

「道路の将来交通需要推計の考え方(案)」に対して頂いたご意見と
「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
1	<p>自動車の変革は、ガソリンから太陽電池や燃料電池へとなり、また、衝突への防止技術の向上で益々高齢者の運転手が出現する。しかし、高価なこれらの自動車へは、壮年以降の高収入の家庭のみで、まだまだ、ガソリン車は、走行し、事故は、続くものと感じます。</p> <p>道路の構造を変えることでかなりの事故が減少しているが、センターラインのポイント切削での正面衝突の現象は、かなりの効果が期待できるものであり、広く普及すべきと思います。現在は、国道と一部の都道府県道ですが、広域農道や林道など幅の広さより交通量と危険箇所に集中的に施行し、補助金を交通事故減少により数年に渡って交付するというのは、いかがでしょうか。</p>	<p>今回の交通需要推計においては、長期における社会構造の変化あるいは技術革新などの大きな変革を無理に取り込むことは避けており、今回の推計値は、「BAUケース(Business as Usual: 今の状況が続くとした場合)」における1つのベースラインであるという認識が重要であると考えています。</p> <p>また、ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>
2	<p>(1)アメリカ発の世界金融危機が進行する下で、社会・経済情勢が激変する時代に、将来交通需要を推計することは極めて困難を伴う。これまでと同じ考え方でのモデル構成では意味をなさないのではないかと危惧される。</p>	<p>現在は激動の時代であり、われわれが活用できる数学的需要推計モデルの前提とされている「過去の延長線上に将来像を描くこと」が適切であるとは限らないと認識しており、自ずとその推計には限界があるものと考えています。このため、今回の推計値は、「BAUケース(Business as Usual: 今の状況が続くとした場合)」における1つのベースラインであるという認識が重要であり、この認識の下、個々の状況に応じた適用が重要であると考えています。</p>
3	<p>(2)「1.5のモニタリングについて」で述べているように、推計期間を10年～20年とするのではなく、もっと短くし、3年～5年として、逐次推計した方がベターと思われる。</p>	<p>道路の将来交通需要は、道路計画におけるネットワーク・構造規格の決定、有料道路の償還計画の策定、B/Cなどを用いた個別事業評価や環境アセスメントの実施等の際に活用されています。これらの検討にあたっては、20～30年後の将来の交通量を用いる必要があるため、長期の推計が求められています。</p> <p>また、交通需要推計については、これまで概ね5年ごとに見直してきているとともに、今後はモニタリングを実施し、必要に応じて、今回の推計結果が、その時点で有効であるか否かの評価を行うと共に、必要と判断されれば見直しを行うべきであると考えています。</p>
4	<p>(3)しかも、需要要因の多岐にわたる変化が考えられるので、要因を例えば、上中下の三通りに分けて、三種類の予測を行うことを提言したい。</p>	<p>今回の推計にあたっては、過去の実績値に基づく推計モデルの設定や将来像の見直しにおいて、考え方を1つに絞ることが困難な場合には、無理に1本化することはせず、モデルの考え方や将来像を複数示すこととしました。この趣旨を適切に反映した将来交通需要推計がなされるものと考えています。</p>
5	<p>(4)今後は高速道路より、LRTや自転車交通を普及する政策が進むと考えられるので、この点も考慮する必要がある。</p>	<p>今回の推計値は、「BAUケース(Business as Usual: 今の状況が続くとした場合)」における1つのベースラインであると考えています。しかしながら、ご指摘のような質的变化が基となって交通量に影響が出るものと考えており、今後のモニタリングにおいては道路利用の質的变化を把握し、これを推計に反映させるとともに、道路政策にも反映させるべきと考えています。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
6	(5)9頁に、失業率は2002年をピークに減少傾向に転じていると述べているが、最近の状況では、「1980年以降の実績値の平均値」は将来値に適用することはできないと思われる。	失業率は2002年をピークに減少傾向に転じていること、20～30年後の将来については「日本21世紀ビジョン」に示されているように、安定的な経済成長を見込んでいること、高齢者などの労働力率の高まりを想定していることなどから、検討会での議論を踏まえ、今回の推計では、「1980年以降の実績値の平均値」を適用することが妥当であると判断しました。 なお、今後のモニタリングにおいて、社会・経済動向の変化を把握し、推計に無視できない影響が把握された場合には適時適切に見直すこととしています。
7	(6)高齢者による自動車交通事故が多発している今日、今後は75歳以上には運転免許証の交付を取り止めるべきであるとする。9頁の図「コーホートにもとづく男性の例」の80歳以上はゼロとすべきである。また、最近の経済情勢から自動車の生産台数も減少傾向にあり、販売台数も低下しているなどの自動車をめぐる経済要因も加味する必要があると思われる。	80歳以上の免許保有者数は増加傾向にあり、特に地方部では、生活の足として、高齢者も自動車を利用しているのが実態であり、今後もその傾向は続くものと想定しています。 また、今回の推計では、短期の状況にとらわれるのではなく、過去25年間の動向を用いて、2020年および2030年の推計を行うこととして、検討してきたものです。このため、今後の社会経済情勢の変化によっては、需要推計結果を墨守することが最善であるとは限らないと考え、今後はモニタリングを実施し、道路利用の質的变化も把握し、これを推計に反映させるとともに、道路政策にも反映させるべきと考えています。
8	道路というのは生活の基盤であり、道路による経済効果は十分に理解されていると思うのでネガティブな意見だけが大きくなるが是非整備は前向きに進めて頂きたい。 もう道路がいらぬなんて言うのは都会の人の意見であり地域には必要な道路が沢山あります。 その判断を一律の物差で行うのも考え物だと考えます。 特に高規格道路は是非思い切って整備してください。 地域経済の発展には欠かせないものであると思います。	ご指摘については、今後の行政の推進にあたって、参考とされるよう、報告書において記載し、要請していきたいと思っております。
9	これからの交通需要推計は全国の合計値を計算しても意味があまりないと思います。都市圏間や各都市圏単位で需要予測を行うことが重要なのだらうと思います。都市圏間の需要推計と都市圏内の需要推計の2つの考え方について示してほしいと思いました。都市圏内の需要予測においてはさらに空間をいくつかの単位(ゾーン)に分割して推計することになると思いますが、そのときのゾーンの単位やゾーン内の交通量の考え方についても整理しておき、道路行政マネジメントにおいて行政と市民が対等に議論するための基礎的データとして活用できるようExcelシートなどで誰でも計算できるようになることを望みます。	今回提示するモデルにおいては、発生原単位及び機関別分担率について、地域内交通と地域間交通に分けたモデルを構築するとともに、地域内交通については、発生原単位については、三大都市圏、地方中枢都市圏、地方中核都市等に区分して、機関別分担率については、首都圏、近畿圏、中京圏、地方中枢都市圏、地方中核都市等に区分して、それぞれモデルを構築しています。今回の推計結果が様々な場面で有効活用されるよう、その情報アクセスの利便性向上については、加工方法等の工夫をより一層要請していきたいと思っております。
10	・基本的な考え方は、従来は道路交通センサスベースによる自動車だけに着目した推計方法から、総合交通体系調査では従来から採用していた人の動き、物の動きに基づく推計方法に変更することと認識しました。 ・このような方法によることで社会・経済情勢をより反映できる推計方法になると言えますが、 幾つかの疑問点・質問点がありますので、列挙させていただきます。	—

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
11	①今回の考え方に基づいて推計されるアウトプットはどのようなものでしょうか。従来、国において提示されるブロック別の走行台キロの伸び率というようなものなのでしょうか。	本検討会が提案する考え方により、全国交通量(走行台キロ)が推計されます。
12	②従来の道路交通センサスをベースとした推計においては、現況の交通量が道路交通センサスによる把握できていますが、今回のような推計方法においては、現況値としてはどのようなデータを適用されることになるのでしょうか(パーソントリップ調査等による現況の交通量は全国的には存在しませんので)。仮に現況値としては道路交通センサスのデータを適用するとすれば、今回の推計モデルにおいて、現況再現による補正という考え方も必要になってくると思われま。	ご指摘については、今後の路線別交通量の推計に向けた作業の中で、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思ひます。
13	③国による将来見通しを受けて、地方整備局単位で将来交通量の推計が行われておりますが、今後は地方整備局単位の推計も今回提示された推計方法を基本とするということなのでしょうか。	地域ブロック別の交通量についても、今回の考え方に基づいて推計されます。
14	④乗用車の推計において、タクシー、バスの推計方法が提示されていませんが、タクシー、バスに関してはどのような扱いになっているのでしょうか。	バス及びタクシーについては、乗用車の中に含めています。
15	<p>最近のマスコミ等の報道などでは、若者の“車離れ”が良く取り上げられています。「道路の将来交通需要推計の考え方(案)」(以下では“推計の考え方”と呼ぶ)では、コーホート法を用いて、そのようなことを踏まえたことが示されています。</p> <p>また、ある程度想像ですが、地域別にみると、都市部の若者は車離れが進み、一方地方部ではそうではないと想像されます。そう言う点で、人の移動のフローでは乗用車保有台数の推計に際して、こういった地域別の特性を踏まえているものと捉えることはできました。</p> <p>ただ、前者の年齢構成(地域別)の特性を捉えた乗用車保有台数の推計が行われているかが、このフローからは、読み取れないように感じました。</p> <p>推計の考え方では、地域別ということで、推計フロー等は示されていますが、本文のなかでは、地域性の特性を踏まえるような記述が少ないのも気になります。地方・都市と分けた議論は必ずしも適切に受け取られず、種々のコンフリクトを生む可能性はありますが、現状の特性と言う点ではもう少し解説などがあっても良いのかなと感じました。また、アウトプットとして、地域別の何が推計されるのでしょうか</p> <p>別の観点ですが、最近の若者の晩婚化、非婚化が進んでいます。このことにより同居の親の車を利用するなどの動向を反映できないものなのでしょうか。</p>	<p>都道府県別乗用車保有台数は、各都道府県の人口あたり乗用車保有率を被説明変数とし、免許保有率を説明変数とする時系列のモデルを構築しています。なお、東京都、神奈川県、大阪府については、近年の横ばいから減少傾向を反映し、高齢化人口比率も説明変数としています。また、都道府県別の免許保有者数については、将来の性・年齢階層別の人口を反映した性別免許保有率を推計しており、都道府県別の地域特性が反映されています。</p> <p>但し、ご指摘の「都市部の若者は車離れが進み、一方地方部ではそうではない」、「最近の若者の晩婚化、非婚化」、「同居の親の車を利用」などの動向については、現時点ではそれを裏付けるデータ上の制約があるため、今後の課題と考えています。</p> <p>なお、アウトプットとしては、地域別の走行台キロ等を推計するためのものです。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
16	<p>グローバル化の進展、経済情勢の急激な変化は過去の延長が未来ではなくってきている。</p> <p>この案の「1.2交通需要推計の適用について」にも書かれているように、「過去の延長線上に将来像を描くこと」が適切ではないとある。</p> <p>最近の若者は自動車を移動手段の一つとしか捉えておらず、今後、自動車への重要は大きく変化するものと思われます。また、最近の燃料高騰、環境問題は自動車の所有者の意識を大きく変えることになると思われる。</p> <p>したがって、過去の情報を利用した将来交通需要推計に疑問を感じます。</p> <p>一方で、交通需要推計は、道路整備の基礎データにもなり、道路整備は長期的な公共投資ともなるので、このような不確かな情報を元に作られた交通需要推計の影響力は大きなものとなり、交通需要推計も間違いは、国家事業を間違った方向に導くものとなる。交通需要推計は、道路整備、公共設備の整備の可否を決めるために不可欠なものです。</p> <p>過去を延長した推計ではなく、今後の日本のあるべき姿として、未来を創造し、その時の交通需要推計を出すべきではないでしょうか？</p> <p>もはや、日本は、成り行き任せの公共投資ではなく、その交通需要推計となるよう、戦略的に公共投資を行うことが重要であり、そのための交通需要推計は重要な推計になるものと思います。</p>	<p>ご指摘の通り、20～30年、さらにその先といった長期間の推計を行う場合には、この間の社会・経済情勢の変化を盛り込むことが必要です。しかしながら、現在は激動の時代であり、われわれが活用できる数学的需要推計モデルの前提とされている「過去の延長上に将来像を描くこと」が適切であるとは限らないと考えており、自ずとその推計には限界があるとの認識に立つことが重要であると考えています。このため、今回の推計値は「BAUケース（Business as Usual: 今の状況が続くとした場合）」における1つのベースラインであるという認識を報告書の中に明確に記述しています。また、あわせて今後のモニタリングにおいて、社会・経済の動きについても把握し、交通需要に大きな影響が見込まれる際には適時適切にその見直しを行うこととしています。</p>
17	<p>1)プローブデータについて</p> <p>現在行われている道路交通センサス、PT調査、大都市交通センサスとの関係が明示的に示されていないのではないかと。プローブ情報をプローブカー情報に限定しているようだが、道路を利用する歩行者、自転車、LRTなどとの関連性、あるいは道路空間の再配分を考えた場合、一体的な調査が求められている。また環境問題を踏まえた自転車交通への転換、高齢化に対するバスなどを中心にした運輸連合の検討などを一体的に考えるまでもなく「道路」というストックを有効活用していくためには総合的な都市交通戦略が求められている。「需要予測」こうした高度な戦略を前提にした道路整備を目的にするのであれば、プローブデータをプローブカーに限定して毎日データを取り続けることは既存の商用のプローブサービスがあることを考えてみても明らかに非効率であろう。寧ろ既存のセンサス調査を下敷きにした簡単なアンケートと、携帯電話などを援用したプローブパーソン調査を組み合わせることで人そのものの移動と生活に焦点をあてた総合的な道路行政に資する調査の実施が可能になるのではないかと考える。若年層の車離れや、アクセシビリティの低下が生活行動にどのような影響を与えるのかについて、フランスなどでは徹底的に深掘りした調査が行われている。こうした点についても「質」が重要であるとの認識を持ちながらも「車」の需要予測に議論が集中しており、掘り下げた議論がなかったように見えるのは残念でならない。精度の高い総合的な行動データをまずは基本に「人間中心の」よりよい計画を考えたい。</p>	<p>今回の推計において、人の移動については、地域内の発生原単位モデル及び乗用車分担モデルについては全国都市交通特性調査(全国PT調査)を、平均乗車人数モデル及び平均利用距離モデルについては道路交通センサスを用いて、モデル構築を行っています。</p> <p>ご指摘については、今後、モニタリングや道路交通センサスを検討する上で、参考にするとともに、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思えます。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
18	<p>2)交通需要予測の結果の取り扱いについて よりよい計画を作る上で果たして何が重要なのか。学問的に厳密であろうとするあまり、需要予測の結果についての議論が過剰に精緻・深化し、真に議論すべき弱者への配慮が明らかに抜け落ちていることが残念でならない。人間というものは果たして、どの程度の時間、貸し借りを覚えているものであろうか。田舎はずいぶん長きにわたって東京に多くのリソースを投入することを容認してきた。そのことにより東京は発展したが、地方が疲弊したことは明らかである。借りたものを返さないような国家であってはならない。そしてその範囲は決して数値で表されうるものではない。そういうあたりまえの事実の前で、欧州は国家という枠を超え多心構造の広域圏構想を掲げ、多様性を堅持した新たな地域ビジョンを語っている。道路需要予測を語る上で、私たちは一体どのような計画が立てられるのか。その計画に希望はあるのか？予測が重要なのではない。計画とその実行が重要なのである。人間中心のよりよい計画を下敷きした「数値」の議論を望みたい。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思ひます。</p>
19	<p>0. 本検討会の成果に対する評価 示された道路の将来交通需要推計の考え方は、非常に優れた特徴を備えていると思ひます。例えば、次のような点においてです。 ①交通実態を適切に表す数多くのデータを使用するとともに最新のデータを取り入れたモデルとなっていること ②構築されたモデルについては、第7回検討会資料によると、モデル式、パラメータ、統計指標等が公表され、その説明力、統計学的な有意性は、十分な精度が確保されていること ③交通需要推計は、一般的に中長期の将来を対象に行っているのに対して、本推計の検討においては、昨今の原油価格乱高下によるガソリン価格の変動について分析し、その影響を考慮していること</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>
20	<p>1. 基本的意見 (1)学術分野への負の影響に対する配慮 過大な需要予測などが社会問題になっている背景には、需要予測の値のみで政策・計画決定の主な根拠を形成しようとする行政の裁量的な仕組みがあり、そのことにも問題があると考えます。 そのような進め方が、科学的技術としての予測モデルの社会的な信頼を損ない、引いてはそれに携わる科学者や技術者の社会的な信頼を低下させることに繋がっているという負の影響に配慮されるべきです。これに配慮することとは、需要予測の限界や精度に対する適正な評価を一層真摯に行ひ、予測を一定の条件で行ひ、幅で示すことや予測値と計画値とを区別して表すことなどが考えられます。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思ひます。 今回推計にあたって、自ずと限界があるとの認識に立つことが重要であるとともに、「BAUケース（Business as Usual: 今の状況が続くとした場合）」における1つのベースラインであるという認識が重要であり、今回の推計を用いて政策立案を行う際には、そういった性格のものであることを認識することが肝要であると考えています。 また、推計にあたっては、モデルの考え方や将来像を複数示すなどの工夫を行ひています。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
21	<p>(2)個別計画・事業を支える予測技術への配慮 四段階推定法や非集計モデルのように交通量に対する予測技術の世界的な発展の事実と実績に照らして、今回の推計モデルの対象や適用手法がどのような位置付けになり、どのように異なるのか、本対象の予測の困難さも踏まえた解説が必要です。</p>	<p>今回まとめた推計モデルは、最新のデータや最新の科学的・技術的知見を使用したものであり、四段階推定法や非集計モデルのように交通量に対する予測技術の世界的な発展と実績に比較しても、十分な技術水準にあると考えています。一方で、入手可能なデータの制約等の問題から課題として残されている部分もあり、引き続きの推計モデルの精度向上に向けた研究とそれに必要なデータの整備が重要と考えています。</p>
22	<p>(3)道路計画のあるべき制度への配慮 ① 今回の推計は、資料にも示されているように「BAUケース(Business as Usual: 今の状況が続くとした場合)」における1つのベースラインとしての推計値です。そのため、この将来交通需要推計値は、道路政策の1つの重要な役割を担ってはいるものの、将来どのような交通投資が真に必要なのか、どのレベルの交通環境を達成するべきかについては、別途、様々な政策の議論を経て、判断するべきです。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思えます。</p>
23	<p>② 上記に示した通り、本推計によって描かれる交通流動は、必ずしも将来の道路、我が国の交通流動がこうあるべきといった姿を示したものではありません。よりよい交通サービスレベルをどこまで達成するかを目標を掲げ、その理想的な社会創成を担うのは、国民の選択であり、行政や政治関係者の責任です。今後必要とされる道路政策は、将来どのような交通社会を実現するかの方針を描くとともに、そこで生じる国民厚生や社会経済への影響等を十分検討した上で、国民の理解を得られる透明性の高い手続きに従って、決定されるべきです。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思えます。</p>
24	<p>2. 需要推計に対する取り組みについての要望 上述の基本的意見に基づき需要推計のあり方について、「継続的な改善」、「予測値と計画値との分離」、「外部評価」の3点が重要な課題であることを指摘し、具体的取り組みを要望します。 (1)予測技術の継続的な「改善」 ・ 実用予測モデルについて以下の4つの要件を明確化した上でモデル妥当性の検証を行うこと ① 新規性: 明らかに優れた新しい予測方法が別途存在しないこと ② 論理性: 理論的な矛盾を含まないこと(近似的な対応についてはその是非が検討されていること)、 ③ 再現性: 現況データに対する再現性が十分に高いこと、 ④ 不確実性: 将来の不確実性を考慮していること ・ より精度が高く、高密なデータの整備: テクノロジーの活用・開発による量的把握に留まらない交通の質的变化をも捉えうるモニタリングデータの整備、およびその体制の早急な確立 ・ 情報公開の推進(データ, モデル, 予測結果) ・ ガイドライン, マニュアルなどの積極的な出版, 公表</p>	<p>今回の推計においては、前回推計における課題に対応した継続的な改善を含め、ご指摘の内容について、鋭意取り組んできました。引き続きの推計モデルの精度向上に向けた研究とそれに必要なデータの整備が重要であると考えています。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
25	<p>(2)予測値と計画値との「分離」</p> <p>1.(3)で述べたように、道路の計画、政策は、国や地域における将来の交通の姿を議論した上で決定されるべきものであり、予測値は、それを考える場合の1つの参考に過ぎないとの認識に基づくべきです。そこでは、予測値を幅や複数のケースによって表現した値に基づく議論がなされた上で、これら技術的な予測行為と政策判断における「計画値の確定行為」との分離が計られるべきです。</p> <p>その意味では、今回の推計手法を前提としつつ、各地域ブロックにおける今後の将来展望等によって変わりうる将来交通需要の議論が各地域ブロックでなされても良いと考えます。政策の有無によって変動する交通需要をどのようにコントロールし、地域の目標を達成するための計画づくりに役立たせていくことが肝要です。その際には、需要予測やB/Cのみで計画決定をしない仕組みづくりが国・地域の枠組みの中で、十分に議論されることが望ましいと考えます。もちろん、計画決定プロセスの改善によって、社会的合意形成のための真摯な取り組みが継続的に続けられるべきです。</p>	<p>今回の推計にあたっては、過去の実績値に基づく推計モデルの設定や将来像の見通しにおいて、考え方を1つに絞ることが困難な場合には、無理に1本化することはせず、モデルの考え方や将来像を複数示すこととしました。そのため、最終的に使用する推計値は、いくつかの複数の考え方から算出される結果の中から選択することになります。また、ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>
26	<p>(3)「評価」の仕組み</p> <p>今後も需要推計は、道路行政、交通行政において重要な役割を示すことは明らかであり、より高度な技術開発が学術分野に対して求められます。と同時に、その技術の妥当性についての議論を、第三者によって評価される仕組み作りも必要です。専門性、中立性の高い機関等を設置するなどして、提案された予測モデルや予測結果の妥当性検証を行っていくべきです。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>
27	<p>前回の検討会は民営化推進委員会対応として、今回は国会对応として、政治的な意図でしか見直しをしないのでしょうか。何年も前から、恣意的な操作が入る可能性があると思われ、指摘されている「配分手法」や、考慮すべきと指摘されている「誘発交通」にまったく触れられていないのはなぜでしょうか。まずは、過去に建設した道路について行った推計交通量と実績交通量を比較し、乖離が発生している事例について、原因を分析したうえで、見直しを行うべきです。</p>	<p>当検討会は、全国を対象に将来交通量の全国推計を行うことを目的に設置されたものであり、その目的達成のため、様々な努力を行ってきたところです。地域レベルでの交通量配分の手法に関しては、「誘発交通」等、入手可能なデータの制約等の問題もありますが、今後とも引き続き研究が進められるべきものと考えています。また、推計交通量と実績交通量の乖離に関する指摘については、評価プロセスの中で検証が行われ、適切に配分手法等の改善に反映されていくべきものと考えています。</p>
28	<p>わが国の温室効果ガス排出量が増加し、国の政策や個々人のライフスタイルを大きく方向転換しなくてはならない今、道路の使い方を工夫したり、車利用から公共交通や自転車に転換するといった「交通需要マネジメント」施策との比較評価が可能な手段別の予測手法を早急に検討し導入すべきです。</p>	<p>ご指摘については、入手可能なデータの制約等の問題もありますが、今後とも引き続き研究を進めていくべきものと考えています。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
29	<p>また、内容とは別ですが、以下の点からプロセスの透明性・客観性に疑問がわきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 毎回、検討会の開催案内の発表が前日 ・ 委員会の詳細な議事録がない(第5回以降は議事要旨もない) ・ この意見募集があまりにも短期間すぎる ・ ここ2回の検討会を傍聴してみると、事務局や石田委員長が今後も車利用が増加する方向に話をまとめようとしていて、それに対し、委員が疑問を投げかけても、最後は「委員長に一任」でまとめられてしまう 	<p>ご指摘の内容を真摯に受けとめ、今後、プロセスの透明性・客観性の向上に努めてまいります。</p>
30	<p>たとえば、委員から指摘のあった以下の点は反映されているのでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京・神奈川・大阪で自動車保有率が減少しているのは構造的なもの ・ 通学が今後横ばいで推移することになっているが疑問 ・ 燃料高騰が低燃費車への買い替えで対処という見通しに対し、ガソリン車の改良は限界 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京・神奈川・大阪の自動車保有台数モデルについては、65歳以上人口比率を説明変数に取り入れ、それ以外の地域とは異なる構造でモデルを構築していますが、今後、モニタリングにより、その動向の把握に努めていくべきと考えております。 ・ 通学については、児童の送迎の動向等を把握できるような調査手法の検討が必要なものと考えており、今後の課題の1つであると考えています。 ・ ガソリン車の低燃費化については、今後の動向についてモニタリングの中で把握していく必要があるものと考えています。
31	<p>近年になって、無料開放される自動車道(新直轄方式)の整備や、自動車道の通行料金改革が行われているが、それによる影響は考慮する必要はないのか。</p>	<p>本検討会で議論した推計手法は、全国を対象とした全国交通量(走行台キロ)を推計するためのものです。</p> <p>無料道路の整備や有料道路の料金等の変化による影響については、今回の交通需要推計に基づく、将来OD表の作成やその後の路線別交通量の推計において、考慮されるものです。</p>
32	<p>私が住んでいる町は、産業も乏しく、将来は決して明るい町ではありませんが、そのような中でも、皆、夢を抱き希望を持ち、必死になって働き、ここに住んでいます。資料を拝見させていただきましたが、冒頭に「今回の推計値は、今の状況が続くとした場合」とあります。</p> <p>詳しい事はよく分かりませんが、将来の事を予想する場合はこれが一般的なのでしょうか。</p> <p>これは、疲弊した我が町の状況は今の状態が今後も続くと思われるように見えてしまい、夢も希望もなくなり、落胆しております。</p> <p>これからも、過疎化は続くと思いますが、それが、20年、30年も続くとは思いませんし、その為に私たちは一生懸命働いております。</p> <p>今までは、田舎の道路は、整備される順番が最後だからしかたないと思い、ずっと我慢してきましたが、このような考えでは、東京のような大都市の道路はこれからも更に良くなり、田舎の道路は、もしかしたら、整備されない事になる恐れもあると感じています。</p> <p>田舎に住んでいる人が悪者のような考え方には賛成出来ません。</p> <p>もう少し希望が持てる考え方にして欲しいと思います。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
33	<p>自動車業界で深刻な問題となっている事柄に、若者の車離れがある。特に都市部においては他の移動方法の充実や、駐車場不足や維持費から考えると、免許は持っていてどうしても必要な場合にはレンタカーを借りたりすればいいことなどがあり、先日もニュース番組で報道されていた。また、非正規(低賃金)で働かざるを得ず車を購入する余裕がない層が今後も拡大するのではないか。</p> <p>以上から考えれば、特に都市部における自家用車の使用についての考慮が今回の需要推計にかけているのではないか。</p> <p>また、運転者の高齢化も重要なポイントではないかと考える。高齢者の交通事故の多さを考えると、国土交通省には公共交通の充実、歩行者・自転車を優先した道作りなど、車に依存しない交通政策を優先して推進していただきたい。</p>	<p>東京・神奈川・大阪の自動車保有台数モデルについては、65歳以上人口比率を説明変数に取り入れ、それ以外の地域とは異なる構造でモデルを構築していますが、若者の車離れなども含め、今後、モニタリングにより、その動向の把握に努めていくべきものと考えています。</p> <p>また、ご指摘の車に依存しない交通政策については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>
34	<p>将来人口の予測を中位で考えていると言う事は、将来の交通量も、中位で予測していると読み取れますが如何でしょうか。</p> <p>仮に、将来の交通量を中位で予測しているとすれば、つまり、半分の確率で交通量を少なく予測する事になると考えられます。それを元に計画された道路事業の半分は、容量が不足するなど中途半端な事業になる恐れがあるのではないかと思います。</p> <p>インフラ整備には多大の費用と期間が必要であり、一度、事業が始まると途中で変更することが容易でないため、そのようなリスクを含んだ推計値をもとに計画を立てて良いものか疑問があります。</p> <p>大は小を兼ねるではありませんが、作り直しなどを考えると、最初から十分なスペックを持った道路を作った方が、トータルでコストを下げる事が出来るのではないのでしょうか。</p> <p>以上の事から、将来人口の予測は中位ではなく高位を採用するべきと提案いたします。</p>	<p>今回の推計値は「BAUケース (Business as Usual: 今の状況が続くとした場合)」における1つのベースラインであるという認識が重要であると考えており、今回の推計を用いて政策立案を行う際には、そういった性格のものであることを認識することが肝要であると考えています。</p> <p>また、ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>
35	<p>近年の燃料価格高騰による交通への影響について “今後2～3年程度の間には燃料価格が安定するとして場合の影響を考慮することが適切であると考え”との記載があるが(以下 意見)</p> <p>上記について、現時点ですでに燃料価格高騰は終局をむかえ、既に原油価格は、高騰前のレベルまで低下し、ガソリン・軽油の末端価格も相当低下している。</p> <p>今後2～3年程度の間は渡って、燃料価格高騰の影響を考慮する必要はなく、燃料価格高騰は現時点までの特異事象として整理すべきではないか。</p>	<p>ご指摘のとおり、現時点の燃料価格は、相当低下してきていますが、価格高騰が終局をむかえたか否かも含め、今後の価格推移は不透明であると判断し、今後2～3年程度の間は価格が安定するとして場合の影響を考慮することとしました。また、将来の燃料価格がこの想定から、上下に大きく乖離することも考えられるため、その場合には、モニタリングにより対応すべきと考えています。なお、ご指摘も踏まえ、2020年については、燃料価格高騰の影響がないとした場合についても推計を行うよう、報告書に記載します。</p>
36	<p>出生率が下がって人口が減り交通需要が減るという議論になっていますが、日本が今後も国際競争力を維持していくという観点から、本格的に移民を受け入れていくことも十分想定されるため、単純に日本人の人口が減るから需要も減るといった結論にはしたくないでほしいです。</p>	<p>長期における我が国への移民による人口増等の社会構造の変化などの大きな変革を無理に取り込むことは避けています。今回の推計は、「BAUケース (Business as Usual: 今の状況が変わらない場合)」における一つのベースラインであるという認識が重要であり、今回の推計を用いて政策立案を行う際には、こういった性格のものであることを認識することが肝要であると考えます。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
37	<p>人が減少する事により、交通量が今までより下がる事は理解できますが、逆に、一人当たりの価値は上がるのではないかと考えております。</p> <p>評価手法の検討会に関する事かもしれませんが、賃金で評価すると今までとそれほど大きくは変わらないと思いますが、生産性・効率性が上がる事により、一人当たりが働く事による波及効果は今まで以上に大きくなると思います。</p> <p>直接的な価値だけを評価するのではなく、間接的なものも正に評価するべきと思います。データや資料が無いと言う理由だけで、地方の道路整備が切り捨てられるのは納得がいきません。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思っております。</p>
38	<p>P12 4(3)</p> <p>国土交通省に観光庁が発足され、国内観光客の増加も期待している。その中で、レジャートリップ減少の動向を反映したデータで回帰モデルを構築していくことは観光需要増大のシナリオと整合せず、過小評価にならないか。</p>	<p>観光・レジャー交通の増加に関しては、ご指摘のとおり将来的な増加も考えられるため、可処分時間の増加による観光・レジャー目的発生原単位の変化を反映可能なモデルも検討しました。しかしながら、過去の動向からそれ程大きな変化がないことも考えられるため、現況値を将来値に適用する考え方も提示し、複数の考え方で推計を行うこととしました。</p>
39	<p>P14 5.1</p> <p>人の交通に関しては、P7 3. 1(1)で都道府県別の地域別推計値を用いることにしているが、物の交通に関しては、品目別等の細分化は見られるが、地域別な傾向が示されていない。</p> <p>特に幹線物流に関しては、交通政策審議会の港湾政策のあり方をうけて、国土交通省港湾局ではスーパー中核港湾など機能に特化した港湾を指定などの物流に関する政策がなされているが、これらの地域と既存の港湾の物流取扱量、貨物車交通量の生成量の推計に地域的な偏りがでないか。</p>	<p>物流に関しては、そのメカニズムをモデル化するための知見やデータが十分でないこと等の課題もあるため、今回の推計作業の中では品目別の細分化についての予測を新たに追加してきたところです。しかしながら、ご指摘の地域的な偏り等について、今後、全国的な物流動向を更に把握した上で、基礎的な研究の進展等も踏まえた対応を検討していくべきと考えています。なお、今後、モニタリングにより、その動向の把握に努めていくべきものと考えています。</p>
40	<p>「道路の将来交通需要推計の考え方(案)」本文で示されている考え方について、下記3点の問題が見いだされましたので、それぞれについて別紙のとおり意見を申し述べます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道は自動車だけのものではない 2. 自動車需要を増加させる方向に偏って前提が置かれ、道路以外の交通手段との関係が評価されていない 3. 自動車交通がもたらす負の側面が無視されている <p>詳しくは別紙をご覧ください。</p> <p>今井博之『「クルマ社会と子どもたち」(その後):交通沈静化の海外の取り組み』、クルマ社会を問い直す会、2004年。 杉田聡『買物難民—もうひとつの高齢者問題—』、大月書店、2008年、ISBN 978-4-272-36062-8。 上岡直見『市民のための道路学』、緑風出版、2004年、ISBN 4-8461-0409-5。 柴田徳衛・中西啓之『クルマと道路の経済学』、大月書店、1999年、ISBN 4-272-14039-6。</p>	<p>—</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
41	<p>1. 道は自動車だけのものではない 本案は「道路の将来交通需要推計」としているが、不思議なことに自動車以外への配慮がほとんど為されていない。p.5「今回の交通需要推計の結果によっては、自動車交通量の变化に伴う道路空間の再配分による自転車・歩行者空間の確保など、幅広い道路政策の展開が期待される」以下でわずかに触れられてはいるが、果たしてこの部分ほどのように推計をするのか。 道は自動車だけが通るものではないのだが、この「需要予測」では自動車以外への考慮が全くされていない。 現状の日本の道路は歩行者や自転車利用者を排斥する構造になっているとの指摘も多くなされ、実際に生活道路での交通犯罪(交通事故)が主要国の中で際立って多くなっている(今井2004)が、このような問題が計画段階から考慮されていないのでは政策的欠陥と言えよう。 たとえば、本文では「女性や高齢者による自動車の利用増」を見込んでいるのに対し、高齢化に伴う歩行困難者や車椅子の増加といった配慮は微塵も見られない。また、環境にやさしく健康的な生活を志向する人が増え、自転車の利用も増加していると指摘されるが、自転車通行需要については基礎調査はおろかその検討すらされていない。 このような自動車優先思想から脱却し、少なくとも市街地や住宅地内およびそれに近接する道路については、まずは歩行者や自転車利用者を最優先にした交通需要推計をすることが肝要である。</p>	<p>今後、モニタリングにおいては、自転車・歩行者の利用動向等、質的变化も把握する必要があると考えており、また、その結果を道路施策の新たな展開に幅広く役立てられることを期待しています。 ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思います。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
42	<p>2. 自動車需要を増加させる方向に偏って前提が置かれ、道路以外の交通手段との関係が評価されていない</p> <p>今回、「高齢者や若者の活動」、「観光・レジャーの動向」、「ガソリン価格高騰が与える生活様式の変化」など、将来の交通需要に関わる「人」や「物」の動きの将来像について(p.2) 追加的な分析・検討を加えたとしているが、自動車交通ばかりに注目し、他の交通手段との関係がなおざりになっている。多くの交通需要者は移動する需要を満たせばよいのであり、後段で指摘する環境問題との兼ね合いもあるのだから、計画段階では道路のみに偏重するのではなく、総合的な交通計画を実施することが肝要であるが、本案は道路・自動車のみの分析に極度に偏っており、これでは「道路の将来交通需要」を見込む役割を十分に果たしているとは言えない。</p> <p>たとえば p.4「交通の質の変化について」の中で、「近年の交通動向」として「女性や高齢者による自動車の利用増」、「軽自動車の増加とこれに伴う使用状況の変化」、「貨物の高付加価値化や生産拠点の変化」などの「質的变化」が基となって交通量に影響が出ている」としているが、実際に増えているのは高齢化によりバスなど公共交通への需要であり、ところが路線バスなどへの予算措置の縮小など政策的要因も加わって需要を満たすだけの公共交通手段の供給がないためやむを得ず「マイカー」を運転し続けたり、それが不可能になると移動が困難になる高齢者が増えていると指摘される(杉田2008)。</p> <p>こうした背景に分析を加えないまま、道路需要を増加させるようなデータにだけ注目して「女性や高齢者による自動車の利用増」があると「自動車の生活必需品化」し「今後もこの傾向は続くことが予想される」と安易に結論づけてしまうようでは、この将来交通需要が生活者の幸せに資するとは到底思えない。</p>	<p>今回の交通需要推計は、自動車の交通量を対象としたものです。</p> <p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思えます。</p>
43	<p>3. 自動車交通がもたらす負の側面が無視されている</p> <p>p.2「2050年までにCO2を6割から8割削減する」というビジョンで描かれている姿とは必ずしも一致していない。今回の推計を用いて政策立案を行う際には、そういった性格のものであることを認識することが肝要である。」と明記されているが、地球温暖化(気候変動)はもとより、大気汚染、騒音、振動、および道路面積拡大によるヒートアイランドや緑地破壊など、自動車交通の増加は環境に深刻な悪影響を与えている。</p> <p>また、道路(自動車走行空間)の増加は自動車交通の増大をもたらすとも指摘されており(上岡2004)、現在需要だけを後追いで自動車走行空間を拡大させ続ければ一層の自動車交通の増加をもたらす悪循環に陥ることは、過去の例を分析しても明らかである(柴田他1999)が、本案ではそうした視点は全く認識されていない。この結果として前述の環境汚染は深刻化し、さらに道路上を歩く、または自転車等に乗車中の生活者が殺傷される、「交通事故」と呼ばれる交通犯罪の件数が高止まりしているのである。</p> <p>前段で指摘したように、本案では専ら自動車交通量についての分析をしているが、自動車もたらす環境負荷や交通犯罪といった負の経済に関する要素を全く見込まないなら片手落ちの「道路経済」予測であり、自動車もたらす負の経済をしっかりと分析・検討することを強く求める。</p>	<p>ご指摘については、今後の行政の推進にあたって参考とされるよう、報告書において記述し、要請していきたいと思えます。</p>
44	<p>1. 応募期間が1週間とは少なすぎます。せめて2ヶ月ぐらいをとらないと。一般の人は私を含めて毎日公示ニュースを見ていません。指定の期間をすぎましたが採り上げてください。</p>	<p>ご指摘の内容を真摯に受けとめたいと思えます。</p>

No.	ご意見・ご提案	「道路の将来交通需要推計に関する検討会」の考え方
45	<p>2. 需要推計 長期といってもせめて数年先までのマクロな見通しを示して、3・4年毎にその見通しを、GDP、燃費の変動をいれて修正してゆけばいい。10年先を予測することにこだわることはないし必要はないでしょう。条件の変化があるから正確にそういう数字を出すことは出来ないと思います。</p>	<p>道路の将来交通需要は、道路計画におけるネットワーク・構造規格の決定、有料道路の償還計画の策定、B/Cなどを用いた個別事業評価や環境アセスメントの実施等に活用されています。これらの検討にあたっては、20～30年後の将来の交通量を用いる必要があるため、長期の推計が求められています。 また、交通需要推計については、これまで概ね5年ごとに見直してきているとともに、今後はモニタリングを実施し、必要に応じて、今回の推計結果が、その時点で有効であるか否かの評価を行うと共に、必要と判断されれば見直しを行うべきであると考えています。</p>
46	<p>3. 不思議なことに日本では経済評価(B/C分析)ナシに道路への投資が横行しています。公共事業で税金を使うから、その効果に納得の行く合理性が示されるべきです。そういう経済的なチェックが今の道路行政にはない。(国交省マニュアルはあるけど内容は国際的な評価方法から見ると劣っています。途上国融資案件にどのようにB/C分析が使われていたかみていません。)そのB/C計算に長期予測は不可欠ですが、国際機関の審査ではソナナ程度で伸ビルカ、減少スルカという範囲に入っていればOKです。</p>	<p>現在、我が国の道路事業については、費用便益分析を実施することが制度化され、国土交通省道路局及び都市・地域整備局発出の「通達」による「費用便益分析マニュアル」において、①走行時間短縮便益、②走行費用減少便益、③交通事故減少便益の3つの便益を計測し、B/Cを算出することになっています。</p>
47	<p>4. 予測の使い方。 道路投資の合理性、効果があるかどうか、を問うべきです。そのために費用便益(B/C)分析へ需要予測がどう絡んでゆくかを考えてください。費用便益分析が評価のすべてではないと多くの技術屋さんは軽蔑をしますがその手法が不完全であっても、ほかに良い評価手法を開発しきれていないのが現実と思っています。日本も政府ODA融資では道路案件にB/C分析値を示すことが大きな条件になっている筈です。しかし国内では放漫投資でしょう。 需要予測を何に使うか、具体的に考えてください。その中に忘れられている経済分析や、ほかの分析との関連も考えてください。</p>	<p>現在、我が国の道路事業については、費用便益分析を実施することが制度化され、国土交通省道路局及び都市・地域整備局発出の「通達」による「費用便益分析マニュアル」において、①走行時間短縮便益、②走行費用減少便益、③交通事故減少便益の3つの便益を計測し、B/Cを算出することになっており、この便益算出に推計された交通量を利用しています。 道路の将来交通需要は、道路計画におけるネットワーク・構造規格の決定、有料道路の償還計画の策定、B/Cなどを用いた個別事業評価や環境アセスメントの実施等に活用されています。</p>