

## 第10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10月30日（月）10:00-11:30

場所：合同庁舎3号館 6階618会議室(都市局局議室)

※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 PT調査の進め方に関する検討】

- 調査のための広報にかかる費用と、企業の社会貢献の考え方の適用、他の事業と併せての広報といったコスト低減の工夫についても共有できたらよい。
- 回収率が低い属性が把握できれば特定のターゲットに向けて広報を行うことができ、回収率向上に繋がるのではないか。
- 総務省申請や名簿作成のノウハウも共有できるとよい。
- コールセンターへの質問は基本的なことから非常に専門的なことまで多岐にわたり、24時間窓口対応するのは非常に難しい。簡単な質問についてはチャット機能のようなもので対応できたらよいのではないか。
- 交通モード別にゾーンを柔軟に設計できるとよいのではないか。歩行者の分析をする場合は小さいゾーンでなくてはいけない。ウォーカブルの検討においてもゾーニングの設定は重要である。

### 【資料3 Web調査システムの開発】

#### インセンティブと個人情報保護について

- 位置情報取得アプリを回答インセンティブに繋がらないか。松山では多くの中国人旅行者が中国語翻訳アプリを使用しており、それが位置情報を取得している。日本人対象でも同じようなインセンティブ付与ができると回答率向上につながるのではないか。
- 自分の位置情報が公開されると思う回答者がいるため、電話対応やチャット対応などで、個人の位置情報は公開されないことを丁寧に説明する必要がある。
- 個人情報保護のためには、ETC2.0データと同様に発着地付近のデータを消去するといった秘匿方法も考えられる。

#### 位置情報の取得間隔や合成データについて

- ウォーカブルの検討に使うためには、歩行者の位置情報を高頻度で取得する必要がある。そのうえで、個人情報保護を踏まえゾーンではなく経路などの単位で分析可能な形で合成データを作成すると政策分析に使いやすくなる

のではないか。

- 取得間隔については、データ数とのバランスや、食べ歩きのような場合の滞在判定も含めて検討するとよい。
- 位置情報ビッグデータにおいても滞在判定に用いる閾値は会社ごとに異なり、PT 調査も主観的な目的ベースで調査しているので回答者によって揺れがある。両者を組み合わせることで、このような都市交通調査の未解決の問題を考えることができるため、引き続き検討していくような場があるとよい。PT 調査と社会生活基本調査のような手法の調査結果との乖離も含めて、交通行動をどう捉えるかという統合的な議論ができるとよい。

#### 各都市圏における運用について

- 各都市圏がソースコードをそれぞれ修正していく運用では、各都市圏が独自の手直しをしていく文化になることが懸念されるため、なるべく共通のソースコードを使うという運用にすることがコスト低減に重要ではないか。都市計画基礎調査においても同様に、なるべく標準化を進めるように提言している。
- 各都市圏の調査結果データを一元的に公開するのはとても良いと思うが、調査手法の一元化もできないか。人材育成の観点でも、特定の業者でないと扱えない調査にならないように、ソースコードを Github で公開するなど検討されるとよい

#### 【資料 4-1 活動を把握する調査の検討】

- 子供や高齢者などの同居家族だけでなく、近居家族との関わりについても今後把握する必要があるのではないか。
- 活動をしない理由には交通のサービスレベルが低いことだけではなく、活動の必要性や活動意向が低いことも考えられる。また、このような活動意向が居住地選択に影響している可能性もある。時間利用だけでなく生活満足度のような指標を付帯調査で把握しておくのと活動と併せて使いやすいのではないか。
- これまでは義務的活動を実現するために交通計画が検討されてきたと考えることができるが、これからは、より本源的需要である自己実現、外で色々な活動をして街を楽しんでもらうというコンセプトが交通計画の目的になると考えられる。この整理を前提として活動調査を位置づけてはどうか。
- 従来の PT 調査と活動調査が分かれて議論されてきているが、両方同時に実施することを考えて設計しておくとうい。

#### 【資料 4-2 Web モニターの活用方策の検討】

- 試行調査は積極的に実施していただき、トライ & エラーで進めていただけるとよい。

#### 【資料 5 都市交通調査プラットフォームについて】

- PT 調査を実施することが決まった段階の都市圏だけでなく、PT 調査をやるかどうか検討しているような都市圏にとっての入口となるようなものとなるとよい。
- オープンデータのライセンスを明記いただきたい。
- 都市計画学会の HP に国交省の都市計画講義資料作成支援というバナーがあるが、そのすぐ横などにリンクを貼っていただくとよいのではないか。
- スマートシティ特別委員会に入っている民間プランナー、ゼネコン、デベロッパー、情報企業等へ PR するような取り組みも重要ではないか。
- 以前の検討会で典型的な都市政策課題と対応する調査パターンを提示するという議論があった。例えば中心市街地活性化や高齢者の移動、公共交通といった典型的な課題について、全てに対応するのは難しいと思うが、対応する調査の提示をご検討いただけるとよい。

#### 【資料 6 都市交通調査ガイダンスの骨子】

##### 都市交通調査の活用方法について

- 都市交通調査の活用方法は一番重要と思われるので、G7 都市大臣会合で発表された「ネットゼロ、レジリエンス」、「インクルーシブ」、「デジタル」の 3 つの指針に批准して提示していくとよいのではないか。コンパクト+ネットワークは「レジリエンス」に含まれているほか、交通行動による環境評価は「ネットゼロ」の観点である。「インクルーシブ」については、高齢者や交通弱者、女性など、さまざまな属性の人の外出機会を作るための調査ができるという記載ができる。「デジタル」については、各都市の都市 OS に役立てられるといった位置づけが考えられる。

##### 都市交通調査の体系図について

- PT マスターデータを公開するのではなく、合成データを生成して用いることで個人を特定不可能にしつつ周辺分布を合わせるといった仕組みを説明することで、プライバシーに関する懸念を払拭しやすくなるのではないか。

以上