

第1回地区検討委員会（R5.7.31）意見に対する対応方針

資料 2 - 1

発言者	意見	対応方針・回答
十勝地区バス協会 長沢代理	交通事業者ヒアリングについて、まちづくりとの連携に関する事項については、バス事業者も対象として欲しい。	ヒアリング項目に追加
音更町 大井委員	観光事業者ヒアリングについて、音更町十勝川温泉観光協会を追加して欲しい。	
杉浦顧問	道路管理者ヒアリングについて、自転車走行環境の整備に関連し、拠点整備や拠点の充実化に関する事項を追加して欲しい。	
十勝地区ハイヤー協会 塚本委員	交通事業者ヒアリングについて、災害時の事業者間連携とは同業者事業者間を想定しているのか。	同事業者間に加え、関係する他の事業者との連携も含んで考えている。
帯広市 川角委員	物流関連ヒアリングについて、基本情報とは物流量・品目・ルートなどは把握するのか。	その通りであり、物流交通の重要度の要素の検討に用いるため調査する。
音更町 大井委員	音更町の自転車活用推進計画の策定期間は、令和5年4月に修正していただきたい。	資料修正
杉浦顧問	災害時の支援物資は倉庫に保管されるが、保管する側と、それを市民に運ぶ側の連携が図れていないため非効率な状況が他地域事例として挙げられる。これを踏まえ、事業者間連携の可能性を調査したほうが良いのではないか。	災害時の物資運搬について、ヒアリング調査を通じて現状、及び課題抽出を行う。
岸顧問	行政が実施したい具体的な事業は、どのような議論を経て挙げられていくのか。 データによる客観的評価のみでは、行政が実施したい事業の頭出しに必ずしも結びつくとは限らない。客観的な評価はもちろん重要であるが、行政が実施したい事業の協議も必要ではないか。	—
岸顧問	十勝MaaSを実現するために、例えば、観光客のニーズを把握して有用性を整理することも必要ではないか。	観光客ヒアリング調査に、MaaSに係る設問を追加。
岸顧問	公共交通サービスモデルは、なかなか利用してもらえないので、検討が難しい面があるものの、どのぐらい利用がないと事業者が経営できないといった議論ができると良いと思う。	—
杉浦顧問	運転ができなくなった場合の交通手段は、徒歩・自転車が50%とのデータが示されているが、この属性の人たちが現状どういったOD特性(発着地、現状の交通手段、移動時間など)なのかについて、細かく分析する必要がある。	課題抽出の中で分析を行う。
杉浦顧問	スクリーンライン交通量について、平成17年から約20%減少している。 減少率が非常に大きいため、減少状況をきちんと解析する必要がある(ODパターン、通過交通など)	マスターデータの拡大作業完了後、交通量の動向について検証する。

第1回計画課題検討WG委員会（R5.8.21）意見に対する対応方針

資料2-2

発言者	意見	対応方針・回答
杉浦顧問	今回の拡大係数について、カテゴリによっては大きな拡大係数となっている箇所があるが、前回調査の拡大係数がわかれば教えてほしい。	前回の中央値は13～14となっており、最大で34となっている。
有村顧問	自動車トリップの拡大について、他都市圏の拡大傾向と今回調査の拡大に大きく差が出ている箇所といったことがみられたのか。	他都市圏と比較して、傾向としては同様な傾向となっていると推察している。
杉浦顧問	自動車の交通量を補正する際に、PTデータをどのようにスクリーンラインを通過するか判断しているのか。	データからODペアがわかるため、最短経路的にスクリーンラインを通過するかしないかを判断している。
帯広市 堀田委員	十勝バスにおいて運転手不足等により18路線、53便減となっており、R4の減便前と比べて、14%の減となっている。減便の内容として、通勤時間帯の利用の多い路線も対象となっており、現在の利用状況に併せた減便となっていないものもあり、利便性の低下について懸念している。 帯広市では地域公共交通計画を今年度に策定する予定であるが、その中でも運行の効率化や路線網の見直し、乗り継ぎ拠点についても検討していくこととなっており、運転手不足対策を実施しつつも、現状に対応しながら利便性を向上しなければならない状況となっている。 データ整備を受けた基礎集計の中でも、移動目的や交通手段割合、地域間の人の動きなどが示されており、ヒアリング調査結果も含め、路線バスの運行効率の課題解決の手段としての判断材料となればと期待している。	—
芽室町 山田委員	芽室町内の地域間の動きはH17と比較して減少しており、芽室町外に人の動きが出ていってしまっていると感じており、西帯広地区には多数の施設があるため、そういった場所に行っているのだろうと感じている。	—
有村顧問	平成28年室蘭都市圏PT調査後、GTFS-JP(公共交通オープンデータ)が整理され、現在使いやすくなってきており、PTデータの公共交通のバスデータを使い、将来の人口減少を考慮したバスネットワークの配分計算を実施している。その結果から、あるネットワークは将来あまり乗りませんよといった事がある程度データとして見られるため、その資料を地域公共交通活性化協議会に提出し、室蘭MaaSプロジェクトの中で、幹線を走るバスに影響がなく、将来的に公共交通空白地帯が起こる場所がここだから、AIオンデマンドをやるならこういう場所で、結節点で繋げて、道南バスとの連携を図るといったことを考えながらプロジェクトを回している。 PT調査終了後、データを各市町で使用し、色々な事が出来ることもあり、帯広PTには期待している。	—
有村顧問	室蘭PTのノウハウで言うと、2024年問題のバストラックの運転手不足についてヒアリングし、運転手不足の将来推計といった事もやっており、今後供給者側の問題になると予想されているので、バスの担い手不足といった問題点については、PT中でも記述していく事が必要と感じている。 トラック運転手の事を考えると、コネクティア浜松ではヘッド交換をして、労働時間を削減するといった対応をしている話がある中で、道東の拠点である帯広圏でヒアリングしたときに、どういった働き方やどういったタイムスケジュールで物を運んでいるのか、どういった対応をすると改善するかや、道央圏等との連携といった事をヒアリングすると新たな道路整備のあり方等につながると感じている。	ヒアリング調査を通じて現状、及び課題抽出を行う。
有村顧問	札幌市を100mで区切り、代表地点から徒歩15分で商業施設や病院等にアクセスできるかといった分析を実施し、カバー率を計算している。そういった分析を各市町でやるべきだと感じるが、車社会で、通勤で車がなくなると移動ができなくなる中で、どこに行くか、どれだけ活動できて幸せかといったそういった視点もMPで拠点型都市にあるかと思うが、藤丸が撤退し新しく営業をすることや街中の活性化についても考えている中、歩いて行けるまちづくりといったことを次のMPでは考えて行かなければ、今の都市交通になっていかないと感じている。	課題抽出の中で分析を実施する予定。
有村顧問 杉浦顧問	人口拡大係数について、過大となっているカテゴリがみられるため、ゾーンの統合や年齢階層の統合等、データを見ながら再検討した方が良いのではないかと。	ゾーン別や年齢階層別でサンプル数が少ないため、カテゴリの統合を検討し、拡大係数の再算定を検討する。検討においては、データに留意し実施する。