

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		
2022年度予算	43,181 千円	
2021年度決算	27,529 千円	
2020年度決算	27,388 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	
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	

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"/> 設置市の市内の広範囲に、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 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 2022年度に実施した調査研究

調査研究名	調査研究の概要
コロナ禍が地方都市の都市交通に与える影響のモニタリング	主に交通実態、地域イベント・市民活動実態、暮らしの実態についてJARTIC渋滞統計データ、愛知県交通事故データ、本事業において実施した意識調査データ等を活用し整理した。結果、コロナ禍において出会い頭事故、追突事故に特徴的傾向があること、社会福祉法人が主催する活動の回数は概ね戻りつつあるものの、子育て関連の活動は停滞したままであること、市民活動が増えた方は、通勤・通学、業務等の頻度が大きく減少し、趣味娯楽等の頻度がコロナ禍前より上昇していること、在宅勤務実施者は男性、30-64歳の方に多く、実施日に外出をしない傾向にあること、コロナ禍で公共交通以外の手段に転換した方の中で、女性は戻る意思が低いこと、他方、バスの買い物目的の手段分担率はコロナ禍前より増加していること、中心市街地の来訪頻度が近年も変わらず低下したままであることを明らかにした。
利用者の個人差を考慮した高齢者のMaaSに対する社会受容性に関する調査研究	MaaS利用に関する高齢者のデジタル・ディバイドの実態や解決策を整理した。また、国内外で実施されているMaaS先進事例の報告資料から、高齢者に関する課題を整理したうえ、高齢者にとって利用しづらい点を整理した。そして、当研究所の自主研究によるWEBアンケート結果に適用できる利用者の個人差を考慮した行動分析モデルを構築し、愛知県豊田市民のMaaS利用意向の影響要因を把握した。

<p>高齢運転者を対象とした経路探索アルゴリズムの開発</p>	<p>警察庁が公開している交通事故オープンデータを用いて、デジタル道路地図の「ノード」及び「リンク」を対象とした事故箇所の紐づけ方法を構築したうえ、自動車の走行経路を対象とした事故リスクの計算方法を提案した。また、ドライバーへのWEBアンケート調査を実施し、市販されているカーナビの問題点、事故リスクの低い経路探索に向けた要件を把握しながら、高齢者への事故リスク情報の提供方法などを検討した。</p>
<p>豊田市駅前大型商業施設の開業による回遊行動への影響に関する研究</p>	<p>WiFiパケットセンサ、および、スマホ位置情報提供サービス等のデータを分析した。その結果、T-FACEのA館リニューアルオープン後、TM若宮駐車場等周辺施設の来訪者数は回復傾向が見られることや、来訪者の個人属性としては60～70歳代が減少し20～40歳代が増加している可能性があることなどの知見が得られた。また、WEBアンケートにより豊田市民等から、豊田市中心部(駅周辺)で充実した時間を過ごすための行動プランを募集した。</p>
<p>豊田市における歩車分離信号の効果に関する研究</p>	<p>豊田市内にある歩行者交通安全上の課題のある交差点を事例に、歩車分離信号を導入した際の効果を検証した。結果、系統制御の交差点に歩車分離信号を導入する際には、オフセットだけでなく歩行者青時間を入れる現示におけるタイミングも検討すべきであること、歩行者交通量が多い(500人/時間以上)場合には、隣接する複数の交差点に同時に歩車分離信号を導入することで平均遅延時間が短くなる可能性があることを示した。</p>
<p>ライダー視点のバイク事故防止～その課題と対策検証～</p>	<p>コロナ禍の中、「三密」を回避できる手軽なレジャーとして需要が高まっている「バイク」に着目し、その事故防止に向けた課題と対策検討を行った。結果、バイクの購入層は、「初めて買う20歳代」と「昔乗っていてリターンした50歳代」が多く、特に40～60歳代の中高年層が突出していること、全体の重傷・死亡事故件数は減少傾向を示す一方、バイク関連の重傷・死亡事故割合はコロナ禍に入り増加傾向を示していることを明らかにした。また、課題と想定された「高齢リターンライダー」のヒヤリ運転に着目し、対策検討を行った。</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>致死率の高い「人对車両事故」の抑止をめざし、豊田市が取組んでいる「歩行者保護モデルカー活動」「とまってくれてありがとう運動」等の施策評価をするとともに、無信号横断歩道での停止率が高い長野県など他都市との実態や運転者意識の比較をしながら、豊田市ならではの「クルマのまちブランド」を前面に押し出す効果的な啓発活動の方向性を検討した。その結果、豊田市の取組みが一定の効果を上げていることを明示し、歩行者優先を文化として定着させるための意識啓発の方向性を提示した。</p>
<p>これからの「生活道路」空間マネジメントに関する研究</p>	<p>これまでの生活道路対策、なかでも広く普及するゾーン30の整備傾向に主眼を置き、これからの豊田市における安全・安心かつ持続可能な「生活道路」空間マネジメントに関する基礎的な考察を行った。結果、(1)とくに物理デバイスといった安全施策の普及を見据えるうえで道路管理者が関与しやすい状況を創出していくことが重要であること、(2)その観点において、住民側からの発意によって整備がなされることが有効である可能性が高いこと、(3)既にゾーン30が整備されている近隣地域など、整備を身近に感じる地域でより住民発意が生じやすいこと、(4)ゾーン30の住民発意を促すうえでは、直接的な効果である安全・安心の向上を訴えるだけでなく、それ以外の副次的な観点にも言及することが重要であることを明らかにした。</p>
<p>高齢ドライバーの人間特性と運転行動を考慮した危険事象の推定</p>	<p>高齢者運転特性データベース(DAHLIA-DB)を用いた回帰分析や構造解析の結果、高齢ドライバーの急減速事例に着目した危険事象の発生件数を推定し、危険事象と要因間の関係性を示した。また、データ収集期間や時期の観点から、予測やモデル作成のための運転モニタリング手法についての知見を得た。</p>