

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 : 暮らしと地域社会を支える生活交通サービス	
日付 : 6 月 7 日 (土) 曜日, セッション時間 : 8:45~10:15	
オーガナイザー・司会者名(所属) : 喜多秀行 (神戸大), 中村文彦 (横浜国立大学)	
討 議 内 容	<p>セッション全体 :</p> <p>生活交通サービスの位置づけとして, 交通産業から社会資本としての側面が強くなってきていることが示唆された. その中で, サービスの需要者, 供給者とその間を取りもつ自治体について, 様々なデータに基づいた定量分析の結果が示され, 活発な議論がなされた.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (195)喜多秀行 (神戸大学)</p> <p>一連の交通サービス規制緩和は制度として確立したと見てよいか. 制度は確立したと思われるが, 環境や担当者の意識が追いついていない. 主役が事業者から自治体に移ったことがまだ理解されていない. 許可権限を自治体に移すなどの運用の効率化も必要ではないか.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (196)若菜千穂 (いわて地域づくり支援センター)</p> <p>アンケート回答内容を客観データと照らし合わせて担当者の認識バイアスを排除することが必要という意見と, 認識が現れていること自体が重要であり, その点を分析することに価値があるとの意見があった. 動きが激しい中, 継続的な調査を期待したい.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (197)橋本成仁 (豊田都市交通研究所)</p> <p>回答者の担当者の経験・認識に回答が依存すると思われる. 組織としての正式な回答を得るためには, Web 調査では限界があることも分かった. 回答を得た自治体を対象とした再調査を計画中である. 質問項目のアイデアがあれば, お寄せいただきたい.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (198)柿本竜治 (熊本大学)</p> <p>集計バイアスのことも考えながら, より細かな単位での分析が重要との意見が出された. 人件費の扱いやその適切性についての意見が出されたが, 問題はない.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) :</p>

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 : 暮らしと地域社会を支える生活交通サービス	
日付 : 6 月 7 日 (土) 曜日, セッション時間 : 10:30~12:00	
オーガナイザー・司会者名(所属) : 喜多秀行 (神戸大), 谷本圭志 (鳥取大)	
討 議 内 容	<p>セッション全体 :</p> <p>生活交通サービスの提供手段の優位性を評価するモデルの研究や, モデルを用いた事業代替案の評価に関する研究の発表がなされた. それぞれのケーススタディエリアでなぜその提供手段が選ばれたかについての討議を行うとともに, 外出目的地である店舗の駐車場政策とも関連付け, 交通手段だけではなく土地利用やまちづくりの観点で生活を支援する代替案をも含めて評価することの重要性が認識された.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (199)今井司 (首都大学東京)</p> <p>デマンド交通である理由は何かとの質問が出され, 事業費の軽減のために想定したとの回答があった. 地域の特性を明示した上で, 他の代替案とも比べてなぜデマンドが有効なのかについての検討が必要であるとの意見が出された.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (200)徳永幸之 (宮城大学)</p> <p>大店法において駐車場の面積の設定が柔軟になされていないとの現状がある. 顧客の確保のためには, 駐車場の整備費用を抑えて買い物送迎バスを充実させるという対策もありうる. そのような視座は交通計画において有効であり, それを支援するためのモデル開発は積極的に進められたい.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (201)国府方久史 (慶應義塾女子高等学校)</p> <p>理論的にどのような条件であればデマンド交通が有効かを示されたいとの質問が出されたが, 一般的な結果は得ていないとの回答がなされた. 本手法を適用した場合に得られたコストのせく減は, 静的な環境を想定したためと思われる. その点の分析をお願いしたい.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (202)福本雅之 (名古屋大学)</p> <p>乗り換えの抵抗については考慮されているかとの質問が出された. これに対して, 現在の検討では乗り換え時間はないとの想定をしているとの回答がなされた. しかし, 実際にはそのようなことはなく, また待合環境もおいわけではないため, この点の改良は必要である.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (203)宮崎耕輔 (高松高専)</p> <p>バスと鉄道の差異に起因する定数項の解釈を試みられたい. 廃線直後でバスに慣れていないということと, そもそも鉄道には勝てない要因が含まれているはずであり, これらを分離して推計することができれば, バスで代替することの不利性が評価できるようになる.</p>

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 : 暮らしと地域社会を支える生活交通サービス	
日付 : 6 月 7 日 (土) 曜日, セッション時間 : 13:00~14:30	
オーガナイザー・司会者名(所属) : 喜多秀行 (神戸大), 竹内伝史 (岐阜大)	
討 議 内 容	<p>セッション全体 :</p> <p>生活交通サービスに関する自治体による計画策定に関する重要性が増しており, 地域住民等も参画して地域全体で決定する必要性が高まっている. そのための検討の視点として, 現行制度の活用, サービス供給基準, 住民のサービス選択, 契約, 専門家のかかわりから研究発表がなされ, 活発な討議がなされた.</p> <p>ただ, 1セッション5名という発表者数では, 発表時間, 質疑時間とも絶対的に不足しており, 多くの参加者が積極的に議論を深める雰囲気があったにもかかわらず議論が十分できない結果となり, 不満が残った. 計画学研究発表会の初心(議論を重んじる)に帰るべきではないかとの感想が聞かれた.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (204)加藤博和 (名古屋大学)</p> <p>計画策定か事業補助かは地域によってばらつきはないのか. 計画策定にあたっての課題として, コンサルタントの技術力不足等は考えられないか. 計画策定に力点がおかれていない点が問題である. 計画立案の重要性を示すべきであろう.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (205)谷本圭志 (鳥取大学)</p> <p>路線バス以外の提供手段についてはどのように扱うのか. 路線バス以外についても代替手段との比較はなされるため, 間接的には路線バス以外の代替手段も考慮される. 上位計画において, より優先的に位置づけられている手段があれば, それを前提にサービス設計がなされる.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (206)岸野啓一 (岸野とし交通計画コンサルタント)</p> <p>路線の沿線には複数の集落があるため, 集落間での調整をどうするのか. 集落全体を対象とした懇談会も行っている. まち全体として議論をする必要性はあろう.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (207)大井元揮 (北海道開発技術センター)</p> <p>当別町において複合化ができた理由としては, 大学が一主体として参画したことがあろう. 契約時における評価基準はどのようにして決めたか. 国のガイドラインとは異なるものの, それまでの文脈で決めた.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (208)板谷和也 (豊田都市交通研究所)</p> <p>自治体の特徴によって熱心かどうかなどの傾向がうかがえるか. 熱心かどうかは自治体担当者の異動によって技術がうまく引き継がれているのかに依存する. それをサポートするためのアドバイス制度(国で検討しているはず)などが必要ではなからうか.</p>

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 : 暮らしと地域社会を支える生活交通サービス	
日付 : 6 月 7 日 (土) 曜日, セッション時間 : 14:45~16:15	
オーガナイザー・司会者名(所属) : 喜多秀行 (神戸大), 倉内文孝 (岐阜大)	
討 議 内 容	<p>セッション全体 :</p> <p>生活交通の確保に関連したトピックとして, まちづくり, 中心地への来訪行動を交通手段の選択と関連付けて討議を行った. とりわけ, モデルの前提や仮定においてそもそもの限界を指摘する意見が多く, さらなるモデルの改良を求める指摘が多かった.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (209)藤本慎也 (九州大学)</p> <p>目的地での買いだめ行動などの考慮が必要ではないか. とりわけ, 移動距離が大きくなってくると, その要因が効いてくるはずである. ミックスロジットなどの一般的に確立されているモデルとも比較し, ここでのモデルの位置づけや仮定の前提を整理されたい.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (210)谷本真佑 (岩手大学)</p> <p>住民はある特定の生活項目を求めてそこに居住しているとすれば, 総合的に生活を評価することの意義自体が疑わしい. また, 居住者本人が自らの責任で選択した居住地に対して抱く不満がある地区についてのみ解消することが, 果たして公正な政策といえるのか.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (211)一井亮二 (エース)</p> <p>自転車がよい交通手段と考える理由が不明であり, それを前提にした内容におのずと限界がある. 評価すべきは生活のしやすさであり, その点から自転車がどう有効なのかという関係を示すべきであろう.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) : (212)堀めぐみ (立命館大学)</p> <p>調査対象地域が不十分であれば, 駐車台数が減少したという結論を得ることはできない. また, 規制の変更を検討する上では, 地域の中でよりマイクロにメリハリのある管理が必要ではないか.</p>
	<p>(発表番号) 発表者名 (所属) :</p>