

第8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5年3月17日（金）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。

【資料2 集計データ提供に向けたPT調査データの標準仕様】

調査項目の必須任意および把握すべき項目について

- 調査票案について、調査対象日に外出しなかった人に対しても、週当たりの行動の回数やテレワークなどの活動に関連する質問を追加した方がいいのではないか。フィジカルとサイバー空間の活動のボリューム感が分かると、スマートシティの取組などの検討の基礎材料になると考えられる。
- 必須・任意の項目については、携帯電話基地局データでは把握できない世帯情報などのPTデータの強みを意識して検討してはどうか。

移動目的の標準分類について

- 中分類食事・社交の小分類において、食事は自分・家族のみ、社交は家族以外の他者との交流活動という関係がわかるように、分類名を工夫いただけるとよい。
- 高齢者・子供の送迎とあるが、夫婦同士のキスアンドライドのような送迎も含むのかどうかで回答者や分析者の解釈が揺れる可能性があり、名称や定義を工夫いただけるとよい。
- サテライトオフィスでのテレワークを大分類「業務」に分類してよいのか。「通勤」の方が適切ということはないか。
- トリップ途中の立寄りの場合の目的種類をどうするか、立寄りであることを把握するのにかについても検討が必要ではないか。

交通手段の標準分類について

- 自転車の中に電動キックボードを含むと記載があるが、双方を区別しておいた方が分析しやすいのではないか。
- カーボンニュートラルを目指す観点からは、自動車の中でもガソリン車、ハイブリッド、EV、FCVといった分類を検討してはどうか。
- 超小型モビリティの定義は現状曖昧であり、マイクロモビリティ、パーソナルモビリティといった用語があるとともその定義は文献によって異なる。混乱が起きないように、超小型モビリティの区分について、使われ方を踏ま

えて今後検討していくとよい。

- PT 調査では、超小型モビリティを使うトリップのサンプルは殆ど無いと考えられるため、ガイダンス等においては超小型モビリティを把握するには別途調査が必要、といった注記をしておくとい。

その他標準分類について

- 属性情報について性別は男女以外の選択肢も必要ではないか。
- 1次産業従業者の回答も想定して施設分類を検討いただきたい。

施策検討に対応した標準調査項目について

- 公共交通、ウォークブル施策の検討に使える項目をパッケージ化して示すと、各自治体が使いやすいのではないか。
- この任意項目を取らないとこの分析ができないという関係があるため、施策検討に必要な任意調査項目の設定をわかりやすく示すことが重要であり、この任意項目の設定を都市交通調査プラットフォームで示せるとよい。

空間解像度について

- 環境側のデータはメッシュ単位で提供されている。PT データをメッシュで提供するのが難しければ、メッシュのデータをゾーンに変換するシステムを提供することで分析がしやすくなるのではないか。
- ゾーンデータの商用利用の可否についてデータ提供側とユーザー側で認識の齟齬が生じないように、政府標準利用規約第 2.0 版との整合性を確認しながら整理するとよい。

【資料 3 簡易分析・データダウンロードツールの構築】

ツールの構成と改善案について

- 誰でも使えるツールに加えて、多少業務経験を積んで詳しくなった職員がもう一歩詳細な分析ができるツールがあるとよいのではないか。
- 東京 PT インフォグラフィックのビュー数、使われ方やアクセスしている人などを可能な範囲で解析して、評価を行い、このツールに反映させることが重要である。他のツールにおいて、トップページだけ見て中身を見ていない人が多いこともあった。
- 会話形式のチャットボットを実装するのも一案ではないか。

ニーズを踏まえたデータ提供について

- メッシュ単位で分析したいというニーズはあると思うので、ぜひご検討いた

だけるとよい。自治体職員が自市町村を対象に詳細な施策検討を行う際には、ゾーン単位ではなく緯度経度まで分かると良いが、他の都市圏のデータもゾーン単位より細かく分析したいニーズが想定される。

- ダウンロードできるデータは、民間のニーズがあるかどうかを確認して検討してはどうか。
- データの扱いに長けた企業が大規模店舗の出店計画等に用いるだけでなく、地場の企業等でも使えるようなツールとしていただくとよい。

【資料4 都市交通調査プラットフォームの構築】

プラットフォームの目的とコンテンツについて

- プラットフォームで各種ツールやデータの他都市圏での使い方の事例が見れると参考になってよい。
- パーソントリップ調査は10年に1回であるため、プラットフォームで知見を共有することによりノウハウの断絶が解消されるとよい。
- 「パーソントリップ調査について」など、基礎的なQAを用意するとよい。

他のサイトとの連携及び持続可能な運営体制について

- 国土交通プラットフォームなど、既存のプラットフォームとの包含関係を整理する必要がある。
- 実査を行う各都市圏では協議会HPを開設しているので、そのリンクも載せると良いのではないかと。
- 大規模なプラットフォームは費用が膨大になるため、運営管理を継続させるため永続的な組織体系を検討するとよい。民間に対しては、データを無償ではなく有償提供とすることも考えられる。

【資料5 全国都市交通特性調査データを活用したシミュレータの開発】

自治体のニーズを踏まえたシミュレータの提供について

- 各自治体でゼロカーボンに取り組んでいるため、CO2排出量を推計できると、市民説明にも活用しやすいのではないかと。
- 現場と乖離していると認識されると使われなくなってしまうため注意が必要。
- 地方では頻繁な大サンプル調査は難しいため、小サンプル調査結果を高頻度なビッグデータで補正していく枠組みが形成されるとよい。

全国都市交通特性調査のデータ特性について

- 全国都市交通特性調査ではデータがとられていない地域もある。そのような

地域や大都市圏まで活用対象とするのか、整理するとよい。

- 全国都市交通特性調査データは経年的にデータが取れていることが強みでもあり、シミュレーションの構築に生かされるとよいのではないか。
- ゾーン単位のシミュレーションでは、歩行回遊施策の検討は難しい。人数に応じて空間解像度を変えることも考えられるのではないか。

以上