

第 6 回 JSTE シンポジウム(福井)

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 6 回 JSTE シンポジウム参加者の概要	1
2. 第 6 回 JSTE シンポジウムのアンケート集計結果	4
2.1 所属機関の種類	5
2.2 所属機関の都道府県	5
2.3 会員種別	7
2.4 開催年度の交通工学研究発表会の参加の有無	8
2.5 シンポジウム開催を知った方法	9
2.6 「参加申し込み時に」選択された参加方法	10
2.7 セッションの満足度	11
2.8 今後のセッションに対する希望テーマ	18
2.9 講演資料の Web ページによるダウンロードについて	19
3. 第 6 回 JSTE シンポジウムのアンケート(行政機関配信) 結果	20
3.1 所属機関の種類	20
3.2 興味のある分野	20
3.3 聴講可能なセッション枠以外で聴講したかったセッション	20
4. アンケート結果を踏まえた対応	21

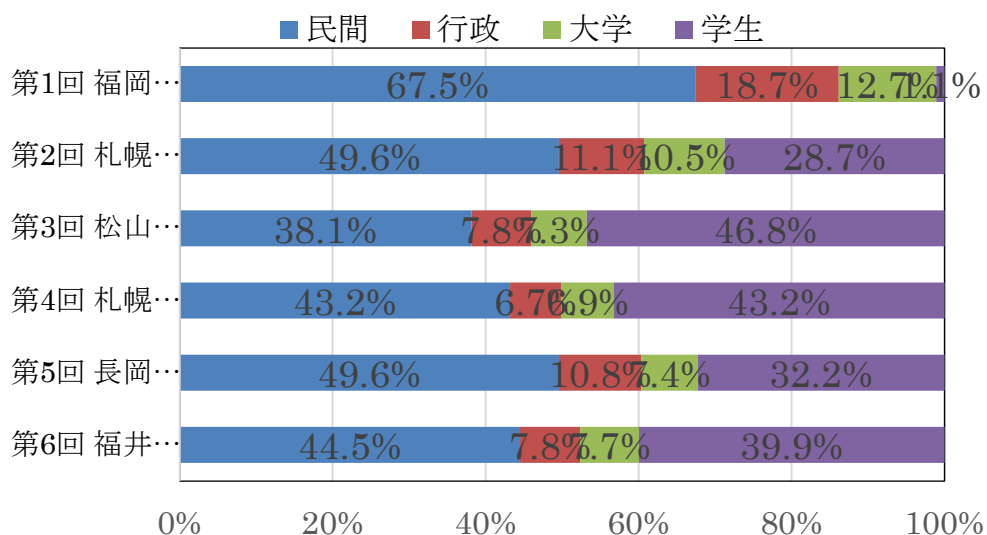
1. 第6回 JSTE シンポジウム参加者の概要

(1) 参加者数の概要

- 第6回の全参加者は701名、過去の開催に比べてそれぞれ1.90倍、1.42倍、0.96倍、0.94倍、1.15倍の増減となっている。
- 第6回の参加者数に関して、民間は前回比1.03で微増、行政は0.83で減少、大学は1.20で増加、学生は1.42で増加となった。
- 前回と比べて、オンライン参加割合が39.8%から46.5%に増加した。学生の参加者数の増加が影響している。また、行政、大学のオンライン参加割合も増加した。

単位:[人]

	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4回 札幌	321	50	51	321	743	138	284
第5回 長岡	303	66	45	197	611	171	243
第6回 福井	312	55	54	280	701	126	295
第6回/第1回	1.25	0.80	1.15	70.00	1.90	2.21	0.95
第6回/第2回	1.27	1.00	1.04	1.97	1.42	1.26	1.17
第6回/第3回	1.12	0.96	1.02	0.82	0.96	1.11	1.10
第6回/第4回	0.97	1.10	1.06	0.87	0.94	0.91	1.04
第6回/第5回	1.03	0.83	1.20	1.42	1.15	0.74	1.21



第6回福井

職種別	会場参加		オンライン参加		参加種別計	参考:前回大会(長岡)	
	人数(人)	割合(%)	人数(人)	割合(%)		会場参加	オンライン参加
大学	45	83.3%	9	16.7%	54	10.1%	3.3%
行政	37	67.3%	18	32.7%	55	14.7%	4.9%
民間	261	83.7%	51	16.3%	312	66.8%	23.5%
学生	32	11.4%	248	88.6%	280	8.4%	68.3%
合計	375	53.5%	326	46.5%	701	60.2%	39.8%

(2) 第6回の各セッション聴講者数

- ・ 2日間で、延べ聴講者(1日目：1,234名、2日目：1,086名)。
- ・ 全体セッションの聴講者は261名で、前回の全体セッション(聴講者390名)より減少。
- ・ 国土交通省セッションは145名で参加者数は会場の方が多く、警察庁セッションも143名で会場の参加者数の方が多い。両セッションの参加者数自体も多いため、参加者の関心が高かったと推察できる。一方、同時時間帯の他のセッションの参加者数は少ないとは言えないが、今後もスポンサーとしては人気セッションと同時時間帯の設置は希望されない可能性があるなどプログラム上の配慮の継続が必要といえる。加えて、プログラム上、両セッションと他のセッション(委員会、スポンサー)を並列で配置せざるを得ないため、委員会及びスポンサードセッションの内容向上に向けて今後、意見交換していく必要がある。
- ・ ランチョンセッション(第1日目B、第2日目G)の参加者数は、前後のセッションと比較すると約5割程度となっている。

日付	セッション			会場	Web	合計
				全体	全体	全体
11/28(木)	A-1	地元特別セッション	地元特別セッション	72	60	132
	A-2	スポンサードセッション	地方部のモビリティ確保に向けて	26	22	48
	A-3	委員会・研究セッション	子どもの安全で健やかな移動のあり方と道路・交通マネジメントに関する研究	36	24	60
	A小計			134	106	240
	全体セッション			179	82	261
	B-2	若手技術者発表セッション	若手技術者発表セッション①	70	50	120
	B-3	技術紹介セッション	技術紹介セッション①	34	17	51
	B(ランチョン) 小計			104	67	171
	C-1 国土交通省	国土交通省セッション	道路計画に関わる最近の話題	87	58	145
	C-2	委員会・研究セッション	高速道路単路部の渋滞現象記述理論の実務への応用	91	43	134
	C-3	委員会・研究セッション	生活道路に関する検討小委員会	35	25	60
	C小計			213	126	339
	D-1 警察庁	警察庁セッション	道路交通に関する警察の取り組み	98	45	143
	D-2	スポンサードセッション	複合都市再生事業における工事中マネジメント	17	14	31
	D-3	委員会・研究セッション	高速道路の案内標識体系の再構築に関する研究	81	33	114
	D小計			196	288	484
	1日目合計			647	587	1234
11/29(金)	E-1 高速道路	スポンサードセッション	高速道路における逆走事象および歩行者等の誤進入とそれらへの対策	76	40	116
	E-2	スポンサードセッション	道路交通分野におけるDX技術活用の課題と可能性	42	30	72
	E-3	委員会・研究セッション	道路安全診断小委員会	30	23	53
	E小計			148	93	241
	F-1	委員会・研究セッション	道路の交通容量とサービスの質に関する研究	115	48	163
	F-2	スポンサードセッション	マイクロ波センサーが解き明かす交通流とデジタルツインによる道路交通の未来	35	19	54
	F-3	スポンサードセッション	観光におけるモータルコネクト	26	8	34
	F小計			176	75	251
	G-1	委員会・研究セッション	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	20	18	38
	G-2 若手技術者	若手技術者発表セッション	若手技術者発表セッション②	48	41	89
	G-3 技術紹介	技術紹介セッション	技術者紹介セッション②	20	13	33
	G(ランチョン) 小計			88	72	160
	H-1	委員会・研究セッション	平面交差の計画・設計・制御の研究	70	47	117
	H-2	スポンサードセッション	The Live!画像処理を用いた車両挙動分析の最前線	65	41	106
	H-3	スポンサードセッション	新幹線敦賀開業を迎えた嶺南地区と公共交通等のこれからの取り組み	24	10	34
	H小計			159	98	257
	I-1	委員会・研究セッション	ラウンドアバウトの計画・設計・交通運用に関する研究	34	35	69
I-2	スポンサードセッション	アクティビティベースドシミュレーションとまちづくり	30	20	50	
I-3	スポンサードセッション	自動運転の社会実装を踏まえた今後の課題と留意点Part6	26	32	58	
I小計			90	87	177	
2日目合計			661	425	1086	
総計			1308	1012	2320	

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) 技術紹介セッションの聴講者数

- 第5回長岡（4セッション並列）より第6回福井（2or3セッション並列でランチョン）の方が聴講者は増加した。

第6回 福井

日付	セッション	会場	Web	合計
1日目	技術紹介セッション①	34	17	51
2日目	技術紹介セッション②	20	13	33

第5回 長岡

3社平均

日付	セッション	会場	Web	合計
11/29(水)	技術紹介セッション	19	10	29
11/29(水)	技術紹介セッション	14	7	21

第4回 札幌

日付	セッション	会場	Web	合計
11/24(木)	実務研究紹介セッション 交通対策セッション	40	28	68
11/25(金)	業務紹介特別コーナー (新規スポンサー企業)	20	26	46
	実務研究紹介セッション 交通計画セッション	27	24	51
	実務研究紹介セッション 高速道路セッション	43	48	91

(4) 若手技術者発表セッションの聴講者数

- 第5回長岡（4セッション並列）より第6回福井（2or3セッション並列でランチョン）の方が聴講者は増加した。

第6回 福井

日付	セッション	会場	Web	合計
1日目	若手技術者発表セッション①	70	50	120
2日目	若手技術者発表セッション②	48	41	89

第5回 長岡

日付	セッション	会場	Web	合計
2日目	若手技術者発表セッション①	57	52	109
2日目	若手技術者発表セッション②	21	29	50

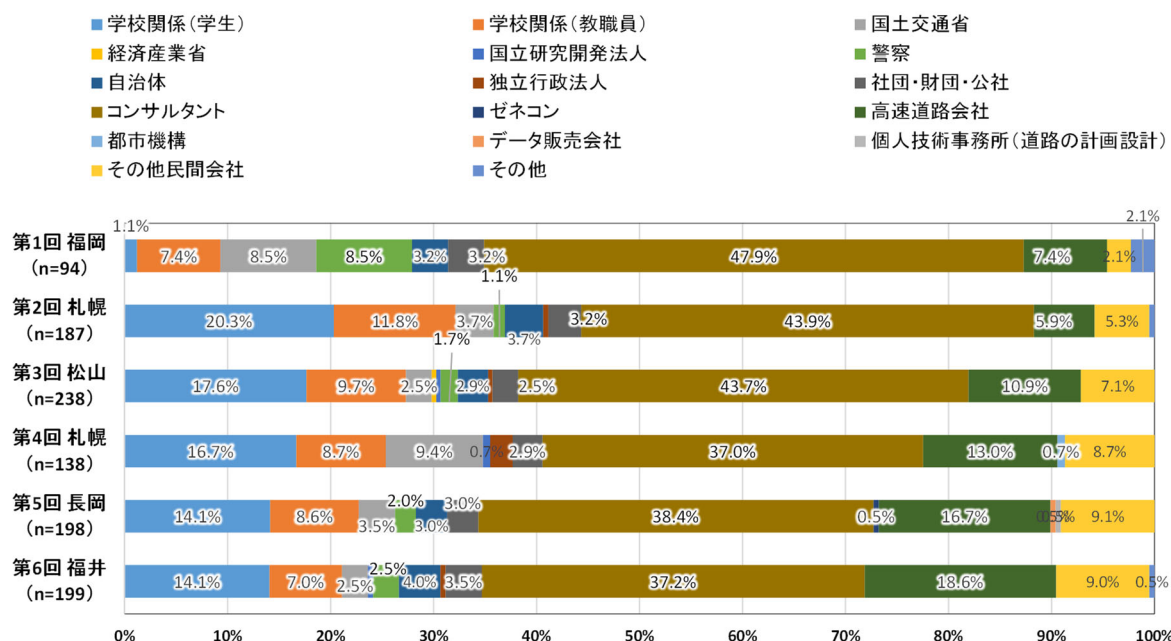
2. 第6回 JSTE シンポジウムのアンケート集計結果

アンケート集計は、シンポジウム参加者の約 28.4%に当る 199 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 [%]
第1回 福岡 (会場)	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 札幌 (Web)	民間他	245	49.6%	110	58.8%	44.9%
	行政	55	11.1%	17	9.1%	30.9%
	大学	52	10.5%	22	11.8%	42.3%
	学生	142	28.7%	38	20.3%	26.8%
	第2回 全体	494	100.0%	187	100.0%	37.9%
第3回 松山 (会場 & Web)	民間他	278	38.1%	147	61.8%	52.9%
	行政	57	7.8%	26	10.9%	45.6%
	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%
第4回 札幌 (会場 & Web)	民間他	321	43.2%	81	58.7%	25.2%
	行政	50	6.7%	22	15.9%	44.0%
	大学	51	6.9%	12	8.7%	23.5%
	学生	321	43.2%	23	16.7%	7.2%
	第4回 全体	743	100.0%	138	100.0%	18.6%
第5回 長岡 (会場 & Web)	民間他	303	49.6%	130	85.0%	42.9%
	行政	66	10.8%	23	15.0%	34.8%
	大学	45	7.4%	0	0.0%	0.0%
	学生	197	32.2%	0	0.0%	0.0%
	第5回 全体	611	100.0%	153	100.0%	25.0%
第6回 福井 (会場 & Web)	民間他	312	44.5%	130	65.3%	41.7%
	行政	55	7.8%	27	13.6%	49.1%
	大学	54	7.7%	14	7.0%	25.9%
	学生	280	39.9%	28	14.1%	10.0%
	第6回 全体	701	100.0%	199	100.0%	28.4%

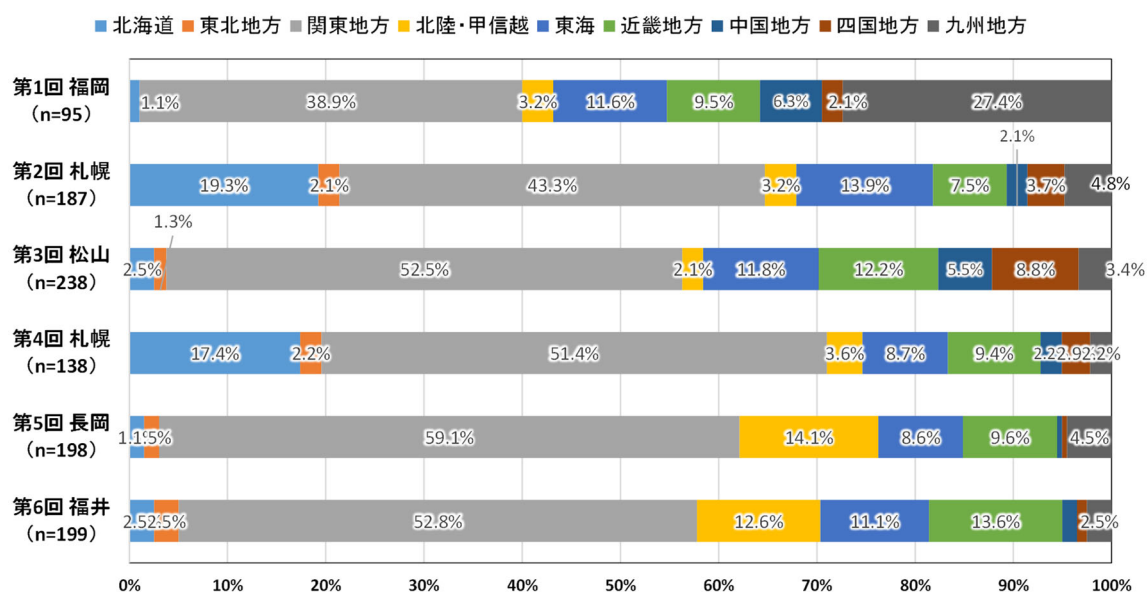
2.1 所属機関の種類 ※全参加者ではなくアンケート回答者の内訳なので参考値

- ・ 第1~5回と同様にコンサルタントの回答割合が最も多い(37.2%)。
- ・ 次いで、高速道路会社、学生の回答割合が多い(高速道路会社 18.6%，学生 14.1%)。
- ・ 高速道路会社からの回答割合が5年間連続増加。



2.2 所属機関の都道府県 ※全参加者ではなくアンケート回答者の内訳なので参考値

- ・ 東京都からの参加者の回答(40.7%)を含む関東地方からの参加者の回答が多い(52.8%)。
- ・ これまで開催地の地方，都道府県の回答割合が高くなる傾向(第1回:福岡県 16.8%，第2回:北海道 19.3%など)にあり，今回も割合(第6回:福井県 6.0%)は高くなっているが，大都市の福岡，札幌と比較すると低い。
- ・ また，前回の開催地は減少することも今回顕著に表れた。第5回の新潟県は 12.6%であったが，今回は 3.0%にとどまった。

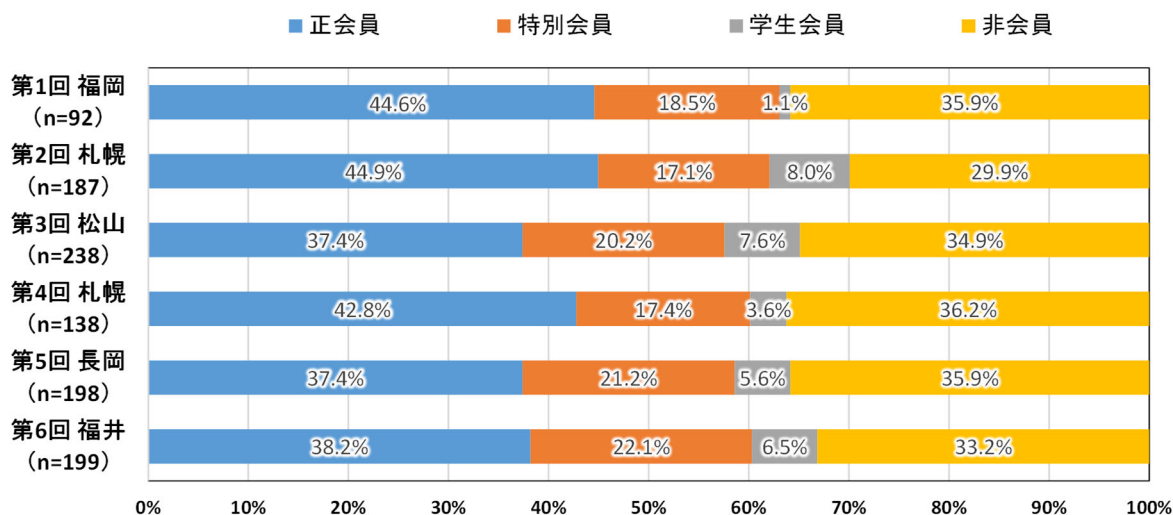


地方名	都道府県	第1回 福岡		第2回 札幌		第3回 松山		第4回 札幌		第5回 長岡		第6回 福井	
北海道	北海道	1	1.1%	36	19.3%	6	2.5%	24	17.4%	3	1.5%	5	2.5%
東北地方	青森県												
	岩手県			1	0.5%	1	0.4%						
	秋田県							1	0.7%	2	1.0%	1	0.5%
	宮城県			3	1.6%	2	0.8%	2	1.4%	1	0.5%	3	1.5%
	山形県												
関東地方	福島県											1	0.5%
	群馬県					1	0.4%	1	0.7%				
	栃木県					1	0.4%					3	1.5%
	茨城県	3	3.2%	5	2.7%	10	4.2%	6	4.3%	5	2.5%	5	2.5%
	千葉県	2	2.1%	7	3.7%	4	1.7%	6	4.3%	10	5.1%	6	3.0%
	埼玉県	2	2.1%	4	2.1%			1	0.7%	6	3.0%	5	2.5%
	東京都	29	30.5%	61	32.6%	99	41.6%	53	38.4%	90	45.5%	81	40.7%
	神奈川県	1	1.1%	4	2.1%	10	4.2%	4	2.9%	6	3.0%	5	2.5%
北陸・甲信越	長野県					1	0.4%					1	0.5%
	山梨県												
	新潟県	3	3.2%	6	3.2%	4	1.7%	4	2.9%	25	12.6%	6	3.0%
	福井県									2	1.0%	12	6.0%
	富山県									1	0.5%	1	0.5%
	石川県					1	0.4%	1	0.7%			5	2.5%
東海	静岡県					1	0.4%					1	0.5%
	愛知県	11	11.6%	26	13.9%	25	10.5%	12	8.7%	17	8.6%	20	10.1%
	岐阜県		0.0%		0.0%	1	0.4%					1	0.5%
近畿地方	滋賀県	2	2.1%	4	2.1%	6	2.5%	4	2.9%	9	4.5%	8	4.0%
	三重県												
	奈良県							1	0.7%				
	和歌山県												
	京都府					1	0.4%			2	1.0%	2	1.0%
	大阪府	5	5.3%	9	4.8%	21	8.8%	8	5.8%	7	3.5%	17	8.5%
	兵庫県	2	2.1%	1	0.5%	1	0.4%			1	0.5%		
中国地方	鳥取県												
	島根県			1	0.5%								
	岡山県	1	1.1%	2	1.1%	1	0.4%						
	広島県	5	5.3%	1	0.5%	12	5.0%	3	2.2%	1	0.5%	3	1.5%
	山口県												
四国地方	徳島県					1	0.4%					1	0.5%
	香川県			1	0.5%	4	1.7%	1	0.7%				
	高知県			4	2.1%	8	3.4%	3	2.2%				
	愛媛県	2	2.1%	2	1.1%	8	3.4%			1	0.5%	1	0.5%
九州地方	福岡県	16	16.8%	8	4.3%	3	1.3%	1	0.7%	6	3.0%	3	1.5%
	佐賀県												
	長崎県	1	1.1%										
	熊本県	6	6.3%							1	0.5%		
	大分県	2	2.1%	1	0.5%			1	0.7%				
	宮崎県	1	1.1%			1	0.4%			2	1.0%		
	鹿児島県												
	沖縄県					4	1.7%	1	0.7%			2	1.0%
合計		95	100%	187	100%	238	100%	138	100%	198	100%	199	100%

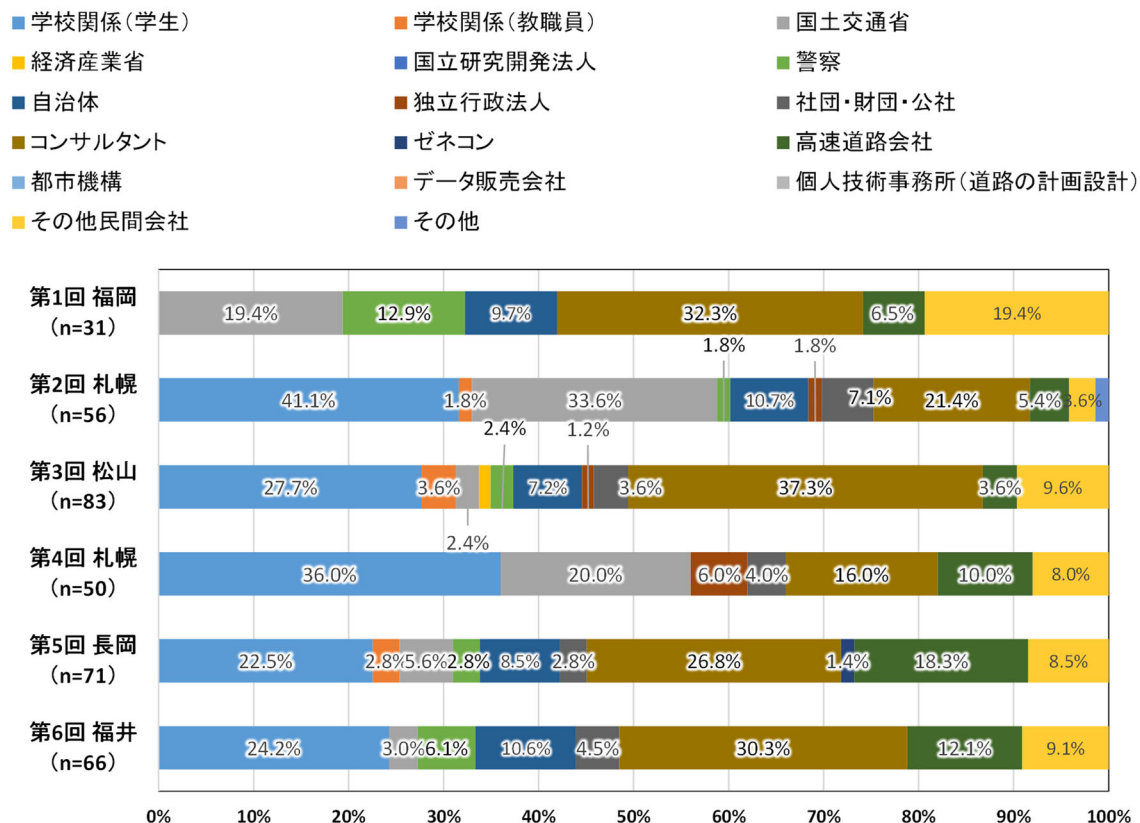
2.3 会員種別

- ・ 特別会員の回答割合(22.1%)は過去最高を記録した。
- ・ 非会員のうち、最も多く含まれているのはコンサルタントと学生である。これらは前回(第5回)より増加傾向であり、需要の高さがうかがえる。

■会員種別

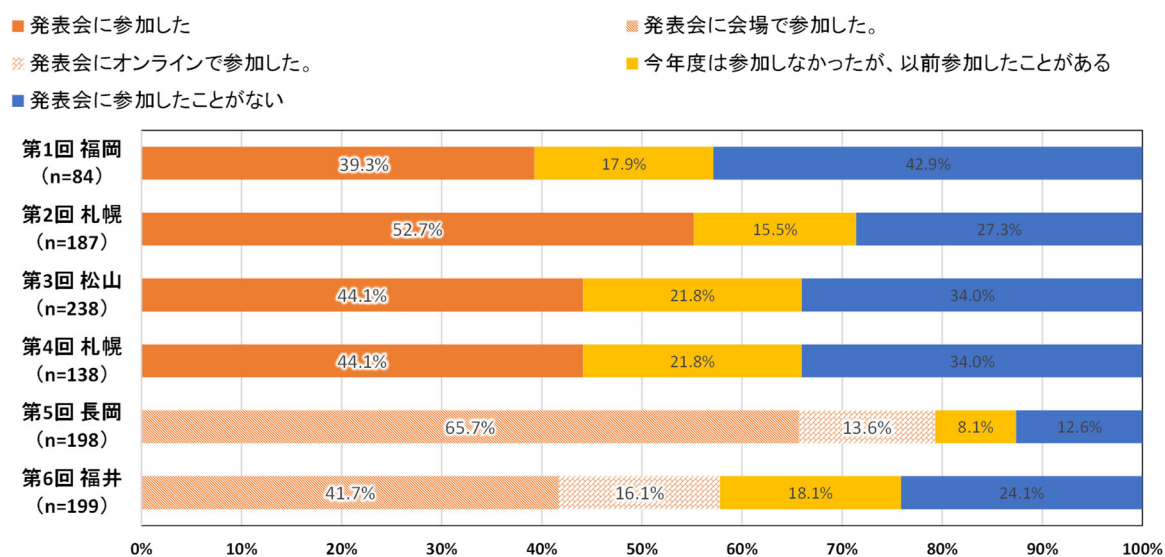


■非会員の所属機関の種類



2.4 開催年度の交通工学研究発表会の参加の有無

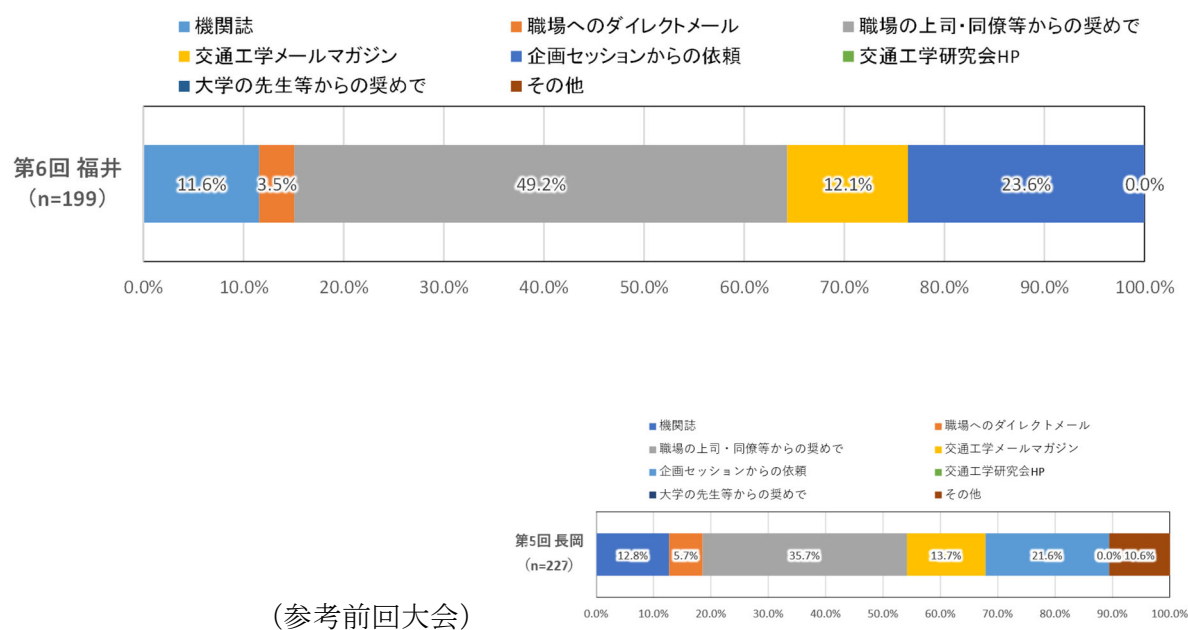
- ・ 今年度回答者の約 6 割(会場 41.7%, オンライン 16.1%)が, 本年度の研究発表会にも参加.
- ・ 第 5 回と比較し, 研究発表会にも参加した方は 21.5%減少している.



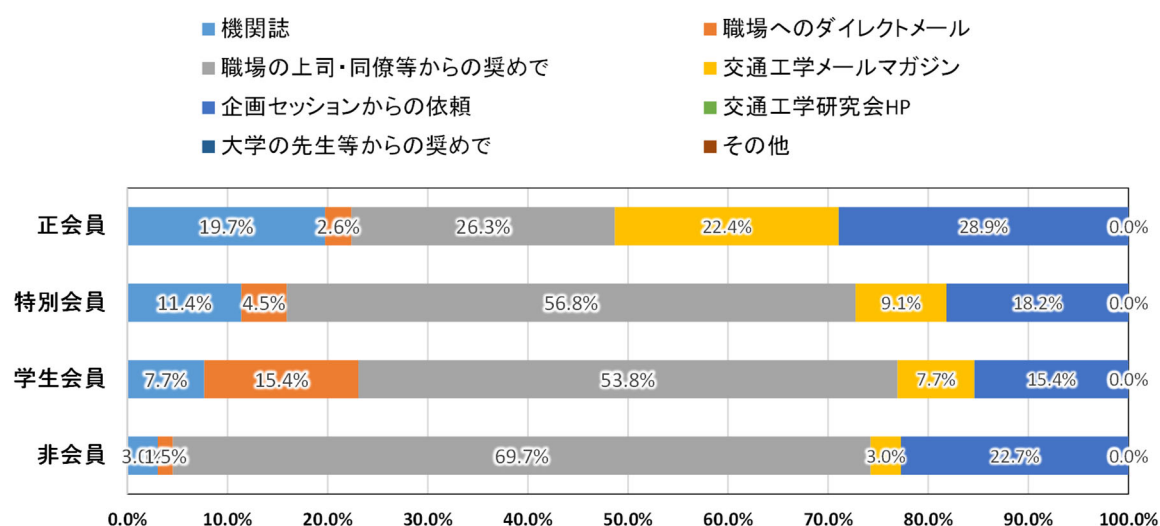
2.5 シンポジウム開催を知った方法

- ・ 最も多い開催を知った方法は、前回と比較し増加した「職場の上司・同僚等からの奨めで」が49.2%とおおよそ半分を占めた。次に高いのは「企画セッションからの依頼」が23.6%だった。
- ・ 会員種別別にみると、特別会員、学生会員、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、正会員は、「機関誌」「交通工学メールマガジン」「企画セッションからの依頼」で開催を知る割合がいずれも20%から30%で分散した。

■全回答者を対象としたシンポジウム開催を知った方法（MA）



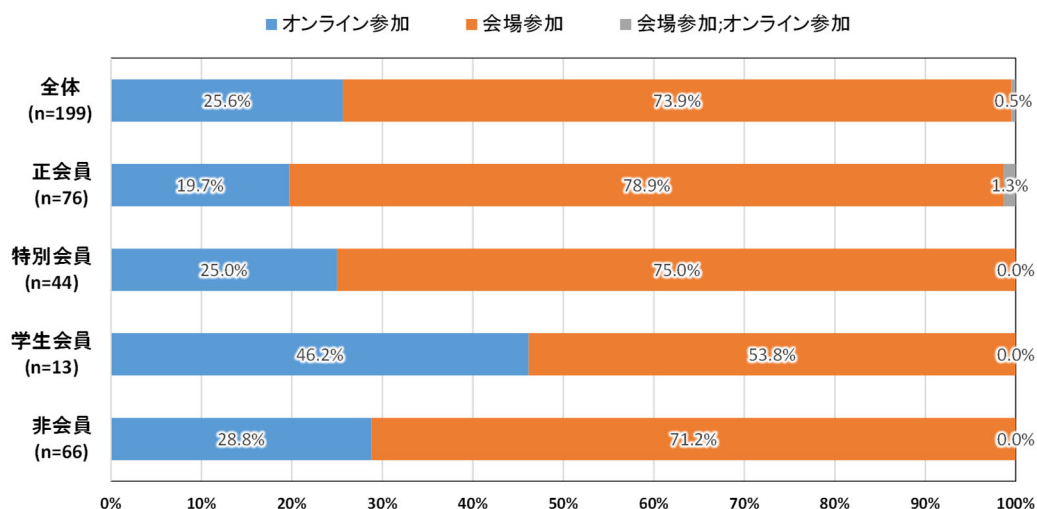
■会員種別シンポジウム開催を知った方法



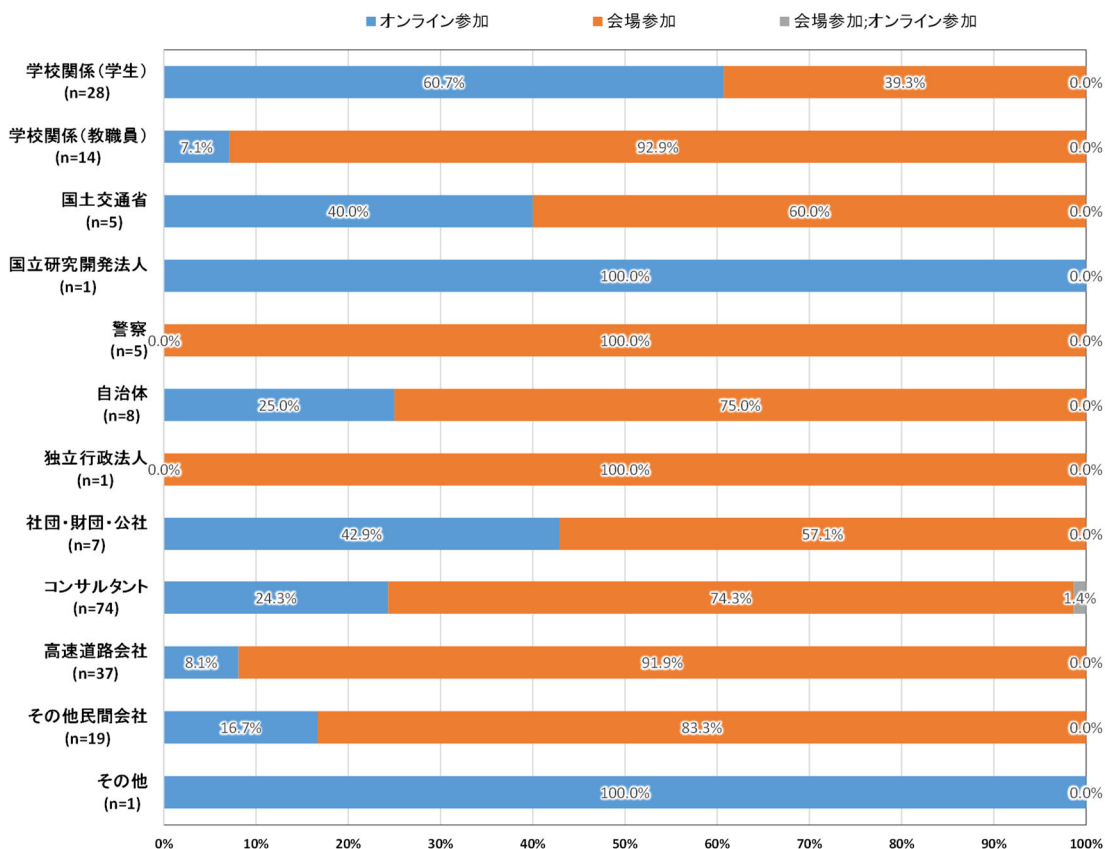
2.6 「参加申し込み時に」選択された参加方法

- ・ 全回答者の参加申込時の参加方法をみると、前回よりおよそ5%減少し73.9%が会場参加。
- ・ 学生会員は前回より20%近く減少し53.8%がオンライン参加。
- ・ 所属機関別にみると、学生を除く機関で会場参加が多い傾向。

■会員種別



■所属機関別

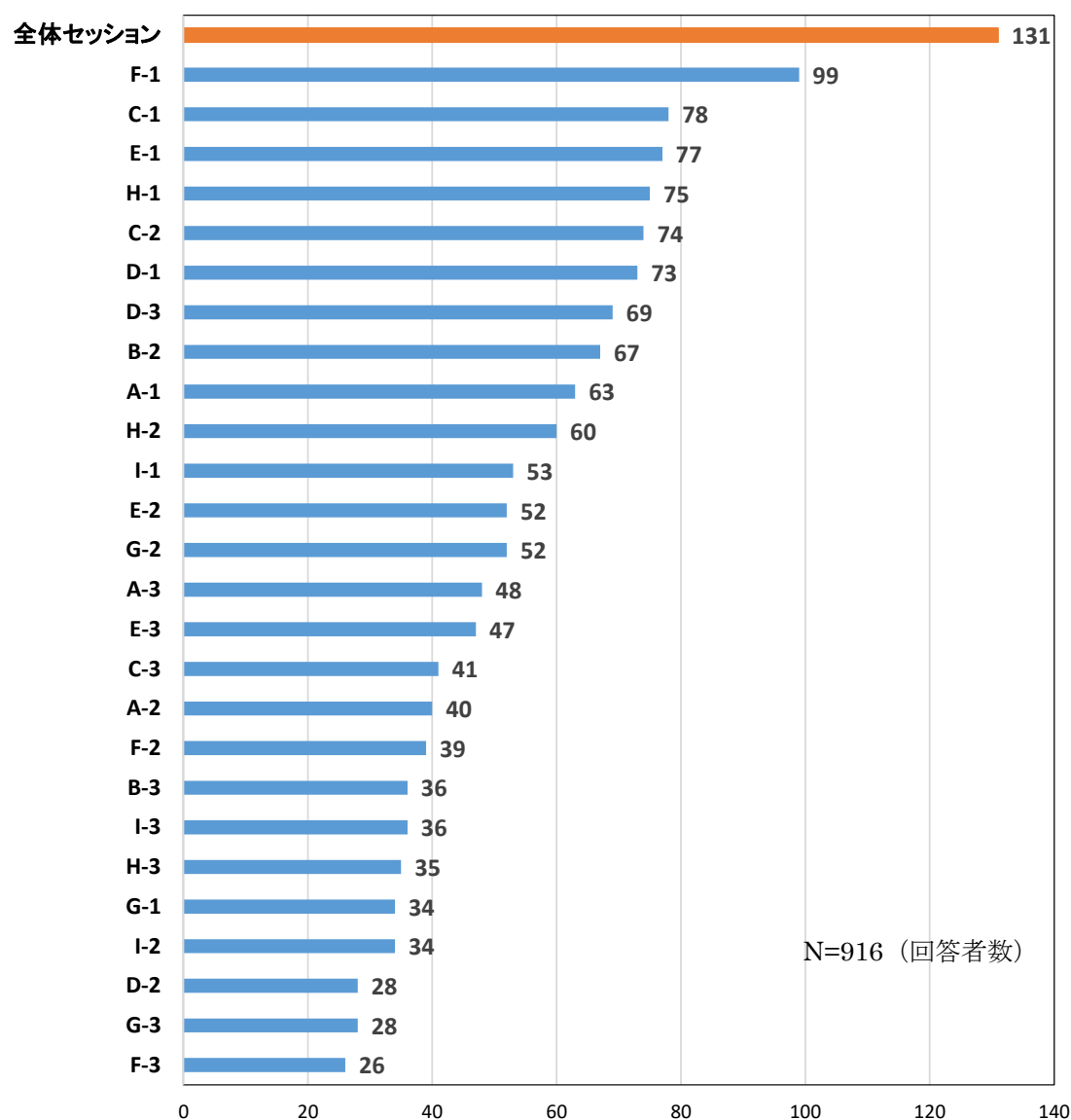


2.7 セッションの満足度

(1)セッション別評価者数(多い順)

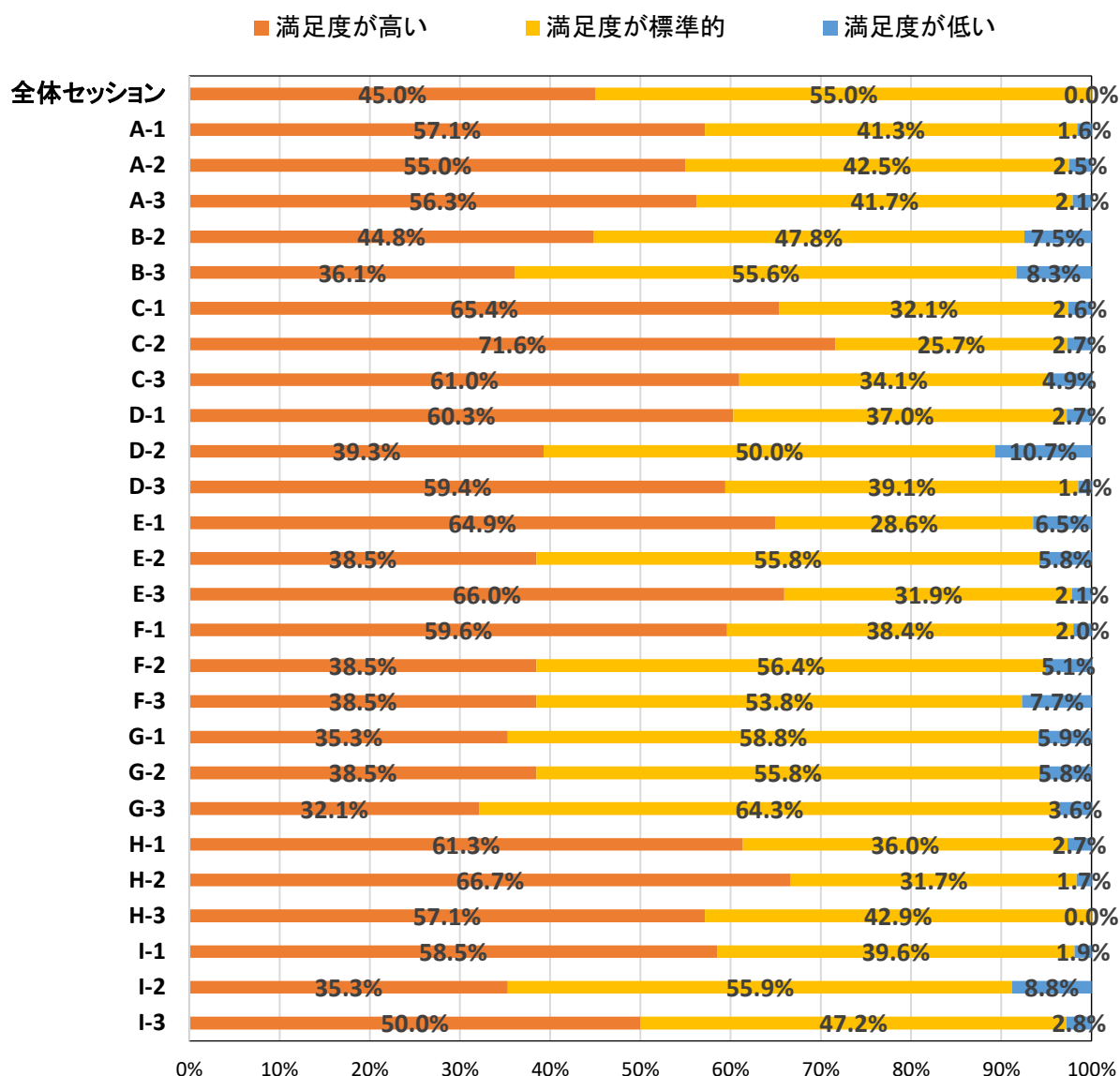
- ・ 「全体セッション」の評価者数は、最も多い 131 名.
- ・ 評価者数は概ね聴講者数に比例するので、多いことが高評価というわけではない.

セッション別評価者数

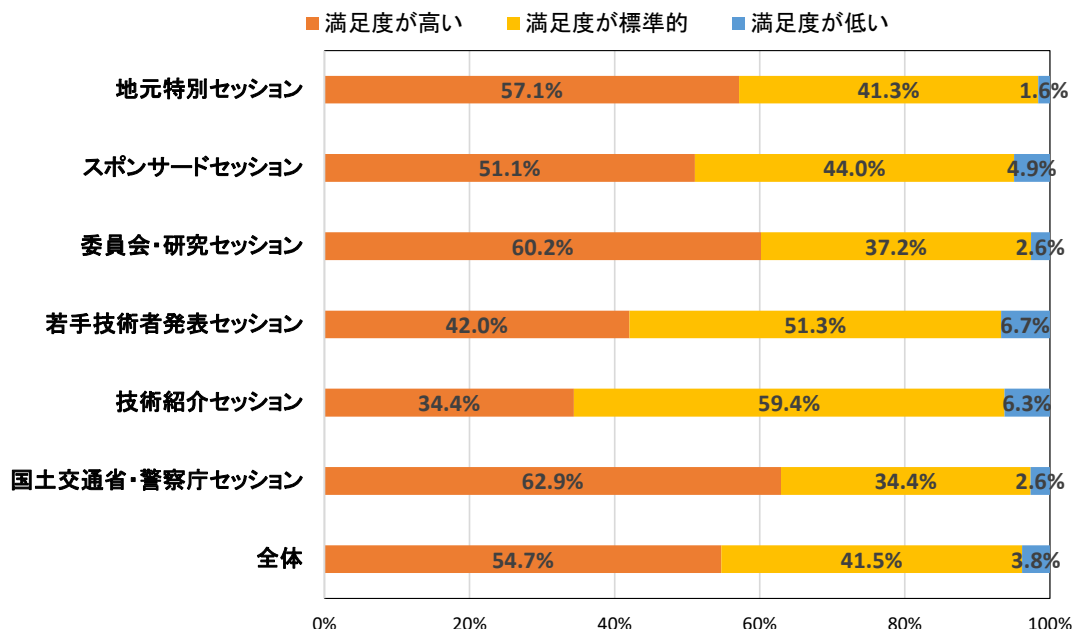


(2)セッション別評価結果

- ・ 各セッションとも、概ね 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」の評価は前回より 5%減少し 45.0%が高い満足度。



- セッション分類別では大きな違いは見られないものの、若手技術者発表セッションと技術紹介セッションについては「満足度が低い」と答えた割合は相対的に高く、6.5%前後だった。技術紹介セッションは、昨年度の評価が低い割合(11.1%)より改善しているが、若手技術者セッションは昨年度の評価が低い割合(2.1%)より悪化している。

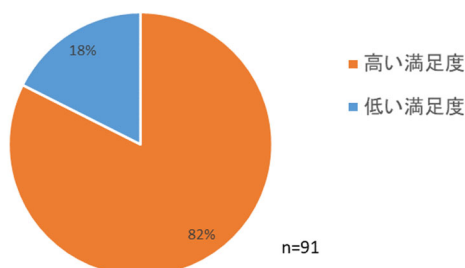


地元特別セッション		国土交通省・警察セッション		スポンサードセッション		委員会・委員会セッション		若手技術者・技術紹介セッション		ランチョンセッション	
第1日目(11/28)											
時刻		第1会場(2F)			第2会場(3F)			第3会場(BF)			
9:30 ～ 11:10		A-1 地元特別セッション 大規模自然災害時における交通マネジメント 川本義海(福井大学)			A-2 (株)長大 地方部のモビリティ確保に向けて ～公共ライドシェア「やぶくる」を参考に～ 内海泰輔((株)長大)			A-3 子どもの安全で健やかな移動のあり方と 道路・交通マネジメントに関する研究 どうする?通学路点検におけるデータの取得・整理・活用 松尾幸二郎(豊橋技術科学大学)			
全体セッション <第1会場> ・会長挨拶: 交通工学研究会会長 名古屋大学大学院 教授 中村 英樹 ・交通工学研究会の活動紹介: 研究委員長 東京都立大学 教授 小根山 裕之 ・国土交通省による話題提供・警察庁による話題提供 ・第27回交通工学研究会技術賞 記念発表「全車両軌跡データ(ZTD)の概要および渋滞分析の実例」 ・開催地挨拶: 福井大学大学院 教授 川本 義海											
13:10 ～ 14:10					B-2 若手技術者発表セッション① 若手技術者が考える次世代の交通渋滞対策・TDM 吉井稔雄(北海道大学)			B-3 技術紹介セッション① コンサルセッション: コンサルタンの最新技術			
14:25 ～ 16:05		C-1 国土交通省セッション 道路計画に関わる最近の話題 ～①道路計画論の再構築 ②道路行政に関する研究開発～ 廣瀬健二郎(国土交通省)			C-2 高速道路単路部の渋滞現象記述理論の実務への応用 理論を使うと見えてきた!ドライバーの知覚を刺激する渋滞対策の効果とは? 和田健太郎(筑波大学)・甲斐慎一郎((株)ITL)			C-3 生活道路に関する検討小委員会 今こそ、生活道路のゾーン対策を考えよう! ～生活道路の法定速度 30キロをふまえて～ 寺内義典(国土院大学)			
16:20 ～ 18:00		D-1 警察庁セッション 道路交通に関する警察の取組 ～道路交通法令、交通管理、自動運転～ 大口敬(東京大学)			D-2 (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 末成浩嗣((株)福山コンサルタント)			D-3 高速道路の案内標識体系の再構築に関する研究 わが国の高速道路の案内標識体系の現状と今後 ～挙動分析に基づく交通流への影響評価～ 鈴木弘司(名古屋工業大学)			
18:30 ～20:00		交流会(会場:BF、事前申込制)									
第2日目(11/29)											
時刻		第1会場(2F)			第2会場(3F)			第3会場(BF)			
9:20 ～ 11:00		E-1 高速道路会社セッション 高速道路における逆走事象および歩行者等の誤進入とそれらへの対策 下川澄雄(日本大学)			E-2 (株)片平新日本技研 道路交通分野における DX 技術活用の課題と可能性 ～若手技術者の悩みを共に考える～ 山岡菜由((株)片平新日本技研)			E-3 道路安全診断小委員会 道路安全診断の専門家の確保と育成にむけて ～日本交通心理学会との連携の可能性～ 小早川梧(日本大学)			
11:15 ～ 12:55		F-1 道路の交通容量とサービスの質に関する研究 道路交通サービスの質の向上に向けて 内海泰輔((株)長大)			F-2 セフテック(株) マイクロ波センサーが解き明かす交通流とデジタルツインによる道路交通の未来 鈴木道弘(セフテック(株))			F-3 (株)建設技術研究所 観光におけるモータルコネクト 吉岡正樹((株)建設技術研究所)			
13:10 ～ 14:10		G-1 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 交通工学資格取得の意味と取得までの学習過程の再構築 深井靖史((株)道路計画)			G-2 若手技術者発表セッション② 若手技術者必須のスキルか? 交通シミュレーション 西内裕晶(高知工科大学)			G-3 技術紹介セッション② ソリューションセッション: データやセンサー、情報発信等の最新技術			
14:25 ～ 16:05		H-1 平面交差の計画・設計・制御の研究 「飽和交通流率は実測が原則!」と言われても… 小根山裕之(東京都立大学)			H-2 (株)道路計画 The Live!画像処理を用いた車両挙動分析の最新線 大宮博之((株)道路計画)			H-3 八千代エンジニアリング(株) 新幹線敦賀開業を迎えた嶺南地域と公共交通等のこれからの取り組み 三上和宏(八千代エンジニアリング(株))			
16:20 ～ 18:00		I-1 ラウンドアバウトの計画・設計・交通運用に関する研究 日本のシームレスなネットワークとサービス向上に向けてのラウンドアバウトの可能性 ～「WISENET2050」での位置づけと活用促進への道すじ～ 阿部義典(国際航業(株))			I-2 パシフィックコンサルタンツ(株) アクティビティベースシミュレーションとまちづくり ～計画と実務をどうつなぐか～ 力石真(広島大学)			I-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 Part6 塩見剛(立命館大学)・神宮信人((株)オリエンタルコンサルタンツ)			

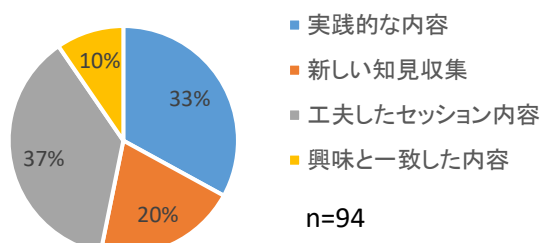
(3)満足度評価の理由

- ・ 満足度の回答構成は、約 8 割(82.0%)が高い満足度。
- ・ 高い満足度の理由としては、「工夫したセッション内容(37%)」に関する理由が多かった。
- ・ 低い満足度の理由としては、76%を「セッション内容」が占める結果となった。

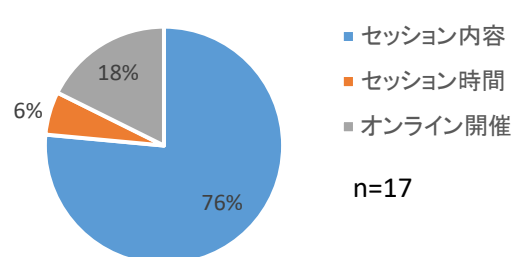
■満足度理由の回答構成



■高い満足度の主な理由



■低い満足度の主な理由



■低い満足の理由

セッション内容	(G-2)は私の所属する研究室内で聞いた話と同じ内容だった。
	(低い):シナリオ通りの登壇者間の質疑で、内容が乏しかった。
	今後の展開の部分は現場への落とし込みが考えられていないように感じられた。
	wisenet2050を中心とした構成であったと思われるが、一部のセッションで話が重複しすぎており、同じ話を3回くらい聞いた気がする。
	あまり新しい知見がなかった。
	パネラ同士のディスカッションが多く、もう少し会場も交えても面白いのでは？と思いました。
	高速道路は討議がはかどっていないようであった。1日目とした方が良かったかもしれない。
	参加したセッションについて、いずれも登壇者の説明でほぼ終わるような感覚(一方的な説明)を持った。
	新たな発見が少なかった為
	内容が専門的すぎるものがあった。
セッション時間	・G-3では居心地がよくなかった。内輪感があり、学生としては大変参加しにくい。テーマにとても興味があったため、大変残念でした。この閉じられた雰囲気を一般性のある雰囲気になんか変えていただきたい。
	マイクが入っておらず、声が聞き取り辛かった。会場運営の不備が目立つ。
オンライン開催	低い: マンネリな感じがする、プログラムがグダグダなところ
	低い理由)会場2の音声が聞き取り辛かったため
	会場を映す映像が見えづらいたまはなく、会場の様子がわからなかった。 聞き取りにくかった

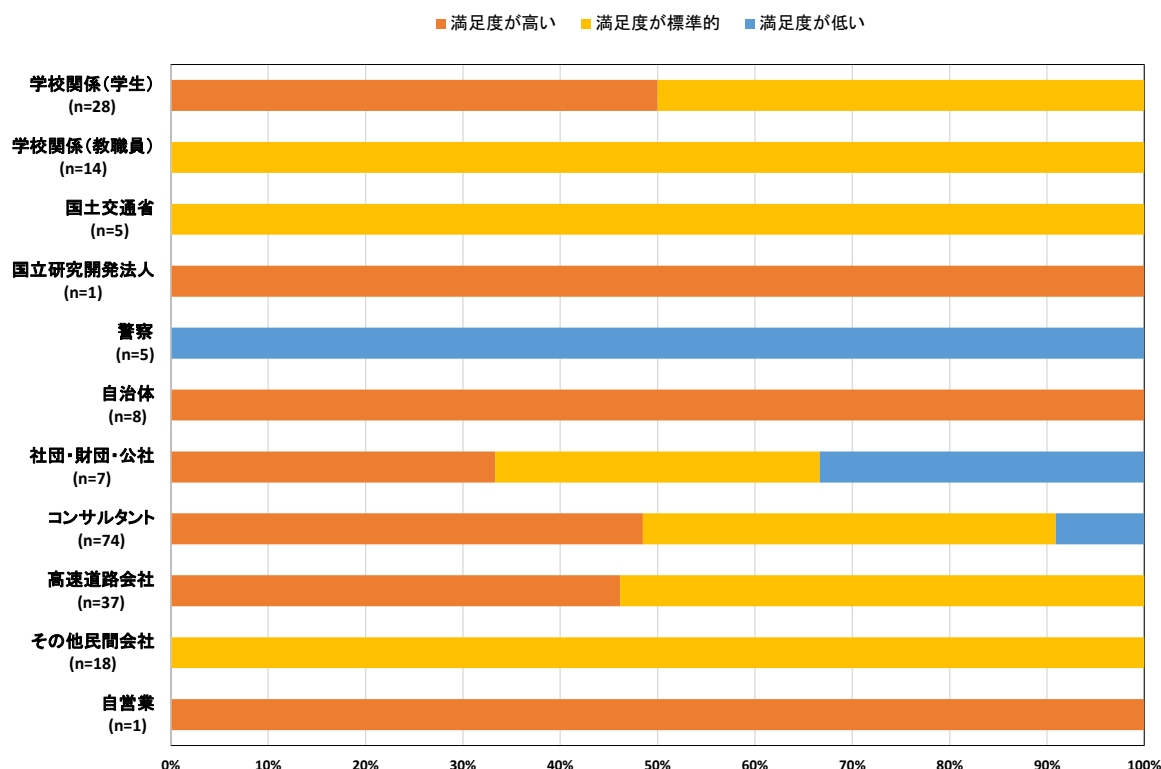
■高い満足の理由

分類	
実践的な内容	(I-1)では質問して道路設計車両の「小型自動車等」は消防車や救急車の通行を想定したものだを知った。
	(高い):理論の検証として、種々の取り組みと報告が、盛り沢山であった。
	「H-1 平面交差の計画・設計・制御の研究」について、研究結果については満足度が高かった
	E-2 ETC2.0の悩みとそれに対するコメントが大変勉強になったから。
	一地方にはない広い範囲の課題や問題点への取り組みについて、聞くことができて、非常に有意義な時間でした。
	各分野の最新技術・動向がわかりやすく把握できた
	具体的な取組が発表されていた。
	セッションによっては、質疑により、理解が深まっていた。
	警察の自動運転の取組について幅広い内容だったため
	今後の業務の参考となった。
	最近の事例が多く紹介されていたから。
	最近の動向、最新の知見が得られた。さまざまな立場の登壇者がいらっしや、それぞれの立場・角度からの意見を伺うことができ大変勉強になりました。
	最近の動向や事例が多く紹介されているものは、イメージがわきやすかった。
	最新の技術動向、研究状況が知れて満足かつ有意義でした。
	最新の生活道路安全対策の考え方が良く理解できた。
	最新の知見とそれに関する有識者の意見などを聞ける場として貴重。
	最新の動向や研究内容の背景から現状を把握できた。
	最新技術の話題である
	最新情報と今後の展望がよく整理されているから
	私自身の研究テーマに近い内容で、最先端を知ることができたから。
	最新技術の話題である
	最新の知見とそれに関する有識者の意見などを聞ける場として貴重。
	新たな知見を得ることができたセッションは満足度が高かった。これまでの内容はリスクリングとして有意義だった。
	生活道路の交通安全の取り組みが分かりやすく、議論・意見交換内容も興味深かった
	知らない内容を新たに知ることができたのに加え、技術的な課題や現在可能な技術を把握できたので参加して良かった。
	登壇者やフロアの相互の質疑で内容が掘り下げられた場合は満足度が高く、一方的な情報提供のみに終わった場合は録画視聴と変わらず満足度が低い。
	内容の充実と、会場とのセッションが良かった
	普段あまり聞く機会のない内容であったため
	満足度の高いものは有意義な発見・気づきがあった
	・H-2では中継などがあり、楽しく拝聴させていただいた。技術の最先端を体験することができた。
	・H-3では福井鉄道の方や市民の方のお話が有難いと思った。お二方の発表に熱い思いを感じられた。
	満足度が高いと感じたH-2については、実際のライブやデモなどの企画が用意されており、とてもわかりやすく興味深かったため。
新しい知見	(A-1)では高速道路に関する様々な技術開発を知ることができた。
	(A-2)ではライドシェアの現状と将来展望について知ることができた。
	(D-3)では高速道路での交通カウントにおける問題点について知ることができた。
	・普段聞く機会の少ない、警察の交通における取り組み等を知ることができたため。
	・交通関係のトレンド等を知ることができたため。
	いづれにおいても新しい知識を入手することが出来たため満足度が高いとした。
	パネルディスカッションでの各パネラーからの最新情報等を知ることができたため。
	業務の参考となる事項や現在の技術動向や社会情勢を知ることができた
	研究の最新状況を知ることができた。
	現在検討されている研究内容について、知ることが出来、また、様々な分野の方の意見や考え方を知ることが出来たため。
	交通政策に関するトレンドの解説のような内容が多く勉強になった。
	交通容量が落ちてきているという中で実際にどうなのかということ、知見として改めて認識できたことから。
	高い理由)新たな知見を得られることができたため
	最新の知見・動向についての情報が得られた
	最新の動向や研究内容の背景から現状を把握できた。
	事例を多く収集できた
セッション内容の工夫	知らない情報が多く聞けたため
	地域の事業者・行政関係者等の生の声で、嶺南地域の実情を知ることができたため。
	(E-1)では首都高速株式会社製作した逆走防止の啓発動画が面白かった。
	H-3セッションは、地域交通を確保するための具体的な取組や課題が産官学の方から紹介された点良かった。
	H3は、いろんな立場の登壇者の話が聞けた。
	H3は、様々な立場の登壇者からの紹介があった。
	セッション全体を通して、運営方法が慣れている印象でスムーズな進行を工夫してあったのでわかりやすく内容でした
	会場とのやりとりが活発だった
	各都市のプログラムの取り組み状況や豊橋市における具体的な通学路の安全に対する取り組みがよく理解でき、本市の取り組みの改善に向けて非常に参考になった。
	議論が充実していた。
	高い:新規性の多い内容、運営のスムーズさ
	最新情報と今後の展望がよく整理されているから
	最近の動向、最新の知見が得られた。さまざまな立場の登壇者がいらっしや、それぞれの立場・角度からの意見を伺うことができ大変勉強になりました。
	先進的な取り組み・研究が紹介されていたため。
	通常言い控えるような内容の説明があったため。
	内容が分かりやすかった
興味と一致した内容	内容への関心が高いこと、会場の雰囲気
	福井県の地域交通を確保する取組み紹介が具体的に参考になりました。
	説明が単純明快である。
	逆走のセッションでは、実際の逆走動画などこれまではあまり公表されていなかった資料が積極的に用いられていたため。
	(満足度が高い)最近の動向として興味のあるテーマであったから
	いずれも刺激的で興味深い話題を聞いたり、参加したりできた
	興味のある内容だったということで、特に賛否が分かれる課題はいろいろな意見が聞けて面白かった。
	興味のある分野だった
	興味のある分野の専門家の最新の意見が聞けたから
	興味関心を持って聞ける内容だった(話題・話し方等)
	興味深い内容でした
	大変興味深かった

(4)若手技術者発表セッションの所属機関別満足度と評価について

- ・ 所属機関別の若手技術者発表セッション満足度をみると、各所属機関とも概ね標準的満足度以上の評価。
- ・ 学校関係(学生)の評価は「高い満足度」の割合が高い傾向(50.0%)にある。

■所属機関別若手技術者発表セッションの満足度



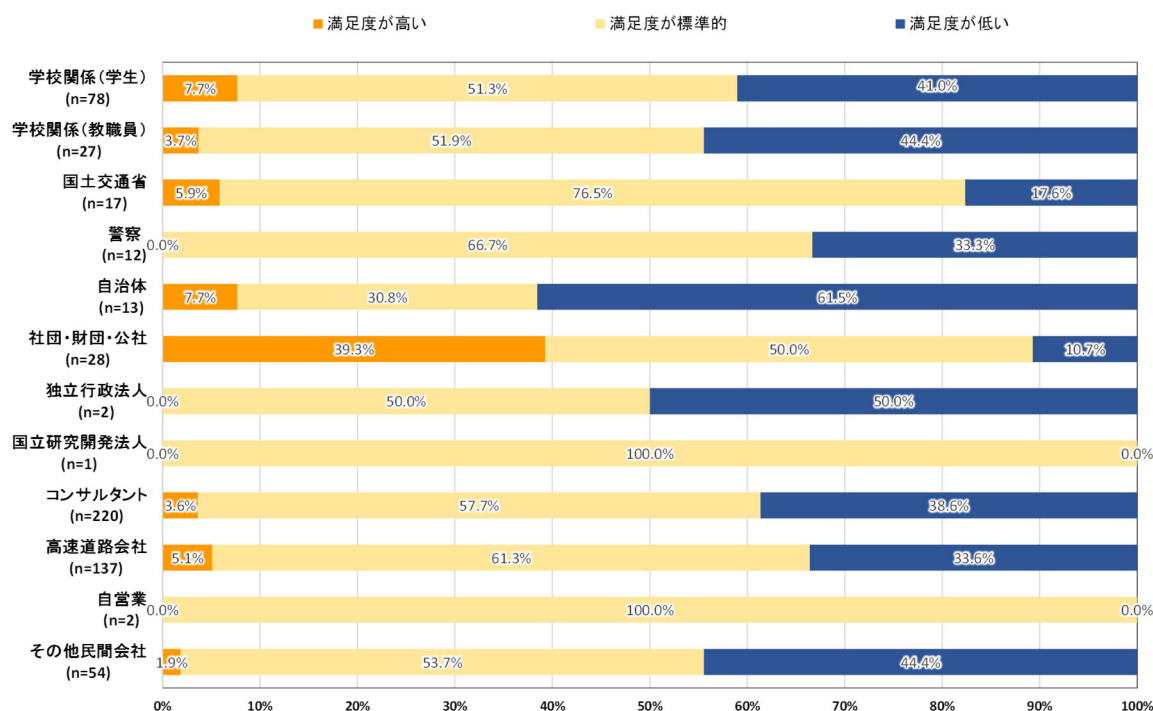
■若手技術者発表セッションに関する主な意見

肯定的意見
「若手」というタイトルを付けて比較的自由な雰囲気では話が出来ているのは良かったと思う。
とても興味ある内容であった。
逆走・立入りについては、実態と特徴がわかりやすく説明されていた。
意見交換の場もありよかったと思います。
自分自身が交通シミュレーションを行ったことがないため知識不足で内容が難しいところもあったが、普段の悩み等が共有されていてとても良い雰囲気だと思った。
若手が抱える技術的な課題だけではなく、仕事上のフラストレーションを爆発させるような発言があると面白いと思いました。
若手の方のやる気が感じられ、将来に期待がもてる。
若手技術者が情報交換、横の連携を図っていくことや、そのような機会を設けることは大事なことだと思います。
悩みの共有や、課題について解決策を議論出来て、今後の励みになると感じた。
若手技術者の実際の業務からの検証結果を知れるのはすごくよかったと思う。G7広島サミットでの交通抑制は、個人的にはあまり協力的に動かないから、渋滞等発生すると予想していたが、思った結果と違って意外であった。
改善点
②に参加したが、論点、議論したい点が不明確だったように感じる。
ワークショップのような形の方が今回の内容には合っていたのではないかと思います。
せっかく若手の発表であるはずだったが、十分な若手の発言時間が無かったように思う。
発表も通常の業務の発表のような感じであった。
もう少し若手の思いをしゃべれる場となったほうが良いと思った。
異なる会社であれ、若手同士の本音の討論を伺いたかった。
昨年の若手セッションがとても良かったため、今回はディスカッションが短く残念でした。
事前配布資料と当日資料が結構変わっていたので、そこはもう少しうまくやってほしいです。
もう少し、質疑に時間を割いても良いと思う。
質問において、もう少し突っ込んだ議論(自分の体験など)を言える機会づくり(難しいですが)。

(5)技術紹介セッションの所属機関別満足度と評価について

- ・ 所属機関別の技術紹介セッション満足度をみると、学生とコンサルタントは標準的満足度以上の評価でおよそ 6 割を占めるが、満足度が低い割合も 4 割と高い結果になった。
- ・ 特に、満足度が高い評価を多く得たのは、社団・財団・公社である。およそ 9 割がセッションに満足している結果になった。

■所属機関別技術紹介セッションの満足度



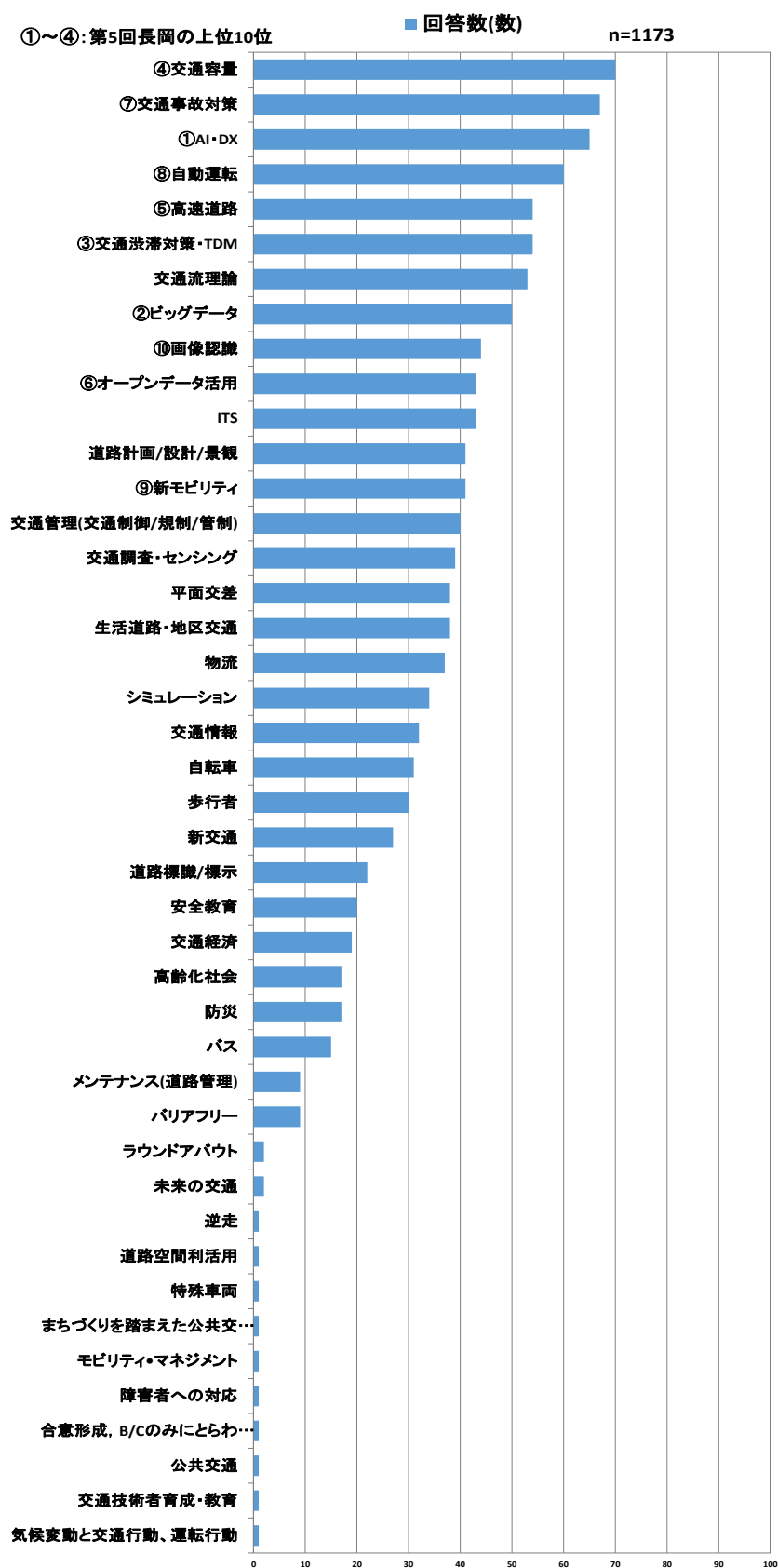
■技術紹介セッションに関する意見

肯定的意見
資料の開示が可能な部分だけでも開示いただけると助かりました。
他社の動向を知ることができ有意義であった。プログラムに講演名を記載することで、より多くの方が参加できたのではないかと。
ビッグデータの活用等、今後、主たる分析手法となる事項が多く主催されていた。
改善点
会場が離れていたせいか、参加者が少なく寂しい気もしました。
どのセッションも登壇者からの発表時間に時間をとりすぎる印象があった。セッション数を減らして、ディスカッション時間を増やすのも一つの運営方法の手だと感じた。
どの発表においても、聴講者が少な過ぎるため発表者が不憫に感じました。発表内容は良かったです。研究会として参加を呼びかける、または方法を変える、または無くしてはいかがでしょうか。
WEBを含めて参加者がほとんどおらず、発表企業が気の毒であった。企業名が出ているだけで、何を発表するのかが示されていなかったため、それも参加者が集まらなかった原因かと思う。少なくとも発表の題目は公表し、事前配布資料も出せばよいのではないかと。
少人数であったため質問しやすい環境だった。
質疑の時間があつたほうがよかったように感じました
質問のコーナーなどはあつたほうが良いと感じました。
内容はそれなりに面白いが、誰に対して行っているか、というのが難しいセッションであった。
技術の魅力がいまいち伝わってこなかった
興味深いテーマが多く、重複時間で聴講できないことが悔やまれた。

2.8 今後のセッションに対する希望テーマ

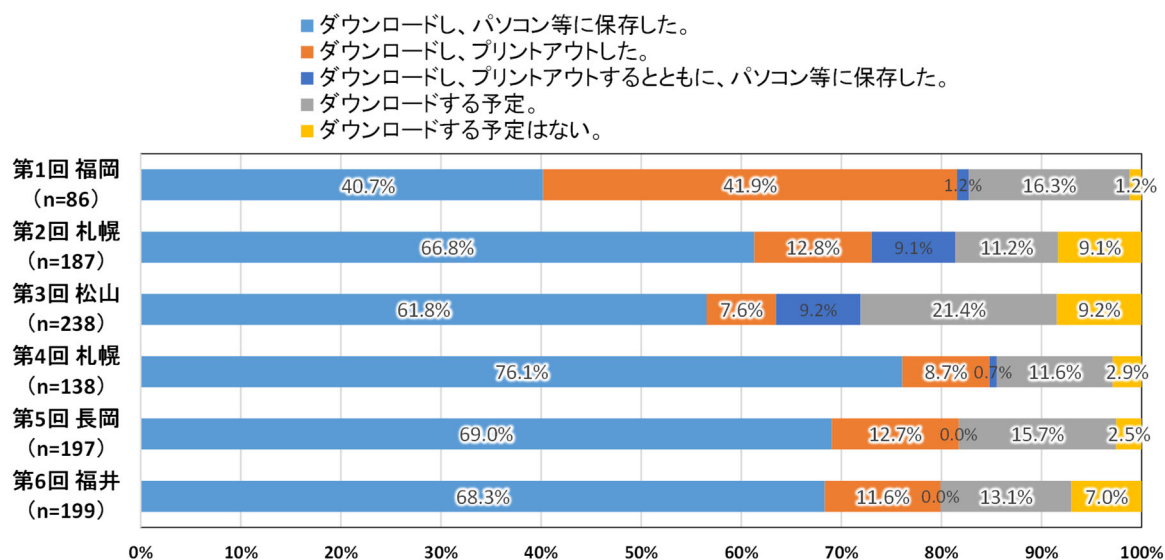
- ・ 回答者が希望するテーマの上位 5 位は以下のとおりで、希望テーマは第 4 回札幌と比較して順位が大きく変化した。

- ① 交通容量
- ② 交通事故対策
- ③ AI・DX
- ④ 自動運転
- ⑤ 高速道路



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(68.3%)が開催までに講演資料をダウンロードし、次いで回答者の 11.6%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、81.4%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. 第6回 JSTE シンポジウムのアンケート(行政機関配信) 結果

アンケート集計は、シンポジウム参加者のうち国土交通省・警察・自治体の方を対象として実施し、8名のアンケート回答者の回答結果から行った。

3.1 所属機関の種類

- ・ 回答者の所属機関について、警察関係者が4人、福井県が4人となった。

3.2 興味のある分野

- ・ 回答者が興味のある分野は以下の表のとおりである

3.3 聴講可能なセッション枠以外で聴講したかった(興味があった)セッション

- ・ 回答者が興味があったセッションは以下の表のとおりである。

No	所属	所属部署	聴講したかった(興味があった)セッション	興味のある分野
1	警察庁・都道府県警察本部	警察庁交通局 交通規制課	[A-1]地元(福井県)特別セッション 全体セッション [D-1]警察庁セッション [C-1]国土交通省セッション;	ITS 交通情報 交通管理(交通制御/規制/管制) 交通渋滞対策・TDM ビッグデータ;
2	警察庁・都道府県警察本部	岐阜県警察本部	[D-1]警察庁セッション [A-1]地元(福井県)特別セッション;	新モビリティ 交通渋滞対策・TDM;自動運転 交通情報 AI・DX 交通管理(交通制御/規制/管制);
3	警察庁・都道府県警察本部	匿名	[A-1]地元(福井県)特別セッション 全体セッション [C-1]国土交通省セッション [D-1]警察庁セッション;	歩行者 自転車 自動運転 交通管理(交通制御/規制/管制);
4	警察庁・都道府県警察本部	島根県警察本部	[A-1]地元(福井県)特別セッション 全体セッション [C-1]国土交通省セッション [D-1]警察庁セッション;	交通情報 自動運転 交通管理(交通制御/規制/管制) ビッグデータ 画像認識 防災;
5	福井県	土木部道路建設課	[A-1]地元(福井県)特別セッション;	道路計画/設計/景観 交通容量;
6	福井県	福井土木事務所	[A-1]地元(福井県)特別セッション;	AI・DX 画像認識 オープンデータ活用 防災 ビッグデータ 交通調査・センシング 交通渋滞対策・TDM
7	福井県	福井土木事務所	[A-1]地元(福井県)特別セッション 全体セッション;	交通事故対策 道路標識/標示 交通渋滞対策・TDM
8	福井県	土木部河川課	[A-1]地元(福井県)特別セッション;	防災 AI・DX 自動運転 自転車 歩行者 高齢化社会 バリアフリー 画像認識;

4. アンケート結果を踏まえた対応

前回までのセッション運営状況やアンケートで頂いたご意見を踏まえ、今回は以下のとおりセッションの内容を一部変更の上、進めていく予定です。

第6回 JSTE シンポジウム参加者へのアンケートで頂いた下記のご意見を踏まえて、大きく以下に示す4点の改善を予定しております。

【アンケートで頂いたご意見】

- ① スケジュールを早期に周知してほしい。
- ② 展示ブースの立寄りを増やす工夫をしてほしい。
- ③ 現地で企業紹介動画を確認している人が少ないため工夫をしてほしい。
- ④ Zoom の録画データを提供してほしい。

【改善の方針】

① スケジュールの早期周知

シンポジウムを運営するにあたり、スポンサー、委員会・研究グループの皆様には、情報や資料の提出を何度かお願いしております。JSTE シンポジウムも第7回を迎えるにあたり、お願いする事項や、スケジュールも想定できるようになってきたため、全体スケジュールを早期周知することにしました。本案内の**別紙2**をご確認ください。

また、企業ロゴは、スポンサーとしての申込みのタイミングで、初めてスポンサーとして申込んでいただく企業のみ提出していただく方針としました。さらに、セッション写真・イラストの提出も任意としました。これらによって、やり取りの回数を減らし、皆様のご負担を低減できればと考えております。

② 展示ブースにおける休憩スペースの併設

展示ブースの設営場所は、施設の都合に拠るところが大きいですが、今回は第1会場と同じフロアに設営することができました。

また、立寄りを増やすために、休憩スペースを併設することにしました。飲料のフリードリンクサービスについても、検討中です。

③ 現地でのスクリーンによる企業紹介動画

現地ではスクリーンによる企業紹介動画の放映を検討します。具体的には、展示ブースでの放映を想定しています。

④ Zoom の録画データ提供

Zoom の録画データを提供してほしいという企業が幾つかあったため、今回からは全てのセッションで録画を行います。シンポジウム終了後に、希望があったスポンサー、委員会・研究グループの皆様に録画データを提供します。