

第 38 回土木計画学研究発表会（秋大会）：2008 年 11 月 1 日～3 日（和歌山大学）
セッション討議内容の記録

セッション名：バス（1）	
日付：11月 1 日（土）曜日、セッション時間：13：15～14：45	
司会者名（所属）：竹内伝史（岐阜大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体：バスという総合題目の中で、所要時間・待合時間をキーワードとしたセッションである。この場合、所要時間（基本は遅れ時間）の分析と予測能力の精緻化を追究するだけではなく、それを利用者にいかに伝えるか、運行時刻にどう反映させるか、といったサービスの向上に結びつける議論が大切である。しかるにプログラムの都合で、都市高速道路における所要時間の研究論文が 1 編混在したことによって、議論は所要時間の分布論、形成論（走行環境との関係論）といった交通工学的な議論の方へ行きがちであった。道路運用（サービス）技法においても所要時間情報の提示も重要であるにもかかわらず、道路工学的関心の強い参加者がいた、ということであろう。</p> <p>司会者の強引な討議誘導によって、サービスとしての所要時間情報提供には、運行技術的課題としての所要時間短縮・安定化とは又異なった配慮（判りやすさ、定常性等）が必要なことが結論された。</p>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：104 大野雄作，九州産業大学 大学院工学研究科</p> <p>予稿論文の冒頭には、バスの運行サービスに関する、よくゆきとどいた総論が展開されているのだが、論文（発表）の中心は一定空間の所要時間に関するプローブデータを分析して、各種日時要因による所要時間の決定機構を考察したもので、これに限られている。したがって、この成果をダイヤ改良に結びつけるのか、運行情報提供システムにどう結びつけるのかが明らかでなく、この点に質問が集中した。</p>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：105 石田貴志，（株）道路計画</p> <p>首都高速の 2 区間における車両感知器を用いた実走行所要時間データを統計処理し、別に同区間についてドライバーに WEB アンケートを実施して得られた認識所要時間と余裕見込時間（その合計を想定所要時間とする）のデータと統計量の比較を行なった研究で、極めて交通工学的なものである。結論は想定所要時間平均値が実走行データの 90% タイル値に極めて近いと言いたいようであるが、それは 11～12 km の今回ケースに限定されたものであることの認識が欠けている。</p> <p>また、この研究成果を道路運用（情報）サービスにどう結びつけるか、について言及する姿勢が見られない。</p>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：106 谷島 賢，埼玉大学大学院理工学研究科（イーグルバス(株) 社長）</p> <p>鉄道駅に接続するいくつかのバス路線の運行スケジュールを利用者意向調査にもとづき、接続列車時刻との関係を勘案しつつ調整改訂結果、乗客の満足度向上に繋がった、とする大変面白い報告で、それを PDCA サイクルの実行成果と結論づけている。</p> <p>しかし、この分析事例は極めて限られており、このような運行スケジュール改善対策がイグレス事例（この分析は朝間の鉄道駅アクセス事例のみを扱っている）にも有効か否かにも答えられないなど、やや普遍性に欠ける研究となっている。また、接続時間の定義があいまいであり、乗換え所要時間等、その内容の一般化に対する考察が不十分である。さらに、PDCA プロセスの実行コストを考えると、このように路線ごとに PDCA サイクルを適用することが一般的に可能か否かに疑問が残る。</p>