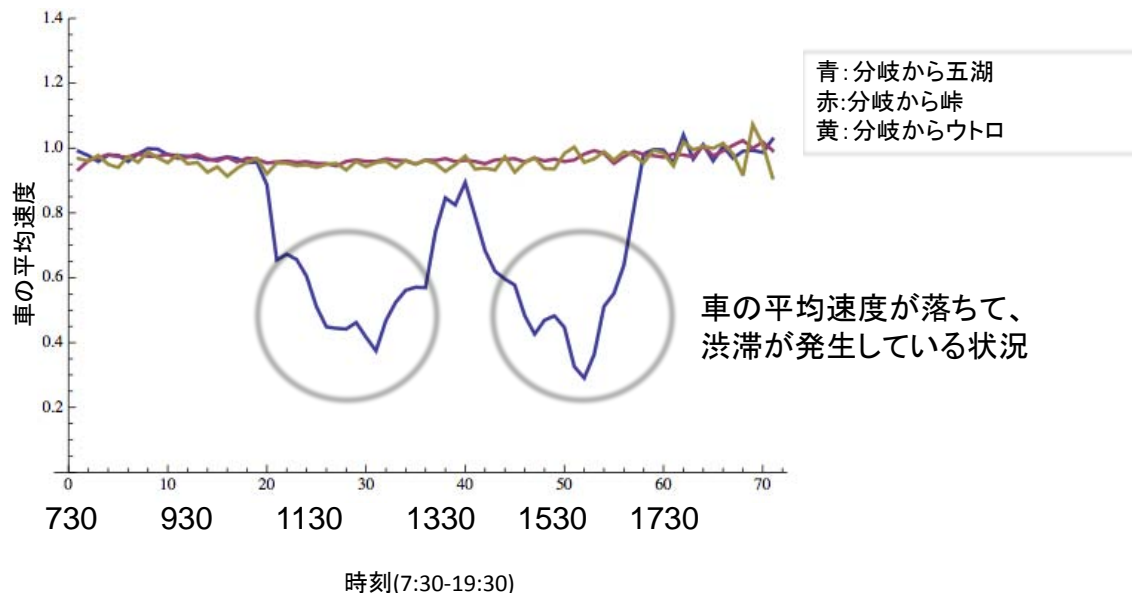


## 五湖駐車場拡張の効果予測 シミュレーションモデルの結果

- 2009年8月15日の利用状況を再現
- 乗用車100台駐車可能な状況から、110台、120台、130台の効果を検証
- 自動車の平均速度が落ちているのが、五湖駐車場前で、渋滞が発生している状況となる
- 午前と午後利用のピークがある現状に対して、一日平均して入り込みがある状況も予測した
- 100台では、午前と午後2回の渋滞が発生する
- 駐車場台数が増えると、渋滞は抑制されるが、解消するには130台分が必要
- 一日平均して入り込みをさせても渋滞は解消される
- 2009年に最も渋滞した秋の連休の状況は、8月15日の約1.2倍
- 秋の連休時の予測は計算中

五湖駐車場 乗用車100台分として、現状を再現した結果



### [parameter]

Goko Park:100, Touge Park:70, Goko time:0.00027(1h), Touge time: 0.00083(20min),

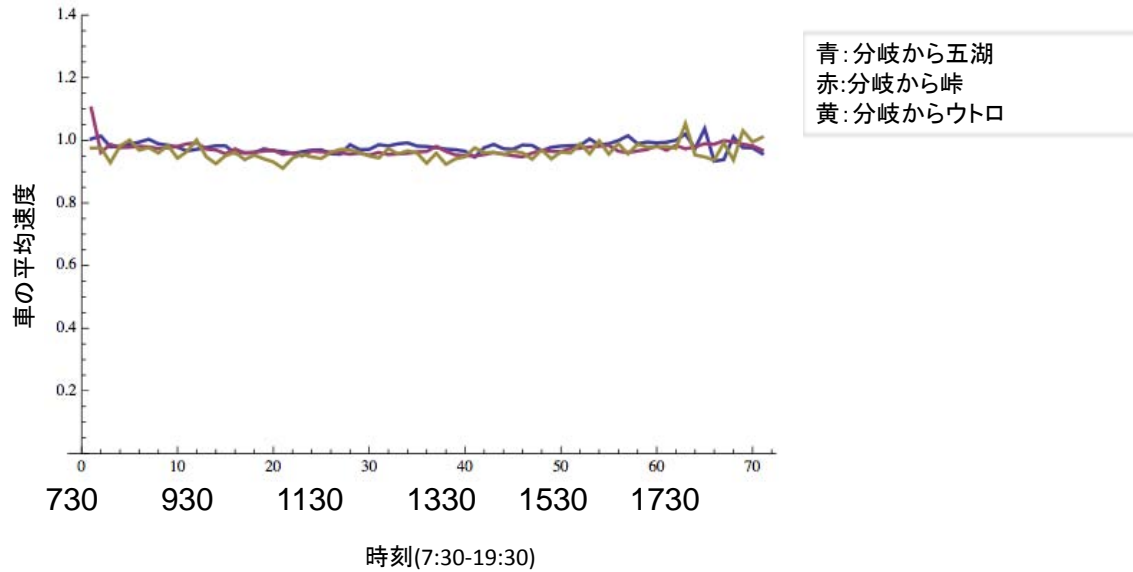
In: 0.041,0.06,0.044,0.06,0.027,0.0039

(updated per 2 hours), P(Utoro→Goko): 0.44,0.44,0.32,0.44,0.34,0.23, P(Goko→Touge):

0.14,0.26,0.30,0.36,0.27,0.32,0.32,0.23,0.22,0.15,0.14,0.14, P(Touge→Goko):

0.31,0.25,0.38,0.28,0.34,0.23,0.25,0.26,0.21,0.09,0.08,0.08

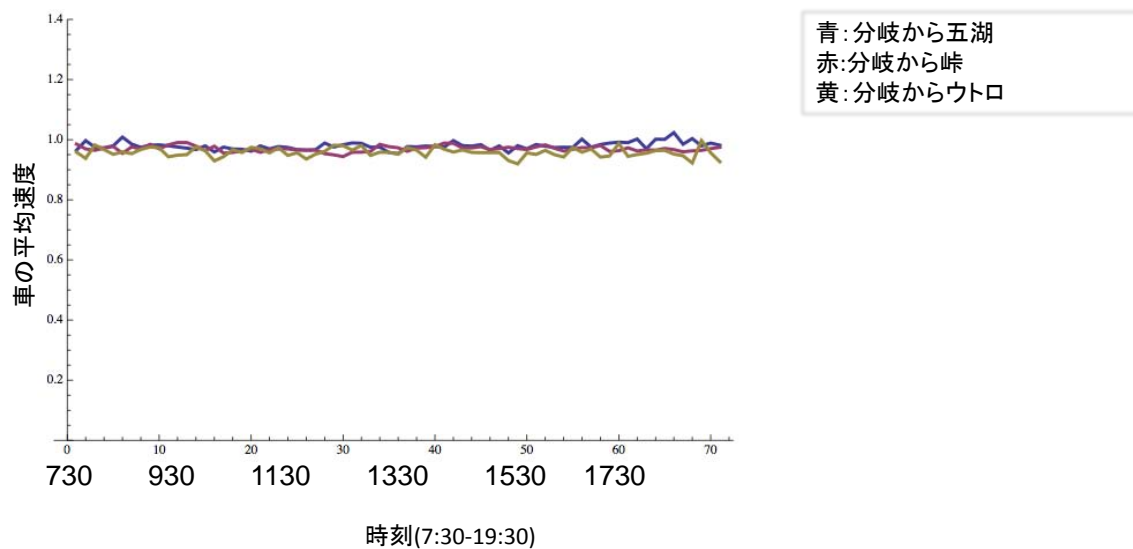
五湖駐車場 乗用車130台分として、現状を再現した結果



[parameter]

Goko Park:130, Touge Park:70, Goko time:0.00027(1h), Touge time: 0.00083(20min),  
In: 0.041,0.06,0.044,0.06,0.027,0.0039  
(updated per 2 hours), P(Utoro→Goko): 0.44,0.44,0.32,0.44,0.34,0.23, P(Goko→Touge):  
0.14,0.26,0.30,0.36,0.27,0.32,0.32,0.23,0.22,0.15,0.14,0.14, P(Touge→Goko):  
0.31,0.25,0.38,0.28,0.34,0.23,0.25,0.26,0.21,0.09,0.08,0.08

ウトロから均一に車が入ってきた場合の予測



[parameter]

Goko Park:100, Touge Park:70, Goko time:0.00027(1h), Touge time: 0.00083(20min),  
In:0.04  
(updated per 2 hours), P(Utoro→Goko): 0.44,0.44,0.32,0.44,0.34,0.23, P(Goko→Touge):  
0.14,0.26,0.30,0.36,0.27,0.32,0.32,0.23,0.22,0.15,0.14,0.14, P(Touge→Goko):  
0.31,0.25,0.38,0.28,0.34,0.23,0.25,0.26,0.21,0.09,0.08,0.08

# 五湖利用車両分散の効果予測 シミュレーションモデルの結果

- 2009年8月15日の利用状況を再現
- 乗用車100台駐車可能な状況で、全体の利用台数は減少させずに、渋滞の発生する10時から12時、14時から16時台の乗用車の2割が、行動をかえ、2時間のちに再度五湖を訪れるとどうなるかを検証
- 過去の研究事例から、渋滞などの情報を提供することによって自発的に経路などを帰るドライバーが2割程度いたことを参考にした
- 現状では、午前10時から11時半頃、14時から16時頃に渋滞が発生していた
- 情報提供を受けた2割の乗用車が分散すると、同時滞留台数の山の起伏はゆるやかになり、台数も減少した
- 最大でも台数は110台程度であり、渋滞長の減少が期待できる
- 情報提供による分散を図った場合、10分程度の滞在時間の延長による影響は、現状程度におさえることができる

現状の駐車台数と、情報提供による分散をはかった場合の比較

