

卒業論文 2025 年度 (令和 7 年)

RG における卒論 L^AT_EX テンプレート 2025 改

慶應義塾大学 環境情報学部
仁戸田晃

RG における卒論 L^AT_EX テンプレート 2025 改

近年，書き始めが近年な論文が多い．ちゃんと特徴的な事象があるならそれを挙げて，“近年”なんて曖昧ワードを使うんじゃない馬鹿者．

キーワード:

1. 卒業論文, 2. 村井純研究室, 3. RG, 4. L^AT_EX

慶應義塾大学大学 環境情報学部
仁戸田晃

I can't write English.

Keywords :

1. Thesis, 2. RG, 3. Jun Murai Lab., 4. L^AT_EX

Keio University Faculty of Environment and Information Studies

Akira Nieda

目次

第1章 序論	1
1.1 はじめに	1
1.2 本論文の構成	1
第2章 背景	2
2.1 卒業論文の執筆	2
2.2 コネクティッドカー	2
2.2.1 コネクティッドカーの概要	2
2.2.2 コネクティッドカーにおけるデータの利活用	2
2.3 運転歴データの利活用	2
2.3.1 利用ベース保険	2
2.3.2 カーシェアリングサービス	2
2.3.3 レンタカーサービス	2
2.4 Verifiable Credentials	2
2.4.1 Verifiable Credentials の概要	2
2.4.2 選択的開示	2
第3章 本研究における問題定義	3
3.1 既存サービスにおけるデータの流れ	3
3.2 既存サービスの問題点	3
3.2.1 データのサイロ化	3
3.2.2 データの真正性の担保	3
3.2.3 データのコントロール	3
第4章 提案手法	4
4.1 提案手法の概要	4
4.1.1 全体アーキテクチャ	4
4.1.2 自動車側	4
4.1.3 モバイル側	4
4.1.4 検証者側	4
4.2 システムの満たすべき要件	4
4.2.1 データのコントロール可能性	4
4.2.2 データの真正性の担保	4

4.3	前提条件	4
4.3.1	自動車は純正であること	4
4.3.2	自動車メーカーは信頼に足ること	4
4.3.3	自動車はコネクティッドカーであること	4
第5章	実装	5
5.1	実装の概要	5
5.1.1	機能要件	5
5.1.2	システム構成	5
5.1.3	全体の開発環境	5
5.2	データモデル	5
5.3	自動車アプリ	5
5.4	モバイルアプリ	5
5.5	検証者アプリ	5
5.6	VC生成・署名の方式	5
第6章	評価	6
6.1	評価内容	6
第7章	結論	7
7.1	本研究のまとめ	7
7.2	本研究の課題	7
	謝辞	8

图 目 次

表 目 次

第1章 序論

本章では本研究の背景，課題及び手法を提示し，本研究の概要を示す．

1.1 はじめに

慶應義塾大学 SFC では，卒業要件として卒業論文の執筆が必要とされている．近年，多くの学生が提出間近になってから卒論を執筆することが多くなっている．そうした学生の多くは，残留を繰り返し，魔剤を飲みながらデスレースを実施することとなる．

その中でも， \LaTeX の理解は執筆において不可欠であり避けられない．しかしながら，多くの学生は WIP/TERM で予稿の執筆を怠り，いざ執筆を始めようとしても \LaTeX を用いて論文を執筆することが難しい．

そこで，本研究では RG の学生に向けて心優しい博士課程として，RG の卒業論文のスタイルに合った形であると言われているテンプレートを整理し，提供する．本テンプレートでは，基本的な章立ての中で， \LaTeX の使い方を概説し，このクソみたいな文章を削除し，卒業論文を執筆するにあたって基本的な記法を理解できることを期待する．

なお，Bitcoin [1] は関係ない．

1.2 本論文の構成

本論文における以降の構成は次の通りである．

2 章では，背景を述べる． 3 章では，本研究における問題の定義と，解決するための要件の整理を行う． 4 章では，本研究の提案手法を述べる． 5 章では，4 章で述べたシステムの実装について述べる． 6 章では，3 章で求められた課題に対しての評価を行い，考察する． 7 章では，本研究のまとめと今後の課題についてまとめる．

第2章 背景

本章では本研究の背景について述べる.

2.1 卒業論文の執筆

慶應義塾大学 SFC では, 卒業要件として卒業論文の執筆が必要とされている. 近年, 多くの学生が提出間近になってから卒論を執筆することが多くなっている. そうした学生の多くは, 残留を繰り返し, 魔剤を飲みながらデスレースを実施することとなる.

2.2 コネクティッドカー

2.2.1 コネクティッドカーの概要

2.2.2 コネクティッドカーにおけるデータの利活用

2.3 運転歴データの利活用

2.3.1 利用ベース保険

2.3.2 カーシェアリングサービス

2.3.3 レンタカーサービス

2.4 Verifiable Credentials

2.4.1 Verifiable Credentials の概要

2.4.2 選択的開示

第3章 本研究における問題定義

3.1 既存サービスにおけるデータの流れ

3.2 既存サービスの問題点

3.2.1 データのサイロ化

3.2.2 データの真正性の担保

3.2.3 データのコントロール

第4章 提案手法

本章では提案手法について述べる.

4.1 提案手法の概要

4.1.1 全体アーキテクチャ

4.1.2 自動車側

4.1.3 モバイル側

4.1.4 検証者側

4.2 システムの満たすべき要件

4.2.1 データのコントロール可能性

4.2.2 データの真正性の担保

4.3 前提条件

4.3.1 自動車は純正であること

4.3.2 自動車メーカーは信頼に足ること

4.3.3 自動車はコネクティッドカーであること

第5章 実装

本章では提案手法の実装について述べる.

5.1 実装の概要

5.1.1 機能要件

5.1.2 システム構成

5.1.3 全体の開発環境

5.2 データモデル

5.3 自動車アプリ

5.4 モバイルアプリ

5.5 検証者アプリ

5.6 VC生成・署名の方式

第6章 評価

本章では，提案システムの評価について述べる．

6.1 評価内容

第7章 結論

本章では，本研究のまとめと今後の課題を示す．

7.1 本研究のまとめ

7.2 本研究の課題

謝辞

俺に関わった全てに感謝

参考文献

- [1] Satoshi Nakamoto. Bitcoin: A peer-to-peer electronic cash system. <http://www.cryptovest.co.uk/resources/Bitcoin%20paper%20original.pdf>, 2008.