

西遠都市圏総合都市交通計画協議会

令和5年度第1回委員会

議事要旨

- 日 時 : 令和5年11月28日(火) 14:00~16:00
- 場 所 : アクトシティ浜松 研修交流センター 62 交流室
- 出席者 :

《委員長》

所 属	役 職	氏 名	参加方式	備考
埼玉大学大学院 理工学研究科	教 授	久保田 尚	会場	

《委員》

所 属	役 職	氏 名	参加方式	備考
南山大学 総合政策学部	教 授	石川 良文	会場	
国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室	室 長	新階 寛恭	Web	
国土交通省 中部地方整備局 企画部 広域計画課	課 長	後藤 功次	欠席	
国土交通省 中部地方整備局 建設部 都市整備課	課 長	後藤 直紀	欠席	
国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所	所 長	名久井 孝史	会場	
国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課	課 長	勝山 祐樹	欠席	
国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局	支局長	野田 敏幸	会場	
中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部 企画調整課	課 長	内田 美範	Web	代理
東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部	担当課長	平井 崇士	Web	
遠州鉄道株式会社	取締役 運輸事業本部長	小野田 剛久	会場	
浜松バス株式会社	代表取締役 社長	大久保 公雄	会場	
天竜浜名湖鉄道株式会社	代表取締役 社長	松井 宜正	会場	
しずてつジャストライン株式会社	常務取締役	尾形 剛	欠席	
秋葉バスサービス株式会社	代表取締役 社長	山田 光	Web	
浜松商工会議所	専務理事	河合 正志	Web	
静岡県商工会連合会	専務理事	窪田 賢一	欠席	

所 属	役 職	氏 名	参加方式	備考
静岡県 警察本部 交通部 交通企画課	課 長	鈴木 淳一	Web	代理
静岡県 警察本部 交通部 交通規制課	課 長	石川 真	Web	代理
静岡県 交通基盤部 道路局	局 長	望月 靖之	会場	代理
静岡県 交通基盤部 都市局	局 長	望月 康史	会場	
浜松市 都市整備部	部 長	井熊 久人	会場	
浜松市 土木部	部 長	伏木 章尋	会場	
磐田市 建設部	部 長	匂坂 正勝	Web	代理
掛川市 都市建設部	部 長	松永 努	会場	
袋井市 都市建設部	部 長	石田 和也	Web	代理
湖西市 都市整備部	部 長	小倉 英昭	会場	
菊川市 建設経済部	部 長	中川 敬司	会場	代理
森町 建設課	課 長	岡本 教夫	会場	

※委員代理

所 属	役 職	氏 名	参加方式	備考
中日本高速道路株式会社 東京支社 総務企画部 企画調整課	課長代理	日暮 智紀	Web	
静岡県 警察本部 交通部 交通企画課	理事官	鈴木 康之	Web	
静岡県 警察本部 交通部 交通規制課	管理官	杉本 信行	Web	
静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課	班 長	杉山 剛夫	会場	
磐田市 建設部 都市計画課	課 長	寺田 親史	Web	
袋井市 都市建設部 都市計画課	専門官	石神 和晃	Web	
菊川市 建設経済部 都市計画課	課 長	星野 和吉	会場	

《事務局》

静岡県交通基盤部 都市局 都市計画課 浜松市 都市整備部 交通政策課 一般財団法人 計量計画研究所(IBS)
--

敬称略

1. 開会

【浜松市 交通政策課 竹村課長】(司会)

【静岡県 交通基盤部 都市局 望月局長】

～(挨拶)

【埼玉大学大学院 久保田委員長】

～(挨拶)

2. 議事

(1) 令和4年度調査結果と令和5年度の調査方針について

【静岡県 都市計画課 神村・IBS】

～(資料1、参考資料2説明)

- ・ 質疑や異議等なし

(2) 第5回調査結果の基礎集計結果(速報値)について

【IBS】

～(資料2説明)

【埼玉大学大学院 久保田委員長】

- ・ 公共交通について、域外からの来訪はどのくらい捉えられたか。
- ・ 交通量調査の結果は、域内居住者の交通量だけではなく、域外居住者の通過交通も含まれている。自動車交通量の補正にあたり、域外居住者の通過交通をどのように処理したかについて詳しく教えていただきたい。

【IBS】

- ・ p11の捕捉率の算出結果の「③(利用者の内)都市圏【第5回】居住者が占める割合【百人】(R4)」に示す通り、バスは2%、鉄道は17%が域外居住者の利用であることがわかっている。
- ・ p7に示す通り、実際の交通量としてR3道路交通センサスの箇所別交通量を、H27道路交通センサスの起終点OD調査の天竜川を通過する域内居住者、域外居住者の構成割合を用いて、域内居住者、域外居住者の交通量に按分している。

【南山大学 石川委員】

- ・ マスターデータの拡大処理にあたっては、属性別のサンプル数がある程度確保され

ている必要がある。拡大前のサンプルにおける属性ごとのサンプル数について教えていただきたい。

- ・ R2 国勢調査のデータから各拡大母数の属性を設定していると思うが、住民基本台帳によって、どのように国勢調査の値を R4 に補正しているか教えていただきたい。

【IBS】

- ・ 属性ごとにサンプルが少ない場合には、活動特性が類似する属性ごとにカテゴリを統合し、さらに不足する場合にゾーン統合をおこなった。最低でも、各カテゴリで5サンプルは確保されるように設定した。
- ・ 人口の年次補正には R2 と R4 の住民基本台帳を用いている。R2 と R4 住民基本台帳から算出した人口の変化率を R2 国勢調査の値にかけ合わせることで、R4 の人口を計算している。
- ・ 一方、第4回時の調査では、本手法とは拡大の方法が異なる。そのため、本手法で第4回の拡大を試し、本手法の精度を確認する予定である。

【静岡県 交通基盤部 都市局 望月委員】

- ・ H27 道路交通センサスから本調査までの間で、ネットショッピングの拡大等により輸送体系が変化しつつある。そのため、H27 時点の車種等の構成比を使った場合に、現在の交通量の値と差が生じかねないのではないか。

【IBS】

- ・ 今回は R3 道路交通センサスの起終点 OD 調査の公開が間に合わなかったため、H27 の結果を用いている。
- ・ ご指摘の通り、車種等の構成が年次で異なる可能性があるため、R3 道路交通センサスの起終点 OD 調査の結果が公表された際に、構成割合を確認する予定である。この構成割合の値をみて、再度補正の方法について精査する。

【天竜浜名湖鉄道 松井委員】

- ・ どのような行動から帰宅となっているものが多いか、わかっていることがあれば教えていただきたい。

【IBS】

- ・ 現時点ではまだ整理ができていない。今後分析するうえで、都市圏内居住者の移動について詳細な様相を明らかにしていきたい。

【南山大学 石川委員】

- ・ コロナ禍における調査であるため、今後集計結果を取り扱う際には、コロナの影響による変化と、趨勢的な変化が混在することに注意する必要がある。
- ・ バスによるトリップについても、調査時点では、高校生は通学があった一方、大学生

はオンライン授業によって通学がなかったことも考えられる。また、大学生は理系文系によっても、移動の仕方が異なる可能性がある。

- ・ 文部科学省による、「新型コロナウイルス感染症の影響による学生等の学生生活に関する調査」や近隣大学へのヒアリング等により、バスや鉄道によるトリップについて考察してみてもどうか。

【IBS】

- ・ ご指摘の通りである。ご提示いただいた調査等も参考にしながら考察していきたい。
- ・ また、本調査では、個人票の方でオンライン授業の実施の有無についても調査している。また、それがコロナの影響かどうかも聞いている。この結果も用いながらコロナの影響に関する分析をおこないたい。

【埼玉大学大学院 久保田委員長】

- ・ 従来、グロス原単位による分析がよく用いられてきた。今回、グロス原単位でなく、ネット原単位での分析結果を示しているが、何か理由はあるか。

【IBS】

- ・ 今回は分かりやすさの点から外出した個人の行動を示すネット原単位で整理している。
- ・ 以降の分析では、グロス原単位の分析結果も提示するようにする。

【静岡県 交通基盤部 都市局 望月委員】

- ・ トリップ数が大きく減少した一方、人口変化は少ない、という点に着目している。
- ・ トリップ数が減少している要因には、コロナの影響の他にも、ITの進歩により移動をしなくても差し支えなくなったのか、移動手段がなく、やむを得ず移動できなかったのか等、様々なものがあると考えられる。そのような分析を今後進めてもらえるといい。
- ・ また、バスの利用減少の要因や、高齢者の自動車利用の増加や同乗の内訳等も興味深い点である。公共交通の利用が減る中で、いかに公共交通を維持していくか、乗っていただくか、ということも政策の課題となるため、是非分析を進めていただきたい。

【IBS】

- ・ 個人属性の他、利用可能な公共交通の有無、送迎の有無等、どのようなものが交通手段選択の要因になるかについて、分析することを検討する。
- ・ また、資料3で説明予定のアクティビティベースドモデルの推計結果を用いることで、居住地ごとの外出機会の違いについても分析することが考えられる。

【埼玉大学大学院 久保田委員長】

- ・ 免許保有率も交通手段選択に大きく影響を与える可能性がある。
- ・ 昔から自動車に乗っていた人が高齢者になってきている。これにより、高齢者でも自動車を利用し続けている人が増加することが考えられる。今後の免許保有のあり方も勘案することが必要である。

(3) アクティビティベースドモデルの構築方法について

【IBS】

～(資料3説明)

【南山大学 石川委員】

- ・ p18の人口推計モデルでは、現況の個人データを生成するという理解でよいか。
- ・ 将来人口の年次や推計方法について詳しく教えていただきたい。

【IBS】

- ・ 人口推計モデルでは、個人属性をもった現況の個人データを生成するという理解で問題ない。
- ・ 将来人口の推計年次については今後検討を進める予定である。
- ・ 将来人口の推計方法についても検討中だが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口や、各市町の将来開発の影響を加味する予定である。

【南山大学 石川委員】

- ・ 将来人口については、立地適正化計画等の政策と連動しながら、居住人口のメリハリをつけて推計をするという理解で問題ないか。

【IBS】

- ・ そのような理解で問題ない。
- ・ なお、将来人口推計にあたっては、趨勢型の配置の他、政策検討分析等に用いる人口集約型の配置等、複数パターンを用意することも検討する。

【浜松市 都市整備部 井熊委員】

- ・ p22に示される想定されるシナリオ・施策について、現時点では立地適正化計画や内陸部への工業立地が進められているが、これにあわせて、今後進められる施策もあると認識している。
- ・ シナリオ検討にあたり、各自治体の総合計画をふまえた、都市の将来像や都市計画マスタープラン、交通計画との関係性や整合性をみていく必要がある。今後検討を進める中で、各計画との関係性をみていく予定はあるか。

【IBS】

- ・ 今年度は、複数回のシナリオ討論会を通し、検討すべきシナリオ・施策の設定について議論する。次年度では、今年度詰め切れなかった設定を深めつつ、既存の計画との関係性もみながら、どのようにシナリオを設定するかを検討する予定である。

【浜松市 都市整備部 井熊委員】

- ・ 浜松市では、市街化調整区域においても一定規模の人口が張り付いている。そのため、総合計画を策定するにあたっては、地域のコミュニティや活性化にも配慮したうえで、まちづくりを進めたいと考えている。

【IBS】

- ・ 広域の計画になるため、細かい地域でみるテーマと全域的にみるテーマとで切り分けたうえでご相談させていただきたい。

【浜松市 土木部 伏木委員】

- ・ 浜松市は令和6年1月1日に行政区が再編され、現在の7区から3区に移行する。行政区の再編について、今後の分析のなかで考慮される予定はあるか。

【IBS】

- ・ 再編後の3区でも集計・分析できるように、データ整理を進めている。

【埼玉大学大学院 久保田委員長】

- ・ 自動運転の実装にあたって、運転免許の有無や自動車の保有状況だけで評価するのではなく、自動運転車両の普及状況についても考慮した方が良いのではないか。
- ・ その際に、自動運転のみの場合と一般車と混在している場合では、道路交通の状況が異なり、交通量配分での推計が難しくなることが考えられる。そのため、モデルには、交通量配分でなく経路選択モデルを用いることを検討してみてもどうか。

【IBS】

- ・ まずは、アクティビティベースドモデルで対応可能な範囲で、モデルの検討を進めたい。
- ・ 検討を進める中で、自動運転車両が他の自動車の流れや人の動きに与える影響が大きくなった場合に、調査終了後の検討で追加的に考えていくテーマとして取り扱うことも考えられる。
- ・ その点も含め、引き続き委員会等でご意見を頂戴したい。

3. その他

- ・ 次回の協議会は、来年9月頃に開催予定である。

4. 閉会

【浜松市 交通政策課 竹村課長】

以上