

9. 会議運営支援

1章から8章までの検討を行うにあたり、学識経験者や関係機関からの意見を聴取する場を設け意見を集約するため、当該会議に必要な資料を作成した。

また、東京都市圏交通計画協議会事務局会議において、検討に必要な資料を作成した。

9.1 東京都市圏総合交通体系調査技術検討会の運営支援

東京都市圏交通計画協議会が推進する総合都市交通体系調査に対して、専門的な見地から助言をおこなう組織として東京都市圏総合交通体系調査技術検討会を立ち上げた。

本年度は技術検討会を3回開催し、また、技術検討会のワーキングとして、政策テーマのうち都市交通ビジョンに関するワーキングを3回、対流拠点に関するワーキングを3回、生活圏ワーキングを2回、需要推計手法を検討する交通行動モデルワーキングを2回開催し、計13回の検討会を開催した。

本節では、開催された技術検討会およびワーキングの次第と会議の記録を記載する。

表 9-1 技検討会の実施概要

名称	日時	場所
東京都市圏総合交通体系調査技術検討会 第8回 (第6回都市交通ビジョンWGと合同開催)	令和2年 8月18日(火) 14:00~16:00	AP 東京八重洲 13階 A会議室
東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会 第9回	令和2年 12月18日(金) 14:00~16:00	AP 秋葉原 4階 H会議室
東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会 第10回	令和3年 3月10日(水) 16:00~18:00	AP 秋葉原 5階 A会議室

表 9-2 ワーキングの実施概要

名称	日時	場所
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 8 回交通行動モデルワーキング	令和 2 年 7 月 29 日 (水) 10:00～12:00	TKP 市ヶ谷
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 6 回生活圏ワーキング	令和 2 年 7 月 31 日 (金) 10:00～12:00	Web 会議 (Zoom)
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 6 回対流拠点ワーキング	令和 2 年 8 月 3 日 (月) 15:00～17:00	日本能率協会ビル 研修室 105 号室
第 6 回都市交通ビジョンワーキング (第 8 回東京都市圏総合交通体系調査技術検討会と同時開催)	令和 2 年 8 月 18 日 (火) 14:00～16:00	AP 東京八重洲 13 階 A 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 9 回交通行動モデルワーキング	令和 2 年 10 月 16 日 (金) 13:00～15:00	計量計画研究所 1 階 会議室
第 7 回都市交通ビジョンワーキング	令和 2 年 10 月 30 日 (金) 15:00～17:00	AP 秋葉原 1 階 O+P 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 7 回対流拠点ワーキング	令和 2 年 11 月 12 日 (木) 17:00～19:00	Web 会議 (Zoom)
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 8 回都市交通ビジョンワーキング	令和 2 年 12 月 11 日 (金) 10:00～12:00	AP 秋葉原 1 階 O+P 会議室

名称	日時	場所
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 7 回生活圏ワーキング	令和 3 年 1 月 19 日 (火) 10:00~12:00	Web 会議 (Zoom)
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 8 回対流拠点ワーキング	令和 3 年 1 月 21 日 (木) 10:00~12:00	Web 会議 (Zoom)

(1) 第8回 交通行動モデルワーキング

1) 次第

東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会
第8回 交通行動モデルワーキング

日 時：令和2年7月29日（水）10:00～12:00

場 所：TKP市ヶ谷

次 第

1. 需要推計モデルの全体像
2. モデルの現況再現および感度分析
3. 過去トレンドシナリオの推計結果

配付資料

- 資料1 需要推計モデルの全体像
資料2 アクティビティベースドモデルの現況再現および感度分析
資料3 過去トレンドシナリオの推計結果
参考資料1 第7回交通行動モデルWG 議事要旨
参考資料2 アクティビティベースドモデルの推計フロー
参考資料3 アクティビティベースドモデルのパラメータ推定結果
参考資料4 交通量配分モデル

2) 議事要旨

日 時：令和 2 年 7 月 29 日（水）10:00～12:00

場 所：TKP市ヶ谷

出席者：福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

日下部 貴彦 東京大学 空間情報科学研究センター 講師

柳沼 秀樹 東京理科大学 理工学部土木工学科 講師

筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

(1) モデルの全体像について

- 多様な機会やサービスへのアクセス確保について、属性別の分析では年齢や職業のほかに、所得にも着目して分析してはどうか。高齢化と新型コロナウイルス感染症の影響で、今後ますます経済格差が拡大する恐れがあり、経済格差の拡大がモビリティ格差にどのように影響するか、分析する価値はあると考える。
- アクティビティモデルでしか出力できない指標を入れていただけるとよい。交通行動モデルワーキングから、アクティビティモデルで出力できる指標を都市交通ビジョンワーキングに伝えるようにしたい。
- モデルの精度のチェックと、アウトプットの指標の見せ方は個別に検討した方がよい。

(2) 現況再現および感度分析について

- 私事の立ち寄りが少ない点に関して、モデルで活動終了時刻が考慮できていないために、残り活動可能時間が少なくなっていることが原因と考えられる。確認していただきたい。
- 端末バス待ち時間の短縮の感度分析について、端末バス待ち時間短縮による誘発需要のようなものを表現しているとしたら、ツアー発生回数は大きく変化しない方が自然だと考えることもできる。端末バス待ち時間がどの程度短縮されたのかも併せて確認していただきたい。
- ツアー目的地選択モデルでは、目的地のダミーを入れることを検討してはどうか。
- ツアー交通手段選択モデルは、交通政策審議会のモデルは距離帯別のモデルではなく長距離ダミーを入れる手法をとっているが、ツアーの距離帯ごとにモデルを変えるのが理想的である。

- マイクロシミュレーションの計算方法の資料を次回以降用意してほしい。

(3) 将来シナリオの設定

- 港区と中央区で徒歩が増えている。政策分析でウォークブルの取組みを検討する予定になっているが、この結果は政策分析において問題にならないか。要因を確認したほうがよい。
- トリップ数が全体的に低下することは想定内だが、私事トリップが増加しているのは、高齢化に伴い通勤せず私事で行かせる人が増えるためか。私事トリップの属性の内訳を確認したほうがよい。
- 個別のトリップパターンを見れるとよい。
- 交通政策審議会のテクニカルレポートのような、アクティビティモデルの全体像や推定結果をまとめた公開資料を作成できるとよい。その際、原単位や外出率といった表現、IPF法を使って拡大母数を作る等の表現があるが、本来は世帯や個人のクロージングデータを用いたマイクロシミュレーションであるはずなので、そのことが伝わる表現にしていただけるとよい。

以上

(2) 第6回 生活圏ワーキング

1) 次第

**令和元年 第6回東京都市圏 PT 調査
生活圏 WG**

日 時：2020年7月31日（金）10：00～12：00

場 所：WEB 会議（zoom）

次 第（案）

- （1）前回WGの振り返り
- （2）生活圏の分析方法
- （3）生活圏手引きの構成
- （4）その他

配 付 資 料

- 資料1 前回WGの振り返り
- 資料2 生活圏の分析方法
- 資料3 生活圏手引きの構成について
- 参考資料1 東京都市圏の生活行動_現況・課題
- 参考資料2 第5回生活圏WG_議事要旨

2) 議事要旨

日 時：令和 2 年 7 月 31 日（金）10:00～12:00

場 所：WEB 会議（Zoom）

出席者：森本 章倫 早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授

大森 宣暁 宇都宮大学地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授

谷口 綾子 筑波大学大学院システム情報系 社会工学域 教授

大沢 昌玄 日本大学理工学部 土木工学科 教授

柳沼 秀樹 東京理科大学理工学部 土木工学科 講師

筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

（代理出席：森係長）

（1）前回WGの振り返り

- ・ 特になし。

（2）生活圏の分析方法（資料2）、生活圏手引きの構成について（資料3）、活用方法・PRについて

- ・ 手引きの中で、目的や意味をもう少し示すべきである。
- ・ 一つは私事活動について、もう一つは職場と自宅との関係（例えば、埼玉から通勤して大宮まで戻ってきて再外出する）、の 2 点を対象としていること。
- ・ アフターコロナで今後もテレワークが続くことが想定されるが、やはり元に戻る（夜の街が活性化される）気がする。
- ・ 手引きをもっとわかりやすくした方が自治体の方は関わりやすいのではないか。
- ・ 地方都市では自宅から近場に行くのも車だと思うので、大都市だけでなくそこも含めて整理すべき。
- ・ 生活圏や生活行動圏の定義について、最初にわかりやすく説明しておく必要がある。
- ・ 立ち寄りの分析について、鉄道通勤の方だけでよいが、職場側の立ち寄りか、居住地側の立ち寄りか示してほしい。
- ・ 行動可能時間圏（資料2 p.9~）の設定はどのようになっているのか。
- ・ 徒歩だと10~20分は歩けるが、車だと日常買い物は車で2~3分しか動かないことになるのか。
- ・ 今の評価指標（資料2p.39）はワクワクしない。
- ・ PT調査（補完調査）で主観的幸福感やBMIも聞いているので、それと分担率や移動距離を掛け合わせてみてはどうか。

- 「住み心地の良い街」＝「外出しやすい街」ではなく、あくまでも「外出しやすい街」は一因である。
- 外出すると幸せ、車よりも公共交通が幸せとか、このあたりが分かりづらい。本手引きは、自治体が市民に突きつけるデータとしても使えるのでこういうところPRしても良いのではないか。
- このWGで都県市も入っているのであれば、自治体が欲しい評価指標をプレス等で出してもらった方が面白いものが出てくると思う。
- 100m先のコンビニに車で行く割合は、全国PTは6人に1人、群馬PTだと4人に1人。比較のために東京PTでも出しておくとうい。
- 住み心地のよい街とは、大きな目指すべき方向とどういう関係になっているのか最初に定義すべき。
- 手引きの話は、分かりやすい。PT調査をやったからこそ分かった、というものが入るとよい。
- 多摩ニュータウンや千葉ニュータウンは歩ける街（近隣住区）である。
- 外出率は都心3区で高く、歩いて暮らせるところはよい。特に東京23区などは全て歩いて生活できるので、生活圏をいくつかのパターンで整理した方が良いのではないか。
- 代表的なものでよい。①ニュータウン（近隣住区）、②TOD（公共交通中心）、③車中心など、ライフスタイル別に整理するとわかりやすい。
- コロナ禍で行動が制約されているが、日常生活の買い物は皆している。日常生活が長距離型から近距離型に移ってくると生活圏に着目されてくるのではないか。
- モバイル空間統計では、コロナ禍で大きな移動（長距離移動）が少なくなっているが、郊外では近場での移動（近距離移動）が増えているという結果が出ている。
- もう一度生活圏とは何か考える必要がある。
- 今後テレワークが進むなら居住、通勤含めて見ていかなければならない。
- 生活圏を行政がどうとらえているか、区域内が周辺もか全体か。生活圏全体を議論する必要があるのではないか。
- コロナ禍で地元のスーパーは売上延ばした。これまで常識だと思っていたのと違うクローズアップの仕方があるのではないか。
- 世帯が重要。家族みんなが家において、今後更にテレワークが進展していくと世帯での役割が変わっていくのではないか。
- 世帯の重要性は今まで気にしてこなかったが、これからは世帯の役割を考えなければならぬ。

- 在宅勤務をしていて、家の近所にシェアオフィスがあるといいなと感じた。空き家を活用したものなどいろんなパターンが考えられる。
- 在宅は快適だが配偶者の在宅はなぜか不快になる。
- 手引きの活用方法（資料3p.4）は重要だと思う。
- 現場の困っている意見を吸い上げて入れてはどうか。
- しばらくコロナが続きそうだが、外出しないのはそんなにまずいのか。
- コロナ禍の今、巣ごもり層の生活が望ましい。そんな中、巣ごもり層を外に引っ張り出すのは言いづらくなるのではないか。
- 徒歩や自転車による移動が中心になり、生活圏行動圏域は狭くなるだろう。
- 一方で鉄道は空いてくる。利用者にとってはよいが、地方ではペイできないのでますます公営化を検討していくことになる。コロナ禍でも外出しなければならぬというトーンはどうか。
- 「Afterコロナの生活行動（想定）」（資料3 p.23）は、もう少しポジティブな書き方にしてはどうか。
- 今までの公共交通は過密状態、コロナ禍の現状の方が適正状態である。
- 過密で走らせなければ収益がとれないというビジネスモデルがそもそもおかしい。再構築しなければならない。
- しかしコロナ禍を受けて地方の公共交通は致命的な状況となる。ヨーロッパのように、収入は3割であとは国が補填するという仕組みとする必要が出てくるかもしれない。
- 巣ごもりは果たして悪いことなのか。好んで外出しないのであれば、その状態は個人の便益は高いということになる。さらに、外出自粛のコロナ禍では、巣ごもり層は社会の便益を上げている状態となっている。
- やりようによっては、巣ごもりもそんなに悪くないのではないかと思う。運動もやろうと思えば家の中でもできる。
- 巣ごもり層は二極化しているのではないか。①元気で問題のない巣ごもりと②外出を促すべき巣ごもり層。
- 家庭でのつながりが無く所得が低い人たち（外出を促すべき巣ごもり層）は、主観的幸福感が低下している。こういう人たちのために居心地の良い空間をつくって外に出す必要がある。
- きちんと分類しなければならない。
- 別会議で、“なぜ外出するのか”の議論をした。ある程度自宅の環境が整っている人は良いが、住宅の事情も重要であると思う。
- 外出したいときにできないことが問題である。出たいときに出られる都市交通を準備する。

- 自発的に出るのとは何かしらの目的がいる。
- 外に出ないと体重は増えるし、ある程度動き回る環境をつくることは必要である。
- 交通計画はこれから難しいフレームに入ると感じている。義務的な移動に関してはテレワークに切り替わり、自発的な行動だけが残る。
- オプション的価値を残し続けるのがよいわけではない。
- サブスク、年間乗り放題などを活用するのが良いのか。
- サブスクの限界も感じている。モデルがあまり続かないのではないかと考えている。
- 緊急事態宣言中、多くの方は電車に乗っていない。ということは、昼間人口の考え方が変わった。
- 郊外の昼間人口が増えている。昼間人口の考え方はコロナをベースに大きく変わるはず。郊外は空き家が少なくなり、地元の商店街は1.3倍売り上げが増えたそう。
- 生活圏なので都心より郊外部の昼間人口が増えたというデータを見せた方がよい。
- 徒歩を中心とした生活圏範囲を見た方がよい。
- ただし、勤務や業務の外出率が下がるのは良いが私事トリップが減るのはまずい。私事トリップを上げていくことが大事となってくる。
- まさにウォークアブルシティ。都市は大きな災害のたびに生まれ変わる。
- 世帯でどう活動が配分されるか、これで活動が変わってくる。
- 近隣だけだと歩きやすさが重要となる。
- コロナがなくなった時の活気あふれる街も見せておく必要がある。従来型の話とコロナのミックス（withコロナ）の話の両方が必要。
- 行政の方が困っていることを知りたい。どういう指標が良いか、行政の方が何をやって行きたいかを教えていただきたい。
- アクティビティモデルでぜひ複数人の目的外出時間とか世帯役割分担とかやってもらえると良い。
- 外出活動は五感を通した3次元な活動なので、オンラインなどの2次元で話していても、同じコミュニケーションとしても、情報量が少なく十分でないと思う。さらに運動不足にもなるのでリアルな活動が必要。
- 欧米は世帯ベースで分析をすることが一般的だが、日本は個人ベースとなっている。
- 夜の街はほとんど立ち寄りではないか。
- 指標の中にウォークアブルや、立地適正化計画や公共交通網形成計画などにつな

がるものがあると良い。国としてどうすべきかを知りたい。

- 生活圏、生活行動圏に関する分析が不足している。生活圏とリンクさせた分析をすすめると良いのではないか。
- 手引きの中に入れる先生方のコラムのスケジュールはどうなっているのか。

以上

(3) 第6回 対流拠点ワーキング

1) 次第

**2020年度 東京都市圏 PT 調査
第6回対流拠点 WG**

日 時：2020年8月3日（月）15：00～17：00
場 所：日本能率協会ビル 研修室105号室

次 第

1. 前回WGの振り返りと今回の位置づけ
2. 第6回PT調査データ等に基づく拠点の実態分析結果
3. 各拠点における回遊実態
4. 歩行回遊シミュレーションの実施
5. 成果への反映方針
6. その他

配 付 資 料

- | | |
|-------|----------------------------|
| 資料1 | 前回WGの振り返りと今回の位置づけ |
| 資料2 | PT調査データ等からみた拠点の実態分析結果 |
| 資料3 | 各拠点における回遊実態 |
| 資料4 | 歩行回遊シミュレーションの実施 |
| 資料5 | 成果への反映方針と手引きの構成 |
| 参考資料1 | 第5回対流拠点WG議事要旨 |
| 参考資料2 | PT調査データ等からみた拠点の実態分析結果（詳細版） |
| 参考資料3 | 各拠点における回遊実態（詳細版） |
| 参考資料4 | 大宮駅周辺拠点分析（さいたま市提供） |
| 参考資料5 | 手引き骨子案（たたき台一部） |

2) 議事要旨

日 時：令和2年8月3日（月）15：00～17：00

場 所：日本能率協会ビル 研修室 105 会議室

出席者：羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科社会基盤学専攻 教授

※Web参加

高見 淳史 東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻 准教授

清水 哲夫 東京都市大学 都市環境学部観光科学科 大学院

都市環境科学研究科観光科学域 教授※Web参加

伊藤 香織 東京理科大学 理工学部建築学科 教授

日下部 貴彦 東京大学 空間情報科学研究センター共同利用・共同研究部門
講師

酒井 祐介 国土交通省 都市局都市計画課 都市計画調査室 課長補佐

(1) 第6回 PT 調査データ等に基づく拠点の実態分析結果

- 本資料における解釈の部分が重要であり、過去からどのように変化してきたのか、各駅まちの個性といったものが水平展開的に比較し得るのか、駅まちのプランを考える際に、どのような方向性を目指すのかといった点について、かなり浮かび上がってきつつある。
- 可視化ツールについて、分析結果がどのようにつながるのか引き続き PR いただきたい。P8 の来訪者の個人属性について、地区ごとの特徴が出ている。
- P13 あたりでいろいろな指標で地区の特徴を導出しているが、似た拠点があるのかどうか。拠点の性質を踏まえた整理を行うことで、より分かりやすいものとなるのではないか。
- 自治体の職員が読むことを考えると、予め想定できていること、また、考えてもいなかったことに対して定量的なエビデンスを与えるものであるが、予め分かっていることを追隨している感はある。ここで分析したことが次の生産的なステップにつながるのかという視点は、手引きを作成していく上で、意識していただきたい。
- トリップチェーンについて、時間帯別の活動の違い等、もう少し深掘りが必要ではないか。
- 自治体側で自分たちの立ち位置を知るという意味では、どこに似ているのか、ライバルはどこかということが見たいのではと考えるため、そのあたりが見えると面白い。私用が減っている中で、時間帯、目的別の観点も必要と考える。背後圏の縮小についても類型化（縮み方など）できると今後の展開に役立つものと考えられる。

- コロナの影響は引き続き検討していく必要がある。

(2) 各拠点における回遊実態

- プローブパーソンデータについて、活動のパターンのようなものは引き続き検討していただきたい。ビッグデータは、集計方法が違うということを手引に記載した方が良い。
- プローブパーソンについて、サンプル数、無作為抽出ではないなど、データの特性は記載したほうが良い。ビッグデータについて、土地勘がある人が見ると分かるかもしれないが、手引きにおいては、拠点市街地の性質と合わせて整理する必要がある。
- 特に、プローブパーソンデータについて、あがっている各地区の問題に対する分析が不足している。明らかにしたいことの分析の深度化が必要ではないか。例えば汐留なら、容量（立ち入ることができる面積）に対する回遊密度のような視点で、また、サンプルが少ない中でも時間帯を丸めるなど、やり方は検討いただきたい。
- この結果がどのように手引きに反映されるのかイメージできない。
- 目的に対して、結果が明らかになっていない。プローブパーソンデータとビッグデータは性質の違うデータであるため、明らかにしたいことに対して、作業的な費用面などの話があって、どのようなことができるのか、といった視点で手引に反映されれば良いと考える。

(3) 歩行回遊シミュレーションの実施

- 施策内容のオープンカフェについて、目的地ゾーン選択の部分にするのか、経路選択モデルの部分にするのか。今のままでは、オープンカフェの影響を把握できない。
- どこまでできるのか要検討（説明変数の設定とあわせて）
- 施設立地に関しての限界、モデルの組み込み方を示す必要がある。
- 回遊継続モデルの再現性について、5トリップ目の回遊継続選択率が上がるため推計することは難しいため、5トリップ以上でまとめても良いかもしれない。
- 横浜については、単に床面積のみではなく、跡地の利用について考える必要がある。
- 施設の跡地が多様な施策になるのでパッケージとしての評価が必要である。

(5) 成果への反映方針

- ビッグデータや PT データの活用事例集は既存のものがあるが、それとの関係性はどのように整理するのか。既存の内容から拡がりのあるものであれば有意なものになると考えるため、引き続き検討いただきたい。
- なぜ既存のものが使われていないのかも含めて、こちらとしても考えないといけない。
- 自治体の職員が使えるものになるのが大前提なので、内部で議論した方が良い。調査の仕様を検討するにあたってエラーがないように、この手引きで理解することが理想である。
- 自治体が発注するために、目的や項目立て等に活用できるよう、手法を含めて目次や切り口を含めて引き続き検討いただきたい。
- 具体的な施策をやるときに、データの種類や分析の手法論をはじめとして、施策事例や分析のアウトプットを含めての整理を検討いただきたい。
- タイトルは引き続き検討いただきたい。
- インデックスの付与や逆引きできるなど、使いやすいものにすることが重要である。データの限界といった課題も踏まえつつ、分析手法を整理していただきたい。
- どこを見れば良いのか分かるものは、重要である考える。公共施設の立地や移転、道路空間の再配分、駅まちでの連立立体などの視点で、具体的な手法論やアウトプットを含めて手引きを作成してはどうか。

以上

(4) 第8回技術検討会 第6回 都市交通ビジョンワーキング

1) 次第

東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会 第8回
都市交通ビジョンWG 第6回
合同開催

日 時：令和2年8月18日（火）14:00～16:00

場 所：AP東京八重洲 13階 A会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 本日の論点
 - (2) 都市交通ビジョン
 - あり方レポートの全体構成
 - 現況課題分析
 - 過去トレンド分析
 - (3) その他の検討状況
- 3 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	検討の全体像と本日の論点
資料2-1	あり方レポートの全体構成(案)
資料2-2	現況課題分析
資料2-3	過去トレンド分析
資料3-1	対流拠点の検討状況
資料3-2	生活圏の検討状況
資料3-3	データ整備に関する検討状況
参考資料1	前回技術検討会・都市交通ビジョンWG 議事要旨
参考資料2	東京としけん交通だより

2) 議事要旨

日時：令和2年8月18日（火）14:00～16:00

場所：AP 東京八重洲 13階 A 会議室

谷口 守 筑波大学大学院 システム情報系 社会工学域 教授
森本 章倫 早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授
羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授
福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授
佐々木 邦明 早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科 教授
河村 英知 国土交通省 総合政策局 交通政策課 企画室 室長
田村 央 国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 室長 ※Web参加
新階 寛恭 国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部都市施設研究室 室長
森 英高 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 係長(委員代理)
松村 敏男 国土交通省 関東運輸局 交通政策部 次長兼計画調整官(委員代理)
竹原 裕二 警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐(委員代理)
下坪 賢一 関東地方整備局 企画部 広域計画課 課長
池田 中 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 課長

(1) 都市交通ビジョン

- 資料 2-1「あり方レポートの全体構成（素案）」、資料 2-2「現況課題分析」、資料 2-3「その他の検討状況」について事務局より説明
- 資料 2-1 のポンチ絵について、このようになると思っている。「⑤リモート化を背景にした職住近接」とはどのような定義になるか。従来の職住近接というよりは、在宅勤務やテレワークにより通勤のパターンや頻度が変わったとのことも含まれているのではないか。
- 職住の絵は 1 枚では書けなくて、この日はサテライトオフィス、この日は本社へ、みたいに、週単位で変わってくるのではないか。
- レポートに入るのであれば、概念図だけではなくエビデンスもついてくると良い。インバウンドやリニアで域外から入ってくる人が増えることで、域内の混雑が悪化するようなことも表現できると良いのではないか。
- ⑤の絵は良いと思う。しかし、今回の資料 2-1, 2-2 がそれを裏付ける資料になっていないのではないか

- ⑤をデータから裏付けるのは難しいのでは。⑤のような望ましい未来像を何パターンか想定して、バックキャストリングで見ていくようなイメージではないか。
- 政策との関連が見えると良い。政策とその効果として実態を見ていく、という流れが必要ではないか。政策分析④のウォークブルエリアとの関連が見えてこない。
- 資料 2-2 現況課題の外出率分析は、都市構造の変化との比較でのコメントもあると良いのではないか。
- 過去トレンド分析で、夜間人口と従業人口が大幅に減少しているという印象。千葉東部等が特に減少しているが、郊外部に住みたいという人はもう少し多いように思う。居住地選択モデル等を入れられないか。
- また、人口減と比較すると外出率やトリップ数の減少はそこまで大きくないように見える。現況分析では世帯年収と外出率の関係を見ていたが、20年予測で年収が大幅に減少することを踏まえると、現状よりも高い勢いでトリップ数や外出率が減少するような、より悲観的な話も含めて良いのではないか。
- 鉄道新線に関して触れてあったが、交政審で見込んだ需要の検証等を行わないのか。
- 低所得者層も含めて、どうやってモビリティ（自動車）を与えるかも重要では。もう少し、厳しい値を出しても良いと思う。通勤はシナリオで良いと思うが、それ以外は、収入もモデルに加えて表現してはどうか。エッセンシャルワーカーは今も通勤している。サラリーマンは転換できているので、この辺りは丁寧にやった方が都市圏の財産になるのではと思う。
- 社人研も仮説に基づく推計なので、どのような前提で推計しているのか把握しておくが良い。
- あり方レポートの中でも公共交通をどう支えるか、打ち出していくことが重要。混んでいたのが空いたことでの良い評価も含めて。
- 将来年次は 2040 年を想定しているが、東京都市圏の人口がピークを迎えるのは 2030 年頃かと思う。ピーク時の状況も捉えておく必要があるのではないか。
- PT データと政策のリンク付けがもう少し見えると良い。
- 分析の中にコロナ関連の話を含めなくて良いのか。現在本省でも交通のあり方について検討を進めている状況であるので、交通政策計画、都市局のあり方レポートとの関係も整合できると良い。
- 資料 2-1 P2 ①～⑤とレポートの構成の関係はどう考えれば良いか。
- ⑤はデータで補足できると良い。資料 2-2 との関係も含めて整理してほしい。
- 現在、都市局でコロナ禍の在り方を取りまとめており、8月中に公表予定。

- 政策分析の中で、立地適正化等の施策の効果は見ていくのか。
- 将来ケースで、鉄道のプライシングだけでなく、自動車のレーンプライシングは想定しないのか。モデル上、マルチモードは加味できるか。
- 料金の話は実施するのか。20年後だと一般道でも自動運転が入っているのではないか。ピークプライシングは、鉄道や自動車のできるようになってきているのが、2040年だと思う。
- 鉄道料金をどうスタックするのか。一般市民の生活が成り立たなくなる。地域を限定してケーススタディが良いと思う。
- 過去トレンドは PT データだけを用いているが、料金施策については、補完調査の内容をアドオンする。羽藤先生のご指摘は技術的には盛り込めると考えている。
- スケジュールがある中で、バランスを持って取り組んで欲しい。交通施策として何を取組むのかは、議論した方が良い。居住地選択モデルが無いのが弱いと思う。フレームも議論した方が良い。
- レポートに何を盛り込み、何を盛り込まないみたいな全体整理をしてほしい。
- モデルに居住地選択入れられないか。これまでは都心居住に向いていたが、通勤が減ることで郊外に住む人が増加するかもしれない。

(2) その他の検討状況

- 資料 3-3 は、次回分析結果も含めて出てくるという認識で良いか。
- H30 調査では外出率や原単位の減少等、人の動きが想像以上に変わるということを言っていく必要があるのではないか。コロナの影響があり、その結果が世間に受け入れやすい状況になってきているので、打ち出しやすいのではないか。
- コロナ前のデータを活用しているが、今使っている指標の中で、コロナで何が変わって、何が変わらないのか、整理しておいた方が良い。何が激変する可能性があるのか。そこを感度分析的に動かし、検証してはどうか。
- 人口が大きく減るという話で、テレワークや在宅勤務が普及し、都心への通勤需要が緩和されることは、郊外部にとって大きな希望。今後のとりまとめでも、そういった話を表現いただけると良い。

以上

(5) 第9回 交通行動モデルワーキング

1) 次第

東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会
第9回 交通行動モデルワーキング

日 時：令和2年10月16日（金）13:00～15:00

場 所：計量計画研究所 会議室

次 第

1. 需要推計モデルの全体像
2. 過去トレンドシナリオの推計結果
3. 将来シナリオ・政策の設定と分析

配付資料

- 資料1 需要推計モデルの全体像
資料2 過去トレンドシナリオの推計結果
資料3-1 将来シナリオの設定と分析
資料3-2 政策の設定と分析
参考資料1 都市交通ビジョン とりまとめストーリー（案）
参考資料2 アクティビティベースドモデルの詳細資料
参考資料3 アクティビティベースドモデルの推計フロー
参考資料4 交通量配分モデルの詳細資料
参考資料5 第8回交通行動モデルWG 議事要旨

2) 議事要旨

日 時：令和元年 10 月 16 日（金） 13:00～15:00

場 所：一般財団法人計量計画研究所 会議室

出席者：福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

日下部 貴彦 東京大学 空間情報科学研究センター 講師

柳沼 秀樹 東京理科大学 理工学部土木工学科 講師

筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

(1) 需要推計モデルの全体像

- ・ 配分結果のリンク交通量と観測交通量が合うように修正を行う予定はあるか。四段階推計法を用いる従来の手法では、これらが合うように OD 表を修正することが一般的であるが、アクティビティベースドモデル（以降、ABM）を用いた今回の手法では、ABM を補正するのか、配分モデルを補正するのか、複数の対応が考えられる。
- ・ モバイル空間統計等のビッグデータを用いて、ABM により推計された昼間人口を補正し、その結果をもとに配分を行うやり方も考えられる。ビッグデータさえ購入すれば、ABM と組み合わせ、その都度最新の OD 表を生成できることが可能なので、今後検討してほしい。

(2) 過去トレンドシナリオの推計結果

- ・ リモート化が進むと、昼間人口が大きく変化する。過去トレンドシナリオでは昼間人口の予測、フレーム設定はないが、シナリオを与えて分析することも考えられる。
- ・ 都市局で実施した、新型コロナ生活行動調査では、コロナ禍におけるリモートワーカーの 24 時間の行動を調査している。このデータと組み合わせ、リモートワーカーの行動を表現できる可能性がある。
- ・ 他のデータと組み合わせ、リモートワーカーの行動を表現できる余地のあるモデルであることを、報告書に記載するとよい。
- ・ リモートワークをしている人の属性は通常の実業者と異なると予想される。所得の高い人ほどリモートワークをしやすいのではないかと。既存の調査結果等を用いて確認し、シナリオの設定を検討するとよい。
- ・ リモートワークといっても、週の半分は出勤、半分はリモートワーク、等の組み合わせも一般的に行われている。出勤の仕方を多様にする、例えば多くの会社が月曜日に出勤するのではなく、様々な曜日に出勤日とリモートワーク日を組み合

わせることで、都市圏全体の混雑を緩和できる可能性があり、そうした政策シナリオの分析も考えられる。

- ・ 一人あたりのトリップ数がどのように変化しているか、という視点で分析を追加したほうがよい。
- ・ ABM では個人の 1 日の行動を推計しているのに、トリップに分解した集計だけでは ABM らしさに欠け、味気ない。トリップチェーンやアクティビティパターンに注目し、移動の質がどう変化するのか、分析できるとよい。
- ・ ABM らしい結果の見せ方として、資料 1 の p8 のような一日の活動を見せる示し方は興味深い。他に、時間の使い方、費やした時間の割合等の示し方ができるとよいのではないか。

(3) 将来シナリオ・政策の設定と分析

- ・ 収入によって外出率や行動は異なると考えられる。収入の変化のトレンドを確認しておくがよい。また、収入とモビリティは相互に作用していると考えられる。収入が高い人ほど高いモビリティを持ち、モビリティが高まるほど収入を高めることができる。
- ・ 一日の時間をどこに割り付けているのか、ということがわかるようなモデルになっているので、そのような視点での評価も検討するとよい。
- ・ 自動運転車両が普及することによってモビリティが向上することを想定した計算ケースでは、ABM の出力を元に配分を行うことによって、一部の地域では域内交通の増加に対応するだけのインフラが不足している、という結論を得ることができるのではないか。
- ・ オリンピックを控えて高速道路料金が検討されたこと、コロナ禍において鉄道事業者が変動制の運賃を検討していること等を踏まえて、高速道路料金を変化させる政策と鉄道運賃を変化させる政策の組み合わせによる結果を確認できると有意義だ。
- ・ 路線別の利用者数等も集計できるようになっているため、鉄道事業者の収益に注目した分析もでき、公共交通全体の料金体系をどのように設定するとよいのか、検討できるツールになっていると思う。
- ・ 郊外において高齢化が進む現在の都市構造を考えると、中心となる拠点に集中的に投資するのではなく、他の拠点や地域にもある程度分散して投資したほうが結果的に便益が高まる可能性がある。リモートワークの普及の影響もあり、今後郊外において昼間人口が増加することが考えられ、限られた拠点に投資して人々が長距離移動する必要が生じるよりも、分散的に投資し、移動距離を短縮したほうが便益が高い可能性が考えられる。そうした検討も可能なモデルになっていると

考えられる。

- ・ 時間価値と GDP は一般に比例の関係にあるが、ABM は時間価値と所得が連動したモデルにはなっていない。費用便益分析に ABM を活用する場合、例えば時間短縮効果を求める場合にはこの点が課題になると考えられる。
- ・ より個人に着目したかたちで、どのような人の移動がどのように変化したのかを見せられるとよい。
- ・ 自由に使える自動車の保有については、自家用車の保有とカーシェアの利用は分けて考えたほうがよいと考える。両者の間には、使い方に大きな違いがあると考えられる。
- ・ モデルの使い方については、今後検討を重ねていきたい。例えばコロナ禍のような緊急事態や、その後の世界のニューノーマルにはどんな形があるのか、を示す等の使い方が考えられる。
- ・ 色々な検討に活用可能なモデルのベースができあがっていると思う。
- ・ 居住地の選択モデルや地価の算出モデルと連動させるなどの展開も考えられる。次の PT での活用も見据えて、課題を整理しておくとうい。
- ・ テクニカルレポート等、対外的に説明できる資料を作成するとよい。また、海外等にも積極的に PR したほうがよい。

以上

(6) 第7回 都市交通ビジョンワーキング

1) 次第

**東京都市圏総合都市交通体系調査
都市交通ビジョンWG 第7回**

日 時：令和2年10月30日（金）15:00～17:00

場 所：AP秋葉原 1階 O+P会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 本日の論点
 - (2) 都市交通ビジョン
 - あり方レポートの全体構成とレポート（骨子）
 - 過去トレンド分析
 - 将来シナリオ・政策の設定と分析
- 3 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	検討の全体像と本日の論点
資料2-1	とりまとめストーリー
資料2-2	あり方レポート（骨子案）
資料3	過去トレンド分析
資料4-1	将来シナリオ・政策の設定と分析
資料4-2	各シナリオ・政策の結果のまとめ
参考資料1	第6回都市交通ビジョンWGの議事要旨
参考資料2	第9回交通行動モデルWGの議事要旨
参考資料3	交通行動モデルの概要

2) 議事要旨

日 時：令和 2 年 10 月 30 日（金）15:00～17:00

場 所：AP 秋葉原 1 階 O+P 会議室

出席者：谷口 守 筑波大学大学院 システム情報系 社会工学域 教授

福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

佐々木 邦明 早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科 教授

筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

(1) 都市交通ビジョン

- ・ 今回のあり方レポートにおいて、所得の項目を用いた分析は反映可能な見込みか。
- ・ また、支出についても今回の調査において初めて取得した項目であるが、分析結果の掲載は可能であるか。
- ・ 一般的に用いられるレジリエンスとここで用いられるレジリエンスが異なるように思うが、どのような意味合いでレジリエンスという言葉を用いているか（ここでは冗長性やネットワーク信頼性といった意味合いでレジリエンスを用いていると思うが、本来レジリエンスは回復力を示す言葉であると思う。）
- ・ サステナビリティ（持続可能性）というほうが近い概念かと思う。
- ・ “交通NWのレジリエンス”と記載されている部分については、NW ではなく“交通サービス”を意味しているという認識で良いか。
- ・ 公共交通の共同経営という点が評価項目にあることが非常に良いと思ったが、この点についてどのように評価を行うのか。
- ・ 公共交通維持について、公共交通維持とは、既存の鉄道やバスを鉄道やバスのまま維持するという意図か、公共交通の機能を維持するという意図か？認識を教えてください。自動運転等が実現しサービス形態が変わることが考えられる将来において、現状のバスをバスとして維持することは難しいと思う。
- ・ 外出率が減少したことが大きな変化であり、できるだけ街に出てもらおう施策を記載すべきことであると考えている。ターミナル駅周辺の流入抑制というものがこうした施策であると考えれば良いか。
- ・ 外出減少のシナリオについては、トレンドにおいても外出が減少する中でさらに外出率が減少するというイメージか。
- ・ “人の移動を作りだす”という部分については、本来ウォークブル等の話を見据えているのだと思う。表現のレベルであるが、人の移動を無理やり増やすよ

うに見えるので表現を検討いただきたい。

- 外出率のシナリオについて、問題点として記載されている赤字の部分は、この部分が一番深刻な問題かどうか不明である。例えば、高齢者についての記載があるが本当に高齢者が一番の問題か疑問である。ソーシャルキャピタル等様々な事柄が関連する部分であると思うので、外出減少によってどこに深刻な影響が出るか検討いただきたい。
- 鉄道を維持するために行う施策もあると考えている。直接的な記載は難しいと思うが、人口配置や駅まち等の鉄道事業者が希望を持つことのできる内容も散りばめられないか。
- あり方レポートについて、
 - －人間ドックの絵は良いと思うが、用語の統一を行ってほしい。
 - －その他このままでは問題のある図が複数あるので修正いただきたい。
- あり方のレポートについては是非予算をつけて英語版を発行いただきたい。

(2) 過去トレンド分析

- 目的地での消費額についても、モデルのアウトプットで出力できると良いと思う。難しいとは思いますが検討いただきたい。
- 滞在時間も公共交通の人のほうが長いということが一般的に指摘されているが、その辺りは確認するのか。
- ウォークブルの部分は、滞在時間が長くなることや多くの人滞在中であることが評価の基準になると考えている。
- ニューノーマルが定着した 2040 年という想定でのシミュレーションは可能か
- リモートワークを行う際に自宅で行うという想定になっているが、サテライトオフィスを利用する人の割合は無視できる程度なのか。
- ニューノーマルという打ち出しをするかどうかという点が、一つの論点であると思うがこの点についてはどのような認識か。
- 感度分析という言葉を使っているが、感度分析と言いつらい部分もあるので表現に気を付けていただきたい。
- 全域が自動車を利用できるという設定において、都心の台キロが増加しているのは説明を丁寧に行ったほうが良いと思う。
- 内々の所要時間はどのように決めているのかという部分を丁寧に説明いただきたい。所要時間の設定方法が分からないと、所要時間を半分にするの意味も分からない。

- 都心流入規制の部分は、トリップが減少したことによって流入人口は減少したと思うが、鉄道来訪者が多くなって滞在時間は長くなるのではないか。その時、総滞在時間はどのような結果になったのか。
- 都市機能配置については、アクティビティパターンの変化についてさらに詳細に確認を行っていくと良いと思う。
- テレワーク率については OD 別に決めているという認識で問題ないか。
- 私的交通の都心で自動利用が増加するという点について、コストはどのように設定をしているのか。
- 域外アクセスについては、リニアができて域外交通の総量は変化しないという設定であるという認識で良いか？
- 流入規制について、歩行者が減少する結果は難しいと思う。
- 外出率の低下について、健康の話をしているが徒歩時間をアウトプットとして出すことは可能か。
- 自動運転によって、自動車混雑が増加するということはなにを意味しているのか。カーシェアを契約している人と似たような行動になるのではないか。

以上

(7) 第7回 対流拠点WG

1) 次第

**2020年度 東京都市圏 PT 調査
第7回対流拠点WG**

日 時：2020年11月12日（木）17：00～19：00
場 所：オンライン会議

次 第

1. 前回WGの振り返りと今回の位置づけ
2. 手引きのたたき台について
3. 回遊行動シミュレーションについて
4. その他

配 付 資 料

資料1	前回WGの振り返りと今回の位置づけ
資料2-1	手引きの構成検討について
資料2-2	手引きの骨子たたき台
資料3-1	歩行回遊シミュレーション結果（横浜市）
資料3-2	歩行回遊シミュレーションの実施方針（千葉市）
参考資料1	第6回対流拠点WG議事要旨
参考資料2	各拠点における回遊実態
参考資料3	大宮駅周辺拠点分析（さいたま市より報告）

2) 議事要旨

日時：令和 2 年 11 月 12 日（木）17:00～19:00

場所：オンライン開催

出席者：羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授
高見 淳史 東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻 准教授
清水 哲夫 東京都市大学 都市環境学部観光科学科 大学院都市環境科学研究科観光科学域 教授
伊藤 香織 東京理科大学 理工学部建築学科 教授
日下部 貴彦 東京大学 空間情報科学研究センター共同利用・共同研究部門 講師
筒井 裕治 国土交通省 都市局都市計画課 都市計画調査室 室長

(1) 手引きのたたき台について

- ・ ガイドラインについては網羅的になりすぎるとわかりにくくなるため、モデルの具体的な内容よりは、どのような分析を行えるのか、といったことを重点的に示した方がわかりやすく、そのようにまとまりつつあると思う。
- ・ 他の同様の手引きとの住み分けの記載が必要ではないか。
- ・ p8～p12 の PT データの分析は、自治体職員が集計をすること前提としているかと思うが、内容によっては WEB の可視化ツールやエクセル等のテンプレート等があればより使いやすくなるかと思う。
- ・ p16 で Wi-Fi センサー設置の注意点について、防水等細かな点に触れているがその時の状況次第な点もあり、そのような記載よりは具体的に何ができるのか、具体的な特性を重点的に記載した方が良いかと思う。
- ・ p4 のプロセスにおいて、実際には施策がすでにあり、その効果や方向性の確認を行うような場面もあるかと思う、そのような場面にも使えることも補足的に記載があればと思う。
- ・ 技術解説編の記載への誘導はより細かくあった方が良いかと思う。
- ・ 自治体としては、すでにある施策の効果を知りたいという要望もあるかと思う。具体的な施策からその効果を確認するといったこともできる方が、この手引きの価値がより上がるかと思う。
- ・ ビックデータ等の分析事例について、データだけではなく、その地域ごとの歩行者優先道路の整備や、空き地空き家が多い等、土地活用の現状も重ね合わせることでさらに見えることがある、ということも示せればと思う。
- ・ このような PT データやビックデータを活用することで新たな KPI（重要業績評価指標）を作成し、充実させることも可能かと思う。今後のまちづくりとし

て、定点観測的な基礎調査以外のビックデータのような調査も必要であると考えており、データを使うことの重要性も示せればと思う。

- PT 調査が平日のデータしかない点の説明は必要かと思う。
- 回遊促進等の議論で、誰ときているのか、というのが重要であると考えてるが、PT データでは十分に取得されていない一方、PP 調査では取得可能であることを p17 等の検討の段階で補足が必要かと思う。
- p18 に記載のデータの取得について、オープンカフェ等の施策の効果の把握についてモデル上で行うことも方法の一つであるが、実際に社会実験を行ってデータを取得することも可能であることも示せればと思う。
- PT やビックデータは量の調査であり、PP は質に重点を置いた調査である等、調査のバリエーションがあることをチャート等で示せればと思う。
- 30 分でわかるというタイトルは不要ではないか。
- 拠点の中と言う表現は、施設内という誤解を招くかと思う。
- 「来訪が集中する施設の点在」という表現がわかりにくいかと思う。
- 分析結果については、分析から得られる知見を見出しにした方がわかりやすいかと思う。

(2) 回遊行動シミュレーションについて

- 最終的にまとめる際に、モデル間の比較は提示するのか。それぞれモデルで尤度比や変数が異なる中で、地区毎にどのように変数選択したのかが分かりにくく、比較を入れるのであれば説明が必要かと思う。
- 横浜の事例でダミー変数をどのように設定したか説明いただきたい。
- 横浜と大宮の事例の再現性の確認について説明いただきたい。
- 地域の状況に応じて求められる精度は異なるものの、ある程度の基準を設けて比較できるようにした方が良い。
- 交通政策審議会の場合は、サンプル数も多いこともあり、t 値が 1.96 を超えるようになっている。今回の場合は、サンプル数は限られるが、この基準が一つの指標にはなるだろう。距離等の同一の変数もあるため、基本的な変数と地域固有の変数を示した方が良いだろう。リンクの交通量や施設の訪問回数等を実測値と推計値で比較して再現性の確認が可能か検討いただきたい。
- 横浜市のシミュレーションで、新庁舎では施設内の通り抜けが可能な状況であるが、その実態が反映できればと思う。このようなシミュレーションが施設整備にも反映できえばと思う。
- 横浜市の p16 でエリア内回遊時間が増加している要因は何か。施策 1 だと橋の時間短縮効果による影響で、施策 2 の場合は、1,000 人のイベントによる増加が

要因か。どのようなメカニズムで今回の結果が生じたかの検証は必要かと思う。

- ・ 滞在時間や歩行距離が延びるメカニズムは各地域で解釈したほうが良い。
- ・ 現在のモデルでは、入込総量は不変とし、その中で滞在時間をどのように伸ばすかというモデルであり、1,000人増えた等の外生的に与えた条件については記載が必要である。
- ・ 都市施設の整備の効果が議論の中心であり、整備された都市にどのようなアクティビティが生じるかについてはこのモデルでは評価できない項目であるため、できないことに関しては記載したほうが良い。
- ・ モデルのメカニズムが不明確なままなので、パラメータを設定して感度分析を行うとモデルの特性が分かるかと思う。
- ・ 施設の種類については、商店街の有無と店舗密度程度であり。種別については岡山の事例でも対応していなかった。将来的には可能性があると思う。
- ・ 選択肢列挙はk番目の上位5本とかで推定しているのか。ラベリング法等で条件の悪い経路をもう少し拾った方が精度は良くなるかと思う。
- ・ それぞれの地域で政策評価・地域間比較は眺めながら、ベースの変数は歩道幅員と床面積、とし2、3個共通で何が評価できるかが示せれば良いと思う。
- ・ ダミー変数は使い方については、技術解説編に注釈を記載した方が良いかと思う。

(3) その他

- ・ 手引きの全体像が見えてきているが、細かい点を含めて皆でレビューできるタイミングがあればと思う。
- ・ 手引きの前提として、回遊性が高いことがなぜ良いのか、について説明が不足している印象がある。
- ・ 町を全体でどのようにすればよいのかの理論が弱いということだと思う。人々が町を歩くということと、このモデルがどのように関係しているかの整理が必要かと思う。パラメータの正負と、地域の魅力度の関係を数値計算で示すことでモデルのメカニズムを示すことは可能かと思う。その上でどのような町が良いのかということも議論して、記載した方が良いかと思う。
- ・ 歩行モデルの限界について、自治体職員に疑問、誤解を与えないようにできないことについても説明が必要かと思う。

以上

(8) 第8回 都市交通ビジョンワーキング

1) 次第

**東京都市圏総合都市交通体系調査
都市交通ビジョンWG 第8回**

日 時：令和2年12月11日（金）10:00～12:00

場 所：AP秋葉原 1階 O+P会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 本日の論点
 - (2) 都市交通ビジョン
 - とりまとめの全体構成
 - とりまとめレポート
- 3 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	論点と今後のスケジュール
資料2-1	都市交通ビジョンWG とりまとめ概要版（案）
資料2-2	都市交通ビジョンWG とりまとめレポート（案）
参考資料1	第7回都市交通ビジョンWGの議事要旨
参考資料2	とりまとめ詳細資料

2) 議事要旨

日時：令和2年12月11日（金）10:00～12:00

場所：AP 東京八重洲 13階 O+P 会議室

出席者：谷口 守 筑波大学大学院 システム情報系 社会工学域 教授

森本 章倫 早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授

羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

佐々木 邦明 早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科 教授

筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

(1) 都市交通ビジョン

- ・ 2章については、P18 や P20 等の図について単位を示すこと。
- ・ 3章の最初にシナリオプランニングの説明を入れたほうが良いと思う。
- ・ 全体像が分かりにくいので、すべてのシナリオの一覧表と、各シナリオにおけるインプットデータ（可能であれば、連動してアウトプットデータ）の整理を行うこと。
- ・ 4章は3章と分けたことで分かりにくくなっている気がする、4章は3章と一緒にしてもよいのではないか。
- ・ 域外交流については、混雑についての指標を載せるべきであると思う
- ・ 鉄道の輸送密度が減少するという部分について、将来の鉄道の容量はどのように設定しているのか。
- ・ 公共交通の役割、レジリエンス、冗長性という観点から、モビリティの多様性、交通手段の選択肢の多様性を評価の指標として活用できると良いのではないかと感じた。
- ・ 因果関係が怪しいことについてはあまり断定的に書かないほうが良いと思う。例えば、外出をしない人はモビリティを高める必要がないので、モビリティが低い可能性がある。
- ・ 2018 年型社会シナリオについては、略記に工夫が必要。
- ・ コロナによって不可逆的な変化が起きていると思う。この変化を、トレンドに反映するののかという点は考慮する必要がある。考慮しない場合についてもそのことを明記する必要性ある。
- ・ リモートワークが増加すると、居住地選択に大きな影響を与え、立地選択にも影響を与えると考えられる。現在の分析において、この点は考慮していないと思う

ので、明記しておくべきであると思う。

- ネット拡大とリモートワークについては、個別に発現するとは考えにくいと思う。ネット拡大とリモートを合わせたパターンをニューノーマルとして計算結果を出しておいた方が良いと思う。
- 居住地の変化の動向については、住民基本台帳でコロナ以降の変化の数値があるので、少なくとも最近起きている変化を示すことをしてはどうか。
- ECの比率は日本7%、アメリカで10%、中国で35%、伸び率は8%等の数値が出ているので、こうした数値でニューノーマル的な設定は可能である。
- これからにおいて、郊外で時間が消費されていくと思うので、郊外においてサービス、空間の充実をさせることの重要性は、様々な方の当事者意識の感覚にマッチすると思うので、これをメッセージとして出すことは重要なことであると思う。
- 都市圏レベルでの都心から郊外という話もあるが、横浜市において横浜駅だけでなく他の駅の投資もしていく、という動きをしてもらえるようなメッセージを出すことも重要である。
- あとはターミナルの活動内容が変わっていくということも出せるとよい。
- これからの将来（P96 右図）を示す5つのパラメータを出せといわれれば出すことができると思う。これらは既に本章の中で示されていると思うので、これまで行ってきたことを考え直さないといけないということについて、数値を用いてメッセージとして出せると良いと思う。
- 大きな議論であると思うが、論点3に関わると思う。読者はタイトルに書かれていることを読もうとすると思うので、タイトル2を選ぶのであれば、それにあった内容を出す必要があると思う。
- シナリオを追加したほうが良いということなのか、もう一度ご意見を伺いたい。
- ニューノーマルというシナリオを作成し、変化を確認したほうがよいと考える。
- 人口は社人研推計値を用いているのか。コロナ以降の人口の変化を見込む必要はないか。
- 住民基本台帳は毎月の傾向が異なるので、人口統計として使用するのはリスクであると思う。
- 新しいモビリティネットワークの名称についてはどうか。
- 案1、シンプルでなにを言おうとしているのか分かりやすいので良いと思う。
- 個人的には案1が良いと思うが、物流が大きく変わることが考えられるので案2にするのも良いと思う。ただし、次世代ということには何の意味もない。
- モノの移動を人のアベイラビリティの向上と捉えれば、人中心というところにモノ移動も含まれていると捉えることもできると思う。

- 案1がよいのではないかと思うが、物流に考慮するという点においては生活を豊かにしてくれるという意味で案5がよいのではないかと思う。
- 人中心という部分に暮らしや活力、満足度、滞留といった意味も含めて人中心ということが分かるように定義が書かれていると人中心という案1で良いのではないかと思った。
- 人中心というのは、経済効率性といった部分から、生活等の部分へシフトしているとも捉えられると思うので良い。
- そのあたりの概念は p83 の都市交通戦略の基本的な考え方にきちんと書かれるとよい。
- P96 の絵は良い絵だと思う。新たな生活圏という考え方には賛成なのであるが、コンパクト+NW との考え方はどうなるのか。新たな生活圏の考え方自体がコンパクト+NW であるとも考えられるし、サイバー空間との組み合わせが新たな生活圏であるとも考えることができると思う。
- これまで行ってきた、立地適正化計画、網形成、コンパクト+NW 等の概念とどのように異なるのか、またスマートシティや国土形成、広域都市圏とどのように関係するのかを整理する必要があると思う。
- まちづくりは 20 年～30 年かかるものであるので政策が極端に変わるのとは良くないと思う。このため、いままでのコンパクト+NW で異なる点（なにが足らなくてなにを足すか）を明確に示すと良いとおもう。
- コンパクト+NW の延長上であることは間違いないと思う。新しい生活圏によってコンパクトシティのクオリティが高まるということで間違いないと思うので、そのような内容であれば各自治体の方もあまり混乱はしないと思う。
- これまで経済合理性の観点から東京都市部集約されていたが、生活中心に転換していく中で身近な生活圏という部分の重要性が高まっていると思うので、地域を考える上で生活圏を強く意識する必要があると思う。
- アクティビティの分析を行っていること、行動モデルを導入して将来予測を行っていることを始めの部分（ビッグデータは健康診断～～と記載されている部分）に記載したほうが良いと思う。
- P2 においてビッグデータは健康診断で PT は人間ドックと記載されているが、身体測定ぐらいではないかと思う。
- アクティビティモデルででしかできない集計結果（トリップチェーン等）ができたらし。
- P86 の戦略について、戦略の2は道路だけではなく、鉄道も含めた空間再配分といった話であると思うので、検討いただきたい。この場合、道路の階層性といった部分については別話になると思うので、分けた方が良いと思う。

- 戦略①：既存の NW の話
戦略②：多様なモビリティ
戦略③：コロナに伴う職住近接
というたてつけはどうか。
- 5章について、P85の図はもう少し分かりやすくないか。
- P88について、公共交通が困っているから助けるというようにも読めるので、公共交通の重要性から助ける必要性を示してほしい。
- P94 高速道路については、道路局等と調整はしているか。効果の発現として、道路に直結する部分だけでなく外出率等の変化も出ると思うので、そのようなほうが受け入れられやすいと思う。
- PT 開始から 50 年で、これまでの量的な予測評価から、アクティビティモデルでの質的な将来予測が行われたというのは大きな転換で意義深い。レポートにもちゃんとそのことがわかるように書くとよい。
- P86 の戦略に魅力がないと思う。
戦略 1 は、バーチャルとフィジカルを組み合わせた戦略
戦略 2 は、ウォークブルのような戦略。リンクの機能を空間に見立て利用する等
戦略 3 は、コロナ、首都直下等様々なリスクに対してなお暮らしを支える政策を行うという戦略
- コロナにおいては、生活が変わっているのにアクティビティモデルを用いることで対応ができたと思うが、図がもったいないと思う。
- 凡例が見えない図が多いので今後修正いただきたい。
- 自動運転等を使っていない点等、言葉を抑えている部分もあると思うので、意見を踏まえ調整いただきたい。

以上

(9) 第9回技術検討会

1) 次第

東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会 第9回

日 時：令和2年12月18日（金）14:00～16:00

場 所：AP秋葉原 4階 H会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 本日の論点
 - (2) 各ワーキングの検討状況
 - 都市交通ビジョンのとりまとめ
 - 生活圏の手引き
 - 対流拠点の手引き
 - (3) その他
- 3 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	論点と今後のスケジュール
資料2	都市交通ビジョン とりまとめ（素案）
資料2-参考1	都市交通ビジョン とりまとめ概要版
資料2-参考2	とりまとめ詳細資料
資料3-1	生活圏 手引き（現況編）
資料3-2	生活圏 手引き（分析編）
資料3-3	生活圏 手引き（資料編）
資料4	対流拠点WG 手引き
資料4-参考	対流拠点WG 手引き概要版
参考資料	第8回技術検討会 議事要旨

2) 議事要旨

日時：令和2年12月18日（金）14:00～16:00

場所：AP 東京八重洲 4階H会議室

出席者：谷口 守 筑波大学大学院 システム情報系 社会工学域 教授
森本 章倫 早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授
羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授
福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授
河村 英知 国土交通省 総合政策局 交通政策課 企画室 室長
田村 央 国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 室長
筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長
新階 寛恭 国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部都市施設研究室 室長

※Web参加

廣田 健久 国土交通省 関東運輸局 交通政策部 部長
荏原 敏之 国土交通省 総合政策局 交通政策課 都市交通対策企画調整官
(委員代理)
田淵 裕章 警察庁 交通局 交通規制課 課付 (委員代理)
下坪 賢一 関東地方整備局 企画部 広域計画課 課長
池田 中 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 課長

(1) 各ワーキングの検討状況 都市交通ビジョンのとりまとめ

- ・ 新たなライフスタイルを実現するとはどういうことか、人中心のモビリティネットワークと生活圏とは何か、説明を追加できるとよい。資料後半には記載があるので、「はじめに」にも記載いただきたい。
- ・ 重点的取り組みが期待される3つの戦略について、3つの戦略の関係が分かる説明を追加いただきたい。例えば、「モビリティ間同士を連結する図」「それを包含するインフラの図」「さらにそれを包含するまちづくりの図」の3つがあり、これらが新たなライフスタイルに寄与する、という関係性が見える図があるとよいのではないか。
- ・ アクティビティベースシミュレーターという単語は一般に馴染みがないので、伝わるよう工夫が必要である
- ・ 都市交通ビジョンのとりまとめには二つの資料があり、この二つで全体を構成していることが分かるよう、全体の見取り図を冒頭で示せると良い。
- ・ 生活圏の手引き、滞留拠点の手引きも含めて、課題と提案の対応、用語の統一

等、資料全体の整合性の確保が必要だ。

- ・ 今回が 50 年続けてきた PT 調査の転換点であるという宣言を、自治体と共有することが最も重要だと考えている。それができる、よい打ち出しになっていると思う。
- ・ 外出率が低下し、新型コロナウイルス感染症の影響でさらに外出が減少する状況における人の行動を扱い、都市計画を検討できるツールはアクティビティベースドモデルを除いて他にない。この点を強調できるとよい。
- ・ アクティビティベースドモデルを開発した理由について説明を充実できるとよい。
- ・ シナリオ設定の定量的な情報が掲載されたテクニカルな資料を付けられるとよい。
- ・ 新型コロナウイルス感染症をどう捉えるのかという位置づけ、シナリオにどういう影響を与える可能性があるかの考察が必要だと考える。引き続き事務局と議論したい。

(2) 各ワーキングの検討状況 生活圏の手引き

- ・ PT は EBPM のための KPI を多く打ち出せる長所がある。手引に KPI をはつきり書いていただきたい。今回の調査は、KPI を各自治体で把握し、各種政策によって KPI がどう改善したのかを互いに共有していくことができるようになる、という説明ができると、自治体の興味を引くのではないか。
- ・ 都市交通ビジョン、滞留拠点の手引きとの関係の整理、整合性の確保が必要だ。
- ・ どこにどのような分析が掲載されているか、再度整理していただけるとよい。
- ・ 都市交通ビジョンのとりまとめ、生活圏の手引きの双方で、生活圏を扱う似た概念が登場しているため、定義を整理するとよい。都市交通ビジョンのとりまとめを読んだ上で、生活圏に関して具体的な取組みを知りたくなった場合には生活圏の手引きが参考になる、という関係の資料になるとよい。
- ・ PT データは、まちづくりや交通の分野の人だけでなく、福祉関係の人も用いるものである。福祉関係の既存調査データと組み合わせることで、より分析に深みができるのではないか。付加的に分析できると面白いように思う。
- ・ 都市交通ビジョンのとりまとめと、生活圏の手引きとの間で、地域区分が揃っていない。整合させた方がわかりやすいのではないか。
- ・ 生活圏の手引き（現況編）には、日常生活の範囲が分かるようなジオコーディングデータを用いた集計結果等、生活圏らしい集計結果を加えられるとよい。

- ・ アクティビティベーストシミュレーターを用いて将来 OD を与えて、生活圏の将来推計のような分析は加えられないか
- ・ 自治体取り組みたくなるような整理ができるとよい。

(3) 各ワーキングの検討状況 対流拠点の手引き

- ・ わかりやすく書いていただいたと認識している。アメリカでは、こうした手引きが分かりやすく書かれていて、自治体職員がぜひ取り組もうという気持ちになるような内容になっている。今回作成した手引きをうけて、一か所でも取り組む自治体が出てくるとよい。
- ・ ビッグデータの取り方には様々種類があることを自治体に知っていただくことが重要だ。例えばプローブパーソン調査と携帯電話基地局データの違いは量・質の違いのほかに、時空間的な分解能も大きな違いであるので、もう一つ軸を加えて整理していただけるとよい。
- ・ Wi-Fi データと GPS データについては、いずれもプローブクエスト方式という、自らセンサーを置くやり方が示されているが、近年は公衆フリーWi-Fi を通して同一個人を追跡できる体制も整いつつあるため、そうした例も示していただけるとよい。また、GPS データには、その日の夜に1日の活動の履歴を回答してもらう形式のデータと、位置情報の点列のみのデータとがある。もう少し網羅的に示してもらえるとよい。
- ・ PT データをメインに分析する部分とビッグデータの分析をする部分と、どう統一感を持たせるか、調整が必要だ。
- ・ ビッグデータと PT データの関係を整理する予定はあるか
- ・ 資料1「論点と今後のスケジュール」の論点の図は分かりやすいと思う。同様の図を生活圏の手引き、滞留拠点の手引きの冒頭に載せられるとよい
- ・ 最終的に一つの資料の分冊になるのか、個別の冊子になるのか。

以上

(10) 第7回 生活圏ワーキング

1) 次第

**令和2年 第6回東京都市圏 PT 調査
第7回生活圏 WG**

日 時：2021年1月19日（火）10：00～12：00
場 所：ZOOM 会議

次 第

(1) 生活圏手引き（案）について

配 付 資 料

資料1 本WGでの論点と今後のスケジュール
資料2-1 （仮）“外出しやすい”まちづくりの手引き(案)
資料2-2 資料編
参 考 生活圏の手引きに関する指摘事項

2) 議事要旨

日 時：令 3 年 1 月 19 日（金）10:00～12:00

場 所：WEB 会議（Zoom）

出席者：森本 章倫 早稲田大学理工学術院 社会環境工学科 教授

大森 宣暁 宇都宮大学地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授

谷口 綾子 筑波大学大学院システム情報系 社会工学域 教授

大沢 昌玄 日本大学理工学部 土木工学科 教授

柳沼 秀樹 東京理科大学理工学部 土木工学科 講師

筒井 祐治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

（1）手引き（案）について

■本編に対する意見

- ・ 本手引きにおける生活圏が、石川栄耀先生の提唱している『都市の圏域構造』（日常生活圏、週末生活圏、月末生活圏）との対応を記載すべき。生活圏とは都市計画における基本的な概念ということを示したコラムがほしい。
- ・ 私事活動の生活圏において、どのような私事活動の目的を含んでいるのか、今回の拠点は設定例ではあるが、生活圏の概念と定義を示すことが必要。
- ・ 日常的な生活圏として居住地ベースで考えると思うが、本手引きにおいて目的地ベース（拠点ベース）で分析した生活圏としている。この生活圏が示す概念と定義を明示すべき。
- ・ 対象となる都市交通施策とその施策例として、実際に自治体が困っていることを把握して、都市交通施策以外の病院や学校、広域連携等の施策を示すべき。
- ・ 団塊世代のような世代によって交通行動が異なると考えられる。関連する論文が交通工学論文集に掲載されているためコラムに掲載してはどうか。
- ・ 生活圏の位置付けについて広域（都市交通ビジョン）、地区（対流拠点）との間に位置しているが、狭い範囲での検討になると、対流拠点と同一の範囲になりえるのではないか。
- ・ 本手引きでは、外出しない人を対象に整理を行っているが、外出している人に対してさらに外出したくなるような環境（密にならない公園や緑地等）についても考慮すべきでは。
- ・ 年度別の集計結果を示しているが、パーソントリップ調査では毎回、同様の基準で調査を行っているため、経年比較も可能な特性があることも記載すべき。
- ・ コロナ禍以前（PT 調査時）から外出自体の減少が始まっていたとあるが、オリンピック等を踏まえてあらゆる施策が行われていた背景についても記載すべきでは。

- 本手引きは、コロナ後に公表されるため、コロナ禍の影響を踏まえた整理が必要と考えられ、コロナ過を経たデュアルモード社会の中でも、一定の外出が必要と考える。この外出の圏域が、日常的な生活圏（居住地周辺で様々な活動を行う圏域）であるといった概念的な内容を述べた後に、本手引きでは買物・私事目的に着目した分析を行っているという流れではないか。
- 外出が寄与するものとして健康のみに限定してもよいか、賑わいなどの観点も触れるべき。
- 都市交通施策に限定しない方がよいのでは（P32）。花里先生（千葉大学）から意見を聞くことも可能なため、専門家や関係部署にヒアリングする等で考えられる施策を列挙すべき。
- アクセシビリティとして、施設が近くにあって、所要時間が短いというような整理を行っているが、移動時間が楽しめるような環境（精神的健康）も考慮すべき。
- 交通行動モデルの概要として、アクティビティベースドモデルが四段階推定法よりもどこがよいのかを追記すべき。
- アフターコロナのまちづくりを検討するとき時に、コロナ以前の人々の行動を理解して生活圏を考えることが重要といった内容を追記すべき。（はじめに）
- OECD のレポートに、今後はモビリティ向上よりアクセシビリティ向上を考えていくべきと記載があった。このような移動に対する転換を踏まえると「外出のしやすさ」が重要と考えられる。そのような考えをコラムとして追加してもよいと思う。
- 上記に関し、パリ市の「15分シティ」（車を利用せずに街のあらゆる機能にアクセスできる都市）も関連する例と考えられる。
- 外出しない人に対する考え方について、外出をしなくても済む人がいると考えられ、外出率の低下要因を整理し、トリップを増やす方策を検討すべき。
- 分析例で活用したその他のデータと出典について、活用可能なその他のデータとして、イタルダデータや各種統計データを示したほうが良い。
- 現在整理している本手引きが目指す“まち”は外出を促しているが、これはコロナ禍で求められる「ステイホーム」と矛盾している。また、今後アフターコロナになることはなく、ウィズコロナになると想定される。この中で目指すまちは「幸福度が高いまち」と考えられ、このような街を目指すためにもデータで評価することが重要という整理では。
- 時代の変化と行動変容について、施設等の整備が求められるとあるが、ハード施策の印象を与えてしまうため、空間や環境という文言にしたほうが良い。

- ・ 3月公表となっているが、講習会等の周知に関するイベント等を行ったほうが良い。
- ・ コロナ禍のなかで、ヒトの移動は減少するが、モノの移動は増加し、重要度も増してくる。これから、物資流動調査を行っていくことになると思うが、この点について触れておいたほうが良い。

■資料編について

- ・ 資料編の集計に関してサンプル数の確認をすべき。

以上

(11) 第8回 対流拠点ワーキング

1) 次第

**2020 年度 東京都市圏 PT 調査
第8回対流拠点WG**

日 時：令和3年1月21日（木）10:00～

次 第

1. 前回WGでの指摘事項と今回の位置づけ
2. WGの成果について
 - ・手引き
 - ・技術解説書
3. その他

配 付 資 料

資料1 前回指摘事項と今回の位置づけ

資料2 手引き【本体】（素案）

資料3 技術解説編（素案）参考資料1 第7回対流拠点WG議事要旨

参考資料2 委員事前レク指摘事項と対応（案）

参考資料3 手引き表紙（たたき台）

2) 議事要旨

日時：令和3年1月21日（木）10:00～12:00

場所：オンライン開催

出席者：羽藤 英二 東京大学大学院 工学系研究科社会基盤学専攻 教授

高見 淳史 東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻 准教

清水 哲夫 東京都市大学 都市環境学部観光科学科 大学院

都市環境科学研究科観光科学域 教授

日下部 貴彦 東京大学 空間情報科学研究センター 准教授

筒井 裕治 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

(1) WGの成果について

- PTデータの精度の追記は良いが、技術解説編の巻末参考資料1の指標類については、精度的に問題のある駅も含まれているのではないかと。ランキングとして数値が独り歩きしないかには不安がある。
- 過去に携わった事例では、上大岡駅では問題がなかったが周辺駅では厳しい状況であった。PTのデータで駅近傍のサンプル数がどのくらいあるのかということを示したほうが良い。また、母集団拡張とも関連し、データ間の関係について、他のビッグデータや大都市交通センサス等と比較するなかで、回遊まちづくりを検討するためのデータとして、統計的な精度に係る事項については、抽出率の提示を含めて技術解説編の中で整理が必要と思う。
- ポイント集のp24の千葉の事例等において、PP調査結果を用いているが、PTでも十分示せるような分析内容もある。どのような分析をするのに、どのような調査手法が向いているのかを示した方が良く、サンプル数と併せて、記載に工夫いただければと思う。
- 「ベン図」のようにPTでは何が把握でき、PPでは何ができるのか、明確化することかと思う。PPは位置情報だけでなく、位置情報に基づいて追加情報がわかることであり、シミュレーション等に向いている。一方、ビッグデータでは、特性を見極めつつ、空間的な位置分布が把握できるのが大きな特徴である。PTは経路に関しては分析が困難であり、これらのデータが有効だということかと思う。
- 街路事業を評価するうえで経路の政策が重要となる中、様々なデータを組み合わせ分析することが求められ、その使い方に留意が必要なことは明記しておくべきである。
- 手引きの中で、乗車人員の記載があるが何に基づく結果か。
- 技術解説編の「参考1：PT調査データに基づく同規模拠点の比較データ集」で

何を集計しているのかわかりにくい記載があるため工夫いただきたい。

- 手引きの 18 ページで追加した把握項目について、なぜ見ているのか、どう見ればよいのかの程度の記載も欲しい。課題をどういう視点で見ることが直接的に分かった方が望ましい。
- 春日部の例でグラフのスケールを合わせた方が良い。一行目の記載については、計測しなくてもわかることのような印象。もう一段階踏み込んだ記載があればと思う。分断を解消したいときに、どのような施策を示せそうか提示する必要があるかと思う。
- 本来であれば、OD 推定とパラメータ推定を行った上で精度を示すことが必要。安易にクロス集計しているようにも感じられる。
- この手引きを見て、拠点エリアの担当部局の職員が、数字で勝手に判断しないようにするための調整が必要かと考えている
- 開発の時の協議で、どのように使ってもらうかをイメージした書きぶりに修正したほうが良い。
- 数値があることで変な根拠とされないかという不安はある。
- 政策を検討する数字と、検証する数字は意味合いが異なる。各自治体で公表される数値として問題ないか確認が必要。
- データの公表について、一定の考え方・ガイドライン的なものが必要となるのではないか。
- 検討の深堀については、行政向けの手引きという点では、広く様々なデータが見られるということに意味はあるかと思う。データからは変化しかわからないため、それ以降については自治体が検討していくことかと感じている。
- 歩行空間の拡張を検討する際に、モデル上でどの程度の効果があるのかが示せれば根拠にはなるかと思う。まちづくりが実際に動いているところでは、データによる議論も可能となる。この手引きの公表後の取組を集めて、「各自治体のプラクティス集」的な事例の積み重ねが必要となってくると思う。
- PT データを活用した調査・研究データの公開の意義として、調査・研究成果の蓄積が重要となる。今後、データで議論する時代になっていくかと思う。また、PT を使った事例集はあまり見たことがない。
- マスターデータ等を使って分析を進めるなかで、自治体として困らない範囲での公表は、とどめることはないかと思う。ただ、これまで分析した結果をまとめる機会はなかったためそのようなことは必要かと思う。
- 回遊性を高めることで、本来は、地価が高まることや消費の拡大に意味があるかと思う。地価や空き店舗、地域の売り上げのデータとの組み合わせによる現状把握が必要と感じている。

- ビックデータ含めて PT 等のデータ共有のコミュニティを作る必要はあるかと思う。
- 本来は、国土交通大学校の授業のようなところで使ってもらえるとよい。そのような研修を通じて、作業のインハウス化が重要となる。
- 地元であればわかっていることを数値化することは重要であるが、それ以外のこともわかるというのがあればよいかと思う。
- 技術解説編 p.3-12 で、ログサム変数の説明「選択可能な選択肢の各効用の重み付け平均といえるもの」は適切でないのでは。あと、ログサムが有意であることの意味（有意だと何が嬉しいのか）の説明はなくてよいのか。

(2) その他

- 表紙については、前時代的な印象も受ける。もう少しデータの良さが伝わるとよい。

以上

(12) 第10回 技術検討会

1) 次第

**東京都市圏総合都市交通体系調査技術検討会
第10回**

日 時：令和3年3月10日（水）16:00～18:00

場 所：AP秋葉原 5階 A会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 政策ワーキングの成果
 - (2) 広報活動
 - (3) PT調査におけるビッグデータ活用
 - (4) 第6回調査の総括と今後に向けた意見交換
 - (5) その他
- 3 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1-1	政策ワーキングの成果
資料1-2	都市交通ビジョン とりまとめ（案）
資料1-3	生活圏 手引き（案）
資料1-4	対流拠点 手引き（案）
資料2	成果の広報活動
資料2参考	記者発表資料（案）
資料3	PT調査におけるビッグデータ活用
資料4	第6回調査の総括と今後に向けた意見交換
参考資料1	第9回技術検討会 議事要旨
参考資料2	都市交通ビジョン とりまとめ概要版（案）
参考資料3	生活圏 手引き（資料編）
参考資料4	対流拠点 手引き（技術解説編）
参考資料5	羽藤先生 事前相談ご意見

2) 議事要旨

日時：令和3年3月10日（木）16:00～18:00

場所：AP秋葉原5階A会議室

出席者：谷口 守 筑波大学大学院 システム情報系 社会工学域 教授

森本 章倫 早稲田大学理工学術院社会環境工学科 教授

福田 大輔 東京大学大学院 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

田村 央 国土交通省道路局企画課道路経済調査室 室長

新階 寛恭 国土交通省国土技術政策総合研究所

都市研究部都市施設研究室 室長 WEB参加

廣田 健久 国土交通省関東運輸局交通政策部 部長 WEB参加

酒井 祐介 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 課長補

佐 WEB参加

岩浅 太一 警察庁交通局交通規制課統括補佐

下坪 賢一 関東地方整備局 企画部 広域計画課 課長

池田 中 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 課長

(1) 政策ワーキングの成果（資料1関連）

- 資料1-2の「はじめに」について、手法→着眼点という流れとなっているが、まずは視点を述べた方が良いのではないかと。また、表紙と目次との書式が違うが、今後合わせることはするのか。
- 資料1-2の「はじめに」の部分は再考してほしい。移動量が減少したということを出し出すことは良いが、このことに対する考察がないまま現状分析に入っているため、2章あたりでまとめをしてから3章以降に入っていくと分かりやすいのではないかと。
- フォーマットの統一もお願いしたい

(2) 広報活動（資料2関連）

- アクティビティシミュレータの提供は、コロナなど生活スタイルの変化等でニーズが高まっているため、構成団体に限らず鉄道事業者など、あまり囲い込まずにぜひ使ってほしい。また、コンサル向けの分析ノウハウといった技術的な講習会や、構成団体向けの分析アウトプットを紹介する機会などを設けてほしい。
- 10年前の広報と比較してどのように進化したのか。
- 高校での履修内容などが変わってきていることなどを踏まえ、東京都市圏の交通データをGISとして実装して、土地利用データと組み合わせた分析ができる

ということコンテンツとして準備できないか。

(3) PT 調査におけるビッグデータ活用（資料3 関連）

- ・ 今回サンプル数が半減し、次回以降はもっと減ることを想定し、モデルとビッグデータを組み合わせた OD 表の作成方法は、次を見据えて早めに考えておく必要がある。
- ・ 次年度以降に向けて、費用面を含めて準備、検討をしてほしい。また、この内容を手引き等の内容に手法論などフィードバックできないか。

(4) 第6回調査の総括と今後に向けた意見交換（資料4 関連）

- ・ 費用がかかっている分データの質があがっていることは前面に出してほしい。
- ・ 補完調査の結果は、SP 調査で鉄道や道路やプライシングできるようなデータであるため、分析を進めてほしい。
- ・ 都市交通データプラットフォームはもちろん、交通に限らずスマートベースの一環としてのデータであることを強く主張するべきではないか。
- ・ 人と物、移動と滞在を含めた4つの象限を総合的に把握する視点があっても良い。
- ・ 機械学習、AI で推定する手法も今後あるのではないか。
- ・ 行政として、データに基づきよりよい都市構造、交通体系などの検討をしていく。他のデータとの連携が重要な要素であり、まずは PR が必要、連携に向けた調整をしていきたい。
- ・ 快適な人の移動は安全が一番である。交通戦争と呼ばれる時代もあったが、調査結果をもとに道路環境、交通安全対策を進めていきたい。
- ・ データプラットフォームのところは共感する。ビッグデータは毎日でも継続して取得できることが良い点でもあるため、データ取得精度の向上策の検討と合わせて上手く組み合わせて活用できれば良い。
- ・ 新しい生活スタイルの普及によって、事業として支援策を実行しているところであるが、各種シナリオ分析によって、今後の交通政策を検討するにあたって、人の移動や鉄道やバスの影響も変わってくる中で、重要となるコンセンサスの参考としたい。
- ・ 交通がオンラインに切り替わっていることを考えると、行動に着目する必要がある。今後調査体系にどのように組み込んでいくかは要検討である。また、オープンデータ化に向けた検討も必要である。

以上

9.2 東京都市圏交通計画協議会事務局会議の運営支援

東京都市圏交通計画協議会事務局会議において、今年度開催された 20 回の事務局会議について、検討に必要な資料を作成した。ここでは、事務局会議の実施概要として、各事務局会議の開催日と場所および作成資料の一覧を記載する。

表 9-3 事務局会議の実施概要

開催日	場所	会議資料
令和2年5月12日	関東地方整備局 5階 共用中研修室 5B	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. R2 検討事項
令和2年5月26日	関東地方整備局 5階 502 会議室	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 公表戦略
		5. 大規模開発プロジェクトの設定
		6. 大規模開発プロジェクトの抽出状況
		7. BUA シナリオの設定
		8. 都市圏だより
		5. 物資流動調査の概要と R3 年以降の物流調査検討案
令和2年6月9日	関東地方整備局 5階 503 会議室	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 公表戦略
		5. 情報提供ツールの検討
		6. 可視化イメージ
		7. H20 拡大係数の振り直し
		8. 都市圏だより
		9. 物資流動調査の概要と R3 年度以降の物流調査検討案

開催日	場所	会議資料
令和2年6月23日	東京都庁第二本庁舎 10階 210・211 会議室	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. データ集計システムの検討
		5. 情報提供ツールの検討
		6. 情報提供ツール確認のお願い、(その2)
		7. 小ゾーンデータ作成の検討状況
		8. 都市圏だより
		9. 物資流動調査の概要と R3 年度以降の物流調査検討案
		10. 土木計画学秋大会
令和2年7月7日	日本能率協会 JMA ビル 供用会議室②&③	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 情報提供ツールの検討
		5. 将来道路ネットワークの設定
		6. 都市圏だより
		7. 地域区分の検討
		8. 東京都市圏物資流動調査に関するアンケート結果
令和2年7月21日	福山コンサルタント	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 都市圏だより
		5. 地域区分の設定
		6. 地域区分図
		7. 技術検討会兼都市交通ビジョンWG 次第案
		8. モデルWGの資料案
令和2年8月4日	計量計画研究所 会議室	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令

開催日	場所	会議資料
		和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 生活圏 WG 結果報告
		5. 対流拠点 WG 結果報告
		6. 8/18 都市交通ビジョン WG・技術検討会 資料案
		7. 土木計画学 秋大会 SS
令和2年9月1日	(サテライト 計量計画 研究所会議室)	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 技術検討会・都市交通ビジョン WG 議事要旨
		5. 生活圏 WG 結果報告
		6. 対流拠点 WG 結果報告
		7. 都市圏だより
		8. 物資流動調査
令和2年9月15日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 情報提供ツールの検討状況
		5. 物資流動調査
		6. 都市圏だより
令和2年9月29日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 情報提供ツールの検討状況
令和2年10月13日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 集計システムの検討状況

開催日	場所	会議資料
		5. 物資流動調査
令和2年10月27日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 集計システムの検討状況
		5. 物資流動調査
		6. 都市交通ビジョンWG資料
令和2年11月10日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 集計システムの検討状況
		5. 交通需要推計モデルの提供
		6. 土木計画学SSセッションの流れ
		7. 土木計画学SS発表資料案
		8. 都市交通ビジョンWG議事要旨
		9. 生活圏WG中間報告
		10. 物資流動調査
令和2年12月8日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 都市交通ビジョンとりまとめ(案) 概要版
		5. 都市交通ビジョンとりまとめ(案)
		6. 都市交通ビジョンとりまとめ: 詳細資料
		7. 物資流動調査
令和2年12月22日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 技術検討会 議事要旨

開催日	場所	会議資料
		5. あり方レポート（技術検討会版）
		6. データ等の公表
		7. 集計システム
		8. 物資流動調査
令和3年1月13日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. あり方レポート
		5. あり方レポート全体ストーリー
		6. あり方レポート詳細資料
		7. 集計システム
令和3年1月26日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. 生活圏WG議事概要と修正方針
		5. 情報提供ツール
		6. データ公表
		7. モデルの提供
		8. ビッグデータによる小ゾーン推計
		9. 物資流動調査
令和3年2月9日	オンライン開催	1. 第6回PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
		3. 今後の事務局会議の進め方について
		4. データ公表と来年度の検討内容
		5. モデルの提供
		6. ホームページの修正方針
		7. ネーミング案
		8. あり方レポート 意見照会状況
		9. あり方レポート 修正案

開催日	場所	会議資料
		<ul style="list-style-type: none"> 10.あり方レポート モデル関連の修正状況 11.あり方レポート 概要版 12.生活圏の手引き 13.技術検討会次第 14.今後の PT に向けて 15.物資流動調査
令和3年2月24日	オンライン開催	<ul style="list-style-type: none"> 1.第6回 PT 調査のスケジュール 2.データ公表等の内容 3.モデルの提供 4.集計システム 5.ホームページの修正方針 6.PR 資料案 7.基礎集計結果の追加項目 8.生活圏の手引き 9.あり方レポート 修正案 10.あり方レポート 概要版 11.記者発表資料記載内容 12.意見照会状況 13.技術検討会次第 14.広報活動 15.調査設計とビッグデータの活用 16.今後の PT に向けて 17.物資流動調査
令和3年3月9日	オンライン開催	<ul style="list-style-type: none"> 1.第6回 PT 調査のスケジュール 2.データ公表等の内容 3.情報提供ツールの検討状況 4.モデルの提供 5.データ利用の手引き（修正案） 6.技術検討会資料一式 7.生活圏手引きに掲載される指標値の公表について

(1) 令和2年5月12日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年5月12日（火） 10：30～

場 所：関東地方整備局 5階 共用中研修室 5B

次 第

1. R2検討事項と全体スケジュールの確認

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料1-4	R2検討事項

(2) 令和2年5月26日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏PT調査 事務局会議

日 時：2020年5月26日（火） 10：00～
場 所：関東地方整備局 5階 502会議室

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 公表戦略
3. 将来シナリオの設定
4. 都市圏だより
5. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	公表戦略
資料3-1	大規模開発プロジェクトの設定
資料3-2	大規模開発プロジェクトの抽出状況
資料3-3	BAUシナリオの設定
資料4	都市圏だより
資料5	物資流動調査の概要とR3年度以降の物流調査検討案

(3) 令和2年6月9日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年6月9日（火） 10：00～
場 所：関東地方整備局 5階 503会議室

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 公表戦略
3. 情報提供ツール
4. H20拡大係数の振り直し
5. 都市圏だより
6. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	公表戦略
資料3-1	情報提供ツールの検討
資料3-2	可視化イメージ
資料4	H20拡大係数の振り直し
資料5	都市圏だより
資料6	物資流動調査の概要とR3年度以降の物流調査検討案

(4) 令和2年6月23日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年6月23日（火） 10：00～

場 所：東京都庁第二本庁舎10階 210・211 会議室

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. データ集計システム
3. 情報提供ツール
4. 小ゾーンデータ作成
5. 都市圏だより
6. 物資流動調査
7. そのほか

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	データ集計システムの検討
資料3-1	情報提供ツールの検討
資料3-2	情報提供ツール確認のお願い（その2）
資料4	小ゾーンデータ作成の検討状況
資料5	都市圏だより
資料6	物資流動調査の概要とR3年度以降の物流調査検討案
資料7	土木計画学秋大会

(5) 令和2年7月7日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年7月7日（火） 10：00～

場 所：日本能率協会 JMA ビル 供用会議室②&③

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 情報提供ツール
3. 将来道路ネットワーク
4. 都市圏だより
5. 地域区分の検討
6. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	情報提供ツールの検討
資料3	将来道路ネットワークの設定
資料4	都市圏だより
資料5	地域区分の検討
資料6	東京都市圏物資流動調査に関するアンケート結果

(6) 令和2年7月21日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年7月21日（火） 13：00～

場 所：福山コンサルタント

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 都市圏だより
3. 技術検討会兼都市交通ビジョンWG
4. モデルWG

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	都市圏だより
資料3-1	地域区分の設定
資料3-2	地域区分図
資料3-3	技術検討会兼都市交通ビジョンWG 次第案
資料4-1	モデルWGの次第案
資料4-2	モデルWGの資料案

(7) 令和2年8月4日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏PT調査 事務局会議

日 時：2020年8月4日（火） 10：00～

場 所：計量計画研究所 会議室

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 各WGの今後の進め方
3. 都市交通ビジョンWG・技術検討会
4. 土木計画学 秋大会
5. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	生活圏WG 結果報告
資料3	対流拠点WG 結果報告
資料4	8/18 都市交通ビジョンWG・技術検討会 資料案
資料5	土木計画学 秋大会SS

(8) 令和2年9月1日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年9月1日（火） 13：00～
場 所：（サテライト 計量計画研究所会議室）

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 各WGの今後の進め方
3. 都市圏だより
4. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	技術検討会・都市交通ビジョンWG 議事要旨
資料3	生活圏WG 結果報告
資料4	対流拠点WG 結果報告
資料5	都市圏だより
資料6	物資流動調査

(9) 令和2年9月15日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年9月15日（火） 10：00～

場 所：オンライン開催

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 情報提供ツール
3. 物資流動調査
4. 都市圏だより

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	情報提供ツールの検討状況
資料3	物資流動調査
資料4	都市圏だより

(10) 令和2年9月29日事務局会議次第

2020年度 東京都市圏PT調査 事務局会議

日 時：2020年9月29日（火） 10：00～
場 所：オンライン開催

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 情報提供ツール

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	情報提供ツールの検討状況

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年10月13日（火） 10：00～

場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 集計システム
3. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	集計システムの検討状況
資料3	物資流動調査

2020年度 東京都市圏PT調査 事務局会議

日 時：2020年10月27日（火） 10：00～

場 所：オンライン開催

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 集計システム
3. 都市交通ビジョンWG
4. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	集計システムの検討状況
資料3	都市交通ビジョンWG資料案
資料4	物資流動調査

2020年度 東京都市圏 PT 調査 調査班

日 時：2020年11月10日（火） 13：30～

場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 集計システム
3. モデルの提供
4. 土木計画学SS
5. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	集計システムの検討状況
資料3	交通需要推計モデルの提供
資料4-1	土木計画学SS セッションの流れ
資料4-2	土木計画学SS 発表資料案
参考資料	都市交通ビジョンWG議事要旨
参考資料	生活圏WG中間報告
別冊資料	物資流動調査

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年12月8日（火） 10：00～
場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 都市交通ビジョン
3. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2-1	都市交通ビジョンとりまとめ（案） 概要版
資料2-2	都市交通ビジョンとりまとめ（案）
資料2-参考	都市交通ビジョンとりまとめ：詳細資料
別冊資料	物資流動調査

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2020年12月22日（火） 10：00～
場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. あり方レポート
3. データ等の公表
4. 集計システム
5. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2-1	今後の対応方針
資料2-2	技術検討会 議事要旨
資料2-3	あり方レポート（技術検討会版）
資料3	データ等の公表
資料4	集計システム
別冊資料	物資流動調査

2020年度 東京都市圏 PT 調査 調査班

日 時：2021年1月13日（水） 10：00～
場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. あり方レポート
3. 集計システム

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	あり方レポート
資料2-参考1	あり方レポート全体ストーリー
資料2-参考2	あり方レポート詳細資料
資料3	集計システム

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2021年1月26日（火） 10：00～

場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. 生活圏
3. 情報提供ツール
4. データ公表
5. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2	生活圏WG議事概要と修正方針
資料3	情報提供ツール
資料4-1	データ公表
資料4-2	モデルの提供
資料4-3	ビッグデータによる小ゾーン推計
別冊資料	物資流動調査

2020年度 東京都市圏PT調査 事務局会議

日 時：2021年2月9日（火） 10：00～

場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. データ公表と来年度の検討内容
3. あり方レポート・手引き
4. 技術検討会
5. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1-1	第6回PT調査のスケジュール全体像
資料1-2	第6回東京都市圏パーソントリップ調査 令和2年度工程表
資料1-3	今後の事務局会議の進め方について
資料2-1	データ公表と来年度の検討内容
資料2-2	モデルの提供
資料2-3	ホームページの修正方針
資料2-4	ネーミング案
資料3-1	あり方レポート 意見照会状況
資料3-2	あり方レポート 修正案
資料3-3	あり方レポート モデル関連の修正状況
資料3-4	あり方レポート 概要版
資料3-5	生活圏の手引き
資料4-1	技術検討会次第
資料4-2	今後のPTに向けて
別冊資料	物資流動調査

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2021年2月24日（水） 10：00～

場 所：オンライン会議

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. データ公表等
3. 生活圏手引き
4. あり方レポート
5. 技術検討会
6. 物資流動調査

配 付 資 料

資料1	第6回PT調査のスケジュール
資料2-1	データ公表等の内容
資料2-2	モデルの提供
資料2-3	集計システム
資料2-4	ホームページの修正方針
資料2-5	PR資料案
資料2-6	基礎集計結果の追加項目
資料3	生活圏の手引き
資料4-1	あり方レポート 修正案
資料4-2	あり方レポート 概要版
資料4-3	記者発表資料記載内容
資料4-参考	意見照会状況
資料5-1	技術検討会次第
資料5-2	広報活動
資料5-3	調査設計とビッグデータの活用
資料5-4	今後のPTに向けて
別冊資料	物資流動調査

2020年度 東京都市圏 PT 調査 事務局会議

日 時：2021年3月9日（火） 10：00～

場 所：オンライン会議 + 計量計画研究所会議室

次 第

1. 全体スケジュールの確認
2. データ公表等
3. 技術検討会
4. 指標値の公表について（生活圏）

配 付 資 料

資料1	第6回PT調査のスケジュール
資料2-1	データ公表等の内容
資料2-2	情報提供ツールの検討状況
資料2-3	モデルの提供
資料2-4	データ利用の手引き（修正案）
資料3	技術検討会資料一式
資料4	生活圏手引きに掲載される指標値の公表について