

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 : 国際交通体系の課題と政策(1) | |
| 日付 : 6月 7日 (土)曜日, セッション時間 : 16:30~17:30 | |
| オーガナイザー・司会者名(所属) : 石黒一彦(神戸大学) | |
| 討 議 内 容 | セッション全体 : |
| | (発表番号) 発表者名 (所属) : (317)秋田直也(神戸大学) 荷主の業種等の違いによる選択要因の重要性の違いはあるか?→サンプルが少ないため荷主の属性別の分析は困難である。 外航船舶の寄港頻度とリードタイムは関連が強すぎるので, 独立した要因ではないのではないかと? →寄港頻度が少なくても寄港に合わせた輸送計画を立てることによってリードタイムを最小限にする工夫ができるため, 独立した要因とも考えられる。 荷傷みや取り違えなど積み替え自体の負の要因を敬遠するような意識は反映されるのか?→今回の枠組みでは考慮していないが考慮可能である。 |
| | (発表番号) 発表者名 (所属) : (318)中谷雄一郎(東北大学大学院) 他の港等に適用できるような一般性はあるか?→データの制約もあり, 試していない。今後の課題である。 3社以上を同時に考慮することは可能か?→難しいが可能と考える。 1期を3ヶ月とし, 意思決定から実行までの期間を6ヶ月とするなどの時間設定については感度分析が必要である。 資本費は準固定費ではなく固定費ではないか?→航路毎には準固定費と考えられる。 サブゲーム完全の均衡がいつの時点かが不明確である。 |
| | (発表番号) 発表者名 (所属) : (319)横尾俊宏(神戸大学大学院) シェアを求めるのにアジア全体では粗すぎる。トランシップ率を考慮しロングビーチ以外の港湾も検討すべきである。 船社は北回りも南回りも両方運航している。津軽海峡で止めると時間がかかり, 北回りの利点が無くなる。北回りは既に日本沖通過時点で既に満載だから日本に寄らない。 バルク貨物は何か?コンテナで輸送された分か?→コンテナかどうかは不明である。 |