

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)

セッション討議内容の記録

セッション名：都市間旅客交通に固有の調査方法・分析方法の開発	
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(所属)：奥村 誠(東北大学)	
討 議 内 容	<p>セッション全体：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規制緩和の中で事業者間の競争が重視されてきたが，高速バスの複数の事業者間，さらに鉄道・航空を組み合わせることが，都市間交通サービスの利便性の向上に繋がるのではないかと。たとえばそれぞれの区間の運行頻度が低くても，時刻の調整や，ターミナルの共同化などで，同じ資源の投入で，より利便性の高い都市間交通サービスの提供ができるのではないかと。</li> <li>・ スイスの Rail2000 ( 斉時発着型時刻表 ) プロジェクトは参考になる。</li> <li>・ 低価格化とパッケージ化を進めた結果，旅行日程の変更に対する flexibility を失った交通商品が大量に供給され，「市場を切り刻む」方向に進んできた。しかし人口減少時代に個々の市場の需要が不安定になってくると，むしろ，異なる市場に一括してサービスを提供することがリスクの分散に繋がるのではないかと？</li> </ul>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属)：( 5 7 ) 荒谷太郎 ( 日本大学 )</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービス水準をインプットに，需要をアウトプットにした効率性指標を経年比較する分析から得られる知見があるのではないかと？ たとえばその指標の改善を通じて，長期的な需要の掘り起こしが効率的にできているかを明らかにできるのではないかと？</li> <li>・ 同一区間で所要時間が複数ある便については，後発の便に先着される便を除いて平均化している。</li> </ul>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属)：( 5 8 ) 柴田宗典 (( 財 ) 鉄道総合技術研究所)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ Captive 層と非 Captive 層は，今回の選択に関する調査結果 ( 自己申告 ) による。過去の行動結果に基づいているわけではない。</li> <li>・ Captive 層と非 Captive 層は，同行者や旅行目的によって変化するのではないかと ( 現在分析中 ) 。</li> <li>・ 選択肢集合に関する尤度と，選択率に関する尤度を結合して同時推定できるのではないかと？</li> <li>・ 観光行動に影響を及ぼしたいのであれば，交通ではなく観光地に関する情報提供や政策を考えるべきではないかと？</li> </ul>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属)：( 5 9 ) 下原祥平 ( 日本大学 )</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規参入の際の運行時刻，特に東京側の到着時刻について質問があったが，時刻の分析は行っていないが，1 時間ヘッドとか 30 分ヘッドというように，比較的規則的な時刻設定がなされているようである。</li> </ul>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属)：( 6 0 ) 野澤誠 ( 株 ) オリエンタルコンサルタンツ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規参入するバス会社は，既存のバス運行時間帯と同じ時間帯に，低価格で参入するケースが多い。儲かる時間帯の市場に参入するのであって，他の時間帯に参入するケースはほとんど無い。</li> <li>・ 遠距離のツアーバスは路線バスではできない途中の立ち寄りが行われているケースがある。</li> <li>・ 夜行便に参入した会社が，低価格というニーズを狙って昼行便の運行を始めたケースはある。</li> </ul>