

8. 調査の結果

8.1 大気等

8.1.1 調査事項

調査事項は、表 8.1-1 に示すとおりである。

表8.1-1 調査事項(東京2020大会の開催後)

区 分	調査事項
予測した事項	・関連車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度 ・熱源施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度
予測条件の状況	・気象の状況(風向・風速) ・バックグラウンド濃度の状況 ・関連車両の状況(種類、台数、時間帯) ・一般車両の状況(種類、台数、時間帯) ・熱源施設の状況(施設の種類、諸元等)
ミティゲーションの実施状況	[熱源施設の利用に関する保全のための措置] ・燃料には排気ガス中の汚染物質濃度が低い都市ガスを用いる。 [関連車両に関する保全のための措置] ・施設利用者に対して、極力公共交通機関を利用するように周知する。

8.1.2 調査地域

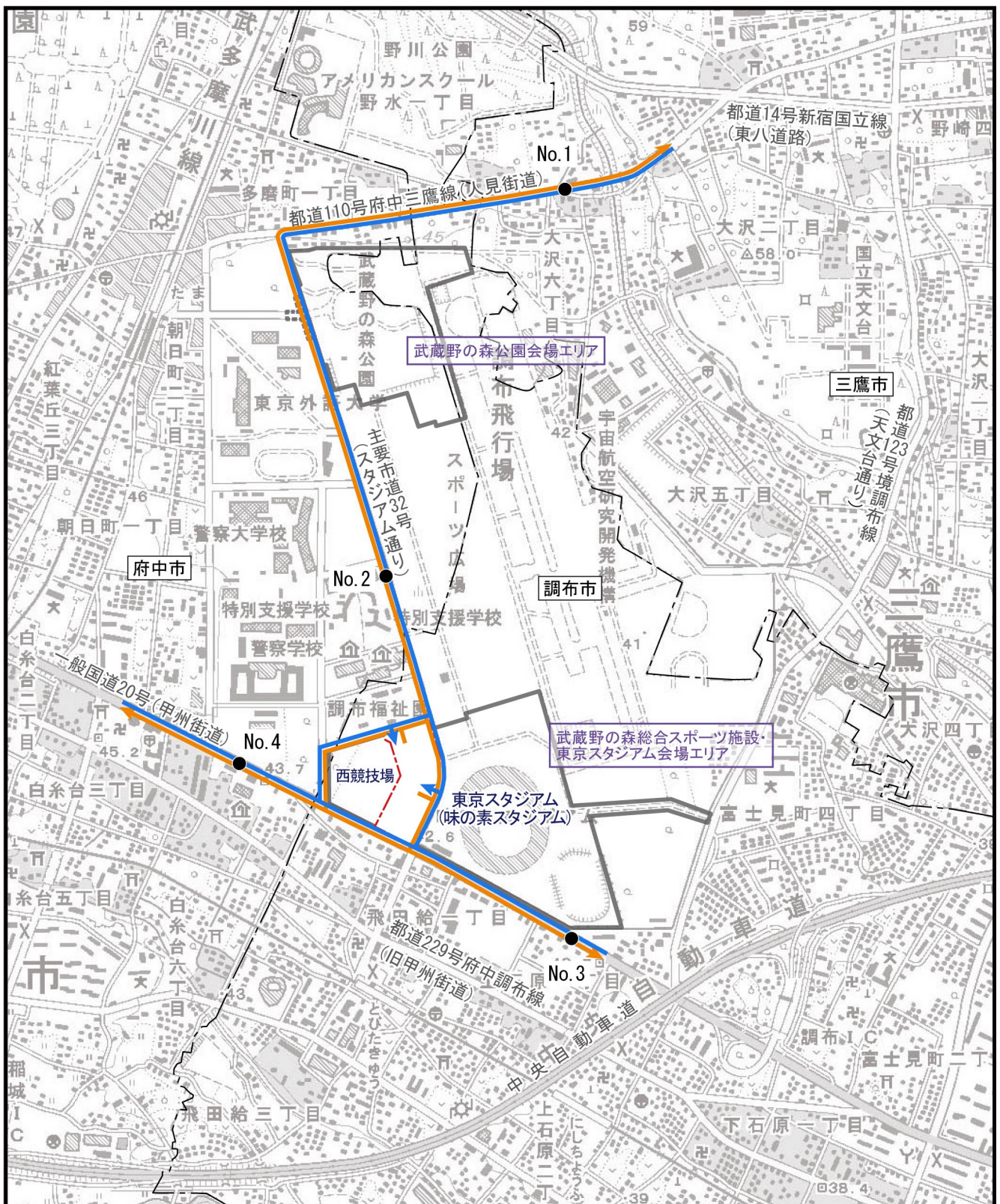
調査地域は、計画地及びその周辺とした。

8.1.3 調査手法

調査手法は、表 8.1-2 に示すとおりである。

表8.1-2 調査手法(東京2020大会の開催後)

調査事項		関連車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度	熱源施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度
調査時点		東京2020大会の開催後(2021年度)とした。	
調査期間	予測した事項	2022年1月14日～20日とした。	
	予測条件の状況	【気象の状況】 「予測した事項」と同一期間とした。	
		【関連車両、一般車両の状況】 「予測した事項」の調査期間内の代表的と考えられる平日の各1日とした。	
	ミティゲーションの実施状況	供用開始後の適宜とした。	
調査地点	予測した事項	計画地周辺の4地点(図8.1-1に示すNo.1～4)とした。	計画地周辺の1地点(図8.1-2に示すNo.A)とした。
	予測条件の状況	【気象の状況】 アメダス府中観測所(風向、風速)及び東京管区気象台(雲量及び日射量)とした。	
		【関連車両の状況】 関連車両の出入口とした。 【一般車両の状況】 計画地周辺の4地点(図8.1-1に示すNo.1～4)とした。	【熱源施設の状況】 計画地内とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。	計画地とした。
調査手法	予測した事項	◎ 二酸化窒素 ・No.1～4 簡易測定法(PTIO法) ◎ 浮遊粒子状物質 既存資料並びに関連車両台数の整理による方法とした。	◎ 二酸化窒素 ・No.A 「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)に定める方法(JIS B 7953))
	予測条件の状況	【気象の状況】 アメダス府中観測所(風向、風速)及び東京管区気象台(雲量及び日射量)の観測値の整理による方法とした。	
		【バックグラウンド濃度の状況】 計画地周辺の大気汚染常時観測局の観測値の整理による方法とする。	
	予測条件の状況	【関連車両、一般車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の2車種分類)の整理による方法とした。	【熱源施設の状況】 関連資料(施設の種類、諸元等)の整理による方法とした。
		【ミティゲーションの実施状況】 現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。	



凡 例

- 計画地
- 会場エリア
- 市町界
- 関連車両集中ルート
- ← 関連車両発生ルート

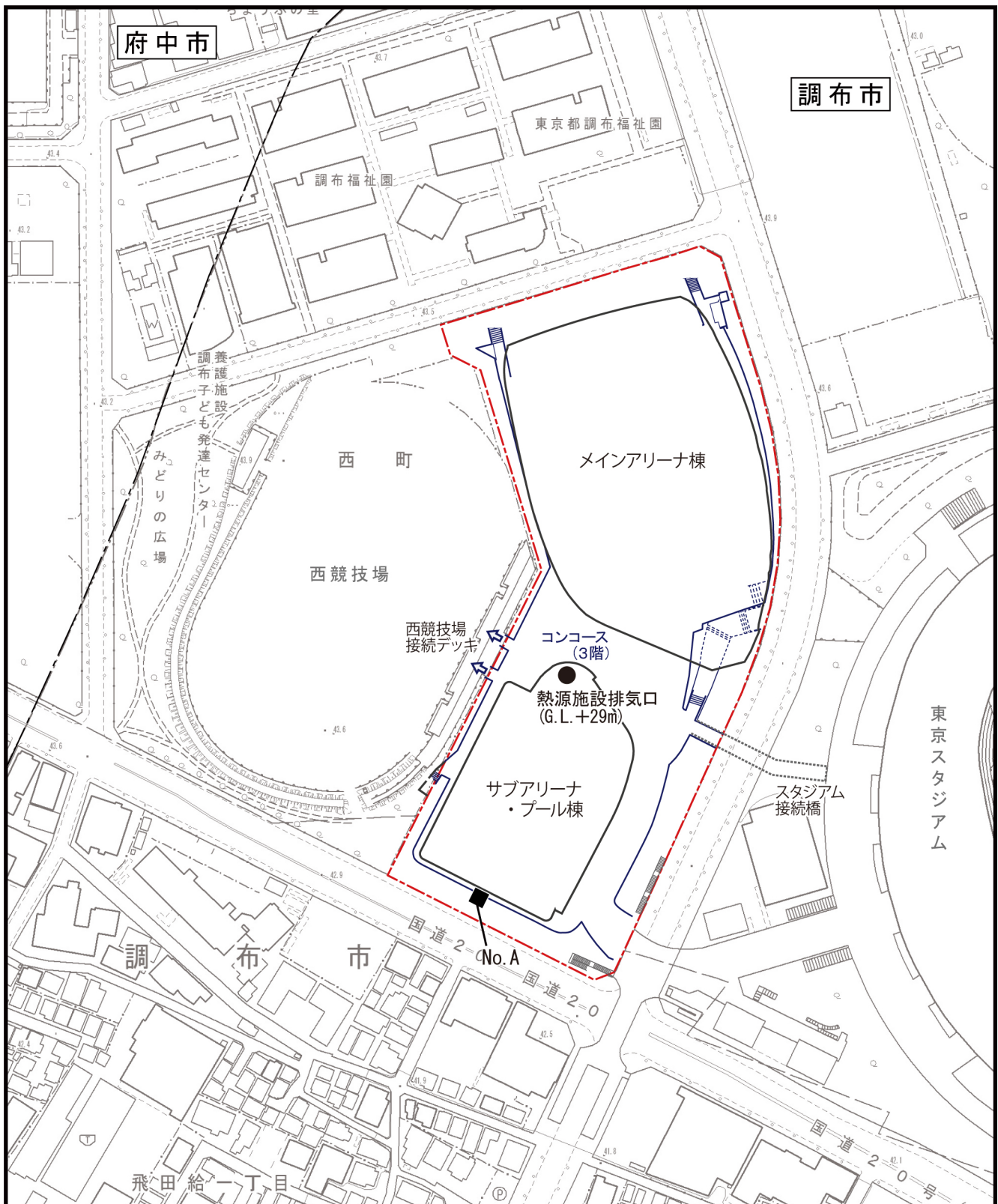
- 大気質調査地点 (No.1~4)
(二酸化窒素[簡易測定法])



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図 8.1-1
関連車両の走行に伴う大気質
の調査地点



凡 例

- 計画地
 - - - 市町界

- 熱源施設排気口
 ■ 大気質調査地点 (No. A)



Scale 1:2,500

0 25 50 100m

図8.1-2

熱源施設の稼働に伴う大気質の調査地点

8.1.4 調査結果

(1) 調査結果の内容

1) 予測した事項

ア. 関連車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度

関連車両の走行に伴う二酸化窒素の調査結果は、表 8.1-3 に示すとおりである。

二酸化窒素の日平均値は、0.011～0.044ppm、期間平均値（7日間）は、0.021～0.030ppm であった。

表 8.1-3 関連車両の走行に伴う大気質の調査結果（二酸化窒素（簡易法））

単位：ppm

	調査地点	1/14 (金)	1/15 (土)	1/16 (日)	1/17 (月)	1/18 (火)	1/19 (水)	1/20 (木)	期間 値
No.1	都道 110 号府中三鷹線 (人見街道)	0.021	0.015	0.029	0.021	0.013	0.037	0.013	0.021
No.2	主要市道 32 号 (スタジアム通り)	0.021	0.016	0.031	0.020	0.011	0.038	0.018	0.022
No.3	一般国道 20 号 (甲州街道)	0.028	0.017	0.043	0.027	0.014	0.041	0.012	0.026
No.4	一般国道 20 号 (甲州街道)	0.032	0.022	0.038	0.032	0.019	0.044	0.021	0.030

注1) 表中の地点番号は、図 (p. 41参照) に対応する。

2) 各調査日の値は、10:00～翌10:00の値である。

イ. 熱源施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素の大気中における濃度

熱源施設の調査結果は、表 8.1-4 に示すとおりである。

二酸化窒素の日平均値は、0.013～0.028ppm、期間平均値（7日間）は、0.023ppm であった。

表 8.1-4 熱源施設の稼働に伴う大気質の調査結果（二酸化窒素（公定法））

単位：ppm

調査地点	1/14 (金)	1/15 (土)	1/16 (日)	1/17 (月)	1/18 (火)	1/19 (水)	1/20 (木)	期間 値
No.A	0.013	0.025	0.023	0.028	0.018	0.027	0.025	0.023

注1) 表中の地点番号は、図 (p. 42参照) に対応する。

2) 各調査日の値は、10:00～翌10:00の値である。

2) 予測条件の状況

ア. 気象の状況

気象の状況の調査結果は、表 8.1-5 に示すとおりである。

関連車両の走行に伴う大気質の調査期間における最多風向は NNE で、平均風速は 1.3m/s、日最大風速は 3.0m/s、静穏率(風速 0.2m/s 以下を静穏とした)は 4.8%であった。

表 8.1-5 気象観測結果(府中観測所)

項 目		1/14 (金)	1/15 (土)	1/16 (日)	1/17 (月)	1/18 (火)	1/19 (水)	1/20 (木)	期間値
風向 (16 方位)	最多風向	NW	NNE	W	N	NNE	W	N	NNE
	最多風向出現率(%)	20.8	37.5	29.2	25.0	33.3	25.0	37.5	16.7
	静穏率(%)	0.0	8.3	16.7	0.0	0.0	4.2	4.2	4.8
風速 (m/s)	最大値	2.8	2.3	2.6	2.9	3.6	3.3	2.7	3.0
	最小値	0.3	0	0.1	0.3	0.4	0.0	0.3	0.0
	平均値	1.5	1.0	1.1	1.2	1.5	1.3	1.2	1.3

注) 大気質の測定時間に合わせ、10:00～翌10:00で集計している。

出典:「過去の気象データ検索」(2022年1月21日参照 気象庁ホームページ)

<http://www.data.jma.go.jp/obd/stats/etrn/index.php>

イ. バックグラウンド濃度の状況

バックグラウンド濃度の状況は、表 8.1-6 に示すとおりである。

調査期間における周辺の一般環境大気測定局である調布市深大寺南町測定局の二酸化窒素の1時間値の日平均値は、0.009～0.026ppm、期間平均値(7日間)は、0.016ppmであった。また、浮遊粒子状物質の1時間値の日平均値は、0.002～0.011mg/m³、期間平均値(7日間)は、0.005mg/m³であった。

表 8.1-6 バックグラウンド濃度の状況(調布市深大寺南町測定局)

項 目		関連車両の走行、熱源施設の稼働に伴う大気質の調査期間							期間値
		1/14 (金)	1/15 (土)	1/16 (日)	1/17 (月)	1/18 (火)	1/19 (水)	1/20 (木)	
二酸化窒素 (ppm)	平均値	0.015	0.013	0.022	0.015	0.009	0.026	0.010	0.016
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	平均値	0.003	0.004	0.011	0.004	0.002	0.007	0.004	0.005

出典:「東京都大気情報」(2022年1月21日参照 東京都環境局ホームページ)

<https://www.taiki.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/taikikankyo/realtime/>

ウ. 関連車両の状況

関連車両の走行に伴う大気質の調査日における関連車両合計台数は、表 8.1-7 に示すとおりであり、大型車 8 台/日、小型車 288 台/日、合計 296 台/日であった。

表 8.1-7 関連車両合計台数調査結果(2022 年 1 月 14 日(金))

時間\車種	大型車 (台)	小型車 (台)	合計
6:00～7:00	0	0	0
7:00～8:00	0	6	6
8:00～9:00	1	12	13
9:00～10:00	3	5	8
10:00～11:00	0	17	17
11:00～12:00	0	16	16
12:00～13:00	1	12	13
13:00～14:00	1	11	12
14:00～15:00	0	22	22
15:00～16:00	2	29	31
16:00～17:00	0	47	47
17:00～18:00	0	43	43
18:00～19:00	0	26	26
19:00～20:00	0	29	29
20:00～21:00	0	8	8
21:00～22:00	0	5	5
合計	8	288	296

エ. 一般車両の状況

関連車両の走行に伴う大気質の調査日における一般車両の走行台数は、表 8.1-8(1)～(4)に示すとおりであり、3,417～25,539 台/日であった。

表 8.1-8(1) 自動車交通量の現地調査結果(No.1(人見街道)、2022 年 1 月 14 日(金))

時間\車種	大型車 (台)	小型車 (台)	合計
6:00～7:00	35	467	502
7:00～8:00	73	660	733
8:00～9:00	62	672	734
9:00～10:00	61	562	623
10:00～11:00	71	574	645
11:00～12:00	60	564	624
12:00～13:00	63	572	635
13:00～14:00	43	576	619
14:00～15:00	48	583	631
15:00～16:00	36	619	655
16:00～17:00	40	585	625
17:00～18:00	32	702	734
18:00～19:00	25	650	675
19:00～20:00	19	494	513
20:00～21:00	9	333	342
21:00～22:00	11	231	242
合計	688	8,844	9,532

注) 地点番号は、図8.1-1 (p.41参照) に対応する。

表 8.1-8(2) 自動車交通量の現地調査結果(No.2(スタジアム通り)、2022 年 1 月 14 日(金))

時間\車種	大型車 (台)	小型車 (台)	合計
6:00～7:00	27	131	158
7:00～8:00	34	200	234
8:00～9:00	32	230	262
9:00～10:00	21	224	245
10:00～11:00	22	204	226
11:00～12:00	19	229	248
12:00～13:00	14	192	206
13:00～14:00	13	195	208
14:00～15:00	22	236	258
15:00～16:00	23	264	287
16:00～17:00	12	242	254
17:00～18:00	6	256	262
18:00～19:00	10	214	224
19:00～20:00	1	148	149
20:00～21:00	1	110	111
21:00～22:00	2	83	85
合計	259	3,158	3,417

注) 地点番号は、図8.1-1 (p.41参照) に対応する。

表 8.1-8(3) 自動車交通量の現地調査結果(No. 3(甲州街道)、2022 年 1 月 14 日(金))

時間\車種	大型車 (台)	小型車 (台)	合計
6:00～7:00	267	1,558	1,825
7:00～8:00	234	1,586	1,820
8:00～9:00	220	1,442	1,662
9:00～10:00	239	1,413	1,652
10:00～11:00	223	1,323	1,546
11:00～12:00	192	1,521	1,713
12:00～13:00	149	1,395	1,544
13:00～14:00	205	1,392	1,597
14:00～15:00	184	1,576	1,760
15:00～16:00	144	1,667	1,811
16:00～17:00	127	1,626	1,753
17:00～18:00	90	1,671	1,761
18:00～19:00	58	1,508	1,566
19:00～20:00	54	1,315	1,369
20:00～21:00	61	1,187	1,248
21:00～22:00	49	863	912
合計	2,496	23,043	25,539

注) 地点番号は、図8.1-1 (p. 41参照) に対応する。

表 8.1-8(4) 自動車交通量の現地調査結果(No. 4(甲州街道)、2022 年 1 月 14 日(金))

時間\車種	大型車 (台)	小型車 (台)	合計
6:00～7:00	262	1,463	1,725
7:00～8:00	243	1,515	1,758
8:00～9:00	242	1,410	1,652
9:00～10:00	266	1,348	1,614
10:00～11:00	241	1,276	1,517
11:00～12:00	201	1,429	1,630
12:00～13:00	136	1,365	1,501
13:00～14:00	224	1,369	1,593
14:00～15:00	195	1,518	1,713
15:00～16:00	152	1,592	1,744
16:00～17:00	135	1,556	1,691
17:00～18:00	108	1,610	1,718
18:00～19:00	64	1,475	1,539
19:00～20:00	61	1,263	1,324
20:00～21:00	65	1,155	1,220
21:00～22:00	49	834	883
合計	2,644	22,178	24,822

注) 地点番号は、図8.1-1 (p. 41参照) に対応する。

オ. 熱源施設の状況

熱源施設の調査結果は、表 8.1-9 に示すとおりである。

表 8.1-9 熱源施設の諸元

熱源施設 諸元	コージェネレーション (25kW×12 台)
煙突位置	図 8.1-2 (p. 42) 参照
煙突高さ	G. L. +29 m
燃 料	都市ガス 13A
燃料消費量	80Nm ³ /h
排出ガス温度	約 205℃～275℃
窒素酸化物排出濃度 (酸素濃度 0%時)	70ppm

3) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.1-10 に示すとおりである。なお、大気等に関する問合せはなかった。

表8.1-10 ミティゲーションの実施状況(東京2020大会の開催後)

ミティゲーション 実施状況	・燃料には排気ガス中の汚染物質濃度が低い都市ガスを用いる。 熱源施設の燃料には都市ガスを使用している。
------------------	--




コージェネレーションユニット	熱源施設の排気口
ミティゲーション 実施状況	・施設利用者に対して、極力公共交通機関を利用するように周知する。 ホームページに掲載しているアクセス案内において、電車利用、バス利用を周知している。

周辺地図のご案内

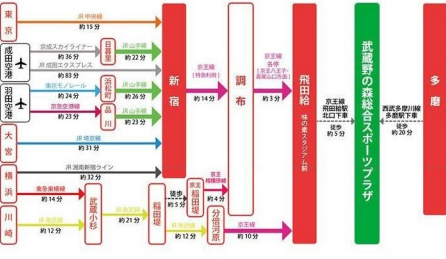
コンサート・大規模スポーツ大会などのイベント開催時には駐車場がご利用いただけない場合があります。京王線もしくは西武多摩川線、路線バスをご利用ください。

京王線飛田給駅より徒歩5分、西武多摩川線多摩川駅より徒歩20分です。ご来場は便利な電車、バスをご利用ください。

※イベントによって、臨時電車・臨時バスが運行される場合があります。

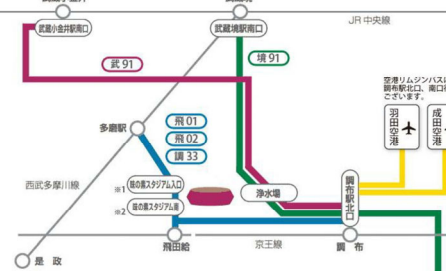


電車利用のご案内

※所要時間は特急・急行・快速などを利用した場合の目安です。
※乗換時間は含まれません。
※コンサート、大規模スポーツ大会などのイベント開催日は京王線の特急、準特急の一部が飛田給駅に臨時停車する場合があります。

バス利用のご案内



出典：武蔵野の森総合スポーツプラザアクセス（2022年1月6日参照 武蔵野の森総合スポーツプラザホームページ）
<https://musamori-plaza.com/access/train.php>
武蔵野の森総合スポーツプラザのアクセス案内

(2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

1) 関連車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度

関連車両の走行に伴う二酸化窒素の大気中における濃度（平均値）についての予測結果とフォローアップ調査結果との比較は、表 8.1-11(1)に示すとおりである。

二酸化窒素の予測結果は、年平均値であるのに対し、フォローアップ調査結果は期間平均値であるために単純な比較はできないが、フォローアップ調査における二酸化窒素の期間平均値は 0.021～0.030ppm であり、予測結果を上回った。

表8.1-11(1) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

予測地点			予測結果	フォローアップ 調査 結果
地点	道路名(通称名)	方位		
No. 1	都道 110 号府中三鷹線 (人見街道)	南側	0.0189	0.021
		北側	0.0189	
No. 2	主要市道 32 号 (スタジアム通り)	西側	0.0182	0.022
		東側	0.0183	
No. 3	一般国道 20 号 (甲州街道)	南側	0.0211	0.026
		北側	0.0212	
No. 4	一般国道 20 号 (甲州街道)	南側	0.0210	0.030
		北側	0.0211	

注 1) 予測地点の番号は、図 8.1-1 (p.41 参照) に対応する。

2) 予測結果では年平均値、フォローアップ調査結果では期間平均値を示す。

関連車両の走行に伴う二酸化窒素の大気中における濃度（98%値）についての予測結果とフォローアップ調査結果との比較は、表 8.1-11(2)に示すとおりである。

二酸化窒素に係る環境基準は、日平均値の年間 98%値によって判断されるものであることから、フォローアップ調査結果を単純に環境基準と比較することはできないが、フォローアップ調査における日平均値の最大値は 0.037～0.044ppm であり、予測結果を上回った。なお、フォローアップ調査結果は、環境基準（1 時間値の 1 日平均値が 0.04～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）を下回っていた。

表8.1-11 (2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

予測地点			予測結果	フォローアップ [※] 調査結果	環境基準
地点	道路名(通称名)	方位			
No. 1	都道 110 号府中三鷹線 (人見街道)	南側	0.036 (寄与率 0.3%)	0.037	日平均値が 0.04 から 0.06ppm までのゾーン 内又はそれ以下
		北側	0.036 (寄与率 0.3%)		
No. 2	主要市道 32 号 (スタジアム通り)	西側	0.035 (寄与率 0.2%)	0.038	
		東側	0.035 (寄与率 0.2%)		
No. 3	一般国道 20 号 (甲州街道)	南側	0.038 (寄与率 0.2%)	0.043	
		北側	0.038 (寄与率 0.2%)		
No. 4	一般国道 20 号 (甲州街道)	南側	0.038 (寄与率 0.2%)	0.044	
		北側	0.038 (寄与率 0.2%)		

注 1) 予測地点の番号は、図 8.1-1 (p. 41 参照) に対応する。

2) 予測結果では年間 98% 値、フォローアップ調査結果では日平均値の期間最大値を示す。

二酸化窒素の評価書におけるバックグラウンド濃度とフォローアップ調査期間中の一般環境大気測定局における期間平均値の比較は、表 8.1-12 に示すとおりである。

二酸化窒素のフォローアップ期間中の一般環境大気測定局における期間平均値は 0.016ppm であり、評価書において設定したバックグラウンド濃度 (0.018ppm) に比べて低い値となっていた。

表8.1-12 設定したバックグラウンド濃度とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

単位：ppm

測定局名	評価書 バックグラウンド濃度	フォローアップ調査期間 バックグラウンド濃度 (期間平均値)
調布市深大寺南町測定局	0.015	0.016
調布市役所	0.016	—
押立測定局	0.024	—
朝日測定局	0.016	—

注) 大気質の測定時間に合わせ、0:00～翌 0:00 で集計している。

出典：「大気汚染結果ダウンロード」(2022 年 1 月 21 日参照 東京都環境局ホームページ)

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

評価書における断面交通量とフォローアップ調査における断面交通量の比較は表 8. 1-13 に、評価書における関連車両台数とフォローアップ調査における関連車両台数の比較は表 8. 1-14 に示すとおりである。

フォローアップ調査における一般車両を含めた断面交通量は、評価書において設定した断面交通量に対して 85～101%であり、大型車についてはすべての地点で評価書において設定した交通量を下回っていた。本事業の関連車両台数は予測条件として設定した台数を下回っていたことから、本事業による影響は小さいものと考えられる。

表8. 1-13 設定した断面交通量とフォローアップ調査結果との比較（2022年1月14日（金））

予測地点	道路名(通称名)	評価書 予定交通量（台/16h）			フォローアップ調査日 交通量（台/16h）		
		大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
No.1	都道 110 号府中三鷹線（人見街道） [三鷹市大沢 6-3]	979 (72)	8,451 (286)	9,430 (358)	688	8,844	9,532
No.2	主要市道 32 号（スタジアム通り） [府中市朝日町 3-14]	408 (72)	3,970 (286)	4,378 (358)	259	3,158	3,417
No.3	一般国道 20 号（甲州街道） [調布市上石原 1-16]	3,929 (72)	26,249 (286)	30,178 (358)	2,496	23,043	25,539
No.4	一般国道 20 号（甲州街道） [調布市朝日町 3-16]	3,704 (72)	25,128 (286)	28,832 (358)	2,644	22,178	24,822

注) 予測地点の番号は、図 8. 1-1（p. 60 参照）に対応する。

（ ）内の数値は関連車両台数を示す。

表8. 1-14 設定した関連車両台数とフォローアップ調査結果との比較（2022年1月14日（金））

項目		予測条件	フォローアップ調査
発生集中交通量 （台/16h）	大型車	216	8
	小型車	858	288
	合計	1,074	296

浮遊粒子状物質の評価書におけるバックグラウンド濃度とフォローアップ調査期間中の一般環境大気測定局における期間平均値の比較は、表 8. 1-15 に示すとおりである。

浮遊粒子状物質については、フォローアップ調査期間中の一般環境大気測定局における期間平均値が二酸化窒素と同様に評価書におけるバックグラウンド濃度を下回っていたこと、フォローアップ調査地点における関連車両台数が評価書で設定した台数を下回っていたことを踏まえると、二酸化窒素と同様の傾向を示すものと考えられる。

表8.1-15 設定したバックグラウンド濃度と既存資料調査結果との比較（浮遊粒子状物質）

単位：mg/m³

測定局名	評価書 バックグラウンド濃度	フォローアップ調査期間 バックグラウンド濃度 (期間平均値)
調布市深大寺南町測定局	0.022	0.005
調布市役所	0.019	—
押立測定局	0.021	—
朝日測定局	0.022	—

注) 大気質の測定時間に合わせ、0:00～翌0:00で集計している。

出典：「大気汚染結果ダウンロード」（2022年1月21日参照 東京都環境局ホームページ）

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

以上のことから、関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度に及ぼす影響は少ないものとする。

2) 熱源施設の稼働に伴い発生する二酸化窒素の大気における濃度

熱源施設の稼働に伴う大気における濃度についての予測結果（年平均値）とフォローアップ調査結果（期間平均値）の比較は、表8.1-16に示すとおりである。

二酸化窒素の予測結果は、年平均値であるのに対し、フォローアップ調査結果は期間平均値であるため単純な比較はできないが、二酸化窒素はフォローアップ調査結果が予測結果と同程度だった。

表8.1-16 予測結果とフォローアップ調査結果との比較（二酸化窒素）

項目	平均値 ^{注1)}	
	予測結果	フォローアップ 調査結果
二酸化窒素 公定法 (ppm)	0.018017	0.023

注) 予測結果は年平均値、フォローアップ調査結果は期間平均値を示す。

予測結果（日平均値の年間98%値）とフォローアップ調査結果（日平均値の最大値）の比較は、表8.1-17に示すとおりである。

フォローアップ調査結果と予測結果の単純な比較はできないものの、フォローアップ調査結果は予測結果を下回っていた。また、フォローアップ調査結果は、環境基準を下回っていた。

表8.1-17 予測結果とフォローアップ調査結果との比較

項目	98%値 ^{注2)}		環境基準
	予測結果	フォローアップ 調査結果	
二酸化窒素 公定法 (ppm)	0.035 (寄与率0.1%)	0.030	日平均値が0.04から 0.06ppmまでのゾーン 内又はそれ以下

注) 二酸化窒素の予測結果では年間98%値、フォローアップ調査結果では日平均値の期間最大値を示す。

フォローアップ調査と評価書におけるバックグラウンド濃度の比較は、表 8.1-18 に示すとおりである。

二酸化窒素のフォローアップ期間中の一般環境大気測定局における期間平均値は 0.016ppm であり、評価書において設定したバックグラウンド濃度 (0.018ppm) に比べて低い値となっていた。

表8.1-18 設定したバックグラウンド濃度とフォローアップ調査結果との比較

単位：ppm

測定局	評価書 バックグラウンド濃度 ^{注1)}	フォローアップ調査期間 バックグラウンド濃度 ^{注2)} (期間平均値)
調布市深大寺南町測定局	0.018	0.016
調布市役所		
押立測定局		
朝日測定局		

注1) 平成 25 年度の年平均値 (4 測定局の平均値)

注2) フォローアップ調査期間の調布市深大寺南町測定局の平均値

出典：「大気汚染結果ダウンロード」(2021 年 1 月 21 日参照 東京都環境局ホームページ)

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

熱源施設の稼働に伴う大気中における濃度についての予測条件とフォローアップ調査結果の比較は、表 8.1-19 に示すとおりである。

本事業の熱源施設の排ガス量や窒素酸化物排出濃度は予測条件と同様である。

表8.1-19 熱源施設の諸元

諸元	予測条件	フォローアップ調査結果
	コージェネレーション (25kW×12 台)	コージェネレーション (25kW×12 台)
煙突位置	図 8.1-2 (p. 42) 参照	図 8.1-2 (p. 42) 参照
煙突高さ	G. L. +29 m	G. L. +29 m
燃 料	都市ガス 13A	都市ガス 13A
燃料消費量	80Nm ³ /h	80Nm ³ /h
排出ガス温度	200℃	約 205℃～275℃
窒素酸化物排出濃度 (酸素濃度 0%時)	70ppm	70ppm

以上のとおり、フォローアップ調査は、評価書における予測結果と同程度ないし下回っていることから、熱源施設の稼働に伴う著しい影響はないと考える。