

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：平面交差部の安全・円滑	
日付： 6 月 5 日（土）曜日，セッション時間： 13:00 ～ 14:30	
オーガナイザー名（所属）：大口敬（首都大学東京），鈴木弘司（名古屋工業大学）	
討議内容	<p>（名古屋工業大 山口大輔）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事前，事後で全赤時間が増えた理由は？→事前に信号無視の右折車両が多かったため，変更したと推察。 ・事前，事後の調査時のサイクル長の違いを考慮して分析しているか？同じサイクル長で比較する方が公平では？→今回は調査時間帯の都合上，考慮していない。今後検討の余地あり。
	<p>（京都大 山内麻希）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・切り替わり時の挙動には，歩行者信号が見えているかどうか，が影響していると考えられるが，それを考慮しているか？→歩行者信号の違いは考慮していない。 ・歩行者信号と車両信号の間の切り替わり時間の違いは考慮した方がよい。 ・信号サイクルへの認知度の違いはどのように考慮するか？→ ・対向車の影響は？→有意な差が得られなかった ・サイクル長と切り替わり時の挙動の関連について，レビューを行うとよい。
	<p>（国土政策総合研究所 鈴木一史）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・SRT(発進遅れ時間)，動き出しタイミングの計測は難しいのでは，どのように計測したか？→動き出してから，計測。いったん動き出して止まるような車両は異常値として除く ・駆け込み右折について曲がり方による影響は？→エンタリング距離として考慮している。 ・全赤時間の変更に伴い，挙動は変化するか？→変化すると思うが今回は考慮していない
	<p>（首都大学東京 山口智子）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対向車の通過タイミングの取り方によって損失時間が変わるのか？ <p>→有効青の始めをどうするかで飽和流の終わりも変わる。設計を考慮すると毎回変わるのでは困る。検討が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・切り替えの時間の取り方は挙動に影響するか？
	<p>（奈良県 勇川邦浩）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両のどの部分で軌跡データを取得しているか？→右後方タイヤを計測し，重心位置に変換。車長の影響はないか？→大型車ダミー変数で考慮している。 ・隅角部での走行軌跡を円弧，クロソイドで表現し，速度との関係をみているのが面白い。
	<p>（全体）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道位置の前出しは，横断歩道上での車両走行速度を下げるための対策となり得るか？ <p>→横断歩道手前での速度低下は確認しているが，その先（下流）については今後検討（名工大・山口）</p> <p>→横断歩道位置を説明変数として，速度推定モデルに組み込むことで，その効果を確認できる（奈良県・勇川）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道の見え方で，車両走行速度に影響が出るのでは？横断者の有無とその影響，歩行者との錯綜位置，到着タイミングについて検討の余地がある。

