

第 37 回土木計画学研究発表会(春大会)：2008.6.6~7(北海道大学)
 企画論文部門，若手研究者論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：「まちづくりと公共交通の再生」	
日付： 6月 6日 (金)曜日，セッション時間： 10:15 ~ 11:45	
オーガナイザー・司会者名： 土井 勉 (神戸国際大学)	
討 議 内 容	<p>セッション全体：このセッションは、「まちづくりと公共交通」のうち、モビリティを中心にした発表5件からなるセッションである。</p> <p>(35) モビリティと環境負荷に着目した高速道路と鉄道との結節点計画におけるインターモーダルの評価に関する研究 白柳博章(奈良県)</p> <p>発表概要：既存の交通機関を有効活用(インターモーダルの重要性から、高速バス停と阪急新駅を直結して接続)して、多様な交通結節点の乗り継ぎ改善をしようとする定量的評価。</p> <p>質問・コメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な高速バスの設定は考えているのか。 <p>回答 バス会社の方にアナウンスはしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRが亀岡から梅田にバスを出したとしたら、どうなるのか。 <p>回答 この地域はJRの独占だが、このような、阪急+高速道路の連携で、競争が発生すると考えている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2の排出について、車は、1人乗車での仮定だが、何人乗っているかどうかで変わる。バスも同様に10.2人の仮定だが、この結果に関しては、常時これだけ乗っていないといけない、ということになる。トータルで、結果も変わってくるのではないか。 ・対象が、自動車中心地域とバス利用地域の喫水域の問題だ。また、説得力のあるデータを出していただきたい。
	<p>(36) 乗り換え利便性の向上に資する交通結節点の改良に関する基礎的検討 永田尚人(熊谷組)</p> <p>発表概要：道路財源での整備を考慮しつつ、交通結節点の上下空間を活用した整備方策についての検討を行ったもの。</p> <p>質問・コメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画上の明確化はできるだろうが、駅前広場にどういうものを揃えるか。バスがあって、タクシーがあって・・・という整理をするが、どうなるのか。 <p>回答 総合的な視点ではないが、古い地下通路はバリアが多い、予算的な話として、特定財源的なものは、こういうところに使うのがいいのではないかと考えた。道路系の財団の委託だったこともある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・御茶ノ水駅の利用者としてだが、駅周辺に病院が多く、老人が多い。しかし、エスカレーターもない。駅の形態による整備は考えているか。お茶ノ水駅はコストがかかると思うが、このあたり、検討されているか。 <p>回答 お茶の水駅は狭く、本来ならば、やりづらい。人工地盤は、費用がかかる。地下通路もコストがかかる。FSはしている。新宿では道路としてバスターミナルの整備、というように、何らかの財源的な裏づけが必要だ。</p>

(37) コリドー型立地集約と公共交通充実が地域のアクセシビリティ向上に及ぼす効果分析

竹下博之（名古屋大学）

発表概要：上越市を対象に、コリドー市街地の形成と公共交通サービスの充実による効果の定量評価を行ったもの。ポテンシャル型アクセシビリティ指標を適用。

質問・コメント

・1日230万円の公共交通への投資という結果について、財源は考えているか。

回答 財源は考えていない。利用者が増えればいいが、公共交通全体の整備、予算制約の中で、アクセシビリティを向上させる必要がある。

・アクセシビリティの指標だが、設定推計の感度によって、0.02ぐらいの議論をすることに意味があるのか。感度分析が必要ではないか。

回答 感度分析まではやっていない。

(38) 多核連携型コンパクトシティとチェインモビリティの実現のための土地利用交通戦略

土井健司（香川大学、豊嶋以長の代理）

概要：香川県での線引きの廃止を契機とした、高松都市圏での都市構造戦略と、土地利用交通戦略についての報告。人口減少社会のコンパクトシティ像として、多層の集約拠点とコリドーを柱とする多機能連携モデルを示す。

質問・コメント

・なぜ線引きを廃止したのか。調整区域があってもいいのではないか。

回答 線引きは、グリーンベルトで区域を分けるが、ここでは、実際のコリドーで考える。これまで、道路、用途、密度、が確定していた。これよりも、廃止したほうが、都市計画がやりやすいのではないかと考える。

・ヨーロッパ型の規制に比べて、日本型の都市規制はズルズルだが、本当に導入ができるのか。率直に言って、実現にむけ、日本では何が必要か。

回答 アメリカでは、ちゃんとしたゾーニングがあって、その上にTODをやっている。制度として、中間点を見つけていきたい。

・郊外型ショッピングセンターは、このフレームの中でどう対応しているのか。再開発をやるしくみはどうか。税金については、都市計画税が活用できないか。目的税だから。

回答 都市計画税については同意見である。また、3層のコリドーの中にしか、大規模SCを立地できないようにしたい。公共土地の活用もあるだろう。

・都市計画を推進するエンジンの一つは規制であり、もうひとつは道路特別会計。それを使えるか。集約拠点について、自動車交通対策が重要だと思うが。

回答 道路の多機能化といっても、道路の金だけではできないことがある。開発利益が重要であり、上からの金だけでは難しい。自動車交通については、まだこれからの検討。

・開発利益、固定資産税は、地域の価値を上げるもの。公共交通の充実による資産価値の向上に関するデータなどがあれば良いと思う。

回答 海外で事例があるのではないか。

・都市計画税、市町村税の徴税の考え方は、今の話とはちょっとちがうのではないか。都市計画税の見直しが必要。都市計画と税の仕組みが連動していないのが問題だ。

・極端に言うと、核地区以外にはサービス提供しないということか。地域のサービスにこれぐらいお金がかかっている、という説明はされたのか。

回答 富山の例も含め、2年ぐらい、かなり時間をかけて説得した。お金がかかるのは下水道であり、だとしたら、下水道はいらぬ、という選択肢もあるだろう。
・そのようなものも含め、色々なデータを公表していくことを考えていきたい。

(39) 地方都市における公共交通整備に関する研究 樋口恵一（日本大学）
発表概要：富士市をケースとして、DMVの活用方法の検討及び住民意識を取り入れた公共交通の整備の方向性を検討したもの。
質問・コメント
・住民ニーズを拡大することは大事だが、負担も含めて住民意識を調査したのか。
回答 路線バスに限って質問した。