

事後評価（案）一覧表

資料1-2

〇ソフト分野

| 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) |
|------|----|-----|--|-----------------------|----------------------|--|---|-----------------|
| 22-1 | 3 | II | <p>研究名 都市高速道路における突発事象時の最適交通運用についての研究開発</p> <p>概要 都市高速道路上で発生する交通事故等の突発事象を、できる限り速やかにかつ正確に検出し、その事象によって生じる旅行時間の変化を予測して利用者に提供することにより、インシデントによる社会的費用の増加をできるだけ抑制しうる交通運用方法の研究開発を行った。</p> | 東京工業大学 教授 朝倉 康夫 | 43,000 | 都市高速道路の突発事象発生時の交通運用の最適化という目的達成のために、入手・活用可能な観測データの分析、適用により、突発事象の検出および現場処理時間、交通状況、提供交通情報に対する経路選択行動の実時間予測シミュレーションのフレームワークを構築し、都市高速における交通運用への活用の可能性が示されており、研究の目的・目標は十分に達成されていると評価する。 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 研究成果の質と量は高く評価でき、実務に向けて大きな期待ができる。 2. 今後は、プローブデータ等を活用した突発事象等の総合的判断、シミュレーションの高度化や他の路線への活用など、さらなる発展を期待する。 3. 今後の課題として、観測データが整備されている高速道路内の経路選択に働きかける交通運用策についても、現況再現性を十分に評価して上で、検討していただきたい。 4. 今後は、研究成果を統合した政策パッケージの実現に向けて、さらに考察を深化していただきたい。 5. 実務への応用に関しては、関係機関との連携が必要であり、演習のような場の設定も必要と考えられる。 6. 今後とも、実務者や海外研究者との交流を深め、最先端の研究水準を維持していただきたい。 | A |
| 22-2 | 6 | I | <p>研究名 混合交通流の自動解析に基づく交通安全性・円滑性評価手法および交通制御・道路運用手法の構築</p> <p>概要 本研究では交通流の安全性と円滑性の改善に役立てることを念頭に置いて、画像処理技術を活用して交通流の自動解析を実現する。特に四輪車・二輪車が輻輳している混合交通流に焦点を当てて解析を行い、輻輳車両の個別抽出、軌跡の推定精度の向上に取り組む。また自動解析結果に基づいて交通流特性を詳細に分析・把握・モデル化し、最終的に交通安全性・円滑性評価手法を構築する。</p> | 京都大学 准教授 須崎 純一 | 15,400 | 動画像から交通流の自動解析を行うことについては、車両台数等の解析精度向上に向けたアルゴリズム開発などを行い、部分的には成果が認められるものの、画像処理時間や適用条件が限定されるなどの課題が残った。交通流特性のモデル化については、検証が不十分であり、交通安全性・円滑性評価には至らなかった。これらのことから研究成果は一部に留まったと評価する。 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通流特性モデルの説明要因である接触回避性と、安全性指標 SI とは関係の補足説明が必要である。 2. 交通流特性モデルの現況再現性の検証においては、現在から次の時点への移動予測を個別的中させることでは十分ではなく、それらの移動の集積としての移動軌跡の再現精度で評価すべきではないか。 3. 達成された成果を活かすために、今回研究を進めることの出来なかった周辺分野への長期的な取り組みによって、実用に耐え得る具体的な成果を今後出していくことが求められる。 4. 本研究で実施した現場における試験結果については、研究成果として最終報告書に反映される必要がある。 | 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は言い難い