



(たつざわ ちはる)

立澤 智春

所属 パシフィックコンサルタンツ
株式会社

資格 技術士(建設部門一道路)

対象インフラ

道路

専門分野

交通ネットワーク解析・交通行動分析、
交通インフラの経済分析

対応可能地域

全国

連絡先

chiharu.tatsuzawa@tk.pacific.co.jp

※メール送付の際は「Σ」を「@」に変えて送信ください

相談方法

オンライン・メール(電話・対面も可)

◆ 経歴・各種委員・講師経験など

2013年3月 一橋大学 経済学部 卒業
2015年3月 一橋大学大学院 経済学研究科 修了
2015年4月 パシフィックコンサルタンツ入社

◆ 分析支援可能な知識・経験

【主な分析実績】

- ・ 道路整備による各種ストック効果分析
- ・ 道路整備による交通需要予測の推計
- ・ 道路整備の経済効果の推計
- ・ 料金施策による交通需要予測・経済評価手法の検討
- ・ 各種交通行動モデルの構築・シミュレーションモデルの高度化検討 など

【主な分析スキル】

- ・ 交通需要予測(自動車交通)を用いた評価・効果計測
- ・ 交通量推計・交通シミュレーション(自動車)を用いた予測・効果計測
- ・ 計量経済学的手法を用いたモデリング(マクロ計量経済モデル、因果推論等)
- ・ 機械学習・深層学習モデリングを用いた予測

【これまでの経験をふまえたメッセージ】

- ・ 道路整備や料金施策の分析において、評価目的や政策シナリオに応じて適切なモデル構造を設計することが極めて重要だと考えています。
- ・ これまで交通需要予測や経済効果分析を通じて、モデルの高度化だけでなく、分析目的との整合性を重視した評価を行ってきました。
- ・ 今後は、計量経済学や応用一般均衡モデル、機械学習・深層学習などの先進的手法を統合し、交通・経済を横断的に結びつけた定量分析の発展に取り組むとともに、交通経済分析の高度化と実務適用性の橋渡しを担いたいと考えています。

◆ 業務・学術論文実績

【業務実績】

- ・ 路線整備効果検討(2019年、官公庁)
- ・ 道路ネットワークの経済評価手法検討(2019年、民間企業)
- ・ 首都圏道路交通状況観測・効果分析(2019年、官公庁)
- ・ 料金施策の需要予測手法・経済評価手法検討(2020年、民間企業)
- ・ TDM・TSMを伴う大規模イベント時交通影響検討(2021年、民間企業)
- ・ 経済効果の推計、機械学習を用いた交通容量推定モデルの構築(2021年、民間企業)
- ・ 交通量推計、事業評価及び経済効果の推計(2022年、官公庁)
- ・ 事後評価における経済効果の推計(2022年、民間企業)
- ・ 料金施策及び将来ネットワークの効果分析(2023年、民間企業)
- ・ 交通シミュレーション検討(2023年、民間企業)
- ・ 交通量推計検討(2023年、民間企業)
- ・ 料金施策の交通影響検討(2024年、民間企業)
- ・ AIを用いた渋滞予測(2024年、民間企業)

◆ 取組事例

- ・ 道路ネットワーク整備の効果を各種手法により推計し比較分析した事例
- ・ 料金施策の需要予測手法・経済評価手法を検討した事例

評価対象	路線A			路線B			路線C			
	評価手法	時間短縮便益	SCGEモデル	Wider Impacts	時間短縮便益	SCGEモデル	Wider Impacts	時間短縮便益	ヘドニックモデル	マクロ計量経済モデル
評価期間	H27with-without		H27with-without	H27with-without	H27with-without	H27with-without	H27with-without		H27with-without	
計測している効果	現在の1時点 (H27時点) における効果		現在の1時点 (H27時点) における効果	現在の1時点 (H27時点) における効果	現在の1時点 (H27時点) における効果	現在の1時点 (H27時点) における効果	現在の1時点 (H27時点) における首都高全線の効果 ※号線別・区間別・方向別・時間帯別の効果は別途算出		現在の1時点 (H27時点) における首都高全線の効果 ※号線別・区間別・方向別の効果は別途算出	
計測対象地域	1都4県		1都4県	1都3県	1都4県	1都4県	1都3県		1都4県	
便益/効果 ※モミタがソフトバンクと共同で実施	1,400億円/年		2,300億円/年	74億円/年	4,700億円/年	6,200億円/年	197億円/年		183兆円/54年 単年度平均は、3.4兆円/年 263兆円/54年 単年度平均は、4.9兆円/年	
備考	時間短縮便益比 1.6		時間短縮便益比 0.05		時間短縮便益比 1.3	時間短縮便益比 0.04				
公表理由	可否	○	◎	△	○	◎	△	○	○	◎
	理由	・ミニマムの値として参考値扱いでの記載は可	・説明性のある設定のもとで構築、かつ、精度が担保されたモデルによる算出結果	・パラメータ算出に使用したデータに課題があり、モデルの精度が担保されていない	・ミニマムの値として参考値扱いでの記載は可	・説明性のある設定のもとで構築、かつ、精度が担保されたモデルによる算出結果	・パラメータ算出に使用したデータに課題があり、モデルの精度が担保されていない	・ミニマムの値として参考値扱いでの記載は可	・ミニマムの値として参考値扱いでの記載は可	・首都高整備による経年的な経済規模の拡大・経済構造の高度化を評価

