

平成26年度 事業報告書

平成26年 4月 1日

事業年度

平成27年 3月31日

一般社団法人システム科学研究所

平成26年度 事業報告書

自)平成26年4月1日

至)平成27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、予算額とほぼ等しい5.1億円を確保できた。

この調査研究事業の発注元の割合を見ると、平成25年度との比較では「国」が微増で「自治体」が微減となり、そのシェアは「国」が5割弱、「自治体」が2割弱、「民間・その他」が3割強であった。

また、この調査研究事業を分野別に見ると、交通政策分野が97.2%と大部分を占めており、その他は地域・都市政策及び地域活性化政策分野が1.8%となっている。

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「ネットワーク脆弱性分析に関する研究」「観測交通量と経済指標との関係分析」「交通経済分析に関する研究」「モビリティ・マネジメントに関する研究」「市バス利用促進のための情報提供に関する研究」といったテーマを取り上げ実施した。

また、調査研究情報発信事業については、情報化月間行事として、学識経験者、行政の方々を講師に招き、「本格的な人口減少社会における自治体・地域のあり方」と題して、自治体・地域が明確な経営ビジョンや政策を持って質の高い行政サービスを提供することにより、人口減少という危機を好機に転ずる方策を考える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「市バス利用促進のための情報提供に関する研究」

京都市営バスの利便性向上を目的として、停留所位置と時刻表情報を提供するスマートフォン向けのアプリケーションを開発した。特に時刻表については、複数の系統の時刻表を直感的に把握できるような表示方法を開発し、特許を出願したところである。

アプリケーションは、平成27年度より試験的に公開し、機能や使い勝手の改善を図りながら、京都への来訪者数がピークを迎える秋の観光シーズンからの本格運用を目指す。

一般的にわかりにくいと言われている、停留所の位置や時刻表に関する情報を提供することにより、京都市営バスの利用に対する抵抗感を軽減する効果が期待できる。

この研究の概要は以下の通りである。

a. スマートフォン向けアプリ「京都市営バス「時刻表ウォッチ」」の開発

京都市営バスの停留所位置と時刻表情報を提供するスマートフォン向けのアプリケー

ション「京都市営バス「時刻表ウォッチ」を開発した。

停留所は、できるだけ詳しい位置を確認できるようにした。(例えば、四条河原町停留所は、A~Jの10箇所あるが、運行方向やバスの系統によって、それぞれ停車する位置が異なる。このため、A~Jの停留所は、それぞれ区別して、詳しい位置を表示している。)

また、地図上に表示されている停留所のアイコン(青色)をタップ(クリック)すると、選択した停留所の時刻表を表示する。

● 停留所の表示(四条河原町停留所の例)



● 時刻表の表示

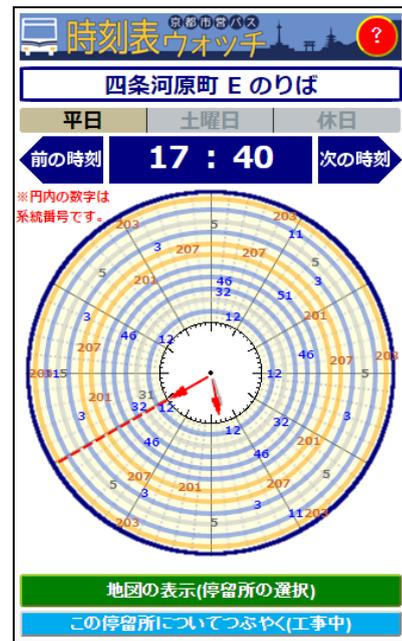


図 アプリケーションの表示画面

b. 時計型の時刻表の開発

このアプリケーションの特長の1つは、時計型の時刻表である。

円の中心は、時計になっていて、長い赤線が分針、短い赤線が時針である。

この時計の周りに描かれた複数の円は、それぞれ、表示している停留所(この場合、四条河原町Eのりば)に停車するバスの系統を表していて、その停留所に停車する系統の数だけ円が描かれている。さらに、その円周上に配置された数字や文字が、そのバスの系統番号を表している。

これらの円と交差する灰色の線は、中心に表示されている時計の目盛りを表している。

円周上に配置された数字や文字の位置は、その系統名のバスが、表示されている時間帯に、バスが停車する時刻(分)を表している。

例えば、以下の図の場合、207の数字は、47分の位置に表示されているので、207系統のバスは、この時間帯(17時)の47分に到着することを意味する。

このため、同心円上に表示された系統番号の表示位置から、表示している停留所に停車する全てのバス系統の出発時刻を感覚的に捉えることができる。

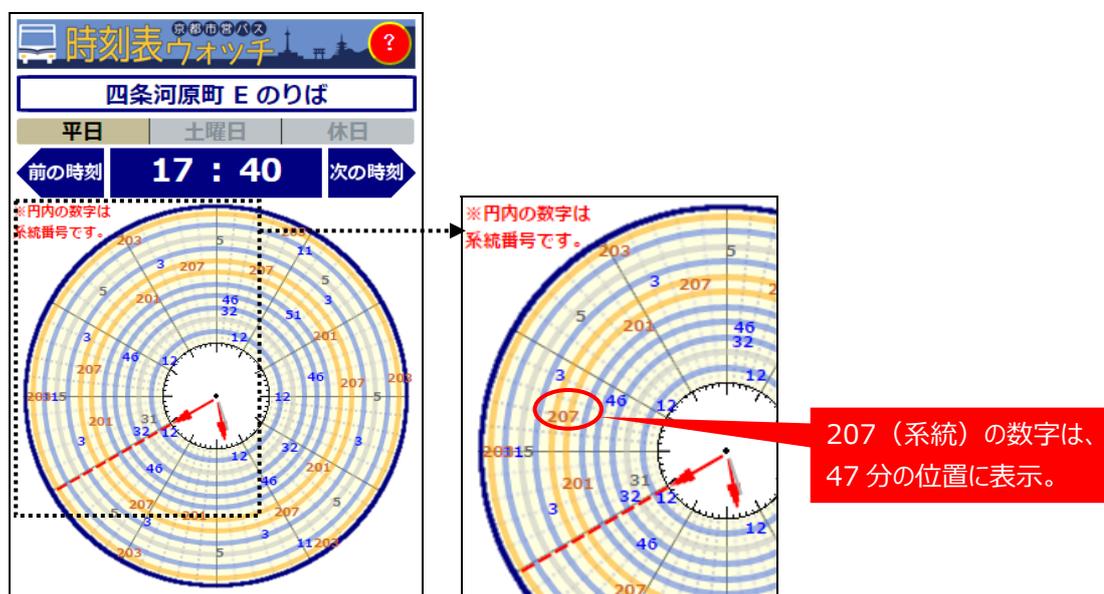


図 時計型の時刻表の見方

②「ネットワーク脆弱性分析に関する研究」

1) 本研究の目的

我が国は、世界的にも有数の自然災害大国であり、防災・減災対策に向けた取組は極めて重要である。災害時には、とりわけ道路ネットワークの多重化(リダンダンシー)が被害軽減に大きな役割を果たすが、突発事故による渋滞や高速道路等の工事といった通常時においてもその効果を発揮するものと考えられる。

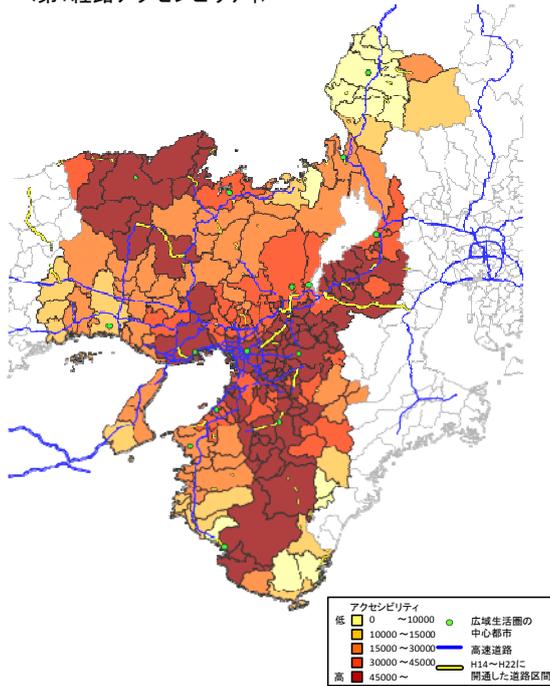
この通常時におけるリダンダンシーは、企業の生産活動へ大きな影響を与えると想定されるが、これらの影響・効果を定量的に分析された事例は少ないことから本研究では、固定効果モデルによるパネルデータ分析手法を用いて、リダンダンシー(第2最短経路)と企業立地の関係を統計的に分析した。

2) 固定効果モデルによる分析方法

アクセシビリティ指標は各市町村から近畿圏内の地方生活圏中心都市への行きやすさを示す指標とし、市区町村別のアクセシビリティ指標を、第1経路(最短経路)と第2経路(第一経路との重複を考慮した次なる最短経路)別に算出した(算出式は割愛)。

市町村別の第1経路と第2経路のアクセシビリティの変化状況は以下のとおりであり、第1経路アクセシビリティはこの8年間で南北方向が短縮し、第2経路アクセシビリティは東西報告が短縮していることがわかる。

＜第1経路アクセシビリティ＞



＜第2経路アクセシビリティ＞

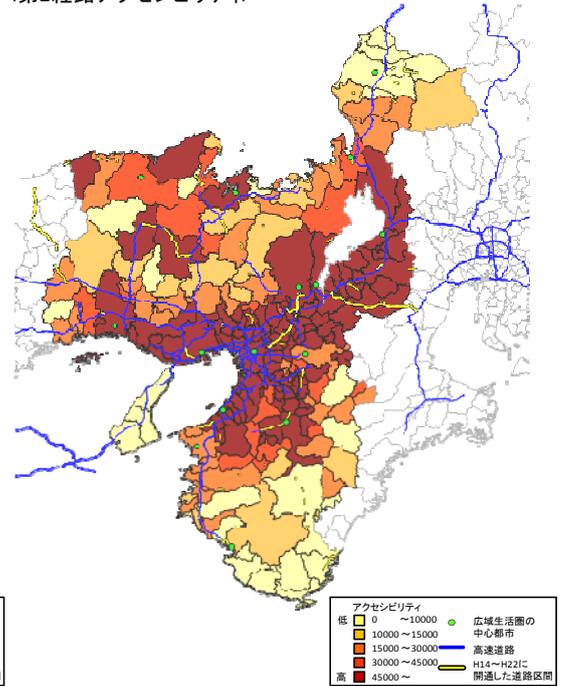


図 アクセシビリティ指標の変化 (H14-H22)

アクセシビリティ指標と市町村別の経済指標(事業所数や従業員数など企業立地を表す指標)との関係性を以下のとおり定式化し,パラメータ推計を実施した(分析は各指標の変化量を用いた場合と,変化率を用いた場合のそれぞれでパラメータの推計を実施した)。また,第1経路のみ,第2経路のみ,第1経路と第2経路をともに用いた場合の3つのケースでパラメータ推計を実施した。得られたパラメータ値等をもとに,第1経路や第2経路と企業立地との関連性を調べる。

$$\ln y_{it} = \alpha + (\beta_0 + \beta_1 A_1 + \dots + \beta_p A_p) \ln x_{1it} + (\beta_0 + \beta_1 A_1 + \dots + \beta_p A_p) \ln x_{2it} + \alpha_1 D_1 + \dots + \alpha_p D_p + \gamma M_t$$

ただし, y_{it} : 経済指標またはその変化率

x_{1it} : 地域*i*の第1経路に関するアクセシビリティまたはその変化率

x_{2it} : 地域*i*の第2経路に関するアクセシビリティまたはその変化率

$\alpha, \beta, \alpha, \gamma$: パラメータ, F, D : 地域別ダミー変数,

i, t : 地域, 年を表すサフィックス, p : 分析対象地域数,

M_t : マクロ変数(被説明変数に対応した各年次の近畿管内合計値)

3) 分析結果

経済指標に事業所数を用い,各指標の変化量を用いたパラメータ推計結果を以下に示す。第1経路と第2経路のモデルによる推定では,福井県おおい町や京都府綾部市,亀岡市,和

東町、兵庫県三田市、小野市、奈良県宇陀市、御杖村等の地域でパラメータ値が特に大きくなっている。都心圏から離れた地方部で比較的交通ネットワークが脆弱な地域にリダンダンシー効果（第1経路、第2経路の時間短縮と企業立地との関連性）が認められた。

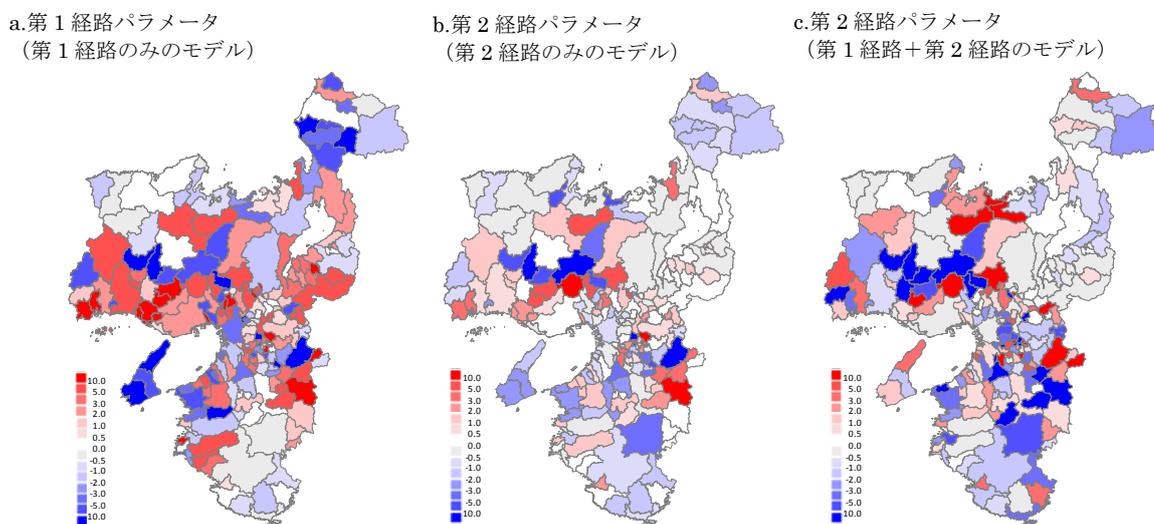


図 事業所数のパラメータ推定結果

4) 今後の課題

首都圏や中京圏等の大都市圏，隣接都道府県の主要都市，空港や港湾の考慮が課題である。また，産業別の立地選択や立地特性を踏まえた分析を行うことも今後の課題である。

③「観測交通量と経済指標との関係分析」

1) 研究の概要

本研究は、自動車交通が社会・経済活動の派生需要であることに着目し、観測交通量から経済指標を推計する手法について検討したものである。具体的には、トラフィックカウンターで観測された交通量データを用いて算定した大型車走行台キロを用いて、鉱工業指数（生産）を推計するモデルを構築した。

2) 利用データ

交通量データは、一般道路に設置されたトラフィックカウンターにより収集されたデータであり、日別・時間帯別に観測・整理されたものである。この交通量に道路延長を乗じて、地域の走行台キロを算定した。なお、より景気変動の影響を受けやすいと考えられる大型車のデータのみを用いた。

一方、経済指標としては、鉱工業指数（生産）を用いた。鉱工業指数は、経済産業省生産動態統計などをもとに作成された、鉱業・製造工業の生産、出荷、在庫動向や、生産能力・稼働率、生産予測を表す指標である。基準年の固定ウェイトで加重平均するラスパイ

レス数量算式を使用し、国内の生産活動を表す代表的な指標として用いられている。

なお、鉱工業指数が月次データであるため、走行台キロも月計の集計値とし、月単位の変動を分析した。

3) 対象地域と分析期間

対象地域は、四国地方及び近畿地方とした。地方ブロック単位としたのは、鉱工業指数が地方単位で取りまとめられた数値のためである。また、分析期間は、平成23年11月～平成25年12月の26ヶ月間とした。

4) 検討方法

年を周期とする季節変動の影響を消去するため、12ヶ月移動平均値を用いた。このため、モデルの入力データは、平成24年10月～平成25年12月の15ヶ月間となる。このデータを用いて、鉱工業指数（12ヶ月移動平均値）を目的変数、大型車走行台キロ（12ヶ月移動平均値）とする線形回帰モデルを推定した。

5) 検討結果

四国地方と近畿地方の月別の大型車走行台キロと鉱工業指数の推移（実績）は次図の通りである。大型車走行台キロは、両地域とも同様の傾向であり、8月が多く9月が少ない。

$$IR_t^{ma} = \beta \cdot QL_t^{ma} + \alpha$$

IR_t^{ma} : i月の鉱工業指数（12ヶ月移動平均値）
 QL_t^{ma} : i月の大型車走行台キロ（12ヶ月移動平均値）
 α, β : 推定パラメータ（地域別に推定）

図 モデル式

	推定値	t 値	P 値
α	37.295	5.121	0.000
β	5.856E-07	8.704	0.000

決定係数	0.854
決定係数(調整済)	0.842

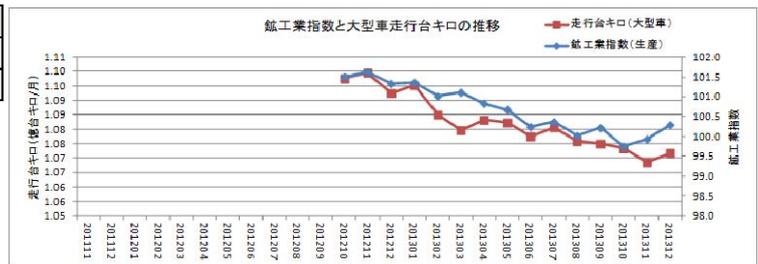


図 四国地方における実績値（12ヶ月移動平均値）の推移とパラメータ推定結果

	推定値	t 値	P 値
α	82.299	4.615	0.000
β	4.170E-08	1.051	0.312

決定係数	0.078
決定係数(調整済)	0.007

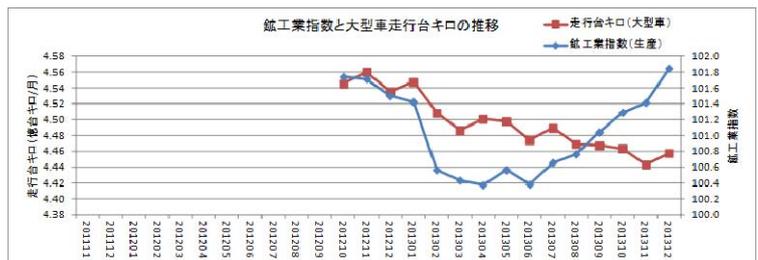


図 近畿地方における実績値（12ヶ月移動平均値）の推移とパラメータ推定結果

一方、鉱工業指数は、3月に高い値を示すなど両地域で類似する特徴もみられるが、地域間に違いがある。両地域で大きく異なるのは平成25年9月以降、近畿地方が比較的高位にあるのに対し、四国地方にこの傾向はない。このため、鉱工業指数の移動平均値も近畿地方では平成25年7月以降上昇傾向にある。

線形回帰モデルのパラメータを推定した結果、四国地方では決定係数が大きく、t値も高く良好な結果が得られた。一方、近畿地方では推定精度は低い。この理由として近畿地方では通過交通が影響している可能性が考えられる。また、データ変動の特徴からみれば、12ヶ月移動平均値は12ヶ月前の変動の影響も受けるため、12ヶ月前と当該月の変動が大きく、それが季節変動を超えると移動平均値の変動は月実績値の変動以上に大きくなり、こうした場合に推定精度が低下する可能性がある。

6) まとめ

大型車走行台キロから景気動向を表す鉱工業指数を推計する方法を提案し、一定の精度での推計が可能であるとの知見を得た。ただし、今回の近畿地方のように推計精度が低下する場合もある。この理由として、近畿地方には通過交通があり、走行台キロは他地域の景気変動の影響を受ける可能性があること、経済指標に季節変動を打ち消すほどの急激な変化がある場合には、移動平均を用いたモデルでは推計精度が低下する可能性があること等が考えられる。

これらを踏まえ、分析期間や分析地域のヴァリエーションを増やし、推定精度と地域、景気局面との関係を分析すること、鉱工業指数以外の指標や、鉱工業指数における分野別指数と、走行台キロとの関係分析を行うことを、今後の課題とする。

④「交通経済分析に関する研究」

1) 本研究の目的

経済のグローバル化が求められる今日においては、物流効率化に向けた適切な物流拠点の配置、機能の強化、物流ネットワークの構築が必要不可欠であり、そのためには貨物の動きを正確に把握することが必要である。我が国では、純流動調査¹⁾・総流動調査²⁾を活用することで国内貨物の動きを輸送機関別・品類別に把握することが可能である。しかしながら、我が国の貨物において重要な役割を担っている流通・配送センター等の物流拠点を経由する貨物の動きは、一般的に入手可能な貨物調査のみでは把握することができない。そこで本研究では、入手可能な既存の貨物調査から流通・配送センター等の物流拠点を經由する都市間物流モデルの構築を行い、物流拠点を經由して運搬される貨物量の推計を試みた。

2) 本研究で構築した都市間物流モデルの概略

本研究では、Davydenko et al (2013)³⁾で構築された物流予測モデルの枠組みと、国内の貨

物調査を用いて都市間物流モデルを構築した。モデル概略は次ページに示す通りであり、生産地から消費地へ直接運搬される貨物(PC flow)、生産地から経由地へ運搬される貨物(PD flow)、経由地から消費地へ運搬される貨物(DC flow)をそれぞれ推計する。

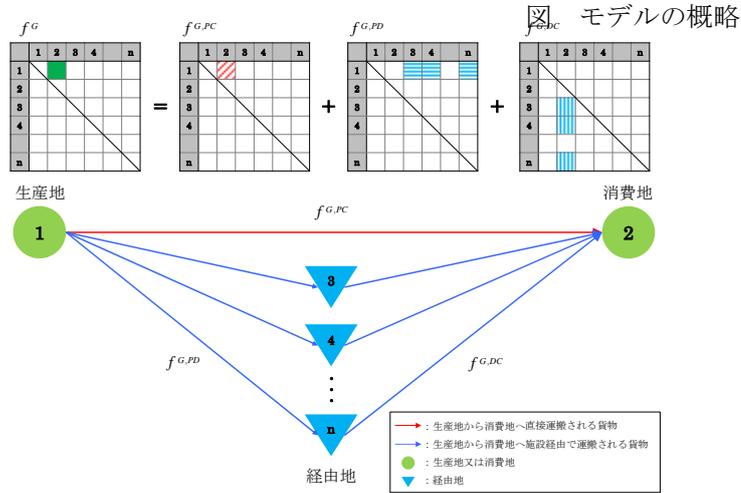


図 モデルの概略

表 本研究で構築した都市間物流モデルの定式化（各貨物の選択確率式）

モデル式	変数の説明
<p>●PC flowの選択確率</p> $\gamma_{i,j,1}^m = \frac{Y_i^m e^{-\beta^m V_{i,j,1}^m}}{Y_i^m e^{-\beta^m V_{i,j,1}^m} + Y_k^m e^{-\beta^m V_{i,j,2}^m}}$ $V_{i,j,1}^m = \ln e^{-\alpha^m t_{i,j,1}}$ $V_{i,j,2}^m = \ln \sum_{k=2}^{n+1} e^{-\alpha^m t_{i,j,k}}$	<p>ただし、$\gamma_{i,j,1}^m$：地域<i>i</i>から品類<i>m</i>を地域<i>j</i>へ直接運搬する貨物の選択確率、Y_i^m：地域<i>i</i>での品類<i>m</i>の域内総生産、$V_{i,j,1}^m$：地域<i>i</i>から品類<i>m</i>を地域<i>j</i>へ直接運搬する効用値、$V_{i,j,2}^m$：地域<i>i</i>から品類<i>m</i>を地域<i>j</i>へ物流拠点を経由して運搬する効用値、β^m：品類<i>m</i>の感度パラメータ、$t_{i,j,1}$：地域<i>i</i>から地域<i>j</i>へ直接運搬される貨物の所要時間、$t_{i,j,k}$：地域<i>i</i>から地域<i>j</i>へ物流拠点<i>k</i>を経由する貨物の所要時間、α^m：品類<i>m</i>の感度パラメータ</p>
<p>●PD flowおよびDC flowの選択確率</p> $\gamma_{i,j,l}^m = \frac{Y_l^m e^{-\alpha^m t_{i,j,l}}}{\sum_{l=2}^{n+1} Y_l^m e^{-\alpha^m t_{i,j,l}}} (1 - \gamma_{i,j,1}^m)$ $\sum_{l=1}^{n+1} \gamma_{i,j,l}^m = 1$	<p>ただし、$\gamma_{i,j,l}^m$：地域<i>i</i>から品類<i>m</i>を物流拠点<i>l</i>を経由し地域<i>j</i>へ運搬される貨物の選択確率</p>

3) 分析結果

対象エリアを全国、地域区分を都道府県単位、データ年次を平成17年とし、各貨物量の推計を行い、以下の結果が得られた。

- 使用する純流動調査・総流動調査の有効データサンプル数の多い輸送機関・品類での推計結果では、高い再現性（決定係数：0.74～0.76）を示し、既往研究³⁾の結果とほぼ同じとなった。
- 推定されたロジットモデルのパラメータ符号条件から、各品類を運搬する輸送機関の特性を把握することができた。例えば、農水産品・林産品・特殊品ではより近い地域が選択され、その他の品類ではより遠くの地域が選択される等である。
- ロジットモデルに経済規模を考慮した場合、直接運搬される貨物量の割合が高く推定される傾向になることが確認できた。

表 品別・ケース別パラメータ推定結果例（全輸送機関）

n:有効データサンプル数（地域内々・総流動調査の「0：ゼロ」ODを除外）

品別	分析ケース	α^m	β^m	決定係数	RMSE	PC flowの割合
総貨物 (n=1,743)	CASE1	0.25	0.73	0.7636	1,238,756	62.9%
	CASE2	0.35	0.28	0.7597	1,246,417	42.8%
	CASE3	0.11	0.66	0.7444	1,287,152	55.4%
	CASE4	0.09	7.76	0.7470	1,348,964	99.8%
農水産品 (n=645)	CASE1	0.10	-0.06	0.3970	148,533	31.3%
	CASE2	0.09	-0.35	0.4296	143,804	22.1%
	CASE3	0.04	-0.04	0.3946	148,434	32.0%
	CASE4	0.04	-0.28	0.4220	144,492	24.6%
林産品 (n=556)	CASE1	0.61	-1.09	0.3571	169,733	33.7%
	CASE2	0.39	-1.75	0.4210	160,631	22.6%
	CASE3	0.17	-0.65	0.2600	181,893	40.4%
	CASE4	0.09	-1.70	0.3556	169,684	21.3%

※CASE1・2：交通量配分による所要時間，CASE3・4：純流動調査の物流時間で推計

※CASE1・3：ロジットモデルに経済規模を考慮，CASE3・4：ロジットモデルに経済規模を考慮しない

4) 今後の課題

得られた課題は下記の通りであり、今後より精緻に検証していくことが必要である。

- 有効データサンプル数が少ないほど再現性が低くなるため、より多くのサンプル数を確保することが可能なビッグデータ（例、企業間取引データ等）の活用を検討していく必要がある。
- 全地域で1つのパラメータを推定しているため、再現性の地域差が大きくなってしまう。よって、地形・ネットワーク形状・物流施設の配置状況等から地域別にパラメータを推定し、再現性についてさらに詳細に検証していく必要がある。

(参考文献)

- 1) 国土交通省：全国貨物純流動調査，<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/butsuryu06100.html>.
- 2) 国土交通省：貨物地域流動調査，<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/ryuudou-chousa/ryuudou-chousa.html>
- 3) Davydenko, I. Y., Tavasszy, L. A. and de Blois, C. J. : Modeling interregional freight flow by distribution systems, 13th WCTR, 2013.

⑤ 「モビリティ・マネジメントに関する研究」

1) 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。

2) 研究の成果

a. 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26年7月25日～26日にかけて北海道帯広市において第9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（44本）、口頭発表（9本）、特別セッションの3部門で構成（かっこ内は第9回JCOMMにおける発表件数）されている。

本研究では、ポスター発表部門にて、京都市における「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦に関して「小学校における「歩くまち・京都」プロジェクト ～モビリティ・マネジメント教育の継続的・広域的展開に向けて～」と、「対面式によるコミュニケーション・アンケートを実施したモビリティ・マネジメント」の2本の発表を行った。会議では、MMと健康（医工連携）、MMを後押しする政策・制度などを題材とした活発な意見交換がなされた。

b. 日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会における討議など

日本モビリティ・マネジメント会議の実行委員会に参画し、上述の第9回ならびに平成27年度に東京で開催される第10回の運営方法や、JCOMMマネジメント賞、プロジェクト賞、デザイン賞、技術賞の審査支援などを行うなど、MMの普及によってモビリティや環境の改善を進めることにより、社会貢献に寄与することを目指した。

(2) 調査研究情報発信事業

①情報化月間シンポジウム「本格的な人口減少社会における自治体・地域のあり方」

・日時：平成26年10月9日（木）13時30分～17時00分

・場所：ホテルグランヴィア京都

我が国の人口は2060年には約87百万人まで減少すると推計されており、地方から大都市圏への人口流出や少子化に歯止めがかからなければ、現在ある約1800の自治体のうち半数が消滅する可能性があると言われている。こうした中、多くの自治体や地域では、財政の悪化、集落の消滅など様々な問題が顕在化しつつある。これら背景を踏まえ、平成26年度は、「本格的な人口減少社会における自治体・地域のあり方」をテーマとしてシンポジウムを開催した。

シンポジウムの前半では、2名の方から講演をいただいた。それぞれ県知事及び市長を務められたあるいは現在任期中である方であり、本格的な人口減少社会を迎え、税収の減少、地域活力の低下、公共施設の老朽化、行政サービスの維持確保など数多くの問題に直面する自治体や地域がどのような経営方針や地域政策をもって、これらの問題に取り組み、解決していけばよいのかについて、ご自身の経験や取り組みの紹介をベースにお話しいただいた。

後半のパネルディスカッションでは、講演頂いたお二方に加えて、実務として地域活性化や定住推進から人口減少に取り組まれている2名を加えて、取組紹介ののち、地方の自立とそのためのアイデアについて様々な観点からご意見・アドバイスをいただいた。

その結果、国、自治体、大学、民間企業等から149名の参加を賜り、非常に有意義なシンポジウムであったとの声を多数いただいた。

<プログラム>

講演Ⅰ 「人口減少社会と自治体経営の視点」

講師：片山 善博氏（慶應義塾大学教授／前鳥取県知事／元総務大臣）

講演Ⅱ 「既成概念を乗り越えて、自立した地域をつくる」

講師：牧野 光朗氏（長野県飯田市市長）

パネルディスカッション 「人口減少時代を生き抜くために」

オーガナイザー：

秀島 栄三氏（名古屋工業大学大学院教授）

パネリスト：

片山 善博氏（慶應義塾大学教授／前鳥取県知事／元総務大臣）

鎌塚 康史氏（奈良県十津川村復旧復興対策室長）

塩見 直紀氏（半農半X研究所代表）

牧野 光朗氏（長野県飯田市市長）

(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

創設十年目の平成 26 年度は第 10 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

近藤 勝直（システム科学研究所 副会長、流通科学大学名誉教授）・・・委員長

朝倉 康夫（東京工業大学大学院 教授）

倉内 文孝（岐阜大学大学院 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）

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 50 歳未満の方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》：2011 年 9 月から 2014 年 8 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

・2014 年 8 月・・・公募の開始（HP の掲載、IP メールでの発信）

・2014 年 9 月・・・公募の〆切（9 月 19 日）

・2014 年 10 月・・・選考会の開催

・2014 年 11 月・・・第 10 回米谷・佐佐木賞の授賞式

4) 選考結果

《研究部門：2名》

井料 隆雅 神戸大学大学院 工学研究科 教授

研究題目；「交通システムのダイナミクスを理解し制御するためのデータ活用理論」

加藤 浩徳 東京大学大学院 工学系研究科 教授

研究題目；「交通インフラ整備の都市・地域の生産性に与える影響に関する研究」

《学位論文部門：1名》

柳沼 秀樹 東京大学大学院 工学系研究科 特任助教

学位論文題目；「都市鉄道混雑緩和のための頻度ベース経路配分モデルならびに駅構内歩行者挙動モデルの開発」

5) 授賞式

◇ 日時：平成26年11月28日（金） 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（研究部門）の挨拶
- ・ 受賞者（学位論文部門）の挨拶と受賞講演
- ・ 研究報告講演（山田忠史：第9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>

近畿圏広域地方計画推進資料作成業務
長浜市観光統計調査委託業務

近畿地方整備局
長浜市

<交通政策関係>

近畿圏における都市鉄道のあり方に関する調査
常時観測道路交通データの収集・加工方法の改良業務
時間データの加工・整理等業務
WEBを活用したパーソントリップ調査に関する検証業務
近畿圏交通需要調査業務
交通結節点資料作成作業
交通量推計・分析作業
京都府南部地区整備効果資料作成業務
京都市域他道路整備効果調査分析業務
兵庫県南部地域道路網調査業務
田辺西バイパス交通量調査等業務
国道42号他交通量調査等業務
交通状況調査業務
近畿圏における生活交通の運行等に対するモニタリング実施等業務
佐賀国道管内交通特性分析外業務
「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進、京都のまちにふさわしい公共交通検討調査及びロードプライシングをはじめとした自動車流入抑制策の検討業務
「スローライフ京都」大作戦推進業務(その1)
「スローライフ京都」大作戦推進業務(その2)
「お茶の京都」回遊システム構築に向けた基礎調査業務
「森の京都」回遊システム構築に向けた基礎調査業務
京丹波三和線臨時生活関連施設整備業務委託
管内一円 道路企画調査業務委託
国道482号地域自主戦略交付金(小規模改築)業務委託
小倉西舞鶴線 臨時生活関連施設整備業務委託
管内一円(宇治淀線)広域幹線アクセス街路整備1(街路調査)業務委託
管内一円(向島宇治線)道路企画調査業務委託
国道178号 道路企画調査業務委託
青谷地区都市計画道路青谷線予備設計業務委託
滋賀県道路交通量推計調査および道路網検討業務委託
栗東信楽線他単独道路改築交通量推計業務委託
道路整備効果等資料作成業務
阪神高速道路の将来交通量推計手法に関する検討業務
信頼性等を考慮した都市高速道路の便益検討業務
阪神高速道路交通行動実態調査業務
モバイル端末向け道路情報提供・安全運転支援アプリ改良補助業務
本四道路交通量検討業務
本四道路ETC走行データ集計業務
本四道路における将来交通量検討業務
しまなみ自転車利用台数計測業務
祇園祭後祭復活に伴う検証・検討業務
VICs情報提供による社会経済効果の推計業務

国土交通省鉄道局
国土技術政策総合研究所
国土技術政策総合研究所
国土技術政策総合研究所
近畿地方整備局
近畿地方整備局
近畿地方整備局
近畿地方整備局京都国道事務所
近畿地方整備局京都国道事務所
近畿地方整備局兵庫国道事務所
近畿地方整備局紀南河川国道事務所
近畿地方整備局紀南河川国道事務所
近畿地方整備局和歌山河川国道事務所
近畿運輸局
九州地方整備局佐賀国道事務所
京都市
京都市
京都市
京都府
京都府
京都府南丹土木事務所
京都府山城北土木事務所
京都府丹後土木事務所
京都府中丹東土木事務所
京都府山城北土木事務所
京都府山城北土木事務所
京都府丹後土木事務所
城陽市
滋賀県
滋賀県南部土木事務所
神戸市
阪神高速道路(株)
阪神高速道路(株)
阪神高速技研(株)
阪神高速技研(株)
本州四国連絡高速道路(株)
本州四国連絡高速道路(株)
本州四国連絡高速道路(株)
本州四国連絡高速道路(株)
(公財)祇園祭山鉾連合会
(一財)道路交通情報通信システムセンター

<地域社会政策関係>

小学生の生活習慣とアレルギー調査データ入力業務

滋賀県立小児保健医療センター

<その他>

名古屋市地方創生戦略への提言策定業務

K党

3. 会 議

・平成26年度 第1回 理事会

日 時 平成26年5月30日（金）10:00～10:30
場 所 ホテル日航プリンセス京都
出 席 理事15名中出席12名
監事 2名中出席 2名
議 事 通常総会に附議すべき事項の検討

・平成26年度 通常社員総会

日 時 平成26年5月30日（金）10:30～11:45
場 所 ホテル日航プリンセス京都
出 席 会員38名中出席36名（内、表決委任者18名）
議 事 第一号議案 平成25年度事業報告に関する事項
第二号議案 平成25年度収支決算に関する事項
第三号議案 平成26年度事業計画に関する事項
第四号議案 平成26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 役員選任に関する事項
第七号議案 米谷・佐佐木基金の平成25年度事業報告に関する事項
第八号議案 米谷・佐佐木基金の平成26年度収支予算に関する事項
第九号議案 その他

以上九議案について原案どおり承認可決した。

・平成26年度 第2回 理事会

日 時 平成26年5月30日（金）11:45～12:00
場 所 ホテル日航プリンセス京都
出 席 理事13名中出席10名
監事 2名中出席 2名
議 事 第一号議案 理事会役員を選出に関する事項
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26年度 第3回 理事会【書面会議】

日 時 平成26年9月1日（月）
出 席 理事13名の同意
議 事 第一号議案 コンプライアンス規程に関する事項

第二号議案 コンプライアンス担当理事の任命に関する事項
以上二議案について原案どおり承認可決した。

・平成26年度 第4回 理事会【書面会議】

日 時 平成26年12月17日（水）

出 席 理事13名の同意

議 事 第一号議案 臨時総会の開催に関する事項

以上一議案について原案どおり承認可決した。

・平成26年度 臨時社員総会

日 時 平成27年1月20日（火）

場 所 （一社）システム科学研究所会議室

出 席 会員36名中出席33名（内、表決委任者23名）

議 事 第一号議案 定款の改定に関する事項

第二号議案 公益目的支出計画の変更に関する事項

第三号議案 その他

以上三議案について原案どおり承認可決した。

・平成26年度 第5回 理事会

日 時 平成27年3月26日（木）11:00～12:15

場 所 （一社）システム科学研究所会議室

出 席 理事13名中出席8名

監事 2名中出席2名

議 事 第一号議案 平成27年度事業計画に関する事項

第二号議案 平成27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27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 入退会に関する事項

第六号議案 平成27年度理事及び監事の人事に関する事項

第七号議案 その他

以上七議案について原案どおり承認可決した。

4. 会員および役員

・ 会 員

会員は 法人 5 名 個人 33 名である。

会 員 名 簿

(平成 27 年 4 月 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 公益財団法人 関西交通経済研究センター 一般財団法人 関西情報センター 京都電子計算株式会社 三菱東京UFJ銀行 京都支店	代表理事 岩城 吉信 会 長 野村 明雄 会 長 森下 俊三 代表取締役社長 小崎 寛 支 店 長 苅谷 聡	

種 別	会 員 氏 名	現 職
個 人	浅井加寿彦 朝倉康夫 野光三 飯田恭敬* 位高光司 石倉理有之 井上矩男 岩本康正 上村正美 大西英雄 大渊克己 大矢正樹 男山倫夫 川崎雅史 久保田隆三 熊本光隆 小藤勝直 近藤勝直 坂野登 坂本破魔雄 塚口博司 土井勉 並川滋 西井和夫 西村清 野村康彦 林勝巳 藤本英子 蓮花一己 卷上安爾 松尾武夫 森津秀夫 轟明眞一郎	一般社団法人システム科学研究所 専務理事 東京工業大学教授 京都大学名誉教授 京都大学名誉教授 日新電機株式会社 顧問 株式会社堀場製作所 開発本部エンジニアリングセンター自動車テレビカメラ設計部製品技術担当マネージャー 福山大学教授 公益財団法人 都市活力研究所 顧問 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 元 オムロン株式会社 SSB品質環境部部長 大日本土木株式会社大阪支店 技術部長 京都大学教授 春日製紙工業株式会社 代表取締役会長 京都大学名誉教授 弥生コンサルタンツ株式会社 代表取締役 流通科学大学名誉教授 京都大学名誉教授 元 株式会社管制オムテス 代表取締役 立命館大学教授 大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授 元 財団法人阪神高速道路管理技術センター 理事長 流通科学大学教授 税理士 元 株式会社日建設計シビル 代表取締役会長 株式会社エイト日本技術開発 取締役 常務執行役員 京都市立芸術大学教授 帝塚山大学教授 立命館大学名誉教授 株式会社ハイテクノ 取締役 流通科学大学教授 環境創造 代表取締役

*印は顧問

・役員

理事 13名 監事 2名である。

役員名簿

(平成27年4月1日現在)

理事

役職	氏名	現職
会長*	野村 康彦	元 株式会社日建設計シビル 代表取締役会長
副会長*	近藤 勝直	流通科学大学名誉教授
専務理事*	浅井 加寿彦	
理事	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 SSB品質環境部部長
	男山 倫夫	大日本土木株式会社大阪支店 技術部長
	川崎 雅史	京都大学教授
	熊本 博光	京都大学名誉教授
	田中 行男	一般財団法人 関西情報センター 専務理事
	塚口 博司	立命館大学教授
	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

*印は代表理事

監事

役職	氏名	現職
監事	並川 滋 土井 勉	元 財団法人阪神高速道路管理技術センター 理事長 大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授