

## 第1章 大気質

### 1-1 解体工事による粉じん

#### 1-1-1 概要

現況施設の解体工事時による粉じんの飛散について検討を行った。

#### 1-1-2 調査

既存資料により、現況の把握を行った。

##### (1) 調査事項

気象（風向・風速）の状況

現況施設の状況

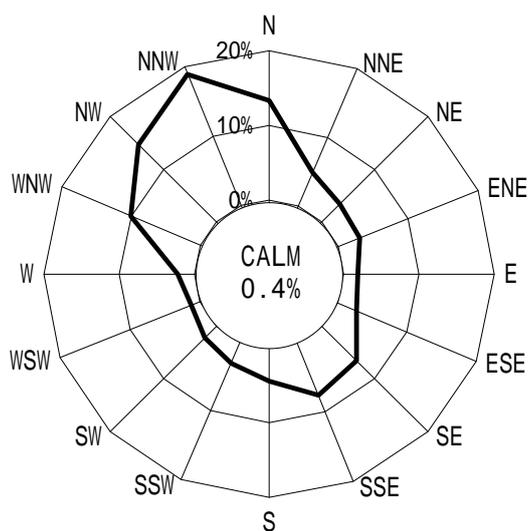
##### (2) 調査方法

風向・風速は、平成20年度の名古屋地方気象台における測定結果の資料収集によった。  
現況施設の状況は、本事業者の資料によった。

##### (3) 調査結果

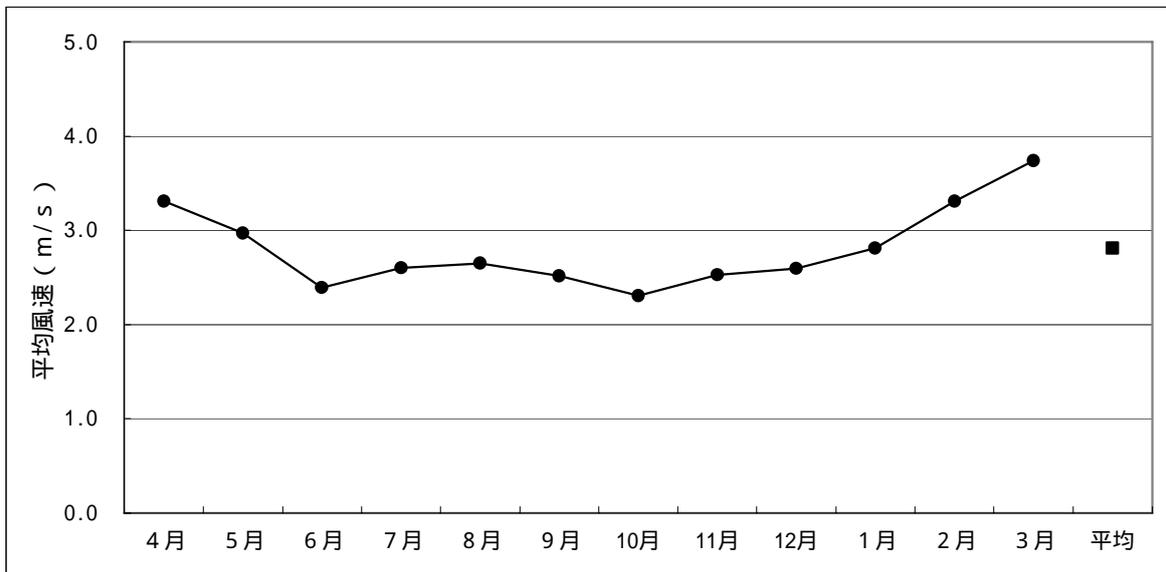
気象（風向・風速）の状況

平成20年度における風配図は図2-1-1に、月別平均風速は図2-1-2に示すとおりである。  
これによると、名古屋地方気象台における主風向は北北西（NNW）であり、年間平均風速は2.8m/sである。



注) 図中の CALM は静穏（0.2m/s 以下の風速）の割合を示す。  
出典) 名古屋地方気象台の測定結果より作成

図 2-1-1 名古屋地方気象台における風配図（平成20年度）



出典) 名古屋地方気象台の測定結果より作成

図 2-1-2 名古屋地方気象台における月別平均風速 (平成 20 年度)

#### 現況施設の状況

現況施設は主に 4 棟の建築物があり、いずれも事務所として使用されている。4 棟を合計した延べ面積は約 27,000 m<sup>2</sup>、最高高さは約 28m (地上 8 階) である。

#### 1-1-3 予 測

##### (1) 予測事項

現況施設の解体工事による粉じん

##### (2) 予測対象時期

解体工事中

##### (3) 予測場所

事業予定地周辺

##### (4) 予測方法

予測手法

粉じんは乾燥した強風時に飛散しやすいことから、表 2-1-1 に示すビューフォート風力階級の風力階級 4 「砂ぼこりが立ち、紙片が舞い上がる。」以上の風速 (風速 5.5m/s 以上) の出現頻度を求めることにより、粉じんの飛散について予測した。

現況施設の解体工事は、最高 30m 程度の高さから始めるため、予測対象高さを地上 30m、20m、10m、0m として、風力階級 4 以上の出現頻度を求めた。

なお、ビューフォート風力階級を用いる際には、予測対象高さより 10m 高い位置における風速が必要なため、地上 30m については地上 40m、地上 20m については地上 30m、地上 10m については地上 20m、地上 0m については地上 10m の風速を用いて出現頻度を整理した。

表 2-1-1 ビューフォートの風力階級

風力階級	風速 <sup>注)</sup> (m/s)	説明 (陸上)
0	0.0 から 0.3 未満	静穏。煙はまっすぐに昇る。
1	0.3 以上 1.6 未満	風向きは、煙がなびくのでわかるが、風見には感じない。
2	1.6 以上 3.4 未満	顔に風を感じる。木の葉が動く。風見も動き出す。
3	3.4 以上 5.5 未満	木の葉や細い小枝がたえず動く。軽い旗が開く。
4	5.5 以上 8.0 未満	砂ぼこりが立ち、紙片が舞い上がる。小枝が動く。
5	8.0 以上 10.8 未満	葉のあるかん木がゆれはじめる。池や沼の水面に波がしらが立つ。
6	10.8 以上 13.9 未満	大枝が動く。電線が鳴る。かさは、さしにくい。
7	13.9 以上 17.2 未満	樹木全体がゆれる。風に向かって歩きにくい。
8	17.2 以上 20.8 未満	小枝が折れる。風に向かっては歩けない。
9	20.8 以上 24.5 未満	人家にわずかの損害がおこる。(煙突が倒れ、かわらがはがれる。)

注) 開けた平らな地面から 10m の高さにおける相当風速  
出典)「地上気象観測指針」(気象庁, 2002 年)より作成

#### 予測条件

風向・風速は、名古屋地方気象台における平成 20 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。なお、予測にあたっては、風速をべき乗則<sup>注)</sup>により、予測対象高さの風速に補正した。(べき乗則、気象条件等の詳細は、資料 3 - 1 (資料編 p.62) 参照)

#### (5) 予測結果

高さ別の風力階級 4 以上の出現頻度の状況は表 2-1-2、地上 30m における風力階級 4 以上の年間風配図は図 2-1-3 に示すとおりである。(高さ別、風力階級別出現頻度及び年間風配図は、資料 3 - 1 (資料編 p.63) 参照)

粉じんが飛散する条件である風力階級 4 以上の年間出現頻度は、30m が 14.5%、20m が 11.7%、10m が 8.4%、0 m が 4.1% であり、西北西 (WNW) ~ 北 (N) の風向の時に多く発生すると予測される。また、時期的には 1 ~ 4 月の冬季から春季に多く発生すると予測される。

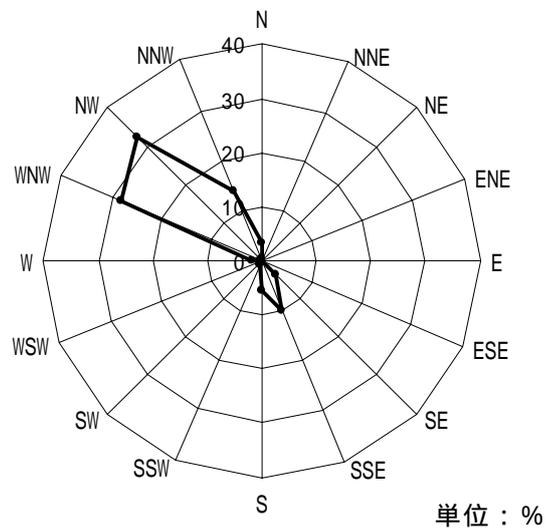
注)「新・ビル風の知識」(風工学研究所, 1989 年)

表 2-1-2 高さ別の風力階級 4 以上の出現頻度

単位：%

予測対象高さ (m)	平成20年度												年間
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
0	6.8	2.4	0.1	0.4	1.2	0.8	0.9	1.5	3.1	7.5	10.0	14.2	4.1
10	12.9	7.9	2.4	1.7	3.8	5.0	3.0	5.4	6.9	13.0	16.4	22.8	8.4
20	18.3	11.3	4.2	4.8	7.3	8.1	4.8	8.1	9.5	16.4	20.2	28.2	11.7
30	22.6	13.8	5.7	7.9	11.3	10.6	6.6	10.3	12.2	18.7	22.3	32.5	14.5

注) 表中の値は、予測対象高さに 10m を加算した高さにおける出現頻度を示す。



単位：%

図 2-1-3 風力階級 4 以上による年間風配図<sup>注)</sup>(地上 30m)

注) 地上 30m の高さに 10m を加算した高さにおける風配図である。

#### 1-1-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・ 防音パネルの高さは、現況施設の高さを上回る高さとする。
- ・ 地上解体工事には防じんシート等を設置し、粉じんの飛散を防止する。
- ・ 解体工事箇所の散水及び清掃を適宜実施し、粉じん発生量を低減する。
- ・ 工事用運搬車両のタイヤに付着した泥・土の飛散を防止するために、出入口付近に水洗いを行う洗車施設を設置し、粉じん発生量の低減に努める。
- ・ 運搬作業では、必要に応じて、工事用運搬車両に飛散防止シート掛け等をするなどして、粉じん発生量の低減に努める。
- ・ 気象情報などに注意を払い、粉じんの飛散が考えられるような強風時には、集積された解体ガラをシートで覆うなどして、粉じん発生量の低減に努める。
- ・ 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。

#### 1-1-5 評 価

予測結果によると、粉じんの飛散が考えられる気象条件の年間出現頻度は、4.1～14.5%である。

本事業の実施にあたっては、防音パネルの高さは現況施設の高さを上回る高さとする等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。

## 1-2 建設機械の稼働による大気汚染

### 1-2-1 概 要

新建築物の建設時における建設機械の稼働に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について検討を行った。

### 1-2-2 調 査

既存資料により、現況の把握を行った。

#### (1) 調査事項

気象（風向・風速、大気安定度）の状況

大気質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質）の状況

#### (2) 調査方法

気象（風向・風速、大気安定度）の状況

風向・風速は、平成 20 年度の名古屋地方気象台における測定結果の資料収集によった。

大気安定度は、上記の風速と同年度及び同場所における日射量並びに雲量の観測結果から、表 2-1-3 に示すパスキル大気安定度階級分類（日本式）により求めた。

大気質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質）の状況

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、大気汚染常時監視測定局（以下「常監局」という。）である中村保健所における測定結果の資料収集によった。

表 2-1-3 パスキル大気安定度階級分類（日本式）

風 速 (地上 10m) m / s	日射量 cal / cm <sup>2</sup> · h			本 曇 ( 8 ~ 10 ) ( 日中 · 夜間 )	夜 間	
	50	49 ~ 25	24		上層雲(5~10) 中・下層雲(5~7)	雲 量 ( 0 ~ 4 )
< 2	A	A - B	B	D	( G )	( G )
2 ~ 3	A - B	B	C	D	E	F
3 ~ 4	B	B - C	C	D	D	E
4 ~ 6	C	C - D	D	D	D	D
6 <	C	D	D	D	D	D

注)1:日射量については原文が定性的であるので、これに相当する量を推定して定量化した。

2:夜間は日の入り前 1 時間から日の出後 1 時間の間を指す。

3:日中、夜間とも本曇（ 8 ~ 10 ）のときは風速のいかんにかかわらず中立状態 D とする。

4:夜間（注 2）の前後 1 時間は雲の状態いかんにかかわらず中立状態 D とする。

出典)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター,平成 12 年)

(3) 調査結果

気象（風向・風速、大気安定度）の状況

平成 20 年度における風配図及び月別平均風速は、1-1「解体工事による粉じん」に示すとおりである。(1-1-2(3) 「気象（風向・風速）の状況」(p.113) 異常年検定結果は、資料 3 - 2（資料編 p.65）参照）

また、各大気安定度階級の出現頻度は、表 2-1-4 に示すとおりであり、中立（D）が約 57%を占めている。

表 2-1-4 大気安定度階級の出現頻度（平成 20 年度）

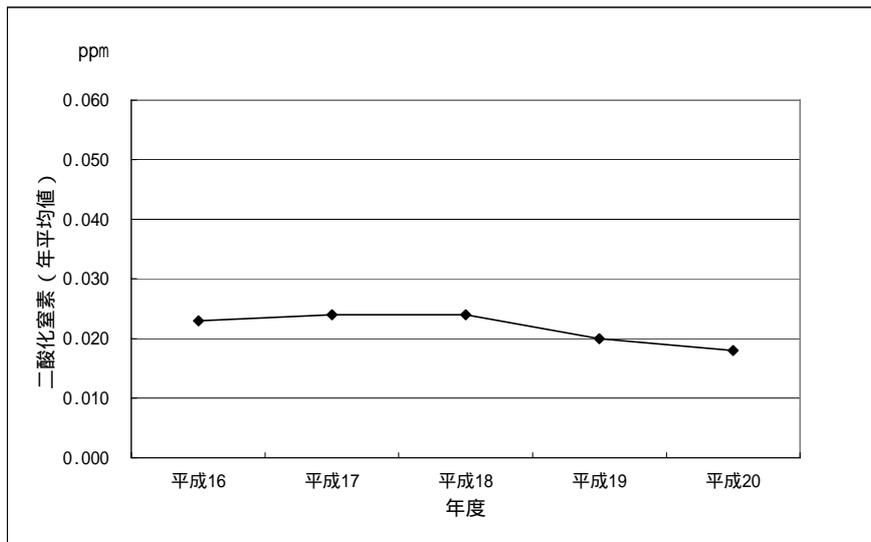
大気安定度階級	不安定						中立	安定		
	A	A-B	B	B-C	C	C-D	D	E	F	G
出現頻度（%）	2.6	6.0	7.6	2.5	5.8	2.8	57.1	3.8	4.5	7.2

注) 端数処理により、各大気安定度階級の出現頻度の合計は 100.0%とならない。

大気質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質）の状況

ア 二酸化窒素

中村保健所における平成 16～20 年度の二酸化窒素濃度の経年変化は、図 2-1-4 に示すとおりである。これによると、二酸化窒素濃度は、平成 18 年度以降、減少傾向にある。また、平成 20 年度における中村保健所の測定結果を環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値と比較すると、表 2-1-5 のとおりであり、環境基準及び環境目標値ともに達成している。



出典)「平成 16～20 年度 大気汚染常時監視結果」(名古屋市，平成 17～21 年)

図 2-1-4 中村保健所における二酸化窒素濃度の経年変化

表 2-1-5 中村保健所における二酸化窒素濃度測定結果（平成 20 年度）

年平均値 (ppm)	環境基準との対比		環境目標値との対比		1時間値 の最高値 (ppm)	日平均値の 年間98%値 (ppm)	環境基準・環境 目標値の達成状況 :達成 ×:非達成
	日平均値が0.06ppmを 超えた日数とその割合 (日) (%)	日平均値が0.04ppmを 超えた日数とその割合 (日) (%)					
0.018	0	0.0	2	0.5	0.062	0.035	

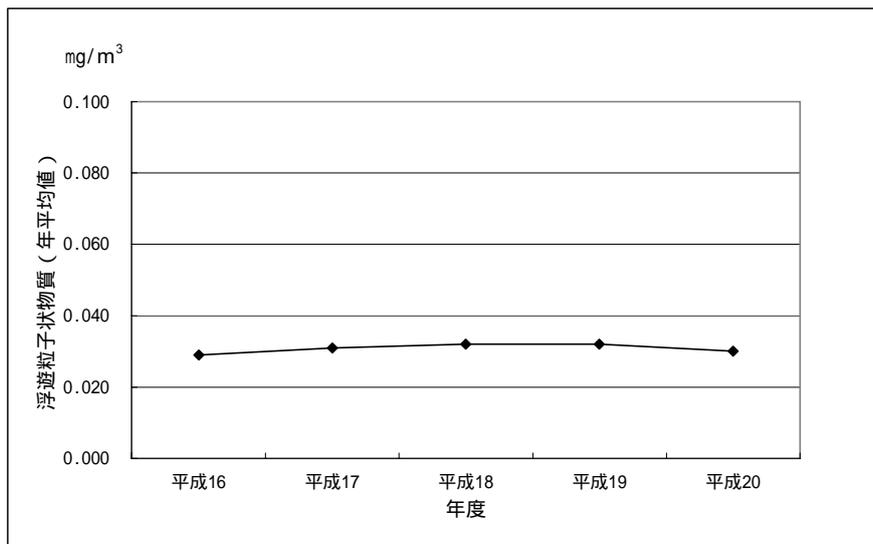
注)1:環境基準の評価方法は、「1日平均値の低い方から98%に相当する値が、0.04~0.06ppmのゾーン内又はそれ以下であること。」である。

2:環境目標値の評価方法は、「1日平均値の低い方から98%に相当する値が、0.04ppm以下であること。」である。

出典)「平成20年度 大気汚染常時監視結果」(名古屋市,平成21年)

イ 浮遊粒子状物質

中村保健所における平成 16~20 年度の浮遊粒子状物質濃度の経年変化は、図 2-1-5 に示すとおりである。これによると、浮遊粒子状物質濃度は、横ばいの状態で推移している。また、平成 20 年度における中村保健所の測定結果を環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値と比較すると、表 2-1-6 のとおりであり、環境基準及び環境目標値ともに達成している。



出典)「平成 16~20 年度 大気汚染常時監視結果」(名古屋市,平成 17~21 年)

図 2-1-5 中村保健所における浮遊粒子状物質濃度の経年変化

表 2-1-6 中村保健所における浮遊粒子状物質濃度測定結果（平成 20 年度）

年平均値 (mg/m³)	環境基準並びに環境目標値との対比				1時間値 の最高値 (mg/m³)	日平均値の 2%除外値 (mg/m³)	環境基準・環境 目標値の達成状況 (長期的評価) :達成 ×:非達成
	1時間値が0.20mg/m³を 超えた時間数とその割合 (時間) (%)	日平均値が0.10mg/m³を 超えた日数とその割合 (日) (%)					
0.030	0	0.0	0	0.0	0.160	0.062	

注)環境基準及び環境目標値の長期的評価方法は、「1日平均値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した値が、0.10mg/m³以下に維持されること。ただし、1日平均値が0.10mg/m³を超えた日が2日以上連続しないこと。」である。

出典)「平成20年度 大気汚染常時監視結果」(名古屋市,平成21年)

### 1-2-3 予 測

#### (1) 二酸化窒素

##### 予測事項

建設機械の稼働による大気汚染物質濃度（二酸化窒素濃度の年平均値及び日平均値の年間 98% 値）

##### 予測対象時期

予測対象時期は、建設機械の稼働による大気汚染物質（窒素酸化物または粒子状物質）の排出量が最大となる工事着工後 13～24 ヶ月目の 1 年間とした。（資料 1 - 6（資料編 p.24）参照）

予測対象時期に該当する工事内容は、表 2-1-7 に示すとおりである。

表 2-1-7 予測対象時期における工事内容

工事内容	工 事 期 間
杭工事	工事着工後 13 ヶ月目
掘削工事	" 13～14 ヶ月目、16～24 ヶ月目
地下躯体工事	" 13～15 ヶ月目、17～24 ヶ月目
地上躯体工事	" 14～24 ヶ月目
設備・仕上工事	" 19～24 ヶ月目

##### 予測場所

事業予定地周辺とし、50mメッシュの格子点で予測を行った。予測高さは、地上 1.5m とした。

##### 予測方法

###### ア 予測手法

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測は、図 2-1-6 に示す手順で行った。

予測式は点煙源拡散式<sup>注)</sup>とし、有風時（風速 1.0m/s 以上）の場合にはブルーム式、弱風時（風速 0.5～0.9m/s）の場合には弱風パフ式、無風時（風速 0.4m/s 以下）の場合にはパフ式を用いた。（予測式、年平均値の算出等の詳細は、資料 3 - 3（資料編 p.66）参照）

注)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）

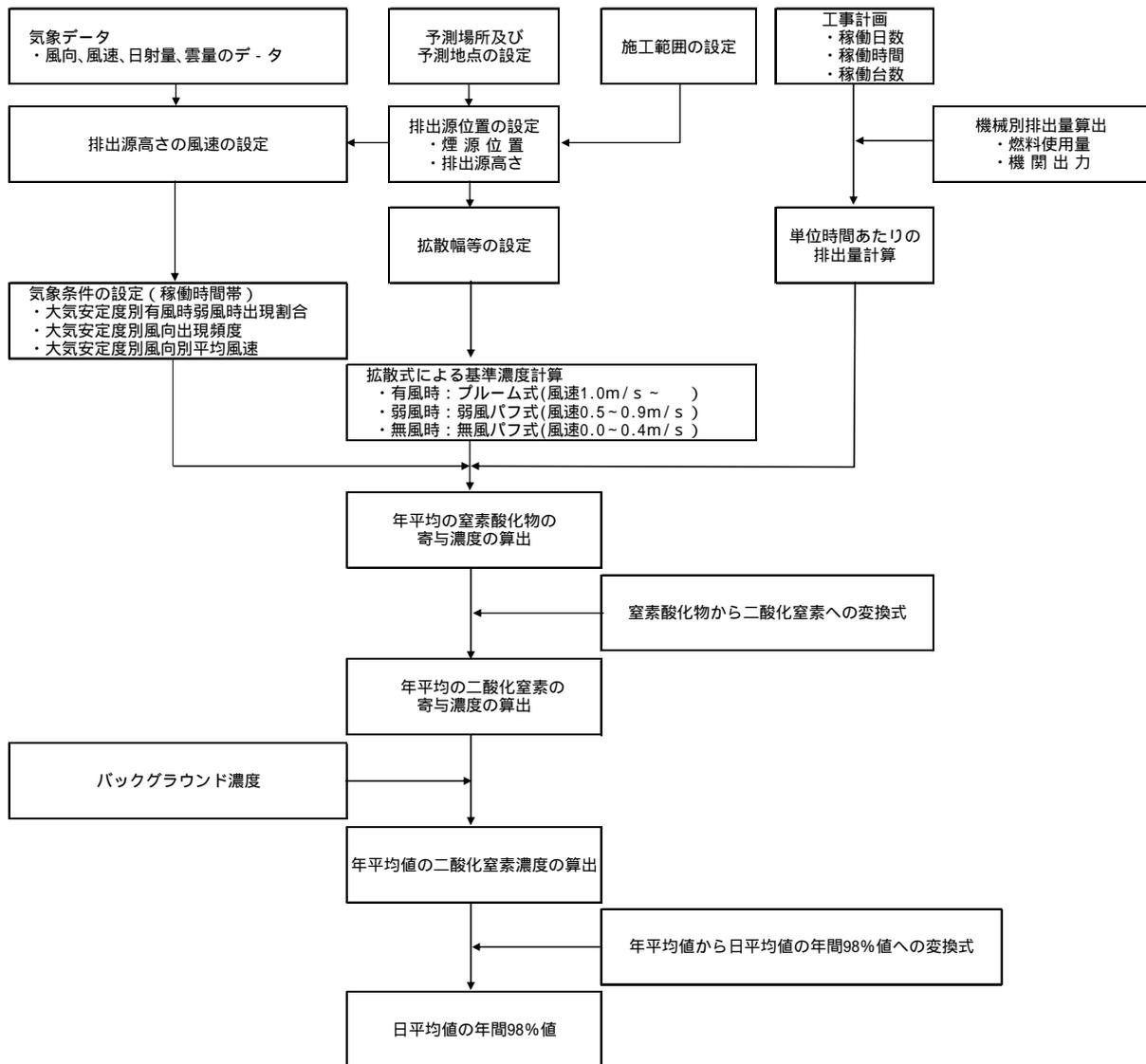


図 2-1-6 建設機械の稼働による二酸化窒素の予測手順

## イ 予測条件

### (ア) 気象条件の設定

風向・風速は、名古屋地方気象台における平成 20 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。なお、予測にあたっては、風速をべき乗則<sup>注)</sup>により、排出源高さの風速に補正した。(べき乗則、気象条件等の詳細は、資料 3 - 4 (資料編 p.69) 参照)

注)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター,平成 12 年)

(イ) 排出源条件の設定

ア) 排出源（煙源）の配置

排出源（煙源）の配置は、後述する予測結果の図（図 2-1-7）と併せて示したとおりであり、施工範囲内に概ね均等間隔に配置した。

本事業においては、高さ 3 m の仮囲いを設置することから、排出源高さは 4 m<sup>注)</sup>とした。

イ) 排出量の算定

建設機械から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の排出係数及び排出量は、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」（財団法人 道路環境研究所，2007 年）に基づき算出した。排出ガスの諸元は、表 2-1-8 に示すとおりである。（排出量算定の詳細は、資料 3 - 5（資料編 p.72）参照）

なお、本事業においては、事前配慮に基づき、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用することを前提とした。

表 2-1-8 排出ガス諸元

建設機械名	規格	定格出力 （kW）	年間稼働 延べ台数 （台）	標準運転 時間 （時/日）	燃料 消費量 （ℓ/h・台）	窒素酸化物 排出量 （m <sup>3</sup> /年）	粒子状物質 排出量 （kg/年）	備考
クローラクレーン	50 t	132	1,150	5.92	11.75	807.17	43.69	対策型
	80 t	184	425	5.92	16.38	415.82	22.50	対策型
	100 t	184	525	5.92	16.38	513.66	27.79	対策型
	150 t	235	75	5.92	20.92	93.72	5.07	対策型
	200 t	235	175	5.92	20.92	218.68	11.83	対策型
コンクリートポンプ車	大型	141	650	7.00	11.00	1,288.33	72.14	-
コンクリートミキサー車	10 t	213	1,150	4.94	12.57	1,838.48	102.95	-
コンプレッサー	50HP	37	650	8.00	6.99	406.20	34.38	対策型
ダンプトラック	10 t	246	1,875	6.00	12.30	3,562.52	199.49	-
バックホウ	0.2m <sup>2</sup>	41	75	6.25	7.18	37.57	3.18	対策型
	0.4m <sup>2</sup>	64	1,225	6.25	11.20	862.45	67.18	対策型
	0.7m <sup>2</sup>	116	1,025	6.25	20.30	1,307.97	101.89	対策型
ラフタークレーン	25 t	193	575	5.93	19.88	683.56	36.99	対策型
	50 t	257	150	5.93	26.47	237.46	12.84	対策型
排出量合計						12,273.59	741.92	

注)1:標準運転時間は、「平成 21 年度版 建設機械等損料表」（社団法人 日本建設機械化協会，平成 21 年）における年間標準運転時間及び年間標準運転日数より算出した。

2:備考に示す「対策型」とは二次排出ガス対策型を、「-」とは排出ガス未対策型をいう。

注) 排出源高さについては、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」（財団法人 道路環境研究所，2007 年）によると、遮音壁が設置されている場合、排出源高さを「仮想路面高さ + 1 m」としていることから、これを参考にして、ここでは仮囲いの高さ + 1 m とした。

(ウ) バックグラウンド濃度の設定

バックグラウンド濃度は、中村保健所における平成 20 年度の年平均値である 0.018ppm を用いた。

ウ 変換式の設定

(ア) 窒素酸化物から二酸化窒素への変換

窒素酸化物から二酸化窒素への変換は、指数近似モデル<sup>注)1</sup>によった。なお、指数近似モデルに用いたオゾンのバックグラウンド濃度は、中村保健所の測定値がないため、常監局である八幡中学校における過去 10 年間（平成 11～20 年度）の光化学オキシダントの昼間の年平均値の平均より、0.026ppm<sup>注)2</sup>とみなした。（変換式及び光化学オキシダントの測定結果の詳細は、資料 3 - 6（資料編 p.75）参照）

(イ) 日平均値の年間 98% 値への変換

年平均値から日平均値の年間 98% 値への変換は、名古屋市内に設置されている常監局〔一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）〕における過去 10 年間（平成 11～20 年度）の測定結果より、以下の変換式を求めて行った。（資料 3 - 6（資料編 p.76）参照）

$$Y = 1.2663X + 0.0132$$

Y：日平均値の年間 98% 値（ppm）

X：年平均値（ppm）

予測結果

二酸化窒素の予測結果は、表 2-1-9 及び図 2-1-7 に示すとおりである。

表 2-1-9 建設機械の稼働による二酸化窒素の最高値

単位：ppm

寄与濃度	バックグラウンド濃度	年平均値 = +	寄与率（%） /	年間 98% 値
0.014	0.018	0.032	43.8	0.054

注)1: 「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）

2: 「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）によれば、オゾンのバックグラウンド濃度の例として、昼間の不安定時には 0.028ppm、中立時に 0.023ppm とされている。今回の設定値 0.026ppm は、これと同等の値となっている。

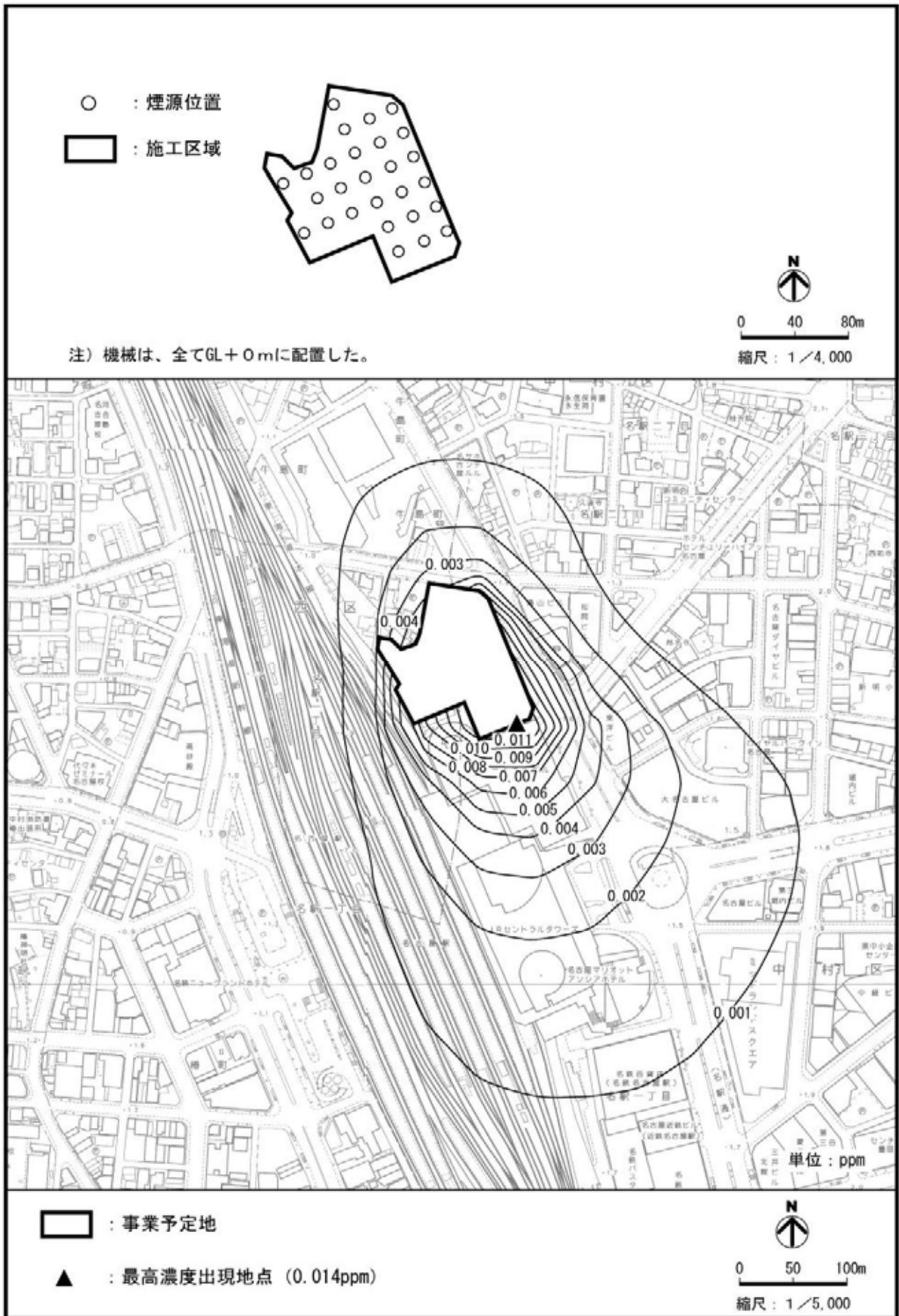


図 2-1-7 建設機械の稼働による二酸化窒素の予測結果

## (2) 浮遊粒子状物質

### 予測事項

建設機械の稼働による大気汚染物質濃度（浮遊粒子状物質濃度の年平均値及び日平均値の2%除外値）

### 予測対象時期

予測対象時期は、(1)「二酸化窒素」と同じとした。

### 予測場所

(1)「二酸化窒素」と同じとした。

### 予測方法

#### ア 予測手法

建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の予測は、図 2-1-8 に示す手順で行った。

予測式は、(1)「二酸化窒素」と同じとした。

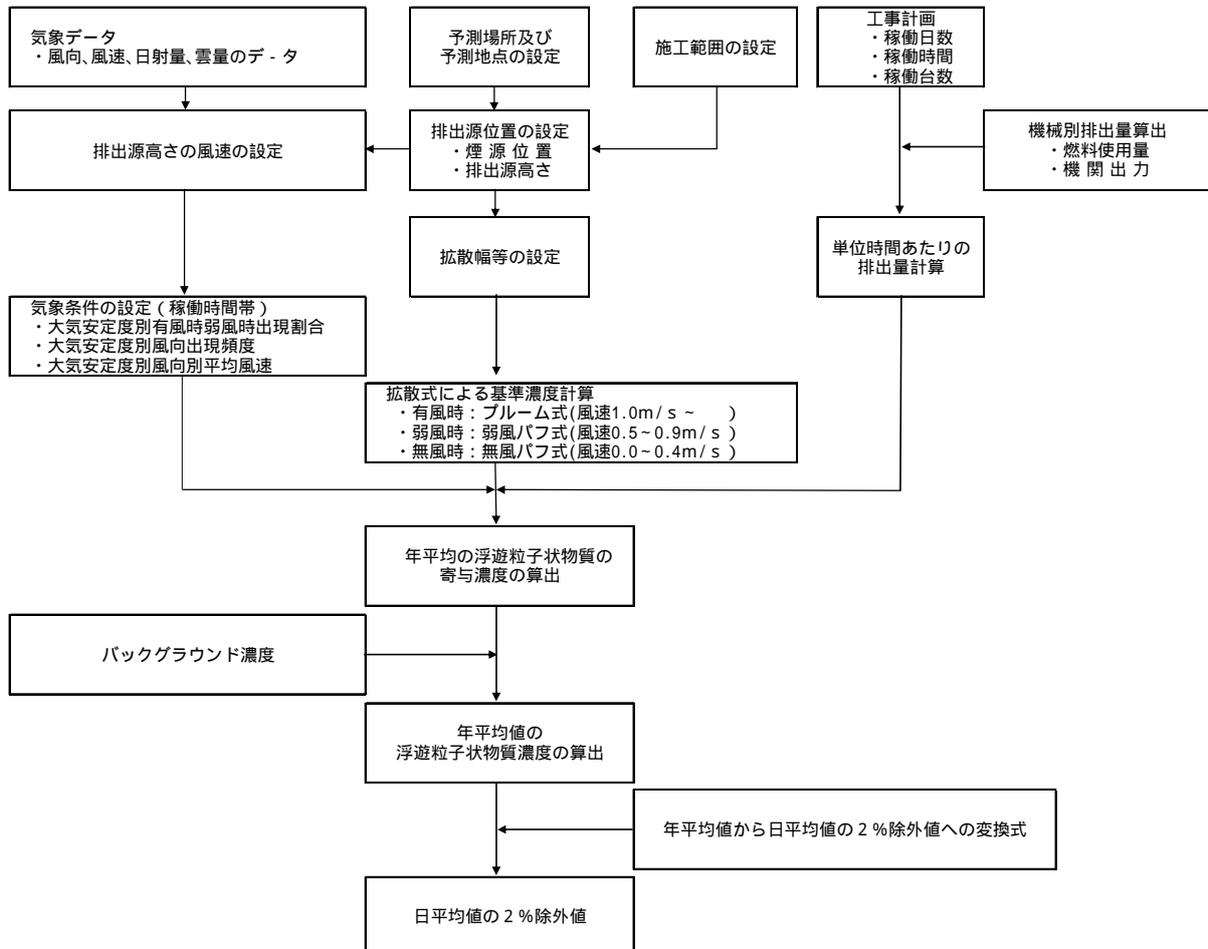


図 2-1-8 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の予測手順

## イ 予測条件

### (ア) 気象条件の設定

(1) 「二酸化窒素」と同じとした。

#### (イ) 排出源条件の設定

##### ア) 排出源（煙源）の配置

(1) 「二酸化窒素」と同じとした。（後掲図 2-1-9 参照）

#### イ) 排出量の算定

(1) 「二酸化窒素」に示すとおりである。

### (ウ) バックグラウンド濃度の設定

バックグラウンド濃度は、中村保健所における平成 20 年度の年平均値である 0.030 mg/m<sup>3</sup>を用いた。

## ウ 変換式の設定

年平均値から日平均値の 2 % 除外値への変換は、名古屋市内に設置されている一般局における過去 10 年間（平成 11～20 年度）の測定結果より、以下の変換式を求めて行った。

（資料 3 - 6（資料編 p.76）参照）

$$Y = 2.1074X + 0.0028$$

Y：日平均値の 2 % 除外値（mg/m<sup>3</sup>）

X：年平均値（mg/m<sup>3</sup>）

## 予測結果

浮遊粒子状物質の予測結果は、表 2-1-10 及び図 2-1-9 に示すとおりである。

表 2-1-10 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の最高値

単位：mg/m<sup>3</sup>

寄与濃度	バックグラウンド濃度	年平均値 = +	寄与率（%） /	2 % 除外値
0.0077	0.030	0.038	20.3	0.083

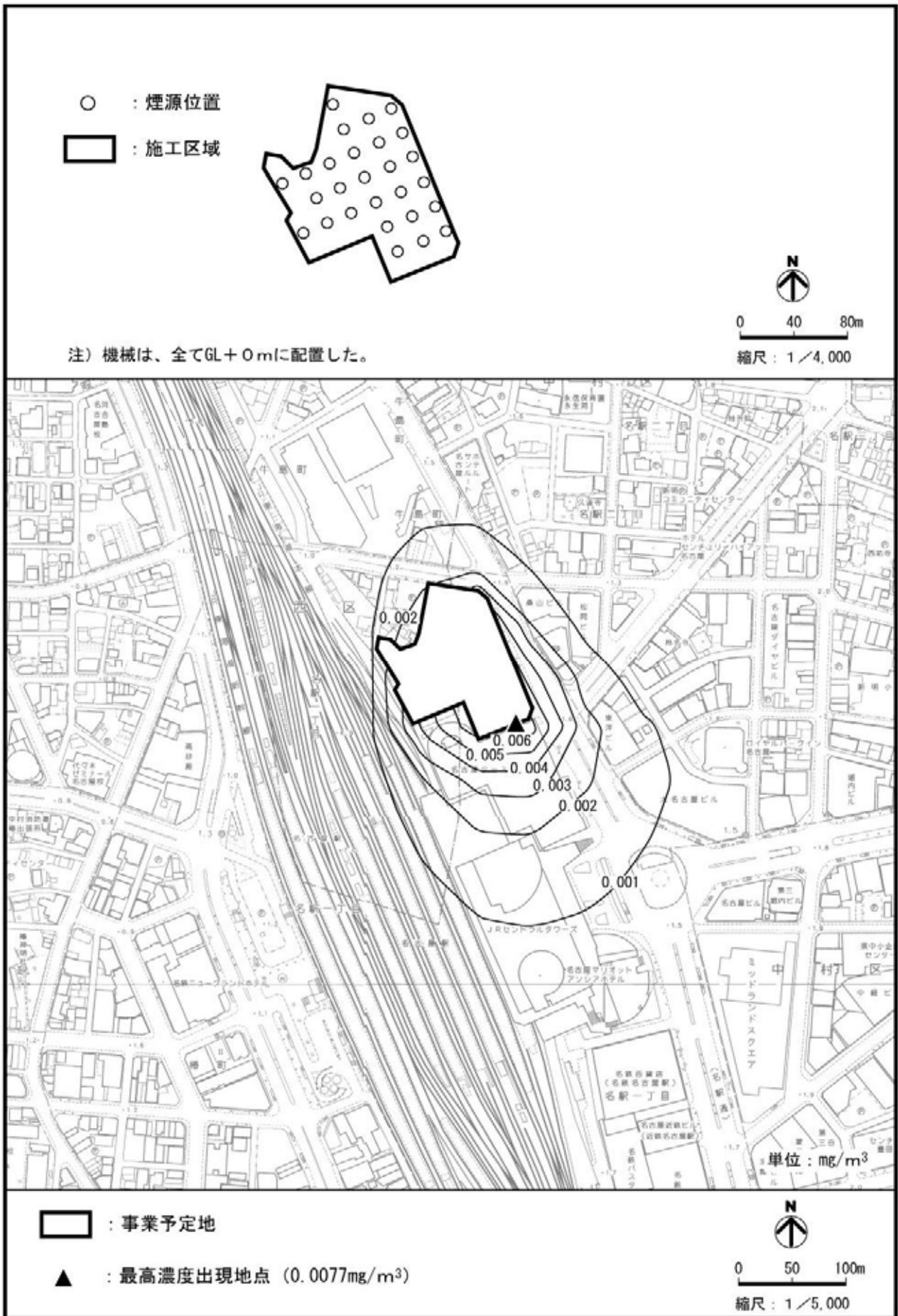


図 2-1-9 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の予測結果

#### 1-2-4 環境の保全のための措置

##### (1) 予測の前提とした措置

- ・仮囲い（高さ3 m）を設置する。
- ・導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用する。

ここで、予測の前提とした措置を講ずることによる低減効果として、以下の2ケースについて、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の寄与濃度を算出することにより、二次排出ガス対策型の建設機械の使用による低減量の把握を行った。

導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用した場合（以下「二次対策型使用」という。）

全て排出ガス未対策型の建設機械を使用した場合（以下「未対策型使用」という。）

各ケースにおける二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の寄与濃度は、表 2-1-11 に示すとおりである。

これによると、二酸化窒素の寄与濃度は、二次対策型使用の場合で 0.014ppm、未対策型使用の場合で 0.022ppm となり、二次対策型使用の方が約 0.008ppm 少なく、約 36.4% 低減される。また、浮遊粒子状物質の寄与濃度は、二次対策型使用の場合で 0.0077 mg/m<sup>3</sup>、未対策型使用の場合で 0.0129 mg/m<sup>3</sup> となり、二次対策型使用の方が約 0.0052 mg/m<sup>3</sup> 少なく、約 40.3% 低減される。

表 2-1-11 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の寄与濃度（最高値）の比較

項 目	二次対策型 使用の場合	未対策型 使用の場合	低減量 = -	低減率 (%) /
二酸化窒素 (ppm)	0.014	0.022	0.008	36.4
浮遊粒子状物質 (mg/m <sup>3</sup> )	0.0077	0.0129	0.0052	40.3

注) はマイナス（低減）を示す。

##### (2) その他の措置

- ・建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で三次排出ガス対策型の機種の導入に努める。
- ・工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。
- ・運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。
- ・建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。
- ・隣接事業者（南地区）と連絡・調整を行う。

#### 1-2-5 評 価

予測結果によると、導入可能な二次排出ガス対策型の建設機械を使用した場合には、全て排出ガス未対策型を使用した場合と比較して、二酸化窒素で約 36.4%、浮遊粒子状物質で約 40.3%削減されることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。

大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値は、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回る。浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値は、環境基準の値及び環境目標値ともに下回る。

本事業の実施においては、二酸化窒素について、環境基準の値を下回るものの、環境目標値を上回ることから、建設機械の機種を選定に際しては、実行可能な範囲で三次排出ガス対策型の機種の導入に努める等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響のさらなる低減に努める。

## 1-3 工事関係車両の走行による大気汚染

### 1-3-1 概要

新建築物の建設時における工事関係車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について検討を行った。また、前述 1-2「建設機械の稼働による大気汚染」との重合についても検討を行った。

### 1-3-2 調査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

#### (1) 既存資料による調査

風向・風速の状況は、1-1「解体工事による粉じん」(1-1-2(3) 「気象(風向・風速)の状況」(p.113)参照)、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況は、1-2「建設機械の稼働による大気汚染」(1-2-2「調査」(p.118)参照)に示すとおりである。

#### (2) 現地調査

##### 調査事項

自動車交通量及び走行速度

##### 調査方法

自動車交通量については、表 2-1-12 に示す大型車、中型車、小型貨物車及び乗用車の 4 車種に分類し、1 時間間隔で測定した。さらに、走行速度については、距離既知の区間を走行する車両の通過時間について、ストップウォッチを用いて、大型車及び小型車の 2 車種別に 1 時間当たり 10 台を基本として計測し求めた。

表 2-1-12 車種分類

2 車種分類	4 車種分類	ナンバープレートの頭一文字
大型車	大型車	1*, 2*, 9, 0
	中型車	1, 2
小型車	小型貨物車	4 (バンを除く), 6
	乗用車	3, 5, 7, 4 (バン)

注)1:分類番号の頭一文字 8 の特殊用途自動車は、実態によって区分した。

2:「\*」は、大型プレート(長さ 440 mm、幅 220 mm)を意味する。  
なお、中型車のナンバープレートは、小型車類と同じ寸法(長さ 330 mm、幅 165 mm)である。

#### 調査場所

図 2-1-10 に示す事業予定地周辺道路の 15 断面で調査を実施した。(各調査場所における道路断面は資料 3 - 7 (資料編 p.77) 参照)

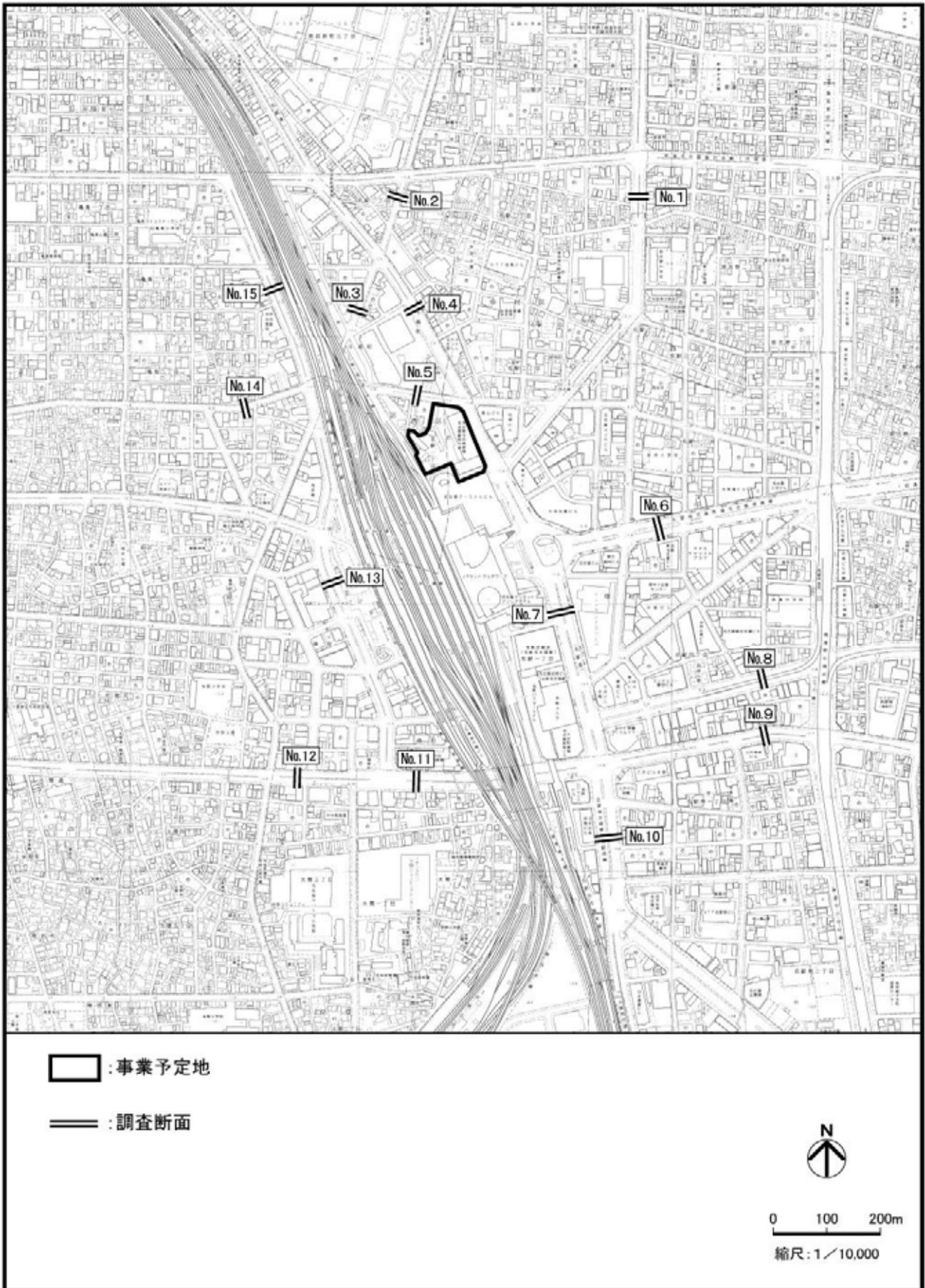


図 2-1-10 自動車交通量調査断面

### 調査期間

調査期間は、表 2-1-13 に示すとおりである。

表 2-1-13 自動車交通量調査期間

区 分	調 査 期 間	調 査 場 所
平 日	平成 21 年 5 月 21 日(木) 6 ~ 22 時	1 ~ 3、6 ~ 10、12、14、15
	平成 21 年 5 月 21 日(木) 6 時 ~ 22 日(金) 6 時	4、5、11、13
休 日	平成 21 年 5 月 24 日(日) 6 ~ 22 時	1 ~ 3、6 ~ 10、12、14、15
	平成 21 年 5 月 24 日(日) 6 時 ~ 25 日(月) 6 時	4、5、11、13

### 調査結果

調査結果は、表 2-1-14 に示すとおりである。(時間別交通量は資料 3 - 8(資料編 p.81)、平均走行速度は資料 3 - 9(資料編 p.97) 参照)

これによると、全ての地点において、平日の方が休日よりも交通量が多い傾向を示していた。

表 2-1-14 自動車交通量調査結果

地点	自動車交通量 (台 / 16 時間)				自動車交通量 (台 / 日)			
	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車
1	782 ( 527)	462 ( 132)	1,859 ( 379)	7,463 ( 5,928)	-	-	-	-
2	142 ( 59)	154 ( 25)	247 ( 52)	5,050 ( 3,492)	-	-	-	-
3	14 ( 1)	164 ( 57)	325 ( 52)	2,115 ( 1,462)	-	-	-	-
4	504 ( 386)	640 ( 188)	590 ( 153)	13,263 ( 10,943)	534 ( 406)	713 ( 239)	622 ( 186)	15,275 ( 12,554)
5	87 ( 99)	644 ( 270)	360 ( 136)	11,423 ( 10,456)	101 ( 104)	726 ( 326)	378 ( 148)	12,842 ( 11,536)
6	582 ( 544)	783 ( 557)	636 ( 380)	22,955 ( 16,978)	-	-	-	-
7	1,052 ( 831)	1,117 ( 466)	933 ( 252)	27,645 ( 23,546)	-	-	-	-
8	市道	114 ( 94)	486 ( 139)	588 ( 114)	16,050 ( 10,132)	-	-	-
	都市高速 道路	170 ( 175)	169 ( 83)	105 ( 28)	5,775 ( 3,023)	-	-	-
9	521 ( 407)	711 ( 248)	2,283 ( 956)	25,751 ( 19,842)	-	-	-	-
10	1,126 ( 820)	1,401 ( 341)	1,804 ( 433)	35,541 ( 29,672)	-	-	-	-
11	924 ( 644)	1,470 ( 537)	7,433 ( 2,167)	32,853 ( 32,276)	985 ( 706)	1,670 ( 726)	7,956 ( 2,574)	39,059 ( 37,455)
12	658 ( 548)	1,060 ( 308)	5,298 ( 292)	22,832 ( 24,324)	-	-	-	-
13	226 ( 249)	533 ( 323)	1,887 ( 645)	10,854 ( 11,262)	269 ( 290)	605 ( 399)	2,029 ( 763)	13,040 ( 13,037)
14	45 ( 8)	241 ( 116)	714 ( 168)	3,901 ( 3,181)	-	-	-	-
15	278 ( 259)	294 ( 200)	710 ( 227)	8,569 ( 8,961)	-	-	-	-

注) 上段は平日、下段 ( ) 内は休日を示す。

### 1-3-3 予 測

#### (1) 二酸化窒素

##### 予測事項

工事関係車両の走行による大気汚染物質濃度として、以下における二酸化窒素濃度の年平均値及び日平均値の年間 98% 値とした。

ア 工事関係車両の走行

イ 工事関係車両の走行及び建設機械の稼働（以下「重合」という。）

##### 予測対象時期

ア 工事関係車両の走行

予測対象時期は、工事関係車両の走行による大気汚染物質（窒素酸化物または粒子状物質）の排出量が最大となる時期（工事着工後 16 ヶ月目）とし、これが 1 年間続くものとした。（資料 1 - 7（資料編 p.27）参照）

イ 重 合

予測対象時期は、ア「工事関係車両の走行」及び 1-2「建設機械の稼働による大気汚染」（1-2-3（1）「予測対象時期」（p.121）参照）と同じとした。

##### 予測場所

予測場所は、図 2-1-11 に示すとおり、工事関係車両の走行ルートに該当する現地調査地点 1～5 及び 10～14 地点の 10 断面とした。また、予測地点は、道路端の高さ 1.5m とした。

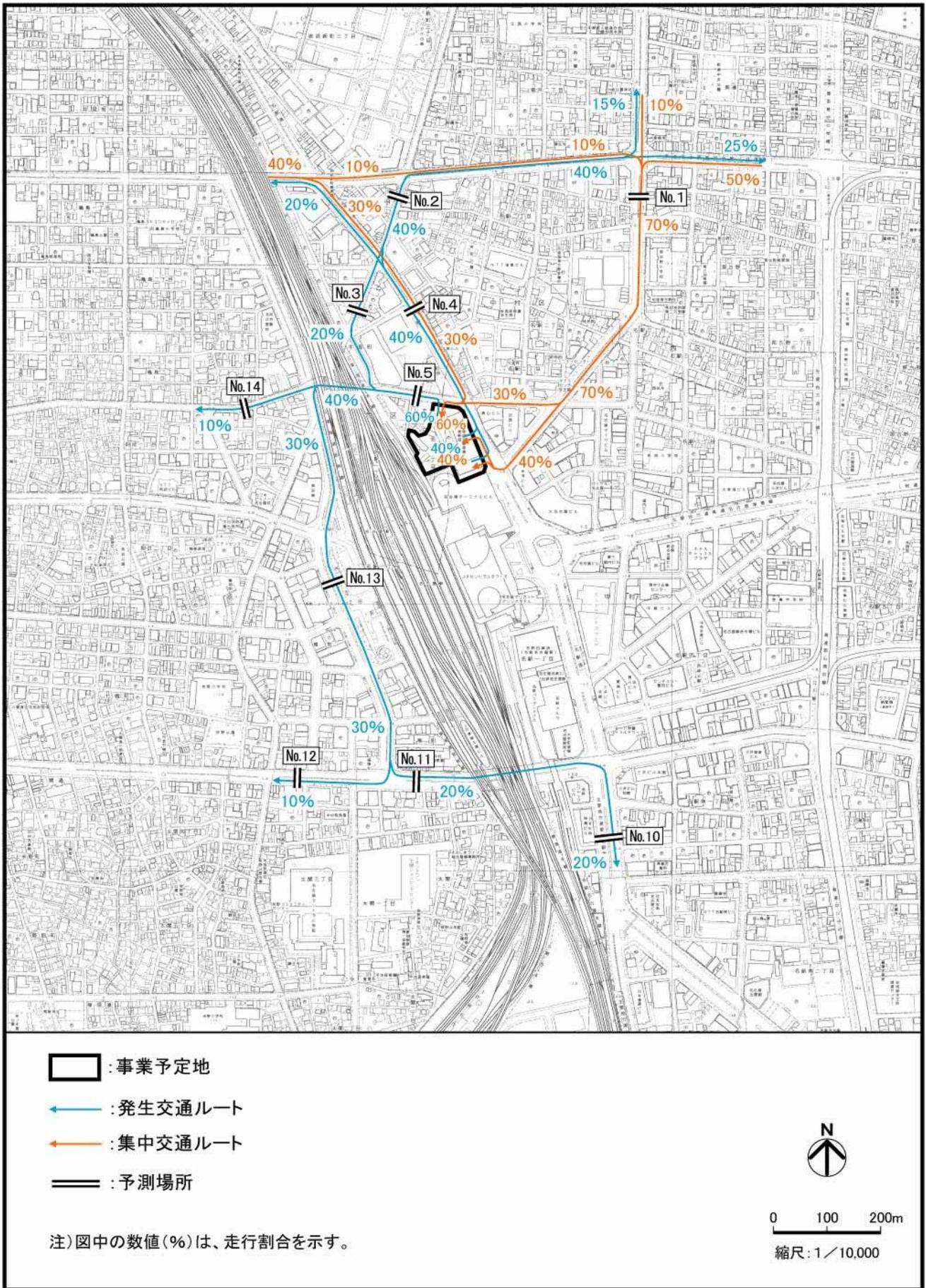


図 2-1-11 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測場所

## 予測方法

### ア 工事関係車両の走行

#### (ア) 予測手法

工事関係車両の走行による二酸化窒素の予測は、図 2-1-12 に示す手順で行った。

予測式は大気拡散式<sup>注)</sup>とし、有風時（風速が 1.0m/s を超える場合）には正規型ブルーム式、弱風時（風速が 1.0m/s 以下の場合）には積分型簡易パフ式を用いた。（予測式及び年平均値の算出の詳細は、資料 3 - 10（資料編 p.105）参照）

なお、予測対象時期である工事着工後 16 ヶ月目には、事業予定地に隣接する南側において、南地区が建設工事中である。さらに、ささしまライブ 24 地区において、（仮称）グローバルゲート及び愛知大学が建設工事中であるとともに、現地調査時において工事中であった独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが平成 21 年 6 月に供用されている。以上のことから、本予測においては、南地区工事関係車両及びささしまライブ 24 地区における関連車両（以下「ささしま地区関連車両」という。）も含めて検討を行った。

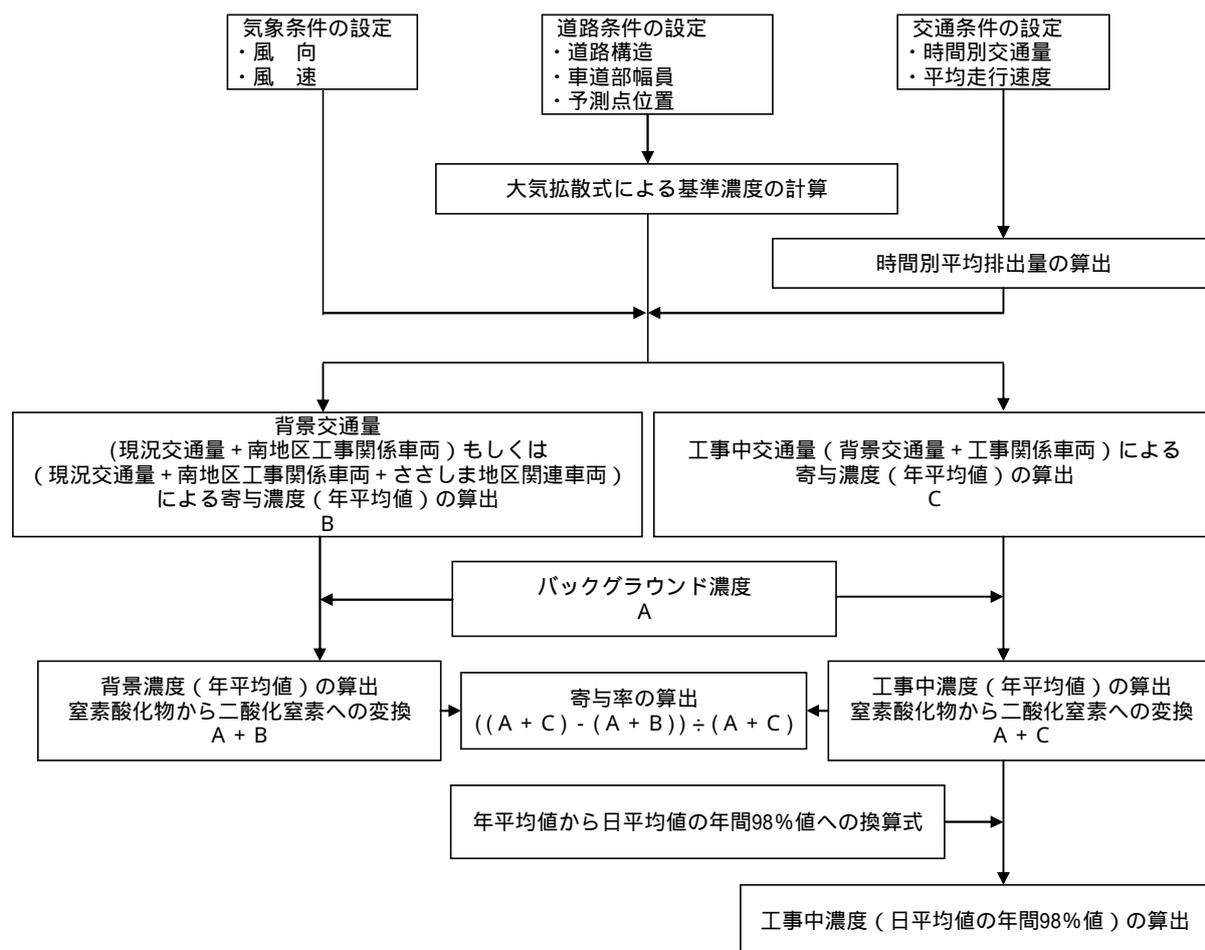


図 2-1-12 工事関係車両の走行による二酸化窒素の予測手順

注)「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)

(イ) 予測条件

ア) 気象条件の設定

風向・風速は、名古屋地方気象台における平成 20 年度の風向・風速の測定結果をもとに設定した。なお、予測にあたっては、風速をべき乗則<sup>注)</sup>により、排出源高さの風速に補正した。(べき乗則、気象条件等の詳細は、資料 3 - 1 1 (資料編 p.107) 参照)

イ) 排出源条件の設定

( ) 排出源(煙源)の配置

排出源(煙源)は、図 2-1-13(1)に示すとおり連続した点煙源とし、車道部中央に前後合わせて 400m にわたり配置し、高さは路面上 1.0m とした。その際、点煙源の間隔は、予測場所の前後 20m は 2 m 間隔、この両側 180m は 10m 間隔とした。(排出源位置の例は図 2-1-13(2)、各断面の排出源位置は資料 3 - 7 (資料編 p.77) 参照)

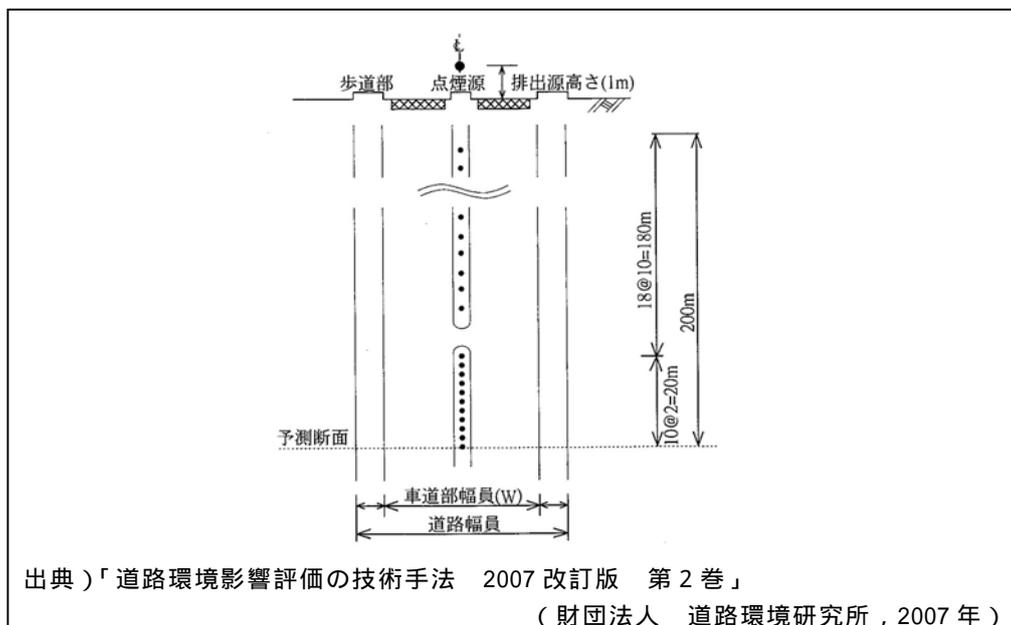


図 2-1-13(1) 点煙源の位置 (イメージ図)

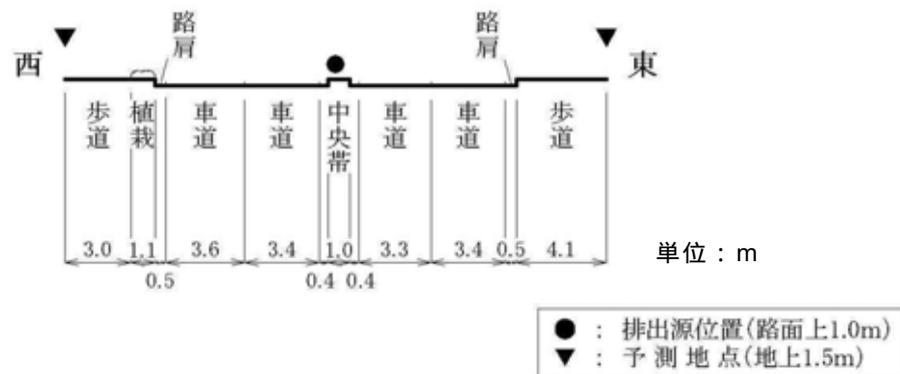


図 2-1-13(2) 点煙源の位置 ( 4 断面の例 )

注)「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)

( ) 排出量の算定

工事関係車両から排出される大気汚染物質の時間別平均排出量は、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)に基づき算出した。なお、車種別排出係数は、「自動車排出係数の算定根拠」(国土交通省国土技術政策総合研究所資料第 141 号, 平成 15 年)より、工事着工後 16 ヶ月目である平成 24 年の値を用いて算出した。(排出量算定の詳細は、資料 3 - 1 2 (資料編 p.109) 参照)

り) 道路条件の設定

道路断面は、資料 3 - 7 (資料編 p.77) に示すとおりである。

I) 交通条件の設定

( ) 背景交通量

予測対象時期である工事着工後 16 ヶ月目における背景交通量は、以下に示す検討を加えた結果、現況交通量に、南地区の工事関係車両を加算したものをを用いるとともに、ささしま地区関連車両も走行する 10~12 については、この車両についても加算することとした。

- ・事業予定地周辺の主要道路の交通量(道路交通センサスによる)は、平成 6 年度以降大きな変動はなく、概ね横ばい傾向が認められること。(資料 3 - 1 3 (資料編 p.112) 参照)
- ・事業予定地に隣接する南側において、現在計画中である南地区が建設工事を行っていることから、これに伴う工事関係車両の走行が考えられること。
- ・ささしまライブ 24 地区において、(仮称)グローバルゲート及び愛知大学が建設工事中であるとともに、現地調査時において工事中であった独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが供用されていることから、これらに伴う関連車両の走行が考えられること。

また、現況交通量の設定は、表 2-1-15 に示すとおりとした。

表 2-1-15 現況交通量の設定

予測断面	時間帯(時台)	
	6~21	22~翌日 5
1、10	現地調査結果を用いた。	4 地点における「24 時間交通量 / 16 時間交通量」比(以下「24 時間比」という。)及び 22 時台から翌日 5 時台までの時間変動係数を用いて設定した。
2、3、14	現地調査結果を用いた。	5 地点における 24 時間比及び 22 時台から翌日 5 時台までの時間変動係数を用いて設定した。
4、5、11、13	現地調査結果を用いた。	現地調査結果を用いた。
12	現地調査結果を用いた。	11 地点における 24 時間比及び 22 時台から翌日 5 時台までの時間変動係数を用いて設定した。

背景交通量は、表 2-1-16 に示すとおりである。(背景交通量の時間交通量は、資料 3 - 1 4 (資料編 p.113) 参照)

表 2-1-16 背景交通量

単位：台/日

予測断面	車種	現況交通量	南地区 工事関係車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
		A	B		A + B
1	大型車	1,356	56	-	1,412
	小型車	10,697	16	-	10,713
2	大型車	335	0	-	335
	小型車	5,943	0	-	5,943
3	大型車	201	0	-	201
	小型車	2,738	0	-	2,738
4	大型車	1,247	8	-	1,255
	小型車	15,897	3	-	15,900
5	大型車	827	7	-	834
	小型車	13,220	2	-	13,222
10	大型車	2,755	2	190	2,947
	小型車	42,855	1	79	42,935
11	大型車	2,655	2	66	2,723
	小型車	47,015	1	28	47,044
12	大型車	1,904	2	66	1,972
	小型車	32,682	1	26	32,709
13	大型車	874	3	-	877
	小型車	15,069	1	-	15,070
14	大型車	324	2	-	326
	小型車	5,176	1	-	5,177

注)1:端数処理により、日交通量と資料 3 - 1 4 (資料編 p.113) に示す時間交通量の合計は一致しない。

2:ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ 24 地区「(仮称)グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」(ささしまライブ 24 特定目的会社,平成 21 年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した 10~12 以外については、「-」と表記した。

( ) 工事関係車両の交通量

工事計画より、工事着工後 16 ヶ月目の走行台数は 272 台/日 (大型車 [ダンプ車両、生コン車両等] 236 台/日、中型車 [貨物車両] 26 台/日、小型貨物車 10 台/日) である。(前掲図 1-3-10 (p.54) 参照)

工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てることにより、表 2-1-17 及び資料 3 - 1 4 (資料編 p.113) に示すとおりに設定した。

表 2-1-17 工事関係車両の交通量

予測 断面	日交通量 (台/日) [( ) 内は時間交通量 (台/時)]				
	大型車			小型車	
	大型車	中型車		小型貨物車	
	7 ~ 17 時 (11 ~ 13 時を除く)	7 ~ 8 時	18 ~ 21 時	7 ~ 8 時	18 ~ 21 時
1	165 ( 21 )	18 ( 18 )	0 ( 0 )	7 ( 7 )	0 ( 0 )
2	94 ( 12 )	0 ( 0 )	10 ( 3 )	0 ( 0 )	4 ( 1 )
3	47 ( 6 )	0 ( 0 )	5 ( 2 )	0 ( 0 )	2 ( 1 )
4	165 ( 21 )	8 ( 8 )	10 ( 3 )	3 ( 3 )	4 ( 1 )
5	142 ( 18 )	0 ( 0 )	16 ( 5 )	0 ( 0 )	6 ( 2 )
10	47 ( 6 )	0 ( 0 )	5 ( 2 )	0 ( 0 )	2 ( 1 )
11	47 ( 6 )	0 ( 0 )	5 ( 2 )	0 ( 0 )	2 ( 1 )
12	24 ( 3 )	0 ( 0 )	3 ( 1 )	0 ( 0 )	1 ( 1 )
13	71 ( 9 )	0 ( 0 )	8 ( 3 )	0 ( 0 )	3 ( 1 )
14	24 ( 3 )	0 ( 0 )	3 ( 1 )	0 ( 0 )	1 ( 1 )

注) 各予測断面における発生集中別の日交通量から時間交通量に配分し、端数処理を行ったことから、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

( ) 走行速度

走行速度の設定は、現地調査結果より、表 2-1-18 に示すとおりとした。(資料 3 - 9 (資料編 p.97) 参照)

表 2-1-18 走行速度 (24 時間平均)

車 種	走行速度 (km/時)									
	1	2	3	4	5	10	11	12	13	14
大型車	39	23	36	45	39	44	42	42	42	33
小型車	46	28	44	49	45	47	54	49	52	38

備考) 4、5、11及び13については、現地調査結果によった。

1～3、10、12及び14については、現地調査により得られた16時間の平均走行速度を用いて、24時間調査を行った地点における16時間及び日平均走行速度より推定した。

#### ホ) バックグラウンド濃度の設定

1-2「建設機械の稼働による大気汚染」と同じとした。(1-2-3(1) イ(ウ)「バックグラウンド濃度の設定」(p.124)参照)

#### (ウ) 変換式の設定

##### ア) 窒素酸化物から二酸化窒素への変換

窒素酸化物から二酸化窒素への変換は、名古屋市内に設置されている常監局[一般局及び自動車排出ガス測定局(以下「自排局」という。)]における過去10年間(平成11～20年度)の測定結果より、以下の変換式を求めて行った。(資料3-15(資料編p.123)参照)

$$Y = 0.0716 X^{0.5852}$$

X : 窒素酸化物の対象道路の寄与濃度 (ppm)

Y : 二酸化窒素の対象道路の寄与濃度 (ppm)

##### イ) 日平均値の年間98%値への変換

年平均値から日平均値の年間98%値への変換は、名古屋市内に設置されている常監局[自排局]における過去10年間(平成11～20年度)の測定結果より、以下の変換式を求めて行った。(資料3-15(資料編p.124)参照)

$$Y = 1.1893 X + 0.0139$$

X : 年平均値 (ppm)

Y : 日平均値の年間98%値 (ppm)

#### イ 重 合

ア「工事関係車両の走行」及び1-2「建設機械の稼働による大気汚染」(1-2-3(1)「予測方法」(p.121))に示す方法から算出されたそれぞれの寄与濃度を足し合わせることにより、重合による影響の予測を行った。なお、日平均値の年間98%値への変換は、ア(ウ)イ)「日平均値の年間98%値への変換」に示す変換式を用いた。

予測結果

工事関係車両の走行による二酸化窒素の予測結果は表 2-1-19 に、重合による予測結果は表 2-1-20 に示すとおりである。

表 2-1-19 工事関係車両の走行による二酸化窒素予測結果

予測断面	年 平 均 値						日平均値の年間98%値
	バックグラウンド濃度	背景交通量寄与濃度	工事中交通量による寄与濃度	工事関係車両寄与濃度	工事中濃度	寄与率	工事中濃度
	(ppm) A	(ppm) B	(ppm) C	(ppm) C - B	(ppm) A + C	(%) $\frac{C-B}{A+C}$	(ppm)
1	0.018	0.00181	0.00190	0.00009	0.020	0.45	0.038
2	0.018	0.00158	0.00172	0.00014	0.020	0.70	0.038
3	0.018	0.00090	0.00097	0.00007	0.019	0.37	0.036
4	0.018	0.00193	0.00202	0.00009	0.020	0.45	0.038
5	0.018	0.00174	0.00175	0.00001	0.020	0.05	0.038
10	0.018	0.00248	0.00249	0.00001	0.020	0.05	0.038
11	0.018	0.00268	0.00270	0.00002	0.021	0.10	0.039
12	0.018	0.00245	0.00246	0.00001	0.020	0.05	0.038
13	0.018	0.00145	0.00149	0.00004	0.019	0.21	0.036
14	0.018	0.00129	0.00132	0.00003	0.019	0.16	0.036

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量（背景交通量 + 工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

表 2-1-20 重合による二酸化窒素予測結果

予測断面	年 平 均 値							日平均値の 年間98%値	
	バックグラウンド濃度	建設機械の稼働による寄与濃度	背景交通量の寄与濃度	工事中交通量の寄与濃度	工事関係車両による寄与濃度	工事中濃度	寄与率		工事中濃度
	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(%) (B+(D-C)) ÷ (A+B+D)		(ppm)
	A	B	C	D	D - C	A + B + D			
1 西側	0.018	0.00013	0.00172	0.00181	0.00009	0.020	1.12	0.038	
2 東側	0.018	0.00026	0.00158	0.00172	0.00014	0.020	2.00	0.038	
3 南側	0.018	0.00039	0.00090	0.00097	0.00007	0.019	2.41	0.036	
4 西側	0.018	0.00060	0.00190	0.00198	0.00008	0.021	3.24	0.039	
5 南側	0.018	0.00218	0.00174	0.00175	0.00001	0.022	9.97	0.040	
10 西側	0.018	0.00040	0.00214	0.00215	0.00001	0.021	1.93	0.039	
11 北側	0.018	0.00041	0.00225	0.00226	0.00001	0.021	2.00	0.039	
12 北側	0.018	0.00012	0.00222	0.00223	0.00001	0.020	0.63	0.038	
13 東側	0.018	0.00027	0.00145	0.00149	0.00004	0.020	1.56	0.038	
14 北側	0.018	0.00008	0.00113	0.00116	0.00003	0.019	0.59	0.036	

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に建設機械の稼働による寄与濃度及び工事中交通量(背景交通量+工事関係車両台数)による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度(中村保健所における年平均値)と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、建設機械、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

## (2) 浮遊粒子状物質

### 予測事項

工事関係車両の走行による大気汚染物質濃度として、以下における浮遊粒子状物質濃度の年平均値及び日平均値の2%除外値とした。

ア 工事関係車両の走行

イ 重合

### 予測対象時期

ア 工事関係車両の走行

予測対象時期は、(1)「二酸化窒素」と同じとした。

イ 重合

予測対象時期は、ア「工事関係車両の走行」及び1-2「建設機械の稼働による大気汚染」(1-2-3 (2) 「予測対象時期」(p.126)参照)と同じとした。

### 予測場所

予測場所は、(1)「二酸化窒素」と同じとした。

予測方法

ア 工事関係車両の走行

(ア) 予測手法

工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質の予測は、図 2-1-14 に示す手順で行った。

予測式は(1)「二酸化窒素」と同じとし、南地区工事関係車両及びささしま地区関連車両も含めて検討を行った。

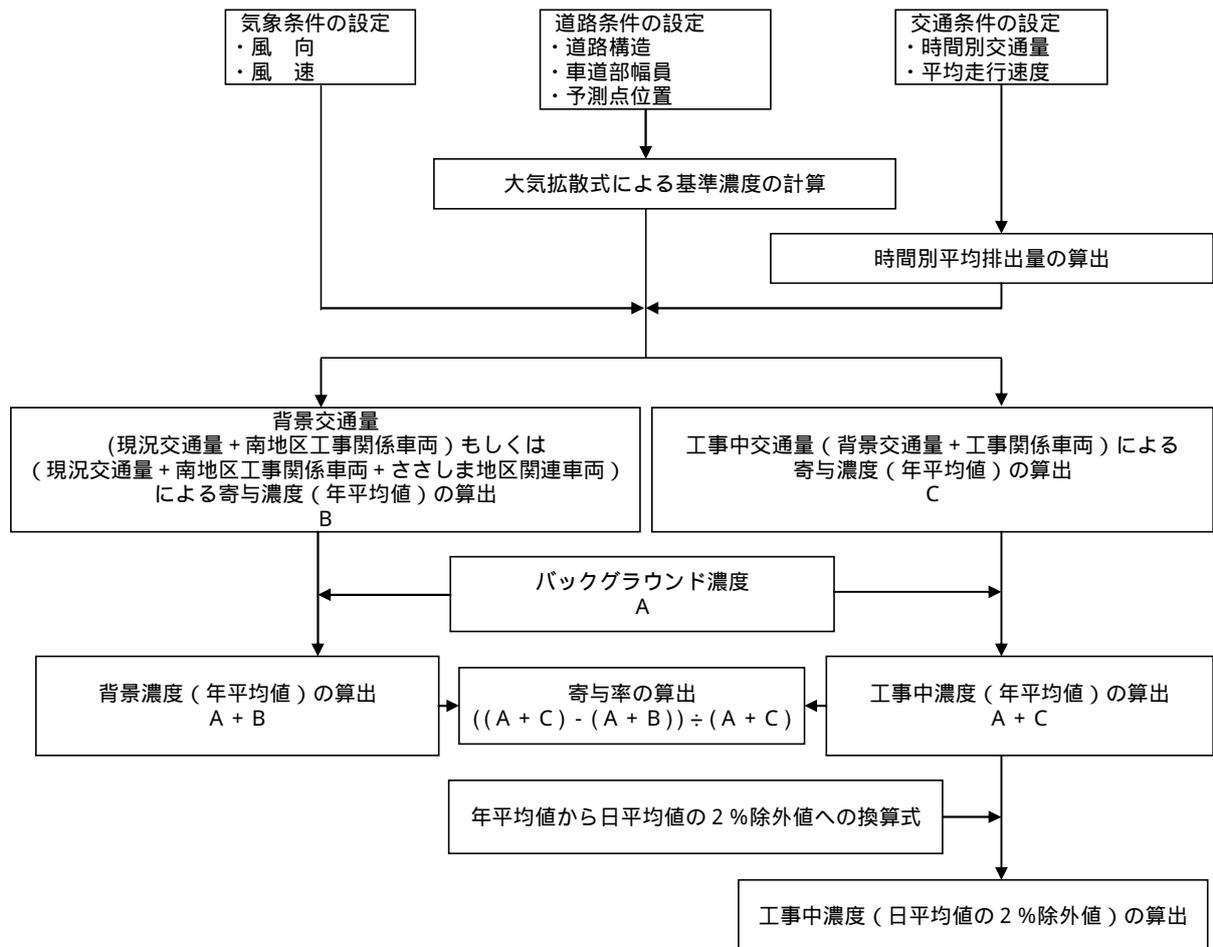


図 2-1-14 工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質の予測手順

(イ) 予測条件

(1) 「二酸化窒素」と同じとした。

(ウ) 変換式の設定

年平均値から日平均値の2%除外値への変換は、名古屋市内に設置されている常監局[自排局]における過去10年間(平成11~20年度)の測定結果より、以下の変換式を求めて行った。(資料3-15(資料編p.124)参照)

$$Y = 1.6518X + 0.0161$$

X : 年平均値 (mg/m<sup>3</sup>)

Y : 日平均値の2%除外値 (mg/m<sup>3</sup>)

### イ 重 合

(1)「二酸化窒素」と同じとした。なお、日平均値の2%除外値への変換は、ア(ウ)「変換式の設定」に示す変換式を用いた。

#### 予測結果

工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果は表2-1-21に、重合による予測結果は表2-1-22に示すとおりである。

表2-1-21 工事関係車両の走行による浮遊粒子状物質予測結果

予測断面	年 平 均 値						日平均値の2%除外値
	バックグラウンド濃度	背景交通量寄与濃度	工事中交通量による寄与濃度	工事関係車両による寄与濃度	工事中濃度	寄与率	工事中濃度
	(mg/m <sup>3</sup> ) A	(mg/m <sup>3</sup> ) B	(mg/m <sup>3</sup> ) C	(mg/m <sup>3</sup> ) C - B	(mg/m <sup>3</sup> ) A + C	(%) $\frac{C-B}{A+C}$	(mg/m <sup>3</sup> )
1	0.030	0.00020	0.00021	0.00001	0.030	0.033	0.066
2	0.030	0.00016	0.00018	0.00002	0.030	0.067	0.066
3	0.030	0.00006	0.00007	0.00001	0.030	0.033	0.066
4	0.030	0.00021	0.00023	0.00002	0.030	0.067	0.066
5	0.030	0.00019	0.00019	0.00000	0.030	0.000	0.066
10	0.030	0.00032	0.00033	0.00001	0.030	0.033	0.066
11	0.030	0.00038	0.00039	0.00001	0.030	0.033	0.066
12	0.030	0.00032	0.00032	0.00000	0.030	0.000	0.066
13	0.030	0.00013	0.00014	0.00001	0.030	0.033	0.066
14	0.030	0.00011	0.00011	0.00000	0.030	0.000	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に工事中交通量(背景交通量+工事関係車両台数)による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度(中村保健所における年平均値)と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

表 2-1-22 重合による浮遊粒子状物質予測結果

予測断面	年 平 均 値							日平均値の 2%除外値	
	バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) A	建設機械の稼働による寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) B	背景交通量の寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) C	工事中交通量の寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) D	工事関係車両の寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) D - C	工事中濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) A + B + D	寄与率 (%) (B+(D-C)) ÷ (A+B+D)	工事中濃度 (mg/m <sup>3</sup> )	
1	西側	0.030	0.00005	0.00018	0.00020	0.00002	0.030	0.23	0.066
2	東側	0.030	0.00010	0.00016	0.00018	0.00002	0.030	0.41	0.066
3	南側	0.030	0.00016	0.00006	0.00007	0.00001	0.030	0.58	0.066
4	西側	0.030	0.00027	0.00021	0.00022	0.00001	0.030	0.94	0.066
5	南側	0.030	0.00114	0.00019	0.00019	0.00000	0.031	3.67	0.067
10	東側	0.030	0.00012	0.00032	0.00033	0.00001	0.030	0.44	0.066
11	北側	0.030	0.00014	0.00028	0.00029	0.00001	0.030	0.51	0.066
12	北側	0.030	0.00004	0.00027	0.00027	0.00000	0.030	0.13	0.066
13	東側	0.030	0.00012	0.00013	0.00014	0.00001	0.030	0.42	0.066
14	北側	0.030	0.00003	0.00009	0.00009	0.00000	0.030	0.11	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:工事中濃度とは、バックグラウンド濃度に建設機械の稼働による寄与濃度及び工事中交通量（背景交通量 + 工事関係車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:工事中濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、建設機械、背景交通量及び工事関係車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

#### 1-3-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・土砂、資材等の搬入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両台数を減らすよう努める。
- ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両を減らすよう努める。
- ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。
- ・工事関係車両の排出ガスについて、最新規制適合車を利用するよう努める。
- ・関係機関や隣接事業者（南地区）との連絡・調整を行う。

#### 1-3-5 評 価

予測結果によると、二酸化窒素の寄与率は 0.05～0.70%、浮遊粒子状物質は 0.00～0.07%であることから、工事関係車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。

大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、工事関係車両の走行については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値とともに、全地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。

また、建設機械の稼働による影響との重合については、二酸化窒素濃度の日平均値の年間 98%値及び浮遊粒子状物質濃度の日平均値の 2%除外値とともに、全地点で環境基準の値及び環境目標値を下回る。事業予定地直近においては、環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。

## 1-4 新建築物関連車両の走行（事業予定地内設置駐車場）による大気汚染

### 1-4-1 概 要

新建築物の供用時における事業予定地内の駐車場の設置に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について検討を行った。

### 1-4-2 調 査

既存資料により、現況の把握を行った。

#### (1) 調査事項

気象（風向・風速、大気安定度）の状況

大気質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質）の状況

#### (2) 調査方法

1-2「建設機械の稼働による大気汚染」に示すとおりである。（（1-2-2 (2)「調査方法」(p.118)参照)

#### (3) 調査結果

気象（風向・風速、大気安定度）の状況

風向・風速の状況は、1-1「解体工事による粉じん」(1-1-2 (3) 「気象（風向・風速）の状況」(p.113)参照)、大気安定度の状況は、1-2「建設機械の稼働による大気汚染」(1-2-2 (3) 「気象（風向・風速、大気安定度）の状況」(p.119)参照)に示すとおりである。

大気質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質）の状況

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況は、1-2「建設機械の稼働による大気汚染」に示すとおりである。（1-2-2 (3) 「大気質（二酸化窒素・浮遊粒子状物質）の状況」(p.119)参照)

### 1-4-3 予 測

#### (1) 二酸化窒素

##### 予測事項

新建築物関連車両の走行による大気汚染物質濃度（二酸化窒素の年平均値及び日平均値の年間98%値）

##### 予測対象時期

新建築物の供用時

##### 予測場所

事業予定地周辺とし、50mメッシュの格子点で予測を行った。予測高さは、地上 1.5mとした。

## 予測方法

### ア 予測手法

事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の予測は、図 2-1-15 に示す手順で行った。

予測式は、1-2「建設機械の稼働による大気汚染」と同じとした。(1-2-3(1) ア「予測手法」(p.121) 参照)

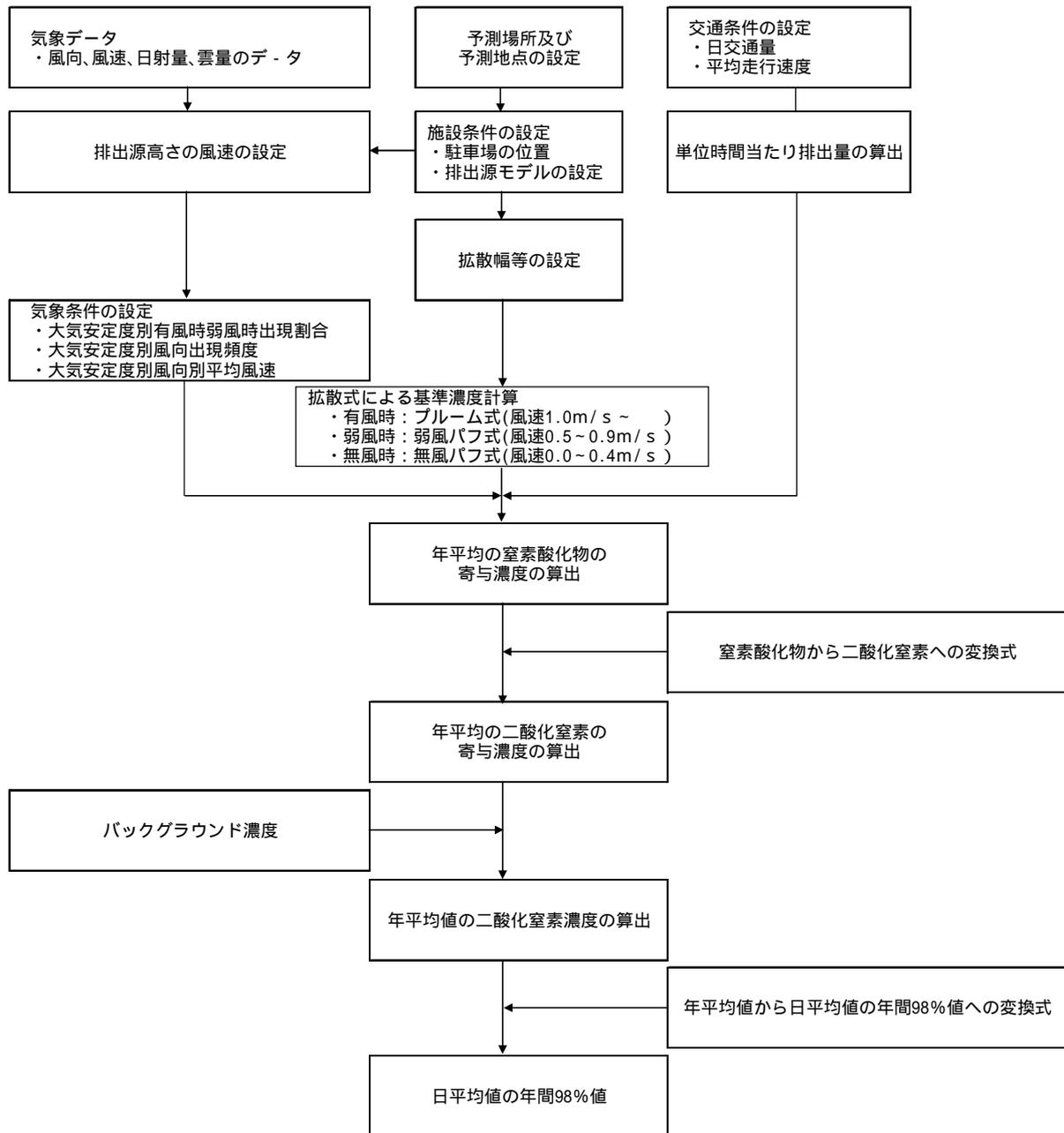


図 2-1-15 事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の予測手順

注)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター,平成12年)

## イ 予測条件

### (ア) 気象条件の設定

風向・風速は、名古屋地方気象台における平成 20 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。なお、予測にあたっては、風速をべき乗則<sup>注)</sup>により、排出源高さの風速に補正した。(べき乗則、気象条件等の詳細は、資料 3 - 1 6 (資料編 p.125) 参照)

### (イ) 排出源条件の設定

#### ア) 駐車場等の位置

施設利用車両が利用する駐車場は低層棟に、荷捌き車両が利用する荷捌き場は高層棟の地下に設ける計画である。

#### イ) 排出源モデルの設定

駐車場の換気方式は、自然換気を計画していることから、各階の排出量に応じた点煙源を外気と接する駐車場側面の中心に配置した。排出源の高さは、駐車場の各階の高さ + 1 m とした。また、荷捌き場の換気方式は、強制換気を計画していることから、点煙源を排気口がある事業予定地北側スロープ側面の中心に配置した。排出源の高さは、地上 0 m とした。(図 2-1-16 及び資料 3 - 1 7 (資料編 p.130) 参照)



#### ウ) 排出量の算定

新建築物関連車両から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の排出量は、駐車場利用台数、平均走行速度、排出係数等を用いて算出した。なお、車種別排出係数は、「東京都内自動車排出ガス量算出及び将来予測調査委託報告書」(東京都, 平成 12 年)を用いて設定した。(排出量算定の詳細は、資料 3 - 1 7 (資料編 p.129) 参照)

注)「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」(公害研究対策センター, 平成 12 年)

(ウ) 交通条件の設定

ア) 駐車場等利用台数

駐車場等の1日当たりの利用台数は、1週間に平日5日、休日2日と想定し、「(平日の集中交通量) × 5 + (休日の集中交通量) × 2」 ÷ 7 より、施設利用車両 1,662 台/日、荷捌き車両 61 台/日とした。なお、本駐車場には、南地区の施設利用車両の一部も利用すると想定し、その台数も加味した。(駐車場の各階における1日当たりの利用台数等は、資料3 - 17 (資料編 p.130) 参照)

イ) 場内走行速度

駐車場等では、徐行運転がなされると想定し、10 km/時とした。

(I) バックグラウンド濃度

1-2「建設機械の稼働による大気汚染」と同じとした。(1-2-3 (1) イ (ウ)「バックグラウンド濃度の設定」(p.124) 参照)

ウ 変換式の設定

1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(1-3-3 (1) ア (ウ)「変換式の設定」(p.142) 参照)

予測結果

事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の予測結果は、表 2-1-23 及び図 2-1-17 に示すとおりである。

表 2-1-23 事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の最高値

単位：ppm

寄与濃度	バックグラウンド濃度	年平均値 = +	寄与率 (%) /	年間 98% 値
0.0010	0.018	0.019	5.26	0.037

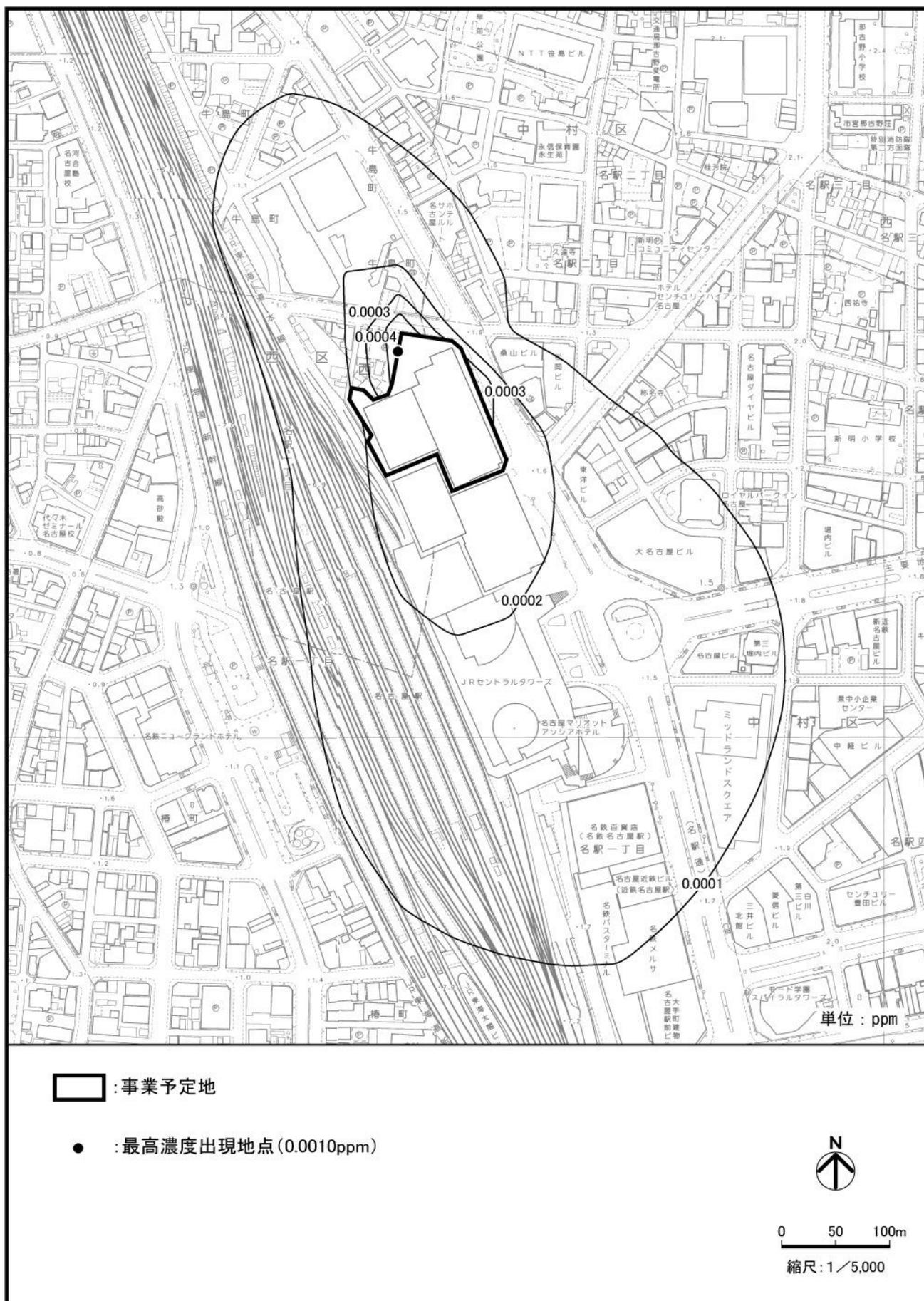


図 2-1-17 事業予定地内における駐車場の設置による二酸化窒素の予測結果

(2) 浮遊粒子状物質

予測事項

新建築物関連車両の走行による大気汚染物質濃度（浮遊粒子状物質の年平均値及び日平均値の2%除外値）

予測対象時期

新建築物の供用時

予測場所

予測場所は、(1)「二酸化窒素」と同じとした。

予測方法

ア 予測手法

事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の予測は、図 2-1-18 に示す手順で行った。

予測式は、1-2「建設機械の稼働による大気汚染」と同じとした。(1-2-3(1) ア「予測手法」(p.121) 参照)

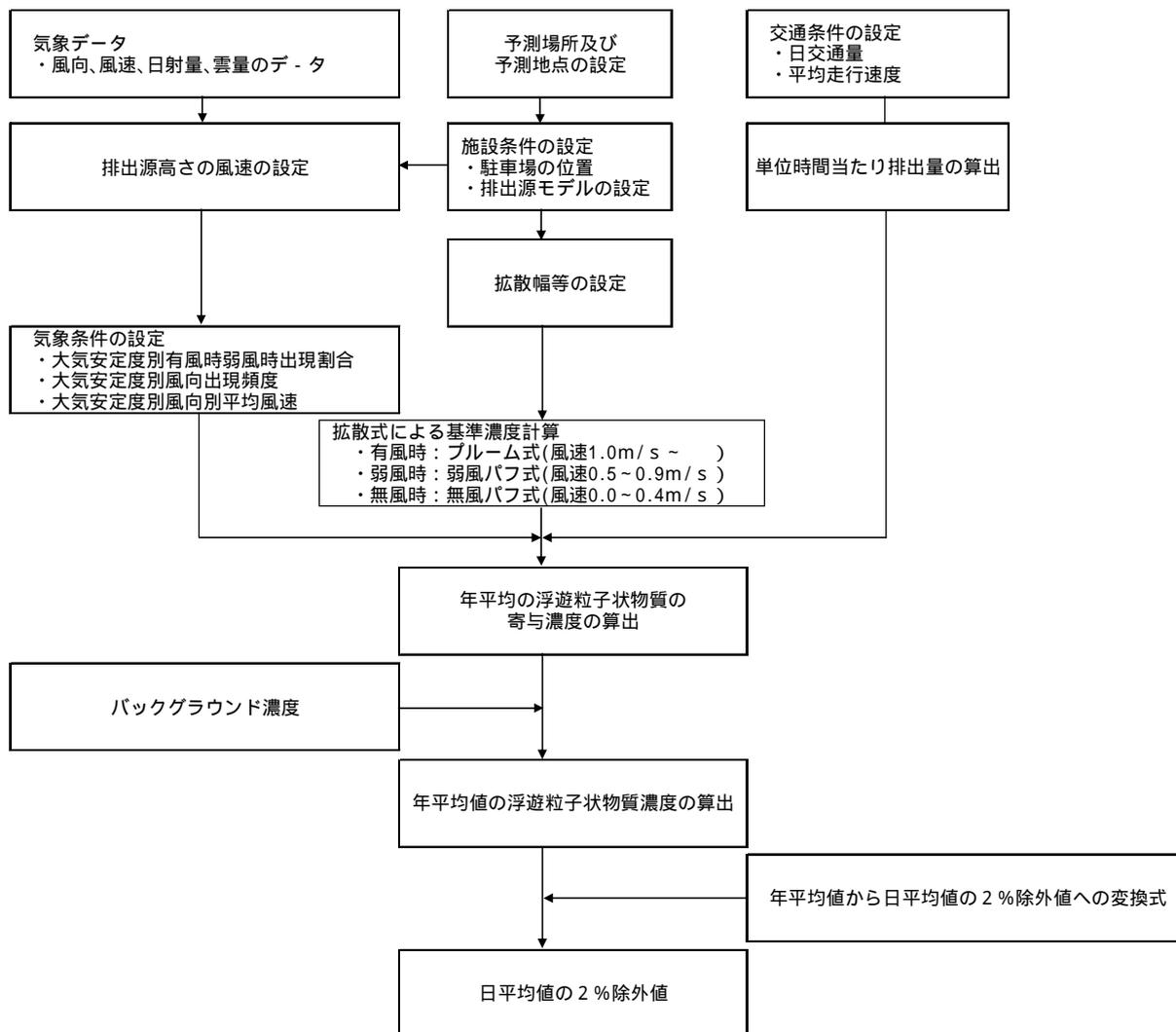


図 2-1-18 事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の予測手順

イ 予測条件

(1) 「二酸化窒素」と同じとした。

ウ 変換式の設定

1-3 「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(1-3-3 (2) ア (ウ) 「変換式の設定」(p.145) 参照)

予測結果

事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の予測結果は、表 2-1-24 及び図 2-1-19 に示すとおりである。

表 2-1-24 事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の最高値

単位：mg/m<sup>3</sup>

寄与濃度	バックグラウンド濃度	年平均値 = +	寄与率 (%) /	2%除外値
0.0000078	0.030	0.030	0.03	0.066



図 2-1-19 事業予定地内における駐車場の設置による浮遊粒子状物質の予測結果

#### 1-4-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・事業予定地内設置駐車場へ出入りする新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底するとともに、不要な空ふかし、急加速等を行わないように、運転方法の周知に努める。
- ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。

#### 1-4-5 評 価

予測結果によると、事業予定地内における駐車場の設置による大気汚染物質の寄与率は、二酸化窒素が 5.26%、浮遊粒子状物質が 0.03%である。

大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値及び浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値ともに、環境基準の値並びに環境目標値を下回る。

本事業の実施にあたっては、新建築物関連車両に対し、アイドリングストップを徹底する等の環境保全措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。

## 1-5 新建築物関連車両の走行（事業予定地周辺道路）による大気汚染

### 1-5-1 概 要

新建築物の供用時における事業予定地周辺道路での新建築物関連車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について検討を行った。

### 1-5-2 調 査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

#### (1) 既存資料による調査

1-2「建設機械の稼働による大気汚染」に示すとおりである。（1-2-2「調査」（p.118）参照）

#### (2) 現地調査

1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」に示すとおりである。（1-3-2(2)「現地調査」（p.131）参照）

### 1-5-3 予 測

#### (1) 二酸化窒素

##### 予測事項

新建築物関連車両の走行による大気汚染物質濃度（二酸化窒素の年平均値及び日平均値の年間98%値）

##### 予測対象時期

新建築物の供用時

##### 予測場所

予測場所は、図2-1-20に示すとおり、新建築物関連車両の走行ルートに該当する現地調査地点1～8、10～13及び15の13断面とした。また、予測地点は、道路端の高さ1.5mとした。

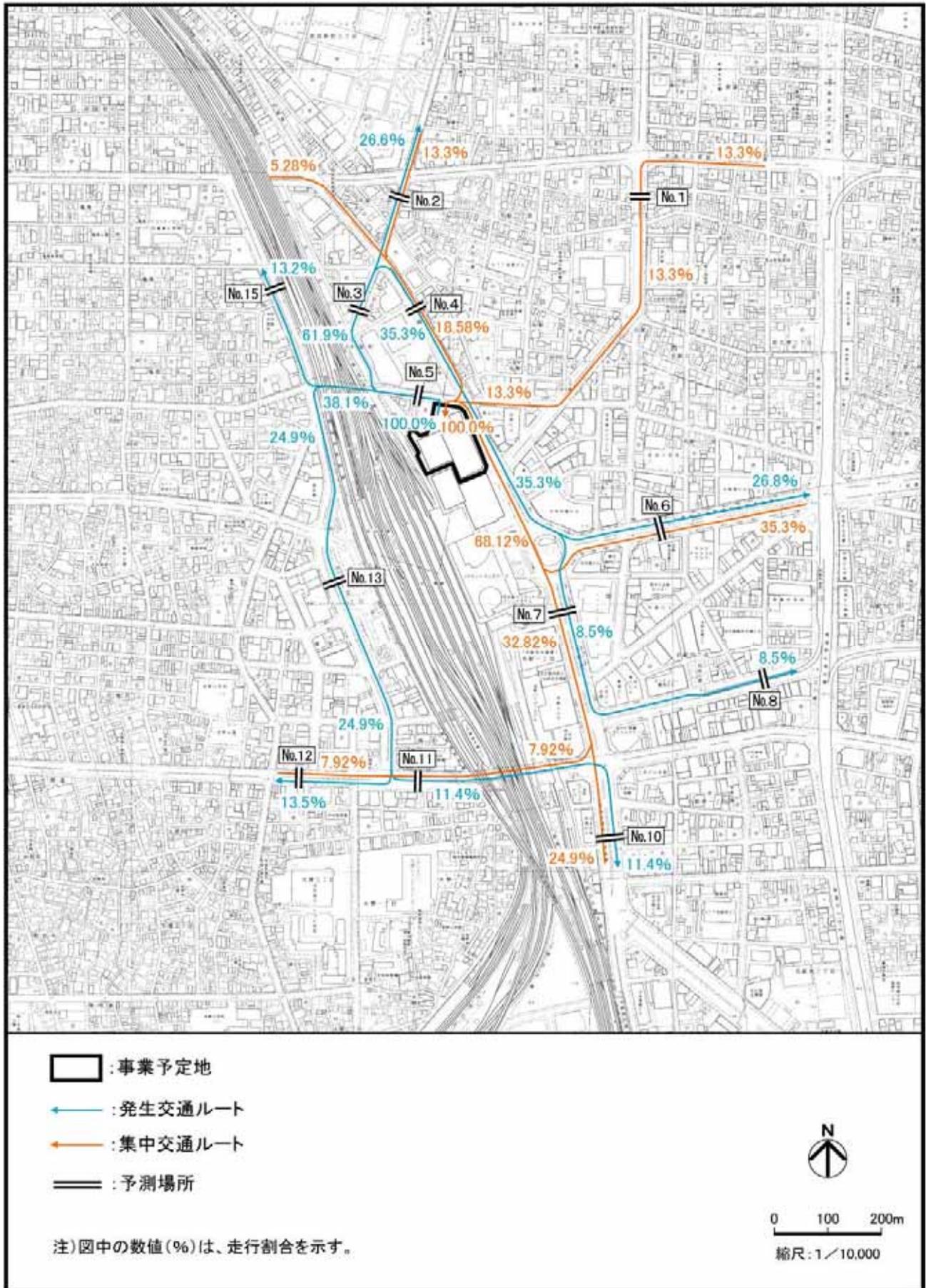


図 2-1-20 新建築物関連車両の走行ルート、走行割合及び予測場所

## 予測方法

### ア 予測手法

新建築物関連車両の走行による二酸化窒素の予測は、図 2-1-21 に示す手順で行った。

予測式は、1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(資料3 - 10 (資料編 p.105) 参照)

なお、供用時としては、事業予定地に隣接する南側において、南地区が供用されている状態とした。さらに、ささしまライブ 24 地区においては、(仮称)グローバルゲート、愛知大学及び独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが供用されている状態とした。以上のことから、本予測においては、南地区新建築物関連車両及びささしま地区関連車両も含めて検討を行った。

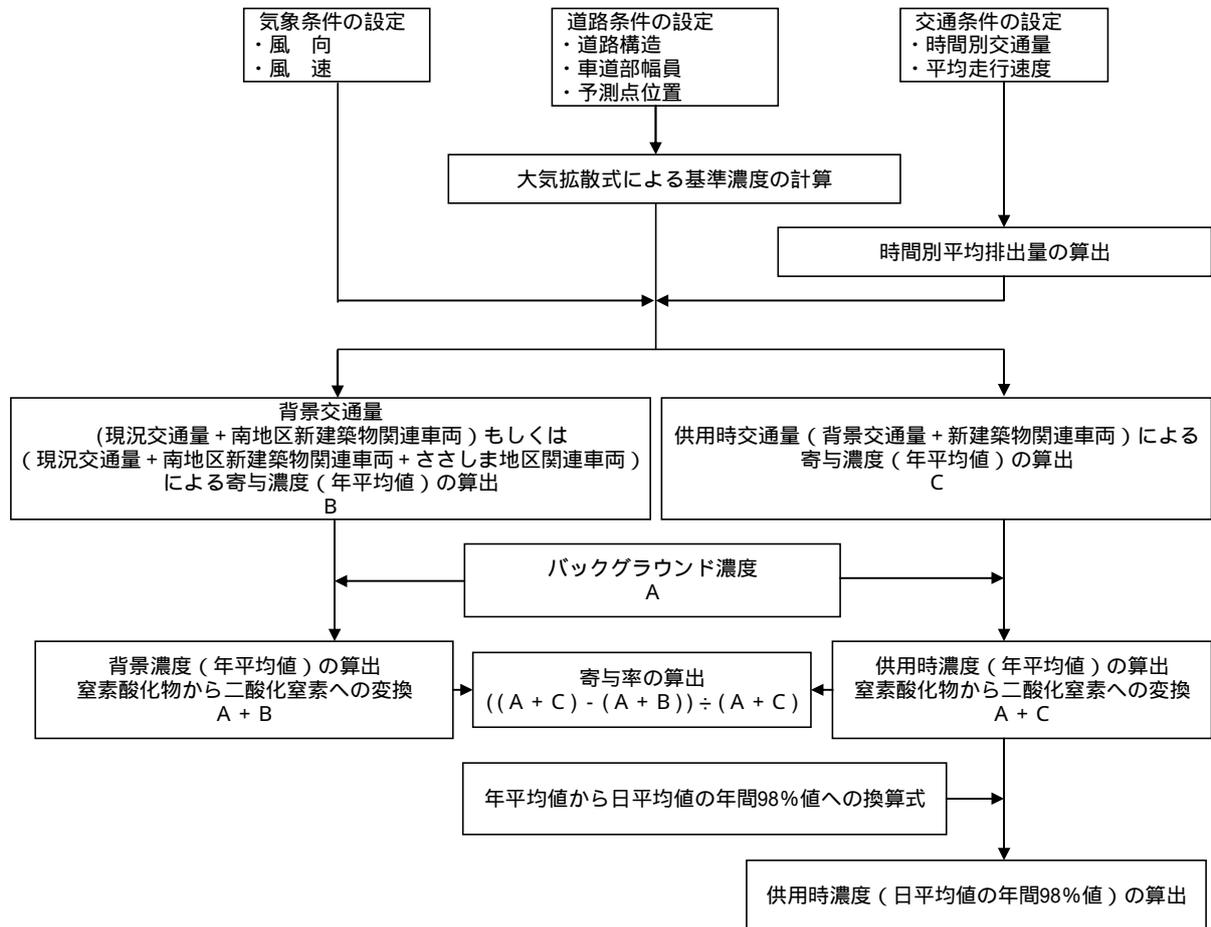


図 2-1-21 新建築物関連車両の走行による二酸化窒素の予測手順

## イ 予測条件

### (ア) 気象条件の設定

1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(1-3-3(1) ア(イ)ア)「気象条件の設定」(p.138)参照)

### (イ) 排出源条件の設定

#### ア) 排出源(煙源)の配置

1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(1-3-3(1) ア(イ)イ)( ) 「排出源(煙源)の配置」(p.138)参照)

なお、8(都市高速道路)における排出源(煙源)については、壁高欄と遮音壁を合わせた高さから上1.0mとした。

#### イ) 排出量の算定

1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(資料3-12(資料編p.109)参照)

### (ウ) 道路条件の設定

道路断面は、資料3-7(資料編p.77)に示すとおりである。なお、8については、都市高速道路における縦断勾配についても考慮した。

### (エ) 交通条件の設定

#### ア) 背景交通量

予測対象時期の背景交通量は、以下に示す検討を加えた結果、現況交通量に、南地区の新建築物関連車両を加算したものをを用いるとともに、ささしま地区関連車両も走行する10~12については、この車両についても加算することとした。

- ・事業予定地周辺の主要道路の交通量(道路交通センサスによる)は、平成6年度以降大きな変動はなく、概ね横ばい傾向が認められること。(資料3-13(資料編p.112)参照)
- ・事業予定地に隣接する南側において、現在計画中である南地区が供用されている状態であることから、これに伴う新建築物関連車両の走行が考えられること。
- ・ささしまライブ24地区において、(仮称)グローバルゲート及び愛知大学が供用されている状態であるとともに、現地調査時において工事中であった独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターも供用されていることから、これらに伴う関連車両の走行が考えられること。

また、現況交通量の設定は、表2-1-25に示すとおりとした。

表 2-1-25 現況交通量の設定

予測断面	時間帯（時台）	
	6～21	22～翌日5
1、7、10	現地調査結果を用いた。	4地点における24時間比及び22時台から翌日5時台までの時間変動係数を用いて設定した。
2、3		5地点における24時間比及び22時台から翌日5時台までの時間変動係数を用いて設定した。
4、5、11、13		現地調査結果を用いた。
6、8、12		11地点における24時間比及び22時台から翌日5時台までの時間変動係数を用いて設定した。
15		13地点における24時間比及び22時台から翌日5時台までの時間変動係数を用いて設定した。

背景交通量は、表 2-1-26 に示すとおりである。なお、年平均の背景交通量は、1週間に平日5日、休日2日と想定し、「 $((\text{平日の背景交通量}) \times 5 + (\text{休日の背景交通量}) \times 2) \div 7$ 」により算出した。（背景交通量の時間交通量は、資料3-18（資料編 p.131）参照）

表 2-1-26 背景交通量

単位：台/日

予測断面	車種	現況交通量	南地区 新建築物関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量	
		A	B		A + B	
1	大型車	1,180	0	-	1,180	
	小型車	9,710	311	-	10,021	
2	大型車	268	0	-	268	
	小型車	5,362	732	-	6,094	
3	大型車	163	0	-	163	
	小型車	2,433	1,479	-	3,912	
4	大型車	1,075	0	-	1,075	
	小型車	14,995	650	-	15,645	
5	大型車	714	0	-	714	
	小型車	12,781	1,124	-	13,905	
6	大型車	1,463	0	-	1,463	
	小型車	25,429	1,312	-	26,741	
7	大型車	2,105	0	-	2,105	
	小型車	31,232	651	-	31,883	
8	市道	大型車	556	0	-	556
		小型車	17,272	0	-	17,272
	都市 高速道路	大型車	358	0	-	358
		小型車	5,915	178	-	6,093
10	大型車	2,341	0	0	2,341	
	小型車	40,486	888	1,852	43,226	
11	大型車	2,306	0	0	2,306	
	小型車	45,019	341	616	45,976	
12	大型車	1,657	0	0	1,657	
	小型車	31,518	608	306	32,432	
13	大型車	821	0	-	821	
	小型車	14,706	281	-	14,987	
15	大型車	629	0	-	629	
	小型車	10,881	0	-	10,881	

注)1:端数処理により、日交通量と資料3-18(資料編 p.131)に示す時間交通量の合計は一致しない。

2:ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ24地区「(仮称)グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」(ささしまライブ24特定目的会社,平成21年)より設定した。

3:ささしま地区関連車両を想定した10~12以外については、「-」と表記した。

イ) 新建築物関連車両の交通量

新建築物の主な利用施設は、事務所及び商業施設である。

新建築物関連車両の交通量は、表 2-1-27 及び資料 3 - 1 8 (資料編 p.131) に示すとおりである。なお、年平均の新建築物関連車両の交通量は、ア)「背景交通量」と同様な方法により算出した。(新建築物関連車両の交通量の算出の詳細は、資料 1 - 4 (資料編 p.8) 参照)

表 2-1-27 新建築物関連車両の交通量

単位：台/日

予測断面	大型車	小型車
1	0	26
2	0	77
3	0	119
4	0	104
5	0	193
6	0	120
7	0	79
8 (都市高速道路)	0	16
10	0	70
11	0	37
12	0	41
13	0	48
15	0	25

注) 端数処理により、日交通量と資料 3 - 1 8 (資料編 p.131) に示す時間交通量の合計は一致しない。

ウ) 走行速度

走行速度は、現地調査結果より、表 2-1-28 に示すとおりとした。なお、年平均の走行速度は、1週間に平日5日、休日2日と想定し、「 $(\text{平日の走行速度現地調査結果}) \times 5 + (\text{休日の走行速度現地調査結果}) \times 2 \div 7$ 」により算出した。

表 2-1-28 走行速度

単位：km/時

予測断面	大型車	小型車	
1	39	47	
2	24	31	
3	38	45	
4	44	48	
5	40	46	
6	30	38	
7	36	43	
8	市道	36	41
	都市高速道路	40	45
10	43	46	
11	42	53	
12	41	49	
13	43	53	
15	42	51	

備考)平日及び休日の走行速度について、4、5、11及び13については、現地調査結果によった。1～3、6～8、10、12及び15については、現地調査により得られた16時間の平均走行速度を用いて、24時間調査を行った地点における16時間及び日平均走行速度より推定した。

(オ) バックグラウンド濃度の設定

1-2「建設機械の稼働による大気汚染」と同じとした。(1-2-3(1) イ(ウ)「バックグラウンド濃度の設定」(p.124)参照)

ウ 変換式の設定

1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(1-3-3(1) ア(ウ)「変換式の設定」(p.142)参照)

予測結果

新建築物関連車両の走行による二酸化窒素の予測結果は、表 2-1-29 に示すとおりである。

表 2-1-29 新建築物関連車両の走行による二酸化窒素予測結果

予測断面	年 平 均 値						日平均値の年間98%値
	バックグラウンド濃度 (ppm) A	背景交通量寄与濃度 (ppm) B	供用時交通量による寄与濃度 (ppm) C	新建築物関連車両寄与濃度 (ppm) C - B	供用時濃度 (ppm) A + C	寄与率 (%) $\frac{C-B}{A+C}$	供用時濃度 (ppm)
1	0.018	0.00151	0.00151	0.00000	0.020	0.00	0.038
2	0.018	0.00132	0.00133	0.00001	0.019	0.05	0.036
3	0.018	0.00081	0.00082	0.00001	0.019	0.05	0.036
4	0.018	0.00166	0.00167	0.00001	0.020	0.05	0.038
5	0.018	0.00150	0.00151	0.00001	0.020	0.05	0.038
6	0.018	0.00197	0.00197	0.00000	0.020	0.00	0.038
7	0.018	0.00221	0.00221	0.00000	0.020	0.00	0.038
8	0.018	0.00169	0.00169	0.00000	0.020	0.00	0.038
10	0.018	0.00211	0.00211	0.00000	0.020	0.00	0.038
11	0.018	0.00230	0.00230	0.00000	0.020	0.00	0.038
12	0.018	0.00211	0.00211	0.00000	0.020	0.00	0.038
13	0.018	0.00127	0.00127	0.00000	0.019	0.00	0.036
15	0.018	0.00136	0.00136	0.00000	0.019	0.00	0.036

注)1: 上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2: 供用時濃度とは、バックグラウンド濃度に供用時交通量（背景交通量 + 新建築物関連車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3: 供用時濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び新建築物関連車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

## (2) 浮遊粒子状物質

### 予測事項

新建築物関連車両の走行による大気汚染物質濃度（浮遊粒子状物質の年平均値及び日平均値の2%除外値）

### 予測対象時期

新建築物の供用時

### 予測場所

予測場所は、(1)「二酸化窒素」と同じとした。

### 予測方法

#### ア 予測手法

新建築物関連車両の走行による浮遊粒子状物質の予測は、図 2-1-22 に示す手順で行った。

予測式は、1-3「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとし、南地区新建築物関連車両及びささしま地区関連車両も含めて検討を行った。（資料3 - 10（資料編 p.105）参照）

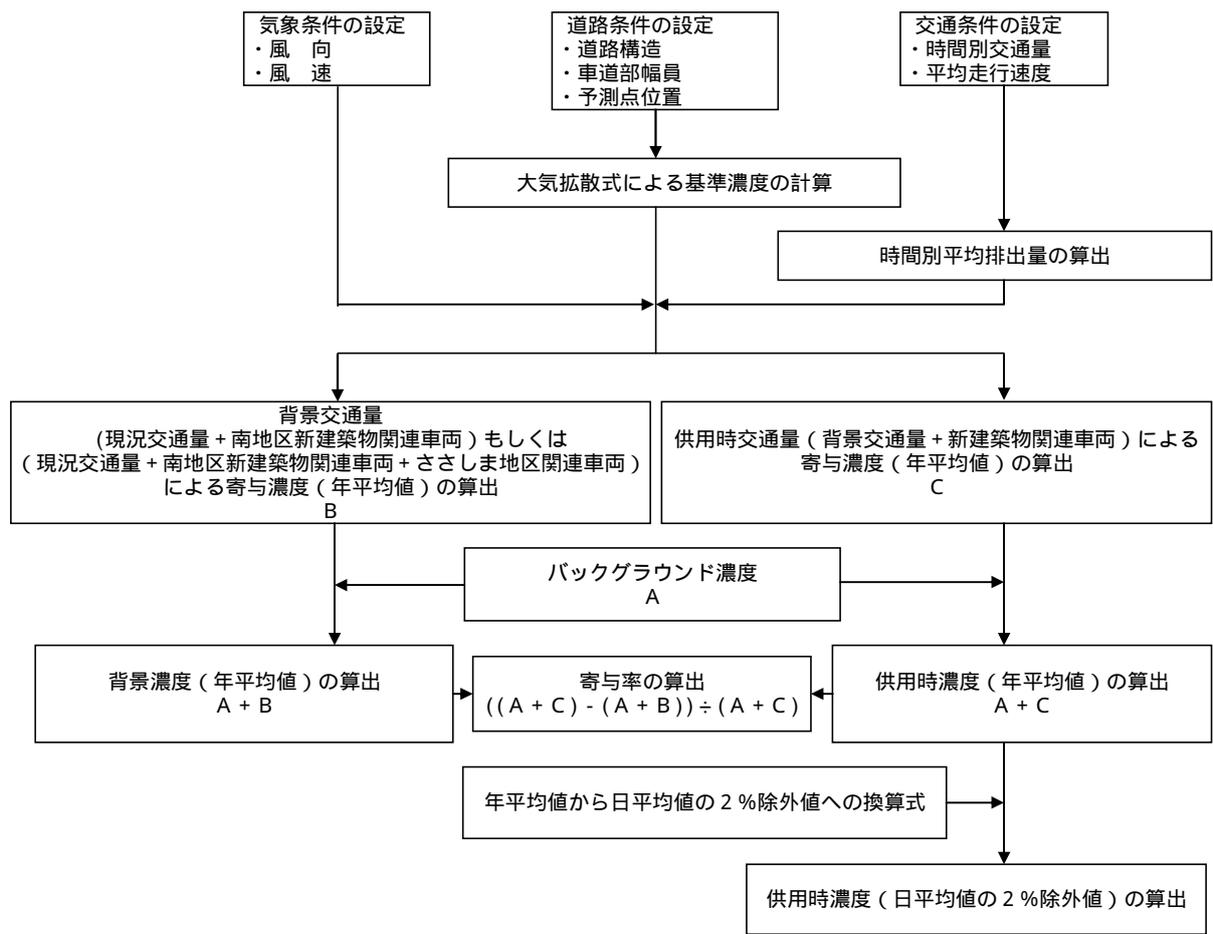


図 2-1-22 新建築物関連車両の走行による浮遊粒子状物質の予測手順

イ 予測条件

(1) 「二酸化窒素」と同じとした。

ウ 変換式の設定

1-3 「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。(1-3-3 (2) ア (ウ) 「変換式の設定」(p.145) 参照)

予測結果

新建築物関連車両の走行による浮遊粒子状物質の予測結果は、表 2-1-30 に示すとおりである。

表 2-1-30 新建築物関連車両の走行による浮遊粒子状物質予測結果

予測断面	年 平 均 値						日平均値の 2%除外値
	バックグラウンド濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) A	背景交通量寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) B	供用時交通量による寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) C	新建築物関連車両寄与濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) C - B	供用時濃度 (mg/m <sup>3</sup> ) A + C	寄与率 (%) (C-B) ÷ (A+C)	供用時濃度 (mg/m <sup>3</sup> )
1	0.030	0.00014	0.00014	0.00000	0.030	0.00	0.066
2	0.030	0.00012	0.00012	0.00000	0.030	0.00	0.066
3	0.030	0.00005	0.00005	0.00000	0.030	0.00	0.066
4	0.030	0.00017	0.00017	0.00000	0.030	0.00	0.066
5	0.030	0.00014	0.00014	0.00000	0.030	0.00	0.066
6	0.030	0.00023	0.00023	0.00000	0.030	0.00	0.066
7	0.030	0.00027	0.00027	0.00000	0.030	0.00	0.066
8	0.030	0.00012	0.00012	0.00000	0.030	0.00	0.066
10	0.030	0.00026	0.00026	0.00000	0.030	0.00	0.066
11	0.030	0.00027	0.00027	0.00000	0.030	0.00	0.066
12	0.030	0.00026	0.00026	0.00000	0.030	0.00	0.066
13	0.030	0.00010	0.00010	0.00000	0.030	0.00	0.066
15	0.030	0.00011	0.00011	0.00000	0.030	0.00	0.066

注)1:上記の数値は、道路端のうち高い方の数値を示す。

2:供用時濃度とは、バックグラウンド濃度に供用時交通量（背景交通量 + 新建築物関連車両台数）による寄与濃度を加えた濃度をいう。

3:供用時濃度については、バックグラウンド濃度（中村保健所における年平均値）と整合させ、測定上有意性のある小数第3位まで表示した。また、背景交通量及び新建築物関連車両による寄与濃度については、数値レベルを示すために小数第5位まで表示した。

#### 1-5-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。

#### 1-5-5 評 価

予測結果によると、二酸化窒素の寄与率は0.00～0.05%、浮遊粒子状物質は0.00%であることから、新建築物関連車両の増加に起因する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質が周辺環境に及ぼす影響は、小さいと判断する。

大気汚染に係る環境基準及び名古屋市の大気汚染に係る環境目標値との対比を行った結果、二酸化窒素の日平均値の年間98%値及び浮遊粒子状物質の日平均値の2%除外値ともに、全地点で環境基準の値並びに環境目標値を下回る。