

### 3. 評価

#### 1) 建設機械の稼働に伴う大気質への影響

##### (1) 評価方法

###### ① 回避低減の観点

建設機械の稼働に伴う大気質への影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

###### ② 基準・目標等との整合の観点

表 10-1-67 に示す整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10-1-67 整合を図るべき基準等

項目	整合を図るべき基準等
二酸化窒素	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)

##### (2) 評価結果

###### ① 回避低減の観点

本事業では、工事中における建設機械の稼働に伴う大気汚染物質の排出による大気質への影響が考えられるが、表 10-1-68 に示す環境の保全のための措置を講じることで、大気質への影響の低減に努める。

したがって、建設機械の稼働に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表 10-1-68 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置	措置の区分	実施主体
建設機械の稼働	大気汚染物質の排出	発生源対策	・建設機械は、排出ガス対策型建設機械を使用するように徹底する。	低減	事業者 進出予定企業
			・建設機械のアイドリングストップを徹底する。	低減	事業者 進出予定企業
			・建設機械の不必要な空ぶかしを行わないよう徹底する。	低減	事業者 進出予定企業
			・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。	低減	事業者 進出予定企業
			・建設機械の整備・点検を徹底する。	低減	事業者 進出予定企業

###### ② 基準・目標等との整合の観点

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）に換算して評価を行った。

年平均値から日平均値への換算式は、埼玉県内の自排局における過去5年間（平成22年度～平成26年度）の測定結果から、以下のとおり設定した。年平均値と日平均値の相関図は、図 10-1-30 に示すとおりである。

#### [年平均値から年間98%値への換算式]

$$[\text{日平均値の年間98\%値}] = 1.3791 \times [\text{年平均値}] + 0.009 \text{ (ppm)}$$

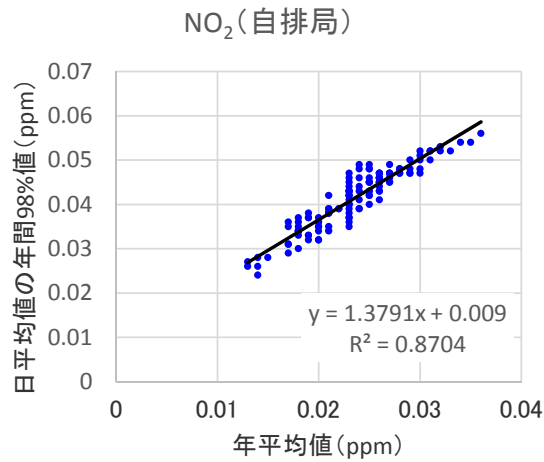


図 10-1-30 二酸化窒素の年平均値と日平均値の年間 98%値の相関図 (自排局)

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の評価は表 10-1-69 に示すとおり、最大着地濃度出現地点における二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.032ppm であり、整合を図るべき基準等を下回っている。

したがって、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。

表 10-1-69 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の評価

予測地点	二酸化窒素の将来予測濃度 (ppm)		付加率	整合を図るべき基準等 (日平均値)
	年平均値	日平均値		
最大着地濃度出現地点 (計画地南側境界付近)	0.01633	0.032	8.1%	0.04~0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下

注) 日平均値は、年間 98%値。

## 2) 資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響

### (1) 評価方法

#### ① 回避低減の観点

資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響が、事業者の実行可能な範囲内のできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

#### ② 基準・目標等との整合の観点

表 10-1-70 に示す整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10-1-70 整合を図るべき基準等

項目	整合を図るべき基準等
二酸化窒素	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)

### (2) 評価結果

#### ① 回避低減の観点

本事業では、工事中における資材運搬等の車両の走行に伴う大気汚染物質の排出による大気質への影響が考えられるが、表 10-1-71 に示す環境の保全のための措置を講じることで、大気質への影響の低減に努める。

したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内のできる限り低減が図られていると評価する。

表 10-1-71 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置	措置の区分	実施主体
資材運搬等の車両の走行	大気汚染物質の排出	発生源対策	・ 資材運搬等の車両は、最新の排出ガス規制適合車を使用し、ディーゼル車においては「埼玉県生活環境保全条例」に基づくディーゼル車の排出ガス規制に適合した車両の使用を徹底する。	低減	事業者 進出予定企業
			・ 資材運搬等の車両の計画的かつ効率的な運行計画を十分に検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。	低減	事業者 進出予定企業
			・ 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。	低減	事業者 進出予定企業
			・ 資材運搬等の不必要な空ぶかしを行わないよう徹底する。	低減	事業者 進出予定企業
			・ 資材運搬等の車両の整備・点検を徹底する。	低減	事業者 進出予定企業

② 基準・目標等との整合の観点

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）に換算して評価を行った。年平均値から日平均値への換算は、「1）建設機械の稼働に伴う大気質への影響」と同様とした。

資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素の評価は表 10-1-72 に示すとおり、道路端における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.031ppmであり、整合を図るべき基準等を下回っている。

したがって、資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。

表 10-1-72 資材運搬等の車両の走行に伴う二酸化窒素の評価

予測地点		二酸化窒素の将来予測濃度(ppm)		付加率	整合を図るべき基準等 (日平均値)
		年平均値	日平均値		
A 地点	官民境界 (上り車線側)	0.01618	0.031	0.80%	0.04~0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下
B 地点	官民境界 (上り車線側)	0.01618	0.031	0.74%	

注) 予測結果は、各予測断面の官民境界のうち将来予測濃度が大きい方を示した。日平均値は、年間98%値。

### 3) 造成等の工事に伴う大気質への影響

#### (1) 評価方法

##### ① 回避低減の観点

造成等の工事に伴う大気質への影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

##### ② 基準・目標等との整合の観点

表 10-1-73 に示す整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10-1-73 整合を図るべき基準等

項目	整合を図るべき基準等
降下ばいじん量	<p>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。</p> <p>「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、独立行政法人 土木研究所)</p>

#### (2) 評価結果

##### ① 回避低減の観点

本事業では、工事中における造成等の工事に伴う粉じんの飛散による大気質への影響が考えられるが、表 10-1-74 に示す環境の保全のための措置を講じることで、大気質への影響の低減に努める。

したがって、造成等の工事に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表 10-1-74 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置	措置の区分	実施主体
造成等の工事	粉じんの飛散	発生源対策	・ 造成箇所や資材運搬等の車両の仮設道路には適宜散水を行い、造成工事に伴う粉じんの飛散を防止する。	低減	事業者
			・ 工事区域出口に洗浄用ホース等を設置し、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。	低減	事業者
			・ 計画地内の土砂の運搬時には、必要に応じてシートを被覆し、資材運搬等の車両の走行に伴う粉じんの飛散を防止する。	低減	事業者
			・ 必要に応じて造成地をシートにより被覆し、裸地からの粉じんの飛散を防止する。	低減	事業者
			・ 計画地内の土砂等の運搬には、場内制限速度を厳守させ、粉じんの飛散防止に努める。	低減	事業者
		伝搬経路対策	・ 必要に応じて、計画地の周囲には、高さ 2m の防塵ネット又は防音を兼ねた仮囲いを設置する。	低減	事業者

##### ② 基準・目標等との整合の観点

造成等の工事に伴う降下ばいじん量の評価は表 10-1-75 に示すとおり、各予測地点における降下ばいじん量の最大値は、0.90~1.92t/km<sup>2</sup>/月であり、すべての地点で整合を図るべき基準等を下回っている。

したがって、造成等の工事に伴う降下ばいじん量の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。

表 10-1-75 造成等の工事に伴う降下ばいじん量の評価

予測地点	ユニット等	降下ばいじん量 (t/km <sup>2</sup> /月)					整合を図るべき基準等
		春季	夏季	秋季	冬季	最大	
A 地点 (計画地北側 民家付近)	土砂掘削	0.03	0.06	0.02	0.02	0.06	10t/km <sup>2</sup> /月 以下
	盛土	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	
	合計	<b>0.87</b>	<b>0.90</b>	<b>0.86</b>	<b>0.86</b>	<b>0.90</b>	
B 地点 (計画地南側 民家付近)	土砂掘削	0.04	0.01	0.07	0.09	0.09	
	盛土	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	
	合計	<b>0.88</b>	<b>0.85</b>	<b>0.91</b>	<b>0.93</b>	<b>0.93</b>	
C 地点 (計画地内残 地民家付近)	土砂掘削	0.02	0.01	0.02	0.03	0.03	
	盛土	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	
	資材運搬等の車両の走行	0.43	0.36	0.51	0.61	0.61	
	合計	<b>1.28</b>	<b>1.22</b>	<b>1.37</b>	<b>1.48</b>	<b>1.48</b>	
D 地点 (計画地内残 地民家付近)	土砂掘削	0.02	0.01	0.04	0.05	0.05	
	盛土	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	
	資材運搬等車両の走行	0.54	0.25	0.90	1.03	1.03	
	合計	<b>1.40</b>	<b>1.11</b>	<b>1.78</b>	<b>1.92</b>	<b>1.92</b>	
E 地点 (計画地北側 民家付近)	土砂掘削	0.42	0.65	0.29	0.13	0.65	
	盛土	0.84	0.84	0.84	0.84	0.84	
	合計	<b>1.26</b>	<b>1.49</b>	<b>1.13</b>	<b>0.97</b>	<b>1.49</b>	

#### 4) 施設の稼働に伴う大気質への影響

##### (1) 評価方法

###### ① 回避低減の観点

施設の稼働に伴う大気質への影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

###### ② 基準・目標等との整合の観点

表 10-1-76 に示す整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10-1-76(1) 整合を図るべき基準等（長期平均濃度）

項目	整合を図るべき基準等
二酸化窒素	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）
二酸化硫黄	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。 「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月、環境庁告示第25号）
浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月、環境庁告示第25号）
非メタン炭化水素	午前6時から午前9時までの3時間平均値が0.20ppmCから0.31ppmCの範囲内、またはそれ以下であること。 「炭化水素に係る指針」（昭和51年3月、中央公害対策審議会答申）

表 10-1-76(2) 整合を図るべき基準等（短期平均濃度）

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

## (2) 評価結果

### ① 回避低減の観点

本事業では、供用時における施設の稼働に伴う大気汚染物質の排出による大気質への影響が考えられるが、表 10-1-77 に示す環境の保全のための措置を講じることで、大気質への影響の低減に努める。

したがって、施設の稼働に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減が図られていると評価する。

表 10-1-77 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置	措置の区分	実施主体
施設の稼働	大気汚染物質の排出	発生源対策	・ 進出予定企業に対し、「大気汚染防止法」、「埼玉県生活環境保全条例」に定める規制基準の遵守を要請する。	低減	事業者 (実施は進出予定企業)
			・ 必要に応じて排出ガス処理施設の設置等による公害発生防止に努めるように要請する。	低減	事業者 (導入予定者は進出予定企業)

### ② 基準・目標等との整合の観点

#### ア. 長期平均濃度

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 2% 除外値）及び午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値（非メタン炭化水素）に換算して評価を行った。

年平均値から日平均値及び午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値への換算式は、図 10-1-31(1)～(4) に示すとおり、埼玉県内のすべての一般局における過去 5 年間（平成 22 年度～平成 26 年度）の測定結果から年平均値と日平均値及び 3 時間平均値との回帰式を求めそれを用いた。

二酸化窒素：[日平均値の年間 98% 値] =  $1.8431 \times [\text{年平均値}] + 0.0038$  (ppm)

二酸化硫黄：[日平均値の年間 2% 除外値] =  $1.2971 \times [\text{年平均値}] + 0.0013$  (ppm)

浮遊粒子状物質：[日平均値の年間 2% 除外値] =  $1.4935 \times [\text{年平均値}] + 0.0207$  (mg/m<sup>3</sup>)

非メタン炭化水素：[6～9 時の年平均値] =  $1.0203 \times [\text{年平均値}] + 0.0026$  (ppmC)

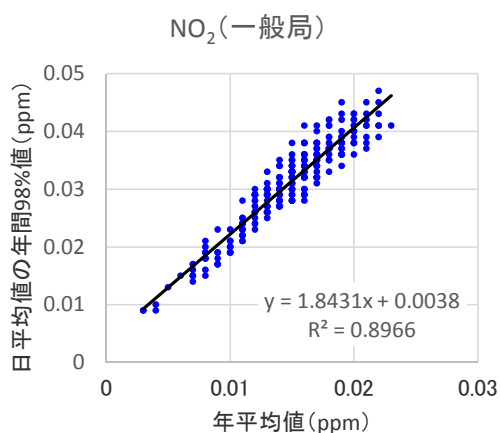


図 10-1-31(1) 二酸化窒素の年平均値と日平均値の年間 98% 値の相関図（一般局）

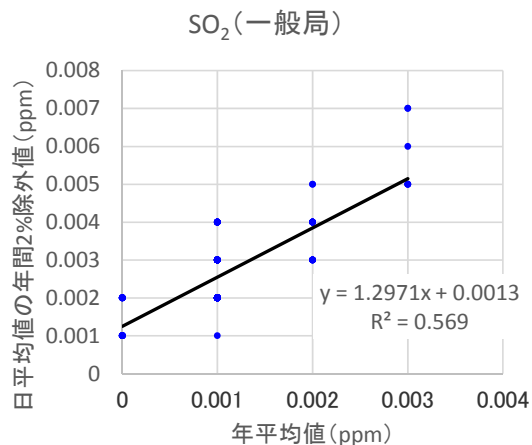


図 10-1-31(2) 二酸化硫黄の年平均値と日平均値の 2% 除外値の相関図（一般局）



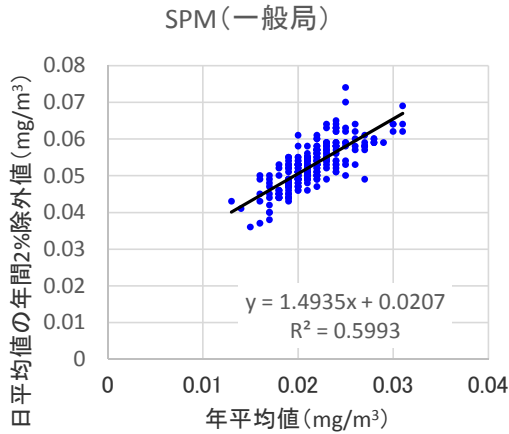


図 10-1-31 (3) 浮遊粒子状物質の年平均値と日平均値の2%除外値の相関図 (一般局)

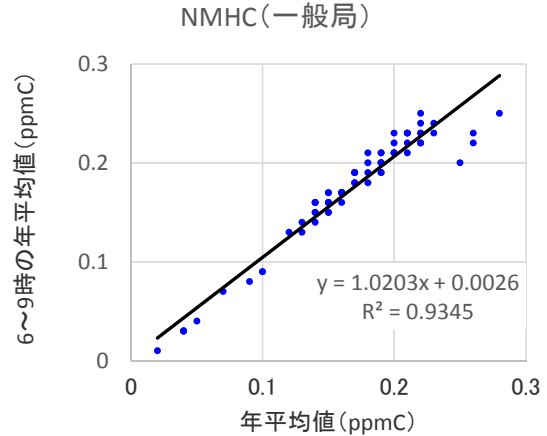


図 10-1-31 (4) 非メタン炭化水素の年平均値と午前6時から午前9時までの3時間平均値の相関図 (一般局)

施設の稼働に伴う大気質の評価(長期平均濃度)は表 10-1-78 に示すとおり、最大着地濃度出現地点における二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.032ppm、二酸化硫黄の日平均値の 2%除外値は 0.005ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は 0.052mg/m<sup>3</sup>、非メタン炭化水素の 3 時間平均値は 0.23ppmC である。

このような状況から、長期平均濃度から推定される日平均値については、すべての項目において整合を図るべき基準等を下回っている。

したがって、施設の稼働に伴う大気質の予測結果(長期平均濃度)は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。

表 10-1-78 施設の稼働に伴う大気質の評価(長期平均濃度)

予測地点	項目	将来予測濃度		付加率	整合を図るべき基準等 (日平均値 <sup>注)</sup> )
		年平均値	日平均値 <sup>注)</sup>		
最大着地濃度出現地点	二酸化窒素 (ppm)	0.01533	0.032	2.2%	0.04~0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下
	二酸化硫黄 (ppm)	0.00309	0.005	67.6%	0.04ppm 以下
	浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	0.02077	0.052	3.7%	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
	非メタン炭化水素 (ppmC)	0.22077	0.23	0.3%	0.20~0.31ppmC の範囲内、またはそれ以下

注) 非メタン炭化水素の日平均値欄は、午前6時から午前9時までの3時間平均値。

#### イ. 短期平均濃度

施設の稼働に伴う大気質の評価（短期平均濃度）は表 10-1-79 に示すとおり、最大着地濃度出現地点における 1 時間値の最大値は、二酸化窒素 0.08518ppm、二酸化硫黄 0.0193ppm、浮遊粒子状物質 0.1383mg/m<sup>3</sup> であり、すべての項目において整合を図るべき基準等を下回っている。

したがって、施設の稼働に伴う大気質の予測結果（短期平均濃度）は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。

表 10-1-79 施設の稼働に伴う大気質の評価（短期平均濃度）

項目	最大着地濃度 出現地点	将来予測濃度 (1 時間値)	付加率	整合を図るべき基準等 (1 時間値)
二酸化窒素 (ppm)	産業ゾーンの南 東方向で、計画 地境界から東側 に約 65m離れた 位置	0.08518	2.6%	0.1~0.2ppm 以下
二酸化硫黄 (ppm)		0.0193	74.1%	0.1ppm 以下
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )		0.1383	3.8%	0.20 mg/m <sup>3</sup> 以下

## 5) 自動車交通の発生に伴う大気質への影響

### (1) 評価方法

#### ① 回避低減の観点

自動車交通の発生に伴う大気質への影響が、事業者の実行可能な範囲内のできる限り回避され、または低減されているかどうかを明らかにした。

#### ② 基準・目標等との整合の観点

表 10-1-80 に示す整合を図るべき基準等と予測結果との間に整合が図られているかどうかを明らかにした。

表 10-1-80 整合を図るべき基準等（長期平均濃度）

項目	整合を図るべき基準等
二酸化窒素	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)
浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。 「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年5月、環境庁告示第25号)
非メタン炭化水素	午前6時から午前9時までの3時間平均値が0.20ppmCから0.31ppmCの範囲内、またはそれ以下であること。 「炭化水素に係る指針」(昭和51年3月、中央公害対策審議会答申)

### (2) 評価結果

#### ① 回避低減の観点

本事業では、供用時における自動車交通の発生に伴う大気汚染物質の排出による大気質への影響が考えられるが、表 10-1-81 に示す環境の保全のための措置を講じることで大気質への影響の低減に努める。

したがって、自動車交通の発生に伴う大気質への影響は、実行可能な範囲内のできる限り低減が図られていると評価する。

表 10-1-81 環境の保全のための措置

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置	措置の区分	実施主体
自動車交通の発生	大気汚染物質の排出	発生源対策	・ 関連車両は、最新排出ガス規制適合車の使用し、「埼玉県生活環境保全条例」に基づくディーゼル車の排出ガス規制に適合した車両の使用の徹底を要請する。	低減	事業者 (実施は進出予定企業)
			・ 関連車両の計画的かつ効率的な物流計画を検討するよう要請する。	低減	事業者 (実施は進出予定企業)
			・ 関連車両のアイドリングストップの徹底を要請する。	低減	事業者 (実施は進出予定企業)
			・ 関連車両の不必要な空ぶかしは行わないよう要請する。	低減	事業者 (実施は進出予定企業)
			・ 関連車両の整備・点検を要請する。	低減	事業者 (実施は進出予定企業)

## ② 基準・目標等との整合の観点

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2%除外値）及び午前6時から午前9時までの3時間平均値（非メタン炭化水素）に換算して評価を行った。

二酸化窒素の年平均値から日平均値への換算式は、「1) 建設機械の稼働に伴う大気質への影響」と同様とした。

浮遊粒子状物質及び非メタン炭化水素の年平均値から日平均値又は3時間平均値への換算式は、図10-1-32(1)～(2)に示すとおり埼玉県内の自排局における過去5年間（平成22年度～平成26年度）の測定結果から、年平均値と日平均値及び3時間平均値との回帰式を求めそれを用いた。

浮遊粒子状物質：[日平均値の年間2%除外値] =  $1.3369 \times [\text{年平均値}] + 0.0246$  (mg/m<sup>3</sup>)

非メタン炭化水素：[6～9時の年平均値] =  $1.0736 \times [\text{年平均値}] - 0.0018$  (ppmC)

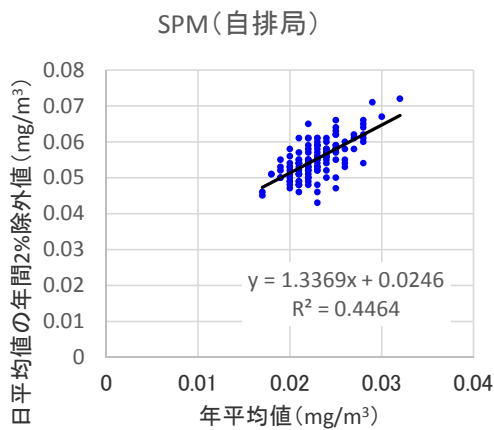


図 10-1-32(1) 浮遊粒子状物質の年平均値と日平均値の2%除外値の相関図（自排局）

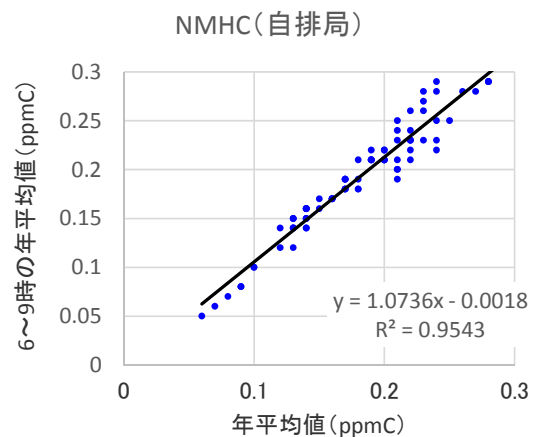


図 10-1-32(2) 非メタン炭化水素の年平均値と午前6時から午前9時までの3時間平均値の相関図（自排局）

自動車交通の発生に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び非メタン炭化水素の評価は表10-1-82(1)～(3)に示すとおり、各予測地点の道路端における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は0.030～0.031ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値は0.051mg/m<sup>3</sup>、非メタン炭化水素の3時間平均値は0.23ppmCであり、すべての項目において整合を図るべき基準等を下回っている。

したがって、自動車交通の発生に伴う二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び非メタン炭化水素の予測結果は、整合を図るべき基準等との整合が図られていると評価する。

表 10-1-82(1) 自動車交通の発生に伴う二酸化窒素の評価

単位:ppm

予測地点		供用時の将来予測濃度		付加率	整合を図るべき基準等 (日平均値)
		年平均値	日平均値		
A 地点	官民境界 (上り車線側)	0.01587	0.031	2.8%	0.04~0.06ppm までのゾーン 内又はそれ以下
B 地点	官民境界 (上り車線側)	0.01575	0.031	2.2%	
C 地点	官民境界 (上り車線側)	0.01532	0.030	2.1%	

注) 予測位置は官民境界地上 1.5m。予測結果は、各予測断面の官民境界のうち将来予測濃度が大きい方を示した。

表 10-1-82(2) 自動車交通の発生に伴う浮遊粒子状物質の評価

単位:mg/m<sup>3</sup>

予測地点		供用時の将来予測濃度		付加率	整合を図るべき基準等 (日平均値)
		年平均値	日平均値		
A 地点	官民境界 (上り車線側)	0.02007	0.051	0.2%	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
B 地点	官民境界 (上り車線側)	0.02006	0.051	0.1%	
C 地点	官民境界 (上り車線側)	0.02002	0.051	0.1%	

注) 予測位置は官民境界地上 1.5m。予測結果は、各予測断面の官民境界のうち将来予測濃度が大きい方を示した。

表 10-1-82(3) 自動車交通の発生に伴う非メタン炭化水素の評価

単位:ppmC

予測地点		供用時の将来予測濃度		付加率	整合を図るべき基準等 (午前 6 時から午前 9 時までの 3 時間平均値)
		年平均値	午前 6 時から 午前 9 時までの 3 時間平均値		
A 地点	官民境界 (上り車線側)	0.22035	0.23	0.06%	0.20~0.31ppmC の範囲内、 またはそれ以下
B 地点	官民境界 (上り車線側)	0.22029	0.23	0.05%	
C 地点	官民境界 (上り車線側)	0.22017	0.23	0.08%	

注) 予測位置は官民境界地上 1.5m。予測結果は、各予測断面の官民境界のうち将来予測濃度が大きい方を示した。