

整備概要

①変則交差点の回避（園生町4号線の線形変更）

- ・園生町4号線を現状（図中緑の太線）のまま園生町交差点に接続すると、五差路交差点となり、事故・渋滞の原因となる。
- ・そのため園生町交差点から離れた位置に接続するよう道路の線形を変更する。

②機能回復道路の整備（園生町66号線の拡幅）

- ・磯辺茂呂町線が整備されると現状の道路（園生町66号線、図中緑の太線）が分断される。
- ・そのため、園生町66号線を拡幅し、機能回復を図る。

③自転車道の整備

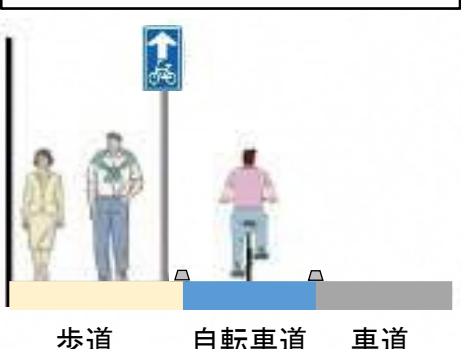
- ・自転車道を整備することで、歩行者及び車両と分離し、安全な走行空間を確保した。

※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
※開発等により一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

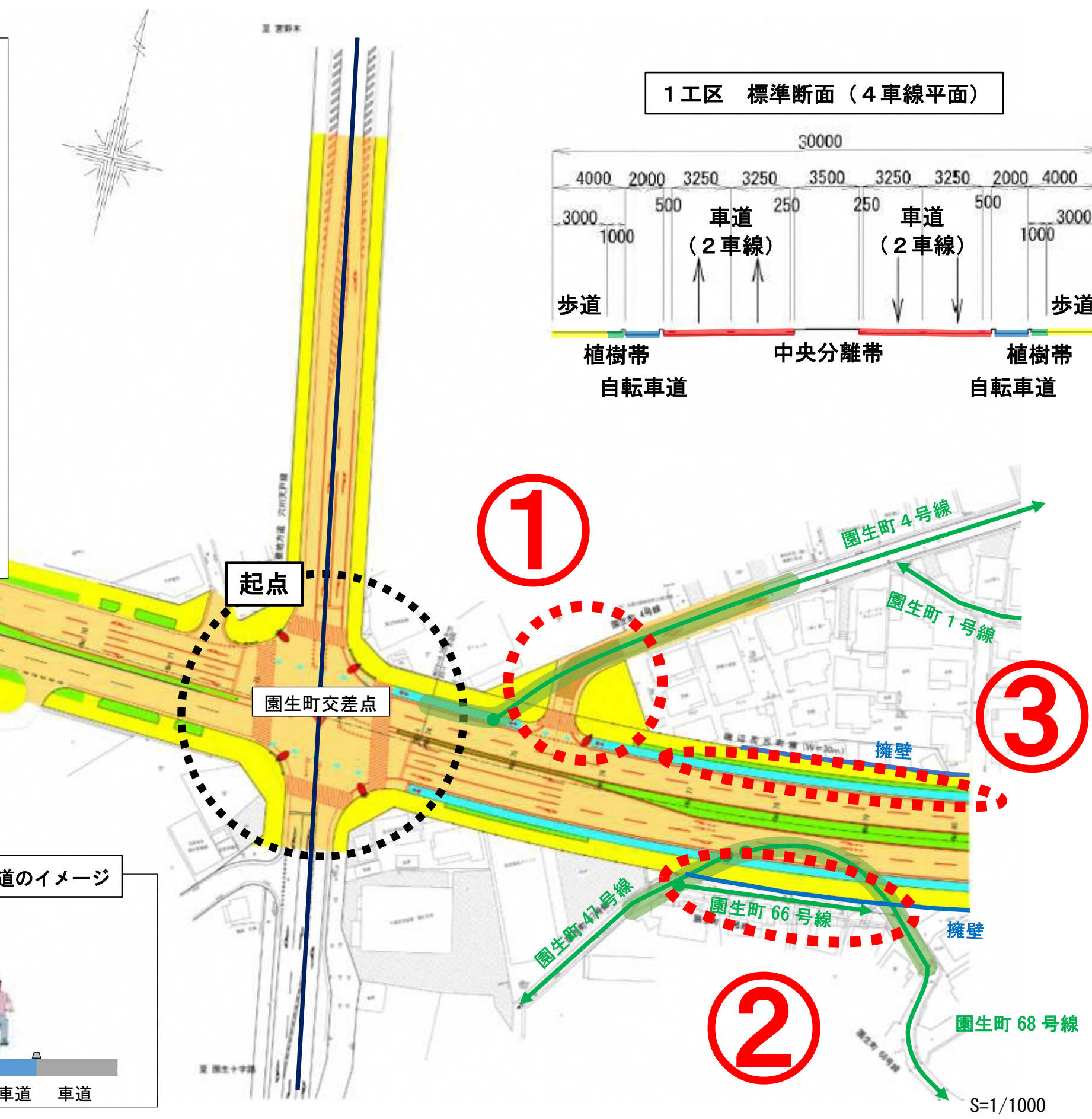
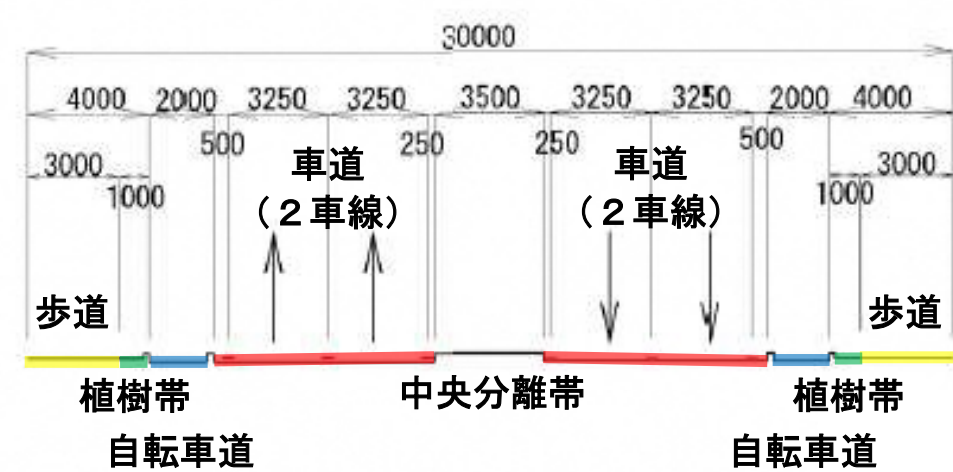
【凡例】

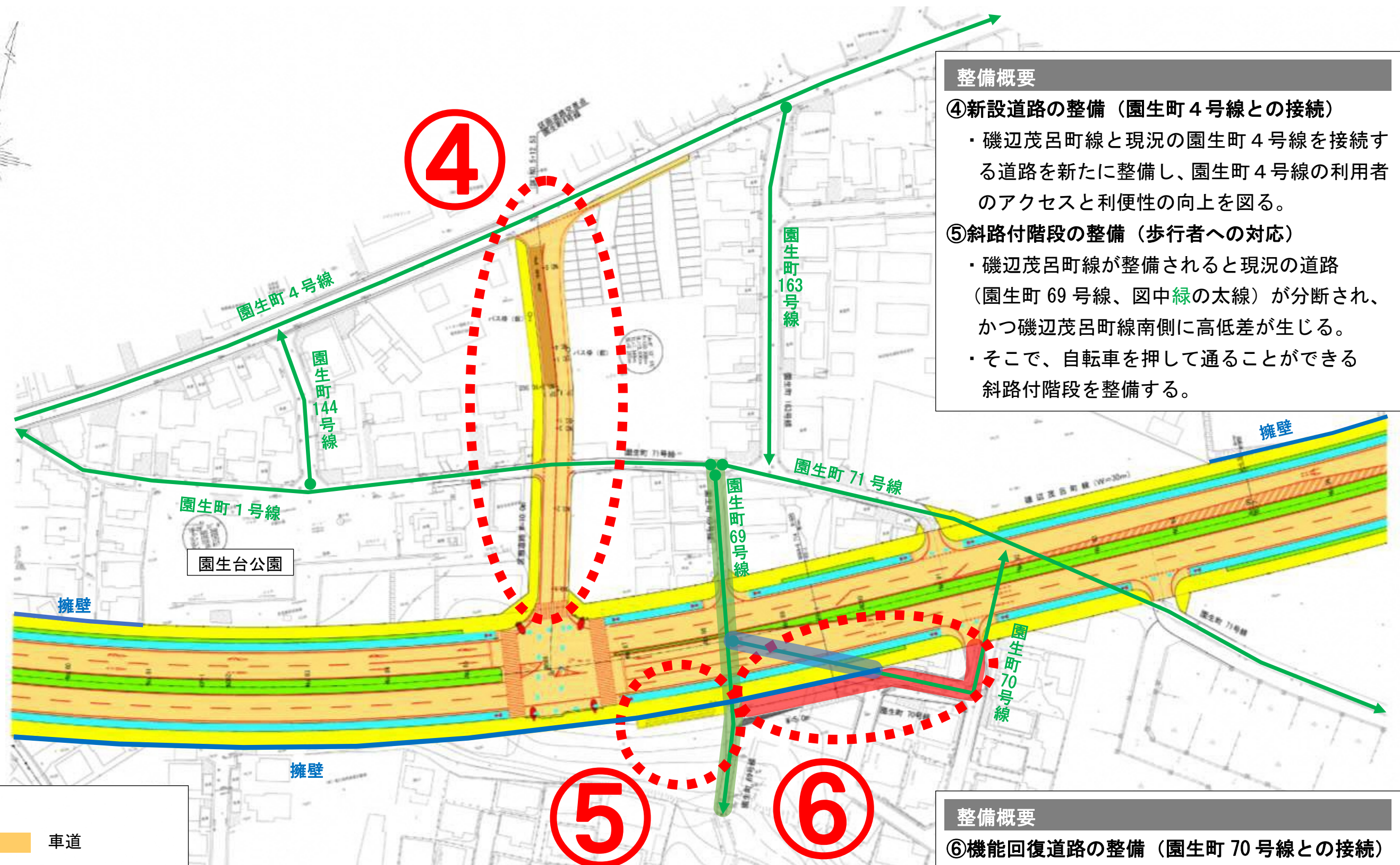
- 車道
- 歩道
- 自転車道
- 植栽帯
- 構造物

整備する自転車道のイメージ



1工区 標準断面（4車線平面）





整備概要

④新設道路の整備（園生町4号線との接続）

- ・磯辺茂呂町線と現況の園生町4号線を接続する道路を新たに整備し、園生町4号線の利用者のアクセスと利便性の向上を図る。

⑤斜路付階段の整備（歩行者への対応）

- ・磯辺茂呂町線が整備されると現況の道路（園生町69号線、図中緑の太線）が分断され、かつ磯辺茂呂町線南側に高低差が生じる。
- ・そこで、自転車を押して通ることができる斜路付階段を整備する。

整備概要

⑥機能回復道路の整備（園生町70号線との接続）

- ・磯辺茂呂町線が整備されると現状の道路（園生町70号線、図中青の太線）が分断される。
- ・そのため、新たに道路を整備して機能回復を図る（図中赤の太線）。

【凡例】

- 車道
- 歩道
- 自転車道
- 植栽帯
- 構造物

S=1/1000

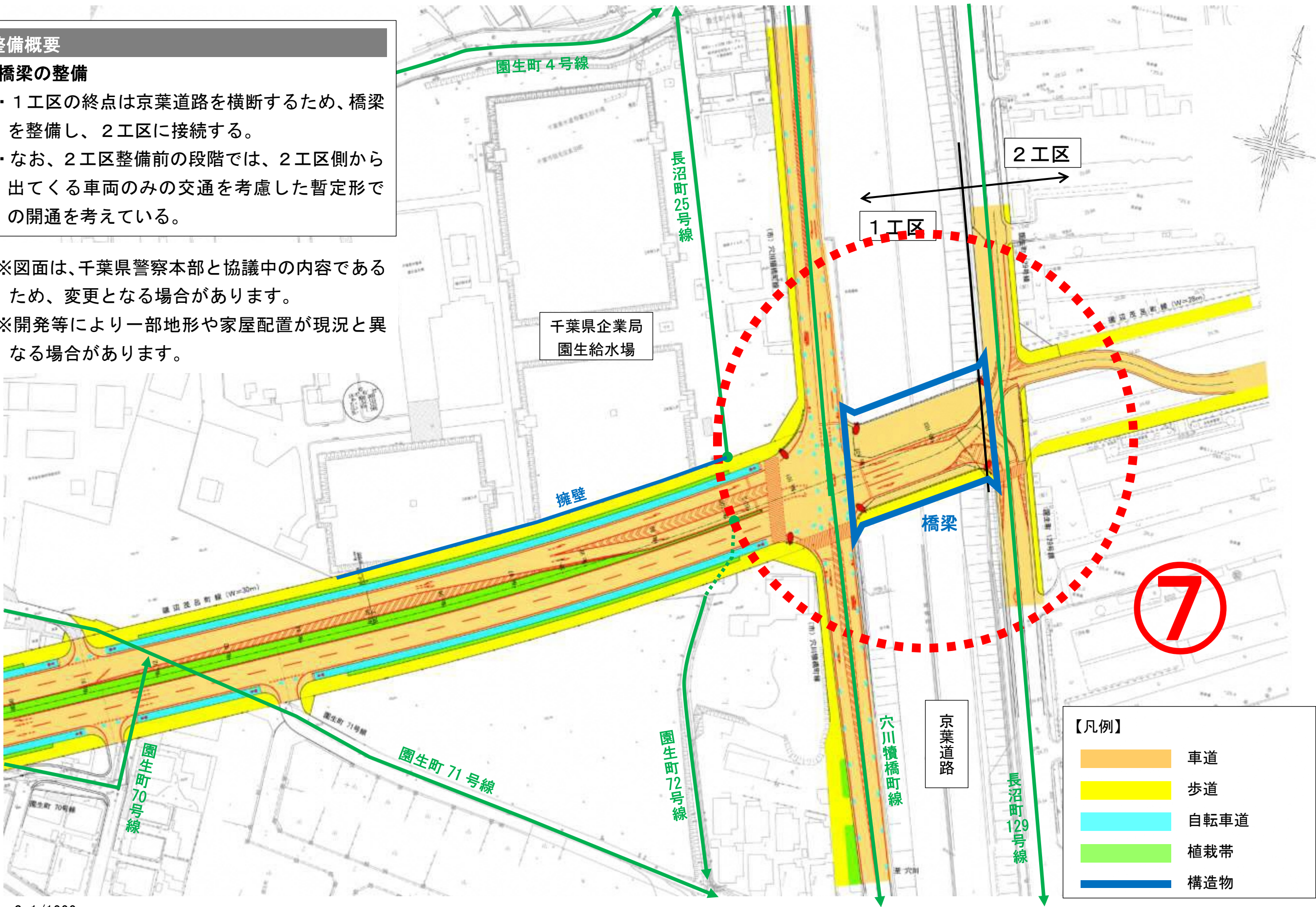
※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
※開発等により一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

整備概要

⑦橋梁の整備

- ・ 1工区の終点は京葉道路を横断するため、橋梁を整備し、2工区に接続する。
- ・ なお、2工区整備前の段階では、2工区側から出てくる車両のみの交通を考慮した暫定形での開通を考えている。

※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
※開発等により一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。



1 工区における道路環境影響調査の結果報告

1. 目的

磯辺茂呂町線の整備により想定される周辺環境への影響を把握するため、大気・騒音について、現状調査及び予測並びに環境保全対策の検討を実施し、それに対する評価を行いました。

2. 学識経験者について

道路環境影響調査を実施するにあたり、「大気」「騒音・振動」それぞれの環境専門分野の学識経験者に、事前の測定方法等や調査結果、将来予測に対する考え方、2工区の方針等についてアドバイスをいただきながら実施しました。

専門分野	名 前	所 属	選定理由
大気	岡本 眞一	東京情報大学 名誉教授	H30千葉市環境影響評価審査会 会長
騒音・振動	矢野 博夫	千葉工業大学 情報科学部 教授	H30千葉市環境影響評価審査会 委員

3. 調査条件

①調査地点	園生台公園
②調査項目	大気質：窒素酸化物（NO _x ,NO,NO ₂ ）、浮遊粒子状物質（SPM） 気 象：風向・風速、気温・湿度 騒 音：等価騒音レベル
③調査時期	令和元年6月
④調査期間	大気質：1 季 7 日間 騒 音：平日 1 日 2 4 時間
⑤調査方法	大気質：窒素酸化物：オゾンを用いる化学発光法（JIS B 7953） 浮遊粒子状物質：β線吸収法（JIS B 7954） 気 象：風向・風速：プロペラ型風向風速計を用いて地上高さ1 0mで測定 気温・湿度：温度計・湿度計を用いて地上高さ1. 5mで測定 騒 音：「JIS Z 8731」に定める方法

4. 予測条件

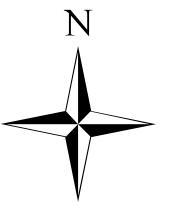
①予測項目	大気質：窒素酸化物（NO2） 浮遊粒子状物質（SPM） 騒 音：等価騒音レベル									
②将来交通量	平成42年事業化ネット推計交通量に基づく将来交通量 ※現時点で事業化されている路線が開通していることを想定したネットワーク <table><tr><td></td><td>大型車</td><td>小型車</td><td>合計</td><td rowspan="2">〔 H22 センサス H22 OD表を用いた H42将来交通量 〕</td></tr><tr><td>自動車交通量（台／日）</td><td>4,200</td><td>17,100</td><td>21,300</td></tr></table>		大型車	小型車	合計	〔 H22 センサス H22 OD表を用いた H42将来交通量 〕	自動車交通量（台／日）	4,200	17,100	21,300
	大型車	小型車	合計	〔 H22 センサス H22 OD表を用いた H42将来交通量 〕						
自動車交通量（台／日）	4,200	17,100	21,300							
③道路断面	平面構造＋盛土構造 									
④速度	法定速度60km/h（平均走行速度45km/h）									
⑤パワーレベル	非定常走行									
⑥騒音低減対策	①無対策 ②排水性舗装									
⑦予測方法	大気質：「道路環境影響評価の技術手法」に記載されるパフモデル・プルームモデルの 組み合わせによる拡散計算 騒 音：日本音響学会提案式（ASJ Model 2013）									

5. 調査結果

【資料4】（その2）、（その3）参照。



1:5,000



1:5,000

0 40 80 160 240 320

道路環境影響調査の結果（2工区）

1. 目的

磯辺茂呂町線の整備により想定される周辺環境への影響を把握するため、大気・騒音・振動について、現状調査を行いました。

また、予測及び環境保全対策の検討を実施し、それに対する評価を行いました。

2. 調査・予測に対する考え方について

道路環境影響調査を実施するにあたり、「大気」「騒音・振動」それぞれの環境専門分野の学識経験者に、事前の測定方法等や調査結果、将来予測に対する考え方についてアドバイスをいただきながら実施しました。

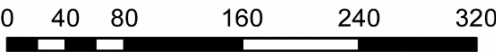
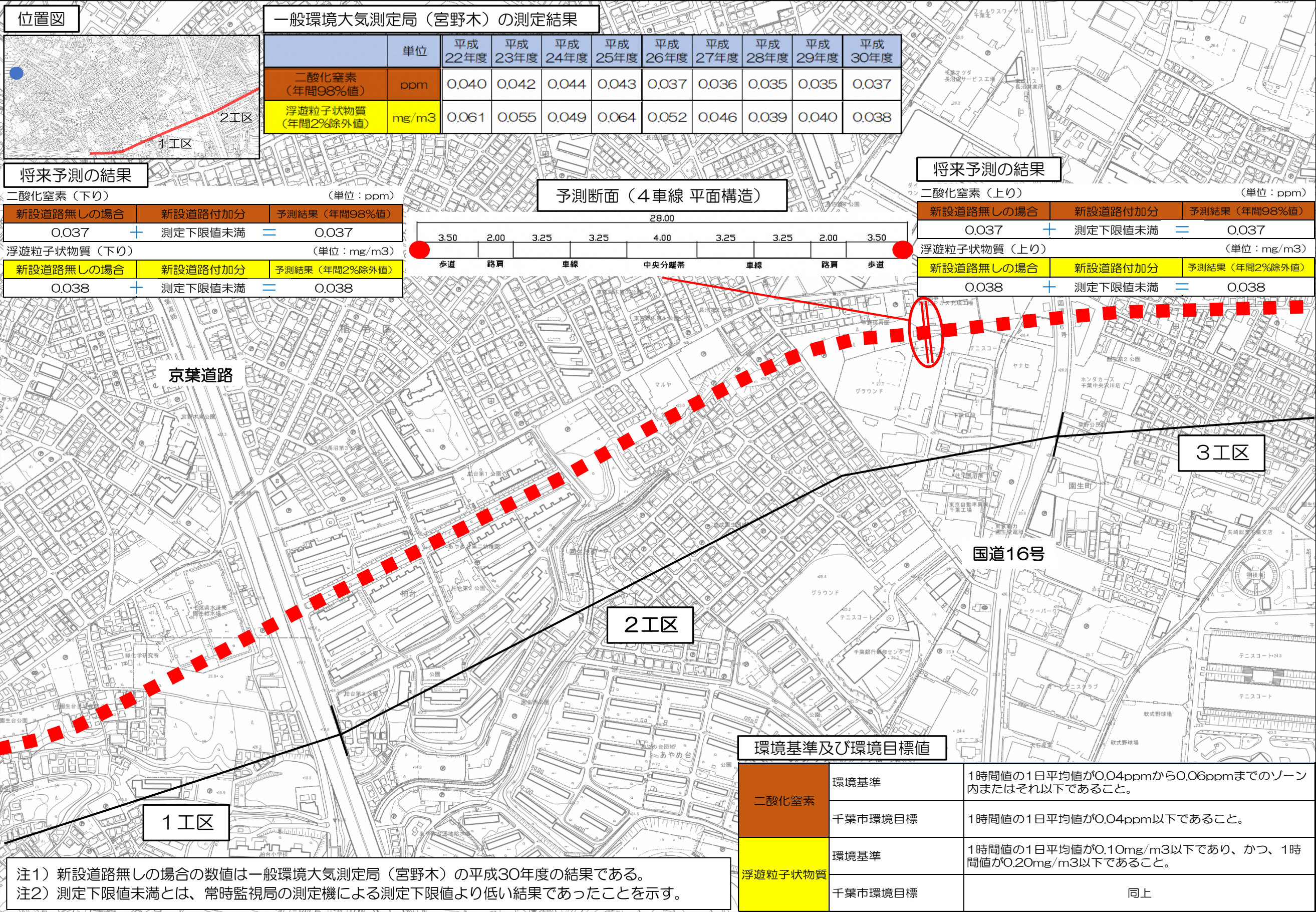
（学識経験者）

専門分野	名 前	所 属	選定理由
大気	岡本 真一	東京情報大学 名誉教授	R2千葉市環境影響評価審査会 委員
騒音・振動	矢野 博夫	千葉工業大学 情報科学部 教授	R2千葉市環境影響評価審査会 委員

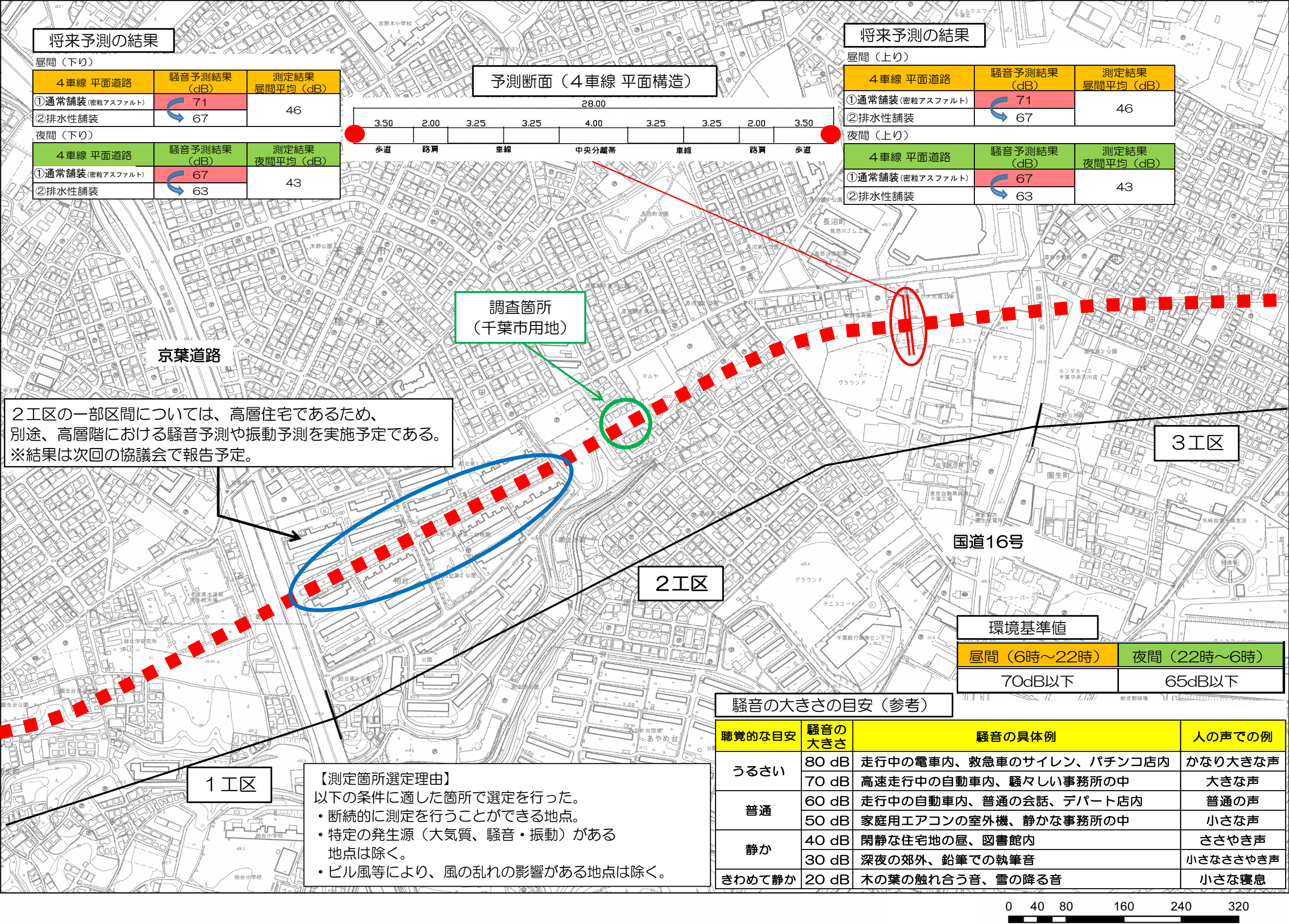
3. 調査結果

【資料3-2】 【資料3-3】

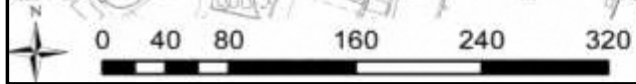
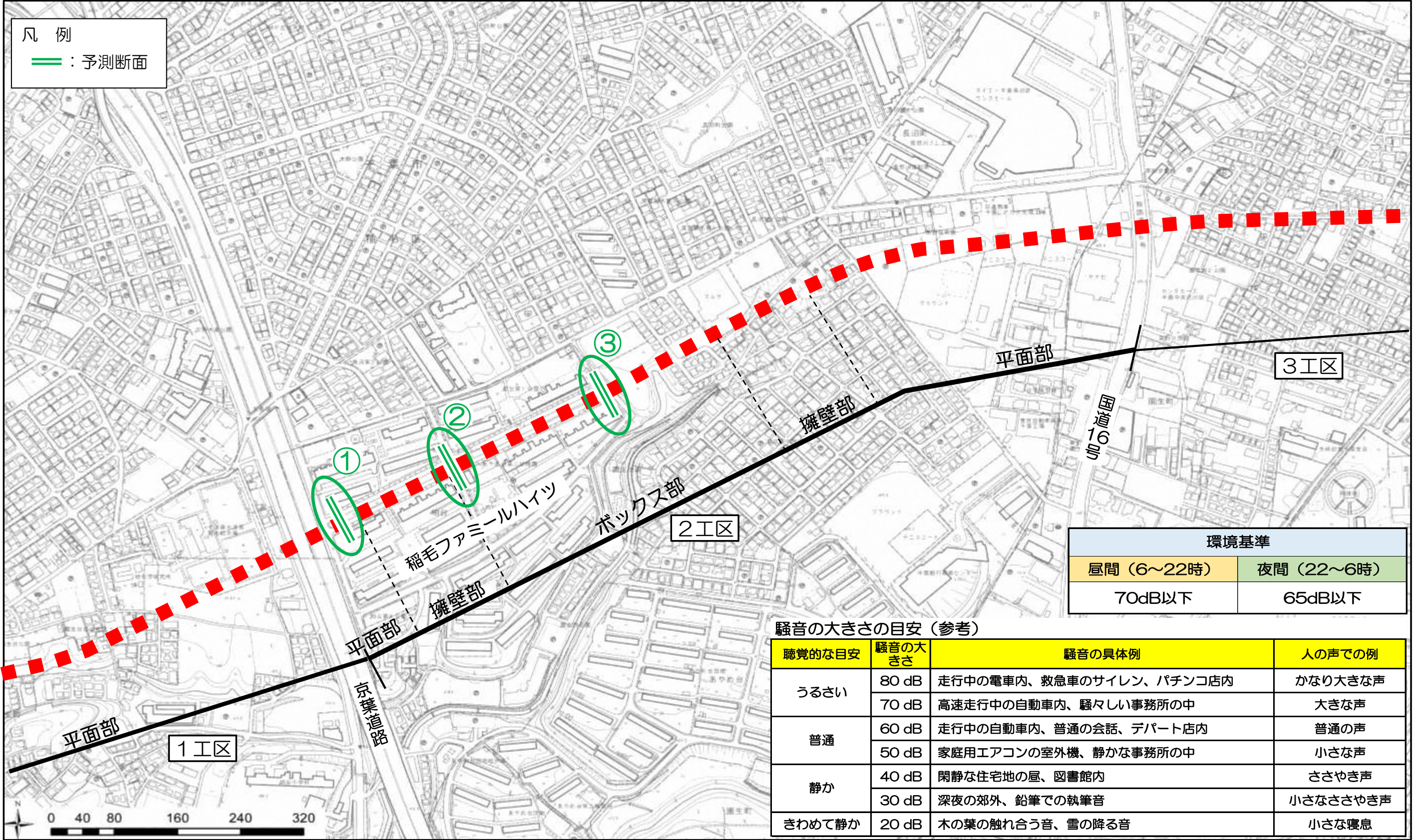
《大気 4車線平面構造》



《騒音 4車線平面構造》



④報告〈騒音：予測断面箇所〉



④報告〈騒音：調査、予測結果〉

騒音測定結果

予測断面①

(20号棟)

昼間平均 (dB)	
1F	5F
54	60

夜間平均 (dB)	
1F	5F
49	56

予測断面②

(20号棟の値)

昼間平均 (dB)	
1F	5F
54	60

夜間平均 (dB)	
1F	5F
49	56

予測断面③

(4号棟)

昼間平均 (dB)		
1F	5F	11F
50	51	52

夜間平均 (dB)		
1F	5F	11F
44	47	49

2車線平面道路 2車線地下構造の場合

予測断面①

昼間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	71	68
② 排水性舗装	67	65

夜間（下り）

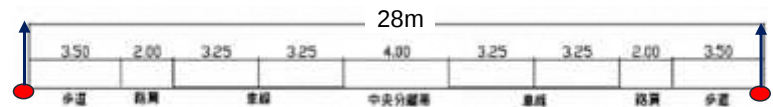
4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	67	64
② 排水性舗装	63	62

昼間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	71	68
② 排水性舗装	67	65

夜間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	67	65
② 排水性舗装	64	62



予測断面②

昼間（下り）

2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	72	70	66
② 排水性舗装	67	66	63

夜間（下り）

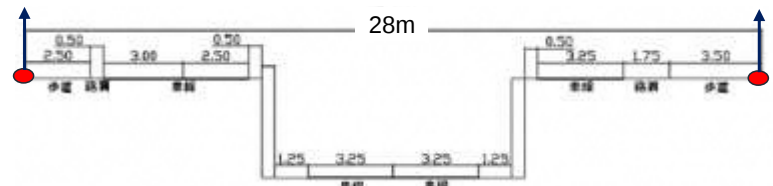
2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	66	64	61
② 排水性舗装	62	61	59

昼間（上り）

2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	72	70	66
① 排水性舗装	68	66	63

夜間（上り）

2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	64	62
② 排水性舗装	62	61	59



予測断面③

昼間（下り）

2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	64	62
② 排水性舗装	64	61	59

夜間（下り）

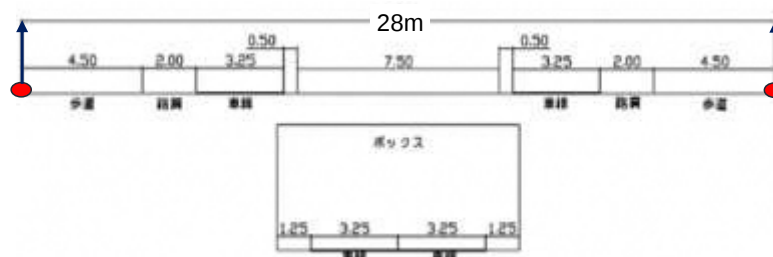
2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	63	60	58
② 排水性舗装	60	57	55

昼間（上り）

2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	64	62
② 排水性舗装	64	61	59

夜間（上り）

2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	64	60	58
② 排水性舗装	60	57	55



全線4車線 平面道路の場合

予測断面①

昼間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	71	68
② 排水性舗装	67	65

夜間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	67	64
② 排水性舗装	63	62

昼間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	71	68
② 排水性舗装	67	65

夜間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	67	65
② 排水性舗装	64	62

予測断面②

昼間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	71	68	66
② 排水性舗装	67	65	64

夜間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	64	63
② 排水性舗装	63	62	60

昼間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	71	68	66
① 排水性舗装	67	65	64

夜間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	65	63
② 排水性舗装	64	62	60

予測断面③

昼間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	71	68	65
② 排水性舗装	67	64	62

夜間（下り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	64	62
② 排水性舗装	63	60	58

昼間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	71	68	66
② 排水性舗装	67	64	62

夜間（上り）

4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	67	64	62
② 排水性舗装	63	61	58



4車線 地下構造の場合

予測断面①

昼間（下り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	58	62

夜間（下り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	52	57

昼間（下り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	58	62

夜間（上り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)	
	1F	5F
① 騒音対策なし	52	57

予測断面②

昼間（下り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	61	62	61

夜間（下り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	55	57	57

昼間（上り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	61	62	61

夜間（上り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	55	57	57

予測断面③

昼間（下り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	60	58	57

夜間（下り）

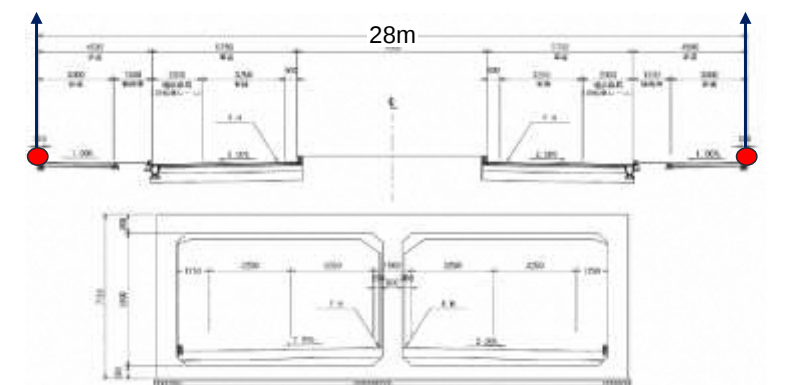
4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	54	52	52

昼間（上り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	60	58	57

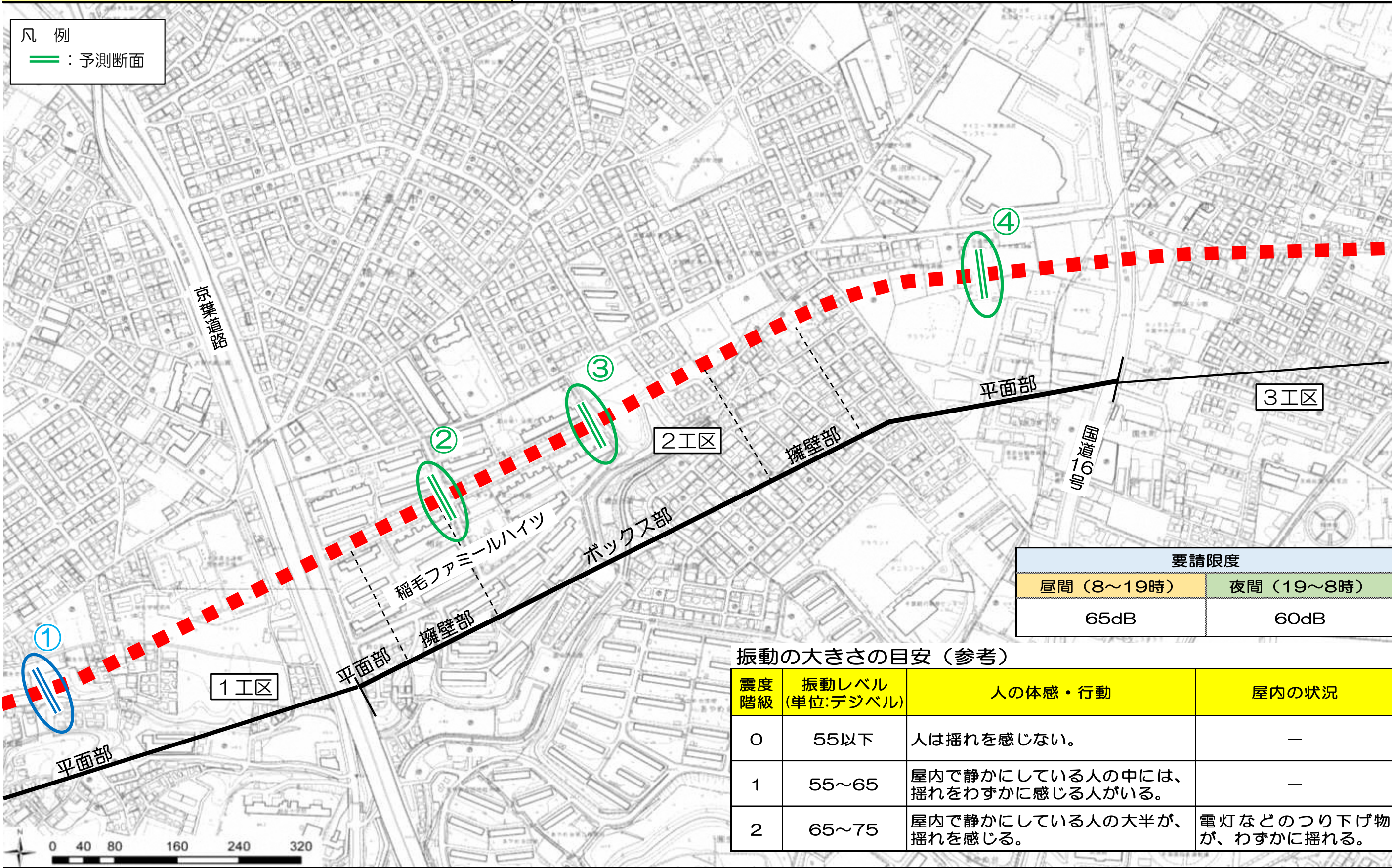
夜間（上り）

4車線 地下構造	騒音予測結果 (dB)		
	1F	5F	11F
① 騒音対策なし	54	52	52



注) トンネルの上を走行する自動車の交通量推計は行っていないため、上記の予測値は推定値です。

④報告〈振動：予測断面箇所〉



④報告〈振動：調査、予測結果〉

2車線平面道路 2車線地下構造の場合

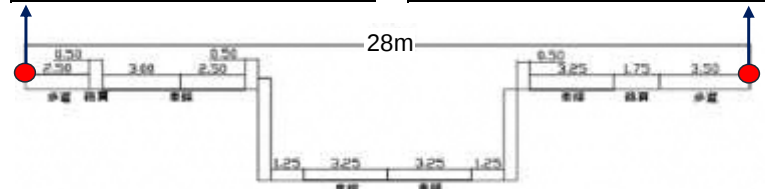
予測断面① 一4車線平面

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
32 →	52	32 →	53
夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
28 →	51	28 →	51



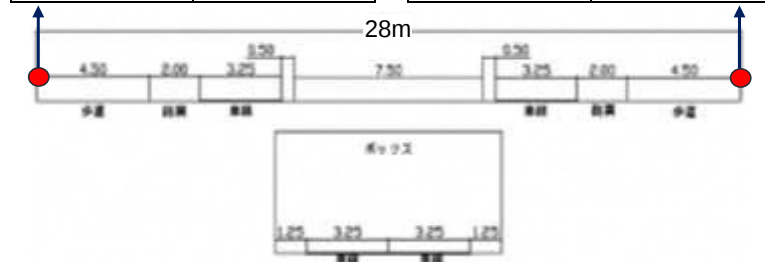
予測断面② 一2車線平面, 2車線地下

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
49 	54	49 	54
夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
44 	51	44 	51



予測断面③ 一2車線平面, 2車線地下

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
38 	50	38 	50
夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
27 	48	27 	48



予測断面④ 一4車線平面

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
30 →	52	30 →	53
夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
26 →	51	26 →	51



全線4車線 平面道路の場合

予測断面① 一4車線平面

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
32	52	32	53

夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
28	51	28	51

予測断面② ー4車線平面

昼間（下り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
49	54

昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
49	54

夜間（下り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
44	51

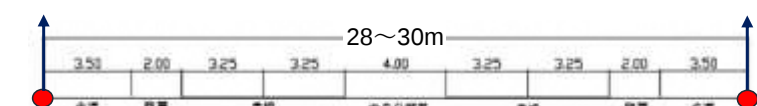
夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
44	51

予測断面③ ー4車線平面

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
38	50	38	50
夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
27	48	27	48

予測断面④ 一4車線平面

昼間（下り）		昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
30	52	30	53
夜間（下り）		夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
26	51	26	51



4車線地下構造の場合

予測断面① 一4車線地下

昼間（下り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
32	50

昼間（上り）	
測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
32	50

夜間（下り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
28	48

夜間（上り）	
測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
28	48

予測断面② 一4車線地下

測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
49	54

測定結果 昼間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
49	54

測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
44	51

測定結果 夜間平均(dB)	振動予測結果 (dB)
44	50

予測断面③ 一4車線地下

昼間 (下り)	
測定結果 昼間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)
38	50

昼間 (上り)	
測定結果 昼間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)
38	50

夜間 (下り)	
測定結果 夜間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)
27	48

夜間 (上り)	
測定結果 夜間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)
27	48

予測断面④ 一4車線地下

昼間（下り）	
測定結果	振動予測結果
昼間平均 (dB)	(dB)
30	50

昼間（上り）	
測定結果	振動予測結果
昼間平均 (dB)	(dB)
30	50

夜間（下り）	
測定結果	振動予測結果
夜間平均 (dB)	(dB)
26	48

夜間（上り）	
測定結果	振動予測結果
夜間平均 (dB)	(dB)
26	48

