

第2回 将来交通量予測のあり方に関する検討委員会

日 時：平成15年4月30日（水）17：00～19：00

場 所：国土交通省第3号館4階特別会議室

委員長 太田勝敏 東洋大学国際地域学部教授
委 員 浅子和美 一橋大学経済研究所教授
委 員 石田東生 筑波大学社会工学系教授
委 員 森杉壽芳 東北大学大学院情報科学研究科教授

は出席した委員
敬称略・五十音順

< 民営化委員会第三者調査の指摘事項等に対応した試算について >

（ゾーン間のOD交通量の変化について）

- ・ 約140万のOD交通量のうち変化量が大きいものがいくつかあるが、大部分は変化量が小さく、平均して3台/日程度になる、ということを明記して、誤解が生じないようにしておく必要がある。

（評価システム（B/C等）について）

- ・ 費用便益比については、費用の構成要素を説明した上で、それに影響するような交通量の変化がなかった、ということも明記しておくこと。
- ・ 便益の試算では、整備有り、整備無しそれぞれで比較すると1%程度の差だが、差を取るとその値が小さいために、このケースでは3%の差が出た。少し大きめに思われる。また、もう1つくらい例があった方がよい。

（全国乗用車保有率モデルについて）

- ・ 変数を増やすことにより、説明力は上がるが、その変数が不安定な要素を持っている場合「予測の危険」が高まることに留意が必要である。

< 将来交通需要推計モデルに関する検討について >

（試算ケースの表について）

- ・ 高位推計値、低位推計値の人口とGDPの具体的な数値を明記しておくこと。

（過去の道路整備五箇年計画における人口、GDP、将来交通需要推計値について）

- ・ 各計画で予測対象期間が異なるため、単純に比較できない。各計画について、特定の年度の比較だけでなく、その先や途中の年度も示すこと。
- ・ 政府のGDP見通しは実測値と比べると一貫して高い値になっている。道路だけに限らないが、高めのGDP見通しを用いた推計結果によって、高めに出ていると結果として非難されるのは道路局である。なぜこのGDP予測値を用いたかなどの見解を示す必要があるのではないか。

(誤差要因の分析について)

- ・ 新しいモデルでは、機関分担モデルを入れるなど、構造的な変化を捉える可能性が出てきている。19ページの終わりには、12次五計モデルと比較して新しいモデルでは改善してきている点を明記しておくべきである。

< 民営化委員会第三者調査への対応について >

- ・ 全国を対象としたマクロな自動車走行台キロの推計値は当面今の推計値を用いることは問題ない。ただし、推計モデルは引き続き改良していくべきである。
- ・ 個別路線の交通量推計については、推計作業を行うそれぞれの整備局や事務所において、必要に応じ、地域として検討すべきことを組み込む必要があるが、全国を対象としたマクロな自動車走行台キロの推計値は、そのときの基本となるものとして十分使えるものである。

< 外生変数である人口やGDPについて >

- ・ 外生変数であるGDPの将来値が高めに出る傾向があるが、道路整備のための交通需要予測におけるこの傾向への対応などについて、今後この委員会で引き続き議論していきたい。
- ・ 前提条件と結果をワンセットで示してシナリオを明らかにする等の対応が考えられる。
- ・ 予測結果を用いて意志決定するときには、リスク分析を行い、自己責任の下で判断する必要がある。