



災害が起きていつもの道が通れなくなったら、
どうしたらいいですか？

A 道路網の研究が進めば災害時でも
普段と大差なく目的地に到着できるようになります。



道路網の評価法の確立により、
災害に負けない盤石の交通網実現へ。

道路網は主に「所要時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」という3つの視点で評価されています。これらの評価が高い道路は安全で走りやすい道路と言えるわけです。私の研究では「信頼性解析」を加えることにより、災害や渋滞、工事などで道路網の一部が機能を失っても、道路網全体としての機能が維持できる評価法を開発しました。同時に道路網のどの区間がどの程度重要なのかを示す「重要度評価法」も大切です。こうした研究を深めることで、到着時間を厳守しなければならない時に渋滞などのトラブルが生じても最適なルートを使って目標時刻に到着できるようになります。また、信頼性解析の評価が低い道路網は災害に弱い傾向があると判断できるので、道路を強化したり、代替ルートを示したりすることで災害時に備えることが可能になります。

道路標識の改善や山間部のモビリティ確保など、
誰にとっても優しい道路に。

私は道路の標識のみで目的地へ到達できる道路網の構築と道路案内標識の研究も進めています。日本の高速道路ネットワークは漢字を使った固有の道路名が使用されており、訪日外国人をはじめ多くの利用者にとって難解な表記となっていました。そこで近年は、国を挙げて高速道路のナンバリング化を進めるなど、利便性を高める施策が強化されています。こうした取り組みを高速道路の出入口や一般道の表記にも浸透させることで、道路標識だけで気軽に目的地へ向かうことができるようになるはずです。他にも、交通事故抑止策や山間部・地方部におけるモビリティ確保策など、様々な視点から研究を進行中。多角的な交通工学・交通計画の研究を実用化することで、災害や高齢化社会など様々な社会課題の解決につながると考えています。



若林 拓 先生

Wakabayashi Hiroshi

高校時代、通学用に利用していた京都市バスの満員通過に苦慮したことを機に、交通混雑や渋滞に対して交通工学による解決を志すように。趣味でもあり仕事の一環でもある乗り物に傾倒し、自宅には飛行機などの模型がたくさん並んでいます。



お気に入りのアイテム

鉄道撮影・映画鑑賞など



鉄道模型作りの頃、設計図がないので駅へ行って列車を真横から撮影しました。列車の通過音も録音し、音楽好きと結びつき、音楽録音の趣味に発展。映画鑑賞など、どんどん広がりました。