

## 第6回 新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会 議事概要

日 時：令和4年7月4日（月）10:00-12:00

場 所：合同庁舎3号館 6階618会議室(都市局議室)

※資料に基づき説明がなされた後、下記の意見交換がなされた。

### 【都市交通調査の果たしてきた役割について】

- 都市計画運用指針における都市交通調査の定義については、アクティビティの視点などは指針作成時点にはなかったものであるため、中長期的には運用指針自体を変えていくことも視野に入れて検討いただくとよい。

### 【都市交通調査を取り巻く近年の状況と課題について】

デジタル社会の進展による人々の活動場所の変化について

- 買い物や勤務、ジョギングの例を出して活動場所の多様化を説明しているが、多様化というだけでなく、時間を他の活動に振り向けられるようになったことにも触れるべきではないか。
- オンラインで活動できれば外出しなくても幸せだということではなく、まちづくりに繋がるような方向性になるように記述したほうがよい。また、そのようなまちにおける外出の価値についてもシミュレーション等で検証できたらよい。
- リモートワークの進展によって、主に首都圏等での通勤減少による交通事業者の減収が地方の交通サービスに悪影響を与えたり、地方にいながら本社機能の業務が可能になったりするなど、まちの形が大きく変わっていくと思われる。これを踏まえると、外出と幸福度の関係は評価できるとよい。

都市交通調査の実施状況の漸減傾向について

- 公共交通に対するニーズとして、最近は高齢者などがバス停まで行くのが難しいという「ファーストワンマイル」の課題もある。このようなニーズの変化についても追記があるとよい。
- 多様な都市交通施策の一つとして、立地適正化計画における居住誘導区域の設定について触れたほうがよいのではないかと示せるとよいのではないかと示せる。居住誘導区域の設定の際に移動・活動のデータがあった方がよいと示せるとよいのではないかと示せる。
- PT調査の実施数が近年減少した理由として、データのニーズはあるが予算がつかない、ということもあるのではないかと示せる。予算の制約に伴い調査の規模を

縮小し、精度を粗くせざるを得なかった事例は存在する。予算の確保は重要である。

人の動きに関するビッグデータや高度なシミュレーション技術等の登場について

- ビッグデータの課題については、トラブル等があればデータが得られなくなるという危険性にも触れておけるとよい。
- ビッグデータについて、都市交通調査の一つとして位置付けるか、外生データとして位置付けるかの整理をすべきではないか。

進まないデータの利活用・オープン化について

- 東京都市圏では、東京 PT インフォグラフを含めると、データ利活用は増加傾向である解釈できる。パーソントリップ調査データにもビッグデータにも、利活用における壁は共通するものがあると考えられ、その壁を乗り越えるための対策が必要ではないか。

【新しい都市交通調査体系の実現に向けた取り組みについて】

都市活動のリモート化に対応した新たな都市交通調査手法の開発について

- 自宅での育児や介護といったアクティビティを新たに把握する点については、「リモート化に対応した」だけでない新しさだと思う。生活に密着し多様な生活スタイルに合わせた調査手法の開発であることを示せるとよい。
- PT 調査は目的が把握できるのが強みだが、配達事業者の業務活動や超短時間のトリップ、複数目的のトリップについては、必ずしも全ての目的が回答されているとは限らない。しかしそもそも、そのような詳細な複数目的を全て取得する必要があるのか、ということには留意すべきである。
- PT とビッグデータで欠落するデータの違いは既に研究成果が蓄積されている。既存研究の知見も活用して試行調査を省力化するとよい。
- オンラインショッピングの進展により買い物行動が変容していることへの対応について、調査設計だけでなく、物流調査の連携についても一言加えてはどうか。

パーソントリップ調査データのオープン化について

- 三大都市圏以外の PT 調査を収集・管理することについて、地方の交通計画協議会としても問題はないのか、調整するとよい。
- パーソントリップ調査のデータをどの程度公開してよいのか、国から指針を示してもらえるとありがたい。

- 商業系の出店計画にも活用される可能性を踏まえると、パーソントリップ調査データは無償で提供するのか、それとも有料か、整理すべきではないか。
- 購入したビッグデータを活用して生成した移動活動データをオープンにする場合にビッグデータの著作権等が問題になると思われる。留意しながら進めてほしい。

#### 都市交通プラットフォームによる知見の共有について

- スマートシティという概念の中でこの都市交通プラットフォームはどこに位置づけられるのかを、統合型プラットフォームや都市計画プラットフォームとの関係性を明確にしながら整理したほうがよい。

#### 新たな都市交通調査に係る手引きの作成について

- パースントリップ調査の調査日として望ましい時期についての記載があると自治体としてはありがたい。
- 特定の一日の行動の把握のみで生活様式の変化を把握できるか、課題があるのではないか。
- 複数日の調査については、「複数日の調査も含め、従来の都市交通調査の『代表的な平日一日』だけが選択肢ではない」というような記載ができるとよい。
- 基礎調査要領やGISガイドラインなど分野別のマニュアル・ガイドラインの位置づけを踏まえ、都市計画行政の中での今回のガイダンスの位置づけを示すとよいのではないか。PT調査を実施しない自治体や、未経験の初心者向けの導入が必要である。
- 技術的記載はどの程度詳細なレベルで書かれるか。例えばビッグデータ活用における注意点等の記載はそこまで詳細に書く必要はないのではないか。
- 発注者である自治体は担当者が年々異動されることを踏まえると、少なくとも受注者であるコンサルタントが理解した上で業務にあたるよう、シミュレーターの中身等の技術的部分はある程度見えるように記載いただけるとよい。

#### 【新たな都市交通調査に係る手引き作成後の教育機会について】

- 自治体職員が外部に委託を outsourc せなくても、色々な分析をして施策に生かせるようになるとうい。
- 発注者はデータをできるだけ多く取得したが、実はビッグデータは量であまり結果が変わらず、その加減が理解されていない。そのような技術知識不足による課題についても、加筆されるとよい。
- 自治体職員がガイダンスをどれくらい理解して発注できるかが課題になる

と思われる。そのためには、どのモデルを使ったかという事例報告だけでなく、実務では表にでないデータやモデルの限界をしっかりと理解するための教育の場が必要である。コンサルタント内の教育だけでなく、学会との連携も含めて検討すべきではないか。

- ガイダンスを見て行政が全てできるようになるということではないため、行政とコンサルタントの役割分担についての整理が必要である。行政が発注する際にオープンデータを使って検討する、計画段階や事業段階では詳細な分析をコンサルタントに発注するというように、役割とステージによってデータの使い方が変わるのではないか。

【中間とりまとめ全般について】

- アクティビティ、PLATEAU、アジャイル等、用語集を作成して整理しておくとう用語の統一上もよいのではないか。

以上