

第3章 工事車両需要調整の運用支援

章 内 目 次

3. 工事車両需要調整の運用支援	3-1
3.1. 中央 JCT における工事車両需要調整方法の改良検討	3-1
(1) 目的	3-2
(2) 現行運用の整理	3-3
(3) 現場の運用実態に即した合流可能台数の考え方	3-6
(4) 各 JCT における工事車両需要調整の考え方	3-9
3.2. 仮橋運用会議様式とのフォーマット兼用検討	3-10
3.2.1. フォーマット兼用の必要性	3-10
3.2.2. 仮橋運用会議報告における需要調整結果の反映方法の検討	3-10
(1) 工事車両需要調整の運用方法の整理	3-10
(2) 需要調整結果(週次調整)の確定値入力	3-13
(3) 仮橋運用会議資料(週間工程表)への反映方法(案)	3-14
(4) 仮橋運用会議資料(週間工程表)への反映フロー	3-15
3.3. 工事車両需要調整ツールの改良	3-16
3.3.1. 合流可能台数表示方法の改良	3-16
(1) 改良方針	3-16
(2) 改良のポイント	3-16
(3) 需要調整ツールの改良	3-16
3.3.2. JV 別週間工程表反映シートの設定	3-18
(1) 改良方針	3-18
(2) 改良のポイント	3-18
(3) 需要調整ツールの改良	3-18

3. 工事車両需要調整の運用支援

中央 JCT 工事で搬出される工事車両の一般交通への影響軽減及び工事車両の安全・円滑な運行確保のためには、工事車両需要調整を確実に機能させることが必要となる。中央 JCT の工程会議において、今年度改良を検討した工事車両需要調整方法により、JV 間調整の支援を行うために必要なデータ整理作業を行う。なお、本格導入後の支援業務は含まない。

3.1. 中央 JCT における工事車両需要調整方法の改良検討

中央 JCT における工事車両需要調整方法について、JV 間の工事車両需要調整の支援を行うために、過年度まで検討した方法を現場の運用実態に即した改良検討を行う。

本節では、中央 JCT オンランプにおける入退場実績ログデータや中央道本線のトラカンデータを用いて統計的な分析を行い、中央 JCT 本線高井戸方面合流部における適正な合流可能台数（上限値）の考え方を検討した。

(1) 目的

中央 JCT における工事車両需要調整の目的は、以下の 3 つとなっている。

1) 環境アセスメント基準値の遵守

外環（関越～東名）の事業実施にあたり、適正な環境配慮が実施されることを目的として、環境アセスメントを実施しており、工事用車両台数などの条件を基に環境影響評価が行われている。

そのため、本環境アセスメントで設定された値（基準値）を遵守し、環境負荷の低減を実現する必要がある。

高速道路（中央自動車道）：7,000 台/日、一般道（吉祥寺通り）：200 台/日



出典：『事後調査の計画-都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）事業-』別添資料（H24.3）をもとに、(C)NTT インフラネットを加工

図 3-1 1 日最大延べ工事用車両台数

2) 円滑な交通（工事車両 & 一般交通）の確保（事業者としての責務・クレーム軽減）

- ① 渋滞時: 工事車両を一定間隔で中央道本線に流入させる。（連続発進させない）
- ② 順調時: 交通量の多い時間帯（特に朝方・夕方）に中央道本線の円滑性を確保する。

3) 交通状況に応じた過不足のない工事車両計画の実現

本線の交通量に応じて、運行可能な車両台数を適切に調整（車両の優先度も考慮）することで、過不足のない工事車両の運行管理を実現する。

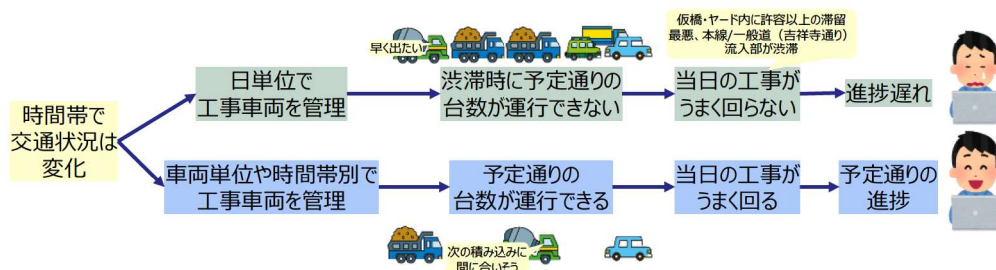


図 3-2 交通状況に応じた過不足のない工事車両計画の実現

(2) 現行運用の整理

1) 中央 JCT における運用実態

中央 JCT では工事車両運行について現在、以下の運用が行われている。

(7) 仮橋運用会議

- ・ 毎週 1 回（木曜日）に実施
- ・ 各 JV から管理者に対して、翌週・翌々週の工事施工日の計画台数（日合計値）を報告
- ・ 管理者は、各 JV の計画台数を確認・調整

これまでは日単位の管理で問題なく運用できている。
⇒工事車両が増加した際や車両がある時間帯に集中した場合の検討が必要である。

(4) 日あたり運行台数計画値の連絡

- ・ 毎日、17 時までに翌日の運行台数計画値（日合計値）を仮橋運用担当者に連絡

これまでは日単位の管理で問題なく運用できている。
⇒工事車両がある時間帯に集中した場合に、捌ききれない懸念がある。

(7) 高井戸オンランプでの合流支援

- ① 渋滞時（本線速度 30km/h 以下）
 - ・ 本線(第 1 車線)を一般交通が一定の台数が通過するごとに工事車両を 1 台発進
- ② 順調時
 - ・ 本線の交通状況に応じて合図員がドライバーに発進指示
 - ・ 時間帯ごとの上限台数はなし、到着順に発進

合流支援システムにより、実質、本線の交通状況に応じた合流可能な台数が決まる。
⇒工事車両がある時間帯に集中すると、合流できず、仮橋・ヤード内に滞留可能な台数を超える懸念がある。

2) 現行運用で発生しうる問題

中央 JCT における工事車両運行について、現行運用で発生しうる問題の整理結果を以下に示す。

(ア) 現計画で発生しうる問題

A) 想定ケース

運行台数が少ない時

B) 計画管理方法

- ① 日別の台数計画（特定の時間帯に工事車両が集中と仮定）
- ② 時間帯別の台数計画（交通状況に応じて工事車両を調整）

C) 想定される状態

① 日別の場合

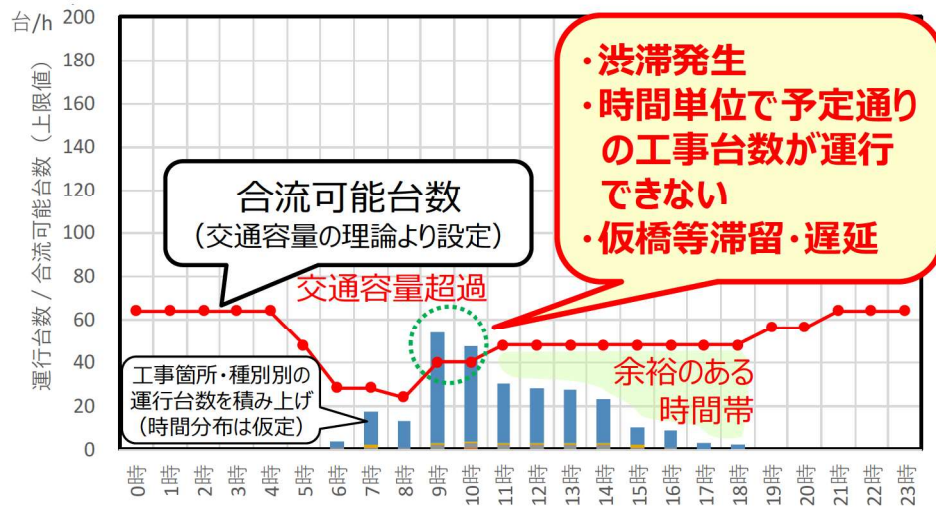


図 3-3 想定される状態(日別イメージ)※台数はイメージ

② 時間帯別の場合

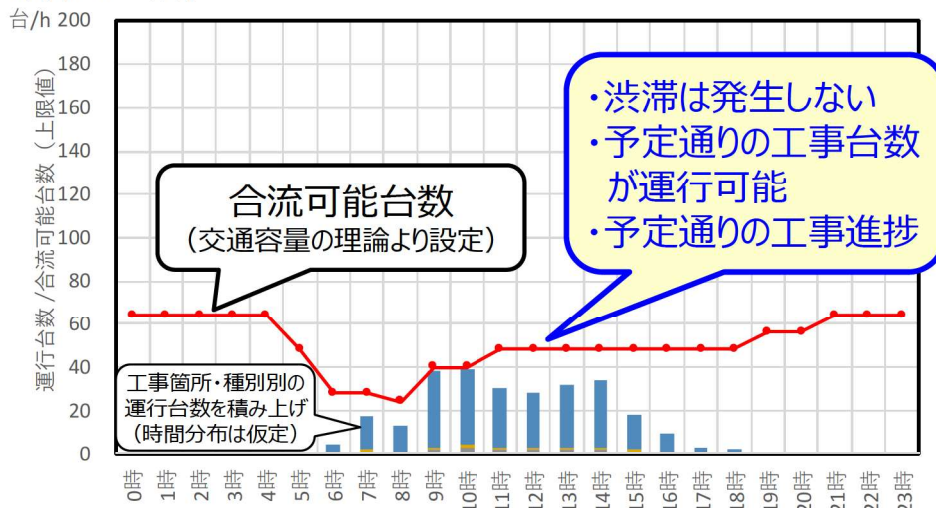


図 3-4 想定される状態(時間帯別イメージ)※台数はイメージ

D) 現計画で発生しうる問題

交通状況（時間帯別）に応じて過不足のない運行台数を計画することが重要である。なお、午前・午後や3時間の幅での計画管理の場合など特定の時間帯に偏った計画になると1時間単位の交通容量を超過し、予定通りの工事台数が運行できない可能性がある。

(イ) 将来計画で発生しうる問題

A) 想定ケース

シールド本掘進実施時の計画値

B) 計画管理方法

- ① 日別の台数計画（特定の時間帯に工事車両が集中と仮定）
- ② 時間帯別の台数計画（交通状況に応じて工事車両を調整）

C) 想定される状態

① 日別の場合

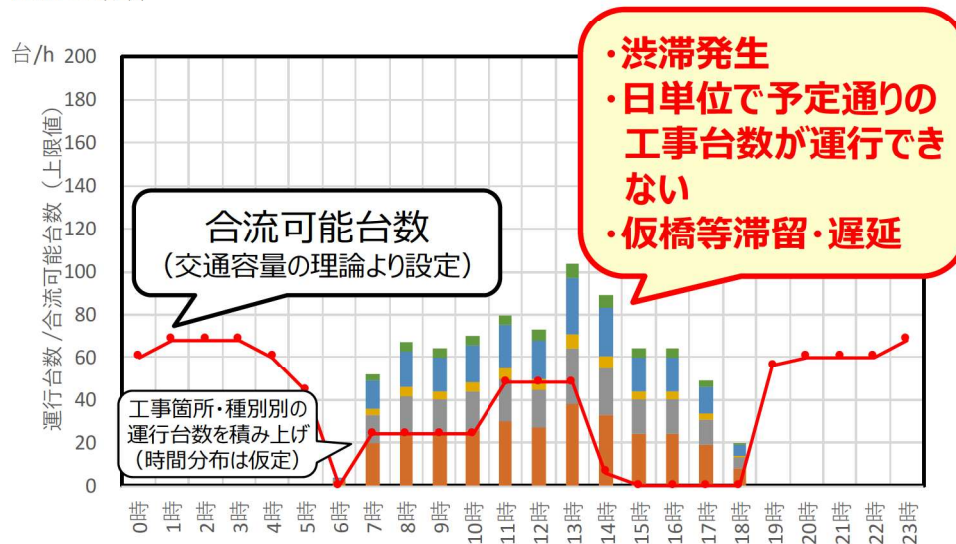


図 3-5 想定される状態(日別イメージ)※台数はイメージ

② 時間帯別の場合

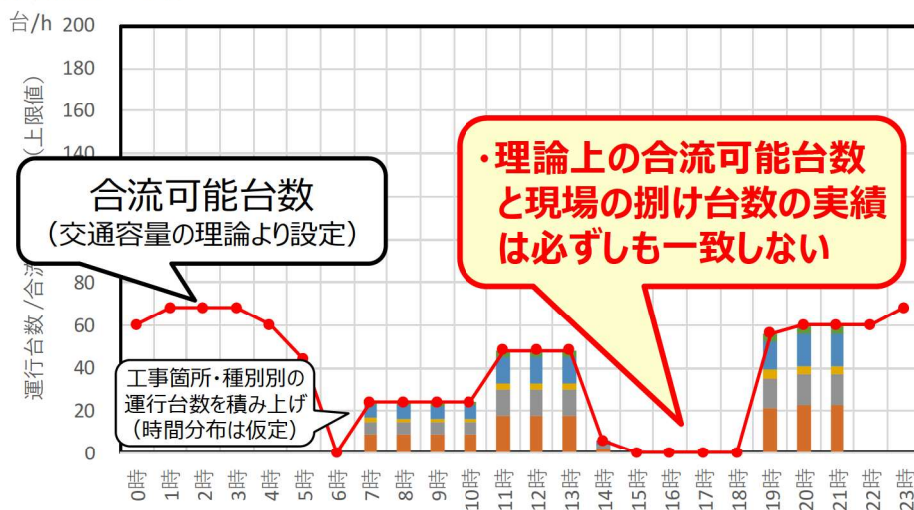


図 3-6 想定される状態(時間帯別イメージ)※台数はイメージ

D) 将来計画で発生しうる問題

合流可能台数を現場の運用実態に合わせて設定することが重要であり、現場実態に合わせたうえで、日別・時間帯別の調整も必要となる。

(3) 現場の運用実態に即した合流可能台数の考え方

現場の運用実態に即した合流可能台数の算出方法を以下に示す。

1) 従来案の考え方

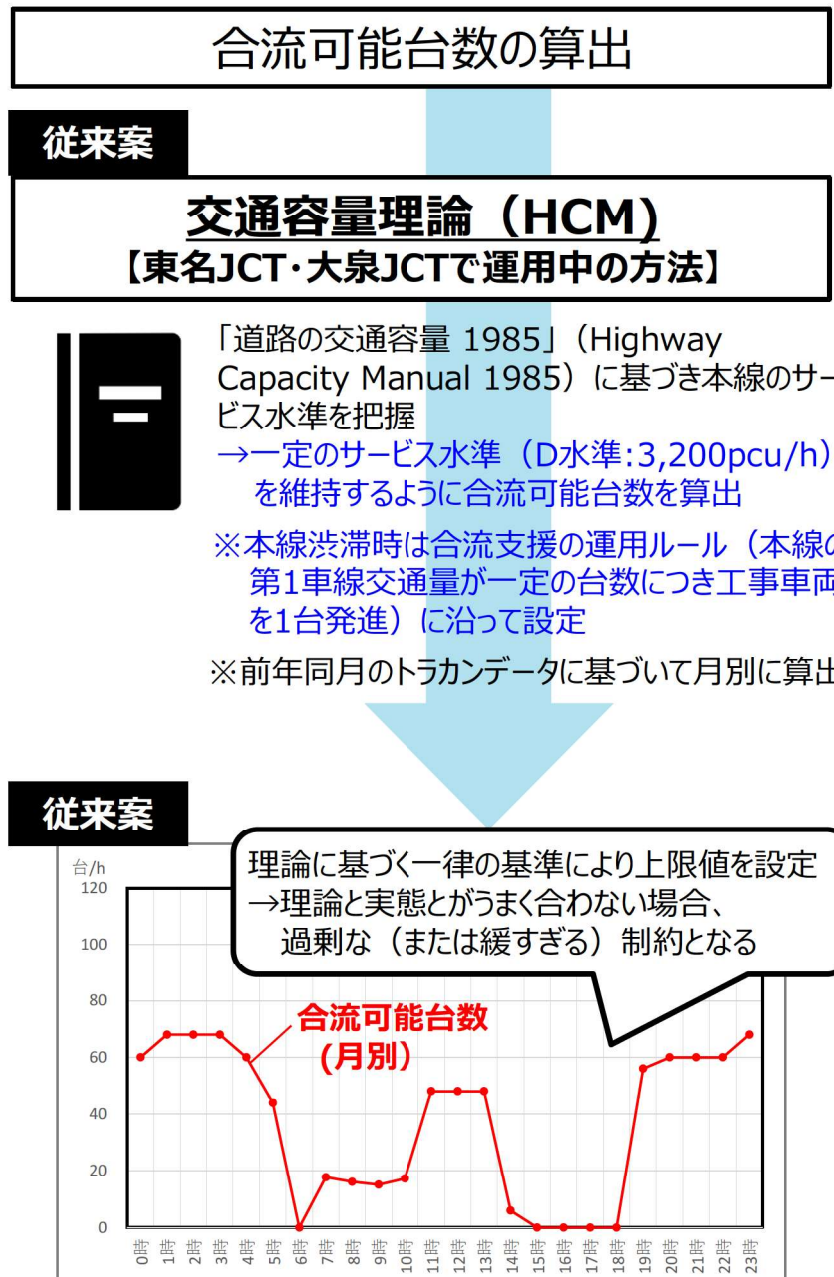


図 3-7 合流可能台数の算出(従来案)

2) 改良案の考え方

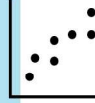
合流可能台数の算出

改良案

現場の運用実態（実績値）

【既往知見について巻末参照】

合流支援運用下で実際に合流できた台数（実績値）が分かる
 →統計的分析を行い、運用実態に即した合流可能台数を算出



※本線渋滞時は、渋滞時間帯に合流できた台数の実績値に基づいて設定

※前年同月のトラカンデータに基づいて月別に算出

※実績にはばらつきがあるため、幅を持った管理基準を設定

改良案

現場の運用実績に基づいて算出された
 合流可能台数（実績値）
 ⇒**実態に沿った適正な値（幅付き）**

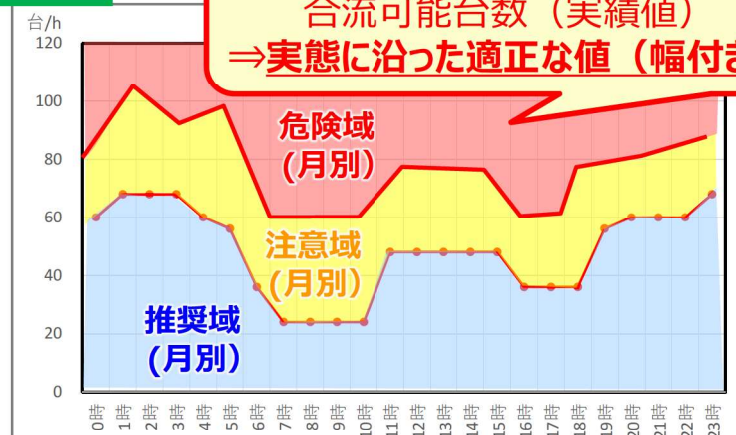


図 3-8 合流可能台数の算出(改良案)

3) 改良案における合流可能台数の算出方法

改良案における統計的な分析による合流可能台数の算出方法を以下に示す。

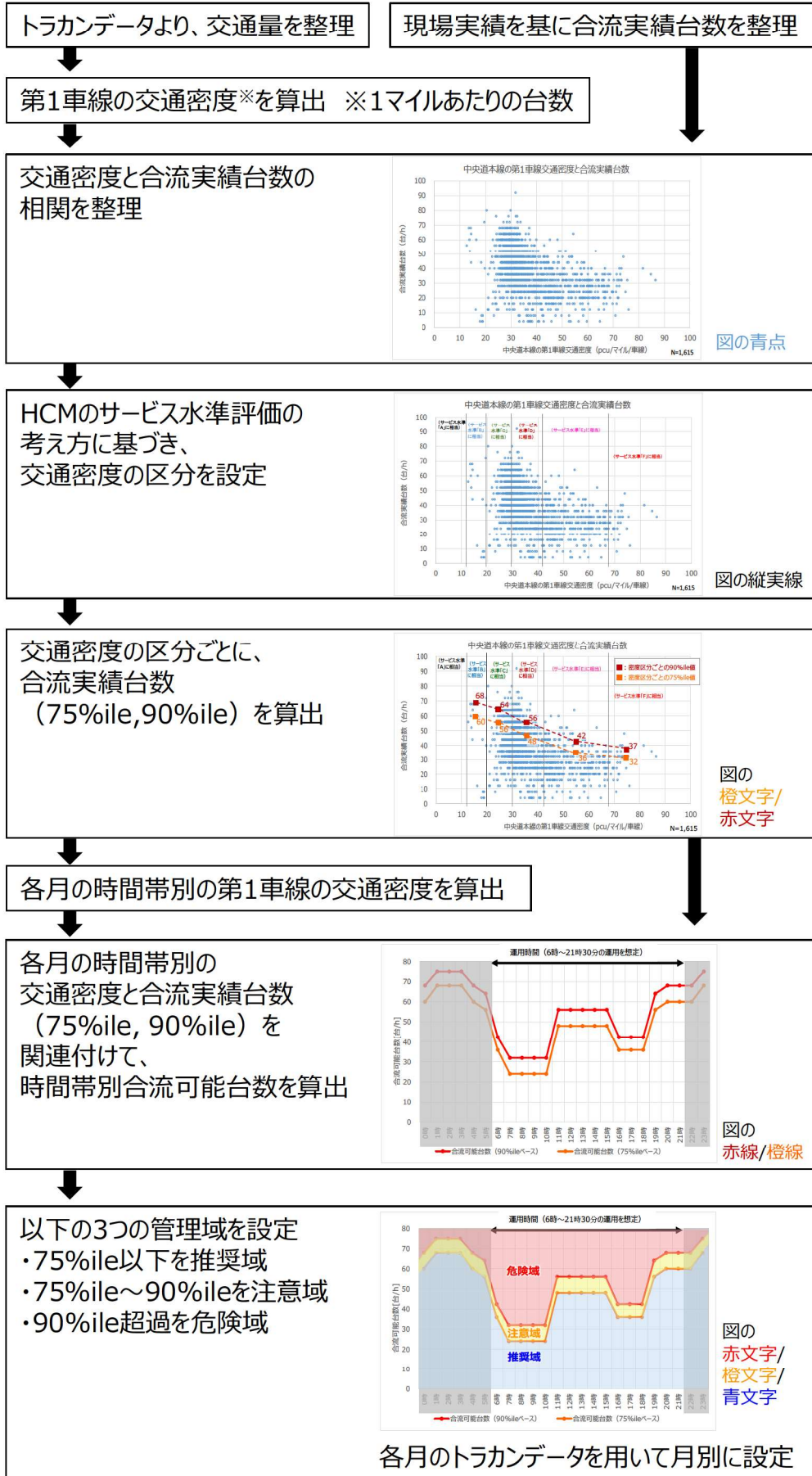


図 3-9 改良案における合流可能台数の算出方法イメージ

(4) 各 JCT における工事車両需要調整の考え方

各 JCT における工事車両需要調整の考え方を以下に示す。

	①東名JCT	②大泉JCT	③中央JCT（導入案）
本線合流部の構造	・本線:3車線 ・ランプ:工事車両専用ランプ	・本線:2車線 ・ランプ:一般ランプ (和光北IC)	本線:2車線 ランプ:工事車両専用仮橋
現況のサービス水準※	概ね「B」～「C」水準 (4,200pcu/h以下)	概ね「D」水準 (3,200pcu/h以下)	概ね「D」水準 (3,200pcu/h以下)
運用時間帯	・24時間	・24時間	・6時～21時30分
合流支援の運用状況	・あり ①渋滞時:本線(第1車線)を一般交通が一定の台数通過するごとに工事車両を1台発進 ②順調時:本線の交通状況に応じて発進	なし ①渋滞時:本線(第1車線)を一般交通が一定の台数通過するごとに工事車両を1台発進	あり ①渋滞時:本線(第1車線)を一般交通が一定の台数通過するごとに工事車両を1台発進 ②順調時:本線の交通状況に応じて発進
合流可能台数(上限値)の考え方	・交通工学の理論を基に設定 ※運用後、実績値を考慮	・交通工学の理論を基に設定	・現場の運行実績として捌け台数の上限値がわかっている ↓ 実績値を基に合流可能台数を設定
調整方法	・時間帯別・車種別の計画を調整	・時間帯別・車種別の計画を調整	・時間帯別・車種別の計画を調整

実績を考慮

※:「道路の交通容量1985」(Highway Capacity Manual 1985)に示されている、交通量に基づく交通状態(道路サービスの質)の評価指標

図 3-10 各 JCT における工事車両需要調整の考え方

3.2. 仮橋運用会議様式とのフォーマット兼用検討

中央 JCT における工事車両需要調整結果を仮橋運用会議様式に反映させるためのフォーマット兼用について検討を行う。

3.2.1. フォーマット兼用の必要性

説明会において、JV より以下の意見が挙げられた。

- ・ 仮橋運用会議の報告資料においても工事車両運行台数の計画値を記入する項目があり、需要調整結果と重複している。
需要調整結果の工事車両運行台数を仮橋運用会議資料に反映することはできないか。

上記意見を踏まえ、作業効率化の観点からフォーマット兼用について検討した。

3.2.2. 仮橋運用会議報告における需要調整結果の反映方法の検討

中央 JCT 工事車両需要調整の運用時に、仮橋運用会議報告における需要調整結果の反映方法の検討結果を以下に示す。

(1) 工事車両需要調整の運用方法の整理

工事車両需要調整の導入後は、「②週次調整の結果（時間帯別運行計画台数）」を、「③仮橋運用会議で報告する運行計画台数（日合計値）」に反映する必要がある。
そのため、上記②を③に反映するための効率的な方法・様式を検討する。

1) 現行の運用方法

現行の運用方法を以下に示す。

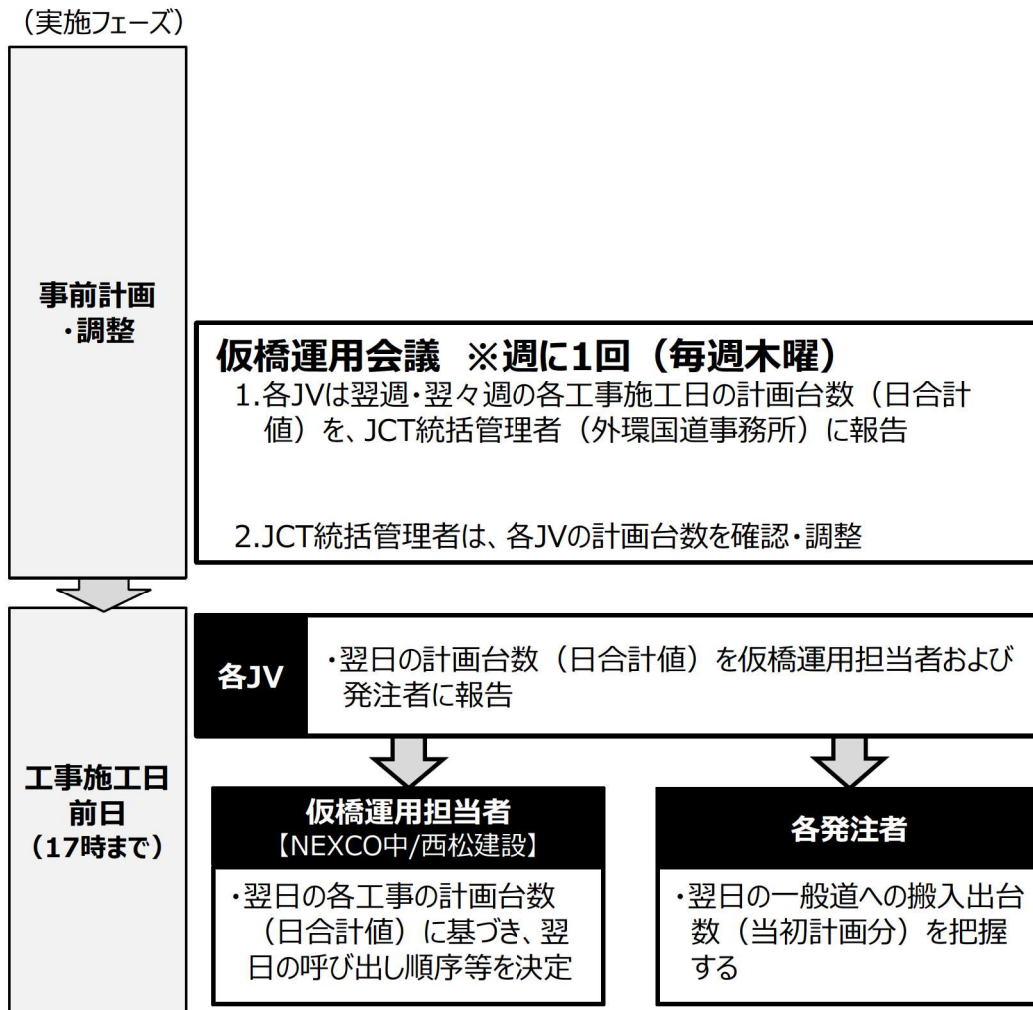


図 3-11 現行の運用方法

2) 改良後の運用方法

改良後の運用方法を以下に示す。

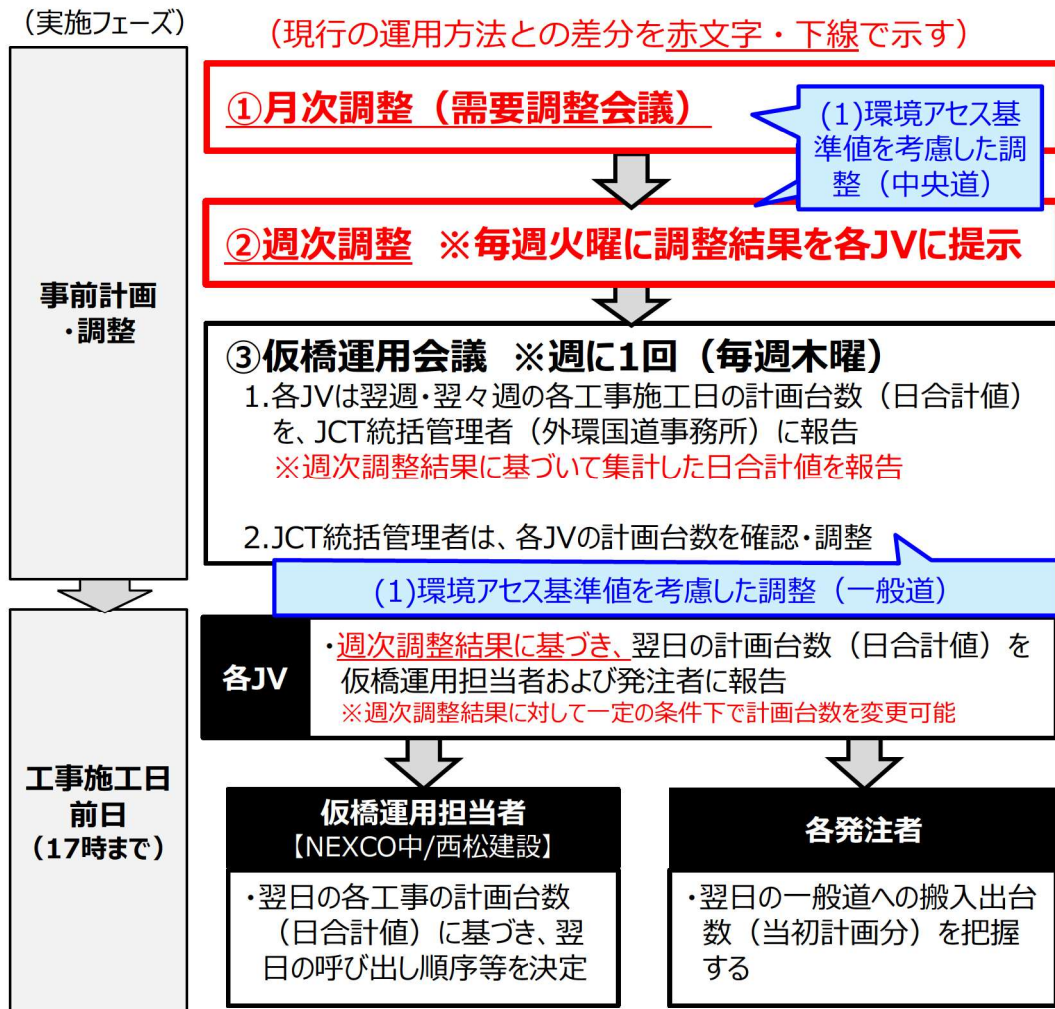


図 3-12 改良後の運用方法

(2) 需要調整結果（週次調整）の確定値入力

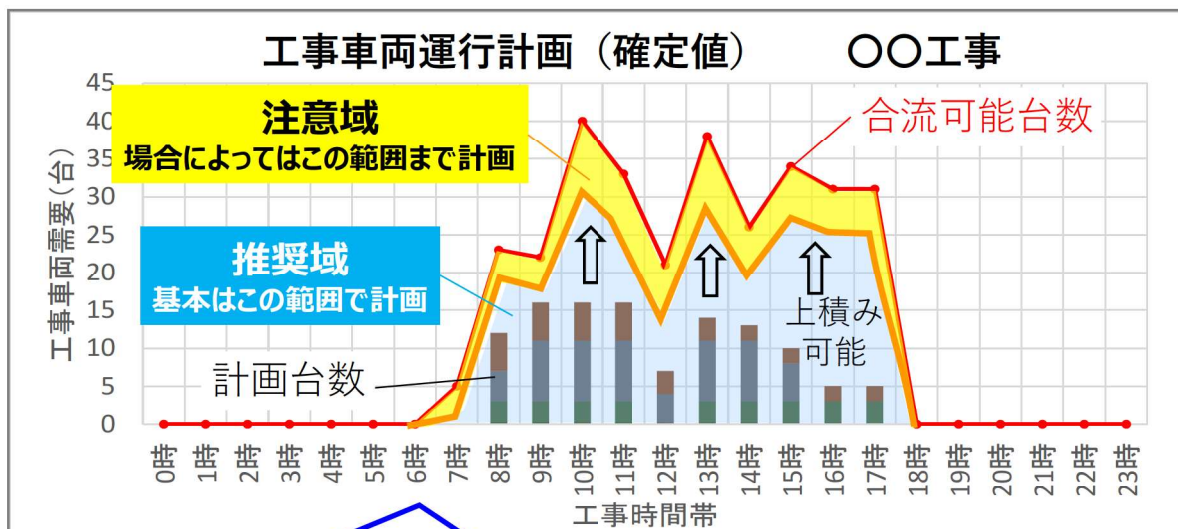
- ・ 各JVは、JCT 統括管理者から受領する需要調整結果の様式【1】を確認する。
- ・ 各JVは、必要に応じて計画台数を修正し、「確定値」とする（ファイルを上書き）。
- ・ 各JVは、修正の有無にかかわらず、ファイルをJCT 統括管理者に送付する。

様式【1】需要調整結果 兼 確定値入力表

・JV別・日別の需要調整結果がここに表示される
⇒確認の上、計画を修正する場合はこの表を上書き更新

2019/9/20		金	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時
工事車両需要 (確定値)	工事車両需要(調整後・確定値)【④】	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	16	16	16	7	14	13	10
	ダンプ1	A										3	3	3	3	0	3	3	3
	ダンプ2	A																	
	ダンプ3	B																	
	トレーラ1	A									4	8	8	8	4	8	8	5	
	トレーラ2	B																	
	トレーラ3	C																	
	ローリー車1	A									5	5	5	5	3	3	2	2	
	ローリー車2	B																	
	ローリー車3	C																	

上の表を更新すると棒グラフが更新されるので、グラフで確認しながら調整可能



各時間帯の合流可能台数（赤線）を超えない範囲で計画台数を上積み可能

- 「推奨域」内で計画することを基本とする
- 施工工程等を考慮し、場合によっては「注意域」内で計画することも可能とする

図 3-13 需要調整結果(確定値)ファイルイメージ

(3) 仮橋運用会議資料（週間工程表）への反映方法（案）

- ・ JCT 統括管理者は、各 JV 宛に前頁(2)の様式【1】と合わせて、様式【2】JV 別週間工程表反映シートも提示する（同じ Excel ファイル、別シート）
様式【1】の確定値をもとに自動更新される、JV 別の高井戸オンランプからの搬出予定（2週間分、車種別（全10種類）、日合計の運行計画台数）
- ・ 各 JV は、様式【2】をコピーし、仮橋運用会議資料に貼り付け。
※各 JV が仮橋運用会議で報告する資料では、工程表・施工図・運行計画台数をそれぞれ随時更新する必要がある、需要調整結果を報告資料上に自動反映させるのが難しいため、貼り付け形式を検討した。

様式【2】JV別週間工程表反映シート（案）

※需要調整結果とあわせて送付（同じExcelファイル、別シート）

各JVはこの表を上書き更新：前頁参照

2019/9/20		金	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時
工事車両需要 (確定値)	工事車両需要(調整後・確定値)【4】		0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	16	16	16	7	14	13	10
	ダンプ1	A										3	3	3	3	0	3	3	3
	ダンプ2	A																	
	ダンプ3	B																	
	トレーラ1	A									4	8	8	8	4	8	8	5	
	トレーラ2	B																	
	トレーラ3	C																	
	ローリー車1	A									5	5	5	5	3	3	2	2	
	ローリー車2	B																	
	ローリー車3	C																	

様式【1】需要調整結果 兼 確定値入力表

各JVが様式【1】を更新すると、様式【2】が自動更新される



搬出箇所	車種	翌週(予定)							翌々週(予定)						
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
		月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
中央道仮橋 (高井戸ON)	ダンプ														
	資機材														
	鉄筋、型枠、支保工														
	ポンプ車														
	トラミキ(生コン)														
	トラミキ(ソイルセメント)														
	トラック														
	トレーラー														
	特車														
	その他														
	合計														

高井戸オンランプからの
搬出車両を整理全JVで車種を統一
(全10種類)

- ・ 需要調整結果をもとに、高井戸オンランプからの搬出予定を車種別、日合計の台数（2週間分）として自動更新
- ・ 各JVは、この表をコピーし、仮橋運用会議報告資料に貼り付け

図 3-14 仮橋運用会議資料（週間工程表）への反映方法（案）

(4) 仮橋運用会議資料（週間工程表）への反映フロー

- ・ JCT 統括管理者は、各 JV に「様式【1】需要調整結果 兼 確定値入力表」と「様式【2】JV 別週間工程表反映シート」が同封されている Excel ファイルを送付する。
- ・ 各 JV は、受領したファイルを確認し、仮橋運用会議資料に日合計台数を貼り付け⇒仮橋運用会議資料で、2 週間分の 1 日ごとの日合計台数を確認できる。（現行運用どおり）

JCT統括管理者の作業

需要調整の実施（日合計台数の算出）、様式【1】・【2】を各JVに送付

[illegible]

樣式【1】需要調整結果 兼 確定值入力表

[illegible]

様式【2】JV別週間工程表反映シート（案）

同封して送付

各JVの作業

様式【1】・【2】を確認、仮橋運用会議資料（JV別週間工程表）に反映

- ①各JVは**日合計台数**（需要調整結果）
を受領・確認、整理結果の表を**コピー**

鉄筋、型枠、支保具
ポンプ車
トラミキ(生コン)
トラミキ(ソイルセメント)
トラック
トレーラー
特車
その他
合計

様式【2】JV別週間工程表反映シート（案）



※高井戸オンランプ搬出のみ

[illegible]

- ②各JVは整理結果を
仮橋運用会議資料に貼り付け

仮橋運用会議報告資料（JV別週間工程表）

図 3-15 仮橋運用会議資料(週間工程表)への反映イメージ

3.3. 工事車両需要調整ツールの改良

前節までの工事車両需要調整方法の改良検討結果に基づき、過年度業務で作成された需要調整ツールの改良を行った。

3.3.1. 合流可能台数表示方法の改良

合流可能台数を表示する機能の改良が必要とされた。

(1) 改良方針

3.1 で検討した改良案における合流可能台数の算出方法を反映するために、需要調整ツールを改良する必要がある。

(2) 改良のポイント

需要調整ツール改良のポイントを以下に示す。

- 合流可能台数の上限表示を1本の管理ラインでの表示から、3つの管理ゾーン（推奨域、注意域、危険域）での表示に改良

(3) 需要調整ツールの改良

現場の実態に即した工事車両需要調整を実施するために、「合流支援運用下で実際に合流できた台数（実績値）」をもとに3つの管理域を設定した。需要調整の推奨域・注意域・危険域の境界となる2本の管理ライン（注意域、危険域）を表示できるように、需要調整ツール（中央 JCT 版）を改良した。改良前の需要調整ツールにおける合流可能台数の表示方法を図 3-16 に、改良後の需要調整ツールにおける合流可能台数の表示方法を図 3-17 に示す。

改良前(合流可能台数の表示:1本)

2021/1/4	月	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
当初計画台数 (JCT全体) 【①】		0	0	0	0	0	0	0	0	70	70	70	70	70	70	70	60	60	60	60	0	0	0	0	0
合流可能台数 (JCT全体) 【②】		68	68	68	68	68	56	36	36	36	48	56	56	56	56	56	56	56	60	60	60	60	68	68	68
環八方面への流出車両の合流可能台数【②b】		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
プログラムによる調整後の台数 (暫定値) (JCT全体) 【③】		0	0	0	0	0	0	36	36	36	48	56	56	56	56	56	56	56	60	60	60	60	16	0	0
当初計画台数との差分 【③-①】		0	0	0	0	0	0	36	-34	-34	-22	-14	-14	-14	-14	-14	-4	-4	-4	0	60	60	16	0	0
工事車両需要 (調整後・増定値) 【④】		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<参考> 調整余裕台数 【②-④】		68	68	68	68	68	56	36	36	36	48	56	56	56	56	56	56	56	60	60	60	60	68	68	68
<参考> 当初計画台数との差 【④-①】		0	0	0	0	0	0	-70	-70	-70	-70	-70	-70	-70	-70	-70	-60	-60	-60	-60	60	60	68	68	68

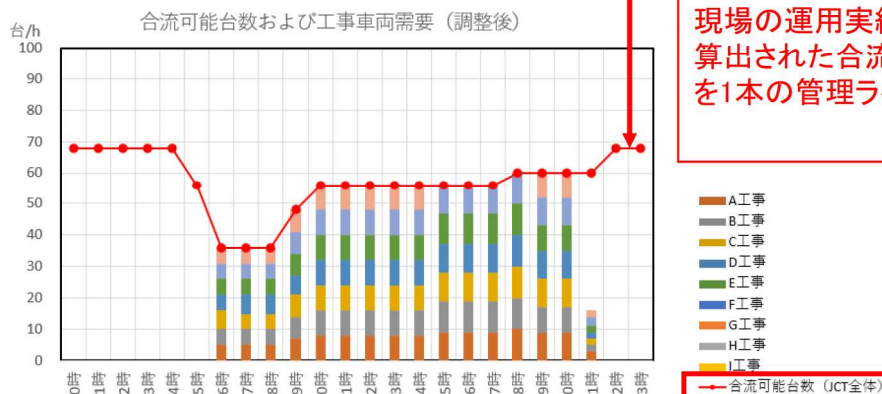
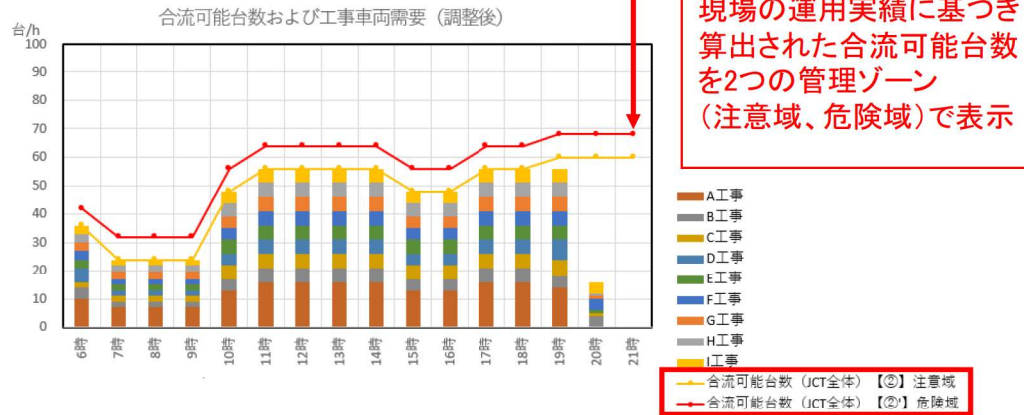


図 3-16 需要調整ツールにおける合流可能台数の表示方法(改良前イメージ)

改良後(合流可能台数の表示:2本)

時間帯別工事車両走行可能台数

2022/4/4	月	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時
当初計画台数 (JCT全体) 【①】		0	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	0	0	0
合流可能台数 (JCT全体) 【②】危険域		42	32	32	32	56	64	64	64	64	56	56	64	64	68	68	68
合流可能台数 (JCT全体) 【②】注意域		36	24	24	24	48	56	56	56	56	48	48	56	56	60	60	60
プログラムによる調整後台数 (暫定値) (JCT全体) 【③】		36	24	24	24	48	56	56	56	56	48	48	56	56	56	16	0
当初計画台数との差分 【③-①】		36	-31	-31	-31	-7	1	1	1	1	-7	-7	1	1	56	16	0
工事車両需要 (調整後・確定値) 【④】		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<参考> 調整余裕台数 【②'-④】危険域		42	32	32	32	56	64	64	64	64	56	56	64	64	68	68	68
<参考> 調整余裕台数 【②'-④】注意域		36	24	24	24	48	56	56	56	56	48	48	56	56	60	60	60
<参考> 当初計画台数との差 【④-①】		0	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55



現場の運用実績に基づき
算出された合流可能台数
を2つの管理ゾーン
(注意域、危険域)で表示

図 3-17 需要調整ツールにおける合流可能台数の表示方法(改良後イメージ)

3.3.2. JV 別週間工程表反映シートの設定

JV 別週間工程表反映シートの設定が必要とされた。

(1) 改良方針

3.2.2 で検討した工事車両需要調整結果を仮橋運用会議資料（週間工程表）への反映方法を実施するために、需要調整ツールを改良する必要がある。

(2) 改良のポイント

需要調整ツール改良のポイントを以下に示す。

- ・ JV 別にそれぞれ仮橋運用会議資料（週間工程表）の反映シートを作成
- ・ 需要調整計算結果から仮橋運用会議資料の様式に合わせて、計画台数を自動反映
- ・ 高井戸 ON ランプからの日合計、車種別計台数に対応

(3) 需要調整ツールの改良

需要調整計算結果より、JV 別の高井戸オンランプからの搬出予定を JV 別週間工程表反映シートに自動反映できるように、需要調整ツール（中央 JCT 版）を改良した。改良後の需要調整ツールにおける JV 別週間工程表反映シートを図 3-18 に示す。

JV別 工事車両需要調整結果(確定値)

2022/4/4		月	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	計
工事車両需要 (確定値)	工事車両需要 (調整後・確定値) 【④】		5	2	2	2	4	5	5	5	5	4	4	5	5	7	0	0	60
	ダンプ1	A	5	2	2	2	4	5	5	5	5	4	4	5	5	7	0	0	60
	ダンプ2	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ダンプ3	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	トレーラ1	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	トレーラ2	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	トレーラ3	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ローリー車1	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ローリー車2	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ローリー車3	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ミキサー車1	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ミキサー車2	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ミキサー車3	A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他資材運搬車1	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他資材運搬車2	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他資材運搬車3	B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<参考>調整余裕台数 【②f-④】 危険域		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	6	12
	<参考>調整余裕台数 【②f-④】 注意域		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	10
	<参考>当初計画台数との差 【④-①】		5	-3	3	-3	-1	0	0	0	0	-1	-1	0	0	7	0	0	0

JV別 仮橋運用会議様式

		4/3	4/4	4/5	4/6	4/7	4/8	4/9
		日	月	火	水	木	金	土
搬入車両(合計)	一般道(南3G)	小型						
		中型						
		合計						
	一般道(吉祥寺通り～No.1G)	小型						
		中型						
		特車、大型						
	中央道仮橋 (高井戸OFF)	ダンプ						
		トラック						
		トレーラー						
	中央道仮橋 (高井戸ON)	ダンプ	60	0	0	0	0	0
		トラック	0	0	0	0	0	0
		トレーラー	0	0	0	0	0	0
	中央道仮橋 (八王子ON)	ダンプ						
		トラック						
		トレーラー						
	中央道仮橋 (八王子OFF)	ダンプ						
		トラック						
		トレーラー						

工事車両需要計算結果を、仮橋運用会議での台数報告に用いられるように、JVごとの仮橋運用会議様式を作成し、需要調整計算結果を反映できるようにした

図 3-18 需要調整ツールにおける JV 別週間工程表反映シート(改良後イメージ)