

組織名	公益財団法人豊田都市交通研究所
-----	-----------------

1 組織概要

所在地	愛知県豊田市元城町3-17
TEL	0565-31-7543
FAX	0565-31-9888
URL	https://www.ttri.or.jp/
e-mail	res-manager@ttri.or.jp
設立	1991年3月1日
設置都市等	豊田市(外郭団体)
代表者	理事長 太田稔彦

2 組織動向

(1) 沿革

設置経緯	1993年3月に豊田市をフィールドとしてわが国の地方都市の交通問題について実践的な研究を行うという趣旨で、豊田市が「都市交通問題研究会」を改組しトヨタ自動車(株)などの民間企業と共同し愛知県認可の財団法人として設立。2010年4月には公益財団法人として愛知県より認定を受ける。
見直しの動向	2007年に豊田市・トヨタ自動車と本研究所の三者で研究所のあり方検討会を設け、平成21年からの10年間を見据えた「中期ビジョン」を策定 2017年に平成30年度からの5年間を見据えた「新中期ビジョン」を策定
役割(2021年時点)	1.広義の都市交通の推進 2.交通まちづくりの推進 3.世界への情報発信と貢献

(2) 組織体制

設置形態(択一)	<input type="checkbox"/> 自治体の内部組織 <input type="checkbox"/> 常設の任意団体(提言等を行う会議体型の団体も含む) <input checked="" type="checkbox"/> 公益法人(財団法人・社団法人) <input type="checkbox"/> 大学の附置機関 <input type="checkbox"/> 広域連合 <input type="checkbox"/> その他(具体的に:)
常勤職員数	15人
うち常勤研究員数	8人
非常勤研究員数	0人
専門性確保に関する特徴(複数選択可)	<input checked="" type="checkbox"/> 専門的な知識を有した研究員の採用 <input checked="" type="checkbox"/> 外部有識者の活用(研究員として採用した者を除く) <input checked="" type="checkbox"/> 大学・非営利活動法人等と連携した研究の実施 <input checked="" type="checkbox"/> 設置市の企画部署と連携した研究の実施 <input checked="" type="checkbox"/> 設置市の関係部署と連携した研究の実施 <input type="checkbox"/> その他(具体的に:) <input type="checkbox"/> 特に行っていない
庶務体制	専属職員1名、豊田市およびトヨタ自動車からの出向者4名により運営
市民参加、外部連携	大学・民間・行政職員により構成される研究企画委員会等を開催するなどし、主に自主的に取り組む研究に対する助言を受けたり、共同研究を推進したりしている。また、研究員を講師役に「まちべん」という市民参加型の勉強会を毎月開催している。

(3)会計		
会計規模※人件費・間接費(オフィス賃借料、水道光熱費等)は含まない		
2021年度予算	50,359 千円	
2020年度決算	28,123 千円	
2019年度決算	38,637 千円	
自治体の内部組織以外の団体の場合の事業活動収入の主な内訳(多い順に選択)	順位	収入種別
	1位	基本財産運用収入
	2位	事業収入
	3位	
	4位	
自治体の内部組織の場合の事業活動収入の主な内訳(多い順に選択)	順位	収入種別
	1位	
	2位	
	3位	
	4位	

3 活動動向

(1)活動実績	
定期刊行物	<ul style="list-style-type: none"> ・まちと交通(年4冊) ・豊田都市交通研究所年報(年1冊) ・研究成果報告会開催記録(年1冊)
(2)活動のマネジメント状況	
ア テーマ決定 (複数選択可)	<input checked="" type="checkbox"/> 設置市からの要請 <input checked="" type="checkbox"/> 外部有識者等からの助言・示唆 <input checked="" type="checkbox"/> 貴団体・組織で、設置市の総合計画等に明記された重要課題から選択 <input checked="" type="checkbox"/> 貴団体・組織で自ら発案 <input type="checkbox"/> その他(具体的に:)
イ 情報発信 (複数選択可)	<input checked="" type="checkbox"/> 設置市の議員や幹部職員に、報告や提言を行う <input checked="" type="checkbox"/> 設置市の関係部署に、報告や提言を行う <input checked="" type="checkbox"/> 設置市の庁内の広範囲に、成果物を配布する <input checked="" type="checkbox"/> 報告会を実施する <input checked="" type="checkbox"/> 日常的活動を、HP・メールマガジン・ニュースレター等で周知する <input type="checkbox"/> その他(具体的に:) <input type="checkbox"/> 特に行っていない
ウ 活動の評価とその反映 (複数選択可)	<input type="checkbox"/> 設置市の行政評価制度により評価を受けている <input checked="" type="checkbox"/> 運営委員会等、貴団体・組織の運営に関わる機関から評価を受けている <input checked="" type="checkbox"/> 外部有識者から評価を受けている <input checked="" type="checkbox"/> 報告会・アンケート等の機会を設けて、評価を受けている <input type="checkbox"/> その他(具体的に:) <input type="checkbox"/> 特にそういう機会はない

4 特記事項

研究員の業務分担	<ul style="list-style-type: none"> ・受託研究業務の実施 ・自主研究業務の実施 ・成果報告・アピールのための取り組み実施 ・関係機関等主催委員会への参加
研究員の専門性育成の手立て	<ul style="list-style-type: none"> ・学会会議への参加推奨 ・定期勉強会の開催 ・セミナー等への参加推奨
研究員のキャリアパス等	<ul style="list-style-type: none"> ・博士学位の取得 ・技術士の取得
その他	

5 2021年度に実施した調査研究

調査研究名	調査研究の概要
<p>コロナ禍が豊田市の都市交通に与える影響のモニタリング</p>	<p>豊田市の公共交通の利用実態、主要幹線道路における自動車交通量及び渋滞状況を整理し、豊田市の特徴について考察を行った結果、公共交通利用者の回復が鈍化していることや道路交通量が減少傾向にあることが整理された。また、個人の意識及び行動の変化について、意識調査を実施した結果、豊田市における買い物頻度の将来的な減少予測や同居家族以外との会話頻度の低下などが明示された。市内主要事業所に対しても調査を行い、従業員の通勤や業務移動の状況、リモートワークの実施状況、売上傾向、生じた課題等を把握した。さらに、市内物流の多数を占めるトヨタ自動車の流通変化等の実態も把握した。</p>
<p>地方都市でのMaaS導入が高齢者に与える価値の多角的評価</p>	<p>2040年には、豊田市の65歳以上の人口割合が29.6%に達すると推計される中、MaaSといった新たなモビリティサービスの活用による交通サービス問題の解決に期待が寄せられている。本研究では、拳母地区の65歳以上の高齢者を対象に実施した調査を基に、電車、バス及びタクシーの乗り放題プランに対する購入意向モデルを構築し分析した結果、1点目として、バス停や鉄道駅までの距離が長い人、歩行可能距離が短い人及びバス電車タクシーのみの利用者に利用意向がみられた。2点目に、乗り放題プランに対する購入意向は、購入金額が月3万円の場合に大きく低下し、ほぼすべてのMaaSプランにおける効用値がマイナスとなり、現実的な設定になりにくいことがわかった。3点目として、プラン利用意向のある人には外出や会話の促進がみられた。</p>
<p>リアルタイム情報に基づく平面交差点信号制御システム最適化に関する研究</p>	<p>令和2年度に平面交差点に対するリアルタイム情報に基づいた平均遅延時間の最小化を目指す信号制御アルゴリズムを構築したが、渋滞発生時の対応方法や激しい交通流量変化の場合等の条件下においてもアルゴリズムを検証する必要性があり、その対応を行った。また、豊田市の東新町の2つの交差点で交通調査を行い、交通流量とMODERATOで制御している信号時間のデータを用いて、構築したアルゴリズムと実際に行っているMODERATOの効果を比較し、検証を行った。</p>
<p>駅前大型店舗閉店に伴う豊田市中心部の流動変化の把握</p>	<p>令和3年9月30日に豊田市駅に隣接する松坂屋豊田店が閉店し豊田市中心部の流動にどのような影響をもたらすのか等に関心が集まっていた中、豊田市民を対象にアンケート調査を行った。定期的に松坂屋豊田店を訪れていた人の約6割が閉店により豊田市駅周辺の来訪頻度が減少したこと、代替の利用店舗として市外の店舗を利用している人が約3割であることが明らかになった。また、令和2年度から実施したWiFiパケットセンサに加え、回遊をより多く捕捉できるBluetoothパケットセンサの機能を実装し、2種類のセンサで回遊行動の分析を試みた。</p>
<p>地方都市におけるこれからの「みち」の在り方に関する基礎的研究</p>	<p>本研究は、「みち」に求められる価値や維持管理の在り方について、特に地方に住む道路利用者側の意識を紐解くことで、地方都市におけるこれからの「みち」の在り方について考察を行った。アンケートから、居住地の環境がみちの価値に影響を与え、特に道路空間の質や維持管理の質、道路利用者の多さが安全・安心の価値に影響を与えてことや、道路維持管理の重要性についてもっとも維持管理を行うべきであると住民に考えられている道路は中心市街地の幹線道路であり、対照的に維持管理の重要性が相対的に低いのは中山間地域の幹線道路ということが示された。</p>
<p>歩行者優先意識の定着促進に資する地域活動方策</p>	<p>豊田市では当研究所が実施した調査の成果を受けて「とまってくれてありがとう運動」はじめ、歩行者優先運転の啓発施策を展開している。本研究ではその効果を検証するとともに「歩行者を優先するクルマのまち豊田」のブランディングにつながる提言を目指した。</p>
<p>高齢運転者を対象としたテレマティクス自動車保険の社会受容性に関する実証的研究</p>	<p>先進的自動車保険(テレマティクス保険、ドラレコ特約付き保険等。以下、「先進的保険」という。)を利用している高齢者を対象としたインタビュー調査を実施し、自動車保険が運転行動の改善につながる効果、自動車保険の利用に関する課題及び自動車保険が高齢者の運転寿命を延ばす可能性等を把握した。また、先進的保険の非利用者を対象としたアンケート調査により、先進的保険の利用意向に影響を与える要因を明らかにし、非高齢者と比較した高齢者利用意向の特徴も把握した。さらに、今後、高齢運転者が先進的保険に乗り換えて安全な自動車運転に転じるような活動の参考資料もまとめた。</p>
<p>空間構造と利用者心理を踏まえた安全・安心な自転車通行空間整備方策に関する研究</p>	<p>本研究では、過年度研究及び既往研究から明らかとなっている道路の空間構造や利用者特性からみた通行空間別の自転車車道通行率(通行率の高さ=安心の高さ)並びに通行位置別の事故の発生及び被害程度(事故リスクの低さ=安全の高さ)を加味した、自転車通行空間の評価モデルを構築した。また、構築した評価モデルを豊田市に適用することで、安全・安心の観点からみた適正な自転車通行空間の整備方策を提言した。</p>