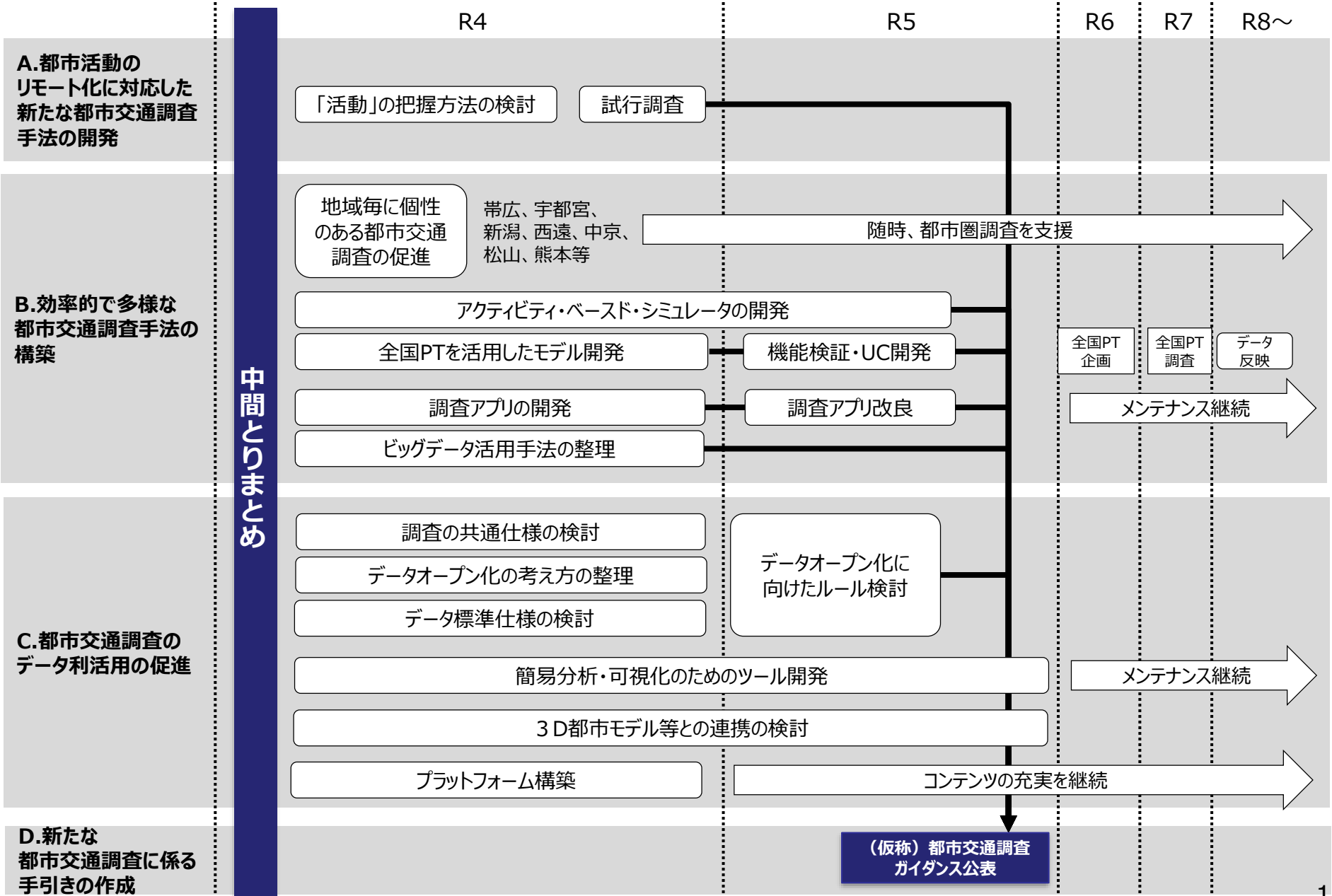


中間とりまとめ以降の進め方

国土交通省 都市局
都市計画課 都市計画調査室
令和4年7月

新たな都市交通調査の実現に向けたロードマップ

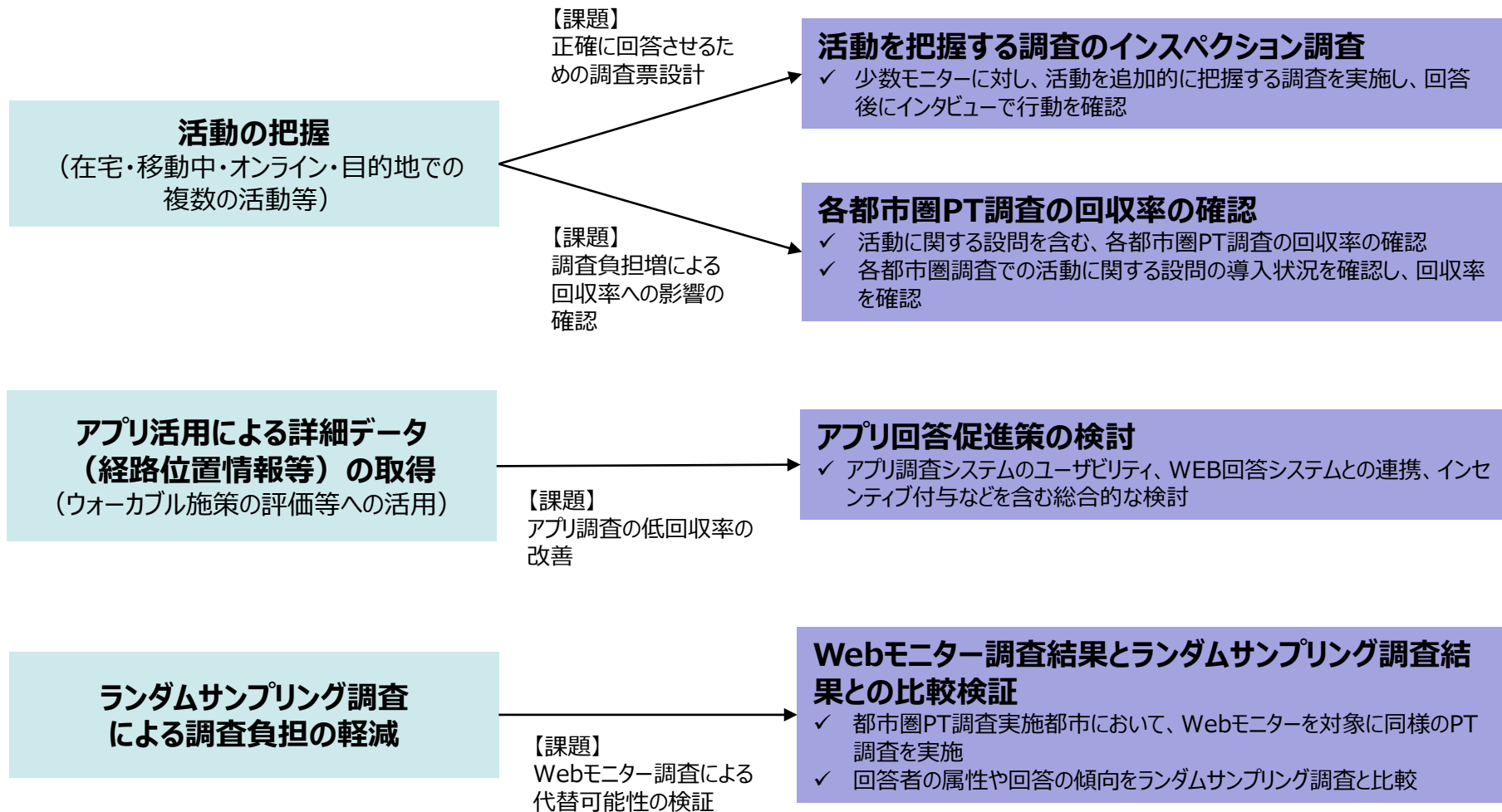


試行調査

- 「活動」の把握、アプリ回答の促進、ランダムサンプリングとモニター調査の違いの検証の3点に着目して検討を実施。

新たな都市交通調査に対するニーズ

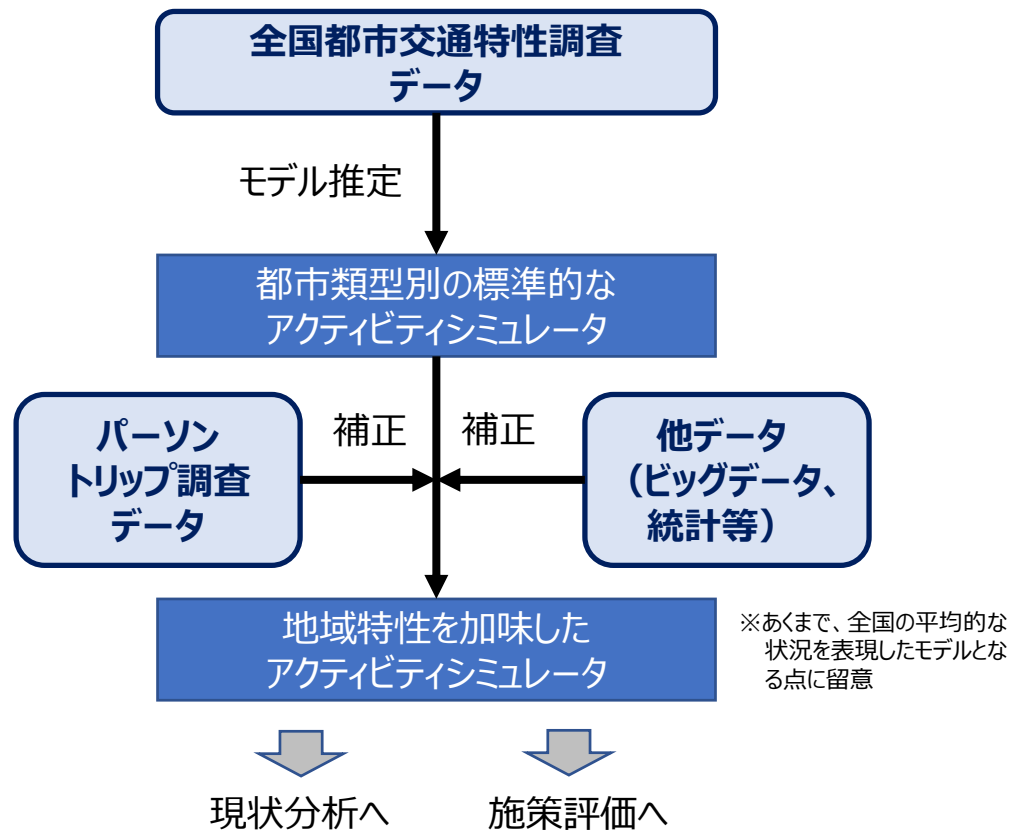
試行調査等



全国PTを活用したモデル開発

- 標準的なアクティビティシミュレータを用意し、各都市では小サンプルの都市交通調査およびビッグデータに合うように補正することで、疑似的な人の活動・移動データを生成する。
- 各都市でのモデル構築の負担軽減が期待できる一方、全国の平均的な活動・移動をもとにした疑似的なデータとなる点に留意が必要となる。
- 標準的なアクティビティシミュレータの開発には、全国PT調査（全国都市交通特性調査）を有効活用する。

■ 標準モデルの活用イメージ



■ 参考：全国PT調査の都市類型

都市類型		調査対象都市
1	中心都市	さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市
2	三大都市圏	周辺都市 ^{※1} 取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、奈良市
3		周辺都市 ^{※2} 青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、豊中市、泉佐野市、明石市
4	地方中核都市圏	中心都市 札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市
5	周辺都市	小樽市、千歳市、塩竈市、呉市、大竹市、太宰府市
6	地方中核都市圏	中心都市 宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
7	中心都市 40万人以上	周辺都市 小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
8	地方中核都市圏	中心都市 弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
9	中心都市 40万人未満	周辺都市 高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市
10	地方中心都市圏 その他の都市	— 湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市

※三大都市圏の周辺都市は、以下の定義で都市類型bとcに分類。

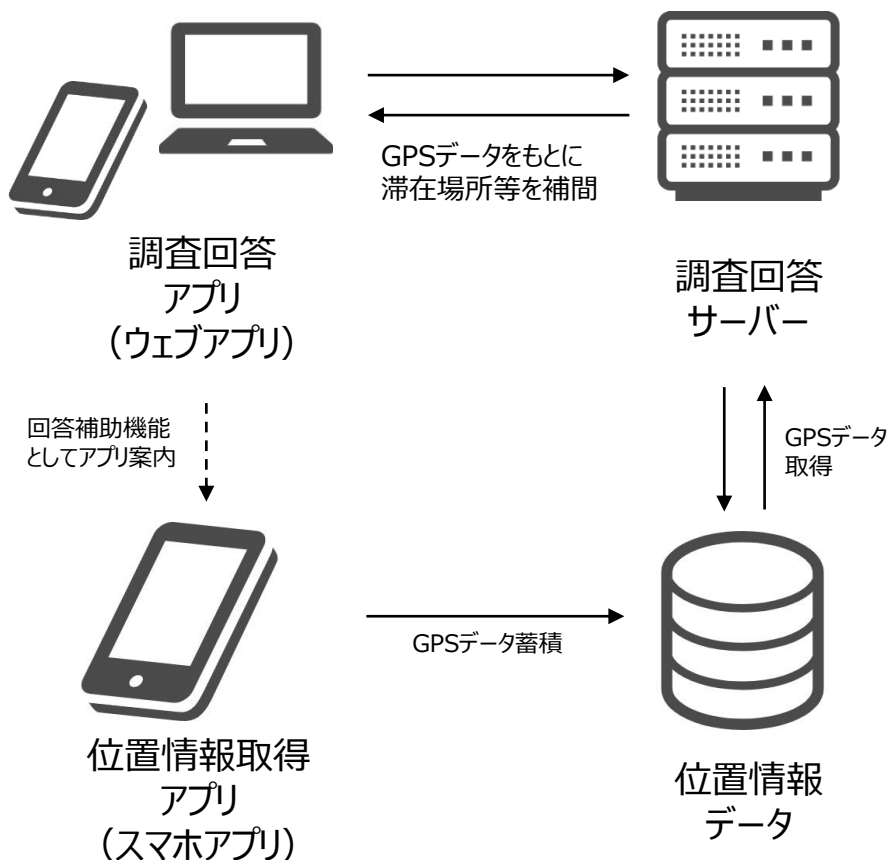
三大都市圏	中心からの距離		
	東京	京阪神	中京
※1 都市類型b	40km未満	30km未満	—
※2 都市類型c	40km以上	30km以上	全域

調査アプリの開発

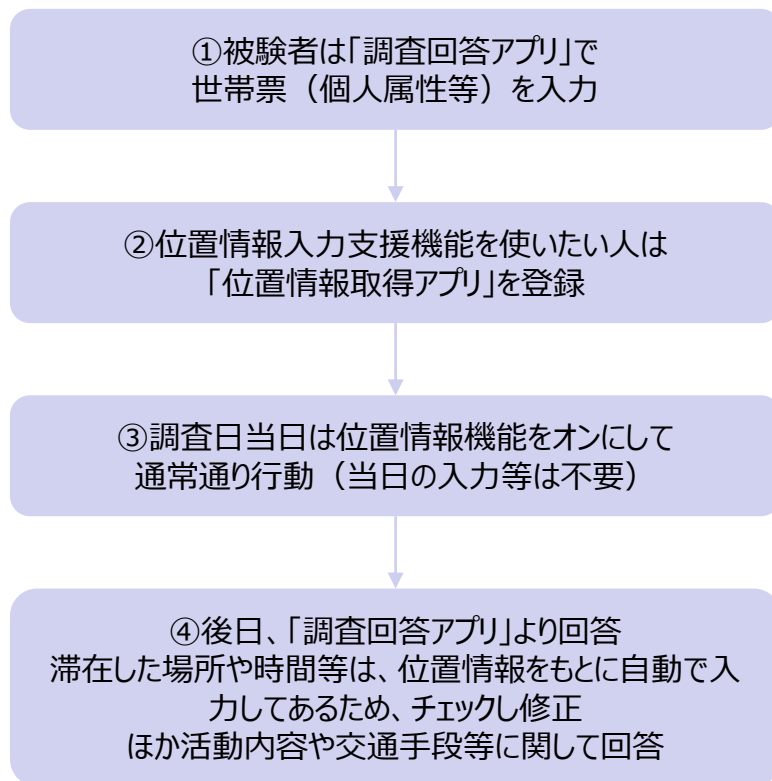
- スマホアプリを利用できない人もいることから、Webアプリを主として、スマホアプリは位置情報取得に特化させて補助的に用いることで、被験者入力負担等を軽減した調査手法を目指す。

※ウェブアプリは、インストール等不要で利用者はアクセスしやすいものの、位置情報の取得ができない。一方で、スマホアプリでは、位置情報の取得はできるものの、新規アプリをインストールすることのハードルが高い。そのため、両者を組み合わせた調査手法の構築を目指す。

■ アプリ調査の構成イメージ



■ 調査フローのイメージ



データ標準仕様の検討

- PT調査は都市圏によって調査項目や選択肢が個別に設定され、マスターデータのレイアウトが都市圏によって異なって利用しづらいことから、データの標準仕様を定めて、データの共通化を図る。
- データ項目を標準化してデータレイアウトを統一化することができれば、データ簡易分析ツールもより活用しやすくなる。

<データ標準仕様の考え方（案）>

① 必須項目と任意項目に分離

- 場所、トリップなど、いずれの都市圏においても把握する基本的な調査項目を定める
- 各都市圏が、地域の課題に基づいて独自の調査項目を設定することを可能とする

必須項目の例

- ・場所
- ・施設
- ・交通手段
- ・活動（目的）
- ・年齢
- ・続柄
- ・職業
- など

任意項目の例

- ・乗り換え地点
- ・交通手段毎の所要時間
- ・自動車の保有者
- など

② 選択肢の共通化

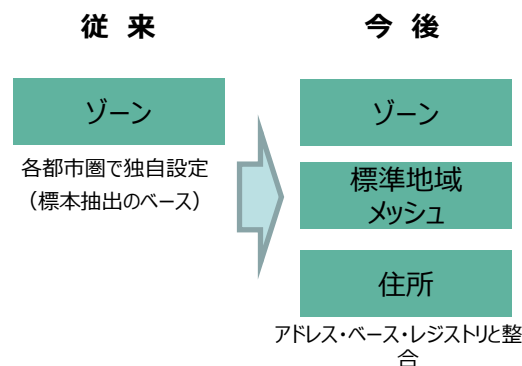
- ・必須項目については、選択肢の項目を順番も含めて共通化を検討

選択肢が異なる例（交通手段）

東京都市圏 (H30)	近畿圏 (H22)
1. 徒歩(シニアカー含む)	10. 徒歩
2. 自転車(個人所有)	21. 車いす(手動)
3. レンタサイクル・コミュニティサイクル	22. 電動車いす、電動三輪車
4. バイク(原動機付自転車・自動二輪)	31. 自転車
5. 鉄道・地下鉄・モノレール・新交通	32. 電動アシスト付き自転車
6. 都電・路面電車	41. 原動機付自転車
7. 路線バス・コミュニティバス	51. 自動二輪車
8. 高速バス	61. 軽乗用車
9. 自家用バス・貸し切りバス	62. 軽貨物車
10. 乗用車・軽乗用車	63. 乗用車
11. 貨物自動車・軽貨物車	64. 貨物自動車
...	71. 自家用バス等
	72. 路線バス
	81. 新幹線
	82. 鉄道・地下鉄・新交通・モノレール
	...

③ 他データとの接続性の考慮

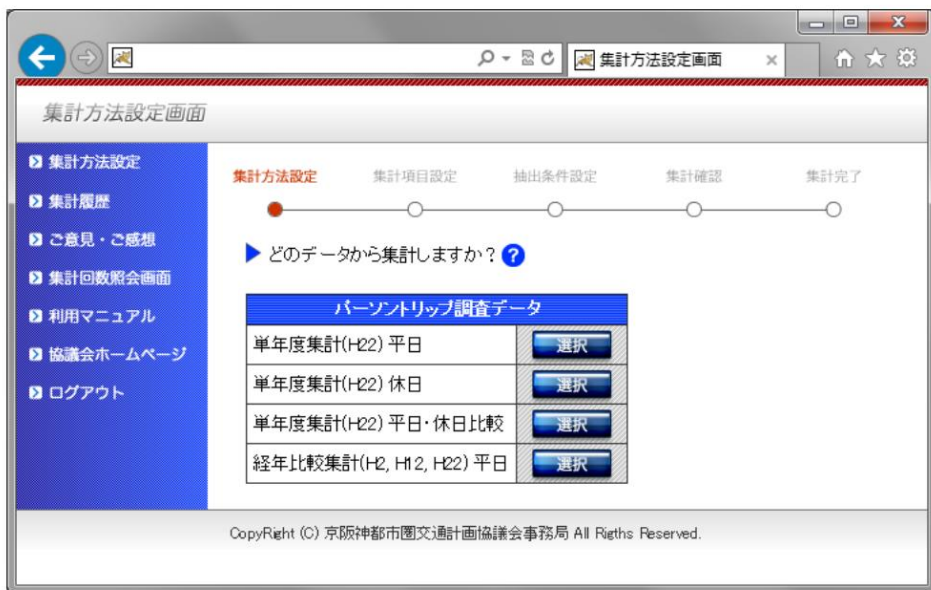
- ・従来は各都市圏が独自に調査用に設定したゾーンを単位としてデータ化されてきたが、これに加え、横並び比較が可能となるよう、標準地域メッシュとの対応付けを必須とする
- ・現状、住所情報と緯度経度情報の対応付けは各都市圏で独自に行われているが、データの共通利用を促進する観点から、「デジタル庁が推進している「アドレス・ベース・レジストリ」との整合を図る



簡易分析・可視化のためのツール開発

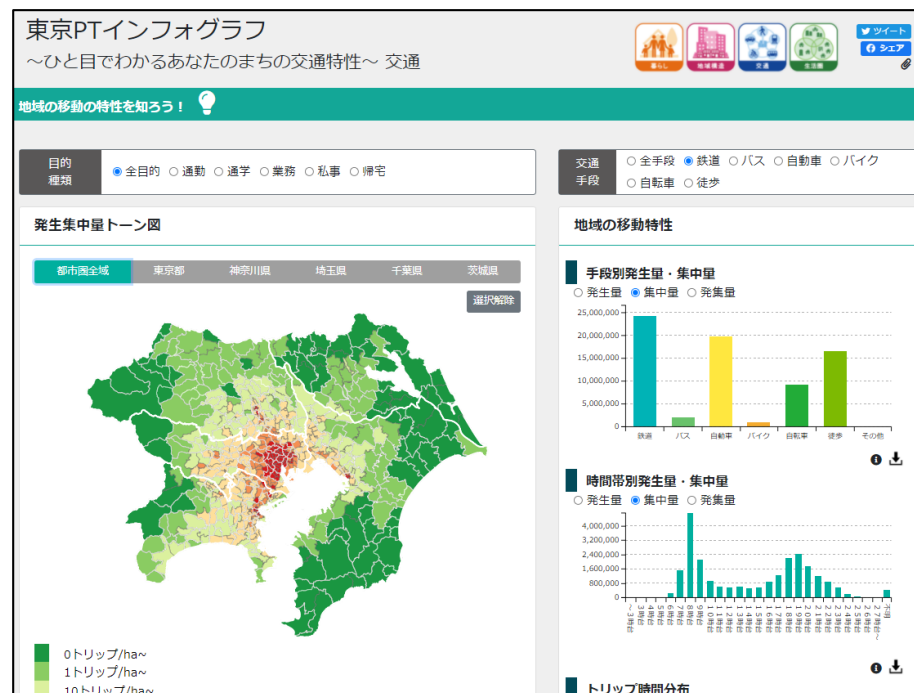
- データ利活用の観点からは、自治体担当者が自ら簡単にデータを集計、分析できるようにするとともに、データに親しんでいる人が集計データに容易にアクセスできるようにする必要がある。
- 詳細単位で集計したデータが入手できるように、データ集計システムによるデータ提供について検討を進める。
- 自治体の政策検討の様々な場面においてデータ活用を促進するために、近年普及している多様な可視化技術やBIツールを活用することでPTデータの簡単な集計分析ができるような環境の整備を進める。

自由度の高い集計が可能なクラウド型の データ集計システム



<http://kinki-plan-pt-data.kkr.mlit.go.jp/kinkipt/>

インタラクティブにデータを可視化できる 東京PTインフォグラフィック



https://www.tokyo-pt.jp/info_provision/

プラットフォームの構築

- 多様な主体によるデータ利活用を進めるために、調査の実施、データの取得、活用に関する情報共有を行うプラットフォームを構築する。
- ホームページ上でこれらの情報共有を行うだけでなく、情報共有のイベント等も企画し、関係者の交流を促進することを通じて、より一層データを利用しやすい環境を整えていく。

<プラットフォームのホームページで提供するデータの例>

調査	調査ガイドンス	調査実施主体向けの調査実施の指針
	標準調査パッケージ	調査の仕様、原稿データ、調査実施マニュアル類
	調査アプリ	位置情報取得用のアプリ
	WEB調査システム	WEB調査全体のアプリ
	データチェックシステム	得られた回答データのエラーチェックを行うプログラム
データ	データ利用ガイドンス	ビッグデータの特徴（解像度、頻度等）に関する情報
	パーソントリップ調査データ	各都市圏で実施されたパーソントリップ調査のデータ
	サービスレベルデータ	交通サービスレベルのデータ
	データ申請ドキュメント	マスターデータの申請用書類
活用	データアナライザー	パーソントリップ調査データの集計値の簡易分析ツール
	アクティビティシミュレータ	アクティビティシミュレータ等のプログラム
	活用事例	都市交通調査に関わる各地の取り組み事例、連絡先