

「道の駅」の立寄人数を、18万人（年間）も 多く計算されています。

同じ計算方法でやると、立ち寄り人数は

32万人ではなく14万人になります。

計算の「基礎数」（前提）に誤りがあります。

安平町が『道の駅』計画を具体化するとき、2つの会社（マイダスとドーコン）に「市場調査」と『経営プラン』に相当する「業務計画」を作らせています。

マイダスの報告書（基本計画プラン）平成25年1月。

ドーコンの報告書（基本設計委託業務）平成27年2月。

この2つの会社は、『道の駅』に立ち寄る「車の数と来客数の推定」を行っていますが、『立ち寄る』であろう『車の数』の「基礎数字」に大きな間違いが見られます。

「計算の基礎」とした**5, 261台**は、柏が丘地点での調査の数字ですが、この数字は、このまま「計算の基礎」には出来ないのです。

1、「5, 261台」という数字は、どこから来たか？

最初の会社マイダスが示した**5, 261台**という数字は、国土交通省の交通センサス（統計調査）によるもので、平成22年度の12時間調査の数値です。

この数値（5, 261台）は、のちの会社ドーコンにも引き継がれ推計しています。

実は、この時の調査では、「柏が丘」の外に「安平」「大町」も同時に報告されましたが、3地区の中で「柏が丘」の車の通行量が1番少なかったのです。

しかし、場所をあくまでも『柏が丘』に確定しようとしていましたので、他の地区の数値は、考慮の対象から外されました。

2、「柏が丘」地点の通行量『5, 261台』から除くべき数字があります。

(1) まず確認しなければならないこと。

①この数字は、平成22年度の国土交通省の交通センサスの数字であること。

②5, 261台は、小型車と大型車の合計だと言うことです。

つまり、5, 261台には**貨物車も含まれていたのです。**

(2) 車両の中の貨物車の割合（柏が丘地点）

「マイダスの報告書」に寄れば、H17年度の調査ですが、柏が丘地点を通過する車両のうち、普通貨物車と小型貨物車の占める割合は、全車両の56%を占めると報告されています。これは、重要な指摘です。

(全車両とは、乗用車・小型貨物車・普通貨物車・バスのこと。)

つまり、『5, 261台』と推計された車両（大型・小型）の中に、専ら仕事で走っている貨物車が、56%も含まれていたと言う事になります。

もちろん、年度が違いますが、外にデータがない以上、この数字を重要参考データとして扱わないわけにはいきません。計算の基礎に入れていた車両数の中に、チェックしなければならない貨物車が含まれていたとなれば、「その貨物車の扱い」を抜きに、計算の『基礎数』を決めるわけにはいきません。

国土交通省による『道路交通センサス』は、①5年ごとに行われること
②『車種別台数の調査』は、平成22年度から行われておらず、専ら、『大型車』『小型車』のみに変わりました。

従って、H17年度の車種別（乗用車・小型貨物車・普通貨物車・バス）の調査は、最後の貴重なデータという事になります。

(3) 貨物車をどう見るか。

①貨物車は、仕事で忙しく動いている車両です。

乗用車と同じにすることは出来ません。

従って、平日も、休日も貨物車両は、除外しなければなりません。

つまり、貨物車の数はゼロにして推計しなくてはなりません。

そうしなければ、基礎データに確実性を与えることが出来ません。

『道の駅』を作りたいと思えば、思うほど、データを甘く見て、捕らぬ狸の皮算用したくなるものですが、それは赤字経営という形で町民に跳ね返っていく事になります。従って、特に慎重さが求められます。

(4) 貨物車をゼロにしたときの通行量は、以下の計算で2, 315台になります。

(この2, 315台が、計算の基礎数字になります。)

(計算) : $5, 261 \times 0.44 = 2314.8$
(貨物車の56%を除いた)

(2, 315台)

3, この基礎数字(2, 315台)を使い、同じ計算方法で計算すると、「立ち寄り数」は以下のようになります。

(1) 平日の立ち寄る車の『台数』と立ち寄り『人数』

- ① 立ち寄り台数 = $2,315 \text{ 台} \times 0.08 = 185.2 \text{ 台}$
- ② 1日の立ち寄り人数 = $185.2 \times 1.7 \text{ 人} = 314.8 \text{ 人}$
- ③ 1年間の立ち寄り人数 = $314.8 \times 297 \text{ 日} = 93,495.6 \text{ 人}$
(93,496人)

(2) 休日の立ち寄る車の『台数』と立ち寄り『人数』

- ① 立ち寄り台数 = $2,315 \text{ 台} \times 0.15 = 347.3 \text{ 台}$
- ② 1日の立ち寄り人数 = $347.3 \text{ 台} \times 2 = 694.6 \text{ 人}$
- ③ 1年間の立ち寄り人数 = $694.6 \text{ 人} \times 68 \text{ 日} = 47,232.8 \text{ 人}$
(47,233人)

4, 立ち寄り人数の合計

$$(93,496 \text{ 人}) + (47,233 \text{ 人}) = \boxed{140,729 \text{ 人}}$$

(町が推計した数字は32万人)

町が想定した「立ち寄り人数」より、
18万人少なくなった。

5, 町の説明に長期間通しての客数の変化の数字が示されておられません。

安平町の予定来客数を32万人と予想していますが、どの時期の数字でそのくらいの期間の(何年間の)客数なのかが、全く書かれていません。

つまり、調査を依頼した2つの会社(マイダス・ドーコン)のいずれにも、記載が(報告)がないのです。従って、私の方も、この点に関しては何も書いておられません。

(事例) ウトナイ湖の「道の駅」の客数の変化

初年度 88万人 現在では40万人と半減。

(推進派 工藤議員発言。議事録より)

(※ 将来展望を考えれば、初年度と客数の変化見通しも必要な情報なのです。)

6, 計算に使用した「立ち寄り率」は、報告書と同じ『率』を使って計算しましたが、それが適正なのかのどうか、それはわかりません。

私の計算で使った「0.08」「0.15」の『率』は、「立ち寄り率」と言われるものですが、これは、町が調査を依頼した2つの会社と同じ数値(率)を使いました。

この数値は、建設省の北陸地方地方建設局の「道の駅」調査にある『道の駅立寄率』の表に基づいて決めたものなのですが、表にあったのは、直接決まった数値ではなく、『3～13%』『6～18%』などである中から、「8%」「15%」として定めたものですが、なぜ、安平町の道の駅が、その幅の中で「8%」「15%」と決めたのか、その根拠がわかりません。(何も説明されていません。)

しかし、私はその疑問には触れずに、単純に比較する為にだけ、全く同じ率を使って計算しました。同じ土俵で計算して、町の予想来客数を比べる為です。

関連したもう一つの『率』の疑問。

(1) 2つの会社で、入客予想数に10万人の差。

マイダスとドーコンの報告書に書いてある年間立ち寄り数は、マイダスが226,600人、ドーコンが32万人となっていて、そこに10万人の差があります。

(2) 10万人の差が出来た理由と『率』のアップの関係

その理由を「マイダスは、当初、鉄道記念館の入場料の徴取を考えての「立寄率」を考えたが、ドーコンは、入場料を無料にすることにして『立寄率』を考えた。その為、平日で3%アップ、休日で7%アップと、『率』が上がったとのことだった。

が、しかし、%が上がった理由はわかったが、なぜ、平日の上乗せ率を3%、
休日の上乗せ率が7%にしたのか、経験則にしても事例が書かれていません。
従って、どこかに基準があるのかと、疑問が生じたところです。

しかし、先に書いたように、全く同じ土俵で計算し、真実に近い車の立寄数を推計する為に、同じ数字を使って計算したわけですが、疑問として残っているということです。