

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)

セッション討議内容の記録

セッション名：広域ブロックの自立を支える交通ネットワークとその地域間・分野間調整手法(1)	
日付： 6月 6日 (金)曜日, セッション時間：15:45~17:15	
オーガナイザー・司会者名(所属)：小野 憲司(国土交通省)	
討 議 内 容	<p>セッション全体： (イントロダクション)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東アジアとの円滑な交流・連携などを戦略的目標とした、国土形成計画(全国計画)の紹介。全国計画は、地域の特色をふまえて地域が独自につくる広域地方計画との2本立てである。 ・こういった政策があることを念頭に議論してもらい、また、今後のみなさんの専門分野との関連部分について参考にしてもらえると良いと思う。
	<p>(131) 今井 敬一((株)建設技術研究所)：地域間における所得格差について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変動係数とは簡単に言うと何か？ 1人当たり県民所得のばらつき具合のこと。 ・ブロックの分け方が戦略の第一歩で、先日の報道でも2通りの案があった。個性を発揮できるブロック分けをすることが大事で、その点でこの研究は有用。ブロックの分け方により生じるブロック内格差も変わってくる。 ・この研究は、指標を用いてブロック内格差を小さくすることを目的としているのか？ ブロックをけん引するような都市をつくるべきか、それともブロック内を平準化すべきなのか？ 今回はまずばらつき具合をみた。今後、そのばらつきの要因を産業連関表などから探っていきたい。
	<p>(132) 村井 祐太(室蘭工業大学大学院)：自然共生地域の持続的発展に資する交通機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・とてもユニークな研究だが、対象とした中川町とその周りの市町村との関係は？ 共同でバスを走らせれば交流は深まるのではないか？ 稚内や名寄が周辺の大きな都市だが、中川町からは90分くらいかかる。遠いので、コミュニティバスを共同で運行するのは難しい。 ・ソーシャルキャピタルをコミュニティバス以外で高める方法は？ 人と人がつながることが大事。コミュニティバスは切り口の1つである。 ・1日5本の無料コミュニティバスの利用が少ない理由は？ バスに乗っても行くところがないのか？ 運行本数が少なすぎることによる不便さが影響している。打開するためには、「動く公民館」のような付加価値を持たせたコミュニティバスが必要と考える
	<p>(133) 森尾 淳((財)計量計画研究所)：中山間地域のモビリティが交流に及ぼす影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備を通じたモビリティの向上が、交流圏の拡大を生むという発表であった。

(134) 五十川 泰史 (国土交通省政策統括官付) : 地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた施策のあり方に関する事例研究

- ・国土形成計画(全国計画)の第2部第4章第3節で地域交通を論じているが、決定打がなく、「総合的視点で取り組むべき」という様なトーンになってしまっている。今回、地域の取組について参考となる事例を集めて、「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」としたものである。

(135) 佐藤 啓輔 (復建調査設計(株)) : 帰着便益分析による道路ネットワーク評価～応用一般均衡分析モデル「RAEM-Light」による実務的アプローチ～

- ・地域間の公平性の観点から、帰着する便益について論じているが、費用の検討はしないのか？
総便益と総費用を比較してB/Cを考慮することは可能であるが、鳥取県の事例によると費用は比較的公平であることが分かっており、費用と便益は別に議論すべきと考える。
- ・ゾーニングを細かくすればするほど、優れた分析結果になるものなのか？
通常、応用一般均衡モデルでは産業連関表で分析を行うが、今回の分析は細かく分析するために、道路交通センサスを用いて推計している。現状の統計情報では必ずしも分析精度が高まるとは限らない。

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)

セッション討議内容の記録

セッション名：広域ブロックの自立を支える交通ネットワークとその地域間・分野間調整手法(2)	
日付： 6月 6日 (金)曜日, セッション時間：17:30~19:00	
オーガナイザー・司会者名(所属)：杉田 浩((財)計量計画研究所)	
討 議 内 容	セッション全体：
	(136) 波床 正敏 (大阪産業大学)：21 世紀の幹線鉄道網の構築方針に関する研究 ・乗継と直通の所要時間は別々に設定されているのか？ 特別な考慮はしていない。 ・整備費用はどのように設定しているのか。統計的な単価設定か、また用地費は考慮しているか。 近年の実際の新線建設の情報から設定している。なお、東京都心での新線建設はなかったため、東京都心での整備費用は考慮されていない。
	(137) 大枝 良直 (九州大学大学院)：旅行頻度から見た地方広域ブロックにおける新幹線導入の効果に関する研究 ・利便性の変化により目的地を変更するはずであり、頻度決定モデルでは不十分ではないか？ 都市の魅力度も変数に加えており、ある程度考慮していると考えている。
	(138) 西村 光 (セントラルコンサルタント(株))：東アジア地域における交通統計データ及びクロスボーダー関連情報の現状と課題 ・東アジア地域では交通統計の整備が遅れており、状況をリストアップしどこに問題があるのかを示すことが重要。 ・東アジア地域の各国に対して、交通統計を整備することへのインセンティブを与えるような活用方法を示すことが重要。
	(139) 村上潤一郎 (パシフィックコンサルタンツ(株))：東アジアとの円滑な交流・連携(シームレスアジア)ポテンシャルに関する一考察 ・拠点都市の空港をメインのゲートウェイとして整備することへのコンセンサスを得ることが重要ではないか。
	(セッションの総括 田村 亨(室蘭工業大学)) ・整備目的を経済効果、社会福祉効果、利便・安心・快適等に整理して、目的間の比較、目的内での手段の組み合わせと選択を行うことも重要ではないか。 ・地方ブロックの自立を目的とする場合、その目的に沿った地域間の調整手法が必要ではないか。 意志決定を行うためにも、様々な情報を充実させて誰もが使えるようにすることが重要である。