第3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	3 回 JSTE シンポジウム参加者の概要 ・・・・・・・・・	1
2.第	3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	開催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	「参加申し込み時に」選択された参加方法 ・・・・・・	7
2.7	セッションの満足度 ・・・・・・・・・・・・・・	8
2.8	今後のセッションに対する希望テーマ ・・・・・・・・	16
2.9	講演資料の Web ページによるダウンロードについて ・・	17
3. ア	ンケート結果を踏まえた対応・・・・・・・・・・・・・・・	18
(実務	研究紹介セッション,若手技術発表セッション)	

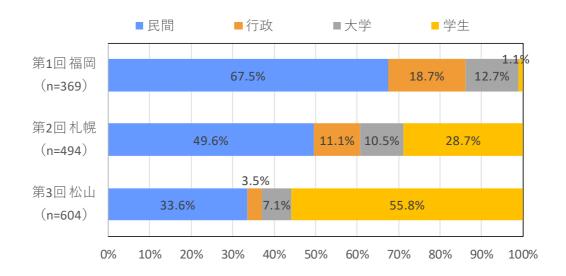
1. 第3回 JSTE シンポジウム参加者の概要

(1) 参加者数の概要

- ・ 第3回の全参加者は729名, 第1, 2回に比べてそれぞれ1.98倍, 1.48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(特に学生の増加が顕著).
- ・ 第3回参加者の構成は、学生が約5割、民間が約4割.
- 第3回の有料参加者は、増加(15名増)。
- ・ 民間,大学は会場参加の割合が高く,行政,学生はオンライン参加の割合が高い.

単位:[人]

						714	. [/\]
	民間	行政	大学	学生	合	計 内:特別招 待券利用	有 料 参加者
第1回 福岡	249	69	47	4	369	57	312
第2回 札幌	245	55	52	142	494	100	252
第3回 松山	278	57	53	341	729	114	267
第3回/第1回	1.12	0.83	1.13	85.25	1.98	2.00	0.86
第3回/第2回	1.13	1.04	1.02	2.40	1.48	1.14	1.06



(2) 第3回の各セッション聴講者数

- ・ 2日間で、延べ2,168名の聴講者(1日目:1,106名,2日目:1,062名).
- · 全体セッションの聴講者は250名で,第2回の全体セッション(聴講者201名)より増加.

単位:[人]

月日		セッション名		会場	型1 Web	立:[人] 合計
	A-1	地元セッション「地方都市における新しい道路交通施策のあり方」		50	60	110
	A-2	「スマートモビリティの今後の展開」	(株)長大	34	77	111
		全体セッション		135	115	250
	B-1	 若手技術者発表セッション「道路交通分野におけるビッグデータやAIの活用について」		52	73	125
12月2日	C-1	_		72	77	149
	B-2	「Maasの地域での展開手法」	八千代エンジニアリング(株)	31	37	68
	B-3	道路の交通容量とサービスの質に関する研究 「ボトルネックの交通現象と交通容量に関する既往知見の収集整理からわかってきたこと	44	63	107	
	C-2	「事例に学ぶ複合都市再生事業の円滑な進め方(交通対策による支援)〜工事 中交通マネジメントの事例比較と効果検証〜」	(株)福山コンサルタント	27	36	63
	C-3	(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は、交通工学研究会からどのようなバックアップが得られるのか?」	会「道路交通分野の技術者	17	29	46
	D-1	「データからみるこれからの自転車交通の可能性とあり方提言」	パ° シフィックコンサルタンツ(株)	47	35	82
	D-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 応用編 改訂に向けた	24	38	62	
	D-3	道路安全診断小委員会「データ分析に裏打ちされた道路安全診断」	39	38	77	
	E-1	「次世代モビリティの社会実装に向けた課題と展望」	(株)建設技術研究所	44	55	99
	E-2	二段階横断施設の適用性に関する研究「道路利用者の安全、利便性を高める二段	32	38	70	
12月3日	E-3	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「交通事故リスクを活用した交通マネジメント」				97
12/13/1	F-1	「自動運転の社会実装を踏まえた今後の課題と留意点Part3」	(株)オリエンタルコンサルタンツ	86	69	155
	F-2	「建設コンサルタントが夢見るInnovation Tips」	(株)片平新日本技研	11	13	24
	F-3	生活道路に関する検討小委員会 さあ!はじめよう「ゾーン30プラス」				80
	G-1	「交通マネジメントへの画像処理技術の活用」	(株)道路計画	68	42	110
	G-2	「地方都市における共生の仕組みによるMaaS」	(一社)システム科学研究所	17	23	40
	G-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〜この10年の成長と	これから」	30	39	69

集計方法:事務局が会場およびWeb参加リストより、聴講者数をカウント

(3) 実務研究セッション聴講者数

- · 各セッションの聴講者数は 30~50 名.
- 午後の時間帯に聴講者数が減少。

セッション名	会場	Web	合計
実務研究セッション(午前)	16	30	46
実務研究セッション(午後)	8	18	26

集計方法:事務局が会場および Web 参加リストより, 聴講者数をカウント午前:オリエンタル C, 片平新日本技術, 建設技術研究所, システム科学午後:長大, 道路計画, 福山 C, パシフィック C, 八千代 E, 復建調査設計※同時聴講者数の最大数であり, 延べ聴講者数ではない.

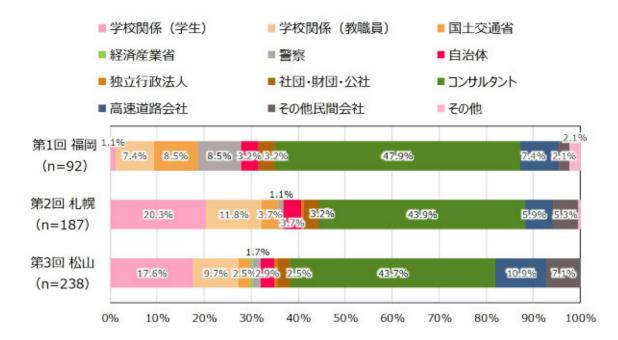
2. 第3回 JSTE シンポジウムのアンケート集計結果

アンケート集計は、シンポジウム参加者の約 32.6%に当る 238 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、交通工学研究会からのメール依頼による 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 [%]
	民間他	249	67.5%	65	70.7%	26.1%
 第1回	行政	69	18.7%	19	20.7%	27.5%
福岡	大学	47	12.7%	7	7.6%	14.9%
(会場)	学生	4	1.1%	1	1.1%	25.0%
	第1回 全体	369	100.0%	92	100.0%	24.9%
	民間他	245	66.4%	110	119.6%	44.9%
 第2回	行政	55	14.9%	17	18.5%	30.9%
札幌	大学	52	14.1%	22	23.9%	42.3%
(Web)	学生	142	38.5%	38	41.3%	26.8%
	第2回 全体	494	133.9%	187	203.3%	37.9%
	民間他	278	38.1%	147	61.8%	52.9%
第3回	行政	57	7.8%	26	10.9%	45.6%
松山 (会場 & Web)	大学	53	7.3%	23	9.7%	43.4%
	学生	341	46.8%	42	17.6%	12.3%
,	第3回 全体	729	100.0%	238	100.0%	32.6%

2.1 所属機関の種類

- 第1回,2回と同様にコンサルタントの回答割合は最も多い(43.7%).
- ・ 次いで、学生、高速道路会社の回答割合が多い(学生 17.6%、高速道路会社 10.9%).



2.2 所属機関の都道府県

- ・ 東京都からの参加者の回答(41.6%)を含む関東地方からの参加者の回答が多い(52.5%).
- ・ 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%)にあったが,第3回は(四国8.8%・愛媛県3.4%)高くない.



地方名	都道府県	第1回 福岡		第2回 札幌		第3回 松山	
北海道	北海道	1	1.1%	36	19.3%	6	2.5%
東北	宮城県	0	0.0%	3	1.6%	2	0.8%
来北	岩手県	0	0.0%	1	0.5%	1	0.4%
	東京都	29	30.5%	61	32.6%	99	41.6%
	神奈川県	1	1.1%	4	2.1%	10	4.2%
	埼玉県	2	2.1%	4	2.1%	0	0.0%
関東	茨城県	3	3.2%	5	2.7%	10	4.2%
	千葉県	2	2.1%	7	3.7%	4	1.7%
	栃木県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
	群馬県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
北陸·甲信越	新潟県	3	3.2%	6	3.2%	4	1.7%
	石川県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
	愛知県	11	11.6%	26	13.9%	25	10.5%
東海	長野県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
米/博	岐阜県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
	静岡県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
	滋賀県	2	2.1%	4	2.1%	6	2.5%
近畿	大阪府	5	5.3%	9	4.8%	21	8.8%
<u> </u>	兵庫県	2	2.1%	1	0.5%	1	0.4%
	京都府	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
	広島県	5	5.3%	1	0.5%	12	5.0%
中国	岡山県	1	1.1%	2	1.1%	1	0.4%
	島根県	0	0.0%	1	0.5%	0	0.0%
	愛媛県	2	2.1%	2	1.1%	8	3.4%
四国	高知県	0	0.0%	4	2.1%	8	3.4%
Ӥ国	香川県	0	0.0%	1	0.5%	4	1.7%
	徳島県	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
	福岡県	16	16.8%	8	4.3%	3	1.3%
	熊本県	6	6.3%	0	0.0%	0	0.0%
九州	大分県	2	2.1%	1	0.5%	0	0.0%
ノ 6711	長崎県	1	1.1%	0	0.0%	0	0.0%
	宮崎県	1	1.1%	0	0.0%	1	0.4%
	沖縄県	0	0.0%	0	0.0%	4	1.7%
		95	100.0%	187	100.0%	238	250.5%

※表中の都道府県:アンケート回答者の都道府県のみ抽出

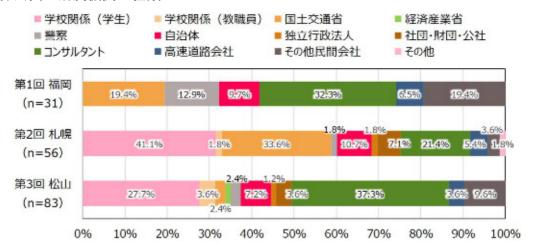
2.3 会員種別

- · 正会員の回答割合が約4割(37.4%). これは,第1回,第2回と比べ少し減少している.
- ・ 非会員回答者の所属機関の構成比をみると, コンサルタントが約 4 割(37.3%), 学生が約 3 割(27.7%), その他が約 1 割(9.6%).

■会員種別

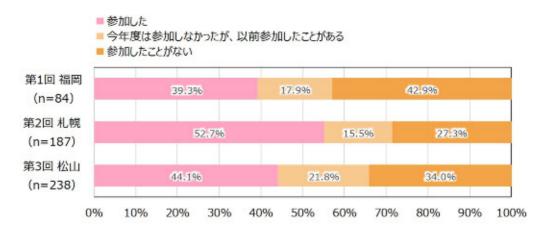


■非会員の所属機関の種類



2.4 開催年度の交通工学研究発表会の参加の有無

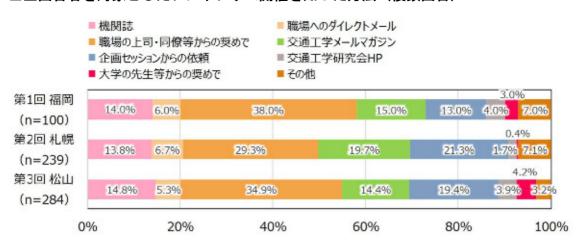
・ 今年度回答者の約4割強(44.1%)が、本年度の研究発表会にも参加.



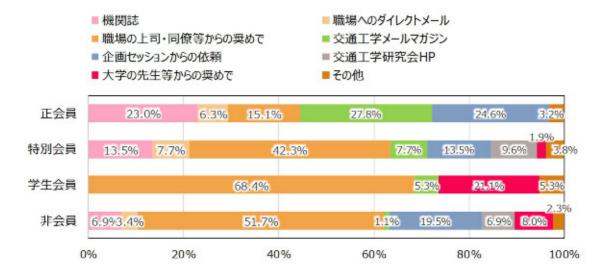
2.5 シンポジウム開催を知った方法

- ・ 最も多い開催を知った方法は、回答者の約4割(41.63%)を占める「職場の上司・同僚等からの奨めで」、次に高いのは「企画セッションからの依頼」で約2割を占める.
- ・ 会員種別別にみると、特別会員、学生、非会員は「職場の上司・同僚等からの奨めで」で開催を知る割合が高く、会員は、「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(複数回答)



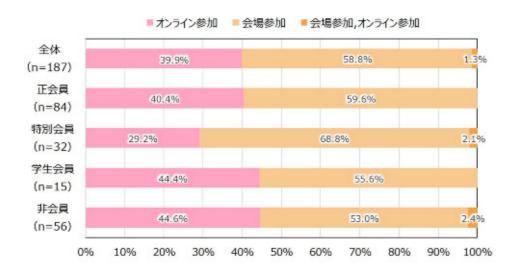
■会員種別別シンポジウム開催を知った方法(複数回答)



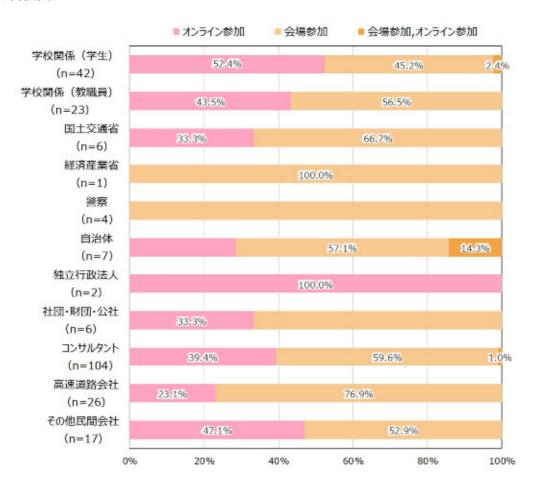
2.6 「参加申し込み時に」選択された参加方法

- ・ 全回答者の参加申込時の参加方法をみると、約6割(58.8%)が会場参加.
- ・ この傾向は、特別会員、正会員、学生会員、非会員も同様.
- ・ 所属機関別にみると、学生を除く機関で会場参加が多い.

■会員種別



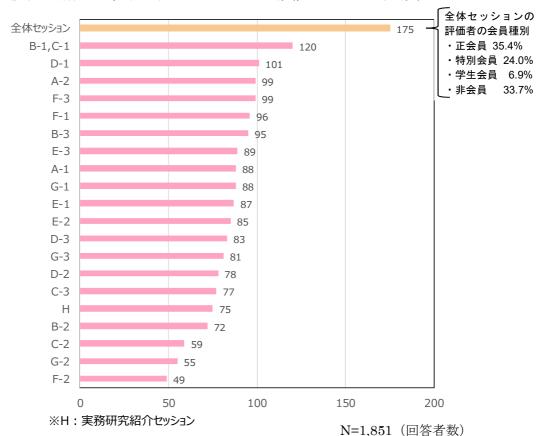
■所属機関別



2.7 セッションの満足度

(1) セッション別評価者数(多い順)

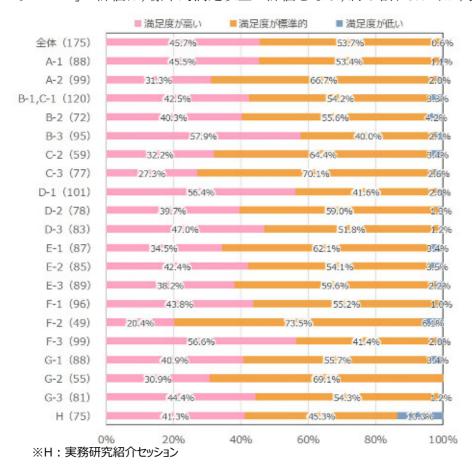
- 「全体セッション」の評価者数は、最も多い175名。
- この評価者の構成比は、約3割が(35.4%)が正会員、(33.7%)が非会員。



会場 【第1会場】3F大会議室(240名) 【第2会場】2F第1·2会議室(72名) 【第3会場】2F第4·5会議室(72名) <第1日目> 12月2日(木) ※9:30受付開始 A-2 (株)長大 2F第8会議第24名 10:00~11:55 スポンサー企業 10:00 地元機能セッション 「地方都市における新しい道路交 通塩策のあり方」 梅日 等体 国土交差を 同間地域機能 道路記 「スマートモビリティの今後の振聞」 内海 泰輔((株)長大) 【原語会】 学報田大学 依々木 邦明 (オーガナイザー) 料発達者 筋造業等 自配表課 ITS 自動を作能進速表 福永洗和 権が設定すびシイレンシャバン 数円換 システム系属 西村 出 別2000 変目本 管理等集本書 13 推進発度 私設 秘博 12:20 14:00 道路の交通容量とサービスの質に関 |410~17:05 する研究「ボトルネックの交通現象 スポンサー企業 と交通を量に関する既注知見の収集 観慮からわかってきたこと」 下川 直線 (日本大学) 若干技術発表セッション 「道路交通分野におけるピッグ ータやAIの活用について」 14:10 15:40 植地 和市 (国土交通省 医土谷黄汞果除合研究) 藤田 光宏 (人干 ●田 光宏 (ハーパエンジュイリング州) 作務 (株) 編山コンサルタント 「事例に学ぶ複合都市再生事業の 旧滑な進め方 (交通対策による支 種) 〜工事中交通マネジメントの 事例比較と効果検証〜」 17:20 模地 和您(国土主要省 国土社新政策能介研究所) ※中止 交流会 <第1会場> (株)建設技術研究所 「改世代モビリティの社会実装に 向けた課題と展望」 他1番(米地形原列)、土井東町(大阪大学 11:10 生活道路に関する検討小委員会 さあ!はじめよう「ゾーン30プラス (株)オリエンタルコンテルタン USD/ド学術日本技術 「聴歌コンサルタントが夢見る Innovation Tips」 博士の場所を見かがある。 作器 (一社)システム科学研究所 「出力都市における男生の仕組み によるMaaS」 傾用 条数 は400~1700年 13:40 自動運転の社会実装を踏まえた 今後の課題と留意点Part3j 新弘 銀行に外のかかが、観顧公園標 久保田 吳 (埼玉大学大学院),等为 異典 (富士俊大学 15:20 G 16:50 東井 靖史 ((株)道路計画)

(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5割(45.7%)が高い満足度.



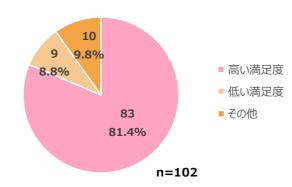
【実務研究紹介 セッション会場】 会場 【第1会場】3F大会議室(240名) 【第2会場】2F第1·2会議室(72名) 【第3会場】2F第4·5会議室(72名) <第1日目> 12月2日(木) ※9:30受付開始 A.1 協元物別セッション (A.2 (株)長大 10:00~11:55 10:00 地元等別セッション 「地方都市における新しい道路交 スポンサー企業 「スマートモビリティの今後の展開 通鑑策のあり方」 特性 幸体 深土交通者 否定地/常識局 通常的 11:30 内海 泰輔 ((株)長大) 全体セッション 【座談会】 単級比大学 佐々木 邦明 (オーガテイザー) 解級投資者 新途費車局 耐能連課 IIS 自動走行推進室長 福永茂和 株式会社をブンイレブンジャン 製研造 システム本部長 西村 出 (E)(2) 東日本 管理事業本部 IIS 推進定長 松坂 勧博 主体でリンコン 宏博 37人 宏観を2(40名) 2 12:20-12:25 会長接移 (交通工学研究会会長 名古屋大学大学院教授 中科英樹) 12:25-12:55 美閣講演 (交通工学研究会前会長 千葉工業大学教授 赤羽弘和) 12:35-13:05 交通工学研究会の活動紹介 (研究委員長 (神)道路計画 野中康弘) 13:05-14:00 定談会 「道路・交通におけるDXへの期待と実践」 休憩 12:20 14:00 8-3 連絡の交通容量とサービスの質に関 する研究「ボトルネックの交通現象 と交通容量に関する既往知見の収集 整理からわかってをたこと」 下川 連維 (日本大学) B-1 着手技術発表セッション 「遺跡交通分野におけるビッグ? ータやAIの活用について」 F-2 人千代エンジニヤリング(株) 「Maasの地域での展開手法」 14:10 15:40 植地 和莎(国土交通省 国土技術政策総合研究所 藤田 光宏 (八千代 休憩 (株)福山コンサルタント 「事例に学ぶ複合都市再生事業の 円滑な進め方(交通対策による支援)〜工事中交通マネジメントの 事例比較と効果検証〜」 C-3 (合同企業) 資格委員会・交通技術研 (音所は用) 買い要求日本 スセはかか 家小委員会・交通工学ハンドブック 改訂小委員会「道路交通分野の技術 者は、交通工学研究会からどのよう なパックアップが得られるのか?」 15:50 17:20 川 剛史 ((株)福山 休憩 植地 和市 (国土交通省 国土技術会集社会研究所 ※中止 交流会 <第1会場> 19:10 12月3日(金) ※9:00受付開始

イックコンサルタンツ(株) D-2 平面交差の計画・設計・制御の研究 D-3 運施安全影響小委員会
タからみるこれからの自転
の可能性とあり方提賞」
数訂に向けた展望と課題
大口 敬 (東京大学) 本羽 弘和 (千葉工業) <第2日目> パシフィックコンサルタンツ(株) 「データからみるこれからの自転 車交通の可能性とあり方提賞」 9:30 温明女王が何小安良女 「データ分析に裏打ちされた道路 安全診断」 京羽 弘和 (千葉工業大学) 大口 後(東京大字) 休整 二級階機斯施設の適用性に関する研究 [E3] 交通事故リスクを活用した交通マネ ジェントに関する研究「交通事故リ ジェントに関する研究「交通事故リ ジェントに関する研究「交通事故リ ジスントに関する研究「交通事故リ メスクを信用した交通マネジメント」 古井 松雄(受研大学) (株)建設技術研究所 「次世代モビリティの社会実装に 11:10 E-1 向けた課題と展望」 る二級階機断施設の普及に向けて」 鈴木 弘司(名古屋工業大学大学院) 昼食休憩 (株)片平新日本技研 (株)オリエンタルコンサルタン F-3 生活道路に関する検討小委員会 さあ!はじめよう「ゾーン30プ 「自動運転の社会実装を踏まえた 今後の課題と留意点Part3」 評仏、銀行エデルステルナンが、記辨ら維め 「建設コンテルタントが夢見る Innovation Tips」 曜 紅中部 新国歌 市場 高級内閣 日初 体題 G-2 (一社)システム科学研究所 「地方都市における共生の仕組み によるMaaS」 15:20 G-1 (株)道路町間 「交通マネジメントへの製像処理 技術の活用」 深井 靖史 ((株)道路計画)

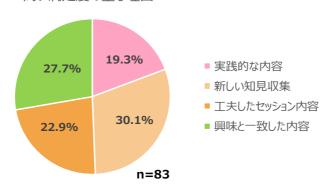
(3) 満足度評価の理由

- ・ 満足度の回答構成は、約8割が高い満足度.
- ・ 高い満足度の理由としては、「新しい知見収集(30.1%)」に関する理由が多く、次いで「工夫 したセッション内容(30.1%)」、「興味と一致した内容(27.7%)」.
- ・ 低い満足度の理由としては、約7割が「セッション内容の工夫」と多くを占める.

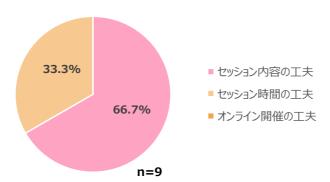
■満足度理由の回答構成



■高い満足度の主な理由



■低い満足度の主な理由



■髙い満足の理由(1/2)

分類	高い満足度の主な理由
	今の社会課題にあっているから
	地域の特性も併せて理解できた。
	参加できたもののうちよかったもの、実務が関係しそうなものを「満足度が高い」としました
	すべてではないが、実務にて適用できそうなものもあったため。
	最先端の交通工学に触れることができ、また実務にも対応していたため。
	業務上かかわる部分であり、今後の業務を進める上で参考となった。
	業務の活用
	B-3 実務と直結した内容で興味深く聴けた.
	業務に直結する先進事例の取組みが紹介されていた。
実践的な内容	実務で携わるケースが多く参考となった
	実務への展開が期待されるセッションは満足度が高いと評価
	新分野に話題が偏りがちだが、従来の交通基幹分野の方が実務的には役立つので、そちらの方が満足度は高かった。
	MaaSを交通計画論としてどのようにアプローチするべきなのか、交通分野におけるAIの適用の現状や今後の展開の可
	能性を理解することができたセッションを高く評価している。
	実務に役立ちそうだと感じた。
	普段、大学でjは感じることのできない実務的な内容や課題について触れることができたため。さらに学びの多い2日間
	であったため、
	実務に直結する内容が参考になった。また、二日目の自転車のセッシャンは創意工夫のあるパネルディスカッション
	だったのが良かった。
	時宜を得た新規性の高い情報提供がなされており、参考になったため.
	活発な議論がある。新たな知見を得ることができる。
	最新状況について聞くことができた。
	最新の知見や具体事例等が分かった。
	最新の取り組みの詳細を知ることができたため
	今まで自分自身の中では知らなかった新たな知見が得られたから。
	新しい知見を得られたため。
	満足度の高い評価のものは、新しい知見を得られるものが多かった
	新しい情報を入手できましたから。
	貴重な知見を得ることができ、有意義なシンポジウムだった。
	交通工学としての最新の知見、動きを知ることができるセッションがあったこと
	新たな知見が得られた場合に満足度が高いとした
新しい知見収集	最新の知見・専門的な知識を取得することができた
	自分が知らなかった知見を得られた。会場やパネリストの意見交換があった。
	各セッションで非常にたくさんの多面的な報告を拝聴し、新たな知見にたくさん触れることが出来たから
	これまでにない視点が得られた。
	ためになった
	普段の業務内では知り得ない情報を知ることができて、興味深かったから。
	自動運転の知識が深まったから
	新しい知見が得られた
	研究者の皆様の努力で私たちの暮らしが安全で豊かになっているのだと知れました。
	最新の技術が確認できた
	MaaSといっても色々種類があることを知れた
	考えの幅が広がったり、新たな知見を得て実務活用できそうなものが満足度が高かった
	新しい知見があった

■髙い満足の理由(2/2)

分類	高い満足度の主な理由
	どのセッションも多様な事例について幅広く用意・報告頂き、参考や勉強になる部分が多かったです。
	残ります。
	MaaSの国際、国内、地域の情報、取り組み、展開がコンパクトにまとめられ、整理され、非常にわかりやすかった。
	事例の紹介を踏まえた分かりやすい発表だったから。
	事例紹介が興味深い
	刺激的な実例が多く紹介されていたため
	講演者やパネラーの所属が多様であったため、様々な視点からの意見を聞くことができた。
	全体セッションは赤羽先生の「ぶっちゃけた 話が聞けて良かった
	- (B-2)は、アカデミアがもつ本質的な問題意識と、コンサルが持つ経験から来る結果で議論ができていたのがよかっ
	ta.
	(D-2)については、各主体の本音がぶつかり合っている点がよかった。
工夫したセッション内容	興味深い事例紹介等が多い
	議論が活発より具体的な事例が紹介された
	理解できるよう事例などがある
	有意義な討議を聴くことができたため。
	基体的な内容を含んでのセッションで聞き応えがあった
	課題が見えて議論ができることで満足度が高まります。
	地方、国内、国外の取り組み事例が多彩に紹介され、実証的なデータが盛り込まれ、説得力のある内容となっていた。
	データからみるこれからの自転車交通の可能性とあり方提言について、創意工夫がなされて、攻め込んだ内容だったの
	フーダからみるこれがらの日報単文通の可能性とあり万旋音に フい C、 創意工大がなされて、 攻め込んだ内谷だったので面白かった。
	- 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
	手法に斬新な面があったと共に内容が良かった。
	時代の流れに沿った視点が多く、勉強になったため。
	進行がスムーズで内容に対しての時間が充分だった
	興味深かった MacSic のいて党がさいと思っていたというます。 さ
	MaaSについて学びたいと思っていたため参考になった。
	専門分野だから
	興味の高い分野についての事例を知ることができたから カンスーサーバス スース スース スース スース スース スース スース スース スース
	交通工学に係る最新の研究動向・情報に触れることが出来たため
	各社の取り組み状況が把握ができ満足
	興味のあるテーマを取り扱っていたから
	最新の動向について把握できた
	現時点での技術情報を取得出来た。
	聴講セッション,およびパネル参加したセッションはいずれも興味深い対話が実現できた。自分が企画した2つのセッ
	ションは、評価しかねるので「標準的」とした。
	現在の研究や今後の動向などがしれてよかった。今回委員会、研究グループの発表をメインに聴講したことも要因かと
興味と一致した内容	思う。
	興味がある内容であったため
	普段の業務ではあまり関わらないような方々のお話は興味深く、考えの幅が広がった。
	自身の興味がある内容であったため、満足度が高いです。
	過去の経緯から現在に至る過程、今後の展望まで詳しく理解できた
	興味のある内容で参考になったから。
	自分の研究と関連性が高く勉強になるため
	ビッグデータの活用は、危急の課題。このような事例等はどんどん紹介して欲しい
	普段大学で聴けない話や議論を聴くことができたため。
	分野外や周辺分野の方の話を聞くことができたのは新鮮で有益であった。
Ì	自分の研究と類似した内容が多かったから。
	自動運転に興味があったことが満足度の高い理由、低い評価は無い

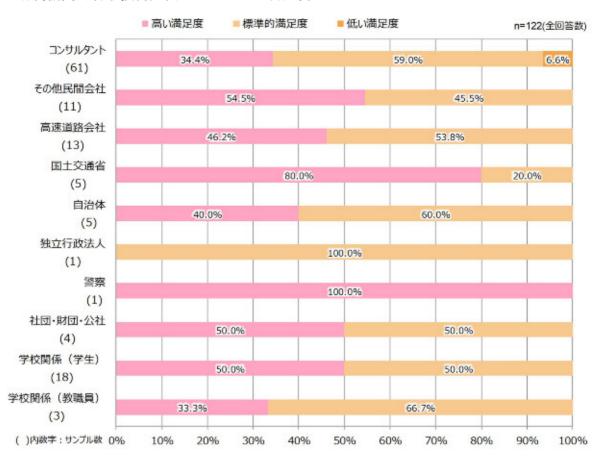
■低い満足の理由

分類	低い満足度の主な理由
	他の学会やセミナーでの聴講内容(発表内容)と重複するケースも多く、複数参加していると同じような発表を聴講す
	ることになるケースがあるため
	一般論にとどまったものは満足度が低かった リアルな実務の話が聞きたい
セッション内容の工夫	単なる会社紹介のように聞こえた。
でリクヨク内谷の工大	実務研究紹介セッションは参加者少ない。
	実務研究紹介のセッションがリクルート的な内容になっており、名称と実態が異なる。
	できれば活動報告のような内容よりは、いろいろな実務で抱える問題等を事前に集めてそれを議論するようなセッショ
	ンの仕方の方が良いと思いました(昨年のセッションの一つにありました)
	実務研究はリクルート的な内容がほとんど。質疑の時間が少ないことなど
セッション時間の工夫	全体セッションの「会長挨拶・基調講演・活動紹介」は別にするべきだったと思う。
とノノヨノ時間の工人	座談会で時間調整が行われ、聞きたい話が聞けなかった。
	時間配分がうまくいかず質問時間等が少し短かった。
オンライン開催の工夫	

(4) 若手技術発表セッションの所属機関別満足度と評価について

- 所属機関別の満足度をみると、各所属機関とも標準的満足度以上の評価。
- ・ サンプルは少ないが国交省の評価は「高い満足度」の割合が高い傾向にあるが、コンサルタントの「高い満足度」の評価は約3割程度.

■所属機関別若手技術発表セッションの満足度



■若手技術発表セッションに関する主な意見

肯定的意見

- ・若手の発表機会が増える点が良いと思う。
- ・他の会社も含めた状況の知見を深められたこと、国交省の取り組みと合わせて紹介できたので、具体性が増したと思います。
- ・実務での最新の取り組みが分かってよかった。若手のプレゼンカ向上にもなると思います。
- ・既往研究で既に手法を確立しているものが多い中、その既往研究をさらに発展させ、応用、活用し、 業務の中で活用している事例として参考となった。
- ・若手のプレゼンカ向上の面があると共に、各社を比較できることも良い
- ・具体的で詳細な説明も含まれており、分かり易かった。

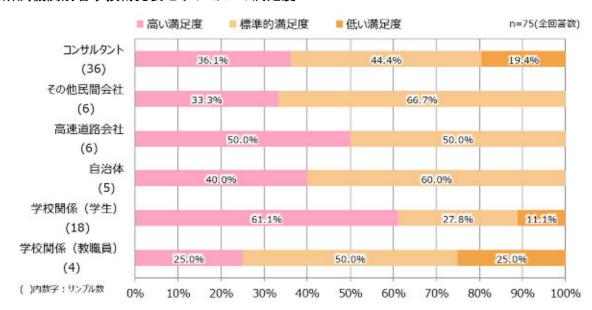
改善要望等 の意見

- ・質疑応答の時間が少し不足していたと思われる。
- ・質疑の時間をもう少し確保したほうが当日に参加するメリットを感じられる。
- ・若手と言いつつ、中堅のような人もおり、ある程度年齢制限があったほうが良いかと感じた。
- ・新たな手法の可能性や、現在抱えている問題などについて活発に議論できるような形であればなお 良いと思う。
- ・1 人の発表時間がどうしても短いため、表面的な理解までしかできなかった。
- ・質疑応答がもっと活発にあるとよいと思った。
- ・国総研の方が座長を務めるのは継続した上で、「課題や今後の展望」を発表する代わりに、大学等の若手研究者によるコメントを行うのも検討に値すると思われる。

(5) 実務研究紹介セッションの所属機関別満足度と評価について

- ・ 所属機関別の満足度をみると,学生の約9割は標準的満足度以上で,そのうち約6割は高い満足度の評価.
- ・ 一方, コンサルタントの標準的満足度以上の割合(約8割)は学生に比べて若干低く, コンサルタントの高い満足度評価の割合に至っては約4割に留まり, 学生の評価に比べてさらに低い評価.

■所属機関別若手技術発表セッションの満足度

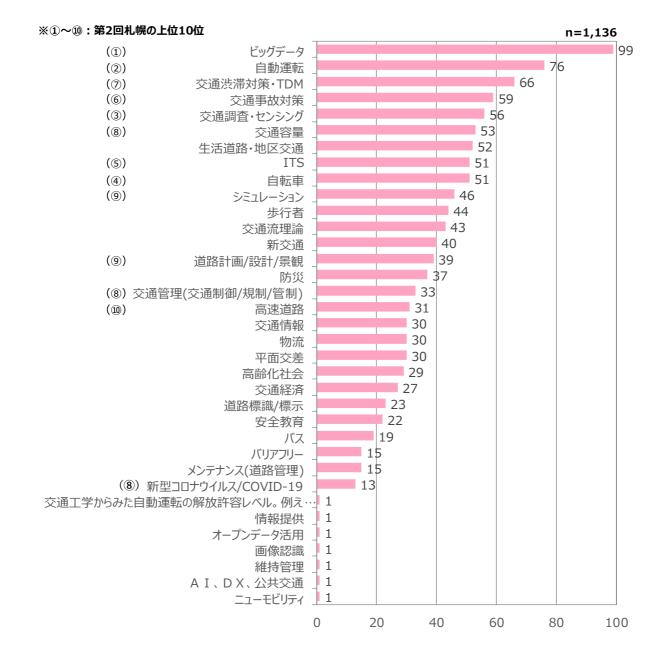


■実務研究紹介セッションに関する主な意見

肯定的意見	・各社の取組や特徴が分かってよかった。
	・1 企業約 30 分という時間設定が良かった。
	・直接業務内容を説明していただける貴重な機会でした。
	・同一業界での比較をする上で、非常に有意義なお話を聴くことができました。
	・企業の方に直接話を伺える、よい機会だったと思います。
	・各社を比較できるので良い。
改善要望等の	・他のセッションの時間との接続があまり良くなかった(一方の始まる時間ともう一方の終わる時間
意見	が同じなど).
	・実務研究紹介のセッションがリクルート的な内容になっており、名称と実態が異なる。
	・セッション後に直接お話しできる機会があればなおよかったと思う。

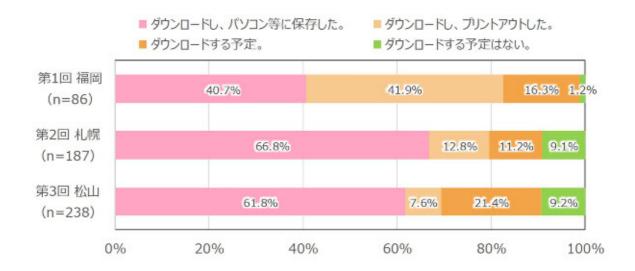
2.8 今後のセッションに対する希望テーマ

- ・ 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 2 回札幌の 希望と概ね同じ傾向.
 - ① ビッグデータ
 - ② 自動運転
 - ③ 交通渋滞対策·TDM
 - ④ 交通事故対策
 - ⑤ 交通調査・センシング



2.9 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7割が開催までに講演資料をダウンロード.
- ・ また,回答者の約6割(61.8%)がプリントアウトかパソコンに保存.
- ・上述に「ダウンロードする予定」も含めると、約9割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.



3. アンケート結果を踏まえた対応(実務研究紹介セッション, 若手技術発表セッション)

昨年から始めた「I **実務研究紹介セッション**」と「II **若手技術発表セッション**」を、より魅力のある企画にするため、アンケートで頂いたご意見を踏まえて、以下のように進めていく予定です。参加ご希望の方はスポンサー募集案内をご覧下さい。

I 実務研究紹介セッション

スポンサー各社の実務研究や技術開発に関する情報を直接学生に伝えていただく「実務研究紹介セッション」では、各社の交通工学関連業務に携わる技術者と学生の間での有益な情報交換がなされました。参加学生がより交通工学を身近に感じると同時に、学生のスポンサー会社の認知度が向上しました。しかしながら、同セッションを各社個別に実施したことから、「セッションでの内容が類似していた」という感想を持つ学生も多くいたため、今年度は、内容の類似したセッションを繰り返すことを回避するために、以下のようにグループ別のセッションを実施する予定です。

① グループディスカッションの導入(前半)

公共交通,需要予測,渋滞対策などのテーマごとに,4社程度が参加し,各社の先進的な取り組みについて説明・質疑を行います.学生と年齢が近い入社数年目の若手に参加して頂き,研究や実務内容の紹介に留まらず,遂行時のやりがいや苦労話/失敗談などについても語って頂きます.

② 個別の質問受け付け時間(後半)

グループディスカッション終了後に参加会社ごとにブレイクアウトルームを開設し、各ブレイクアウトルームにおいて、各社と参加学生との間で、会社の説明ならびに研究業務等に関する 質疑応答を行います.

Ⅱ 若手技術発表セッション

松山大会では、「道路交通分野におけるビッグデータやAIの活用」をテーマとして、スポンサー企業の若手技術者による関連新技術に関する取組みの現状と課題、今後の研究・技術開発の見通しなどの発表と意見交換が活発に行われました。各社の特徴ある技術力をアピールする良い機会であるとともに、時宜を得たテーマで有ったため、聴講者の満足度も高い企画となりました。本年度はより多くの方に聴講頂けるように、国土交通省の地方整備局・国道事務所や、地方自治体の関連部署にリモート配信を予定しております。