

セッション討議内容の記録

セッション名：バス交通（２）	
日付：１１月２２日（日） セッション時間：１０：４５～１２：１５	
司会者名：柳澤吉保（長野工業高等専門学校）	
討議内容	<p>セッション全体：（発表番号 196）では大規模小売店舗が独自でシャトルバスを運行している例に着目し、宇都宮市全域のバスネットワークと大店の関係を検討し、今後の大店と連携したバスサービスのあり方を考察している。（発表番号 197）ではバス路線廃止や減便など地域の利便性の低下によって、地価下落への影響を分析するため、地価関数にバスサービスを含めたモデルを構築している。（発表番号 198）バス停の位置、バス停圏を考慮した人口分布を考慮することで、中山間地域における路線バス運行計画を作成するための基礎分析を行っている。</p>
	<p>（196）渡辺寛也・森本章倫 Q1.コミュニティバスとの連携の意義は？地域公共交通を用いればよいのでは？A 大店へバスを乗り入れることで、どれだけ地域の足として機能する可能性があるか、どれだけ利用者が増加するか調べた。Q2.誰にどのような効果が得られるのか？さらに市内循環バスやデマンドバスと比較したか？A 高齢者をターゲットとしたい。現時点での実態分析結果を示したものであり、他の運行形態との効果比較はわからない。Q3.いかに大店からバス会社に出資させバス停を設置させたのか？A 大店周辺道路の渋滞対策を求めた。Q4.TDO 施策として中心市街地活性化寄与への可能性は？A バスネットワークとの連携や LRT 導入も考慮する必要がある。</p>
	<p>（197）東本靖史・高田 寛・岸 邦宏 Q1.なぜ包絡分析法を用いたのか？地価モデルのバスサービス変数の t 値から地価に影響を与えていないのでは？A バスサービス変数の組み込みを試みた結果、DEA 手法が最も適用性が高かった。Q2.地価モデルにおいてバスサービスは独立変数として扱うことは妥当か？A バス便数をサービス変数としたが、便数の違いでは地価に大きく影響するまでに至らなかった。Q3.バスサービス水準が地価に及ぼす相対的な影響を白石地区と他地区とで比較してみたか？A まずは、バスサービスを地価モデルに組み込みみたかった。今後はバス空白地帯と比較してみたい。</p>
	<p>（198）古川のり子・橋本成仁・内田元喜・山口一義 Q1.総人口を説明変数としてバス乗降者を検討することは妥当か？高齢者、子供、免許の有無などを考慮すべきではないか？ダミー間の相関はどの程度あるのか？A ある程度の相関は見られた。相関が高い要因を検討したい。Q2.バス乗降を一緒に扱っているが妥当か？バス乗車のみ扱った場合を検討されたい。Q3.バス停間距離を 500m とした分析は適正ではないのでは？A バス停 300m 圏内で検討した。Q4.バス停圏域はよく検討した方がよい。山間部や谷部は 300m 圏から外れる。</p>