

ii)各ノード間自動車OD量の全体量とその数本の経路に時間比配分する。

iii)各道路区間の交通量を求め、これに対応した所要時間を算出する。

iv)iii)で求めた所要時間を用いて再び上位3ランクの経路コストをもつ何本かの有効経路を探索する。

v)ii)以下を各ノード間自動車OD交通量が全部配分終了まで繰返す。

配分モデルは、ゾーン間自動車ODをネットワーク化した道路網上(158ノード、396リンク)のノード間ODに

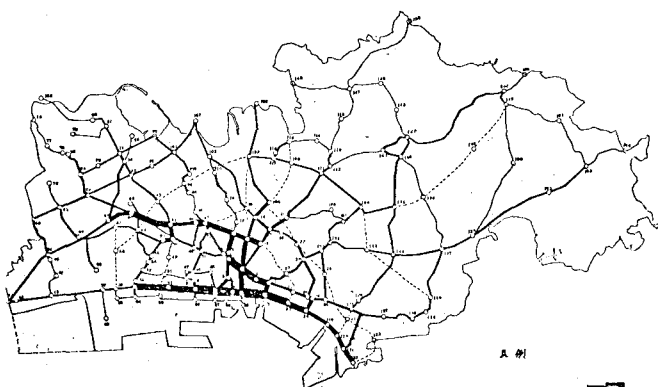


図4-13 昭和59年断面交通量図(容量規制前)

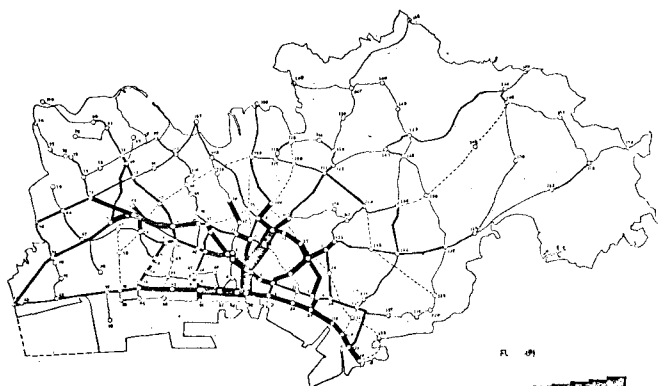


図4-12 昭和59年断面交通量図(容量規制前)

変換し、シミュレーションの経路探索によって、ノード間自動車ODを道路網上の断面交通量に変換させた。配分された断面交通量は昭和59年交差点交通量調査の実測値と比較検討され、その結果モデルは検証されたので、千葉市総合交通体系の将来自動車ODから将来時点(昭和65年)の断面交通量推計をした。

3. 結果と考察

道路容量を考慮した昭和59年現在の断面交通量算定結果は昭和59年の交差点交通量調査の実測値に対して相関係数(単純相関)の0.68という値であった。容量制限をしない場合には放射道路に交通量が集中しているが、容量制限を考慮

すると、放射道路の抵抗増加により、環状道路に交通量が代替的に配分され、放射道路の需要負担を軽くする傾向にある。

今後、さらに交通計画、都市計画上の将来の土地利用変化に伴う交通需要の変化を道路網上の断面交通量の変化という形でとらえ、将来、建設予定されている都市計画道路が完成した時点での他の道路網上の交通量への影響と、道路建設に対する優先順位の評価を試みる。

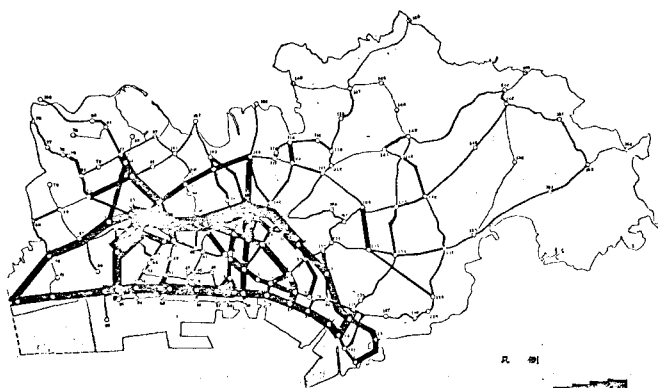


図4-14 昭和65年断面交通量図

参考文献 交通対策委員会“街路交通規制対策の検討手法に関する研究報告書”
広島都市交通研究会“交通量の路線配分の検討”
佐佐木綱著“都市交通計画”