(2) 船舶

① 予測内容

工事に伴う影響として、船舶の停泊・航行により発生する排出ガスが、会場予定地及び（仮称）舞洲駐車場予定地周辺の大気質に及ぼす影響について、大気拡散式による数値計算により予測した。予測内容は表 5.2.83 に示すとおりである。

船舶の停泊・航行の予測地点は会場予定地周辺とし、予測時点は工事最盛期とした。

表 5.2.83　予測内容

予測項目	対象発生源	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの影響 ・二酸化窒素 ・浮遊粒子状物質 ・二酸化硫黄 （年平均値等）	工事用船舶	会場予定地周辺	工事最盛期	プルーム及びパフモデル式により予測

② 予測方法

a. 予測手順

船舶の停泊・航行により発生する排出ガスについては、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び二酸化硫黄の年平均値等を予測した。その予測手順は、図 5.2.31 に示すとおりである。

船舶から発生する排出ガスについて、工事計画等をもとにその排出位置及び大気汚染物質排出量等を設定した。そして、拡散モデルによる予測計算を行い、船舶から発生する大気汚染物質の寄与濃度を予測した。また、得られた寄与濃度とバックグラウンド濃度から、将来の環境濃度を求めた。

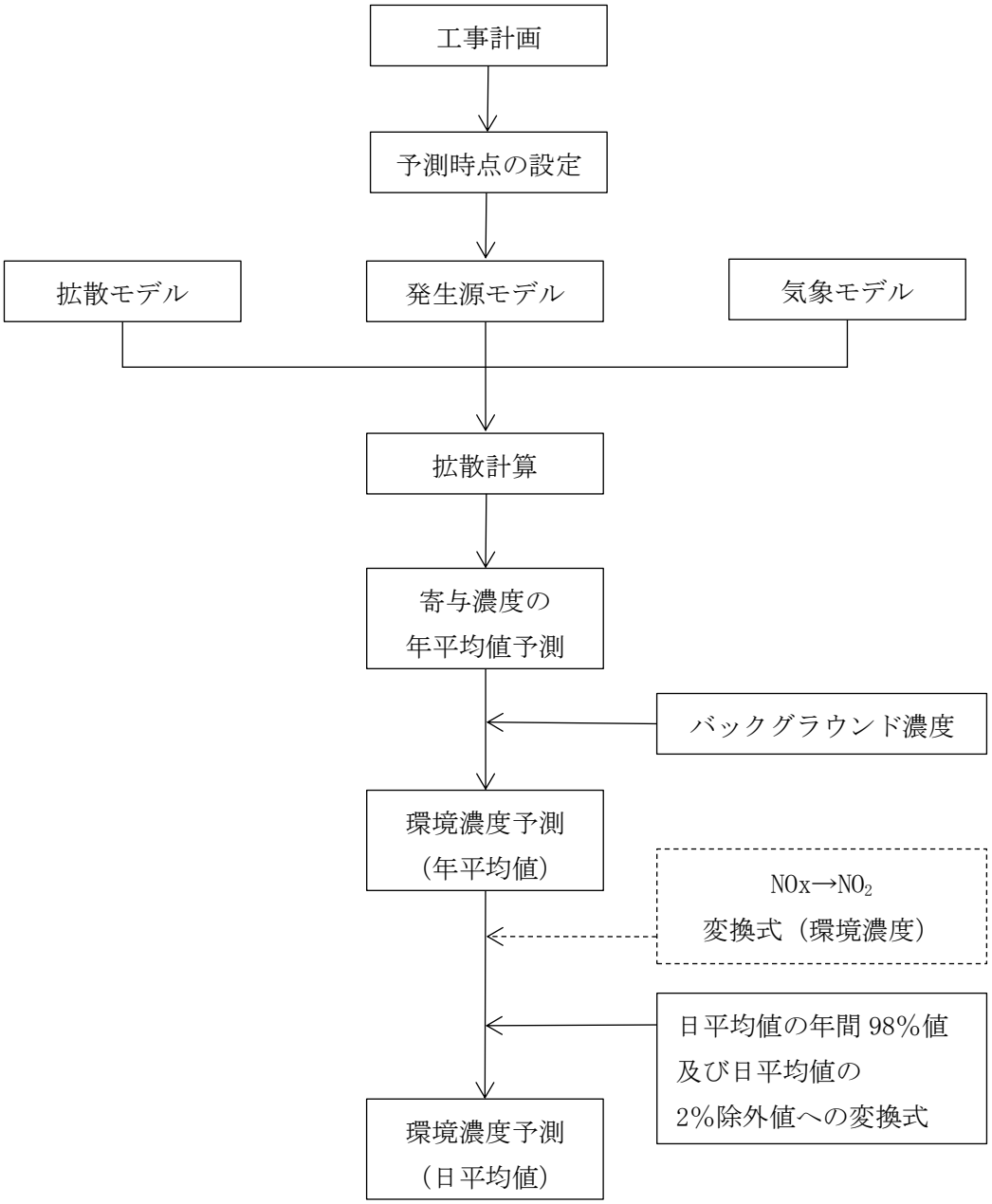

図 5.2.31　船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測手順

b. 予測時点

予測時点は、工事用船舶の台数が最大となる時期とした。

c. 予測モデル

(a) 拡散モデル

ア. 拡散式

拡散モデル及び拡散パラメータは、施設の供用により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

イ. 拡散パラメータ

拡散パラメータは、施設の供用により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

ウ. 濃度の重合

濃度の重合は、施設の供用により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(b) 二酸化窒素への変換式

二酸化窒素への変換式は、施設の供用により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(c) 年平均値から日平均値への変換式

年平均値から日平均値への変換式は、施設の供用及び施設関連車両の走行のうち船舶の航行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(d) 発生源モデル

ア. 発生源諸元

予測時点については特定の時期を想定せず、工事計画等をもとに1日あたり押船5隻、バージ船5隻が月最大100隻着岸するものとした。

工事用資材の海上輸送の対象となる船舶は表 5.2.84 に示すとおりである。大気汚染物質の発生源は面源として配置しその航路は図 5.2.32 のとおりとした。海上輸送について発着場所に関する計画の詳細が未確定であり、夢洲北岸への輸送ルートを想定して予測を実施した。

表 5.2.84 海上輸送の対象船舶

船種	日あたりの便数	月あたりの便数	総トン数(t)
押船	5便	100便	171
バージ船	5便	100便	1,079

大気汚染物質の算定については入出港時と停泊時に区分して行い、施設関連車両の走行のうち船舶の航行により発生する排出ガスの大気質の予測と同様に算定した。大気汚染物質を発生する船舶は押船を対象とし、押船の１隻あたりの停泊時間は 2 時間、入港もしくは出港時間は 20 分間とした。

大気汚染物質の算定については、施設関連車両の走行のうち船舶の航行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

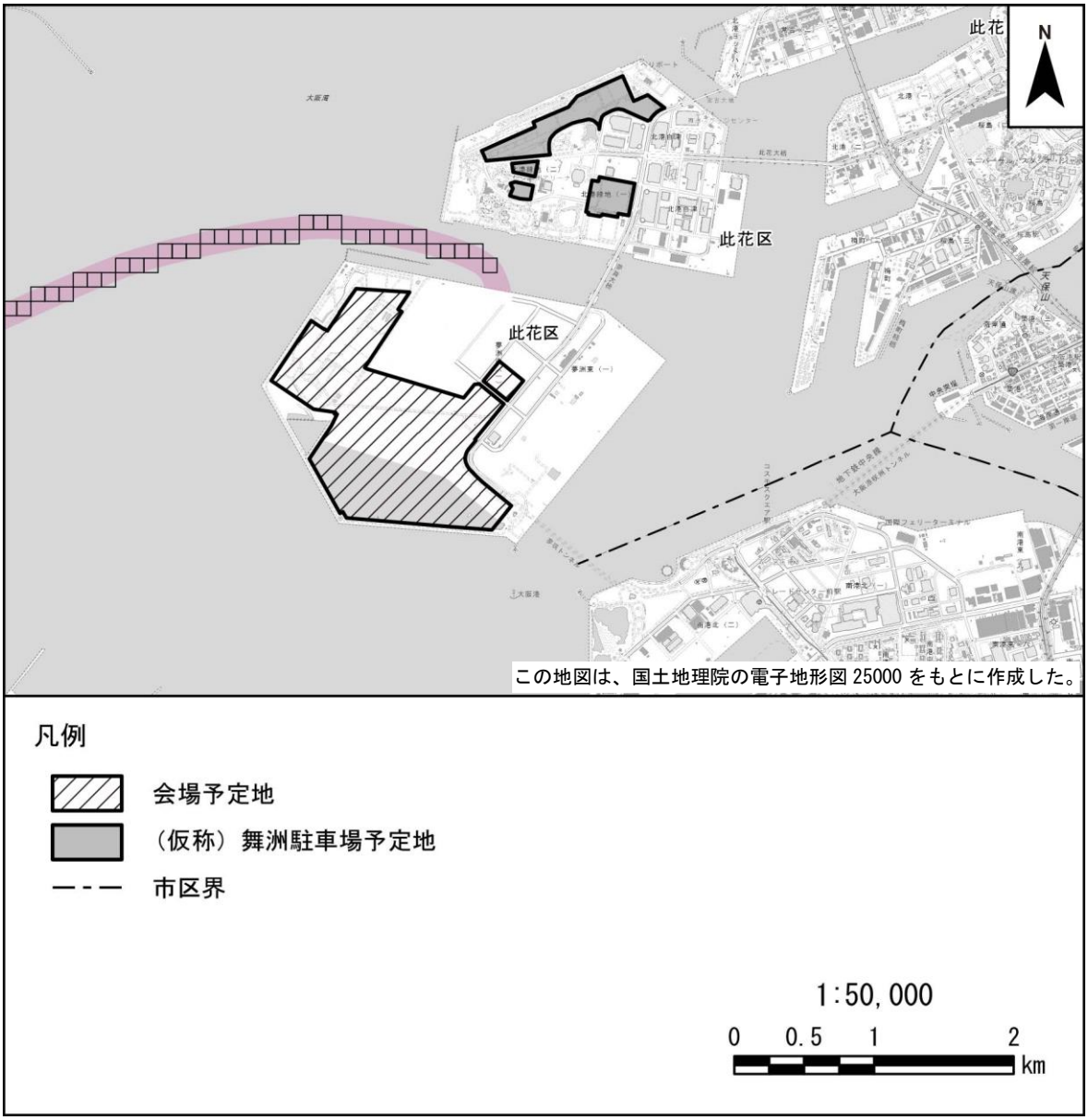

図 5.2.32　船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの発生源位置図

イ．排出量の算定

大気汚染物質の排出量の算定結果は表 5.2.85 に示すとおりである。

表 5.2.85　大気汚染物質の排出量

項目	入出港時	停泊時	合計
窒素酸化物	3,023m^3_N/年	144m^3_N/年	3,167m^3_N/年
硫黄酸化物	546m^3_N/年	65m^3_N/年	611m^3_N/年
浮遊粒子状物質	471kg/年	64kg/年	535kg/年

ウ．有効煙突高

停泊時における船舶の排出源の有効煙突高は、施設の供用により発生する排出ガスの大気質の予測と同じ算定式とした。

船舶の排出源実高さは、施設関連車両の走行のうち船舶の航行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じ式により設定した。設定した排出実高さは表 5.2.86 に示す。

表 5.2.86　船舶の排出実高さ

船種	総トン数(t)	排出実高さ(m)
押船	171	9

入出港時における船舶の排出源の有効煙突高は、燃料使用量、排ガス温度及び航行時間帯における平均風速による算出結果から、20mと設定した。

船舶の排出ガス温度は、施設関連車両の走行のうち船舶の航行により発生する排出ガスの大気質の予測と同様に 300℃とした。

(e) 気象モデル

ア．風向・風速

会場予定地の地上気象観測結果における令和 2 年 2 月 1 日～令和 3 年 1 月 31 日の 1 年間の風向、風速データを用いた。風向は 16 方位とし、風速は施設の供用により発生する排出ガスの大気質の予測と同様に高度補正した後、表 5.2.87 に示す風速階級に区分した。船舶の運航時間帯（8 時～18 時）に対応する、9 時～18 時の毎正時のデータによる風配図は、建設機械等の稼働により発生する排出ガスの大気質予測と同じとした。

風速の高度補正は、施設の供用に伴う影響の予測時と同様とした。

表 5.2.87　風速区分

（単位：m/s）

区分		無風時	有風時					
風速階級		≦0.4	0.5～1.9	2.0～2.9	3.0～3.9	4.0～5.9	6.0～7.9	8.0≦
代表風速	発生源高さ 9m	－	1.5	2.5	3.4	4.9	6.7	9.7
	発生源高さ 20m		1.5	2.5	3.5	5.0	6.9	10.1

イ．大気安定度

大気安定度は、会場予定地の地上気象観測結果における令和 2 年 2 月 1 日～令和 3 年 1 月 31 日の 1 年間の風速、日射量及び放射収支量データを用いた。稼働時間帯（8 時～18 時）に対応する、9 時～18 時の毎正時のデータによる風配図及び大気安定度出現頻度は、建設機械等の稼働により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(f) バックグラウンド濃度

バックグラウンド濃度は、施設関連車両の走行のうち船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

③ 予測結果

a. 二酸化窒素

本事業における工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる二酸化窒素への影響の予測結果は、表 5.2.88 に示すとおりである。また、周辺地域における窒素酸化物の寄与濃度（年平均値）は図 5.2.33 に示すとおりである。

工事用船舶の停泊･航行による窒素酸化物の寄与濃度の、周辺住居地等における最大着地濃度地点は会場予定地東の住居地点となり、最大着地濃度の年平均値は 0.000006ppm となると予測された。

また、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は、最大で 0.041ppm と予測された。

表 5.2.88　工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果（二酸化窒素）

予測時期	予測対象	窒素酸化物年平均値			二酸化窒素		寄与率
		寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度 (ppm) ②	環境濃度 (ppm) ③=①+②	年平均値 (ppm)	日平均値の年間 98%値 (ppm)	(%) ①/③×100
工事最盛期	周辺住居地域等	0.000006	0.026	0.026006	0.0198	0.041	0.0

注：1. 寄与濃度の最大着地濃度は、会場予定地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる住居地点における濃度である。

2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果と一般環境大気測定局（南港中央公園）のデータ間で単相関分析を行い、得られた回帰式に一般環境大気測定局（南港中央公園）の至近 5 年間の年平均値の平均値を代入することにより求めた。

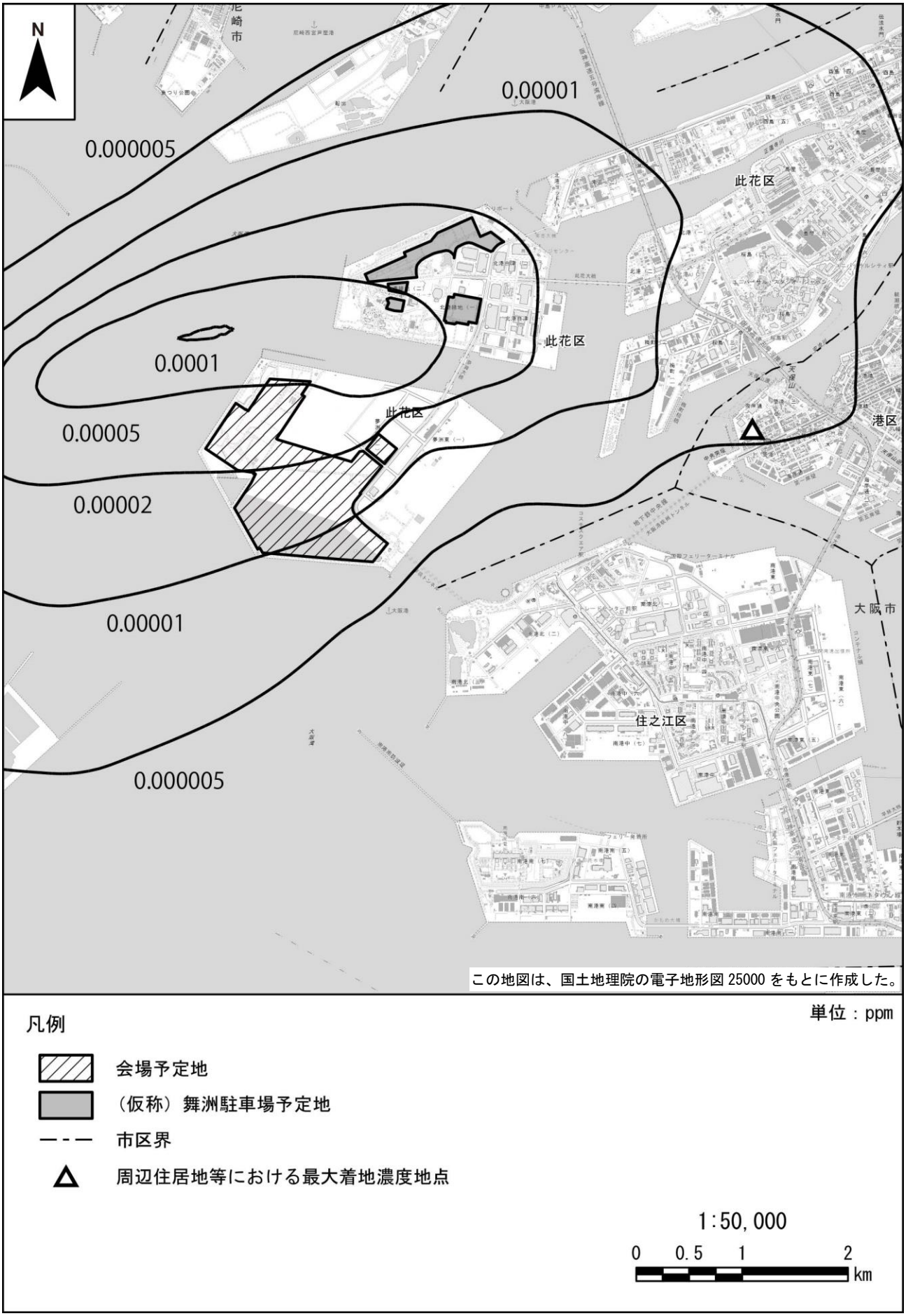

図 5.2.33　工事用船舶の停泊・航行による影響の窒素酸化物寄与濃度（年平均値）

b. 浮遊粒子状物質

本事業における工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる、浮遊粒子状物質への影響の予測結果は表 5.2.89 に示すとおりである。また、周辺地域における寄与濃度（年平均値）は図 5.2.34 に示すとおりである。

工事用船舶の停泊・航行による浮遊粒子状物質の寄与濃度の、周辺住居地等における最大着地濃度地点は会場予定地東の住居地点となり、最大着地濃度の年平均値は 0.0000012mg/m^3 となると予測された。

また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は、最大で 0.060mg/m^3 と予測された。

表 5.2.89　工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果（浮遊粒子状物質）

予測時期	予測対象	浮遊粒子状物質年平均値			日平均値の2%除外値	寄与率
		寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m^3) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m^3) ②	環境濃度 (mg/m^3) ③=①+②	(mg/m^3)	(%) ①/③×100
工事最盛期	周辺住居地域等	0.0000012	0.029	0.0290012	0.060	0.0

注：1. 寄与濃度の最大着地濃度は、会場予定地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる住居地点における濃度である。
2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果と一般環境大気測定局（南港中央公園）のデータ間で単相関分析を行い、得られた回帰式に一般環境大気測定局（南港中央公園）の至近 5 年間の年平均値の平均値を代入することにより求めた。

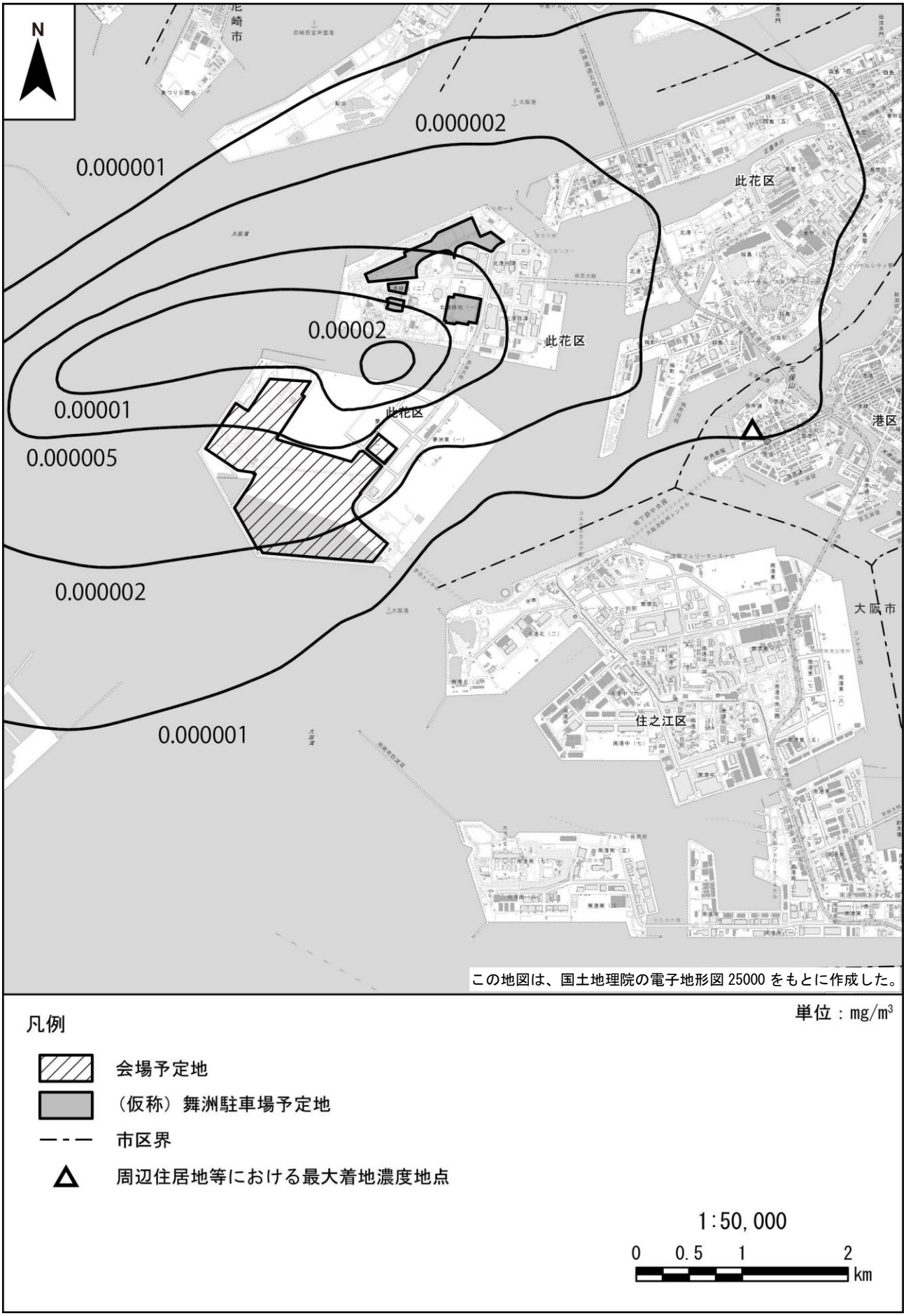

図 5.2.34　工事用船舶の停泊・航行による影響の浮遊粒子状物質寄与濃度（年平均値）

c. 二酸化硫黄

本事業における工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる、二酸化硫黄への影響の予測結果は表 5.2.90 に示すとおりである。また、周辺地域における寄与濃度（年平均値）は図 5.2.35 に示すとおりである。

工事用船舶の停泊・航行による二酸化硫黄の寄与濃度の、周辺住居地等における最大着地濃度地点は会場予定地東の住居地点となり、最大着地濃度の年平均値は 0.0000013ppm となると予測された。

また、二酸化硫黄の日平均値の 2%除外値は、最大で 0.005ppm と予測された。

表 5.2.90　工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果（二酸化硫黄）

予測時期	予測対象	二酸化硫黄年平均値			日平均値の2%除外値	寄与率
		寄与濃度の最大着地濃度	バックグラウンド濃度	環境濃度		
		(ppm) ①	(ppm) ②	(ppm) ③=①+②	(ppm)	(%) ①/③×100
工事最盛期	周辺住居地域等	0.0000013	0.002	0.0020013	0.005	0.1

注：1. 寄与濃度の最大着地濃度は、会場予定地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる住居地点における濃度である。
2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果と一般環境大気測定局（南港中央公園）のデータ間で単相関分析を行い、得られた回帰式に一般環境大気測定局（南港中央公園）の至近 5 年間の年平均値の平均値を代入することにより求めた。

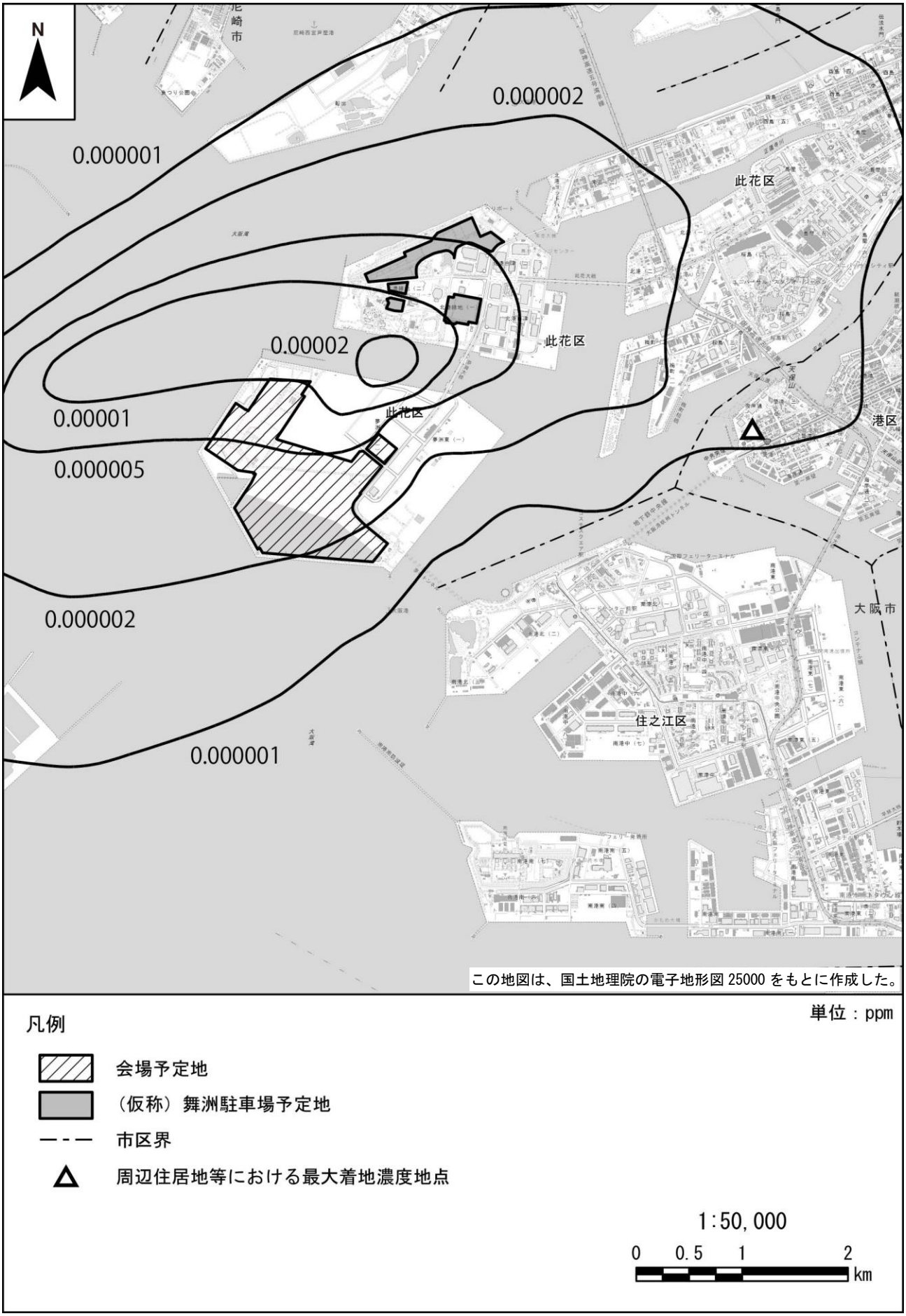

図 5.2.35　工事用船舶の停泊・航行による影響の二酸化硫黄寄与濃度（年平均値）

④ 評価

a. 環境保全目標

大気質についての環境保全目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること」、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大気汚染防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例に定められた排出基準、総量規制基準、規制基準等に適合すること」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」とし、本事業の実施が及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価した。

b. 評価結果

工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる大気質への影響の予測結果は、表 5.2.91～表 5.2.93 に示したとおりであり、いずれの項目についても、予測地点における環境濃度は環境基準値を下回ると予測された。二酸化窒素については、大阪市環境基本計画の目標値を超過したが、工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの寄与率は、予測地点で最大 0.0%であった。また、浮遊粒子状物質の寄与率は、最大 0.0%、二酸化硫黄の寄与率は、最大 0.1%であった。

工事用船舶の停泊・航行にあたっては、以下の対策を行い、排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り低減する計画である。

・船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制する。
・船舶の航行にあたっては、航行速度の最適化に努め、高負荷運転をしないよう関係者への周知徹底を図る。

以上のことから、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮する計画であり、環境保全目標を満足するものと評価する。

表 5.2.91　工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果と環境保全目標値との比較（二酸化窒素）

予測時期	予測対象	窒素酸化物年平均値			二酸化窒素		寄与率	環境保全目標値	
		寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度 (ppm) ②	環境濃度 (ppm) ③=①+②	年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)	(%) ①/③×100	環境基準値	大阪市環境基本計画の目標値
工事最盛期	周辺住居地域等	0.000006	0.026	0.026006	0.0198	0.041	0.0	1時間値の日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること

注：1. 寄与濃度の最大着地濃度は、会場予定地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる住居地点における濃度である。
2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果と一般環境大気測定局（南港中央公園）のデータ間で単相関分析を行い、得られた回帰式に一般環境大気測定局（南港中央公園）の至近5年間の年平均値の平均値を代入することにより求めた。

表 5.2.92　工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果と環境保全目標値との比較（浮遊粒子状物質）

予測時期	予測対象	浮遊粒子状物質年平均値			日平均値の2%除外値	寄与率	環境保全目標値
		寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m^3) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m^3) ②	環境濃度 (mg/m^3) ③=①+②	(mg/m^3)	(%) ①/③×100	環境基準値
工事最盛期	周辺住居地域等	0.0000012	0.029	0.0290012	0.060	0.0	1時間値の日平均値が0.10mg/m^3以下であること

注：1. 寄与濃度の最大着地濃度は、会場予定地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる住居地点における濃度である。
2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果と一般環境大気測定局（南港中央公園）のデータ間で単相関分析を行い、得られた回帰式に一般環境大気測定局（南港中央公園）の至近5年間の年平均値の平均値を代入することにより求めた。

表 5.2.93　工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果と環境保全目標値との比較（二酸化硫黄）

予測時期	予測対象	二酸化硫黄年平均値			日平均値の2%除外値	寄与率	環境保全目標値
		寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度 (ppm) ②	環境濃度 (ppm) ③=①+②	(ppm)	(%) ①/③×100	環境基準値
工事最盛期	周辺住居地域等	0.0000013	0.002	0.0020013	0.005	0.1	1時間値の日平均値が0.04ppm以下であること

注：1. 寄与濃度の最大着地濃度は、会場予定地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる住居地点における濃度である。
2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果と一般環境大気測定局（南港中央公園）のデータ間で単相関分析を行い、得られた回帰式に一般環境大気測定局（南港中央公園）の至近5年間の年平均値の平均値を代入することにより求めた。

(3) 工事関連車両と工事用船舶の複合影響

① 予測結果

a. 二酸化窒素

本事業における工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる二酸化窒素への影響の予測結果は、表 5.2.94 に示すとおりである。

工事関連車両主要走行ルート沿道における、工事関連車両及び工事用船舶による窒素酸化物の寄与濃度の年平均値は 0.00209ppm 以下と予測された。

また、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値は 0.042ppm 以下と予測された。

表 5.2.94 工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果（二酸化窒素）

予測時期	予測地点	窒素酸化物年平均値					二酸化窒素		寄与率
		工事関連車両及び工事用船舶による寄与濃度	バックグラウンド濃度			環境濃度	年平均値	日平均値の年間98%値	
			一般車両による寄与濃度	一般環境濃度	計				
		(ppm) ①	(ppm) ②	(ppm) ③	(ppm) ④=②+③	(ppm) ⑤=①+④	(ppm)	(ppm)	(%) ①/⑤×100
工事最盛期	交通No.1東側	0.00209 (0.00206,0.00003)	0.00309	0.027	0.03009	0.03218	0.0220	0.041	6.5
	交通No.2北側	0.00049 (0.00046,0.00003)	0.00121		0.02821	0.02870	0.0207	0.039	1.7
	交通No.3南側	0.00046 (0.00046,0.00000)	0.00346		0.03046	0.03092	0.0215	0.040	1.5
	交通No.5南側	0.00097 (0.00097,0.00000)	0.00760		0.03460	0.03557	0.0232	0.042	2.7
	交通No.6西側	0.00002 (0.00002,0.00000)	0.00512		0.03212	0.03214	0.0220	0.041	0.1

注：1. 工事用船舶及び工事関連車両による寄与濃度の括弧内は、（工事関連車両による寄与濃度,工事用船舶による寄与濃度）を示す。

2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果の値と一般局の年平均値に一般車両による寄与濃度を加えた値を比較し、安全側の観点から大きい方の値（一般局の年平均値に一般車両による寄与濃度を加えた値）を用いた。

3. バックグラウンド濃度の一般環境濃度は下記に示すとおりとした。
交通 No.1、交通 No.2、交通 No.3、交通 No.5、交通 No.6：南港中央公園の令和元年度年平均値

b. 浮遊粒子状物質

本事業における工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる浮遊粒子状物質への影響の予測結果は、表 5.2.95 に示すとおりである。

工事関連車両主要走行ルート沿道における、工事関連車両及び工事用船舶による浮遊粒子状物質の寄与濃度の年平均値は 0.000074ppm 以下と予測される。

また、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値は、0.050mg/m^3 以下と予測される。

表 5.2.95　工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果（浮遊粒子状物質）

予測時期	予測地点	浮遊粒子状物質年平均値			日平均値の2%除外値	寄与率
		工事関連車両及び工事用船舶による寄与濃度 (mg/m^3) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m^3) ②	環境濃度 (mg/m^3) ③=①+②	(mg/m^3)	(%) ①/③×100
工事最盛期	交通 No.1 東側	0.000074 (0.000067, 0.000007)	0.022	0.022074	0.047	0.3
	交通 No.2 北側	0.000020 (0.000015, 0.000005)	0.024	0.024020	0.050	0.1
	交通 No.3 南側	0.000017 (0.000016, 0.000001)	0.023	0.023017	0.049	0.1
	交通 No.5 南側	0.000036 (0.000035, 0.000001)	0.024	0.024036	0.050	0.1
	交通 No.6 西側	0.000003 (0.000003, 0.000000)	0.024	0.024003	0.050	0.0

注：1. 工事用船舶及び工事関連車両による寄与濃度の括弧内は、（工事関連車両による寄与濃度，工事用船舶による寄与濃度）を示す。

2. バックグラウンド濃度は、現地調査結果の値と一般局の年平均値に一般車両による寄与濃度を加えた値を比較し、安全側の観点から大きい方の値（現地調査結果）を用いた。なお、現地調査を行っていない交通 No.2、交通 No.6 については、現地調査結果の最大値（交通 No.5 の 0.024mg/m^3）をバックグラウンド濃度とした。

② 評価

a. 環境保全目標

大気質についての環境保全目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること」、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大気汚染防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例に定められた排出基準、総量規制基準、規制基準等に適合すること」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」とし、本事業の実施が及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価した。

b. 評価結果

工事関連車両の走行と工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスによる大気質への複合的な影響の予測結果は、表 5.2.96 及び表 5.2.97 に示したとおりであり、いずれの項目についても、予測地点における環境濃度は環境基準値を下回ると予測された。二酸化窒素については、大阪市環境基本計画の目標値を超過したが、工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの寄与率は、予測地点で最大 6.5%であった。また、浮遊粒子状物質の寄与率は、最大 0.3%であった。

工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行にあたっては、工事関連車両及び船舶の評価結果に示した対策を行い、排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り低減する計画である。

以上のことから、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮する計画であり、環境保全目標を満足するものと評価する。

表 5.2.96　工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果と環境保全目標値との比較（二酸化窒素）

予測時期	予測地点	窒素酸化物年平均値					二酸化窒素		寄与率 (%) ①/⑤×100	環境保全目標値	
		工事関連車両及び工事用船舶による寄与濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (ppm) ⑤ =①+④	年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)		環境基準値	大阪市環境基本計画の目標値
			一般車両による寄与濃度 (ppm) ②	一般環境濃度 (ppm) ③	計 (ppm) ④ =②+③						
工事最盛期	交通No.1東側	0.00209	0.00309	0.027	0.03009	0.03218	0.0220	0.041	6.5	1時間値の日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること
	交通No.2北側	0.00049	0.00121		0.02821	0.02870	0.0207	0.039	1.7		
	交通No.3南側	0.00046	0.00346		0.03046	0.03092	0.0215	0.040	1.5		
	交通No.5南側	0.00097	0.00760		0.03460	0.03557	0.0232	0.042	2.7		
	交通No.6西側	0.00002	0.00512		0.03212	0.03214	0.0220	0.041	0.1		

注：1. バックグラウンド濃度は、現地調査結果の値と一般局の年平均値に一般車両による寄与濃度を加えた値を比較し、安全側の観点から大きい方の値（一般局の年平均値に一般車両による寄与濃度を加えた値）を用いた。
2. バックグラウンド濃度の一般環境濃度は下記に示すとおりとした。
交通No.1、交通No.2、交通No.3、交通No.5、交通No.6：南港中央公園の令和元年度年平均値

表 5.2.97　工事関連車両の走行及び工事用船舶の停泊・航行により発生する排出ガスの予測結果と環境保全目標値との比較（浮遊粒子状物質）

予測時期	予測地点	浮遊粒子状物質年平均値			日平均値の2%除外値 (mg/m^3)	寄与率 (%) ①/③×100	環境保全目標値
		工事関連車両及び工事用船舶による寄与濃度 (mg/m^3) ①	バックグラウンド濃度 (mg/m^3) ②	環境濃度 (mg/m^3) ③=①+②			環境基準値
工事最盛期	交通No.1東側	0.000074	0.022	0.022074	0.047	0.3	1時間値の日平均値が0.10mg/m^3以下であること
	交通No.2北側	0.000020	0.024	0.024020	0.050	0.1	
	交通No.3南側	0.000017	0.023	0.023017	0.049	0.1	
	交通No.5南側	0.000036	0.024	0.024036	0.050	0.1	
	交通No.6西側	0.000003	0.024	0.024003	0.050	0.0	

注：バックグラウンド濃度は、現地調査結果の値と一般局の年平均値に一般車両による寄与濃度を加えた値を比較し、安全側の観点から大きい方の値（現地調査結果）を用いた。なお、現地調査を行っていない交通No.2、交通No.6については、現地調査結果の最大値（交通No.5の0.024mg/m^3）をバックグラウンド濃度とした。