

対象事業の修正について

1. 修正概要及び理由

1.1 事業概要

- (1) 事業の名称：千葉市緑区下大和田町開発計画
- (2) 事業者：美樹観光株式会社
- (3) 対象事業の種類：宅地開発事業 ※民間開発行為
- (4) 対象事業の位置：千葉市緑区下大和田町 1139 番他

1.2 手続きの経緯

令和 5 年 3 月 17 日 事業計画概要書の提出

令和 5 年 4 月 19 日 方法書の提出

1.3 修正の内容及び理由

(1) 対象事業を実施する区域の範囲、対象事業の規模及び土地利用計画について

ア 修正の内容

対象事業を実施する区域（以下「対象事業実施区域」という。）の範囲を一部修正し、p. 2-2～2-4 の「図 2-2-1(1)～(3) 対象事業実施区域の位置図」、p. 2-5 の「2-4-1 対象事業の規模」を「約 74.5ha」から「約 76.3ha」に修正する。また、p. 2-6～2-7 の「2-4-3 土地利用計画」を修正する。

イ 修正の理由

周辺道路である千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）と対象事業実施区域との接続道路の位置が具体化したことにより、当該道路の区域を対象事業実施区域に含めるとともに、計画の具体化に伴い土地利用計画を見直した。

(2) 交通計画及び工事用車両の走行経路について

ア 修正の内容

p. 2-8 の「2-4-10 交通計画」の「現時点での想定として千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）及び下大和田 17 号線を計画」を「千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）及び新設する接続道路」に修正し、p. 2-9 の「図 2-4-2 関連車両の主な走行経路」を修正する。

また、p. 2-10 の「2-5-4 工事用車両の走行経路」の「現時点での想定として千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）及び下大和田 17 号線を計画」を「千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）、下大和田 17 号線及び新設する接続道路を計画」に修正し、p. 2-11 の「図 2-5-1 工事用車両の主な走行経路」を修正する。

イ 修正の理由

周辺道路の千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）との接続が具体化したことにより、新設する接続道路を利用する計画とする。

(3) 評価項目「大気質」「騒音」「振動」の予測地点について

ア 修正の内容

交通計画及び工事用車両の走行経路の修正に伴い、評価項目である「大気質」「騒音」「振動」

における工事用車両の走行に伴う影響、関連車両の走行に伴う影響についての予測地点（p. 5-14、5-15、5-22、5-23、5-27、5-28）を修正する。

また、予測地点の修正に伴い、p. 5-13 の「図 5-2-2 大気質現地調査地点」、p. 5-21 の「図 5-2-4 騒音・交通量等現地調査地点」、p. 5-26 の「振動・交通量等現地調査地点」に工事用車両の走行に伴う影響、関連車両の走行に伴う影響の予測地点を追加する。

なお、沿道大気及び道路交通騒音・振動の現況は、千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）の下大和田 17 号線との交差点から千葉東金道路との接続地点まで大きな交差点はなく、交通量の変化はないことから、方法書で示した千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）における調査地点で代表できると考え、沿道における現地調査地点は追加しない。

イ 修正の理由

評価項目である「大気質」「騒音」「振動」の予測地点については、交通計画及び工事用車両の走行経路搬入計画の修正に伴い、予測地点を追加する。

(4) 評価項目「植物」「動物」について

ア 修正の内容

対象事業実施区域の範囲の修正に伴い、p. 5-41 の「図 5-2-8 植物現地調査地域」、p. 5-45 の「動物現地調査地域・地点」の調査地域を修正する。

なお、植物、動物の予測地並びに生態系の調査地域及び予測地域はこれに準ずる。

イ 修正の理由

対象事業実施区域の範囲の修正に伴い、対象事業により植物、動物及び生態系に対する影響が想定される地域が変化することから、植物、動物及び生態系の調査地域、予測地域を修正する。

2. 評価項目、調査方法、調査の時期等の調査計画とその他の内容の修正の有無

修正に伴う評価項目の選定や調査方法、調査の時期等の調査計画とその他の内容（以下「調査方法等」という。）の修正の有無を検討した結果は、表 2-1 に示すとおりである。

表 2-1 (1) 環境影響評価項目、調査計画等の修正の有無及びその理由

評価項目	区分	環境影響要因	修正を行う、または行わない理由	修正の有無
大気質	工事による影響	建設機械の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		工事用車両の走行	工事用車両の走行経路の修正に伴い、予測地点を追加する。なお、現地調査地点は主要アクセスルート上の代表地点に設定していることから、現地調査地点は追加しない。	○
	供用による影響	施設の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		関係車両の走行	関連車両の主な走行経路の修正に伴い、予測地点を追加する。なお、現地調査地点は主要アクセスルート上の代表地点に設定していることから、現地調査地点は追加しない。	○
悪臭	供用による影響	施設の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
騒音	工事による影響	建設機械の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		工事用車両の走行	工事用車両の走行経路の修正に伴い、予測地点を追加する。なお、現地調査地点は主要アクセスルート上の代表地点に設定していることから、現地調査地点は追加しない。	○
	供用による影響	施設の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		関係車両の走行	関連車両の主な走行経路の修正に伴い、予測地点を追加する。なお、現地調査地点は主要アクセスルート上の代表地点に設定していることから、現地調査地点は追加しない。	○
振動	工事による影響	建設機械の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		工事用車両の走行	工事用車両の走行経路の修正に伴い、予測地点を追加する。なお、現地調査地点は主要アクセスルート上の代表地点に設定していることから、現地調査地点は追加しない。	○
	供用による影響	施設の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		関係車両の走行	関連車両の主な走行経路の修正に伴い、予測地点を追加する。なお、現地調査地点は主要アクセスルート上の代表地点に設定していることから、現地調査地点は追加しない。	○
低周波音	供用による影響	施設の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
水質	工事による影響	造成等の工事	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
水象	工事による影響	造成等の工事	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
地形・地質	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
日照障害	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
電波障害	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
植物	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在	対象事業実施区域の範囲の修正に伴い、調査地域、予測地域を修正する。	○

注) 修正の有無欄の「○」は、本修正届出書により評価項目、調査方法等の修正ありを示し、「—」は修正なしを示す。

表 2-1 (2) 環境影響評価項目、調査計画等の修正の有無及びその理由

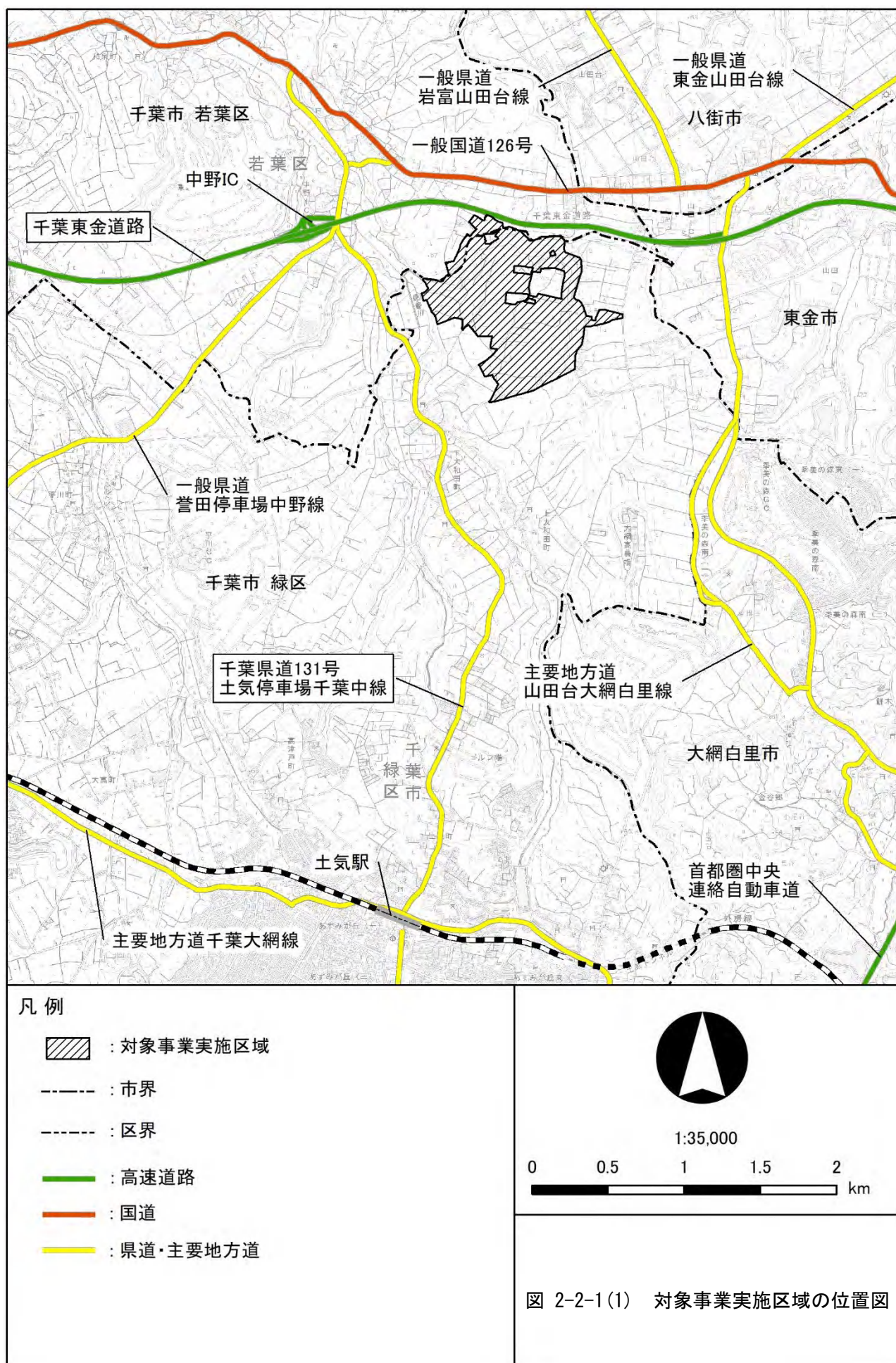
評価項目	区分	環境影響要因	修正を行う、または行わない理由	修正の有無
動物	工事による影響	建設機械の稼働	対象事業実施区域の範囲の修正に伴い、調査地域、予測地域を修正する。	○
		工事用車両の走行		
		造成等の工事		
	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在		
水生生物	工事による影響	造成等の工事	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
	供用による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在		
生態系	工事による影響	建設機械の稼働	対象事業実施区域の範囲の修正に伴い、調査地域、予測地域を修正する。	○
		工事用車両の走行		
		造成等の工事		
	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在		
景観	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
ふれあい活動の場	工事による影響	建設機械の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		工事用車両の走行		
		造成等の工事		
	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在		
	供用による影響	関係車両の走行		
文化財	存在による影響	地形改変後の土地及び工作物等の存在	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
廃棄物等	工事による影響	造成等の工事	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
	供用による影響	施設の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
温室効果ガス等	工事による影響	建設機械の稼働	評価項目の選定や調査方法等に関連する事業計画の修正はない。	—
		工事用車両の走行		
	供用による影響	施設の稼働 関係車両の走行		

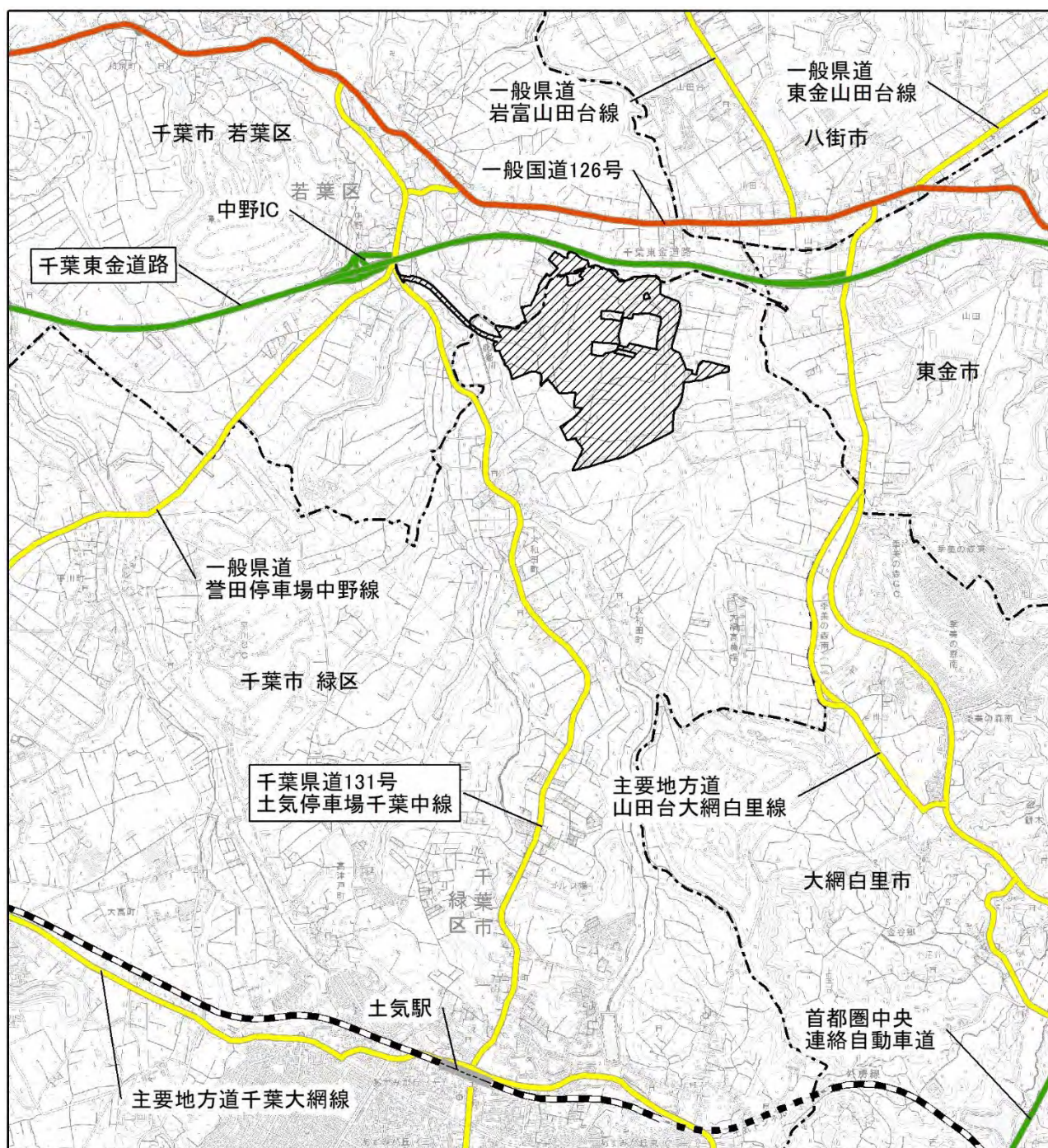
注) 修正の有無欄の「○」は、本修正届出書により評価項目、調査方法等の修正ありを示し、「—」は修正なしを示す。

3. 修正の内容（新旧対照表）

修正内容（新旧対照表）は次ページ以降に示すとおりである。

※修正箇所は赤文字（図の修正の場合は図番号が赤文字）





凡 例



: 対象事業実施区域

----- : 市界

----- : 区界

—— : 高速道路

—— : 国道

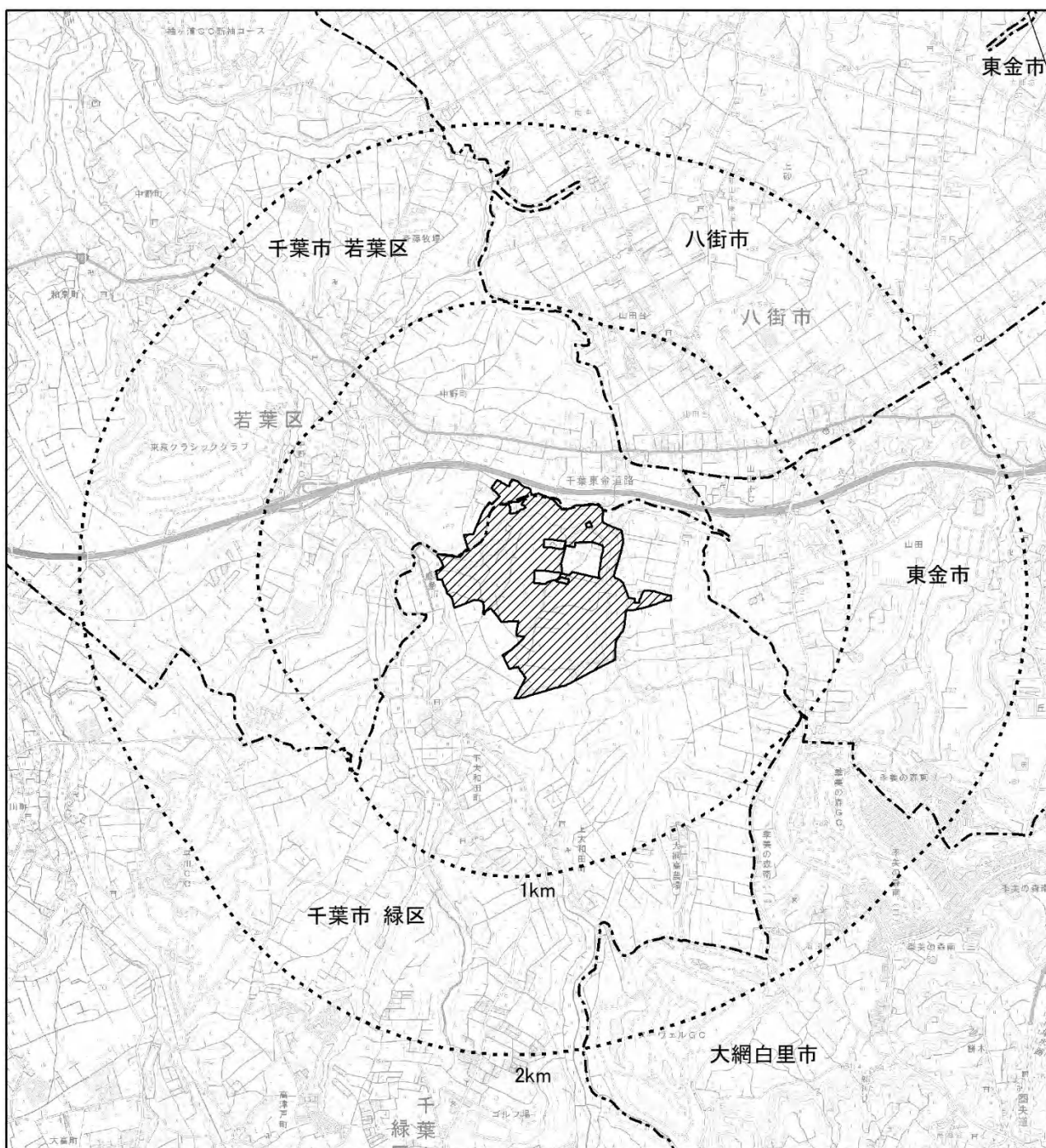
—— : 県道・主要地方道



1:35,000

0 0.5 1 1.5 2 km

図 2-2-1 (1) 対象事業実施区域の位置図



凡 例

 : 対象事業実施区域

----- : 市界

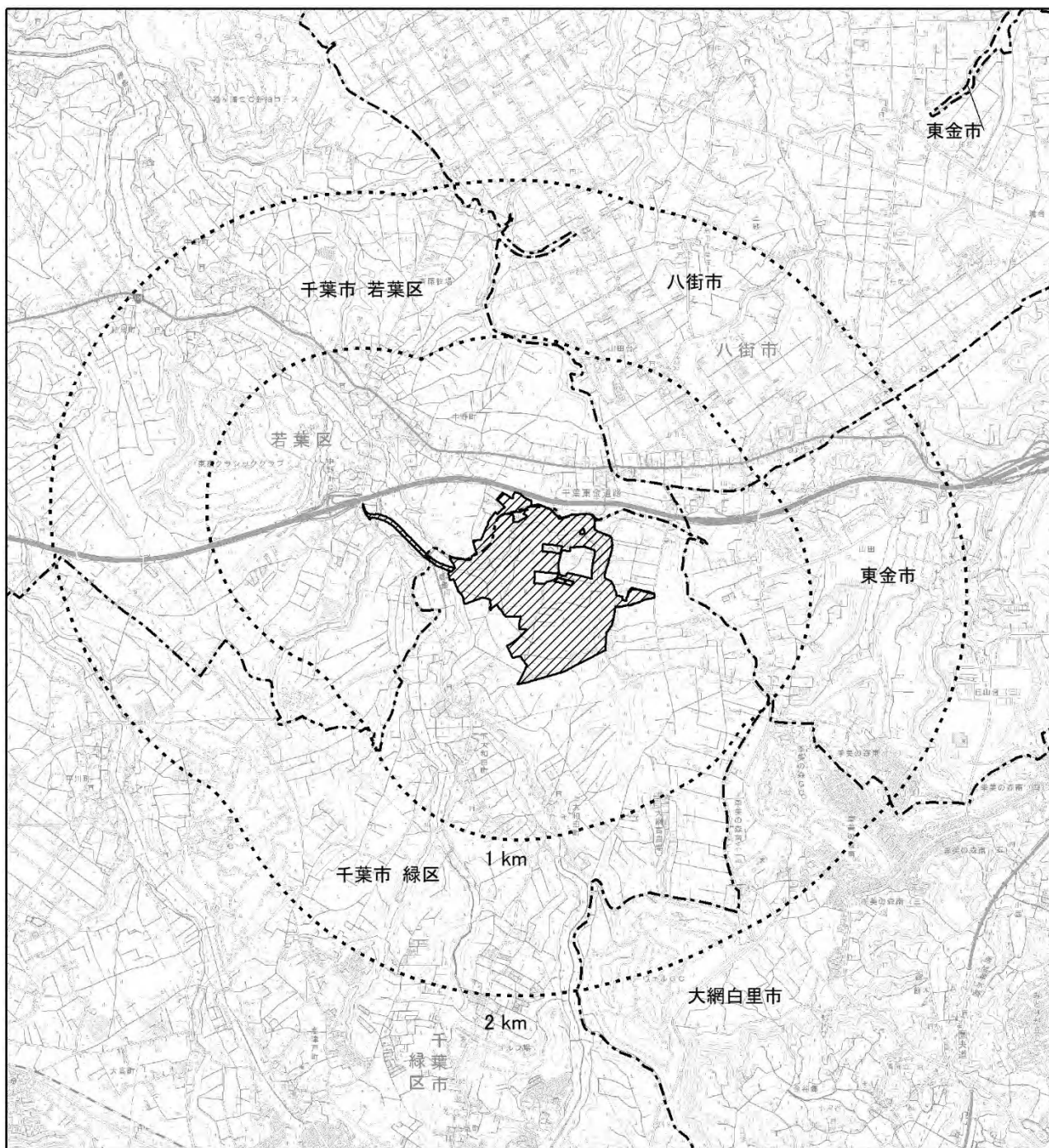
----- : 区界



1:35,000

0 0.5 1 1.5 2 km

図 2-2-1 (2) 対象事業実施区域の位置図



凡 例

 : 対象事業実施区域

----- : 市界

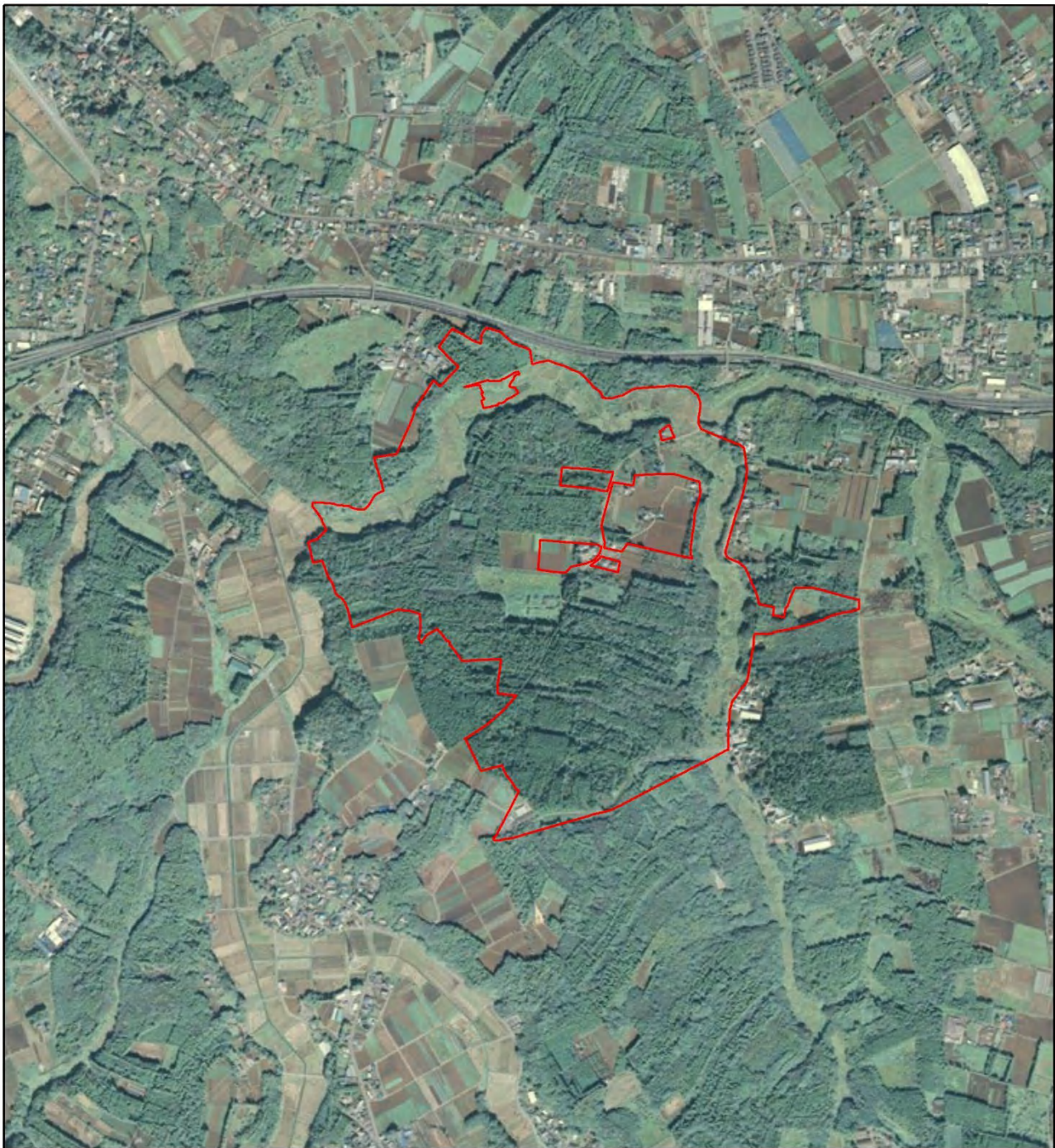
----- : 区界



1:40,000

0 0.5 1 1.5 2 km

図 2-2-1 (2) 対象事業実施区域の位置図



凡 例

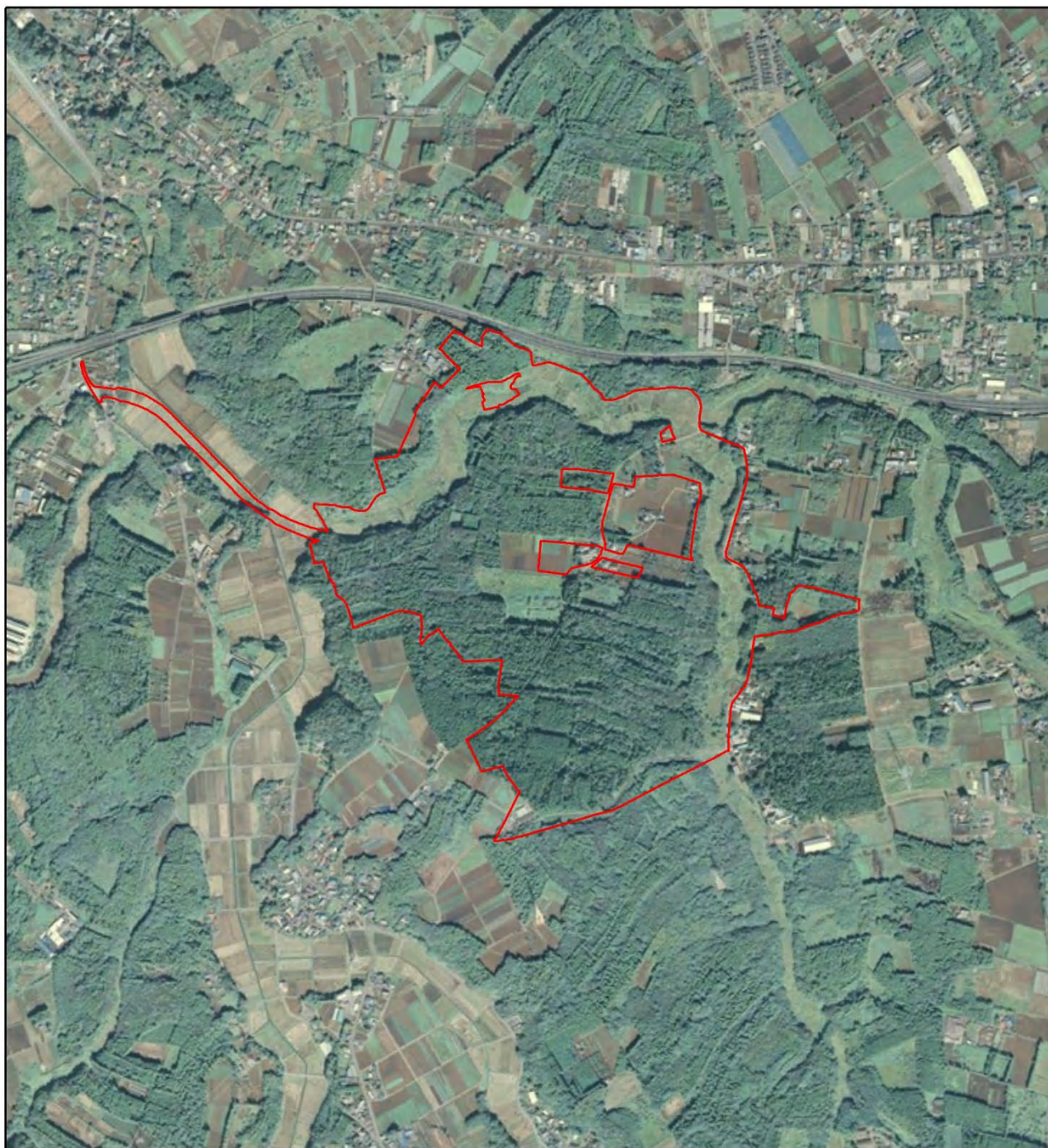
 : 対象事業実施区域



1:15,000

0 200 400 600 800
 m

図 2-2-1 (3) 対象事業実施区域の位置図



凡 例

 : 対象事業実施区域



1:15,000

0 200 400 600 800
m

図 2-2-1 (3) 対象事業実施区域の位置図

2-3 対象事業の目的

近年のインターネット通販の拡大、IT を通じた物流効率化などを背景に、大型物流施設への投資が拡大してきている。また、都心から約 40～60km 圏を環状に結ぶ首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）が順次、開通し、2024 年には大栄 JCT～松尾横芝インターチェンジ間の開通見込みにより全線区間が開通となるため、圏央道に接続する千葉東金道路のインターチェンジ周辺などにおける製造業や物流業などを中心とした業種のニーズが高まることが予測される。

千葉市では、「千葉市新基本計画（平成 24 年 3 月）」で、まちづくりの基本方針における方向性として、「ひとが集い働く、魅力と活力にあふれるまちへ」を掲げており、地域経済を活性化するため、産業・商業などの振興や新事業の創出、勤労者の支援などが進められてきた。また、令和 5 年度より開始される「千葉市基本計画」（令和 4 年 9 月議決）においても、「まちづくりの総合 8 分野」の 1 つに「地域経済」分野が設定されている。その目標は「地域経済を支える産業や人材が育ち、新たな価値が生まれるまちを実現します」とされており、「環境や社会にも配慮した民間事業者の投資や多様な人材の雇用を促進するとともに、地域経済の新たな担い手を育成するなど、さらなる活性化に向けた取組みを持続的かつ柔軟に進めること」の必要性が挙げられている。

本区域は、千葉東金道路の南側に隣接しており、約 1 km 圏内に中野インターチェンジが位置しており、交通利便性が良く、物流や製造の拠点地としての適性が高くなっている。

本事業は、これらの立地特性を最大限に活用し、事業により自然環境との調和や地域経済の活性化を視野に置いた産業基盤の整備を行うとともに、千葉市の産業の発展と共に雇用の創出と拡大に寄与することを目的とする。

2-4 対象事業の内容

2-4-1 対象事業の規模

本事業の規模は約 74.5ha である。

2-4-2 対象事業の実施期間

本事業に係る全体工程は、表 2-4-1 に示すとおりである。

表 2-4-1 全体工程

項目 \ 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
環境影響評価 (評価書までの手続き)							
準備工事、造成工事							
進出企業の建築工事							

注：実施期間は、現在の予定であり、変更する可能性がある。

2-3 対象事業の目的

近年のインターネット通販の拡大、ITを通じた物流効率化などを背景に、大型物流施設への投資が拡大してきている。また、都心から約40～60km圏を環状に結ぶ首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）が順次、開通し、2024年には大栄JCT～松尾横芝インターチェンジ間の開通見込みにより全線区間が開通となるため、圏央道に接続する千葉東金道路のインターチェンジ周辺などにおける製造業や物流業などを中心とした業種のニーズが高まることが予測される。

千葉市では、「千葉市新基本計画（平成24年3月）」で、まちづくりの基本方針における方向性として、「ひとが集い働く、魅力と活力にあふれるまちへ」を掲げており、地域経済を活性化するため、産業・商業などの振興や新事業の創出、勤労者の支援などが進められてきた。また、令和5年度より開始される「千葉市基本計画」（令和4年9月議決）においても、「まちづくりの総合8分野」の1つに「地域経済」分野が設定されている。その目標は「地域経済を支える産業や人材が育ち、新たな価値が生まれるまちを実現します」とされており、「環境や社会にも配慮した民間事業者の投資や多様な人材の雇用を促進するとともに、地域経済の新たな担い手を育成するなど、さらなる活性化に向けた取組みを持続的かつ柔軟に進めること」の必要性が挙げられている。

本区域は、千葉東金道路の南側に隣接しており、約1km圏内に中野インターチェンジが位置しており、交通利便性が良く、物流や製造の拠点地としての適性が高くなっている。

本事業は、これらの立地特性を最大限に活用し、事業により自然環境との調和や地域経済の活性化を視野に置いた産業基盤の整備を行うとともに、千葉市の産業の発展と共に雇用の創出と拡大に寄与することを目的とする。

2-4 対象事業の内容

2-4-1 対象事業の規模

本事業の規模は約 **76.3ha** である。

2-4-2 対象事業の実施期間

本事業に係る全体工程は、表2-4-1に示すとおりである。

表 2-4-1 全体工程

項目 \ 年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
環境影響評価 (評価書までの手続き)							
準備工事、造成工事							
進出企業の建築工事							

注：実施期間は、現在の予定であり、変更する可能性がある。

2-4-3 土地利用計画

現時点での対象事業実施区域の土地利用計画は、表 2-4-2 及び図 2-4-1 に示すとおりである。

表 2-4-2 土地利用計画

名 称	面 積 (m ²)	割 合 (%)
道路、水路	99,567	13.4
鉄塔敷	6,000	0.8
配水場	14,600	2.0
調整池	32,200	4.3
公園	22,353	3.0
森林	120,480	16.2
産業用地	449,900	60.4
合 計	745,100	100.0

2-4-4 進出予定企業の業種

現時点で想定している企業の業種は、「製造業」、「流通業」を想定している。

2-4-5 道路計画

対象事業実施区域内に、幅員 20m の幹線道路や、4.0m～16.0m の区画道路等を配置する計画である。

2-4-6 公園・緑地計画

公園・緑地の規模については、「都市計画法施行規則」に基づき、その合計面積が地区面積の 3%以上を確保する。

森林（残置森林）の規模については、「千葉県林地開発許可申請審査基準」に基づき、現状の森林面積の 25%を超える面積を確保する。

なお、緑地（残置森林を含む）における緑化の計画については、千葉県自然環境保全条例第 26 条に基づき、千葉県との協議を踏まえて決定する。

2-4-3 土地利用計画

現時点での対象事業実施区域の土地利用計画は、表 2-4-2 及び図 2-4-1 に示すとおりである。

表 2-4-2 土地利用計画

名 称	面 積 (m ²)	割 合 (%)
道路、水路	111,481	14.6
鉄塔敷	6,000	0.8
配水場	15,818	2.1
調整池	41,600	5.5
公園	22,878	3.0
森林	120,820	15.8
産業用地	444,000	58.2
合 計	762,597	100.0

2-4-4 進出予定企業の業種

現時点で想定している企業の業種は、「製造業」、「流通業」を想定している。

2-4-5 道路計画

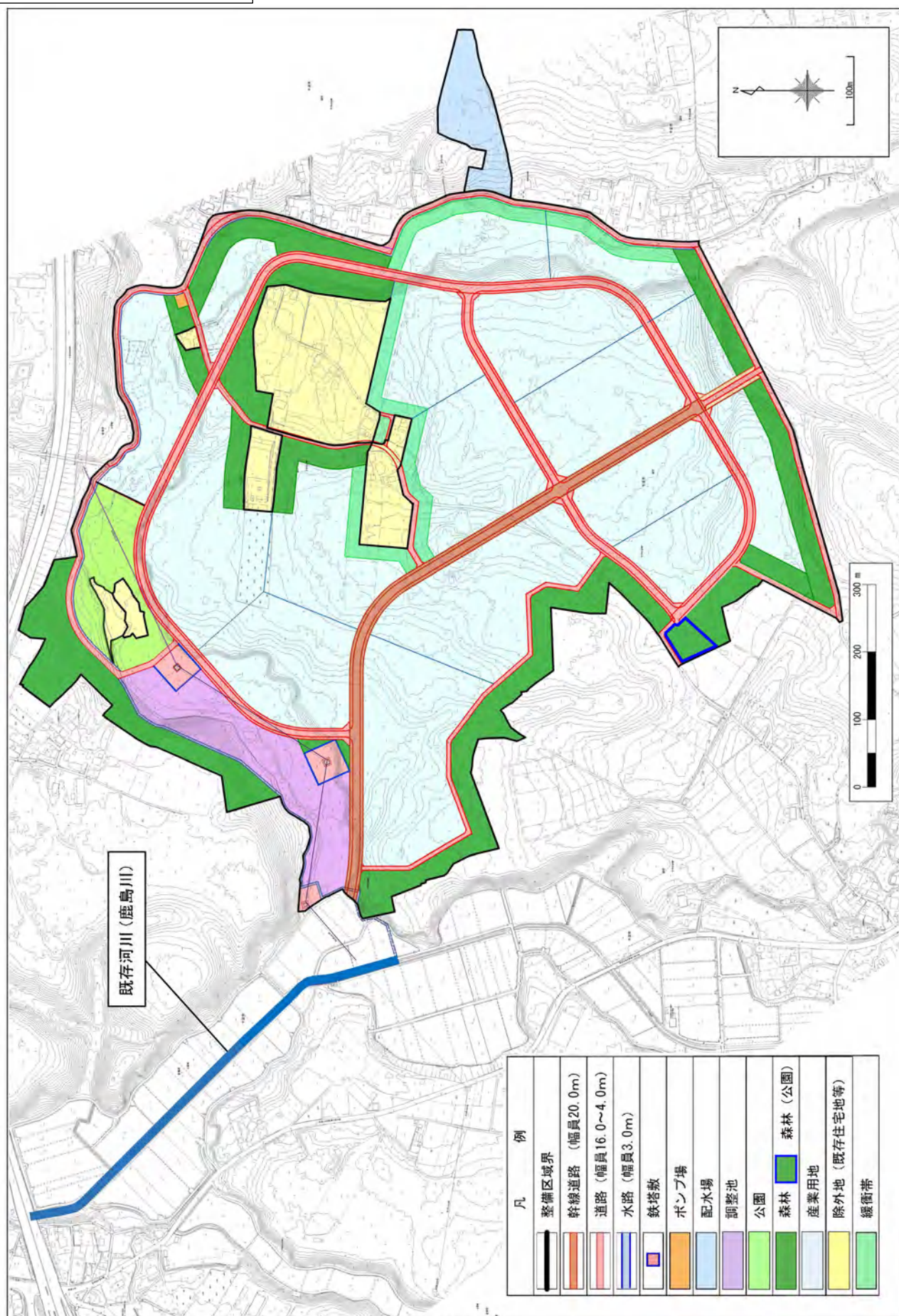
対象事業実施区域内に、幅員 20m の幹線道路や、4.0m～16.0m の区画道路等を配置する計画である。

2-4-6 公園・緑地計画

公園・緑地の規模については、「都市計画法施行規則」に基づき、その合計面積が地区面積の 3%以上を確保する。

森林（残置森林）の規模については、「千葉県林地開発許可申請審査基準」に基づき、現状の森林面積の 25%を超える面積を確保する。

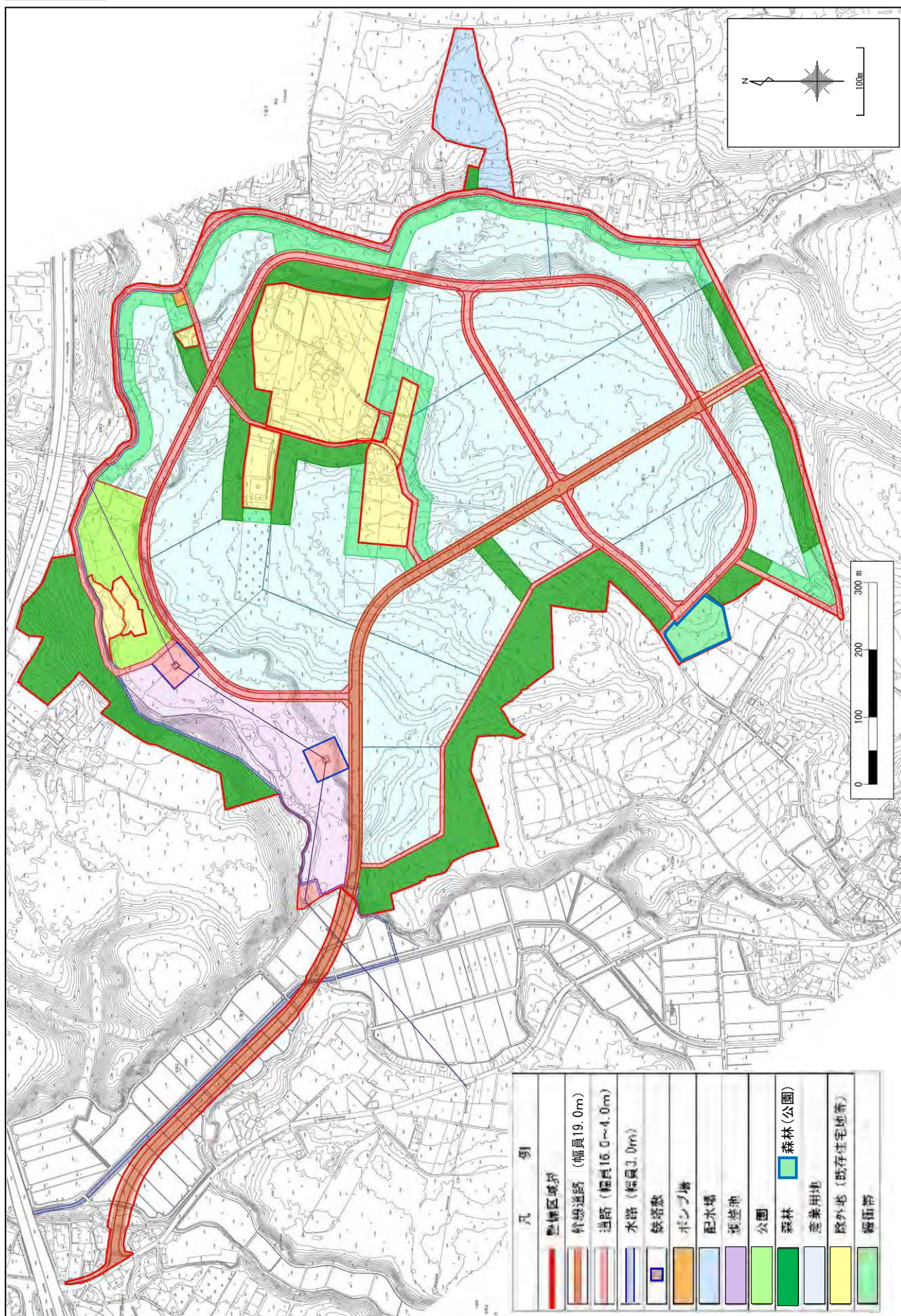
なお、緑地（残置森林を含む）における緑化の計画については、千葉県自然環境保全条例第 26 条に基づき、千葉県との協議を踏まえて決定する。



注 1) 土地利用計画は、現在の予定であり、変更する可能性がある。

注 2) 周辺道路との接続については、現在検討中である。

図 2-4-1 土地利用計画図



2-4-7 汚水排水、雨水排水及び調整池計画

1. 汚水排水

汚水排水については公共下水道放流とする。処理方式（集合処理、個別処理等）については現在検討中である。

2. 雨水排水

対象事業実施区域内に降った雨水は側溝及び集水桝から、道路側溝などの場内排水施設を経由し、道路集水桝に集水されて、最短距離で調整池へ導くものとする。

その後、鹿島川へ放流する。

3. 調整池計画

流量増対策として、地区内に調整池を設置し、雨水流出量の調整を行う。

2-4-8 供給処理施設計画

1. 給水

給水計画については、業種に見合った水量を確保するとともに、周辺地域に影響を及ぼさない設定を行う。

2. ガス供給

ガス供給会社となる大多喜ガスと協議し、対象事業実施区域に都市ガスの供給を受けることになっている。

3. 電力供給

電力小売会社となる東京電力と協議し、対象事業実施区域に電力の供給を受けることになっている。

なお、事業実施時や運用時の施設計画検討に当たっては、外壁における断熱・遮熱性能の向上、再生可能エネルギーの導入、LED照明器具等の省エネルギー機器や高効率機器の積極的な採用等を検討し、消費する資源やエネルギー量の抑制に努めるよう、進出企業と協議する。

2-4-9 廃棄物処理計画

供用時の廃棄物処理は、進出企業ごとに個別に適切な処理を行う計画である。

2-4-10 交通計画

供用時の関連車両の主な走行経路は、図 2-4-2 に示すとおりである。

供用時の関連車両の主な走行経路は、現時点での想定として千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）及び下大和田 17 号線を計画している。

2-4-7 汚水排水、雨水排水及び調整池計画

1. 汚水排水

汚水排水については公共下水道放流とする。処理方式（集合処理、個別処理等）については現在検討中である。

2. 雨水排水

対象事業実施区域内に降った雨水は側溝及び集水桝から、道路側溝などの場内排水施設を経由し、道路集水桝に集水されて、最短距離で調整池へ導くものとする。

その後、鹿島川へ放流する。

3. 調整池計画

流量増対策として、地区内に調整池を設置し、雨水流出量の調整を行う。

2-4-8 供給処理施設計画

1. 給水

給水計画については、業種に見合った水量を確保するとともに、周辺地域に影響を及ぼさない設定を行う。

2. ガス供給

ガス供給会社となる大多喜ガスと協議し、対象事業実施区域に都市ガスの供給を受けることになっている。

3. 電力供給

電力小売会社となる東京電力と協議し、対象事業実施区域に電力の供給を受けることになっている。

なお、事業実施時や運用時の施設計画検討に当たっては、外壁における断熱・遮熱性能の向上、再生可能エネルギーの導入、LED照明器具等の省エネルギー機器や高効率機器の積極的な採用等を検討し、消費する資源やエネルギー量の抑制に努めるよう、進出企業と協議する。

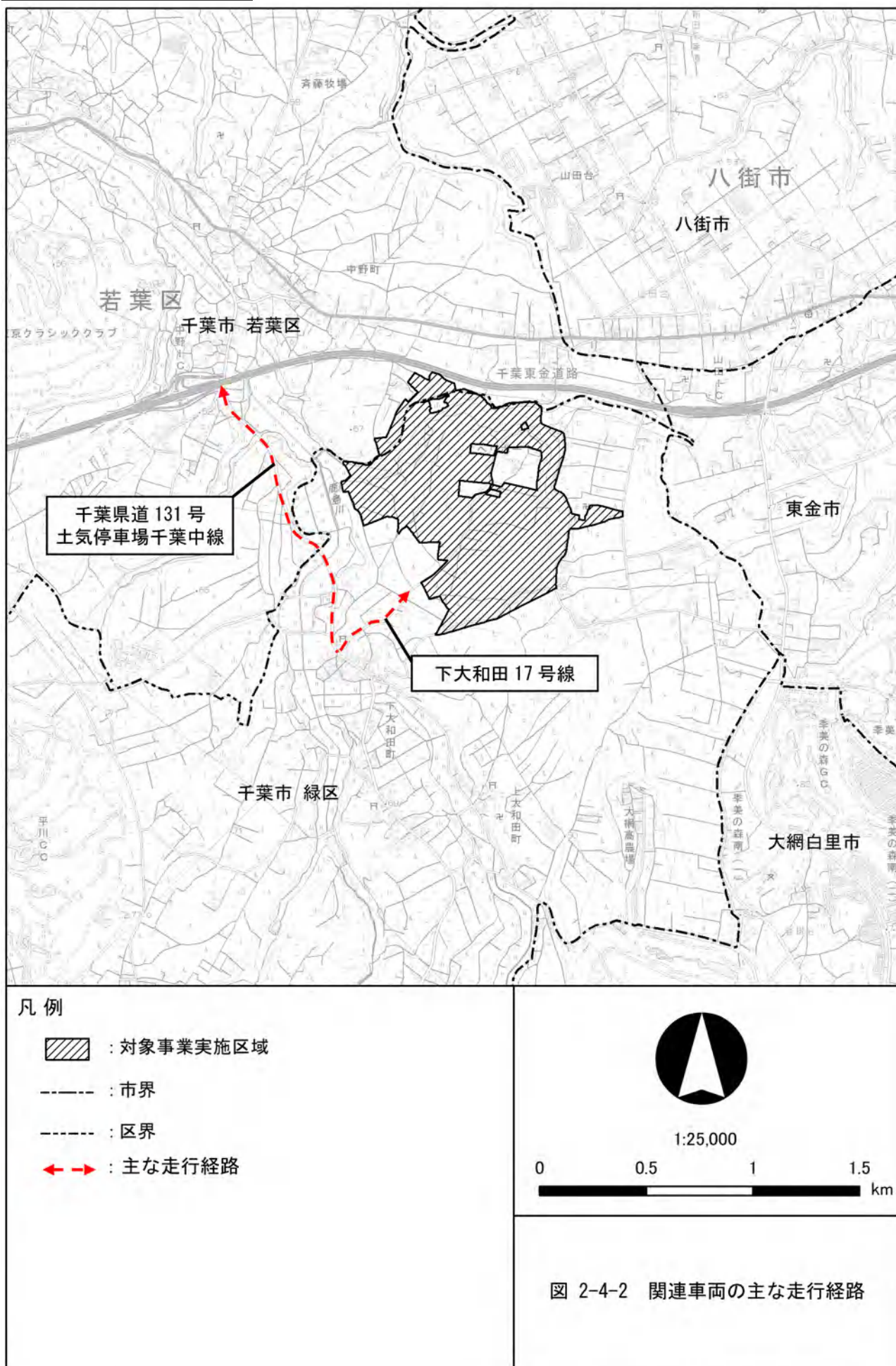
2-4-9 廃棄物処理計画

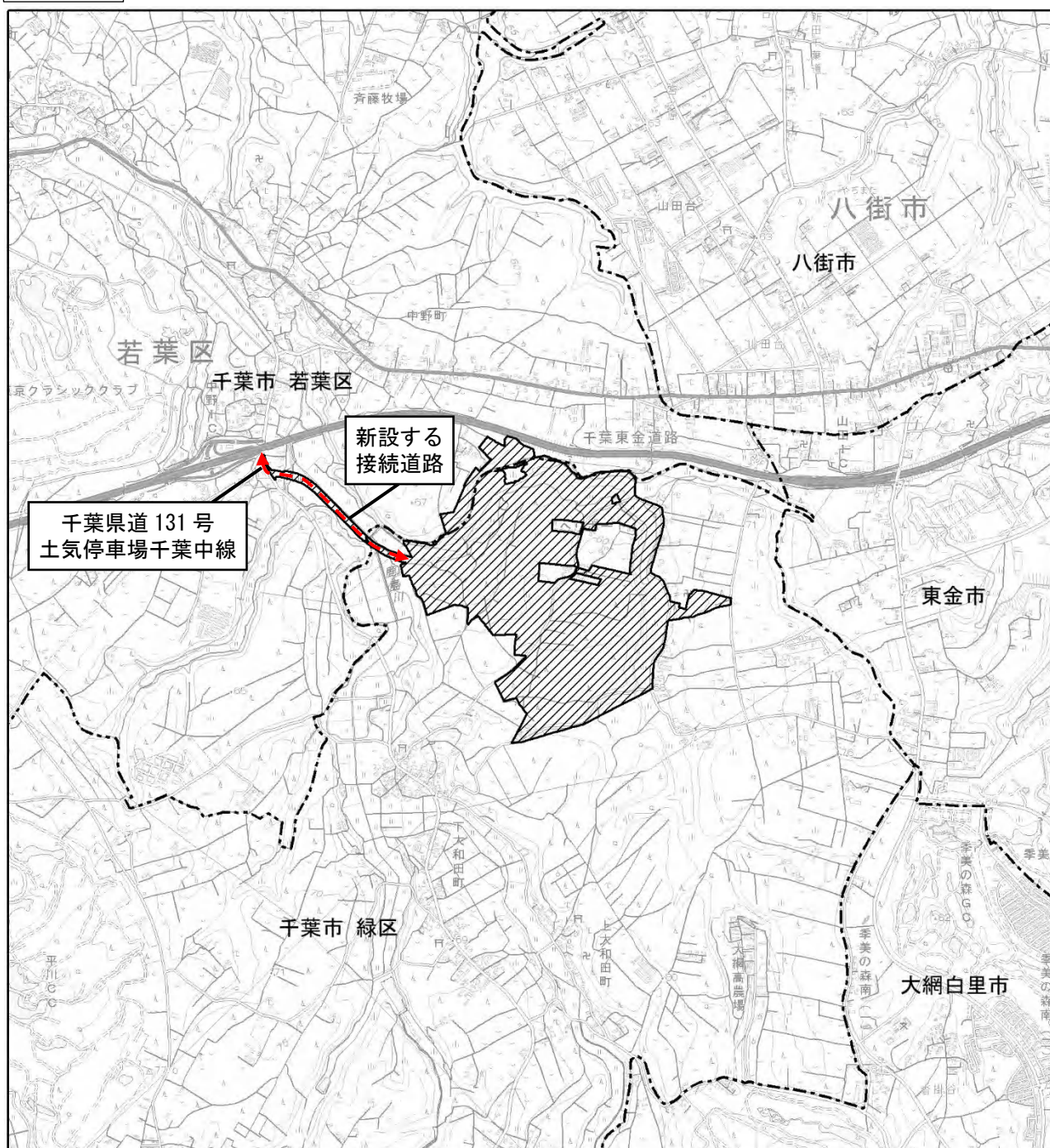
供用時の廃棄物処理は、進出企業ごとに個別に適切な処理を行う計画である。

2-4-10 交通計画

供用時の関連車両の主な走行経路は、図 2-4-2 に示すとおりである。

供用時の関連車両の主な走行経路は、千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）及び新設する接続道路を計画している。





凡例

-  : 対象事業実施区域
 ----- : 市界
 ----- : 区界
 <--> : 主な走行経路



1:25,000

図 2-4-2 関連車両の主な走行経路

2-5 工事計画

2-5-1 工事工程

概略の工事工程は、表 2-5-1 に示すとおりである。

本事業に係る工事は、令和 7 年度から令和 10 年度の約 4 年間で予定している。

進出企業の建設工事は令和 9 年度から予定している。

表 2-5-1 工事工程

年度 工事工程	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
準備工事				
調整池工事				
造成工事				
道路工事				
公園・その他工事				
進出企業の建設工事				

注：工事工程は、現在の予定であり、変更する可能性がある。

2-5-2 造成計画

対象事業実施区域の現況は、水田が主体の平坦な地形にあることから、宅地の計画高の設定にあたっては、既存道路の現況高を基本としつつ、今後の企業誘致を円滑に促進するため、可能な限り大規模かつ平坦となるよう計画する。

また、分譲地の計画高は、調整池部の切土造成を除き、対象事業実施区域内の排水処理及び降雨による災害防止等の観点から、現況地盤高又は浸水深より高くした盛土の造成計画とする。

2-5-3 土工計画

造成盛土を極力発生させない計画とし、詳細な測量・地質調査を踏まえ、それに基づいた詳細設計を行う。

なお、造成における盛土材においては、対象事業実施区域内における発生土を用いて整地を行うこととする。

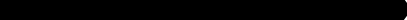
2-5-4 工事用車両の走行経路

工事用車両の主要な走行経路は、図 2-5-1 に示すとおりである。

工事用車両の主要な走行経路は、現時点での想定として千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）及び下大和田 17 号線を計画している。

2-5-1 工事工程

進出企業の建設工事は令和9年度から予定している。

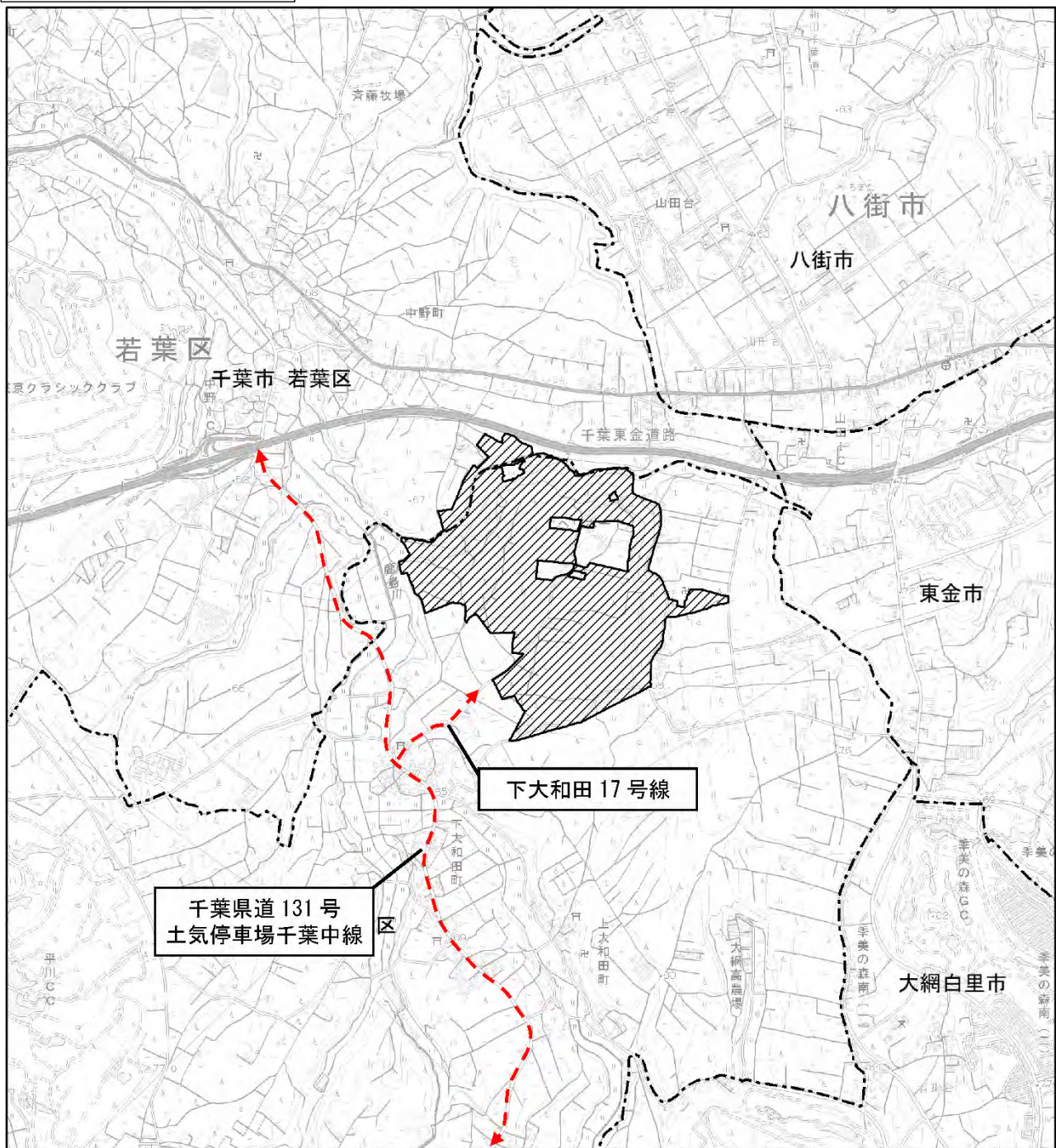
年度 工事工種	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
準備工事				
調整池工事				
造成工事				
道路工事				
公園・その他工事				
進出企業の建設工事				

2-5-2 造成計画

2-5-3 土工計画

2-5-4 工事用車両の走行経路

工事用車両の主要な走行経路は、千葉県道 131 号（土気停車場千葉中線）、下大和田 17 号線及び新設する接続道路を計画している。



凡 例

-  : 対象事業実施区域
-  : 市界
-  : 区界
-  : 主な走行経路



1:25,000

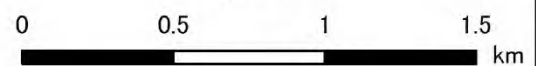
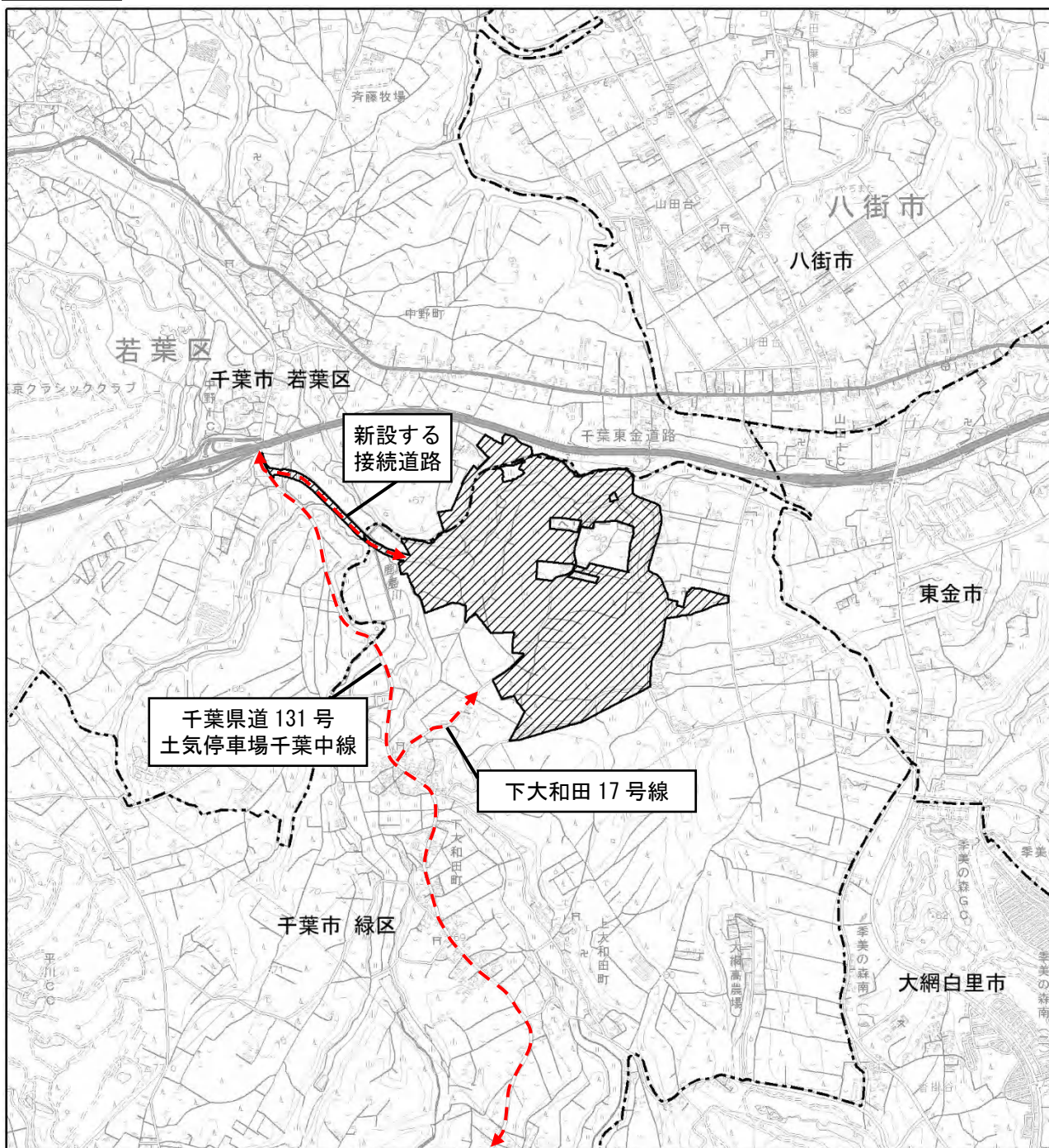


図 2-5-1 工事用車両の主な走行経路



凡 例

 : 対象事業実施区域

----- : 市界

----- : 区界

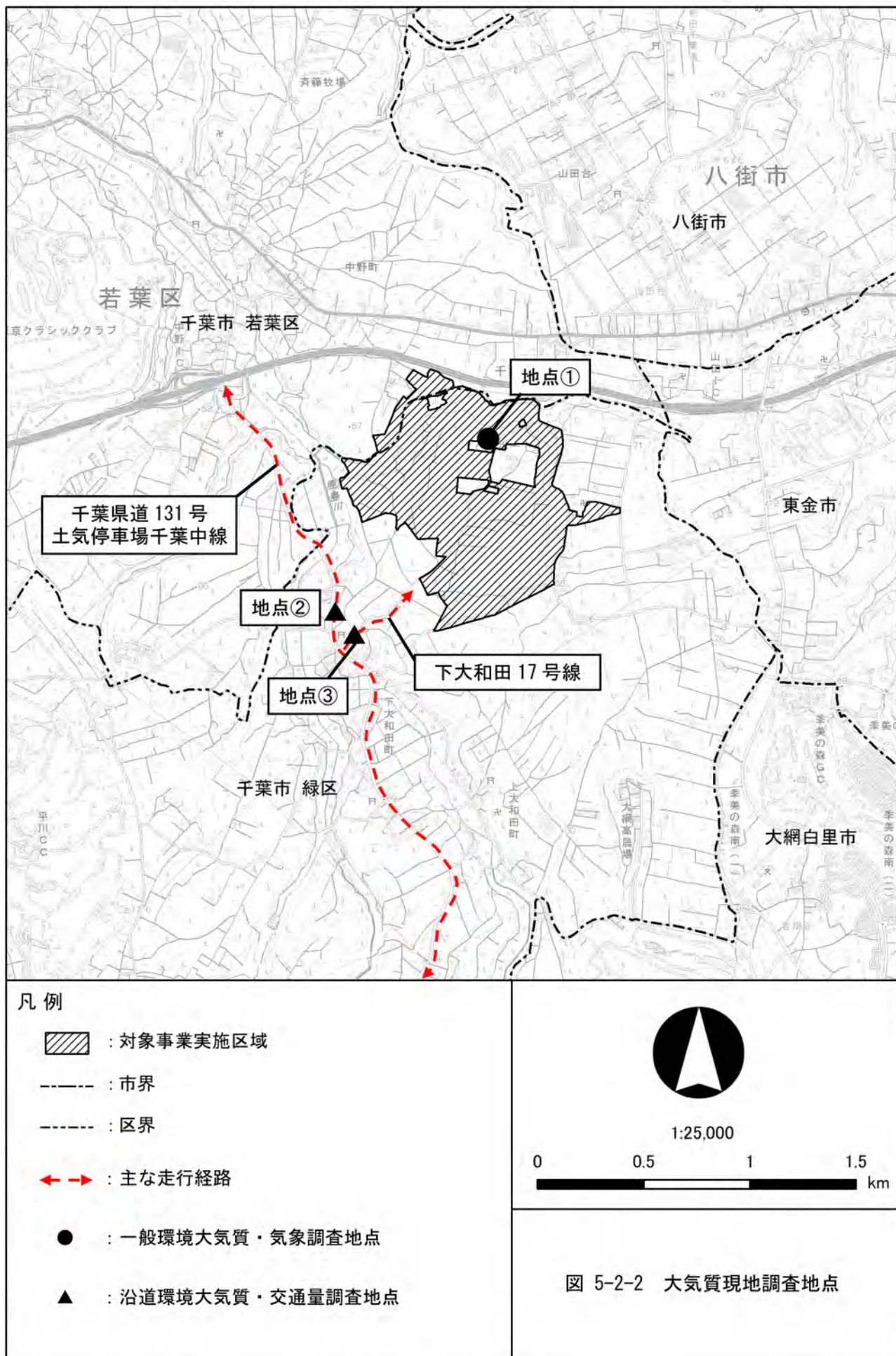
← → : 主な走行経路

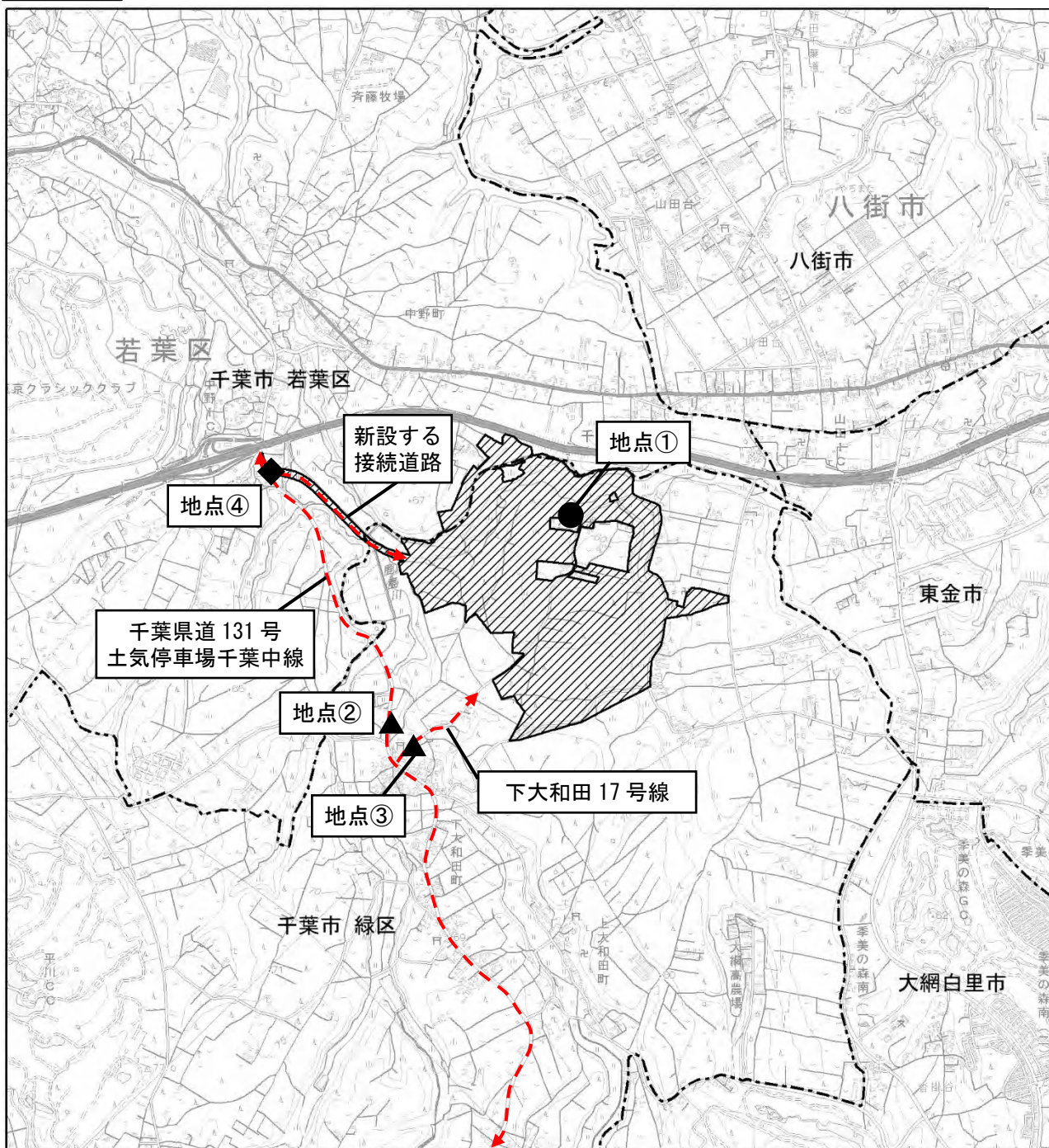


1:25,000

0 0.5 1 1.5 km

図 2-5-1 工事用車両の主な走行経路





凡 例

-  : 対象事業実施区域
-  : 市界
-  : 区界
-  : 主な走行経路
-  : 一般環境大気質・気象調査地点
-  : 沿道環境大気質調査・予測地点（工事用車両の走行）、交通量調査地点
-  : 沿道環境大気質予測地点



1:25,000

0 0.5 1 1.5 km

図 5-2-2 大気質現地調査・予測地点

2. 予測・評価の手法

大気質に係る予測、評価の方法は表 5-2-3 に示すとおりである。

表 5-2-3(1) 予測・評価の方法（工事：大気質）

予測内容	建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響	建設機械の稼働に伴う大気質（粉じん）への影響	工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響
予測方法	「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、国土交通省他)に基づき、大気拡散式を用いて長期平均濃度(年平均値)の平面的な分布を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式	「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、国土交通省他)に基づき、経験式を用いて季節別の降下ばいじん量を予測する。	「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、国土交通省他)に基づき、大気拡散式を用いて長期平均濃度（年平均値）を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 1km の範囲とし、予測地点は最大着地濃度地点及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は対象事業実施区域周辺約 1km の範囲とし、予測地点は計画敷地境界、東西南北 4 方向の最大値出現地点とする。	予測地域は工事用車両の走行ルートから片側 200m の範囲とし、予測地点は現地調査地点と同様とする。とする。
予測対象時期	建設機械の稼働による汚染物質排出量が最大となる時期とする。	工事の最盛期とする。	工事用車両の走行台数が最大となる時期とする。
評価方法	＜影響の回避・低減の観点＞ 大気質への影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 ＜基準、目標等との整合の観点＞		
	評価項目	評価の指標	指標値
	二酸化窒素	環境基準	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
		千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下
	浮遊粒子状物質	環境基準、千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下
	粉じん (降下ばいじん)	スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標 ^注 、千葉県環境目標値	10t/km ² /月以下

注：環境を保全する上での降下ばいじん量は、スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考にして、20t/km²/月が目安と考えられる。この値から、全国の降下ばいじん量の比較的高い地域の値 10t/km²/月を差し引いた値を評価の指標とした。

2. 予測・評価の手法

大気質に係る予測、評価の方法は表 5-2-3 に示すとおりである。

表 5-2-3(1) 予測・評価の方法（工事：大気質）

予測内容	建設機械の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響	建設機械の稼働に伴う大気質（粉じん）への影響	工事用車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響
予測方法	「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、国土交通省他)に基づき、大気拡散式を用いて長期平均濃度(年平均値)の平面的な分布を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式	「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、国土交通省他)に基づき、経験式を用いて季節別の降下ばいじん量を予測する。	「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、国土交通省他)に基づき、大気拡散式を用いて長期平均濃度(年平均値)を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 1km の範囲とし、予測地点は最大着地濃度地点及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は対象事業実施区域周辺約 1km の範囲とし、予測地点は計画敷地境界、東西南北 4 方向の最大値出現地点とする。	予測地域は工事用車両の走行ルートから片側 200m の範囲とし、予測地点は現地調査地点（②～③）及び接続道路近傍地点（④）とする。
予測対象時期	建設機械の稼働による汚染物質排出量が最大となる時期とする。	工事の最盛期とする。	工事用車両の走行台数が最大となる時期とする。
評価方法	＜影響の回避・低減の観点＞ 大気質への影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 ＜基準、目標等との整合の観点＞		
	評価項目	評価の指標	指標値
	二酸化窒素	環境基準	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
		千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下
	浮遊粒子状物質	環境基準、千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下
粉じん (降下ばいじん)	スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標 ^注 、千葉県環境目標値	10t/km ² /月以下	

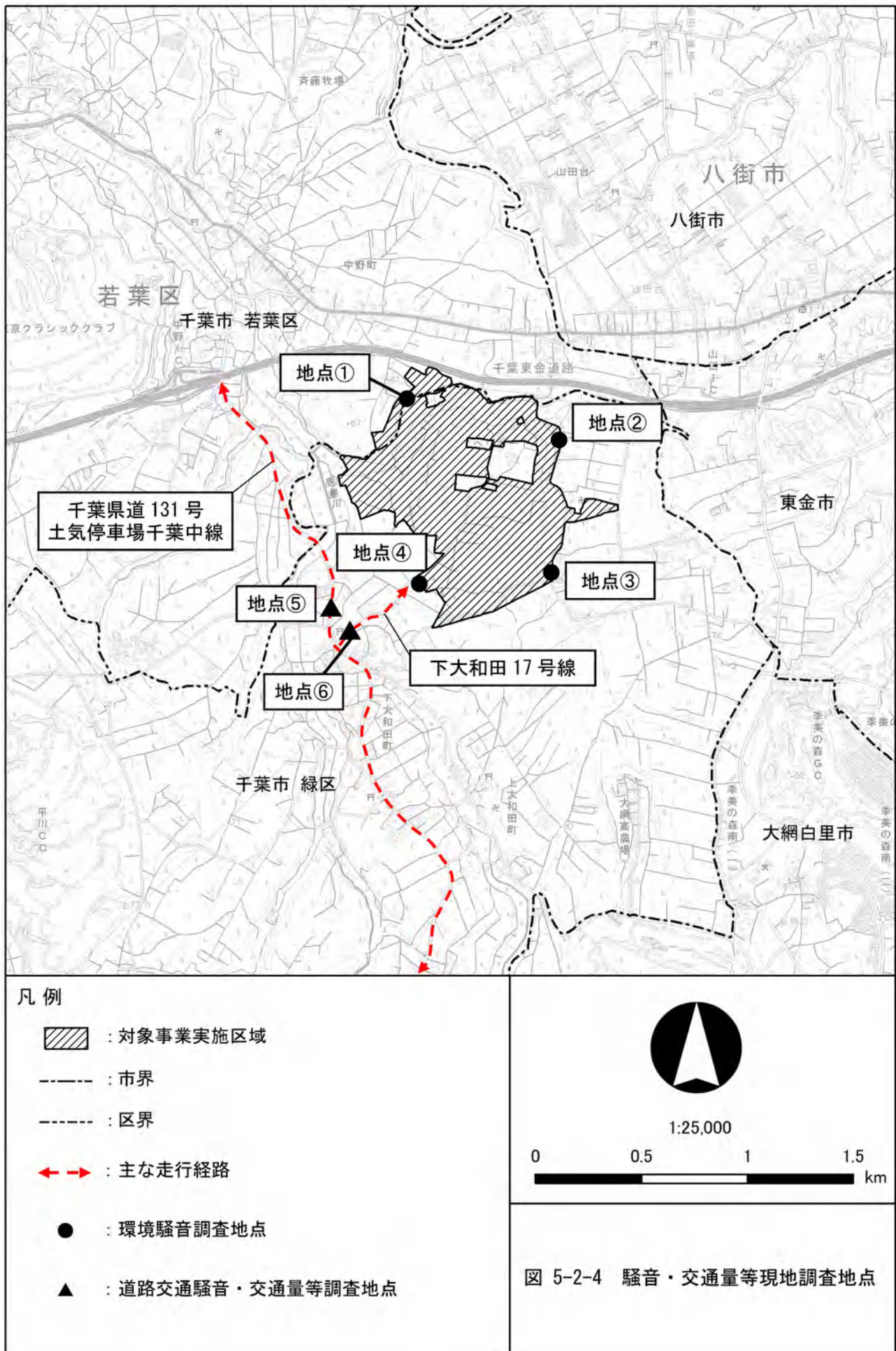
注：環境を保全する上での降下ばいじん量は、スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考にして、20t/km²/月が目安と考えられる。この値から、全国の降下ばいじん量の比較的高い地域の値 10t/km²/月を差し引いた値を評価の指標とした。

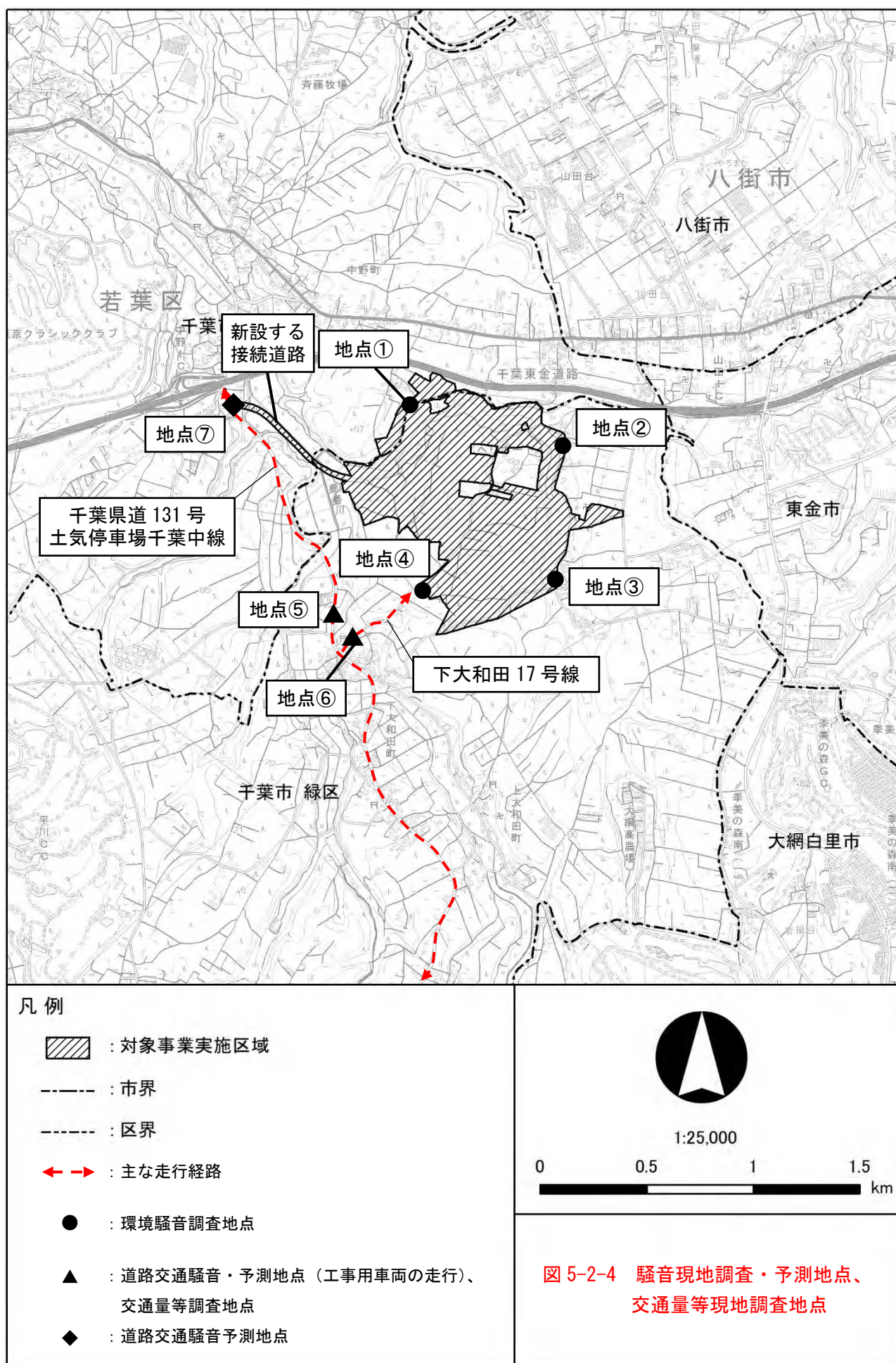
表 5-2-3 (2) 予測・評価の方法（存在・供用：大気質）

予測内容	施設の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質）への影響	関連車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響													
予測方法	対象事業実施区域内の土地利用や進出企業の業種及び配置等を想定し、規制値等から排出条件を設定することによる拡散計算もしくは類似事例の解析を参考に予測を行う。大気拡散式を用いる場合は長期平均濃度（年平均値）を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式	進出企業の業種及び配置等を想定し、各種統計資料等を用いて業種ごとの発生集中車両台数を設定し、「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、国土交通省他）に基づき、大気拡散式を用いて長期平均濃度（年平均値）を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式													
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 1km の範囲とし、予測地点は最大着地濃度地点及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は供用時の関連車両の走行ルートから片側 200m の範囲とし、予測地点は現地調査地点と同様とする。													
予測対象時期	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。													
評価方法	< 影響の回避・低減の観点 > 大気質への影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 < 基準、目標等との整合の観点 > <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">二酸化窒素</td><td>環境基準</td><td>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</td></tr> <tr> <td>千葉県環境目標値</td><td>1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下</td></tr> <tr> <td>二酸化硫黄</td><td rowspan="2">環境基準、千葉県環境目標値</td><td>1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td><td>1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ 以下</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	二酸化窒素	環境基準	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	千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下	二酸化硫黄	環境基準、千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下	浮遊粒子状物質	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下
評価項目	評価の指標	指標値													
二酸化窒素	環境基準	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													
	千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下													
二酸化硫黄	環境基準、千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下													
浮遊粒子状物質		1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下													

表 5-2-3 (2) 予測・評価の方法（存在・供用：大気質）

予測内容	施設の稼働に伴う大気質（二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質）への影響	関連車両の走行に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）への影響													
予測方法	対象事業実施区域内の土地利用や進出企業の業種及び配置等を想定し、規制値等から排出条件を設定することによる拡散計算もしくは類似事例の解析を参考に予測を行う。大気拡散式を用いる場合は長期平均濃度（年平均値）を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式	進出企業の業種及び配置等を想定し、各種統計資料等を用いて業種ごとの発生集中車両台数を設定し、「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、国土交通省他）に基づき、大気拡散式を用いて長期平均濃度（年平均値）を予測する。 ・有風時：プルーム式 ・無風時：パフ式													
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 1km の範囲とし、予測地点は最大着地濃度地点及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は供用時の関連車両の走行ルートから片側 200m の範囲とし、予測地点は 接続道路近傍地点（④） とする。													
予測対象時期	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。													
評価方法	<影響の回避・低減の観点> 大気質への影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 <基準、目標等との整合の観点> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">二酸化窒素</td><td>環境基準</td><td>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</td></tr> <tr> <td>千葉県環境目標値</td><td>1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下</td></tr> <tr> <td>二酸化硫黄</td><td rowspan="2">環境基準、千葉県環境目標値</td><td>1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下</td></tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質</td><td>1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ 以下</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	二酸化窒素	環境基準	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	千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下	二酸化硫黄	環境基準、千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下	浮遊粒子状物質	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下
評価項目	評価の指標	指標値													
二酸化窒素	環境基準	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													
	千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下													
二酸化硫黄	環境基準、千葉県環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下													
浮遊粒子状物質		1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m ³ 以下													





2. 予測・評価の方法

騒音に係る予測、評価の方法は表 5-2-9 に示すとおりである。

表 5-2-9(1) 予測・評価の方法（工事：騒音）

予測内容	建設機械の稼働に伴う騒音の影響	工事用車両の走行に伴う騒音の影響											
予測方法	「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、国土交通省他)に基づき、音の伝搬理論に基づく予測式を用いて建設機械の稼働時の騒音レベルを予測する。	「ASJ RTN-Model 2018」(日本音響学会)に基づき、音の伝搬理論に基づく予測式を用いて工事用車両走行時の等価騒音レベルを予測する。											
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 200m の範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域・地点は、道路交通騒音の現地調査の調査地域・地点と同様とする。											
予測対象時期	建設機械の稼働による騒音が最大となる時期とする。	工事用車両の走行台数が最大となる時期とする。											
評価方法	<影響の回避・低減の観点> 騒音による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 <基準、目標等との整合の観点> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働に伴う騒音</td><td>「騒音規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準</td><td>敷地境界で 85dB</td></tr> <tr> <td rowspan="2">工事用車両の走行に伴う騒音</td><td>「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準</td><td>地点⑤ 昼間 (6-22 時) : 70dB 夜間 (22-6 時) : 65dB</td></tr> <tr> <td>「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域 (B 地域) における基準</td><td>地点⑥ 昼間 (6-22 時) : 65dB 夜間 (22-6 時) : 60dB</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	建設機械の稼働に伴う騒音	「騒音規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 85dB	工事用車両の走行に伴う騒音	「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準	地点⑤ 昼間 (6-22 時) : 70dB 夜間 (22-6 時) : 65dB	「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域 (B 地域) における基準	地点⑥ 昼間 (6-22 時) : 65dB 夜間 (22-6 時) : 60dB
評価項目	評価の指標	指標値											
建設機械の稼働に伴う騒音	「騒音規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 85dB											
工事用車両の走行に伴う騒音	「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準	地点⑤ 昼間 (6-22 時) : 70dB 夜間 (22-6 時) : 65dB											
	「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域 (B 地域) における基準	地点⑥ 昼間 (6-22 時) : 65dB 夜間 (22-6 時) : 60dB											

2. 予測・評価の方法

騒音に係る予測、評価の方法は表 5-2-9 に示すとおりである。

表 5-2-9(1) 予測・評価の方法（工事：騒音）

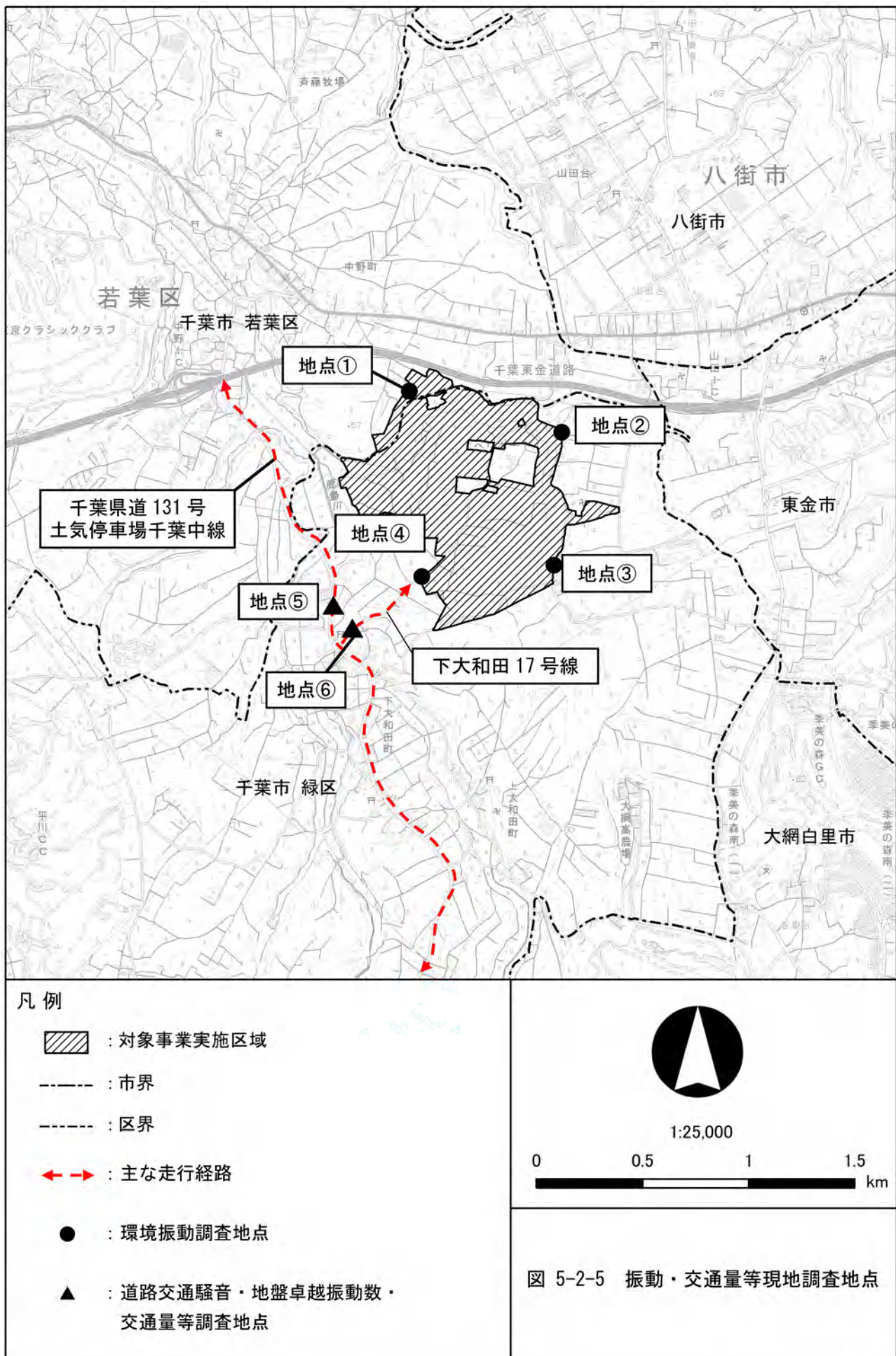
予測内容	建設機械の稼働に伴う騒音の影響	工事用車両の走行に伴う騒音の影響											
予測方法	「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(平成 25 年 3 月、国土交通省他)に基づき、音の伝搬理論に基づく予測式を用いて建設機械の稼働時の騒音レベルを予測する。	「ASJ RTN-Model 2018」(日本音響学会)に基づき、音の伝搬理論に基づく予測式を用いて工事用車両走行時の等価騒音レベルを予測する。											
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 200m の範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は、道路交通騒音の現地調査の調査地域と同様とし、予測地点は現地調査地点(⑤～⑥)及び接続道路近傍地点(⑦)とする。											
予測対象時期	建設機械の稼働による騒音が最大となる時期とする。	工事用車両の走行台数が最大となる時期とする。											
評価方法	<影響の回避・低減の観点> 騒音による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 <基準、目標等との整合の観点> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働に伴う騒音</td><td>「騒音規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準</td><td>敷地境界で 85dB</td></tr> <tr> <td rowspan="2">工事用車両の走行に伴う騒音</td><td>「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準</td><td>地点⑤、⑦ 昼間(6-22 時): 70dB 夜間(22-6 時): 65dB</td></tr> <tr> <td>「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域(B 地域)における基準</td><td>地点⑥ 昼間(6-22 時): 65dB 夜間(22-6 時): 60dB</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	建設機械の稼働に伴う騒音	「騒音規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 85dB	工事用車両の走行に伴う騒音	「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準	地点⑤、⑦ 昼間(6-22 時): 70dB 夜間(22-6 時): 65dB	「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域(B 地域)における基準	地点⑥ 昼間(6-22 時): 65dB 夜間(22-6 時): 60dB
評価項目	評価の指標	指標値											
建設機械の稼働に伴う騒音	「騒音規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 85dB											
工事用車両の走行に伴う騒音	「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準	地点⑤、⑦ 昼間(6-22 時): 70dB 夜間(22-6 時): 65dB											
	「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域(B 地域)における基準	地点⑥ 昼間(6-22 時): 65dB 夜間(22-6 時): 60dB											

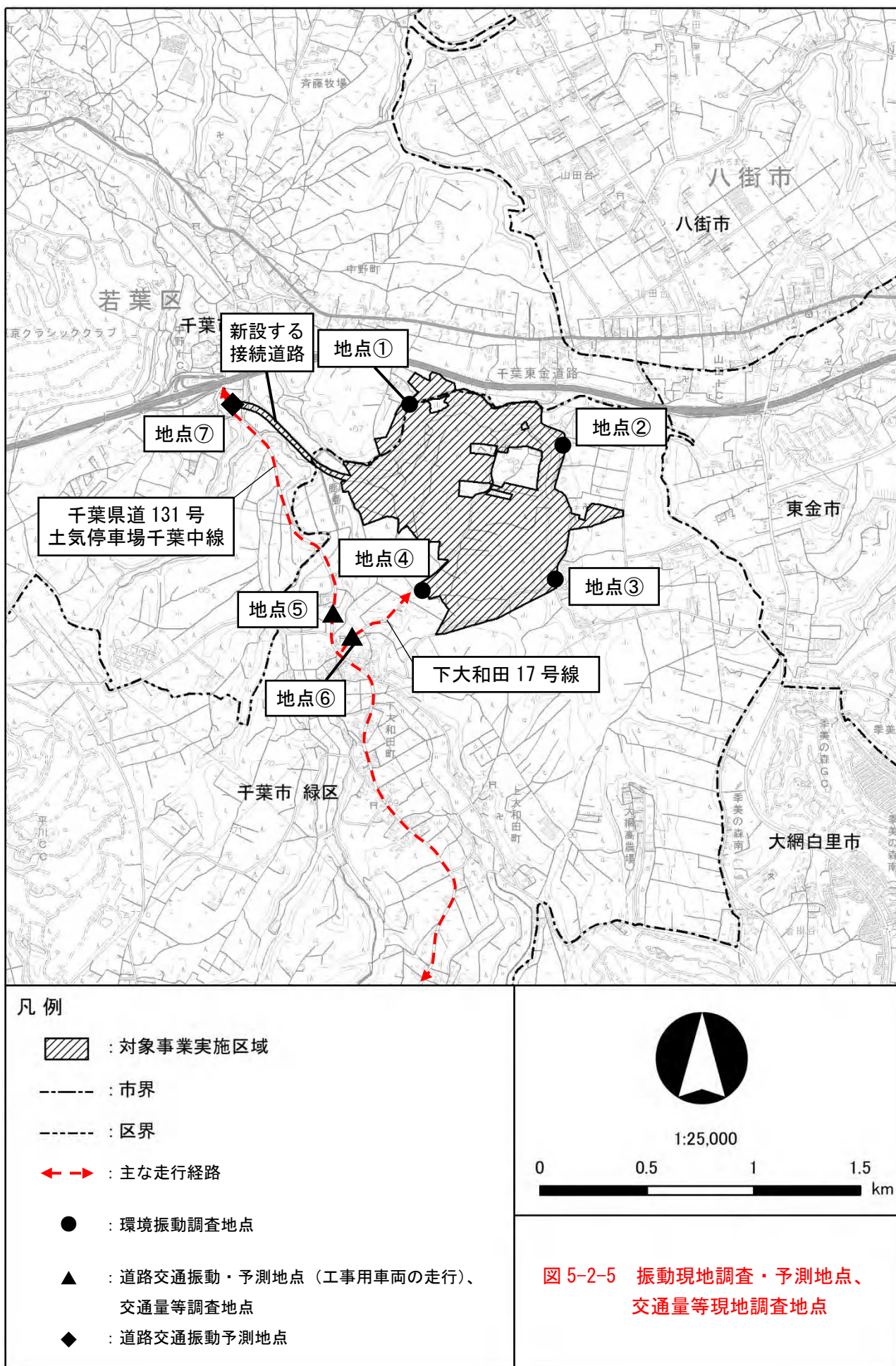
表 5-2-9(2) 予測・評価の方法（存在・供用：騒音）

予測内容	施設の稼働に伴う騒音の影響	関連車両の走行に伴う騒音の影響
予測方法	対象事業実施区域内の土地利用や進出企業の業種及び配置等を想定し、各種既存資料や類似事例による原単位を用いて騒音発生源ごとの音響パワーレベルを設定し、音の伝搬理論式を用いて予測を行う。	「ASJ RTN-Model 2018」（日本音響学会）に基づき、音の伝搬理論に基づく予測式を用いて供用時の関連車両走行時の等価騒音レベルを予測する。
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約200mの範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域・地点は、道路交通騒音の現地調査の調査地域・地点と同様とする。
予測対象時期	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。
評価方法	< 影響の回避・低減の観点 > 騒音による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 < 基準、目標等との整合の観点 >	
	評価項目	評価の指標
	施設の稼働に伴う騒音	「騒音規制法」及び「千葉市環境保全条例」における特定工場の規制基準の区域区分で第2種区域において定める基準
	関連車両の走行に伴う騒音	敷地境界の基準 朝（6-8時）：50dB 昼（8-19時）：55dB 夕（19-22時）：50dB 夜（22-6時）：45dB
		地点⑤ 昼間（6-22時）：70dB 夜間（22-6時）：65dB
		地点⑥ 昼間（6-22時）：65dB 夜間（22-6時）：60dB

表 5-2-9(2) 予測・評価の方法（存在・供用：騒音）

予測内容	施設の稼働に伴う騒音の影響	関連車両の走行に伴う騒音の影響
予測方法	対象事業実施区域内の土地利用や進出企業の業種及び配置等を想定し、各種既存資料や類似事例による原単位を用いて騒音発生源ごとの音響パワーレベルを設定し、音の伝搬理論式を用いて予測を行う。	「ASJ RTN-Model 2018」（日本音響学会）に基づき、音の伝搬理論に基づく予測式を用いて供用時の関連車両走行時の等価騒音レベルを予測する。
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約200mの範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は、道路交通騒音の現地調査の調査地域と同様とし、予測地点は接続道路近傍地点（⑦）する。
予測対象時期	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。
評価方法	<影響の回避・低減の観点> 騒音による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 <基準、目標等との整合の観点>	
	評価項目	評価の指標
	施設の稼働に伴う騒音	敷地境界の基準 朝（6-8時）：50dB 昼（8-19時）：55dB 夕（19-22時）：50dB 夜（22-6時）：45dB
	関連車両の走行に伴う騒音	「騒音に係る環境基準について」における幹線道路を担う道路に近接する空間における基準 地点⑤、⑦ 昼間（6-22時）：70dB 夜間（22-6時）：65dB 「騒音に係る環境基準について」における道路に面する地域（B地域）における基準 地点⑥ 昼間（6-22時）：65dB 夜間（22-6時）：60dB





2. 予測・評価の方法

振動に係る予測、評価の方法は表 5-2-12 に示すとおりである。

表 5-2-12(1) 予測・評価の方法（工事：振動）

予測内容	建設機械の稼働に伴う振動の影響	工事用車両の走行に伴う振動の影響									
予測方法	「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、国土交通省他)に基づき、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて建設機械の稼働時の振動レベルを予測する。	「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、国土交通省他)に基づき、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて工事用車両走行時の振動レベルを予測する。									
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 200m の範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域・地点は、道路交通振動の現地調査の調査地域・地点と同様とする。									
予測対象時期	建設機械の稼働による振動が最大となる時期とする。	工事用車両の走行台数が最大となる時期とする。									
評価方法	<影響の回避・低減の観点> 振動による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 <基準、目標等との整合の観点> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働に伴う振動</td><td>「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準</td><td>敷地境界で 75dB</td></tr> <tr> <td>工事用車両の走行に伴う振動</td><td>「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度</td><td>昼間 (8-19 時) : 65dB 夜間 (19-8 時) : 60dB</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	建設機械の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 75dB	工事用車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間 (8-19 時) : 65dB 夜間 (19-8 時) : 60dB
評価項目	評価の指標	指標値									
建設機械の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 75dB									
工事用車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間 (8-19 時) : 65dB 夜間 (19-8 時) : 60dB									

2. 予測・評価の方法

振動に係る予測、評価の方法は表 5-2-12 に示すとおりである。

表 5-2-12(1) 予測・評価の方法（工事：振動）

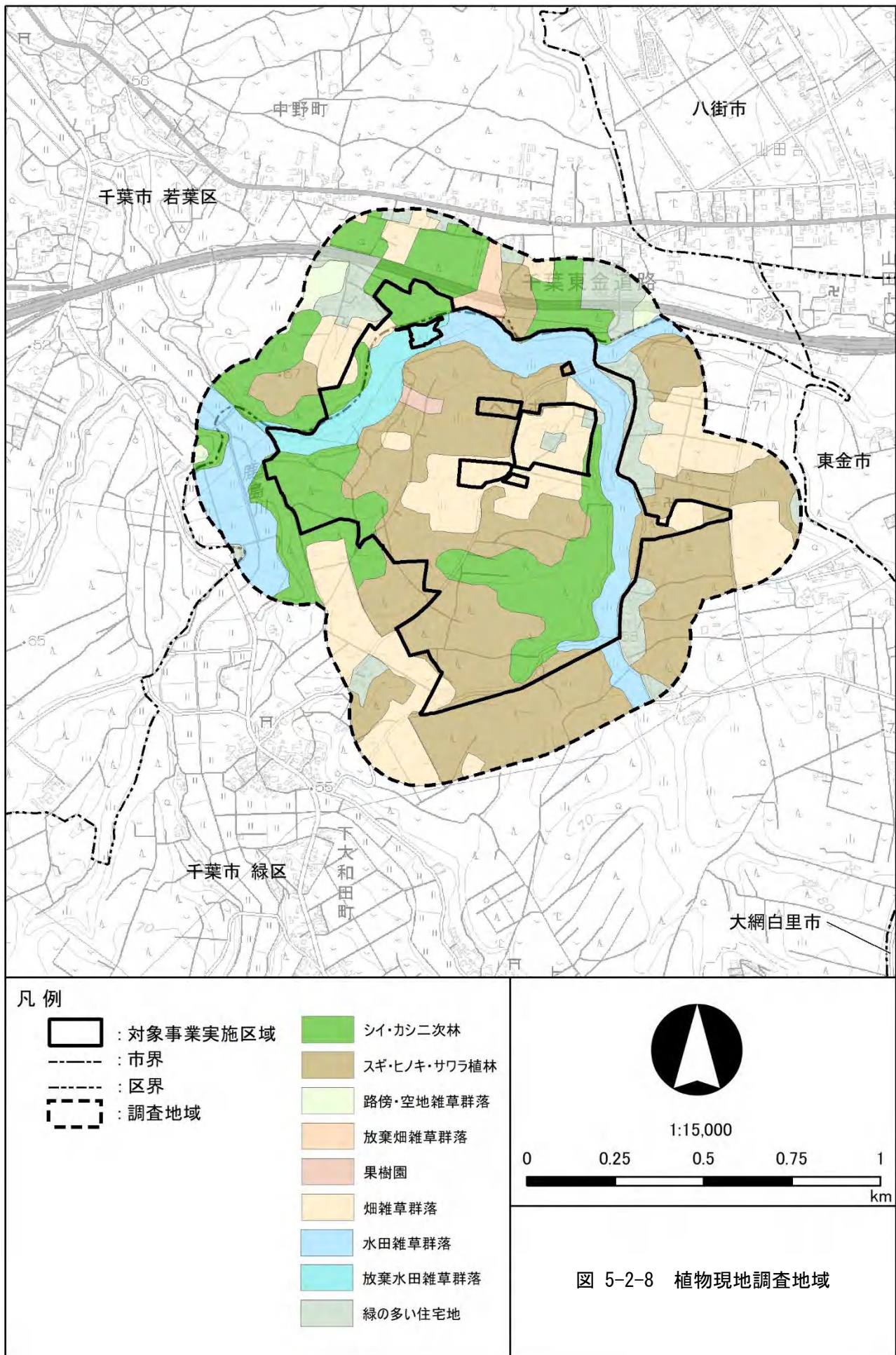
予測内容	建設機械の稼働に伴う振動の影響	工事用車両の走行に伴う振動の影響									
予測方法	「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(平成 25 年 3 月、国土交通省他)に基づき、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて建設機械の稼働時の振動レベルを予測する。	「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(平成 25 年 3 月、国土交通省他)に基づき、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて工事用車両走行時の振動レベルを予測する。									
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 200m の範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は、道路交通振動の現地調査の調査地域と同様とし、予測地点は現地調査地点(⑤～⑥)及び接続道路近傍地点(⑦)とする。									
予測対象時期	建設機械の稼働による振動が最大となる時期とする。	工事用車両の走行台数が最大となる時期とする。									
評価方法	<影響の回避・低減の観点> 振動による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 <基準、目標等との整合の観点> <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>建設機械の稼働に伴う振動</td><td>「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準</td><td>敷地境界で 75dB</td></tr> <tr> <td>工事用車両の走行に伴う振動</td><td>「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度</td><td>昼間 (8-19 時) : 65dB 夜間 (19-8 時) : 60dB</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	建設機械の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 75dB	工事用車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間 (8-19 時) : 65dB 夜間 (19-8 時) : 60dB
評価項目	評価の指標	指標値									
建設機械の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」に基づく特定建設作業に係る規制基準	敷地境界で 75dB									
工事用車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間 (8-19 時) : 65dB 夜間 (19-8 時) : 60dB									

表 5-2-12(2) 予測・評価の方法（存在・供用：振動）

予測内容	施設の稼働に伴う振動の影響	関連車両の走行に伴う振動の影響									
予測方法	対象事業実施区域内の土地利用や進出企業の業種及び配置等を想定し、各種既存資料や類似事例による原単位を用いて振動発生源ごとの振動レベルを設定し、振動の伝搬理論式を用いて予測を行う。	進出企業の業種及び配置等を想定し、各種統計資料等を用いて業種ごとの発生集中車両台数を設定し、「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 他）の道路交通振動の予測式を用いて予測を行う。									
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 200m の範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域・地点は、道路交通振動の現地調査の調査地域・地点と同様とする。									
予測対象時期	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。									
評価方法	< 影響の回避・低減の観点 > 振動による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 < 基準、目標等との整合の観点 > <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施設の稼働に伴う振動</td><td>「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」における特定施設等の規制基準（第 1 種区域）</td><td>敷地境界の基準 昼間（8-19 時）：60dB 夜間（19-8 時）：55dB</td></tr> <tr> <td>関連車両の走行に伴う振動</td><td>「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度</td><td>昼間（8-19 時）：65dB 夜間（19-8 時）：60dB</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	施設の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」における特定施設等の規制基準（第 1 種区域）	敷地境界の基準 昼間（8-19 時）：60dB 夜間（19-8 時）：55dB	関連車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間（8-19 時）：65dB 夜間（19-8 時）：60dB
評価項目	評価の指標	指標値									
施設の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」における特定施設等の規制基準（第 1 種区域）	敷地境界の基準 昼間（8-19 時）：60dB 夜間（19-8 時）：55dB									
関連車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間（8-19 時）：65dB 夜間（19-8 時）：60dB									

表 5-2-12(2) 予測・評価の方法（存在・供用：振動）

予測内容	施設の稼働に伴う振動の影響	関連車両の走行に伴う振動の影響									
予測方法	対象事業実施区域内の土地利用や進出企業の業種及び配置等を想定し、各種既存資料や類似事例による原単位を用いて振動発生源ごとの振動レベルを設定し、振動の伝搬理論式を用いて予測を行う。	進出企業の業種及び配置等を想定し、各種統計資料等を用いて業種ごとの発生集中車両台数を設定し、「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 他）の道路交通振動の予測式を用いて予測を行う。									
予測地域・地点	予測地域は対象事業実施区域周辺約 200m の範囲とし、予測地点は敷地境界及び住居等の位置を考慮して選定する。	予測地域は、道路交通振動の現地調査の調査地域と同様とし、予測地点は接続道路近傍地点（⑦）する。									
予測対象時期	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。	供用時の進出企業の事業活動が定常状態となる時期とする。									
評価方法	< 影響の回避・低減の観点 > 振動による影響が事業者等により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されているかどうかを評価する。 < 基準、目標等との整合の観点 > <table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価の指標</th><th>指標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施設の稼働に伴う振動</td><td>「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」における特定施設等の規制基準（第 1 種区域）</td><td>敷地境界の基準 昼間（8-19 時）：60dB 夜間（19-8 時）：55dB</td></tr> <tr> <td>関連車両の走行に伴う振動</td><td>「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度</td><td>昼間（8-19 時）：65dB 夜間（19-8 時）：60dB</td></tr> </tbody> </table>		評価項目	評価の指標	指標値	施設の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」における特定施設等の規制基準（第 1 種区域）	敷地境界の基準 昼間（8-19 時）：60dB 夜間（19-8 時）：55dB	関連車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間（8-19 時）：65dB 夜間（19-8 時）：60dB
評価項目	評価の指標	指標値									
施設の稼働に伴う振動	「振動規制法」及び「千葉県環境保全条例」における特定施設等の規制基準（第 1 種区域）	敷地境界の基準 昼間（8-19 時）：60dB 夜間（19-8 時）：55dB									
関連車両の走行に伴う振動	「振動規制法」に基づく類型区分第 1 種区域において定める要請限度	昼間（8-19 時）：65dB 夜間（19-8 時）：60dB									



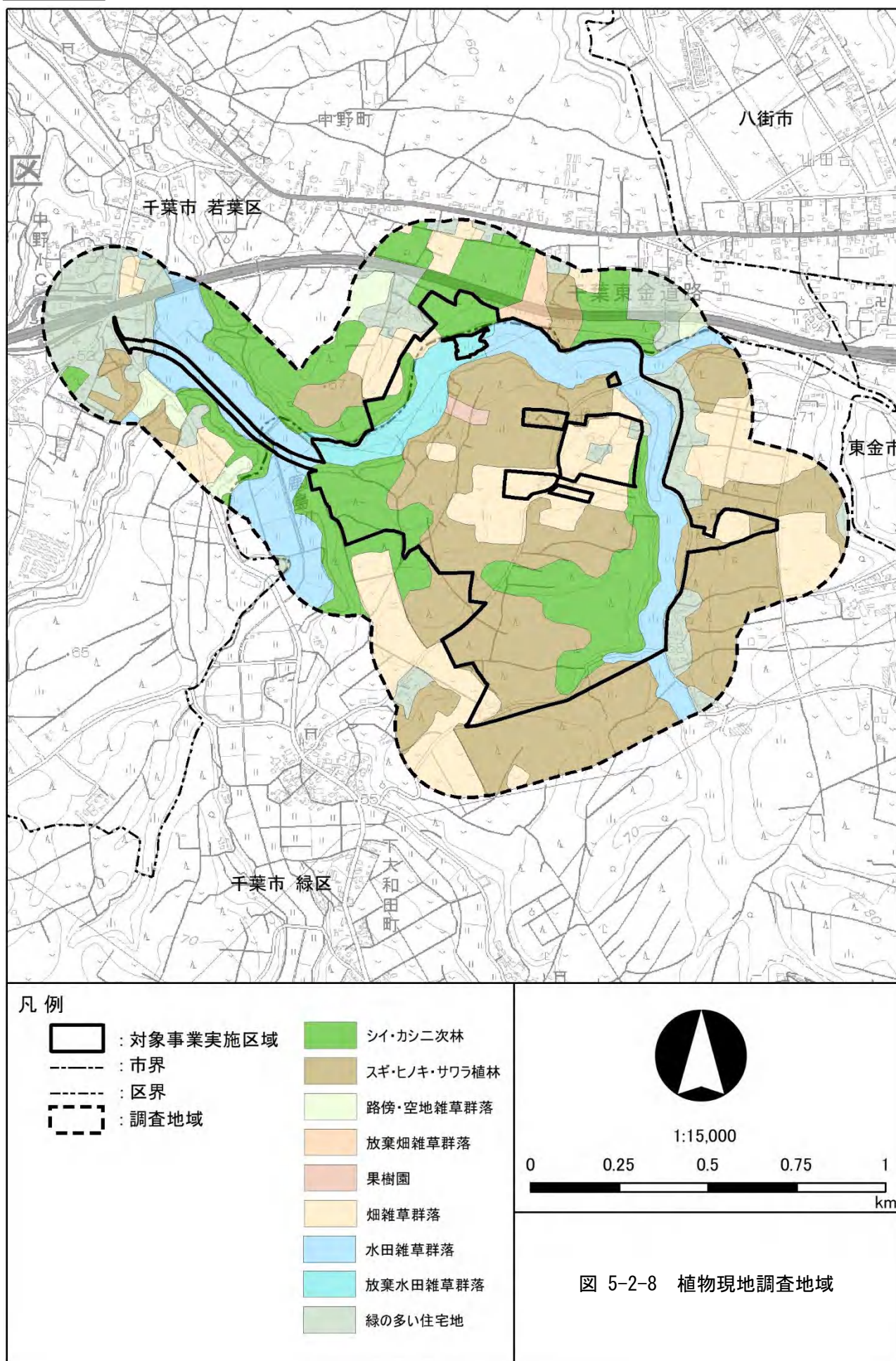


図 5-2-8 植物現地調査地域

