

第 39 回土木計画学研究発表会（春大会）：2009. 6. 13～14（徳島大学）

企画論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：生活交通サービスと地域公共交通計画（制度・計画）	
日付： 6月 13日（土）曜日，セッション時間：8：30～10：00	
オーガナイザー・司会者名（所属）：喜多秀行（神戸大学）	
討 議 内 容	セッション全体： <ul style="list-style-type: none">補助追従型ではなく，望ましい補助の制度設計を学会としてアピールできるよう研究を進めるべきである．とりわけ，国や県が何のために補助をしているのかを再考する必要がある．必ずしも，市町村の欠損補助という目的ではないはずである．今後，その再考に根差した制度設計の研究が必要なのではないのかとの提案がなされた．
	（発表番号） 発表者名（所属）：(190) 古市英市（(社) システム科学研究所） パネル調査の意義や成果に関する質問がなされた．これに対して，アンケート項目が多かったために二分しただけであるが，その意義は今後，社会実験を重ねていくなかで発揮していくものと考えられる．
	（発表番号） 発表者名（所属）：(193) 喜多秀行（神戸大学） 連携計画の終了後，国の補助がなくなることに対する対応にどのように考えるべきかとの質問がなされた．これに対して，連携計画は日常的な運行経費の補助ではなく，新規の継続的な取り組みの立ち上げの補助ではないかとの回答がなされた．
	（発表番号） 発表者名（所属）：(188) 森山昌幸（(株) バイタルリード） 国庫補助があることで逆に自治体が何もできなくなることがあり，そもそも制度は何の目的で設定されているのか，また，どのように改良していくべきかを議論していくことが必要である．
	（発表番号） 発表者名（所属）：(189) 若菜千穂（NPO いわて地域づくり支援センター） 自治体の中で県の役割でもっとはっきりさせるべきである．生活圏の設定の仕方では役割はおのずと決まってしまうと考えられる．また，鉄道との関係，分担の整理もあわせて必要である．
	（発表番号） 発表者名（所属）：(192) 吉田 樹（首都大学東京） 地域連携計画の目的の一つとしては，国による支援がなされる期間の中で公共交通サービスへの信頼を復活させることがあると考える．

<p>(発表番号) 発表者名 (所属): (194) 岸野 啓一 (岸野都市交通計画コンサルタント)</p> <p>健康をキーワードとしているが, 公衆衛生の分野においてはまさに人の健康と外出の検討に焦点があたっている. 今後は, 医療分野との連携も必要なのではないか. 公共交通と認知症との関係についてはこれまでも聞いたことがあるが, 具体的にどのように評価をしてよいのかわからない. その点で今後助言をいただければありがたい.</p>

※発表件数に応じて適宜追加してください.

第 39 回土木計画学研究発表会（春大会）：2009. 6. 13～14（徳島大学）

企画論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：生活交通サービスと地域公共交通計画（利用者行動・サービス評価）	
日付： 6月 13日（土）曜日，セッション時間：10：10～11：40	
オーガナイザー・司会者名（所属）： 喜多秀行（神戸大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在では，公共交通サービスには，運行主体や運行形態，サービス形態などの観点で様々な選択肢が考えられ，そのうちのどれが地域特性に応じた持続可能なサービスかについての研究が求められる。 ・ サービスの計画指標については，様々な指標の関連性や位置づけについて，様々な整理が可能であり，その点を今後明らかにした上でそれぞれの指標の有用性や限界を議論しなければならない。一つの指標をとりあげてその高低を議論することはさほど生産的ではない。
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(199) 山田和孝（島根県）</p> <p>事業の継続には，行政補助が必要ではとの質問がなされた。基本的には収支がとれることを目標にし，自治体は静観していた。制度的枠組みができれば自治体は関与しうが，現在のところ反応はかんばしくない。サービスの維持には，20世帯40人ほどの規模があればと感じている。</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(197) 神谷 翔（熊本大学大学院）</p> <p>人々の満足度を計画に用いることの批判をしている反面 QOM は総合満足度という記述があり，矛盾があるのでは。また，Capability は基本的には機会の指標と考えられ，その導出に頻度といった帰結主義的変数が入力されていることに疑問を感じる。</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(196) 金在俊（名古屋大学大学院）</p> <p>この提案によってはじめてできることは何か。データが粗くなるにつれて現況再現性がどう変化するのかを分析することができ，どれだけデータを粗くしても十分な結果が得られるかを検討することができるのではないか。</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(所属)：(195) 白柳博章（奈良県）</p> <p>京都のみならず大阪への需要も想定されると思われるが，京都のみとしているのはなぜか。地理的には京都が近く，需要の9割ほどあることによる。</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(198) 渡戸俊介（東北大学大学院）</p> <p>意志決定モデルの階層的構造の妥当性を確認されたい。</p>

※発表件数に応じて適宜追加してください。

第 39 回土木計画学研究発表会（春大会）：2009. 6. 13～14（徳島大学）

企画論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：生活交通サービスと地域公共交通計画（運営・運行）	
日付： 6月 13日（土）曜日，セッション時間：14：50～16：20	
オーガナイザー・司会者名（所属）：喜多秀行（神戸大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ PDCA を対象として研究する上で，そもそも何のために PDCA を行い，取り組みを見直すのかを把握することなしに意義のある分析はできないのではないか．自治体の掲げている目標をもあわせておさえる必要がある． ・ 公共交通には上位にまちづくりの目的があるはずである．このため，上位の計画（まちづくり）に資するための交通計画の評価がまず重要であり，それに付随してその計画を実行ならしめている交通事業の評価が必要になってくる．これまでの多くの研究はそれらを混在させていたり，交通事業の評価のみとなっており不適切である．上位の目的にはじまる自治体の計画の階層性の中で評価はとらえなければならない．
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(202) 山崎基浩（（財）豊田都市交通研究所）</p> <p>見直しを軽微なものから重大なものまで様々である．それらをどのように区別・整理しているのかとの質問がなされた．これに対して，整理できておらず，今後対応しないといけないとの回答がなされた．</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(201) 西堀泰英（（財）豊田都市交通研究所）</p> <p>PDCA をした方がよいという立場に立った研究なのか．見直しをしたか否かを形式的に分析するだけではいけないのではないか．意義ある成果を出すためには，当初の計画の目的に沿って適切な評価が行われているのか視点が不可欠である．</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(204) 宇佐美 誠史（岩手県立大学）</p> <p>定時定路線の運行ではなくデマンド運行である理由は何か．昔には定時定路線で運行しており，そのときの路線延長は長く，それを短くする必要があった．また，玄関までアクセスできるようにするためでもある．</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(203) 福元浩祐（宮崎大学）</p> <p>運行方式と運行状況の相関があるにしても因果関係があると言えるか．その点は不明であるが，運営方式によってマネジメントが違うということは言えるのではないか．</p>
	<p>（発表番号） 発表者名（所属）：(206) 福村周郎（九州大学）</p> <p>競争市場のもとでは競争の結果としてある企業は撤退することになるため，ここでの結果よりもより広い条件で事業が成立することになる．今のタイトルであれば，社会的な便益の評価という視点が必要ではないか．</p>

※発表件数に応じて適宜追加してください．