

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：交通流(1)	
日付：11月23日（月）曜日、セッション時間：13:00～14:30	
司会者名（所属）：塩見 康博（京都大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体： 3 編の論文についてそれぞれ別個に発表・ディスカッションを行ったため、全体を通しての討議はしていない。</p>
	<p>(216) 大口 敬（首都大学東京）： 論文概要：青表示中に右折車が右折誘導線まで進出できるために処理可能な右折車両台数が増加する現象を、「(仮想的に)補正された有効青時間」の概念を用いて推計する手法を提案した。 Q：提案手法でサイクル長・スプリットを算定する場合、青矢時間は長くなるか？ A：旧来手法と対応しているの基本的には同じになる。算定過程がシンプルになる点、進出台数が多くても対応可能である点で意義がある。 Q：各種パラメータはどのように設定するか？ A：実務的な扱いは課題。各種ケースに対応したマニュアルを作る必要。 Q：青時間が長くなるとパラメータ <math>v</math> が変化するか？ A：飽和交通流ベースで考えるので変化しないと考える。 Q：<math>D/v</math> を旧来の <math>K_{ER}</math> と置き換えると同じことを表すか？ A：厳密には異なるが、ほぼ同じといえる。 Q：青矢現示後には普通全赤時間が設けられていないが、その部分のロスタイムは考慮しているか？ A：ロスタイムは 0 秒と考えている。</p>
	<p>(217) 横山 誠（株）日本海コンサルタント） 論文概要：新規開通された国道 8 号津幡バイパスの船橋ジャンクションにおける交通誘導策について標識と路面のカラー連携表示を導入し、その効果や改善が必要な点について検討した。 Q：これは社会実験レベルか？それとも実際に導入したのか？緑・赤のカラー舗装を誰が許可したか？ A：実際に導入している。公安委員会が許可している。 Q：緑は高速道路標識の色で紛らわしいのでは？ A：直接高速道路に繋がるわけではないので、問題は特に無いと考えている。 Q：カラー舗装は積雪時に効果が低い。カラー以外に看板などで誘導するのも大事では？ A：看板とカラー舗装を対応させることの効果を狙っている。 Q：事前事後の比較は？ A：開通と同時にカラー舗装をしたので、比較できない。 Q：垂水 JCT などの先行事例については検討したか？ A：全面カラー舗装にするとコストとメンテナンスが高くつく判断した。具体的コスト比較は行っていない。</p>

Q：アンケートの対象者は？

A：事務所の HP で写真を見て回答して貰った．

C：写真と現実では大きく異なる．上流 IC との位置関係が問題になる．

Q：IC と JCT が近接している．ドライバーが曲がるべき JCT なり IC を分からせることが重要では？

A：看板などを工夫している．

C：IC や JCT を分からせるためには，色より記号が効果的．

(218) 浜岡 秀勝 (秋田大学)

論文概要：長時間運転によるドライバーの運転疲労に着目し，高濃度酸素吸入が運転疲労を抑制・解消する可能性について，実地走行実験により定量的に検証した．

Q：普通の空気と高濃度酸素との違いを被験者は理解しているか？

A：実験時には分からないようにして与えている．

Q：運動時に酸素吸入の効果とはどう違うか？

A：運転時に関しては知見がない．断続的に利用するのではなく，定常的に吸い続ける状態が効果的．

Q：実験の環境は？

A：ステレオも付けず，黙々と 300km を走行し続ける．

Q：DS の利用は検討しなかった？

A：DS による検討事例はある．実地への適用効果を計測したかった．

Q：深呼吸を定期的にすると同じ効果がある？

A：効果はあると思う．酸素のみならず，香りの効果も試してみたい．

Q：エアコンに酸素濃縮機能があれば良いのでは？

A：課題は多いが，有効であると考えられる．