

平成23年度 事業報告書

自)平成23年4月1日

至)平成24年3月31日

1. 概要

本研究所の経営基盤である調査研究事業の収入は予算額(5.0億円)を若干下回ることとなったが、これに応じて事業活動支出も予算額(4.0億円)未満に抑制されたため、健全な経営を確保できた。

調査研究事業の発注元の割合は、平成22年度とほぼ変化がなく、国と自治体と民間その他の三者の割合が、それぞれ概ね三分の一ずつのシェアとなっている。

受託研究を分野別に見ると、交通政策分野が92.9%と大部分を占めており、その他は、地域情報化政策分野が3.9%、地域・都市政策及び地域活性化政策分野が2.3%と続いている。

一方、調査研究・技術開発事業(自主研究事業)については、調査研究事業の中心である交通分野等における最新の技術動向に対応するため「シェアリング社会の可能性に関する研究」「モビリティ・マネジメントに関する研究」「観光振興と交通施策の関連性に関する研究」「ことばデータによる交通行動の意識調査に関する研究」「経済分析モデル(RAEM-Light)に関する研究」といったテーマを取り上げた。

また、地域情報化推進事業については、恒例の情報化月間行事として、学識経験者、行政の方々をパネリストに招き、市町村合併の総括と課題に関して、住民生活や生活インフラを支えるための地方行政としての住民サービスや少子高齢化・情報化社会に向けて重要となる広域行政の今後の課題・あり方といった観点から、「市町村合併の効果と今後の地域づくり ～少子高齢化・情報化社会における合併市町村の未来を探る～」と題して、シンポジウムを開催した。

2. 事業

(1) 調査研究・技術開発事業

①「シェアリング社会の可能性に関する研究」

カーシェアリング、レンタサイクルといった「シェアリング」は、現在の交通課題を解決する交通手段となる可能性があると考えられている。しかしながらその可能性についてはデータに基づいたものではなく、また、「交通課題を解決するためのシェアリングの普及方法」も明らかになっていない。

そこで、京都市において実施された実験データを用い、「交通課題を解決するための、公共政策としてのシェアリング」の可能性を検証する分析を行った。

《背景と目的》

自動車や自転車といったパーソナルヴィークルが引き起こす様々な交通問題（交通渋滞、違法駐車・駐輪、土地利用最適化の阻害）の対策となる可能性を秘めているパーソナルヴィークルのシェアリング（カーシェアリング・レンタサイクル）が近年注目を浴びている。それはシェアリングが、パーソナルヴィークルほどではないが公共交通よりは利用しやすく、かつ公共交通手段ほどではないがパーソナルヴィークルよりは公共的メリットが大きいと考えられるため、その普及によって交通問題の解消が期待できるためである。

しかしながら、現状ではその普及には課題が存在している。それは、カーシェアリングによる自動車利用削減効果がデータに基づいて実証されていない点、自動車利用削減を目的に自動車保有者からシェアリングへの転換方法が明らかにされていない点、事業として効率的に運用できる普及方法が具体的に明らかにされていない点である。これらの課題が明らかにされるのであるならば、シェアリングの普及促進は、自動車利用削減のための交通施策として、民間だけでなく公共政策として実施することの正当性を有することとなる。

本研究では、シェアリング普及促進に関するこれらの課題を解決するため、京都市において実施されたカーシェアリング・レンタサイクルの実証実験結果を用い、自動車保有者のシェアリングへの転換方法を明らかにする。また、京都市在住のカーシェアリング会員に対するアンケート結果より、カーシェアリング加入者の利用交通手段の変化や自動車利用距離の削減量を整理し、カーシェアリング適用地域における自動車利用総量の削減効果を明らかにする。これらの結果よりシェアリングの公共政策の正当性の検証を行う。

《TFP を用いたカーシェアリング普及方法の公共政策としての正当性の検証》

京都府庁を核とした事業所・周辺住民のカーシェアリング運用実証実験と、自家用車保有者を対象としたカーシェアリング加入促進 TFP の結果から、カーシェアリング普及促進の公共政策としての正当性と、事業として効率的に運用できる普及方法を確認した。

まず TFP の効果として、情報提供による自動車保有者のカーシェアリングの理解度（内容やシステム、料金体系の理解）の向上や加入意図の活性化されていることが確認できた。さらに TFP によって、自家用車を手放してカーシェアリングへ加入している自家用車保有者がアンケートより確認できた（アンケート回答者 20 名中 3 名）。これらの結果は、自家用車保有者に対する TFP は、自家用車を手放しカーシェアリングに加入することを促すことのできる、自動車利用を抑制する可能性を有する方法であることを示している。

また、カーシェアリング実験参加者について、TFP 実施直後の年齢構成と、TFP だけでなく通常のプロモーションも実施した最終的な年齢構成の比較から、これまで加入が困難であった高齢者層の加入者数が確認できた。この結果より、TFP は事業成立に必要な会員数確保に対して有効な効果を有している可能性を示している。

事業所を核とした実証実験では、府庁職員は平日利用、周辺府民は休日利用と利用曜日に棲み分けができていることから、1台の車両を有効に活用できる方法であることを確認できた。これは、事業所を核とした方法が、事業として効率的に運用できる方法である可能性を示している。

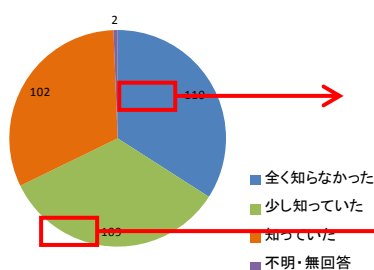


図 自家用車保有者の
カーシェアリング認知度

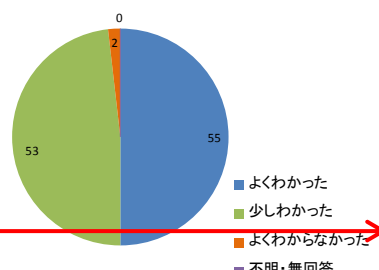


図 「全く知らなかった」回答者の
カーシェアリングへの理解度

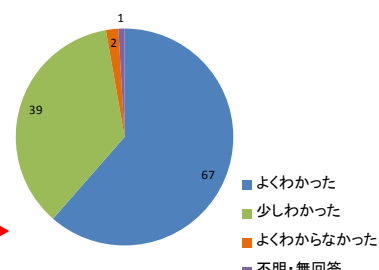


図 「少し知っていた」回答者の
カーシェアリングへの理解度

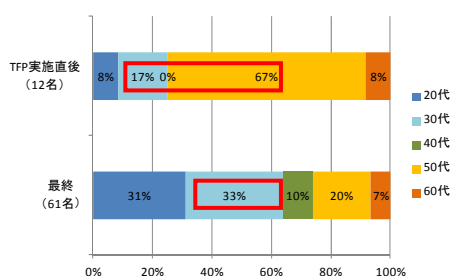


図 TFP 実施直後と通常プロモーションも実施した
最終カーシェアリング実験参加者の年齢構成

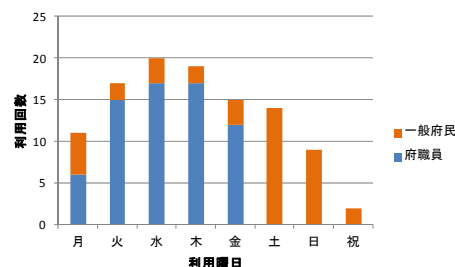


図 実験中の府庁職員、一般府民の曜日別
カーシェアリング利用状況

《TFP を用いたレンタサイクル普及方法の公共政策としての正当性の検証》

レンタサイクル実証実験と自動車保有者を対象とした TFP より、レンタサイクルの普及促進の公共政策としての正当性を確認した。具体的には実験対象地域において、レンタサイクルが利用できるよう電動アシスト付きレンタサイクルを配備した上で、自家用車保有者に対して、自家用車からバスや鉄道、レンタサイクルへの転換を狙った TFP を実施し、利用交通手段の変化を把握した。

結果、自家用車利用からバス・鉄道・レンタサイクルへの転換が有意に発生していることを確認でき、TFP を用いたレンタサイクル普及促進の自動車利用抑制効果が明らかになった（自動車利用の削減と公共交通利用の増加状況については下図参照）。その他、実証実験でのレンタサイクルの利用状況を整理し、実験によって電動アシスト付きレンタサイクルの利用回数が増加していること、夕方にレンタサイクルを借り、翌朝駅で返すという、通勤・通学での利用需要も存在することが確認できた。

N=470			
		平日	
		利用回数 回/月	平均利用回数 回/月・人
自家用車	前	6,530	13.89
	後	5,424	11.54
	差	-1,106	-2.35
鉄道	前	2,235	4.76
	後	2,496	5.31
	差	261	0.56
バス	前	2,330	4.96
	後	2,809	5.98
	差	479	1.02
自転車	前	245	0.52
	後	254	0.54
	差	9	0.02
徒歩	前	1,036	2.20
	後	1,471	3.13
	差	435	0.93

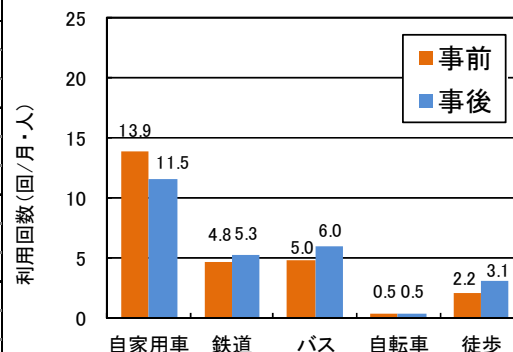


図 桂坂地域住民の日常の利用交通手段の変化 (平日)

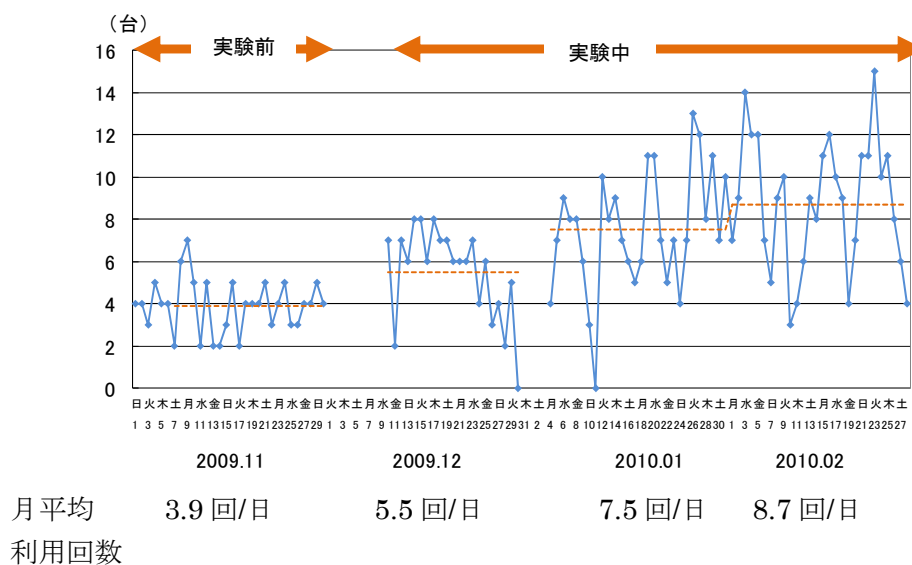


図 実験期間中の電動アシスト付レンタサイクル利用状況

《カーシェアリングの自動車利用削減効果の検証》

京都市在住の全カーシェアリング会員に対して行ったアンケート調査結果に考察を加え、カーシェアリング加入による会員の利用交通手段の変化と地域の自動車利用の総量の変化を確認した。

まず、自動車からカーシェアリングに転換した会員は、自動車利用が約 8 割削減され、その削減が統計的に有意であることを確認できた。さらに、カーシェアリング加入により自動車利用が増加した会員が存在するにもかかわらず、このカーシェアリング転換会員の自動車利用削減量が大きいと、全カーシェアリング会員の自動車利用距離の合計が削減されていることを確認できた。また自動車以外の利用交通手段について、カーシェアリングに転換した会員は、

カーシェアリング加入後に公共交通利用回数（バス＋鉄道）が有意に増加することも確認できた。以上の結果より、カーシェアリングの自動車抑制と公共交通への転換効果、地域における自動車利用総量の抑制効果を明らかになった。

表 カーシェアリング加入前後の自動車利用状況

		自家用車と CSの合計 走行距離 (km/月)	自家用車と CSの合計 平均距離 (km/人・月)
持続自家用車 保有CS会員 8名	CS加入前	1,780	223
	CS加入後	2,203	275
	距離増減	423	53
	増減率	24%	
自家用車から 転換CS会員 24名	CS加入前	6,435	268
	CS加入後	1,482	62
	距離増減	-4,953	-206
	増減率	-77%	
自家用車未保有 CS会員 69名	CS加入前	0	0
	CS加入後	2,306	33
	距離増減	2,306	33
	増減率		
合計 101名	CS加入前	8,215	81
	CS加入後	5,991	59
	距離増減	-2,225	-22
	増減率	-27%	

《結論》

以上、本研究では、シェアリングに関する課題を踏まえ、3つの実証的検討を行った。結果、モビリティ・マネジメント技術を活用したシェアリング普及促進を実施することによって、自家用車保有者がシェアリングという交通手段に転換する可能性が確認できた。また、カーシェアリングという交通手段についても、実証的データを用い、自動車保有者からカーシェアリングに転換することで自動車利用が大幅に抑制されると共に公共交通機関への転換が確認でき、さらに地域全体としても自動車利用の総量が減少していることが確認できた。以上の結果は、モビリティ・マネジメント技術を活用したシェアリング普及施策は、民間事業としてだけではなく、「公共政策」として行なっていくことが正当であることを示すものであり、パーソナルヴィークルが抱える交通課題を解決するひとつの方法になりうると考えられる。

②「モビリティ・マネジメントに関する研究」

《研究の背景》

モビリティ・マネジメント（以下、MM）は、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策であり、国内では1999年に実験的な取り組みが実施されて以降、全国各地で様々な形で実施されている。

本研究は、国内外で展開される最新のMMの動向を調査、ならびに学識経験者や実務者等との意見交換を通じて、MMの更なる技術発展を目指して実施したものである。

《研究の成果》

1) 日本モビリティ・マネジメント会議における発表・意見交換

平成23年7月15日～16日にかけて青森県八戸市において第6回日本モビリティ・マネジメント会議（以下、JCOMM: Japanese Conference on Mobility Management）が開催された。JCOMMとは、日本国内におけるMMについての行政や実務支援、ならびに技術発展を目指した会議である。会議はポスター発表、口頭発表、特別セッションの3部門で構成されており、第6回JCOMMにおける発表件数は順に41本、13本、5本、参加者数は約230名であった。本研究では、口頭発表部門における「まちなか活性化とMM」セッションにて、京都市におけるシェアード・スペース社会実験に関する発表を行った。会場からは実験結果を受けての今後の道路空間のありかた等、活発な議論がなされ、道路空間のデザインによって人々の行動を変容させるという新しいMMに対する関心の高さが窺えた。会議では、この他、震災時におけるモビリティの役割や通勤MMの長期化・大規模化、MMによるマクロ効果、高齢者MMを題材とした意見交換がなされた。

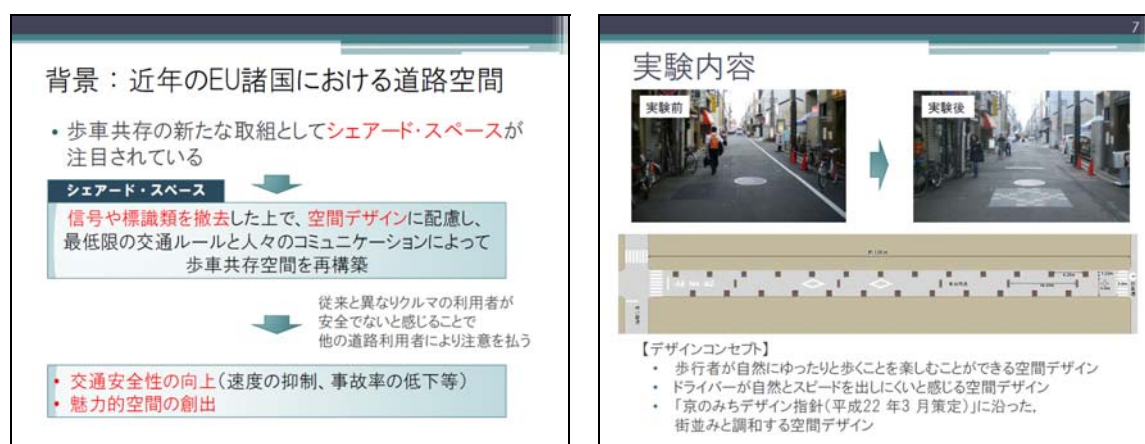


図 第6回JCOMMにおける発表資料（一部抜粋：その1）

～京都市におけるシェアード・スペース社会実験について～

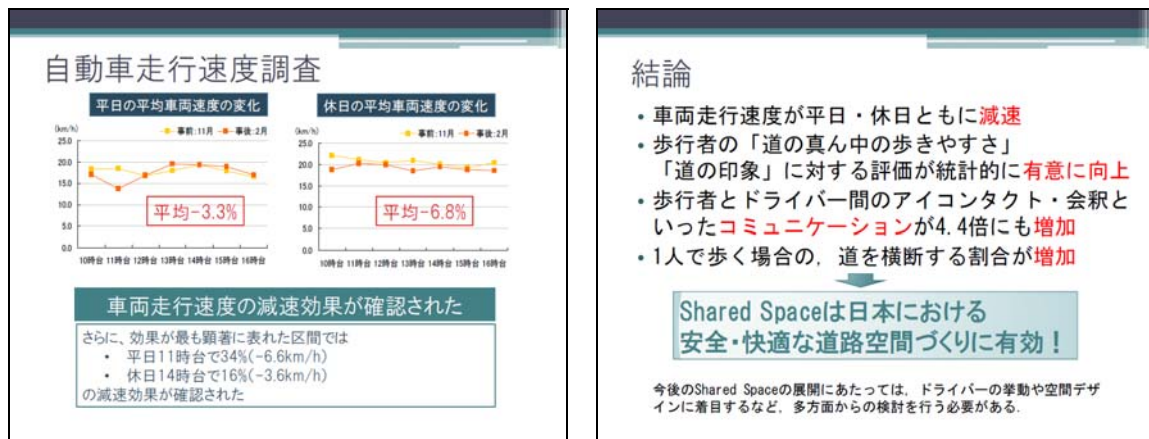


図 第6回 JCOMM における発表資料（一部抜粋：その2）

～京都市におけるシェアード・スペース社会実験について～

2) 欧州モビリティ・マネジメント会議への出席・情報収集

平成23年5月18日～20日にかけてフランスのトゥールーズ市において欧州モビリティ・マネジメント会議（以下、ECOMM：European Conference on Mobility Management）が開催された。ECOMMは1997年より欧州各国の都市で毎年開催されており、今回15回目となる国際会議である。会議の目的は、欧州におけるMMの促進と更なる発展、ならびにMMに関する情報交換と支援であり、より良い交通政策を目指して政府・地方自治体、コンサルタント、NPO、交通事業者等様々な主体が参加している。

今回出席した第15回 ECOMMは欧州経済危機の影響によりMMの予算が削減されている状況に対する問題提起として、「経済危機:MMの新しい夜明け(Economic Recession: A New Dawn for Mobility)」をテーマに、雇用機会の創出、安全な公共空間の創出、渋滞緩和による通勤コスト削減等のMMがもたらす幅広い効用について広く意見交換がなされた。



写真 第15回 ECOMM 会場風景
(ポスターセッション)



写真 第15回 ECOMM 会場風景
(口頭発表)

③「観光振興と交通施策の関連性に関する研究」

本研究では、訪問施設を複数有する観光公園の事例として奈良公園を取り上げ、アンケート調査結果を用いた奈良公園への交通移動と園内の周遊行動特性の分析を通して、観光振興施策について考察を実施した。これらの研究成果は以下のとおりである。

まず、奈良公園の観光データを集計し、奈良公園までの交通利用特性を見るため、交通手段選択モデルを構築した。これより奈良公園への広域的な来訪者の交通手段選択の際の移動時間や移動費用の影響の仕方や小学生未満の子ども連れの属性が手段選択に影響を与えていることを確認した。

次に、奈良公園来訪者の交通手段別の周遊行動特性について、施設間の結びつき度を定義してクラスター分析とマッピングすることにより分析を行った。その結果、交通手段ごと、訪問頻度ごとに各施設グループへの訪問特性や周遊特性が異なる点を把握した。具体的には、鉄道駅の配置、駐車場の配置、施設の知名度などの影響を受けていることや、初回訪問の人と常連の人、子供連れなどによって訪問箇所や周遊箇所数の違いを把握することができた。

表 交通手段選択モデル

(被説明変数 自家用車：1，公共交通：0)

説明変数	パラメータ	t値
公共交通時間短縮比率	-0.65	-2.92
公共交通費用削減比率	-0.19	-2.71
自家用車保有ダミー	2.65	6.59
小学生未満ダミー	1.18	5.74
関東地域ダミー	-1.92	-5.36
定数項	-2.81	-7.09
尤度比	0.1815	
サンプル数	869	
的中率	67.664	

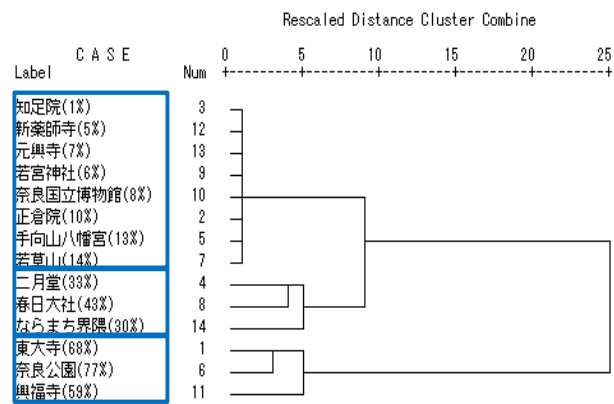


図 近鉄利用者のクラスター分析

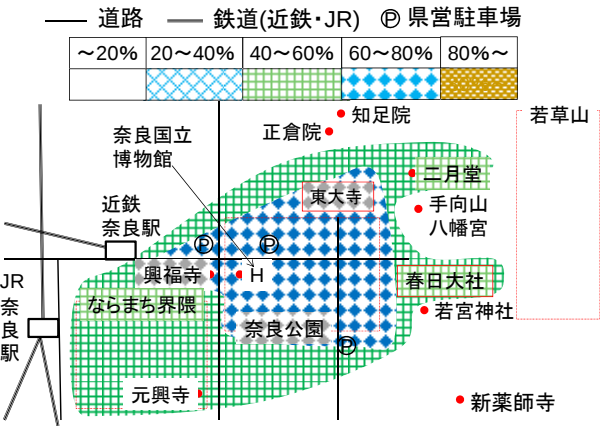


図 近鉄利用者のマッピング

そして、観光振興の観点から、訪問回数増加モデルを構築した。その結果、紅葉真っ盛りの時に訪問した人や東大寺を訪れた人で、かつ初回の人であるほど、渋滞対策の実施により来訪回数を増やす傾向にあることがわかった。観光施設側はこうした知見より、来訪者が良い体験ができるよう、渋滞対策も含め、サービス改善を行っていく必要があるといえる。さらに、周辺施設に一足伸ばすことの支援となる園内の交

表 訪問回数増加モデル

説明変数		パラメータ	t値
実数	奈良公園までの移動費用(万円/人)	-1.494	-2.91
	年間観光費用(万円)	0.012	2.10
	年間の奈良公園訪問回数(回)	-0.240	-5.55
ダミー変数	紅葉時ダミー	0.825	2.64
	東大寺ダミー	0.830	2.92
尤度比		0.2746	
サンプル数		218	
的中率		75.688	

通移動性向上や案内サインの整備、駐車場の再配置などの移動支援策が再訪問を促すこととなることを挙げることができた。

今後は、交通施策と滞在時間、消費額、満足度といった指標との関連性、交通施策の PR や情報提供が訪問回数に与える影響について検討を行いたい。

④「ことばデータによる交通行動の意識調査に関する研究」

近年、blog 等の個々人が率直な気持ちを記述したデータが大量に生まれてきている。特に、そのようなテキストデータは新たな口コミ情報源となりつつあり、行動を左右するほどの影響を与えつつある。その一方で、我が国の交通計画は主として交通量推計という視点から行われており、利用者や国民の意識を捉える面は不十分である。そこで、本研究では、Web 上のブログテキストから交通行動に関する意識を捉えることを試みた。

本研究では関西空港の利用行動を対象としたが、データ収集に関しては、検索エンジンの検索結果から必要なページをフィルタリングする方法を採用した。正例・負例

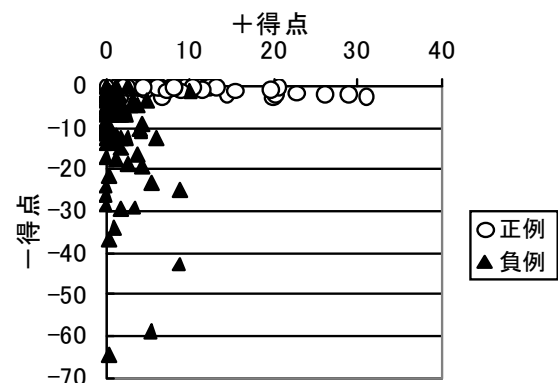


図 ブログページの得点分布

に特徴的な語句パターンを用意し、正例パターンの+得点と負例パターンの-得点を別々に合計し、2軸上にプロットするようにした。すなわち、収集対象の話題について記述している場合は+が蓄積され、除外対象の話題について記述している場合は-が蓄積されることになり、ブログに書かれている話題の様子を良く表すことができる（右図）。すると、データ分類の問題となり、サポートベクトルマシンを用いて空間を超平面で分割することにより、収集対象かどうかを判別した。その結果、おおむね良好に判別できることがわかった。研究成果は土木計画学研究発表会（44 回大会）にて発表を行った。

次に、テキストデータを分析するには、まず、形態素解析と呼ばれる、文章を語の最小単位（形態素）に分割する処理が手始めとなる。ところが、従来の形態素解析システムは、十分に校正のなされたフォーマルなテキストに基づいて開発されている場合が多く、ブログのような砕けたテキストに対しては必ずしも良好な性能を発揮しない。砕けたテキストの処理は目下盛んに研究がなされているホットなテーマであるが、本研究では、交通行動に関する砕けた表記のパターンを分析し、形態素辞書をカスタマイズすることを試みた（次ページの表）。その結果、オリジナルの形態素辞書使用時と比較して、形態素解析の結果がかなり改善できることがわかった。（詳細は 2012 年度の土木計画学研究発表会に投稿中）

表 ブログテキストの砕けた表記の変化パターン例

パターン	本来の語形	変化形(本研究で追加)
カタカナ化（形態素全体）	かわいい	カワイイ
カタカナ化（語幹のみ）	やばい	ヤバい
長音・促音の挿入	すごい	すっごい
引き音母音の長音化	きれい	きれー

⑤「経済分析モデル（RAEM-Light）に関する研究」

本研究では、ア) 交通量配分をもとに算出した走行時間短縮便益（費用便益分析マニュアル）と RAEM-Light によって算出された便益の比較分析を行った。また、イ) RAEM-Light を用いてダブルネットワークを整備する効果（便益）の試算を行った。これらの研究成果は以下のとおりである。

ア) マニュアルに比べ、RAEM-Light で計測される便益の方が小さく算出される傾向にあることが分かった（相関係数は 0.526）。ただし、事業別に見ると、RAEM-Light の方が大きく計測される事業もあり、対象事業の規模が大きければ大きいほど、沿線人口が大きく経済活動が盛んな地域ほど相関係数が高くなることが分かった。これらの要因として、両手法の前提条件による違い（RAEM-Light でのゾーニングは市町村レベルに対して、マニュアルは町丁字レベル）や誘発需要による効果（マニュアルでは OD 交通量を固定として誘発需要を考慮していないのに対し、RAEM-Light では、経済活動による誘発需要を考慮している）といった点が明かとなった。また、今回の対象事業のうち、最も規模の大きな事業では、RAEM-Light で計測した便益の方が約 1.6 倍大きくなっており、他事業の結果と大きく異なっている。これは、他事業に比べ誘発需要が大きな事業であり、マニュアルと RAEM-Light のモデル構造の違いが最も顕著に現れた結果であるといえる。

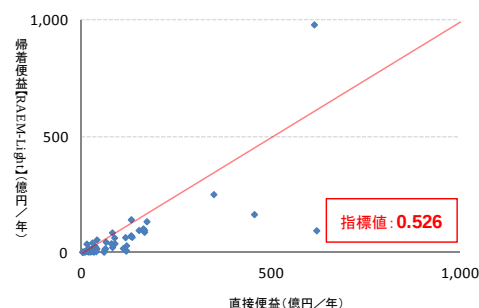


図 マニュアルによる直接便益と RAEM-Light 帰着便益の相関性

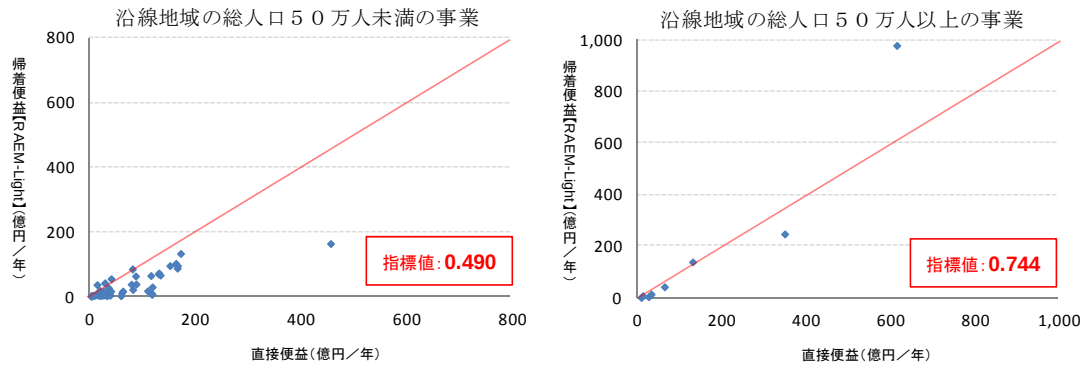


図 沿線地域の人口規模別にみた直接便益と RAEM-Light 帰着便益の相関性

イ) 名神高速道路が災害等により寸断することで、関西エリアのみならず、日本全体へ被害が波及することが確認できた。さらに、新名神高速道路（未着工区間）の整備により経済的被害を大きく軽減できることも確認できた。

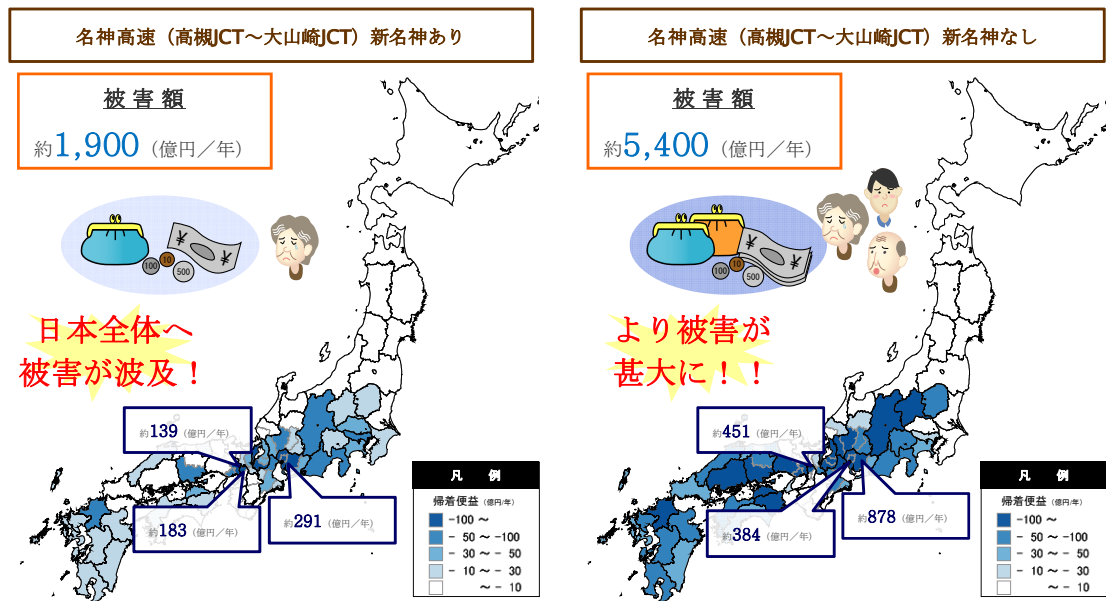


図 沿線地域の人口規模別にみた直接便益と RAEM-Light 帰着便益の相関性

今後は、平成 22 年道路交通センサス調査結果を用いた分析やモデル精緻化に向けたモデル構造の見直し（交易モデルの改善）、さらには交通経済モデルの活用方策の検討を行っていき

(2) 調査研究情報発信事業

① 情報化月間シンポジウム「市町村合併の効果と今後の地域づくり～少子高齢化・情報化社会における合併市町村の未来を探る～」

・日時：平成23年12月19日（月）13時30分～16時30分

・場所：ホテルグランヴィア京都

平成13年ごろから国の主導のもと進められた「平成の大合併」もおおむね一段落し、それぞれの地域に即したまちづくりの事例がある一方で、新たな行政課題も惹起されている。

市町村合併による利点としては、広域的観点からのインフラ整備やまちづくりが可能になった点や、住民の利用可能な公的施設が広範囲になるなどが挙げられる。また、情報技術の積極的な活用や、生活インフラや情報通信網の整備などにより、問題解決に向けた継続的な取組も行われている。一方で、広域になりすぎたことによる住民の行政サービスを受けるための移動の困難さ、中心部と周辺部とのサービス水準の格差、限られた行政職員できめ細かな行政サービスが提供できるのか、といった懸念が残っている。

こうした背景を踏まえ、今年度の情報化月間では、「市町村合併の効果と今後の地域づくり～少子高齢化・情報化社会における合併市町村の未来を探る～」と題し、市町村合併の総括と課題についてご講演頂き、パネルディスカッションを通じて、住民生活や生活インフラを支えるための地方行政としての住民サービスや少子高齢化・情報化社会に向けて重要となる広域行政の今後の課題・あり方について、いくつかの事例とともに様々な観点から議論いただいた。

国、自治体、民間企業等から約70名の参加を賜り、有意義なシンポジウムであったとの声をいただいた。

<プログラム>

講演Ⅰ 「平成の大合併と広域地域経営」

講師：福島 茂 氏（名城大学都市情報学部教授）

講演Ⅱ 「平成の大合併と生活交通～合併形態の違いからみた地域公共交通の現状と課題～」

講師：高山 純一 氏（金沢大学理工研究域教授）

講演Ⅲ 「浜松市 巨大合併都市の取り組み実績と今後の課題」

講師：加藤 隆康 氏（浜松市都市整備部都市計画課課長補佐）

パネルディスカッション 「合併市町村のいま・みらい～新時代の地域づくりの現状と展望～」

オーガナイザー：高山 純一 氏（金沢大学理工研究域教授）

パネリスト：福島 茂 氏（名城大学都市情報学部教授）

加藤 隆康 氏（浜松市都市整備部都市計画課課長補佐）

本田 互 氏（豊岡市コウノトリ共生部長）

坂元 秀樹 氏（木津川市市長公室学研企画課係長）

(3) 米谷・佐佐木基金事業

① 概要

米谷・佐佐木基金は、社団法人システム科学研究所の会長を務めた故 米谷栄二先生及び故 佐佐木綱先生の業績を広く顕彰するために、平成 17 年 3 月 25 日の第 4 回理事会に諮って承認可決されて創設された。

本基金の運用規程では、以下の 3 つの事業を掲げている。

- ・ 米谷・佐佐木先生の研究分野の発展に寄与した若手研究者及び技術者を表彰する「米谷・佐佐木賞」
- ・ 米谷・佐佐木先生の研究分野に関連した研究の発展に寄与する事業の支援
- ・ 米谷・佐佐木先生の遺志を実現するために必要な事業

創設七年目の平成 23 年度は第 7 回「米谷・佐佐木賞」の授賞事業を実施した。

② 「米谷・佐佐木賞」事業

1) 選考委員会のメンバー

飯田 恭敬（システム科学研究所 会長、京都大学名誉教授）… 委員長
近藤 勝直（システム科学研究所 監事、流通科学大学 教授）
桑原 雅夫（東北大学 大学院 教授）
藤原 章正（広島大学 大学院 教授）
溝上 章志（熊本大学 大学院 教授）
浅井加寿彦（システム科学研究所 専務理事）

2) 公募内容

- ・ 対象者：交通工学及び交通計画に関する研究あるいは業務に従事する 40 歳代までの研究者および技術者
- ・ 対象部門
 《研究部門》：既に評価の高い研究成果を発表するとともに、現在斬新な研究プロジェクトを推進中の若手の研究者あるいは技術者
 《論文部門》：2008 年 4 月から 2011 年 9 月に取得した特に優れた学位論文
- ・ 奨学金：各部門 1 件 100 万円

3) 選考および授賞式のスケジュール

- ・ 2011 年 8 月 …… 公募の開始（HP の掲載、IP メールでの発信）
- ・ 2011 年 9 月 …… 公募の〆切（9 月 16 日）
- ・ 2011 年 11 月 …… 選考会の開催
- ・ 2011 年 11 月 …… 第 7 回米谷・佐佐木賞の授賞式

4) 選考結果

《研究部門：1名》

大口 敬 東京大学生産技術研究所 教授

研究題目；「平面交差点の幾何構造と信号制御の融合化手法の検討」

《学位論文部門：2名》

桑野 将司 神戸大学大学院 助教

学位論文題目；「政策反応の多様性を取り入れた世帯の統合型自動車保有・利用行動分析手法の開発」

四辻 裕文 神戸大学大学院 学術研究員

学位論文題目；「ドライバーの速度認識構造に着目した誘導型交通安全対策に関する方法論的研究」

5) 授賞式

◇ 日時：平成 23 年 11 月 22 日（火） 15：00～19：00

◇ 場所：ホテル日航プリンセス京都 京都市下京区烏丸高辻東入ル

◇ 授賞式

- ・ 開会
- ・ 選考委員挨拶
- ・ 選考結果発表
- ・ 受賞者の表彰
- ・ 受賞者（学位論文部門）の挨拶と受賞講演
- ・ 研究報告講演（羽藤 英二：第6回・米谷佐佐木賞 研究部門受賞者）
- ・ 授賞パーティー
- ・ 閉会

(4) 受託調査研究

主要な受託調査を下記に示す。

<地域・都市政策及び地域活性化政策関係>

吉野大峯・高野地域観光動向等とりまとめ業務	近畿地方整備局
山城青谷駅周辺整備構想作成業務	城陽市
長浜市観光振興ビジョン策定に係る観光動向調査等業務委託	長浜市
長浜市観光統計調査業務	長浜市
駅利用者アンケート調査業務	滋賀県湖北観光連盟

<交通政策関係>

近畿圏幹線道路網調査業務	近畿地方整備局
北近畿地域他道路網調査業務	近畿地方整備局福知山河川国道事務所
交通状況把握業務	近畿地方整備局福知山河川国道事務所
第二阪和国道整備効果資料作成業務	近畿地方整備局浪速国道事務所
兵庫県南部地域道路網調査業務	近畿地方整備局兵庫国道事務所
大阪南部・和歌山北部地域府県境周辺道路網調査業務	近畿地方整備局和歌山河川国道事務所
長崎管内整備効果分析業務	九州地方整備局長崎河川国道事務所
都市間道路のサービス水準の試算と影響要因の事例分析業務	国土技術政策総合研究所
常時観測道路交通データの収集の効率化・高度化に関する業務	国土技術政策総合研究所
近畿圏における公共交通基礎調査及び地域公共交通取組マニュアル作成等業務	近畿運輸局
低炭素のモデル地区「エコ学区」事業に係る藤城学区における地域実験業務	京都市
京都府域将来交通量推計及び費用便益分析業務委託	京都府
山城地域におけるモビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進業務	京都府
網野岩滝線 幹線道路改良業務委託	京都府丹後土木事務所
国道423号道路企画調査業務委託	京都府南丹土木事務所
国道477号地方道路交付金業務委託	京都府南丹土木事務所
宇津根新国道線広域幹線アクセス街路整備1(街路調査分)業務委託	京都府南丹土木事務所
管内一円道路企画調査業務委託	京都府山城北土木事務所
管内一円臨時生活関連施設整備業務委託	
御陵山崎線地方道路交付金(街路)業務委託	京都府乙訓土木事務所
「歩いて楽しいまちなか戦略」調査業務	京都市
「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発及び「スローライフ京都」大作戦推進業務	京都市
舞鶴市交通基本計画策定業務委託	舞鶴市
都市計画道路網見直し交通量推計業務委託	宇治市
原松原線都市計画街路調査業務委託	滋賀県湖東土木事務所
片岡栗東線外 道路改築交通量推計業務委託	滋賀県南部土木事務所
阪和線(堺市内区間)の需要予測業務	堺市
神戸市自動車利用抑制実施調査業務(都心部における歩行者天国実施の検討)に係る委託	神戸市
平城京跡周辺地域における街路渋滞対策検討業務	奈良県
生駒駅北口交通広場等課題改善計画策定に伴う交通検証業務	生駒市
京都市シェアード・スペース実証実験(効果分析・評価)	京都市シェアード・スペース検討協議会
湖東圏域地域公共交通活性化・再生総合事業調査等業務委託	湖東圏域公共交通活性化協議会
公共交通マップ・時刻表「彦根交通便利之図」全戸配付用公共交通及び駅前活性化のためのマップ作り運営補助業務	湖東圏域公共交通活性化協議会
本四道路交通解析業務	田原本町地域公共交通活性化協議会
阪神高速道路の将来交通量推計手法に関する検討業務	本州四国連絡高速道路(株)
	阪神高速道路(株)

京都マラソンに伴う交通影響検討	B社
ホーチミン市内将来交通需要予測作業	N社
北神・北摂地域の高齢者外出支援施策に関する調査検討 業務のうち高齢者外出支援施策に関する調査・検討	A社
北大阪急行電鉄延伸計画に伴う将来需要予測他検討業 務のうち需要予測検討	A社
北大阪急行線需要予測	C社
なにわ筋線の需要予測等の計算等の業務	(財)運輸政策研究機構
滋賀県における運転免許証自主返納者に対するバス交 通利用促進及びモビリティ・マネジメント事業検討業務	(社)滋賀県バス協会

<環境政策関係>

南丹地域におけるモビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進業務	京都府
次世代交通情報収集提供手法に関する基礎検討業務	阪神高速道路(株)

3. 会 議

・平成23年度 第1回 理事会

日 時 平成23年5月27日（金）10:00～10:40
場 所 ホテル日航プリンセス京都
出 席 理事15名中出席14名（委任状によるものを含む）
監事 2名中出席 2名
議 題 通常総会に附議すべき事項の検討

・平成23年度 通常総会

日 時 平成23年5月27日（金）10:40～12:00
場 所 ホテル日航プリンセス京都
出 席 会員37名中出席34名（委任状によるものを含む）
監事 2名中出席 2名
議 事 第一号議案 平成22年度事業報告に関する事項
第二号議案 平成22年度収支決算に関する事項
第三号議案 平成23年度事業計画に関する事項
第四号議案 平成23年度収支予算に関する事項
第五号議案 借入限度額に関する事項
第六号議案 米谷・佐佐木基金の平成22年度事業報告に関する事項
第七号議案 米谷・佐佐木基金の平成23年度収支予算に関する事項
第八号議案 一般社団法人への移行に関する事項
第九号議案 特許権の譲渡に関する事項
第十号議案 その他

以上十議案について原案どおり承認可決した。

・平成23年度 第2回 理事会

日 時 平成23年10月7日（金）16:00～17:00
場 所 （社）システム科学研究所会議室
出 席 理事15名中出席15名（委任状によるものを含む）
監事 2名中出席 2名（委任状によるものを含む）
議 事 第一号議案 一般社団法人への移行認可申請に関する事項
第二号議案 その他

以上二議案について原案どおり承認可決した。

・平成23年度 第3回 理事会

日 時 平成24年3月26日（月）14:00～15:30

場 所 （社）システム科学研究所会議室

出 席 理事15名中出席13名（委任状によるものを含む）

監事 2名中出席 2名

議 事 第一号議案 平成24年度事業計画に関する事項

第二号議案 平成24年度収支予算に関する事項

第三号議案 借入限度額に関する事項

第四号議案 平成24年度米谷・佐佐木基金の収支予算に関する事項

第五号議案 その他

以上五議案について原案どおり承認可決した。

・ 会 員

会員は 法人 5 名 個人 3 0 名である。

会 員 名 簿

(平成 2 4 年 3 月 3 1 日現在)

種 別	会 員 名	代 表 者	備 考
法 人	一般財団法人 アジア太平洋研究所	代表理事 岩城 吉信	
	財団法人 関西交通経済研究センター	会 長 野村 明雄	
	財団法人 関西情報・産業活性化センター	会 長 森下 俊三	
	京都電子計算株式会社	会 長 橋田 衛	
	三菱東京UFJ銀行 京都支店	支 店 長 苅谷 聡	

種 別	会 員 氏 名	現 職
個 人	浅井加寿彦	社団法人システム科学研究所 専務理事
	朝倉康夫	東京工業大学教授
	天野光三	京都大学名誉教授
	飯田恭敬	京都大学名誉教授
	位高光司	日新電機株式会社 特別顧問
	石倉理有	株式会社ホリバアイテック 企画部部長
	井上矩之	福山大学教授
	岩本康男	大阪市街地開発株式会社 代表取締役社長
	上村正美	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部都市交通計画部部長
	大久保昌一	大阪大学名誉教授
	大西英雄	
	大淵克己	元 オムロン株式会社
	大矢正樹	
	川崎雅史	京都大学教授
	久保田隆三	春日製紙工業株式会社 代表取締役会長
	熊本博光	京都大学名誉教授
	小山隆	弥生コンサルティング株式会社 代表取締役
	近藤勝直	流通科学大学教授
	坂野登	京都大学名誉教授
	坂本破魔雄	株式会社管制オムテス 代表取締役
	塚口博司	立命館大学教授
	土井勉	京都大学教授
	並川滋	元 財団法人阪神高速道路管理技術センター
	西井和夫	流通科学大学教授
	福井恭三	株式会社高速道路開発 代表取締役社長
	蓮花一己	帝塚山大学教授
	卷上安爾	立命館大学名誉教授
	松尾武	株式会社ハイテクノ 取締役
	蟲明眞一郎	社団法人システム科学研究所 顧問
	森津秀夫	流通科学大学教授

・役 員

理事 15名 監事 2名である。

役 員 名 簿

(平成24年3月31日現在)

理 事

役 職	氏 名	現 職
会 長 副 会 長 専務理事 理 事	飯 田 恭 敬	京都大学名誉教授
	位 高 光 司	日新電機株式会社 特別顧問
	浅 井 加寿彦	
	朝 倉 康 夫	東京工業大学教授
	大 淵 克 己	元 オムロン株式会社
	川 崎 雅 史	京都大学教授
	久保田 隆 三	春日製紙工業 代表取締役会長
	熊 本 博 光	京都大学名誉教授
	塚 口 博 司	立命館大学教授
	土 井 勉	京都大学教授
	西 井 和 夫	流通科学大学教授
	蓮 花 一 己	帝塚山大学教授
	森 津 秀 夫	流通科学大学教授
	山 寄 修一郎	財団法人関西情報・産業活性化センター 特別参与
	蟲 明 眞一郎	環境創造 代表取締役
顧 問		

監 事

	氏 名	現 職
	近 藤 勝 直 並 川 滋	流通科学大学教授 元 財団法人阪神高速道路管理技術センター