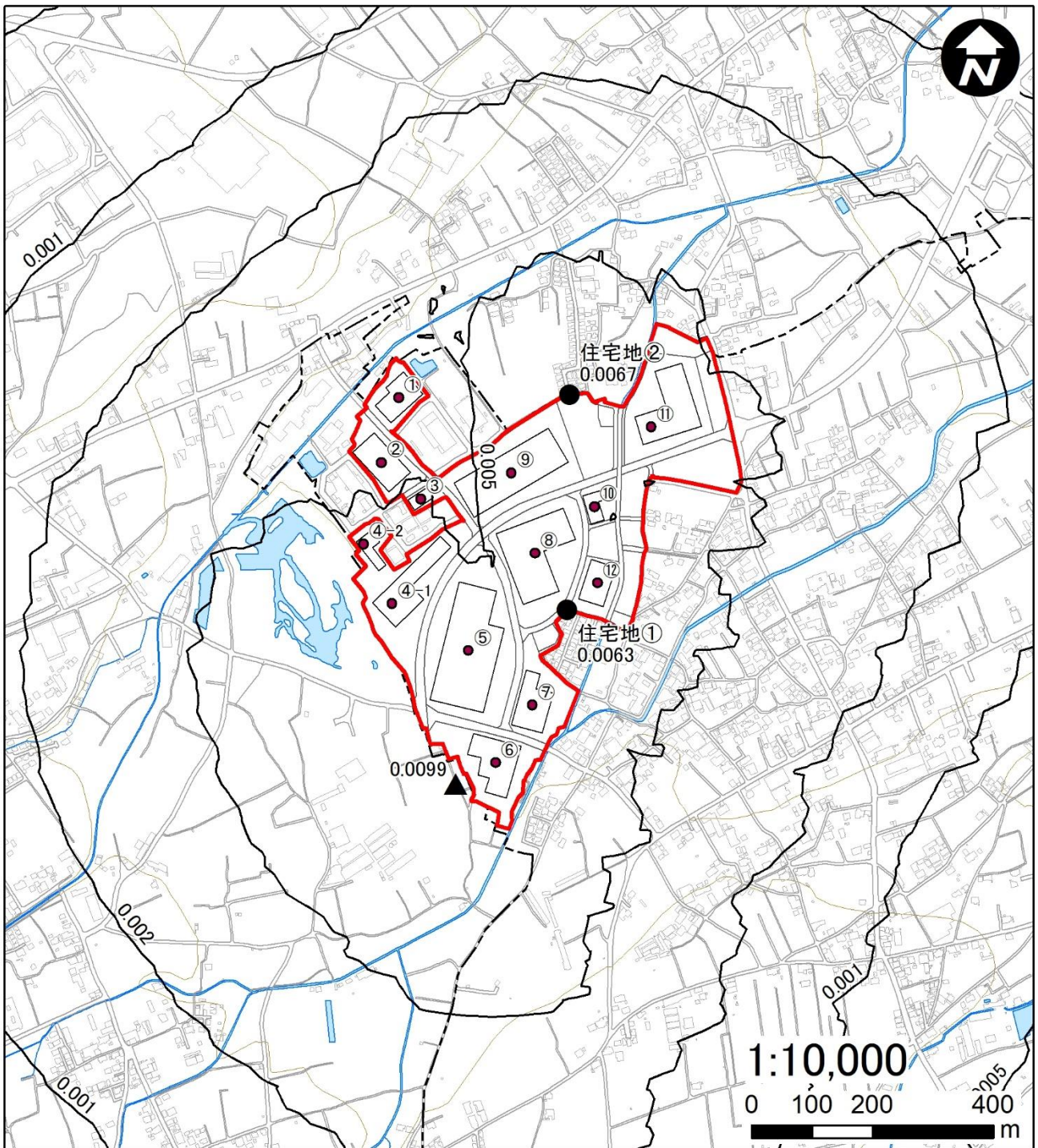


凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- ▲ 最大付加濃度出現位置
- 予測地点

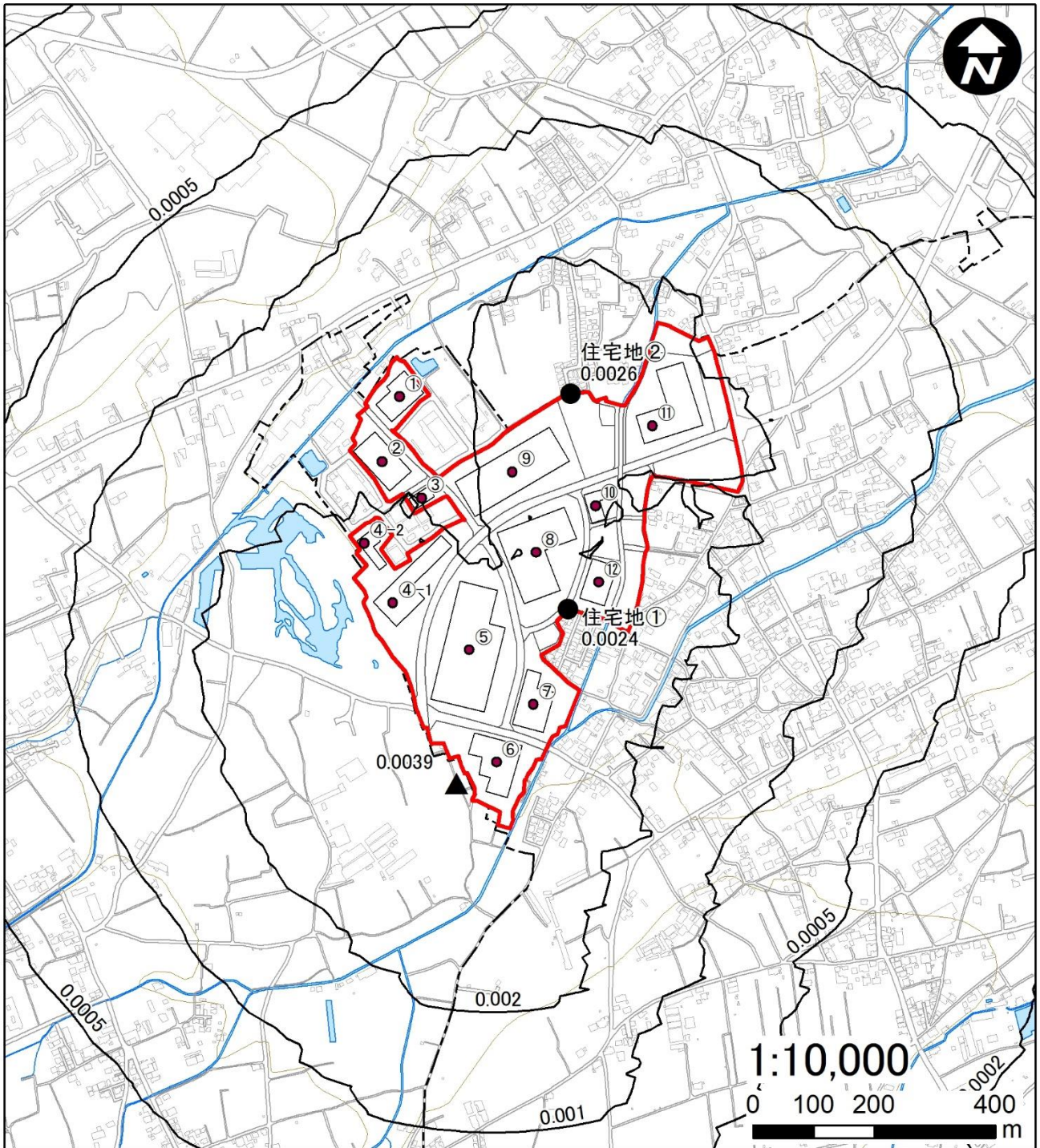
図 10.1-31(1) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化窒素の予測結果(年平均値)(単位: ppm)



凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- 予測地点
- 最大付加濃度出現位置

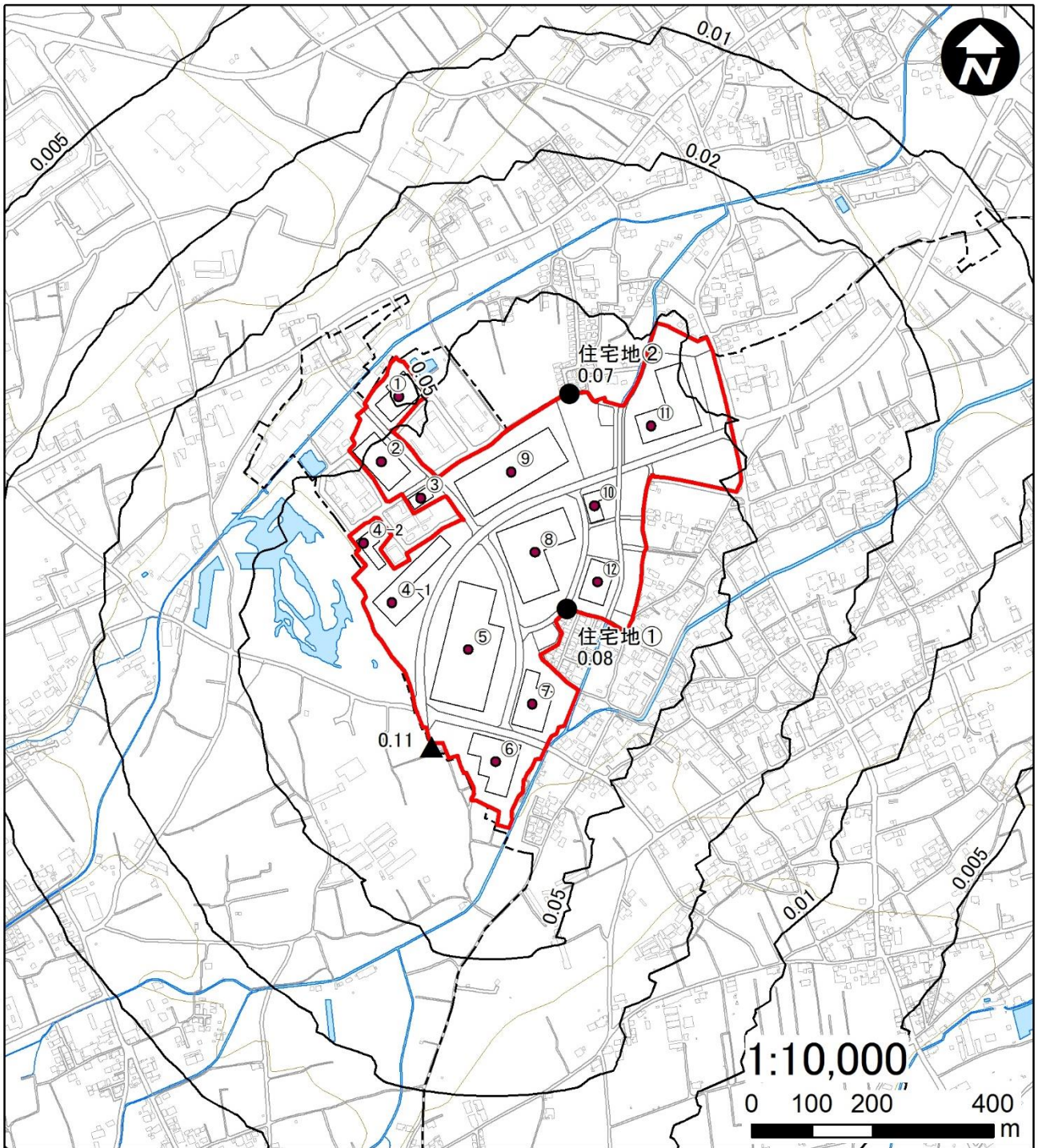
図 10.1-31(2) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化硫黄の予測結果(年平均値)(単位: ppm)



凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- ▲ 最大付加濃度出現位置
- 予測地点

図 10.1-31(3) 存在・供用(施設の稼働)による浮遊粒子状物質の予測結果(年平均値)(単位: mg/m<sup>3</sup>)



凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- ▲ 最大付加濃度出現位置
- 予測地点

図 10.1-31(4) 存在・供用(施設の稼働)による非メタン炭化水素の予測結果(年平均値)(単位: ppmC)

## イ. 1 時間値

存在・供用(施設の稼働)による大気質(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質)の影響の予測結果(1 時間値)を表 10.1-48 に, 存在・供用(施設の稼働)による付加濃度を図 10.1-32 に示す。

最大付加濃度は, 二酸化窒素が 0.0032ppm, 二酸化硫黄が 0.0371ppm, 浮遊粒子状物質 0.0144mg/m<sup>3</sup>であり, 最大付加濃度出現地点は, 計画地南東側約 330m の地点である。

バックグラウンド濃度を含めた将来予測濃度(1 時間値)は, 二酸化窒素が 0.0422ppm, 二酸化硫黄が 0.0411ppm, 浮遊粒子状物質 0.0994mg/m<sup>3</sup>である。

表 10.1-48(1) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化窒素の予測結果(1時間値)

単位: ppm

予測地点	大気安定度	風速	風向	バックグラウンド濃度	存在・供用(施設の稼働)による付加濃度	将来予測濃度
				(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
最大付加濃度出現位置	A-B	1.5m/s	北西(NW)	0.039	0.0032	0.0422

表 10.1-48(2) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化硫黄の予測結果(1時間値)

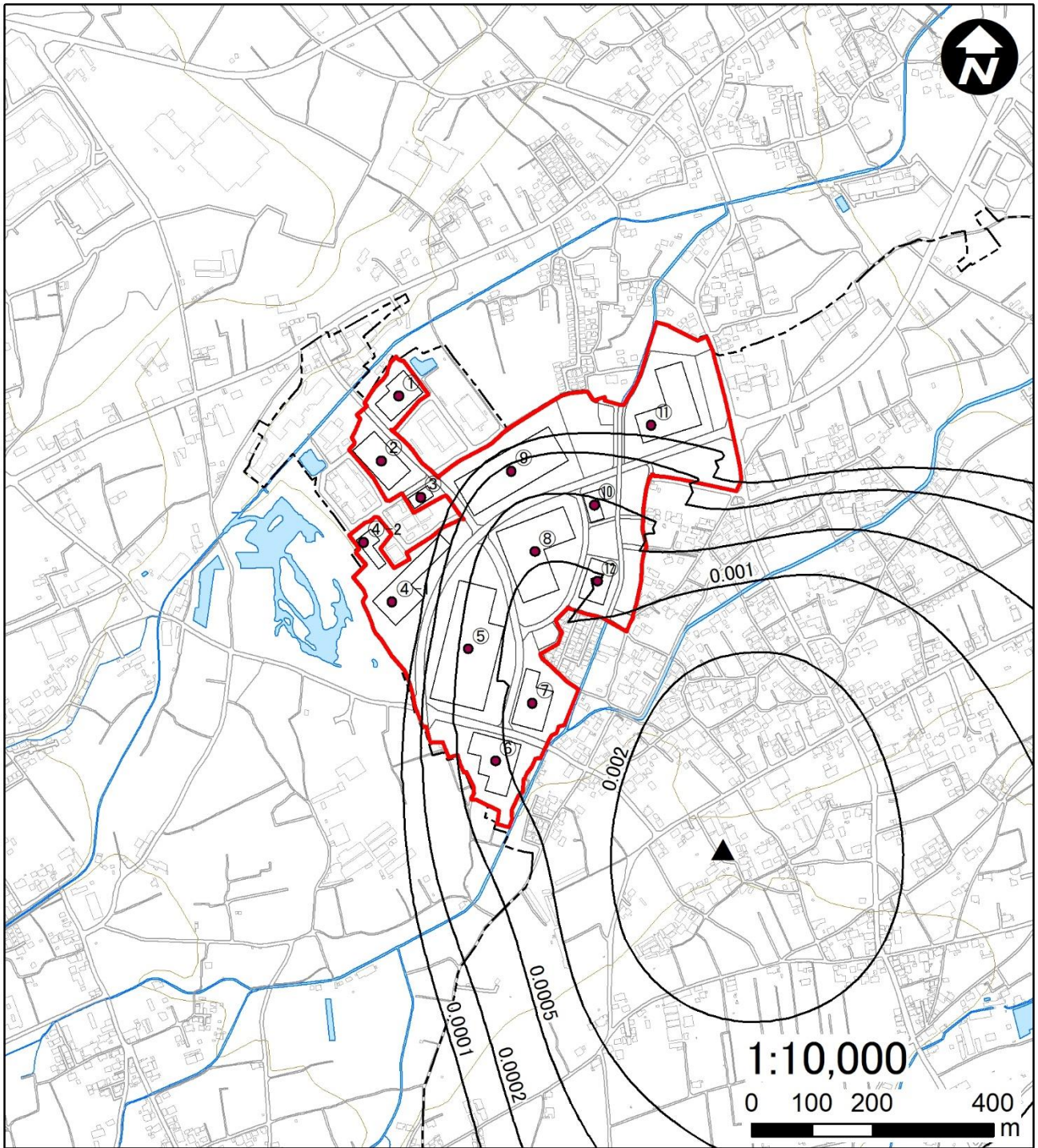
単位: ppm

予測地点	大気安定度	風速	風向	バックグラウンド濃度	存在・供用(施設の稼働)による付加濃度	将来予測濃度
				(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
最大付加濃度出現位置	A-B	1.5m/s	北西(NW)	0.004	0.0371	0.0411

表 10.1-48(3) 存在・供用(施設の稼働)による浮遊粒子状物質の予測結果(1時間値)

単位: mg/m<sup>3</sup>

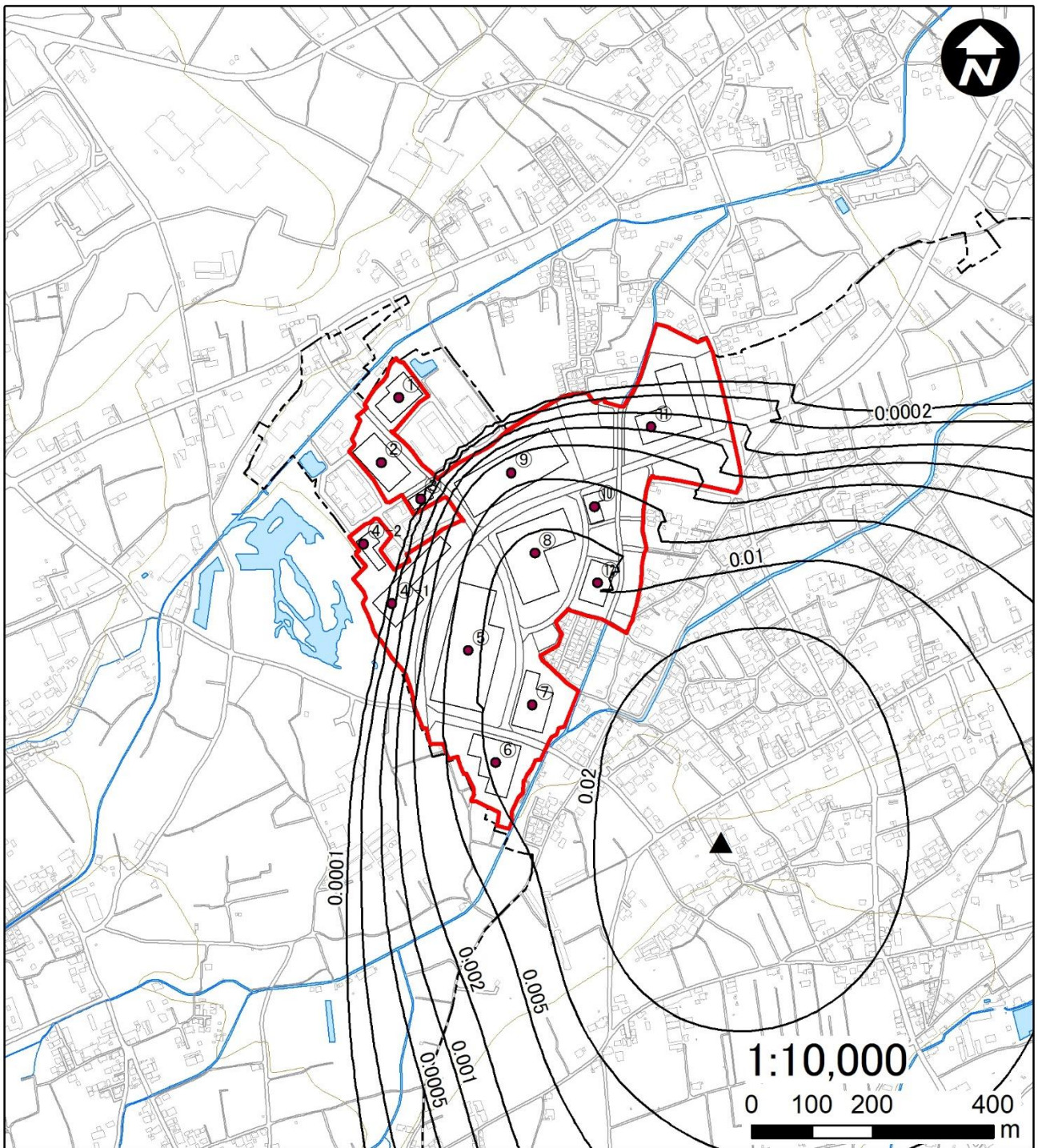
予測地点	大気安定度	風速	風向	バックグラウンド濃度	存在・供用(施設の稼働)による付加濃度	将来予測濃度
				(1)	(2)	(3) = (1) + (2)
最大付加濃度出現位置	A-B	1.5m/s	北西(NW)	0.085	0.0144	0.0994



凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- ▲ 最大付加濃度出現位置

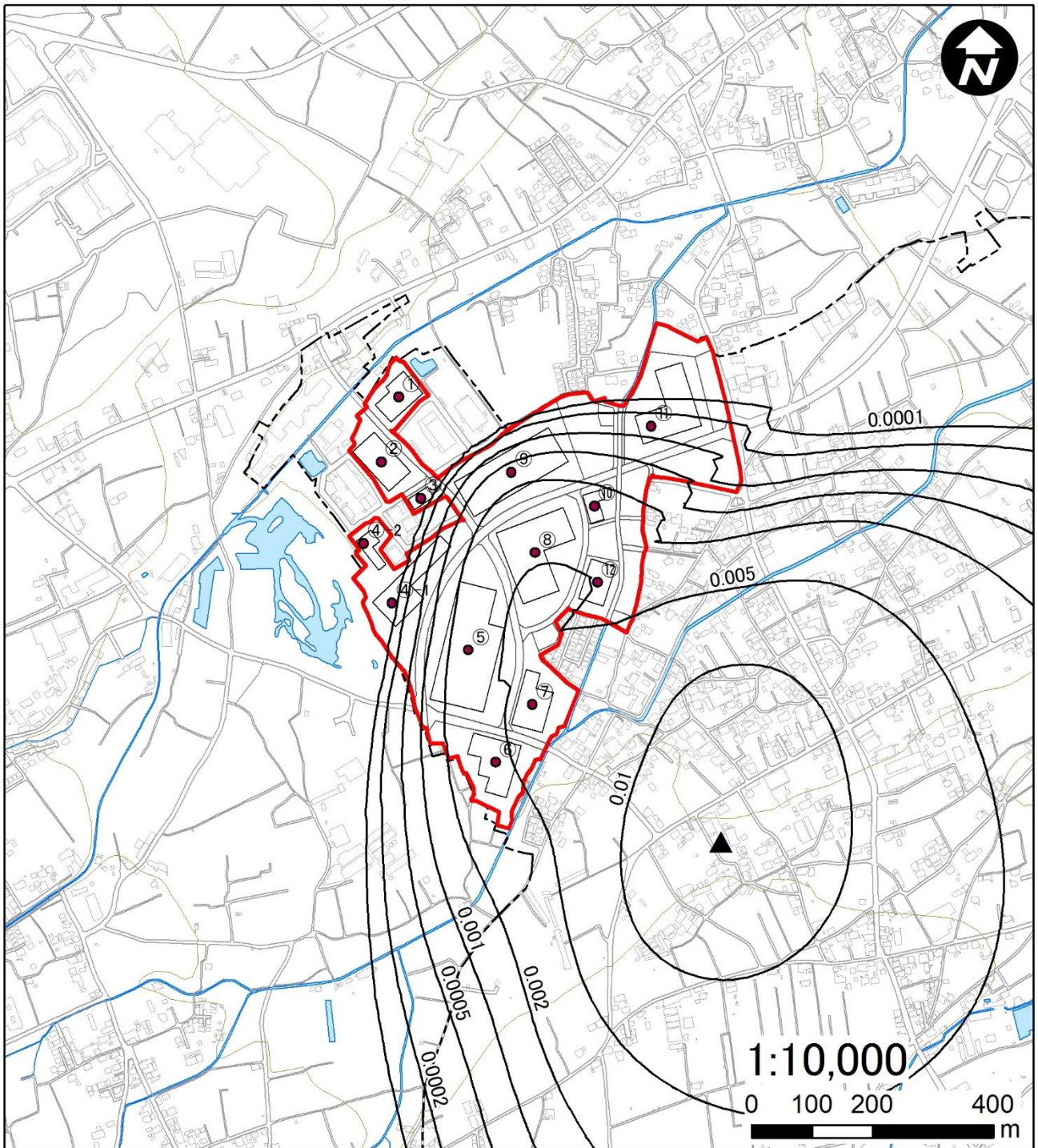
図 10.1-32(1) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化窒素の予測結果(1時間値)(単位: ppm)



凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- ▲ 最大付加濃度出現位置

図 10.1-32(2) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化硫黄の予測結果(1時間値)(単位: ppm)



凡例

- 計画地
- 施設の排出源位置
- ▲ 最大付加濃度出現位置

図 10.1-32(3) 存在・供用(施設の稼働)による浮遊粒子状物質の予測結果(1時間値) (単位:  $\text{mg}/\text{m}^3$ )



5) 存在・供用(自動車交通の発生)による影響(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)

(1) 予測内容

存在・供用(自動車交通の発生)による大気質(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)への影響とした。

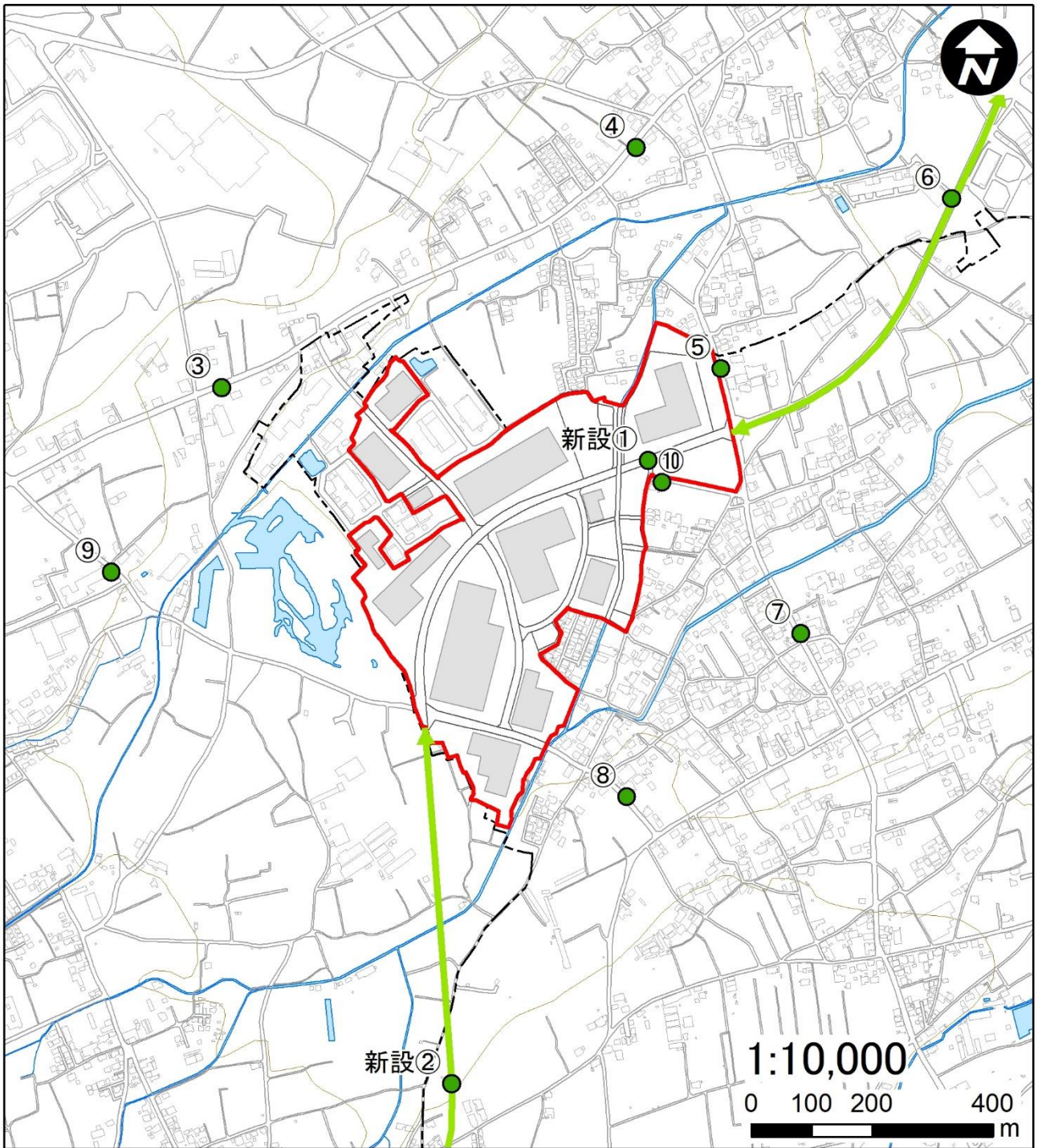
(2) 予測地域及び予測地点

予測地域は, 調査地域と同様, 計画地及びその周辺とし, 予測地点は図 10.1-33 に示す 10 地点とした。

予測位置は官民境界とし, 予測高さは地上 1.5m とした。

(3) 予測時期

予測時期は, 供用後の事業活動が概ね定常状態に達した時期とした。



**凡例**

- 計画地
- 計画建物
- 大気質予測地点(数字は騒音現地調査地点番号と同じ)
- 主要な走行経路

図 10.1-33 存在・供用(自動車交通の発生)による大気質の予測地点

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順を図 10.1-34 に示す。

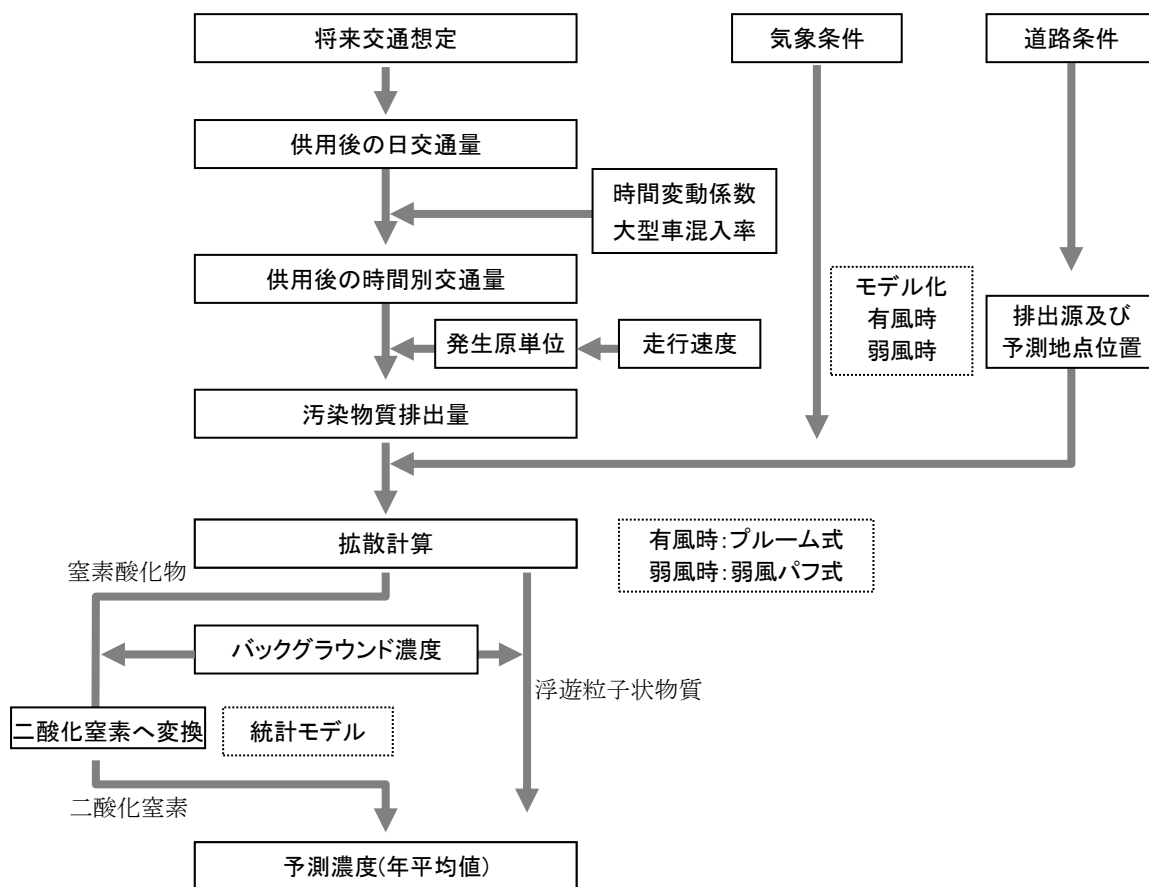


図 10.1-34 予測手順(存在・供用(自動車交通の発生)による影響)

イ. 予測式

「2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響 (4)予測方法 イ. 予測式」と同様とした。

(5) 予測条件

ア. 将来交通量

予測時期における交通量を表 10.1-49 に示す。関連車両の走行ルートは、図 10.1-33 に示したとおりであるが、その台数は、計画地全体の発生・集中交通量(表 2.6-5)のうち、国道 463 号に至るルート(予測地点⑥及び新設①)に 60%、県道所沢青梅線に至るルート(新設②)に 40%が走行するものと想定した。なお、事業計画の熟度が高まったことにより、予測地点③、④、⑤、⑦、⑧、⑨、⑩には関連車両は走行しない想定である。また、予測地点⑩の交通量は、供用後は新設道路(予測地点の新設①)に転換されると考えられるが、本予測では、新設①の将来基礎交通量と同じとした。

また、時間変動係数は各地点の現況交通量調査結果を用い、新設①及び新設②については、⑥の値を用いた。

表 10.1-49 将来交通量(台/日)

予測地点	路線名	将来基礎交通量			関連車両台数			将来交通量			
		大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 (台)	小型車 (台)	合計 (台)	大型車 混入率
③	県道川越入間線	2,703	15,086	17,789	0	0	0	2,703	15,086	17,789	15.2%
④	県道川越入間線	2,649	14,195	16,844	0	0	0	2,649	14,195	16,844	15.7%
⑤	所沢市道 4-11 号線	90	2,996	3,086	0	0	0	90	2,996	3,086	2.9%
⑥	入間市道 カン 63 号線	278	5,501	5,779	514	776	1,290	792	6,277	7,069	11.2%
⑦	所沢市道 4-11 号線	190	6,137	6,327	0	0	0	190	6,137	6,327	3.0%
⑧	所沢市道 4-707 号線	414	5,736	6,150	0	0	0	414	5,736	6,150	6.7%
⑨	入間市道 D230 号線	811	7,104	7,915	0	0	0	811	7,104	7,915	10.2%
⑩	所沢市道 4-1033 号線	159	3,144	3,303	0	0	0	159	3,144	3,303	4.8%
新設 ①	上藤沢・林・宮寺間 新設道路	159	3,144	3,303	514	776	1,290	673	3,920	4,593	14.7%
新設 ②	上藤沢・林・宮寺間 新設道路	161	3,240	3,401	343	516	859	504	3,756	4,260	11.8%

注) 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

### イ. 走行速度及び排出係数

走行速度及び排出係数を表 10.1-50 に示す。走行速度は現地調査結果と同じとし、新設①及び新設②については、⑥の値を用いた。窒素酸化物と浮遊粒子状物質の排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所 独立行政法人 土木研究所, 平成 25 年 3 月)に、炭化水素の排出係数は、「都内自動車排出ガス量等算出調査委託報告書」(東京都環境局, 2012 年 3 月)に基づき設定した。

表 10.1-50 走行速度及び排出係数

予測地点	路線名	走行速度 (km/h)		排出係数(g/km・台)					
				窒素酸化物 (NO <sub>x</sub> )		浮遊粒子状物質 (SPM)		炭化水素 (HC)	
		小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車
③	県道川越入間線	39.4	39.4	0.049	0.357	0.000556	0.006749	0.007	0.032
④	県道川越入間線	40.4	40.4	0.048	0.349	0.000530	0.006607	0.007	0.032
⑤	所沢市道 4-11 号線	39.4	39.4	0.049	0.357	0.000556	0.006749	0.007	0.032
⑥	入間市道カン 63 号線	40.4	40.4	0.048	0.349	0.000530	0.006607	0.007	0.032
⑦	所沢市道 4-11 号線	36.8	36.8	0.052	0.379	0.000632	0.007148	0.006	0.033
⑧	所沢市道 4-707 号線	33.0	33.0	0.056	0.416	0.000767	0.007820	0.006	0.033
⑨	入間市道 D230 号線	39.1	39.1	0.049	0.360	0.000564	0.006792	0.007	0.032
⑩	所沢市道 4-1033 号線	36.0	36.0	0.041	0.295	0.000369	0.005557	0.007	0.028
新設①	上藤沢・林・宮寺間新設道路	40.4	40.4	0.048	0.349	0.000530	0.006607	0.007	0.032
新設②	上藤沢・林・宮寺間新設道路	40.4	40.4	0.048	0.349	0.000530	0.006607	0.007	0.032

出典：道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)

(国土交通省 国土技術政策総合研究所 独立行政法人 土木研究所, 平成 25 年 3 月)  
都内自動車排出ガス量等算出調査委託報告書(東京都環境局, 2012 年 3 月)

### ウ. 汚染物質排出量

汚染物質排出量は、将来交通量及び排出係数を用いて、時間帯ごとに求めた。

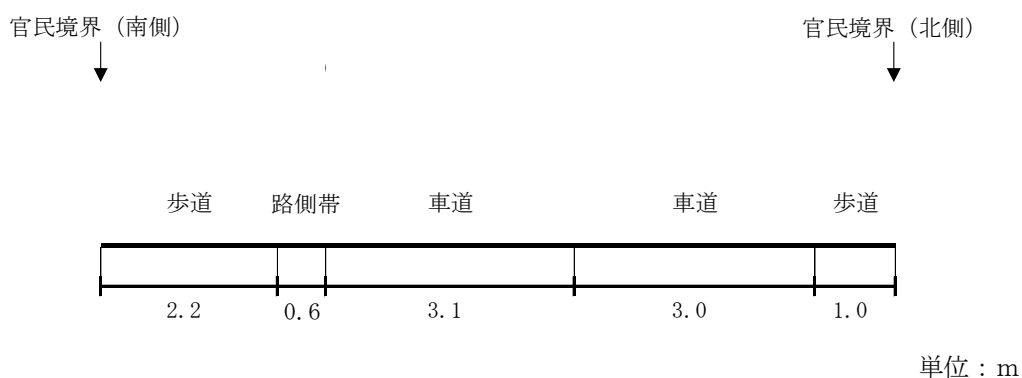
### エ. 気象条件

「2）工事(資材運搬等の車両の走行)による影響 (5)予測条件 エ. 気象条件」と同様とした。

### オ. 道路条件

予測地点の道路断面図を図 10.1-35 に示す。

#### ③ 県道川越入間線



#### ④ 県道川越入間線

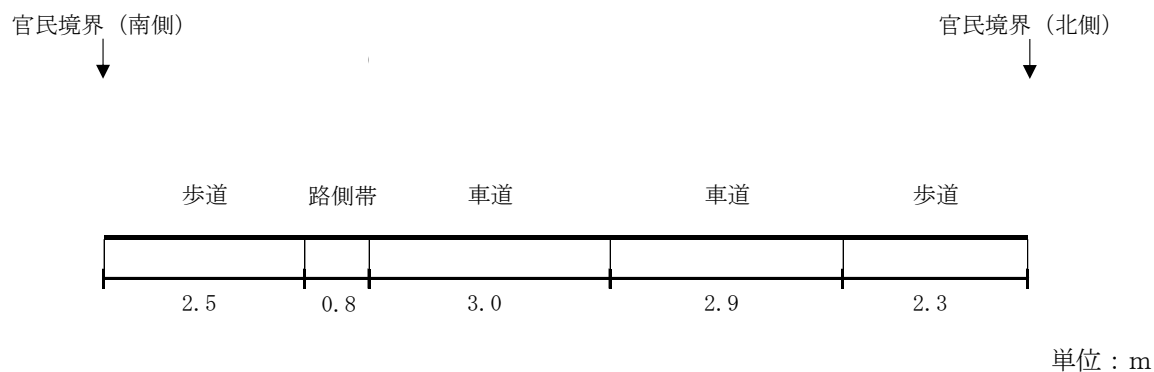
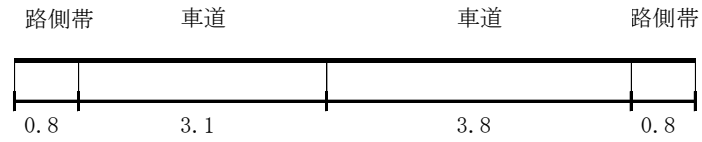


図 10.1-35(1) 予測地点の道路断面図

⑤所沢市道4-11号線

官民境界 (東側)  
↓

官民境界 (西側)  
↓

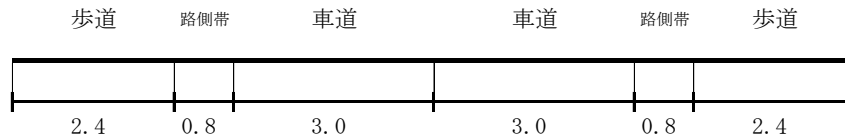


単位：m

⑥入間市道カン63号線

官民境界 (西側)  
↓

官民境界 (東側)  
↓

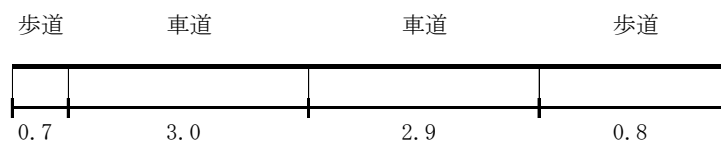


単位：m

⑦所沢市道4-11号線

官民境界 (東側)  
↓

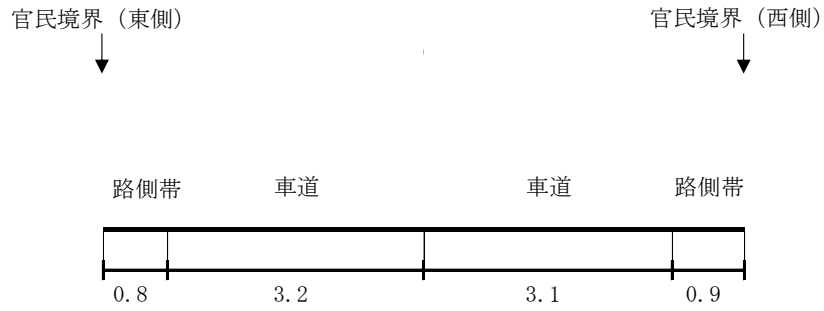
官民境界 (西側)  
↓



単位：m

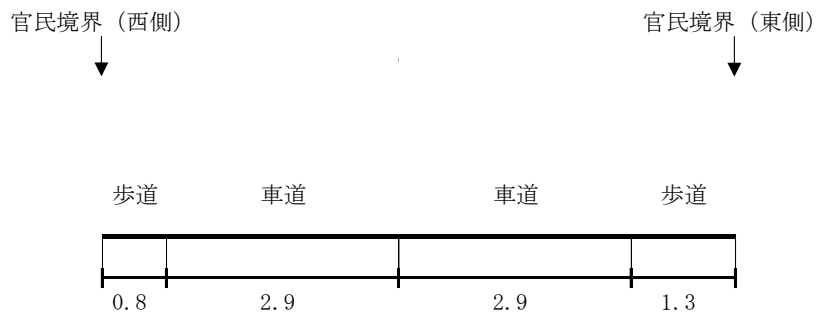
図 10.1-35(2) 予測地点の道路断面図

⑧所沢市道4-707号線



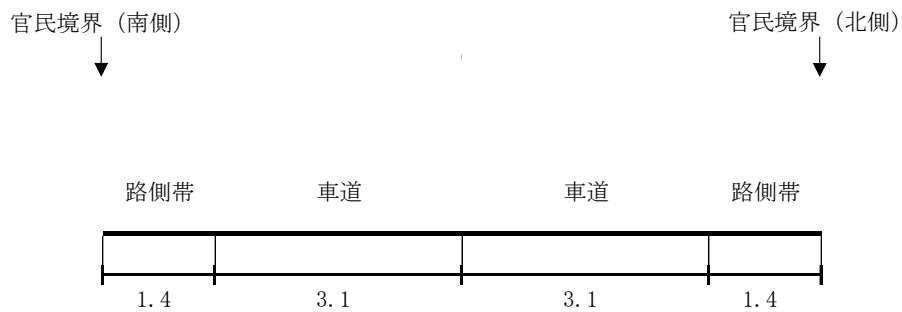
単位：m

⑨入間市道D230号線



単位：m

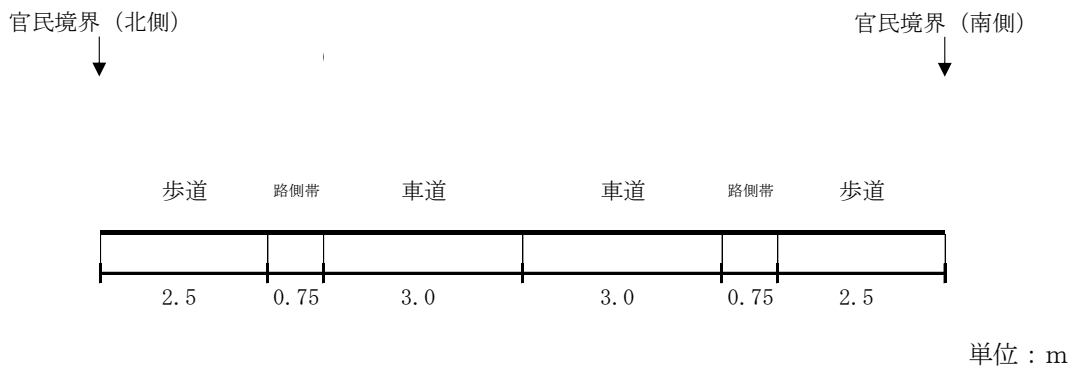
⑩所沢市道4-1033号線



単位：m

図 10.1-35(3) 予測地点の道路断面図

新設①上藤沢・林・宮寺間新設道路



新設②上藤沢・林・宮寺間新設道路

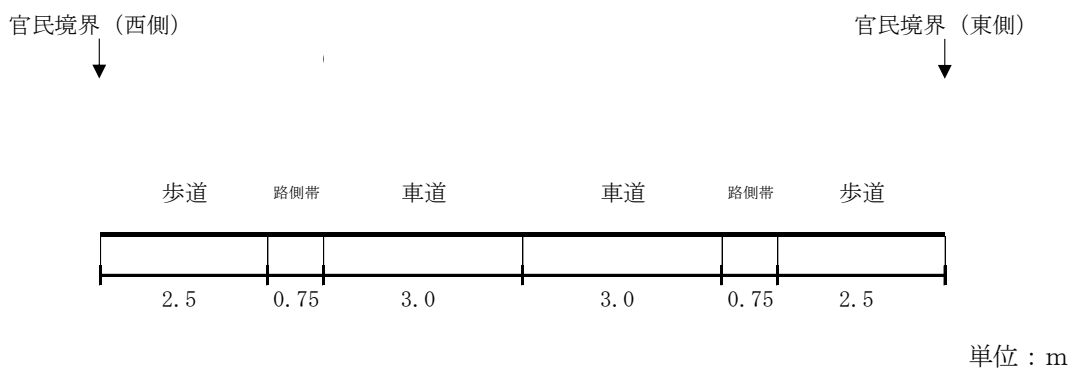


図 10.1-35(4) 予測地点の道路断面図



## カ. 排出源位置

「2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響 (5) 予測条件 カ. 排出源位置」と同様とした。

## キ. バックグラウンド濃度

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度は、「1) 工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) (5) 予測条件 カ. バックグラウンド濃度」と同じとした。

非メタン炭化水素のバックグラウンド濃度は表 10.1-51 に示すとおり、一般局の所沢市北野局における平成22年度～令和元年度の過去10年間の6～9時における年平均値の平均を使用した。

表 10.1-51 バックグラウンド濃度の設定 (非メタン炭化水素)

項目	非メタン炭化水素(ppmC)
所沢市北野局 (平成22年度～令和元年度の6～9時における年平均値の平均)	0.18

出典：令和元年度 大気汚染常時監視測定結果報告書(埼玉県環境部大気環境課，令和2年12月)

## ク. 窒素酸化物変換式

NO<sub>x</sub> をNO<sub>2</sub> に変換する式は、「1) 工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) (5) 予測条件 キ. 窒素酸化物変換式」と同じとした。

## (6) 予測結果

存在・供用時の車両の走行による大気質への影響(二酸化窒素，浮遊粒子状物質，非メタン炭化水素)の予測結果(年平均値)を表 10.1-52 に示す。なお，事業計画の熟度が高まったことにより，予測地点③，④，⑤，⑦，⑧，⑨，⑩には関連車両は走行しない想定である。

将来基礎交通量による付加濃度は，二酸化窒素が 0.000065～0.001249ppm，浮遊粒子状物質が 0.000006～0.000089mg/m<sup>3</sup>，非メタン炭化水素が 0.000030～0.000316ppmC であり，関連車両の走行による付加濃度は，二酸化窒素が 0.000066～0.000118ppm，浮遊粒子状物質が 0.000006～0.000011mg/m<sup>3</sup>，非メタン炭化水素が 0.000018～0.000030ppmC である。

バックグラウンド濃度を含めた将来予測濃度(年平均値)は，二酸化窒素が 0.013076～0.014249ppm，浮遊粒子状物質が 0.018007～0.018089mg/m<sup>3</sup>，非メタン炭化水素が 0.180031～0.180316ppmC である。

表 10.1-52(1) 存在・供用時の車両の走行による二酸化窒素の予測結果(年平均値)

単位：ppm

予測地点	予測方向	バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	関連車両の走行による付加濃度	将来予測濃度
		(1)	(2)	(3)	(4) = (1) + (2) + (3)
③	南側	0.013	0.001050	-	0.014050
	北側	0.013	0.001249	-	0.014249
④	南側	0.013	0.000934	-	0.013934
	北側	0.013	0.001087	-	0.014087
⑤	東側	0.013	0.000081	-	0.013081
	西側	0.013	0.000082	-	0.013082
⑥	西側	0.013	0.000153	0.000118	0.013271
	東側	0.013	0.000142	0.000110	0.013252
⑦	東側	0.013	0.000203	-	0.013203
	西側	0.013	0.000241	-	0.013241
⑧	東側	0.013	0.000241	-	0.013241
	西側	0.013	0.000287	-	0.013287
⑨	西側	0.013	0.000430	-	0.013430
	東側	0.013	0.000345	-	0.013345
⑩	南側	0.013	0.000088	-	0.013088
	北側	0.013	0.000076	-	0.013076
新設①	北側	0.013	0.000065	0.000092	0.013157
	南側	0.013	0.000071	0.000100	0.013171
新設②	西側	0.013	0.000083	0.000075	0.013158
	東側	0.013	0.000073	0.000066	0.013139

注) 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

表 10.1-52(2) 存在・供用時の車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果(年平均値)

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	予測方向	バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	関連車両の走行による付加濃度	将来予測濃度
		(1)	(2)	(3)	(4) = (1) + (2) + (3)
③	南側	0.018	0.000076	-	0.018076
	北側	0.018	0.000089	-	0.018089
④	南側	0.018	0.000069	-	0.018069
	北側	0.018	0.000078	-	0.018078
⑤	東側	0.018	0.000007	-	0.018007
	西側	0.018	0.000007	-	0.018007
⑥	西側	0.018	0.000012	0.000011	0.018023
	東側	0.018	0.000012	0.000009	0.018021
⑦	東側	0.018	0.000016	-	0.018016
	西側	0.018	0.000019	-	0.018019
⑧	東側	0.018	0.000022	-	0.018022
	西側	0.018	0.000025	-	0.018025
⑨	西側	0.018	0.000033	-	0.018033
	東側	0.018	0.000028	-	0.018028
⑩	南側	0.018	0.000009	-	0.018009
	北側	0.018	0.000008	-	0.018008
新設①	北側	0.018	0.000006	0.000009	0.018015
	南側	0.018	0.000007	0.000009	0.018016
新設②	西側	0.018	0.000008	0.000007	0.018015
	東側	0.018	0.000007	0.000006	0.018013

注) 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

表 10.1-52(3) 存在・供用時の車両の走行による非メタン炭化水素の予測結果(年平均値)

単位：ppmC

予測地点	予測方向	バックグラウンド濃度	将来基礎交通量による付加濃度	関連車両の走行による付加濃度	将来予測濃度
		(1)	(2)	(3)	(4) = (1) + (2) + (3)
③	南側	0.18	0.000270	-	0.180270
	北側	0.18	0.000316	-	0.180316
④	南側	0.18	0.000248	-	0.180248
	北側	0.18	0.000284	-	0.180284
⑤	東側	0.18	0.000036	-	0.180036
	西側	0.18	0.000037	-	0.180037
⑥	西側	0.18	0.000061	0.000030	0.180091
	東側	0.18	0.000058	0.000028	0.180086
⑦	東側	0.18	0.000073	-	0.180073
	西側	0.18	0.000084	-	0.180084
⑧	東側	0.18	0.000074	-	0.180074
	西側	0.18	0.000086	-	0.180086
⑨	西側	0.18	0.000131	-	0.180131
	東側	0.18	0.000109	-	0.180109
⑩	南側	0.18	0.000035	-	0.180035
	北側	0.18	0.000031	-	0.180031
新設①	北側	0.18	0.000030	0.000026	0.180056
	南側	0.18	0.000033	0.000027	0.180060
新設②	西側	0.18	0.000037	0.000021	0.180058
	東側	0.18	0.000034	0.000018	0.180052

注) 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

### 10.1.3 評価

#### 1) 工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)

##### (1) 評価の方法

##### ア. 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、工事(建設機械の稼働)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の影響が、工事手法、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

##### イ. 基準や目標との整合性に係る評価

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値の予測結果については、日平均値(二酸化窒素:日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質:日平均値の年間2%除外値)に換算してから、表 10.1-53 に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 10.1-53 整合を図るべき基準や目標

項 目		整合を図るべき基準や目標
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」 (昭和53年7月11日 環境庁告示第38号)	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。
浮遊粒子状物質	「大気汚染に係る環境基準について」 (昭和48年5月8日 環境庁告示第25号)	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。

##### (2) 評価の結果

##### ア. 回避・低減に係る評価

予測の結果、工事(建設機械の稼働)による大気汚染物質の排出により、周辺環境(大気質)への影響が考えられるが、表 10.1-54 に示す環境保全措置を講ずることで、大気汚染物質の発生源対策に努めていく。

このことから、工事(建設機械の稼働)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

表 10.1-54 工事(建設機械の稼働)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	建設機械は、排出ガス対策型を使用するように努める。	建設機械のアイドリングストップを徹底するように努める。	計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避けるように努める。	建設機械の整備、点検を徹底するように努める。
実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中
効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。

## イ. 基準や目標との整合性に係る評価

予測結果は年平均値であるため、日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値，浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)に換算して評価を行った。

換算式は、「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所 独立行政法人 土木研究所，平成 25 年 3 月)に示された以下の式とした。

$$[\text{二酸化窒素年間 98\%値}] = a([\text{NO}_2]_{\text{BG}} + [\text{NO}_2]_{\text{R}}) + b$$

$$a = 1.34 + 0.11 \cdot \exp(-[\text{NO}_2]_{\text{R}} / [\text{NO}_2]_{\text{BG}})$$

$$b = 0.0070 + 0.0012 \cdot \exp(-[\text{NO}_2]_{\text{R}} / [\text{NO}_2]_{\text{BG}})$$

$$[\text{浮遊粒子状物質年間 2\%除外値}] = a([\text{SPM}]_{\text{BG}} + [\text{SPM}]_{\text{R}}) + b$$

$$a = 1.71 + 0.37 \cdot \exp(-[\text{SPM}]_{\text{R}} / [\text{SPM}]_{\text{BG}})$$

$$b = 0.0063 + 0.0014 \cdot \exp(-[\text{SPM}]_{\text{R}} / [\text{SPM}]_{\text{BG}})$$

ここで， $[\text{NO}_2]_{\text{R}}$ ：二酸化窒素の道路寄与濃度の年平均値(ppm)

$[\text{NO}_2]_{\text{BG}}$ ：二酸化窒素のバックグラウンド濃度の年平均値(ppm)

$[\text{SPM}]_{\text{R}}$ ：浮遊粒子状物質の道路寄与濃度の年平均値(mg/m<sup>3</sup>)

$[\text{SPM}]_{\text{BG}}$ ：浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度の年平均値(mg/m<sup>3</sup>)

工事(建設機械の稼働)による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の将来予測濃度(年平均値)の日  
 平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値，浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)への  
 換算結果を表 10.1-55 に示す。

予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.03281~0.03801ppm，浮遊粒子状物  
 質の日平均値の年間 2%除外値は 0.0461~0.0472mg/m<sup>3</sup> であり，いずれも整合を図るべき基準や  
 目標を満たしている。

このことから，工事(建設機械の稼働)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響  
 は，整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 10.1-55(1) 工事(建設機械の稼働)による二酸化窒素の評価  
 (日平均値の年間98%値)

単位：ppm

予測地点	将来予測濃度		環境基準
	年平均値	日平均値	
最大付加濃度出現位置	0.02178	0.03801	0.04~0.06ppm までの ゾーン内またはそれ以下
住宅地①	0.01968	0.03539	
住宅地②	0.01762	0.03281	

注)「日平均値」欄は，日平均値の年間 98%値を示す。

表 10.1-55(2) 工事(建設機械の稼働)による浮遊粒子状物質の評価  
 (日平均値の年間2%除外値)

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	将来予測濃度		環境基準
	年平均値	日平均値	
最大付加濃度出現位置	0.0193	0.0472	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
住宅地①	0.0189	0.0466	
住宅地②	0.0186	0.0461	

注)「日平均値」欄は，日平均値の年間 2%除外値を示す。

## 2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)

### (1) 評価の方法

#### ア. 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、工事(資材運搬等の車両の走行)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)の影響が、工事手法、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

#### イ. 基準や目標との整合性に係る評価

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果について、表 10.1-56 に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 10.1-56 整合を図るべき基準や目標

項目	整合を図るべき基準や目標
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号) 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。
浮遊粒子状物質	「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号) 1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。

### (2) 評価の結果

#### ア. 回避・低減に係る評価

予測の結果、工事(資材運搬等の車両の走行)による大気汚染物質の排出により、道路沿道(大気質)への影響が考えられるが、表 10.1-57 に示した環境保全措置を講ずることで、大気汚染物質の発生源対策に努めていく。

このことから、工事(資材運搬等の車両の走行)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

表 10.1-57 工事(資材運搬等の車両の走行)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	資材運搬等の車両は、排出ガス規制適合車を使用するように努める。	資材運搬等の車両のアイドリングストップ等、エコドライブの励行を徹底するように努める。	資材運搬等の車両の整備、点検を徹底するように努める。	資材運搬等の車両は、走行速度を抑制するように努める。	資材運搬等の車両の計画的、かつ効率的な運行計画を検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。	資材運搬等の車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、計画地内で待機させることに努める。
実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動の影響が緩和される。

## イ. 基準や目標との整合性に係る評価

予測結果は年平均値であるため、日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値，浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)に換算して評価を行った。換算式は、「(1)工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)」と同様とした。

工事(資材運搬等の車両の走行)による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の将来予測濃度(年平均値)の日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値，浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)への換算結果を表 10.1-58 に示す。なお，事業計画の熟度が高まったことにより，予測地点⑤，⑦，⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。

予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.027190~0.028309ppm，浮遊粒子状物質の日平均値の年間 2%除外値は 0.045156~0.045249mg/m<sup>3</sup> であり，いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから，工事(資材運搬等の車両の走行)による大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)への影響は，整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 10.1-58(1) 工事(資材運搬等の車両の走行)による二酸化窒素の評価  
(日平均値の年間98%値)

単位：ppm

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.013847	0.028106	0.04~0.06ppm までのゾーン内またはそれ以下
	北側	0.014010	0.028309	
④	南側	0.013781	0.028025	
	北側	0.013913	0.028188	
⑤	東側	0.013112	0.027190	
	西側	0.013115	0.027194	
⑥	西側	0.013140	0.027224	
	東側	0.013129	0.027211	
⑦	東側	0.013236	0.027344	
	西側	0.013285	0.027405	
⑧	東側	0.013203	0.027304	
	西側	0.013242	0.027352	
⑨	西側	0.013357	0.027495	
	東側	0.013285	0.027405	
⑩	南側	0.013184	0.027279	
	北側	0.013153	0.027241	

注)「日平均値」欄は，日平均値の年間 98%値を示す。  
予測地点⑤，⑦，⑧には資材運搬等の車両は走行しない想定である。



表 10.1-58(2) 工事(資材運搬等の車両の走行)による浮遊粒子状物質の評価  
(日平均値の年間2%除外値)

単位: mg/m<sup>3</sup>

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.018057	0.045233	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
	北側	0.018067	0.045249	
④	南側	0.018053	0.045227	
	北側	0.018061	0.045239	
⑤	東側	0.018010	0.045156	
	西側	0.018010	0.045157	
⑥	西側	0.018011	0.045158	
	東側	0.018010	0.045157	
⑦	東側	0.018018	0.045169	
	西側	0.018021	0.045175	
⑧	東側	0.018016	0.045165	
	西側	0.018018	0.045170	
⑨	西側	0.018027	0.045184	
	東側	0.018022	0.045176	
⑩	南側	0.018016	0.045166	
	北側	0.018014	0.045162	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間2%除外値を示す。  
予測地点⑤, ⑦, ⑧には資材運搬等の車両は走行しない  
想定である。

### 3) 工事(造成等の工事)による影響(粉じん等)

#### (1) 評価の方法

##### ア. 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)の影響が、工事手法、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

##### イ. 基準や目標との整合性に係る評価

粉じん等の予測結果について、表 10.1-59 に示す基準や目標との整合が図られているかを判断する。

表 10.1-59 整合を図るべき基準や目標

項目	整合を図るべき基準や目標
降下ばいじん量	「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,国土交通省国土技術政策総合研究所,財団法人道路環境研究所) 工事寄与の降下ばいじん量が10t/km <sup>2</sup> /月以下であること。

#### (2) 評価の結果

##### ア. 回避・低減に係る評価

予測の結果、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)の影響が考えられるが、表 10.1-60 に示す環境保全措置を講ずることで、粉じん等の発生源対策に努めていく。

このことから、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)の影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

表 10.1-60 工事(造成等の工事)による影響(粉じん等)に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	強風時には土工作業を控えるとともに、造成箇所や建設機械の稼働範囲及び資材運搬等の車両の仮設道路に適宜散水を行うように努める。	工事区域出口に洗浄用ホースを設置する等、資材運搬等の車両のタイヤに付着した土砂の払い落としや、場内の清掃等を徹底するように努める。	計画的、かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避けるよう努める。	土砂の運搬時には、必要に応じて資材運搬等の車両の荷台をシートで被覆するように努める。	必要に応じて、仮囲いを設置する。	必要に応じて、造成地をシートにより被覆するなど、裸地からの粉じん等の飛散を防止する。
実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
効果	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。	粉じん等の飛散の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	騒音の影響が緩和される。	濁水の発生の低減が見込まれる。

## イ. 基準や目標との整合性に係る評価

工事(造成等の工事)による粉じん等の予測結果を表 10.1-61 に示す。

予測地点における降下ばいじん量の予測結果は 1.5~4.7t/km<sup>2</sup>/月であり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから、工事(造成等の工事)による大気質(粉じん等)への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 10.1-61 工事(造成等の工事)による粉じん等の評価

単位：t/km<sup>2</sup>/月

予測地点	降下ばいじん量予測結果				整合を図るべき基準や目標
	秋季 (令和7年 10~11月)	冬季 (令和8年 1~2月)	春季 (令和8年 4~5月)	夏季 (令和8年 6月)	
最大付加濃度出現位置	3.7	4.2	3.6	4.7	10t/km <sup>2</sup> /月以下
住宅地①	3.1	3.7	2.5	2.8	
住宅地②	1.5	1.8	1.7	2.9	

4) 存在・供用(施設の稼働)による影響(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質, その他の大気質に係る有害物質等)

(1) 評価の方法

ア. 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ, 存在・供用(施設の稼働)による大気質(二酸化窒素, 二酸化硫黄, 浮遊粒子状物質, その他の大気質に係る有害物質等)の影響が, 保全対策等により, 実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

イ. 基準や目標との整合性に係る評価

二酸化窒素, 二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質の年平均値の予測結果については, 日平均値(二酸化窒素:日平均値の年間98%値, 二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質:日平均値の年間2%除外値)に換算してから, 表 10.1-62(1)に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

また, その他の大気質に係る有害物質等(非メタン炭化水素)の年平均値の予測結果については, 午前6時から9時までの3時間平均値に換算してから, 表 10.1-62(1)に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

二酸化窒素, 二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質の1時間値の予測結果については, 表 10.1-62(2)に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 10.1-62 (1) 整合を図るべき基準や目標 (長期平均濃度)

項目	整合を図るべき基準や目標
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日 環境庁告示第38号) 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。
二酸化硫黄	「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号) 1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。
浮遊粒子状物質	「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号) 1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。
非メタン炭化水素	「光化学オキシダントの生成防止のための大気中炭化水素濃度の指針について(答申)」(昭和51年8月 中央公害対策審議会) 午前6時から9時までの3時間平均値が0.20ppmCから0.31ppmCの範囲以下であること。

表 10.1-62 (2) 整合を図るべき基準や目標 (短期平均濃度)

項目	整合を図るべき基準や目標
二酸化窒素	「中央公害対策審議会 短期暴露指針」 1時間値が0.1~0.2ppmであること。
二酸化硫黄	「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号) 1時間値が0.1ppm以下であること。
浮遊粒子状物質	「大気汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月8日 環境庁告示第25号) 1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であること。

## (2) 評価の結果

### ア. 回避・低減に係る評価

予測の結果、存在・供用(施設の稼働)による大気汚染物質の排出により、周辺環境(大気質)への影響が考えられるが、表 10.1-63 に示す環境保全措置を講ずることで、大気汚染物質の発生源対策に努めていく。

このことから、存在・供用(施設の稼働)による大気質(二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、その他の大気質に係る有害物質等)への影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

表 10.1-63 存在・供用(施設の稼働)による影響(二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、その他の大気質に係る有害物質等)に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減
実施主体	事業者
実施内容	進出企業に対しては大気汚染防止法及び埼玉県生活環境保全条例に定める規制基準を遵守させるとともに、必要に応じて排ガス処理施設の設置等による公害の未然防止に努めるよう指導する。
実施時期	存在・供用時
効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし
他の環境への影響	なし

### イ. 基準や目標との整合性に係る評価

予測結果は年平均値であるため、日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)に換算して評価を行った。また、その他の大気質に係る有害物質等(非メタン炭化水素)については、午前 6 時から 9 時までの 3 時間平均値に換算して評価を行った。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の換算式は、「(1) 工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)」と同様とした。

二酸化硫黄の換算式は、「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所 独立行政法人 土木研究所, 平成 25 年 3 月)に示された以下の式とした。

$$\begin{aligned}
 [\text{二酸化硫黄年間 2\%除外値}] &= a([\text{SO}_2]_{\text{BG}} + [\text{SO}_2]_{\text{R}}) + b \\
 a &= 1.9133 - 0.0066 \cdot \exp(-[\text{SO}_2]_{\text{R}} / [\text{SO}_2]_{\text{BG}}) \\
 b &= 0.00022 + 0.00104 \cdot \exp(-[\text{SO}_2]_{\text{R}} / [\text{SO}_2]_{\text{BG}})
 \end{aligned}$$

ここで、 $[\text{SO}_2]_{\text{R}}$ : 二酸化硫黄の付加濃度の年平均値(ppm)

$[\text{SO}_2]_{\text{BG}}$ : 二酸化硫黄のバックグラウンド濃度の年平均値(ppm)

その他の大気質に係る有害物質等（非メタン炭化水素）の年平均値から3時間平均値への換算式は、埼玉県内の全一般局における過去5年間（平成28～令和2年度）の測定結果から、以下のとおり、年平均値と3時間平均値との回帰式とした。

$$[\text{非メタン炭化水素 3時間平均値}] = 1.0656([\text{NMHC}]_{\text{BG}} + [\text{NMHC}]_{\text{R}}) - 0.0014$$

ここで、 $[\text{NMHC}]_{\text{R}}$ :非メタン炭化水素の付加濃度の年平均値(ppmC)

$[\text{NMHC}]_{\text{BG}}$ :非メタン炭化水素のバックグラウンド濃度の年平均値(ppmC)

存在・供用(施設の稼働)による二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、その他の大気質に係る有害物質等（非メタン炭化水素）の将来予測濃度(年平均値)の日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間98%値、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質：日平均値の年間2%除外値)または3時間平均値(非メタン炭化水素)への換算結果を表10.1-64に示す。

予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.02763～0.02805ppm、二酸化硫黄の日平均値の年間2%除外値は0.0141～0.0211ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.0491～0.0514mg/m<sup>3</sup>、非メタン炭化水素の午前6時から9時までの3時間平均値は0.26～0.31ppmCであり、いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから、存在・供用(施設の稼働)による大気質(二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、その他の大気質に係る有害物質等)への影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 10.1-64(1) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化窒素の評価  
(日平均値の年間98%値)

単位：ppm

予測地点	将来予測濃度		環境基準
	年平均値	日平均値	
最大付加濃度出現位置	0.01380	0.02805	0.04～0.06ppm までの ゾーン内またはそれ以下
住宅地①	0.01347	0.02763	
住宅地②	0.01353	0.02771	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間98%値を示す。

表 10.1-64(2) 存在・供用(施設の稼働)による二酸化硫黄の評価  
(日平均値の年間2%除外値)

単位：ppm

予測地点	将来予測濃度		環境基準
	年平均値	日平均値	
最大付加濃度出現位置	0.0109	0.0211	0.04ppm 以下
住宅地①	0.0073	0.0141	
住宅地②	0.0077	0.0150	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間2%除外値を示す。

表 10.1-64(3) 存在・供用(施設の稼働)による浮遊粒子状物質の評価  
(日平均値の年間2%除外値)

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	将来予測濃度		環境基準
	年平均値	日平均値	
最大付加濃度出現位置	0.0219	0.0514	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
住宅地①	0.0204	0.0491	
住宅地②	0.0206	0.0494	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間2%除外値を示す。

表 10.1-64(4) 存在・供用(施設の稼働)による非メタン炭化水素の評価  
(午前6時から9時までの3時間平均値)

単位：ppmC

予測地点	将来予測濃度		指針値
	年平均値	3時間平均値	
最大付加濃度出現位置	0.29	0.31	0.20ppmC から 0.31ppmC の 範囲以下
住宅地①	0.26	0.28	
住宅地②	0.25	0.26	

## 5) 存在・供用(自動車交通の発生)による影響(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)

### (1) 評価の方法

#### ア. 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、存在・供用(自動車交通の発生)による大気質(二酸化窒素濃度, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)への影響が、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

#### イ. 基準や目標との整合性に係る評価

二酸化窒素, 浮遊粒子状物質の予測結果について、表 10.1-65 に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 10.1-65 整合を図るべき基準や目標

項目	整合を図るべき基準や目標
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号) 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。
浮遊粒子状物質	「大気汚染に係る環境基準について」(昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号) 1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。
非メタン炭化水素	「光化学オキシダントの生成防止のための大気中炭化水素濃度の指針について(答申)」(昭和 51 年 8 月 中央公害対策審議会) 午前 6 時から 9 時までの 3 時間平均値が 0.20ppmC から 0.31ppmC の範囲以下であること。

### (2) 評価の結果

#### ア. 回避・低減に係る評価

予測の結果、存在・供用(自動車交通の発生)による大気汚染物質の排出により、道路沿道(大気質)への影響が考えられるが、表 10.1-66 に示す環境保全措置を講ずることで、大気汚染物質の発生源対策に努めていく。

このことから、存在・供用(自動車交通の発生)による大気質(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)への影響は、実行可能な範囲で回避・低減が図られているものと評価する。



表 10.1-66 存在・供用(自動車交通の発生)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	最新排出ガス規制適合車の使用に努めるよう指導する。	ディーゼル車については、埼玉県生活環境保全条例に基づく排出ガス規制に適合した車両の使用を徹底するよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努めるよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両の整備、点検を徹底するよう指導する。	進出企業の運搬車両及び従業員通勤車両のアイドリングストップ等、エコドライブの励行を徹底するよう指導する。	進出企業に通勤時の公共交通機関の利用促進、送迎バスの運行等の交通量抑制に努めるよう指導する。
実施時期	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時	存在・供用時
効果	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。	大気汚染物質の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	なし	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・温室効果ガス等の影響が緩和される。	騒音・振動・温室効果ガス等の影響が緩和される。

#### イ. 基準や目標との整合性に係る評価

予測結果は年平均値であるため、日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値、浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)に換算して評価を行った。また、非メタン炭化水素については、午前 6 時から 9 時までの 3 時間平均値に換算して評価を行った。

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の換算式は、「(1) 工事(建設機械の稼働)による影響(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)」と同様とした。

非メタン炭化水素の年平均値から 3 時間平均値への換算式は、埼玉県内の全自排局における過去 5 年間(平成 26~30 年度)の測定結果から、以下のとおり、年平均値と 3 時間平均値との回帰式とした。

$$[\text{非メタン炭化水素 3 時間平均値}] = 1.0549([\text{NMHC}]_{\text{BG}} + [\text{NMHC}]_{\text{R}}) - 0.0017$$

ここで、 $[\text{NMHC}]_{\text{R}}$ : 非メタン炭化水素の付加濃度の年平均値(ppmC)

$[\text{NMHC}]_{\text{BG}}$ : 非メタン炭化水素のバックグラウンド濃度の年平均値(ppmC)

存在・供用(自動車交通の発生)による二酸化窒素、浮遊粒子状物質、非メタン炭化水素の将来予測濃度(年平均値)の日平均値(二酸化窒素：日平均値の年間 98%値、浮遊粒子状物質：日平均値の年間 2%除外値)または 3 時間平均値(非メタン炭化水素)への換算結果を表 10.1-67 に示す。なお、事業計画の熟度が高まったことにより、予測地点③、④、⑤、⑦、⑧、⑨、⑩には関連車両は走行しない想定である。

予測地点における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.027145~0.028607ppm, 浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値は0.045152~0.045285mg/m<sup>3</sup>, 非メタン炭化水素の午前6時から9時までの3時間平均値は0.188215~0.188515ppmCであり, いずれも整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから, 存在・供用(自動車交通の発生)による大気質(二酸化窒素, 浮遊粒子状物質, 炭化水素)への影響は, 整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 10.1-67(1) 存在・供用(自動車交通の発生)による二酸化窒素の評価  
(日平均値の年間98%値)

単位: ppm

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.014050	0.028359	0.04~0.06ppm までの ゾーン内またはそれ以下
	北側	0.014249	0.028607	
④	南側	0.013934	0.028214	
	北側	0.014087	0.028406	
⑤	東側	0.013081	0.027150	
	西側	0.013082	0.027152	
⑥	西側	0.013271	0.027388	
	東側	0.013252	0.027365	
⑦	東側	0.013203	0.027303	
	西側	0.013241	0.027350	
⑧	東側	0.013241	0.027351	
	西側	0.013287	0.027408	
⑨	西側	0.013430	0.027586	
	東側	0.013345	0.027481	
⑩	南側	0.013088	0.027160	
	北側	0.013076	0.027145	
新設①	北側	0.013157	0.027246	
	南側	0.013171	0.027263	
新設②	西側	0.013158	0.027247	
	東側	0.013139	0.027223	

注) 「日平均値」欄は, 日平均値の年間98%値を示す。

予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩は, 関連車両の走行ルートに含まれない。

表 10.1-67(2) 存在・供用(自動車交通の発生)による浮遊粒子状物質の評価  
(日平均値の年間2%除外値)

単位：mg/m<sup>3</sup>

予測地点	予測方向	将来予測濃度		環境基準
		年平均値	日平均値	
③	南側	0.018076	0.045265	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
	北側	0.018089	0.045285	
④	南側	0.018069	0.045252	
	北側	0.018078	0.045267	
⑤	東側	0.018007	0.045152	
	西側	0.018007	0.045152	
⑥	西側	0.018023	0.045177	
	東側	0.018021	0.045174	
⑦	東側	0.018016	0.045166	
	西側	0.018019	0.045170	
⑧	東側	0.018022	0.045175	
	西側	0.018025	0.045180	
⑨	西側	0.018033	0.045195	
	東側	0.018028	0.045185	
⑩	南側	0.018009	0.045154	
	北側	0.018008	0.045152	
新設①	北側	0.018015	0.045164	
	南側	0.018016	0.045166	
新設②	西側	0.018015	0.045164	
	東側	0.018013	0.045161	

注)「日平均値」欄は、日平均値の年間98%値を示す。  
予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない想定である。

表 10.1-67(3) 存在・供用(自動車交通の発生)による非メタン炭化水素の評価  
(午前6時から9時までの3時間平均値)

単位：ppmC

予測地点	予測方向	将来予測濃度		指針値
		年平均値	3時間平均値	
③	南側	0.180270	0.188467	0.20ppmC から 0.31ppmC の 範囲以下
	北側	0.180316	0.188515	
④	南側	0.180248	0.188443	
	北側	0.180284	0.188482	
⑤	東側	0.180036	0.188220	
	西側	0.180037	0.188221	
⑥	西側	0.180091	0.188278	
	東側	0.180086	0.188272	
⑦	東側	0.180073	0.188259	
	西側	0.180084	0.188271	
⑧	東側	0.180074	0.188260	
	西側	0.180086	0.188272	
⑨	西側	0.180131	0.188320	
	東側	0.180109	0.188297	
⑩	南側	0.180035	0.188219	
	北側	0.180031	0.188215	
新設①	北側	0.180056	0.188241	
	南側	0.180060	0.188245	
新設②	西側	0.180058	0.188243	
	東側	0.180052	0.188237	

注) 予測地点③, ④, ⑤, ⑦, ⑧, ⑨, ⑩には関連車両は走行しない  
想定である。