北海道総合都市交通体系調査協議会
令和５年度（２０２３年度）第１回協議会

議　　　事　　　録

（要　旨　版）

日　時：２０２３年9月１日（金）午後２時開会
場　所：第二水産ビル　４階　４Ｆ会議室

北海道総合都市交通体系調査協議会 令和5年度(2023年度)第1回協議会
《 議事録 要旨版 》

日　時：令和５年(2023年)9月1日(金) 14:00～15:45
場　所： 第二水産ビル４階 4F 会議室(札幌市中央区北３条西７丁目)
出席者： 出席名簿参照
報道関係者：株式会社北海道建設新聞社、株式会社北海道通信社

1.開会
　事務局より、開会挨拶・委員の紹介

2. 議題:帯広圏総合都市交通体系調査について
　事務局より、資料1～資料4の順番で説明。
　資料1:『帯広圏総合都市交通体系調査』
　資料2:『第1回地区検討委員会・計画課題検討WG意見に対する対応方針』
　資料3:『データ整備(拡大処理について)』
　資料4:『今後のスケジュールについて』

3. 質疑応答
　資料1～4ごとに質疑応答

4. 閉会
　事務局より、閉会挨拶

議題について、主な委員の発言内容と事務局回答(○委員の発言　■事務局回答)

（事務局より資料１、資料２－１、２－２について説明）

○　委員（座長）

ご説明ありがとうございました。説明のありました資料１、２－１、２－２について、ご質問等はございませんでしょうか。

○　委員（座長）

無いようですので、私から二点ほどお聞きしたいことがあります。一点目は資料１の 11 ページ、コードンライン調査について、令和３年センサスが公表次第置き換えるといった話ですが、スクリーンラインにも影響するのではないかと思います。現状再現等に相当大きな影響を及ぼすのではないかと感じていますが、いつ公表され、それが作業の遅れの原因にならないかどうかが一点目です。

　二点目は昨年秋に調査したデータについて、コロナの影響が完全に回復したという話はあまりなく、9 割ぐらいに戻ったという話もある中で、今回のデータから完全にコロナの影響を除いた通常の状況と考えて、この現状データから拡大処理を行っていっていいかどうかについてお伺いしたいと思います。

■　事務局
一点目の令和３年センサスの公表状況ですが､すでに公表されている認識はありましたが、資料の更新が間に合っておりませんでした。最新のデータを用いて今後の検討進められそうですので、遅延することはないと考えております。

二点目の数字的にコロナの影響があるかについて、これから分析等進めていきますが、昨年度実施している個人意識調査の中でコロナの影響について、行動機会が減ったかどうかといった設問を設けておりますので、個人意識調査の回答状況と本体調査を拡大したデータを見ながら回復状況というのを検証し、作業を進めたいと考えております。

○　委員（座長）
ありがとうございました。単純に昨年度調査データを現状再現し、将来に向けた拡大をするだけではなく、そこにコロナの影響があるかないかを検討した上で作業を進めるということですね。

■　事務局
その通りでございます。

○　委員
資料 2-1 の地区検討委員会での私の意見について、補足させていただきたいです。下から三つ目の「公共交通サービスモデルは・・」の部分ですが、パーソントリップ調査の行動のデータから交通機関選択モデルを作る場合､公共交通は､そもそも利用者が少ないので、少ない利用者数でモデルを作り、その公共交通のサンプルを拡大しても、結局、その選択率が上がらなかったのが前回大変だったというのをお伝えしたつもりでありました

また、この部分に関しては地区検討委員会でも発言させてもらいましたが、このデータを分析して、マスタープランで何を策定しようか具体的な項目を出すっていうのは、なかなかデータから見えてこないし、問題の出てこない部分もあるかなと思っていて、例えば北海道庁の方で、新しい道路作る計画があるなら、それが実現するためにはどれくらいの交通量があるだろうかといった仮説をもって色々な分析をした方がいいかなと考えておりますので、その作業も同時進行でやっていった方がいいと思います。

■　事務局
ありがとうございました。いただいた方針を踏まえて今後の作業を進めたいと思います。

○　委員
公共交通、特にバス関係について、高齢化とともに 65～70 歳ぐらいで運転手が退職しており、退職数に対して採用数が少ないため、年々、運転手の数が減少しています。

実際に中央バスでは、100 人の退職に対して、その３割ほどしか採用することが出来ないため、運行回数や運行系統を維持できなくなり、減便し、利用しづらくなる悪循環が始ま

っています。バス運転手が不足し、赤字採算に向かう過程の中で、地域のバスが維持継続できるのかという所まで進んでいくであろうかと思います。私たちバス事業者、バス協会も含めて、一生懸命運転手さんの育成や募集をかけておりますが、なかなか応募者がいないという現状になっておりますので、運転手の魅力であるとか、または公務員化というような意見も一部の自治体から出ていますが、本当にバス事業者が無くなると最後、自治体自ら運行しなければならないということになっていきますので、その辺をしっかり考えて頂きたいなと思います。

○　委員（座長）

公共交通の課題という中では､非常に現実問題として､十勝バスさんが減便ということで、非常に大きな課題だと思います。今回のパーソントリップ調査が前回パーソントリップ調査と違うのは、それぞれの自治体で公共交通網形成計画や公共交通計画といったような計画を考えられているので、その計画で考えられている施策や、あるいは調査データを総合都市交通体系調査との関わりというものも十分考えながら、都市圏の公共交通に関わる計画をうまくやる必要があるのではないかと思いますが、バスの課題、あるいは地域公共交通計画との都市圏交通計画の調整といいますか、その辺については事務局いかがお考えですか。

■　事務局

今後の補完調査の中で、事業者の皆様や行政の皆様とも現状のバス問題について実態を把握するようにヒアリング調査をさせていただきたいと考えております。
地域で既に作成されている地域公共交通計画等を十分に理解しながら、疑問点や問題点等を整理し、皆様にご提示しながら議論を深めていきたいと考えております。

○　委員（座長）

ありがとうございました。帯広市、芽室町役場様、ご意見等ございませんか。

○　委員

先ほど運転士不足ということで、現状をお話頂きまして、9 月を目処に地域公共交通計画を策定しておりまして、課題としては運転手不足の方も挙げさせていただいて、自治体と事業者連携しながらですね、運転手不足の運転手確保に向けて色々施策を考えていきたいと思っていますので、協力していきたいと思います。

（事務局より資料３について説明）
○　委員（座長）
ご説明ありがとうございました。説明のありました資料３について、ご質問等ございませんでしょうか。

○　委員
資料3について、お聞きしたいことが二点あります。
一点目、20ページの平日年齢階層別の男性で見ると、13区分に分かれていて、35歳から54歳までは一つの区分に見えますが、27ページでは別の区分になっていますが、見方がわからないです。
二点目、25ページの拡大係数再検討で、人口に対してサンプル数が少ないことによって拡大係数が過大になっているというのは、サンプル数が少ないと拡大係数を大きくしないと辻褄が合わないですが、過大と判断した理由をわかれば教えてほしいです。

■　事務局
20ページと27ページで年齢階層区分が異なっていることに対しては、20ページで検討している物は、ベースとなる初期検討であり、35歳から54歳は統合しましょうといった考え方で作業していますが、この検討結果による拡大係数をチェックしてみると、90歳以上のカテゴリで拡大係数が135といった極端に大きい拡大係数となっているカテゴリが出現してしまい、これは大きすぎるので再検討が必要ということで、25ページ以降になりますが、ゾーン区分の統合やサンプル数の少ない年齢階層は再統合するという検討をしましょうということで、再設定した物が27ページになります。
また、過大をどう判断したのかというところですが、今回のパーソントリップ調査にあたっては、およそ5.6%という抽出率で調査を行っておりますので、平均的に考えると、拡大係数が16～17ぐらいになるはずですが、それを基準に明らかに大きいカテゴリですとか、正規分布に従うようなものではないかもしれませんが、外れ値になっているようなものについては、拡大係数が大きいと乱暴な結果になってしまうので、少し見直しをしましょうという判断をしながら再検討を行っております。

○　委員
40ページですが、生成交通量の関係で人口が前回調査と比較し2%減少ですが、トリップは14%減少ということで、思っているよりトリップが減っているのかなと思いますが、何か要因として考えている事があるのでしょうか。
42ページの休日の外出率ですが、平日は前回調査と比較してそれほど変わっていないのに対して、休日は10%減少している事について、何か要因があるのか教えて頂ければと思います。

■　事務局
40ページの生成交通量になりますが、ご指摘の通り人口が2.1%、5000人減少という中で、トリップも同様の減少でとどまるのではないかと想像しやすいところですが、41ページの生成原単位のグラフ、グロスの値が平成17年で2.6、令和4年で2.3となっておりますが、

どんな指標かといいますと、住民一人当たりの1日の平均の移動回数となっておりまして、例えば通勤で行って帰ってくると2となるのですが、仮にどこかに寄ってという方もいますので、平均すると2.6回動いていますねというのが、平成17年の状況でした。今回ですと、2.3ということで、数字的には0.3しか下がっていないので、あまり下がっていないようにも見えるのですが、2.3と2.6の割合を見るとおよそ11%減少になり、人口減少よりも1日の動く回数が減少したというのが、トリップ数が13%減少した数字的な要因となっておりまして、平成17年と比較して、人口構成を見ますと高齢層の人口ボリュームが増えておりますので、1回のトリップに出る回数が少ない傾向になるかと思いますけども、そういった事が影響しているのではないかと推察しております。

休日の外出率が50%ということで、他都市と比較しても低いなと見ておりましたが、やはりコロナの生活の中で、家の中で完結してしまうようなライフスタイルの定着や変化が大きく表れたと推察しておりましたけど、細かな地区間の動き等については、これから解析していく所でございますので、そういった視点を持ちながら検証を進めていきたいと考えております。

○　委員

今回調査は回収率が悪く、11月12月に追加で調査票を配布しておりますので、10月と11～12月の気温が結構違うのでもしかしたらその辺も影響していたのかなと思いましたので、質問させていただきました。

○　委員（座長）

自動車トリップ補正係数の検討について、センサスデータは令和3年版を使っているのですか。

■　事務局

道路交通センサスについては、ＯＤ調査と一般交通量調査の２つございますが、トリップ補正に用いるＯＤ調査データは平成27年データが最新の公表データとなっております。

（事務局より資料４について説明）

○　委員（座長）

ご説明ありがとうございました。説明のありました資料４もしくは全体を通してご質問等ございませんでしょうか

○　委員

資料１に戻りますが、道路管理者へのヒアリングについて別途調査票等送られてくるのですか。

■事務局
直接お伺いして、お話を聞かせて頂く形を取りたいと考えておりますが、日程調整やお願いを正式にさせていただく際には協議会で皆様にご提示した内容は、当然事前にこのようなことをお聞きしたいということで､あの詳細別紙作ってご提示したいと考えております。

以上