

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：旅行時間（2） | |
| 日付：11月21日（土）曜日、セッション時間：16:45～18:05 | |
| 司会者名（所属）：内田 敬（大阪市立大学） | |
| 討議内容 | <p>（73）山浦雄太（北海道大学）： 「旅行時間の信頼性向上による観光行動圏拡大に関する研究」</p> <p>1) 分析対象経路に高速道路利用経路を含んでいない点について、レンタカー利用観光客の実態を考慮すると適切ではないかとの指摘があった。それに対して、観光行動圏拡大を問題意識として持っているため、途中での立ち寄り観光の可能性がある一般国道を対象として研究を進めている旨の回答がなされた。</p> <p>2) プリズムを一般旅行者に提示して観光対象地の選択に利用してもらおうとしていることについて、マップ表示の有効性が認められたが、プリズム自体の意味の理解容易性、特に不確実性指標（UA など）の意味について討議された。</p> <p>3) プリズムを規定する移動速度の与え方について、幹線道路における観測値を用いるのみでは、寄り道の可能性を表すはずのプリズムが過大になるとの指摘があった。</p> |
| | <p>（74）吉岡伸也（国土技術政策総合研究所）： 「一般道路における旅行時間データの収集及び処理に関する考察」</p> <p>1) AVI は区間（複数リンクから構成される）の旅行時間を観測できるという点で、他の観測手段にはない利点を有するが、現実には利用が進んでいない事情について議論があった。その原因の一つである管理者の相違によるデータ利活用制約をクリアする方策について提案がなされた。</p> <p>2) AVI などの定点系の観測とプローブなどの移動体系の観測の適否・利害得失について討議され、両者を統合して用いることの必要性・有用性が再確認された。</p> <p>3) BPR 関数を渋滞域のリンクパフォーマンス関数として想定すること自体の問題点が指摘された。</p> |
| | <p>（75）内田賢悦（北海道大学）： 「確率的交通容量の推計とネットワーク移動時間信頼性に関する研究」</p> <p>1) 利用者均衡配分に用いるリンクパフォーマンス関数を、推計された Q-V 曲線の非渋滞領域のみを用いて推計していることに対して、積雪時における旅行時間変動が表現されることが重要であるので改良を期待する旨の討議がなされた。</p> <p>2) 車両感知器データによる k-v 関係（図-2）ならびに確率的交通容量の推計分散（変動係数）（表-1）について、その一般性について質疑があり、本研究で用いられた感知器データは理想的な道路区間において得られたものである旨の回答があった。</p> <p>3) 経路の旅行時間を確率変数として取り扱って確率配分するアプローチと、本研究のように配分計算自体は確定的に行った後に交通容量の確率変動による旅行時間変動を評価するアプローチについて、実用性、特に大規模ネットワークへの適用可能性の観点から討議がなされた。</p> |