

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：鉄道計画（3）	
日付：11月3日（月）曜日、セッション時間：10：45～12：15	
司会者名（所属）：白水 靖郎（中央復建コンサルタンツ株式会社）	
討 議 内 容	<p>セッション全体：</p> <p>以下に示すように、鉄道施策に対する基礎モデルの構築、モデル分析、事後評価といった異なる観点からの発表であり、一連の鉄道施策の検討を考えるうえで有意義なセッションであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施策検討のためのシミュレーションモデルの検討（発表315）</li> <li>・モデル分析を通じた運賃政策（鉄道運賃共通化）の評価（発表314）</li> <li>・TDMと一体となった鉄道施設整備（複線化）の事後評価（発表313）</li> </ul> <p>討議はそれぞれ発表別に行ったが、鉄道施策間のトレードオフ（ラッシュ時の増発による乗客の混雑緩和と線路内の列車飽和による定時性低下、鉄道運賃共通化サービスと採算性等）や、鉄道施策と他の交通政策（TDM、MM等）との総合的・一体的な推進といった課題が浮き彫りになった。</p>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：313 浅見 均（鉄道・運輸機構大阪支社計画部計画課）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通から見た効果として渋滞緩和効果，時間短縮効果等があったが、現時点では定量的に把握できていない。トラカンデータの分析や関連企業ヒアリング等により把握可能である。</li> <li>・複線化というハード整備が行われているので効果があって当然である。TDMとの一体的取り組みというよりも、複線化できるようにインフラ整備していた先見性がポイントではないか。</li> <li>・TDM 施策の一環としての位置づけであるが、鉄道側に TDM の内容が十分に伝わっていない。総合的な交通政策を協議できる場を位置づけている国の制度が幾つかあるので、それらを有効活用し、TDMやMMを一体的に推進することが課題である。</li> </ul>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：314 青木 毅（早稲田大学大学院）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道運賃は初期費用の回収も含めて検討されるので、費用関数の説明変数に初期費用を入れるべきではないか。</li> <li>・2つの路線の共通運賃化により、現状よりも運賃が上がる路線が生じているが、安いほうの路線の運賃に共通化すべきではないか。乗り継ぎ割引制度やゾーン運賃制度等も視野に入れ、目指すべき運賃サービス水準に関する議論が必要である。</li> <li>・これらの鉄道運賃サービスを実現するための制度づくりが課題である。</li> </ul>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：315 上松 苑（芝浦工業大学大学院）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗降時分モデルでは、ホーム上の混雑を加味することで再現精度が向上するのではないか。</li> <li>・駅間走行時分モデルでは、閉そく区間の設定や信号制御を取り扱えるようにすれば、施策検討に有効ではないか。</li> <li>・2つのモデルを組み合わせることによる再現精度向上を目指した研究であるが、今後はモデル活用方策の検討が必要である。例えば、列車運行本数を増やすと乗降時分は短縮するが、駅間走行時分は増加する場合があり、それらのトレードオフを考慮した施策などが検討できる。</li> </ul>