

令和7年度の検討内容（生活環境（騒音）対策）

騒音に関していただいている主な意見（第2回オープンハウス型説明会）

- 騒音が環境基準値未満に収まることが分かった
- 遮音壁の高さが低く、効果がないように思った
- たった1mの柵のような壁を言っているのではなく、高速道路に設置されているような遮音壁としてもらいたい
- 音や振動の感じ方は人それぞれなので、言葉だけではなく納得感のある説明（実際に60～75dBの状況（音声）を体感してもらう等）があれば理解しやすいと思う

令和7年度検討内容

- 騒音予測条件を見直し、遮音壁の設置箇所及び必要な構造について検討
- 排水性舗装や遮音壁による騒音対策効果の見える化（体験など）について検討

騒音予測条件の変更

<前回（第2回）>

- 沿道に接する建物の影響を一定程度考慮（建物による音の減衰効果有り）

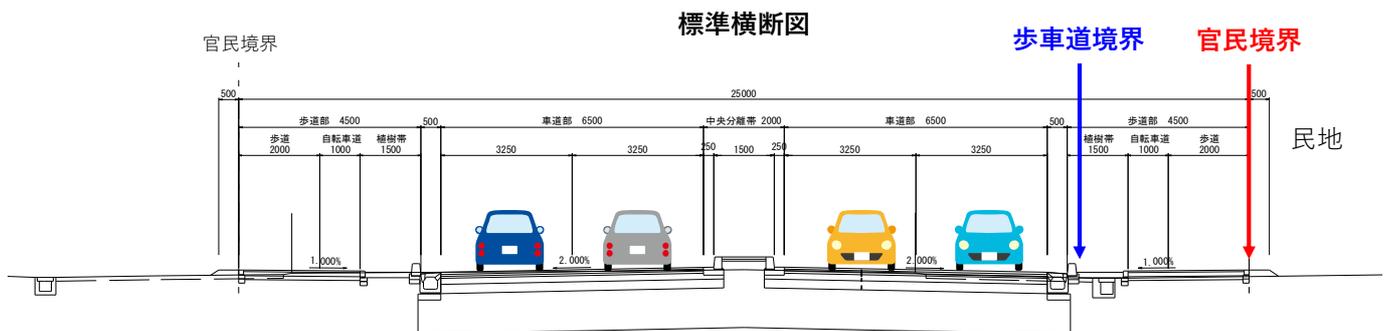


<今回（第3回）>

- 沿道に接する建物の影響を考慮しない（建物による音の減衰効果なし）
- 建物による騒音の減衰効果を見込めないため、前回よりも厳しい騒音予測条件となる

遮音壁の設置箇所及び高さの再検討

- 環境基準値以下となるように遮音壁を設置
- 設置箇所は「歩車道境界（前回と同様）」「官民境界」の2パターン



<備考>

- 音は拡散するため、音源（車両）に近い位置で音の抑制対策をした方が効果は高い
※歩車道境界及び官民境界に同じ高さの遮音壁を設置したと仮定した場合

令和7年度の検討内容（生活環境（騒音）対策）

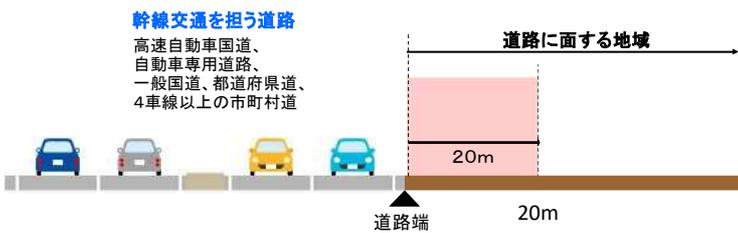
令和7年度騒音予測箇所位置図



幹線交通を担う道路に近接する空間の環境基準値

No.1 No.2 No.3 No.4 【4箇所共通】

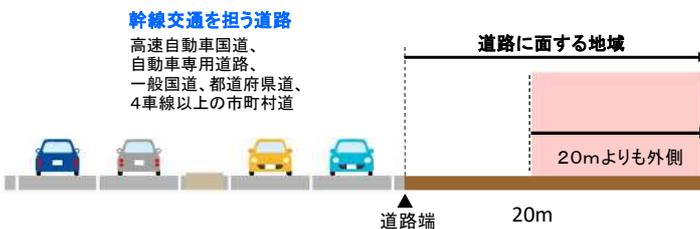
道路と民地の境界から2.0mまでの建物に対する環境基準値は下表のとおり



環境基準	幹線交通を担う道路に近接する空間
昼間 (6:00~22:00)	70 dB以下
夜間 (22:00~翌6:00)	65 dB以下

20mよりも外側の住宅（道路に面する地域）に対する基準値

2.0mよりも外側の建物に対する環境基準値は地域別の基準値を適用



環境基準値	(A地域)	(C地域)
昼間	60 dB以下	65 dB以下
夜間	55 dB以下	60 dB以下
該当箇所	No.1 No.2 No.4	No.3

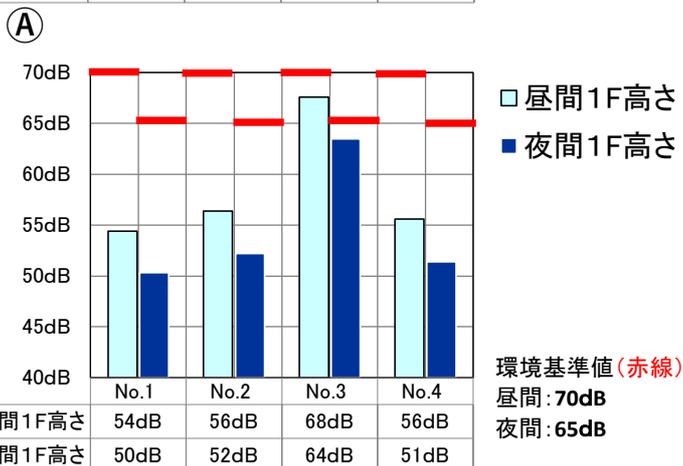
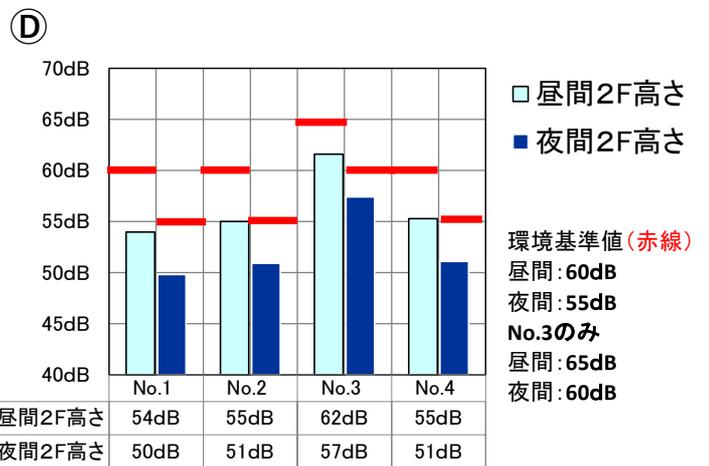
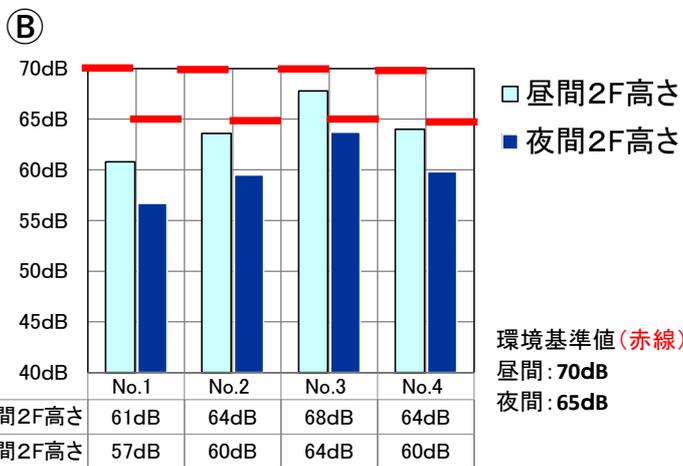
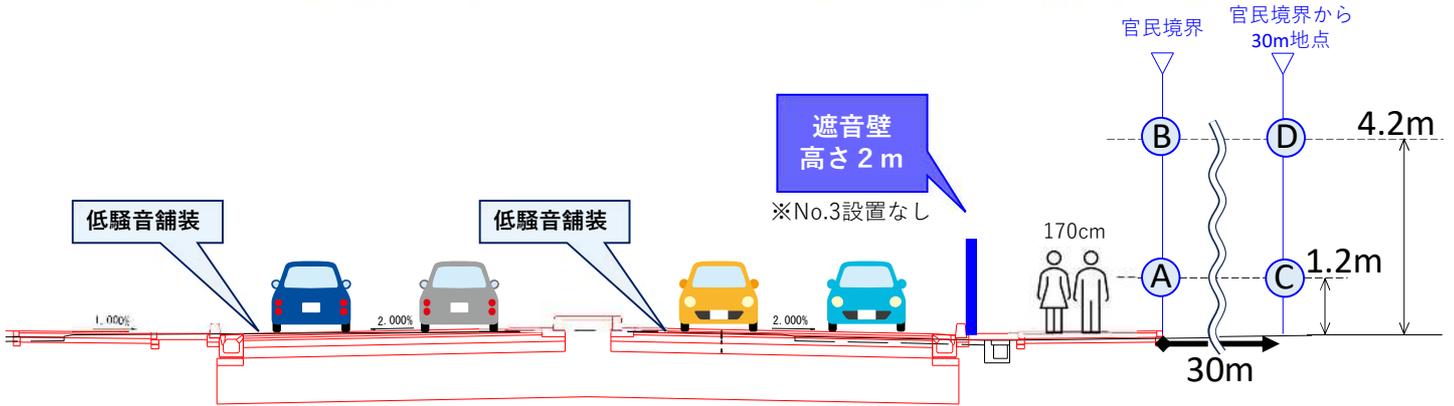
補足：A地域は住居専用地域、C地域は商工業地域

令和7年度の検討内容（生活環境（騒音）対策）

「歩車道境界」に遮音壁を設置した場合の騒音予測結果

- 高さ2mの遮音壁を「設置箇所図」のとおり設置することで、各予測地点で環境基準値を下回った
- なお、No.3は遮音壁がなくても環境基準値を下回った

遮音壁設置箇所図



表示している内容は素案であり、確定していることではない

令和7年度の検討内容（生活環境（騒音）対策）

「歩車道境界」に遮音壁を設置した場合の騒音予測結果



歩行者等を視認できるように
上半分を透明な遮音壁とした



景観に配慮しダークブラウン色とした

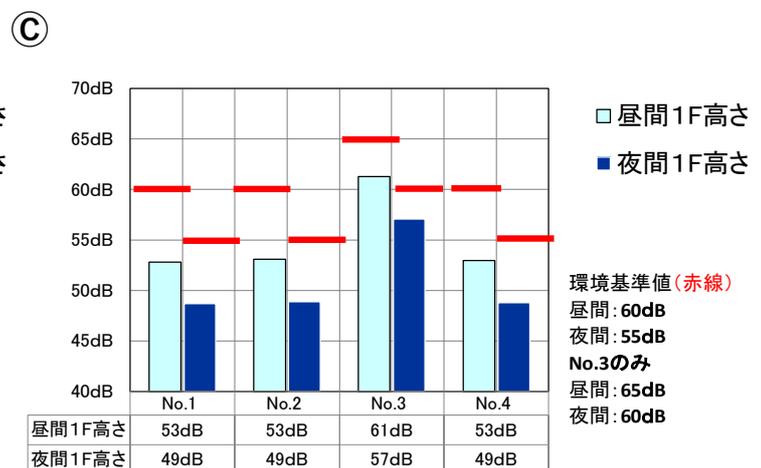
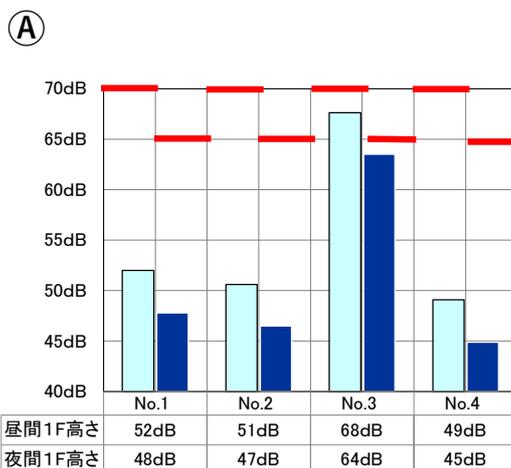
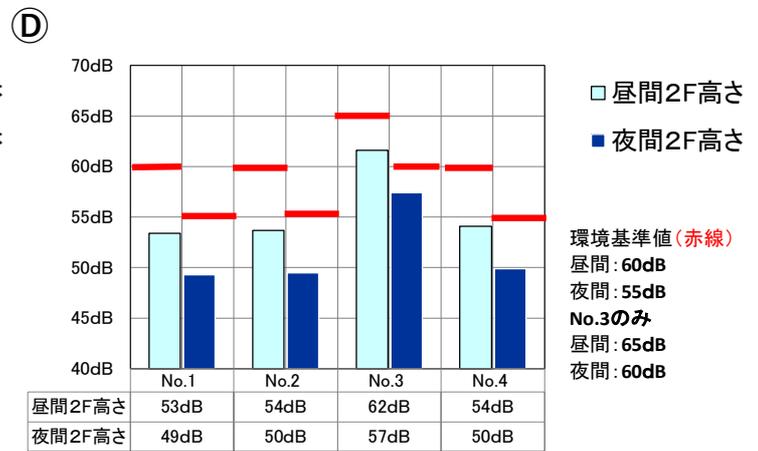
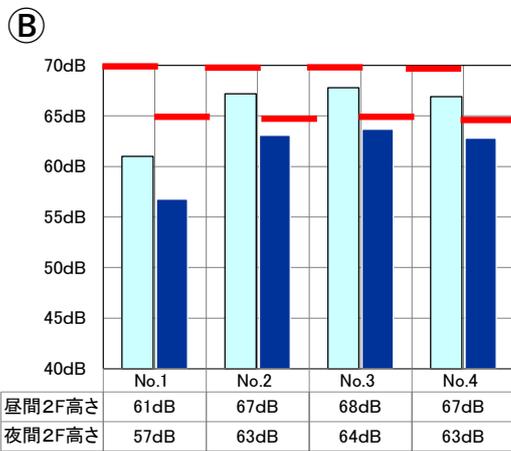
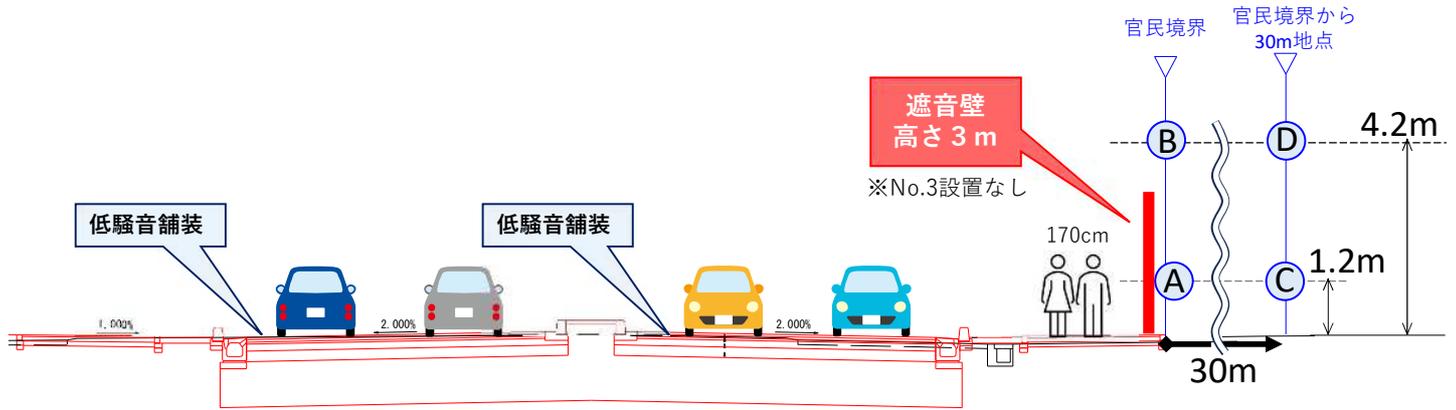


令和7年度の検討内容（生活環境（騒音）対策）

「官民境界」に遮音壁を設置した場合の騒音予測結果

- 高さ3mの遮音壁を「設置箇所図」のとおり設置することで、各予測地点で環境基準値を下回った
- なお、No.3は遮音壁がなくても環境基準値を下回った

遮音壁設置箇所図



表示している内容は素案であり、確定していることではない

令和7年度の検討内容（生活環境（騒音）対策）

「歩車道境界」に遮音壁を設置した場合の騒音予測結果



景観に配慮しグレー色とした



歩行者等を視認できるように道路との
接道箇所は透明な遮音壁とした



2-1. 振動の予測について 第1回オープンハウス型説明会で提示した資料であり、新たに検討した内容ではありません

- 浦和野田線整備後の振動の予測を以下3箇所で実施したところ、いずれの箇所においても要請限度は満足する結果となりましたが、現状に比べ悪化することから、少しでも振動を低減できるよう、対策を検討していきます。

【位置図・横断面図】



【振動値の目安】

振動レベル (dB)	震度	人の感覚	屋内の状況
95~105	5強	非常な恐怖を感じる。 多くの人が、行動に支障を感じる。	棚にある食器類、書棚の本の多くが落ちる。 テレビが台から落ちることがある。 タンスなど重い家具が倒れることがある。 変形によりドアが開かなくなることがある。
	5弱	多くの人が、身の安全を図ろうとする。 一部の人、行動に支障を感じる。	つり下げ物は激しく揺れ、棚にある食器類、本棚の本が落ちることがある。 座りの悪い置物の多くが倒れ、家具が移動することがある。
85~95	4	かなりの恐怖感があり、一部の人、身の安全を図ろうとする。 眠っている人のほとんどが、目を覚ます。	つり下げ物は大きく揺れ、棚にある食器類は音を立てる。 座りの悪い置物が、倒れることがある。
75~85	3	屋内にいる人のほとんどが、揺れを感じる。 恐怖感を覚える人もいる。	棚にある食器類が、音をたてることがある。
65~75	2	屋内にいる人の多くが、揺れを感じる。 眠っている人の一部が、目を覚ます。	電灯などのつり下げ物が、わずかに揺れる。
55~65	1	屋内にいる人の一部が、わずかな揺れを感じる。	コップ等の水がわずかに揺れる。
55以下	0	人は揺れを感じない。	

参考文献: 気象庁震度階級関連解説表

【予測結果】

予測地点	予測結果		要請限度		現状値	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
No.1	54dB	53dB	65dB	60dB	32dB	29dB
No.2	52dB	51dB			26dB	25dB
No.3	53dB	53dB	70dB	65dB	31dB	28dB

【予測条件】

- 予測箇所: 道路と民地の境界(歩道端部)
- 計画交通量: 28,000台/日
- 車線数・幅員: 4車線、25m
- 走行速度: 60km/h
- 時間帯: 昼間: 6:00~22:00
夜間: 22:00~6:00
- 路面状況: 平坦道路・排水性舗装

1

2-2. 振動対策について 第1回オープンハウス型説明会で提示した資料であり、新たに検討した内容ではありません

対策案	イメージ	概要・効果
舗装の平坦性確保	<p>舗装の修繕</p> <p>整備前</p> <p>ひび割れやわだちの改善 ↓ 振動の抑制</p> <p>整備後</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通による振動の要因として、路面の平坦性が大きく影響する。(段差やひび割れ、わだちなどによる影響) 道路を新設する際には、基準に基づき平坦性を確保する。また、舗装の継ぎ目の箇所に留意する。 経年劣化に伴い、平坦性が損なわれた場合には、舗装の修繕により平坦性の回復を図ることで振動を抑制する。
車道と住宅との間の空間を広く確保	<p>浦和野田線3Dモデルキャプチャ画像</p>	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地側の歩道を河川側の歩道に比べ1m広く確保する。 振動源(車道)を遠ざけることで振動を低減する。
土質を考慮した道路構造の決定	<p>各種調査を実施</p> <p>調査を踏まえ、道路の構造を決定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 軟弱地盤の場合、振動の影響が大きくなる場合が多い。 道路を築造するうえでは、土質調査を行った上で、必要な対策を検討し、最適な道路(舗装)構造を決定することで、振動を抑制する。

2