第6回交通経営マネジメント研究会議事録

(1) **日時** 2007 年 5 月 30 日(水) 16:30～18:30

(2) **場所** 京都大学 吉田キャンパス 法経総合棟3階 演習室311

(3) **配布資料**

６－１:第6回交通経営マネジメント研究会

６－２:第5回交通経営マネジメント研究会議事録

６－３:交通経営マネジメント研究会名簿

６－４:提供資料

(4) **話題** 「観桜期の吉野山における交通対策等の取り組みについて」

岸野都市交通計画コンサルタント株式会社 岸野 啓一氏

(5) **討議内容** 「土木計画学会春大会講演会について」

(6) **出席者** （順不同，敬称略）

	名 前	所 属
1	小林潔司	京都大学経営管理大学院 ／京都大学大学院工学研究科
2	江尻 良	京都大学経営管理大学院／東海旅客鉄道株式会社
3	宇野伸宏	京都大学経営管理大学院 ／京都大学大学院工学研究科
4	北詰恵一	関西大学環境都市工学部都市システム工学科
5	松島格也	京都大学大学院工学研究科
6	岡田信一郎	マッコリージャパン株式会社
7	西田純二	(株)社会システム総合研究所
8	安野貴人	(株)ニュージェック
9	大西重行	(株)クリアパス
10	橿村吾郎	中央復建コンサルタンツ(株)
11	成 兪昶	神戸大学大学院経営学研究科
12	満 徳勇	京都大学経営管理大学院
13	野寺寿雄	京都大学経営管理大学院
14	南本哲穂	京都大学経営管理大学院
15	小泉慶倫	京都大学経営管理大学院
16	鄭 蝦榮	京都大学大学院工学研究科
17	菱田憲輔	京都大学大学院工学研究科

(7) 話題提供 ： 岸野啓一氏（岸野都市交通計画コンサルタント株式会社）
「観桜期の吉野山における交通対策等の取り組みについて」

――氏：今回問題となっていた吉野山と同じような悩みを抱えている。マッコーリーが運営している伊吹山ドライブウェイでも同じように交通渋滞の対策に乗り出したいが、顧客の取りこぼしなく、また、苦情が出ないように平準化してやれるのか？

――氏：旅行会社からの苦情は少ないが、ツアーの商品企画をする前には少なくとも予約制などについてあらかじめ伝えておかなくてはいけない。旅行会社はツアーの三週間ほど前には内容について決定しているので、その点について問題はないと考えられる。協力金を取ることに対する苦情はない。顧客から一律 200 円を徴収しているが、旅行会社を通して回収しているため、顧客には直接協力金を徴収されているという感覚はないので、協力金を取ることに対する苦情はない。一方、予約制度に関してキャンセル料についての苦情がある。

――氏：予約する時に満車や空車をウェブ上で見ることができるのか？

――氏：予約する側が満車や空車の状況を見ることはできない。第１希望～第３希望まで希望を聞いて、一週間後までに予約成立状況を伝えることになっている。

――氏：行楽地から近距離の個人は、今日、昨日程度の範囲を考慮して意思決定する。そのため、予約制度が当てはまりにくいと思う。一方、JTB などの旅行会社は数週間前から計画するので、こちらには当てはまりやすいと思う。

――氏：意思決定が当日、前日などの場合は需要予測もやりにくく、予約制から外れることになるのでやりにくい。

――氏：JR での話だが、やはり在来線は天候などの状況変化に対し弾力的であるが、新幹線は非弾力的である。同じような特徴がある。

――氏：観光地のキャパシティーを考えることも必要ではないか？取りこぼすことも全体としてはハッピーであると考えてはどうか？

――氏：観光協会なども実はそのように考えている。安全性の面などからも、いくらでも人を入れればいいということではないと考えている。

――氏：質問1、吉野山の交通対策等の取組みにおいては、どのようなプレーヤーがいるのか？また、どのような発意があったのか？

意見2、200 円の協力金をとって取りこぼすことについて危惧されていたが、視点をかえて、200 円の協力金をとることで来るだけでお金を地域に落としてくれない人たちを切るという積極的な考え方をしてはどうか？

質問3、協力金を取るという権限は誰にあるのか？

――氏：1、プレーヤーとしては、実行組織としての吉野山交通・環境対策協議会・吉野町役場・駐車場委員会などの五つの組織と警察・奈良交通、そして、コンサルタントがある。

3、200 円という協力金は協議会がきめて、各プレーヤーに合意を得るという形で協力金の決定を行った。法務的には、会計士・税理士などに確認したところ寄付金という形式であれば問題ないとのことだったので、寄付金という形で協力金を徴収しているので問題ない。

――氏：運営の主体を当該地域に移していきたいとのことだが、それには運営に関するマニュアルが必要で、かつ、イレギュラーな事態に対応できる人材の育成も必要であると考えるがどうか？

――氏：マニュアル化は必要であると考えている。今の運営が安定してきたらマニュアルの作成を始めたい。理想であるが、今私が担っている役割を地域の警察の交通科に担ってほしいと考えている。

――氏：需要に大きく関係してくるメディア情報は把握できているのか？

――氏：たくさんの情報があって、どこかで一元的に管理しなくてはならないと考えている。

――氏：ディズニーランドのファーストパス・セカンドパスのようなものを道路構造に組み込んでみてはどうか？国からの支援が望めないならば、世界遺産など地域の価値を向上させるような方向で考えてみてもおもしろいのでは？また、観桜期をより長くするために遅咲きの桜を今から植えていってはどうか？

――氏：ファーストパス・セカンドパスについて、山間の地域なので難しいと思う。また、

観桜期については、吉野は大変高低差のあるところなので一般的な桜の名所よりは観桜期が長い。

――氏：需要が天候に大きく左右されるという大きなリスクがあるといわれていたが、天候デリバティブの購入などが有効ではないか？また、道路のキャパシティーコントロールが必要ではな

いか、通行権の予約制度を行ってはどうか？需要の平準化につながると思うが。

――氏：リスク保険に関しては検討してみたがなかなか適当なものがなかった。ロードプライシングに関しては、地域の方でも考えておられる方がおられるが、実際の問題として考えていく際には多くの課題がある。

――氏：プレーヤーの中で一番得をしているのは旅行会社だと思う。予約制ができるまでは、不確実性が大きかったためバス商品の開発が難しかった。予約制を導入してほしいという声はあったが今までは実現してこなかった。旅行会社とインフラ側のゲームになっている。バス会社や地域が蚊帳の外になりがちである。地域に利益が落ちるように考えていく必要を感じる。

土木計画学会春大会スペシャルセッションについて

・平成 19 年 6 月 9 日-10 日
　10 日（日）8:50-10:20 の予定
・九州大学箱崎キャンパス
・タイトル「交通サービスにおけるコーディネーションメカニズム」

1．概要

⇒高度な知識や情報のやりとりが行われる知識社会においては，交通行動をはじめとした多くの活動を実施するにあたって個人間，企業と個人，企業間，さらには同一個人内においても様々な形のコーディネーションが必要となる．これまでの交通計画論においては，主として道路混雑などの外部経済性の内部化に焦点をあてているが，様々な主体間のコーディネーションメカニズムに着目すれば，これまでの総合交通計画に対して新しい方法論を提示し，交通計画におけるパラダイムシフトを引き起こす可能性がある．

⇒本セッションでは，交通サービス経営の観点から交通現象におけるコーディネーションに着目し，コミュニティカードを通じた消費行動のコーディネーション，道路交通における交通量変動のコーディネーション，公共交通市場における戦略的補完性と調整の失敗，等について話題提供を行い，交通計画論における新たな視点と方法論について議論する．

2．セッション構成予定

・3-5 名程度の話題提供とフロアを交えたディスカッション
・セッションオーガナイザー：小林潔司教授
・話題提供テーマと発表予定者
―コミュニティカードを通じた消費行動のコーディネーション（西田氏）
―道路交通における交通量変動のコーディネーション（宇野先生）
―鉄道事業における上下分離のコーディネーションの現状と課題（江尻先生）
―公共交通市場における戦略的補完性とコーディネーションの失敗（松島）

（8）次回の予定

未定です。日程が決まり次第ホームページに掲載いたします。