

第3回（平成29年7月26日）会議

資料訂正箇所



# ●運搬車両の集中(課題の抽出1) (第3回資料P.8)

周辺道路の交通量への影響【平均台数】

訂正前

増加車両の見込み	現状	将来(対策前)
	【芦屋鳴尾浜線(西宮-芦屋市境)】	
【芦屋市⇒西宮市】 焼却： 46 台(小型) 77 台(大型) 不燃： 16 台(小型) 22 台(大型) 合計：161 台	屋間 12 時間交通量(H27)	屋間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【焼却・不燃を計上】
	小型：5,610 台	小型：5,672 台(1.1%増加)
	大型：3,151 台	大型：3,250 台(3.1%増加)
	合計：8,761 台	合計：8,922 台(1.8%増加)
	【芦屋鳴尾浜線(甲子園浜)】	
	屋間 12 時間交通量(H27)	屋間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【不燃のみ計上】
	小型：4,981 台	小型：4,997 台(0.3%増加)
	大型：3,974 台	大型：3,996 台(0.6%増加)
	合計：8,955 台	合計：8,993 台(0.4%増加)



訂正後

増加車両の見込み	現状	将来(対策前)
	【芦屋鳴尾浜線(西宮-芦屋市境)】	
【芦屋市⇄西宮市(往復)】 焼却： 92 台/日(小型) 154 台/日(大型) 不燃： 32 台/日(小型) 44 台/日(大型) 合計：322 台/日	屋間 12 時間交通量(H27)	屋間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【焼却・不燃を計上】
	小型：5,610 台/日	小型：5,734 台/日(2.2%増加)
	大型：3,151 台/日	大型：3,349 台/日(6.3%増加)
	合計：8,761 台/日	合計：9,083 台/日(3.7%増加)
	【芦屋鳴尾浜線(甲子園浜)】	
	屋間 12 時間交通量(H27)	屋間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【不燃のみ計上】
	小型：4,981 台/日	小型：5,013 台/日(0.6%増加)
	大型：3,974 台/日	大型：4,018 台/日(1.1%増加)
	合計：8,955 台/日	合計：9,031 台/日(0.8%増加)

# ●運搬車両の集中（課題の抽出2）（第3回資料P.9）

ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量（年間排出量）  
【平均台数】

訂正前



訂正後

増加車両の見込み	将来（対策前）
【芦屋市⇒西宮市】	
焼却： 46 台(小型)	焼却： 218,436 kg-CO <sub>2</sub>
77 台(大型)	不燃： 139,574 kg-CO <sub>2</sub>
不燃： 16 台(小型)	合計： 358,010kg-CO <sub>2</sub>
22 台(大型)	
合計： 161 台	

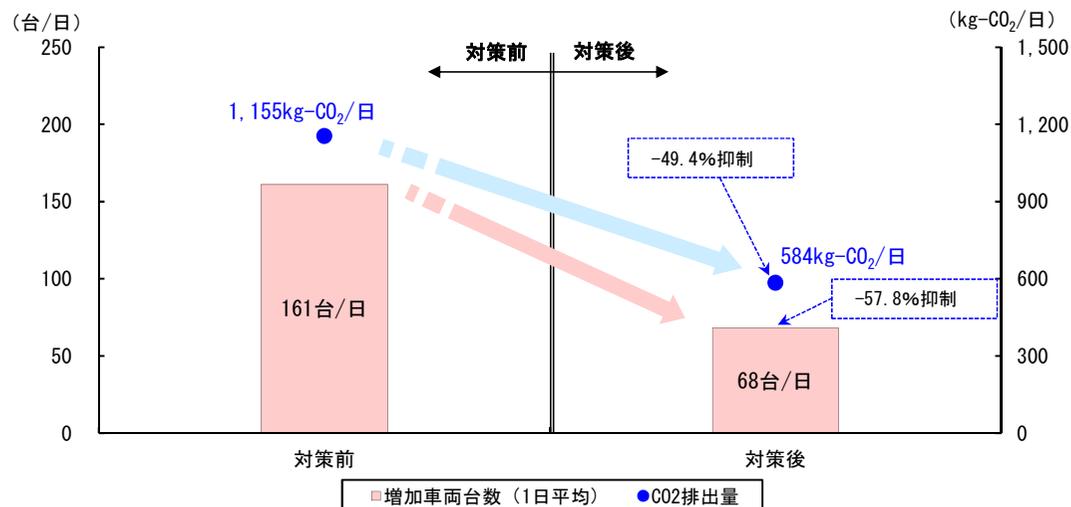
増加車両の見込み	将来（対策前）
【芦屋市⇒西宮市(往復)】	
焼却： 92 台/日(小型)	焼却： 436,872 kg-CO <sub>2</sub>
154 台/日(大型)	不燃： 279,150kg-CO <sub>2</sub>
不燃： 32 台/日(小型)	合計： 716,022kg-CO <sub>2</sub>
44 台/日(大型)	
合計： 322 台/日	

# ● 対策による効果(2) (訂正前) (第3回資料P.12)

## ○ 周辺道路の交通量への影響

増加車両の見込み (対策後車両数)	現状	将来	
		(対策前)	(対策後)
【芦屋鳴尾浜線(西宮-芦屋市境)】			
【芦屋市⇒西宮市】 焼却：65台(大型) 不燃：3台(大型) 合計：68台(大型)	昼間 12 時間交通量(H27)	昼間 12 時間交通量(想定)	昼間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【焼却・不燃を計上】	上下線合計【焼却・不燃を計上】
	小型：5,610 台	小型：5,672 台(1.1%増加)	小型：5,610 台
	大型：3,151 台	大型：3,250 台(3.1%増加)	大型：3,219 台(2.2%増加)
	合計：8,761 台	合計：8,922 台(1.8%増加)	合計：8,829 台(0.8%増加)
【芦屋鳴尾浜線(甲子園浜)】			
	昼間 12 時間交通量(H27)	昼間 12 時間交通量(想定)	昼間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【不燃を計上】	上下線合計【不燃を計上】
	小型：4,981 台	小型：4,997 台(0.3%増加)	小型：4,981 台
	大型：3,974 台	大型：3,996 台(0.6%増加)	大型：3,977 台(0.1%増加)
	合計：8,955 台	合計：8,993 台(0.4%増加)	合計：8,958 台(0.03%増加)

## ○ ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量【対策後、平均台数】

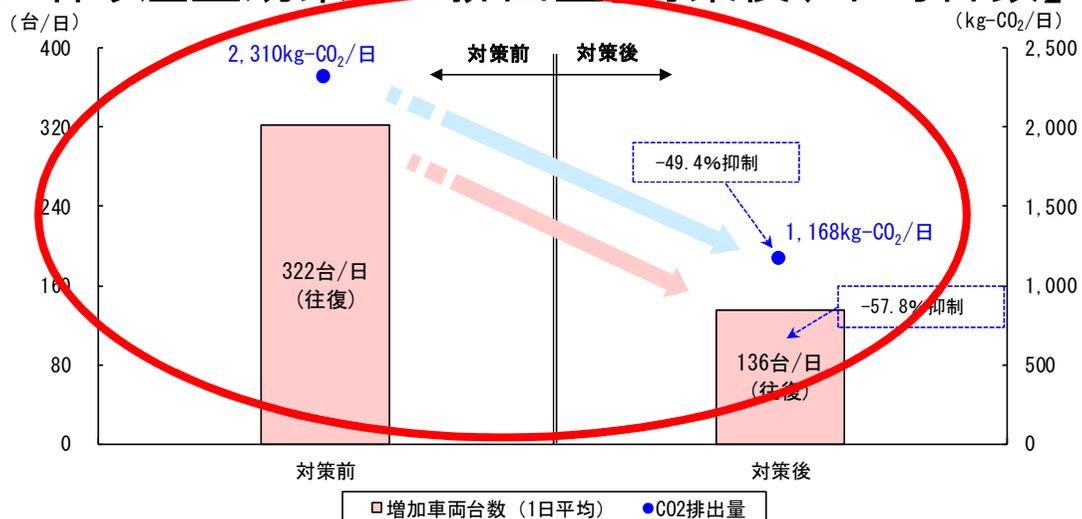


# ● 対策による効果(2) (訂正後) (第3回資料P.12)

## ○ 周辺道路の交通量への影響

増加車両の見込み (対策後車両数)	現状	将来	
		(対策前)	(対策後)
		【芦屋鳴尾浜線(西宮-芦屋市境)】	
	昼間 12 時間交通量(H27)	昼間 12 時間交通量(想定)	昼間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【焼却・不燃を計上】	上下線合計【焼却・不燃を計上】
	小型: 5,610 台/日	小型: 5,734 台/日(2.2%増加)	小型: 5,610 台/日
	大型: 3,151 台/日	大型: 3,349 台/日(6.3%増加)	大型: 3,287 台/日(4.3%増加)
	合計: 8,761 台/日	合計: 9,083 台/日(3.7%増加)	合計: 8,897 台(1.6%増加)
【芦屋市⇔西宮市(往復)】 焼却: 130 台/日(大型) 不燃: 6 台/日(大型) 合計: 136 台/日(大型)		【芦屋鳴尾浜線(甲子園浜)】	
	昼間 12 時間交通量(H27)	昼間 12 時間交通量(想定)	昼間 12 時間交通量(想定)
	上下線合計	上下線合計【不燃を計上】	上下線合計【不燃を計上】
	小型: 4,981 台/日	小型: 5,013 台/日(0.6%増加)	小型: 4,981 台/日
	大型: 3,974 台/日	大型: 4,018 台/日(1.1%増加)	大型: 3,980 台/日(0.2%増加)
	合計: 8,955 台/日	合計: 9,031 台/日(0.8%増加)	合計: 8,961 台/日(0.07%増加)

## ○ ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量【対策後、平均台数】



## ●効果の比較（訂正前）

（第3回資料P.13）

- 対策後、**交通量**は芦屋鳴尾浜線（西宮—芦屋市境）と芦屋鳴尾浜線（甲子園浜）それぞれにおいて、**対策前よりも抑制**される。
- **ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量**は、対策前と対策後で**約50%抑制**される。

### 交通量への影響の比較

		対策前	対策後
周辺道路の交通量への影響	芦屋鳴尾浜線（西宮—芦屋市境）	161台/日	68台/日
	芦屋鳴尾浜線（甲子園浜）	38台/日	3台/日

備考) 芦屋鳴尾浜線（西宮—芦屋市境）においては、可燃ごみ及び不燃ごみ等に関する運搬車両数を示し、芦屋鳴尾浜線（甲子園浜）においては、不燃ごみ等に関する運搬車両数を示します。

### 温室効果ガス排出量の比較

	対策前	対策後
ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量	358,010 kg-CO <sub>2</sub> /年	181,013 kg-CO <sub>2</sub> /年

## ●効果の比較（訂正後）

（第3回資料P.13）

- 対策後、**交通量**は芦屋鳴尾浜線（西宮—芦屋市境）と芦屋鳴尾浜線（甲子園浜）それぞれにおいて、**対策前よりも抑制**される。
- **ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量**は、対策前と対策後で**約50%抑制**される。

### 交通量への影響の比較

		対策前	対策後
周辺道路の交通量への影響	芦屋鳴尾浜線（西宮—芦屋市境）	322台/日	136台/日
	芦屋鳴尾浜線（甲子園浜）	76台/日	6台/日

備考) 芦屋鳴尾浜線（西宮—芦屋市境）においては、可燃ごみ及び不燃ごみ等に関する運搬車両数(往復)を示し、芦屋鳴尾浜線（甲子園浜）においては、不燃ごみ等に関する運搬車両数(往復)を示します。

### 温室効果ガス排出量の比較

	対策前	対策後
ごみの運搬に伴う温室効果ガス排出量	716,022 kg-CO <sub>2</sub> /年	362,026 kg-CO <sub>2</sub> /年