

# 第 2 回 JSTE シンポジウム

## セッション聴講者数・アンケート調査の集計結果

### (概要版)

#### 目 次

1. 第 2 回 JSTE シンポジウム参加者の概要	1
2. 第 2 回 JSTE シンポジウムのアンケート集計結果	3
2.1 所属機関の種類	3
2.2 所属機関の都道府県	4
2.3 会員種別	5
2.4 本年度(令和 2 年度)の交通工学研究発表会の参加の有無	5
2.5 シンポジウム開催を知った方法	6
2.6 セッションの満足度	7
2.7 今後のセッションに対する希望テーマ	12
2.8 講演資料の Web ページによるダウンロードについて	13

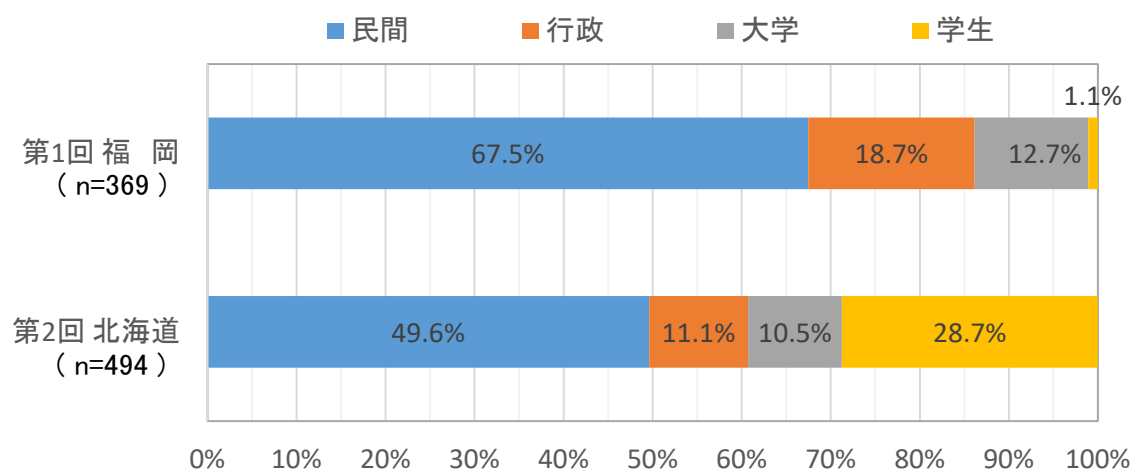
## 1. 第2回 JSTE シンポジウム参加者の概要

### (1)参加者数の概要

- ・第2回の全参加者は494名、第1回に比べて1.34倍の増加。
- ・主な増加者は、無料参加の学生、特別招待券利用者。
- ・第2回参加者の構成については、民間が約5割、学生が約3割。
- ・第2回の有料参加者は、減少(60名程度減)。

単位：[人]

	民間	行政	大学	学生	合計		有料参加者
						内:特別招待券利用	
第1回 福岡	249	69	47	4	369	57	312
第2回 北海道	245	55	52	142	494	100	252
第2回/第1回	0.98	0.80	1.11	35.50	1.34	1.75	0.81



## (2)第2回の各セッション聴講者数

- ・2日間で述べ、1,704名の聴講者(1日目：887名、2日目：817名)。
- ・全体セッションの聴講者は201名で、第1回の全体セッション(聴講者216名)と同程度。

第2回JSTEシンポジウム(北海道)第1日目【2020年12月3日(木)】セッション別Web聴講者数(関係者除く)										
時間		【第1会場】4F講堂	人数		【第2会場】4F研修室403	人数		【第3会場】3F研修室305	人数	3会場合計
12:00 ～ 13:30		全体セッション <会場 1F小ホール>								201
13:45 ～ 15:25	A-1	(株)ドーコン 「北海道における次世代モビリティのあり方①～自動運転時代を見据えた生産空間での次世代モビリティの方向性～」	89	A-2	平面交差の計画・設計・制御の研究 『『平面交差の計画と設計 基礎編』の課題、徹底討議！』	93	A-3	(株)片平新日本技研 「高速道路の幾何構造 一黎明期から自動運転の時代へ」	66	248
15:40 ～ 17:20	B-1	(一社)北海道開発技術センター 「北海道における次世代モビリティのあり方②～北海道型MaaSの方向性～」	101	B-2	自主研究・二段階横断施設の適用性に関する研究 「二段階横断施設の導入指針とわが国での普及に向けた課題・解決策」	75	B-3	(株)福山コンサルタント 「複合都市再生事業における工事中交通マネジメントのあり方」	55	231
17:30 ～ 19:10	C-1	JSTEシンポジウム運営小委員会 「新型コロナウイルス感染症対策による道路交通への影響」	75	C-2	研究企画小委員会 「受託研究・共同研究がつくる交通工学研究会の“研究力”」	45	C-3	道路の交通容量とサービスの質に関する研究 『『つかう時代』において道路の計画設計が目指すべきもの』	87	207
第2回JSTEシンポジウム(北海道)第2日目【2020年12月4日(金)】セッション別Web聴講者数(関係者除く)										
9:30 ～ 11:10	D-1	日本工営(株) 「建設コンサルタントから見た将来の地域交通のあり方提言」	85	D-2	生活道路に関する検討小委員会 「さあ、雪国でもはじめよう！生活道路対策におけるデバイスの使い方」	48	D-3	ラウンドアバウト技術指針出版小委員会 「日本のラウンドアバウト最前線～導入事例の経緯と特徴～」	82	215
12:20 ～ 13:00	E-1	(株)道路計画 「交通問題解決に向けた画像解析の現状と今後の展開」	83	E-2	交通事故リスクを活用した交通マネジメントに関する研究グループ 「交通事故リスクを活用した交通マネジメント」	59	E-3	自転車通行を考慮した交差点設計の手引小委員会 「自転車通行環境の良し悪しは“交差点”で決まる2020」	66	208
14:00 ～ 15:40	F-1	(株)建設技術研究所 「転換期を迎えた地域交通の今後を考える～地域が抱える課題とその処方箋について～」	73	F-2	【合同企画】資格委員会・交通技術研究小委員会・交通工学ハンドブック改訂小委員会 「交通工学研究会は道路交通分野の技術者を、どうバックアップしようとしているのか？」	44	F-3	パシフィックコンサルタンツ(株) 「活用段階に入った人流データ、センシングデータの『いま』」	77	194
15:50 ～ 17:30	G-1	(株)長大 「地方部のスマートシティ化とモビリティ」	64	G-2	道路安全診断 自主研究委員会 「生活道路対策における道路安全診断とETC2.0プローブデータの試行適用」	56	G-3	(株)オリエンタルコンサルタンツ 「自動運転の社会実装を踏まえた今後の課題と留意点Part2」	80	200

集計方法：事務局がWeb参加リストにより、各セッション会場の聴講者数をカウント(最大数)

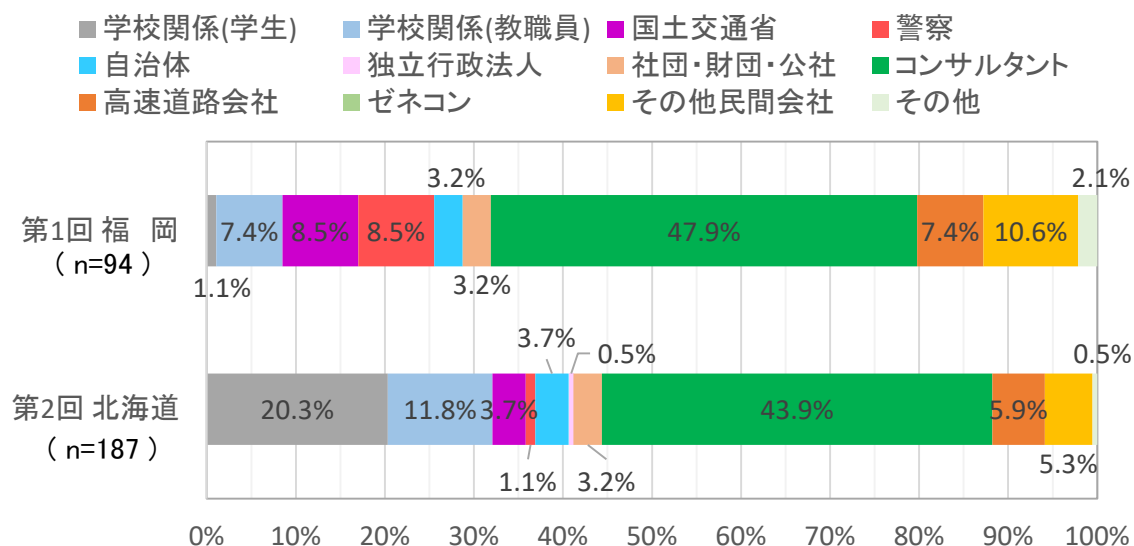
## 2. 第2回 JSTE シンポジウムのアンケート集計結果

アンケート集計は、シンポジウム参加者の約 37.9%に当たる 187 名のアンケート回答者の回答結果から行った。なお、今回のアンケート調査は、交通工学研究会 HP での Web アンケートとし、シンポジウム終了後の一定期間も、アンケート調査を実施した。

開催地	所属機関別	参加者数 [人]	全体比 [%]	回答者数 [人]	全体比 [%]	回収率 [%]
第1回 福岡	民間他	249	67.5%	65	70.7%	26.1%
	行政	69	18.7%	19	20.7%	27.5%
	大学	47	12.7%	7	7.6%	14.9%
	学生	4	1.1%	1	1.1%	25.0%
	第1回 全体	369	100.0%	92	100.0%	24.9%
第2回 北海道 (Web)	民間他	245	66.4%	110	119.6%	44.9%
	行政	55	14.9%	17	18.5%	30.9%
	大学	52	14.1%	22	23.9%	42.3%
	学生	142	38.5%	38	41.3%	26.8%
	第2回 全体	494	133.9%	187	203.3%	37.9%

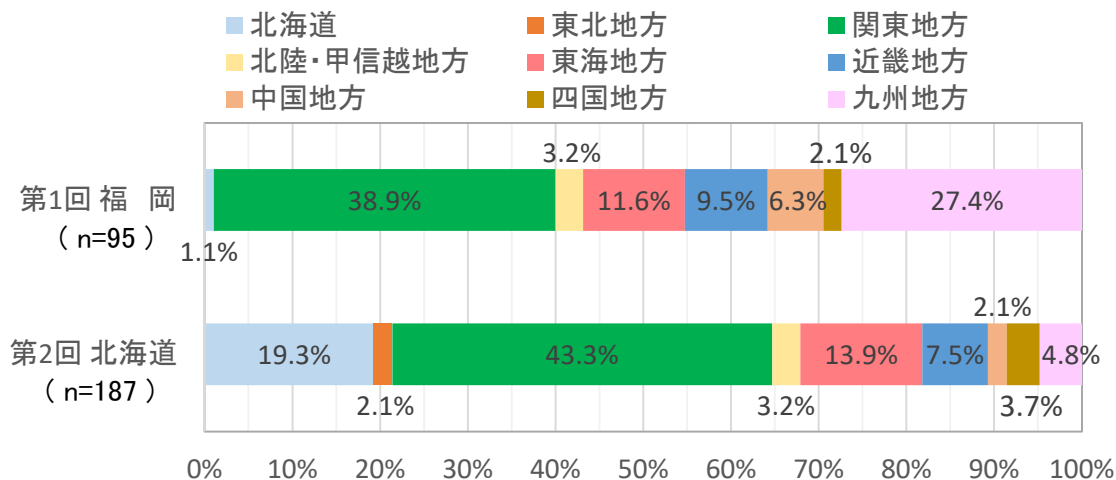
### 2.1 所属機関の種類

- ・ 第1回と同様にコンサルタントの回答割合は最も多い(43.9%)。
- ・ 次いで、学生、教職員の回答割合が多い(学生 20.3%、教職員 11.8%)。



## 2.2 所属機関の都道府県

- ・ 東京都からの参加者の回答(32.6%)を含む関東地方からの参加者の回答が多い(43.3%)。
- ・ 開催地の地方，都道府県の回答割合が高くなる傾向(第1回:九州 27.4%(福岡 16.8%)，第2回:北海道 19.3%)。



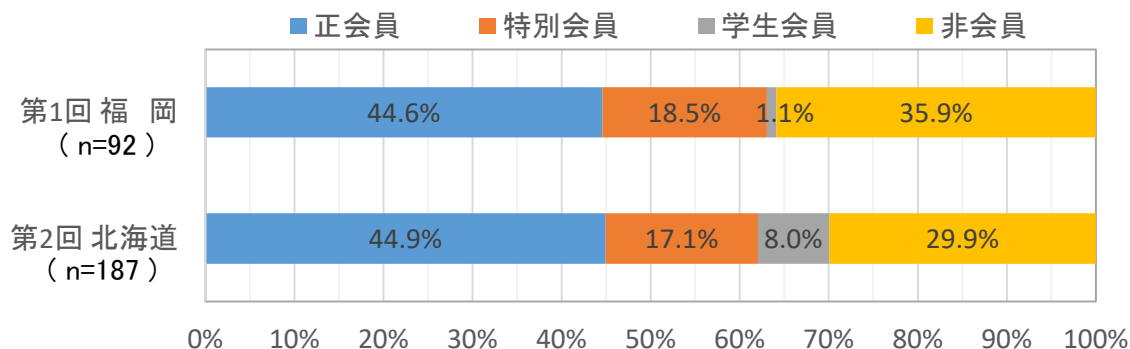
地方名	都道府県名	第1回 福岡	第2回 北海道
北海道	北海道	1	36
東北地方	宮城県	0	3
	岩手県	0	1
関東地方	東京都	29	61
	神奈川県	1	4
	埼玉県	2	4
	茨城県	3	5
	千葉県	2	7
北陸・甲信越	新潟県	3	6
東海	愛知県	11	26
近畿地方	滋賀県	2	4
	大阪府	5	9
	兵庫県	2	1
中国地方	広島県	5	1
	岡山県	1	2
	島根県	0	1
四国地方	愛媛県	2	2
	高知県	0	4
	徳島県	0	1
九州地方	福岡県	16	8
	熊本県	6	0
	大分県	2	1
	長崎県	1	0
	宮崎県	1	0
		95	187

※表中の都道府県：アンケート回答者の都道府県のみ抽出

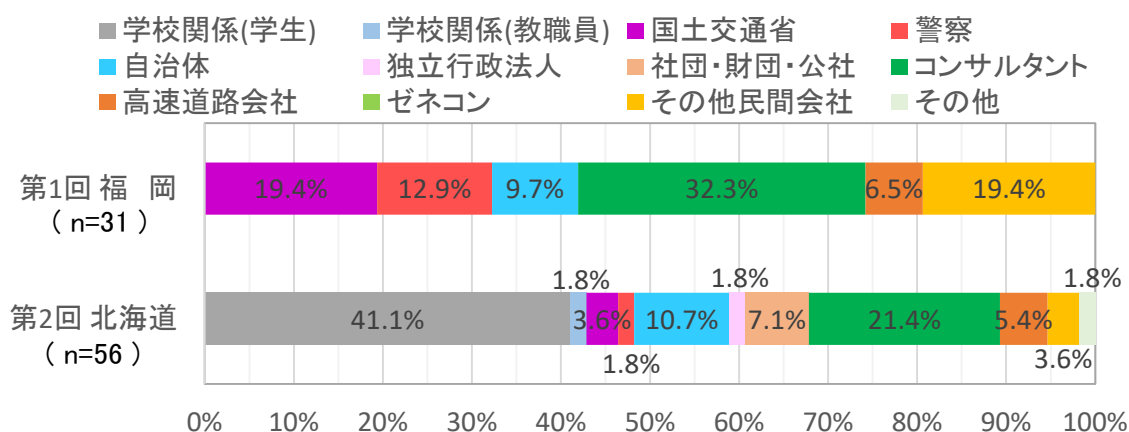
## 2.3 会員種別

- ・ 正会員の回答割合が約 5 割(44.9%)。これは、第 1 回と同様の傾向。
- ・ 非会員回答者の所属機関の構成比をみると、学生が約 4 割(41.1%)。これは、無料の学生参加者が増加したためと考えられる。
- ・ その他、非会員回答者の構成比については、コンサルタントが約 2 割(21.4%)、自治体が約 1 割(10.7%)と多い。これは、第 1 回と同様の傾向。

### ■会員種別

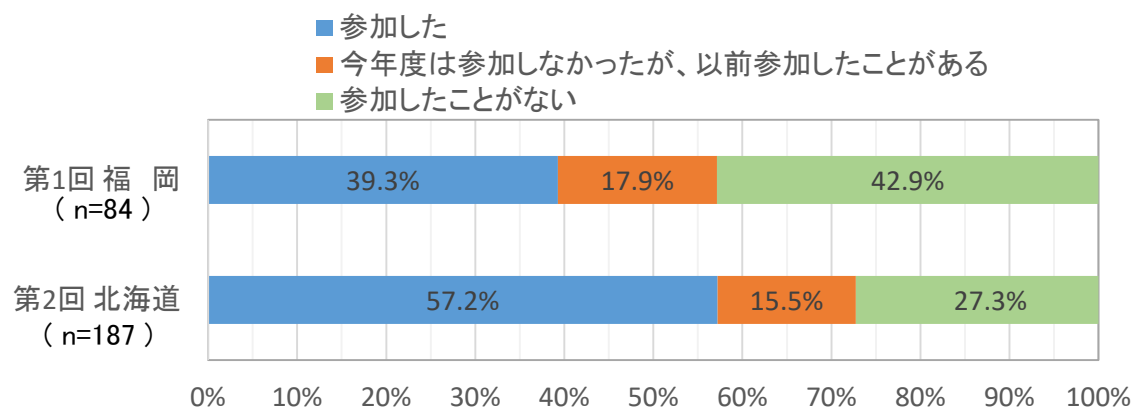


### ■非会員の所属機関の種類



## 2.4 本年度(令和 2 元年度)の交通工学研究発表会の参加の有無

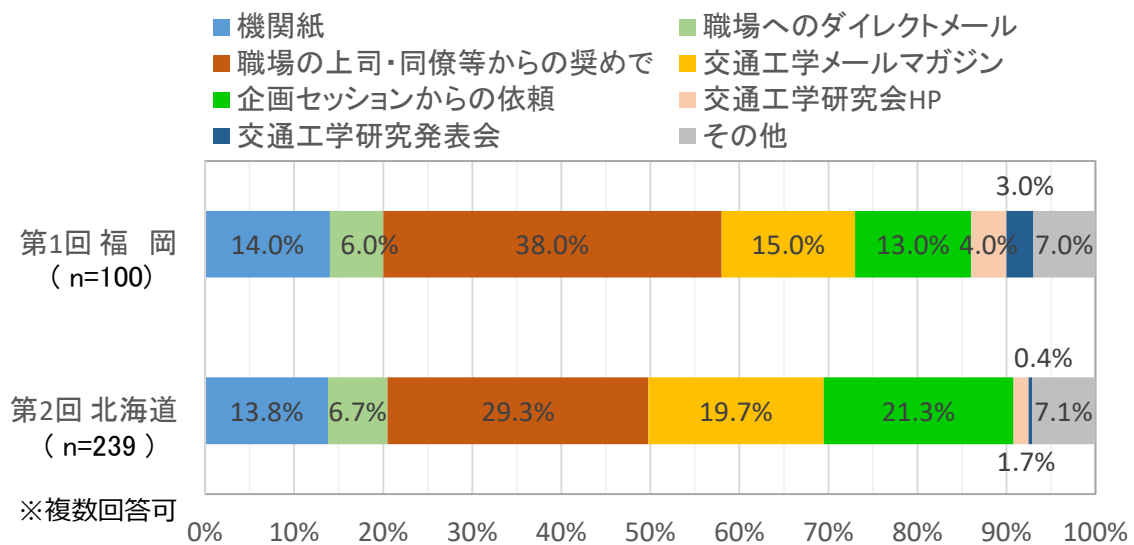
- ・ 回答者の約 6 割(57.2%)が、本年度の研究発表会にも参加。



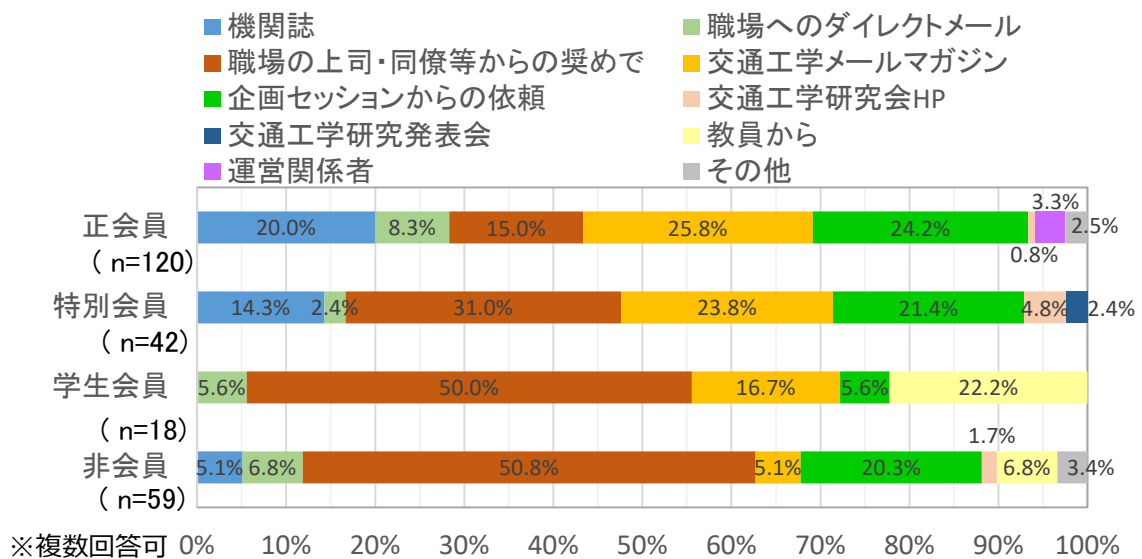
## 2.5 シンポジウム開催を知った方法

- ・ 最も多い開催を知った方法は、回答者の約3割(29.3%)を占める「職場の上司・同僚等からの勧めで」。これは、第1回と同様の傾向。
- ・ 第2回は、第1回と比べて、「企画セッションからの依頼(21.3%)」、「交通工学メールマガジン(19.7%)」の割合が高くなった。
- ・ 会員種別別にみると、学生、非会員は「職場の上司・同僚等からの勧めで」で開催を知る割合が高く、会員、特別会員は、「企画セッションからの依頼」、「交通工学メールマガジン」で開催を知る割合が高い。

### ■全回答者を対象としたシンポジウム開催を知った方法



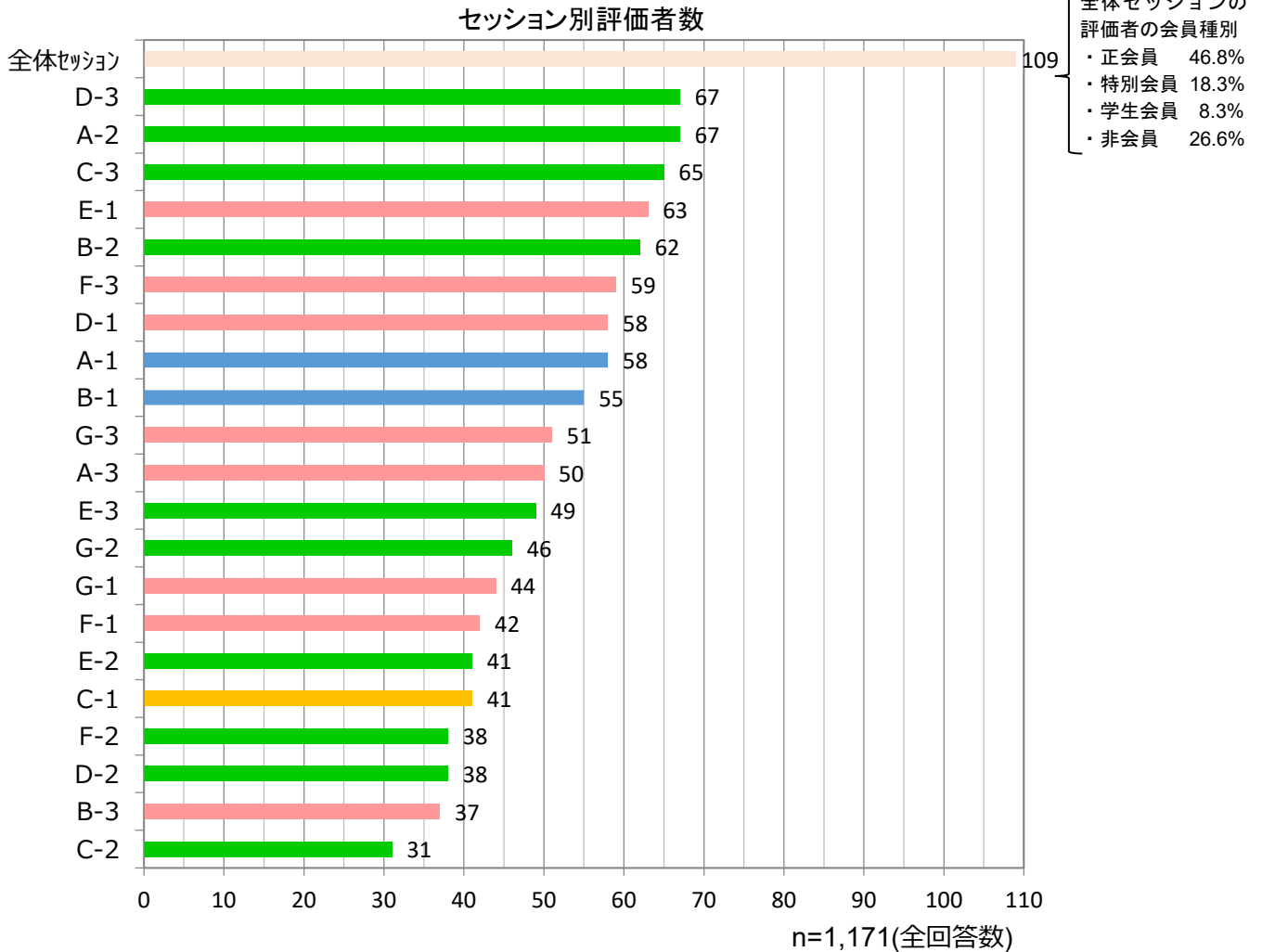
### ■会員種別シンポジウム開催を知った方法



## 2.6 セッションの満足度

### (1)セッション別評価者数(多い順)

- ・ 「全体セッション」の評価者数は、最も多い109名。
- ・ この評価者の構成比は、約5割(46.8%)が正会員、約3割(26.6%)が非会員。

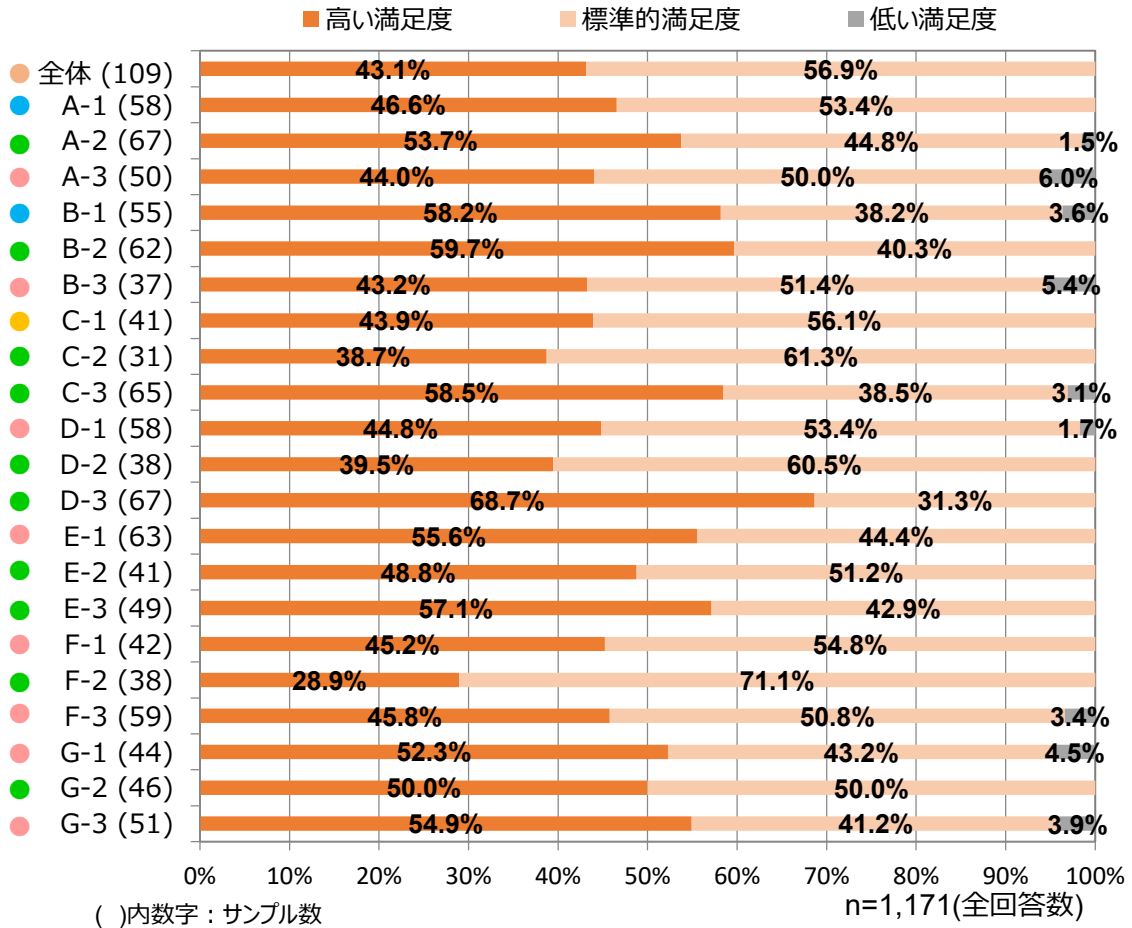


【第1会場】4F講堂	【第2会場】4F研修室403	【第3会場】3F研修室305
全体セッション <会場 1F小ホール>		
A-1 (株)ドーコン 「北海道における次世代モビリティのあり方①～自動運転時代を見据えた生産空間での次世代モビリティの方向性～」	A-2 平面交差の計画・設計・制御の研究 「『平面交差の計画と設計 基礎編』の課題、徹底討議！」	A-3 (株)片新日本技研 「高速道路の幾何構造 黎明期から自動運転の時代へ」
B-1 (一社)北海道開発技術センター 「北海道における次世代モビリティのあり方②～北海道型MaaSの方向性～」	B-2 自主研究・二段階横断施設の適用性に関する研究 「二段階横断施設の導入指針とわが国での普及に向けた課題・解決策」	B-3 (株)福山コンサルタント 「複合都市再生事業における工事中交通マネジメントのあり方」
C-1 JSTEシンポジウム運営小委員会 「新型コロナウイルス感染症対策による道路交通への影響」	C-2 研究企画小委員会 「受託研究・共同研究が促す交通工学研究会の『研究力』」	C-3 道路の交通容量とサービスの質に関する研究 「『つかう時代』において道路の計画設計が目指すべきもの」
D-1 日本工営(株) 「建設コンサルタントから見た将来の地域交通のあり方提言」	D-2 生活道路に関する検討小委員会 「さあ、雪国でもはじめよう！生活道路対策におけるデバイスの使い方」	D-3 ラウンドアバウト技術指針出版小委員会 「日本のラウンドアバウト最前線 ～導入事例の経緯と特徴～」
E-1 (株)道路計画 「交通問題解決に向けた画像解析の現状と今後の展開」	E-2 交通事故リスクを活用した交通マネジメントに関する研究グループ 「交通事故リスクを活用した交通マネジメント」	E-3 自転車通行を考慮した交差点設計の手引小委員会 「自転車通行環境の良し悪しは“交差点”で決まる2020」
F-1 (株)建設技術研究所 「転換期を迎えた地域交通の今後を考える ～地域が抱える課題とその処方箋について～」	F-2 【合同企画】資格委員会・交通技術研究小委員会・交通工学ハンドブック改訂小委員会 「交通工学研究会は道路交通分野の技術者を、どうバックアップしようとしているのか？」	F-3 パンフィックコンサルタンツ(株) 「活用段階に入った人流データ、センシングデータの『いま』」
G-1 (株)長大 「地方部のスマートシティ化とモビリティ」	G-2 道路安全診断 自主研究委員会 「生活道路対策における道路安全診断とETC2.0プローブデータの試行適用」	G-3 (株)オリエンタルコンサルタンツ 「自動運転の社会実装を踏まえた今後の課題と留意点Part2」



## (2)セッション別評価結果

- 各セッションとも、9割以上は「標準的満足」以上の評価であった。
- 「全体セッション」の評価は、標準的満足以上の評価となり、約4割(43.1%)が高い満足度。

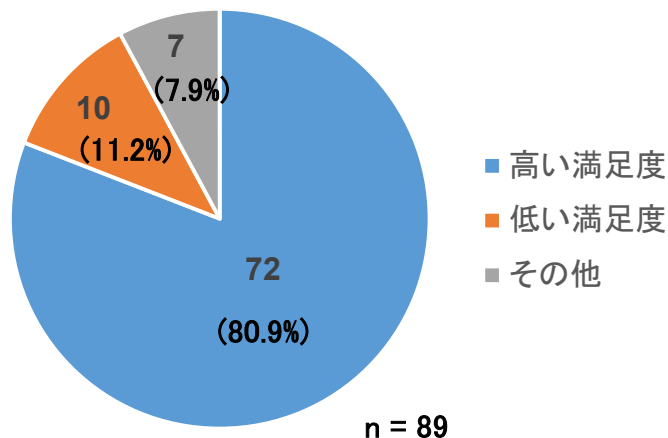


【第1会場】4F講堂		【第2会場】4F研修室403		【第3会場】3F研修室305	
全体セッション <会場 1F小ホール>					
A-1	(株)ドーコン 「北海道における次世代モビリティのあり方①～自動運転時代を見据えた生産空間での次世代モビリティの方向性～」	A-2	平面交差の計画・設計・制御の研究 「『平面交差の計画と設計 基礎編』の課題、徹底討議！」	A-3	(株)片平新日本技研 「高速道路の幾何構造 一黎明期から自動運転の時代へ」
B-1	(一社)北海道開発技術センター 「北海道における次世代モビリティのあり方②～北海道型MaaSの方向性～」	B-2	自主研究・二段階横断施設の適用性に関する研究 「二段階横断施設の導入指針とわが国での普及に向けた課題・解決策」	B-3	(株)福山コンサルタント 「複合都市再生事業における工事中交通マネジメントのあり方」
C-1	JSTEシンポジウム運営小委員会 「新型コロナウイルス感染症対策による道路交通への影響」	C-2	研究企画小委員会 「受託研究・共同研究がつくる交通工学研究会の“研究力”」	C-3	道路の交通容量とサービスの質に関する研究 「『つかう時代』において道路の計画設計が目指すべきもの」
D-1	日本工営(株) 「建設コンサルタントから見た将来の地域交通のあり方提言」	D-2	生活道路に関する検討小委員会 「さあ、雪国でもはじめよう！生活道路対策におけるデバイスの使い方」	D-3	ラウンドアバウト技術指針出版小委員会 「日本のラウンドアバウト最前線 ～導入事例の経緯と特徴～」
E-1	(株)道路計画 「交通問題解決に向けた画像解析の現状と今後の展開」	E-2	交通事故リスクを活用した交通マネジメントに関する研究グループ 「交通事故リスクを活用した交通マネジメント」	E-3	自転車通行を考慮した交差点設計の手引小委員会 「自転車通行環境の良し悪しは“交差点”で決まる2020」
F-1	(株)建設技術研究所 「転換期を迎えた地域交通の今後を考える～地域が抱える課題とその処方箋について～」	F-2	【合同企画】資格委員会・交通技術研究小委員会・交通工学ハンドブック改訂小委員会 「交通工学研究会は道路交通分野の技術者を、どうバックアップしようとしているのか？」	F-3	パシフィックコンサルタンツ(株) 「活用段階に入った人流データ、センシングデータの『いま』」
G-1	(株)長大 「地方部のスマートシティ化とモビリティ」	G-2	道路安全診断 自主研究委員会 「生活道路対策における道路安全診断とETC2.0プローブデータの試行適用」	G-3	(株)オリエンタルコンサルタンツ 「自動運転の社会実装を踏まえた今後の課題と留意点Part2」

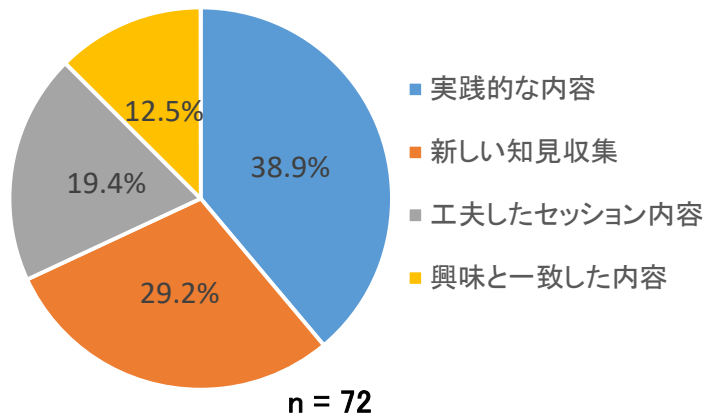
### (3)満足度評価の理由

- ・ 満足度理由の回答構成は、約 8 割が高い満足度の理由.
- ・ 高い満足度の理由としては、「実践的な内容(38.9%)」に関する理由が多く、次いで「新しい知見収集(29.2%)」, 「工夫したセッション内容(19.4%)」. これら理由は、第 1 回も同様.
- ・ 低い満足度の理由としては、約 6 割が「セッション内容の工夫」で、セッション内容に対する.
- ・ 2 番目の高い満足度の理由としては「最新の知見や動向」であり、新しい情報、知見などを知れたということであった.

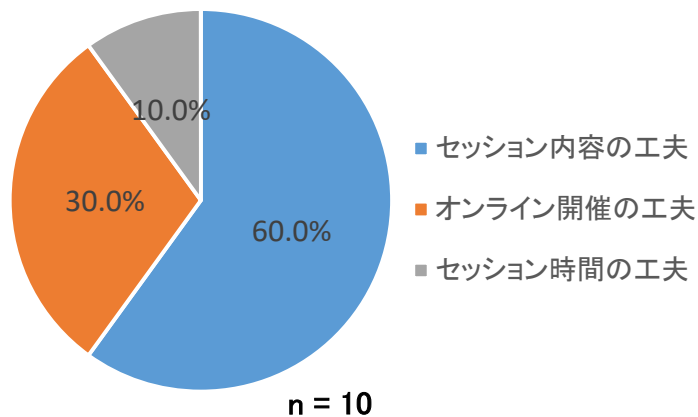
■ 満足度理由の回答構成



■ 高い満足度の主な理由



■ 低い満足度の主な理由



## ■高い満足の原因

分類	高い満足度の主な理由
実践的な内容	<p>事例が具体的であり、実務の参考となるため。</p> <p>色んな視点で議論され、今後の業務にもいかせそうだったため。</p> <p>実務に関わる内容が多く、業務の参考になることが多かったため、研究発表会よりも有意義と感じた。</p> <p>実務上の課題に直結した内容のため/実務とは少しかけ離れた内容のため。</p> <p>実務により近い。</p> <p>業務の参考となる講演は満足度が高い。</p> <p>具体的なフィールドで検討思想や対応策を議論するセッションは興味深かった。</p> <p>業務へ参考できるなど関連度合で記載いたしました。</p> <p>今後の業務等の参考になる情報や考え方を入手できた。</p> <p>業務に直結しそうなセッションは満足度が高い。</p> <p>今後の業務遂行に活かせる事例や考え方がしっかりと紹介されていたため。</p> <p>コンサルタントとして今後の業務との関わり合いが深い。</p> <p>内容が実践的であった。</p>
新しい知見収集	<p>具体的な事例、最新の知見、今後の展開を知ることができてよかった。</p> <p>新たな発見が得られたり、気になる点が解消できた。</p> <p>知りたい情報が知れたため。</p> <p>内容的に新しい知見が多くあったため。</p> <p>先進的な取組の話を知ることができたから。</p> <p>今まで知らなかったことを知ることができたから。</p> <p>新たな知見を得られてとても勉強になりました。</p> <p>最新の状況を把握することができたため。</p> <p>変革期にある我が国の交通問題とその方向性について理解を深めることができた。</p> <p>マニュアル改定の見込みや最新の事例がよくわかった。</p> <p>新たな知識を習得することができたため。</p> <p>現時点でのできること、課題が整理されており、今後交通工学研究会を筆頭として、どのように解決していくかの方向性が確認できたため。</p>
工夫したセッション内容	<p>ただ登壇者が発表するだけでなく討議が活発なものの満足度が高かった。</p> <p>課題に対して、講師の考えと改善方法がまとめられており、わかりやすかった。</p> <p>ディスカッションが豊富だったため。</p> <p>オンラインではあったが、多くの参加者による比較的活発な議論を知ることができたこと。</p> <p>初めて聞いた人でも理解できたから。</p> <p>発表内容が登壇者間の切り替えの際にしっかりと関係性(繋がり)が把握できるような手順で説明が行われていたため。</p> <p>密度の濃い内容と議論で勉強になったため。</p> <p>活発な議論が出来た。</p> <p>発表者の皆様のスライドや説明がとてもわかりやすく、各テーマに関する理解がとても深まったため、満足度は高いです。</p> <p>各セッションオンラインでも聴講者を飽きさせない工夫があり、日ごろの研鑽ならびにこのシンポジウムに対する準備に時間をかけていることが伺えた。</p>
興味と一致した内容	<p>自身の興味のある話が多かったため。</p> <p>興味のある分野での検討内容の紹介であったから。</p> <p>興味があり、有益な情報を得たため。</p> <p>非常に興味深い議論で勉強なった点。</p>

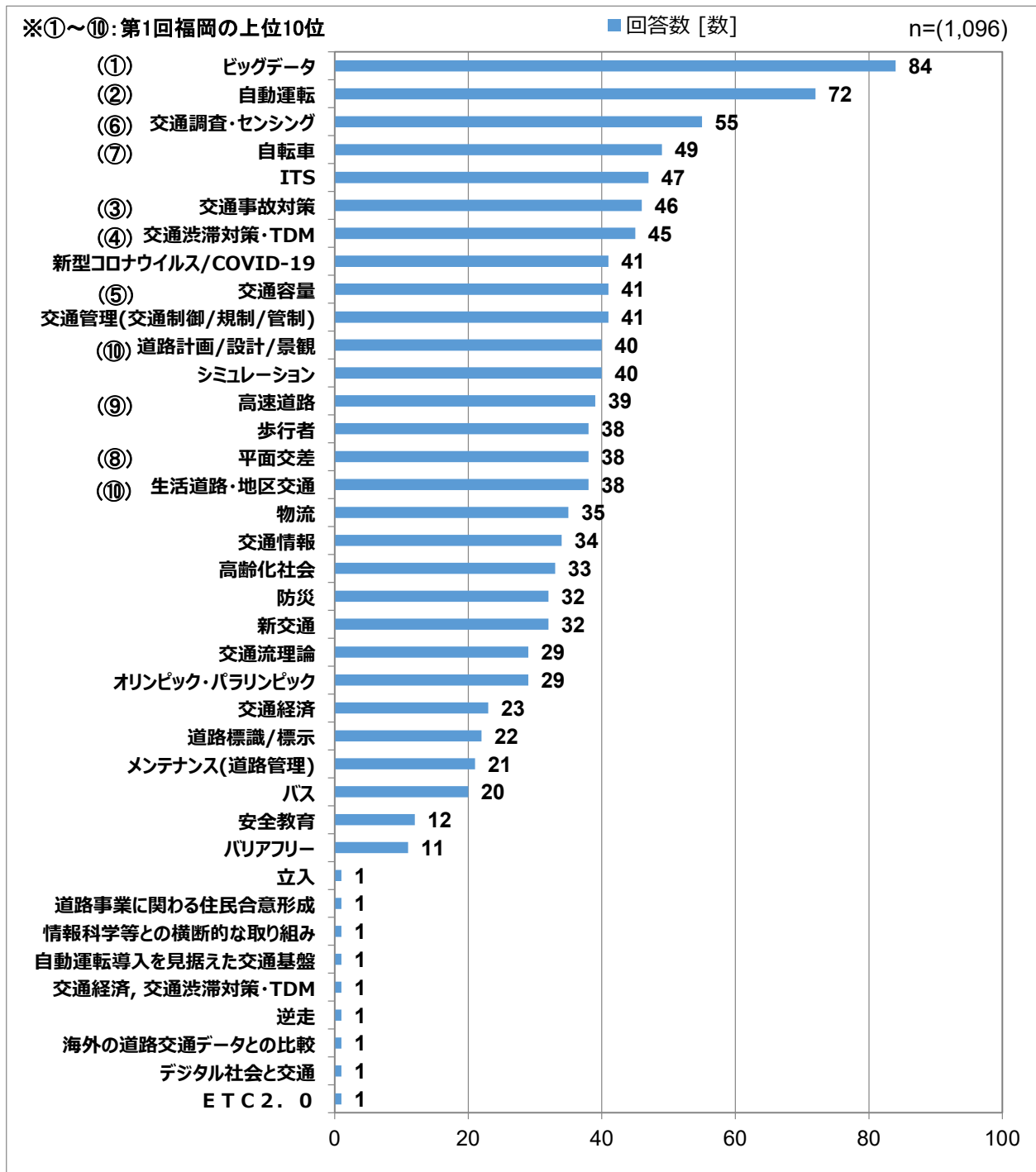
■低い満足の原因

分類	高い満足度の主な理由
セッション内容の工夫	<p>討議なのか紹介なのかが判然とせず、中途半端な内容であった。</p> <p>情報提供の方法に工夫が見られるとよい、単なるプレゼンテーションが多いと興味をそそられない。</p> <p>一方的な説明で、産官学色々な方の意見がきけなかった。</p> <p>テーマへの興味具合とセッションの内容充実が必要。</p> <p>セッションのタイトルと内容に乖離があるものは、満足度が低かった。</p>
オンライン開催の工夫	<p>オンラインの性格上、突っ込んだ話が聞けなかった。</p> <p>Zoomのため臨場感に欠けた。</p>
セッション時間の工夫	<p>質疑応答やディスカッションの時間がほとんどなく、一方通行で掘り下げの薄いセッションが多かった。</p>

## 2.7 今後のセッションに対する希望テーマ

・ 回答者が希望するテーマの上位 5 位は以下のとおりで、希望テーマの上位は第 1 回福岡の希望の概ね同じ傾向。

- ① ビックデータ
- ② 自動運転
- ③ 交通調査・センシング
- ④ 自転車
- ⑤ ITS



## 2.8 講演資料のWeb ページによるダウンロードについて

- ・ 回答者の約 8 割が講演資料をダウンロード。これは、第 1 回と同様の傾向。
- ・ また、回答者の約 7 割(66.8%)がプリントアウトかパソコンに保存。
- ・ 後述の「(問 9)ご意見」から、「ダウンロード予定/ダウンロードをした」も含めると、ほぼ全員の回答者が講演資料をダウンロードして活用したことになる。
- ・ 「(問 9)ご意見」から講演資料について、以下の希望があった。第 1 回も同様の希望があった。一発表に使用された資料が、ダウンロードできる資料以外にもあったため、他の資料もダウンロードできるとありがたい。

