

道路政策への中間提言

2020年に向けた
新たな道路政策の挑戦と実行

平成28年3月31日
地域道路経済戦略研究会

目次

はじめに	P2
<u>1. ビッグデータ活用のためのプラットフォーム</u>	P3
1.1 道路関連データの体系化	
1.2 マルチモーダル道路空間マネジメントのためのプラットフォームの構築と運用課題の抽出	
<u>2. 公共交通や新たなモビリティとの連携</u>	P12
2.1 新たなシェアリングシステムの創出	
2.2 新たな道路空間利用の創造	
2.3 公共交通との連携強化と事業者支援	
<u>3. 道路空間マネジメント</u>	P24
3.1 平常時における実効性の高い道路空間マネジメント事例の蓄積	
3.2 非平常時における道路空間マネジメントのためのビッグデータ活用事例の蓄積	
おわりに	P35

はじめに

地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力に解決し、成長を支えていくためには、飛躍的な進化を遂げるIT技術や多様なビッグデータを最大限に利活用し、道路を賢く使う、世界のトップランナーとしての新たな道路政策に挑戦・実行していく必要がある。

これを踏まえ、本研究会は、大学若手研究者の最先端のシーズ技術と、全国の現場を通じた行政側のニーズをマッチングする場となり、その化学融合によって、道路政策のイノベーションを加速させていくことを企図している。

本中間提言は、IT技術等の著しい進化のスピードと、これによってもたらされる、地域の交通や経済・社会の新たな形をとらまえ、2020年という具体的な目標を設定し、スピード感を持って全国で実験・実装していくべき施策を提言するものである。

1. ビッグデータ活用のためのプラットフォーム

担当委員

○ 布施孝志 東京大学大学院工学系研究科准教授

井料隆雅 神戸大学大学院工学研究科教授

堤 盛人 筑波大学システム情報系教授

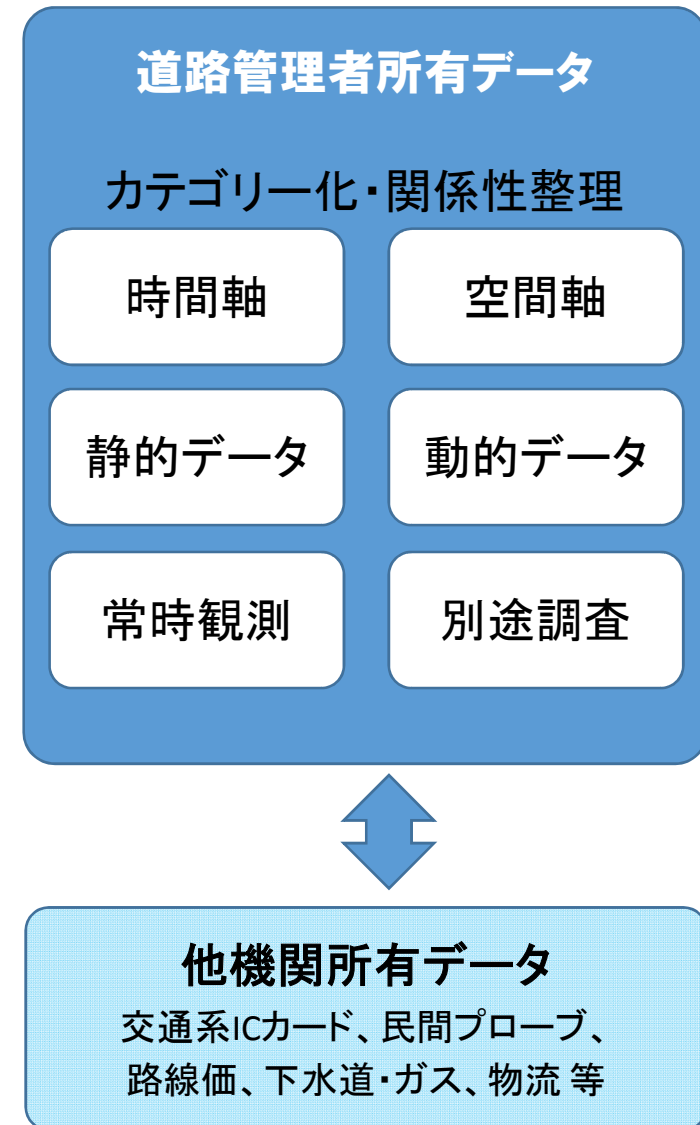
○:とりまとめ委員

1.1 道路関連データの体系化

- | | |
|-------------------------------|----|
| 1.1.1 既存データの整理 | P5 |
| 1.1.2 新たなセンシング技術の活用 | P6 |
| 1.1.3 動的データ(経路データ)の取り扱い手法の開発 | P7 |
| 1.1.4 実利用における観点からのデータ活用可能性の検討 | P7 |
| 1.1.5 データ共有のための共通基盤の構築 | P8 |

1.1.1 既存データの整理

- 道路管理者が所有しているデータ(例えば、ETC2.0、センサス、トラカン、物流関連、道路台帳・台帳附図、道路橋データベース等、また、あいまい性のあるデータも含む)を、空間・時間(可能ならば、精度も含む)の軸を考慮して整理を行う。その上で、静的なデータと動的なデータを仕分け、それぞれの関係性を整理する。
- データの取得方法、特に日常業務において蓄積されるデータであるのか、あるいは別途調査が必要なデータであるのか、取得可能性・効率化を検討する。
- 他機関所有データで連携の可能性を有するデータを整理する。道路に紐づくデータとして、例えば、交通系ICカード、民間プローブ、路線価、下水道・ガス、物流等が考えられる。また、道路空間のみではなく、道路周辺部に拡張したデータに関しても視野に入れる。



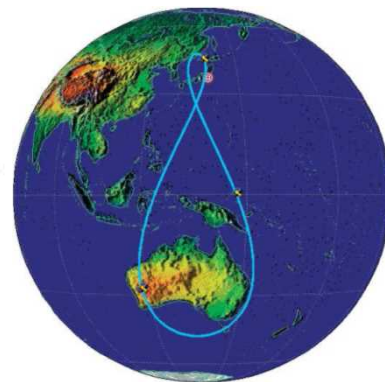
1.1.2 新たなセンシング技術の活用

- 多様なセンシング技術の開発、また準天頂衛星システムの導入（2018年に4機体制）が進められている。
- 道路管理の効率化のため、道路管理用データベースや道路基盤地図情報に関する情報の取得方法について、自動運転の技術動向も踏まえながら検討する。

【準天頂衛星システム】



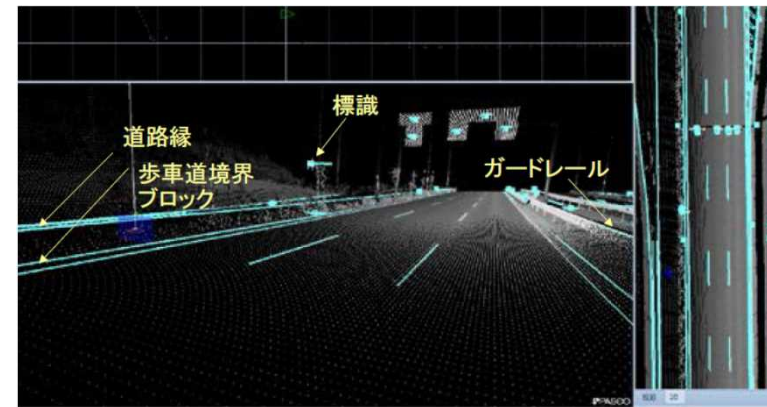
準天頂衛星システム
(イメージ)



準天頂軌道

出典：内閣府資料

【3次元画像】



センシングにより取得された3次元点群データの例

出典：内閣府資料

1.1.3 動的データ(経路データ)の取り扱い手法の開発

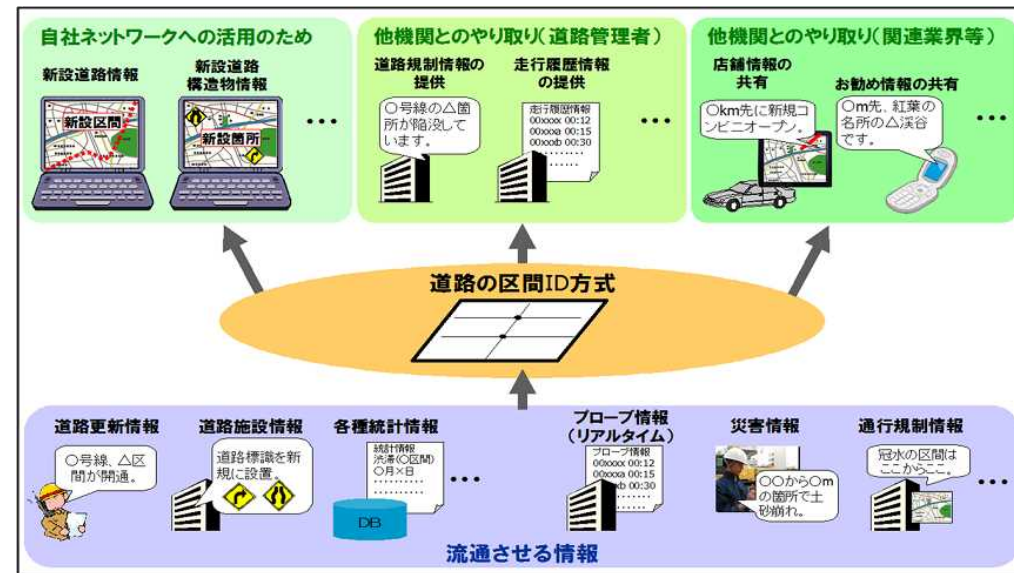
- 大規模データの効果的集計方法、個人情報保護とのトレードオフを考慮した効果的な集計方法を開発する。
- 欠損値の補間方法や、車両情報のクローニング方法を開発する。

1.1.4 実利用における観点からのデータ活用可能性の検討

- データの整理に基づき、政策評価の観点から、データの複合利用(データ・フュージョン)の可能性を検討する。ここでは、局内データのみ限定せず、外部データとの連携可能性についても検討する。
- より効果的、効率的なデータ利用となるよう、業務プロセスへの組み込みに関する確認や検討を行う。
- 必要に応じて、新規取得により有用なデータの洗い出しを行う。その際、データ体系における新規データの位置づけもあわせて行う。

1.1.5 データ共有のための共通基盤の構築

- 道路の区間ID方式や道路基盤地図情報などを利用し、データ共有のための枠組みを構築する。共有化にあたっては、ネットワークや3次元座標による管理方法や、メタデータによる緩い連携も検討する。
- 観測技術の進展に柔軟に対応できる共通基盤(共通基盤の維持管理法も含め)を構築する。
- データの前処理(加工)などを含む流通経路に関するあわせて議論を行う。ここでは、データの品質管理(フィルタリング方法等)や、費用面での議論も含むものとする。なお、データフォーマットやデータ提供方法などは検討を要する。
- 全国で展開可能なように、自治体における貢献も考慮する。



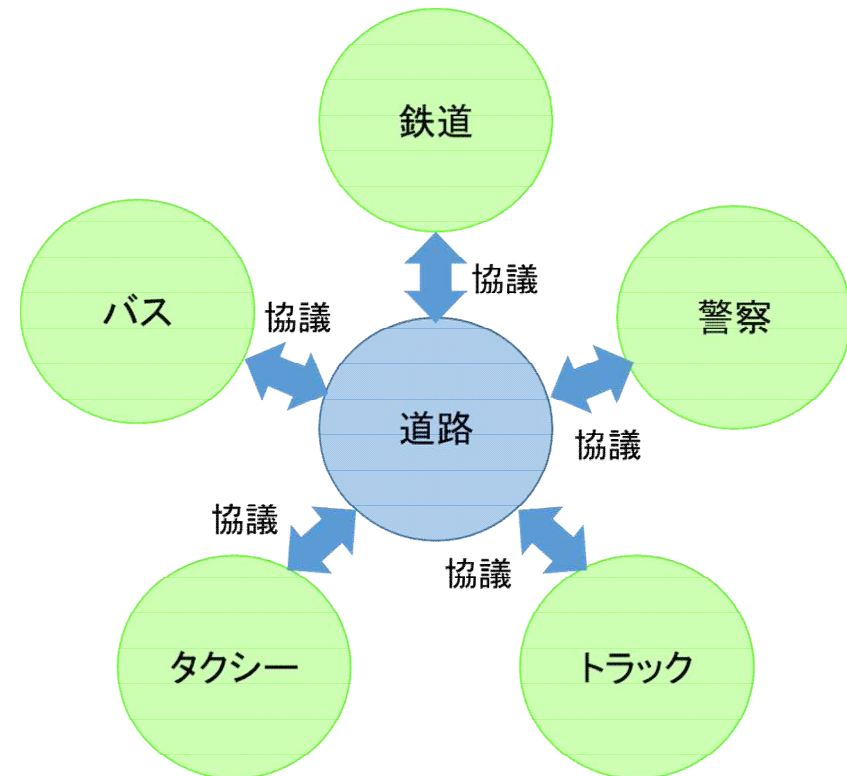
出典:国土交通省資料

1.2 マルチモーダル道路空間マネジメントのためのプラットフォームの構築と運用課題の抽出

- 1.2.1 Data共有の仕組みとしてのPF確立に向けた構築の試み P10
- 1.2.2 実際の適用を通じた運用課題の抽出とPFの改善 P11

1.2.1 Data共有の仕組みとしてのPF確立に向けた構築の試み

- 物理的なデータベースのみではなく、様々な機関によってデータを共有するための仕組みとしてのPFの構築を試みる。
- 道路管理者の所有データのみでは、公共交通、歩行者、自転車等に配慮した道路空間マネジメントを行うことには限界があることから、他交通関連機関(鉄道・バス事業者、警察等)との間でデータ共有化等についての協議を加速させる。
- データの持ち方とユーザとの関係を明確化する。自治体、事業者、サービス提供者、個人ユーザなどのメリットを考慮し、上記協議に反映させる。
- オープンデータとして、データへのアクセス権限や費用等の面も含め検討する。
- データ更新等に対して持続可能なPFのあり方を検討する。
- 平常時・非常時のデータのあり方に関しても、あわせて検討する。

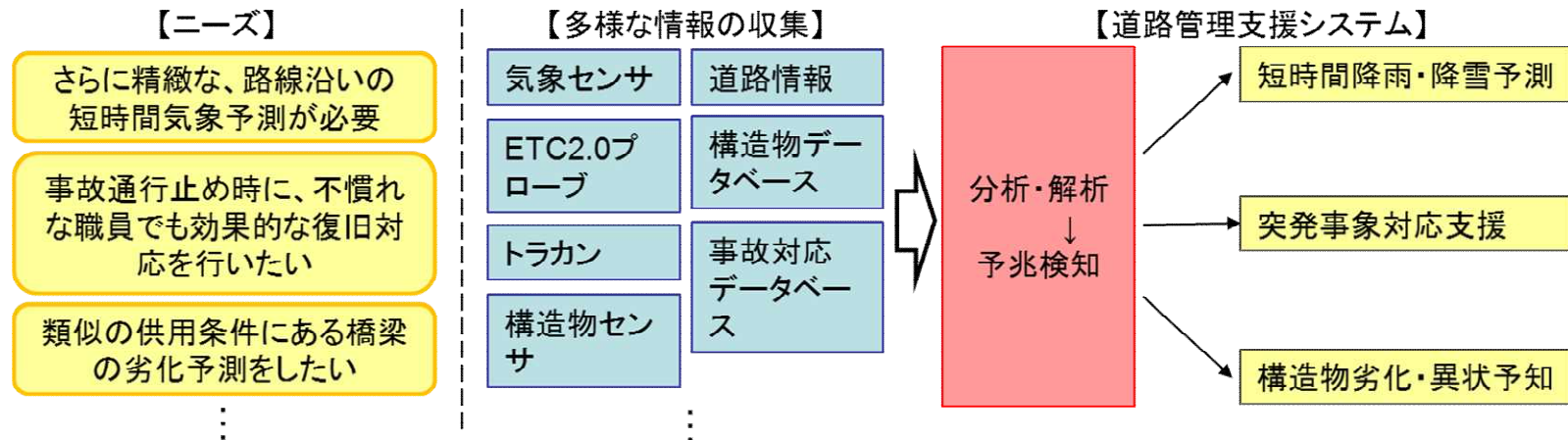


1.2.2 実際の適用を通じた運用課題の抽出とPFの改善

特に維持管理や、テーマ2および3への適用を通じて、PFの運用課題の抽出を行い、1.2.1にフィードバックする。

道路の維持管理業務における支援

- 道路管理・老朽化対策に向け、ビッグデータを活用した道路管理支援システムを構築し、情報の統合を進め、道路管理・老朽化対策や各種予測へ活用する。
- 国がコーディネータとなり、自治体への展開を検討する。



2. 公共交通や新たなモビリティとの連携

担当委員

- 円山琢也 熊本大学政策創造研究教育センター准教授
- 小根山裕之 首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授
- 清水哲夫 首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授
- 関本義秀 東京大学生産技術研究所准教授

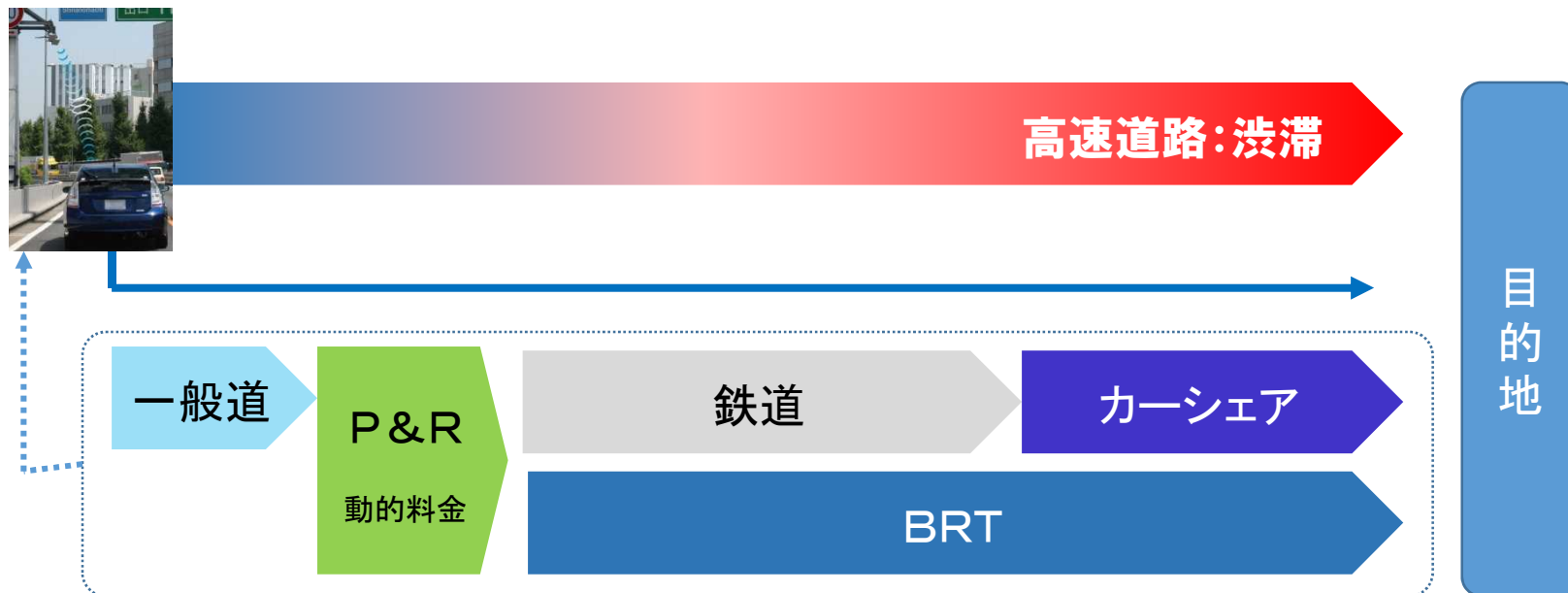
○:とりまとめ委員

2.1 新たなシェアリングシステムの創出

- | | |
|---|-----|
| 2.1.1 情報提供とカーシェアリングを組み合わせた
次世代ダイナミック・パーク・アンド・ライド | P14 |
| 2.1.2 山間地・過疎地域の交通サービス改善 | P15 |
| 2.1.3 ヒッチハイク的移動の支援 | P15 |
| 2.1.4 観光地の二次交通体系の整備 | P16 |

2.1.1 情報提供とカーシェアリングを組み合わせた 次世代ダイナミック・パーク・アンド・ライド

- ETC2.0とシェアリング型交通を組み合わせることでパーク・アンド・ライドを高度化する。
 - 1) 高速道路の事故渋滞時などに、鉄道 (or BRT) への乗換情報をETC2.0で表示する。
「渋滞の見える化」により手段転換を促す。
 - 2) 鉄道駅から当初の目的地までのカーシェアリングの利用予約(車両、駐車場)も含めたサービスを提供する。
 - 3) パーク・アンド・ライドの料金も動的に変動し、ETC2.0に表示される。



2.1.2 山間地・過疎地域の交通サービス改善

- 通常の公共交通の維持が困難な山間地・過疎地において、人流・物流の混合輸送を支援する。
- ETC2.0の軌跡データから把握できる時空間の需要を束ねる公共交通(デマンド交通)の提案や相乗り支援を実施する。



出典:国土交通省資料

2.1.3 ヒッチハイク的移動の支援

- 自車に同乗しても良いことを知らせる機能(目的地、性別などの情報を含めて)をETC2.0に付加する。ヒッチハイク希望者は、スマホなどの情報で同乗可能な車両を探す。
- ドライバーの質が評価され、後の情報提供時にランクづけされて表示される。

運転等の評価の例(タイムズ24(株)TCPプログラム)

+ ポイント加点対象項目 (全7項目)

- キレイに使って頂けたら加点
前利用者により評価をもらおうとポイント付与
- エコドライブしたら加点
「急加速」「急減速」をしなかったらポイント付与

スピードメーター値 30km/h → 速度変化 25km/h → スピードメーター値 55km/h
3秒間で25km/hの速度変化 = 急加速を繰り返す

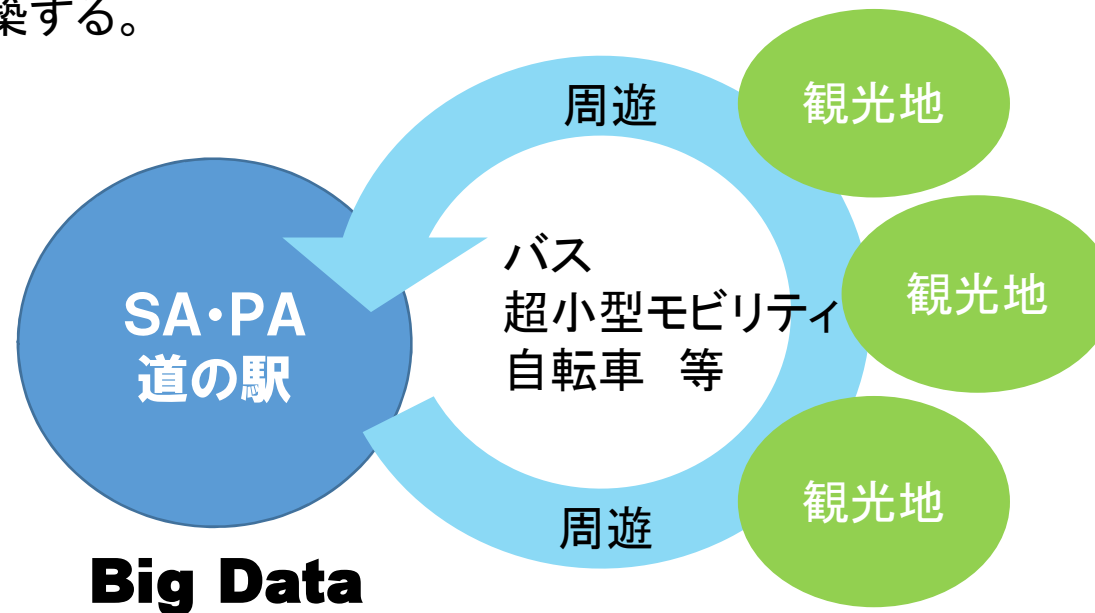
利用中に急加速、急減速が発生すると、リアルタイムでカーナビに音とともに発生事実が表示されます。

現在の急加速と急減速の回数は5回です。安全運転の心掛けをお願いします。

出典:タイムズ24(株)資料

2.1.4 観光地における二次交通体系の整備

- 文化の国道街道プロジェクト：
SA・PAや道の駅等を拠点として、バスや超小型モビリティ、自転車等の二次交通による地域の周遊が効率的に行えるよう、多様なビッグデータを活用した支援体制を構築する。



- 自動車の渋滞が激しい観光地では、パーク・アンド・ライドとバス路線網再編の組み合わせの導入等を検討する。
- 地方部の観光地においてはウーバー型のサービスや、病院・保育所の送迎バスなどの活用を検討する。

2.2 新たな道路空間利用の創造

- | | | |
|-------|--|-----|
| 2.2.1 | ワンウェイ型カーシェアリング・バイクシェアリング・小型EVのための
新たな道路空間利用 | P18 |
| 2.2.2 | 自治体や民間と連携した道路の多様な価値の創出 | P18 |
| 2.2.3 | 交通規制等を駆使した時間軸での道路空間再配分 | P19 |
| 2.2.4 | 歩行者のための拠点整備(仮称「みちの広場」) | P20 |

2.2.1 ワンウェイ型カーシェアリング・バイクシェアリング・ 小型EVのための新たな道路空間利用

- 路上の荷さばきスペースへの活用事例を参考に、シェアリングシステムの路上ステーションの設置する。
- 需要の時空間の偏在に応じた動的な容量や料金の設定を実施する。



出典: autolib' 社HP

2.2.2 自治体や民間と連携した道路の多様な価値の創出

- アクアラインマラソン、瀬戸内しまなみ街道サイクリング大会のようなイベント空間として道路を活用する。
- 地方自治体、他省庁と連携した災害情報の共有・提供を実施する。
- ETC2.0のデータをWeb上で容易に申請でき、スピーディーに利用可能となる環境を整備する。地域で自律的にデータに基づく行政運営が可能になる仕組みを構築する。



写真(上):
ちばアクアラインマラソン2014



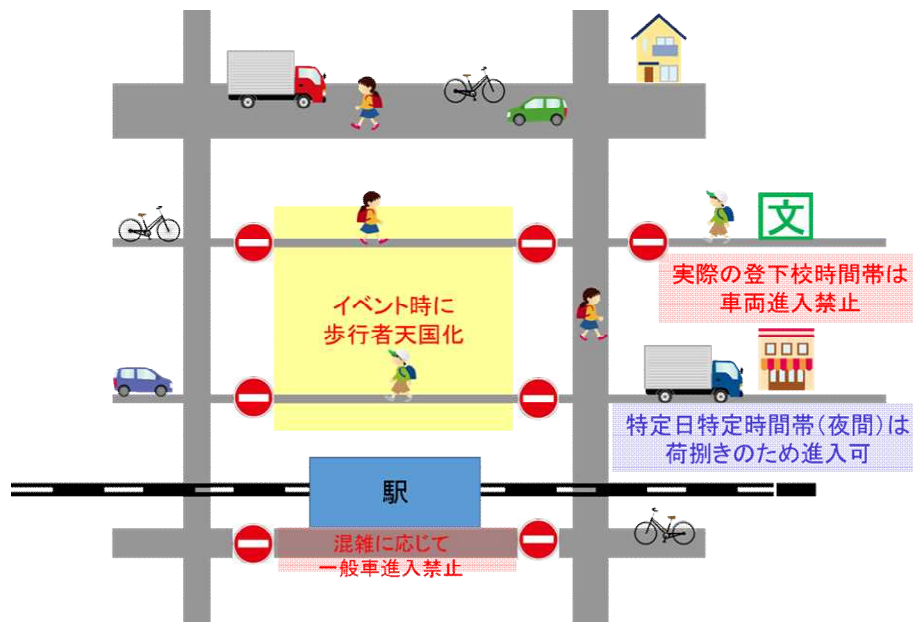
写真(下):
瀬戸内しまなみ海道・国際
サイクリング大会
サイクリングしまなみ2014

2.2.3 交通規制等を駆使した時間軸での道路空間再配分

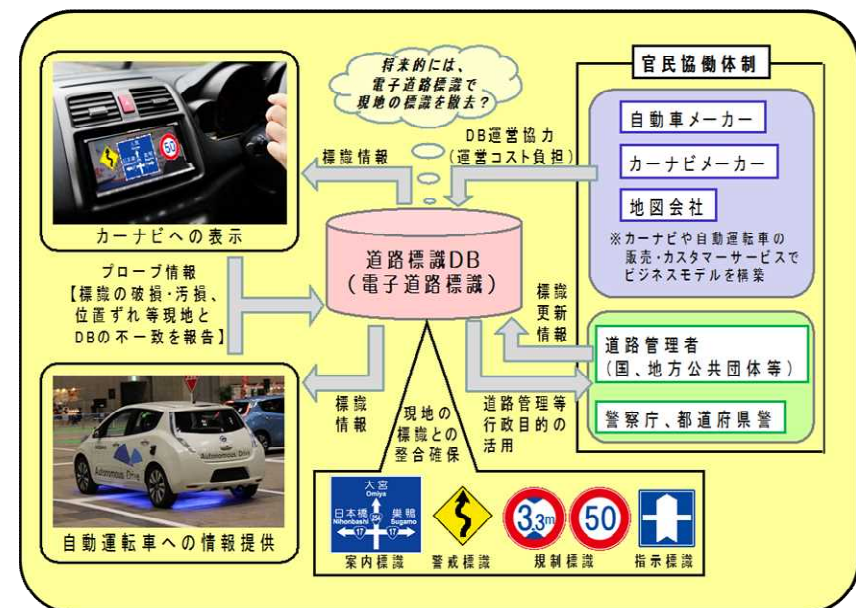
- リアルタイムに変化する交通規制による時刻別の道路空間の再配分を検討する。
- 普段は通行空間、イベント時は賑わい空間など需要に応じて変更する。

■交通規制等をリアルタイムに変化させ、時刻毎に道路空間を再配分

- 普段は通行空間、イベント時はにぎわい空間として活用
- 普段は人流中心、特定日特定時間帯（夜間）は物流中心に活用
- その他（駅前混雑に応じた一般車進入禁止、登下校時間帯の車両進入禁止等）

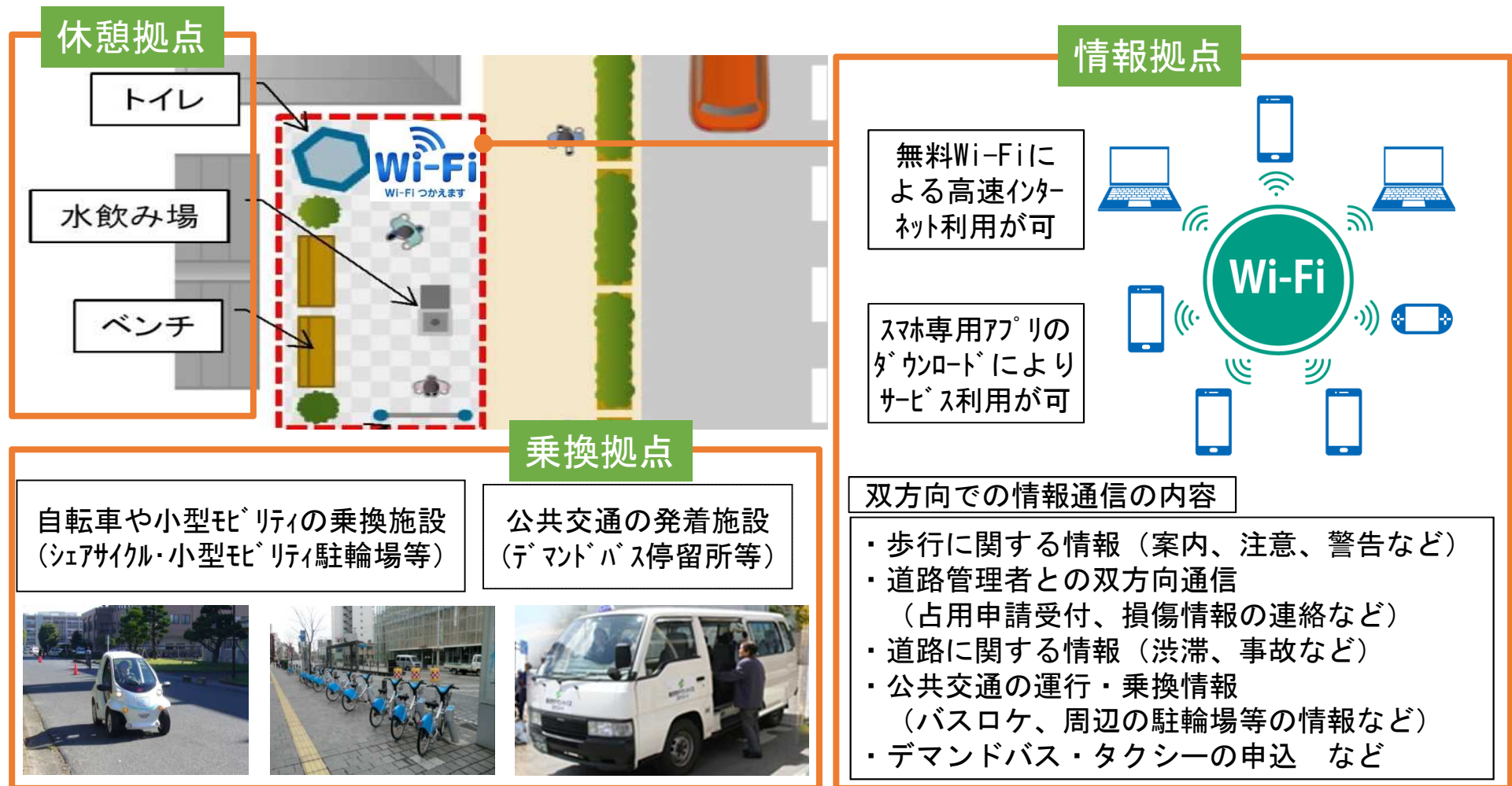


交通規制や案内を新技术で自在に変化(電子道路標識)



2.2.4 歩行者のための拠点整備（仮称「みちの広場」）

- 休憩拠点、情報拠点、乗換拠点の機能をもつ、歩行者版「道の駅」を創出する。

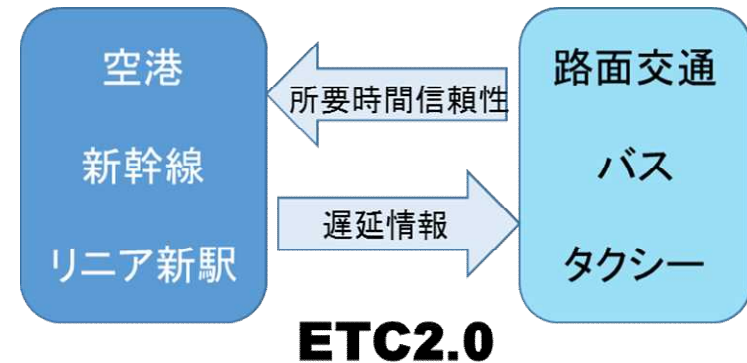


2.3 公共交通との連携強化と事業者支援

- | | | |
|-------|--------------------------------------|-----|
| 2.3.1 | 都市間公共交通への道路交通の信頼性の向上 | P22 |
| 2.3.2 | コンパクト+ネットワークを支えるシェアリング型交通 | P22 |
| 2.3.3 | 高速バスの運行支援・業務管理・監査 | P23 |
| 2.3.4 | 交通系ICカード等のビッグデータを活用した
路面系公共交通の高度化 | P23 |

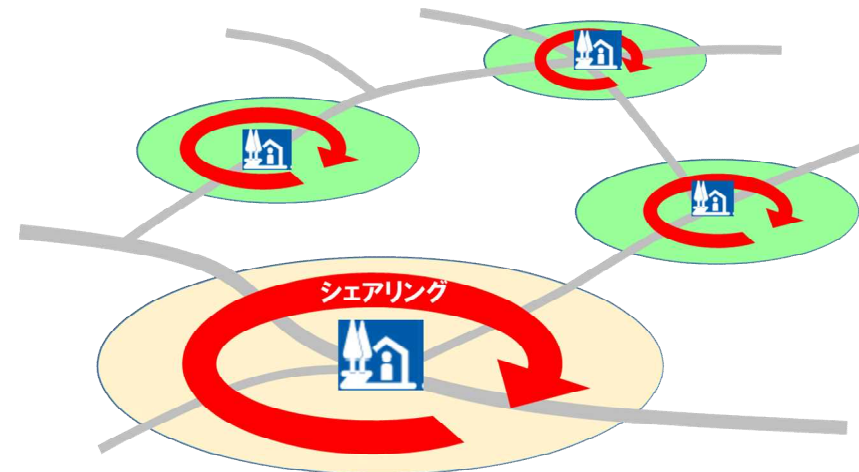
2.3.1 都市間公共交通への道路交通の信頼性の向上

- 空港、新幹線駅、リニア新駅への道路交通の所要時間の信頼性を高める。「渋滞の見える化」のほか時間信頼性の情報提供を実施する。
- 公共交通の遅延などの情報をETC2.0へ送信する。駐車スペースの確保、予約も可能とする。



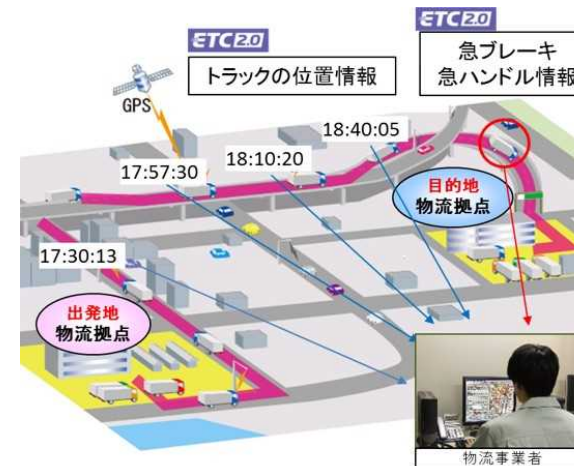
2.3.2 コンパクト+ネットワークを支えるシェアリング型交通

- コンパクトな拠点内の面的な移動を支えるシェアリング交通を、道の駅を核として充実化する。
- 高齢者の移動・外出を支援し、医療費の削減にむけた健康増進施策と連携する。スムーズ・シームレスな結節点を整備する。



2.3.3 高速バスの運行支援・業務管理・監査

- 既に活用が検討されている物流マネジメントを参考に、ETC2.0等を活用した高速バスの運行支援と管理及び監査を行う。料金設定による高速バスの運行経路管理へ展開(特に中小事業者向け)する。



2.3.4 交通系ICカード等のビッグデータを活用した 路面系公共交通の高度化

- 利用パターンによる利用者のグループ化を行い、利用促進などに活用する。
- 利用者グループ毎の利用履歴や情報へのアクセス履歴などに基づいた運行計画と動的な運行管理を実施する。

3. 道路空間マネジメント

担当委員

- 福田大輔 東京工業大学大学院理工学研究科准教授
- 伊藤香織 東京理科大学大学院理工学研究科教授
- 日下部貴彦 東京工業大学大学院理工学研究科助教
- 豊田三佳 立教大学観光学部准教授

○:とりまとめ委員

3.1 平常時における実効性の高い道路空間 マネジメント事例の蓄積

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| 3.1.1 車種別動的レーン運用と情報提供 | P26 |
| 3.1.2 道の駅における交通・観光情報等の提供 | P27 |
| 3.1.3 ビッグデータによる多様な政策評価 | P28 |
| 3.1.4 面的・時間的な道路空間再配分に基づく道路空間のフル活用戦略 | P29 |
| 3.1.5 持続可能な物流を実現するための大型車交通 マネジメント | P30 |

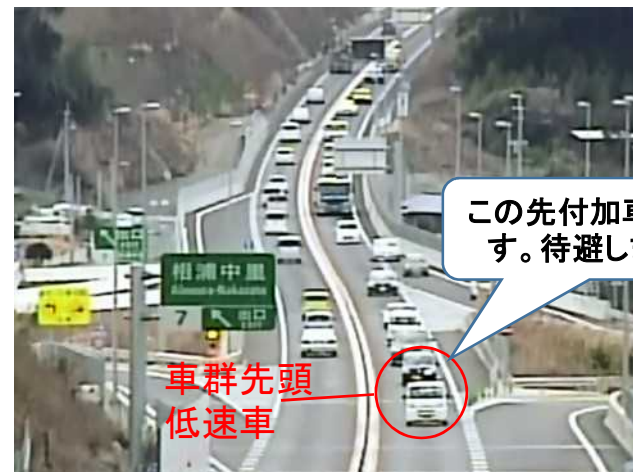
3.1.1 車種別動的レーン運用と情報提供

- ETC2.0プローブ・挙動データ等を適切に活用し、高速道路における可変制限速度や動的車線管理等のアクティブラフィックマネジメント(ATM)の実効性を高める。
- スマートフォンをはじめとしたさまざまな情報提供チャンネルの利用を促進し、ユーザ視点の情報提供を行うことで運転者支援の実効性を高める。



- 新東名一部区間へのATMや自動運転可能レーンの試行的導入など、新たなモビリティに対応した動的レーン管理に関する社会実験等を推進する。その際、車両側、路側センサ、路車間通信の総動員により、速達性向上に加えて、道路信頼性・安全性の向上等も目指す。

暫定2車線道路での例



渋滞原因の車両に個別に情報を与えることで容量を最大化

3.1.2 道の駅における交通・観光情報等の提供

- 道の駅へのITSスポット配置を加速する。その上で、交通情報のみならず、地域の観光情報等も積極的に配信することで、ETC2.0の観光への適用事例を蓄積する。その際、観光情報については訪日外国人を念頭に多言語化を図る。
- 情報提供方法の実効性を把握するため、ETC2.0特定プローブをはじめとする道路利用者の交通行動記録と情報提供とを連動させた社会実験を行う。



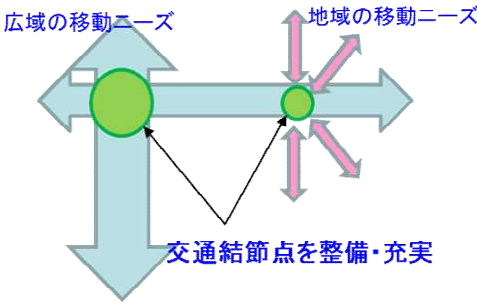
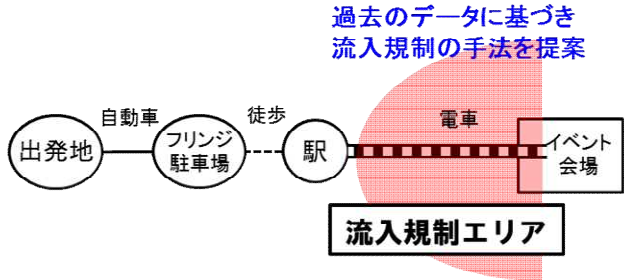
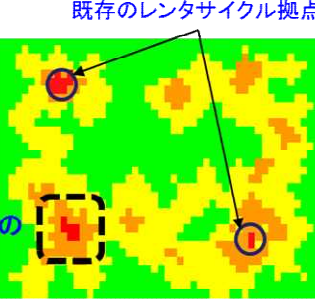
交通情報



観光情報
(多言語化)



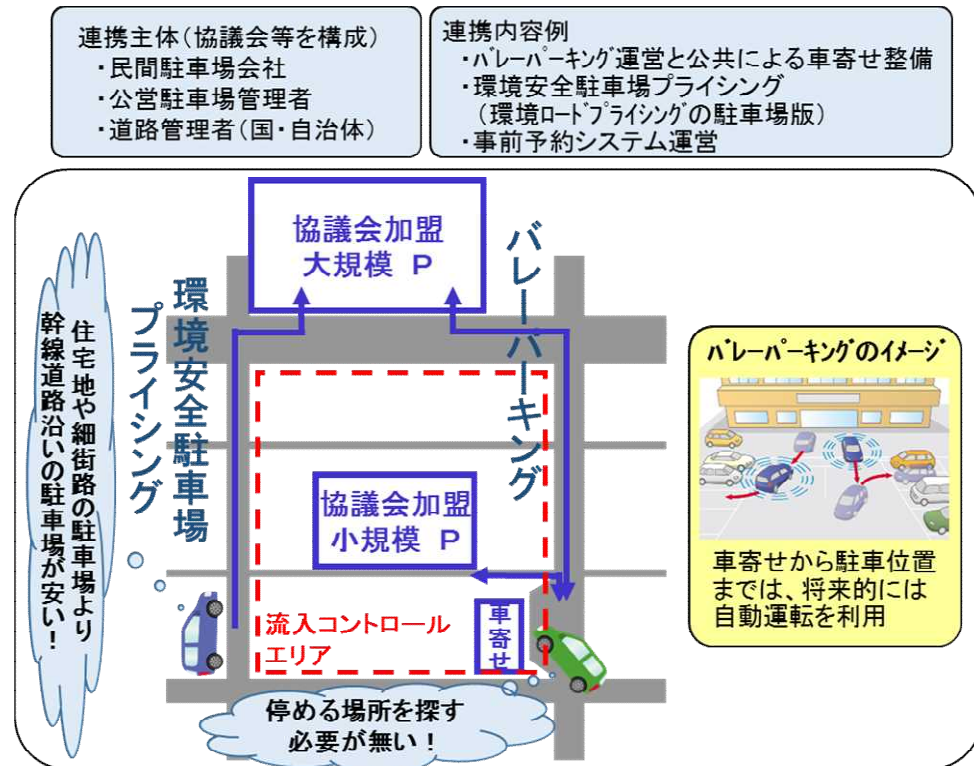
3.1.3 ビッグデータによる多様な政策評価

- ETC1.0/2.0データ、トラフィックカウンターデータ [一般道路・高速道路]等を融合活用し、三環状料金改訂前後での詳細実行動データを比較することにより、エビデンスベースで道路利用者の料金感度(弾性値や時間価値等)を推計し、事業評価に活用する。
- 長期・広域にわたって蓄積された旅行時間データ等より、より詳細(経路レベル、エリアレベル等)に時間信頼性等の評価を行う。
- 自動車以外の移動も含めた多様な交通関連ビッグデータを用いた分析・評価に基づいて“渋滞低減型まちづくり(バスターミナル等の交通結節点整備、エリア流入規制、需要等の見える化による民間投資の推進等)”を推進する。
 - 移動ニーズに応じ、的確な位置・規模で交通結節点を整備・充実
 
 - 交通の観点から自治体のまちづくりの検討を支援
 - ・(ソフトの例) イベント時の流入規制等のあり方検討
 - ・(ハードの例) 公共施設の配置検討
 - 各種需要を見える化し、カーシェアリング、レンタサイクル等の交通拠点への民間投資を促進
 

レンタサイクル拠点設置の需要を分析・図示
(赤、オレンジ、黄の順に需要大)

3.1.4 面的・時間的な道路空間再配分に基づく道路空間のフル活用戦略

- ビッグデータや新技術等を活用して、交通の流れを面的に把握・分析する技術を構築し、交通手段別の利用経路やトリップ目的等を詳細に把握した上で、交通手段に応じた道路の機能分担を行うことで空間を創出する。また、交通規制をリアルタイムに変化させて時間的に道路空間を再配分することで、道路空間の機能を最大限発揮する。
- 駐車場(公営、民営)を連携運用することで、利用者の利便性を向上すると共に、道路空間に車寄せを設置してバレーパーキングを行うなど、地域の駐車場連携を推進する。その際、適切な駐車場料金設定を通じて道路交通量の抑制を図る。また、駐車場連携に民間が参加するインセンティブづくりを検討する。
- これらの社会実験検討にあたっては、まちづくりという俯瞰的観点のみならず、空間デザインというミクロ的観点にも留意する。



- ハンドルセンサ等を活用して、バスやトラック等の大型車走行時のドライバーのストレスデータを継続的に計測しビッグデータ化を行う。さらに、ストレスビッグデータを道路ビッグデータ等と一体的に整理分析することで路車双方向から走行環境の改善を促し、潜在的事故リスクの解消を目指す。

○車内に設置したセンサにより
ドライバーのストレスを計測

・RRI(心拍間隔) ・推定血圧 等

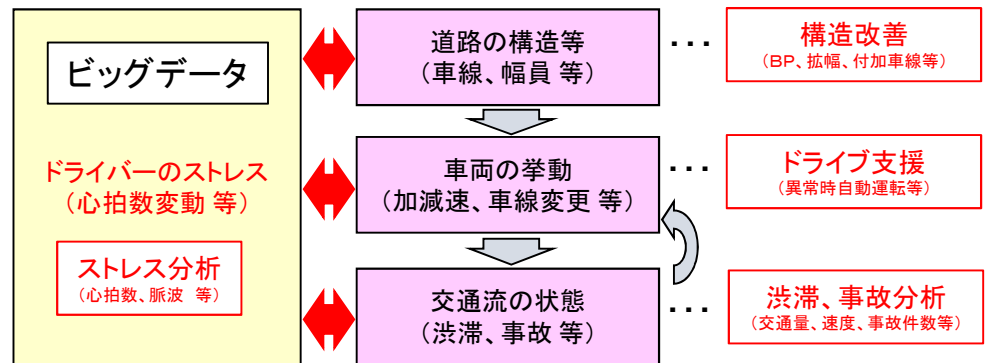
○ETC2.0等により、
自動車走行データの計測

・自動車の通行位置
・速度、加速度等の運転挙動

運転ストレス計測の
実験の例



出典:名古屋大学 山本俊行教授 資料

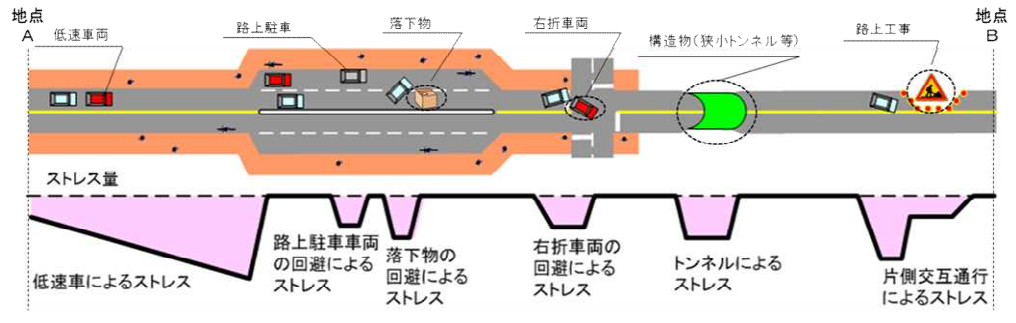


○運転手の高度健康管理の導入

・交通データ(加速度、ふらつき)と併せた
異常行動への警告(発話、刺激) 等

○潜在的事故リスク(ストレス集中区間)の解消

- ・蓄積データを活用した高ストレス区間の抽出
- ・**ストレス要因の特定と対策実施**
(道路構造の改善、運転支援システムの改善) 等



**道路、車両の双方から
潜在的事故リスクを解消**

3.2 非平常時における道路空間マネジメント のためのビッグデータ活用事例の蓄積

- 3.2.1 効果的な道路空間再配分を支援するための多様なビッグデータ活用 P33
- 3.2.2 イベント時の車両総合管理実験 P34
- 3.2.3 地震時の安全制御サービスの実証実験 P34

3.2.1 効果的な道路空間再配分を支援するための多様なビッグデータ活用

- エリアマネジメントの一環として、時間によってオープンカフェや歩行者専用化を実施するなど、柔軟な道路空間利活用を推進する。
- その際、道路占用を実効性のあるものとするために、不動産や商業のデータやユーザの関心データ等と交通系ビッグデータとの高度な連携を図る。

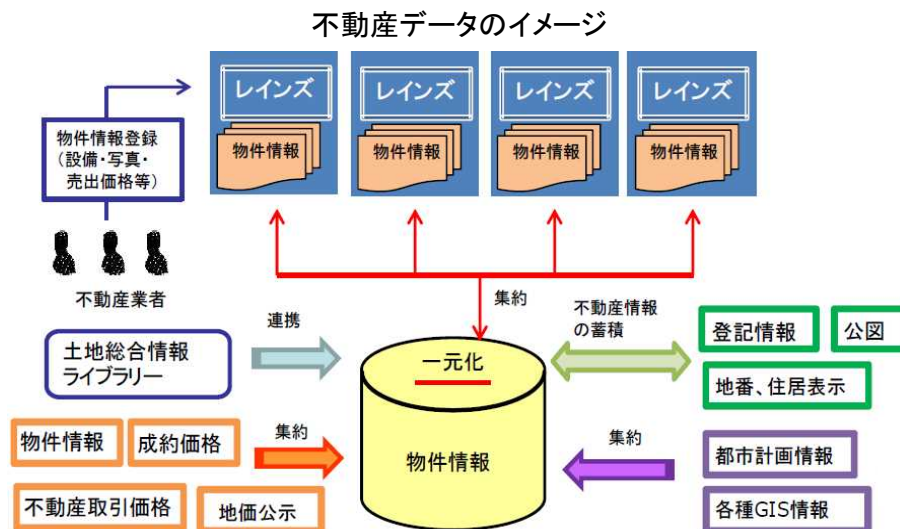


出典：大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会資料

商業データのイメージ(企業間の取引)



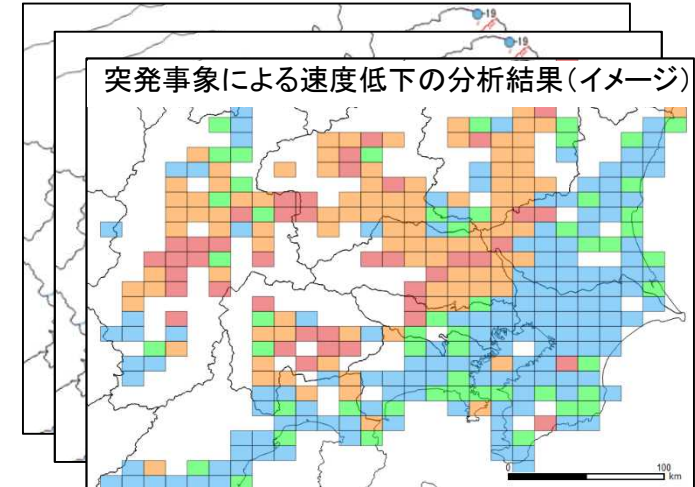
出典：中小企業白書2014、帝国データバンク調べ



出典：国土交通省資料

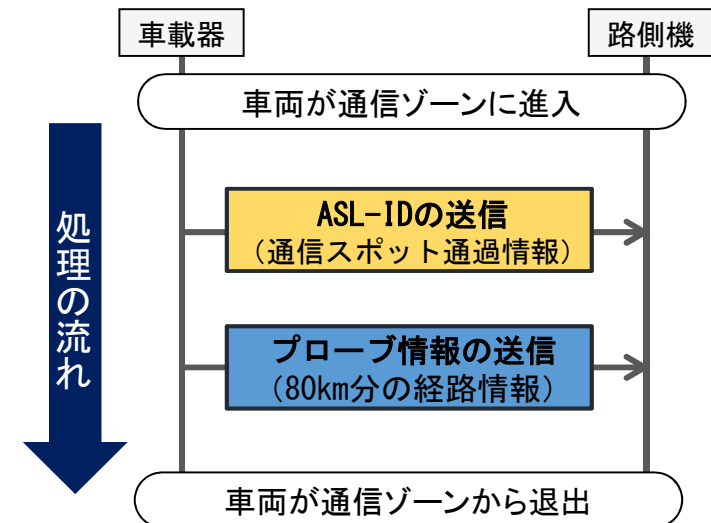
3.2.2 イベント時の車両総合管理実験

- 突発事象(降雪、事故、路上工事等)発生時の詳細ビッグデータの蓄積と分析を通じて、大規模イベント時の交通流動の適切なシナリオを想定し、シミュレーション等によって交通管理施策の実施効果を検証する。



3.2.3 地震時の安全制御サービスの実証実験

- ETC2.0挙動データ等に加えて、即時的利用が可能なETC2.0 ASL-IDデータを融合活用し、広域行政的な観点にも配慮して、適切な交通規制マネジメント方法を検討する。
- その際、安全に行動するための現在位置ベースの情報発信についても多言語化を推進する。



おわりに

本中間提言は、昨年12月の設立以降4回開催した研究会におけるヒアリングや議論、道路局若手職員との意見交換等を踏まえてとりまとめたものである。

また、本研究会には、全国10地域に地方研究会を設置しており、研究者32名と各地方整備局等が連携し、地域の特色を踏まえた検討も進められているところであり、今夏には、各地域からの提言や取組の報告もなされる予定である。

本研究会では、こうした各地域の取組や、今後の実験等で得られた知見を踏まえながら、今回の中間提言で提示した3つの視点以外も含め、更に2次、3次、4次と継続的な提言に向けた検討も進めていく予定である。

なお、今後、本中間提言で提示した施策を実験・実装するに際しては、各地域において自治体や民間企業、更には将来を担う学生など幅広く連携・参加していくことが重要であり、地域研究会を中心に、技術やデータはもちろんのこと、これを使う人の繋がりを含めて、その関係を構築していく予定である。

地域道路経済戦略研究会 委員名簿

顧問	石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科	教授
座長	羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科	教授
委員	伊藤 香織	東京理科大学大学院理工学研究科	教授
	井料 隆雅	神戸大学大学院工学研究科	教授
	小根山裕之	首都大学東京大学院都市環境科学研究科	教授
	日下部貴彦	東京工業大学大学院理工学研究科	助教
	清水 哲夫	首都大学東京大学院都市環境科学研究科	教授
	関本 義秀	東京大学生産技術研究所	准教授
	堤 盛人	筑波大学システム情報系	教授
	豊田 三佳	立教大学観光学部	准教授
	福田 大輔	東京工業大学大学院理工学研究科	准教授
	布施 孝志	東京大学大学院工学系研究科	准教授
	円山 琢也	熊本大学政策創造研究教育センター	准教授

(委員は50音順)

地域道路経済戦略研究会 開催経緯

<p>平成27年12月24日 〈第1回研究会〉</p>	<p>(1) 研究会について (2) ビッグデータを活用したプラットフォームについて ① (株)帝国データバンク先端データ分析サービス課 ② 東京大学航空宇宙工学専攻中須賀真一教授 ③ 日本IBM(株) 東京基礎研究所 (3) 意見交換</p>
<p>平成28年1月22日 〈第2回研究会〉</p>	<p>(1) 公共交通や新たなモビリティとの連携について ① パーク24(株) 業務推進本部、タイムズ24(株) タイムズカープラス事業部 ② 京成バス(株) 営業部 ③ トヨタ自動車(株) ITS企画部 (2) 意見交換</p>
<p>平成28年2月19日 〈第3回研究会〉</p>	<p>(1) 道路空間マネジメントについて ① 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 ② We Love 天神協議会 (2) これまでの道路の取組(ITS関係)について (3) 意見交換</p>
<p>平成28年3月10日 〈第4回研究会〉</p>	<p>(1) 道路政策への中間提言(案) ～2020年に向けた新たな道路政策の挑戦と実行～ (2) 意見交換</p>

地域道路経済戦略研究会 地方研究会 委員名簿

地方研究会	委 員	
北海道	有村 幹治 内田 賢悦 高橋 清 萩原 亨	室蘭工業大学大学院工学研究科 准教授 北海道大学大学院工学研究院 准教授 北見工業大学大学院工学研究院 教授 北海道大学大学院工学研究院 教授
東北	菊池 輝 桑原 雅夫 原 祐輔	東北工業大学工学部 教授 東北大学大学院情報科学研究科 教授 東北大学大学院情報科学研究科 助教
関東	日下部 貴彦 福田 大輔 柳沼 秀樹	東京工業大学大学院理工学研究科 助教 東京工業大学大学院理工学研究科 准教授 東京大学大学院工学系研究科 助教
北陸	佐野 可寸志 高山 純一 中山 晶一郎	長岡技術科学大学大学院工学研究科 教授 金沢大学理工研究域環境デザイン学系 教授 金沢大学理工研究域環境デザイン学系 教授
中部	薄井 智貴 金森 亮 倉内 文孝 森川 高行	名古屋大学大学院経済学研究科 特任准教授 名古屋大学未来社会創造機構 特任准教授 岐阜大学工学部 教授 名古屋大学未来社会創造機構 教授

(委員は50音順)

地域道路経済戦略研究会 地方研究会 委員名簿

地方研究会	委 員	
近 畿	井料 隆雅 宇野 伸宏	神戸大学大学院工学研究科 教授 京都大学大学院工学研究科 准教授
中 国	力石 真 塚井 誠人 橋本 成仁 藤原 章正	広島大学大学院国際協力研究科 特任准教授 広島大学大学院工学研究科 准教授 岡山大学大学院環境生命科学研究科 准教授 広島大学大学院国際協力研究科 教授
四 国	倉内 慎也 吉井 稔雄	愛媛大学大学院理工学研究科 准教授 愛媛大学大学院理工学研究科 教授
九 州	加知 範康 嶋本 寛 円山 琢也 溝上 章志	九州大学工学研究院附属アジア防災研究センター 助教 宮崎大学社会環境システム工学科 准教授 熊本大学政策創造研究教育センター 准教授 熊本大学大学院社会環境工学科 教授
沖 縄	朝倉 康夫 神谷 大介 羽藤 英二	東京工業大学大学院理工学研究科 教授 琉球大学環境建設工学科 准教授 東京大学大学院工学系研究科 教授

(委員は50音順)