

第 41 回土木計画学研究発表会（春大会）：2010.6.5～6（名古屋工業大学）

企画セッション討議内容の記録

セッション名：流入制御 ～理論と実務の次なるステージ～
日付： 6月 5日（土）曜日，セッション時間： 17:45 ～ 18:45
オーガナイザー名（所属）： 吉井稔雄（愛媛大学），割田博（首都高速道路株式会社）
首都高速道路における入口交通量変動要因に関する分析 田村勇二氏（パシフィックコンサルタンツ株式会社） <ul style="list-style-type: none"><li>◆ 行動変化が起こる要因は距離と料金だけでなく、並行する街路も影響</li><li>◆ 渋滞末尾までの距離がドライバーは認識不可能だが、渋滞通過時間は可能</li><li>◆ 渋滞の継続時間と相関について、時間帯毎の変化までは追っていない</li></ul>
都市高速道路における緊急時流出制御 —理論的構築と実現に向けた考察— 吉村敏志氏（阪神高速道路株式会社） <ul style="list-style-type: none"><li>◆ 流出制御への協力者が再利用の場合、無料であることを知らせる方法について、現在は具体的な考 えはないが、おそらくHPでの広報</li><li>◆ 規制情報を道路管理者から出すことは、今後の課題</li></ul>
ネットワーク形状と交通状況に適応したランプ流入制御手法 遠藤皓亮氏（京都大学） <ul style="list-style-type: none"><li>◆ 今回はモデル構築に着眼しており、利用者の平等性は考慮されていない</li><li>◆ 渋滞が起こる前の制御がベターだと思うが、渋滞発生前の制御は理解が得られづらいと考え、今回 は対象としていない</li><li>◆ 街路への転換は考慮していないが、制御実施の有無別に全OD交通量の旅行時間を比較している。</li><li>◆ 適正な集計QKのエリア設定に関する知見を得ることが課題</li></ul>
首都高速道路における集計QKを用いたエリア流入制御の適用に向けた検討 稲富貴久氏（パシフィックコンサルタンツ株式会社） <ul style="list-style-type: none"><li>◆ 制御対象の交通量を考えたとき、何処を閉めればことが足りるか、また、何故、そこを閉めなけれ ばならないかについて、都心環状線は近距離の放射線下り入口への転換が可能なので理解が得られ 易いと考えており、更に迂回経路の有無や街路も含めた総旅行時間の短縮が説明要素になる</li><li>◆ 制御によって変化する交通（需要と容量）を考慮することが肝要</li><li>◆ ポリシーから入った方が理解が得られ易い</li><li>◆ 環状道路における制御エリアの細分化は、もぐら叩きになる危険性があることに留意する必要</li><li>◆ 区間を細かく区切ると集計QK制御の効果が得られなくなるので、エリアの設定方法には注意され たい</li></ul>