

公益財団法人 豊田都市交通研究所 研究成果報告会

2022年度 研究活動概要

研究部長 安藤良輔

2023年7月4日（火）
豊田産業文化センター小ホール



目次

- 1 第2次(2018～2022)中期ビジョン
- 2 2022年度(5年目)研究テーマ一覧(配布)
- 3 評価指標を用いた評価結果
- 4 2022年度研究活動の総評
- 5 第3次(2023～2027)中期ビジョンについて

サステイナブルなモビリティ社会の実現

交通施策
への反映

実践的な研究

研究の前提(考慮すべき社会的背景)

(超高齢社会、人口減少社会、情報化社会、自動化社会、
低炭素社会、共働(市民・企業市民参画)・共助社会)

暮らしを支える交通

視点 公共的な交通サービス
居住地環境整備
過疎地域対策
交通弱者対策
交流促進
健康・生きがい

都市空間を創出する交通

視点 都心環境整備
立地適正化
都市部の移動円滑化
道路空間再配分
観光

重点課題 交通の安全・安心

基礎データの蓄積と活用(安全・安心、人の動き、物の動き)

1-1.第2次
(2018-2022)
中期ビジョン
(研究員:10人体制)

1-2.第2次(2018-2022)中期ビジョン

研究所の事業

(1)調査・研究事業:

政策につながる学術的かつ実践的研究の実施

(2)政策提言事業

研究成果に基づく政策の提言

(3)情報発信・交流事業

国内外への研究成果の発信・先進的知見の収集と発信

2. 2022年度研究テーマ一覧(配布)

- ① 研究員：8.9人
- ② 自主研究9件（2021年度：8件）+受託研究9件（2021年度：12件）
- ③ 「暮らしを支える交通」:自主3+受託3;「都市空間を創出する交通」:自主1+受託0;「交通の安全・安心」:自主5+受託6
- ④ 当面の重点課題である「交通の安全・安心」の受託が6件にもなり、受託の半分以上を占めており、依然として社会的に需要の多い課題であることが裏付けられる。
- ⑤ 本日の報告
 1. コロナ禍影響調査から見えてきた市民生活と市民活動～「市民活動」の次のステージ～（高桑主任研究員）→3年間続いたコロナ禍で出てきた課題を念頭に
 2. 歩車分離信号の効果に関する研究（穆主任研究員）→交通安全対策の可能性を評価する
 3. 高齢ドライバーの運転モニタリングデータを用いた運転評価の試み（山岸主席研究員）→超高齢社会においてさらなる有効な対策を探る

3. 評価指標を用いた評価結果

役割	評価指標	16-18平均	19年度	20年度	21年度	2022年度
① 広義の都市交通の研究	1) 外部学会誌・論文集等で発表した査読付き論文数	17.3	2 3	1 2	1 8	14
	2) 上記を除くその他学会・協会等で発表した論文数	20.7	1 9	2 2	1 4	17
	3) 論文賞等の受賞件数	0.7	1	3	1	0
	4) 競争的研究資金の獲得件数[科研費]	1.3	2	4	4	4
	競争的研究資金の獲得件数[その他]	3	4	1	2	5
② 交通まちづくりの推進	5) 市(地域)への政策提案件数	9	1 1	1 4	1 4	8
	6) 受託研究の受注件数	18	1 9	1 9	1 2	9
	7) 地域に関わる研究テーマの件数	21.7	2 6	2 7	2 0	15
	8) 地域活動への貢献[委員・大学等講師](人・件)	39.3	3 6	3 6	3 9	32
	[講演](回)	26.7	3 4	1 0	1 4	7
③ 世界への情報発信と貢献	9) 国際会議での論文発表件数	14	1 6	4	5	2
	10) 国際セミナー・シンポジウムの開催回数	0.3	0	0	0	0
	11) 国際的な調査プロジェクトの実施(件)	0.3	1	1	2	2
	12) 機関紙・年報の定期発行(回)	5	5	5	5	5
	13) シンポジウム・報告発表会・講習会・セミナー等の開催回数, イベント出展回数	14	1 6	1 0	1 4	14
	14) 各種行事記録集の発行:種類	1.7	3	2	3	2
	15) マスコミの露出度:報道・出演回数	9	5	2	2	6

4. 研究活動の総評

総括1: 査読付き論文数が前年度比で減少したものの、論文の総件数は概ね前年度と同水準に維持できた。また、競争的研究資金の獲得に力を入れた結果、獲得件数の増加に繋がられた。

総括2: 受託研究や地域に関わる研究テーマが継続的に減少していることから政策提案は減少となったが、過去の政策提案の「ジコゼロ大作戦」が実を結び実践段階に入ってきた。次年度以降は、第3次中期ビジョンに基づき研究成果を活用した社会貢献への取り組みを強化することで研究所の成長を目指していく。

総括3: マスコミの露出度が、新型コロナウイルス感染症の前の水準に戻ったことが研究所のプレゼンスの向上に繋がっており、研究員の大きな励みになった。各指標における件数の減少は研究員の欠員が原因となっていることから、研究所の実績と魅力に関わる情報発信を強化し人材の獲得を目指していく。

5-1. 第3次中期ビジョンについて

【背景と目的】

SDGsやDX、コロナ禍など社会情勢は大きく変化しており、財務もいまだ厳しい状況にあるなか、行政・トヨタ自動車（株）など官民との緊密な関係を保ちながら、研究所の能力を最大限に引き出し、社会からの要請に応えるべく研究成果を地方都市の課題解決や、まちづくりにつなげていく。

【研究所の役割と基本姿勢・事業】

- ・役割：広義の都市交通の研究、交通まちづくりの推進、世界への情報発信と貢献
- ・基本姿勢：先駆的な研究にチャレンジし、サステイナブルなモビリティ社会実現に貢献する研究所
- ・事業：調査・研究事業、政策提言事業、情報発信・交流事業

5-2. 第3次中期ビジョンについて：領域

研究の前提（考慮すべき社会的背景）

超高齢社会、人口減少社会、情報化（自動運転・DX）社会、脱炭素社会、共働・共助・共生社会、安全社会

基礎データの蓄積と活用

研究領域①＜まちと暮らしを支える交通＞

～すべての人々の社会活動を支えるまちと交通の実現～

方針①：地域を支える交通の実現

方針②：つながりを強める交通の実現

方針③：魅力あふれる都心をつくる交通の実現

方針④：未来に誇れる交通空間の実現

方針⑤：活力ある地域をつくる交通の実現

研究領域②＜交通の安全・安心＞

～すべての人々の安全を支える交通の実現～

方針⑥：誰1人亡くならない交通の実現

方針⑦：人々を元気にする交通の実現

方針⑧：誰1人取り残されない交通の実現

実践的
な研究

方針⑨：山村共生をつくる交通の実現

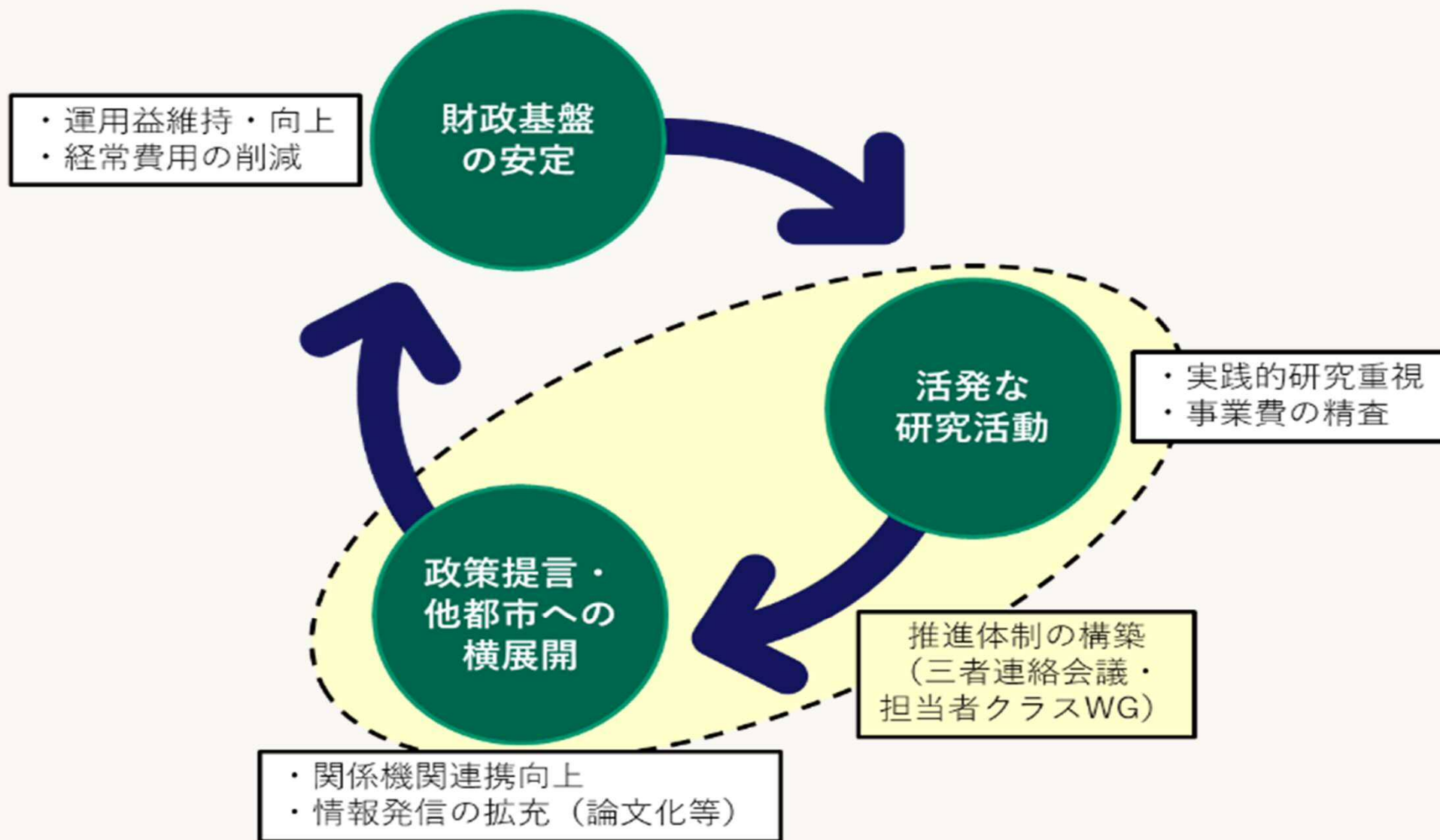
方針⑩：住み続けられる強靱な地域をつくる交通の実現

交通政策への反映

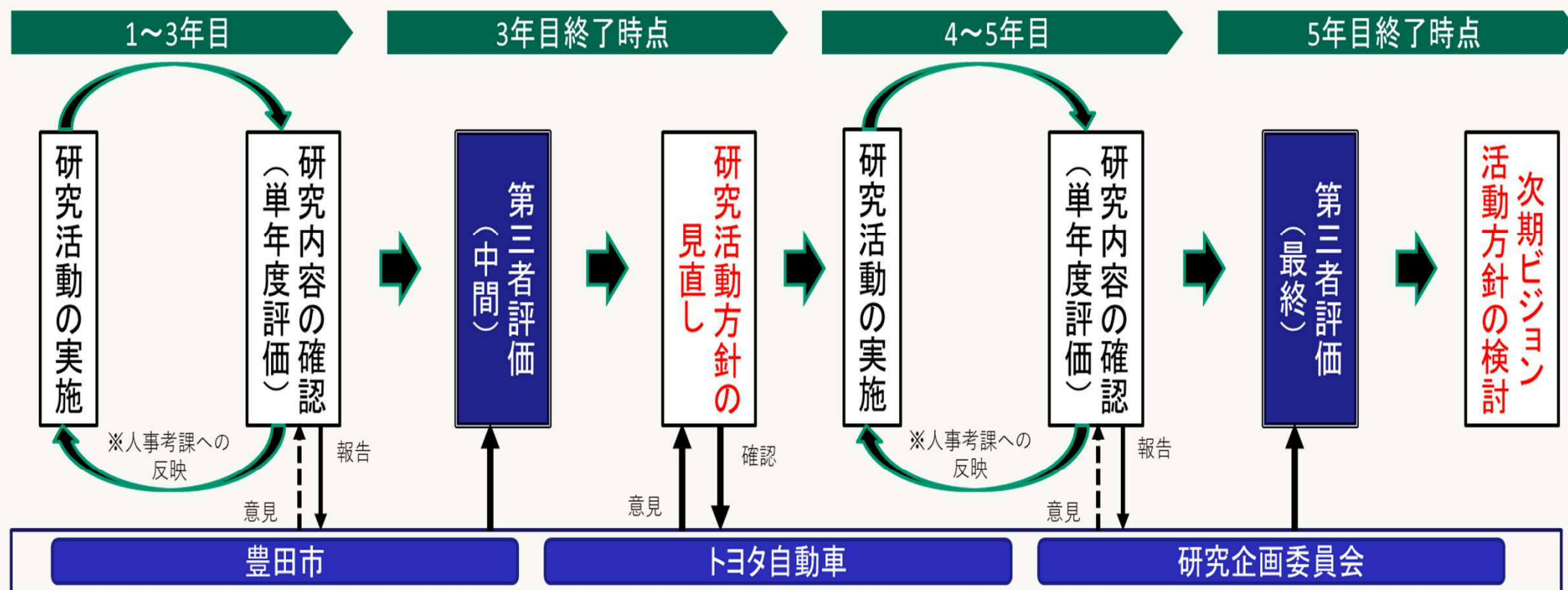
サステイナブルなモビリティ社会の実現

5-3. 第3次中期ビジョンについて: マネジメント

全体の流れ・好循環のイメージ



5-4. 第3次中期ビジョンについて：評価の仕組



(中間・最終)
評価指標

役割	あるべき姿	評価指標	評価基準 (最終年次)
広義の都市交通の研究	地域の課題や社会ニーズを的確に捉え、活発な研究活動がなされている	研究領域のカバー率 (政策提言・査読付き論文発表を実施した方針数)	①暮らし領域：7方針 ②安全領域：5方針
交通まちづくりの推進	関係機関との緊密な連携のもと、研究成果を社会貢献に結びつけている	事業化に至った政策提言・研究所主導の研究の件数	①政策提言：2件 ②研究所主導の研究：4件
世界への情報発信と貢献	情報発信が研究の発展や事業化の広がりにつながっている	情報発信が起点で共同研究・他都市への横展開に発展した件数	①共同研究：20件 ②横展開：2件

ご清聴どうもありがとうございました。