

図 13 緩衝領域の設置前後の沿道建物状況（愛知県岡崎、上段：対策前、下段：対策後）

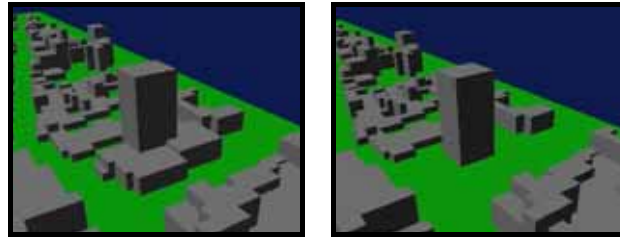


図 14 対策前後の建物状況（大阪府堺、左：対策前、右：対策後）

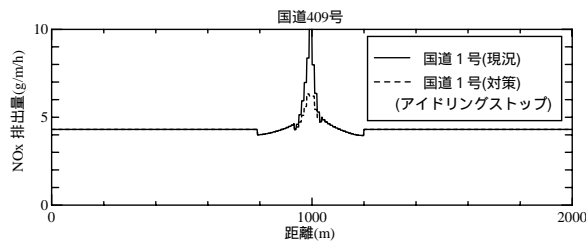


図 15 対策前後の排出量状況（川崎市遠藤町、実線：対策前、波線：対策後）

(2) ケーススタディーの結果

以下に各地域毎に現況および対策時の自動車排出ガス濃度計算結果を示す。自動車寄与濃度の再現計算結果と実測値の比較を見ると、概ね濃度レベルは一致しており、モデルの再現性が確認できた。また、対策時の濃度を見ても、それぞれの対策手法を反映した濃度削減効果が確認できた。

東京都六本木交差点付近

図 16 に東京都六本木交差点付近における自動車寄与 NOx 濃度の現況再現計算結果を示す。

1) 現況再現計算結果

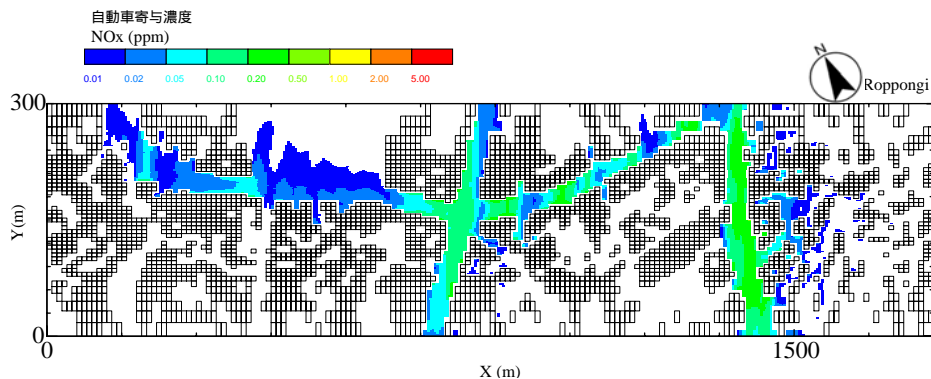


図 16 現況の自動車寄与 NOx 濃度分布図（東京都六本木）

愛知県岡崎市 岡崎市第三大気測定所付近

図 17、表 2 に岡崎市第三大気測定所付近における自動車寄与 NOx 濃度の現況再現計算結果、
図 18、表 4 に対策後の自動車寄与 NOx 濃度計算結果および対策による自動車寄与濃度削減効果
を示す。

1) 現況再現計算結果

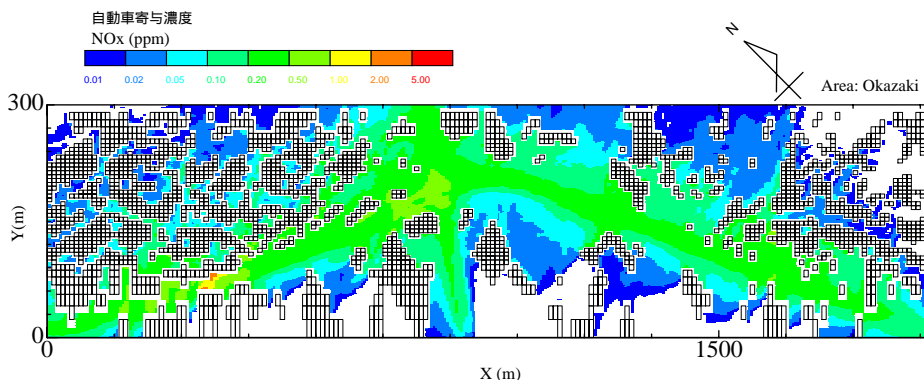


図 17 現況の自動車寄与 NOx 濃度分布図 (愛知県岡崎、 は自排局位置)

表 2 自動車寄与濃度の再現計算結果と実測値の比較 (NOx 濃度 (ppm): 愛知県岡崎)

地点名	実測地点	自動車 寄与濃度 (計算値)	近隣 自排局濃度 (実測値)	近隣 一般局濃度 (測定値)	自動車寄与 濃度(実測値) (-)	再現 誤差 (-)	再現 誤差(%) (/)
愛知県 岡崎	岡崎市第三 大気測定所	0.244	0.390	0.076	0.314	-0.070	-22.3

2) 対策時計算結果

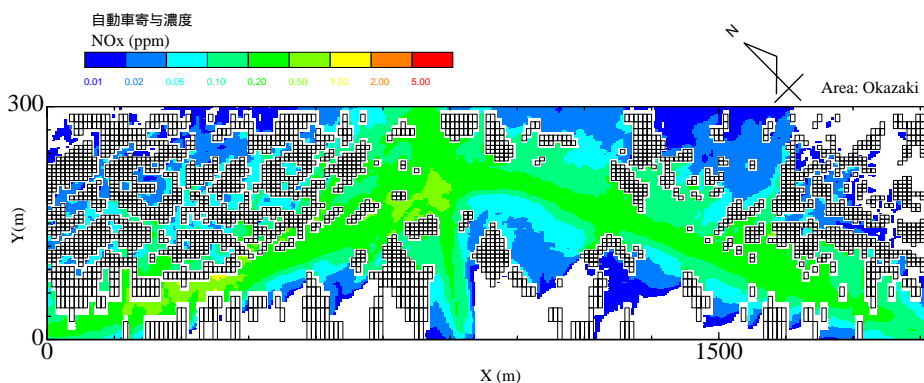


図 18 対策後の自動車寄与 NOx 濃度分布図 (愛知県岡崎、 は自排局位置)

表 4 対象事例における対策による濃度削減効果 (NOx 濃度 (ppm): 愛知県岡崎)

地点名	実測地点	自動車寄与 濃度(現況) (計算値)	自動車寄与 濃度(対策時) (計算値)	自動車寄与 削減濃度 (-)	近隣自排局 濃度 (実測値)	環境濃度に対する 対策効果(%) (/ *100)
愛知県 岡崎	岡崎市第三 大気測定所	0.244	0.231	0.013	0.390	3.3