

第 3 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 3 月 18 日(月) 15:00~16:30

会場 : 小山市役所 本庁 大会議室

出席者 : (委員)5 名出席、3 名欠席 (代理出席)

(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

<次第>

1. 開会

2. 委員長挨拶

大森委員長 :

本日は昨年 10 月に実施したパーソントリップ調査について事務局から報告をいただく。その内容について委員の皆様十分に吟味をしていただき、総合都市交通計画の策定に向けてご意見をいただければと思う。

3. 議事

事務局 :

これより議事に入るが、条項第 7 条において、委員長が議長になるとあるので、大森委員長に議長をお願いしたい。

大森委員長 :

それでは早速議事を進めさせていただきたいと思う。はじめ各種調査結果について事務局からご説明をお願いしたい。

・調査結果について

大森委員長 :

資料についてまとめてご説明いただいた。委員の皆さんからご意見、ご質問等いただきたいと思います。

資料 1 は所謂パーソントリップ調査のことである。一日の小山市民の移動に

ついて集計して頂いた。

資料 2 は新たな公共交通の需要の推計のため、モデルを作成するための調査結果となっている。かなり専門的な内容が含まれているが、私を見る感じでは大体使えそうなモデル推計結果かと思う。

資料 3 は市内居住者を対象としたパーソントリップ調査では把握できない市外の居住者の移動で鉄道利用者についての移動の調査である。

A 委員：

資料 1 の P. 6 に回収率 29.6% で目標の数値である 27% を上回った、とあるがゾーン毎の回収状況はどのような状況か。ゾーン毎に偏りが無いか確認したい。

事務局：

9 ゾーンで多少のばらつきはあるが、概ね問題なく回収できている。

A 委員：

大きくばらつきが無いということであれば問題ない。

高見副委員長：

小山駅周辺地区を訪れる人は、小山駅周辺に用事がある人と、小山駅から鉄道を利用する人と 2 パターンあると思うが、資料 1 の P. 25、P. 26 のあたりは小山駅周辺に用事がある人だけ集計しているということか。それとも鉄道利用者が含まれているか。

事務局：

小山駅周辺地区に来たトリップを集計しており、鉄道端末での来訪者も含まれている。

大森委員長：

目的トリップではなくアンリンクト（手段）トリップで集計しているということ

高見副委員長：

そこについては明記した上で集計を示してもらいたい。今後どのように使うかにもよるが、例えばアンリンクトトリップならば小山駅周辺に車で来る人が増えた、減ったということを見る上では重要な情報なので、ぜひ双方ともに集計していただけるとありがたい。

A 委員：

資料 2 の P.1 に調査対象について「別途小山高専の学生に対しても調査を実施済み」とあるが、そのデータは反映されているのか。あくまでも沿線住民へのアンケートということか。

事務局：

調査は実施済みであるが、データは反映されていない。今回の結果は沿線住民へのアンケート結果である。

大森委員長：

資料 1 について、まず、全体的に高齢者の移動が増えている。P.11 を見るとみると 65～74 歳の外出率は 67.2%、75 歳以上だと 47.9%で二人に一人が家に居ることが実態としてわかる。大変重要なことかと思う。

P.27 の地域間の移動について、市外の情報については分析していないのか。

事務局：

P.27 の図は市内のゾーン間の移動ということで示している。市内から市外については地域内外の人の動き、ということで市内から市外への発生集中量を示している。

大森委員長：

先ほどの高見委員の質問と重なるが、市外へのトリップでも一回駅に居るような移動があるので、アンリンクトトリップではなく目的トリップでの図を別途提示していただければと思う。P.25 を見ると市外へのトリップも多いことが分かる。

高見副委員長：

資料 2 について、一般的に異質な個人については分けてモデルを構築したほうがよい、と考えられる。今回はモデルを分けるのではなく、おーバス利用経験ダミーという形となっているが、異質な個人の分け方は年齢階層・性別・自動車の有無といった個人属性もある。それらと比べておーバス利用経験を使う方が良かった、ということかと思うが、それについて確認したい。

事務局：

全部を分けたというわけではないが、サンプル数を考慮した上で属性分けを

検討しつつモデルを作成している。その中で一番良かった結果が今回のモデルであるということをご理解をいただければと思う。

高見委員：

経緯を知らない人からするとバス利用経験ダミーが急に出てくると分かりにくいので、報告書等ではモデルを作成した過程をもう少し丁寧に説明するよう記述を改善していただきたい。

A 委員：

資料 2 の調査票の料金設定で新たな公共交通システムが 200 円となっているが、バスと同額で定時性が高い、となれば必ずバスを選ぶのではないか。また、料金についてはどこから乗っても同一という設定か。

事務局：

居住地によって乗車時間等に差が出るように調査票を設計している。料金についてはバス・新たな公共交通システムも同様に定額(200 円)としている。

大森委員長：

補足として、仮想的な質問をするときに P. 15 の表にあるようにサービスレベルを複数水準で設定し、様々な組み合わせで聞くようになっている。その結果が P. 12 や P. 13 の選択回数の結果を見ると運賃以外のサービスレベルが変わることによって回答がばらついていることが分かる。

オブザーバー：

資料 2 は一人での移動を前提とした調査票ということか。家族で移動するのであれば人数分の運賃より駐車場料金の方が安くなる、という考えもあると思うが、そういったことについてはこの調査票からは把握できないか。

大森委員長：

明示はされていないが、今回のアンケートは全て一人で移動するといった形となっている。

・今後の策定委員会の実施予定について

事務局：

委員から意見を頂くにあたり、事務局案を示させていただきたい。

高齢者の車利用の増加、若者の車利用の減少を踏まえ、将来像としては車を運転する意向の無い人に対して車以外の選択肢が充実するのが望ましいと考える。

また、立地適正化計画との整合を図る必要があることから駅へのアクセス利便性の確保、駅周辺の都市機能の充実についても考えている。

将来上をかなえるための数値目標としては公共交通の分担率の増加、渋滞率の削減を考えている。

施策としてはODの大きさに応じた公共交通施策の展開、新交通の整備、専用あるいは優先レーンの整備、コミュバス・デマンドバスの充実、JR 東日本との連携、ICTの活用、料金体系の見直し、Maasなどを考えている。

また、公共交通のみならず渋滞緩和に資する道路整備等も必要と考えている。

オブザーバー：

大きな方向性としては事務局案の通りかと思うが、事務局として新交通についてどのように検討しているか。総合都市交通計画の中で新交通について結論を出すのか、方向性を検討するという位置づけか。

事務局：

今後出てくるODの大きさに対応する形で新交通に限らずモードの選定をしていく必要があると考えている。その中で必要なものについては位置づけてゆく。

オブザーバー：

小山市総合都市交通計画で新交通について結論を出すのではなく、第5回委員会にあるODの予測評価結果などを踏まえて今後さらなる検討を深めていく、という理解でよいか。

事務局：

OD量にあった整備、事業費、法的な制約等を鑑みると、OD量に見合ったパターン毎のモード選定を候補に挙げていくというイメージで考えている。

B委員：

パーソントリップ調査のデータだけでなく、土地利用や立地適正化計画の将

来像など他のデータと合わせた分析を深めていただきたい。

事務局：

将来像として立地適正化計画との整合は不可欠と考えている。整合を図った上で課題として出していく。

大森委員長：

現況課題の整理、将来の方向性の検討等、今日の意見を踏まえて作業を進めてもらいたい。

4. 閉会

以上