

8.5 その他の項目

8.5.1 地域交通

(1) 調査の方法・予測手法

1) 車両の走行による地域交通への影響

(工事中：資機材の運搬車両の走行、存在・供用時：廃棄物運搬車両の走行)

車両の走行による地域交通への影響の調査、予測及び評価の手法を表 8.5.1-1(1)及び(2)に示す。

表 8.5.1-1(1) 調査、予測及び評価の手法（車両の走行による地域交通への影響）

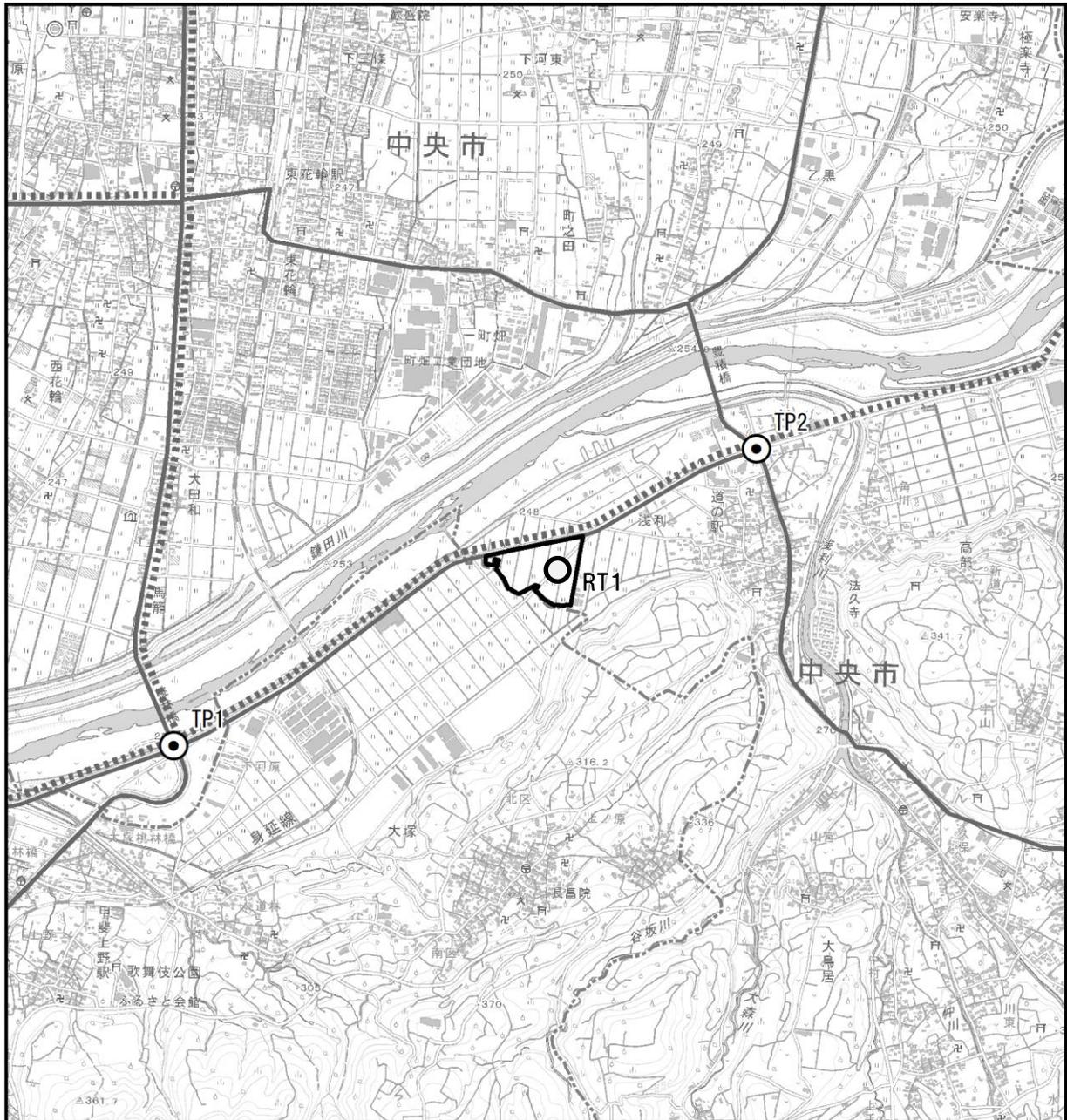
項目		影響要因 の区分	調査、予測及び評価の手法	選定理由
環境影響評価 項目の区分				
地域交通	地域交通	存在・工事中・供用時・資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響	1 調査すべき情報 (1)交通量の状況 (2)交通渋滞の状況	地域交通の状況を把握可能な項目とした。
			2 調査の基本的な手法 (1)交通量の状況 【文献その他の資料調査】 「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」により情報を収集・整理・解析する。 【現地調査】 交差点部における方向別交通量を調査し、調査結果の整理及び解析を行う。 (2)交通渋滞の状況 【現地調査】 渋滞長及び滞留長を計測する方法、滞留末尾の車両が交差点を通過するまでの時間を計測する方法、及び信号サイクル長・各信号の表示長さをストップウォッチにより計測する方法。	地域交通の状況を把握可能な一般的な手法とした。
			3 調査地域 対象事業実施区域及びその周辺とする。	車両の走行により地域交通に影響がおよぶおそれのある地域とした。
			4 調査地点 (1)交通量の状況 【文献その他の資料調査】 「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」による情報の調査地点とする。 【現地調査】 桃林橋南詰交差点及び豊積橋南交差点の2地点(TP1~TP2各4方向)及び農道1地点(RT1 2方向)とする(図8.5.1-1参照)。 (2)交通渋滞の状況 【現地調査】 桃林橋南詰交差点及び豊積橋南交差点の2地点(TP1~TP2各4方向)とする(図8.5.1-1参照)。 調査地点の選定理由は表8.5.1-2に示すとおりである。	主要な車両走行ルート上の、資機材の運搬車両及び廃棄物運搬車両が集中し、渋滞等の状況が変化する可能性が考えられる交差点及び、施設の整備により通行できなくなり、周辺の交通量に影響をおよぼす可能性がある農道を選定した。

表 8.5.1-1(2) 調査、予測及び評価の手法（車両の走行による地域交通への影響）

項目		影響要因 の区分	調査、予測及び評価の手法	選定理由
環境影響評価 項目の区分				
地域交通	地域交通	存在・供用時・資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響	5 調査期間等 (1) 交通量の状況 【文献その他の資料調査】 入手可能な最新の資料とする。 【現地調査】 平日及び土曜日の各1日（計2回）の24時間とする。 (2) 交通渋滞の状況 【現地調査】 平日及び土曜日の各1日（計2回）の6:00~19:00とする。	年間を通じた交通状況が把握できる時期を代表する1日とし、渋滞状況については渋滞発生のおそれがある時間帯とした。
			6 予測の基本的な手法 工事中の交差点について、交差点飽和度（需要率）を算出する方法。 存在・供用時の交差点について、交差点飽和度（需要率）を算出する方法。 道路断面について、道路の混雑度を算出する方法。	「道路の交通容量(昭和59年9月(社)日本道路協会)」に規定される方法とした。
			7 予測地域 「3 調査地域」と同じ地域とする。	車両の走行により地域交通に影響がおよぶおそれのある地域とした。
			8 予測地点 工事中は「4 調査地点」のうち、桃林橋南詰交差点及び豊積橋南交差点の2地点とする。存在・供用時には、交差点2地点及び、国道140号の対象事業実施区域への入口付近の断面1地点とする。	調査対象地域のうち、事業関連車両が集中する地点とした。
			9 予測時期等 (1) 資機材の運搬車両の走行 資機材の運搬車両の走行による影響が最大となる時期とする。 (2) 廃棄物運搬車両の走行 施設の稼働が定常となる時期とする。	工事の施工中の車両の走行による影響が最大となる時期、及び事業の実施後事業活動が定常に達した時期とした。
			10 評価の手法 (1) 環境影響の回避・最小化・代償に沿った配慮に関する評価 資機材の運搬車両走行及び廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響について、実行可能な範囲内で回避・最小化・代償の方針に沿った配慮が行われているかを検討する。	評価については、回避・最小化・代償に係る評価による手法とした。

表 8.5.1-2 調査地点の選定理由（地域交通）

調査項目	調査地点No.	地点の説明	選定理由
地域交通	TP1	桃林橋南詰交差点	対象事業実施区域の西側最寄りの交差点であり、資機材運搬車両及び廃棄物運搬車両の出入りで通過し、地域交通に対する影響が生じるおそれのある地点。
	TP2	豊積橋南交差点	対象事業実施区域の東側最寄りの交差点であり、資機材運搬車両及び廃棄物運搬車両の出入りで通過し、地域交通に対する影響が生じるおそれのある地点。
	RT1	対象事業実施区域周辺	対象事業の実施により、使用できなくなる農道であり、その農道の利用状況が把握できる地点。



【凡例】

- 対象事業実施区域
- 資材運搬車両 走行ルート(工事中)
- 廃棄物運搬車両 走行ルート(供用時)
- 調査地点(地域交通、TP1~TP2)
- 調査地点(地域交通、RT1)

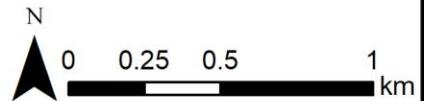


図 8.5.1-1 調査地点 (地域交通)

(2) 調査の結果

既存資料は最新の資料を対象として行った。

地域交通の調査実施日は表 8.5.1-3 に示すとおりである。

なお、交通量の調査日は、平日については標準的な交通量を把握することを目的として月曜日及び金曜日を避けて設定し、休日については、資機材の運搬車両及び廃棄物運搬車両の走行が想定される土曜日に設定した。

表 8.5.1-3 調査実施日（地域交通）

調査項目		調査実施日
交差点部交通量	方向別交通量 (自動車・歩行者・自転車)	令和5年2月9日(木) 0:00 ~ 24:00 (平日)
	渋滞長及び滞留長 信号現示	令和5年2月18日(土) 0:00 ~ 24:00 (休日) 渋滞長、滞留長及び信号現示は6:00 ~ 19:00
断面部交通量 (農道)	方向別交通量 (自動車・歩行者・自転車)	令和5年2月9日(木) 0:00 ~ 24:00 (平日)
		令和5年2月18日(土) 0:00 ~ 24:00 (休日)

1) 交通量の状況

① 既存資料調査

既存資料調査については、「第4章 地域特性、4.3 地域の社会的状況、4.3.5 交通」(96 ページ) に示すとおりである。

② 現地調査

(7) 交差点部交通量

交差点部交通量の総流入交通量の調査結果を表 8.5.1-4 に示す。

交差点部交通量が最も多かったのは、TP2 豊積橋南交差点の平日で 26,924 台であった。
大型車混入率が最も高かったのは、TP2 豊積橋南交差点の平日で 12.2 %であった。

表 8.5.1-4 現地調査結果（地域交通 交差点交通量）

地点名		総流入交通量（台・24時間）				大型車 混入率 （%）	横断人数 （人・24時間）	
		大型車	小型車	車両合計	二輪車		歩行者	自転車
TP1 桃林橋南詰交差点	平日	2,557	20,460	23,017	260	11.1	35	162
	休日	1,466	19,325	20,791	415	7.1	67	134
TP2 豊積橋南交差点	平日	3,253	23,404	26,657	267	12.2	62	426
	休日	2,059	22,709	24,768	497	8.3	105	243

(4) 断面部交通量

断面部交通量の調査結果を表 8.5.1-5、平均走行速度の調査結果を表 8.5.1-6 に示す。

断面部交通量は、平日に合計 452 台、休日に 346 台であった。

表 8.5.1-5 現地調査結果（地域交通 断面部交通量）

調査地点		断面交通量（台・24時間）				大型車 混入率 （%）	横断人数 （人・24時間）	
		大型車	小型車	二輪車	合計		歩行者	自転車
RT1	平日	8	434	10	452	1.8	6	36
	休日	1	331	14	346	0.3	10	25

表 8.5.1-6 現地調査結果（地域交通 断面部平均走行速度）

調査地点		平均走行速度（km/h）	
		大型車	小型車
RT1	平日	17	43
	休日	31	33

2) 交通渋滞の状況

① 既存資料調査

対象事業実施区域周辺における交通渋滞の状況に関して、既存の調査結果はなかった。

② 現地調査

渋滞長及び滞留長の調査結果を表 8.5.1-7 及び表 8.5.1-8 に示す。

また信号現示の調査結果を表 8.5.1-9 及び表 8.5.1-10 に示す。

渋滞状況をみると、休日より平日の方が渋滞長は長く、朝夕の出勤時間帯に甲府市街地や中央市街地、TP2 の東側の工業団地へ移動する車両で渋滞が発生していた。

表 8.5.1-7 現地調査結果（交通渋滞調査 TP1 桃林橋南詰交差点）

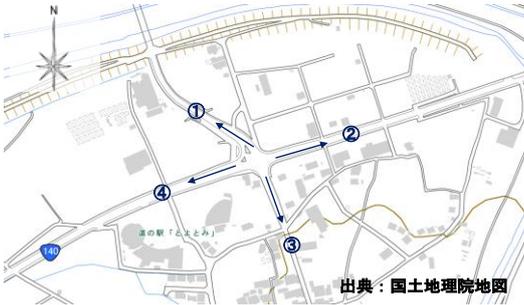
方向	平日				休日			
	最大滞留長 (m)	発生時刻	最大渋滞長 (m)	発生時刻	最大滞留長 (m)	発生時刻	最大渋滞長 (m)	発生時刻
①	430	8:10	220	8:10	100	7:30 13:40 15:30 17:10	0	-
②	210	7:50 17:40	20	13:10 17:40	220	16:30	70	15:20
③	90	7:50 8:00 8:40	20	8:10	60	11:20 13:00 17:20	0	-
④	350	7:40	80	17:30	190	13:50	40	9:30



出典：国土地理院地図

表 8.5.1-8 現地調査結果（交通渋滞調査 TP2 豊積橋南交差点）

方向	平日				休日			
	最大滞留長 (m)	発生時刻	最大渋滞長 (m)	発生時刻	最大滞留長 (m)	発生時刻	最大渋滞長 (m)	発生時刻
①	460	7:20 7:30 18:00 18:10 18:20	370	18:20	320	17:30	180	17:30
②	940	17:20	780	17:20	200	11:10 16:20	20	11:10 16:20
③	200	8:00 8:10	80	8:00	120	17:30	10	17:30
④	1,160	7:40	1,090	7:40	240	13:10	40	13:10



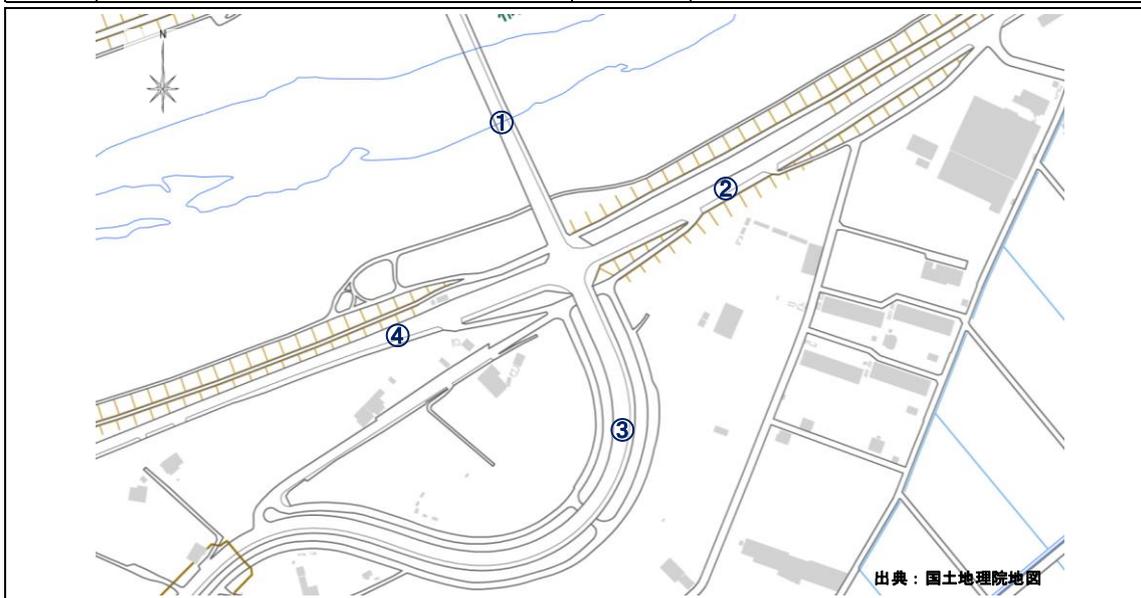
出典：国土地理院地図

表 8.5.1-9(1) 現地調査結果 (信号現示 TP1 桃林橋南詰交差点 平日調査)

《信号現示調査表》

平日・休日

調査地点	桃林橋南詰交差点	調査日	令和5年2月9日(木)
路線名	国道140号	調査時間	6時00分～19時00分(13H)



(単位：秒)

	第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示	第7現示	第8現示	合計
6時台	40	8	2	31	11	2			94
7時台	51	8	2	42	11	2			116
8時台	55	8	2	42	11	2			120
9時台	42	8	2	35	11	2			100
10時台	42	8	2	35	11	2			100
11時台	42	8	2	35	11	2			100
12時台	45	8	2	36	9	2			102
13時台	42	8	2	35	11	2			100
14時台	41	8	2	32	10	2			95
15時台	42	8	2	35	11	2			100
16時台	38	8	2	35	11	2			96
17時台	38	16	2	45	11	2			114
18時台	55	8	2	42	11	2			120
平均	44.1	8.6	2.0	36.9	10.8	2.0			104.4

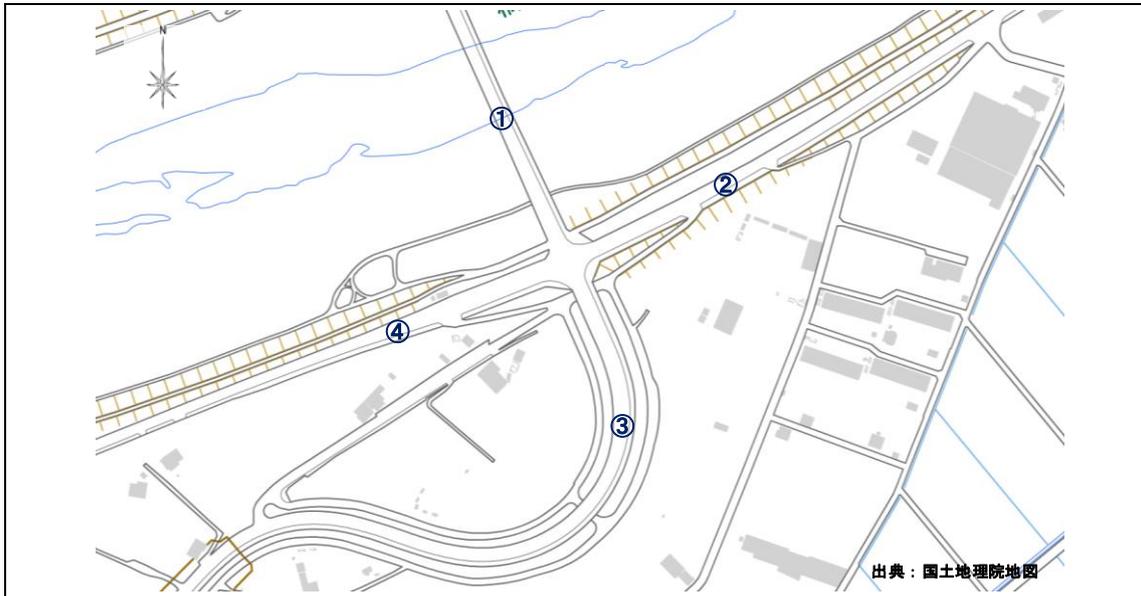
※黄色のある現示については、黄色の網を掛けています。

表 8.5.1-9(2) 現地調査結果 (信号現示 TP1 桃林橋南詰交差点 休日調査)

《信号現示調査表》

平日 (休日)

調査地点	桃林橋南詰交差点	調査日	令和5年2月18日(土)
路線名	国道140号	調査時間	6時00分～19時00分(13H)



(単位：秒)

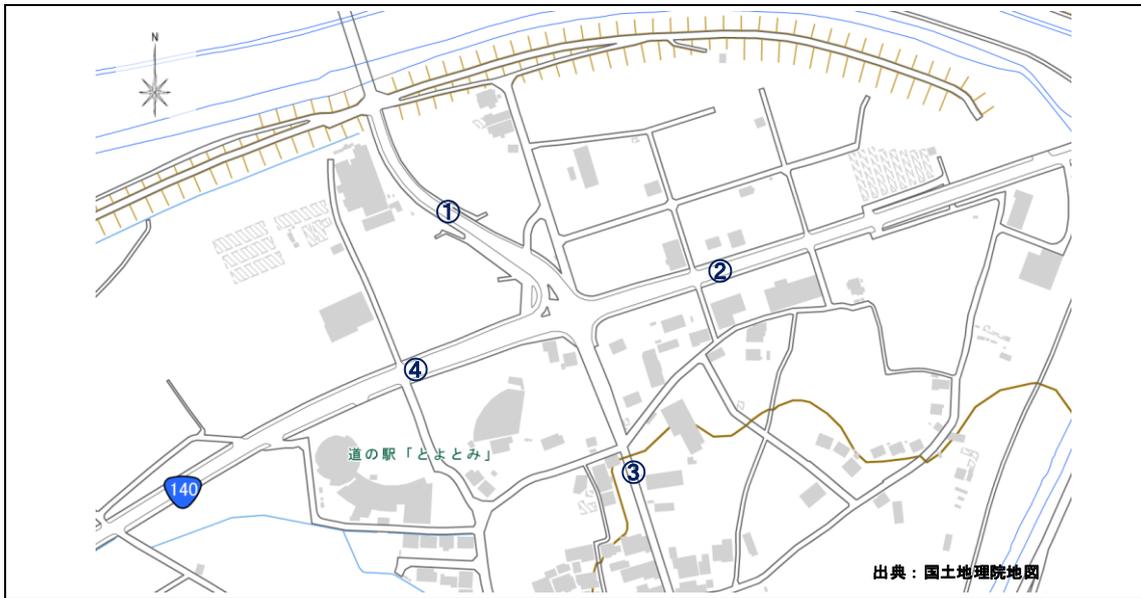
	第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示	第7現示	第8現示	合計
6時台	34	8	2	26	8	2			80
7時台	42	8	2	35	11	2			100
8時台	41	8	2	32	10	2			95
9時台	47	8	2	38	11	2			108
10時台	42	8	2	35	11	2			100
11時台	42	8	2	35	11	2			100
12時台	42	8	2	35	11	2			100
13時台	42	8	2	35	11	2			100
14時台	42	8	2	35	11	2			100
15時台	42	8	2	35	11	2			100
16時台	42	8	2	35	11	2			100
17時台	42	8	2	35	11	2			100
18時台	42	10	2	35	11	2			102
平均	41.7	8.2	2.0	34.3	10.7	2.0			98.8

※黄色のある現示については、黄色の網を掛けています。

表 8.5.1-10(1) 現地調査結果 (信号現示 TP2 豊積橋南交差点 平日調査)
《信号現示調査表》

平日・休日

調査地点	3-2. 豊積橋南交差点	調査日	令和5年2月9日(木)
路線名	国道140号	調査時間	6時00分～19時00分(13H)



(単位：秒)

	第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示	第7現示	第8現示	合計
6時台	45	8	2	29	9	2			95
7時台	59	8	2	33	10	2			114
8時台	63	17	2	35	10	2			129
9時台	59	8	2	33	10	2			114
10時台	63	8	2	35	10	2			120
11時台	63	8	2	35	10	2			120
12時台	46	10	2	32	10	2			102
13時台	63	8	2	35	10	2			120
14時台	63	8	2	35	10	2			120
15時台	63	8	2	35	10	2			120
16時台	63	8	2	35	10	2			120
17時台	57	17	2	32	10	2			120
18時台	61	17	2	34	10	2			126
平均	59.1	10.2	2.0	33.7	9.9	2.0			116.9

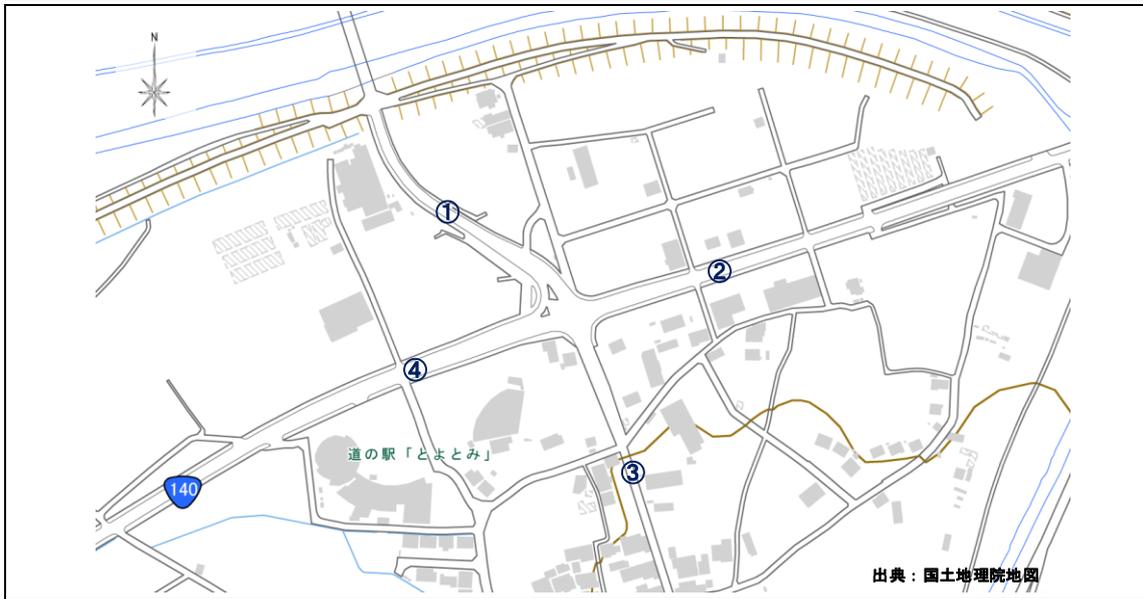
※黄色のある現示については、黄色の網を掛けています。

表 8.5.1-10(2) 現地調査結果 (信号現示 TP2 豊積橋南交差点 休日調査)

《信号現示調査表》

平日 (休日)

調査地点	3-2. 豊積橋南交差点	調査日	令和5年2月18日(土)
路線名	国道140号	調査時間	6時00分～19時00分(13H)



(単位：秒)

	第1現示	第2現示	第3現示	第4現示	第5現示	第6現示	第7現示	第8現示	合計
6時台	38	8	2	31	10	2			91
7時台	49	8	2	34	10	2			105
8時台	63	8	2	35	10	2			120
9時台	63	8	2	35	10	2			120
10時台	63	14	2	35	10	2			126
11時台	63	8	2	35	10	2			120
12時台	63	8	2	35	10	2			120
13時台	63	8	2	35	10	2			120
14時台	63	8	2	35	10	2			120
15時台	63	11	2	35	10	2			123
16時台	63	10	2	35	10	2			122
17時台	63	8	2	35	10	2			120
18時台	63	8	2	35	10	2			120
平均	60.0	8.8	2.0	34.6	10.0	2.0			117.5

※黄色のある現示については、黄色の網を掛けています。

(3) 予測の結果

1) 資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響

① 交差点における交通量の状況

(7) 予測地域

対象事業実施区域及びその周辺とする。

(4) 予測地点

現地調査地点のうち、桃林橋南詰交差点及び豊積橋南交差点の2地点とする。

(ウ) 予測対象時期

資機材の運搬車両の走行による影響が最大となる時期とする。

(I) 予測手法

7) 予測手順

交通飽和度の指標として、交差点部の「需要率」を算出し、現況と将来を対比することで影響の程度を把握した。

需要率（交差点部）については「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」（平成19年6月、一般社団法人交通工学研究会）に示された方法により算出した。

4) 予測式

交差点部の需要率は、各信号現示の需要率の合計として求めた。各現示の需要率は、同時に流れる交通流のうち最大の値とした。

需要率と飽和交通流率は以下の基本式により算出し、表 8.5.1-11～表 8.5.1-13 に示す値を使用した。

$$\rho = Q / S_A$$

$$S_A = S_B \cdot \alpha_W \cdot \alpha_G \cdot \alpha_T \cdot \alpha_{RT} \cdot \alpha_{LT}$$

ρ : 需要率

Q : 実交通量 [台/時]

S_A : 車線の飽和交通流率 [台/有効青1時間]

S_B : 飽和交通流率の基本値 [pcu/有効青1時間]

α_W : 車線幅員の補正率

α_G : 縦断勾配の補正率

α_T : 大型車混入の補正率

$$\alpha_T = 100 / ((100 - T) + E_T \cdot T)$$

E_T : 大型車の乗用車換算係数 (=1.7)

T : 大型車混入率 [%]

α_{RT} : 右折車混入の補正率 (直進・右折混用車線がない場合 : =0)

α_{LT} : 左折車混入の補正率

表 8.5.1-11 飽和交通流率の基本値 (S_B)

車線の種類	飽和交通流率 (pcu/有効青1時間)
直線車線	2,000
左折車線	1,800
右折車線	1,800

表 8.5.1-12 車線幅員による補正率 (α_w)

車線幅員 (m)	補正率
2.50 ~ 3.00	0.95
3.00 ~ 3.50	1.00

表 8.5.1-13 縦断勾配による補正率 (α_G)

縦断勾配 (%)	補正率
-6	0.95
-5	0.96
-4	0.97
-3	0.98
-2	0.99
-1	1.00
0	1.00
1	1.00
2	0.95
3	0.90
4	0.85
5	0.80
6	0.75

また、車線の種類によって以下の式を用いた。その他の車線については、基本式を使用した。

[右折専用車線 (右折専用現示あり)]

$$\rho = \frac{q_R \cdot K_{ER} \cdot 3,600 / C}{S}$$

ρ : 需要率

q_R : 実交通量 [台/時]

K_{ER} : 右折車のさばけ台数の増分 (大型交差点 : 2台)

C : サイクル長 [秒]

S : 車線の補正済み飽和交通流率 [台/有効青1時間]

[直進・左折混用車線（専用現示なし。歩行者の影響あり。)]

$$\alpha_{LT} = \frac{100}{(100 - L) + E_{LT} \cdot L}$$

L : 左折混入率 [%]

E_{LT} : 直進車換算係数（左折車等量）

$$E_{LT} = \frac{1.1G}{(1 - f_P) G_P + (G - G_P)}$$

G : 有効青時間 [秒]

f_P : 横断歩行者による低減率（表 8.5.1-14）

予測地点におけるサイクル長が 90~120 であり、歩行者・自転車交通量が少ないことから、低減率は 0.18 または 0.13 となるが、安全側の視点から 0.18 を採用した。

G_P : 歩行者用青時間 [秒]

表 8.5.1-14 左折専用車線の横断歩行者による低減率（ f_P ）

横断歩道長 L (m)	サイクル長 (秒)	歩行者交通量（往復合計, 人/サイクル）			
		5	20	40	60
$L = 20$	60	0.27	0.63	0.75	0.82
	90	0.18	0.51	0.74	0.81
	120	0.13	0.45	0.71	0.81

ウ) 予測条件

i 交差点の車線状況

交差点部の車線状況を図 8.5.1-2 及び図 8.5.1-3 に示す。

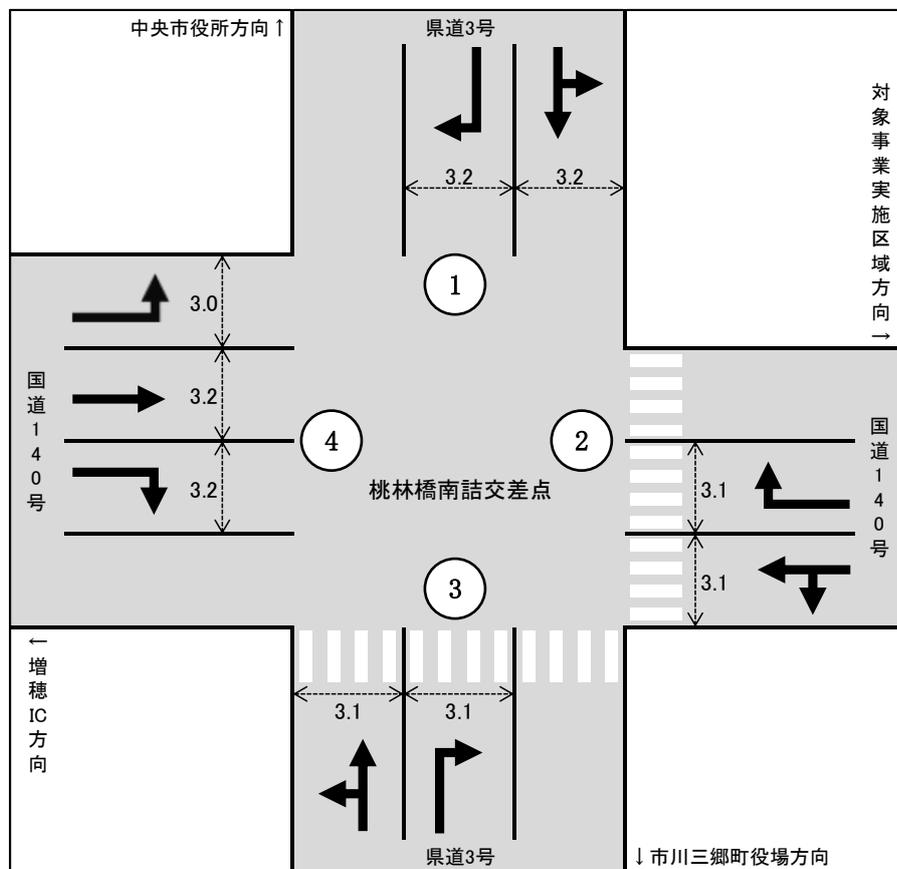


図 8.5.1-2 車線状況 (桃林橋南詰交差点)

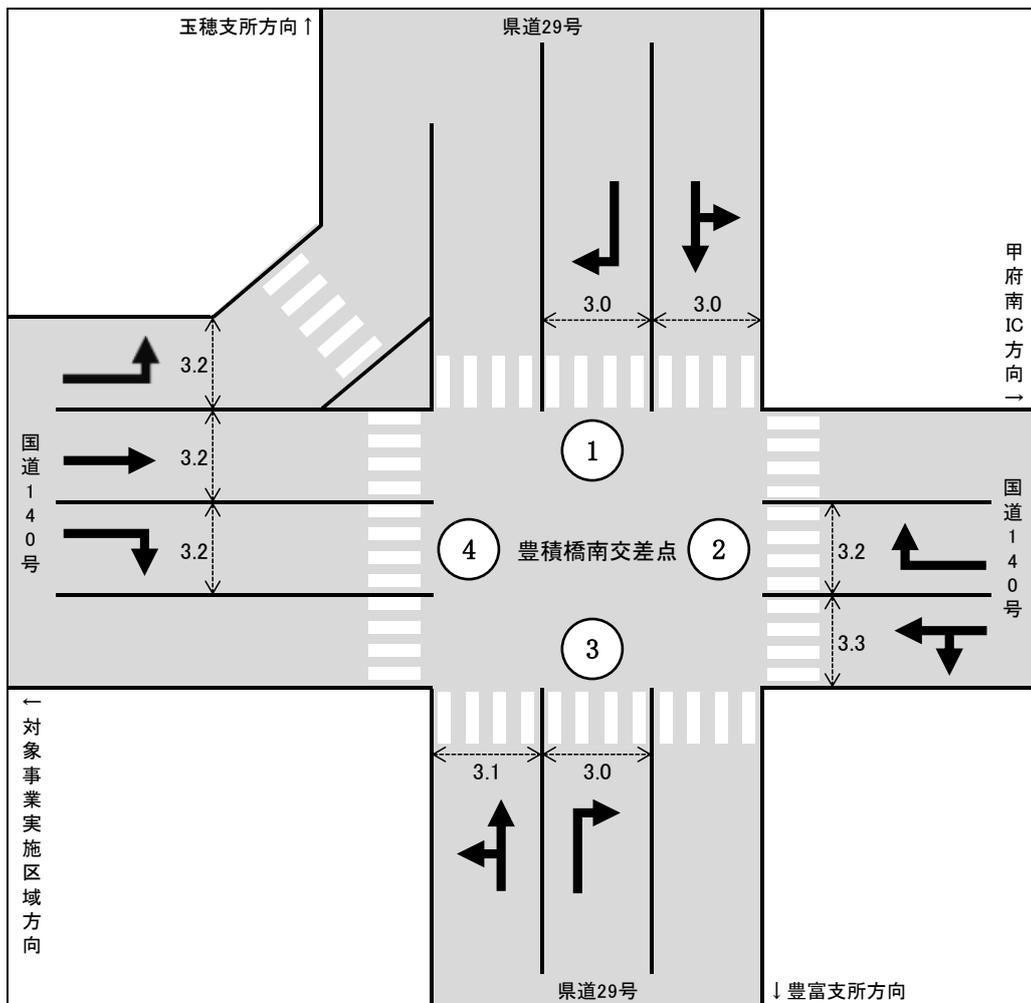


図 8.5.1-3 車線状況（豊積橋南交差点）

ii 交通条件

現況の交通量を表 8.5.1-15 及び表 8.5.1-16 に、工事時に増加する車両台数を表 8.5.1-17 及び表 8.5.1-18 に、予測に用いる交通量を表 8.5.1-19 及び表 8.5.1-20 にそれぞれ示す。

各交差点における現況調査結果を基本とし、農道における断面交通量を交差点の東西方向の交通量に加え、さらに資機材の運搬車両の走行台数を加えることで、将来の交通量とした。

なお、予測対象期間は、資材等の運搬による排出ガス量が最大となる、盛土運搬車両の交通量を対象とした。搬入土量は造成面積と盛土高さから最大 160,000m³ と算出し、この量の盛土を 1 年間で均等に搬入するものとして搬入車両台数を設定した。

また、休日について、日曜日は休工であるが、土曜日には建築工事等を実施する可能性があることから、休日における交通量調査結果を用いて休日の将来交通量も求めた。

表 8.5.1-15(1) 現況の交差点交通量（桃林橋南詰交差点・平日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	113	5.3	122	11.5	73.8	20	20.0	309	20.4	5.2	78	1.3	93	1.1	1.1	2	0.0	297	10.4	107	5.6
7:00~8:00	267	2.6	355	6.2	68.7	59	25.4	413	9.7	5.1	127	2.4	212	1.9	0.0	1	0.0	456	10.7	234	2.1
8:00~9:00	210	5.2	336	7.7	71.7	71	14.1	359	19.8	10.3	103	1.0	177	1.1	0.6	3	33.3	515	12.0	209	2.9
9:00~10:00	107	9.3	146	12.3	50.7	75	28.0	326	29.8	7.4	85	4.7	135	1.5	1.5	0	-	329	23.1	159	5.7
10:00~11:00	124	12.1	153	9.8	42.5	68	25.0	324	22.5	9.9	57	5.3	111	4.5	2.7	4	50.0	312	23.4	156	7.1
11:00~12:00	138	5.8	158	14.6	38.0	63	15.9	325	20.9	13.8	50	4.0	89	3.4	3.4	2	0.0	299	25.4	144	7.6
12:00~13:00	113	8.0	182	6.0	42.3	76	13.2	314	17.5	12.1	45	6.7	79	3.8	6.3	1	100.0	240	8.3	139	10.8
13:00~14:00	105	8.6	159	8.8	40.3	69	18.8	337	25.2	8.9	55	1.8	83	3.6	2.4	8	12.5	323	30.0	139	11.5
14:00~15:00	124	8.9	157	7.6	35.7	68	25.0	328	20.4	12.2	50	8.0	102	3.9	2.0	3	33.3	391	19.4	137	7.3
15:00~16:00	127	5.5	173	6.4	30.6	68	20.6	369	16.3	7.9	51	3.9	103	6.8	5.8	3	33.3	240	27.5	136	6.6
16:00~17:00	146	2.7	189	6.9	39.2	91	11.0	362	7.7	10.5	64	7.8	117	5.1	0.9	6	33.3	365	17.0	157	7.0
17:00~18:00	224	2.2	267	7.5	35.2	152	7.2	386	8.0	8.3	73	4.1	127	2.4	0.8	4	75.0	439	9.6	235	5.5
18:00~19:00	214	0.0	260	1.9	26.2	108	2.8	477	3.8	12.6	42	0.0	80	1.3	1.3	3	0.0	299	4.7	162	2.5

表 8.5.1-15(2) 現況の交差点交通量（桃林橋南詰交差点・休日）

入方向	①					②					③					④					
	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	57	12.3	77	11.7	62.3	23	8.7	197	22.3	4.6	35	2.9	35	0.0	0.0	1	0.0	179	14.5	36	11.1
7:00~8:00	97	8.2	150	6.7	62.0	33	30.3	301	13.3	5.3	97	6.2	87	3.4	2.3	2	0.0	364	9.6	90	3.3
8:00~9:00	128	8.6	152	8.6	51.3	52	15.4	310	11.3	8.4	84	3.6	127	0.8	0.8	3	66.7	350	9.4	148	3.4
9:00~10:00	110	3.6	158	7.0	46.2	56	23.2	360	13.6	9.4	84	4.8	156	0.6	0.6	2	0.0	425	12.2	168	4.8
10:00~11:00	135	6.7	148	8.1	48.6	71	9.9	360	13.6	7.2	80	3.8	141	2.8	0.7	2	0.0	402	11.7	197	6.1
11:00~12:00	127	2.4	183	2.2	37.7	80	7.5	378	10.1	12.2	74	4.1	136	1.5	1.5	4	0.0	356	12.4	157	3.2
12:00~13:00	157	2.5	177	2.8	34.5	84	8.3	350	6.0	13.4	59	3.4	95	0.0	2.1	4	0.0	324	5.9	163	6.1
13:00~14:00	127	3.1	174	4.6	32.8	59	16.9	347	12.7	8.1	62	8.1	127	0.8	0.8	3	33.3	308	12.3	157	1.9
14:00~15:00	127	3.9	154	5.2	32.5	55	7.3	347	12.1	9.2	45	0.0	106	0.9	3.8	1	0.0	339	10.9	129	3.9
15:00~16:00	156	1.3	185	4.9	31.4	63	3.2	397	8.1	12.1	64	3.1	94	0.0	0.0	2	0.0	331	10.3	152	4.6
16:00~17:00	154	0.0	190	2.1	31.6	93	9.7	394	4.1	10.9	48	2.1	111	3.6	0.9	1	0.0	317	6.9	184	0.5
17:00~18:00	161	0.6	223	3.1	29.1	84	1.2	400	1.3	10.8	62	0.0	128	1.6	1.6	1	0.0	309	5.8	173	2.3
18:00~19:00	130	0.0	185	1.1	30.3	89	1.1	285	1.4	8.8	35	0.0	89	1.1	0.0	1	0.0	245	3.3	110	0.9

表 8.5.1-16(1) 現況の交差点交通量（豊積橋南交差点・平日）

入方向	①					②					③					④					
	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	75	5.3	304	7.2	76.6	90	14.4	284	22.2	1.1	25	12.0	94	5.3	21.3	15	13.3	337	10.1	62	6.5
7:00~8:00	99	5.1	333	5.4	80.8	208	16.8	423	9.9	0.9	65	1.5	293	3.8	18.4	25	0.0	545	10.6	111	9.0
8:00~9:00	109	8.3	319	16.0	61.4	181	19.9	415	14.7	1.9	54	3.7	289	2.4	18.3	45	6.7	490	12.4	122	11.5
9:00~10:00	123	12.2	280	15.0	59.6	134	21.6	335	25.7	4.5	27	7.4	189	5.3	21.7	21	9.5	371	24.0	146	7.5
10:00~11:00	131	6.1	245	18.4	54.7	124	16.9	348	22.1	4.0	23	0.0	194	7.7	17.5	36	5.6	336	22.3	135	8.1
11:00~12:00	145	11.7	229	9.6	46.7	146	18.5	343	19.8	3.2	25	0.0	156	3.2	21.2	20	5.0	334	29.6	120	7.5
12:00~13:00	120	6.7	226	5.8	46.9	119	15.1	312	19.9	4.2	21	0.0	139	2.2	23.7	30	6.7	297	16.8	123	6.5
13:00~14:00	116	15.5	253	13.8	51.0	130	24.6	341	22.3	5.6	23	0.0	156	5.8	18.6	32	6.3	318	19.8	117	12.0
14:00~15:00	124	8.9	266	19.2	53.8	152	15.8	344	22.7	5.5	0	—	161	5.6	21.7	34	2.9	318	23.0	126	5.6
15:00~16:00	121	7.4	270	11.9	48.9	156	19.2	379	16.9	5.3	66	3.0	208	5.8	17.3	32	12.5	332	20.2	128	10.9
16:00~17:00	121	6.6	351	7.4	45.6	219	10.0	391	10.7	8.7	34	2.9	203	4.4	16.3	35	2.9	393	18.6	144	8.3
17:00~18:00	133	7.5	334	4.5	44.6	268	6.3	405	9.6	2.7	24	4.2	220	1.4	18.6	66	4.5	446	10.8	168	3.6
18:00~19:00	163	1.8	353	4.5	40.5	247	4.5	412	4.4	4.6	25	0.0	168	0.6	25.0	46	2.2	331	4.5	170	5.3

表 8.5.1-16(2) 現況の交差点交通量（豊積橋南交差点・休日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	52	7.7	187	13.9	69.5	72	16.7	214	17.3	1.4	16	6.3	54	1.9	25.9	11	0.0	214	16.4	34	11.8
7:00~8:00	69	4.3	208	11.5	76.0	129	14.0	314	13.7	0.6	42	2.4	151	2.6	12.6	12	0.0	422	7.3	75	5.3
8:00~9:00	97	2.1	256	13.7	56.6	130	23.8	359	12.5	3.3	21	0.0	167	1.8	11.4	23	4.3	379	12.7	94	10.6
9:00~10:00	118	4.2	238	6.7	53.4	137	19.0	390	12.8	4.4	31	3.2	208	4.3	17.3	25	4.0	466	12.0	124	8.9
10:00~11:00	124	6.5	267	13.1	52.8	118	20.3	390	14.4	7.9	28	0.0	197	2.0	22.8	32	6.3	426	13.8	136	7.4
11:00~12:00	133	6.0	278	8.6	42.4	143	9.8	414	9.9	6.8	36	0.0	196	3.1	24.0	52	1.9	418	13.9	109	11.0
12:00~13:00	123	3.3	255	4.3	47.1	148	6.1	391	10.0	4.9	30	3.3	175	0.6	24.6	42	0.0	369	8.9	128	1.6
13:00~14:00	127	5.5	270	7.0	43.3	127	14.2	368	13.3	6.0	32	0.0	185	2.7	20.5	36	0.0	324	11.7	126	4.8
14:00~15:00	141	4.3	240	6.7	47.9	118	17.8	360	13.6	8.3	34	2.9	173	1.7	23.7	45	2.2	355	13.0	132	3.0
15:00~16:00	131	5.3	290	6.2	42.1	174	13.2	418	8.6	9.1	23	0.0	191	2.6	20.9	30	3.3	354	9.3	149	4.7
16:00~17:00	130	3.1	310	3.2	43.2	187	5.9	457	4.2	7.0	43	0.0	198	1.0	17.7	46	2.2	323	7.7	121	2.5
17:00~18:00	129	0.8	328	4.9	48.5	197	2.5	400	3.3	6.8	38	2.6	204	1.0	24.0	47	0.0	338	5.0	128	1.6
18:00~19:00	87	0.0	227	0.9	41.9	138	4.3	311	3.2	7.1	25	0.0	152	0.0	9.9	29	0.0	273	4.0	93	3.2

表 8.5.1-17(1) 工事による増加交通量（桃林橋南詰交差点・平日）

単位：台

入方向	①				②				③				④							
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		① (直進)		② (左折)			
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型		
6:00～7:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	10(0)	0(0)	0	0		
7:00～8:00	0	0	0	0	0	0	14(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	38(0)	0(0)	0	0		
8:00～9:00	0	0	0	0	0	0	55(0)	2(0)	0	0	0	0	0	0	46(30)	2(0)	0	0		
9:00～10:00	0	0	0	0	0	0	18(0)	28(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	29(27)	0	0		
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	16(0)	28(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	27(27)	0	0		
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	9(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	6(0)	27(27)	0	0		
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	13(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	6(0)	0(0)	0	0		
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	9(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	10(0)	27(27)	0	0		
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	11(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	8(0)	27(27)	0	0		
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	11(0)	27(27)	0	0		
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	10(0)	27(27)	0	0		
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	47(30)	0(0)	0	0	0	0	0	0	12(0)	0(0)	0	0		
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	12(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	11(0)	0(0)	0	0		

注) 車両台数は、資機材の運搬車両、その他工事関係車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち資機材の運搬車両及びその他関係車両の台数を表す。

表 8.5.1-17(2) 工事による増加交通量（桃林橋南詰交差点・休日）

単位：台

入方向	①				②				③				④							
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		① (直進)		② (左折)			
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型		
6:00～7:00	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	3(0)	0(0)	0	0		
7:00～8:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0		
8:00～9:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	39(30)	0(0)	0	0		
9:00～10:00	0	0	0	0	0	0	17(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	12(0)	27(27)	0	0		
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	17(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	8(0)	27(27)	0	0		
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	27(27)	0	0		
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0		
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	6(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	27(27)	0	0		
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	14(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	10(0)	27(27)	0	0		
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	11(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0		
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	5(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0		
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	42(30)	1(0)	0	0	0	0	0	0	17(0)	0(0)	0	0		
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0		

注) 車両台数は、資機材の運搬車両、その他工事関係車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち資機材の運搬車両及びその他関係車両の台数を表す。

表 8.5.1-18(1) 工事による増加交通量（豊積橋南交差点・平日）

単位：台

入方向	①				②				③				④							
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		① (直進)		② (左折)			
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型		
6:00～7:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	10(0)	0(0)	0	0		
7:00～8:00	0	0	0	0	0	0	14(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	38(0)	0(0)	0	0		
8:00～9:00	0	0	0	0	0	0	85(30)	2(0)	0	0	0	0	0	0	16(0)	2(0)	0	0		
9:00～10:00	0	0	0	0	0	0	18(0)	28(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	29(27)	0	0		
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	16(0)	28(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	27(27)	0	0		
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	9(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	6(0)	27(27)	0	0		
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	13(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	6(0)	0(0)	0	0		
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	9(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	10(0)	27(27)	0	0		
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	11(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	8(0)	27(27)	0	0		
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	11(0)	27(27)	0	0		
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	10(0)	27(27)	0	0		
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	17(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	42(30)	0(0)	0	0		
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	12(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	11(0)	0(0)	0	0		

注) 車両台数は、資機材の運搬車両、その他工事関係車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち資機材の運搬車両及びその他関係車両の台数を表す。

表 8.5.1-18(2) 工事による増加交通量（豊積橋南交差点・休日）

単位：台

入方向	①				②				③				④							
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		① (直進)		② (左折)			
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型		
6:00～7:00	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	3(0)	0(0)	0	0		
7:00～8:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0		
8:00～9:00	0	0	0	0	0	0	45(30)	0(0)	0	0	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0		
9:00～10:00	0	0	0	0	0	0	17(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	12(0)	27(27)	0	0		
10:00～11:00	0	0	0	0	0	0	17(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	8(0)	27(27)	0	0		
11:00～12:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	27(27)	0	0		
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0		
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	6(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	7(0)	27(27)	0	0		
14:00～15:00	0	0	0	0	0	0	14(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	10(0)	27(27)	0	0		
15:00～16:00	0	0	0	0	0	0	11(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0		
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	5(0)	27(27)	0	0	0	0	0	0	13(0)	27(27)	0	0		
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	12(0)	1(0)	0	0	0	0	0	0	47(30)	0(0)	0	0		
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0		

注) 車両台数は、資機材の運搬車両、その他工事関係車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち資機材の運搬車両及びその他関係車両の台数を表す。

表 8.5.1-19(1) 工事実施中の交差点交通量（桃林橋南詰交差点・平日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	113	5.3	122	11.5	73.8	20	20.0	324	19.4	4.9	78	1.3	93	1.1	1.1	2	0.0	307	10.1	107	5.6
7:00~8:00	267	2.6	355	6.2	68.7	59	25.4	427	9.4	4.9	127	2.4	212	1.9	0.0	1	0.0	494	9.9	234	2.1
8:00~9:00	210	5.2	336	7.7	71.7	71	14.1	416	17.5	8.9	103	1.0	177	1.1	0.6	3	33.3	563	11.4	209	2.9
9:00~10:00	107	9.3	146	12.3	50.7	75	28.0	372	33.6	6.5	85	4.7	135	1.5	1.5	0	-	365	28.8	159	5.7
10:00~11:00	124	12.1	153	9.8	42.5	68	25.0	368	27.4	8.7	57	5.3	111	4.5	2.7	4	50.0	346	28.9	156	7.1
11:00~12:00	138	5.8	158	14.6	38.0	63	15.9	361	26.3	12.5	50	4.0	89	3.4	3.4	2	0.0	332	31.0	144	7.6
12:00~13:00	113	8.0	182	6.0	42.3	76	13.2	327	16.8	11.6	45	6.7	79	3.8	6.3	1	100.0	246	8.1	139	10.8
13:00~14:00	105	8.6	159	8.8	40.3	69	18.8	373	30.0	8.0	55	1.8	83	3.6	2.4	8	12.5	360	34.4	139	11.5
14:00~15:00	124	8.9	157	7.6	35.7	68	25.0	366	25.7	10.9	50	8.0	102	3.9	2.0	3	33.3	426	24.2	137	7.3
15:00~16:00	127	5.5	173	6.4	30.6	68	20.6	409	21.3	7.1	51	3.9	103	6.8	5.8	3	33.3	278	33.5	136	6.6
16:00~17:00	146	2.7	189	6.9	39.2	91	11.0	402	13.7	9.5	64	7.8	117	5.1	0.9	6	33.3	402	22.1	157	7.0
17:00~18:00	224	2.2	267	7.5	35.2	152	7.2	433	7.2	7.4	73	4.1	127	2.4	0.8	4	75.0	451	9.3	235	5.5
18:00~19:00	214	0.0	260	1.9	26.2	108	2.8	489	3.7	12.3	42	0.0	80	1.3	1.3	3	0.0	310	4.5	162	2.5

表 8.5.1-19(2) 工事実施中の交差点交通量（桃林橋南詰交差点・休日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	57	12.3	77	11.7	62.3	23	8.7	204	21.6	4.4	35	2.9	35	0.0	0.0	1	0.0	182	14.3	36	11.1
7:00~8:00	97	8.2	150	6.7	62.0	33	30.3	316	12.7	5.1	97	6.2	87	3.4	2.3	2	0.0	373	9.4	90	3.3
8:00~9:00	128	8.6	152	8.6	51.3	52	15.4	325	10.8	8.0	84	3.6	127	0.8	0.8	3	66.7	389	8.5	148	3.4
9:00~10:00	110	3.6	158	7.0	46.2	56	23.2	404	18.8	8.4	84	4.8	156	0.6	0.6	2	0.0	464	17.0	168	4.8
10:00~11:00	135	6.7	148	8.1	48.6	71	9.9	404	18.8	6.4	80	3.8	141	2.8	0.7	2	0.0	437	16.9	197	6.1
11:00~12:00	127	2.4	183	2.2	37.7	80	7.5	420	15.5	11.0	74	4.1	136	1.5	1.5	4	0.0	390	18.2	157	3.2
12:00~13:00	157	2.5	177	2.8	34.5	84	8.3	365	5.8	12.9	59	3.4	95	0.0	2.1	4	0.0	331	5.7	163	6.1
13:00~14:00	127	3.1	174	4.6	32.8	59	16.9	380	18.7	7.4	62	8.1	127	0.8	0.8	3	33.3	342	19.0	157	1.9
14:00~15:00	127	3.9	154	5.2	32.5	55	7.3	388	17.8	8.2	45	0.0	106	0.9	3.8	1	0.0	376	17.0	129	3.9
15:00~16:00	156	1.3	185	4.9	31.4	63	3.2	435	13.6	11.0	64	3.1	94	0.0	0.0	2	0.0	371	16.4	152	4.6
16:00~17:00	154	0.0	190	2.1	31.6	93	9.7	426	10.1	10.1	48	2.1	111	3.6	0.9	1	0.0	357	13.7	184	0.5
17:00~18:00	161	0.6	223	3.1	29.1	84	1.2	443	1.4	9.7	62	0.0	128	1.6	1.6	1	0.0	326	5.5	173	2.3
18:00~19:00	130	0.0	185	1.1	30.3	89	1.1	292	1.4	8.6	35	0.0	89	1.1	0.0	1	0.0	252	3.2	110	0.9

表 8.5.1-20(1) 工事実施中の交差点交通量（豊積橋南交差点・平日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	75	5.3	304	7.2	76.6	90	14.4	299	21.1	1.0	25	12.0	94	5.3	21.3	15	13.3	347	9.8	62	6.5
7:00~8:00	99	5.1	333	5.4	80.8	208	16.8	437	9.6	0.9	65	1.5	293	3.8	18.4	25	0.0	583	9.9	111	9.0
8:00~9:00	109	8.3	319	16.0	61.4	181	19.9	502	12.5	1.6	54	3.7	289	2.4	18.3	45	6.7	508	12.4	122	11.5
9:00~10:00	123	12.2	280	15.0	59.6	134	21.6	381	29.9	3.9	27	7.4	189	5.3	21.7	21	9.5	407	29.0	146	7.5
10:00~11:00	131	6.1	245	18.4	54.7	124	16.9	392	26.8	3.6	23	0.0	194	7.7	17.5	36	5.6	370	27.6	135	8.1
11:00~12:00	145	11.7	229	9.6	46.7	146	18.5	379	25.1	2.9	25	0.0	156	3.2	21.2	20	5.0	367	34.3	120	7.5
12:00~13:00	120	6.7	226	5.8	46.9	119	15.1	325	19.1	4.0	21	0.0	139	2.2	23.7	30	6.7	303	16.5	123	6.5
13:00~14:00	116	15.5	253	13.8	51.0	130	24.6	377	27.3	5.0	23	0.0	156	5.8	18.6	32	6.3	355	25.4	117	12.0
14:00~15:00	124	8.9	266	19.2	53.8	152	15.8	382	27.5	5.0	0	-	161	5.6	21.7	34	2.9	353	28.3	126	5.6
15:00~16:00	121	7.4	270	11.9	48.9	156	19.2	419	21.7	4.8	66	3.0	208	5.8	17.3	32	12.5	370	25.4	128	10.9
16:00~17:00	121	6.6	351	7.4	45.6	219	10.0	431	16.0	7.9	34	2.9	203	4.4	16.3	35	2.9	430	23.3	144	8.3
17:00~18:00	133	7.5	334	4.5	44.6	268	6.3	422	9.2	2.6	24	4.2	220	1.4	18.6	66	4.5	488	9.8	168	3.6
18:00~19:00	163	1.8	353	4.5	40.5	247	4.5	424	4.2	4.5	25	0.0	168	0.6	25.0	46	2.2	342	4.4	170	5.3

表 8.5.1-20(2) 工事実施中の交差点交通量（豊積橋南交差点・休日）

入方向	①					②					③					④					
	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	52	7.7	187	13.9	69.5	72	16.7	221	16.7	1.4	16	6.3	54	1.9	25.9	11	0.0	217	16.1	34	11.8
7:00~8:00	69	4.3	208	11.5	76.0	129	14.0	329	13.1	0.6	42	2.4	151	2.6	12.6	12	0.0	431	7.2	75	5.3
8:00~9:00	97	2.1	256	13.7	56.6	130	23.8	404	11.1	3.0	21	0.0	167	1.8	11.4	23	4.3	388	12.4	94	10.6
9:00~10:00	118	4.2	238	6.7	53.4	137	19.0	434	17.7	3.9	31	3.2	208	4.3	17.3	25	4.0	505	16.4	124	8.9
10:00~11:00	124	6.5	267	13.1	52.8	118	20.3	434	19.1	7.1	28	0.0	197	2.0	22.8	32	6.3	461	18.7	136	7.4
11:00~12:00	133	6.0	278	8.6	42.4	143	9.8	456	14.9	6.1	36	0.0	196	3.1	24.0	52	1.9	452	18.8	109	11.0
12:00~13:00	123	3.3	255	4.3	47.1	148	6.1	406	9.6	4.7	30	3.3	175	0.6	24.6	42	0.0	376	8.8	128	1.6
13:00~14:00	127	5.5	270	7.0	43.3	127	14.2	401	19.0	5.5	32	0.0	185	2.7	20.5	36	0.0	358	18.2	126	4.8
14:00~15:00	141	4.3	240	6.7	47.9	118	17.8	401	19.0	7.5	34	2.9	173	1.7	23.7	45	2.2	392	18.6	132	3.0
15:00~16:00	131	5.3	290	6.2	42.1	174	13.2	456	13.8	8.3	23	0.0	191	2.6	20.9	30	3.3	394	15.2	149	4.7
16:00~17:00	130	3.1	310	3.2	43.2	187	5.9	489	9.4	6.5	43	0.0	198	1.0	17.7	46	2.2	363	14.3	121	2.5
17:00~18:00	129	0.8	328	4.9	48.5	197	2.5	413	3.4	6.5	38	2.6	204	1.0	24.0	47	0.0	385	4.4	128	1.6
18:00~19:00	87	0.0	227	0.9	41.9	138	4.3	318	3.1	6.9	25	0.0	152	0.0	9.9	29	0.0	280	3.9	93	3.2

iii 環境配慮事項

資機材の運搬車両の走行による影響に関しては、「ごみ処理施設基本設計報告書」（令和6年6月 山梨西部広域環境組合）において、表 8.5.1-21 に示すとおり環境配慮事項を計画しており、工事施工事業者に対して、仕様書等で環境配慮事項の確実な実施を義務づけることから、下記の環境配慮事項を考慮して予測を行った。

表 8.5.1-21 環境配慮事項（資機材の運搬車両の走行）

環境配慮事項	環境配慮事項の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
運行管理	国道 140 号において、朝と夕方の交通量が多いことから、搬入開始を 9 時、搬入終了を 17 時とする。搬入時間内で搬入車両を可能な限り分散させる。	交通集中の抑制	最小化	環境配慮事項が確実に実施されるよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づける。 効果の数値化が可能であり、交通条件として予測に反映した。配慮事項の実施により、現状において車両が多く、環境負荷がすでに大きい時間を回避し、搬入車両を分散させることで、渋滞等の悪化を抑制することは明らかであり、不確実性は小さい。

(カ) 予測結果

資機材の運搬車両の走行による交差点部における交通状況の予測結果を表 8.5.1-22 及び表 8.5.1-23 に示す。

予測の結果、工事の実施時における桃林橋南詰交差点の最大の需要率は、平日では 0.023 増加して 0.543、休日では 0.023 増加して 0.393 と予測された。同様に豊積橋南交差点では、平日は 0.017 増加して 0.551、休日では 0.028 増加して 0.492 と予測された。

工事中の交差点需要率の最大は、桃林橋南詰交差点で 0.543（平日 8:00～9:00）、豊積橋南交差点で 0.551（平日 7:00～8:00）であり、交差点需要率の目安では、交通量をさばくための限界の値とされる 0.9 以下であった。

この時間における現況からの増加は、桃林橋南詰交差点では 0.023、豊積橋南交差点では 0.017 であり、割合では桃林橋南詰交差点で 4.4%増、豊積橋南交差点で 3.2%増であった。

交差点の交通状況の予測手法として、需要率を算出することは実績のあるものであり、不確実性はないと考えられる。予測条件のうち、資機材の運搬車両の台数は最も多い条件を想定したものであり、不確実性はあるものの、今回の予測結果から大きく増加することはないと考えられる。

その上で、現況からの変化は小さいものの、現在も渋滞が生じている道路での交通量の増加であることから、影響が極めて小さいとは言えないと考えられる。

表 8.5.1-22 予測結果（桃林橋南詰交差点 需要率）

時間	現況 (平日)	工事中 (平日)	現況 (休日)	工事中 (休日)
6:00～7:00	0.290	0.296	0.180	0.187
7:00～8:00	0.500	0.514	0.290	0.301
8:00～9:00	<u>0.520</u>	<u>0.543</u>	0.290	0.310
9:00～10:00	0.320	0.361	0.330	0.368
10:00～11:00	0.320	0.353	0.320	0.359
11:00～12:00	0.330	0.356	0.360	0.382
12:00～13:00	0.320	0.328	0.320	0.330
13:00～14:00	0.340	0.361	0.320	0.355
14:00～15:00	0.320	0.350	0.320	0.345
15:00～16:00	0.340	0.376	0.360	0.390
16:00～17:00	0.340	0.377	0.350	0.379
17:00～18:00	0.400	0.431	<u>0.370</u>	<u>0.393</u>
18:00～19:00	0.440	0.451	0.270	0.282
最大	0.520	0.543	0.370	0.393

注) 下線は需要率の最大値を表す。

表 8.5.1-23 予測結果（豊積橋南交差点 需要率）

時間	現況 (平日)	工事中 (平日)	現況 (休日)	工事中 (休日)
6:00～7:00	0.398	0.408	0.272	0.274
7:00～8:00	<u>0.534</u>	<u>0.551</u>	0.375	0.380
8:00～9:00	0.500	0.540	0.403	0.428
9:00～10:00	0.424	0.461	0.413	0.441
10:00～11:00	0.402	0.440	0.430	0.467
11:00～12:00	0.373	0.404	0.435	0.469
12:00～13:00	0.348	0.356	0.404	0.408
13:00～14:00	0.403	0.432	0.406	0.435
14:00～15:00	0.422	0.453	0.387	0.418
15:00～16:00	0.428	0.460	0.444	0.476
16:00～17:00	0.474	0.504	<u>0.464</u>	<u>0.492</u>
17:00～18:00	0.459	0.477	0.447	0.455
18:00～19:00	0.465	0.472	0.323	0.327
最大	0.534	0.551	0.464	0.492

注) 下線は需要率の最大値を表す。

2) 廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

① 交差点における交通量の状況

(7) 予測地域

対象事業実施区域及びその周辺とする。

(4) 予測地点

現地調査地点のうち、桃林橋南詰交差点及び豊積橋南交差点の2地点とする。

(ウ) 予測対象時期

施設の稼働が定常となる時期とする。

(I) 予測手法

ア) 予測手順

「1) 資機材の運搬車両の走行」と同じとした。

イ) 予測式

「1) 資機材の運搬車両の走行」と同じとした。

ウ) 予測条件

i 交差点の車線状況

「1) 資機材の運搬車両の走行」と同じとした。

ii 交通条件

現況の交通量を表 8.5.1-15 及び表 8.5.1-16 に、供用時に増加する車両台数を表 8.5.1-24 及び表 8.5.1-25 に、予測に用いる交通量を表 8.5.1-26 及び表 8.5.1-27 に示す。

各交差点における現況調査結果を基本とし、農道における断面交通量を交差点の東西方向の交通量に加え、さらに廃棄物運搬車両の走行台数を加えることで、将来の交通量とした。

なお、休日について、土曜日においても廃棄物の搬入が行われる可能性があることから、休日における交通量現地調査結果を用いて休日の将来交通量も求めた。

表 8.5.1-24(1) 供用時の増加交通量（桃林橋南詰交差点・平日）

単位：台

入方向	①				②				③				④					
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型
6:00～7:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	15(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	10(0)	0(0)	0	0
7:00～8:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	14(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	38(0)	0(0)	0	0
8:00～9:00	0	0	2(2)	9(9)	2(2)	9(9)	55(0)	2(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	16(0)	2(0)	0	0
9:00～10:00	0	0	9(9)	26(26)	9(9)	26(26)	24(6)	19(18)	2(2)	6(6)	0	0	0	0	11(4)	14(12)	0	0
10:00～11:00	0	0	10(10)	32(32)	10(10)	32(32)	23(7)	15(14)	3(3)	5(5)	0	0	0	0	11(4)	9(9)	0	0
11:00～12:00	0	0	16(16)	55(55)	16(16)	55(55)	13(4)	13(13)	1(1)	3(3)	0	0	0	0	9(3)	10(10)	0	0
12:00～13:00	0	0	1(1)	3(3)	1(1)	3(3)	13(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	6(0)	0(0)	0	0
13:00～14:00	0	0	19(19)	40(40)	13(13)	40(40)	14(5)	12(12)	7(7)	2(2)	0	0	0	0	20(10)	10(10)	0	0
14:00～15:00	0	0	8(8)	25(25)	14(14)	25(25)	27(16)	13(13)	1(1)	4(4)	0	0	0	0	11(3)	9(9)	0	0
15:00～16:00	0	0	4(4)	12(12)	4(4)	12(12)	15(2)	5(5)	1(1)	2(2)	0	0	0	0	12(1)	3(3)	0	0
16:00～17:00	0	0	8(8)	26(26)	8(8)	26(26)	15(2)	6(6)	1(1)	3(3)	0	0	0	0	11(1)	3(3)	0	0
17:00～18:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	17(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	12(0)	0(0)	0	0
18:00～19:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	12(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	11(0)	0(0)	0	0

注) 車両台数は、廃棄物運搬車両、施設関連車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち廃棄物運搬車両及び施設関連車両の台数を表す。

表 8.5.1-24(2) 供用時の増加交通量（桃林橋南詰交差点・休日）

単位：台

入方向	①				②				③				④					
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型
6:00～7:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	7(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	3(0)	0(0)	0	0
7:00～8:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	15(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0
8:00～9:00	0	0	2(2)	9(9)	2(2)	9(9)	15(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0
9:00～10:00	0	0	9(9)	26(26)	9(9)	26(26)	23(6)	18(18)	2(2)	6(6)	0	0	0	0	16(4)	12(12)	0	0
10:00～11:00	0	0	10(10)	32(32)	10(10)	32(32)	24(7)	14(14)	3(3)	5(5)	0	0	0	0	12(4)	9(9)	0	0
11:00～12:00	0	0	16(16)	55(55)	16(16)	55(55)	19(4)	13(13)	1(1)	3(3)	0	0	0	0	10(3)	10(10)	0	0
12:00～13:00	0	0	1(1)	3(3)	1(1)	3(3)	15(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0
13:00～14:00	0	0	19(19)	40(40)	13(13)	40(40)	11(5)	12(12)	7(7)	2(2)	0	0	0	0	17(10)	10(10)	0	0
14:00～15:00	0	0	8(8)	25(25)	14(14)	25(25)	30(16)	13(13)	1(1)	4(4)	0	0	0	0	13(3)	9(9)	0	0
15:00～16:00	0	0	4(4)	12(12)	4(4)	12(12)	13(2)	5(5)	1(1)	2(2)	0	0	0	0	14(1)	3(3)	0	0
16:00～17:00	0	0	8(8)	26(26)	8(8)	26(26)	7(2)	6(6)	1(1)	3(3)	0	0	0	0	14(1)	3(3)	0	0
17:00～18:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	12(0)	1(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	17(0)	0(0)	0	0
18:00～19:00	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	7(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0

注) 車両台数は、廃棄物運搬車両、施設関連車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち廃棄物運搬車両及び施設関連車両の台数を表す。

表 8.5.1-25(1) 供用時の増加交通量（豊積橋南交差点・平日）

単位：台

入方向	①				②				③				④							
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		② (直進)		① (左折)			
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型		
6:00～7:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	10(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
7:00～8:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	14(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	38(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
8:00～9:00	0(0)	2(2)	0	0	0	0	55(0)	2(0)	0	0	0(0)	1(1)	0(0)	1(1)	16(0)	2(0)	0(0)	2(2)		
9:00～10:00	2(2)	4(4)	0	0	0	0	18(0)	1(0)	0	0	1(1)	2(2)	1(1)	2(2)	7(0)	2(0)	2(2)	4(4)		
10:00～11:00	2(2)	5(5)	0	0	0	0	16(0)	1(0)	0	0	1(1)	3(3)	1(1)	3(3)	7(0)	0(0)	2(2)	5(5)		
11:00～12:00	2(2)	7(7)	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0	1(1)	3(3)	1(1)	3(3)	6(0)	0(0)	2(2)	7(7)		
12:00～13:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	13(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	6(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
13:00～14:00	8(8)	5(5)	0	0	0	0	9(0)	0(0)	0	0	7(7)	3(3)	1(1)	3(3)	10(0)	0(0)	2(2)	5(5)		
14:00～15:00	1(1)	3(3)	0	0	0	0	11(0)	0(0)	0	0	0(0)	1(1)	6(6)	1(1)	8(0)	0(0)	7(7)	3(3)		
15:00～16:00	1(1)	1(1)	0	0	0	0	13(0)	0(0)	0	0	1(1)	1(1)	1(1)	1(1)	11(0)	0(0)	1(1)	1(1)		
16:00～17:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	13(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	10(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
17:00～18:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	17(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	12(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
18:00～19:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	12(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	11(0)	0(0)	0(0)	0(0)		

注) 車両台数は、廃棄物運搬車両、施設関連車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち廃棄物運搬車両及び施設関連車両の台数を表す。

表 8.5.1-25(2) 供用時の増加交通量（豊積橋南交差点・休日）

単位：台

入方向	①				②				③				④							
	④ (右折)		②③ (左折・直進)		① (右折)		③④ (左折・直進)		② (右折)		④① (左折・直進)		③ (右折)		② (直進)		① (左折)			
時間	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型		
6:00～7:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	3(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
7:00～8:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	9(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
8:00～9:00	0(0)	2(2)	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0(0)	1(1)	0(0)	1(1)	9(0)	0(0)	0(0)	2(2)		
9:00～10:00	2(2)	4(4)	0	0	0	0	17(0)	0(0)	0	0	1(1)	2(2)	1(1)	2(2)	12(0)	0(0)	2(2)	4(4)		
10:00～11:00	2(2)	5(5)	0	0	0	0	17(0)	0(0)	0	0	1(1)	3(3)	1(1)	3(3)	8(0)	0(0)	2(2)	5(5)		
11:00～12:00	2(2)	7(7)	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	1(1)	3(3)	1(1)	3(3)	7(0)	0(0)	2(2)	7(7)		
12:00～13:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	15(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	7(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
13:00～14:00	8(8)	5(5)	0	0	0	0	6(0)	0(0)	0	0	7(7)	3(3)	1(1)	3(3)	7(0)	0(0)	2(2)	5(5)		
14:00～15:00	1(1)	3(3)	0	0	0	0	14(0)	0(0)	0	0	0(0)	1(1)	6(6)	1(1)	10(0)	0(0)	7(7)	3(3)		
15:00～16:00	1(1)	1(1)	0	0	0	0	11(0)	0(0)	0	0	1(1)	1(1)	1(1)	1(1)	13(0)	0(0)	1(1)	1(1)		
16:00～17:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	5(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	13(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
17:00～18:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	12(0)	1(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	17(0)	0(0)	0(0)	0(0)		
18:00～19:00	0(0)	0(0)	0	0	0	0	7(0)	0(0)	0	0	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	7(0)	0(0)	0(0)	0(0)		

注) 車両台数は、廃棄物運搬車両、施設関連車両、農道からの移入車両の合計であり、かっこ内の数字は、増加台数のうち廃棄物運搬車両及び施設関連車両の台数を表す。

表 8.5.1-26(1) 供用時の交差点交通量（桃林橋南詰交差点・平日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	113	5.3	122	11.5	73.8	20	20.0	324	19.4	4.9	78	1.3	93	1.1	1.1	2	0.0	307	10.1	107	5.6
7:00~8:00	267	2.6	355	6.2	68.7	59	25.4	427	9.4	4.9	127	2.4	212	1.9	0.0	1	0.0	494	9.9	234	2.1
8:00~9:00	210	5.2	347	10.1	72.6	82	23.2	416	17.5	8.9	103	1.0	177	1.1	0.6	3	33.3	533	12.0	209	2.9
9:00~10:00	107	9.3	181	24.3	60.2	110	42.7	369	31.4	8.7	93	10.8	135	1.5	1.5	0	-	354	25.4	159	5.7
10:00~11:00	124	12.1	195	24.1	54.9	110	44.5	362	24.3	11.0	65	12.3	111	4.5	2.7	4	50.0	332	24.7	156	7.1
11:00~12:00	138	5.8	229	34.1	57.2	134	48.5	351	23.1	14.0	54	9.3	89	3.4	3.4	2	0.0	318	27.0	144	7.6
12:00~13:00	113	8.0	186	7.5	43.5	80	16.3	327	16.8	11.6	45	6.7	79	3.8	6.3	1	100.0	246	8.1	139	10.8
13:00~14:00	105	8.6	218	24.8	56.4	122	43.4	363	26.7	9.1	64	4.7	83	3.6	2.4	8	12.5	353	30.3	139	11.5
14:00~15:00	124	8.9	190	19.5	46.8	107	39.3	368	21.7	13.9	55	14.5	102	3.9	2.0	3	33.3	411	20.7	137	7.3
15:00~16:00	127	5.5	189	12.2	36.5	84	31.0	389	16.7	8.2	54	7.4	103	6.8	5.8	3	33.3	255	27.1	136	6.6
16:00~17:00	146	2.7	223	17.5	48.4	125	28.8	383	8.9	11.0	68	11.8	117	5.1	0.9	6	33.3	379	17.2	157	7.0
17:00~18:00	224	2.2	267	7.5	35.2	152	7.2	403	7.7	7.9	73	4.1	127	2.4	0.8	4	75.0	451	9.3	235	5.5
18:00~19:00	214	0.0	260	1.9	26.2	108	2.8	489	3.7	12.3	42	0.0	80	1.3	1.3	3	0.0	310	4.5	162	2.5

表 8.5.1-26(2) 供用時の交差点交通量（桃林橋南詰交差点・休日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	57	12.3	77	11.7	62.3	23	8.7	204	21.6	4.4	35	2.9	35	0.0	0.0	1	0.0	182	14.3	36	11.1
7:00~8:00	97	8.2	150	6.7	62.0	33	30.3	316	12.7	5.1	97	6.2	87	3.4	2.3	2	0.0	373	9.4	90	3.3
8:00~9:00	128	8.6	163	13.5	54.6	63	27.0	325	10.8	8.0	84	3.6	127	0.8	0.8	3	66.7	359	9.2	148	3.4
9:00~10:00	110	3.6	193	19.2	56.0	91	42.9	401	16.7	10.5	92	10.9	156	0.6	0.6	2	0.0	453	14.1	168	4.8
10:00~11:00	135	6.7	190	23.2	60.0	113	34.5	398	15.8	8.5	88	9.1	141	2.8	0.7	2	0.0	423	13.2	197	6.1
11:00~12:00	127	2.4	254	23.2	55.1	151	40.4	410	12.4	12.2	78	7.7	136	1.5	1.5	4	0.0	376	14.4	157	3.2
12:00~13:00	157	2.5	181	4.4	35.9	88	11.4	365	5.8	12.9	59	3.4	95	0.0	2.1	4	0.0	331	5.7	163	6.1
13:00~14:00	127	3.1	233	20.6	49.8	112	44.6	370	15.1	8.4	71	9.9	127	0.8	0.8	3	33.3	335	14.3	157	1.9
14:00~15:00	127	3.9	187	17.6	44.4	94	30.9	390	14.1	11.0	50	8.0	106	0.9	3.8	1	0.0	361	12.7	129	3.9
15:00~16:00	156	1.3	201	10.4	36.8	79	17.7	415	8.9	12.3	67	6.0	94	0.0	0.0	2	0.0	348	10.6	152	4.6
16:00~17:00	154	0.0	224	13.4	42.0	127	27.6	407	5.4	11.5	52	7.7	111	3.6	0.9	1	0.0	334	7.5	184	0.5
17:00~18:00	161	0.6	223	3.1	29.1	84	1.2	413	1.5	10.4	62	0.0	128	1.6	1.6	1	0.0	326	5.5	173	2.3
18:00~19:00	130	0.0	185	1.1	30.3	89	1.1	292	1.4	8.6	35	0.0	89	1.1	0.0	1	0.0	252	3.2	110	0.9

表 8.5.1-27(1) 供用時の交差点交通量（豊積橋南交差点・平日）

入方向	①					②					③					④					
	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	75	5.3	304	7.2	76.6	90	14.4	299	21.1	1.0	25	12.0	94	5.3	21.3	15	13.3	347	9.8	62	6.5
7:00~8:00	99	5.1	333	5.4	80.8	208	16.8	437	9.6	0.9	65	1.5	293	3.8	18.4	25	0.0	583	9.9	111	9.0
8:00~9:00	111	9.9	319	16.0	61.4	181	19.9	472	13.3	1.7	54	3.7	290	2.8	18.6	46	8.7	508	12.4	124	12.9
9:00~10:00	129	14.7	280	15.0	59.6	134	21.6	354	24.6	4.2	27	7.4	192	6.3	22.9	24	16.7	380	23.9	152	9.9
10:00~11:00	138	9.4	245	18.4	54.7	124	16.9	365	21.4	3.8	23	0.0	198	9.1	19.2	40	12.5	343	21.9	142	11.3
11:00~12:00	154	15.6	229	9.6	46.7	146	18.5	352	19.3	3.1	25	0.0	160	5.0	23.1	24	16.7	340	29.1	129	12.4
12:00~13:00	120	6.7	226	5.8	46.9	119	15.1	325	19.1	4.0	21	0.0	139	2.2	23.7	30	6.7	303	16.5	123	6.5
13:00~14:00	129	17.8	253	13.8	51.0	130	24.6	350	21.7	5.4	23	0.0	166	7.2	23.5	36	13.9	328	19.2	124	15.3
14:00~15:00	128	10.9	266	19.2	53.8	152	15.8	355	22.0	5.4	0	-	162	6.2	22.2	41	4.9	326	22.4	136	7.4
15:00~16:00	123	8.1	270	11.9	48.9	156	19.2	392	16.3	5.1	66	3.0	210	6.2	18.1	34	14.7	343	19.5	130	11.5
16:00~17:00	121	6.6	351	7.4	45.6	219	10.0	404	10.4	8.4	34	2.9	203	4.4	16.3	35	2.9	403	18.1	144	8.3
17:00~18:00	133	7.5	334	4.5	44.6	268	6.3	422	9.2	2.6	24	4.2	220	1.4	18.6	66	4.5	458	10.5	168	3.6
18:00~19:00	163	1.8	353	4.5	40.5	247	4.5	424	4.2	4.5	25	0.0	168	0.6	25.0	46	2.2	342	4.4	170	5.3

表 8.5.1-27(2) 供用時の交差点交通量（豊積橋南交差点・休日）

入方向	①					②					③					④					
出方向	④ (右折)		②③ (左折・直進)			① (右折)		③④ (左折・直進)			② (右折)		④① (左折・直進)			③ (右折)		② (直進)		① (左折)	
時間	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	左折 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)	車両 台数 (台)	大型車 混入率 (%)
6:00~7:00	52	7.7	187	13.9	69.5	72	16.7	221	16.7	1.4	16	6.3	54	1.9	25.9	11	0.0	217	16.1	34	11.8
7:00~8:00	69	4.3	208	11.5	76.0	129	14.0	329	13.1	0.6	42	2.4	151	2.6	12.6	12	0.0	431	7.2	75	5.3
8:00~9:00	99	4.0	256	13.7	56.6	130	23.8	374	12.0	3.2	21	0.0	168	2.4	11.9	24	8.3	388	12.4	96	12.5
9:00~10:00	124	7.3	238	6.7	53.4	137	19.0	407	12.3	4.2	31	3.2	211	5.2	18.5	28	10.7	478	11.7	130	11.5
10:00~11:00	131	9.9	267	13.1	52.8	118	20.3	407	13.8	7.6	28	0.0	201	3.5	24.4	36	13.9	434	13.6	143	10.5
11:00~12:00	142	10.6	278	8.6	42.4	143	9.8	429	9.6	6.5	36	0.0	200	4.5	25.5	56	7.1	425	13.6	118	16.1
12:00~13:00	123	3.3	255	4.3	47.1	148	6.1	406	9.6	4.7	30	3.3	175	0.6	24.6	42	0.0	376	8.8	128	1.6
13:00~14:00	140	8.6	270	7.0	43.3	127	14.2	374	13.1	5.9	32	0.0	195	4.1	24.6	40	7.5	331	11.5	133	8.3
14:00~15:00	145	6.2	240	6.7	47.9	118	17.8	374	13.1	8.0	34	2.9	174	2.3	24.1	52	3.8	365	12.6	142	4.9
15:00~16:00	133	6.0	290	6.2	42.1	174	13.2	429	8.4	8.9	23	0.0	193	3.1	21.8	32	6.3	367	9.0	151	5.3
16:00~17:00	130	3.1	310	3.2	43.2	187	5.9	462	4.1	6.9	43	0.0	198	1.0	17.7	46	2.2	336	7.4	121	2.5
17:00~18:00	129	0.8	328	4.9	48.5	197	2.5	413	3.4	6.5	38	2.6	204	1.0	24.0	47	0.0	355	4.8	128	1.6
18:00~19:00	87	0.0	227	0.9	41.9	138	4.3	318	3.1	6.9	25	0.0	152	0.0	9.9	29	0.0	280	3.9	93	3.2

iii 環境配慮事項

廃棄物運搬車両の走行に関しては、「ごみ処理施設基本設計報告書」（令和6年6月 山梨西部広域環境組合）において、表 8.5.1-28 に示すとおり搬入時間の制限を計画していることから、下記の環境配慮事項を考慮して予測を行った。

表 8.5.1-28 環境配慮事項（廃棄物運搬車両の走行）

環境配慮事項	環境配慮事項の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
車両の集中の回避	国道140号において、朝と夕方の交通量が多いことから、搬入開始を9時、搬入終了を17時とする。搬入時間内で搬入車両を可能な限り分散させる。	交通集中の抑制	最小化	「朝夕の搬入を行わず、12時前後の車両台数を減らすなど、搬入車両の集中を避ける」等の対策を、構成市町に対して求めることで、確実な実施を確保する。 効果の数値化が可能であり、交通条件として予測に反映した。 配慮事項の実施により、現状において車両が多く、環境負荷がすでに大きい時間を回避し、搬入車両を分散させることで、渋滞等の悪化を抑制することは明らかであり、不確実性は小さい。

(カ) 予測結果

廃棄物運搬車両の走行による交差点部における交通状況の予測結果を表 8.5.1-29 及び表 8.5.1-30 に示す。

予測の結果、施設の供用時における桃林橋南詰交差点の最大の需要率は、平日では0.023増加して0.543、休日では0.079増加して0.449と予測された。同様に豊積橋南交差点では、平日は0.017増加して0.551、休日では0.003増加して0.467と予測された。

供用時の交差点需要率の最大は、桃林橋南詰交差点で0.543（平日8:00～9:00）、豊積橋南交差点で0.551（平日7:00～8:00）であり、交差点需要率の目安では、交通量をさばくための限界の値とされる0.9以下であった。

この時間における現況からの増加は、桃林橋南詰交差点では0.023、豊積橋南交差点では0.017であり、割合では桃林橋南詰交差点で4.4%増、豊積橋南交差点で3.2%増であった。

交差点の交通状況の予測手法として、需要率を算出する手法は実績のあるものであり、不確実性はないと考えられる。予測条件のうち、廃棄物運搬車両の台数は、曜日による変動を考慮した上で平均よりも多い台数を設定しているものの、想定される最大の台数ではないことから、搬入車両台数が多い日においては、交通の状況が予測よりも大きくなる可能性がある。

ただし、搬入車両台数が最大となるのは、年末・年始等の限られた期間・日数であり、この影響が長期にわたって生じ、生活環境を悪化させることはないと考えられる。

その上で、現況からの変化は小さいものの、現在も渋滞が生じている道路での交通量の増加であることから、影響が極めて小さいとは言えないと考えられる。

表 8.5.1-29 予測結果（桃林橋南詰交差点 需要率）

時間	現況 (平日)	供用時 (平日)	現況 (休日)	供用時 (休日)
6:00～7:00	0.290	0.296	0.180	0.187
7:00～8:00	0.500	0.514	0.290	0.301
8:00～9:00	<u>0.520</u>	<u>0.543</u>	0.290	0.314
9:00～10:00	0.320	0.397	0.330	0.397
10:00～11:00	0.320	0.390	0.320	0.397
11:00～12:00	0.330	0.421	0.360	<u>0.449</u>
12:00～13:00	0.320	0.334	0.320	0.335
13:00～14:00	0.340	0.414	0.320	0.406
14:00～15:00	0.320	0.381	0.320	0.378
15:00～16:00	0.340	0.372	0.360	0.388
16:00～17:00	0.340	0.393	0.350	0.397
17:00～18:00	0.400	0.413	<u>0.370</u>	0.376
18:00～19:00	0.440	0.451	0.270	0.282
最大	0.520	0.543	0.370	0.449

注) 下線は需要率の最大値を表す。

表 8.5.1-30 予測結果（豊積橋南交差点） 需要率

時間	現況 (平日)	供用時 (平日)	現況 (休日)	供用時 (休日)
6:00~7:00	0.398	0.408	0.272	0.274
7:00~8:00	<u>0.534</u>	<u>0.551</u>	0.375	0.380
8:00~9:00	0.500	0.525	0.403	0.412
9:00~10:00	0.424	0.437	0.413	0.420
10:00~11:00	0.402	0.413	0.430	0.441
11:00~12:00	0.373	0.378	0.435	0.444
12:00~13:00	0.348	0.356	0.404	0.408
13:00~14:00	0.403	0.406	0.406	0.407
14:00~15:00	0.422	0.426	0.387	0.390
15:00~16:00	0.428	0.434	0.444	0.450
16:00~17:00	0.474	0.482	<u>0.464</u>	<u>0.467</u>
17:00~18:00	0.459	0.469	0.447	0.455
18:00~19:00	0.465	0.472	0.323	0.327
最大	0.534	0.551	0.464	0.467

注) 下線は需要率の最大値を表す。

② 道路断面における交通量の状況

(7) 予測地域

対象事業実施区域及びその周辺とする。

(イ) 予測地点

現地調査地点のうち、桃林橋南詰交差点及び豊積橋南交差点の2地点及び、国道140号の対象事業実施区域への入口付近の断面1地点とする。

(ウ) 予測対象時期

施設の稼働が定常となる時期とする。

(I) 予測手法

ア) 予測手順

交通飽和度の指標として、断面部の「混雑度」を算出し、現況と将来を対比することで影響の程度を把握した。

混雑度（断面部）については「道路の交通容量」（昭和59年8月、社団法人 日本道路協会）に示された方法により算出した。

イ) 予測式

断面部の混雑度は、以下の式を用いて計算した。

$$(\text{混雑度}) = \frac{Q_{12} \times \gamma_T}{C_{12}}$$

$Q_{12} \times \gamma_T$: 乗用車換算昼間12時間交通量 (pcu/12h)

$$\gamma_T = (1 - T/100) + E_T \times T/100$$

T : 大型車混入率 (%)

E_T : 大型車の乗用車換算係数 (2車線・平地部から2.0とした)

表 8.5.1-31 大型車の乗用車換算係数

車線数	地域区分	単路		交差点
		都市部・平地部	山地部	
1車線・2車線		2.0	3.5	1.7
多車線		2.0	3.0	

【評価基準交通量 (C_{12}) の算出】

$$C_{12} = C_D \times 100/K$$

C_{12} : 評価基準12時間交通量 (pcu/12h)

C_D : 設計交通容量 (pcu/12h)

K : 年平均12時間交通量に対する30番目時間交通量の割合 (%)

【設計交通容量 (C_D) の算出】

$$C_D = C \times \gamma_P$$

C_D : 設計交通容量 (pcu/12h)

C : 可能交通容量 (pcu/12h)

γ_P : 計画水準による低減率 (計画水準 1・地方部 0.75)

【可能交通容量 (C) の算定】

$$C = 2500 \cdot \gamma_L \cdot \gamma_C \cdot \gamma_N \cdot \gamma_I$$

γ_L : 車線幅員による補正率 (現況・供用時ともに 1.0)

γ_C : 側方余裕幅による補正率

γ_N : 二輪車混入による補正率

γ_I : 沿道状況 (駐車) による補正率

表 8.5.1-32 各補正率の算出方法

車線幅員による補正率 γ_L	$\gamma_L = 1.0$ ($W_L \geq 3.25$) $\gamma_L = 0.24 W_L + 0.27$ ($W_L < 3.25$) W_L : 車線幅員 (m)															
側方余裕幅による補正率 γ_C	$\gamma_C = 1.0$ ($W_C \geq 0.75$) $\gamma_C = 0.187 W_C + 0.86$ ($W_C < 0.75$) W_C : 側方余裕幅 (m) 現況・供用時 = 1.0															
二輪車混入による補正率 γ_N	$\gamma_N = \frac{1}{1 + \alpha \cdot P_m / 100 - \beta \cdot P_B / 100}$ <p> γ_N : 二輪車の混入による補正率 (%) α : 動力付き二輪車の乗用車換算係数 (0.75) P_m : 動力付き二輪車の混入率 (%) β : 自転車の乗用車換算係数 (0.50) P_B : 自転車の混入率 (%) </p> <p>二輪車・自転車の乗用車換算係数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域 \ 車種</th> <th>動力付き 二輪車</th> <th>自転車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地方部</td> <td><u>0.75</u></td> <td><u>0.50</u></td> </tr> <tr> <td>都市部</td> <td>0.50</td> <td>0.33</td> </tr> </tbody> </table>	地域 \ 車種	動力付き 二輪車	自転車	地方部	<u>0.75</u>	<u>0.50</u>	都市部	0.50	0.33						
地域 \ 車種	動力付き 二輪車	自転車														
地方部	<u>0.75</u>	<u>0.50</u>														
都市部	0.50	0.33														
沿道状況 (駐車) による補正率 γ_I	<p>沿道状況による補正率 (0.85)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>沿道状況 \ 車線数</th> <th>2 車線以下</th> <th>多車線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車専用道路</td> <td>1.00</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td>山地</td> <td>0.90</td> <td>0.95</td> </tr> <tr> <td>平地</td> <td><u>0.85</u></td> <td>0.90</td> </tr> <tr> <td>市街地</td> <td>0.70</td> <td>0.75</td> </tr> </tbody> </table>	沿道状況 \ 車線数	2 車線以下	多車線	自動車専用道路	1.00	1.00	山地	0.90	0.95	平地	<u>0.85</u>	0.90	市街地	0.70	0.75
沿道状況 \ 車線数	2 車線以下	多車線														
自動車専用道路	1.00	1.00														
山地	0.90	0.95														
平地	<u>0.85</u>	0.90														
市街地	0.70	0.75														

【K 値の算出】

$$K = \frac{a \cdot Q_p + b}{Q_{12}} \times 100$$

K : 年平均昼間 12 時間交通量に対する 30 番目時間交通量の割合 (%)
(18%以下とする)

Q_p : ピーク時時間交通量 (上り・下り合計) (台/h)

Q_{12} : 昼間 12 時間交通量 (上り・下り合計) (台/h)

a, b : ピーク時間交通量から 30 番目時間交通量を算出する係数
(平地部 a:1.06、b:167.5)

表 8.5.1-33 ピーク時間交通量から 30 番目時間交通量を算出する係数

沿道状況	a	b
市街部	1.12	20.4
平地部	<u>1.06</u>	<u>167.5</u>
山地部	1.01	377.6

り) 予測条件

i 道路の断面構造

対象事業実施区域の入口付近における、国道 140 号の現況断面は図 8.5.1-4 に示すとおりである。

また、将来の予測には図 8.5.1-5 に示すとおり、右折専用車線が設けられた断面を用いた。



図 8.5.1-4 道路断面 (国道 140 号 現況)



図 8.5.1-5 道路断面 (国道 140 号 供用時)

ii 交通条件

交通量は、図 8.5.1-6 に示す位置において、表 8.5.1-34 に示す条件で設定した。

この条件で設定し、予測に用いる交通量を表 8.5.1-35～表 8.5.1-38 に示す。

豊積橋東交差点における現況調査結果から、予測位置における断面交通量を求め、農道における断面交通量を交差点の東西方向の交通量に加え、さらに廃棄物運搬車両の走行台数を加えることで、将来の交通量とした。

なお、休日について、土曜日においても廃棄物の搬入が行われる可能性があることから、休日における交通量現地調査結果を用いて休日の将来交通量も求めた。

表 8.5.1-34 予測内容及び交通量の設定

No.	現況/供用時	予測内容	断面	交通量の設定
①	現況	現況の混雑度を算出	現況断面	現況の交通量を用いる。
②	供用時	往復 2 車線部分において、西からの搬入車両台数を含んだ混雑度を算出		西から入場する車両と、退場して西に向かう搬入車両の台数を反映した交通量を用いる。
③		往復 2 車線部分において、東からの搬入車両台数を含んだ混雑度を算出		東から入場する車両と、退場して東に向かう搬入車両の台数を反映した交通量を用いる。
④		右折専用車線がある部分の直進車線の混雑度を算出	将来断面	西から入場する車両台数は含まず、退場して西に向かう搬入車両の台数を反映した交通量を用いる。

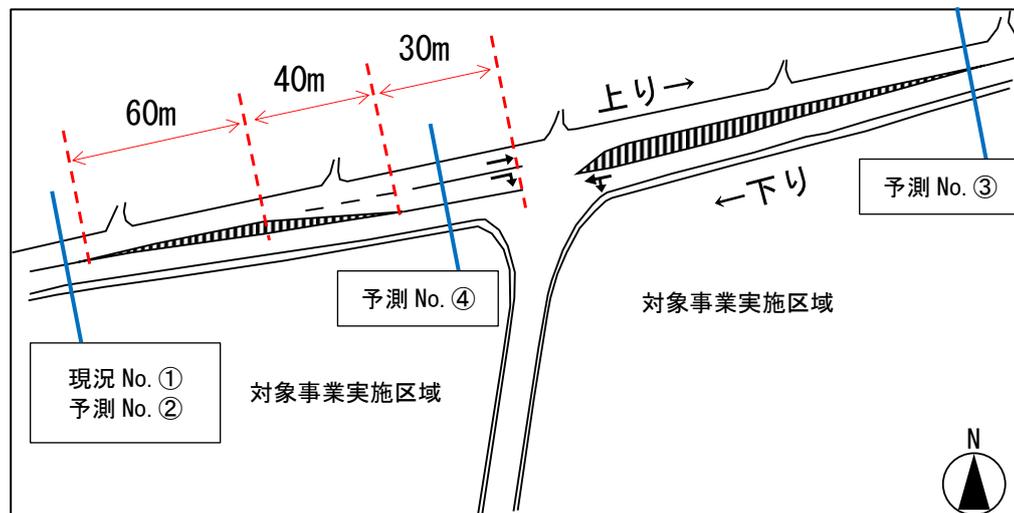


図 8.5.1-6 入口の模式図及び予測の位置

表 8.5.1-35 現況の断面交通量（現況 No. ① 入口左側）

単位：台

時間	平日				休日			
	小型	大型	二輪車	自転車	小型	大型	二輪車	自転車
7:00～8:00	1,137	116	14	39	827	82	9	9
8:00～9:00	1,076	150	19	5	854	105	8	3
9:00～10:00	817	205	1	2	1,018	124	24	4
10:00～11:00	827	179	10	2	985	137	32	1
11:00～12:00	790	194	9	0	1,025	120	38	8
12:00～13:00	770	132	10	0	998	79	34	8
13:00～14:00	760	174	5	3	899	98	41	2
14:00～15:00	789	173	1	0	937	107	40	2
15:00～16:00	846	162	5	3	999	85	41	1
16:00～17:00	948	135	8	4	1,028	52	28	7
17:00～18:00	1,141	107	15	29	1,031	33	12	9
18:00～19:00	1,098	47	15	11	764	22	7	12

表 8.5.1-36 供用時の断面交通量（予測 No. ② 入口左側）

単位：台

時間	平日				休日			
	小型	大型	二輪車	自転車	小型	大型	二輪車	自転車
7:00～8:00	1,189	116	14	41	851	82	9	11
8:00～9:00	1,151	172	19	8	882	123	9	5
9:00～10:00	872	296	2	3	1,077	212	24	4
10:00～11:00	884	272	10	2	1,044	229	32	2
11:00～12:00	845	330	11	0	1,087	256	38	9
12:00～13:00	791	138	10	1	1,022	85	34	11
13:00～14:00	833	278	5	5	966	202	43	3
14:00～15:00	850	249	1	0	1,003	183	40	2
15:00～16:00	882	196	5	3	1,035	119	42	1
16:00～17:00	991	199	8	5	1,066	116	28	7
17:00～18:00	1,170	107	15	33	1,060	34	14	10
18:00～19:00	1,121	47	15	13	778	22	7	12

表 8.5.1-37 供用時の断面交通量（予測 No. ③ 入口右側）

単位：台

時間	平日				休日			
	小型	大型	二輪車	自転車	小型	大型	二輪車	自転車
7:00～8:00	1,189	116	14	41	851	82	9	11
8:00～9:00	1,147	160	19	8	878	111	9	5
9:00～10:00	848	220	2	3	1,053	136	24	4
10:00～11:00	856	196	10	2	1,016	153	32	2
11:00～12:00	811	214	11	0	1,053	140	38	9
12:00～13:00	789	132	10	1	1,020	79	34	11
13:00～14:00	797	190	5	5	930	114	43	3
14:00～15:00	822	181	1	0	975	115	40	2
15:00～16:00	874	166	5	3	1,027	89	42	1
16:00～17:00	971	135	8	5	1,046	52	28	7
17:00～18:00	1,170	107	15	33	1,060	34	14	10
18:00～19:00	1,121	47	15	13	778	22	7	12

表 8.5.1-38 供用時の断面交通量（予測 No. ④ 右折専用車線がある部分の直進車線）

単位：台

時間	平日				休日			
	小型	大型	二輪車	自転車	小型	大型	二輪車	自転車
7:00～8:00	1,189	116	14	41	851	82	9	11
8:00～9:00	1,149	163	19	8	880	114	9	5
9:00～10:00	857	252	2	3	1,062	168	24	4
10:00～11:00	867	226	10	2	1,027	183	32	2
11:00～12:00	825	262	11	0	1,067	188	38	9
12:00～13:00	790	135	10	1	1,021	82	34	11
13:00～14:00	797	226	5	5	930	150	43	3
14:00～15:00	838	211	1	0	991	145	40	2
15:00～16:00	876	179	5	3	1,029	102	42	1
16:00～17:00	981	167	8	5	1,056	84	28	7
17:00～18:00	1,170	107	15	33	1,060	34	14	10
18:00～19:00	1,121	47	15	13	778	22	7	12

iii 環境配慮事項

廃棄物運搬車両の走行に関しては、「ごみ処理施設基本設計報告書」（令和6年6月 山梨西部広域環境組合）において、表 8.5.1-39 に示すとおり搬入時間の制限を計画していることから、下記の環境配慮事項を考慮して予測を行った。

表 8.5.1-39 環境配慮事項（廃棄物運搬車両の走行）

環境配慮事項	環境配慮事項の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
車両の集中の回避	国道140号において、朝と夕方の交通量が多いことから、搬入開始を9時、搬入終了を17時とする。搬入時間内で搬入車両を可能な限り分散させる。	交通集中の抑制	最小化	「朝夕の搬入を行わず、12時前後の車両台数を減らすなど、搬入車両の集中を避ける」等の対策を、構成市町に対して求めることで、確実な実施を確保する。 効果の数値化が可能であり、交通条件として予測に反映した。配慮事項の実施により、現状において車両が多く、環境負荷がすでに大きい時間を回避し、搬入車両を分散させることで、渋滞等の悪化を抑制することは明らかであり、不確実性は小さい。

(カ) 予測結果

廃棄物運搬車両の走行による道路断面における交通状況の予測結果を表 8.5.1-40 に示す。

予測の結果、施設の供用時における混雑度は、現況が平日 1.07、休日 0.96 であるのに対して、予測 No. ②（西からの車両を反映）では、平日 1.15、休日 1.13 となり、混雑度が現況から 0.08～0.17 増加した。

予測 No. ③（東からの車両を反映）では、平日 1.11、休日 0.99 となり、混雑度が現況から 0.03～0.04 増加した。

予測 No. ④（右折車線のある部分の直進車線）では、平日 1.13、休日 1.05 となり、混雑度が現況から 0.06～0.09 増加した。なお、この混雑度の計算は道路構造と交通量のみで行っている。No. ④の予測において、右折専用車線に廃棄物運搬車両が存在することによる圧迫感等の影響は反映されておらず、また、廃棄物運搬車両が順調に右折できずに右折専用車線からあふれる可能性についても考慮されていない。

そのため、右折専用車線の廃棄物運搬車両の存在による直進のしにくさについて、路肩幅の減少（側方余裕幅の減少）という形で混雑度の計算に反映した。

その結果は表 8.5.1-40 の括弧書きに示すとおりであり、平日 1.19、休日 1.10 となり、当初の予測からさらに混雑度が増加する結果となった。

右折専用車線における車両の捌けの程度については、豊積橋南交差点から西に進む車両が途切れる時間に、時間別の廃棄物運搬車両台数が右折可能かどうかについて検討を行った。

まず、豊積橋南交差点の信号パターンのうち、国道 140 号の西進方向で「右折のみ青」とこれに続く「すべてが赤」のとき、計画施設方向に向かう車両が途切れることから、これを右折可能時間とした。次に、1 時間ごとの右折可能時間と、右折による搬入台数から、右折車両 1 台あたりの右折可能時間を求め、右折進入の可能性を整理した。

その検討結果は表 8.5.1-41 に示すとおりである。廃棄物運搬車両 1 台あたりの右折可能時間は、11 時台及び 13 時台で最短となり、いずれも 3.4 秒/台であった。右折車両が 10km/h で走行すると仮定した場合、右折車線から施設入り口までの約 5m を走行するのに必要な時間は 2 秒程度となる。そのため 3.4 秒あれば通過は可能であると考えられる。

また、右折専用車線は、導流帯のうち 1 車線分の幅を有する区間を含めると計 70m の延長となる。廃棄物運搬車両の全長を 8～10m とした場合、6～7 台が右折専用車線内に連なることができる。それに対して、信号 1 サイクルあたりの右折車両は 3 台（13 時）であり、右折可能時間は 10 秒あることから、右折専用車線から車両があふれることはなく、国道 140 号本線の交通には影響しないと考えられる。

交差点及び断面の交通状況の予測手法として、需要率及び混雑度を算出することは実績のあるものであり、不確実性はないと考えられる。予測条件のうち、廃棄物運搬車両の台数は、曜日による変動を考慮した上で平均よりも多い台数を設定しているものの、想定される最大の台数ではないことから、搬入車両台数が多い日においては、交通の状況が予測よりも大きくなる可能性がある。これについては、搬入車両台数が最大となるのは、年末・年始等の限られた期間・日数であり、この影響が長期にわたって生じ、生活環境を悪化させることはないと考えられる。

それ以外に、今回の予測では、右折専用車線の右折の可能性については、道の駅とよとみ等から左折して対向してくる車両の影響は考慮されていないことから、不確実性がある。

また、現況からの変化は小さいものの、現在も渋滞が生じている道路での交通量の増加であることから、影響が極めて小さいとは言えないと考えられる。

表 8.5.1-40 予測結果（断面の混雑度）

No.	現況／供用時	予測内容	平日／休日	混雑度
①	現況	現況の混雑度を算出	平日	1.07
			休日	0.96
②	供用時	西からの搬入車両台数を含んだ混雑度を算出	平日	1.15
			休日	1.13
③		東からの搬入車両台数を含んだ混雑度を算出	平日	1.11
			休日	0.99
④		右折専用車線がある部分の直進車線の混雑度を算出	平日	1.13 (1.19)
			休日	1.05 (1.10)

注) 括弧内の数値は、運搬車両による圧迫感を、路肩の減少という形で予測式に反映した場合の予測結果

表 8.5.1-41 右折車両 1 台あたりの右折可能時間

時間	信号 1 周あたりの 右折可能時間 (秒)	信号 1 周の 時間 (秒)	1 時間あたりの 右折可能時間 (秒)	右折する 車両台数 (台)	右折車両 1 台あたり の右折可能時間 (秒)
8:00～9:00	19	129	530	11	48.2
9:00～10:00	10	114	316	59	5.4
10:00～11:00	10	120	300	63	4.8
11:00～12:00	10	120	300	88	3.4
12:00～13:00	12	102	424	4	106.0
13:00～14:00	10	120	300	88	3.4
14:00～15:00	10	120	300	50	6.0
15:00～16:00	10	120	300	23	13.0
16:00～17:00	10	120	300	42	7.1

(4) 環境の保全のための措置及び検討経緯

1) 環境配慮事項（再掲）

① 資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

事業の計画策定にあたって、あらかじめ環境に配慮することとした事項を表 8.5.1-42 に示す。

表 8.5.1-42 環境配慮事項（資機材の運搬車両の走行）

環境配慮事項	環境配慮事項の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
運行管理	国道 140 号において、朝と夕方の交通量が多いことから、搬入開始を 9 時、搬入終了を 17 時とする。搬入時間内で搬入車両を可能な限り分散させる。	交通集中の抑制	最小化	環境配慮事項が確実に実施されるよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づける。 効果の数値化が可能であり、交通条件として予測に反映した。配慮事項の実施により、現状において車両が多く、環境負荷がすでに大きい時間を回避し、搬入車両を分散させることで、渋滞等の悪化を抑制することは明らかであり、不確実性は小さい。

② 廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

事業の計画策定にあたって、あらかじめ環境に配慮することとした事項を表 8.5.1-43 に示す。

表 8.5.1-43 環境配慮事項（廃棄物運搬車両の走行）

環境配慮事項	環境配慮事項の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
車両の集中の回避	国道 140 号において、朝と夕方の交通量が多いことから、搬入開始を 9 時、搬入終了を 17 時とする。搬入時間内で搬入車両を可能な限り分散させる。	交通集中の抑制	最小化	「朝夕の搬入を行わず、12 時前後の車両台数を減らすなど、搬入車両の集中を避ける」等の対策を、構成市町に対して求めることで、確実な実施を確保する。 効果の数値化が可能であり、交通条件として予測に反映した。配慮事項の実施により、現状において車両が多く、環境負荷がすでに大きい時間を回避し、搬入車両を分散させることで、渋滞等の悪化を抑制することは明らかであり、不確実性は小さい。

2) 環境の保全のための措置の検討

① 資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

予測結果より、予測地点の交差点は交差点需要率 0.9 (交通量をさばくための限界の目安とされる値) 以下と予測された。しかし、地域の交通状況は、事業以外の交通量によって大きく変わり、それに伴って事業による影響の大きさも変化する。以上のことから環境保全措置を講じることとした。

環境保全措置の考え方を表 8.5.1-44 に示す。

環境影響の回避について、対象事業実施区域の変更が考えられるが、計画地の選定理由 (7 ページ) に示すとおり、構成市町から推薦地を募り、環境への影響も含めた総合的な視点から、構成市町による協議を行った結果、対象事業実施区域として選定した場所であることから、事業予定地を変更するという回避は困難であった。

最小化について、搬入時間や搬入経路を調整することで、交通状況への影響を最小化することが考えられた。

その他、対象事業実施区域への進入経路の増設のほか、県等に対して道路拡幅や信号制御の変更等を働きかけることが考えられたが、工事期間という限られた間での対策が困難であり、工事施工事業者に対して搬入時間等の調整を働きかけることで十分な効果が得られると考えられた。

代償措置については、実現可能かつ効果的なものがないと考えられた。

そのため、最小化に関する措置を検討した。

また、予測条件及び環境保全措置の効果に不確実性があることから、成功基準の適否、環境基準等との整合を確保することを目的として、事後調査を行うこととした。

表 8.5.1-44 環境保全措置の考え方

区分	内容
回避	対象事業実施区域を交通への影響が生じない場所に変更する。
最小化	搬入時間や搬入経路を調整する。
代償	該当する措置はない。

② 廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

予測結果より、予測地点の交差点は交差点需要率 0.9 以下（交通量をさばくための限界の目安とされる値）と予測された。しかし、地域の交通状況は、事業以外の交通量によって大きく変わり、それに伴って事業による影響の大きさも変化する。以上のことから環境保全措置を講じることとした。

環境保全措置の考え方を表 8.5.1-45 に示す。

環境影響の回避について、対象事業実施区域の変更が考えられるが、計画地の選定理由（7 ページ）に示すとおり、構成市町から推薦地を募り、環境への影響も含めた総合的な視点から、構成市町による協議を行った結果、対象事業実施区域として選定した場所であることから、事業予定地を変更するという回避は困難であった。

最小化について、搬入時間や搬入経路を調整することで、交通状況への影響を最小化することが考えられた。その他、対象事業実施区域への進入経路の増設のほか、県等に対して道路拡幅や信号制御の変更等を働きかけることが考えられたが、事業者及び廃棄物を搬入する市町において搬入時間等を調整することで十分な効果が得られると考えられた。

代償措置については、実現可能かつ効果的なものがないと考えられた。

そのため、最小化に関する措置を検討した。

また、予測条件及び環境保全措置の効果に不確実性があることから、成功基準の適否、環境基準等との整合を確保することを目的として、事後調査を行うこととした。

表 8.5.1-45 環境保全措置の考え方

区分	内容
回避	対象事業実施区域を交通への影響が生じない場所に変更する。
最小化	搬入時間や搬入経路を調整する。
代償	該当する措置はない。

3) 環境の保全のための措置

① 資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

検討の結果、表 8.5.1-46 に示す環境保全措置を講じることとした。

環境保全措置は、地域交通への影響を低減するものであるが、渋滞等の発生は、一般車両の交通量の変化による影響が非常に大きい。

そのため、環境保全措置の効果を確認し、成功基準の適否、環境基準等との整合を確保することを目的として、事後調査を行うこととした。

表 8.5.1-46 環境保全措置（資機材の運搬車両の走行）

時期	環境影響要因	実施主体	環境保全措置の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
工事中	資機材の運搬車両の走行	事業者	交差点の渋滞が起こる経路を避け、違う方向から交差点を経由して搬入する。	地域交通への影響の低減	最小化	措置の効果の数値化は可能であり、渋滞等の最小化に対する不確実性は小さい。ただし、実際の交通の状況は一般車両の交通量の影響が大きいことから、状況の数値化は困難である。

② 廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

検討の結果、表 8.5.1-47 に示す環境保全措置を講じることとした。事後調査として供用後の地域交通の調査を行い、その結果に基づいて搬入計画を見直すなど、保全措置を講じることで、影響の最小化を図ることとした。

環境保全措置は、地域交通への影響を低減するものであるが、渋滞等の発生は、一般車両の交通量の変化による影響が非常に大きい。

そのため、環境保全措置の効果を確認し、成功基準の適否、環境基準等との整合を確保することを目的として、事後調査を行うこととした。

表 8.5.1-47 環境保全措置（廃棄物運搬車両の走行）

時期	環境影響要因	実施主体	環境保全措置の内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
供用後	廃棄物運搬車両の走行	組合構成市町	交差点の渋滞が起こる経路を避け、違う方向から交差点を経由して搬入する。	地域交通への影響の低減	最小化	措置の効果の数値化は可能であり、渋滞等の最小化に対する不確実性は小さい。ただし、実際の交通の状況は一般車両の交通量の影響が大きいことから、状況の数値化は困難である。

(5) 評価

1) 評価の方法

① 環境影響の回避・最小化・代償に沿った配慮に関する評価

調査及び予測の結果に基づき、地域交通に係る環境影響について、実行可能な範囲内で回避・最小化・代償の方針に沿った配慮が行われているかを評価した。

② 環境保全上の目標との整合性に関する評価

予測項目について、法律等に基づいて示されている基準又は目標をもとに評価の指標（環境基準等）を設定し、予測結果を比較することで、その整合性の評価を行った。

また、予測に不確実性がある項目、そして効果の数値化が困難な環境配慮事項及び環境保全措置（以下「環境保全措置等」という。）の効果を確認する必要がある項目については、評価のための成功基準を設け、事後調査によって環境保全措置等の効果を確認・評価することとした。

2) 評価の結果

① 資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

7) 環境影響の回避・最小化・代償に沿った配慮に関する評価

環境配慮事項として、交通が集中する朝夕の搬入を行わないことにより、影響は低減されると考えられた。

また、事後調査を行い、資機材等運搬車両の影響で交通の状況が悪化したと認められた場合に、搬入時間及び経路を調整するという保全措置を講じる。

以上のことから、資機材の運搬車両の走行による地域交通への影響について、実行可能な範囲内で配慮が行われていると評価した。

1) 環境保全上の目標との整合性に関する評価

i 環境基準等

地域交通として環境保全上の目標値は示されていないことをふまえ、環境基準等を「生活環境に著しい影響をおよぼさないこと」とし、その指標として、表 8.5.1-48 に示す交差点の需要率の考え方と比較を行った。その上で、評価値には、現況の値を考慮し、交差点需要率 0.9 以下とした。

交通の状況等に法律等に基づく基準等はないが、需要率及び混雑度は交差点等の設計を行う上で参照される指標となっている。この指標を用いて、指標ごとに設定されている解釈との比較を行うことは適切であると考えられる。

交差点の需要率は、桃林橋南詰交差点の最大が 0.543 (平日・8:00、現況から 0.023 増)、豊積橋南交差点の最大が 0.551 (平日・7:00、現況から 0.017 増) であり、「交通量をさばくための限界の値」とされる 0.9 を下回った。

なお、現況の渋滞調査の結果では、これらの時間帯において桃林橋南詰交差点では南進して交差点に入る車両、豊積橋南交差点では国道 140 号を東進する車両により、それぞれ渋滞が確認されている。

それに対して、資機材の運搬車両は、桃林橋南詰交差点では東進、豊積橋南交差点では西進するものであり、渋滞が発生する方向とは異なる走行方向であることから、現在の渋滞に対して、さらに悪化させることはないと考えられる。

渋滞は、豊積橋南交差点の東側にある工場・事業場への通勤車両が大きく影響していると考えられ、通勤時間帯における交差点需要率の増加は、現在農道を使用して東に向かう車両が、国道 140 号の利用へと切り替えることによる影響が大きいと考えられる。

このうち豊積橋南交差点では、平日、西方向、7:40 に最大の滞留長・渋滞長が出現されているが、資機材の運搬車両はこの時間には走行しないことから、渋滞を悪化させることはないと考えられる。

その他の方向・時間帯について、資機材の運搬車両の走行を計画している 9 時以降、交差点需要率は概ね 0.03~0.04 増加するものの、増加後の需要率は 0.4 程度であり、こちらも指標となる 0.9 を十分下回っている。

以上のことから、資機材の運搬車両の走行による影響は低減されると評価した。

表 8.5.1-48 環境基準等（交差点需要率の考え方）

需要率	考え方
1.0 より大きい	その交差点の交通量をさばくことができない。
0.9 を超え、1.0 以下	理論上の遅れが急増し、運用上好ましくない。
<u>0.9 以下</u>	<u>交通量をさばくための限界の値。ただし、必ずさばけることを意味するものではないことに注意が必要。</u>

注) 下線が予測結果との比較に用いる指標

資料)「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」(平成19年6月、一般社団法人交通工学研究会)

ii 環境保全措置等の成功基準

また、環境保全措置等の成功基準を表 8.5.1-49 に示す。

事後調査により、交差点における交通量及び資機材運搬車両の搬入ルートを把握し、交通量から算出した需要率について成功基準と比較することで、環境保全措置の効果について評価する。

表 8.5.1-49 地域交通に係る環境保全措置等の成功基準（工事の実施）

影響要因の区分		成功基準	設定根拠
工事の実施	資機材の運搬車両の走行	供用時に把握した交差点交通量及び搬入車両の運搬経路から、交差点需要率への寄与を求め、その寄与が予測結果より低減されること。	環境保全措置の実施により、環境への影響が予測結果からさらに低減されることを成功基準とした。

② 廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

(7) 交通渋滞の状況

7) 環境影響の回避・最小化・代償に沿った配慮に関する評価

環境配慮事項として、交通が集中する朝夕の搬入を行わないことにより、影響は低減されると考えられた。

また、事後調査を行い、廃棄物運搬車両の影響で交通の状況が悪化したと認められた場合に、搬入時間及び経路を調整するという保全措置を講じる。

以上のことから、廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響について、実行可能な範囲内で配慮が行われていると評価した。

1) 環境保全上の目標との整合性に関する評価

i 環境基準等

地域交通として環境保全上の目標値は示されていないことをふまえ、環境基準等を「生活環境に著しい影響をおよぼさないこと」とし、その指標として、交差点については表 8.5.1-48 に示す交差点の需要率の考え方と、断面については表 8.5.1-51 に示す混雑度の解釈と比較を行った。その上で、評価値は、現況の値を考慮し、交差点需要率は 0.9 以下、断面の混雑度は 1.25 以下とした。

交通の状況等に法律等に基づく基準等はないが、需要率及び混雑度は交差点等の設計を行う上で参照される指標となっている。この指標を用いて、指標ごとに設定されている解釈との比較を行うことは適切であると考えられる。

交差点の需要率は、桃林橋南詰交差点の最大が 0.543（平日・8:00、現況から 0.023 増）、豊積橋南交差点の最大が 0.551（平日・7:00、現況から 0.017 増）であり、「交通量をさばくための限界の値」とされる 0.9 を下回った。

なお、現況の渋滞調査の結果では、これらの時間帯において桃林橋南詰交差点では南進して交差点に入る車両、豊積橋南交差点では国道を東進する車両により、それぞれ渋滞が確認されている。

渋滞は、豊積橋南交差点の東側にある工場・事業場への通勤車両が大きく影響していると考えられ、通勤時間帯における交差点需要率の増加は、現在農道を使用して東に向かう車両が、国道 140 号の利用へと切り替えることによる影響が大きいと考えられる。

このうち豊積橋南交差点では、平日、西方向、7:40 に最大の滞留長・渋滞長が出現されているが、資機材の運搬車両はこの時間には走行しないことから、渋滞を悪化させることはないと考えられる。

桃林橋南詰交差点の、北から南進して交差点を直進または左折する車線（①→②③）の 8 時台の将来交通量は 319 台/時間、そのうち施設に関連する車両は 11 台/時間であり、施設関係車両の割合は約 3% と非常に小さい。

豊積橋南交差点においても同様であり、廃棄物運搬車両の走行による影響は、環境保全上の目標との整合性は図られているものと評価した。

また、国道 140 号の計画施設への入口付近の断面については、混雑度は平日で現況 1.07 から最大 0.12 増加して 1.19、休日は現況 0.96 から最大 0.17 増加して 1.13 となった。

この値は、混雑度の指標としては 1.0～1.25 の範囲内であり、状況としては「昼間 12 時

間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。」に該当する。

混雑度の増加について、交差点需要率の増加と同様に、現在農道を使用している車が国道利用に切り替えることによる影響が大きいと考えられ、廃棄物運搬車両の走行による影響は小さく、また混雑度1.25を下回ることから、環境保全上の目標との整合性が図られているものと評価した。

表 8.5.1-50 環境基準等（交差点需要率の考え方）

需要率	考え方
1.0より大きい	その交差点の交通量をさばくことができない。
0.9を超え、1.0以下	理論上の遅れが急増し、運用上好ましくない。
<u>0.9以下</u>	<u>交通量をさばくための限界の値。ただし、必ずさばけることを意味するものではないことに注意が必要。</u>

注) 下線が予測結果との比較に用いる指標

資料) 「改訂 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版」(平成19年6月、一般社団法人交通工学研究会)

表 8.5.1-51 環境基準等（断面の混雑度の解釈）

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
<u>1.0～1.25</u>	<u>昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。</u>
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

注) 下線が予測結果との比較に用いる指標

資料) 「道路の交通容量」(昭和59年8月、社団法人 日本道路協会)

ii 環境保全措置等の成功基準

環境保全措置等の成功基準を表8.5.1-52に示す。

事後調査により、交差点における交通量及び廃棄物運搬車両の搬入ルートを把握し、交通量から算出した需要率について成功基準と比較することで、環境保全措置の効果について評価する。

表 8.5.1-52 地域交通に係る環境保全措置等の成功基準（施設の供用）

影響要因の区分		成功基準	設定根拠
施設の供用	廃棄物運搬車両の走行	供用時に把握した交差点交通量及び搬入車両の運搬経路から、交差点需要率・断面混雑度への寄与を求め、その寄与が予測結果より低減されること。	環境保全措置の実施により、環境への影響が予測結果からさらに低減されることを成功基準とした。