

5. 施策についての検討の枠組みの選択

本手引きでは、交通戦略で検討される全ての施策を網羅的に解説するのではなく、それらの施策のうち地方公共団体のニーズが高い施策（LRTの導入・延伸、路線バスの新設・再編、コミュニティバスの導入、MM、都市計画道路の見直し）を対象に、施策の検討場面に対応した施策検討の手順・手法の考え方について述べる。

なお、施策検討の手順・手法ごとの長所と短所について表 5-1 に整理している。複数の選択肢の中から、地域特性・課題・期待する調査成果に適した手順・手法を選択されることを想定している。

(1)LRTの新規導入・延伸の検討

① 駅勢圏を設定した簡易な検討手法

既存路線の延伸・新駅設置を概略検討する場合に、既存路線の駅別の駅勢圏人口と利用者数より利用率を設定し、駅勢圏人口に利用率を乗じて利用者数を算定する検討手法である。

② 公共交通利用実績データを用いた検討手法

公共交通事業者から利用実績データが入手できる場合に活用できる手法であり、既存路線の利用者数に他手段からの転換利用者数を上乘せする検討手法である。追加的に、公共交通利用実績データを入手することにより様々な現況分析が可能となる。LRTが対象地域に存在しない場合には、選好意識調査を活用することも考えられる。

③ 特定目的PT調査（特定地域限定型）を実施する方法

LRTの新規導入・延伸等による影響範囲が限定されると想定される場合に、その影響範囲に対してPT調査を実施して検討する方法である。施策導入による影響が都市や都市圏に広域に広がる場合は、都市圏PT調査を活用する必要がある。また、必要に応じて公共交通利用実績データを用いることも考えられる。新たな交通手段が対象地域に増えると想定される場合には、選好意識調査を活用することも考えられる。

ただし、LRTの新規導入・延伸等による影響範囲が都市や都市圏など広域になる場合には、都市圏PT調査を活用して検討する。ただし、前回の調査から10年程度以上経過している場合には、新たに都市圏PT調査を行うことが望ましい。

④ 特定目的PT調査（全域小サンプル型）を実施する方法

LRTの新規導入・延伸等の概略的な検討を行う場合に、都市や都市圏を対象に粗ゾーン¹レベルの精度を担保する小サンプルのPT調査を実施して、検討する方法である。詳細な検討を行う場合には、施策の影響範囲が特定可能ならば特定目的PT調査（特定地域限定型）、施策の影響範囲が都市圏全域に広がるならば都市圏PT調査を実施することが望ましい。新たな交通手段が対象地域に増えると想定される場合には、選好意識調査を活用することも考えられる。

※本手引きで検討できるLRTの新規導入については、あくまでも概略検討に留まるものである。軌

¹粗ゾーン：Bゾーンレベルの大きさのゾーンを想定。Bゾーンとは、道路交通センサスで通常使われているものであり、概ね市町村を数個に分割した大きさである。例えば、佐賀都市圏（H11 新都市OD実施）では、1ゾーン当たり、人口1.4万人、24.4km²である。

道法に基づいて特許申請を行う際には、運賃設定を伴う事業採算性の検討が必要であり、駅間ODなどの将来需要予測を行う必要があるが、本手引きで提案する手法はそのようなレベルの精度を担保できないことに留意すべきである。

(2) 路線バスの新規導入・再編

①公共交通利用実績データを用いた検討手法

公共交通事業者から利用実績データが入手可能な場合に活用できる手法であり、既存路線の利用者数に他手段からの転換利用者数を上乘せする検討手法である。なお、公共交通利用実績データを入手することにより様々な現況分析が可能となる。

②特定目的P T調査（特定地域限定型）を実施する方法

路線バスの新規導入・再編による影響範囲が限定されると想定される場合に、その影響範囲に対してP T調査を実施して検討する方法である。施策導入による影響が都市や都市圏に広域になる場合は、都市圏P T調査を活用する必要がある。また、必要に応じて公共交通利用実績データを用いることも考えられる。ただし、新たな交通手段が対象地域に増えると想定される場合には、選好意識調査を活用することも考えられる。

なお、路線バスの新規導入・再編による影響が都市や都市圏に広域に広がる場合には、都市圏P T調査を活用して検討する。前回の調査から10年程度以上経過している場合には、新たに都市圏P T調査を行うことが望ましい。

③特定目的P T調査（全域小サンプル型）を実施する方法

路線バスの新規導入・再編の概略的な検討を行う場合に、都市や都市圏を対象に粗ゾーンレベルの精度を担保する小サンプルのP T調査を実施して検討する方法である。詳細な検討を行う場合には、施策の影響範囲が特定可能ならば特定目的P T調査（特定地域限定型）、施策の影響範囲が都市圏全域に広がるならば都市圏P T調査を実施することが望ましい。

(3) コミュニティバスの導入

①日常交通の実態調査・選好意識調査を実施する方法

日常交通の実態調査とコミュニティバスが運行した際の利用意向を把握する選好意識調査を実施して検討する方法である。コミュニティバスの試行実験と併せて行われることが多い。コミュニティバスは、対象地域が狭い・バス停間が短いことなども多いことから、P T調査で利用されるゾーンの大きさでは分析が難しい。そのため、既存のP T調査がある場合においても、日常交通の実態調査・選好意識調査を実施して検討することが望ましい。

(4) モビリティ・マネジメントの対象地区の選定および実施

①特定目的P T調査（特定地域限定型・全域小サンプル型）を実施する方法

特定目的P T調査を実施し、その付帯としてMMに関する設問を追加して調査し、フィージビリティスタディおよび本格実施時の対象地区を検討する方法である。必要に応じて、地域、検討ゾーンレベル等を設定し、サンプルを設定する。その場合、都市圏全体を対象として調査することも考えられる。

(5)都市計画道路の見直し

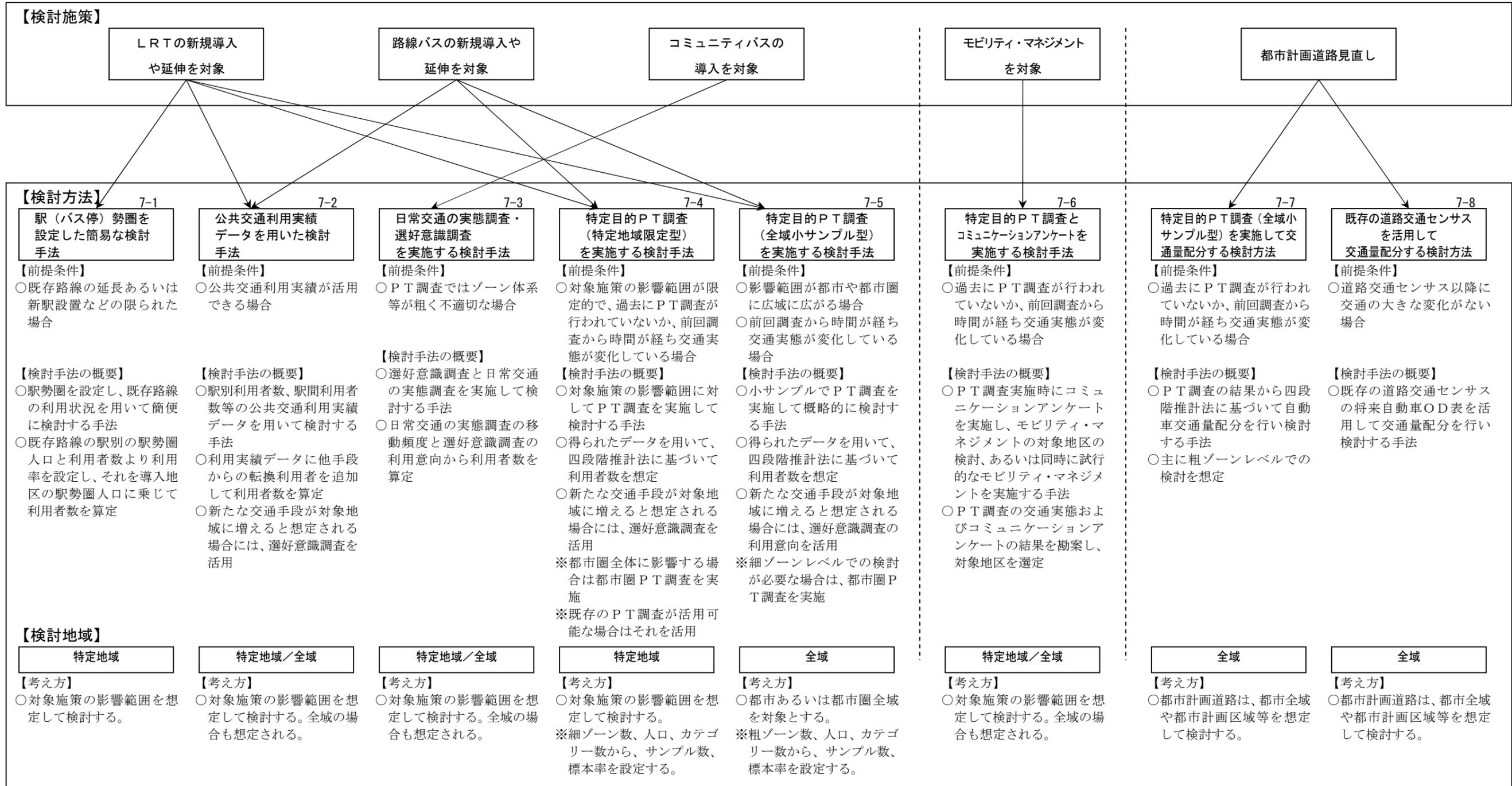
①特定目的P T調査（全域小サンプル型）を実施する方法

交通量配分を行うために、道路交通センサスと同程度の粗ゾーンレベルのOD表を得るP T調査である。比較的細かい道路を検討する場合など、粗ゾーンレベルでは評価が難しい場合には、精度に留意しつつ必要な程度ゾーン分割を行った上で、交通量配分を行うことが考えられる。交通量配分の精度の検証に当たっては、現況交通量配分結果と最新の断面交通量観測結果と比較により現況再現性を確認することが考えられる。既存調査の観測地点が少ない、観測時点が古い場合は新たに断面交通量を観測することも考えられる。

なお、特定目的P T調査により地域の交通機関分担が把握できることから、交通機関分担に関連づけた分析を行うことも可能である。

②道路交通センサスを活用する方法

既存の道路交通センサスで設定された将来自動車ODを活用して交通量配分を行い、検討する方法である。なお、道路交通センサスは、Bゾーン（粗ゾーンレベル）が対象であることから、比較的細かい道路を検討する場合など、Bゾーンでは評価が難しい場合には、精度に留意しつつ必要な程度ゾーン分割を行った上で、交通量配分を行うことが考えられる。交通量配分の精度の検証に当たっては、現況交通量配分結果と最新の断面交通量観測結果と比較により現況再現性を確認することが考えられる。既存調査の観測地点が少ない場合は新たに断面交通量を観測することも考えられる。



9 評価指標等によるモニタリング

全市レベルの分担率
を把握するPT調査
を実施する検討手法

【検討方法の概要】
○500世帯程度のサンプル数
で全市の分担率を把握す
る

特定目的PT調査を
実施する検討手法

【検討方法の概要】
○特定地域限定型調査のデー
タを集計し、手段別分担率、拠点
間所要時間等を把握する

既存の都市圏PT調
査データを用いた
検討手法

【検討方法の概要】
○既存のPT調査の集計、あ
るいは交通量配分等を活
用して把握する

図 5-1 想定される場面と検討方法

表 5-1 検討手法の長所と短所(1/2)

検討方法	長所	短所
7-1 駅(バス停) 勢圏を設定した簡易な検討手法	<ul style="list-style-type: none"> ○概略検討に適している ○簡易な手法であり、検討費用が比較的安い 	<ul style="list-style-type: none"> ○既存路線が存在し、その利用実績データを活用できる場合のみで分析可能であり、活用場面が限定的
7-2 公共交通利用者実績データを用いた検討手法	<ul style="list-style-type: none"> ○概略検討に適している ○駅間もしくはバス停間などの利用実績データを取得できるため、分析の基となるデータの精度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通事業者よりデータを入手できる場合のみ分析可能 ○公共交通データだけでは、他の交通機関への影響を分析するには不十分
7-3 日常交通の実態調査・選好意識調査を実施する検討手法	<ul style="list-style-type: none"> ○概略検討に適している ○調査を行うことで、以下の長所もある <ul style="list-style-type: none"> ・PT調査では、捕捉が困難なゾーン内での交通行動を捉えることができる ・調査を行うことで、個人の特定の日の外出の有無に関係なく、普段の交通行動を取得できる ○調査費用が比較的低い ○試行実験を伴う場合には、以下の長所もある <ul style="list-style-type: none"> ・試行実験時のバス停間利用実績データを取得できるため、実績に基づく分析が可能となる ・試行実験時の乗車経験に基づく利用意向データが取得できるので、より精度の高い利用意向データに基づいて分析が可能となる ・PT調査では、捉えきれないようなゾーン内での交通行動を捉えることができる ・調査を行うことで、個人のある一日の外出の有無に関係なく、普段の交通行動を取得できる 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通のみのデータ入手に限られるため、他の交通機関への影響を分析することができない ○公共交通のみのデータ入手に限られるため、他の交通機関への影響を分析することができない ○試行実験を行うため、調査費用が大きい
7-4 特定目的PT調査(特定地域限定型)を実施する検討手法	<ul style="list-style-type: none"> ○詳細検討に適している ○特定地域で調査を行うことで、以下の長所もある <ul style="list-style-type: none"> ・細ゾーンレベルでのゾーン別発生交通量が取得できる ・細ゾーンレベルでの四段階推計法に基づいた検討が可能 ・全ての交通機関について調査しているので、他の交通機関への影響を評価できる ・調査を行うことで、個人のある1日の交通行動を取得できる 	<ul style="list-style-type: none"> ○調査地域のみの交通実態の把握に限定される
7-5 特定目的PT調査(全域小サンプル型)を実施する検討手法	<ul style="list-style-type: none"> ○概略検討のみ可能 ○調査を行うことで以下のことが可能 <ul style="list-style-type: none"> ・個人のある1日の交通行動を取得することができる ・粗ゾーンレベルでのゾーン間自動車OD表が取得できる ・粗ゾーンレベルでの四段階推計法に基づいた検討が可能 ・全ての交通機関について調査しているので、他の交通機関への影響を評価できる ・都市圏PT調査と比較して標本率が低いため、調査費用が比較的低い 	<ul style="list-style-type: none"> ○粗ゾーン間レベルでの交通実態を用いて分析するので、データの精度が低い

表 5-2 検討手法の長所と短所(2/2)

検討方法	長所	短所
7-6 特定目的PT調査と コミュニケーション アンケートを実施す る検討手法	○実際にモビリティ・マネジメントを実施することにより、本格実施時の対象地区選定をするだけでなく、モビリティ・マネジメント自体の試行的な実施にもなる	
7-7 特定目的PT調査(全 域小サンプル型)を実 施して交通量配分す る検討手法	○概略検討に適している ○調査を行うことで、以下の長所もある ・個人のある1日の交通行動を取得することができる ・粗ゾーンレベルでのゾーン間自動車OD表が取得できる ・粗ゾーンレベルでの四段階推計法に基づいた検討が可能 ・全ての交通機関について調査しているので、他の交通機関への影響を評価できる ○標本率が低いため、比較的調査費が安い	○粗ゾーン間レベルでのゾーン間自動車OD表を用いて分析するので、データの精度が低い
7-8 既存の道路交通セン サスを活用して交通 量配分する検討手法	○概略検討に適している ○既存の将来OD表を用いて交通量配分を行うため、作業工程が簡略化できる。(将来OD表を推計する行程を省略できる)	