

World Conference on Transport Research Society (WCTRS) 第17回世界大会への参加

2026年7月6日～10日

2026年7月6日～10日に、世界交通学会（WCTRS）の第17回世界大会がフランスのトゥールーズ市のキャピタル大学で開催された。当研究所から、屋井所長とLEUNG研究員の2名が参加し、それぞれ研究調査の成果について発表を行った。



WCTRS全体セッション

■WCTRSについて

WCTRSは、1977年に設立され、3年毎に国際大会を開催している。世界中の交通分野の研究者、管理者、政策立案者たちが発想を共有する重要な場となっている。また、同分野の研究者間の交流を促進するため、Special Interest Groups (SIGs) と呼ばれる9つのトピック領域と39のセッショントラックで構成されている。なお、現会長は、ブリティッシュ・コロンビア大学のTae Hoon Oum名誉教授であり、運輸総合研究所の中村英夫初代研究所長も第3代会長を務めた。

今回の大会には、約1,500名が参加し、以下の9つのトピック領域に分かれて発表が行われた。

WCTRSのトピック領域

- ①交通モード一般
- ②貨物輸送と物流
- ③交通の管理・運用・制御
- ④活動と交通需要
- ⑤交通の経済・財政
- ⑥交通・土地利用・持続可能性
- ⑦交通計画と政策
- ⑧開発途上国と新興国における交通
- ⑨インフラの設計と保守

なお、次回大会は3年後の2029年7月にオーストラリア（豪州）・ブリスベン市で開催予定である。

■当研究所からの発表

◇セッション「交通における文化的・社会的課題—アクセシビリティの概念と指標の再考」

●発表

「日本と豪州における自動車依存の2地域における多面的交通貧困の確認」（原文は英語）

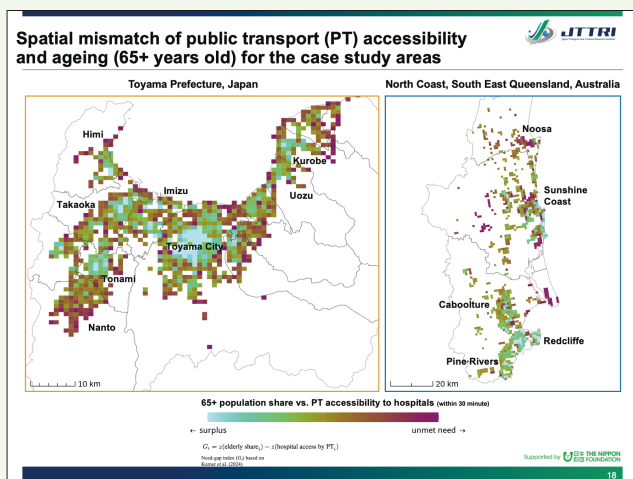
LEUNG Abraham Chik Keung 研究員

7月8日のPaper Session「アクセシビリティの概念と指標の再考」では、LEUNG研究員が、「日本と豪州における自動車依存の2地域における多面的交通貧困の確認」（豪州サンシャインコースト大学CHEAH Lynette教授との共著）を発表した。本研究では、日本の富山県と豪州・クイーンズランド州北部沿岸地域を対象に、人口構成、自動車利用水準、並びに医療、教育、買い物等の基本的サービスへの公共交通アクセシビリティを分析した。その結果、特に郊外・辺境地域では、病院その他の基本的サービスへの高齢者の公共交通アクセスが限られていることが確認された。これは、マイカーを運転できない、または利用できない人々にとっての大きな課題となっている。

質疑では、公共交通の拡充に必要な財源の確保について質問があり、収入源の多様化や費用対効果の高い運行方法に加え、自転車等のアクティブモビリティと公共交通を連携させることで、自動車依存を低減し、実用的な移動手段としていくことも重要であると回答した。



発表するLEUNG研究員



LEUNG 研究員の発表スライド

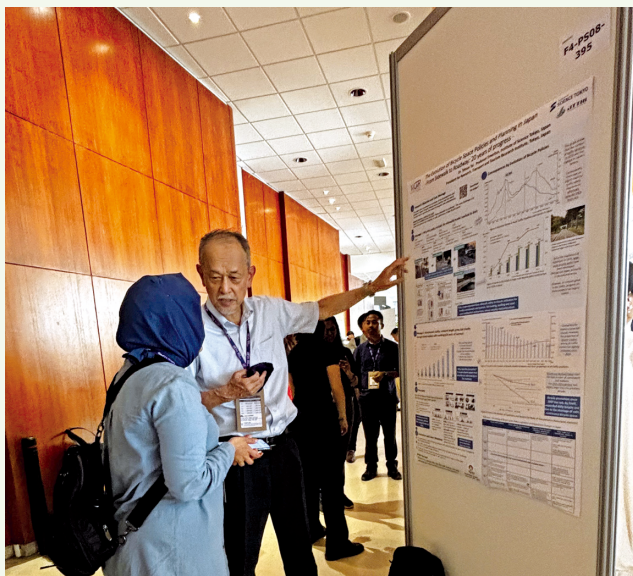
◇ポスターセッション

●発表

「日本における自転車空間政策と計画の変革一歩道から車道へ：20年間の発展」（原文は英語）

屋井 鉄雄 運輸総合研究所 所長

7月9日のポスターセッションでは、屋井所長が、「日本における自転車空間政策と計画の変革一歩道から車道へ：20年間の発展」と題してポスター発表を行った。本研究では、2007年以降、歩道通行中心から車道通行原則へと転換した日本の自転車政策の経過と成果を整理した。こうした政策転換がなされた一方で、依然として多くの自転車利用者が歩道を利用しており、自転車のためのインフラ整備は十分とはいえない。本研究は、1970年代に遡る日本の自転車政策の歴史を日本の文化に照らして再解釈するとともに、将来のインフラ整備に向けた主な課題を整理した。その上で、車道上の自転車走行空間の確保や高規格な自転車道の整備の検討など、安全性の向上と脱炭素化に資する整備の方向性を示した。



質疑対応する屋井所長

4 Discussions

Japan's 55-Year History of Bicycle Space Development reflects the Cultural Logic of Wa¹⁾ and Ma²⁾.

- 1) "Wa" is the power to allow distinct elements to coexist while retaining their differences.
- 2) "Ma" - spatial separation and mediation - creates the space that makes Wa possible.

Roadway use can only succeed when sufficient "Ma" is designed between them.

5 Conclusions and Future Directions

- 1 After maintaining a policy of sharing sidewalks with pedestrians for 37 years, Japan changed its policy regarding bicycles.
- 2 Since 2007, shared roadway markings helped drivers recognize bicycles on roadways, but have not created enough safe space.
- 3 The 55-year history of bicycle infrastructure development in Japan can be easily explained by the cultural concepts of "wa" and "ma."

What's the next?

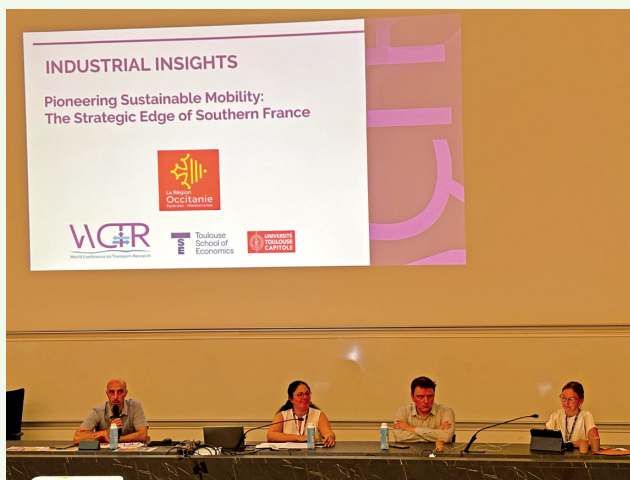
Beyond arrow markings, safer dedicated path markings and large-scale bicycle path renovation/innovation are highly expected.

Velo-city 2027 Osaka
Visit Ehime, Japan
May, 25th-28th, 2027

屋井所長の発表ポスターの一部

■産業洞察パネルセッション

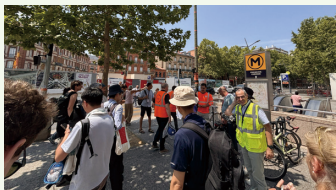
6つの産業洞察パネルセッションでは、大会スポンサーから、各地域に関する取組や知見が紹介された。中でも、当研究所の研究分野と関連が深いものとして、7月9日にトゥールーズ市が所在するオクシタニー（Occitanie）地域が主催したセッション「持続可能なモビリティの先駆的取組一南フランスの戦略的優位性」が挙げられる。



産業洞察パネルセッションの様子

■現地見学会

最終日の午後、当研究所からはLEUNG 研究員が、トゥールーズ・メトロのFrançois Verdier 駅及びC線（新線）建設工事の現地見学会に参加した。

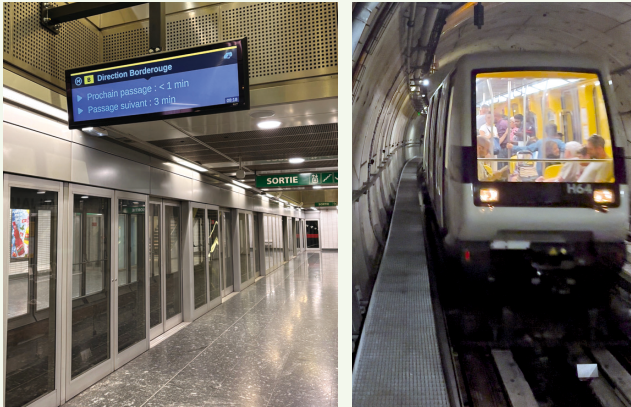


Tisséo Collectivités（トゥールーズ都市圏のモビリティ組織当局（AOM））職員による案内

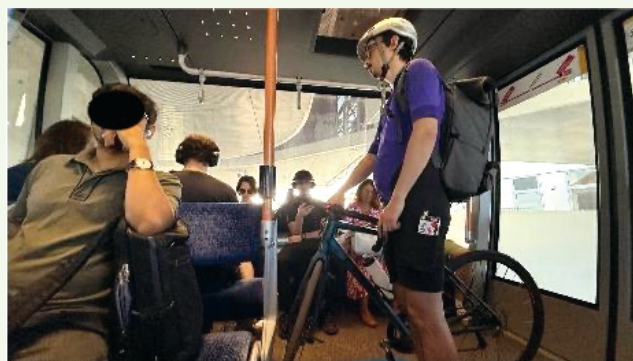


新駅の地下ホーム計画の説明

■現地交通・モビリティ事情



高頻度運行（2分間隔）の自動運転メトロ



都市型ケーブルカーTelemor（2022年に開業し、定員34人）

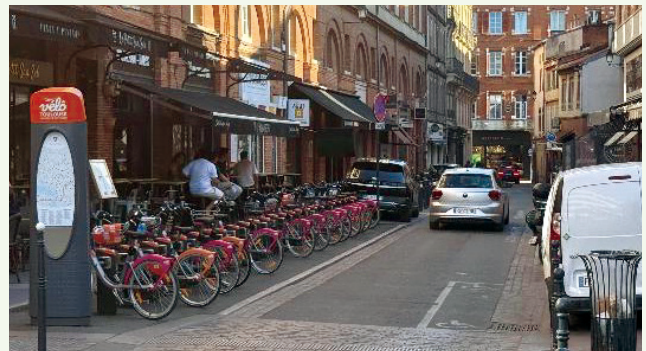


空港シャトルルートの電気バス



歴史的市中心街地を運行する無料電気ミニバス

■トゥールーズの自転車事情



VélôToulouse のシェア自転車（クレジットカードで機能するタッチスクリーン式端末（一部の設置場所のみ）、スマホアプリ又はICカードで利用可能）



Saint-Pierre 橋（夏季は自転車・歩行者専用となる）



ガロンヌ川を渡る自転車歩行者橋