

1 調査名称：平成 21 年度 京阪神都市圏交通計画調査

2 調査主体：京阪神都市圏交通計画協議会

3 調査圏域：京阪神都市圏

4 調査期間：平成 21 年度

5 調査概要：

京阪神都市圏では、昭和 45 年以来、10 年間隔で 4 回のパーソントリップ調査（以下、P T 調査）を実施し、P T 調査の 5 年後の中間年次に昭和 50 年以来、4 回の物資流動調査等を実施し、総合的な交通体系のあり方について検討を行ってきた。平成 22 年には第 5 回の京阪神都市圏 P T 調査の実施が予定されている。

近年、京阪神都市圏を取り巻く経済社会情勢が大きく変化する中、都市交通に対する要請も多様化してきており、総合都市交通体系調査においても、これらの変化へ柔軟に対応していくことが求められている。また、財政的制約が厳しさを増すなか、効率的な調査の実施が重要な課題となってきた。

そのため、京阪神都市圏交通計画協議会では、これらの課題への対応を含めて、第 5 回 P T 調査の実施に向けた企画を実施するものとした。

平成 21 年度調査では、平成 20 年度に引き続いて、①事前調査の企画・実施、②付帯調査の検討、③調査体系の詳細検討、④P T 調査データの活用策の検討、⑤P T 調査の広報の企画・作成、⑥学識者会議等の運営を行った。

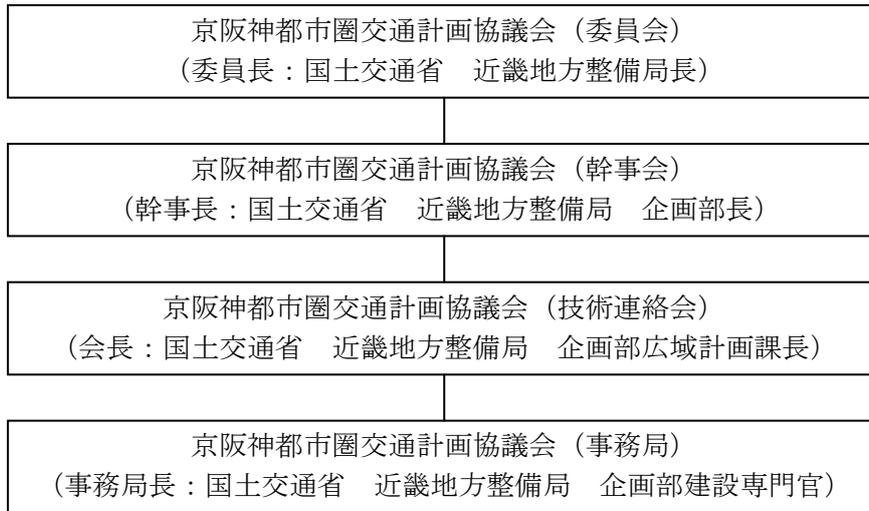
I 調査概要

1 調査名： 京阪神都市圏交通計画調査

2 報告書目次

- I. 調査の全体構成
 - 1. 調査の背景と目的
 - 2. 調査の全体構成
 - 3. 調査の検討項目
- II. 事前調査の企画・実施
 - 1. 事前調査の企画
 - 2. 事前調査の実施
 - 3. 事前調査結果の整理・分析
- III. 付帯調査の検討
 - 1. 付帯・補完調査の検討項目
 - 2. 付帯調査に関する検討
 - 3. 補完調査に関する検討
- IV. 調査体系の詳細検討
 - 1. 本体調査の詳細検討
 - 2. 平成 22 年度実施計画書の作成
- V. P T 調査データ活用方策の検討
 - 1. P T 調査データ活用方策の検討
 - 2. P T 調査データの民間提供に関する法令検討
- VI. P T 調査の広報の企画・作成
 - 1. パンフレット、ポスター、ホームページ等の企画・作成
 - 2. 交通計画講演会の開催
- VII. 学識者会議等の運営
 - 1. 京阪神都市圏交通計画協議会幹事会の運営
 - 2. 学識者会議の運営

3 調査体制



(平成22年3月)

4 委員会名簿等

構成機関

- ・滋賀県
- ・京都府
- ・大阪府
- ・兵庫県
- ・奈良県
- ・和歌山県
- ・京都市
- ・大阪市
- ・堺市
- ・神戸市
- ・国土交通省
- ・西日本高速道路（株）
- ・阪神高速道路（株）
- ・（独）都市再生機構
- ・スルッとKANSAI協議会
- ・関西鉄道協会
- ・近畿バス団体協議会

II 調査成果

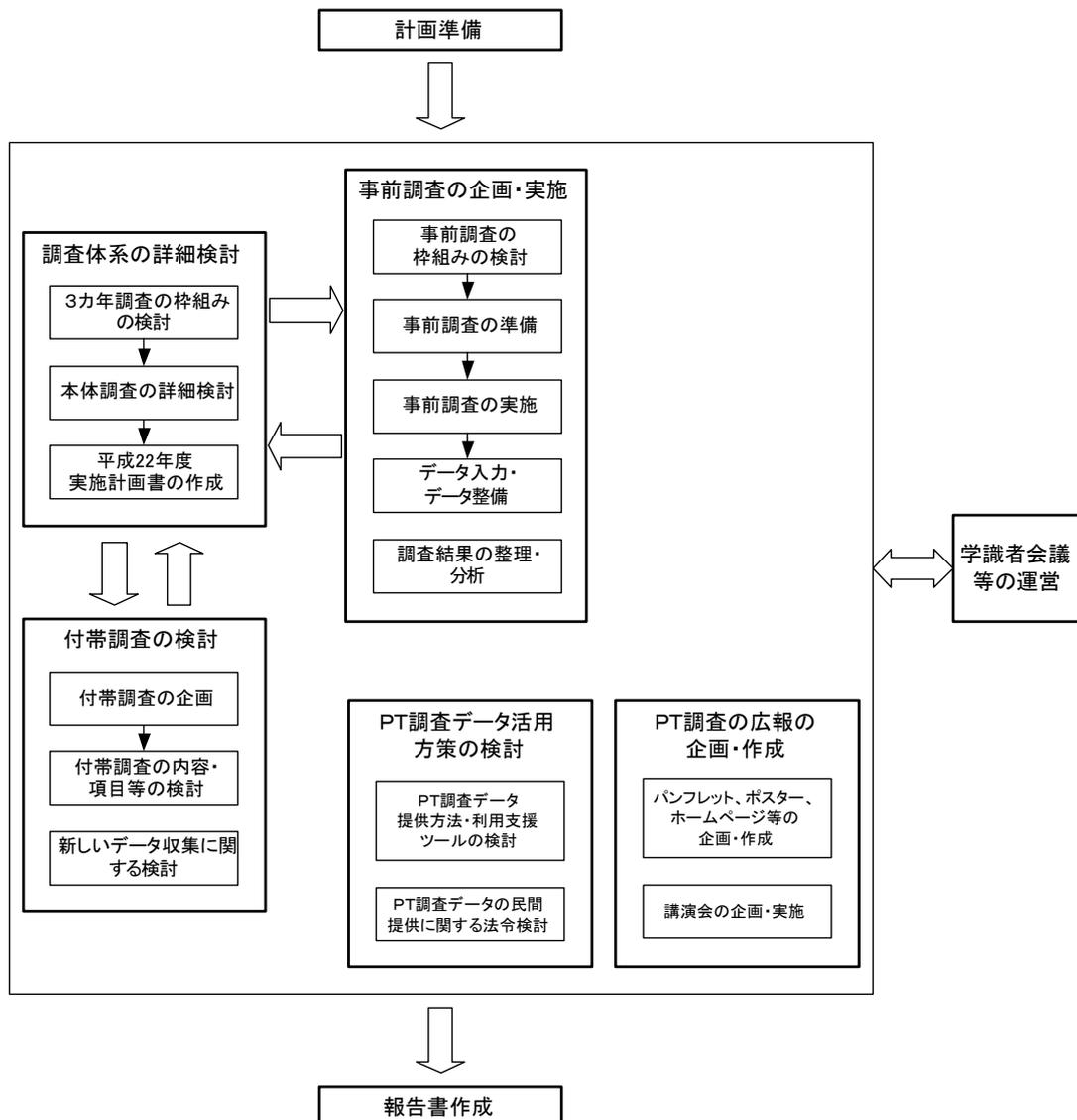
1 調査目的

平成 22 年に第 5 回の京阪神都市圏 P T 調査の実施が予定されている状況下、近年の京阪神都市圏を取り巻く経済社会情勢が大きく変化しており、都市交通に対する要請も多様化してきている。総合都市交通体系調査においては、これらの変化へ柔軟に対応していくことが求められている。また、財政的制約が厳しさを増すなか、効率的な調査の実施が重要な課題となってきた。

そのため、京阪神都市圏交通計画協議会では、これらの課題への対応を含めて、第 5 回 P T 調査の実施に向けた企画を実施するものとした。

平成 21 年度調査では、平成 20 年度に引き続いて、①事前調査の企画・実施、②付帯調査の検討、③調査体系の詳細検討、④ P T 調査データの活用策の検討、⑤ P T 調査の広報の企画・作成、⑥学識者会議等の運営を行った。

2 調査フロー



3 調査圏域図

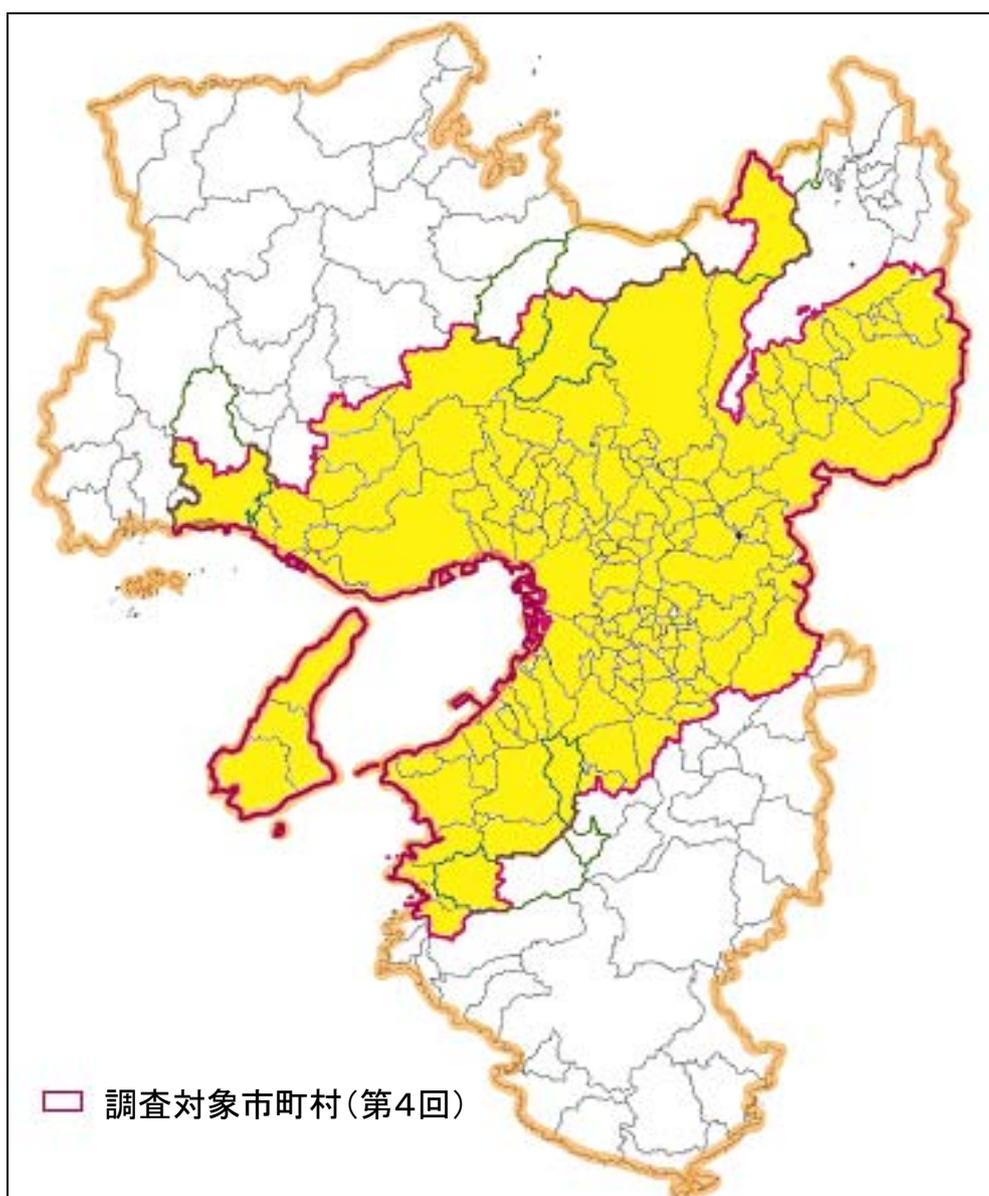


図 調査圏域図

4 調査成果

(1) 事前調査の企画と実施

① 事前調査の企画

- 事前調査を以下の目的で実施することとし、都市圏合計で約2万3千世帯を対象とした。
- 訪問配布・回収方式から郵送配布・郵送+WEB回収方式への変更にもなう調査票回収率の把握
 - 抽出データの相違（住民基本台帳データ、市販住所データ）による回収・回答状況の把握
 - 調査票の相違による回収状況・回答状況の把握
 - オープン型WEB調査の回収状況の把握
 - 回答者属性、設問別回答率、トリップ記入数、有効調査票率の把握
 - データ整備手法の確認

表 調査実施期間

調査票発送	平成21年11月7日（土）・11月8日（日）
調査対象日（平日調査）	平成21年11月11日（水）
調査対象日（休日調査）	平成21年11月15日（日）
調査票返送期限	平成21年11月27日（金）

注) 和歌山市の対象世帯のうち、後述の活動型調査票と簡易型調査票の比較対象とした世帯については、2週間遅れの工程で調査を実施した。

- 調査票は、以下の3案を設計した。

調査票案1	活動型：移動の目的を滞在場所の「活動の目的」として設問する調査票
調査票案2	移動型：従来どおり「移動の目的」を設問する調査票（調査票案1との比較検証）
調査票案3	簡易型：道路交通センサスの簡易版調査票に対応した調査票（調査票案1との比較検証）

表 調査票案の相違点

	案1：活動型	案2：移動型	案3：簡易型
世帯票	共通		保有する自動車に関する設問「初度登録年月」、「使用燃料」、「走行距離メーター（調査日の走行前）」を削除
個人票	滞在場所における「活動の目的」を記入	従来調査と同じく、行った場所への「移動の目的」を記入	（活動の目的について案1と同じ） トリップの詳細について、「同乗者の乗降の有無、同乗前後の利用手段」、「走行距離」、「ETCの利用」を削除

表 調査票ごとの配布世帯数

府縣市	対象市区町村	住民基本台帳	市販住所データ			計
		活動型調査票	活動型調査票	移動型調査票	簡易型調査票	
滋賀県	大津市、栗東市、高島市	各 700 世帯	—	—	—	2,100 世帯
京都府	京田辺市、木津川市	各 500 世帯	各 500 世帯	各 500 世帯	—	3,000 世帯
大阪府	吹田市、門真市、松原市	各 700 世帯	—	—	—	2,100 世帯
兵庫県	西宮市、芦屋市、稲美町	各 700 世帯	—	—	—	2,100 世帯
奈良県	奈良市	1,000 世帯	—	—	—	3,000 世帯
	香芝市	1,000 世帯	500 世帯	500 世帯	—	
和歌山県	和歌山市	700 世帯	500 世帯	—	500 世帯	2,400 世帯
	紀美野町	—	700 世帯	—	—	
京都市	全域	2,100 世帯	—	—	—	2,100 世帯
大阪市	此花区、西成区、鶴見区、北区	各 525 世帯	—	—	—	2,100 世帯
堺市	堺区、中区、西区	各 700 世帯	—	—	—	2,100 世帯
神戸市	長田区、中央区、西区	各 700 世帯	—	—	—	2,100 世帯
合計		18,400 世帯	2,700 世帯	1,500 世帯	500 世帯	23,100 世帯

○郵送調査による手書きの記入や返送等をインターネットを通じて行うことで、回答者の負担軽減を図るとともに、回答しやすい画面設計、機能設計を行うことによる回収率の向上をめざして、WEB 調査を実施した。

表 WEB 調査の設計方針とシステムの構成

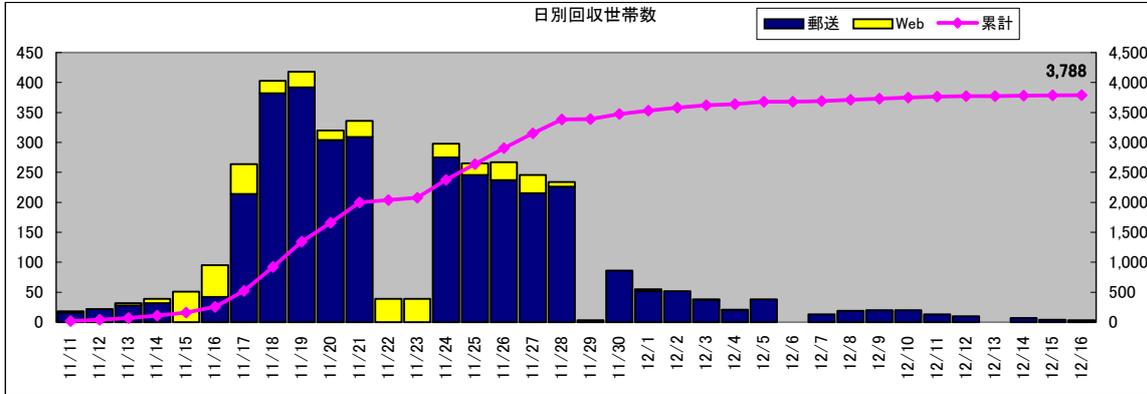
WEB 調査の設計方針	<ul style="list-style-type: none"> ● WEB 調査用の画面は、郵送調査票を受け取った回答者が、インターネット上で調査票をイメージしながら回答可能な調査票イメージ画面と、フォーム入力による WEB 調査画面の 2 種類を作成した。 ● 調査票イメージ画面は、Adobe Reader などでは回答可能な世帯票、個人票（平日、休日）を作成した。 ● WEB 調査画面は、ブラウザ上で回答可能な世帯票、個人票、トリップ票（平日、休日）を作成した。
調査票イメージ画面の設計	<ul style="list-style-type: none"> ● 調査票イメージ画面は、ログイン ID をファイル名に付与し、1 ファイルで世帯票と個人票（平日・休日）が回答可能なように設計を行った。 ● 回答者の負担を軽減するため、選択項目については回答欄をクリックすることで一覧表を表示するようにした。
WEB 調査画面の設計	<ul style="list-style-type: none"> ● ブラウザ上のフォームに記入し、保存ボタンをクリックすることで、データベースに回答結果を蓄積するシステムを構築した。 ● 世帯票で世帯人数を入力した後に管理画面を設けることで、家族の回答状況を把握できるようにした。 ● 勤務先や通学先等の基本属性の入力画面や平日・休日の移動の入力においては、郵便番号検索や地図検索、乗り換え検索の機能を設けることにより回答しやすい設計とした。

② 事前調査の実施

○調査票の回収結果は以下のとおりである。

- 回収率は16.4%（郵送回収率：14.4%、WEB回収率：2.1%）
- WEBの全回答に占める割合は12%（=2.1/16.4）であった。

<回収状況(郵送+WEB)> 11/7(土),11/8(日)発送(和歌山 11/20) 11/11-15調査日(和歌山 11/25-29) 11/27締切(和歌山 12/11)



(最新引取日)	(回収世帯数)					計	(回収率)					計	(発送世帯数)					計
	住基	民間		種別不明	計		住基	民間		計	住基		民間		計			
	活動	従来	簡易				活動	従来	簡易		活動		従来	簡易				
合計	2,909	478	266	92	43	3,788	15.8%	17.7%	17.7%	18.4%	16.4%	18,400	2,700	1,500	500	23,100		
調査票種類別	3,387		266	92		3,788	16.1%		17.7%	18.4%	16.4%	21,100		1,500	500	23,100		
抽出元別	2,909		836			3,788	15.8%		17.8%		16.4%	18,400		4,700		23,100		
01滋賀県	12/16	393			4	397	18.7%				18.9%	2,100				2,100		
02京都府	12/16	163	165	178		506	16.3%	16.5%	17.8%		17.1%	1,000	1,000	1,000		3,000		
03大阪府	12/16	316			2	318	15.0%				15.1%	2,100				2,100		
04兵庫県	12/16	384			7	391	18.3%				18.6%	2,100				2,100		
05奈良県	12/16	274	68	88		430	13.7%	13.6%	17.6%		14.4%	2,000	500	500		3,000		
06和歌山県	12/16	112	245		92	452	16.0%	20.4%		18.4%	18.8%	700	1,200		500	2,400		
07京都市	12/16	335			3	338	16.0%				16.1%	2,100				2,100		
08大阪市	12/16	317			4	321	15.1%				15.3%	2,100				2,100		
09堺市	12/16	279			3	282	13.3%				13.4%	2,100				2,100		
10神戸市	12/16	336			6	342	16.0%				16.3%	2,100				2,100		

図 回収状況 (郵送+WEB)

○電話問合せ状況は以下のとおりである。

- 府縣市へは合計211件、実施本部へは343件の電話問合せがあった。実施本部への問合せ状況では、11月9日(月)から電話問合せがあり、平日の調査日である11月11日(水)前後に問合せが集中した。

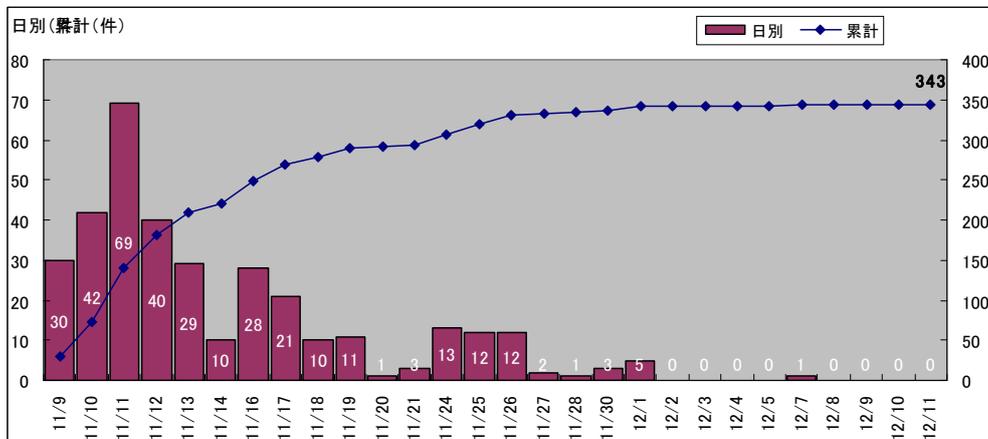


図 電話問合せ状況 (実施本部宛)

③ 事前調査結果の整理・分析

<p>郵送調査への変更にもなう回収状況・回答状況の変化に関する分析</p>	<p>〔回収状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回収率は 16.4%で、同様に郵送方式で実施された東京都市圏や全国 P T 調査（事前調査）の実績と比較すると若干低い水準となっている。 ・上記事例については、督促状の送付を行っているという条件が異なるが、本調査に向けては、調査票の改善、積極的な P R 等、回収率向上に向けた工夫を行う必要がある。 ・また、回収サンプルの年齢構成は、郵送調査については、高齢層に偏る傾向が確認された。このため、年齢層の偏りを是正するため、若年層の回答が多い W E B 調査のサンプルを多く収集する工夫が必要である。 <p>〔項目別回答状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郵送調査への変更にもかかわらず、拡大に必要な性・年齢・現住所の記入率は 95%以上と高い水準で記入されていることが確認された。また、トリップの主要項目である、訪問先の住所・目的・時刻についても、回答率は 80%以上であった。 ・一方で、主要項目である利用交通手段の回答率は、約 65%と低い結果となっていた。これは、調査票の分かりづらさが一因となっていると考えられることより、回答率を高めるための調査票・記入例の改善が必要である。 <p>〔トリップ特性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トリップ数の頻度分布や、目的構成・代表交通手段構成については、過年度の調査結果と比較したところ、著しい相違等は確認されなかった。 ・しかしながら、トリップ数が 1 のサンプルが約 10%程度存在しており、これらのサンプルには、帰宅時の行動を記入し忘れていたサンプルが多く存在しているものと考えられるため、本調査時には、できるだけ帰宅目的の記入漏れを防ぐよう、調査票の見直しが必要である。
<p>市販住所データからの抽出サンプルに関する分析</p>	<p>〔回収状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回収したサンプルの年齢構成は、市販住所データからの抽出サンプルの方が、住民基本台帳からの抽出サンプルよりも高齢者の割合が高いことが確認された。これは、若年世代では、表札を出していないなかったり、電話帳に記載していない世帯が比較的多く、市販データに記載されている世帯が、若干、高齢世帯に偏っているためと推察される。 ・このため、市販住所データを使用する際には、年齢層の偏りを是正するため、若年層の回答が多い W E B 回答の積極的な P R を行うことが必要である。 <p>〔トリップ特性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生成原単位や、目的構成、代表交通手段構成については、住民基本台帳からの抽出サンプルと、市販住所データからの抽出サンプルに大きな差異はみられなかった。
<p>目的設問方法の変更に関する分析</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・回収したサンプルの生成原単位、目的構成、代表交通手段構成は、いずれの調査票を用いたサンプルでも大きな差は生じていないことから、目的の設問方法変更は、調査結果に大きな影響は及ぼさないものと判断される。 ・ただし、活動型調査票では、出勤時に、本来選択されるべき「自分の職場で仕事」ではなく、業務目的を選択しているケースが見られた。この点については、より正確に目的を把握する観点より、本調査時には選択肢の改善が必要である。
<p>道路交通センサスとの統合調査項目に関する分析</p>	<p>道路交通センサスとの統合にもなう調査項目を詳細版に合わせる場合と、簡易版に合わせる場合との違いは、以下のように整理される。</p> <p>〔回収状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回収率は、活動型調査票と簡易型調査票を用いたサンプルで、大きな差異はないことから、事前調査で比較を行った程度の項目数の違いは、回収状況に影響が及ぶほどのものではないことが確認された。 <p>〔項目別回答状況〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・項目別の回答率についても、活動型調査票と簡易型調査票を用いたサンプルで、大きな差異はないことが確認された。 <p>〔トリップ特性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生成原単位についても、活動型調査票と簡易型調査票を用いたサンプルで、大きな差異はないことが確認された。

WEB 回収サンプルに関する分析	<p>WEB回収サンプルと郵送回収サンプルとの差異については、以下のように整理される。</p> <p>【回収状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> WEB回収サンプルは、母数に比較して若年層の割合が高い。一方で、郵送回収のサンプルについては高齢層の割合が高いことから、本調査時においては、WEB調査の積極的なPRや協力依頼を通じてWEB回収サンプルを確保することにより、年齢層の偏りを是正することが必要である。 <p>【項目別回答状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 項目別の回答率は、概ねWEB回収サンプルの方が高い傾向にあるものの、一部項目については、郵送回収サンプルよりも回収率が大幅に低い項目が存在することが確認された。このことから、本調査時においては、回答の漏れがある項目について答えやすい設計を行うとともに、項目が未入力の場合にワーニングのメッセージを出す機能を設定する等の工夫を行う必要がある。 <p>【トリップ特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 生成原単位については、WEB回収サンプルと郵送回収サンプルで、大きな差異はないことが確認された。
------------------	---

(2) 付帯調査の検討

PT調査に対するニーズに関しては、平成20年度にアンケート、ヒアリングを実施して、収集・整理を行った。

それらのニーズに対しては、PT調査の本体調査の調査票において、新たな質問項目の追加、回答におけるカテゴリーの追加等で対応を行っているものもあるが、一方では、PT調査の本体調査に組み入れることの限界や、そもそもPT調査自体では対応できない内容もある。

このような内容に対しては、PT調査の付帯・補完調査として別途の調査として実施することを基本とし、今年度においては以下のテーマに関して、学識者等の参画を得て検討を進めた。

注) 昨年度のニーズを踏まえて、付帯調査として当初、徒歩行動・自転車利用の実態把握調査をテーマとして設定したが、このテーマに関しては自治体独自で検討する可能性も出てきたため、本業務では取り上げていない。

表 付帯・補完調査に関連する検討テーマ

	検討テーマ	検討内容
1 付帯調査に関する検討	政策評価調査	<ul style="list-style-type: none"> 市町村等が政策評価を行うための基礎情報を得るための調査の実施方法の検討 【政策部会の検討項目として検討】
	モビリティマネジメント調査	<ul style="list-style-type: none"> PT調査と連携したモビリティマネジメント調査の実施方法の検討 【調査部会のMMワーキングで検討】
	地域公共交通・バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化社会に対応してモビリティの確保や健康社会実現に関する検討 【調査部会のワーキングで検討】
	ビジネス・観光調査	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象地域外居住者の調査域内での動き等広域的かつ非日常的な動きの把握に関する検討 【学識者へのヒアリングに基づき検討】
2 補完調査に関する検討	交通行動予測モデルの活用	<ul style="list-style-type: none"> PT調査データを実態調査以外の方法で得る手法の検討 【学識者へのヒアリングに基づき検討】
	公共交通 IC カードデータの活用	<ul style="list-style-type: none"> 1日調査としてのPT調査データの限界（日変動、季節変動等）を補完する方法の検討 【スルッと KANSAI との協議の場を設定して検討】

	プローブPT調査の活用	・プローブPT調査データのPT調査への活用に関する検討
--	-------------	-----------------------------

(3) 調査体系の詳細検討

① 本体調査の詳細検討

調査項目・調査票	<ul style="list-style-type: none"> ・事前調査の調査票の回収率は16.4%と、当初の目標値である20%を下回る結果となった。また、P T調査の主要な調査項目である利用交通手段の回答率が65%と低いなど、一部の項目において、回答率が低い状況にあることが確認された。このため、本調査に向けては、回答率が低い項目や誤記入が多い項目を中心に、調査票の改善を行った。 ・さらに、単に自動車利用トリップに関する部分のみを簡略化するのではなく、調査票の大きさやレイアウトの変更も含めて見直した。
WEB調査システム	<ul style="list-style-type: none"> ・WEB調査システムに関しては、以下の見直しを行った。 <ol style="list-style-type: none"> ①調査票の見直しに対応した修正 ②高速道路利用の場合の利用IC・ランプの選択機能の追加 ③未回答のチェック機能の追加
調査圏域	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、地方部における公共交通の維持・活性化が重要な課題となるなか、計画検討をするための交通の基礎的なデータが無く、検討に支障が生じていた自治体も存在している。 ・平成22年3月現在、国土交通省では、「交通基本法」の制定に向けた検討を実施中であり、この法律が制定されれば、P T調査データに対するニーズがさらに高まるものと見込まれる。 ・一方、調査方法を訪問方式から郵送方式に切り替えることにより、訪問調査では大幅なコスト増につながる調査圏域の拡大についても、郵送調査では比較的コスト増を押さえることが可能である。 ・このような状況をふまえ、第5回調査では、調査圏域を近畿2府4県全域に拡大することとした。
目標有効サンプル率	<ul style="list-style-type: none"> ・第4回京阪神都市圏P T調査では、府県市ごとのゾーン数、および目的分類数、手段分類数を用いて、各府県市単位で目標有効サンプル率の設定が行われている。 ・従来、P T調査結果のデータは、小ゾーン、入力ゾーンといったあらかじめ設定されたゾーン区分での提供が基本となってきたため、各府県市が設定したゾーンに基づく目標有効サンプル率の算定は、データ利用時の精度を保証するという意味で妥当な方法であった。 ・一方、第5回調査においては、従来の入力ゾーンよりも細かなゾーン単位である郵便番号単位でデータを取得し、集計・分析のニーズに応じて任意にゾーンを集約できる形でデータ提供を行う予定である。 ・このため、第5回調査では、府県市ごとのゾーン設定は考慮せず、都市圏全体で必要となるサンプル率を算出し、これを各府県市共通の目標値とすることとした。
休日調査の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・休日交通に対する交通計画ニーズの増大にあわせ、第5回調査では、平日調査とあわせ同じサンプルに対し休日調査を実施することとした。（第4回調査では、平日調査の約1/10の規模（別サンプル）で休日調査を実施）
道路交通センサスとの統合	<ul style="list-style-type: none"> ・第5回調査と同時期に、道路交通センサスOD調査（オーナーインタビュー調査）が実施されるが、両調査は調査内容が重複する部分が多い。そこで、コスト削減の観点から、道路交通センサスOD調査のうち、個人使用の自家用乗用車の調査については、P T調査に統合することとした。
MM調査の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・調査対象者数が非常に多数に及ぶP T調査の機会を活用し、交通行動に対する意識変容を促す手段として、本体調査の調査票にモビリティマネジメント（MM）に関する調査項目を盛り込むこととした。
データの活用を図る工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村内の生活交通への対応など、小さなエリアでの詳細なデータ利用ニーズに対応するため、目標有効サンプル率を第4回調査の2.3%から、第5回調査では3.5%に拡大することとする。 ・また、調査票配布者以外の方を対象としたWEB調査も実施することにより、サンプル数の確保に努める。
コスト削減の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・住民基本台帳データの利用を基本とするが、閲覧・転記による抽出しできない場合は、市販住所データを活用するものとする。 ・市町村におけるデータ活用を考慮し、より多くのサンプルを確保するため、本体調査と並行して調査票配布者以外の方を対象としたより安価なオープンWEB調査を実施する。（オープンWEB調査では、調査票印刷費、発送・返送費等が不要）

② 平成 22 年度実施計画書の作成

■ パーソントリップ調査を取り巻く時代の変化と第 5 回調査の着眼点

- 社会資本整備を「つくる」から「(いかにして)つかう」の時代へ
- 社会資本整備の P D C A の重要性
- 多様化する都市交通の課題への対応
- パーソントリップ調査の特性を継承
- 活用範囲の拡大

■ 第 5 回調査の実施方針

- 調査時期
 - ・平成 22 年 10 月～11 月
- 調査方法の変更
 - ・第 4 回調査までの「訪問配布、訪問回収」方式から、「郵送配布、郵送+WEB 回収」方式に変更する。(目標有効回収率 20%、調査票配布約 350 万人)
 - ・あわせて、調査票配布者以外の方を対象とした W E B 調査も実施する。
- 目標サンプル数の拡大
 - ・目標サンプル数を 68 万サンプル(目標有効サンプル率 3.5%)とし、第 4 回調査の約 1.5 倍の目標有効サンプル率とする。
- 調査対象範囲の拡大
 - ・府県レベルでの調査の活用性を勘案し、調査対象圏域を 2 府 4 県全域とする
- 休日調査の実施
 - ・休日調査も同時に実施する(個人票は、表面を平日・裏面を休日)
- 道路交通センサスとの統合
 - ・実査時期が重複するパーソントリップ調査と道路交通センサス(OD 調査[個人使用車])について、項目の整合を図り統合実施する。
- モビリティマネジメント(MM)の設問の追加
 - ・本体調査の調査票(個人票(休日)の下部)にモビリティマネジメント(MM)の設問を追加する(MMを希望する自治体で実施)。
- 付帯調査(政策評価調査)の実施
 - ・P T 調査データを政策評価に活用していくための付帯調査(政策評価調査)を実施する。

(4) P T 調査データ活用方策の検討

① P T 調査データ活用方策の検討

使いやすいデータ提供	1) 郵便番号ゾーンごとのデータ提供 <ul style="list-style-type: none"> ・P T 調査データを様々な場面で活用できるように、郵便番号ゾーンを基本単位として、任意のゾーン区分でデータを集計できるようにする。 2) GIS と提携したデータの提供 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者が目で見分けるやすい、操作が分かりやすいデータ提供のためのツールとして GIS を活用する。
利用支援ツールの改善案	1) クラウド・コンピューティング型システム <ul style="list-style-type: none"> ・既往の利用支援ツールの課題等を踏まえると、データ利用者が「いつでも、どこでも、必要な情報が、必要な分だけ」手に入るシステムを構築することが望ましい。これに対して、近年の情報

	<p>化技術を活かした、クラウド・コンピューティング（Cloud Computing）の考え方に基づく集計・分析システムの構築を提案する。</p> <p>2) 交通計画情報のプラットフォーム化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会のホームページに、クラウド・コンピューティング型の集計・分析システムも含めた様々な交通計画情報を掲載することにより、利用支援ツールを「交通計画情報のプラットフォーム」として活用できる。 ・この際、ユーザーが情報を使うだけでなく、「電子フォーラム」等の情報を提供する仕組みを構築することで、シナジー効果を発揮できる。さらに、P Tデータ活用結果の評価・モニタリングのための開かれた情報公開の場の機能（クリアリングハウス（Clearinghouse）機能）を設けることも考えられる。
--	---

② P T調査データの民間提供に関する法令検討

住民基本台帳を用いた調査は、公益性が高いと認められものを目的とした事項に限定されることになり、行政で実施する各種の施策検討や大学等での学術研究にP T調査データを活用することには問題はない。民間企業の活用に関しても、次のような考えに基づき、より活用の拡大を図るべきことを提案する。

- ・京阪神都市圏交通計画協議会に加盟している法人（阪神高速道路（株）、西日本高速道路（株）、独立行政法人都市再生機構、スルッと KANSAI 協議会、関西鉄道協会、近畿バス団体協議会）は、公益企業として位置付けられるものであり、P T調査データの活用が営業戦略等の営利目的であっても、企業の健全な継続という観点からは容認されるものと判断できる。
- ・また、一般企業であっても、企業活動が地域の活性化、地域経済の向上等に関連する場合であれば、マーケティング等を目的としたデータ活用も容認されるべきと考えられる。
- ・さらに、P T調査データの集計システムを WEB 上で公開するという技術的な展開を見据えた場合には、個人が特定されないという配慮のもとで、P T調査データの活用は公益性に繋がる場合が多いということから、より民間企業へのデータ公開を図るべきと考えられる。

(5) P T調査の広報の企画・作成

① パンフレット、ポスター、ホームページ等の企画・作成

平成 21 年度の事前調査及び平成 22 年度の実態調査における P R に関連して、ポスター、チラシを想定して、以下①～④の資料を作成した。

① P T 事前調査協力依頼チラシ

- ・事前調査で調査票に同封して発送

② ポスター案

- ・H22 年度実態調査に向けて 4 案作成し、1 案に絞って作成

③ 実態調査用チラシ案

- ・H22 年度実態調査の P R 資料として作成

④ パーソントリップ調査データ活用ガイド案

- ・平成 20 年度に作成した P T 調査データの活用ガイド案をベースとして、一般の人により理解して頂くために、内容の見直しとデザイン的な面を強化して、H22 年度実態調査

のパンフレット案として作成

② 交通計画講演会の開催

P T調査の重要性や調査実施の意義を広くPRすることを目的に、P T調査データ等のデータ活用をテーマとした交通計画講演会を開催した。

■日時：平成22年3月3日（水）13:30～16:00

■場所：プリムローズ大阪 鳳凰西の間

■講演

①「データの利活用による交通マネジメントの高度化」

宇野 伸宏 京都大学経営管理大学院/京都大学大学院工学研究科 准教授

②「パーソントリップ調査データの活用方法～東京P Tの活用事例を中心に～」

中野 敦 財団法人計量計画研究所 都市交通研究室長

③「交通行動の可視化」

朝倉 康夫 神戸大学大学院工学研究科 教授

■参加者数：121名

講演会案内チラシ

平成21年度 第28回交通計画講演会

日時 平成22年3月3日（水）
13時30分～16時00分（開場13時）

会場 プリムローズ大阪 鳳凰西の間
〒540-0008 大阪市中央区大手前3丁目1番43号
TEL 06-6941-1231
地下鉄「谷町4丁目」駅1B出口より徒歩約1分

参加費無料
定員100名



主催
京阪神都市圏交通計画協議会

滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
京都市、大阪市、神戸市、堺市
西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)、(独)都市再生機構
スルッとKANSAI協議会、関西鉄道協会、近畿バス団体協議会、国土交通省

開催にあたって

京阪神都市圏交通計画協議会では、昭和45年よりパーソントリップ調査や物資流動調査などの実態調査結果をもとに総合的な都市交通体系のあり方について検討・提案を行っており、平成22年度には5回目となる京阪神都市圏パーソントリップ調査の実施を予定しています。この度、パーソントリップ調査等のデータ活用をテーマとして講演会を開催いたします。是非多数の皆様にご参加いただきますようお願い申し上げます。

プログラム

13:00 | 受付
13:30 | 開会
13:30 | 挨拶
：塚田 幸広 近畿地方整備局企画部長

13:35 | 「データの利活用による交通マネジメントの高度化」
：宇野 伸宏 京都大学経営管理大学院/京都大学大学院工学研究科 准教授

14:25 | 「パーソントリップ調査データの活用方法～東京P Tの活用事例を中心に～」
：中野 敦 財団法人計量計画研究所 都市交通研究室長

15:00～15:10 | 休憩
15:10 | 「交通行動の可視化」
：朝倉 康夫 神戸大学大学院工学研究科 教授

16:00 | 閉会

参加申込方法

◆下記の参加申込欄にご記入の上、平成22年2月24日(水)までにFAXまたはメールでお申し込み下さい。
◆申し込みが多数の場合は、定員になり次第締め切らせていただきます。
◆参加証等は発行いたしませんので、直接会場受付までお越し下さい。本件に関するお問い合わせ等は、下記連絡先までお願いします。

お申し込み先

FAX番号 06-6160-1230

メールアドレス koenkai@cfk.co.jp

参加申込書

団体名(会社名)		
住所	〒	
電話番号		
FAX番号		
氏名	所属	

上記の参加申込書にご記入の上、切り取らずそのまま送付してください。

<連絡先> 〒533-0033 大阪市東淀川区東中島4-11-10
中央複建コンサルタント計量部(講演会事務局) 斎藤/吉岡/中井
TEL: 06-6160-4120 FAX: 06-6160-1230

(6) 学識者会議等の運営

① 京阪神都市圏交通計画協議会幹事会の運営

第5回P T調査に向けた調査手法等の協議を行う場として、平成21年度には2回の京阪神都市圏交通計画協議会の幹事会を開催した。

表 平成21年度京阪神都市圏交通計画協議会の幹事会の開催概要

名称	日時	場所	議事
第43回	平成21年10月15日 14:00~16:00	近畿地方整備局 第1別館3階 第2会議室	1)京阪神都市圏交通計画協議会規約の改正について 2)第5回京阪神都市圏PT調査について 3)第5回P T調査事前調査について
第44回	平成22年3月2日 13:30~15:00	近畿地方整備局 新館3階 A会議室	1)京阪神都市圏交通計画協議会規約の改正について 2)第5回京阪神都市圏P T調査事前調査結果について 3)第5回京阪神都市圏P T調査の実施計画について

② 学識者会議の運営

第5回P T調査に向けた方向性等について意見交換を行う場として、平成20年度からユーザー会議を設置し、平成21年度には1回の会議を開催した。

表 ユーザー会議の開催概要

名称	日時	場所	出席者（学識経験者）
第1回	平成22年2月24日 10:00~12:00	近畿地方整備局 第1別館3階 第 2会議室	神戸大学大学院 朝倉康夫教授 京都大学経営管理大学院 小林潔司教授 神戸国際大学 土井 勉教授 近畿大学 三星昭宏教授