

## 第2回小山市総合都市交通計画策定委員会 議事録

日時：平成30年8月7日(火) 15:30～17:00

会場：小山市役所 別館 会議室3

出席者：(委員) 8名出席、3名欠席  
(オブザーバー) 1名出席

事務局：小山市都市整備部都市計画課

議事：

### 1. 本体調査について

A：

調査時期について、「大きなイベントが開催される日は候補から除外」とあるが、大きなイベントの規模の基準は何か。

事務局：

大きなイベントの規模の基準は特に設定していない。小山市では、大きなイベントは、土日に開催されることが多く、火、水、木曜はないと想定される。

なお、調査予定である10月2、3、4日は、現時点では大きなイベントはないと確認している。

以上から、規模の基準は持っていないが、今の段階では問題ないと考える。

委員長：

調査日は2、3、4日のうちの1日を想定しているのか。1日のみの場合、気象状況等によって影響があるのではないか。

事務局：

現時点では1日を想定している。ただし、ご指摘を踏まえて見直すことも検討する。

B：

新たな公共交通の可能性を検討する上で、休日の移動実態も把握すべきではないか。

事務局：

需要予測の際に、平日と休日の移動人数などの比率を使用して、平日の需要を休日に変換していくということは可能と考えている。そのため、今回調査は平日のみを対象とすることを考えている。

委員長：

平日の移動実態データから休日の移動の需要予測を行うことは難しい。ただし、外出に関する困難さや免許保有率などを調査項目として入れているので、そのデータを使用すれば予測できるかもしれない。

B：

将来的には、別途休日調査も必要になると考える。

C：

個人の必要標本数は、1世帯3人で計算すると1万5、6千人であり、小山市の総人口の約1割程度にしかならない。理論上は問題ないのだろうが、本当にその程度でいいのか。

事務局：

小山市民全員に調査できるのが理想的だが、実際はできない。理論上は信頼度95%としており、調査結果が市民全員の結果だと考えていいのではないかと考えている。

委員長：

統計学的には、これ以上サンプルを集めても変わらない。予算の関係上、最低限このサンプルを回収するということである。

委員長：

アンケート票は、配布いただいたA4用紙が実物大なのか。高齢者が読むには文字が小さいと思われる。

事務局：

東京都市圏PT調査はA3で調査を行う。また、回答者が読みやすく、回答しやすい調査票を作成したいと考えている。そのため、配布する際はA3とし、横書きで回答しやすい形式となるよう検討する。

委員長：

特に、表のフォントが小さいと思われる。できるだけ大きいフォントでの記載をお願いしたい。

## 2. 付帯調査について

D :

P9 について、交通手段の選択意向に関する設問が非常に難しい。回答者には高齢者も該当する。その場合、「新交通とは」の記載内容を理解してもらえるのか。

また、交通手段の選択意向に関する設問イメージがよく理解できない。誰でも時間が短くて安いものを選ぶと思うので、新交通そのものの必要性をこの設問から判断できるのか。

宇都宮での LRT 導入検討の際は、最初にどのように利用意向を把握したのか。その他、富山などでどのように利用意向を把握したのか。他事例を調査した上で今回の調査を考えたのか。

事務局 :

宇都宮の事例は聞き取り調査を行った。今回調査は、宇都宮 LRT 導入検討の際の H12 調査を参考にしている。ただし、宇都宮の場合は、小山駅までではなく勤務先までを目的地としている。また、新交通は、LRT と明示している。一方、今回の小山市での調査の場合は、LRT や BRT というようにモードを限定するのではなく、モードのイメージを表現するのみにとどめている。

D :

宇都宮の調査そのものは受け入れられたものなのか。単純な設問がいいのではないか。

E :

付帯調査の趣旨は、サービスの各要素がどの程度影響するのかを知りたいということだと考えている。この場合、必要とするサービスの条件を探る必要があるのではないか。そのためには、交通手段を選択した理由を設問項目にとして、どの要素が一番重要であるかを問う設問とすることがよいではないか。

D 委員 :

新交通について別途議論が行われている場合は別だが、パーソントリップ調査の時点で、新交通という言葉を出すのかということも気になる。地域住民の中には、突然の話で理解できない人も出てくる可能性がある。

委員長 :

付帯調査は、パーソントリップ調査とは別途行われるものという認識でよいか。公共交通に対する調査と位置づけられているのか。

事務局 :

付帯調査は、公共交通に関する調査と位置付けており、パーソントリップ調査とは別途実

施する。

委員長：

公共交通に関する調査ならば、公共交通に対する不安について、もう少し詳細に把握する方がよいと思われる。

D：

公共交通に対する不安を把握することは、今回の付帯調査の目的とは異なるのではないかと。

委員長：

調査方法について、現代のニーズに合わせてWEB やスマホを活用したほうがよいのではないかと。

D：

宇都宮市はどのような段階で今回のような調査を実施したのか。ある程度議論がなされた段階ではないのか。

事務局：

小山市では、平成 28 年度に、新交通の導入想定地域の周辺にお住まいの方々一万数千件を対象に、今回調査より具体的な内容でアンケート調査を実施した。これに対し、平成 12 年の宇都宮市での調査は、議論の最初の段階であり、その後に詳細な調査が実施されたと認識している。

D：

宇都宮市で議論の最初の段階で実施された調査を参考にした設問であるとしても、設問内容が具体的すぎるのではないかと。

事務局：

今回の付帯調査のそもそもの狙いは、サービスの水準に応じて、人々がどのような交通手段選択の判断をするかを把握し、その結果をもとに交通手段選択モデルを構築することである。新交通が導入された場合、どのくらいの割合で使われるようになるかという交通機関分担率を算出するものである。

委員長：

四段階推計法の第 3 段階である交通手段選択モデルを構築するには、専門的には今回のような調査が必要となる。

宇都宮市の H12 の調査では、日本には LRT がなかったことから、新交通という名称で調査をしていたと思う。

F :

新交通という言葉を使用する場合は、その言葉の定義を理解できる方がどれくらいいるのかが問題となると思われる。

次年度に、沿線事業者等を対象に、新交通の利用意向調査も予定していると思うので、その際に、沿線事業者だけでなく、沿線自治会に対しても調査を実施すればよいのではないかと。

事務局 :

沿線事業者については、来年度の調査実施を予定している。

副委員長 :

技術的には、今回想定している調査内容から、交通手段選択モデルの構築が可能である。ただし、小山市の状況を踏まえて、サービスの要素(例：乗換回数)を少なくするなど、内容をより簡易的にするという視点でも考えるべきではないかと。

また、どのサービスの要素が、どの程度のサービス水準であれば自動車から公共交通に移行するのか、という考え方でも問題なければ、新交通という言葉を使わず、選択肢を自動車、公共交通の2つにしてもよいと考える。検討いただきたい。

D :

今回調査よりも、地域住民・事業者の方々が、車・バスなどの現状の交通手段にどのような問題意識を感じているのかを把握する方が先と考える。それを把握できて初めて、新交通の必要性について検討できるのではないかと。その調査の前に、新交通の利用意向調査を実施するのはいきなりすぎるのではないかと。

事務局 :

今回調査では、公共交通に対する不満も合わせて聞く予定である。

回答者からすると、設問内容が具体的でないかわかりにくいと、具体的すぎるのもよくないと考える(例：新交通のイメージ図)。そのような視点も踏まえて、設問について検討をしていきたい。

D :

連結バスのイメージ図がわかりづらい。

A :

今回調査は、新交通の沿線地域の方も対象としているので、新交通の必要性等について、簡潔かつ直接的な質問の方がわかりやすいのではないかと。

委員長 :

ただし、調査対象者は小山市全域も含む。また、2年前にもう少し簡潔で直接な内容で調

査が実施されている。

2年前の調査では、運行間隔がどの程度であればよいか等について、1万世帯程度を対象としていた。

D:

2年前の調査では、新交通を必要と回答した人は多かったのか。

事務局:

新交通の設置を望むという回答は多かった。今回は、将来の公共交通の分担をどうしていくかということも検討したいため、小山市全域にも調査したい。

D:

2年前の調査の概要を説明し、その結果を踏まえた上で、今回調査について説明してくれた方が、委員会資料としてわかりやすい流れであったと思う。

事務局:

委員会資料については、おっしゃるとおりである。

今回の調査は、小山市全体に対しては将来の公共交通の分担率を把握するため、沿線に対しては新交通の分担率を把握するために、調査自体は実施したい。ただし、設問内容は簡潔にするなどして工夫したい。

B:

付帯調査の目的が、小山市全体の公共交通の分担率を得ることであるならば、自動車・バスの2種類でも分担率は把握できるのではないか。

また、最終的な調査票にはサービス水準に数値が入ってくることになると思われるが、その値が結果に影響を与えるのではないか、例えば恣意的な値を入れて、誘導的なデータが得られる可能性があるのではないかと懸念している。

事務局:

既に存在する交通手段については、パーソントリップ調査で実態データを取得することでわかるが、新交通については、現状にない交通手段なので、新交通を選択肢に含めた形での調査が必要となる。

今回の調査結果はモデルを構築するために使用するものである。そのモデルを使用して、どのようなサービス水準であれば、交通手段選択意向がどうであるかを推計する。そのため、設問の中のサービス水準に入れる値は、交通手段選択モデルの推計結果には大きく影響するものではない。

委員長:

今回調査で何割がどの交通手段を選ぶとしても、推計結果の割合とは関係ないため、問題ないということである。

E :

前回の資料から、コミュニティバスの利用者が増加してきていることが読み取れるため、利用者ニーズがあると見受けられる。コミュニティバスについては、今回の調査結果とどう結びつけていく予定か。

事務局 :

コミュニティバスは現状存在する交通手段であることから、そのサービス変化に伴う需要変化については、パーソントリップ調査データから把握できる。新交通の場合とデータを使い分けて考える。

### 3. 補完調査について

A :

P11 の表について、市内の通過交通はパーソントリップ調査で把握できないのか。

事務局 :

自家用の通過交通については把握できる。

F :

鉄道利用者調査のアンケート回収率が 20%となっているが、そこまで回収できるのか。その場でインタビューした方がいいのではないか。

事務局 :

宇都宮市での調査の場合は、インタビュー形式を採用した。ただし、インタビューに回答いただけない場合も考えられることから、はがきによる配布・回収と併用する方向としたい。

委員長 :

調査票はまだ委員会で提示されていないことでよいか。

事務局 :

今回の委員会資料として提示していない。調査項目は 6 項目を想定している。

A :

P11 の小山市内従業・通学者の利用交通手段について、小山市外に常住する従業者・通学

者の「バス等のその他交通手段はそれぞれ全体の1割未満」であることから、補完調査対象から除外したということによいか。

事務局：

そのとおりである。除外理由の表現については、改めて検討する。

委員長：

今回の委員会後、本体調査の調査票については修正する箇所がある。付帯調査については、これから内容を議論する。補完調査は、もう少し具体的な調査票を作る必要がある。

しかし、本調査までに委員会の開催がないため、完成版の検討は委員長、副委員長、事務局に一任してもらってもよいか。

委員一同：

異議なし。

以上