

第 40 回土木計画学研究発表会（秋大会）：2009 年 11 月 21 日～23 日（金沢大学）
セッション討議内容の記録

| | |
|---|--|
| セッション名： 道路交通容量 | |
| 日付： 11 月 21 日（土）曜日、セッション時間： 15：00～16：30 | |
| 司会者名（所属）： 大口 敬（首都大学東京） | |
| 討 議 内 容 | <p>セッション全体：</p> <p>3本の発表とも、高速道路単路部で現在頻発しているボトルネック現象とそれに伴う渋滞発生メカニズムに関して、斬新かつ極めて興味深い貴重な実測データ収集や分析結果、モデル化の研究発表であり、これに刺激を受けた会場からの白熱した議論で有意義なセッション時間を過ごすことができた。多くの示唆を得て、今後の研究展開にも繋がるような建設的な批判が多く出され、発表者にとっても意義深い発表と討議であったものと思われる。</p> |
| | <p>（発表番号）発表者名（所属）：(55) 武藤憲弘（千葉工大）</p> <p>渋滞原因車群とその先行車群との特性の違いをとくに車群先頭車の走行挙動の違いとして提示したもの。今までの通説を覆す解析結果と仮説の提示により大いに議論が白熱した。渋滞の原因は上り坂よりも下り坂なのか、など具体的な中身について不明な点が多く、膨大な情報・資料提供であったため、聴衆が内容を理解する限界を超えていた。いずれも貴重な情報。</p> |
| | <p>（発表番号）発表者名（所属）：(56) 村重至康（NEXCO 総研）</p> <p>潜在的なボトルネック位置を推定するモデルの提案と膨大な 5 分集計感知器データによる発見的手法の適用とモデル同定を試みたもの。ボトルネックの判定確率との表現は、「確率」の意味が曖昧でむしろ発生しやすさ、度合いであるとの解釈が提示。また分析は断面であったが、追越車線に着目してこの車線を対象した分析をしてはどうか、との建設的な意見も出された。</p> |
| | <p>（発表番号）発表者名（所属）：(57) 塩見康博（京都大）</p> <p>ボトルネックの交通容量を車群形成と速度遷移確率のマルコフ連鎖モデルによる確率的交通容量の概念に拡張し、感知器パルスデータにより検証を試みたもの。モデルの考え方極めて斬新かつ将来有望なものとして評価された。データの扱い方やモデル上の仮定の妥当性、また提案手法に対して大量の 5 分集計感知器データによる検証を行う必要性が議論された。</p> |