

## 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2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3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要旨を記載する。

表 9-1 技術検討会の実施概要

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6回	令和元年 7月22日(月) 13:00~15:00	AP秋葉原 4階H会議室
東京都市圏総合交通体系調査技術検討会 第7回 (第4回都市交通ビジョンWGと合同開催)	令和元年 10月29日(火) 10:00~12:00	AP秋葉原 4階I+J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 3 回対流拠点ワーキング	令和元年 6 月 17 日 (月) 10:00~12:00	日本能率協会ビル 2 階 204 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 6 回交通行動モデルワーキング	令和元年 6 月 27 日 (木) 15:00~17:00	計量計画研究所 1 階 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 3 回生活圏ワーキング	令和元年 7 月 1 日 (月) 13:00~15:00	計量計画研究所 1 階 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 3 回都市交通ビジョンワーキング	令和元年 7 月 8 日 (月) 16:00~18:00	AP 秋葉原 4 階 H ルーム
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 4 回生活圏ワーキング	令和元年 10 月 11 日 (金) 10:00~12:00	計量計画研究所 1 階 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 4 回対流拠点ワーキング	令和元年 10 月 23 日 (水) 15:00~17:00	計量計画研究所 1 階 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 4 回都市交通ビジョンワーキング (第 7 回技術検討会と合同開催)	令和元年 10 月 29 日 (火) 10:00~12:00	AP 秋葉原 4 階 I+J 会議室
第 6 回東京都市圏 PT 調査 第 5 回生活圏ワーキング	令和 2 年 3 月 3 日 (火) 13:00~15:00	TKP 市ヶ谷 3 階 G 会議室

名称	日時	場所
第6回東京都市圏PT調査 第5回対流拠点ワーキング	令和2年 3月4日(水) 17:00~19:00	TKP市ヶ谷 3階G会議室
第6回東京都市圏PT調査 第7回交通行動モデルワーキング	令和2年 3月6日(金) 10:00~12:00	TKP市ヶ谷 3階G会議室
第6回東京都市圏PT調査 第5回都市交通ビジョンワーキング	令和2年 3月13日(金) 15:00~17:00	TKP市ヶ谷 3階G会議室

(1) 第6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6回

日 時：令和元年7月22日（月）13:00～15:00

場 所：AP秋葉原 4階 H会議室

### 次 第

- 1 開会
- 2 議事
  - (1) 検討の全体像と今年度の進め方
  - (2) データ整備に関わる検討状況
  - (3) 各ワーキングの検討状況
  - (4) 補完調査の内容
  - (5) その他
- 3 閉会

### 配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	検討の全体像と今年度の進め方
資料2-1	拡大処理の方法
資料2-2	詳細ゾーン分析手法に関する方針
資料3-1	各ワーキングの検討状況
資料3-2	各ワーキングの検討概要
資料4	補完調査の内容
参考資料1	第5回技術検討会 議事要旨
参考資料2	第5回技術検討会 委員からの意見と対応
参考資料3-1	都市交通ビジョンWGの検討内容
参考資料3-2	対流拠点WGの検討内容
参考資料3-3	生活圏WGの検討内容
参考資料3-4	交通行動モデルWGの検討内容

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 7 月 22 日（月）13:00～15:00

場 所：AP 秋葉原 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 東京工業大学環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授  
河村 英知 国土交通省 総合政策局 交通政策課 企画室 室長  
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  
中西 賢也 国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室長  
久保 麻紀子 国土交通省 関東運輸局 交通政策部 部長  
村中 俊治 警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐（代理）

### （1）検討の全体像と今年度の進め方

- ・ 特になし

### （2）データ整備に関わる検討状況

- ・ 拡大係数については、人口ベースで拡大としているが、ビッグデータの活用によって従業地レベルでの動きが分かるため、ゾーン内移動については、別の拡大係数を検討して、必要な施策やインフラを検討するためのデータを整備していくことも考えられる。
- ・ 各データについて、計測の時間間隔が細かいほど、漏れていたトリップデータが取得できる可能性がある。細かく計測されているデータを組み合わせて、第二の拡大係数みたいなものを考えていく必要もあるかもしれない。
- ・ サンプル数は確保されているためデータの信頼度はあると思うが、極端に回収率が低下している年齢層も存在するため、補正方法は様々な要因を考慮した検討が必要である。
- ・ ビッグデータを購入する前にトリップ数の取得傾向の違いなどを分析して判断するのは難しいということであれば、現在の基準をもとに選定していただくかたちでよい。
- ・ ただ、東京 PT でどのビッグデータを購入したかということは、他の地域での今後のビッグデータ購入にも影響を与えるため、選び方や購入後のデータ検証に関しては十分留意してほしい。

### （3）各ワーキングの検討状況

- ・ 交通行動モデルワーキングについて、オリパラを契機として、在宅勤務が多くなりそうではあるが、勤務地・通学先の割り当てのところでは何かしらの見直しはあるのか

- ・ 不確実性シナリオの名称について、暮らし方の変化など、ポジティブな表現としてはどうか。
- ・ 交通行動モデルについて、各シナリオの将来シミュレーションに活用することを念頭に置いているが、対流拠点や生活圏ワーキングでの検討過程におけるインプットデータとして活用できるように検討していきたい。
- ・ 今後の各ワーキング間で、データや情報のやり取り時期を想定しておくも必要と考える。

#### (4) 補完調査の内容

- ・ 新モビリティシナリオについて、ライドシェアのサービス自体は現時点では広く普及しているわけではない中で、料金設定等のサービスを前提において利用動向等を調査するのは慎重に実施したほうが良いと考える。
- ・ ライドシェアの導入結果等については波及が大きいと、提示方法は検討いただきたい。
- ・ 「新たな働き方実態調査」について、10年後に向けて、どのような制度が導入されるとどのようになるのかということを検討するにあたり、現在導入している会社がどのくらいあるのか(分布)が分かると、将来需要予測として整備されることとなるため、聞き方として、雇用条件がどのようになっているのか、出退勤打刻等の制度等があったほうが良いと考える。調査票の中で検討してほしい。
- ・ 今年、テレワークは社会実験的に始まるが、オリパラの方でも検討しているものを活用して、今年だけやったのか、常時的にやっているのか。そのあたりの付け合わせは同じ構成員であるため、情報は連携できるように努めていただきたい。媒体による違いを考慮した調査対象者選定もありかと考える。
- ・ Maasの普及によって、誘導的な交通ルートを選択が主となると考える。Maasの発展によって個人における手段の選択方法がどのように変わってくるのか。また、インバウンドは無視できない。インバウンドが与える影響は考える必要がある。
- ・ 「新モビリティ意向調査」について、特に都市部において、モビリティを導入する場合の調査結果で「乗る」にも関わらず自動車を使っていることに対して、モビリティの調査の意味合いが問われている。新モビリティを検討する必要性を説明できるような結果となるように検討いただきたい。

#### (5) その他

- ・ 特になし

以上

(2) 第7回 技術検討会

1) 次第

東京都圏総合都市交通体系調査技術検討会 第7回  
都市交通ビジョンWG 第4回  
合同開催

日 時：令和元年10月29日（火）10:00～12:00

場 所：AP秋葉原 4階 I+J会議室

次 第

- 1 開会
- 2 議事
  - (1) 検討の全体像と進め方
  - (2) 拡大処理
  - (3) 調査結果報告とデータ公表
  - (4) 補完調査
  - (5) これからの都市交通について
- 3 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	検討の全体像と今年度の進め方
資料2	拡大処理の結果
資料3	調査結果報告とデータ公表の方針
資料3-参考	東京PT記者発表資料のコンテンツ案
資料4	補完調査の考え方
資料4-参考1	日常生活に関する調査（調査項目案）
資料4-参考2	新たな働き方に関する調査（調査項目案）
資料4-参考3	新しいモビリティ・交通施策に関する意向調査(調査項目案)
資料5	都市交通ビジョンの検討に向けて
参考資料	第6回技術検討会 議事要旨

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 10 月 29 日（火）10:00～12:00

場 所：AP 秋葉原 4 階 I+J 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 東京工業大学環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授  
河村 英知 国土交通省 総合政策局 交通政策課 企画室 室長  
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  
田村 央 国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 室長  
中西 賢也 国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市施設研究室長  
久保 麻紀子 国土交通省 関東運輸局 交通政策部 部長  
小倉 隆久 警察庁 交通局 交通規制課 理事官  
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

### (1) 検討の全体像と今年度の進め方

- ・ 特になし

### (2) データ整備に関わる検討状況

- ・ 新手法では、勤務地人口、世帯人員別人口等を拡大母数に入れて、よりきめ細かい拡大手法になった。実態に合わせたという説明を丁寧にしていただきたい。
- ・ 昼間の業務トリップは平成 20 年との差が顕著であり、その原因を定性的でもよいので補完調査で調査できるとよい。
- ・ 10 年間で外国人がどの程度増えたのか、これを除いたらどうなるのか、確認してほしい。
- ・ 外国人が特定のエリアで増えているのではないかと思われるので、外国人の年齢別の空間的分布パターンを把握しておくとうい。
- ・ 自動車の保有台数は前回から母数として使用していると思うが、保有台数そのものの分析に用いられてしまうことが考えられるため、そうしたことがないように注意すべきである。
- ・ 非常に丁寧にやっていただいて、この拡大方法でよい。ただし、収束計算を含む点等拡大係数の算出が職人芸的になっていて、本来はもっと平易なやり方が望ましい。サンプルがもっと取れるとシンプルな拡大ができるだろう。
- ・ 鉄道の時間帯別トリップ数を見ると夕方のピークは変わっていない等面白い点がいくつかある。補完調査で詳しく見てほしい。



### (3) 調査結果報告とデータ公表

- ・ 男性は免許を返納すると非保有の人と同じような行動を取るが、女性は返納しても行動があまり変わらない点が特徴的である。こうした点は特だしで分析結果を出すと良いと思う。
- ・ 全国 PT との差別化が必要だ。東京都市圏 PT だから分かったこと、といった出し方を検討してほしい。
- ・ 集計システムの利用において、記者発表で見たデータを確認したいというニーズが想像される。記者発表資料の元となる集計表は公開することを検討してはどうか。
- ・ 免許返納者のサンプル数が少ないことが想定されるため、どの程度信頼できるデータか確認した方がよい。
- ・ 高齢者の免許保有状況別ネット原単位は特徴的な分析だと感じた。
- ・ 配達トリップが減っているとあるが、実際にもものが動かなくなっているとは思えない。配達のトリップが取れているのか、ものが動かなくなっているのか、検討したほうがよい。
- ・ 短距離交通は減っているが広域の交通は同じ傾向を示している、ということは一つ言うべきだ。買い物の減少は本当に E コマースによるものか分からないため、言及すべきか分からない。
- ・ 運転免許の返納者の条件を明らかにした方がよい。また、免許保有者と非保有者の分析について、結果がどのような印象を与えるか、それに対してどのようなコメントをするか検討してほしい。例えば男性については、免許保有者と被保険者をみると外出率が大きく違うが、あたかも返納が進んで高齢者の外出率が減った、免許返納が生活を難しくさせる、というメッセージにならないか心配している。
- ・ 駅近に住んでいる人は返納しても活動量が維持される等の傾向がありそうだ。

### (4) 補完調査の考え方

- ・ 将来とは何年後くらいを想定しているのか。遠い未来になると AI の進展に伴い、職種も大きく変わる可能性があり、それもターゲットにいった分析を考えているか。
- ・ 補完調査 3 において、自動運転やオンデマンドサービスを想定するとしているが、将来の典型的なモビリティを考えたときにオンデマンド交通が典型的なモビリティなのか疑問が残る。海外の状況を見ると、自動運転はバス等の公共交通で優先して導入されているようであり、公共交通の発展に伴って都市構造も変わるだろうと議論されている。MaaS 等の導入による公共交通利便性向上は考えなくてよいのか。
- ・ 補完調査の日常性活の変化と働き方の変化について、できる限りでよいので ICT 利用と原単位、および E コマース利用と原単位の相関関係を定量的に扱うことのできる調査表の設計にしていきたい。
- ・ 10 年前についての質問では、詳細な分析に耐えられるよう、明確に条件を示しておい

た方がよい。

- ・ 新モビリティの料金は BAU シナリオの結果を見て判断することを検討した方がよい。

#### (5) 都市交通ビジョンの検討に向けて

- ・ 超スマート社会が実現していると政府が主張しているが、交通でもそうした現象が起きているのか。今後の施策をどう考えるべきか。
- ・ 単に現象として起きたということではなく、どのような影響がでるのか、我々は結果をどうとらえるべきなのか、ということも同時に議論されるとよい。
- ・ 高齢化の進展と新モビリティの部分の話は重要であると思う。例えば高齢者は満員電車に乗るのが大変で座れることに価値がある、といったことが考えられる。
- ・ 都市部と郊外部の空間的な格差にも注目したほうがよい。都心部の交通は混雑が課題になる一方で郊外部は公共交通の維持が課題になる等、空間的格差がここ 10 年で広がったのではないかと想像される。
- ・ 平成 30 年度調査では所得、および支出を聞いているため、新しい観点の分析も是非入れてほしいと思う。
- ・ 交通は街や暮らしに影響を与えるので、都市をどう変えていくのか考える必要がある。土地利用やコンパクトなまちづくりとの連携の検証ができないか。
- ・ 例えば中国深圳では、UbarEats がかなり普及している状況があるように、海外と日本の動きが異なってきている。今後 ICT の進展は益々進むと思われるので、その余地を念頭に検討を進めてほしい。

以上

(3) 第3回 対流拠点ワーキング

1) 次第

**令和元年 第6回東京都市圏 PT 調査  
第3回対流拠点 WG**

日 時：令和元年6月17日（月）10：00～12：00

場 所：日本能率協会ビル 2階204会議室

次 第

1. 前回WGの振り返りと今回の位置づけ
2. 最終成果の構成（案）
3. 各拠点における調査実施方針（案）
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 最終成果の構成（案）  
資料2-2 手引き構成（ストーリー-骨子たたき台：修正版）  
資料3 各拠点における調査実施方針（案）  
参考資料1 第2回対流拠点WG議事要旨  
参考資料2 対流拠点WGにおける検討内容（案：修正版）  
参考資料3 各拠点におけるGPS取得状況

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 6 月 17 日（月） 10：00～12：00

場 所：日本能率協会ビル 204 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  
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  
丸山 昌宏 関東地方整備局 企画部広域計画課 課長  
町田 悦幸 関東地方整備局 企画部広域計画課 課長補佐  
梅木 敬祐 関東地方整備局 企画部広域計画課 係長  
松倉 重雄 関東地方整備局 企画部広域計画課 幹線道路調査係  
井上 隆二 埼玉県 都市整備部都市計画課 主査  
高山 大介 埼玉県 都市整備部都市計画課 主事  
鷲尾 政史 東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課 統括課長代理  
池田 恩 東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課 主任  
榆 達郎 横浜市 都市整備局都市交通部都市交通課 担当係長  
荒木 祐也 横浜市 都市整備局都市交通部都市交通課 担当  
川本 久貴 川崎市 まちづくり局交通政策室 担当係長  
木村 浩希 千葉市 都市局都市部交通政策課 技師  
高橋 利之 さいたま市 都市局都市計画部交通政策課 主査  
石崎 慎吾 相模原市 都市建設局まちづくり計画部交通政策課 主任  
細谷 健人 相模原市 都市建設局まちづくり計画部交通政策課 技師  
巽 三郎 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業調整部事業支  
援企画課 課長  
坂本 暁 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業調整部事業  
支援企画課 主幹  
小坂 信裕 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業調整部事業  
支援企画課

### (1) 前回 WG の振り返りと今回の位置づけ

- ・今回の WG の大きな目的の一つとして手引きのとりまとめがある。手引きが実際に政策検討に活かされなければ意味がなく、そのためにどのように作りこんでいくべきかが重要となる。

## (2) 最終成果の構成 (案)

- ・手引きとともに自治体職員の計画作りを庁内で進めるときの支援になるツールとなればと思う。自治体職員においても技術系職員であれば四段階推定法自体はある程度認知されていると考える。一方で対流拠点の分析については、あまり知られていないので、この手引き等が将来的には教科書的なものとなるようになれば望ましいが、そこまでの見通しは立てていないのか。
- ・実際には鉄道事業者との協議や市民の方々の要望に対してどのように応えるのかということになるが、その時に政策変数が何かということになる。これまでの四段階推定法であれば、道路の拡幅やバス網の充実、鉄道網の整備等の目的が明確であるが、駅まちについては、南北の自由通路や駅前広場、商業施設の配置論、混雑率、災害時の避難、子育て世代の流動、バリアフリーなどの指標で評価することが想定される。そのような指標の軸組みを精査し、事例と合わせながら指標のインプットと成果のアウトプットイメージをわかりやすく理解できるようにしていただきたい。数式等の難しい内容は、詳細編などに分けて示すことも想定される。自治体や県の方から要望を組み込んでいただきたい。
- ・今回の支援ツールの利用者が自治体職員なのか地整等の国の職員になるのか、目的が課題探しになるのか解決に使うのかはっきりしていない印象である。
- ・資料 2-1 の支援ツールについて、ビジュアル化するのか、演習問題的にするのかどのようなイメージか。
- ・資料 2-2 について第二部における問題フレームとは、現状での問題を事例にすると理解しているが、問題解決のバリエーションも示せればと考える。
- ・共通性を見せつつも多くの事例を取り入れられれば他の地域でも参考になると考える。伊藤委員からの一点目の指摘については、協議会の HP には大規模小売店舗法の関係者の利用も想定される。各自治体にも実際に自ら分析を進めるような職員も想定されるため、システムの中身を完全なブラックボックス化してしまうのは好ましくないと考える。今後の入札等にも関係するため、デリケートな問題ではあるが、システムの中の統計処理等は公開していくことを想定しているのか。
- ・講習会のようなものは重要だろう。手引きについては、単純化して示すことも重要である。ニューヨークの都市交通調査のマニュアルでは、式等はなく、変数が示されているのみで単純化している。

## (3) 各拠点における調査実施方針 (案)

- ・GPS のデータ購入について、必ずしも PT の時期と合わせなくてもよいのではないかと。過去のデータとの比較もある。Wi-Fi センサーの場合、全体のボリュームを把握する形になり、周辺のイベントの開催情報を考慮する必要がある。
- ・サンプリングについては、PT 調査はこれまでは抽出率と拡大率で全体を把握してきたが、今回の Wi-Fi や GPS では異なり、対流拠点という分析でどの程度の調査回答者数、日数

のデータを取得する必要があるという基準を手引きの中で示す必要がある。その際に単純集計で示す場合と、回遊シミュレーションモデルを用いる場合でそれぞれ示すことが必要である。休日やイベント時、列車遅延時等を考慮する必要がある。モニター調査についても調査員が劣化しており、継続的な調査は難しい状況である。個人属性付きのデータを取るのか、付いていないデータを取るのかについても検討いただきたい。

- ・今回解像度の高い調査と言うことで、本来であれば建物レベルの分析ができればと考えている。これまで施設は目的地としてのみ扱われてきたが、マークシティができたことで道玄坂を経由しない回遊ができるなど、国内では事例は少ないが、本来は配置計画で意識する必要があると思う。そのような視点からも分析ができればとも考えている。
- ・建物内の流動は対象と考えているのか。Wi2 からマックアドレスデータを購入すれば把握可能ではないか。購入するのかセンサーを設置するのか、調査の費用対効果についても今回の成果と言え示すことが重要である。
- ・駅まち空間で密度の高い地域は、GPS と Wi-Fi を組み合わせた手法も考えられる。
- ・モニターについては1人1日を想定しているのか。平日という事かと思うが、5日も10日も大差ないように感じている。遅延やイベントを考えると調査期間を長くするという事も検討が必要かと思う。
- ・モニターを用いた場合、被験者のドロップアウト率等も把握し、手続きを示しながら調査しなければ今後に生かせず、統計的な担保が取れていない無駄な調査になりかねない。
- ・意識調査について経路選択のみならず、休憩の場所・意向も考慮することが必要ではないか。
- ・15カ所の調査が他の地域にどのように適応できるかを十分に留意する必要がある。
- ・移動軌跡を取得するのみではなく、なぜそのような軌跡となったのかを把握することも重要である。
- ・従前のPT調査では、通勤や買い物などを目的として調査してきた。一方で対流拠点については、パウダールームや赤ちゃん対応のトイレ施設など、細かな施設の対応が評価のポイントになると想定される。従前の交通目的とは異なる活動・機能についても着目する必要がある。たとえば、同じ喫茶店でも、仕事をするのか、食事をするのか、休憩するのかで求められる機能が異なる。これにより公共空間としてみたときに、どのような施設が足りているのかを評価することが必要であり、開発案件における「公共貢献」についての評価もポイントとなりうる。もう少しポイントを踏まえて検討いただきたい。

以上

(4) 第6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6回 交通行動モデルワーキング

日 時：令和元年6月27日（木）15:00～17:00

場 所：計量計画研究所 1F会議室

次 第

(1) 昨年度までの検討概要と今年度の進め方

(2) 交通行動モデルの検討

－全体像の再確認

－道路交通量配分モデル、鉄道経路選択モデルの方針

－データの整備方針

(3) 補完調査の内容

《配付資料》

資料1 昨年度までの検討概要と今年度の進め方

資料2-1 H30の交通行動モデルの全体像

資料2-2 H30の交通行動モデルの構造

資料3-1 都市交通ビジョンにおけるシナリオ設定の方針

資料3-2 補完調査の内容

参考資料1 アクティビティベースドモデルの推計フロー

参考資料2 H20 東京PT 詳細ゾーン図

参考資料3 H20 東京PT を用いたシミュレーションの実施結果

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 6 月 27 日（木）15:00～17:00

場 所：一般財団法人計量計画研究所 1F 会議室

出席者：福田 大輔 東京工業大学環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授  
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（欠席）  
浦田 淳司 東京大学大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 助教（欠席）  
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  
越智 健吾 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長

### （1）昨年度までの検討概要と今年度の進め方

- ビッグデータの使い方について、他の WG で確認する場合は、その予定を全体の検討フローに記載すること。

### （2）交通行動モデルの検討

- アクティビティモデルで推計される OD 表と、従来通りの拡大による OD 表と二種類の OD 表が存在することになる。将来的にモデルにより推計した OD 表を利用していくのであれば、この機会に二つの表を比較し、OD 表の現況再現性を確認しておくべきだ。これを確認できるデータは世界的に珍しい。
- アクティビティモデルの守備範囲とそうでない範囲を仕分けるべきだ。万能だと思われるのは望ましくない。時空間的な分解能等を整理しておくべきだ。
- アクティビティモデルは四段階推計法と違ってコントロールトータルの概念がない分、OD 表やリンク交通量は現況と乖離することがあると思われる。四段階推計法より現況再現性が落ちていても、悲観的にならなくてよいと思われる。ただし、トリップ長や、人キロ等は現況再現性を確認すべきである。
- パラメータ推定におけるゾーンサイズの影響について、10 年前に名古屋大学の山本先生が整理しているので、確認すべきだ。
- 新モビリティシナリオについて、鉄道駅アクセシビリティが向上すれば、アクセスする駅が変わりうる。経路選択肢集合の設定を、使い道を考えつつ精査すべきだ。5 経路は少なすぎる恐れがある。
- 徒歩・自転車の LOS について、ジオコーディングを行った実績データを用いてパラメータを推定し、シミュレーションではゾーン中心間距離を用いると、シミュレーションの結果、徒歩・自転車のトリップ数が過小に計算される恐れがある。徒歩・自転車の利用は短い距離の移動が多いはずだが、シミュレーションでゾーン間距離を LOS に用いると一定以上に距離が長くなるため、徒歩・自転車のトリップ数が少なくなってしまうのではないか。



- 現況再現について、活動時間や総旅行時間は合わせるべきである。交通量の総量を合わせたいなら従来通り四段階推定を利用すべきであり、そうでなくアクティビティモデルを用いているのは何を合わせたいからなのか、整理すべきである。
- 趨勢シナリオでは移動の変化を確認することだが、活動の変化も確認すべきではないか。たとえば私事活動の増減等が考えられる。
- 時間区分について、鉄道で1時間幅の時間区分でOD表の繰り越しはしなくてよいのか。たとえば郊外からの通勤では1時間で目的地に到達しないことが想定される。時間区分を1時間で区切っても問題が生じないか、確認すべきだ。なお、交通政策審議会では次の時間帯に振り分けるなどの操作はしていない。
- 運行頻度が低い場合、人は時刻表に合わせて行動すると考えられる。したがって、待ち時間が運行間隔の半分という設定は、オフピーク時では実態と乖離するのではないか。交通政策審議会のモデルでは、この乖離がモデルの精度に影響している可能性があった。例えば10分以上運行間隔があく場合は待ち時間を10分にする等の対応が考えられる。ただしこの設定の場合は、運行頻度の低下の影響を考慮できなくなる場合があることに注意が必要である。

### (3) 補完調査の内容

#### 1) ライドシェア

- ライドシェアと表記しているものは、ライドシェアリングとライドヘイリングのどちらを指しているのか。ライドシェアリングの場合、自分以外の誰かが乗ってきた場合に走行経路が遠回りになるリスクがあり、これを考慮しておくべきではないか。
- ライドシェアサービスは郊外部よりも都心部の方が充実していくのではないか。その場合、アクセスではなくイグレスで利用されやすくなると考えられる。
- ライドシェアについて、都心部ではシェアサイクルとの競合が生じると考えられ、本モデルの範疇を超えるのではないか。また、都心部は基本的に徒歩で移動できるので、日本ではむしろ郊外部でライドシェアのサービスが充実するのではないか。
- ライドシェアが普及した場合、路線バスの停留所は現行よりも減らすことが可能になり、速達性が向上すると考えられる。この影響を考慮すべきだ。
- ライドシェアの導入に関しては、郊外部において高齢者等のモビリティの向上を目的として社会実験等が実施されているケースもあるが、そういったものは対象とはしないのか。東京都市圏において何をターゲットとするのかの整理が必要ではないか。
- ライドシェアは自動車利用を置き換えるものだと考えられる。また、ライドシェアの利用コストを調査物件で説明すべきでないか。コスト次第では、利用意向が変わると思われる。

## 2) テレワーク

- 都市政策や交通政策のための調査なので、テレワークについては、労働環境や生産性をメインの調査項目にするのではなく、サテライトオフィスをどこに設置すべきか、など政策検討に資する調査項目にすべきである。例えば、郊外のオフィスに移転した場合、都心のオフィス以上に通勤距離が伸びる人が発生することも考えられる。これを沿線全体で集計して、サテライトオフィスをどこに設置することが混雑緩和に資するのかが検討する等が考えられる。
- 制度はあるが利用していない、という人も一定程度存在することが想定される。どの程度のボリューム感の人がテレワークを実行する可能性があるかを補完調査により把握する、ということが考えられる。
- テレワークとは、外に出て複数あるサテライトオフィスを巡ることを指しているのか、郊外のオフィスに通うことを指しているのか、明確でない。調査結果を用いて何を分析するか明確化し、それを踏まえてテレワークを定義しなければ調査を設計できないだろう。
- テレワークが可能な人がどの程度存在するのか明確でない。例えば建設現場の従業者等にはテレワークは難しいと考えられる。鉄道利用者数等への影響をみるのであれば、テレワークの対象となる人が、どれくらいのボリュームかの整理が必要ではないか。
- またテレワークを実行している人、テレワークできる可能性のある人をどうスクリーニングするのか、検討が必要である。例えば1万人以上の企業を対象にした企業アンケートをすることも考えられる。

以上

(5) 第3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  
第3回生活圏 WG**

日 時：令和元年7月1日（月） 13：00～15：00  
場 所：計量計画研究所 会議室

次 第

1. 開会
2. 議事
  - (1) 振り返り
    - －これまでの検討概要と今年度の進め方
    - －各WGの対象範囲と進捗状況
  - (2) 都市交通の理念
  - (3) 生活圏WGの検討内容
  - (4) 補完調査の内容
3. その他
4. 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1-1	過年度までの検討概要と今年度の進め方
資料1-2	各WGの対象範囲と進捗状況
資料2	都市交通の理念
資料3	生活圏の検討内容（案）
資料4	ケーススタディ対象地域について
資料5	補完調査の内容
参考資料	東京としけん交通だよりVol.33（第2回生活圏WG概要）

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 7 月 1 日（月） 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：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 准教授

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

越智 健吾 国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室 室長

### (1) 振り返り

- ・ 特になし

### (2) 都市交通の理念

- ・ SDGs など共通の理念はあるが、都市交通にフォーカスした場合、どのような理念を掲げるのか。もう少し上の次元での議論が必要では。
- ・ 「理念」ではなく「着眼点」ではないか。
- ・ ②にて「都市開発」という言葉を使っているが、似つかわしくないように感じる。東京都市圏では、リノベされる都市と縮退（オールドニュータウン化）する都市があり、土地利用と交通のバランスを考えていく必要がある。

### (3) 生活圏 WG の検討内容

- ・ ケーススタディ対象地域に関して、都市からの距離だけで判断するのではなく、近年都市化が進み、他の地域特性とは異なる（若い世代が流入する）つくばエクスプレス沿線の地域も挙げるべきではないか。
- ・ 生活圏の範囲はどの程度を想定しているのか、分析結果から地域間のつながりは把握できるが、この結果をどのように施策提案につなげるのかがわからない。
- ・ 属性別の特徴を見て、どう社会問題の役に立つのか。自治体は自分の自治体での行動範囲を知りたいのではないか。
- ・ 階層図として整理するという事は石川先生の圏域構造で示される、「平日、週末、月末生活圏」が東京都市圏でどう構成されているかを確認するという事ではないのか。
- ・ 現在立地適正化計画を各自自治体で作っているが、コンパクト+ネットワークと叫ぶつつ重複構造になっていることを確認することで、自治体が単体で作らねばならないと分かると良い。また、都市構造に関する施策の実態について議論ができるのではないか。
- ・ 生活圏が交通行動の把握だけでみえるのか。e コマースや物流など、公共交通以外のもの

の動き（バーチャルなど）も把握する必要があるのではないか。

- 資料 3 の p.10 において、“各自治体が課題視しているのは「子育て世代に選ばれるまち」が高い”とあるが、それ以上に高齢者が元気に暮らせるまちづくりが重要である。そのためには、交通行動だけでなく、身体活動量や太りすぎか・痩せすぎか、主観的幸福感の把握も必要である。
- 自分の存在意義がなくなることと恐れている高齢者も少なくない。高齢者に社会的な役割を持たせることも重要である。これらも踏まえて調査票を作って欲しい。
- 生活圏を把握する際、施設のバッファ等の分析では実態が見えてこない。圏域自体を明らかにし、この捉え方について現状分析の中でやってはどうか。
- 生活行動について何をどのように評価するかの明確化が重要。交通行動分析についてはどのようなアプローチを想定しているのか。

#### （４） 補完調査の内容

- 過去の補完調査と比較可能な設問はあるのか。経年比較が可能か確認すべき。
- 活動実態調査の送迎に関して、ライドシェアなのか、自動運転なのか、それをどのように感じているかも把握できないか。そうすると、転換可能な量がみえてくるのではないか。
- 医療費算出を可能にするため IPAQ に加えて BMI の設問も入れて欲しい。
- ゼロトリップの実態などの行動実態について、世帯全体に対する調査を行うとよい。
- 送迎等に関する負担度を把握したい。世帯内での割り振り実態を世帯構成や近居などの状況から把握できると良い。
- 夜の活動も把握すべきではないか。現在の設問では夜の生活圏がみえてこない。夜の行動でその地域の持続可能性が見えてくるのではないか。
- 人生の満足度を聞いてはどうか。（連続変数になる）
- 現在の仕事のうち、どの程度テレワーク出来るのかを聞いてはどうか。
- 理想的な交通行動が今の交通環境で満たされているか、いないのか聞くべきではないか。
- ライドシェアに対する意識の把握も必要ではないか。
- 委員の先生方にデータを提供し、分析してもらうのはどうか。

以上

(6) 第3回 都市交通ビジョンワーキング

1) 次第

## 令和元年 第6回東京都市圏 PT 調査

### 第3回都市交通ビジョンWG

日 時：令和元年7月8日（月）16：00～18：00

場 所：AP 秋葉原

#### 次 第

1. 開会
2. 議事
  - (1) 振り返り
    - 過年度までの検討概要と今年度の進め方
    - 各WGの対象範囲と進捗状況
  - (2) 都市交通の理念
  - (3) 現況分析とシナリオ設定の実施方針
  - (4) 補完調査の内容
4. その他
5. 閉会

#### 配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1-1	過年度までの検討概要と今年度の進め方
資料1-2	各WGの対象範囲と進捗状況
資料2	都市交通の理念
資料3	現況分析とシナリオ設定の実施方針
資料4	補完調査の内容
参考資料1	第2回都市交通ビジョン議事要旨
参考資料2	福田先生への事前相談におけるご意見

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 7 月 8 日（月） 16:00～18:00

場 所：AP 秋葉原 4 階 H ルーム

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
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
越智	健吾	国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 室長
丸山	昌宏	関東地方整備局企画部広域計画課 課長
町田	悦幸	関東地方整備局企画部広域計画課 課長補佐
鷲尾	政史	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課 統括課長代理
井上	隆二	埼玉県都市整備部都市計画課 主査
横山	聡之	神奈川県県土整備局都市部交通企画課 主任技師
榆	達郎	横浜市都市整備局都市交通部都市交通課 係長
石崎	慎吾	相模原市都市建設局まちづくり計画部交通政策課 主任
中川	浩志	首都高速（株）計画・環境部 交通調査課 係長

## 3. 議事

### (1) 振り返り

- ・ 特になし。

### (2) 都市交通の理念

- ・ 生活圏 WG で物流の話がでていますが、東京 PT の中で物流に関してはどのように扱っていく想定か。モノの動きの話も、理念の中に書き込んでおかなくてよいのか。
- ・ パターン 3 の理念がわかりやすい。理念自体は変わらなくてもよいと考えている。理念に基づいてやるのが時代とともに変化していけばよい。
- ・ 交通には経済活動の支援という役割もあるが、そのような話はパターン 3 に入れることができないか。円滑にすると交通が集中し混雑が発生するので、分散しつつ円滑にするにはどのようにするとよいのか、円滑性の中に書き込めるとよい。
- ・ 福田先生から、モビリティイノベーションをどのように都市圏に取り込むか、という視点をいただいているが、どこで考慮をするつもりか。
- ・ パターン 3 は、公共交通ネットワークのあり方という切り口なので、新たなモビリティへの対応を考慮しづらいかもしれない。とりこぼしがないように、上手く整理していただきたい。

### (3) 現況分析とシナリオ設定の実施方針

- E コマースと消費活動の関係を補完調査でも調べるので、どういうところでEコマースが利用されていて、どのような問題が発生しているのかを検討していただきたい。
- 二極化が進むという言い方をしているが本当に悪いことなのか。コンパクトシティは選択と集中で二極化が進む状況にあるが、それは悪いことではない。良い方向にいつているのか悪い方向にいつているのか、分析の結果を計画論的にどう解釈するのか、というところまで踏み込んで整理してほしい
- ライドシェアは、円滑性の観点からだと混雑の悪化、公平性の観点からだとモビリティの向上といったかたちで、視点によって良いところと悪いところがある。理念の視点から評価指標を整理することが重要ではないか。
- 分析の視点で格差とあるが、所得格差というのは都市交通とどのように関係するのか。具体的にどのような分析を考えているのか。
- 新モビリティでデメリット強調、というように福田先生が発言されているが、ネガティブな面だけ扱うのがよいのかは議論が必要である。補完調査をどのように設計するのかにも関わってくる。
- ビッグデータの話が記載してあるが、精度の議論をする場はあるのか。ビッグデータに関しては、あとから精度や費用を問われた場合にも対応できるようなかたちで、調達を進めておいてほしい。
- 前回の H20PT でも島化の話は検出されている。今回も現況分析をすることで傾向が出てくるのではないか。そもそも、都市圏の中における移動の構造は分析しないのか。
- 自動運転のところは、どのように設定することを考えているのか。
- 通勤利用者の減少自体は本当に悪いことなのか。量だけでなく質の評価もあるため、評価軸をどのようにつくるのが重要である。
- ライドシェアは交通弱者を救う側面もあるが、都市部だと端末として利用され徒歩や自転車のかわりに乗ることも考えられる。そうすると健康面から悪影響があるかもしれない。

### (4) 補完調査の内容

- 外出しない理由を聞くというのはよい。自宅や施設の中にいる活動を把握して、交通行動調査から生活行動調査に変わっていくというのはよい。
- あり方として、単純に交通を提案するのではなく、多様なライフスタイルの提案になっていくとよい。都市交通の理念にも、そういったことが書かれているとよい。
- 谷口綾子先生が提案していた健康に関する指標はいれないのか。
- 交流というのが身体的な健康だけでなく精神的な健康にも影響を与える。交流が生み出す価値をきちんと評価するようにしてほしい。



- 結果の公表、WGの実施、補完調査の実施が10月に集中している。委員が補完調査の内容を確認する機会はないのか。また、本体調査の結果をふまえた上での補完調査の検討はできないのか。
- 10年前は、テレワークをしない理由の上位は「会社しかソーシャルネットワークがない人」であった。そのあたりも把握した方がよい。会社側の制度の話もあるので、どの程度テレワーク環境が整備される可能性があるのか、対象となる業種が今後増えていくのかを整理しておいてほしい。
- 活動実態の方では、Eコマースの履歴もわかるとよい。Eコマースも物流側の制約があったりするため、周辺状況に関して、今後の動向を整理しておいた方がよい。
- ライドシェアらしさを説明変数として、どのように入れていくのか考えてほしい。

以上

(7) 第4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  
第4回生活圏 WG**

日 時：令和元年 10月 11日（金） 10：00～12：00  
場 所：計量計画研究所 会議室

次 第

1. 開会
2. 議事
  - (1) 前回WGの振り返り
  - (2) 補完調査の内容
  - (3) ケーススタディ対象地域について
  - (4) 生活行動に関する基礎集計（速報）
  - (5) 拡大処理（本体調査）の状況
3. その他
4. 閉会

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	前回WGの振り返り
資料2	補完調査の実施内容
資料3	ケーススタディ対象地域について
資料4	生活行動に関する基礎集計（速報）
資料5	拡大処理の状況
参考資料1	新たな働き方に関する調査
参考資料2	新たなモビリティ・交通施策に関する意向調査

## 2) 議事要旨

日時：令和元年 10 月 11 日（金） 10:00～12:00

場所：一般財団法人計量計画研究所 1F 会議室

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 准教授

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) 前回WGの振り返り

- ・ p.1 「連続変数」は「説明変数」の誤りではないか。

### (2) 補完調査の実施内容

- ・ 被験者が何分くらいで回答できるのか。本体調査と比べて分量はどうか。
- ・ 今回はweb調査なので回答率は100%に近くなると思うが、その分不誠実な回答が増えそうな気がする。
- ・ これは多すぎるなどと思った。外出の頻度など、必ず全員分押さえたいところは全員に聞いて、細かいところはグループを分けて聞くなどする必要があるという意見は、レクのとみにした。今の半分くらいがちょうどよいのではないかと思った。
- ・ 元々動きたくない人は、今の設問では回答してくれない。だから、外出しない人に対する質問はシンプルなものに変えた方がよい。
- ・ 外出しない人に質問することの難しさを本当に認識しているのか。外出しない人への質問票を別途作成したほうがよいくらいである。
- ・ 「外出しない」の定義も難しい。ひととおりに聞いてみて、頻度が少ない人にはもうちょっと詳細に聞いていくなどするのはどうか。フローチャートみたいなもので整理する必要があるのではないか。
- ・ たしかに量は多い。目的別に組み合わせを2つくらいまでに抑えてはどうか。サンプル確保も大事だが、網羅性も求めるべきではないか。
- ・ 活動目的ごとに回答の所要時間にばらつきがあるので、それも踏まえておく必要がある。
- ・ 全体をざっと見ると、この調査において本当に必要なのかという設問が多々ある。例えば、「過去10年間での家族構成の変化」や「世帯内での役割」などは不要ではないか。ボリュームを極力減らした方がよい。おまけのような設問が多いように感じる。
- ・ 例えば、フェイス調査項目をみると、我々が把握しておきたい、自宅(実家)での引きこもりの人の状況が把握できるような設問項目になっているのが理解でき、これは落

としたくない。

- ・サンプル数は集まると思うが、そこで集まってきた回答が本当に妥当であるか(誠実性)、が気になる。適当な回答は避けられるという理解でよいか。
- ・Q5通勤(7)「仕事から帰るときの気分」は、仕事の疲労感を聞いているのか、家に帰る楽しみを聞いているのか、何のために聞いているのかが分からない。
- ・Q5通勤(7)「仕事から帰るときの気分」は、何かの指標を参考にしているのか。
- ・満足度や幸福感は、“わくわくして楽しい”と“穏やかで幸せ”とでは全然違う。これだとその差が測れない。
- ・気分を聞くのではなく満足度を聞くだけでよいかもしれない。楽しい・つまらないは答えづらい。“緊張した”“くつろいだ”“穏やか”“熱中した”“だるい”等の方が答えやすい。
- ・私が研究の際によく使用する聞き方としては、「“穏やかな”をよいとする」、「“わくわくする”をよいとする」と「移動の満足度」の3つを聞いている。その中でも一番重要なのは「移動の満足度」なので、これだけを聞くことにしてもよいのかもしれない。
- ・帰るときの気分はもしかして無くしてもよいかもしれない。面白いので、残したいところではあるが。
- ・ぜひ聞いておきたいところである。どこか絞り込むとか、何かに注目してそこだけを聞く等で対応できるとよいと思う。
- ・Q5通勤(11)立寄りのおおよその人数は必要か。
- ・Q5通勤(13)通勤・移動中のアクティビティの回答は何に使用するのか。
- ・Q5通勤(14)~(16)10年前と比べて、は別で聞いているので、ここで本当に聞く必要があるのか。
- ・果たして本当にパーソンで聞かなければならない項目なのか。
- ・「同伴者の人数」は幸福感に強く関係している傾向にある。
- ・今回の調査の目的を被験者に伝えることができるのか。どれだけ誠実に回答してもらえかが変わってくるのではないか。
- ・なんとか不誠実の回答を減らすような努力が必要である。
- ・Q10「自宅での過ごし方」(4)「出かけない日の主な時間の過ごし方」について、日によって違う可能性もあるので、一番最近について等、特定した方がよいのではないか。
- ・ほかには、悪天候以外で等、条件が必要ではないか。
- ・フェイス調査で職業が分かるので、そこでスクリーニングして会社の働き方の制度もあわせて聞くとよいのではないか。
- ・Q10「自宅での過ごし方」(2)「出かけない理由」について、“動けない”や“魅力的な施設が周りにないから”“(本当は出たいのだけど)移動する手段がないから”など

の選択肢も必要ではないか。

- ・立地適正化計画の入口にもなる設問だと思うので、交通の関係や、土地利用に関する選択肢が必要ではないか。分かり易い施策に繋がってくるのではないか。
- ・Q10「自宅での過ごし方」(2)「出かけない理由」について、①「外出する利用がないから」に全て集約されてしまう恐れがあるので、細分化する必要がある。
- ・選択肢⑤は、「(介護等で)自宅に居なければならない」なのか、「在宅勤務だから外に出てはいけない」なのか。曖昧な選択肢のように感じる。
- ・外出する魅力が無い、術が無い等、選択肢を再度検討する必要がある。
- ・もしかしたら家にいる理由を聞いた方がよいかもかもしれない。
- ・非外出者が全体として増えているのであれば、この設問は丁寧に設計しなければいけない。
- ・③「スマホやゲーム機等で友人と会話やゲームができるから」と④「インターネットで世界中の様々な人とゲームや会話ができるから」はあまり変わらない。
- ・②「インターネットで買い物ができるから」～④「インターネットで世界中の様々な人とゲームや会話ができるから」は同じグループ。
- ・⑤「自宅内で仕事をするから(在宅勤務)」は自宅で仕事ができるので外に出る必要がなかった、という意味での選択肢である。ご指摘を踏まえて再検討する。
- ・Q1フェイス(8)「所得」について、「②200～599万」は細分化したほうがよいのではないか。200万の人の生活と600万前後の人の生活が同じような傾向とは考え難い。
- ・Q6買物(2)1)「主な買物先」について、④「コンビニ」と「商店街」は選択肢を分けるべきではないか。

### (3) ケーススタディ対象地域について

- ・補完調査の結果とも関連付けられるとよいのではないか。
- ・どのくらいの面積でアンケートを取るかですぐいぶん違ってくるので、大きさの議論をした上で、中身を進めていくのがよいかもかもしれない。

### (4) 生活行動に関する基礎集計(速報)

- ・後期高齢者の男性と女性の平均年齢もしくは年齢の分布は把握しておいた方がよい。女性の方が長生きなので、女性の方が多く含まれているのではないか。
- ・補完調査にも関係してくるが、出かけない理由として、子育て、介護の有無等も考えられる。
- ・このデータだけだと政策的な判断はわからないので、補完調査の重要性がとてよくあぶり出せたのではないかと思う。
- ・ケーススタディの対象地域でも同様の分析の仕方になるのか。そうなると、政策的な判断にあまり繋がってこないのではないか。

- 本来は、外出していない人には直接インタビュー調査をするなどが必要だったと思う。次につなげていく。
- 地域5分類で分析をやってみたものの、地域差がまだ見えてこない。個人特性によるものが多い。
- 今後拡大結果で分析していき、地域差が浮き彫りになってくると、都心の政策と郊外の政策とで違いが見えてくると思われる。

以上

(8) 第4回 対流拠点ワーキング

1) 次第

**令和元年 第6回東京都市圏 PT 調査  
第4回対流拠点 WG**

日 時：令和元年10月23日（水）15：00～17：00  
場 所：計量計画研究所 会議室

次 第

1. 開会
2. 議事
  - (1) 前回WGの振り返りと今回の位置づけ
  - (2) 対流拠点の手引き構成
  - (3) 各拠点における調査実施方針及び実施状況報告
3. その他
4. 閉会

配 付 資 料

- 資料1-1 前回WGの振り返りと今回の位置づけ  
資料1-2 対流拠点検討に係る全体工程  
資料2 手引き構成（ストーリー骨子たたき台：修正版）  
資料3 各拠点における調査実施方針  
参考資料1 第3回対流拠点WG議事要旨  
参考資料2 対流拠点WGにおける検討内容（案：修正版）  
参考資料3 相模大野駅周辺におけるWifi調査実施状況（速報）

## 2) 議事要旨

日 時：令和元年 10 月 23 日（水）15：00～17：00

場 所：一般財団法人計量計画研究所 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  
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  
丸山 昌宏 関東地方整備局 企画部広域計画課 課長  
町田 悦幸 関東地方整備局 企画部広域計画課 課長補佐  
梅木 敬祐 関東地方整備局 企画部広域計画課 係長  
松倉 重雄 関東地方整備局 企画部広域計画課 幹線道路調査係  
井上 隆二 埼玉県 都市整備部都市計画課 主査  
高山 大介 埼玉県 都市整備部都市計画課 主事  
鷲尾 政史 東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課 統括課長代理  
池田 恩 東京都 都市整備局都市基盤部交通企画課 主任  
榆 達郎 横浜市 都市整備局都市交通部都市交通課 担当係長  
荒木 祐也 横浜市 都市整備局都市交通部都市交通課 担当  
川本 久貴 川崎市 まちづくり局交通政策室 担当係長  
木村 浩希 千葉市 都市局都市部交通政策課 技師  
高橋 利之 さいたま市 都市局都市計画部交通政策課 主査  
石崎 慎吾 相模原市 都市建設局まちづくり計画部交通政策課 主任  
細谷 健人 相模原市 都市建設局まちづくり計画部交通政策課 技師  
巽 三郎 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業調整部事業  
支援企画課 課長  
坂本 暁 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業調整部事業  
支援企画課 主幹  
小坂 信裕 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部事業調整部事業  
支援企画課



## (1) 前回 WG の振り返りと今回の位置づけ

- ・特になし

## (2) 対流拠点の手引き構成

- ・資料 1-1 の p20 以降の各地区における実施方針の作りこみにおいて、見てもらえる手引きとなるようにすることが重要。現状の地区ごとの問題に対して、解決策のメニューを選で行く中でデータを見ていくというプロセスを踏めればと思う。問題と施策、解決策が結ばれるパスのようなものがあれば、各自治体でも検討も進むかと思う。
- ・例えば、千葉市の例では、施策を行ってどの指標に着目すれば波及効果を見られるのかが明確になればと思う。
- ・現状の整理では問題や課題となっていない自治体もあるのではないかと。回遊性を高めるという対策についても、施設配置の検討やイベントの検討等の複数が想定され、課題と施策の整理が必要と思われる。施策の目的についても言及が必要ではないか。課題の書き方についてもよりキャッチーに書いてもよいかと思う。PT のデータと組み合わせて施策実施により来訪者増加等の効果を示せれば自治体としては使いやすいものになるかと思う。
- ・来街者数が増えるという話までつなげていければとは思っている。
- ・PT でのアクティビティモデルと拠点でのモデルを組み合わせることでモデルの精度を上げていくことは考えられるのではないかと。
- ・自治体のニーズはそこにあると考えられるため、緻密な成果までは難しいかと思うが前向きに検討いただければと思う。
- ・評価の指標について滞在時間や人数の増加等になるかと思うが、空き地の減少や消費額の増加と言った一般的な指標に結び付けられればと思う。
- ・データを見る中でベンチの置き方次第で対流に変化が生じ、空間の質が変わる等まで結び付けられれば良いかと思う。一回のデータであっても他の地域でも活用が可能かと思う。
- ・データを取得の際の注意点についてはぜひ掲載いただきたい。
- ・第二部については、地域の検査、診断、処方箋という流れであり、対して第一部は定期的な健康診断の診断結果になるのではないかと。
- ・第一部において、各自治体が PT で分析を行うことで自地域の状況を把握し、課題を解決できる形になればと思う。都市ごとに類型化を示し、それと照らし合わせることで、自地域の現状が明らかになればと思う。
- ・データ取得の課題において、個人情報保護については留意が重要かと思う。
- ・データ調査の二次利用についてコントラクトを得ておくことも今回の調査のノウハウ、成果かと思う。
- ・ゾーン間の移動を考えると、今回のモデルを用いて配置を変えると対流の場所の変化を見ることができるとかと思う。今年度は、そのようなモデルの構造を自治体に示していければと思う。滞在時間以外の購買や誰と一緒に等々の指向性を把握できればと思う。

### (3) 各拠点における調査実施方針及び実施状況報告

- ・PT 調査では四段階推計法でモデルの枠組みは圏域全都県市同じである一方、今回は各拠点でモデルを構築する予定である。その行動原理そのものは共通かと思うが、PT 本体調査と共通のモデルを作る予定はあるのか。
- ・PP 調査だけではなく、Wi-Fi 調査や GPS でもすべての拠点でモデルが作れるのはいか。データ公表が可能という整理であれば、本来は全データを蓄積して駅まち空間選択モデルが作れるのではないか。駅まち空間における選択モデルは歩道幅員や段差を入れてモデルに配慮するという事か。
- ・消費額については加えられないか。改札付近での飲料や、費用を払って休憩場所を確保しているか等の把握ができる可能性があるかと思う
- ・サンプルの取得においてスクリーニングが重要かと思う。五反田などでは通勤定期券で通過するだけのサンプルしか取れない懸念があり、工夫が必要である。
- ・今回の調査の手法の 500 人や 500 円の決め方、エリアの切り方等、調査のノウハウも手引きに掲載できればと思う。
- ・行政の視点としては桜木町駅や東京駅や駅を中心とした視点となると思う。データ側から考えると横浜駅エリアや日本橋エリアからの流入流出も実態としては想定され周辺の地域一体となっているかと思う。本来であれば PT データの分析でも見られるかと思う。サンプリングは駅別だが実際は他の駅利用も十分把握できるかと思う。
- ・千葉市について、ランドデザインと連携したものとなるのか。現状での経路選択の指向性についても反映可能なのか
- ・柏と柏の葉について流山おおたかの森という拠点を排除した理由はあるのか。柏市の視点からすると 2 拠点かと思うが、地域間連携も考えられるのではないか。
- ・駅というより地区という視点で経路選択等を把握する形だろう。
- ・段差が一番重要であり、気圧や加速度を把握できないか。駅ナカのネットワークを組めればとも思うが 1 地点でも検討できないかと思う。
- ・相模大野 Wi-Fi 調査結果について 1 回しか出現しないようなものなのか
- ・アクセスポイントを置く場所の検討が必要であったのではないか。
- ・人の体で減衰するため、混雑すると把握できない可能性がある。そのロジックの考え方の整理が必要
- ・一度他の Wi-Fi と接続すると捕捉できない設定もあるかと思うのでアクセスポイントに接続できるか等のフォローが必要かと思う。
- ・Bluetooth より Wi-Fi の方が捕捉率は上がるのだろうか。
- ・相模大野について、GPS 調査は行わないのか。重ね合わせて分析できればさらに良かったと思う。

以上

(9) 第5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  
第5回生活圏 WG**

日 時：2020年3月3日（火）13：00～15：00  
場 所：計量計画研究所

次 第

1. 開会
2. 議事
  - (1) 前回WGの振り返り
  - (2) 生活行動に関する現状分析
  - (3) 生活圏評価の考え方
  - (4) 生活圏可視化ツールについて
  - (5) その他

配 付 資 料

次 第	
出席者名簿	
配 席 図	
資料1	前回WGの振り返り
資料2	東京都市圏の生活行動に関する現状と課題
資料3	生活圏評価の考え方
資料4	生活圏可視化イメージ
資料5	手引き構成（案）
参考資料	PTデータ、補完調査基礎集計データ

## 2) 議事要旨

日時：令和2年3月3日（火）13:00～15:00

場所：TKP市ヶ谷 3G会議室

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（欠席）  
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：山崎係長）

### （1）前回WGの振り返り

- ・特になし。

### （2）生活行動に関する現状分析（資料2）

- ・『社会・技術の変化・確信をもたらす個人(ライフスタイル)や社会(都市)への影響』  
(P.10) について、子供の減少による、小・中学校の統廃合や、高校の学区境界廃止・自由化（通学区域の変更など）等によって、移動範囲がより広域になっている。都心だとそこまで影響はないかもしれないが、郊外だと影響が大きい。その影響による母親の送迎増加や、子どもの移動増加などもあるはずなので、その点もいれてはどうか。
- ・『生活行動に関する具体的検討視点』（p.13）“子育て世代に選ばれる街”って、今色んな自治体が言う。しかし、結局、子育て世帯の取り合いで、規模の大きい都市が勝ってしまう。いかに、子どもの医療費を中学までタダにするとか、高校までの教育費をどうする、とか、変な競争になっている。「子育て世代の満足度の高い街にするには」ぐらいの記載に変えてはどうか。
- ・子育て世代の総量は変わらないのだから、総量が変わらないものを奪い合うよりは、もっとまちづくりを前向きに捉えてもらったほうがいい気がする。
- ・今回はH30だが、少子化による学校の統廃合などを考えるとすると、H20との比較をトピック的にいくつか分析するといいいのではないか。すべてやると大変なので、面白そうなものをピックアップしてみてもどうか。
- ・子育て世代と高齢者については、現状分析が実感と合っているので問題はないかと思う。
- ・今トリップベースの分析になっているが、1日の生活活動はアクティビティベースで見たほうがよいのではないか。生活圈となると、これ以上トリップベースで分析して

も仕方がないように思う。前後の行動、例えば送迎→通勤のように、活動の流れで捉えていく方が次のステップとしては良いと思う。

- ゼロトリップの中でも、制約があって出られない人、出る必要がなくて出ない人など、理由が多岐に渡ると思う。その際に、政策的に都市交通の面からどうしていくかを考えると、属性をクロスして深堀しないと、現状は分かるが次の手が出せない。健康面等を考えると出られない人を出した方がいいので、そのあたり深堀していった欲しい。
- 出たくて出られない人が少なそう。だからと言って、ネットの買物やスマホゲームなどを禁止するわけにはいかない。
- 我々が思っていた以上に、そんなに問題ではないのかなと思ってしまう結果になっている。人の流れではなく、ものの流れを考えるのが果たしていいのか。ここから政策の考え方を検討いく必要があると思う。
- 個人単位でみていくといいのではないか。この点は今回の課題でもある気がする。
- 『就業先の距離帯分布』(p.22)について、これの送迎時の交通手段をみるといいのではないか。子育て施設周辺の路上駐車が大問題になってきていたりして、郊外部は自動車が多く、都心部や近所は自転車だと思うが、その結果等が、施設を作るときの配慮論としてでてくるのではないか。
- 『高齢者の1日の時間の使い方』(p.40)の非就業者をみると、学業が少しあるが、これは学びなおしが出て来ているのか？出てきていたら面白いなと思った。最近、OECDの調査で高齢者の学びなおしが注目されている。これからそういったものがあると、高齢者が外に出て行ってくれるのではと思った。
- 『帰宅時(従業者)の立ち寄り行動』(p.53)について、郊外にいけば行くほど割合が低くなっている。都心は帰宅時の立ち寄り飲み屋等に行くことが多いかと思うが、郊外は車が多いので、一旦家に帰ってから近所の飲み屋に行ったりしているので、その影響ではないか。
- もう少し時間でも評価してあげるといいのではないか。例えば、高齢者が自宅から通院する時、自宅-病院-自宅だと2トリップだが、そこから3トリップ、4トリップと増えれば、街の中の滞在時間が長くなって、回遊距離が長くなって、それがもしかしたら健康増進につながるかもしれない。目的地に行って帰ってくる、これだけの評価で本当にいいのか。トリップ数が多いという評価もあるが、どれだけの時間をその地域で時間を使っているのか、というのも生活圏という観点では非常に重要かと思う。行動ではなく、時間に関する分析ができるといいのではないか。魅力ある街＝滞在時間が長い、となると思うので、そういった評価が入るといいのではないか。
- 子育て世代の分析について、確かに女性の方が子育てに参加する割合が高いのはもちろんだが、女性の活動だけ注目するのは違和感がある。男性の子育て参加が言われている中で、何故できているのか、何故できていないのか、などが分析できるといいの

ではないか。

- ・男性の育休（制度活用）について、『お父さんは休みだけとって子育てやっていない』という調査結果がテレビにでていて、お父さんの子育て怪しいなと思った。
- ・p.13, p.67,68に記載があるように、大きく4つの視点をとって、具体的な生活行動をあぶりだそうというのが今回の試みだと思う。この結果をH20と比較したほうがいいのではないか（p.67,68で記載している結果は最低限）。そうすることで、この10年での特徴なのか、そうでないのかを浮き彫りにしてもらえると、外出率が10%下がったという10年前と比べて、この4つの視点がどうなっているのかというのを見るチャンスになる気がしている。

### （3）生活圏評価の考え方（資料3）

- ・『身体活動量、BMI値と生活満足度』（p.9）の身体活動量が高い＝生活満足度が高いという結果は面白い。これはある意味、交通のばねが高いということではないか。移動が大変とか、長距離通勤している、身体をたくさん動かして重たい荷物をたくさん持っている、身体活動量が上がる。あまりにも交通の利便性が上がる（ドアtoドアなど）と、身体活動量が下がる＝生活満足度低くなるのではないか。そうすると交通の利便性を上げない方がいいのではないか、という話にならないか。
- ・今の分析は総身体活動量でやっているが、これを高・中・低程度の活動にわけて分析するとみえてくるのではないか。
- ・『買い物移動に関する問題意識』（p.3）にて、「荷物の持ち運び」に対する問題意識が高いという結果になっているが、エリアでの分析ではなく、交通手段別でみるべきではないか。郊外は、鉄道ではなく自動車利用が多く、こういった結果になっているのではないかと思うので、この辺の解釈は難しいところ。
- ・バリアは、本当はもっとたくさんの種類のバリアがある。
- ・交通政策ではどうしようもないものもあるので、政策につながるようなバリアを抽出する必要があるのではないかと思う。
- ・p.11の「都市交通サービス指標(例)」は、非常に苦しい。これで評価されるとつらい。
- ・アメリカのウォーカビリティなどの分かりやすい指標が出せるといい。アクセシビリティなど。
- ・BMIは食生活の影響がとても大きい。どんなに運動をしても暴飲暴食をしている人はBMIが高くなる。体脂肪率は関係ないので、一つの健康尺度ではあるが、ぶれやすい。身体活動量と合わせて、どちらがいいのか、慎重に分析する必要がある。
- ・アクセシビリティが全部関係してくる。アクセシビリティとのクロスをしていくと、違和感が消えていくのではないか。
- ・住んでいる人からの分析になっているが、行政側のどう生活圏を維持していくのか、

そのためにはどういう政策を打つのか、というような違った観点もあつたらいいのではないかと思う。

- ・人を動かす以外の方法でも、地域を維持出来る方法を検討できるといいのではないか。
- ・『生活圏評価指標の検討』（p.11）自治体の人たちはこれを受けて、どういう施策を展開すべきなのかをみせるべきではないか。
- ・例えば東京であれば、そもそも預かってくれる時間が18時だから都心を17時にでないといけない、そうであれば預かり時間を長くする、遅くする、のような施策展開・検討が可能ではないか。
- ・問題意識だけでなく、指標＝客観的な裏付けという方向でもっていくといいのではないか。
- ・作る施策に展開できるように考えると、自治体も考えやすい。
- ・子育て層、高齢化層、とあるがその間（生産年齢）はみなくていいのか。中心市街地活性化はこれだけでない気がする。昼間の中心市街地を支えているのは、子育て・高齢者層で、夜の中心市街地を支えているのは生産年齢人口の層かもしれない。
- ・年齢層やエリア（地域）でも課題を分けて考えてみた方がいいのではないか。
- ・都市交通施策や土木などだけで終わるような政策を考えがちであるが、福祉、学校、観光とか、色んな基礎自治体の人を使うので、全方向の施策に展開していけるようにしていかないといけないと思う。そのあたりをp.11の表に埋めていけるとよい。

#### （4）生活圏可視化イメージ（資料4）

- ・ぜひ過去との経年変化（例えば商業施設の撤退など）も見られるようにしてほしい。
- ・これはあくまでも把握はできる、というツールである。そもそも生活圏はどこまでなのか。各自治体に対して、生活圏の範囲はここまでという回答を出せないのではないか。活動をしている範囲を生活圏とするのか。そもそも生活圏とは？総合的に、組み合わせると生活圏はこれだ、というのが出せるといいのではないか。
- ・そもそも生活圏というものが、都市計画上どういう風に位置づけられてきて、それをどういうふうに議論してきたのかが、最終でもあるべきだと思う。
- ・例えば、石川栄耀先生の週末生活圏とか、月末生活圏とか、生活圏が重層的、階層的になっていて、日常生活はこの範囲内だけど、1週間に1回、月に1回の買い物をしようとする、これだけ広がっていきますよ、そこに都市構造を上手に入れていくと良いまちになりますね、というものがあるといい。
- ・手引きには、今後の生活圏はどうあるべきか、あらあらでも書く必要があると思う。
- ・階層的であるとするなら、すべき政策も違ってくると思う。活動の部分と生活圏をセットにして一括してみえてくるといい。発着両方みたい。
- ・生活圏とは何なのか、というのを整理して示す必要がある。

- ・ p.2の生活行動圏域のイメージ図の、クロス部分の駅周辺の生活のあり方と、単独の駅周辺との生活のあり方はだいぶ違うはずなので、きちんと定義する必要があると思う。(環状方向、放射方向、単独の駅)
- ・ 対流拠点と生活圏の違いを明確にしておくべき。対流は、昼間人口ベースで、生活圏は夜間人口ベースの気もする。
- ・ 10年後のPTの時は、また生活圏のあり方が大きくかわってくる気がしている。今回のコロナやオリンピックの影響もあって、家ベースの仕事が変わるとなったときに、生活圏の範囲が対流拠点から相当膨らむことが想定される。
- ・ 次のPTのためにも、今回生活圏行動圏域をきちんと示しておいて、次のPTのモニタリングとしても使えるといいと思う。
- ・ 可視化ツールにも将来を乗せられたらいいのではないかな。
- ・ 利用者のイメージとして、自治体の人だけでなく、高校教師も入れてほしい。学生に説明するのに使ってほしい。(地理総合の必修化が始まるため)
- ・ 都市計画マスタープランとまではいかないが、首都圏整備計画、広域計画などで生活圏がどう位置づけられているかをレビューしてほしい。そして、資料2のデータ等に基づきながら今後どういうふうに変わっていくのかを見ていく中で、だから生活圏を分析しないとイケない、という根拠づけにしたい。
- ・ タイトルがわかりづらい。何が書いてあるのかわかりやすいものにしてほしい。キャッチーにしたい。特に3~5章はイメージがわかりづらい。高校の先生が“まちづくり”というワードは食いつくはず。
- ・ 2月の都市再生特別措置法の閣議決定された、『居心地が良く歩きたくなる街』の手引き、とかいいのではないかな。ただ、生活圏を評価するだけでなく、これをやろうとする目的が全面に出れば、行政だけでなく色んな人に食いついてもらえるかなと思う。
- ・ 自治体のみなさんが、そこまで行く前に頓挫する、というのをよく耳にする。なので、例えば外出率の全市町村分とかの基礎データ(10年間での変化など)が巻末にあると、自分のまちのポジショニング(危機感)がわかると入りやすいのではないかな。  
(生活圏の手引き→HP→PTデータの手引き)
- ・ 使ってもらわないと意味がないので、使ってもらうための工夫が必要。
- ・ 外出率、自動車分担率などがあるといい。

## (5) その他

- ・ 子育て世帯の行動、夜間の余暇活動、移動中のアクティビティの3つをキーワードに、分析を予定しているとのこと。
- ・ 生活行動を把握したいので、トリップベースでなくアクティビティベースでとらえたい、というのが一つ。主なテーマは、一つはMaasのような交通システムが入るとどれくらい世帯の活動が変わるかということ进行分析したい。もう一つは、自分自身が生



活圏とは何か良く分かっていないので、生活圏をつくりたい、絵をかきたいと思っている。この二つをアクティビティベースでやっていこうと考えている。

- 一つ目のMaasについては、H20とH30のアクティビティパターンを首都圏で比較した分析や基礎的なことは既にやっている。かつ、ハップ（ハウス・ホールド・アクティビティパターン・プログラム）というものがあるが、活動パターンを割り当てるといって最適化モデルを使って、Maasを導入すると、子育て世帯のお母さんがこれだけ少し楽になるかもしれない、という試算をしている。これは引き続きやっていく予定。
- ちなみに、H20とH30の10年間で、お父さんの活動は、家—会社—家、で終わっており、変化がなかった。一方で、おかあさんは細分化、送迎を含むトリップが非常に増えている、という結果がみえた。
- 一つは、人生満足度・身体活動量・BMIと交通行動の関係性を、全国PTでやったので、同様に東京都市圏でもやってみたい。
- もう一つは、ゼロトリップ人の健康度合いを深堀したい。資料にもあるが、これを外出しない理由や年代別などでさらに深堀したい。
- 加えて、子供自身の交通行動をみてみたい。小中学校の統合による影響や経年変化をみたい。全国PTではみたので、東京都市圏でさらに詳しくみていきたい。
- これは出来るか分からないが、今千葉県警と連携して、千葉県全域で、運転免許の教習所からデータより、高齢者の交通安全を分析している。そこから交通行動と交通安全での分析が出来ればやりたい。公表不可次第ですが。手順を踏めばできるはず。
- 1つ目は、地域性をきちんと分析したい。生活圏で整備してきた都市インフラの評価に使えたらいいなと考えている。
- 2つ目が、全国PTのデータを活用して分析したが、その都市圏PT版をつくりたい。
- 3つ目として、滞留時間をきちんと評価して、ライフスタイルにおけるサードプレイスの評価をしたい。
- スマートシティと交通行動ということで、今回色々なことが分かってきたが、テレワークが交通行動にどのような影響をあえるのか、ゼロトリップの方は幸福なのかという幸福度の分析がなんとか分析できないかと考えている。
- もう一つは、歩行行動とシェアリングの関係を深堀できないかと考えている。シェアリングをすればするほど、必然的に歩行が増えて健康になるという図式がどこまでいえるのかというのを、10年前と比較しながら、それが都市に与える影響を分析したい。
- ゼロトリップを普通に捉えると、歩行行動や外出を妨げているので、出来るだけ外出率を上げてまちづくりを、というのが大きな流れである。しかし、今回の結果からみても、所得が低いから引きこもっているとか、所得が1千万以上あるのに引きこもっているとか、事情が色々あるので、それを我々としてゼロトリップをどうとらえるべきか。画一的な捉え方ではないと思う。個人の志向性をもって家にいるわけであっ

て、それを否定するのは都市計画の本質であるQOLを上げるというところとどう関係するのか、今後議論をしていきたい。

- ゼロトリップの中でも、クラスタリングでタイプ分類できるといいのではないか。タイプ別にやれる政策が変わってくるはず。ひとまとめに分析できない。
- 人口が減ることに悲観的に捉えすぎているように感じる。
- 人口は減っているが、幸福度は上がっている、活動量は上がっている、などライフスタイルの質をみれるといいのではないか。
- ゼロトリップと、テレワークのような新しい仕事のやり方との関係をみると、ポジティブにも捉えられるし、ネガティブにも捉えられる。今回のコロナのようなリスク回避の手段としても捉えられる。
- 色んな捉え方がある中で、そのあたりの政策課題・意図というところの捉え方や、クラスターのような個人の行動パターンを分類してアプローチをかけるようなことも考えられるのではないか。
- ビックマップのようなもの（見取り図）ができるといい。
- 交通が快適になって移動がなくなるのはいいことと教わっていた。一方で、活動がされなくなる、代替されるという問題も出てきて、そのあたりのバランスが大事なのではと思う。
- 交通工学的にはそうかもしれないが、交通計画的には理想の距離はゼロトリップではない。そのあたりはまた議論していきたい。
- 先生方には手引きの中にコラムのような形で2～3ページ執筆頂く予定としている。
- 締切は、来年の2月3月あたりが最終予定。

以上

(10) 第5回 対流拠点ワーキング

1) 次第

## 2019年度東京都市圏PT調査

### 第5回対流拠点WG

日 時：2020年3月4日（水）17：00～19：00

場 所：TKP市ヶ谷カンファレンスセンター 3階 3G会議室

#### 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. 各拠点における調査実施状況報告
4. 成果への反映方針
5. 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3-1 各拠点における調査実施結果（速報）  
資料3-2 今後の分析方針等  
資料4 手引き構成（ストーリー骨子案：修正版）  
参考資料1 第4回対流拠点WG議事要旨  
参考資料2 各拠点における調査実施結果（速報：詳細版）

## 2) 議事要旨

日 時：令和2年3月4日（水）17:00～19:00

場 所：TKP 市ヶ谷 3G 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  
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 首都大学東京 東京都市環境学部観光科学科  
大学院都市環境学部研究科観光学科学域 教授（欠席）  
伊藤 香織 東京理科大学 理工科学部建築学科 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（欠席）  
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  
松倉 重雄 関東地方整備局 企画部 広域計画課 幹線道路調査係  
池田 恩 東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 主任  
高橋 利之 さいたま市 都市局 都市計画部 交通政策課 主査

### （1）前回 WG の振り返りと今回の位置づけ

・特になし

### （2）第6回 PT 調査データ等に基づく拠点の実態分析結果

- ・拠点背後圏のヒートマップの数字は何を示しているのか。例えば渋谷駅周辺地区における八王子の割合はどのくらいなのか。目盛が2つしかないので分かりやすい見せ方にしてほしい。同様に、三次元で表現している総消費額や滞在時間について、何を表現したいのか分からない。
- ・P11の総消費額について、以降で細かく消費の仕方ごとで見ているが、これらを足してもP11のようにならない気がするが、他にも消費の仕方の項目があるのか。
- ・五反田駅周辺で総消費額が最も多いことがピンとこないが、P11で示しているようなものは、一人当たりのものでもなく、単純に量を示しているのか。回答者が多かったのか。
- ・滞在時間を延ばすことと消費額を延ばすこととのつながりがどのようなものかを検証することが、手引きにおいて自治体のニーズを考えるとときに重要と考えているが、P18で示している関係性について、深掘りできないか。目的や拠点の特性（拠点が備えている機能等）によって、滞在時間や消費額の関係性は違っていると思われるので、政策課題を議論、検討する際に役立つものとする。
- ・空間計画や駅まち計画の検討にあたって、滞在時間と消費額の組み合わせがどのようなになっているのかを参考として見ることがポイントである。関係性をクラスター分析等どのくらい類型化されるのか。目的等との組み合わせによって拠点としての計画づくりの施策が出てくる可能性もある。
- ・P18で示している関係性は、都市圏全体での傾向ではなく、集中密度が高い地域に限定し

ているため、都市類型ごとに見てみないと正しいかどうか分からない。

- ・初めて出るようなものであるため、何を出していくのかといったことが重要である。例えば、地元で使っているのか、勤務先で使っているのか、投資の比率が通勤距離や世代、時間帯等によってどうなのか、ライフサイクルステージによってどうなのか、など消費額が大きい駅ランキング（標準化されたもの）で表現するのもマーケティングとしては面白い。ただし、都市計画として拠点を検討する際に、何を指標とするのか判然としない。
- ・今回トリップ数が減ったことについて、業務の仕方の変化も影響していると思うが、自地店舗での買い物が減っているのではと考えている。それが年齢によって違うかもしれない。
- ・ターゲットを明確にして、例えば子育て世代とか通勤のない高齢者とかがどこで使っているのか。（マーケティングではあるが）
- ・人口規模や私事トリップ等の条件で拠点を類型化して傾向を見てもみるのもありかと。
- ・都市計画基礎調査の結果（商業施設の床面積等）を使用しつつ、時間と消費額で類型化し、そこに交通トリップとしての特性を掛け合わせるか。（歩行空間（面積）、滞在時間、歩行距離との関係性等）
- ・お金を使わなくても長く滞在できる空間というのも視点として重要である。
- ・それが駅のかなのか、駅まちなのかといった視点も重要で、駅近傍でいくつかゾーンを設定（駅から100m、300m、500mとか）して傾向をみてもみるのもありかと。過去との比較（H20やH10との）ができればなお良い。まずは駅まちごとの類型化をして、比較できるようなチャートがあれば良い。

### （3）各拠点における調査実施状況報告

- ・移動において、通りごとにパターン（目的や量、速度等）を識別することが必要であり、通りごとの特性（歩道の有無や幅員等）と紐づけて街路整備の検討材料とすることが重要である。そのためには、次年度に向けてはマップマッチングやクリーニングが必要であり、そのやり方等も手引きに掲載した方が良い。
- ・アンケート結果と関連させた分析をすることで、意識と組み合わせた空間論的な話もできるのではないか。
- ・街路基礎調査みたいなものはないのか。緑の整備、歩道幅員、舗装等の状況を細かく把握して変数化し、PP調査と組み合わせて分析すると出てくるものもあると考える。今後、回遊シミュレーションを行う際に、横浜や千葉に関しては狭い範囲で良いのでリンク単位でネットワークデータ化してみると良い。（ストリートビュー、他のデータ、画像処理等を含めて要検討）
- ・ウォークブルの指標も重要な視点である。目的を持たないものを含めて、移動パターンとしてどのようなものがあるのか検証が必要である。
- ・PP調査で、ある程度サンプルが取得できているのであれば、日によって経路が違うとい

った傾向の違いも見てみると関係性が出てくるかもしれない。

- ・毎回同じ経路の人もいれば、違う経路の人もいる。そのパターンこそが、まちの特性（特色、多様性）といったものを示しており、計画論的に刺さってくる。

#### （４）成果への反映方針

- ・(2)、(3)の内容に基づく議論となるため、今回の意見に対する対応結果をもって、改めて議論する。

以上

(11) 第7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7回 交通行動モデルワーキング**

日 時：令和2年3月6日（金）10:00～12:00

場 所：TKP 市ヶ谷会議室

次 第

1. シナリオ評価の方針
2. 現況分析および将来シナリオの設定
3. 交通行動モデルの検討
  - ーモデルの確認
  - ー現況再現結果
  - ーモデルの感度分析

配付資料

- 資料1 都市交通ビジョンの検討方針
- 資料2 現況分析
- 資料3 将来シナリオの設定
- 資料4-1 需要推計モデルのフロー
- 資料4-2 需要推計モデルの構築
- 資料4-3 現況再現結果および感度分析結果
- 参考資料1 第6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 需要推計モデルの詳細

## 2) 議事要旨

日 時：令和2年3月6日（金）10:00～12:00

場 所：TKP 市ヶ谷3階G会議室

出席者：福田 大輔 東京工業大学環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授  
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（欠席）  
浦田 淳司 東京大学大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 助教（欠席）  
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）シナリオ評価の方針

- ・ 不確実性の4つのレベルの資料が提示されているが、今回の検討は Level 4b（未知の未来）までは達していないように思う。今回の検討の位置づけに関しては、都市交通ビジョンWGの方でも議論するようにしたい。

### （2）現況分析

- ・ 地域別の外出率で東京の東部が低いという結果になっているが、所得が低い層で外出が行われていないという可能性も考えられるのか。
- ・ 免許保有や自動車保有と地域別の外出率の関係に関しても整理していただきたい。
- ・ 複数の要因が複雑に絡み合っており、集計分析のみで何が重要な要因かを明らかにするは限界があるかもしれない。統計分析的なアプローチも検討するとよい。
- ・ 業務トリップが販売・配達や打ち合わせで低下しているとのことだが、どのような就業形態や職種で大きく下がっているのか整理できないか。
- ・ 補完調査の結果から外出率や原単位を集計し、どのような人の外出率が低いのか分析するとよい。（買物でインターネットを利用する人の外出率が本当に低いのかどうか等）
- ・ 外出しない人の自宅での活動時間を平均値で算出しているが、人によって大きくパターンが異なるはずであり、どのような時間の使い方をしている人がどれくらい割合いるか等、個人に着目したような分析をしていただきたい。

### （3）将来シナリオの設定

- ・ 公平性という言葉が誤解を招く可能性がある。機会の公平性（Equality）なのか結果の公平性（Equity）なのか。
- ・ 活動の活発さのような言い方にすることも考えられる。
- ・ 自動車保有が活動に与える影響が大きいと考えられるため、人口を推計する際に自動車保有台数を加味できないか検討いただきたい。



- 開発で従業員人口 100 万人というのは感覚として多すぎるように思える。実際の計画人口が貼りつかないケースもあるので、虎ノ門ヒルズなどの近年の開発と統計の従業員人口の変化を確認するなどして、妥当な設定かどうか精査していただきたい。
- コントロールトータルをどこでとるかという点については、オフィスの移転情報などから検討することはできないか。中央区にオフィスができるとしても、山手線沿線などからの移転が大部分なのではないか。感覚的に都市圏全体でのコントロールトータルは広いように思う。
- 区画整理の夜間人口に関しては、市内の人が移り住むケースが大部分であるという認識である。都県単位のコントロールトータルでも広すぎるかもしれない。
- BAU と外力によるインパクト分析の違いはもう一度整理していただくとよい。どちらも何もせず放置するという点では同じである。現在の BAU は「BAU④」として、そのほかは「BAU①」、「BAU②」、…、という整理もありうる。
- 現在の政策分析は、BAU をベースに行うということだが、外力との組み合わせで見せた方がよいケースもあるのではないか。全てを網羅的には検討できないので、分析すべき組み合わせ（シナリオ）を整理できないか。
- 外力として災害による影響を含めることは考えられないか。
- 政策分析は具体的な施策（どういった内容をどういった地域でやっていくのか）が見えづらい。例えば、流入規制は渋谷のようなエリアなのか、鎌倉のようなところなのか、山手線内側のコードンプライシングなのか。文言や施策の適用範囲を整理いただきたい。

#### （４）交通行動モデルの検討

- 残り活動可能時間は、線形で効くわけではないので考慮の仕方に留意が必要である。例えば、残り活動可能時間が 600 分だろうが 800 分だろうが対して影響はないが、残り活動可能時間が少なくなってくると大きく効くようになってくるのが想定される。
- 目的地選択が東京区部で過小とのことだが、どのような要因が考えられるのか。場合によっては、個別の地域でダミー変数を入れていくことも検討するとよい。
- 最終的にどの程度まで現況再現を図る想定か。また、その際に現況補正は行う予定なのか。
- 感度に関して、どの程度まで見られるものを作成したいのか。プラスかマイナスかがわかればよいレベルなのか。ある程度数値がわかるようにしたいのか。また、どのような空間解像度で感度を見られる必要があるのかを整理いただくとよい。
- 感度に関しては、過去の検討や既存の論文でわかる部分もあるので、必要に応じてレビューをしていただくとよい。

- 生活圏 WG の方でもケーススタディを実施しようとしており、活動数や身体活動量などを評価したいと考えている。モデル WG で検討しているアクティビティベースモデルが活用できないか検討していただきたい。
- 生活圏 WG の中で、アクティビティベースモデルが活用できないとしても、生活圏 WG での検討結果が都市交通ビジョン WG の検討に反映されるなど、WG 間のつながりに関しては検討していただきたい。

以上

(12) 第5回 都市交通ビジョンワーキング

1) 次第

**令和元年度 第6回東京都市圏 PT 調査  
都市交通ビジョンWG第5回**

日 時：令和2年3月13日（金）15：00～17：00  
場 所：TKP 市ヶ谷カンファレンスセンター 3G 会議室

次 第

1. 都市交通ビジョンの検討方針
2. 現況分析の実施状況
3. 将来シナリオの設定

配 付 資 料

資料1 都市交通ビジョンの検討方針  
資料2 現況課題分析の状況  
資料3 将来ケースの設定  
参考資料1 PTデータの基礎集計  
参考資料2 補完調査の基礎集計  
参考資料3 属性とモビリティ

## 2) 議事要旨

日 時：令和2年3月13日（金）15:00～17:00

場 所：TKP 市ヶ谷3階G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  
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  
福田 大輔 東京工業大学環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授  
山崎 明日香 国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室 交通係長  
丸山 昌宏 関東地方整備局企画部広域計画課 課長  
松倉 重雄 関東地方整備局企画部広域計画課 技官  
鷲尾 政史 東京都都市整備局都市基盤部交通企画課 統括課長代理  
荒木 祐也 横浜市都市整備局都市交通部都市交通課 担当職員

### (1) 都市交通ビジョンの検討方針

- ・ 理念に照らし合わせて分析することのだが、過去のPT調査での課題や政策との整合性も確保した方が良いのではないかと。
- ・ 将来どういう暮らしを目指すのか、将来都市構造と理念をつなぐものがあつた方が分かりやすいと思う。

### (2) 現況課題分析の状況

- ・ SDGs との関係など、3つの軸の枠組みがどのように出てきたのか、誰が見ても妥当だと思えるような整理ができると良いのではないかと。
- ・ 交通、暮らし等の分析項目を公平性、円滑性、持続性の3つに再編し、軸の見方を変えたということかと思う。
- ・ 代表的なものとの対応関係を整理していると思うが、やろうと思えば、交通に関する公平性、暮らしに関する公平性など全てに当てはまると思う。考え方の整理が必要である。
- ・ 公平性については、居住地の環境などモビリティの格差による違いも確認した方が良い。
- ・ 公平性の狙いは、下の人を上を上げるということかと思うが、上の人を下に下げるとも解釈できてしまうので、表現には工夫が必要である。
- ・ また、遅い交通というワードもイメージがつかみにくいので、工夫してもらえると良い。
- ・ 今回の調査の特徴として、ビッグデータを使ったことがあると認識している。これまでPT調査は統計的に精度がしっかりしたものを作ってきた。ビッグデータについても精度やデータの作り方などの示して欲しい。

- 提言書で示す施策は、どのようなイメージなのか。
- また、補完調査についてだが、モニター調査であり、日頃からインターネットに慣れた人が中心に回答しているので、回答結果にバイアスが無いか、留意が必要である。
- 災害については、経年分析ができるのか。どの程度、安全な地域に住む人が増えたのかも確認できると良い。
- モビリティサービスの違いによる属性別の外出の有無は、説明頂いた通りかと思うので、資料上でも上手く表現して欲しい。
- 率だけでなく、量も分かると良いと思う。
- 日頃の家での活動も影響していると思うが、分析することは可能か。
- これまでの研究では、最低限の人とのつながりが交通サービス以上に重要との結果も出ている。
- 外出しないことが必ずしも悪い訳ではないので分析の仕方にも工夫が必要である。
- CSR などの日頃の満足度とセットで分析できると外出したいができないで困っている人を判断できるのではないか。
- モビリティの低さだけでなく、所得も関係しているのではないかと思う。
- 高齢者は居住地によって、免許が返納できない地域もあると思われる。居住地との関係での分析も実施できると良い。

### (3) 将来ケースの設定

- 将来の道路ネットワークを見ると、圏央道が追加になっているが、既にできていると思う。2車線から4車線に変わるということかと思うが、確認して欲しい。
- 運輸政策審議会の中でも都心の人口配置は、議論し設定していた。具体的には、現況パターンとグラビティモデルのハイブリッドとして設定していたので参考になるかもしれない。
- また、外力とシナリオの違い・それぞれの定義が必要だと思う。自動運転と公共交通が外力となっていることにも違和感がある。
- 免許の保有率の設定は、都市圏一律に設定するのか、エリアごとに分けて実施するのか。一律だと都内の若者など免許を取らなくなっている傾向があり、郊外部とは異なるように感じている。
- 将来の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の値を使うとのことだが、コーホートの期間によっては、予測値が過小や過大になることがあるので、留意して欲しい。
- 駅周りの設定は、対流拠点とも整合を図る必要がある。
- P29 の政策分析の表現・評価方法には、理念の3つの視点が入るようにして欲しい。
- プライシングの話は、アクティビティパターンが関わるので、評価できると良い。

## 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	作成資料
令和元年5月28日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 令和元年度の調査全体像
		5. 補完調査の検討内容
		6. 拡大処理の方針
		7. ネットワークデータ等の整備方針
令和元年6月11日	関東地方整備局 5階 共用会議室 504	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 対流拠点 WG 資料
		5. 紙調査票の閲覧について
令和元年6月25日	関東地方整備局 5階 共用会議室 504	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 都市交通ビジョン WG 資料
		5. 生活圏 WG 資料
		6. 交通行動モデル WG 資料
		7. 対流拠点 WG 議事要旨

令和元年7月9日	茨城県南生涯学習センター 5階 小講座室2	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 都市交通の理念
		5. 技術検討会資料構成
令和元年7月23日	関東地方整備局 5階 共用会議室504	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 技術検討会資料 議事要旨
令和元年8月6日	関東地方整備局 5階 共用会議室504	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 補完調査の検討内容
		5. 補完調査のスケジュール
		6. 対流拠点調査のスケジュール
		7. 道路ネットワークについて
令和元年8月27日	関東地方整備局 検査棟7階共用会議室	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. マスターデータレイアウトの検討
		5. 補完調査の検討
		6. 大規模開発の設定について
		7. 鉄道ネットワークについて
		8. 道路ネットワークについて
令和元年9月10日	関東地方整備局 11階 共用小会議室1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 補完調査の検討
		5. 調査項目の詳細
令和元年9月24日	関東地方整備局 11階 共用小会議室1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 調査項目の詳細
		5. 第7回技術検討会 次第案
		6. 生活圏WG資料案

令和元年10月8日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏 PT 調査 R1 工程表
		5. 記者発表資料（案）
		6. 補完調査
		6. 第7回技術検討会 資料案
		7. 生活圏 WG 資料案
		8 対流拠点 WG 資料案
令和元年10月23日	計量計画研究所 会議室	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏 PT 調査 R1 工程表
		4. 補完調査 生活圏 WG の対応・調査項目
		5. 対流拠点調査スケジュール
		6. 拡大処理の検討状況
		7. 第7回技術検討会 資料案
		8. 将来ネットワーク等の照会状況
令和元年11月5日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏 PT 調査 R1 工程表
		4. データ整備に関するスケジュール
		5. PT 調査結果の公表方針
		6. 記者発表資料素案
		7. 対流拠点調査実施計画
		8. 補完調査 スケジュール
		9. 外国人データの収集
		10. 技術検討会 議事要旨



令和元年11月19日	関東地方整備局 検査棟7階共用会議室2	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. データ整備に関するスケジュール
		5. 技術検討会スケジュール
		6. 記者発表資料案
		7. 指摘と対応方針
		8. PT 調査結果の公表方針
		9. 補完調査
		10. 対流拠点調査実施計画
		11. 将来鉄道ネットワーク
令和元年12月3日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 技術検討会スケジュール
		5. 補完調査（新たなモビリティ）
		6. 1月の公開に向けた実施方針
		7. 補完調査
		8. 対流拠点調査実施計画
令和元年12月17日	千葉県 きぼーる 15階 ボランティア活動室1	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 技術検討会スケジュール
		5. 補完調査
		6. 補完調査項目（新たなモビリティ）
令和2年1月7日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 技術検討会スケジュール
		5. データ整備および基礎集計の状況
		6. 補完調査
		7. 対流拠点調査

令和2年1月14日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 1月公表に向けた作業状況
		5. 補完調査の結果
		6. 1/7 生活圏部会の結果
令和2年1月28日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 今後の事務局会議の進め方
		3. 第6回東京都市圏PT調査 R1 工程表
		4. 対流拠点部会報告等
		5. 生活圏WGおよび補完調査結果について
		6. 1月公表対応とデータ公表のスケジュール
令和2年2月12日	関東地方整備局 厚生棟 会議室2	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏PT調査 工程表
		3. データの公表に関して
		4. PT調査データの精度に関して
		5. 基礎集計及び現況課題分析の実施状況
		6. 都市交通ビジョンにおけるあり方検討の方針
		7. BAUシナリオの設定
		8. 都市交通ビジョン部会 次第案
令和2年2月25日	関東地方整備局 11階 共用小会議室 1102	1. 第6回東京都市圏PT調査のスケジュール全体像
		2. 第6回東京都市圏PT調査 工程表
		3. データの公表に関して
		4. 基礎集計項目の修正対応
		5. ホームページ上の掲載資料案
		6. PT調査データの精度に関して
		7. BAUシナリオの設定
		8. 大規模開発プロジェクトの抽出
		9. 将来道路ネットワークの設定
		10. ビッグデータの検討状況
		11. 対流拠点WG 事前レク報告
		12. 生活圏WG 事前レク報告
		13. 交通行動モデルWG 資料骨子