道路断面・構造の状況は、評価書の予測条件と同様であった。

1.3.2 予測結果と調査の結果との比較検討

(1) 予測した事項

- 1) 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の予測値と調査結果との比較は、表 1-9 に示すとおりである。

二酸化窒素の調査結果は、予測結果を下回った。

参考として、二酸化窒素に係る環境基準を表 1-8 に示す。大気質に係る環境基準の達成状況は、二酸化窒素については日平均値の年間 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が、1 時間値の日最高値は 0.033ppm であり、環境基準値を下回っている。

調査結果と周辺の大気汚染常時測定局（中央区晴海測定局[計画地から北約 0.5km]、港区台場測定局[計画地から南約 1.7 km]）の日平均値を比較すると(図 1-2(1))、概ね同様な傾向を示している。

また、浮遊粒子状物質については、図 1-2(2)に示すとおり、周辺の大気汚染常時測定局の日平均値は、二酸化窒素と概ね同様な傾向を示していることから、二酸化窒素と同様に浮遊粒子状物質についても予測結果を下回っていたと考えられる。

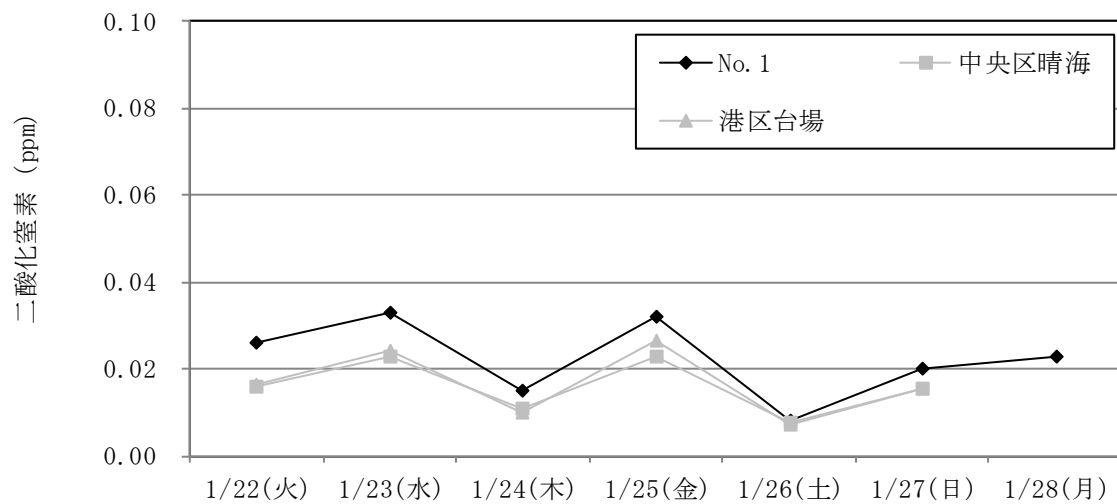
表 1-9 予測結果と調査結果との比較(二酸化窒素)

調査地点	路線名		平均値※ ¹ (ppm)		98%値※ ² (ppm)		環境基準
			予測結果	調査結果	予測結果	調査結果	
No. 1	東京都計画道路幹線街路環状第二号線 [勝どき5-2-15]	西側	0.0286	0.022	0.050	0.033	1時間値の日平均値が0.04ppmから0.06ppmのゾーン内又はそれ以下であること。

注) ※1：予測結果では年平均値、調査結果では期間平均値を示す。

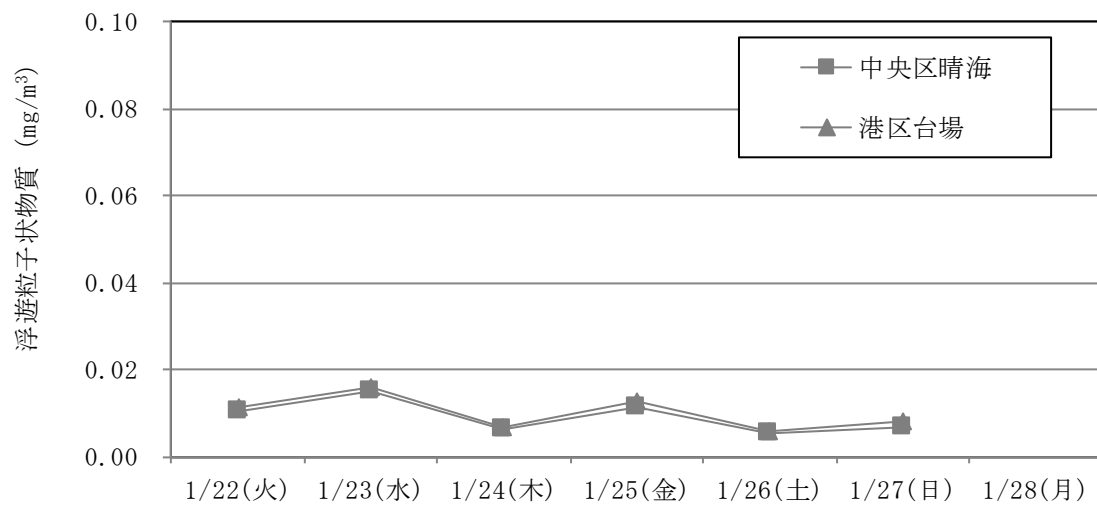
※2：予測結果では年間 98%値、調査結果では日平均値の期間最大値を示す。

出典)「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)



注) 中央区晴海測定局及び港区台場測定局の 1/28(月)は欠測。

図 1-2(1) 調査結果と大気汚染常時測定局の測定値の比較(二酸化窒素)



注) 中央区晴海測定局及び港区台場測定局の 1/28(月)は欠測。

図 1-2(2) 調査結果と大気汚染常時測定局の測定値の比較(浮遊粒子状物質)

2. 騒音・振動(工事用車両の走行)

事後調査計画書では計画していないが、変更届（平成 30 年 10 月提出）において、工事用車両の走行ルートの一部を変更し、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線（築地～晴海間）を走行する計画としたことから、工事用車両の走行に伴う騒音・振動の影響把握のための現地調査を実施することとした。

2.1. 調査地域

調査地域は、工事用車両の走行により、騒音及び振動の影響が及ぶと考えられる計画地内及び計画地周辺とした。

2.2. 調査方法

2.2.1 調査事項

- (1) 予測した事項
 - 1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音
 - 2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動
- (2) 予測条件の状況
 - 1) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)
 - 2) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数、走行速度)
 - 3) 道路条件の状況(道路断面)

2.2.2 調査時点

- (1) 予測した事項
 - 1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

環状第二号線の暫定開通後において、工事用車両の走行台数が最大となる時点(工事着工後 34 か月目)とし、平成 31 年 1 月 22 日(火)の工事用車両の走行時間(7 時～19 時)及びその前後 1 時間程度を含む「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年 9 月環境庁告示第 64 号)における昼間の時間区分である 6 時～22 時とした。
 - 2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動
 - 「1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」と同様とした。
- (2) 予測条件の状況
 - 1) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)
 - 「(1) 予測した事項」と同様とした。
 - 2) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数、走行速度)
 - 「(1) 予測した事項」と同様とした。
 - 3) 道路条件の状況(道路断面)
 - 「(1) 予測した事項」と同様とした。

2.2.3 調査地点

(1) 予測した事項

- 1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音
調査地点は、図 2-1 に示す地点 No. 1 とした。
- 2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動
「1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」と同様とした。

(2) 予測条件の状況

- 1) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)
工事用車両の出入口とし、図 2-1 に示す No. A とした。
- 2) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数、走行速度)
工事用車両走行ルート上とし、図 2-1 に示す No. 1 とした。
- 3) 道路条件の状況(道路断面)
工事用車両走行ルート上とし、図 2-1 に示す 1 地点(No. 1)とした。

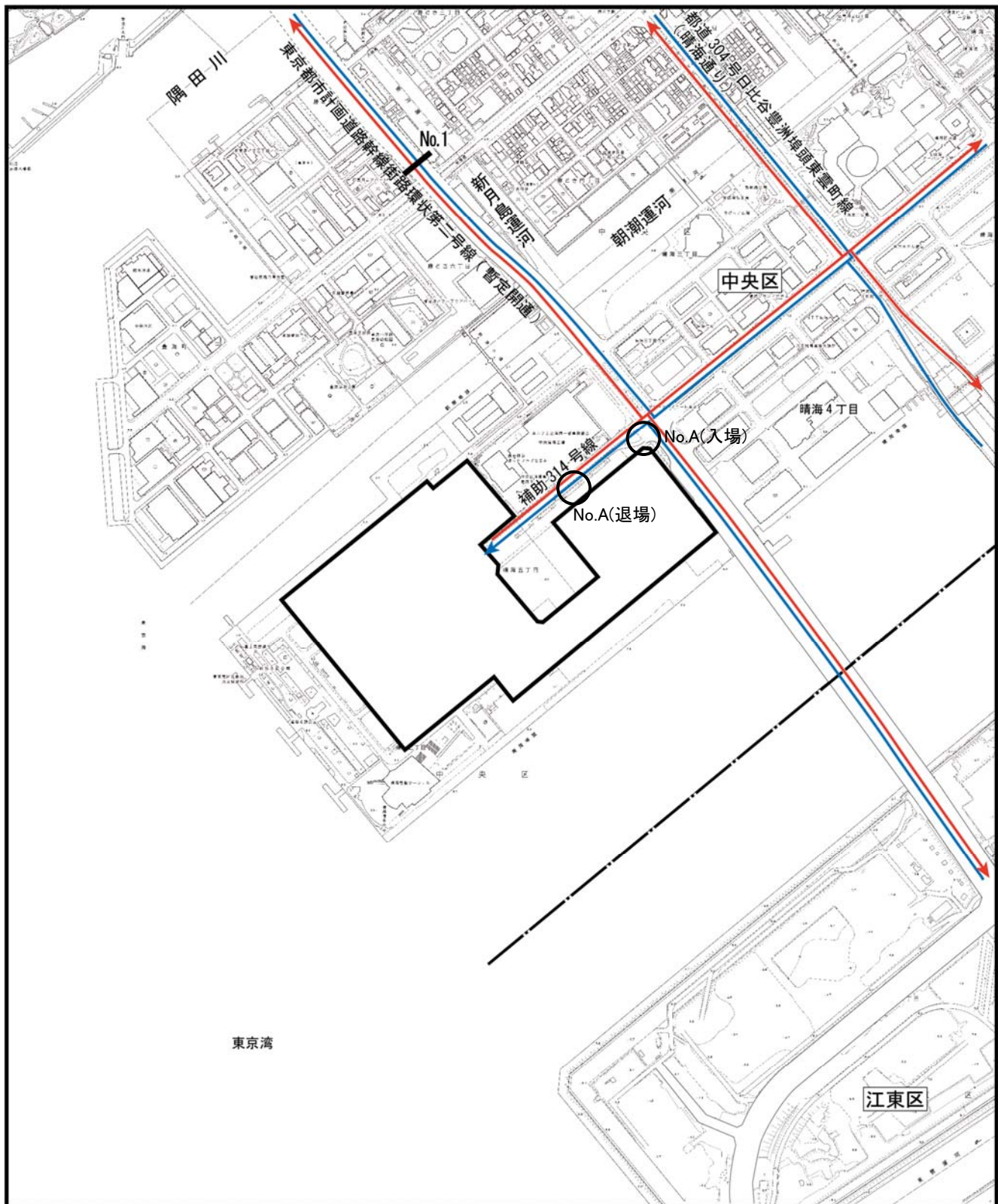
2.2.4 調査方法

(1) 予測した事項

- 1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音
「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年 9 月環境庁告示第 64 号)に定める方法(JIS Z 8731)に準拠し、騒音レベル(等価騒音レベル: L_{Aeq})を測定した。
- 2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動
「振動規制法施行規則」(昭和 51 年総務省令第 58 号)に定める測定方法(JIS Z 8735)に準拠し、振動レベルの 80%レンジの上端値(L_{10})を測定した。

(2) 予測条件の状況

- 1) 工事用車両の状況(種類、時間帯、走行経路別台数)
ハンドカウンターによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)及び工事関係資料(作業日報等)の整理による方法とした。
- 2) 一般車両の状況(種類、時間帯、方向別台数、走行速度)
ハンドカウンターによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)とした。
走行速度は、自動車が一定区間通過する時間を、ストップウォッチを用いて測定し、算出する方法とした。
- 3) 道路条件の状況(道路断面)
既存資料の整理及び現地調査(写真撮影等)とした。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 集中車両ルート
- 発生車両ルート



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 2-1
工事用車両の走行に伴う
騒音・振動の調査地点

2.3. 調査結果

2.3.1 事後調査の結果の内容

(1) 予測した事項

1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の昼間の時間区分の調査結果は表 2-1 に、時間帯別の調査結果は表 2-2 に示すとおりである。

道路交通騒音レベル(L_{Aeq})は、60dB であり、環境基準（昼間 70dB）以下であった。

表 2-1 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 (L_{Aeq})（平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1)

調査地点	路線名	地域の 類型	時間 区分	等価騒音レベル (L_{Aeq}) (dB)	
				調査結果	環境基準
No. 1	東京都計画道路幹線街路 環状第二号線 [勝どき5-2-15]	幹線	昼間	60(○)	70

注1) 環境基準による時間区分 昼間 6:00~22:00

2) ()内は、環境基準の達成状況を示す。 ○：達成

表 2-2 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 (L_{Aeq})（平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1)

測定時刻	等価騒音レベル [dB]	時間率騒音レベル [dB]			
	L_{Aeq}	L_{A5}	L_{A50}	L_{A95}	
6 ~ 7	57.4	62.3	54.6	49.0	
7 ~ 8	59.2	64.2	56.8	51.9	
8 ~ 9	60.9	65.6	58.5	54.2	
9 ~ 10	60.5	65.1	58.5	53.9	
10 ~ 11	60.9	64.9	59.4	54.1	
11 ~ 12	61.1	65.7	58.2	53.4	
12 ~ 13	59.2	63.9	56.5	51.6	
13 ~ 14	60.7	65.4	58.2	53.8	
14 ~ 15	61.3	65.7	58.8	55.0	
15 ~ 16	59.9	65.2	57.1	52.2	
16 ~ 17	60.4	65.7	57.1	51.5	
17 ~ 18	59.0	64.5	55.8	50.5	
18 ~ 19	59.4	64.4	55.8	50.3	
19 ~ 20	58.3	63.9	54.1	48.2	
20 ~ 21	57.7	63.4	53.5	47.8	
21 ~ 22	57.1	63.0	52.8	47.5	
最大値	61.3	65.7	59.4	55.0	
最小値	57.1	62.3	52.8	47.5	
平均値	59.8	64.6	56.6	51.6	

注) 等価騒音レベルの平均値はエネルギー平均値を、時間率騒音レベルの平均値は算術平均値を示す。

2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の昼間・夜間の時間区分の調査結果は表 2-3 に、時間帯別の調査結果は表 2-4 に示すとおりである。

道路交通振動レベル(L₁₀)は、昼間 44dB、夜間 43dB であり、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する振動の規制基準」を下回った。

表 2-3 工事用車両の走行に伴う道路交通振動(L₁₀) (平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1)

調査地点	路線名	区域の区分	時間区分	振動レベル(L ₁₀) (dB)	
				調査結果	規制基準値
No. 1	東京都計画道路幹線街路 環状第二号線 [勝どき5-2-15]	第二種区域	昼間	44 (○)	65
			夜間	43 (○)	60

注 1) 時間区分 第二種区域 昼間 8:00～20:00 夜間 20:00～8:00

2) 区域の区分は以下のとおりである。

第二種区域：第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、無指定区域(第一、第三、第四種区域に該当する区域を除く)

3) ()内は、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する振動の規制基準」の達成状況を示す。

○：達成

表 2-4 工事用車両の走行に伴う道路交通振動(L₁₀) (平成 31 年 1 月 22 日(火) No. 1)

測定時刻		時間率振動レベル [dB]		
		L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
6	～ 7	39.2	31.8	25.7
7	～ 8	42.6	34.6	29.4
8	～ 9	43.5	36.3	31.5
9	～ 10	44.1	37.1	32.4
10	～ 11	44.4	36.6	31.3
11	～ 12	42.8	36.1	31.1
12	～ 13	42.2	34.2	29.1
13	～ 14	43.1	36.2	31.7
14	～ 15	43.2	36.2	32.1
15	～ 16	43.3	36.4	31.8
16	～ 17	43.8	36.0	31.3
17	～ 18	42.3	34.3	29.3
18	～ 19	41.8	33.6	28.0
19	～ 20	41.4	32.3	27.0
20	～ 21	40.6	31.4	25.7
21	～ 22	40.4	31.4	25.1
昼間	最大値	44.4	37.1	32.4
	最小値	41.4	32.3	27.0
	平均値	43.0	35.4	30.6
夜間	最大値	42.6	34.6	29.4
	最小値	39.2	31.4	25.1
	平均値	40.7	32.3	26.5

(2) 予測条件の状況

1) 工事用車両の状況

「1 大気汚染(工事用車両の走行)」(p. 資料-7)と同様である。

2) 一般車両の状況

「1 大気汚染(工事用車両の走行)」(p. 資料-8)と同様である。

3) 道路条件の状況(道路断面)

車線数、道路断面・構造の状況は、評価書の予測条件と同様であった。

2.3.2 予測結果と調査の結果との比較検討

(1) 予測した事項

1) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測を行った地点 No.1 における予測値と調査結果との比較は、表 2-5 に示すとおりである。

調査結果の等価騒音レベルは、No.1 地点において予測結果と同程度の結果となった。また、予測条件の断面交通量と調査結果との比較は、「1 大気汚染(工事用車両の走行)」(p. 資料-9)に示すとおりである。

表 2-5 予測結果と調査結果との比較(L_{Aeq})

調査 地点	路線名	時間 区分	等価騒音レベル(L _{Aeq}) (dB)	
			予測結果	調査結果
No. 1	東京都計画道路幹線街路 環状第二号線 [勝どき5-2-15]	昼間	58	60

注)時間区分は、 昼間 6:00～22:00

2) 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

工事用車両の走行に伴う道路交通振動レベルの予測を行った地点 No.1 における予測値と調査結果との比較は、表 2-6 に示すとおりである。

調査結果の振動レベルは、No.1 において昼間、夜間ともに予測結果と同程度の結果となった。また、予測条件の断面交通量と調査結果との比較は、「1 大気汚染(工事用車両の走行)」(p. 資料-9)に示すとおりである。

表 2-6 予測結果と調査結果との比較(L₁₀)

調査 地点	路線名	時間 区分	振動レベル(L ₁₀) (dB)	
			予測結果	調査結果
No. 1	東京都計画道路幹線街路 環状第二号線 [勝どき5-2-15]	昼間	46	44
		夜間	43	43

注)時間区分は、 昼間 8:00～20:00 夜間 20:00～8:00

本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第891号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

本書に掲載した地図は、東京都縮尺 1/2,500 の地形図（道路網図）を使用して作成したものである。ただし、計画線は、都市計画道路の計画図から転記したものである。無断複製を禁ず。（承認番号）31都市基街都第250号、令和2年1月10日

