

## 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)～(2)に示す。なお、資機材運搬車両には工事関係者の通勤車両を含むものとする。

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		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	影響要因 の区分		
地域交通	地域交通 存在・供用時 .. 資機材運搬車両の走行 .. 廃棄物運搬車両の走行	1. 調査すべき情報 (1) 交通量の状況 (2) 交通渋滞の状況	予測の基礎情報となる、交通量の状況及び交通渋滞の状況を選定した。
		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】 「全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)」等による交通量に関する情報を収集し、整理・解析した。 【現地調査】 交差点における方向別交通量を調査し、調査結果を整理・解析した。 (2) 交通渋滞の状況 【現地調査】 滞留長 <sup>注1)</sup> を計測する方法とした。	地域交通の状況を適切に把握できる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した。	事業関連車両の走行が、地域交通に影響を及ぼすおそれのある地域とした。
		4. 調査地点 (1) 交通量の状況 【現地調査】 調査地点は図 8.5.1-1 に示す県道 718 号 <sup>注2)</sup> の 2 地点(地域交通 No. 1～地域交通 No. 2 各 6 方向)とした。 (2) 交通渋滞の状況 【現地調査】 調査地点は図 8.5.1-1 に示す県道 718 号 <sup>注2)</sup> の 2 地点(地域交通 No. 1～地域交通 No. 2 各 6 方向)とした。 なお、調査地点の選定理由を表 8.5.1-2 に示す。	調査地域のうち、事業関連車両が集中し、渋滞が発生するおそれのある地点とした。
		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した。 【現地調査】 平日及び休日の各 1 日(計 2 回)の 24 時間とした。 (2) 交通渋滞の状況 【現地調査】 平日及び休日の各 1 日(計 2 回)の 6:00～19:00 とした。	年間を通じた交通状況を代表する日とし、渋滞状況について渋滞発生のおそれがある時間帯とした。

注 1) 信号機のない交差点であるため、渋滞長ではなく滞留長を計測する方法とした。

注 2) 県道 718 号富士吉田西桂線は令和 7 年 4 月 1 日に廃止され、同日、県道 718 号富士吉田西桂都留線が認可、一部供用されたため、県道 718 号バイパスという表現を改めた。

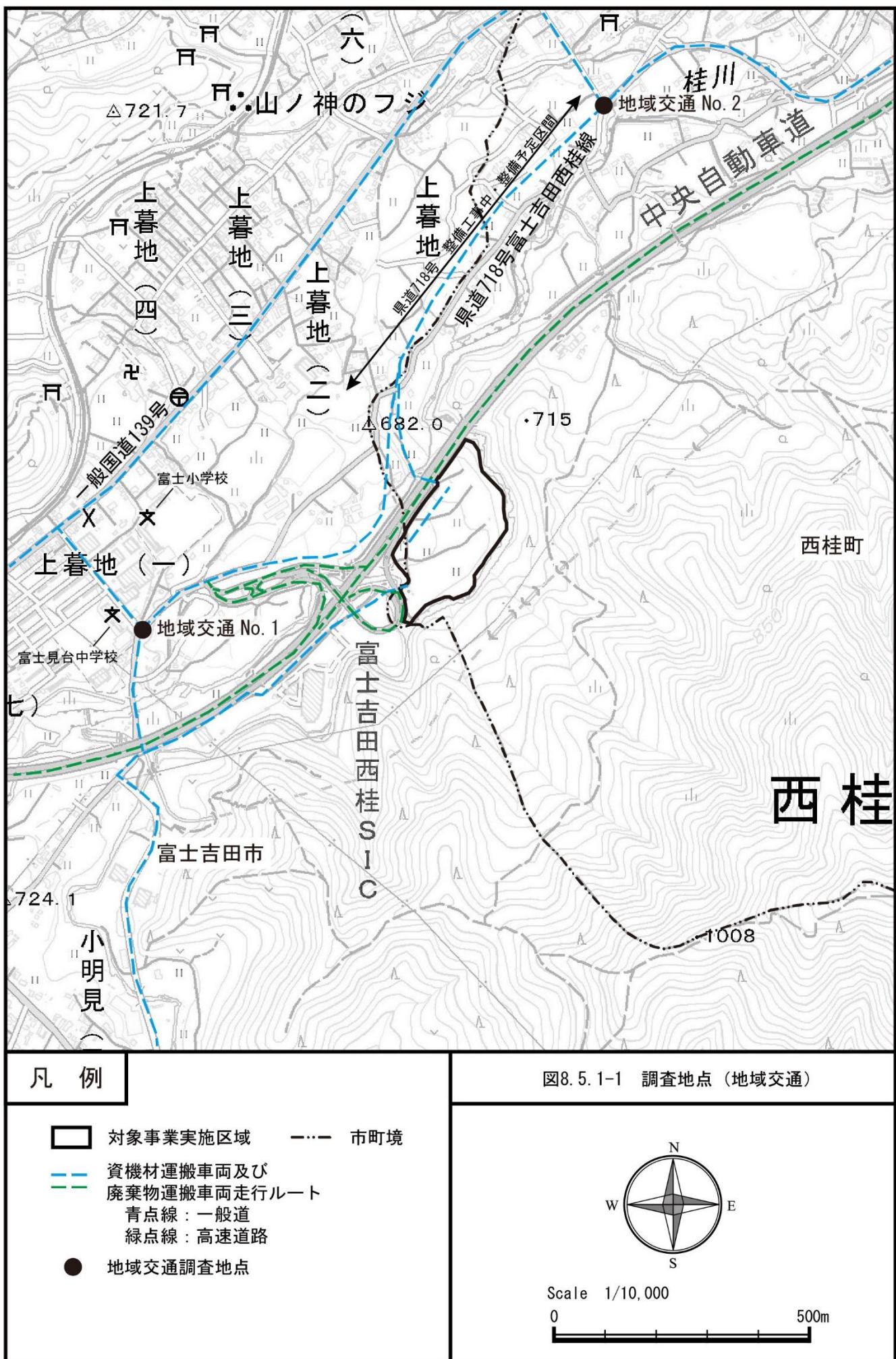
表 8.5.1-1(2) 調査、予測及び評価の手法（車両の走行による地域交通への影響）

項目		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	影響要因 の区分		
地域交通	地域交通	6. 予測の基本的な手法 無信号交差点の交通容量を算出する方法とした。 <sup>注)</sup>	予測地点はいずれも信号機のない交差点であるため、「平面交差の計画と設計 基礎編-計画・設計・交通信号制御の手引き-」(平成30年11月 (一社) 交通工学研究会) 及び「道路の交通容量とサービスの質に関する研究」(令和3年8月 (一社) 交通工学研究会)に示される方法とした。
		7. 予測地域 「3. 調査地域」と同じ地域とした。	事業関連車両の走行が、地域交通に影響を及ぼすおそれのある地域とした。
		8. 予測地点 「4. 調査地点」と同じ地点とした。	調査地域のうち、事業関連車両が集中し、渋滞が発生するおそれのある地点とした。
		9. 予測時期等 (1) 資機材運搬車両の走行 資機材運搬車両の走行が最大となる時期とした。 (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した。	工事施工中の車両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した。 (2) 環境保全上の目標との整合性に関する評価 地域交通に係る環境影響について、法律等に基づいて示された基準等がないため、現況を踏まえて環境保全上の目標を設定した上で、予測結果を環境保全上の目標との整合性を評価した。	ミティグーションの手順に沿った環境配慮が行われていること、地域交通について設定した環境保全目標と整合していることを確認する手法とした。

注) 信号機のない交差点であるため、渋滞長ではなく滞留長を計測する方法とした。

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	地域交通 No. 1	県道 718 号と市道小明見上暮地線の交差点	対象事業実施区域の西側の交差点で、資機材運搬車両及び廃棄物運搬車両の出入りで通過する地点。 富士小学校、富士見台中学校が近い。 一般国道 139 号、県道 718 号、中央自動車道を通ってきた車両が交錯することが想定される。
	地域交通 No. 2	県道 718 号と町道池ノ頭線の交差点	対象事業実施区域の北東側の交差点で、資機材運搬車両及び廃棄物運搬車両の出入りで通過する地点。 現在工事中の県道 718 号富士吉田西桂都留線が完成すれば、西桂町、都留市、大月市方面からの車両の通行が増え車両が交錯することが想定される。



この地図は、国土交通省国土地理院発行の電子地形図25000を基に縮尺を変更して作成した。

## (2) 調査実施日

現地調査実施日を表 8.5.1-3 に示す。

なお、既存資料調査期間については、入手できる最新の資料とした。

表 8.5.1-3 調査実施日（地域交通）

調査項目		調査地点	調査実施日	
交差点交通量	方向別交通量 (自動車・歩行者・自転車)	地域交通 No. 1	平日	令和 6 年 11 月 7 日 (木) 19:00 ～11 月 8 日 (金) 19:00
			休日	令和 6 年 11 月 9 日 (土) 19:00 ～11 月 10 日 (日) 19:00
	自動車走行速度	地域交通 No. 2	平日	令和 6 年 11 月 7 日 (木) 22:00 ～11 月 8 日 (金) 22:00
			休日	令和 6 年 11 月 9 日 (土) 19:00 ～11 月 10 日 (日) 19:00
交通渋滞	滞留長	地域交通 No. 1	平日	令和 6 年 11 月 8 日 (金) 6:00～19:00
			休日	令和 6 年 11 月 10 日 (日) 16:00～19:00
		地域交通 No. 2	平日	令和 6 年 11 月 8 日 (金) 6:00～19:00
			休日	令和 6 年 11 月 10 日 (日) 16:00～19:00

## (3) 調査の結果

### 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」(109 ページ参照) に示した。

#### ② 現地調査

交差点交通量の総流入交通量の調査結果を表 8.5.1-4 に、調査対象の交差点付近の県道 718 号を走行する自動車の平均速度を表 8.5.1-5 及び表 8.5.1-6 に示す。調査結果の詳細を資料編（資料 350 ページ参照）に示す。

24 時間の交差点への流入交通量（大型車、小型車、二輪車の合計）は、地域交通 No. 1 では平日が 10,305 台、休日が 7,665 台、地域交通 No. 2 では平日が 4,941 台、休日が 3,050 台であった。大型車混入率（大型車／自動車小計）が最も高かったのは、地域交通 No. 1 の平日であり、7.3% であった。

また、24 時間の交差点を横断する歩行者数は、地域交通 No. 1 では平日が 56 人、休日が 11 人、地域交通 No. 2 では平日が 21 人、休日が 6 人であった。

県道 718 号の平均走行速度は、地域交通 No. 1 が 44km/h～48km/h、地域交通 No. 2 が 30km/h～33km/h であった。

表 8.5.1-4 現地調査結果（交差点交通量）

調査地点	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	自動車小計	二輪車	車両合計		歩行者	自転車
地域交通 No. 1 県道 718 号と市道小明見上暮地線の交差点	平日	740	9,461	10,201	104	10,305	7.3	56 2
	休日	246	7,340	7,586	79	7,665	3.2	11 0
地域交通 No. 2 県道 718 号と町道池ノ頭線の交差点	平日	184	4,713	4,897	44	4,941	3.8	21 3
	休日	10	3,007	3,017	33	3,050	0.3	6 0

表 8.5.1-5 現地調査結果（地域交通 No. 1 平均走行速度）

調査地点		県道 704 号方面 (計画施設方面)	→	富士吉田西桂スマート IC 方面	富士吉田西桂スマート IC 方面	→	県道 704 号方面 (計画施設方面)	単位 : km/h
地域交通 No. 1 調査対象 : 県道 718 号	平日	47		44				
	休日	46		48				

表 8.5.1-6 現地調査結果（地域交通 No. 2 平均走行速度）

調査地点		富士吉田西桂スマート IC 方面 (計画施設方面)	→	都留市方面	都留市方面	→	富士吉田西桂スマート IC 方面 (計画施設方面)	単位 : km/h
地域交通 No. 2 調査対象 : 県道 718 号	平日	30		33				
	休日	30		30				

## 2) 交通渋滞の状況

交通渋滞の調査結果を表 8.5.1-7、表 8.5.1-8 及び図 8.5.1-2、図 8.5.1-3 に示す。調査結果の詳細を資料編（資料 364 ページ参照）に示す。

調査地点の地域交通 No. 1 及び地域交通 No. 2 はいずれも信号のない交差点であるため、交通工学で定義される信号交差点における渋滞長\*や滞留長\*\*\*を計測することはできない。そこで、現地調査では交差点に進入する車両の先頭車両が停止した時の車列の長さを計測し、この車列長を便宜的に「滞留長」と表わすこととした（以下この車列長を「滞留長」という。）。1 時間毎の複数の滞留長の中で最長の滞留長を、交通渋滞の調査結果とした。参考として、交通工学における交通渋滞等に関する用語を以下に示す。

地域交通 No. 1 は、県道 718 号に市道小明見上暮地線が突き当たる三叉路である。

市道小明見上暮地線から県道 718 号に進入する車両（表の⑤、⑥方向）は平日の 7 時台には交通量の増加に伴い交差点が混雑し、滞留長が最長で 70m となった。また、15 時台及び 16 時台にも最長で 55m となった。富士吉田西桂スマート IC 方面から市道へ向かう右折車両（表の②方向）の滞留長は最長で 40m となった。休日の滞留長の最長は市道の（⑤、⑥方向） 35m であった。

地域交通 No. 2 は、県道 718 号に町道池ノ頭線が突き当たる三叉路である。平日の滞留長は最長で 25m（8 時台の①、②方向と 11 時台及び 17 時台の⑤、⑥方向）、休日の滞留長の最長は 30m（13 時台の⑤、⑥方向）であった。

いずれの調査地点においても、優先道路である県道 718 号の交通量が多い時には、市道、町道から県道に進入する車両は一時停止して県道の交通流が途切れるのを待つため、市道、町道側にはしばしば数台程度の滞留が起きるが、滞留の最後尾の車両が交差点に進入するまでにかかる時間は数分程度であり、交通流は概ね円滑であった。例えば、滞留長が最大となった地域交通 No. 1 の平日 7 時台（滞留台数 11 台、滞留長 70m）であっても、滞留最後尾の車両が交差点に進入するまでにかかった時間は 3 分未満であった。

なお、国家公安委員会の「交通情報の提供に関する指針」（平成 14 年 4 月 26 日 国家公安委員会告示第 12 号）には、混雑の程度の基準が示されており、一般道においてある区間の車両走行速度が 10 km/h 以下となった場合に「渋滞」と表現すべきとしている。地域交通 No. 1、地域交通 No. 2 のような無信号交差点では、一時停止制御されている道路の交差点入り口で、すべての車両が一旦停止するため、走行速度をこの基準に単純に当てはめて渋滞の有無を判断することはできないが、例えば 70m の区間を通過するのに 3 分間かかった場合の平均走行速度は 1.4 km/h であり、混雑の程度の基準では「渋滞」と表現すべき速度に相当する。参考として、混雑の程度の基準を以下に示す。

#### 【交通工学における交通渋滞等に関する用語】

用語	意味
※ 滞留長	定義：交通渋滞による車列長。特に、信号交差点においては、赤信号表示時間中に車列に到着した車両が次の青信号で通過できずに残った場合の車列の長さ。（英：Queue length） 計測対象：信号交差点の滞留長は、青信号表示終了時に流入部に滞留している車両の末尾位置として計測される。
※※ 滞留長	定義：信号交差点において、1 回の赤信号で滞留する車列の長さ。 計測対象：滞留長は、渋滞長が存在していない状態で、赤信号表示終了時に流入部に形成された待ち行列の末尾位置として計測される。
交通渋滞	定義：ボトルネックにその地点の交通容量を超える交通需要が流入しようとするときに、ボトルネックを先頭にしてその上流区間に生じる車両列における交通状態（待ち行列）。（英：traffic congestion）
ボトルネック	定義：前後と比較して相対的に交通容量が低い道路区間又は箇所。 <small>あいろう</small> 隘路ともいう。（英：bottleneck）
交通容量	定義：ある道路の断面を一定の時間間隔内に通過することが期待できる最大の交通流率。（英：(Traffic) capacity） 計測対象：通常は時間間隔の単位を 1 時間とすることが多く、自動車であれば乗用車換算台数を用いて [pcu/時]、歩行者であれば [人/時] という単位で表わす。
交通需要	定義：道路網状のある区間またはある地点を通ろうとする車両などの台数または歩行者の人數。（英：Traffic demand）

出典：一般社団法人 交通工学研究会HP 交通工学用語集

#### 【混雑の程度の基準】

道路の区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度
郊外部の高速自動車国道等	60km/h 以下	40km/h 以下
都市部の高速自動車国道等	40km/h 以下	20km/h 以下
その他の道路	20km/h 以下	10km/h 以下

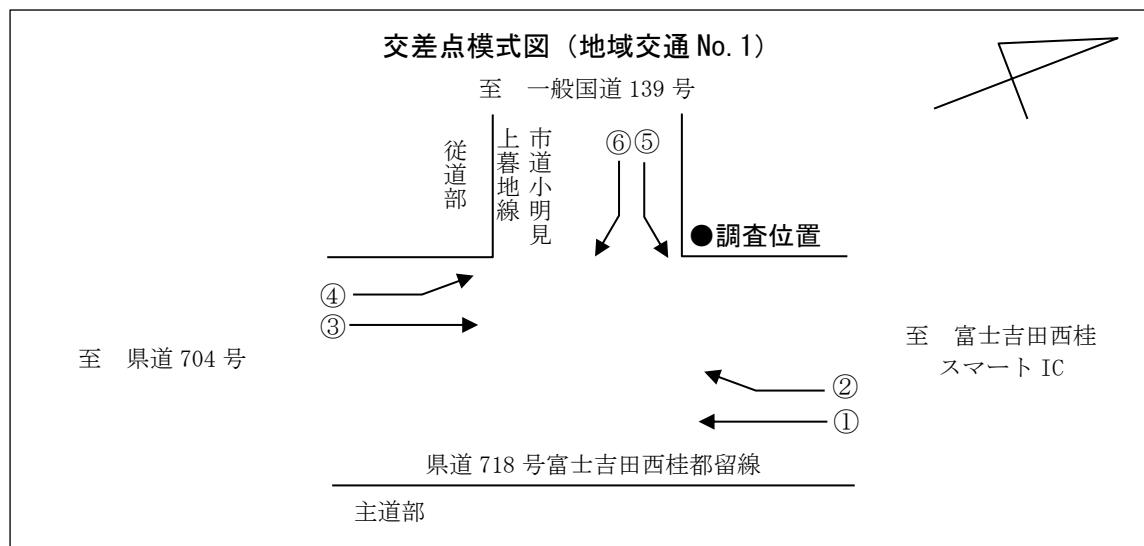
出典：交通情報の提供に関する指針 平成 14 年 4 月 26 日 国家公安委員会告示第 12 号

表 8.5.1-7 現地調査結果（地域交通 No.1 交通渋滞調査）

調査日	時間帯	滞留長(m)					⑤、⑥の最大滞留長時の台数(台)
		①	②	③	④	⑤、⑥	
11月8日 (平日)	6時～7時	0	5	0	0	15	3
	7時～8時	0	35	0	10	70	11
	8時～9時	0	20	0	0	25	4
	9時～10時	0	40	0	0	30	4(大型1含む)
	10時～11時	0	30	0	0	25	4
	11時～12時	0	15	0	0	45	7(大型1含む)
	12時～13時	0	15	0	0	25	4
	13時～14時	0	15	0	0	50	8
	14時～15時	0	10	0	0	20	2(大型1含む)
	15時～16時	0	10	0	0	55	5(大型3含む)
	16時～17時	0	10	0	0	55	9(大型2含む)
	17時～18時	0	15	0	0	35	6
	18時～19時	0	15	0	0	30	5
11月10日 (休日)	6時～7時	0	5	0	0	10	2
	7時～8時	0	10	0	0	15	3
	8時～9時	0	10	0	0	35	5
	9時～10時	0	30	0	0	20	3
	10時～11時	0	15	0	0	10	2
	11時～12時	0	10	0	0	20	3
	12時～13時	0	15	0	0	20	3
	13時～14時	0	20	0	0	20	3
	14時～15時	0	15	0	0	20	3
	15時～16時	0	15	0	0	25	2(大型2含む)
	16時～17時	0	10	0	0	20	4
	17時～18時	0	15	0	0	10	2
	18時～19時	0	15	0	0	20	3

注1) ①～⑥は、以下の模式図に示す車両進行方向を示す。

注2) 各時間帯の滞留長は、各時間帯内での最大滞留長を示す。



至 一般国道 139 号



至 富士吉田西桂  
スマート IC

至 県道 704 号

↔ : 最大滞留長 (70m)

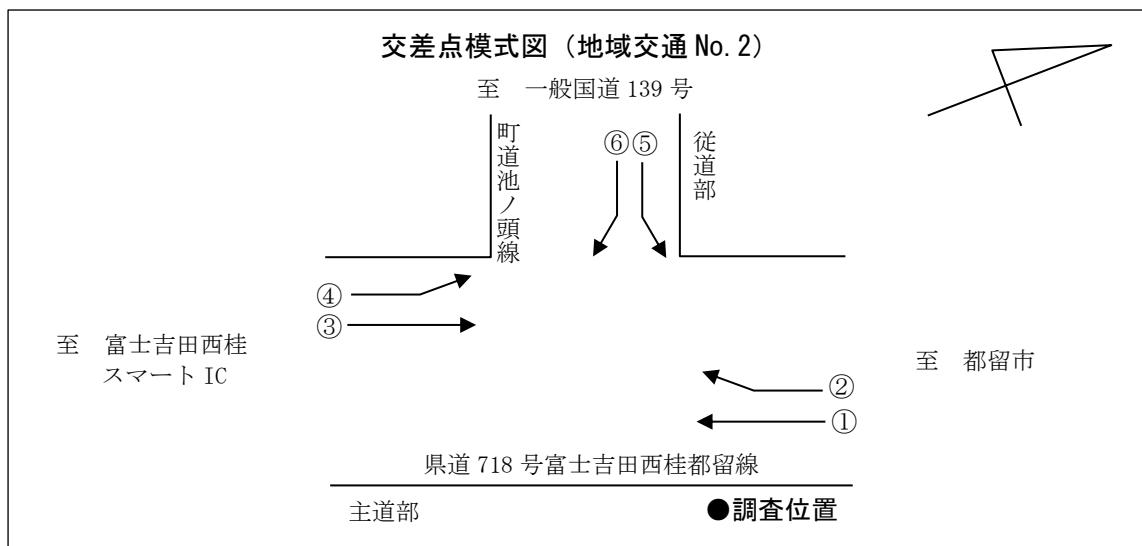
図 8.5.1-2 現地調査結果 (地域交通 No. 1 最大滞留長)

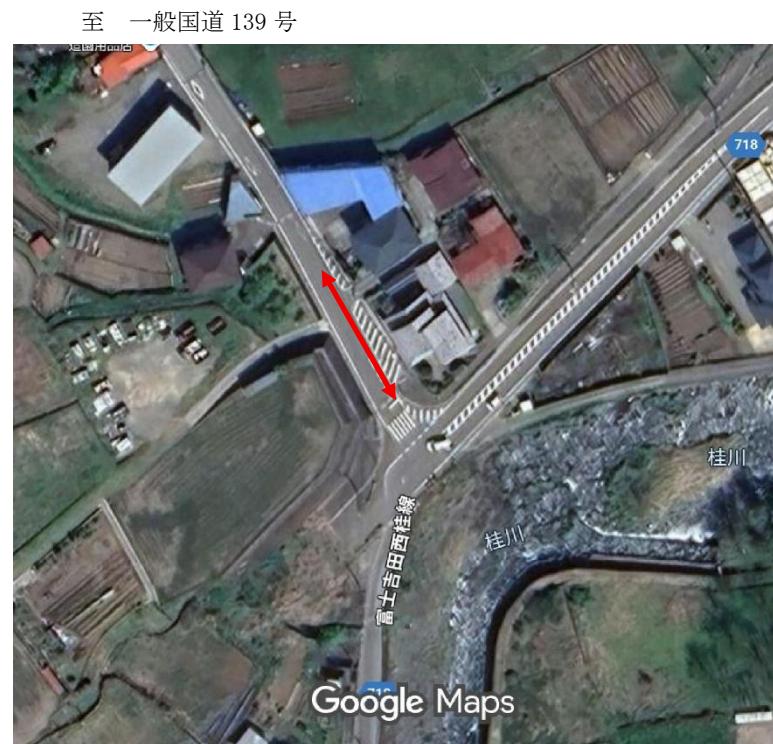
表 8.5.1-8 現地調査結果（地域交通 No. 2 交通渋滞調査）

調査日	時間帯	滞留長(m)				⑤、⑥の 最大滞留長時の台数
		①、②	③	④	⑤、⑥	
11月8日 (平日)	6時～7時	0	0	0	5	1
	7時～8時	10	0	0	15	3
	8時～9時	25	0	0	15	3
	9時～10時	15	0	0	10	2
	10時～11時	10	0	0	10	2
	11時～12時	10	0	0	25	4
	12時～13時	15	0	0	15	3
	13時～14時	10	0	0	10	2
	14時～15時	10	0	0	15	3
	15時～16時	15	0	0	15	3
	16時～17時	10	0	0	10	2
	17時～18時	20	0	0	25	4
11月10日 (休日)	18時～19時	10	0	0	15	3
	6時～7時	0	0	0	10	2
	7時～8時	5	0	0	10	2
	8時～9時	15	0	0	15	3
	9時～10時	15	0	0	10	2
	10時～11時	20	0	0	15	3
	11時～12時	20	0	0	25	4
	12時～13時	5	0	0	10	2
	13時～14時	15	0	0	30	5
	14時～15時	10	0	0	15	3
	15時～16時	10	0	0	15	3
	16時～17時	10	0	0	15	3

注 1) ①～⑥は、以下の模式図に示す車両進行方向を示す。

注 2) 各時間帯の滞留長は、各時間帯内での最大滞留長を示す。





至 富士吉田西桂  
スマート IC  
↔ : 最大滞留長 (30m)

図 8.5.1-3 現地調査結果（地域交通 No. 2 最大滞留長）

#### (4) 予測の結果

##### 1) 工事中の資機材運搬車両の走行による地域交通への影響

###### ① 予測項目

予測項目は、工事中の資機材運搬車両の走行による地域交通への影響及び通勤・通学者等の歩行者への影響とした。

###### ② 予測地域及び地点

予測地域は、対象事業実施区域及びその周辺とし、予測地点は図 8.5.1-1 (1027 ページ参照) に示す現地調査地点とした。

###### ③ 予測対象時期

予測対象時期は、資機材運搬車両の走行が最大となる時期とした。

###### ④ 予測方法

###### (ア) 地域交通への影響

予測地点の地域交通 No. 1 及び地域交通 No. 2 は、いずれも信号がなく一時停止制御が行われている交差点（以下「一時停止交差点」という。）である。

一時停止交差点においては、優先側道路（以下「主道路」という。）の交通は交差交通にほとんど無関係に走行できるのに対して、一時停止規制を受ける非優先側の道路（以下「従道路」という。）の交通は主道路の交通の間隙を縫って交差点に進入するため、主道路流入部の往復交通量（以下「主道路の往復交通需要」という。）の影響を受ける。

従道路流入部から交差点に進入できる最大交通量（以下「従道路流入部の交通容量」という。）は、主道路交通の車頭時間分布が指数分布である（ランダムに車両が到着する）と仮定し、「道路の交通容量とサービスの質に関する研究 成果報告書（交通容量編）」（令和6年3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、1時間値に換算した。

なお、 $T_1$ 、 $T_2$ は、警察庁通達『「信号機設置の指針」の制定について』において、一時停止制御の交差点への信号機の設置を検討する際に用いられる値を用いた。

参考として、図8.5.1-4に「主道路の往復交通需要」及び「従道路流入部の交通容量」の概念図を示す。

$$c = Q \frac{\exp(-QT_1)}{1 - \exp(-QT_2)}$$

$c$  : 従道路流入部の交通容量（台/秒）

$Q$  : 主道路の往復交通需要（台/秒）

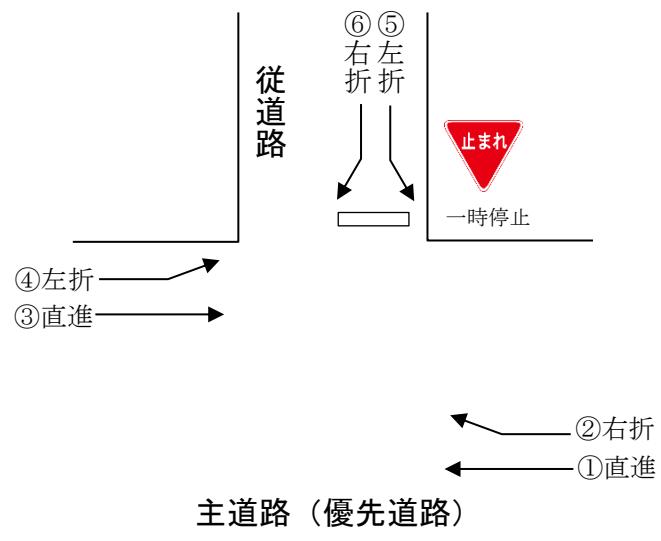
$T_1$  : 臨界流入ギャップ 9.2（秒）

従道路流入部から流入する車両が、主道路の交通流の間隙を縫って流入する際に、従道路流入部の車両が通過できる確率とできない確率が等しくなるギャップ（車頭時間）の臨界値。

言いかえると、主道路のギャップが9.2秒以上あれば、従道路の流入待ちの車両は流入可能であると判断して交差点に進入する。

$T_2$  : 流入車両の追従車頭時間 5.2（秒）

従道路側から連続した2台が同一のギャップに流入することのできる場合の2台の車頭時間。



主道路の往復交通需要 : ①+②+③+④の設定値

従道路流入部の交通容量 : 主道路の往復交通需要に対する⑤+⑥の通行可能台数

図 8.5.1-4 信号のない三叉路における交通容量予測の概念図

#### (イ) 歩行者への影響

通勤・通学者等の歩行者への影響の予測は、現地調査結果に基づき、資機材運搬車両の走行状況、環境配慮事項を考慮して、交通事故の発生リスクを定性的に予測する。

## ⑤ 予測条件

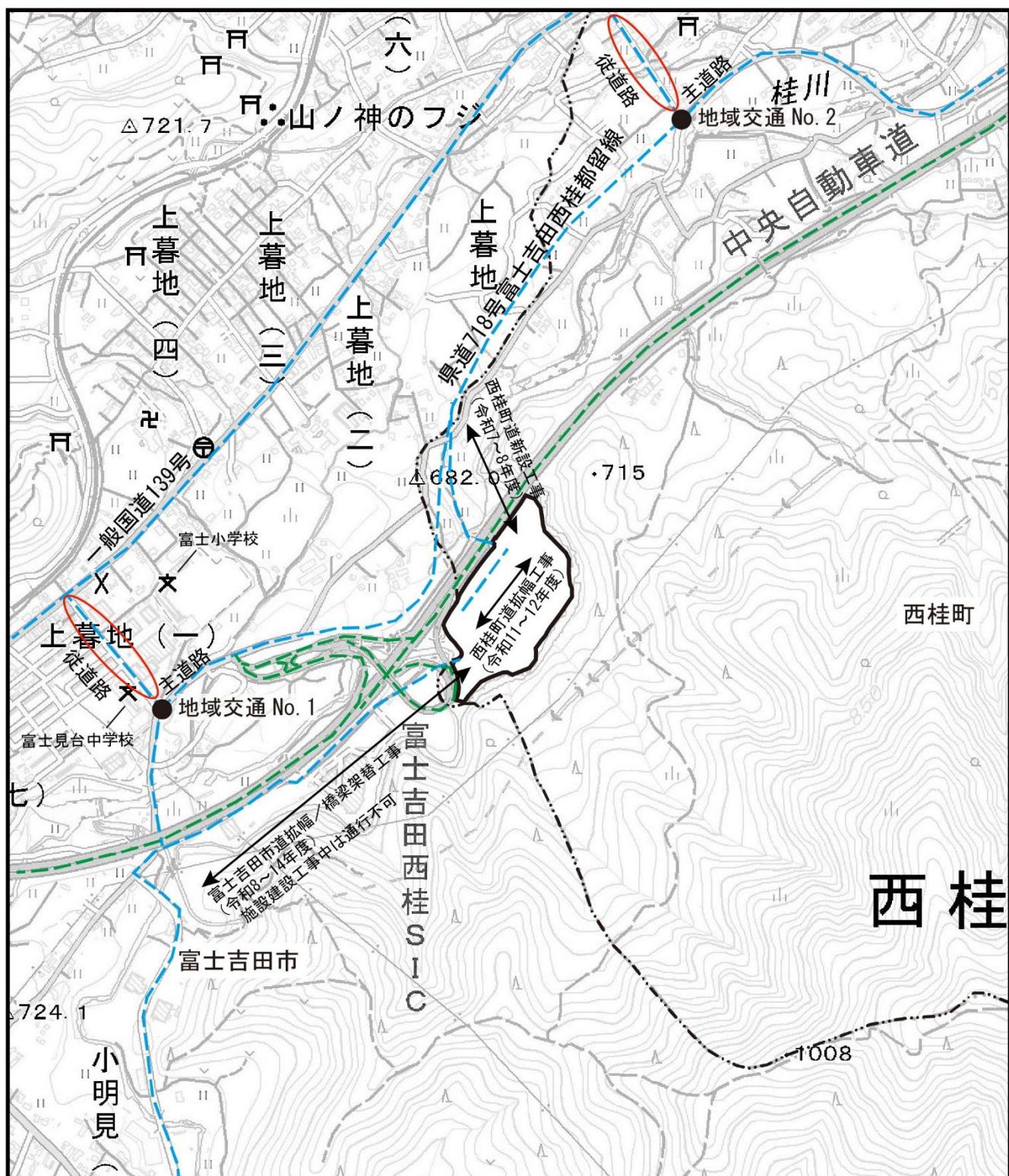
### (ア) 交通条件

予測上の交通条件を図 8.5.1-5 に、予測に用いる交通量を表 8.5.1-9～表 8.5.1-12 に示す。各交差点における現況調査結果を基本とし、資機材運搬車両等の工事関係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、工事中及び施設供用後のアクセスを改善するために、対象事業実施区域周辺の富士吉田市道と西桂町道の新設工事、拡幅工事等が予定されているため、図 8.5.1-5 には工事区間の概要と工事予定期間も示した。対象事業実施区域内にある西桂町道の拡幅工事は、本事業に含まれている。

予測に用いる資機材運搬車両の台数は、「8.1.1 大気汚染、(4) 予測の結果、2) 工事中の資機材運搬車両の走行による大気質への影響」(322 ページ参照) と同一の条件とした。工事の詳細が未定であるため、資機材運搬車両の走行ルートを詳細に想定してルート別の交通量を設定することは困難であることから、資機材運搬車両の全台数が各予測地点の主道路を通過するものとした。なお、後述の「(イ) 環境配慮事項」(1043 ページ参照) に示すとおり、工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路流入部の交通量は現況から増加しないものとした。

予測対象時期は、資機材等の運搬車両台数が最大となる、土砂運搬車両の運用期間とした。運搬する土量は工法により異なるが運搬量が最大となる場合（造成工事のパターン 1 搬入量 112,706m<sup>3</sup>（表 8.4.1-7 (985 ページ) 参照）を想定し、5か月間で均等に搬入するものとした。ただし、運搬車両台数には工事の進捗等により変動があることが予想されるため、予測結果が安全側となるよう、平均台数の 2 倍を予測計算上の運搬車両台数の設定値とした。

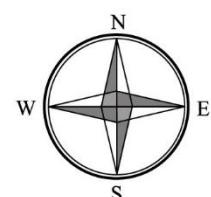
また、日曜日は休工であるが、土曜日には建築工事等を実施する可能性があることから、休日における交通量調査結果を用いて休日の将来交通量も求めた。



凡 例

- 対象事業実施区域
- 市町境
- 資機材運搬車両及び廃棄物運搬車両走行ルート(水色:一般道、緑色:高速道路)
- 地域交通調査地点
- 通行制限する路線  
工事中: 資機材運搬車両 通行禁止  
供用中: 廃棄物運搬車両 原則通行禁止  
(但し現況で通行している  
廃棄物運搬車両は通行可)

図8.5.1-5 予測上の交通条件



Scale 1/10,000  
0 500m

この地図は、国土交通省国土地理院発行の電子地形図25000を基に縮尺を変更して作成した。

表 8.5.1-9 交通量設定値（地域交通 No.1 平日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（市道小明見上暮地線）		
	現況交通量	工事関係車両	合計 (Q)	現況交通量	工事関係車両	合計
0 時台	19	0	19	10	0	10
1 時台	19	0	19	11	0	11
2 時台	17	0	17	8	0	8
3 時台	26	0	26	8	0	8
4 時台	25	0	25	16	0	16
5 時台	93	0	93	76	0	76
6 時台	258	0	258	112	0	112
7 時台	993	30	1,023	170	0	170
8 時台	699	96	795	144	0	144
9 時台	498	96	594	148	0	148
10 時台	426	96	522	142	0	142
11 時台	394	96	490	136	0	136
12 時台	431	0	431	129	0	129
13 時台	382	96	478	160	0	160
14 時台	380	96	476	135	0	135
15 時台	433	96	529	179	0	179
16 時台	566	96	662	178	0	178
17 時台	857	30	887	175	0	175
18 時台	647	0	647	123	0	123
19 時台	342	0	342	109	0	109
20 時台	179	0	179	52	0	52
21 時台	114	0	114	41	0	41
22 時台	68	0	68	20	0	20
23 時台	31	0	31	22	0	22
合計	7,897	828	8,725	2,304	0	2,304

注 1) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路における 7 時台、17 時台の 30 台/h の工事関係車両は工事関係者の通勤車両。

注 3) 工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路流入部の交通量は現況から増加しない。

表 8.5.1-10 交通量設定値（地域交通 No.1 休日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（市道小明見上暮地線）		
	現況交通量	工事関係車両	合計 (Q)	現況交通量	工事関係車両	合計
0 時台	65	0	65	12	0	12
1 時台	22	0	22	4	0	4
2 時台	26	0	26	7	0	7
3 時台	13	0	13	7	0	7
4 時台	16	0	16	9	0	9
5 時台	41	0	41	26	0	26
6 時台	124	0	124	44	0	44
7 時台	232	30	262	94	0	94
8 時台	395	96	491	111	0	111
9 時台	468	96	564	148	0	148
10 時台	449	96	545	127	0	127
11 時台	427	96	523	121	0	121
12 時台	387	0	387	138	0	138
13 時台	406	96	502	151	0	151
14 時台	412	96	508	145	0	145
15 時台	429	96	525	166	0	166
16 時台	491	96	587	125	0	125
17 時台	385	30	415	97	0	97
18 時台	275	0	275	85	0	85
19 時台	219	0	219	73	0	73
20 時台	160	0	160	81	0	81
21 時台	128	0	128	36	0	36
22 時台	79	0	79	42	0	42
23 時台	58	0	58	30	0	30
合計	5,707	828	6,535	1,879	0	1,879

注 1) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路における 7 時台、17 時台の 30 台/h の工事関係車両は工事関係者の通勤車両。

注 3) 工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路流入部の交通量は現況から増加しない。

表 8.5.1-11 交通量設定値（地域交通 No. 2 平日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（町道池ノ頭線）		
	現況交通量	工事関係車両	合計 (Q)	現況交通量	工事関係車両	合計
0 時台	5	0	5	5	0	5
1 時台	4	0	4	3	0	3
2 時台	8	0	8	5	0	5
3 時台	3	0	3	0	0	0
4 時台	6	0	6	1	0	1
5 時台	27	0	27	8	0	8
6 時台	141	0	141	24	0	24
7 時台	620	30	650	107	0	107
8 時台	379	96	475	102	0	102
9 時台	210	96	306	51	0	51
10 時台	176	96	272	36	0	36
11 時台	166	96	262	76	0	76
12 時台	170	0	170	50	0	50
13 時台	173	96	269	42	0	42
14 時台	172	96	268	43	0	43
15 時台	176	96	272	58	0	58
16 時台	245	96	341	59	0	59
17 時台	562	30	592	72	0	72
18 時台	360	0	360	98	0	98
19 時台	123	0	123	47	0	47
20 時台	82	0	82	34	0	34
21 時台	56	0	56	32	0	32
22 時台	32	0	32	18	0	18
23 時台	16	0	16	14	0	14
合計	3,912	828	4,740	985	0	985

注 1) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路における 7 時台、17 時台の 30 台/h の工事関係車両は工事関係者の通勤車両。

注 3) 工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路流入部の交通量は現況から増加しない。

表 8.5.1-12 交通量設定値（地域交通 No. 2 休日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（町道池ノ頭線）		
	現況交通量	工事関係車両	合計 (Q)	現況交通量	工事関係車両	合計
0 時台	22	0	22	7	0	7
1 時台	7	0	7	2	0	2
2 時台	4	0	4	1	0	1
3 時台	4	0	4	3	0	3
4 時台	9	0	9	3	0	3
5 時台	17	0	17	1	0	1
6 時台	50	0	50	13	0	13
7 時台	106	30	136	25	0	25
8 時台	145	96	241	39	0	39
9 時台	223	96	319	40	0	40
10 時台	228	96	324	44	0	44
11 時台	171	96	267	72	0	72
12 時台	144	0	144	50	0	50
13 時台	154	96	250	47	0	47
14 時台	175	96	271	45	0	45
15 時台	171	96	267	43	0	43
16 時台	184	96	280	53	0	53
17 時台	148	30	178	54	0	54
18 時台	109	0	109	44	0	44
19 時台	81	0	81	44	0	44
20 時台	61	0	61	34	0	34
21 時台	36	0	36	21	0	21
22 時台	30	0	30	21	0	21
23 時台	23	0	23	9	0	9
合計	2,302	828	3,130	715	0	715

注 1) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路における 7 時台、17 時台の 30 台/h の工事関係車両は工事関係者の通勤車両。

注 3) 工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路流入部の交通量は現況から増加しない。

### (イ) 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、表 8.5.1-13 に示すとおり環境配慮事項を計画していることから、これらの環境配慮事項を考慮して予測を行った。

表 8.5.1-13 環境配慮事項（資機材運搬車両の走行）

環境配慮事項	内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
資機材の搬入の分散	<p>資機材の搬入車両等が集中しないよう、搬出入時期や時間の分散に努める。</p> <p>具体的には、搬入・搬出時間は交通量のピーク時間（朝：7 時台、夕：17 時台）を避けて 8 時 00 分～16 時 00 分とした上で、搬入・搬出時間内で資機材運搬車両を可能な限り分散させることを義務付ける。</p>	交通集中の抑制	最小化	<p>環境配慮事項を確実に実施するよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づける。</p> <p>環境配慮事項の実施により、搬入車両を分散させ、現状において交通量が多い時間帯の渋滞悪化の抑制効果については、不確実性が小さい。</p>
搬入ルートの工夫	<p>建設資材等の搬入は極力幹線道路を通過させ、住宅地や通学路の近くを通らないように指導する。</p> <p>具体的には、資機材運搬車両は、以下の道路を通過しないルートを選択することを義務付ける。</p> <p>①一般国道 139 号と県道 718 号を結ぶ富士吉田市道小明見上暮地線</p> <p>②一般国道 139 号と県道 718 号を結ぶ西桂町道池ノ頭線</p>	交通集中の抑制	最小化	<p>環境配慮事項を確実に実施するよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づける。</p> <p>環境配慮事項の実施により、資機材運搬車両が左記①、②の道路を通過することは確実に防止でき、不確実性はない。</p>
交通安全のための措置	交差点への信号機等の設置の要請	歩行者の交通事故リスクの低減	最小化	<p>信号機の設置を山梨県警察に要望しており、県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する旨の回答を得ている。</p> <p>交差点に信号機が設置されれば、歩行者の交通事故リスクが低減され、効果の不確実性は小さい。</p>

## ⑥ 予測結果

### (ア) 地域交通への影響

資機材運搬車両の走行の影響を考慮した、交差点における従道路流入部の交通容量及び交通需要の予測結果（いずれも1時間換算値）を表8.5.1-14～表8.5.1-17に示す。

従道路における交通容量は、いずれの地点においても資機材運搬車両が走行する時間帯（7時台～17時台）には、現況に比べて減少するが、交通需要が交通容量を上回る時間帯は地域交通No.1の平日の7時台、17時台のみである。この時間帯は資機材運搬車両のうち工事関係者の通勤車両が走行する計画であるが、その台数は30台/hであり、交通容量減少幅はいずれも10台未満、減少率はいずれも6%程度であることから、滞留長が現況の滞留長の最大値（7時台の70m）の数倍以上になるような大幅な滞留長増加になる可能性は低く、著しい交通渋滞は発生しないと予測する。

地域交通No.1の平日の7時台、17時台以外は、2地点とも従道路流入部の交通需要が交通容量を下回っており、交通渋滞発生の可能性は低いと考えられる。また、現地調査結果では、いずれの地点、時間帯においても従道路流入部に滞留が生じることがあったが、滞留最後尾の車両は数分程度で主道路に進入することができており、滞留している車列が長時間全く動かなくなるような著しい交通渋滞は発生していなかった。これらのことから、工事中も従道路流入部の交通需要が交通容量を下回っている時間帯には、著しい交通渋滞は発生しないと予測する。

表 8.5.1-14 予測結果（地域交通 No.1 平日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：市道小明見上暮地線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現況	②工事中			
0 時台	668	668	0	10	658
1 時台	668	668	0	11	657
2 時台	671	671	0	8	663
3 時台	660	660	0	8	652
4 時台	661	661	0	16	645
5 時台	583	583	0	76	507
6 時台	428	428	0	112	316
7 時台	103	97	6	170	-73
8 時台	184	152	32	144	8
9 時台	271	226	45	148	78
10 時台	312	259	53	142	117
11 時台	331	276	55	136	140
12 時台	309	309	0	129	180
13 時台	339	282	57	160	122
14 時台	340	283	57	135	148
15 時台	307	256	51	179	77
16 時台	238	198	40	178	20
17 時台	135	127	8	175	-48
18 時台	203	203	0	123	80
19 時台	366	366	0	109	257
20 時台	497	497	0	52	445
21 時台	561	561	0	41	520
22 時台	610	610	0	20	590
23 時台	654	654	0	22	632

注1) 太枠で囲った時間帯（8時台～16時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注2) 7時台と17時台の網掛けの値は交通需要が交通容量を上回っていることを示す。

表 8.5.1-15 予測結果（地域交通 No.1 休日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：市道小明見上暮地線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現 態	②工事中			
0 時台	614	614	0	12	602
1 時台	664	664	0	4	660
2 時台	660	660	0	7	653
3 時台	675	675	0	7	668
4 時台	672	672	0	9	663
5 時台	642	642	0	26	616
6 時台	550	550	0	44	506
7 時台	450	425	25	94	331
8 時台	331	275	56	111	164
9 時台	288	239	49	148	91
10 時台	298	248	50	127	121
11 時台	311	259	52	121	138
12 時台	336	336	0	138	198
13 時台	324	269	55	151	118
14 時台	320	266	54	145	121
15 時台	310	258	52	166	92
16 時台	275	229	46	125	104
17 時台	337	318	19	97	221
18 時台	415	415	0	85	330
19 時台	461	461	0	73	388
20 時台	515	515	0	81	434
21 時台	546	546	0	36	510
22 時台	598	598	0	42	556
23 時台	622	622	0	30	592

注) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

表 8.5.1-16 予測結果（地域交通 No.2 平日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：町道池ノ頭線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現況	②工事中			
0 時台	685	685	0	5	680
1 時台	687	687	0	3	684
2 時台	682	682	0	5	677
3 時台	688	688	0	0	688
4 時台	684	684	0	1	683
5 時台	658	658	0	8	650
6 時台	533	533	0	24	509
7 時台	214	202	12	107	95
8 時台	341	284	57	102	182
9 時台	469	391	78	51	340
10 時台	500	417	83	36	381
11 時台	509	425	84	76	349
12 時台	505	505	0	50	455
13 時台	502	420	82	42	378
14 時台	503	420	83	43	377
15 時台	500	417	83	58	359
16 時台	439	366	73	59	307
17 時台	240	226	14	72	154
18 時台	353	353	0	98	255
19 時台	551	551	0	47	504
20 時台	595	595	0	34	561
21 時台	624	624	0	32	592
22 時台	652	652	0	18	634
23 時台	672	672	0	14	658

注) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

表 8.5.1-17 予測結果（地域交通 No.2 休日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：町道池ノ頭線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現況	②工事中			
0 時台	664	664	0	7	657
1 時台	683	683	0	2	681
2 時台	687	687	0	1	686
3 時台	687	687	0	3	684
4 時台	680	680	0	3	677
5 時台	671	671	0	1	670
6 時台	631	631	0	13	618
7 時台	569	538	31	25	513
8 時台	529	442	87	39	403
9 時台	458	382	76	40	342
10 時台	453	378	75	44	334
11 時台	504	421	83	72	349
12 時台	530	530	0	50	480
13 時台	520	435	85	47	388
14 時台	500	418	82	45	373
15 時台	504	421	83	43	378
16 時台	492	411	81	53	358
17 時台	526	498	28	54	444
18 時台	566	566	0	44	522
19 時台	596	596	0	44	552
20 時台	618	618	0	34	584
21 時台	648	648	0	21	627
22 時台	655	655	0	21	634
23 時台	663	663	0	9	654

注) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

#### (イ) 歩行者への影響

通勤・通学者等の歩行者への影響については、「(ア) 地域交通への影響」において、従道路のいずれの地点、時間帯においても、著しい交通渋滞の発生はないと予測されており、渋滞発生に伴う交通事故のリスクは低いものと予測する。一方、主道路では資機材運搬車両の走行により 7 時台～17 時台に交通量の増加（7 時台、17 時台は通勤車両のみ）が見込まれるが、工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路に設置された横断歩道上を通過する工事関係車両はなく、横断者への直接的な影響がないことから、資機材運搬車両の走行により交通事故のリスクを高めることはない予測する。

なお、交差点の歩行者交通量は、表 8.5.1-18 に示すように、地域交通 No. 1 の交差点を通行する歩行者の多い平日の 7 時台（134 人/h）、8 時台（54 人/h）及び 17 時台（81 人/h）は、従道路流入部で滞留が起きやすい時間帯（7 時台、17 時台）と概ね重なっており、現況でも他の時間帯に比べて交通事故のリスクが高いと考えられるが、表 8.5.1-19 に示す通り、令和 4 年から令和 6 年までの 3 年間、地域交通 No. 1 において車両と歩行者の接触事故は発生していない。この時間帯に走行する資機材運搬車両は工事関係者の通勤車両のみに限られる計画であり、その台数は 30 台/h と少ないことから、資機材運搬車両の走行による影響は小さい。また、地域交通 No. 1 の休日や地域交通 No. 2（平日・休日）は、交差点を通行する歩行者が少なく（0～10 数人/h）、従道路流入部で滞留が起きやすい時間帯がないため、交通事故のリスクは低い。

交通安全に関する環境配慮事項として、地域交通 No. 1 における信号機の設置を山梨県警察に要望しており、「県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する」旨の回答を得ていることから、信号機が設置された場合、交通事故のリスクはさらに低減すると考えられる。

表 8.5.1-18 歩行者交通量（現地調査結果）

単位：台/h

時間帯	地域交通 No. 1				地域交通 No. 2			
	平日		休日		平日		休日	
	総数	うち 横断者数	総数	うち 横断者数	総数	うち 横断者数	総数	うち 横断者数
0 時台	5	2	0	0	0	0	1	0
1 時台	1	1	0	0	0	0	0	0
2 時台	0	0	0	0	0	0	0	0
3 時台	0	0	0	0	0	0	0	0
4 時台	1	0	1	1	1	0	0	0
5 時台	2	0	4	3	9	2	3	1
6 時台	11	0	6	0	6	0	6	0
7 時台	134	17	11	0	8	1	1	1
8 時台	54	8	8	0	6	1	2	1
9 時台	6	1	3	0	4	0	0	0
10 時台	4	0	2	0	4	0	5	0
11 時台	4	0	4	1	2	0	0	0
12 時台	3	1	2	0	1	1	0	0
13 時台	2	0	2	0	3	0	2	0
14 時台	11	8	5	1	6	5	2	2
15 時台	11	4	3	0	12	2	5	0
16 時台	18	1	1	0	6	2	3	0
17 時台	81	9	3	1	4	0	2	1
18 時台	15	0	0	0	1	1	2	0
19 時台	13	2	7	3	6	2	3	0
20 時台	17	0	9	0	0	0	2	0
21 時台	3	0	1	0	5	4	5	0
22 時台	9	2	2	0	4	0	1	0
23 時台	1	0	2	1	4	0	1	0
合計	406	56	76	11	92	21	46	6

注) 太枠で囲った時間帯（8 時台～16 時台）は、資機材運搬車両が主道路を走行する時間帯。

表 8.5.1-19 予測地点における交通事故に関する記録（令和 4 年～令和 6 年）

年	地域交通 No. 1	地域交通 No. 2
令和 4 年	事故の記録なし	事故の記録なし
令和 5 年	車両相互事故 1 件	事故の記録なし
令和 6 年	事故の記録なし	事故の記録なし

注) 山梨県警察 HP 「交通事故発生マップ」による。

## 2) 存在・供用時の廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

### ① 予測項目

予測項目は、存在・供用時の廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響とした。

### ② 予測地域及び地点

予測地域は、対象事業実施区域及びその周辺とし、予測地点は図 8.5.1-1 (1027 ページ参照) に示す現地調査地点とした。

### ③ 予測対象時期

予測対象時期は、施設の稼働が定常となる時期とした。

### ④ 予測方法

予測方法は、「1) 工事中の資機材運搬車両の走行による地域交通への影響」の予測方法と同様とした。

### ⑤ 予測条件

#### (ア) 交通条件

予測に用いる交通量を表 8.5.1-20～表 8.5.1-23 に示す。各交差点における現況調査結果を基本とし、廃棄物運搬車両等の走行台数を加えることで、将来の交通量とした。予測に用いる廃棄物運搬車両の台数は、「8.1.1 大気汚染、(4) 予測の結果、4) 存在・供用時の廃棄物運搬車両の走行による大気質への影響」(375 ページ参照) と同一の条件とし、想定される走行ルートごとの人口比の按分により設定した。なお、後述の「イ) 環境配慮事項」に示すとおり、原則として\*廃棄物運搬車両は従道路を通行しないよう制限するため、従道路流入部の交通量は現況から増加しないものとした。

事業計画により廃棄物の搬入時間は 9 時から 16 時までとされていることから、廃棄物運搬車両の走行時間帯も 9 時台から 15 時台の 7 時間とした。

なお、土曜日・祝日にも廃棄物の搬入が行われる計画であることから、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。

※：富士吉田市環境美化センターごみ処理施設への廃棄物搬入のために利用している、富士吉田市、富士河口湖町、西桂町、鳴沢村内の廃棄物運搬のための車両は、この通行制限の対象から除外する。

#### ＜除外の理由＞

例外を認めず全面的に通行を制限すると、他の地点の廃棄物運搬車両が増加することになり、現状の地域交通への負荷を別の場所に転嫁することにつながる。また、遠回りの搬入ルートを強いることになり、環境負荷の面で、排気ガスの排出量の総量が増加するため。

表 8.5.1-20 交通量設定値（地域交通 No.1 平日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（市道小明見上暮地線）		
	現況交通量	廃棄物運搬車両等	合計 (Q)	現況交通量	廃棄物運搬車両等增加分	合計
0 時台	19	0	19	10	0	10
1 時台	19	0	19	11	0	11
2 時台	17	0	17	8	0	8
3 時台	26	0	26	8	0	8
4 時台	25	0	25	16	0	16
5 時台	93	6	99	76	0	76
6 時台	258	6	264	112	0	112
7 時台	993	0	993	170	0	170
8 時台	699	0	699	144	0	144
9 時台	498	35	533	148	0	148
10 時台	426	35	461	142	0	142
11 時台	394	35	429	136	0	136
12 時台	431	35	466	129	0	129
13 時台	382	41	423	160	0	160
14 時台	380	41	421	135	0	135
15 時台	433	35	468	179	0	179
16 時台	566	0	566	178	0	178
17 時台	857	0	857	175	0	175
18 時台	647	0	647	123	0	123
19 時台	342	0	342	109	0	109
20 時台	179	0	179	52	0	52
21 時台	114	6	120	41	0	41
22 時台	68	6	74	20	0	20
23 時台	31	0	31	22	0	22
合計	7,897	281	8,178	2,304	0	2,304

注 1) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路、従道路とも、現況交通量には、富士吉田市環境美化センター関係の廃棄物運搬車両等の台数を含む。

注 3) 主道路の廃棄物運搬車両等には、通勤車両を含む。（5 時台、6 時台、13 時台、14 時台、21 時台、22 時台に各 6 台）

注 4) 主道路の廃棄物運搬車両等の一部は、現況交通量に含まれていると考えられるが、安全側に配慮して現在走行している廃棄物運搬車両に相当する台数を除外することは行わなかった。

注 5) 従道路の廃棄物運搬車両等は、通行制限により増加しない見込みであるため、廃棄物運搬車両等増加分は全時間帯で 0 台/h とした。

表 8.5.1-21 交通量設定値（地域交通 No.1 休日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（市道小明見上暮地線）		
	現況交通量	廃棄物運搬車両等	合計 (Q)	現況交通量	廃棄物運搬車両等增加分	合計
0 時台	65	0	65	12	0	12
1 時台	22	0	22	4	0	4
2 時台	26	0	26	7	0	7
3 時台	13	0	13	7	0	7
4 時台	16	0	16	9	0	9
5 時台	41	6	47	26	0	26
6 時台	124	6	130	44	0	44
7 時台	232	0	232	94	0	94
8 時台	395	0	395	111	0	111
9 時台	468	35	503	148	0	148
10 時台	449	35	484	127	0	127
11 時台	427	35	462	121	0	121
12 時台	387	35	422	138	0	138
13 時台	406	41	447	151	0	151
14 時台	412	41	453	145	0	145
15 時台	429	35	464	166	0	166
16 時台	491	0	491	125	0	125
17 時台	385	0	385	97	0	97
18 時台	275	0	275	85	0	85
19 時台	219	0	219	73	0	73
20 時台	160	0	160	81	0	81
21 時台	128	6	134	36	0	36
22 時台	79	6	85	42	0	42
23 時台	58	0	58	30	0	30
合計	5,707	281	5,988	1,879	0	1,879

注 1) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路、従道路とも、現況交通量には、富士吉田市環境美化センター関係の廃棄物運搬車両等の台数を含む。

注 3) 主道路の廃棄物運搬車両等には、通勤車両を含む。（5 時台、6 時台、13 時台、14 時台、21 時台、22 時台に各 6 台）

注 4) 主道路の廃棄物運搬車両等の一部は、現況交通量に含まれていると考えられるが、安全側に配慮して現在走行している廃棄物運搬車両に相当する台数を除外することは行わなかった。

注 5) 従道路の廃棄物運搬車両等は、通行制限により増加しない見込みであるため、廃棄物運搬車両等増加分は全時間帯で 0 台/h とした。

表 8.5.1-22 交通量設定値（地域交通 No. 2 平日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（町道池ノ頭線）		
	現況交通量	廃棄物運搬車両等	合計 (Q)	現況交通量	廃棄物運搬車両等增加分	合計
0 時台	5	0	5	5	0	5
1 時台	4	0	4	3	0	3
2 時台	8	0	8	5	0	5
3 時台	3	0	3	0	0	0
4 時台	6	0	6	1	0	1
5 時台	27	6	33	8	0	8
6 時台	141	6	147	24	0	24
7 時台	620	0	620	107	0	107
8 時台	379	0	379	102	0	102
9 時台	210	51	261	51	0	51
10 時台	176	51	227	36	0	36
11 時台	166	51	217	76	0	76
12 時台	170	51	221	50	0	50
13 時台	173	57	230	42	0	42
14 時台	172	57	229	43	0	43
15 時台	176	51	227	58	0	58
16 時台	245	0	245	59	0	59
17 時台	562	0	562	72	0	72
18 時台	360	0	360	98	0	98
19 時台	123	0	123	47	0	47
20 時台	82	0	82	34	0	34
21 時台	56	6	62	32	0	32
22 時台	32	6	38	18	0	18
23 時台	16	0	16	14	0	14
合計	3,912	393	4,305	985	0	985

注 1) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路、従道路とも、現況交通量には、富士吉田市環境美化センター関係の廃棄物運搬車両等の台数を含む。

注 3) 主道路の廃棄物運搬車両等には、通勤車両を含む。（5 時台、6 時台、13 時台、14 時台、21 時台、22 時台に各 6 台）

注 4) 主道路の廃棄物運搬車両等の一部は、現況交通量に含まれていると考えられるが、安全側に配慮して現在走行している廃棄物運搬車両に相当する台数を除外することは行わなかった。

注 5) 従道路の廃棄物運搬車両等は、通行制限により増加しない見込みであるため、廃棄物運搬車両等増加分は全時間帯で 0 台/h とした。

表 8.5.1-23 交通量設定値（地域交通 No. 2 休日）

単位：台/h

時間帯	主道路（県道 718 号富士吉田西桂都留線）			従道路（町道池ノ頭線）		
	現況交通量	廃棄物運搬車両等	合計 (Q)	現況交通量	廃棄物運搬車両等增加分	合計
0 時台	22	0	22	7	0	7
1 時台	7	0	7	2	0	2
2 時台	4	0	4	1	0	1
3 時台	4	0	4	3	0	3
4 時台	9	0	9	3	0	3
5 時台	17	6	23	1	0	1
6 時台	50	6	56	13	0	13
7 時台	106	0	106	25	0	25
8 時台	145	0	145	39	0	39
9 時台	223	51	274	40	0	40
10 時台	228	51	279	44	0	44
11 時台	171	51	222	72	0	72
12 時台	144	51	195	50	0	50
13 時台	154	57	211	47	0	47
14 時台	175	57	232	45	0	45
15 時台	171	51	222	43	0	43
16 時台	184	0	184	53	0	53
17 時台	148	0	148	54	0	54
18 時台	109	0	109	44	0	44
19 時台	81	0	81	44	0	44
20 時台	61	0	61	34	0	34
21 時台	36	6	42	21	0	21
22 時台	30	6	36	21	0	21
23 時台	23	0	23	9	0	9
合計	2,302	393	2,695	715	0	715

注 1) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 主道路、従道路とも、現況交通量には、富士吉田市環境美化センター関係の廃棄物運搬車両等の台数を含む。

注 3) 主道路の廃棄物運搬車両等には、通勤車両を含む。（5 時台、6 時台、13 時台、14 時台、21 時台、22 時台に各 6 台）

注 4) 主道路の廃棄物運搬車両等の一部は、現況交通量に含まれていると考えられるが、安全側に配慮して現在走行している廃棄物運搬車両に相当する台数を除外することは行わなかった。

注 5) 従道路の廃棄物運搬車両等は、通行制限により増加しない見込みであるため、廃棄物運搬車両等増加分は全時間帯で 0 台/h とした。

### (イ) 環境配慮事項

廃棄物運搬車両の走行による影響に関しては、表 8.5.1-24 に示すとおり環境配慮事項を計画していることから、これらの環境配慮事項を考慮して予測を行った。

交通安全のための措置については、地域交通 No. 1 における信号機の設置を山梨県警察に要望し、「県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する」旨の回答を得ている。

表 8.5.1-24 環境配慮事項（廃棄物運搬車両の走行）

環境配慮事項	内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
搬入ルートの工夫	<p>廃棄物運搬車両は、極力幹線道路を通行させ、住宅地や通学路の近くを通らないように指導する。</p> <p>具体的には、「歩行者等の安全確保のため、廃棄物運搬車両は一般国道 139 号と県道 718 号を結ぶ富士吉田市道小明見上暮地線及び西桂町道池ノ頭線を通過しない」ように指導する。</p> <p>なお、現在富士吉田市環境美化センターごみ処理施設への廃棄物搬入のためにこれらの道路を利用している、富士吉田市、富士河口湖町、西桂町、忍野村内の廃棄物運搬のための車両は、この通行制限の対象から除外する。</p>	交通集中の抑制	最小化	<p>環境配慮事項を確実に実施するよう、構成市町村に対して求める。</p> <p>配慮事項の実施により、富士吉田市道小明見上暮地線及び西桂町道池ノ頭線を通過する廃棄物運搬車両の増加防止は確実に実施でき、不確実性は小さい。</p>
交通安全のための措置	交差点への信号機等の設置の要請	歩行者の交通事故リスクの低減	最小化	<p>信号機の設置は山梨県警察が県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断している。</p> <p>交差点に信号機が設置されれば、歩行者の交通事故リスクが低減され、効果の不確実性は小さい。</p>

## ⑥ 予測結果

### (ア) 地域交通への影響

廃棄物運搬車両等の走行による交差点における従道路流入部の交通容量及び交通需要の予測結果（いずれも1時間換算値）を表8.5.1-25～表8.5.1-28に示す。

従道路における交通容量は、いずれの地点においても廃棄物運搬車両等が走行する時間帯（9時台～15時台）には、現況に比べて減少するが、交通需要が交通容量を上回る時間帯は地域交通No.1の平日の7時台、17時台のみであり、この時間帯には廃棄物運搬車両等は走行していないことから、廃棄物運搬車両等の走行による影響はないと予測する。

また、そのほかの時間帯では、2地点とも従道路流入部の交通需要が交通容量を下回っており、交通渋滞発生の可能性は低いと考えられること、また、現地調査結果では、いずれの地点、時間帯においても従道路流入部に滞留が生じることがあったが、滞留最後尾の車両は数分程度で主道路に進入することができており、滞留している車列が長時間全く動かなくなるような著しい交通渋滞は発生していなかったことから、計画施設供用時も従道路流入部の交通需要が交通容量を下回っている時間帯には、著しい交通渋滞は発生しないと予測する。

表 8.5.1-25 予測結果（地域交通 No.1 平日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：市道小明見上暮地線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現 態	②施設稼働時			
0 時台	668	668	0	10	658
1 時台	668	668	0	11	657
2 時台	671	671	0	8	663
3 時台	660	660	0	8	652
4 時台	661	661	0	16	645
5 時台	583	576	7	76	500
6 時台	428	424	4	112	312
7 時台	103	103	0	170	-67
8 時台	184	184	0	144	40
9 時台	271	254	17	148	106
10 時台	312	291	21	142	149
11 時台	331	310	21	136	174
12 時台	309	289	20	129	160
13 時台	339	313	26	160	153
14 時台	340	315	25	135	180
15 時台	307	288	19	179	109
16 時台	238	238	0	178	60
17 時台	135	135	0	175	-40
18 時台	203	203	0	123	80
19 時台	366	366	0	109	257
20 時台	497	497	0	52	445
21 時台	561	554	7	41	513
22 時台	610	604	6	20	584
23 時台	654	654	0	22	632

注 1) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

注 2) 7 時台と 17 時台の網掛けの値は、交通需要が交通容量を上回っていることを示す。

表 8.5.1-26 予測結果（地域交通 No.1 休日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：市道小明見上暮地線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現 態	②施設稼働時			
0 時台	614	614	0	12	602
1 時台	664	664	0	4	660
2 時台	660	660	0	7	653
3 時台	675	675	0	7	668
4 時台	672	672	0	9	663
5 時台	642	635	7	26	609
6 時台	550	544	6	44	500
7 時台	450	450	0	94	356
8 時台	331	331	0	111	220
9 時台	288	269	19	148	121
10 時台	298	279	19	127	152
11 時台	311	291	20	121	170
12 時台	336	314	22	138	176
13 時台	324	299	25	151	148
14 時台	320	296	24	145	151
15 時台	310	290	20	166	124
16 時台	275	275	0	125	150
17 時台	337	337	0	97	240
18 時台	415	415	0	85	330
19 時台	461	461	0	73	388
20 時台	515	515	0	81	434
21 時台	546	540	6	36	504
22 時台	598	592	6	42	550
23 時台	622	622	0	30	592

注) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

表 8.5.1-27 予測結果（地域交通 No.2 平日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：町道池ノ頭線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現況	②施設稼働時			
0 時台	685	685	0	5	680
1 時台	687	687	0	3	684
2 時台	682	682	0	5	677
3 時台	688	688	0	0	688
4 時台	684	684	0	1	683
5 時台	658	651	7	8	643
6 時台	533	527	6	24	503
7 時台	214	214	0	107	107
8 時台	341	341	0	102	239
9 時台	469	426	43	51	375
10 時台	500	454	46	36	418
11 時台	509	463	46	76	387
12 時台	505	459	46	50	409
13 時台	502	452	50	42	410
14 時台	503	452	51	43	409
15 時台	500	454	46	58	396
16 時台	439	439	0	59	380
17 時台	240	240	0	72	168
18 時台	353	353	0	98	255
19 時台	551	551	0	47	504
20 時台	595	595	0	34	561
21 時台	624	617	7	32	585
22 時台	652	645	7	18	627
23 時台	672	672	0	14	658

注) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

表 8.5.1-28 予測結果（地域交通 No.2 休日）  
(主道路：県道 718 号 従道路：町道池ノ頭線)

単位：台/h

時間帯	従道路流入部の交通容量		③交通容量の 減少 (①-②)	④従道路流入 部の交通需要	⑤交通容量の 余裕分 (②-④)
	①現 態	②施設稼働時			
0 時台	664	664	0	7	657
1 時台	683	683	0	2	681
2 時台	687	687	0	1	686
3 時台	687	687	0	3	684
4 時台	680	680	0	3	677
5 時台	671	663	8	1	662
6 時台	631	624	7	13	611
7 時台	569	569	0	25	544
8 時台	529	529	0	39	490
9 時台	458	416	42	40	376
10 時台	453	412	41	44	368
11 時台	504	458	46	72	386
12 時台	530	482	48	50	432
13 時台	520	468	52	47	421
14 時台	500	450	50	45	405
15 時台	504	458	46	43	415
16 時台	492	492	0	53	439
17 時台	526	526	0	54	472
18 時台	566	566	0	44	522
19 時台	596	596	0	44	552
20 時台	618	618	0	34	584
21 時台	648	640	8	21	619
22 時台	655	648	7	21	627
23 時台	663	663	0	9	654

注) 太枠で囲った時間帯（9 時台～15 時台）は、廃棄物運搬車両が主道路を走行する時間帯。

#### (イ) 歩行者への影響

通勤・通学者等の歩行者への影響については、従道路のいずれの地点、時間帯においても、著しい交通渋滞の発生はないと予測されており、交通事故のリスクは低いものと予測する。一方、主道路では廃棄物運搬車両の走行により9時台～15時台に交通量の増加が見込まれるが、主道路の交通量のピーク時間帯（7時台、17時台）には廃棄物運搬車両が走行しないことから、廃棄物運搬車両の走行により交通事故のリスクを高めることはない予測する。

なお、交差点の歩行者交通量は、表8.5.1-18（1050ページ参照）に示したように、地域交通No.1の交差点を通行する歩行者の多い平日の7時台（134人/h）、8時台（54人/h）及び17時台（81人/h）は、従道路流入部で滞留が起きやすい時間帯（7時台、17時台）と概ね重なっており、現況でも他の時間帯に比べて交通事故のリスクが高いと考えられるが、この時間帯には廃棄物運搬車両は走行していないため、廃棄物運搬車両の走行による影響はない予測する。また、地域交通No.1の休日や地域交通No.2（平日・休日）は、交差点を通行する歩行者が少なく（0～10数人/h）、また、従道路流入部で滞留が起きやすい時間帯がないため、交通事故のリスクは低い。

交通安全に関する環境配慮事項として、地域交通No.1における信号機の設置を山梨県警察に要望しており、「県道718号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する」旨の回答を得ていることから、信号機が設置された場合、交通事故のリスクはさらに低減すると考えられる。

## (5) 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 工事中の資機材運搬車両の走行による地域交通への影響

事業の計画策定にあたり、あらかじめ環境に配慮することとした事項を表 8.5.1-29 に示す。

表 8.5.1-29 環境配慮事項（資機材運搬車両の走行による地域交通への影響）

環境配慮事項	内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
資機材の搬入の分散	<p>資機材の搬入車両等が集中しないよう、搬出入時期や時間の分散に努める。</p> <p>具体的には、搬入・搬出時間は交通量のピーク時間（朝：7 時台、夕：17 時台）を避けて 8 時 00 分～16 時 00 分とした上で、搬入・搬出時間内で資機材運搬車両を可能な限り分散させることを義務付ける。</p>	交通集中の抑制	最小化	<p>環境配慮事項を確実に実施するよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づける。</p> <p>環境配慮事項の実施により、搬入車両を分散させ、現状において交通量が多い時間帯の渋滞悪化の抑制効果については、不確実性が小さい。</p>
搬入ルートの工夫	<p>建設資材等の搬入は極力幹線道路を通過させ、住宅地や通学路の近くを通らないように指導する。</p> <p>具体的には、資機材運搬車両は、以下の道路を通過しないルートを選択することを義務付ける。</p> <p>①一般国道 139 号と県道 718 号を結ぶ富士吉田市道小明見上暮地線</p> <p>②一般国道 139 号と県道 718 号を結ぶ西桂町道池ノ頭線</p>	交通集中の抑制	最小化	<p>環境配慮事項を確実に実施するよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づける。</p> <p>環境配慮事項の実施により、資機材運搬車両が左記①、②の道路を通過することは確実に防止でき、不確実性はない。</p>
交通安全のための措置	交差点への信号機等の設置の要請	歩行者の交通事故リスクの低減	最小化	<p>信号機の設置を山梨県警察に要望しており、県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する旨の回答を得ている。</p> <p>交差点に信号機が設置されれば、歩行者の交通事故リスクが低減され、効果の不確実性は小さい。</p>

## ② 存在・供用時の廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

事業の計画策定にあたり、あらかじめ環境に配慮することとした事項を表 8.5.1-30 に示す。

表 8.5.1-30 環境配慮事項（廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響）

環境配慮事項	内容	効果	効果の種類	効果の不確実性
搬入ルートの工夫	<p>廃棄物運搬車両は、極力幹線道路を通行させ、住宅地や通学路の近くを通らないように指導する。</p> <p>具体的には、「歩行者等の安全確保のため、廃棄物運搬車両は一般国道 139 号と県道 718 号を結ぶ富士吉田市道小明見上暮地線及び西桂町道池ノ頭線を通過しない」ように指導する。なお、現在富士吉田市環境美化センターごみ処理施設への廃棄物搬入のためにこれらの道路を利用している、富士吉田市、富士河口湖町、西桂町、忍野村内の廃棄物運搬のための車両は、この通行制限の対象から除外する。</p>	交通集中の抑制	最小化	<p>環境配慮事項を確実に実施するよう、構成市町村に対して求める。</p> <p>配慮事項の実施により、富士吉田市道小明見上暮地線及び西桂町道池ノ頭線を通過する廃棄物運搬車両の増加防止は確実に実施でき、不確実性は小さい。</p>
交通安全のための措置	交差点への信号機等の設置の要請	歩行者の交通事故リスクの低減	最小化	<p>信号機の設置は山梨県警察が県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断している。</p> <p>交差点に信号機が設置されれば、歩行者の交通事故リスクが低減され、効果の不確実性は小さい。</p>

## 2) 環境の保全のための措置の検討

### ① 工事中の資機材運搬車両の走行による地域交通への影響

資機材運搬車両の走行による地域交通への影響及び通勤・通学者等の歩行者への影響については、環境配慮事項として資機材の搬入の分散、搬入ルートの工夫を行う計画であり、環境配慮事項を確実に実施するよう、工事施工事業者に対して仕様書等で義務づけることとしている他、既に山梨県警察に交差点への信号機等の設置を要請しており、県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する旨の回答を得ている。

さらに、「第 8 章 8.4.1 廃棄物・発生土」の環境配慮事項として実施する、「事業者選定の過程で残土の多寡を評価対象とすることにより、残土の搬出量が少ない工法を誘導する」(表 8.4.1-6 (984 ページ) 参照) ことは、資機材運搬車両の最小化に資すると考えられる。

予測結果より、廃棄物運搬車両等の走行による交通渋滞への影響は小さく、資機材運搬車両の走行により交通事故のリスクを高めることはない予測されるため、環境配慮事項に加えて環境保全措置を講じる必要ないと判断した。

また、効果の不確実性が小さいことから、事後調査は行わないこととした。

### ② 存在・供用時の廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響及び通勤・通学者等の歩行者への影響については、環境配慮事項として搬入ルートの工夫を行う計画であり、環境配慮事項を確実に実施するよう、構成市町村に対して求めることとしている他、既に山梨県警察に交差点への信号機等の設置を要請しており、県道 718 号富士吉田西桂都留線の交通状況を踏まえて判断する旨の回答を得ている。

さらに、「第 8 章 8.4.1 廃棄物・発生土」の環境配慮事項として実施する、「ごみ減量化の推進」(表 8.4.1-12 (988 ページ) 参照) は、廃棄物運搬車両の最小化に資すると考えられる。

予測結果より、廃棄物運搬車両等の走行による交通渋滞への影響は小さく、廃棄物運搬車両の走行により交通事故のリスクを高めることはない予測されるため、環境配慮事項に加えて環境保全措置を講じる必要ないと判断した。

また、効果の不確実性が小さいことから、事後調査は行わないこととした。

## 3) 環境の保全のための措置

環境保全措置の検討を行った結果、実施可能なものは環境配慮事項としてすでに挙げており、効果の不確実性が小さいことから、環境保全措置は実施せず、事後調査も行わないこととした。

なお、資機材運搬車両又は廃棄物運搬車両の影響により、何らかの交通状況の悪化が認められた場合には、搬入時間及び経路をさらに調整するなど、追加的な環境保全措置を検討することとする。

## (6) 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

地域交通に係る環境影響について、法律等に基づいて示された基準等がないため、現況を踏まえて環境保全上の目標を設定した上で、予測結果を環境保全上の目標と比較して整合性の評価を行うこととした。

工事中及び存在・供用時の環境保全上の目標を、表 8.5.1-31 に示す。

表 8.5.1-31 地域交通に係る環境保全上の目標

影響要因の区分		環境保全上の目標	設定根拠
工事中	造成等の施工	地域交通への影響については、「生活環境に著しい影響を及ぼさないこと。」とし、その指標として、「従道路において交通容量が不足しないこと」とした。	地域交通等に係る法律等に基づく評価の指標（環境基準等）がないことから、現況の交通状況を踏まえて、著しい生活環境への影響がないこと、現況に比べて交通事故のリスクが上がらないことを評価の目標とした。
存在・供用時	施設の稼働	通勤・通学等の歩行者への影響については、「現況に比べて交通事故のリスクが上がらないこと」とした。	

### 2) 評価の結果

#### ① 工事中の資機材運搬車両の走行による地域交通への影響

##### (ア) 環境影響の回避・最小化・代償に沿った配慮に関する評価

資機材運搬車両の走行による地域交通への影響については、環境配慮事項として実施する資機材の搬入の分散、搬入ルートの工夫により、影響は低減されると考えられることから、実行可能な範囲内で配慮が行われていると評価した。

##### (イ) 環境保全上の目標との整合性に関する評価

###### ア) 環境基準等

地域交通への影響については、従道路における交通需要が交通容量を上回る時間帯は地域交通 No.1 の平日の 7 時台、17 時台のみであるが、この時間帯には資機材運搬車両のうち工事関係者の通勤車両のみが走行する計画であり、著しい交通渋滞は発生しないと予測されていること、そのほかの時間帯は、交通需要が交通容量を下回っており、著しい交通渋滞は発生しないと予測されていることから、環境保全上の目標との整合性は図られていると評価した。

また、通勤・通学等の歩行者への影響については、従道路のいずれの地点、時間帯においても、著しい交通渋滞の発生はないと予測されたほか、主道路では交通量のピーク時間帯（7 時台、17 時台）には通勤車両以外の資機材運搬車両が走行しないこと、工事関係車両は従道路を通行しないよう制限するため、横断者への直接的な影響がないことから、資機材運搬車両の走行により交通事故のリスクを高めることはないと予測された。これらのことにより、環境保全上の目標との整合性は図られていると評価した。

## ② 存在・供用時の廃棄物運搬車両の走行による地域交通への影響

### (ア) 環境影響の回避・最小化・代償に沿った配慮に関する評価

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は、環境配慮事項として実施する搬入ルートの工夫、交通安全のための措置の他、事業計画により搬入時間が9時から16時に限られていることにより、影響は低減されると考えられることから、実行可能な範囲内で配慮が行われていると評価した。

### (イ) 環境保全上の目標との整合性に関する評価

#### ア) 環境基準等

地域交通への影響については、従道路における交通需要が交通容量を上回る時間帯は地域交通No.1の平日の7時台、17時台のみであるが、この時間帯には廃棄物運搬車両は走行していないこと、そのほかの時間帯は、交通需要が交通容量を下回っており著しい交通渋滞は発生しないと予測されていることから、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、通勤・通学等の歩行者への影響については、従道路のいずれの地点、時間帯においても、著しい交通渋滞の発生がないと予測された他、主道路では交通量のピーク時間帯(7時台、17時台)には廃棄物運搬車両は走行しないことから、廃棄物運搬車両の走行により交通事故のリスクを高めることはないと予測された。これらのことにより、環境保全上の目標との整合性は図られていると評価した。

(空白)