

1, 相関図（散布図）に関する疑問

(1) 実験式の元となる**グラフ（回帰直線）**の位置が高すぎる。

①データの有効性を示す範囲が大きすぎる為ではないか。
(測定点の誤差カウントに疑問)

②回帰直線の測定点の数が、直線の上下で差がありすぎる。
(基本ほぼ同数のはず)

③従って、実験式（回帰式）は、かなり違った式になるはず。

(2) **横軸の交通量が**、大型車と小型車の合計となっております、このグラフだけでは、安平町が予想する大型車と小型車による入り込み数の違いが反映できない。

なぜなら、検証①で示してある「小型車、大型車の違いによる立ち寄り数の違いや立ち寄り人数の違い」が、全く反映していない。

(検証①の計算が正しいかどうかは別として。別途検討)

※1、この相関図で分かることは、やや例外に属するが、交通量が少なくとも、立ち寄り数の多い所があることと、その反対もあることがわかるだけ。

※2、従って、p 16の次の「推定年間入り込み数」を求める式は、無意味。

$$\text{推定年間入り込み数（回帰直線）} = 36.703 \times \text{交通量} + 131,142$$

(3) もし、相関図（散布図）から、立ち寄り人数を推計しようとするならば、最低限、大型車と小型車を分けた2枚の相関図（散布図）が必要。

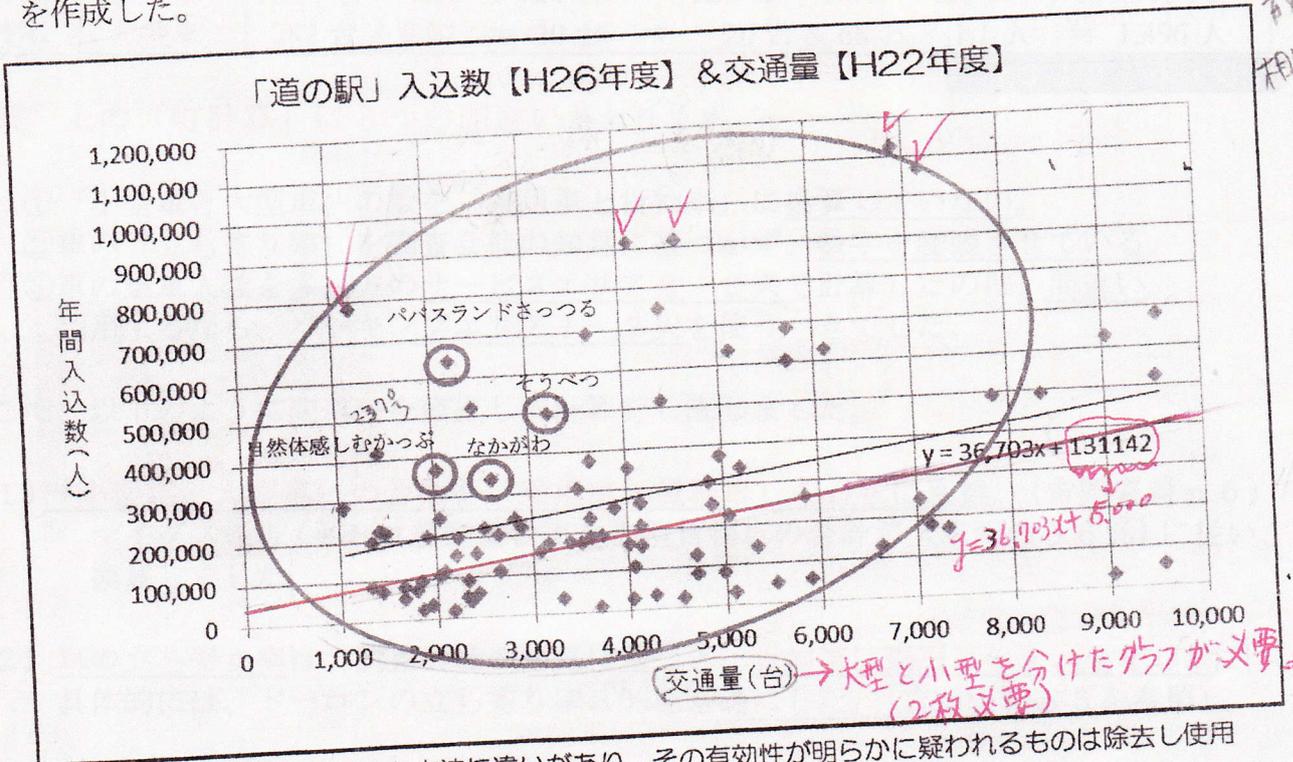
(ただし、小型車を乗用車と貨物車に分ける必要はついて回るが、それでも、実数により近くなるはず)

回帰直線

検証② 北海道内の「道の駅」における入込数と交通量の相関分析

今回、町では、「立寄想定数」と「売上想定」の双方含めた基本設計の妥当性検証を金融機関係シンクタンクに協力依頼し、本年8月23日に開催した2回目の回遊・交流戦略検討会において報告している。

□今回、協力いただいた金融機関係シンクタンクは、北海道内の道の駅の入込数（H26年度）および交通量（H22年度）との関係を分析するため、以下のような分布グラフを作成した。



数本目
相関図

*入込数は、各施設でカウント方法に違いがあり、その有効性が明らかに疑われるものは除去し使用
*交通量は、平成22年道路交通センサス

道の駅の「前面交通量」に対する「入込数」の分布は回帰直線上に集中していない（帯状になっていない）ため、交通量と入込数の結びつきは必ずしも強くないことが分かる。

ただし、分布はやや右上がりとなっており、少なからず相関関係は存在していることから、金融機関係シンクタンクではこれら分布図から統計的な回帰式を算定し、基本設計時の立寄想定数の妥当性を検証した。

回帰式 → 推定年間入込数(回帰直線) = $36.703 \times \text{交通量} + 131,142$

| | 基本設計 (H22センサス) | 独自調査 (平成27年) |
|--------------|----------------|--------------|
| 計画地の交通量 (平日) | 5,261台 | 4,279台 |
| 積算数値 | 324,000人 | 288,000人 |