

2 供用の計画

2 供用の計画

2.1 計画交通量の推計

計画交通量は、①発生集中交通量、②分布交通量、③配分交通量の3つの段階に分けて予測する三段階推計法により推計しました。この手法は、「東京都環境影響評価技術指針」において、交通量推計の基本とされている方法の一つであり、広く用いられています。

「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」では、自動車起終点調査に基づき、平成 22 年現況ODデータ及び令和 12 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、GDPといった社会経済指標の将来見込み等を用いて、上記①及び②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（上記③）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、計画道路の供用時及び道路ネットワークの整備完了時について行いました。

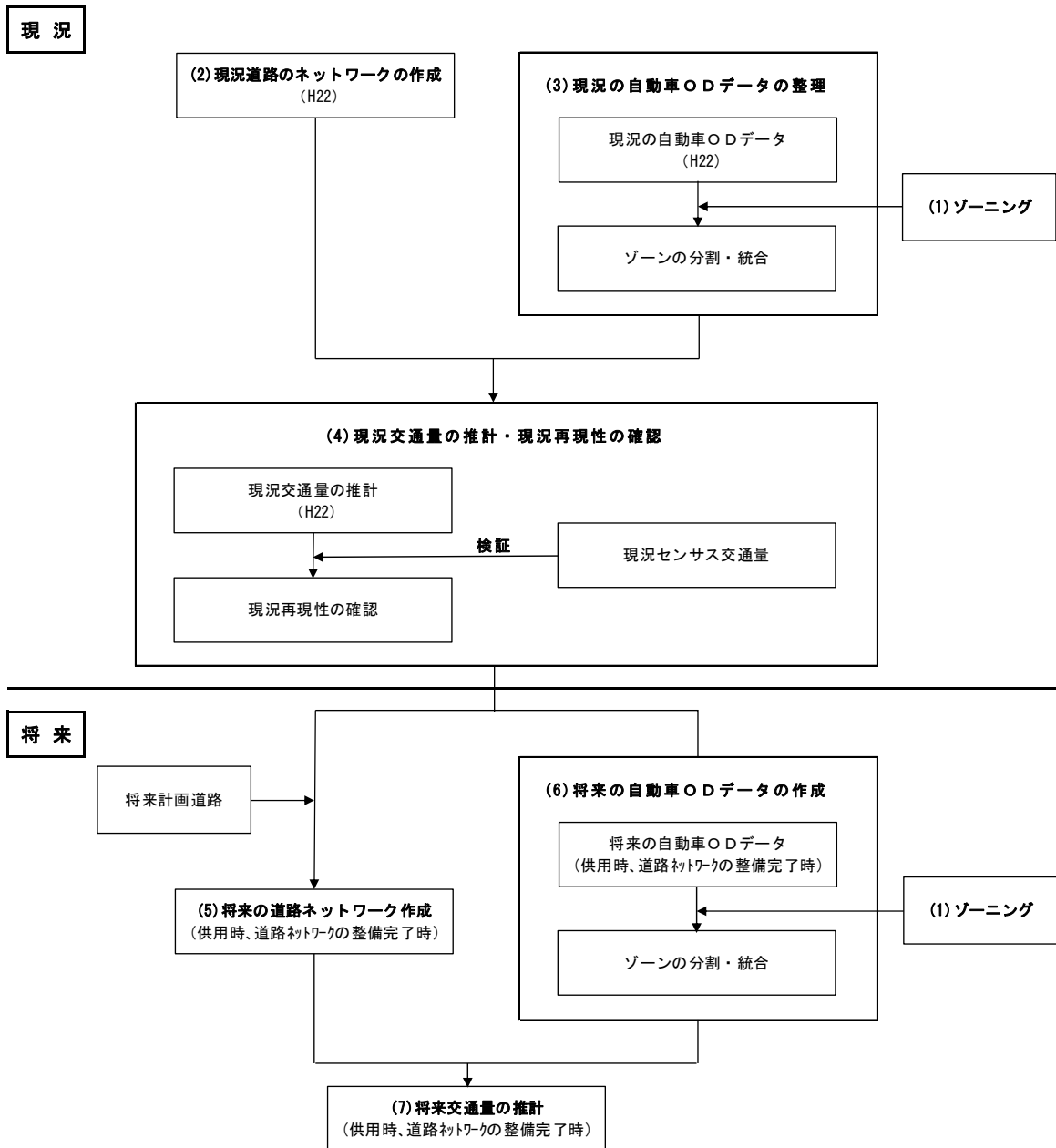


図 2.1-1 計画交通量の推計手順

(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、計画道路近郊は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（調布市、三鷹市、府中市、小金井市、国分寺市、多摩市、稲城市、町田市の一部、日野市、八王子市の一部、川崎市麻生区、川崎市多摩区、相模原市緑区、相模原市中央区）	町丁目を使用した分割
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
横浜市（緑区、旭区、瀬谷区、都筑区、青葉区、港北区、栄区、泉区）、川崎市（宮前区、高津区、中原区）、相模原市南区、厚木市、愛川町、清川村、海老名市、座間市、綾瀬市、大和市、三浦市	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 ゾーニングの際に町丁目まで細分化した範囲

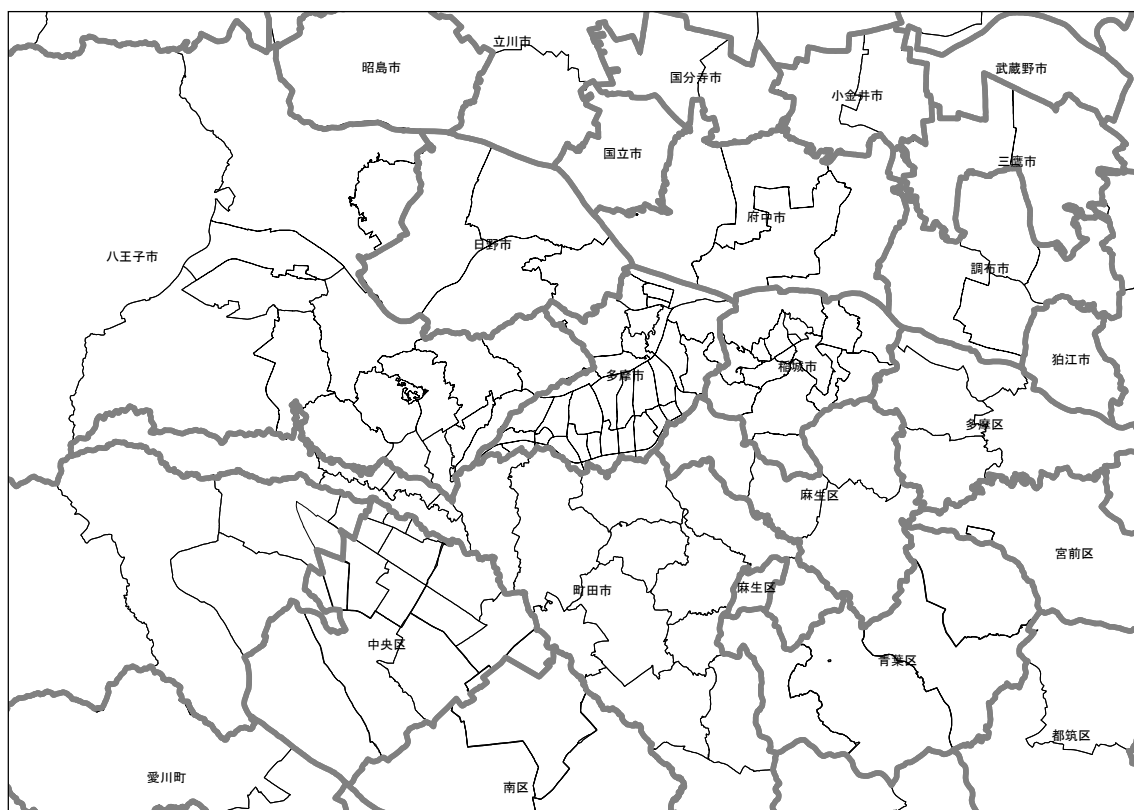


図 2.1-3 計画道路周辺のゾーニング

(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、「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」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。

「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」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「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」における現況（平成 22 年）実測交通量と比較し、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「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」における地点数 86 地点で行いました。

「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」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 0.989 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。

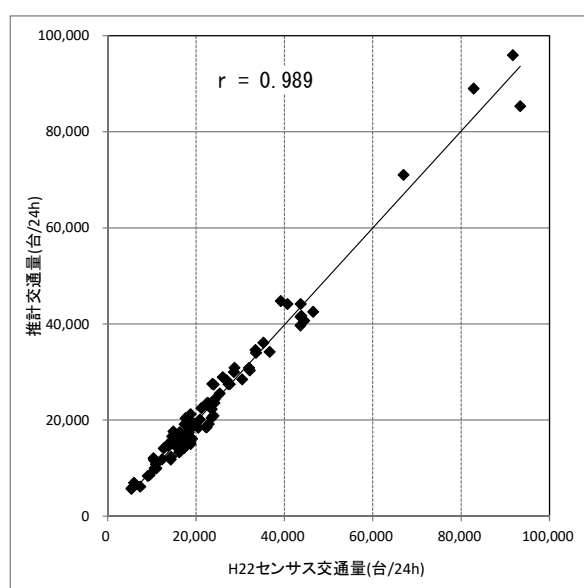


図 2.1-4 現況再現

(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」と同様の考え方に基づき作成しました。

(6) 将来の自動車ODデータの作成

「平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」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。

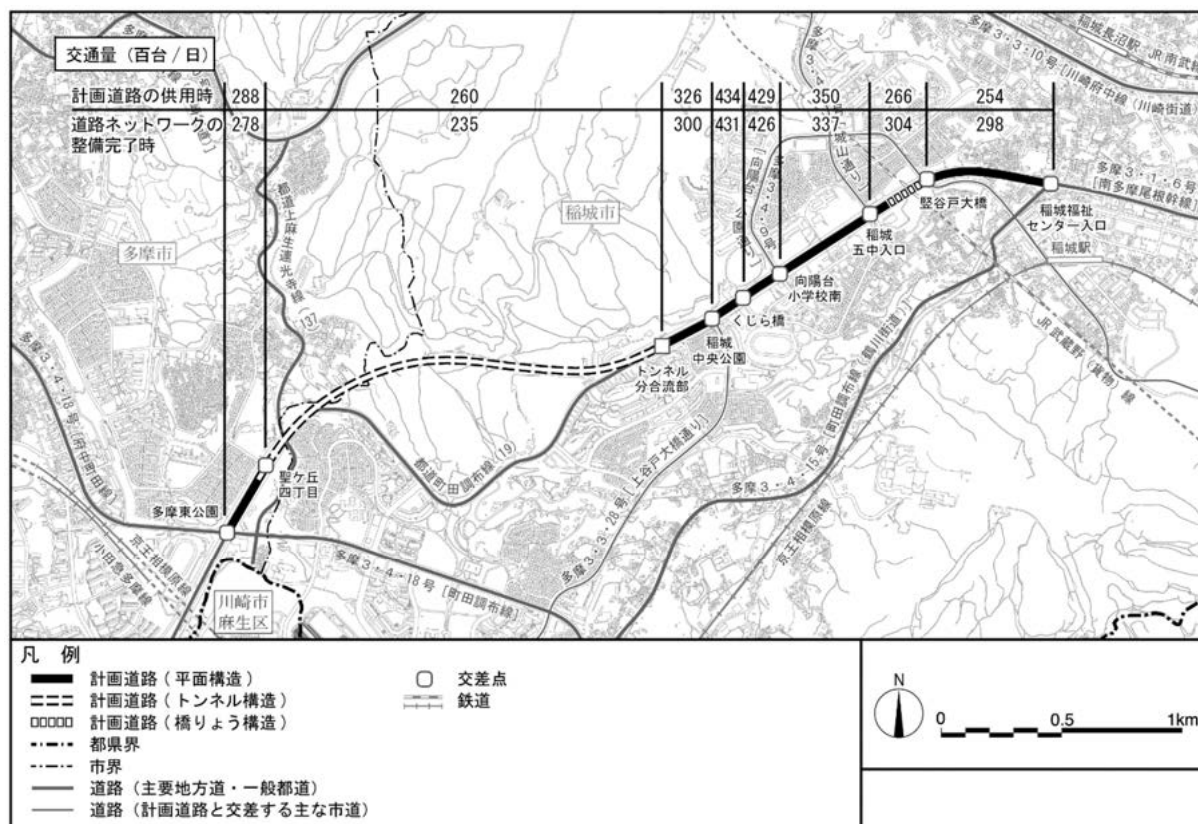


図 2.1-5 計画交通量