

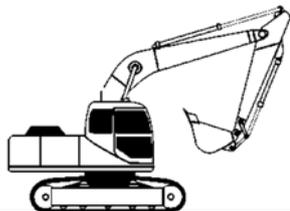
1 施工計画

1 施工計画

1.1 施工方法

1.1.1 土工

土工は、バックホウを用いて土砂の掘削・積込、ブルドーザーを用いて敷均し・^{しきなら}締固めを行います。



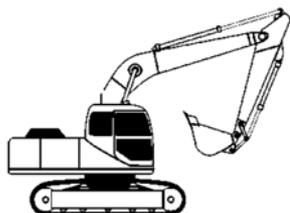
バックホウ



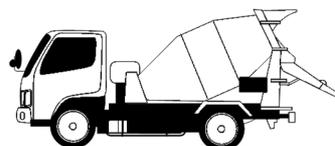
ブルドーザー

1.1.2 排水工・街築工

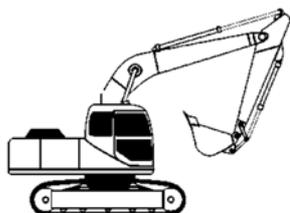
排水工・街築工は、バックホウ及びコンクリートミキサー車を用いて路面排水施設等を構築するほか、バックホウ及びラフテレーンクレーンを用いて電線共同溝を設置していきます。



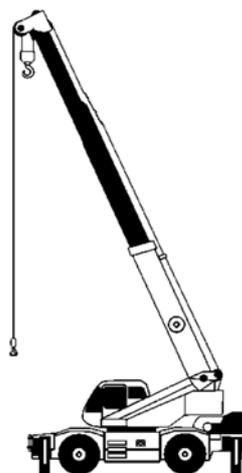
バックホウ



コンクリートミキサー車



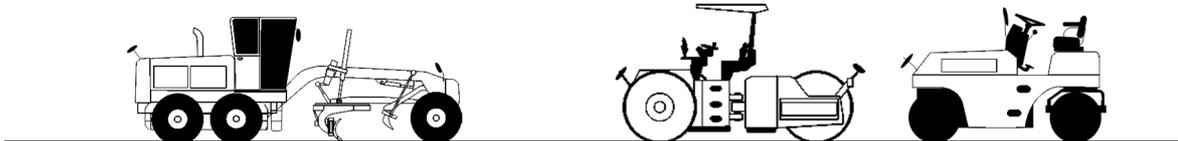
バックホウ



ラフテレーンクレーン

1.1.3 舗装工

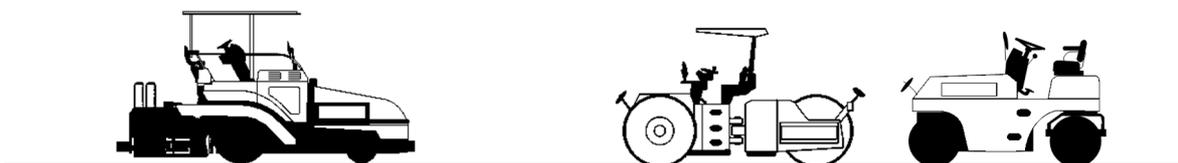
舗装工は、ロードローラやタイヤローラ等を用いて、舗装材の敷均し・転圧しまならを行います。



モータグレーダー

ロードローラ

タイヤローラ



アスファルトフィニッシャ

ロードローラ

タイヤローラ

1.2 工区計画

1.2.1 工区の概要

計画道路は、工区を3つに分けて計画的に施工する計画です。各工区の概要は、図1.2-1及び表1.2-1に示すとおりです。

工事用車両の走行を分散させるため、3ルートを設定します。また、施工時期の平準化を図ることで、工事用車両の集中を回避します。



図1.2-1 工区割り及び工事用車両の主要な走行ルート

表1.2-1 工区の概要

項目	1工区	2工区	3工区
延長	L=約0.7km	L=約0.7km	L=約0.3km
位置	都道145号から立川二中前交差点まで	立川二中前交差点から都道16号(立川通り)まで	都道16号(立川通り)から都道43号(芋窪街道)まで
主要な工事用車両ルート	① 都道145号	② 都道16号(立川通り)	③ 都道43号(芋窪街道)

2 供用の計画

2 供用の計画

2.1 計画交通量の推計

計画交通量の推計に当たっては、発生集中交通量、分布交通量及び配分交通量の三つの段階に分けて予測する三段階推計法を用いています。この手法は、広く一般に用いられており、「東京都環境影響評価技術指針」(平成26年3月 東京都環境局)において、交通量推計の基本とされている方法の一つとされています。

「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))の自動車起終点調査に基づき、国土交通省により、平成22年現況ODデータ及び平成42年(2030年)将来ODデータが作成されています。このうち将来ODデータは、人口及びGDPといった社会経済指標の将来見込み等を用いて、発生集中交通量及び分布交通量についてBゾーン(区市町村で1ゾーンから数ゾーン)の交通量を推計したものです。これらのODデータを基礎とした計画交通量の推計手順は、図2.1-1に示すとおりです。

ゾーンを分割・統合したODデータを再作成し、これを現況道路ネットワークへ配分して現況交通量との整合を確認(現況再現性の確認)した上で、将来ネットワークに配分し計画道路の配分交通量を推計しました。

現況及び将来の道路ネットワークへの配分には、利用者均衡配分法を用いました。利用者均衡配分法は、ある起終点(OD)間において、旅行時間が最短となる経路を選択する考え(最短経路選択ルール)に基づき利用される全ての経路の旅行時間が皆等しくなっている状態(利用者均衡状態)における交通量を求める手法であり、交通量の配分方法が理論的で説得力が高く、また、情報処理技術の発展により実用的となっています。

計画交通量の推計は、計画道路の供用開始時点及び周辺道路網がおおむね完成すると想定される時点について行いました。

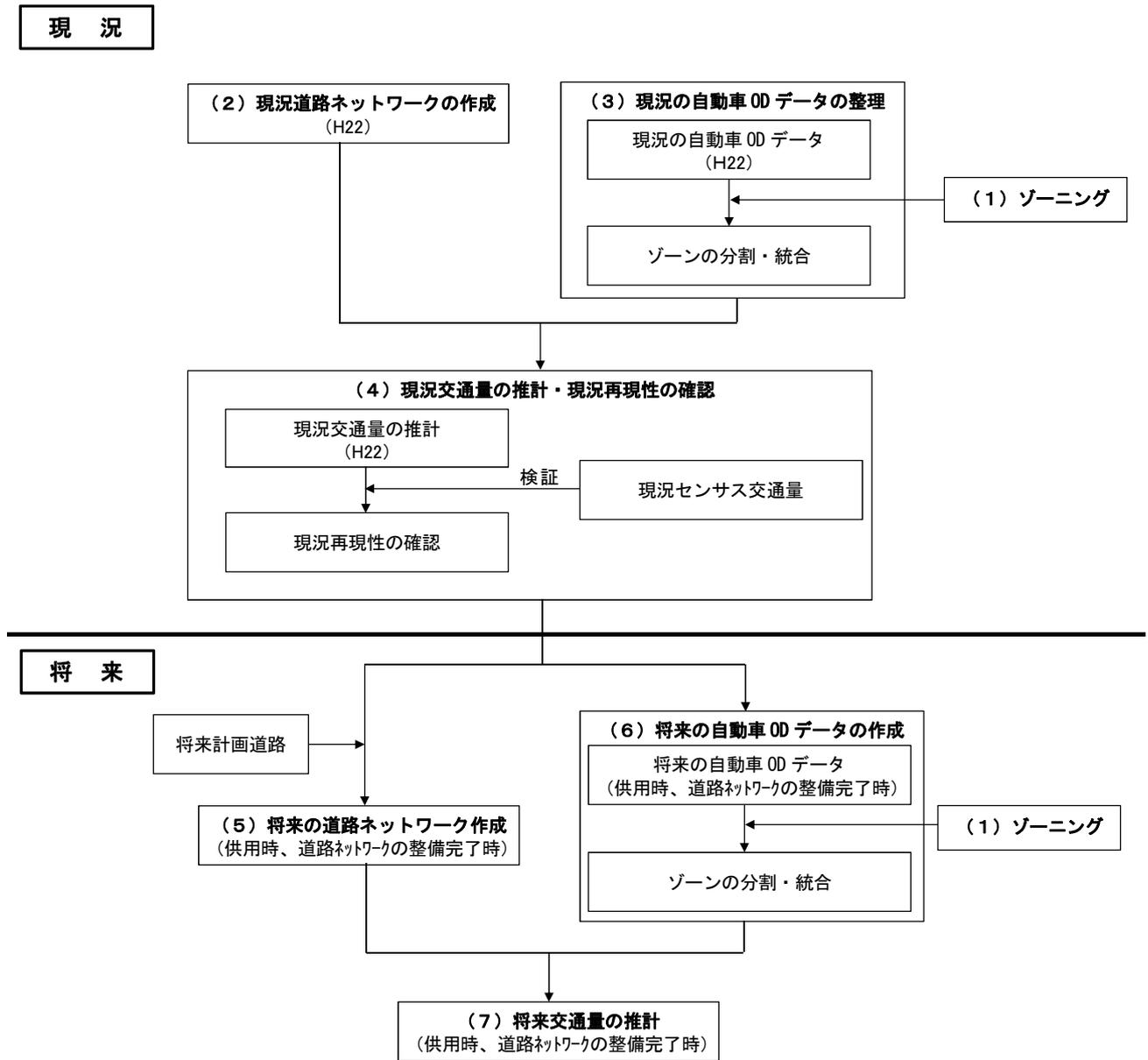


図2.1-1 計画交通量の推計手順

(1) ゾーニング

ゾーニングの基本方針は表2.1-1に、交通量の推計に用いたゾーニングは図2.1-2及び図2.1-3に示すとおりです。

計画道路の推計精度の向上と計画道路から離れた地域に対する計算の簡略化を図るため、計画道路周辺地域は主に町丁目を使用して細分化し、さらに周辺についてはBゾーン単位、より遠方は、Bゾーンを集約するなどしました。

表 2.1-1 ゾーニングの基本方針

対象地域	ゾーン単位
計画道路周辺地域 (立川市、国立市、日野市、昭島市、 福生市、府中市、国分寺市、東村山市、 東大和市、武蔵村山市、小平市)	主に町丁目を使用して細分化
その他の東京都	平成22年度道路交通センサスのBゾーン
上記以外の地域	平成22年度道路交通センサスのBゾーンを集約



図 2.1-2 計画道路周辺地域 (■ : 主に町丁目を使用して細分化した範囲)



図 2.1-3 計画道路周辺のゾーニング (— : 市町村境、--- : 分割ゾーン)

(2) 現況道路ネットワークの作成

現況道路ネットワークは、「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))の平成22年度現況ODデータを用いることから、平成22年時点の道路で構成することとしました。

(3) 現況の自動車ODデータの整理

自動車ODデータは、各々のゾーン間を移動する自動車の交通量であり、分布交通量とも呼ばれています。

「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))に基づく現況(平成22年)の自動車ODデータから、「(1)ゾーニング」に示す基本方針に合わせて分割・統合し、現況の自動車ODデータを整理しました。

(4) 現況交通量の推計・現況再現性の確認

将来交通量推計に先立ち、予測手法や予測条件が適切であるかを検証するため、「(3)現況の自動車ODデータ」を「(2)現況道路ネットワーク」に入力して、個々の路線に配分することにより現況交通を推計しました。

これを「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))における現況(平成22年)センサス交通量と比較し、現況再現性を確認しました。

現況再現性の確認は、計画道路を中心とした「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))における地点数114地点で行いました。

「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))における現況(平成22年度)の実測交通量と推計交通量との相関関係は、図2.1-4に示すとおり0.976となり、交通量推計の再現性の精度が高いことを確認しました。

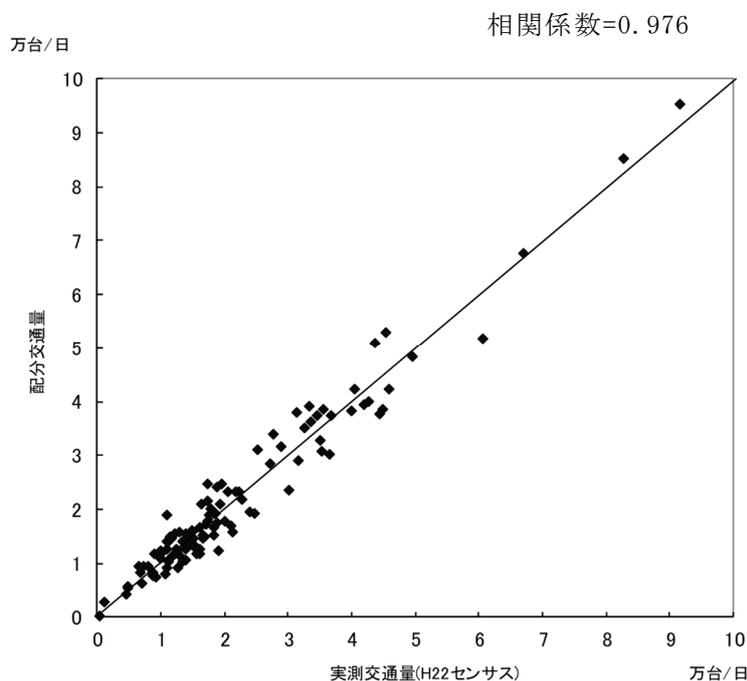


図 2.1-4 現況再現

(5) 将来の道路ネットワーク作成

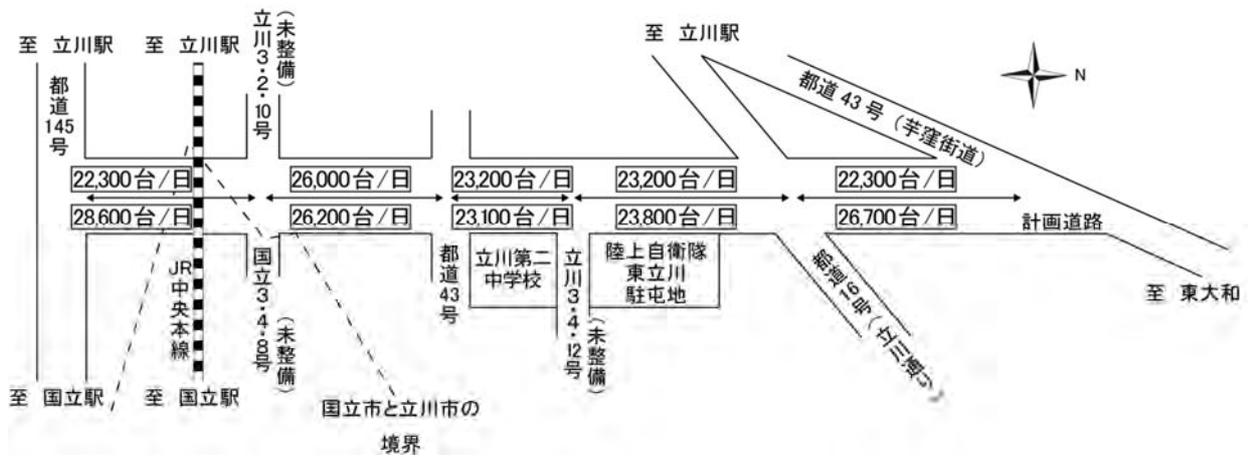
将来の道路整備状況を想定し、将来の道路ネットワークを「(2)現況道路ネットワークの作成」と同様の考え方にに基づき作成しました。

(6) 将来の自動車ODデータの作成

「全国道路・街路交通情勢調査」(道路交通センサス(平成22年度))に基づく将来の自動車ODデータを基に、「(1)ゾーニング」の基本方針に合わせて分割・統合し、将来の自動車ODデータを整理しました。

(7) 将来交通量の推計

将来の自動車OD表を将来の道路ネットワークに配分することで、計画交通量を推計しました。計画道路における計画交通量の推計結果は、図2.1-5に示すとおりです。



注) 区間ごとの交通量の表示は以下のとおり。
 上段：計画道路の供用時
 下段：道路ネットワークの整備完了時

図 2.1-5 計画交通量