

## 国際会議報告

## 第8回交通行動分析国際会議(IATBR'97)

## THE EIGHTH MEETING OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF TRAVEL BEHAVIOUR RESEARCH

山本俊行<sup>1</sup>・藤井 聡<sup>2</sup>

Toshiyuki YAMAMOTO and Satoshi FUJII

<sup>1</sup>正会員 工修 京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻 (〒606-01 京都市左京区吉田本町)<sup>2</sup>正会員 工修 京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻 (〒606-01 京都市左京区吉田本町)

## 1. はじめに

第8回交通行動分析国際会議(IATBR'97; The Eighth Meeting of the International Association of Travel Behaviour Research)がアメリカのオースティン, The Hyatt Regency Austin ホテルにて, 1997年9月21日から25日の五日間にわたって開催された。

この会議の目的は, 交通行動分析やその適用分野における最新の研究成果の評価に焦点をあてた議論の場を提供し, これから重要となる研究の方向, 課題や可能性について明らかにする事である。

この会議は, 1973年にアメリカで第1回が開催されて以来, ほぼ3年毎に開催されてきており, これまで, アメリカの他, オーストラリア, ドイツ, フランス, カナダ, そして前回はチリで開催されている。

会議形式については, 表-1に示した9つの研究テーマ毎のワークショップを基本としたものである。初めに, 初日と2日目の午前には参加者全員が一つのホールに集合し, 9つのワークショップから1, 2編の基調論文が発表された後, 各ワークショップに対して共通に与えられる課題について説明された。2日目の午後から4日目にかけて, 個々のワークショップ毎に集合し, 各ワークショップ内で研究論文が発表された後, 与えられた課題について討議を行なった。途中, 4日目の朝には, 全員が集合して, 各ワークショップからの中間報告を受けた。最終日の5日目には, 各ワークショップからの最終報告が行われ, 会議が締めくくられた。

前回のチリでの会議では, 発表論文数が増えた事もあり, 複数のセッションが並行して進められる一般的な会議形式となっていた。今回の会議では, より活発な議論の場を提供するという, この会議の本来の目的

を達成するために, この会議形式に戻された。なお, 前々回までは今回同様の会議形式で行われていたようです。

ワークショップを基本としているため, 参加者には会議の期間中, 常に同一のワークショップに出席し, 討議に参加する事が求められていた。

どのワークショップに参加するかは, 事前に会議への参加申し込みを行なう際に参加者自身が選択することとなっていたが, 当日でも参加するワークショップを変更する事が可能であった。

ワークショップにおける進め方は各ワークショップにまかされており, 論文発表の発表時間等についてもワークショップ毎に自由となっている。著者らの参加したワークショップにおいては, 一つの論文につき, 発表時間は, ほぼ15分程度であったが, 発表時間の超過に対しても寛容であった。

ワークショップでは, 常に同じメンバーとテーブルを囲むことで, より深い議論が可能となっていた。最終日の全体会議での各ワークショップからの最終報告は, 議論の深さを反映したものとなっており, 全ての出席者にとって, 各研究テーマにおける最新の研究成果やこれからの研究の方向, 課題等について, 包括的に把握する事が出来た。

## 2. 会議の概要

第8回交通行動分析国際会議では, 基調論文を含めて合計109編の研究論文が発表された。それらの研究論文の発表者の国及び地域の内訳は, アメリカが34編, イギリス, オランダが各11編, スエーデンが10編, フランスが9編, 日本が7編, カナダ, 台湾が各5編, チリが4編, イタリアが3編, オーストラリア,

表-1 ワークショップテーマ

ワークショップテーマ	発表論文数
① Dynamics and ITS Response	17
② Travel Behaviour Measurement	11
③ Telecommunications-Travel Interactions	8
④ Response to New Transport Alternatives and Policies	13
⑤ Time Use	14
⑥ Methodological Developments	14
⑦ Forecasting	10
⑧ Travel Behaviour-Land Use Interactions	12
⑨ Microsimulation of Travel Activities in Networks	10

ドイツ、中国が各2編、デンマーク、韓国、イスラエル、レバノンが各1編となっていた。なお、参加者は合計163名、その内訳は、アメリカ72名、オランダ13名、フランス、スウェーデン各12名、日本11名、イギリス10名、カナダ6名、チリ4名、そしてその他が23名であった。

最終日の各ワークショップからの報告の一部について記すと、①からは、提供情報の個別化やフィードバックの必要性、情報提供の便益としてネットワークの効率性と利用者の満足度の2種類が存在すること、ドライビングシミュレータを含むSP調査の活用と、提供情報に対する支払意思額の算定の必要性、等について報告があった。②からは、無回答バイアスの削減やその修正手法の効果の把握、GIS、GPS、www等の新技術の調査への活用方法、調査方法自体の評価指標の必要性、等について報告があった。③からは、通信機器の総合的な評価のためには、費用便益分析やゲーム理論の適用、あるいは利用者や組織への利益の帰着の分析が必要である事が指摘された。また、活動と通信を含むダイアリーデータの必要性についても報告された。④からは、人間の適応行動における刺激に対する時間遅れの考慮、および事前の行動パターンによりセグメント分割した分析が必要である事、等について報告があった。⑤からは、他者とのコンタクトや世帯内での相互作用、平日と休日や季節変動等のモデル化の必要性、等について報告があった。⑥からは、現状では、単純な問題についてはその問題の単純さ故に複雑なモデルが多く開発されている一方で、複雑な問題については単純なモデルが開発されている、という傾向が指摘された。また、モデルには行動を理解するという目的と予測するという2つの目的が存在している事、複雑なモデルはオーバーフィッティングの危険性が高

くなるため、サンプルを分割しモデルの有効性を検証する事が望まれる、等の報告があった。⑦からは、モデルの複雑性については、複雑な行動の説明力と説明変数の測定誤差というトレードオフが存在する事、さらに、将来予測のためには、モデルの構造の時間的移転可能性を考慮する必要がある事、等が報告された。⑧からは、空間の認知のされ方についての研究の必要性、ライフスタイルや居住地域等の選択肢の認知のされ方についての研究の必要性、等について報告された。⑨からは、エージェントベースのシミュレーションや非線形システムの理論、計算機の性能等が発展した事によって、シミュレーションモデルの適用性が非常に向上した事、また、シミュレーションモデルを評価するメタ分析や、定常状態に至るまでの過程の意味についての検討の必要性、等について報告があった。

もちろん、ここに記した以外にも、各ワークショップから多くの意義深い報告がなされた。

なお、今回の会議では、交通行動分析が対象とすべき研究テーマの広がりを受けて、ワークショップを増やす事も検討されている。

### 3. おわりに

各セッション間のコーヒープレイクでは、セッション中に尽くせなかった議論を展開したり、各ワークショップに別れている参加者同士の議論や交流を行なう事が出来た。3日目は、午後のセッションが午後8時からに設定されており、午前と午後のセッション間に船でのクルーズが企画されていた。また、オースティンはライブミュージックの首都と呼ばれているらしく、夕食後にライブハウスへのツアーも複数企画されており、参加者相互の交流が深められた。

本会議については、ホームページがインターネット上に開かれており、会議に関する情報は全てホームページから得る事が出来た。会議後も、参加者名簿や会議時のスナップ写真がホームページに加えられており、充実したものとなっている。ホームページのアドレスは [www.ce.utexas.edu/org/iatbr97/](http://www.ce.utexas.edu/org/iatbr97/) である。

なお、今回の会議で配布されたプレプリントについては、インターネットのホームページに申込用紙があるので、それをダウンロードして、必要事項を記入し、FAX や電子メール等で事務局に申し込みば簡単に購入が可能である。また、今回の第9回の会議は2000年にオーストラリアのケアンズにて開催される予定である。

(1997.11.20 受付)