

## 第 3 回 将来交通量予測のあり方に関する検討委員会議事概要

日 時：平成 15 年 7 月 3 日（木）9：30～11：20

場 所：虎ノ門パストラル 新館 6 階「アジュール」

委員長 太田勝敏 東洋大学国際地域学部教授  
委 員 浅子和美 一橋大学経済研究所教授  
委 員 石田東生 筑波大学社会工学系教授  
委 員 森杉壽芳 東北大学大学院情報科学研究科教授

は出席した委員  
敬称略・五十音順

< 貨物について >

（森杉）問題は貨物である。ブロックや地域レベルでは、個別の企業の動きが影響する。港湾では、個別の企業がその港をどういう目的でどう使うかについてヒアリングして計画を立てている。大企業に聞くとかなりの情報が得られるのではないか。

< モデルに組み込む影響要因の考え方について >

（浅子）プライシングなど現段階で対応していない影響要因も、モデルを理論的に捉えようとするときは、対応しているという姿勢はあったほうが良い。

（森杉）マクロ経済を反映し、GDP 予測も組み込んだようなモデルであるべき、ということと理解。主要産業の生産量を組み込んでいるなど。そういう発想は重要。

（太田）ロジックは地域経済モデルに入っている必要がある。しかし、担当部局として、そこまでやる必要があるかどうかは疑問。

（森杉）例えば「高速道路の無料化」などは、プライシングの議論であり、需要予測に影響する。

（太田）背景シナリオとして、現在をベースにしつつ、プライスが変わった場合のシナリオも入れておくということではないか。

（太田）影響要因については、現在の通常の問題意識をどれだけカバーしているか、ということと、それがどの程度影響するかという感度分析を行ったうえで、影響がないのならば考慮する必要がないということである。その判断を行うことが重要。それには 2 つ。

それは予測値への影響と意思決定への影響。そういう意味での感度分析。常識的に考えられる範囲の中では、予測値にはこれくらい、意思決定にはこれくらいの影響がある、ということのみていく。

(森杉) 旅客は良いが貨物が問題。貨物ならば経済がもろに効く。ヒアリングと同時に産業構成や技術革新についても聞く。代表的な貨物を細かく見れば、その分野の経済見通しも予測できる。

<モデルの精度検定について>

(森杉) 我々は時系列分析に慣れていない。学会で確立している方法論での最小限のチェックはやっておくべきである。

<パーソントリップ調査の対象について>

(太田) 全国のパーソントリップは、今後都市だけでなく、農村に住む人の動きも把握していくべきである。

<全国の将来交通需要からブロックの将来OD表への推計手順の見直しについて>

(太田) 都道府県のトリップ数をブロックに渡す、ということは、受け取る側にとっては、従来よりも制約が厳しくなるということか。

(前川) 今回のモデルではじめて都道府県別の数値が出るようになった。全国集計の段階で都道府県別の値が出ているのに、わざわざ15ブロックに集計して、それを各ブロックで都道府県別に分ける、ということをしている。そのロジックは必ずしも整合していない。また、センサス実施から将来交通量推計までに時間がかかっていたこともあり、見直すことにした。

<配分手法について>

(太田) 配分の話があったが、この委員会では、全国規模の高速道路については路線別交通量まで議論する、という理解でよいか。今日の話は理論的な手法までで、土木学会での均衡配分法の検討とは整合している。いろいろ細かい点はなお議論が必要だが、ここでは扱わない。

<ブロックの将来OD表推計モデルの情報公開について>

(森杉) 今後地方整備局レベルで需要予測と需要モデルを情報公開する場合、地方整備局ごとの違いを説明できるか。公表を前提としたモデルのチェックを各地方整備局に依頼すべき。

<政策シナリオ導入の考え方について>

(浅子) 政策シナリオ導入の考え方で、政府内部の合意という制約を入れると、予測精度は悪くなるのでは。

(太田) 合意したものをベースとしつつも、それ以外のケースも予測しておくことが重要。

< 道路以外の交通手段との整合について >

(森杉) 道路だけでなく、港湾、空港、鉄道なども共通に予測すべきという議論はどうなったのか。難しいかもしれないが。先進国は、モードは全部一緒に予測している。国交省としての方向について、委員会として提案したい。

< 予測と計画・設計との関係について >

(太田) 予測の使い方について、「幅で示す」「後で見直す」など予測の段階で考えておくこともあるが、計画・設計段階で、「予測がずれた場合でもこの範囲ならば対応できる」といった考え方もある。