

オフィス紹介

東京海洋大学・地域計画研究室について

東京駅、坂本龍馬、そして“Fish & Ships”

本学の PR のために、分かりやすいキャッチコピーを今まで三つ考えた。

- ①「東京駅に一番近い工学系の国立大学」: 東大正門と距離を測り比較したことがあるが、本学の越中島キャンパスの方が若干東京駅に近いのだ。それだけ立地に恵まれているということだし、教員数に比して学生数が少ないので、少人数教育が実施されていることも本学の特長である。
 - ②「坂本龍馬が長生きしたら、初代校長だった」: 2013 年 10 月に、旧東京商船大学と旧東京水産大学が合併統合したのが東京海洋大学である。そして旧東京商船大学は、1875 年に、当時の明治政府のご下命で、岩崎彌太郎が創設した三菱商船学校が発祥である。土佐藩の海運つながりで、あながちあり得ない話でもなかろう。
 - ③「本学英語名称」: 合併を機に、本学の正式な英語名称は、“Tokyo University of Marine Science and Technology”となった。分かりづらいですね。そのため、海外で(特に欧州で)英語のプレゼンをするとき、兵藤はよく、本学の俗称を、“Tokyo University of Fish & Ships”と紹介する。“Fish & Chips”のもじりだが、ウケル確率は比較的高い。
- いずれにせよ、統合合併で認知度が低下することが憂慮されたが、十年経過し、それなりに「海洋大」の名前は受験生にも、社会一般にも受け入れられてきたように思われる。

研究室の沿革

実は、このコーナーには、1997 年に紹介文を掲載させてもらっている。当時の記事を見ると、高橋洋二教授、苦瀬博仁教授などの名前を確認することができるが、地域計画研究室としては、今は兵藤一人だけとなってしまった。そもそもは、1990 年に、高橋教授・苦瀬助教授の二人体制で設立された地域計画研究室である。当時は流通情報工学課程の中の一つの小講座で、物流や流通問題について、地域計画の視点から教育・

研究することを目的に設置されたのである。その主旨は今でも変わりはないが、学生の就職先は、交通計画関連企業(院卒でコンサルに就職など)の比率が低下しており、やはり物流企業に回帰しているのは交通計画研究者としては、ちょっと寂しい。

最近のテーマから

『交通計画は、所詮、調査・データだよな』と喝破したのは昨年物故した林山泰久氏(東北大学教授)だが、兵藤にとっての最大の研究テーマはやはり『調査』である。それ故、あらゆる交通調査に精通するべく、内外のチャンスを活かして自らの手でデータ分析することを心がけている。特に、2004 年から、JICA による海外の都市圏パーソントリップ調査データの個票取り纏め(JICA-PT ライブラリー)は兵藤が担当しており、今まで 21 都市のデータが公開されている。

ということで、兵藤が入手した交通データを、学生と一緒にタテ・ヨコ・ナナメに集計解析し、適切なモデリングを行う...というのが本研究室の基本的なスタイルである。さらに、流通情報工学科(英語は Department of Logistics & Information Engineering)の名前にある通り、本学科は国内では珍しく、工学系で Logistics の名を冠しているため、いわゆる物流も研究室テーマとして手がけることにしている。最近、物流と旅客の割合は概ね半々である。テーマの大枠は以下の通り。

- ①「東京都市圏物資流動調査に基づく研究」: パーソントリップ調査と同様、十年毎に行われている同調査(最新は第五回調査で 2013 年度実施済み)には、多くのテーマが含まれている。例えば、物流拠点立地問題、端末物流施策立案、大型車走行ネットワーク解析などが相当する。調査自体は国土交通省が実施するわけだが、本研究室の歴代教授が調査委員会に関わることが殆どで、実務や実際の政策立案とタイアップした研究が進められることになる。本研究室の目玉商品と言えようか。
- ②「自動車需要に関する研究」: 既存の公的な調査結果(道路交通センサス、燃料消費量調査など)を用いて、

『自動車の保有・利用・燃費』に関する多角的な分析を継続的に進めている。近年の軽自動車の増大や、台キロ全体の伸び悩み（これは先進国共通の傾向で、“Levelling Off”とも呼ばれている）など、自動車産業および道路事業の観点からも、重要なテーマと考えている。同テーマについては、2013 年度に呉 明暢氏が課程博士論文を無事にとりまとめることができた。

③貿易統計などを用いた個別品目流通実態分析：伊藤元重氏（東京大学教授）が、流通に関わる具体事例を紹介する好著を多く書かれているが、兵藤も『物流研究は企業研究』と思っている。そのため、過去数年以上にわたって卒論として継続しているテーマだが、毎年個別品目を定め、既存統計を用いた流通解析を行っている。これまで、『マグロ』『切り花』『フルーツ』『鶏・豚・牛』を扱ってきた。今年度は『服飾』を予定している。関連して、焼津のマグロ冷凍倉庫や、大田市場の花弁セリ現場など、楽しい視察も並行実施してきた。

④交通実態のセンシング技術に関する研究：新しいセンシング技術には大いに興味を持っているので、機会を捉えて、様々なデータ取得を行い、学生と分析を楽しんでいる。例えば、スマホ三軸加速度データと移動形態判別、電気自動車の蓄電情報と電費推計、画像処理によるベトナムのバイク走行特性把握、Drone による空中撮影データ利用可能性...研究に使えるオモチャは増える一方だ。



写真 2014 年 1 月時点の集合写真 (& Drone)

研究室のインフラについて

大学の研究室であるから、最大のインフラは学生であることは間違いない。しかし適切な教育により、自立的な態度でテーマに取り組む姿勢を身につけさせるのは教員の役割である。統計学などを研究室所属後に再勉強させることは、土木計画系の多くの研究室で共通するだろうが、本研究室ではそれに加えて、分析を可能な限り、フリー統計ソフトの『R』で行うことにしている。思うようなコードが書けない卒論生には、兵藤が手取り足取り教えることになる。『こう書けば単純で早いでしょ』など。すると、それまで土砂降り模様の学生の表情が、一転して快晴状態になったりする。楽しい瞬間である。また、2009 年 1 月に兵藤が自身のホームページで公開した解説資料、『R による離散選択モデルの推定方法メモ』は、お陰様で、学会参加時に、『学生が参考にしていますよ』などの声をかけて頂くことがある。5 年経過したので、そろそろ改訂することを考えています。

さて、最初に記したとおり、立地環境に優れた本学であるが、研究室はさらに広々としたスペースにも恵まれている。学生は全員、両袖机で、一人一台のデスクトップ PC も用意される。おそらく生涯で最も広い業務（研究）環境を体験しているのではなかろうか。研究室からの夜景も大変美しく、お台場、豊洲高層ビル街、スカイツリーなどなど、夜の東京を満喫できます。加えて、下町・門前仲町や、もんじゃタウン・月島までは徒歩 10 分弱だ。

これから

小さな研究室ではあるが、土木計画系研究室で共通するように、卒論配属時の人気は高い。そのため、研究に対して前向きな学生が殆どで、その意欲を能力向上・人格形成に結びつける責任を今後とも全うしたいと考えている。しかし自身の年齢から、兵藤も学内の管理運営業務に多大な労力を費やさざるを得ず、研究室に対して十分な時間を確保できないのが悩みのタネである。やっぱり、学生に助けてもらえない...のが本音であろうか。

参 照 文 献

- 1) 研究室紹介『東京商船大学 地域計画研究室・流通システム研究室』、交通工学、Vol.32, No.4, pp.64~65, 1997