

令和5年3月27日

精華町地球温暖化対策地域協議会委員 各位

精華町地球温暖化対策地域協議会

会長 土井 勉



第12回「精華町地球温暖化対策地域協議会」の書面協議結果について

時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

平素は、精華町地球温暖化対策地域協議会に対しまして御理解と御協力をいただき厚く御礼申し上げます。

第12回協議会の書面での御報告にあたりましては、御意見等いただきありがとうございました。結果につきまして、以下のとおり報告いたします。

【報告事項と結果】

1. 議題

①公共交通利用転換事業計画 効果検証（5年目）について

意見1) p.5の2022年検証結果（既存企業の通勤者）を見ると、101人・往復17kmとなっていますが、p.6に参考として掲載されている2021年検証結果では、87人・往復69kmとなっています。注釈には、転換人数は計測開始からの累計値、往復距離は1人当たりの平均値とあるので、2021→2022にかけて、転換人数が14人増えたというのは分かるものの、往復の平均距離が69km→17kmとなるのは計算間違いではないでしょうか（単純な算数で、当初の87人の平均が69kmであれば、たとえ増えた14人の往復距離がすべて0kmだったとしても、101人の平均距離は59kmにしかなりませんので、14人増えて平均が17kmまで減ることはあり得ないかと思われます）。

「新規企業の通勤者」の結果にも同様のことが言え、2021年の855人・平均35.1kmから、一人増えて、2022年で866人・往復43kmとなるには、その増えた一人の往復距離は約7000kmでなければなりません。「地区住民」も同様に間違っている可能性が考えられます。

回答1) 昨年度（2021年）検証結果では、往復距離の計算において、当年度における転換者のみの往復距離の平均を取っており、往復距離の累計値（過年度分を含む数値）の平均距離を計算しておらず、転換人数は累計値、往復距離は当年度転換者の平均値となっておりました。昨年度は往復距離が長い転換者が多数おり、その結果、昨年度の検証結果の往復距離は数値が大きな結果となっておりました。今年（2022年）の検証結果の算出では、転換人数は累計値、往復距離は累計数値の平均を算出し、昨年度と算出方法が異なっているため、昨年度より大幅に数値が異なつて（減少して）いるものです。

なお、昨年度の算定結果について、往復距離を累計値の平均として計算すると、既存企業の通勤者は15.3km、新規立地企業の通勤者は43kmとなります。

意見2) 今回の効果検証は、アンケートから得られた結果を単純に足し上げているものと見受けられますが、アンケートの「補足率(=得られたサンプル/対象すべて)」によって結果が大きくなり左右されるので、その点について考慮するような説明を、追記しておく必要があるのではないのでしょうか。

つまり、今回の企業アンケートでは、立地機関60社のうち回答が得られた29社のデータを用いているかと思いますが、きわめて単純に計算すれば、アンケートに答えていない残りの半数の企業の従業員でも同様に転換が生じているのだと想定し、推計された効果を2倍に拡大(もしくは従業員数で重み付けして拡大)して解釈することができます。とはいえ、累積なので、過去の調査の補足率も考慮してより複雑に拡大せねばなりませんし、さらに、より転換が進んでいる企業の方が調査に協力的であることが想定されるので、「補足率50%だから結果は2倍」とはならないかと思います。

いずれにしても、このように、単純に得られた回答だけの積み上げで効果を算出すると、全体の効果の一部しか評価しておらず、過小評価してしまうので、補足率の考慮の必要性についての説明しておくべきかと思います。

同様に、バス利用者アンケートについても補足率を考慮する必要があるかと思います。つまり、アンケート結果を単純に足し上げるだけでは、たとえバス転換した地域住民がいたとしても、たまたま調査日はバス利用をしておらずアンケートに回答できなければ、効果として算出されません。なお、資料には「回収率」は示されていますが、そもそもアンケート調査票すら配られていない利用者が一定数いるのではないか、という問題です。

とはいえ、補足率を出すためには、年間バス利用者のユニークユーザー数(重複利用を考慮した個人の数)の把握が必要なものの、それは現実的ではなく、企業アンケート以上に補足率の算出・結果の拡大は難し以下と思います。ただ、この検証結果はあくまでサンプル調査の結果であり拡大が必要(=過少評価)であることは、結果とともに示す必要があるかと思います。

回答2) 効果検証における企業アンケート調査では、回答いただいた機関の転換率を精華・西木津地区の従業者全体に拡大して計算し、補足率を含んだ数値として算出しております。この計算方法は効果検証の初年度より継続しておりますので、昨年度以前の検証結果についても補足率を含んだものとなっております。

バス利用者アンケートにつきましては、アンケート用紙を配布した後に、回収しきれなかった分の補足率については含んだ計算としておりますが、ご指摘のとおり、通常バスを利用しているが、調査日に限ってバスを利用しなかった地域住民につきましては、アンケート用紙を配布できておらず、検証結果の数値に反映できていない状態となっております。

意見3) 意見というよりも質問ですが、資料1、P5の検証結果表に於いてA-1新規企業の通勤者の転換人数結果が866人となっております。これは2022年の865人から1名増加したことになっております。一方、P3中ほど【3】新規立地企業従事者数の記述では、既立地企業から新規赴任した1名からの回答があり、その人数を新規従業者の転換として整理した旨の記述があります。

この記述に於ける1名が上述の1名増加となっているのでしょうか？

仮にそうだとすると、2022年の新規立地企業に勤務する従業員35名は全員自家用車など、公共交通機関以外での通勤者ということの意味しているのでしょうか？

なお、既存企業、既存企業従業員の変動、新規企業、新規企業従業員の変動と4種の変化が考えられます。これらについては、それぞれどのような考え方で整理されているのでしょうか？注意書きとして転換人数は計測開始からの累計値との説明があります。これは単純に累計し変動を考慮しないという意味ですか？仮にそうだとすれば、新規立地当初20人中10人が公共交通機関を利用していたが、その後、その10名のうち8名が自動車通勤に切り替えたとしても、転換人数は10名と計上されるのでしょうか？

回答3) 新規立地の通勤者の1名増加につきましては、新規企業であるエースジャパン株式会社から1名が公共交通を利用している旨のアンケート回答結果を反映したものであり、資料に記載の「既立地企業の新規赴任」による数値ではございませんでしたので、当該箇所について資料を修正いたします。

また、転換人数の累計値につきましては、ご指摘のとおり、既存企業従業員の変動及び新規企業従業員の公共交通機関利用者数を採用しており、変動について、自動車通勤から公共交通機関への転換者数をアンケートにより集計しておりますが、公共交通機関から自動車通勤への転換者数は集計しておらず、変動を考慮しておりません。

「自動車から公共交通への転換については、政策的な取り組みの結果を把握するために行っています。ただ、公共交通から自動車への転換もあるかと思いますが、これについては政策的な意図というよりも様々な事情による変更と考えられます。また、コロナ禍の影響を除外すると、公共交通に利用者数も戻りつつあるため、公共交通から自動車への転換量も大きくないと考えております。

②連節バスの運行状況について

意見4) 連節バスの利用状況がコロナ前より減少したままですが、企業の出勤者数はまだ少ない状況なののでしょうか。

回答4) 連節バスの利用状況はコロナに伴い減少し、回復傾向ではありますが、未だ85%程しか戻っておりません。働き方改革により在宅勤務が増加し、バスの利用者自体が減少しているものと考えられます。

③けいはんな直通バス利用状況について

→意見なし

④ダイヤ改正について

→意見なし

⑤公共交通利用転換事業計画の総括について

意見5) マイカー通勤の規制がCO2削減に大きく効果があることが実証されたと思います。一方域

内でのマイカー使用の置き換えが思ったほど進んでいないことは今後の課題で、今回実施できなかったカーシェアリングはその解決策の一つかと思います。何れにせよ、今回の結果からもCO2 排出削減にとって公共交通機関の利便性を高めることが重要で、その交通手段もCO2 を排出しないエネルギーに置換することが期待されるところです。これからも精華町の皆様のご努力にご期待申し上げます。

回答5) 御意見いただいたとおり、今後とも CO2 排出削減に向けた取組を続けて参ります。