

第 41 回土木計画学研究発表会（春大会）：2010. 6. 5～6（名古屋工業大学）

企画セッション討議内容の記録

セッション名：生活交通サービスの計画技術とその実用展開(1)	
日付：6月6日（日）曜日、セッション時間：13:15～14:45	
オーガナイザー名（所属）：喜多秀行（神戸大学大学院）	
討 議 内 容	<p><セッションの概要></p> <ul style="list-style-type: none">・本セッションは7件の発表により構成。・前半3件は、生活交通サービスの計画事例に関する報告である。後半4件は各地における公共交通計画の策定状況についての報告であり、続くSSへの橋渡しの位置づけを持たせたものである。・出席者数は70名を超え、会場に入れず出席を諦めた参加者もかなり見うけられた。
	<p><討議内容></p> <p>○生活交通のサービス水準（運行日やダイヤなど）を地域住民の意見を聞いて決定したという高野町の発表に対し、いくつかの議論があった。高野町では、むらづくり支援員などが過疎地域の生活実態を普段から把握していることに加え、住民懇談会において最も困っている人の都合に合わせてサービス水準を決定したため、容易に合意形成が図られたとのことである。</p> <p>「困っている人に合わせること」は有効な調整方法の一つであること、どのようにすれば人口規模の大きな集落にも適用できるかが課題であることなどの意見・指摘があった。</p>
	<p>○コミュニティバスをDRTに再編した須坂市の事例について、DRTへの再編後に利用者が減少しタクシーに転換した理由について質問があった。タクシー運賃(800円程度)とDRT運賃(500円)の差によると考えられる。</p>
	<p>○高速道路と鉄道の交差点に結節施設を造り、高速バスと鉄道の連携を図るという研究事例に対し、連携による所要時間の短縮について質問があり、高速バスの運用（高速バス停から折り返し施設への回送）を考慮した費用計上が必要である旨の指摘がなされた。発表事例では、鉄道では迂回となるルートは高速道路は短絡するため所要時間の短縮が見込めること、鉄道との結節だけでなく、現況では公共交通サービスのない都市間を高速バスで結ぶことにより回送が生じない運用が可能であることなどの回答があった。</p>
	<p>○地域公共交通計画を策定する際、都道府県の役割について議論があった。現在の地域公共交通活性化・再生法では策定主体は市町村であり都道府県の役割は明記されていないこと、市町村からは計画策定において都道府県は不要であるという意見があることなどの意見があった。</p> <p>現在検討が進められている交通基本法では、都道府県は「交通計画を作らなければならない」、市町村は「作ることができる」とされており、その背景には都道府県が関与しなければ鉄道の計画や離島航路の計画は難しいことがあるとの指摘があった。</p>
<p>○福祉有償運送に関する計画策定上の問題を指摘した発表に対し、計画策定と利害調整の場は異なるという指摘があったほか、福祉有償運送が「なぜ必要か」と「誰ができるか」を混同するのは望ましくないとの指摘があった。</p>	