

事後評価（案）一覧表

資料2-2

○ソフト分野

番号	領域	タイプ	研究名、概要 (成果報告レポートより引用) (詳細は別紙参照)	研究 代表者	委託額 (3カ年) (千円)	事後評価意見 (詳細は別紙参照)	参考意見 (詳細は別紙参照)	事後 評価 (案)
21-1	3	II	研究名 道路交通の時間価値 についての研究	東京大学 大学院 准教授 加藤浩徳	19,750	<p>包括的な既存研究の乏しい中、諸外国の交通時間価値分析をレビューし、相場観を形成するなど、広範囲かつ客観的に内外の研究状況、認識、課題が整理されており、本研究を起点とした発展が期待されることから、研究目的は達成され、十分な研究成果があったと評価する。</p> <p>なお、実務への活用に向けて、選択理論に加え、現在使われている所得接近法との比較検討が必要不可欠であり、今後の研究継続が期待される。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.本研究は、交通時間価値のレビューから、交通データに基づく選好接近法による分析、時間価値設定のあり方の検討まで幅広い研究目的に対し、十分な成果が得られた。一方、研究成果の実務への反映には、現行の所得接近法との比較等、さらなる検討が必要である。 2.研究成果は学術研究という観点からは高く評価できるが、道路行政としての今後の方向性や活用方策について提案いただきたい。 3.本研究成果によって、現行の費用便益分析に対してどのような示唆を与えることができるのかを具体的に示していただきたい。 4.時間価値の推定精度/信頼区間に相当する情報を示すとともに、所得接近法とそれ以外の方法による推定値の取り入れ方を示唆する、あるいは判断に供する補足情報を整理していただきたい。 5.今後、本分野で研究を継続する研究者への提言を取りまとめていただきたい。本研究が継続的に行われることを期待する。 	A
			概要 道路プロジェクト評価を改善するために、交通の時間価値の実情把握とあり方の検討を研究目的として、国内外の交通の時間価値のレビュー・データベース化、我が国における道路交通の時間価値の推定および推定方法の検討、我が国における交通の時間価値設定に関わる論点の整理を実施する研究開発。					
21-2	4	II	研究名 地域ITS技術を用いた車線・道路幅員減少区間等における安全かつ円滑な走行支援手法の研究開発	高知工科大学 教授 熊谷靖彦	30,544	<p>高速道路における片側通行規制時の安全性防止策や研究成果の他地域への展開等については、さらなる検討が必要なもの、県レベル自治体との十分なコミュニケーションがあり、システム開発、実験、評価の全てのステップで、現場のニーズに的確に対応するなど、中山間地道路を中心に優れた成果を得ていることから、研究目的は概ね達成され、研究成果があったと評価する。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.研究成果のさらなる普及促進に向けて、初期費用及び運用費用が低いことによる適用性の高さをよりアピールするとともに、研究成果を他の地域やアジア諸国に展開する方策について検討いただきたい。 2.他県への展開を図るためにも、1.5車線の整備を行う場合、どのような路線に、どのようなサービスを確保するため、導入を推奨するのか分かりやすく取りまとめていただきたい。 3.高速道路暫定2車線区間を対象とするシステムに関しては、情報提供に許容される遅れを考慮して、携帯電話等の通信回線の利用も検討できるのではないか。 4.狭隘道路に支援システムが導入された場合のメンテナンス体制などについて検討いただきたい(例:観光地における地元民間企業への委託など)。 5.研究内容を関係者がわかりやすく理解できるよう、報告書の記述方法について再考いただきたい。 6.中山間地の狭隘道路の適用では、効果として時間損失も重要であるが、長期にわたる実証を通じた利用者の意識調査についても留意いただきたい。 7.研究期間中に別分野の研究項目が追加となり、苦心された跡が伺える。高速道路については課題抽出に留まっており、全体として研究成果は十分とまではいえない。今後の研究継続が期待される。 8.他章と比較した際の第2章の重要性が低く、特に第2章と第3章が一見独立しているように見える。また資金面や内容面からも、第2章は相対的に見てほとんど力点が置かれていないように見受けられる。 9.研究の精度を上げることと、実用性の追求とのバランスをとることが難しいことが判った。 	B
			概要 1.5車線の道路整備を計画するにあたって、道路交通の安全および円滑を図るため、道路や交通特性、或いはドライバ属性や地域特性、更には「走行支援システム」等のITSを考慮した整備のあり方と「交通流シミュレータ」による整備の事前、事後の評価ツールの研究開発を行う。					

番号	領域	タイプ	研究名、概要 (成果報告レポートより引用) (詳細は別紙参照)	研究 代表者	委託額 (3カ年) (千円)	事後評価意見 (詳細は別紙参照)	参考意見 (詳細は別紙参照)	事後 評価 (案)
21-3	5	I	<p>研究名</p> <p>複合データによる道路サービス・パフォーマンス情報システムの研究開発</p> <p>概要</p> <p>本研究は、従来の路側観測によって得られる交通データとプローブカーデータを融合させることによって、多様なニーズに対応可能な道路パフォーマンスデータの作成と、より安価かつ他国でも適用可能なデータ収集方法を検討しようとするものである。</p>	筑波大学 教授 石田東生	20,650	<p>本研究テーマの先進性は評価できるものであり、中間評価を踏まえ車両感知器データとプローブデータの融合に焦点を当てた研究は、今後の同種研究が目指すべき方向を示唆している。一方で、当初の研究目的である、従来よりも広域かつ高精度で多様な道路パフォーマンス情報を安価に提供可能なシステムの提案については、十分に達成されたとは言い難く、研究成果は一部に留まったと評価する。</p>	<p>1.本テーマは今後の発展が期待される重要な研究分野であり、車両感知器データとプローブデータの融合に向けて、研究過程で得られた課題を生かす工夫を検討していただきたい。また、この分野に関する今後の研究に対し、さらなる研究への足がかりとするための提言事項や論点等を整理していただきたい。</p> <p>2.本研究で提案されている車両感知器データとプローブカーデータを融合したカルマンフィルターモデルの実現が期待される。</p> <p>3.研究終了報告書に記載されている通り、研究に使用されたプローブデータが乏しかったことが研究目的を十分に達成できなかった一因と考えられる。プローブデータの取得量が急激に増加している近年の状況を踏まえ、今後の研究継続により、豊富なデータを活用することで、研究目的の達成、道路政策の質の向上につながる成果を期待したい。</p> <p>4.研究目的は一部達成できなかった点もあるが、限定的なモデルではあるものの、道路パフォーマンス指標の算定モデルを構築し、一定の研究成果を達成している。</p> <p>5.データ収集、解析の困難さなどの課題はあるが、今後の実務面への適用の基礎となるものであり、一定の成果は得られた。</p> <p>6.この成果を実務に移行させるためには、解決しなければならないことが多く、資料収集システムを段階的に開発していく必要がある。</p>	C

※ 事後評価の基準：A：研究目的は達成され、十分な研究成果があった B：研究目的は概ね達成され、研究成果があった
C：研究成果は一部に留まった D：研究成果があったと言い難い

○ハード分野

番号	領域	タイプ	研究名、概要 (成果報告レポートより引用) (詳細は別紙参照)	研究 代表者	委託額 (3カ年) (千円)	事後評価意見 (詳細は別紙参照)	参考意見 (詳細は別紙参照)	事後 評価 (案)
21-4	7	II	<p>研究名 水分履歴を考慮した不飽和道路盛土の耐震性の評価法と強化法</p> <p>概要 本研究では、豪雨や浸透水など水分履歴を考慮し、地盤探査方法改良、不飽和土の実験的な研究、地震時の不飽和一飽和地盤の動的浸透－変形連成解析法の開発と遠心力実験を実施し、道路管理の実務に資する耐震評価法や強化法を提案する。</p>	京都大学 大学院 教授 岡二三生	22,130	<p>実務への活用については今後の検討が必要であるものの、水分履歴を考慮した道路盛土の解析手法が確立された意義は大きく、総合的な課題に対して、道路盛土の管理技術の向上に資する体系的な学術的成果が得られていることから、研究目的は概ね達成され、研究成果があったと評価する。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大変困難な研究テーマに取り組んでおり、研究自体は非常に高度で有用性が高く、基礎研究において多くの実りある成果が得られた。 2. 水分履歴を考慮した、道路盛土の耐震性評価と補強方法の確立を目指しているが、具体的に水分履歴がどのように考慮されているのか明確になっておらず、行っている検討の関連が分かり難い。実務に適用可能な耐震評価の確立に向けた検討が期待される。 3. 強化法として、締固め工、補強土工、排水工が提案されているものの、遠心載荷実験でドレーン工(排水工の一種)のみしか検討されていない。対策法や評価法の提案に限られた試行例にとどまっており、実装という観点からさまざまな対策工についてさらに踏み込んだ提言が期待される。 4. 破壊メカニズムの解析を通して得られた知見を踏まえ、台風等の降雨後に地震で崩壊されそうな区間の事前選定や道路盛土の強化法に結びつけられると、実務への反映が期待できる。 5. 降雨後の道路盛土の強度が低下することが明らかとなったが、具体的に実務に生かすためには技術、行政両面からのアプローチが必要と考えられる。 	B
21-5	8	I	<p>研究名 鋼橋の腐食劣化メカニズムの解明と耐久性診断に関する研究</p> <p>概要 腐食損傷橋に対する安全安心に持続できる維持管理技術の構築を実現するため、腐食劣化した鋼橋に対する実用的な耐久性診断法の提案を研究目的として、過酷な腐食促進環境下で約30年間曝され極限の腐食状態にある無塗装仕様の耐候性鋼プレートガードを研究対象に、実橋での腐食減厚調査、腐食環境調査、および実腐食鋼材を用いた耐荷力実験により、鋼プレートガード橋の構造部位別の腐食減厚分布特性の解明、腐食減厚分布と海塩粒子の飛来特性との相関評価、および構造部位別の腐食減厚分布に対するせん断耐荷力評価法を開発する研究。</p>	琉球大学 准教授 下里哲弘	31,250	<p>実用化への道筋に工夫が必要なものの、実橋データに基づく分かりやすい貴重な知見が得られており、腐食促進試験法や耐久性評価の継続研究などに発展性がみられ、道路政策の質の向上への貢献が期待できることから、研究目的は概ね達成され、研究成果があったと評価する。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 今後の実務に反映される研究成果が得られており、高く評価できる。 2. 研究目的の1つである、既設橋の腐食劣化メカニズムの解明、及び実用的な耐久性診断手法の確立の観点では、対象とした特定の橋について多くの知見が得られ、方法論の有効性も確認した。実務へ反映するためには、引き続き検討事例を増やすなど、一般化・普遍化につながる研究の継続・発展が期待される。 3. 腐食劣化メカニズムの解明については、風向風速・飛来塩分量・温湿度などのパラメータによる各部位の腐食過程や耐力の変化を明示すれば、他の橋梁の診断に役立つと思われる。 4. 検討対象は無塗装仕様の耐候性鋼プレートガード橋であるが、実際の現場に本仕様のものが多くないと思われ、実務への反映に際し、工夫が必要になる。 5. 本研究で確認された腐食劣化特性を基に、橋梁点検の際に留意すべき事項等について類型化するなど、道路管理者が現場でマニュアルとして活用できるよう今後整理いただきたい。 6. 中間評価における指摘事項(一般的な沿岸環境における知見の活用)が、どのように検討に反映されたのか分かり難いところである。 	B

※ 事後評価の基準：A：研究目的は達成され、十分な研究成果があった B：研究目的は概ね達成され、研究成果があった
C：研究成果は一部に留まった D：研究成果があったとは言い難い