

第 40 回土木計画学研究発表会（秋大会）：2009 年 11 月 21 日～23 日（金沢大学）
セッション討議内容の記録

セッション名：歩行者・自転車計画	
日付：11月23日（月）曜日、セッション時間： 9：00 ～ 10：30	
司会者名（所属）：山崎基浩（財団法人 豊田都市交通研究所）	
<p>セッション全体：</p> <p>本セッションは歩行者計画に関する研究 2 件、自転車計画に関する研究 1 件で校正されていた。歩行者計画のうち 1 件目はイベント時の歩行者空間確保における来訪者の評価を 3 度の実験について評価したもの、2 件目は観光地における案内サインシステムの検討であった。自転車計画に関する発表は、バイクシェアリングにおいて代表的な事例であるパリの Vélib の需要予測をレビューした上で、東京において導入することを想定した需要予測を試みたものであった。</p> <p>それぞれに明確なつながりはなく、併せた討議はなされなかったが、いずれも特定地域を対象とした研究であり、今後、地域特性に即した適用方法への発展が望まれる。特にバイクシェアリングは環境を意識した交通システムとして注目されており、わが国においても各地で実験が実施されていることから、今後の研究成果が期待される。</p>	
討議内容	<p>（285）豊岡恭平（長野工業高等専門学校）：</p> <p>Q01：多変量解析による分析は堅実に行われているが、年度間の比較について、実験内容にどのような違いがあり、どのような要因によって年度間の差が出たのか、詳細な説明をしてほしい。</p> <p>A01：歩道幅員や車道の規制など、年度毎に条件が変わっている。これらの条件変化についてアンケート調査結果の単純集計では敏感に反応があったが、主成分分析の結果では大きな差は見いだせなかった。因子分析では、拡幅や規制を行わなかった年度について、景観等の要因に差違が見られた。</p> <p>Q02：データはカテゴリーデータだが、数量化 類ではなく、主成分分析を実施しているのはなぜか。主成分得点に負の数値があるが、正規化しているのか。</p> <p>A02：分析ソフトの中で正規化処理している。</p> <p>Q03：トランジットモールのような施策を実施する場合、最も問題になるのは来訪者よりも地元の住民だと思われる。この人たちを対象とした調査は実施しているのか。やっていないとすれば、何か考えがあるか。</p> <p>A03：現時点では実施していない。今回の結果は長野市と地元住民の検討会に報告している。この社会実験は平成 16 年から実施しているが、過去に地元住民に対する調査を実施している。その中で、来訪者への調査を実施しようということになった。</p>

(286) 田中茂樹(株式会社 長大):

Q01: 施設の滞在時間や周遊時間との関係を分析しているか。

A01: それぞれの施設の滞在時間をアンケートの中で調査している。概ね1~2時間程度という結果。滞在時間が長い施設では、周囲の施設の位置関係だけではなく、その魅力を解説し周遊を促すような案内標識(周遊促進標識)を重点的に計画した。

Q02: 滞在時間の長い施設にそのような標識を設置した目的は、結果として、トータルの滞在時間を長くするためか。

A02: 同じ所に留まらないように、周辺の施設への周遊を促し、トータルの滞在時間を長くさせる目的である。

Q03: 例えば買物(商業施設)だと来訪者の消費を伸ばすことが目的となるが、この事例では、滞在時間を長くすること以外にどのような目的があるのか。

A03: 地域の活性化が主の目的。消費を伸ばすことも、最終的な目的としてある。

Q04: 図2から、次にどの施設に行くか連関があるように見うけられる。それによってサインのランクを定めて誘導計画を立てるという方法もある。例えば、当該地域までの交通手段によって周遊コースが変わるなどの連関が考えられる。

A04: 奈良公園では、なるべく車で来訪させないような政策をとっている。基本的には、鉄道駅からの周遊形態を把握し、よく使われるルートの主経路として設定し、案内計画を立てた。それ以外の施設について、周遊を促進する経路として連続性のある案内を行っている。

Q05: 考え方、方針として、観光客のニーズに対応するのか、新たなニーズを掘り起こすのか、あるいはビギナーとリピーターという枠組みもあるが、このサイン計画ではそれらを単純に重ね合わせているだけなのか、何かウエイトを置くなど、考えているのか。

A05: 観光客のニーズにすべて対応しようとすると、情報過多になってしまう。サインについては基本的にはビギナーに合わせる必要があると考える。ニーズに関しては、知名度の高い施設では今の観光実態に合わせて計画し、そこからどのような周遊を促すか、という部分に関しては潜在的なニーズを発掘していくことができれば、と考えている。

Q06: 金沢も観光地でいろんなサインがあるが、提案されている考え方から見て、当地のサインはどうか。

A06: 十分に見ていない。気づいた点があれば何かの機会に問題提起していきたい。

Q07: 当初の予定どおりに迷いが少なくなったか、など、検証は考えているのか。

A07: 連続性ということの検証はしているが、狙いどおりに観光客が周遊しているのか、という件に関しては必要を感じているが、未実施。来年の遷都1,300年に合わせて行った調査。今後、事後評価は行っていく予定。

(287) 諏訪嵩人(東京大学大学院):

Q01: 転換トリップの需要推計は、現自動車利用者だけではなく鉄道やバスなどの利用者も含めているのか。トリップ量として、少なく感じる。何を除いているのか。

A01: 平成10年のPT調査データを用いて、全手段を対象とし、トリップ距離が5.0~0.5kmであれば自転車を利用できるだろうという設定で推計している。トリップ数に関しては、まず、全トリップ数に対して顕在化率を3%に設定し、目的が「送迎」であるものや同乗者があるもの、大きな荷物のあるもの、手段が自転車、飛行機や船といったもの、個人属性が18歳以下のトリップなどを除いている。

Q02: 条件設定の部分が、根拠が明確ではないのでは。例えば顕在化3%のベースとなる考え方はあるのか。

A02: パリの報告書によると、1年間で6%程度の登録があった。まずは試行的にこの半分程度を顕在化率として設定した。

Q03: 一律3%で設定しているが、自転車利用の多いゾーンは地域特性として自転車を利用しやすい環境にあると考えれば、実態によって重み付けすることができるのではないかと。

A03: そのようなことも考えられる。今後、SP調査を実施するなど、需要推計の制度を上げたい。

Q04: 新たな行き先が発生するなど、新規の誘発トリップの生成が考えられるが、それらを予測するような方法などについて、考えはあるか。

A04: 今回の分析では、新規需要の予測まで行っていない。今後、検討していく。

Q05: 総利用量は推計しているが、回転率をどう設定するのか。

A05: 今回の分析では考慮していない。

Q06: 今後の展開に期待しているが、PT調査のデータを用いた需要推計など、データの精度についてはどう考えているか。また、SP調査の対象は、どこで誰が使うのか、ということ想定するのは難しいと思うが、どう考えているか。

A06: 実際に問題になると考えられるのは、ラックの設置位置の検討において小ゾーンレベルのODデータでは十分ではないということ。詳細な調査が必要となる。パリのように土地利用データを使うことも考えている。SP調査の対象は、来年ロンドンで実施される施策において実施されたSP調査が参考になるのではないかと考えている。その調査(Webによる)では「絶対に使う」と答えた数パーセントの強い意志を持つ人を対象としている。

Q07: パリのVélibは有料、名古屋の「名チャリ」は無料で実験しているが、徒歩や地下鉄利用者が転換するような想定していなかった現象が起きている。これらを排除するような、料金抵抗を与える方策は考えているのか。

A07: 本事例では、料金は一切考えていない。トリップの中の9割以上が、駅発のイグレス利用として徒歩からの転換であると考えている。

Q08: パリのVélibのデータを使って検証するという方法があるが、その可能性は。

A08: データの入手を含めて、可能性は低いですが、このようなシステムの導入事例は他にないので、積極的に考えていきたい。

Q09: 自転車の再配置を行う場合と、本研究のように再配置は無い場合とで、事業化した場合のコスト比較は考えられているのか。

A09: 分析の方法はあるだろうが、具体的な方法は現在のところ、考えていない。