

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：都市間旅客交通の調査方法・分析方法の開発	
日付： 6月 5日（土）曜日，セッション時間： 16：00～17：30	
オーガナイザー名（所属）：奥村 誠（東北大学）・塚井誠人（広島大学）	
討議内容	<p>（全体的な討議）</p> <p>都市間交通のサービスレベルの評価、行動分析を行う際に共通するデータ上の問題として、特に航空における実勢運賃のデータがないという問題に直面する。</p> <p>この共通課題に対する考え方を議論した。</p> <p>（1）調査の中で、回答者に実績運賃の値を記入させることは困難である。所得などの情報を使うほうが実際的でないか。</p> <p>（2）実勢運賃がつかめない以上、誤差に吸収されるようなモデル化を考える。</p> <p>（3）すでに航空動態調査では券種の項目を含め複数回のデータがそろってきているので、その利用を考える。</p> <p>（4）幹線旅客純流動調査では、これまでの航空の券種に加え、2010 年度調査から鉄道でも券種が調査される予定であるので、将来的には券種～実勢運賃データを作って用いることができるようになる。</p> <p>（5）今回の196の論文のような中で、競争が激しく格安な実勢運賃が提供されているような区間に特徴的な性質が見つかるのではないか？</p> <p>今後の要望として、短期的なサービスの改良に関わるものと、長期的なネットワーク評価、ネットワーク整備計画に関するものという、アプローチが異なる2種類の研究を別々のセッションで議論できる程度に、発表論文を増やしていくことが望まれる。</p>
	<p>（発表番号） 196 発表者名（所属）：荒谷太郎（日本大学）</p> <p>キャッチアップ指数の減少が地域間格差の拡大を表しているかと解釈していいのか？という確認がなされた。フロンティア指数のマイナスの大きさは無視しうる大きさか？という質問に対して、全国的な運賃上昇が数量的に無視できない影響を与えているという回答があった。全国的な変化を表わしているフロンティアシフト指数が地域によって異なる値となっている理由の質問に対して、その値は各地域に対応するフロンティアの一部分の変化率を表しており、その地域に類似した地域で平均的に生じた変化を表しているという説明があった。</p> <p>提案されている「モビリティ」変化の分解方法では、相対的变化か絶対的变化かの解釈が難しい、というコメントがあった。</p>
<p>（発表番号） 197 発表者名（所属）：重白結一（広島大学）</p> <p>リニアが東京名古屋から名古屋大阪に延びるまで17年のギャップがあるため、その間の大阪の企業活動への影響をいかに小さくするかが国土政策上の問題である。この企業活動の立地変化はどのぐらいの時間スケールで起きると考えているのか？という質問に対し、本研究は各時点を静的に扱っており動的なモデル化は考えていない。分析上2000年から後でシフトがあるように見える。ただし、それは流動データの側の（計測上の）変化に影響であるかもしれない。という応答がなされた。</p>	

(発表番号) 198 発表者名 (所属) : 波床正敏 (大阪産業大学)

業務、観光などの旅行目的別の時間価値の違いを考慮すべきでないかというコメントがあった。並行在来線存在時の新幹線投資政策のほか、どのような実際的な政策課題への応用が可能かという質問に対し、まだ検討していないという回答があった。なお、現在は利用者の便益指標に基づく最適化をしているが、各指標の最大値を実現すべきなのか、もしくは便益が正である限り最大限のレベルまで整備を行うべきかについても、議論が必要である。さらに事業所側の指標を考慮することも検討が必要である。という回答がなされた。

(発表番号) 199 発表者名 (所属) : 長谷部知行 (日本大学)

高速バスの便だけを変数として動かし OD の全需要を固定しているので、利用者便益は台形ではなく長方形になっているのではないか？という指摘がなされた。そうであれば、現在の交通量×一増便当たりの時間減少を計算しているから、現在の「交通量/便数」が大きい路線から順に便数を割り当て、少ないところは切り捨てるという極端な答えが出るような計算になっているのではないかという質疑がなされた。表 5 でバスが撤退された区間の利用者数の数字は、現状の純流動値であることの確認がなされた。新規高速バス参入時の所要時間は、NITAS の自動車の値を設定しているが、現存するバス路線での実績値に比べて妥当な値となっているかという質問に対して、確認は行っていないという回答がなされた。現モデルでは観光モデルの中に運行頻度が入っておらず、時間価値の高い業務交通に引っ張られており、それが限定された路線に集中させる結果につながったのではないかというコメントがあった。

(発表番号) 200 発表者名 (所属) : 柴田宗典 (鉄道総合技術研究所・東京理科大学)

モデル作成に用いたデータが 700km 以上という割合が多い層であり、航空機キャプティブ層のサンプルに偏った結果になっているのではないか？距離帯と選択肢の関係を見ておくべきでないかという示唆があった。エコという視点で考えると、対自動車との対抗策を考える必要があるのではないか？というコメントがあった。ポイントが何に使えるかというポータビリティの差によるものではないか？というコメントがあった。