

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：L R Tを活かしたまちづくり	
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）：小谷通泰（神戸大学）・松中亮治（京都大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体：本セッションでは、6編の発表がなされた。前半の3編は、筆者らが開発した統合型交通需要予測モデルにより名古屋市でのL R Tの導入効果を分析したもの、富山L R T・同地方鉄道線を対象に表明選択法によりそれらのオプション価値を計測したもの、さらに、鉄道・軌道の運行頻度がそれらの駅周辺における人口分布の経年的変化に及ぼす変化を分析したものである。一方、後半の3編は、現在、L R Tの導入計画が進行中である堺市を対象として、市民へのアンケート調査を実施し、その結果を用いて、開通前の住民意識に関する現状分析、整備計画に関する沿線住民の意向分析、公共交通に関する情報提供（モビリティマネジメント）の効果検証などを行ったものである。</p> <p>前半の3編では、L R Tがもつ特有の整備効果を抽出するとともに、導入効果を総合的に評価するためのツールの開発が目指されるなど、L R Tの整備計画のための方法論が蓄積されつつあり、各地で進行中の整備計画の評価への貢献が期待できる。また後半の3編では、富山に次ぐ事例として期待が大きい、堺市のL R Tの整備計画については、市民の間での合意形成の難しさなど、現実直面に直面する課題について情報交換がなされた。</p>
	<p>（141） 金森 亮（東京大学）：L R Tの整備効果の推定結果において、貨物車による所要時間短縮便益が負となっているが、予測モデルではL R Tの整備による物流交通に対する影響をどのように評価しているのかについて質問がなされた。これに対して、L R Tの整備により貨物車が迂回を強いられることが悪化の原因であり、沿道での荷さばきの制限などは現時点では、考慮していないという回答が行われた。</p>
	<p>（142） 川端 光昭（長岡技術科学大学）：消費者余剰の計測方法について、パラメータ推定から得られた値は支払意思額ではないのかという質問がなされ、これに対して、消費者余剰を測っているという回答がなされた。また、推定結果の提示金額に関するパラメータが不安定であるのはなぜかという質問には、サンプル数が少なく、提示金額によってサンプルに偏りがあったのではないかと考えているとの回答が行われた。</p>
	<p>（143） 長尾 基哉（京都大学）：鉄道の駅勢圏人口は、運行頻度が高くなるほど大きくなる傾向が比較的顕著にみられるが、軌道の駅勢圏人口はそうっていないのはなぜかという質問がなされた。これに対して、軌道については駅のサンプル数が少ないため、鉄道の場合ほど明確な傾向が得られなかったと考えられるとの回答が行われた。</p>

(144) 土橋 正彦 (大阪産業大学) :

(145) 松田 南 (神戸大学) :

(146) 伊藤 雅 (和歌山工業高等専門学校) :

これら3編の研究は、いずれも堺市のLRT整備計画を対象とした一連の研究であるので、続けて発表を行った後、一括して討議することとした。

各地でLRT導入構想はあるが、富山に続く事例として堺市で実現するのかどうかという点で多くの関心が示された。討議では、導入予定のLRTと現在走行しているシャトルバスとの比較が非常に重要であるとのコメントのほか、アンケート調査の実施時点で、市民にどのような情報を提供したのか、新聞等マスコミのLRT整備計画に対する報道などについて質問がなされた。それに対して、著者らからは、LRT導入を前提とするのではなく、将来のあるべき交通システム、まちの姿についての議論が重要である、さらにアンケート実施時点では、論争点の一つとなっているLRTの導入空間(特に、LRT軌道の外寄せ案)については詳細な情報は伝えられていなかったとの回答が行われた。また、今年に入ってからLRTの整備計画に対する市民への説明会が開催されたものの、住民の不満や疑問(LRT導入区間での車利用の制限と周辺道路への影響、LRTの利用者数の見込み、整備財源、計画内容の説明不足など)が多数出され、それに伴って関連するマスコミ報道も増加し、市民の関心を呼び起こす結果となっていること、などが紹介された。現在、計画自体は市民による合意形成を得る段階で足踏み状態であるが、一方で住民を主体とした勉強会なども開かれていること、今回のアンケート調査結果の活用のあり方を検討することも課題であることが述べられた。