

交通マスタープラン(PT)の問題点

- 市民はほとんど知らない(従来から)
- 調査環境の悪化(近年)
- データの質の問題(従来から)
 - トリップの抜け落ちの問題(従来から)
 - Laredo HTS(2002)では10%、井坪ら(2005)では15%
 - 時刻の精度(LOS精度)
- 計画ニーズとのミスマッチ(近年)
- 計画と現実(従来から)

解決の方向

赤文字:PPが短期的に貢献できそうな分野

- 調査環境の悪化
 - CATI、e-Survey、市民PPモニター
 - 安易なウェブ調査は?? (安易:訪問回収の機能を含まない)
- 総トリップ数の補正、補完への活用
 - GPS調査活用(例:カンザスシティのHTS(2004)では全サンプルの10%をGPS)
- データの質の問題
 - インタラクティブ調査(例:ミシガンDOTのMI Travel Counts)
 - PP調査データ
- 計画ニーズとのミスマッチ
 - PP調査データから路線毎の将来の質(例えば性年齢)を予測:
 - 将来このバスは60歳以上が50% 車両、バス停間隔見直し
 - 将来この道路は70歳以上が20% マスタープランへ反映
 - ゾーンからの脱却
 - PT全てのプロセスをドット、世帯単位で:動くPTへ(長期の暮らし方が視覚的にみえる)
 - 日からピークへ
 - 小サンプル経路データ(PP調査データ)と観測データを組み合わせたピーク時のOD表生成
 - 将来需給バランスの評価から、将来サービス水準の評価へ
 - PP調査のLOS
 - トラカンデータを用いた区間毎の実QV

長期の交通マスタープランへ普及していく上で

- **実務者が今なすべきこと**
 - PPのステークホルダーマップを描画、課題を共有化し解決していく
 - 企画・実施段階、予測評価段階、計画段階、事業段階
 - 国の実施要領(ガイドライン)を改訂
 - 「都市交通に関する先導的な取り組み事例集(発行:都市交通調査室)」にPP事例を
 - PPの応用編(実用化編)への挑戦
 - まずはPTの付帯調査で実績づくり
 - H18PT予定:道央、郡山、沖縄
 - H18予備検討:東京、中京、西遠
 - 「都市交通戦略」プログラムで実績づくり
 - 「都市交通戦略策定調査補助(街路交通調査費補助)」H18年度新設(約1億)
- **研究者に期待すること**
 - PPの理論編に関する出版
 - 調査、分析、予測(長期)、評価
 - 調査と分析は完成?
 - 予測し評価するところまで一つの流れで体系化
- **蛇足**
 - まちづくり交付金(H16～、計1100地区)は評価のステージへ!!
 - H20から本格的に評価が始まる

PPステークホルダー ～ PT企画実施段階～

赤文字: PP企画・実施前段階の課題

