

b 平均走行速度

平均走行速度の現地調査結果は、表 10.1-10 に示すとおりです。

表 10.1-10 現地調査結果(平均走行速度)

調査区間	稲城中央公園～ 稲城福祉センター入口
昼間平均 7～19時	22 km/h
夜間平均 19～7時	26 km/h

キ 法令による基準等

環境基本法に基づく二酸化窒素(NO_2)及び浮遊粒子状物質(SPM)に係る環境基準は、表 10.1-11 に示すとおりです。

表 10.1-11 大気汚染(二酸化窒素(NO_2)及び浮遊粒子状物質(SPM))に係る環境基準

項目	環境基準	評価方法
二酸化窒素 (NO_2)	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。	年間における二酸化窒素の1日平均値のうち低い方から98%に相当するもの(1日平均値の年間98%値)が0.06ppm以下
浮遊粒子状物質 (SPM)	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。	年間における浮遊粒子状物質の1日平均値のうち高い方から2%の範囲にあるものを除外したもの(1日平均値の年間2%除外値)が0.10mg/m ³ 以下

資料：「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年環境庁告示第38号)
「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第25号)
「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」(昭和53年環大企第262号)
「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年環大企第143号)

10.1.2 予測

(1) 予測事項

予測事項は、自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素 (NO₂) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) の大気中における濃度としました。

なお、浮遊粒子状物質 (SPM) については一次生成物質を予測し、反応二次生成物質等は予測の対象としません。

(2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時としました。

(3) 予測地域

予測地域は、計画道路の道路端から 150m の範囲としました。

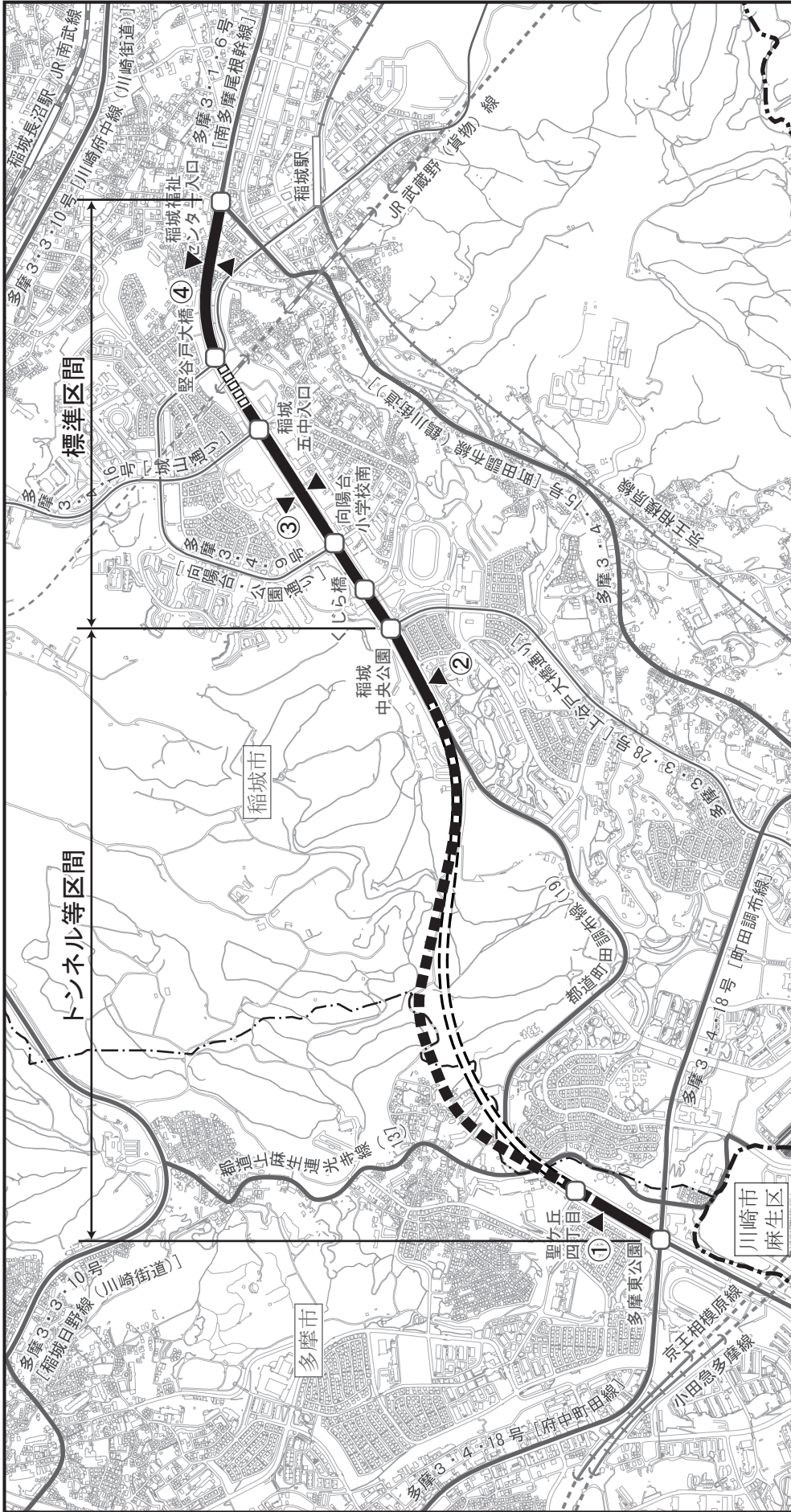
予測地点は、道路構造、自動車交通量、土地利用の状況、計画道路周辺の公共施設等の存在等を考慮し 4 地点を選定し、複数の対象計画案すべてについて予測しました。なお、予測高さは地上 1.5m としました。

予測地点は表 10.1-12 及び図 10.1-5 に、予測地点の断面図は図 10.1-6 に示すとおりです。

表 10.1-12 予測地点の概要(大気汚染)

予測地点	対象計画の案	用途地域及び予測位置	予測地点周辺の概要
① 聖ヶ丘 四丁目付近	トンネル等区間 掘割構造 幅員58.0m 【A案】既定都市計画案 トンネル延長 約1.9km 【B案】南側変更案 トンネル延長 約1.8km	用途地域 北側：第一種低層住居専用地域 南側：第二種住居地域 予測位置 北側 地上1.5m	計画道路の北側沿道に戸建住宅が立地し、トンネル坑口の影響を考慮する地点を選定しました。
② 長峰三丁目 付近	トンネル等区間 掘割構造 幅員58.0m 【A案】既定都市計画案 トンネル延長 約1.9km 【B案】南側変更案 トンネル延長 約1.8km	用途地域： 北側：第一種低層住居専用地域 南側：第一種住居地域 予測位置 南側 地上1.5m	計画道路の南側背後地に集合住宅が立地し、トンネル坑口の影響を考慮する地点を選定しました。
③ 向陽台小学校 付近	標準区間 平面構造 幅員58.0m	用途地域： 北側：第一種中高層住居専用地域 南側：第二種住居地域 予測位置 南北両側 地上1.5m	計画道路の北側に向陽台小学校、南側背後地に戸建住宅が立地する地点を選定しました。
④ 川北下付近	標準区間 平面構造 幅員36.0m	用途地域： 北側：第一種住居地域 南側：第一種住居地域 予測位置 南北両側 地上1.5m	計画道路の北側及び南側沿道及び背後地に戸建住宅が立地する地点を選定しました。

注) 予測地点は図 10.1-5 の表記に対応しています。



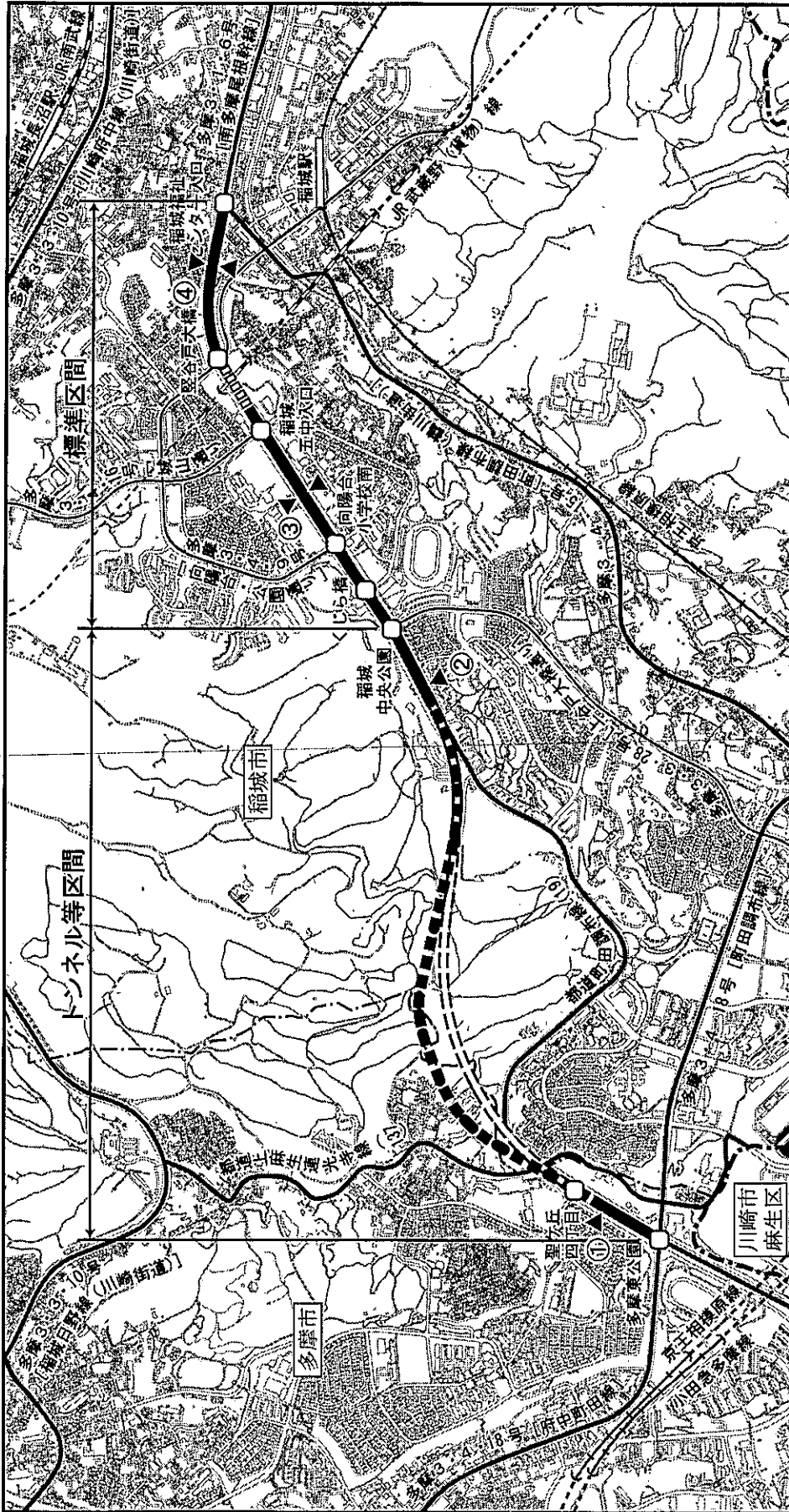
凡例

- 計画道路 (平面構造)
- 計画道路 (トンネル構造 (A案 既定都市計画案))
- 計画道路 (トンネル構造 (B案 南側変更案))
- 計画道路 (橋梁構造)
- 都県界
- 市界
- 道路 (主要地方道・一般都道)
- 道路 (計画道路と交差する主な市道)

- 交差点
- 鉄道
- ▲ 大気汚染予測地点①~④



図 10.1-5 大気汚染予測地点



凡例

- 計画道路 (平面構造)
- 計画道路 (トンネル構造 (A案 既定都市計画案))
- 計画道路 (トンネル構造 (B案 南側変更案))
- 計画道路 (橋梁構造)
- 都県界
- 市界
- 道路 (主要地方道・一般都道)
- 道路 (計画道路と交差する主な市道)

- 交差点
- 鉄道
- ▲ 大気汚染予測地点①~④

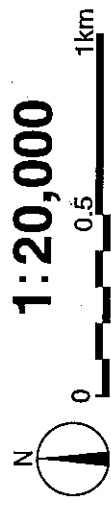
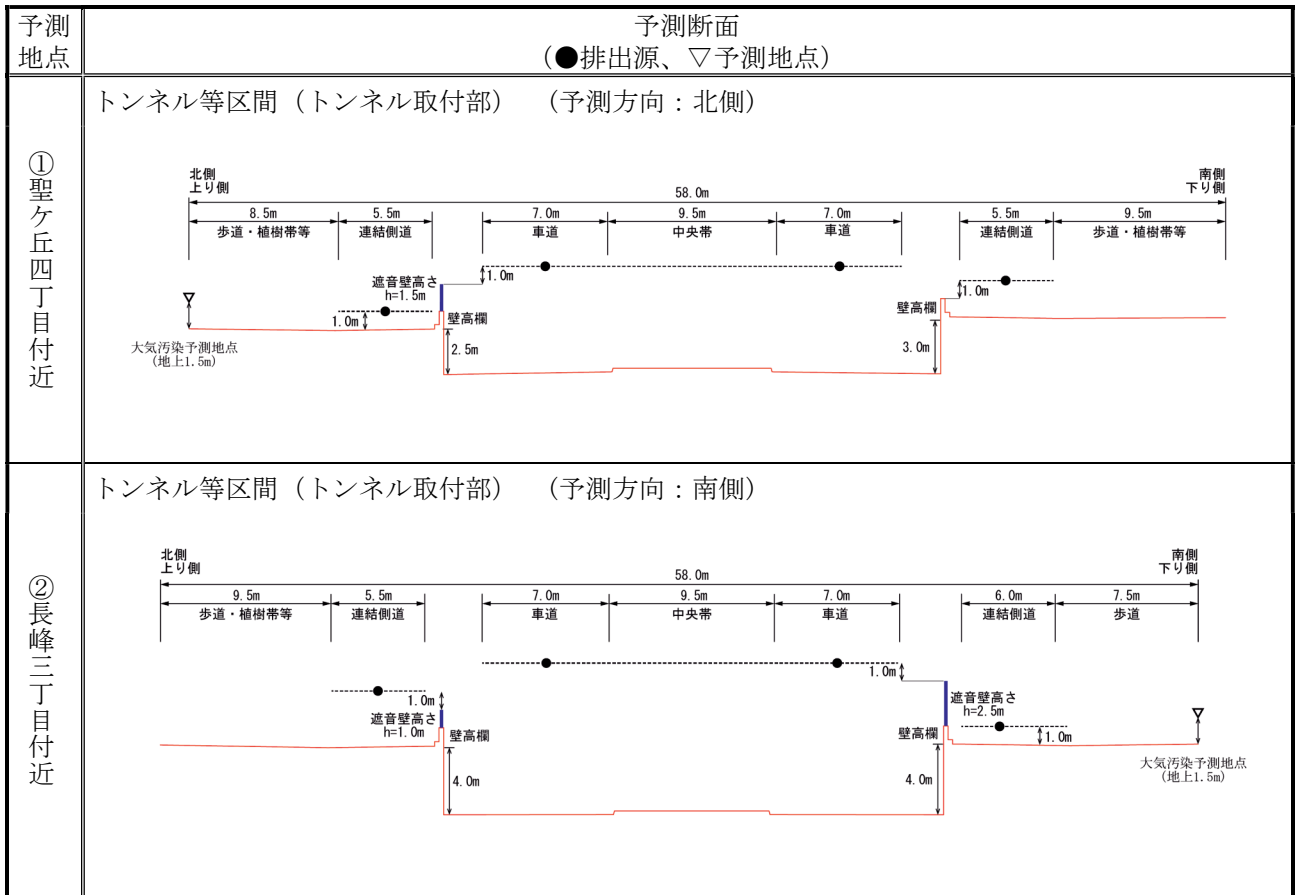


図 10.1-5 大気汚染予測地点



注) 壁高欄は高さ 1.0m として予測しました。

図 10.1-6(1) 大気汚染予測地点断面図

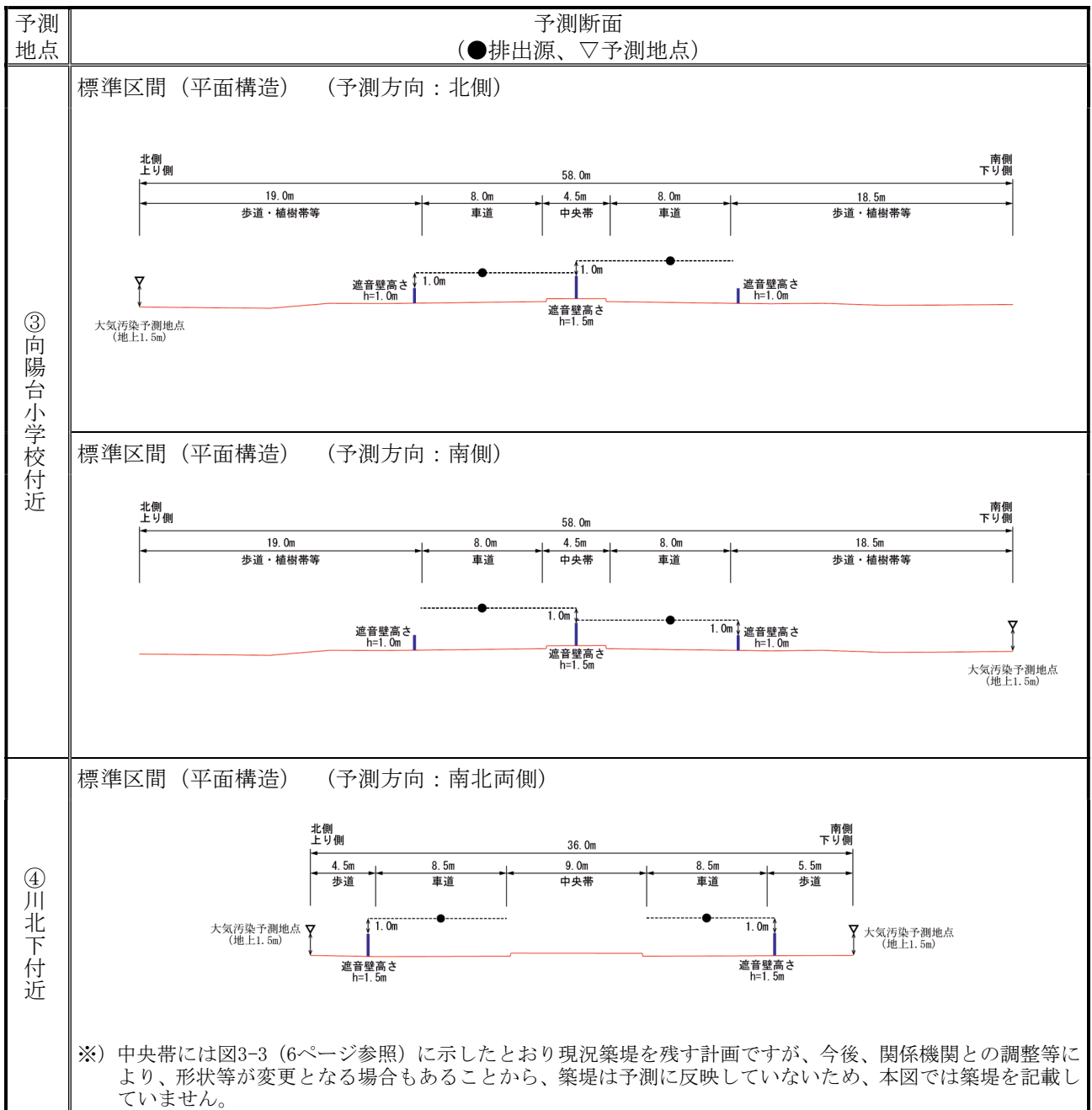


図 10.1-6(2) 大気汚染予測地点断面図

(4) 予測方法

自動車排出ガスの大気中における濃度の予測は、「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年版)」(平成 25 年 3 月 国土交通省国土技術総合研究所)(以下「道路環境影響評価の技術手法」といいます。)に示されている拡散計算式のうち、有風時(風速が 1m/s を超える場合)はプルーム式、弱風時(風速が 1m/s 以下の場合)はパフ式を用いました。

(5) 予測の条件

ア 交通条件

a 日交通量

日交通量は表 10.1-13 に示すとおりです。

表 10.1-13 予測に用いた日交通量

(単位:台/日)

予測地点	計画道路の供用時	道路ネットワークの整備完了時
①聖ヶ丘四丁目付近	28,800 (内、連結側道 2,800)	27,800 (内、連結側道 4,300)
②長峰三丁目付近	32,600 (内、連結側道 6,600)	30,000 (内、連結側道 6,500)
③向陽台小学校付近	35,000	33,700
④川北下付近	25,400	29,800

注) 予測地点は図 10.1-5 の表記に対応しています。

①交通量の時間変動及び車種構成

時間交通量の算出に必要な時間変動係数及び混入率等は、計画道路と同一路線で、既に往復4車線で供用している稲城福祉センター入口交差点東側の現地調査結果を用いました。時間変動係数及び混入率は表 10.1-14 に示すとおりです（調査地点は図 10.1-4 参照）。

表 10.1-14 時間変動係数及び混入率(稲城福祉センター入口交差点)

時間帯	交通量(台)			時間変動係数(%)	大型車混入率(%)
	小型車	大型車	合計		
7～8	1,693	242	1,935	7.1	12.5
8～9	1,461	249	1,710	6.3	14.6
9～10	1,256	276	1,532	5.6	18.0
10～11	1,235	254	1,489	5.4	17.1
11～12	1,222	243	1,465	5.4	16.6
12～13	1,294	182	1,476	5.4	12.3
13～14	1,316	252	1,568	5.7	16.1
14～15	1,277	241	1,518	5.5	15.9
15～16	1,402	236	1,638	6.0	14.4
16～17	1,513	236	1,749	6.4	13.5
17～18	1,555	172	1,727	6.3	10.0
18～19	1,542	147	1,689	6.2	8.7
19～20	1,170	102	1,272	4.6	8.0
20～21	929	62	991	3.6	6.3
21～22	718	82	800	2.9	10.3
22～23	552	69	621	2.3	11.1
23～24	316	60	376	1.4	16.0
0～1	298	65	363	1.3	17.9
1～2	279	72	351	1.3	20.5
2～3	181	94	275	1.0	34.2
3～4	165	97	262	1.0	37.0
4～5	198	116	314	1.1	36.9
5～6	529	171	700	2.6	24.4
6～7	1,314	222	1,536	5.6	14.5
昼間(7-19)	16,766	2,730	19,496	71.3	14.0
24時間	23,415	3,942	27,357	100.0	14.4

注) 表中の数値は四捨五入しているため、合計等が合わない場合があります。

②平均走行速度

平均走行速度は、現地調査結果に基づき、表 10.1-15 に示すとおり設定しました。

表 10.1-15 予測に用いた走行速度

調査区間	稲城中央公園～ 稲城福祉センター入口
昼間平均 7～19時	22 km/h
夜間平均 19～7時	26 km/h

b 排出係数

自動車1台が1km走行する際に排出する大気汚染物質の量を表す排出係数は、「平成27年度都内自動車排出係数」(平成29年11月東京都環境局)に示されています。予測に用いた排出係数は、表10.1-16に示すとおりです。

予測にあたっては、表10.1-17に示す補正式を用いて、計画道路の縦断勾配を考慮した排出係数を大型車、小型車別に設定しました。

なお、浮遊粒子状物質(SPM)については、排出源から直接排出される一次生成物質(反応二次生成物質等を除きます。)に関する排出係数を用いました。

表 10.1-16 予測に用いた排出係数

(g/km・台)

時間区分	車種	窒素酸化物(NO _x)	浮遊粒子状物質(SPM)
昼間 7-19時	小型車	0.0239	0.0005
	大型車	0.6099	0.0021
夜間 19-7時	小型車	0.0199	0.0005
	大型車	0.5549	0.0020

表 10.1-17 縦断勾配による排出係数の補正

車種	速度区分	勾配 i (%)	窒素酸化物 補正係数	浮遊粒子状物質 補正係数
小型車類	60km/h未満	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.40i$	$1 + 0.50i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.08i$	$1 + 0.08i$
大型車類	60km/h以上	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.31i$	$1 + 0.76i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.16i$	$1 + 0.13i$
大型車類	60km/h未満	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.52i$	$1 + 0.25i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.15i$	$1 + 0.11i$
大型車類	60km/h以上	$0 < i \leq 4$	$1 + 0.49i$	$1 + 0.39i$
		$-4 \leq i < 0$	$1 + 0.20i$	$1 + 0.12i$

資料：「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月国土技術政策総合研究所)

c 気象条件

風向及び風速の条件は、計画道路及びその周辺において風向・風速を測定している多摩市愛宕測定局の平成29年度測定値を集計して用いました。

また、四季各7日間実施した現地調査の風向・風速と、同日の多摩市愛宕測定局の風向・風速のベクトル相関[※]を確認したところ、地点番号1(卵の広場公園)との相関係数は0.899、地点番号2(稲城第一中学校)との相関係数は0.811と、高い相関性がありました。

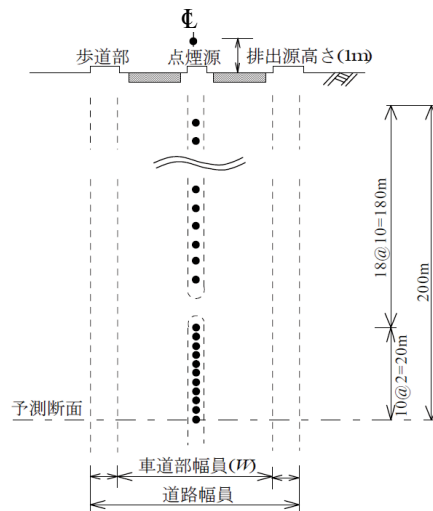
※ベクトル相関：2地点の風向・風速データを利用して、2点間の風系の類似性を見る方法であり、数値が1に近い程、類似性が高いと判断する1つの指標

d 排出源の配置

排出源の配置図は、図 10.1-7(1)に示すとおりです。

排出源は連続した点煙源とし、車道部の中央に、予測断面を中心として、前後合わせて 400m の区間に配置しました。その際、点煙源の間隔は、予測断面の前後 20m の区間で 2m 間隔、その両側それぞれ 180m の区間で 10m 間隔としました。

上下車線が水平あるいは鉛直方向に離れていて、車道部中央に点煙源を配置することが適切でない区間があることから、図 10.1-7(2)に示すとおり、上下線ごとに点煙源を配置しました。



資料：「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月 国土技術政策総合研究所)

図 10.1-7(1) 排出源の配置図

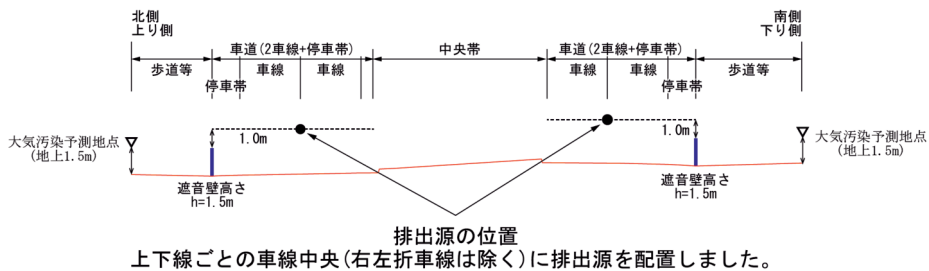
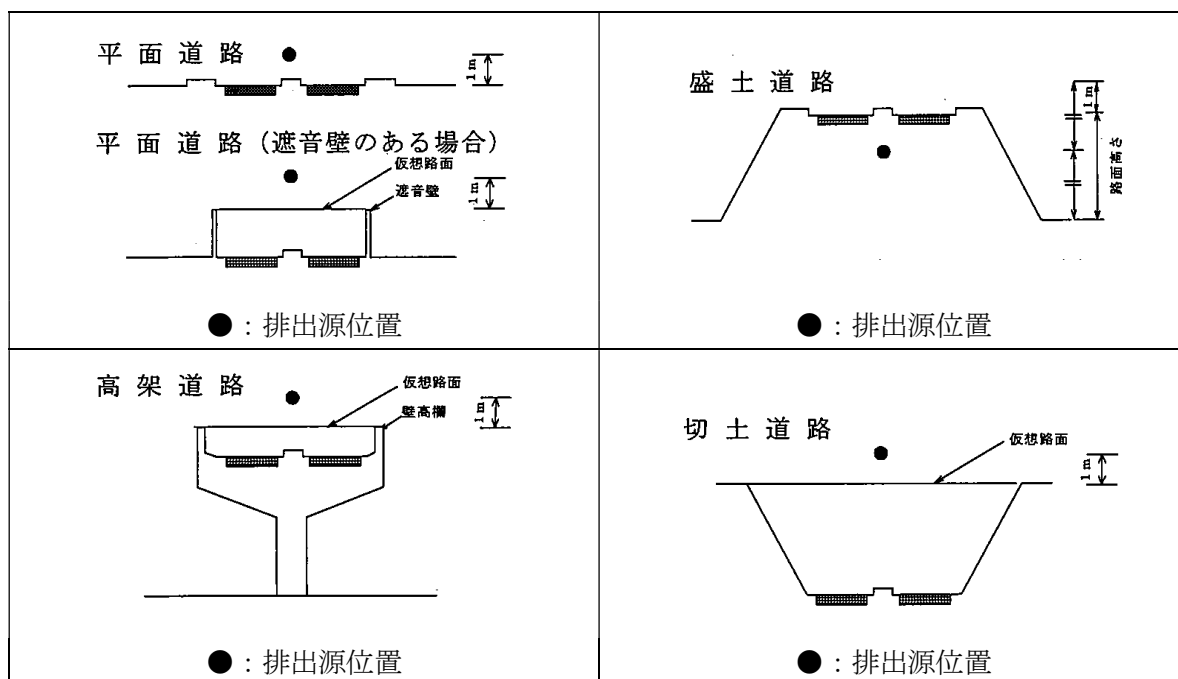


図 10.1-7(2) 排出源の配置図

排出源の高さは、平面構造では路面高+1m、盛土構造では(路面高+1m)÷2、切土(掘割)構造及び遮音壁がある場合では仮想路面高+1mを基本に、図 10.1-8 に示すように設定しました。



資料:「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(平成 25 年 3 月 国土技術政策総合研究所)

図 10.1-8 排出源の高さ

e 窒素酸化物 (NO_x) から二酸化窒素 (NO₂) の変換

NO_x 濃度から NO₂ 濃度への変換式は、東京都における一般局及び自排局の年平均値を用いて、自排局の値から同一市区町村もしくは最寄りの一般局の値を差し引き、道路の影響と考えられる NO_x 寄与濃度と NO₂ 寄与濃度を算出し、回帰分析の結果から得られた式としました。

f バックグラウンド濃度

窒素酸化物 (NO_x)、二酸化窒素 (NO₂) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) のバックグラウンド濃度は、計画道路に最も近い一般環境大気測定局である多摩市愛宕測定局における平成 29 年度の測定結果(年平均値)を用いました。

多摩市愛宕測定局における過去 5 年間の推移は、横ばい又は低減傾向であることから、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時のバックグラウンド濃度は平成 29 年度と同様としました。

(6) 予測結果

ア 二酸化窒素 (NO₂)

二酸化窒素 (NO₂) の将来濃度 (年平均値) の予測結果は、表 10.1-18 に示すとおりです。

付加濃度とは、計画道路を走行する自動車から排出される大気汚染物質濃度を指し、将来濃度とは自動車の走行に伴う付加濃度とバックグラウンド濃度を加えたものです。

トンネル等区間		標準区間
【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案	
道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の将来濃度 (年平均値) の最大値は、計画道路の供用時 <u>0.0171ppm</u> 、道路ネットワークの整備完了時 <u>0.0170ppm</u> と予測されます。	道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の将来濃度 (年平均値) の最大値は、計画道路の供用時 <u>0.0169ppm</u> 、道路ネットワークの整備完了時 <u>0.0168ppm</u> と予測されます。	道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の将来濃度 (年平均値) の最大値は、計画道路の供用時 <u>0.0146ppm</u> 、道路ネットワークの整備完了時 <u>0.0150ppm</u> と予測されます。

注) ーをした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表 10.1-18(1) 二酸化窒素 (NO₂) 予測結果 (トンネル等区間)

予測地点			計画道路の供用時 (ppm)			道路ネットワークの整備完了時 (ppm)		
			付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度	付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度
① 聖ヶ丘 四丁目付近	北側	【A案】	0.0041	0.013	0.0171	0.0040	0.0170	
		【B案】	0.0039		0.0169	0.0038	0.0168	
②長峰 三丁目付近	南側	【A案】	0.0031		0.0161	0.0031	0.0161	
		【B案】	0.0029		0.0159	0.0030	0.0160	

注) : 区間及び事業計画案中の最大値を表します。

表 10.1-18(2) 二酸化窒素 (NO₂) 予測結果 (標準区間)

予測地点		計画道路の供用時 (ppm)			道路ネットワークの整備完了時 (ppm)		
		付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度	付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度
③ 向陽台 小学校付近	北側	0.0008	0.013	0.0138	0.0008	0.0138	
	南側	0.0014		0.0144	0.0013	0.0143	
④ 川北下付近	北側	0.0009		0.0139	0.0011	0.0141	
	南側	0.0016		0.0146	0.0020	0.0150	

注) : 区間の最大値を表します。

イ 浮遊粒子状物質 (SPM)

浮遊粒子状物質 (SPM)*の将来濃度 (年平均値)の予測結果は、表 10.1-19 に示すとおりです。

付加濃度とは、計画道路を走行する自動車から排出される大気汚染物質濃度を指し、将来濃度とは自動車の走行に伴う付加濃度とバックグラウンド濃度を加えたものです。

トンネル等区間		標準区間
【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案	
道路端における浮遊粒子状物質 (SPM) の将来濃度 (年平均値) の最大値は、計画道路の供用時 0.01610mg/m ³ 、道路ネットワークの整備完了時 0.01610mg/m ³ と予測されます。	道路端における浮遊粒子状物質 (SPM) の将来濃度 (年平均値) の最大値は、計画道路の供用時 0.01610mg/m ³ 、道路ネットワークの整備完了時 0.01609mg/m ³ と予測されます。	道路端における浮遊粒子状物質 (SPM) の将来濃度 (年平均値) の最大値は、計画道路の供用時 0.01605mg/m ³ 、道路ネットワークの整備完了時 0.01606mg/m ³ と予測されます。

注) —をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

表 10.1-19(1) 浮遊粒子状物質 (SPM) 予測結果 (トンネル等区間)

予測地点			計画道路の供用時 (mg/m ³)			道路ネットワークの整備完了時 (mg/m ³)		
			付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度	付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度
① 聖ヶ丘 四丁目付近	北側	【A案】	0.00010	0.016	0.01610	0.00010	0.016	0.01610
		【B案】	0.00010		0.01610	0.00009		0.01609
②長峰 三丁目付近	南側	【A案】	0.00010		0.01610	0.00010		0.01610
		【B案】	0.00010		0.01610	0.00009		0.01609

注) : 区間及び事業計画案中の最大値を表します。

表 10.1-19(2) 浮遊粒子状物質 (SPM) 予測結果 (標準区間)

予測地点		計画道路の供用時 (mg/m ³)			道路ネットワークの整備完了時 (mg/m ³)		
		付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度	付加濃度	バックグラウンド濃度	将来濃度
③ 向陽台 小学校付近	北側	0.00003	0.016	0.01603	0.00003	0.016	0.01603
	南側	0.00004		0.01604	0.00004		0.01604
④ 川北下付近	北側	0.00003		0.01603	0.00004		0.01604
	南側	0.00005		0.01605	0.00006		0.01606

注) : 区間の最大値を表します。

※ 浮遊粒子状物質 (SPM) は一次生成物質を予測し、反応二次生成物質等は予測の対象としません。

10.1.3 環境保全のための措置

(1) 工事の完了後

工事の完了後における、大気汚染の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることにします。

【予測に反映した措置】

- トンネル坑口及び平面構造は、沿道から車道までの離隔を確保し、距離減衰の効果によって、大気汚染の低減を図ります。

【予測に反映しなかった措置】

- 平面構造の車道の両側または中央帯に植樹帯を設置します。

10.1.4 評価

(1) 環境影響の程度

評価の指標は、環境基本法に基づく「二酸化窒素に係る環境基準」及び「大気の汚染に係る環境基準」としました。

環境基準による評価は日平均値（年間 98%値又は 2%除外値）で行うこととされていますが、予測結果で示した将来濃度は年平均値であるため、年平均値から日平均値へ換算を行いました。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		トンネル等区間	
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
大気汚染	【工事の完了後】 自動車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	—	—
		計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度 (日平均値の 98%値) の最大値は、計画道路の供用時 0.032ppm、道路ネットワークの整備完了時 0.032ppm と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準※を満足します。	計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度 (日平均値の 98%値) の最大値は、計画道路の供用時 0.032ppm、道路ネットワークの整備完了時 0.031ppm と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準※を満足します。

※ 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。日平均値の年間 98%値が 0.06ppm 以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。

注 1) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。—印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△印:他の計画案に比べ劣っています。 (+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。

注 2) —をした箇所は、【A案】と【B案】で内容が異なる部分です。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度
		標準区間
大気汚染	【工事の完了後】 自動車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	計画道路の道路端における二酸化窒素 (NO ₂) の濃度 (日平均値の 98%値) の最大値は、計画道路の供用時 0.030ppm、道路ネットワークの整備完了時 0.030ppm と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準※を満足します。

※ 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。日平均値の年間 98%値が 0.06ppm 以下の場合、環境基準が達成されたと評価します。

表 10.1-20(1) 二酸化窒素(NO₂)の日平均値の年間98%値と評価の指標(トンネル等区間)

予測地点			計画道路の供用時 (ppm)				道路ネットワークの整備完了時 (ppm)				評価の指標* (ppm)
			付加濃度	バックラウンド濃度	将来濃度	98%値	付加濃度	バックラウンド濃度	将来濃度	98%値	
① 聖ヶ丘 四丁目付近	北側	【A案】	0.0041	0.013	0.0171	0.032	0.0040	0.013	0.0170	0.032	0.06
		【B案】	0.0039		0.0169	0.032	0.0038		0.0168	0.031	
② 長峰 三丁目付近	南側	【A案】	0.0031		0.0161	0.031	0.0031		0.0161	0.031	
		【B案】	0.0029		0.0159	0.031	0.0030		0.0160	0.031	

※ 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(年間における1日平均値のうち低い方から98%に当たる値(98%値)で評価する。)

注) : 区間及び事業計画案中の最大値を表します。

表 10.1-20(2) 二酸化窒素(NO₂)の日平均値の年間98%値と評価の指標(標準区間)

予測地点			計画道路の供用時 (ppm)				道路ネットワークの整備完了時 (ppm)				評価の指標* (ppm)
			付加濃度	バックラウンド濃度	将来濃度	98%値	付加濃度	バックラウンド濃度	将来濃度	98%値	
③ 向陽台 小学校付近	北側	0.0008	0.013	0.0138	0.029	0.0008	0.013	0.0138	0.029	0.06	
	南側	0.0014		0.0144	0.030	0.0013		0.0143	0.030		
④ 川北下付近	北側	0.0009		0.0139	0.029	0.0011		0.0141	0.029		
	南側	0.0016		0.0146	0.030	0.0020		0.0150	0.030		

※ 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(年間における1日平均値のうち低い方から98%に当たる値(98%値)で評価する。)

注) : 区間の最大値を表します。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		トンネル等区間	
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
大気汚染	【工事の完了後】 自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質(一次生成物質)の大気中における濃度	— 計画道路の道路端における浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時 0.040mg/m ³ 、道路ネットワーク整備完了時 0.040mg/m ³ と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気の汚染に係る環境基準*を満足します。	— 計画道路の道路端における浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時 0.040mg/m ³ 、道路ネットワーク整備完了時 0.040mg/m ³ と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気の汚染に係る環境基準*を満足します。

※ 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(年間における1日平均値のうち高い方から2%の範囲にあるものを除外した値(2%除外値)で評価します。)

注) ◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。—印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。

△印:他の計画案に比べ劣っています。

(+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。

予測・評価項目、 予測事項		環境影響の程度	
		標準区間	
大気汚染	【工事の完了後】 自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質(一次生成物質)の大気中における濃度	計画道路の道路端における浮遊粒子状物質(SPM)の濃度(日平均値の2%除外値)の最大値は、計画道路の供用時 0.040mg/m ³ 、道路ネットワーク整備完了時 0.040mg/m ³ と予測し、評価の指標とした環境基本法に基づく大気の汚染に係る環境基準 [※] を満足します。	

※ 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(年間における1日平均値のうち高い方から2%の範囲にあるものを除外した値(2%除外値)で評価します。)

表 10.1-21(1) 浮遊粒子状物質(SPM)の日平均値の2%除外値と評価の指標(トンネル等区間)

予測地点			計画道路の供用時 (mg/m ³)				道路ネットワークの整備完了時 (mg/m ³)				評価の指標 (mg/m ³)
			付加濃度	バックラウト濃度	将来濃度	2%除外値	付加濃度	バックラウト濃度	将来濃度	2%除外値	
① 聖ヶ丘四丁目付近	北側	【A案】	0.00010	0.016	0.01610	0.040	0.00010	0.016	0.01610	0.040	0.10
		【B案】	0.00010		0.01610	0.040	0.00009		0.01609	0.040	
② 長峰三丁目付近	南側	【A案】	0.00010		0.01610	0.040	0.00010		0.01610	0.040	
		【B案】	0.00010		0.01610	0.040	0.00009		0.01609	0.040	

※ 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(年間における1日平均値のうち高い方から2%の範囲にあるものを除外した値(2%除外値)で評価する。)

注) : 区間及び事業計画案中の最大値を表します。

表 10.1-21(2) 浮遊粒子状物質(SPM)の日平均値の2%除外値と評価の指標(標準区間)

予測地点		計画道路の供用時 (mg/m ³)				道路ネットワークの整備完了時 (mg/m ³)				評価の指標 (mg/m ³)
		付加濃度	バックラウト濃度	将来濃度	2%除外値	付加濃度	バックラウト濃度	将来濃度	2%除外値	
③ 向陽台小学校付近	北側	0.00003	0.016	0.01603	0.040	0.00003	0.016	0.01603	0.040	0.10
	南側	0.00004		0.01604	0.040	0.00004		0.01604	0.040	
④ 川北下付近	北側	0.00003		0.01603	0.040	0.00004		0.01604	0.040	
	南側	0.00005		0.01605	0.040	0.00006		0.01606	0.040	

※ 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(年間における1日平均値のうち高い方から2%の範囲にあるものを除外した値(2%除外値)で評価する。)

注) : 区間の最大値を表します。

(2) 環境配慮目標の達成の程度

大気汚染における環境配慮目標は、「東京都環境基本計画」における環境の確保に関する配慮との整合を図ることとしました。環境配慮目標の達成の程度を次に示します。

予測・評価項目、 環境配慮目標		環境配慮目標の達成の程度	
		トンネル等区間	
		【A案】既定都市計画案	【B案】南側変更案
大気汚染	周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造	—	— トンネル構造以外の区間は平面構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の本線車道は、幅員の中央に配置します。これにより現在よりも沿道から本線車道までの離隔を確保します。
	植樹帯等の設置	—	— 平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。
	工事に伴う大気汚染の防止	—	— 工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、排出ガス対策型建設機械を使用します。

注)◎印:他の計画案に比べ大いに優れています。—印:他の計画案と同じ又はほとんど差がありません。
△印:他の計画案に比べ劣っています。 (+)印:他の計画案と比べ優れるものの有意な差ではありません。

予測・評価項目、 環境配慮目標		環境配慮目標の達成の程度	
		標準区間	
大気汚染	周辺地域への大気汚染に配慮した道路構造	平面構造及び橋梁構造とし、沿道環境への配慮等から往復4車線の車道は、基本的に幅員の中央に配置します。これにより沿道から車道までの離隔を確保します。	
	植樹帯等の設置	平面構造の車道の両側に歩道・植樹帯等を設置します。中央帯に植栽がある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あります。	
	工事に伴う大気汚染の防止	工事の平準化により、工事用車両の極端な集中を避け、排出ガス対策型建設機械を使用します。	