

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：道路整備効果	
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）：石黒一彦（神戸大学）	
討 議 内 容	セッション全体：開発した手法がそれぞれ大きく異なり、研究の目的も異なるため、全体を通しての議論のための誘導は行わなかった。また、会場から複数のセッションに関連するような発言は出なかった。
	<p>（134）大島英幹（慶應義塾大学）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃の情報はどのように得たのか？ 日系企業へのアンケートで、サンプルは約 100 である。</li> <li>・ 相対的に地域間の重み付けが減少する組み合わせがある定式化となっている。GDP の大きな日本はアジアンハイウェイの建設による輸送費削減とはほとんど関係ないため、その場合に GRDP が減少すると予測されてしまう地域が出てくるのではないかと。今のところ出ていない。扱いを検討中である。</li> </ul>
	<p>（135）川本信秀（復建調査設計株式会社）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航海運と道路輸送の機関分担は変化するのか？ 現状では固定である。</li> <li>・ 産業の立地は変化するのか？ 全地域での資本量は固定だが、地域別の内訳は変化する。従って、立地が変化すると想定していることになる。人口移動は考えていない。</li> <li>・ 港湾が被災した場合の影響が計測できると興味深い。</li> </ul>
	<p>（136）町田雄基（豊橋技術科学大学大学院）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来にわたる人口変化は考慮しないのか？ 手法の比較がメインの目的であり、現在は一定と想定しているが、考慮は可能である。</li> <li>・ 便益評価手法による結果の違いをどのように評価するのか？ 結果の違いよりも、解の安定性や複数均衡への対応など、どちらの手法が評価の目的に合致するかを検討したい。</li> <li>・ 交通便益は土地市場に帰着すると考えれば、適用した二つの手法の結果は一致するはずである。</li> </ul>