

● 研究室紹介

広島大学第四類（建設系） 交通工学研究室

門田 博知
杉恵 賴寧
今田 寛典
加藤 文教

はじめに

広島大学工学部は広島市立工業専門学校を母体とし、昭和 24 年新制大学として発足した。土木工学科は当初建築学科と一緒にになった土木建築工学科として出発したが、昭和 36 年土木工学科と建築学科の 2 つに分離独立した。昭和 52 年大学院の博士課程の設置とともに大学院および学部の改編が行われ、学部は土木工学科、建築学科、船舶工学科の 3 学科が合体して第四類（建設系）となった。大学院の方もいくつかの専攻に分離統合が行われ、計画系は建築学の一部と合体して環境工学専攻となっている。研究組織の方も旧講座が廃止され大講座制に改編された。交通工学講座は新しく設置された地域環境工学講座に属しているが、研究面においては実質的な変化は伴っていない。これらの改組は大学の東広島市への統合移転とも関連しており、昭和 57 年 3 月工学部が全学のトップを切って当地の西条キャンパスに移転した。広島市内の便利な所からの移転もあって当初非常に不便な思いをしたが、しだいに施設が整備され、教育・研究環境が整いつつある。

交通工学研究室

当研究室は旧土木工学科の 6 番目の講座としてスタートし、現在門田教授、杉恵助教授、今田助手、加藤助手の 4 名から構成されている。大学院の方は現在博士課程前期（修士課程）2 年に 4 名、1 年に 3 名在籍している。卒業研究のために所属している 4 年生は 7 名であるが、毎年当研究室を希望する学生が多く、学生間ではその調整に苦労しているようである。当研究室で誇るべき施設としては博士課程設置の折、思い切ってミニコン（MELCOM 70/30）を導入したことであったが、5 年もたたないうちに陳腐化てしまい、電子機器の発達に比べてわれわれの研究が遅々として進まないことを嘆いている。もう 1 つの特色は研究室の広さである。新キャンパスに移るときの部屋割りの際旧講座間で平等に分割

されたため、当研究室はスペースに比較的余裕があり、実験室に多くのスペースを取られた研究室の学生からは、反発と羨望の目で見られている。

研究活動

研究テーマは交通量の予測手法と交通事故に関する安全評価を中心とし、安全かつ効率的な交通システムのあり方について研究している。現在の当研究室で行っている具体的な研究は次のようにになっている。

- (1) 活動日誌による交通行動調査と交通計画への適用
- (2) 世帯制約や時間制約が個人の交通行動に及ぼす影響の解明
- (3) 交通量予測のためのエキスパートシステムの構築
- (4) カテゴリーアナリシスによる発生交通量の予測
- (5) 地域の交通事故特性の検証
- (6) センターラインの夜間および夜間降雨時における視認性について
- (7) 通勤交通時間の評価に関する実証的分析

東京大学都市工学科新谷・太田研究室とは隨時共同研究を行っており、最近ではトヨタ財団の助成を受けて「交通計画における予測の事後評価に関する研究」を終えたばかりである。現在中国大連工学院と広島大学間の協力研究として「中国大連市における総合的交通システムの計画手法の確立とその設計方法に関する研究」が進められており、門田と杉恵が参加している。今田と加藤は中四国の土木計画系の助手会に積極的に参加しており、年に数回順番に各大学で会合し、交流を深めている。当研究室の卒業生で計画業務に携わっている者を中心に「広島都市問題研究会」を結成し、毎月 1 回会合を開いて、研究と実務がかけ離れないような努力をしている。

おわりに

最近内需拡大のせいか土木計画系の学外の委員会が急増している。広島地域には土木の計画系の研究室は当研究室しかなく、今まで地方大学の特典として比較的時間に余裕があったのが急に忙しくなり、時間の有効的活用に迫られている。特に門田は大学の統合移転の総元締である広島大学統合移転実施計画委員会専門委員会の委員長を長く勤め、多忙を極めている。当研究室の学生の就職先の希望は地方公務員が大半であり、その受験準備のため卒論、修論に着手するのが遅れ、十分研究活動に時間を割けないのが悩みとなっている。