

第 部 総合都市交通体系調査の意義と新たな展開

第 1 章 総合都市交通体系調査の必要性

1 - 1 . 都市交通における今日的な課題

わが国のこれまでの都市交通の計画は、人口の増加と交通容量の不足を背景として、量的な拡大をねらいとした都市交通施設の計画を中心として検討されてきた。しかし、近年、人口減少、都市への人口集中の沈静化、公共投資余力の減退などを背景に、政策目標に対して効率的かつ重点的な計画を提案することが求められてきている。また、行政の取り組み全般に対して成果（アウトカム）と効率性、わかりやすさを重視した行政マネジメントを実施することが求められてきており、都市交通においても行政マネジメントの考え方に合致した計画策定、施策実施等が求められる。

以上のような考え方から、わが国の都市交通における今日的な課題として以下のような項目があげられる。これらは、わが国の多くの都市が直面する課題であり、かつ、総合都市交通体系調査によって有効な対応を検討することが求められている。

（ 1 ）社会経済情勢の変化による都市と交通の課題

人口減少への対応

人口減少の局面を迎えて公共の投資余力が低下し、低密度な市街地のままでは都市経営が成り立たなくなると予想されることを踏まえ、都市構造と都市交通体系を見直すことが求められている。

高齢社会への対応

今後、高齢者世帯が増加すると予想されることを踏まえ、高齢者のモビリティを確保する公共交通を中心とした都市交通施策を推進することが求められている。

中心市街地の活性化

まちづくり 3 法 制定後も、中心市街地の空洞化には歯止めがかかっていないことを踏まえ、中心市街地の活性化を支援する都市交通対策を推進することが求められている。

環境負荷の軽減

地球環境問題の深刻化や京都議定書に対応するため、過度な自動車依存から脱却し、積極的に環境負荷を軽減する都市交通体系整備を推進することが求められている。

まちづくり 3 法：中心市街地活性化法、改正都市計画法、大規模小売店舗立地法

(2) 行政運営上の課題

財源制約を考慮した効率化

地方財政が逼迫する中、これまで以上に、公共投資などの効率性への要求が高まってきている。

アカウンタビリティの向上

都市計画の決定や事業の実施等についてはアカウンタビリティの向上が求められており、より一層の情報提供に努める必要がある。その際、定量的な根拠を示すことが求められている。

業績目標と行政マネジメント

都市交通行政において、行政マネジメントの考え方を導入し、計画目標の設定とそれを実現するベストな施策を検討し、提案するというプロセスの導入が求められている。検討にあたっては、複数代替案を設定して、数値目標の達成度を科学的に評価することが必要である。また、市民などの関係者への情報開示や意見聴取を含むプロセスが求められている。さらに、評価された結果に基づいて、当初の計画の見直しを継続的に行う、いわゆる P D C A サイクルの実施が重要となっている。

(3) 近年重視されている施策上の課題

コンパクトシティの推進

高齢化の進展と人口減少を踏まえ、また、中心市街地の活性化、環境負荷の軽減を推進するためには、コンパクトな市街地の形成を誘導するとともに、その実現に資する都市交通体系の整備を行うことが求められている。

T D M 施策など既存ストックの有効活用

地方財政はますます逼迫しており、事業費の大きい施設整備中心の施策から既存ストックを有効に活用したソフト施策（ = T D M 施策 ）も含む都市交通施策への転換が必要である。

また、都市交通施策の効果を高めるには、移動の主体である市民や企業の交通行動の変更を必要とする場合が多く、モビリティ・マネジメント等の市民の意識啓発を推進することが求められている。

1 - 2 . 総合都市交通体系調査の必要性

(1) 総合的な都市交通調査・計画の必要性

都市交通計画が効果的に実施されるためには、以下のようないくつかの側面からの「総合性」が担保されることが望ましい。総合都市交通体系調査は、そのような「総合性」を有しており、都市交通計画の推進のために不可欠な調査である。

各種交通手段の総合性

都市における人の移動は、複数の交通手段を用いて行われており、1 - 1 で整理した今日的課題に対処し適切な都市交通を実現するために、それぞれの交通手段間での役割分担を考慮して計画を策定することが必要である。

このため、現在の交通手段の役割、課題などを把握するために人の動きに着目し、移動の際に用いられる交通手段をすべて把握できるパーソントリップ調査を実施し、また、交通手段の分担関係を考慮できる交通量推計・評価を行うことが必要である。

総合都市交通体系調査は、これらのニーズに応えられる唯一の調査である。

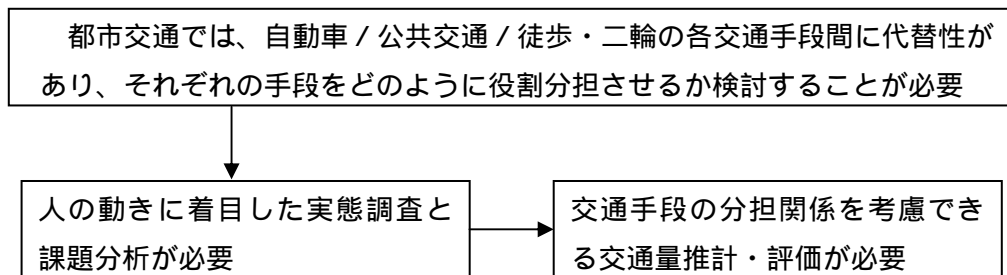


図 都市交通の特徴と総合都市交通体系調査の必要性

交通計画と土地利用計画の総合性

都市における土地利用と交通には密接な関係があり、都市が抱える問題に効果的に対処するためには、両者の一体的な検討が必要である。特にコンパクトシティの推進、中心市街地活性化のための都市交通施策を提案するためには、土地利用計画を単に交通計画の前提にするのではなく、逆に都市交通の観点から、将来の都市像を提案し、その妥当性を定量的に説明するといった取り組みが重要になる。

このため、土地利用と交通との相互関係を把握できる実態調査を実施し、土地利用施策と交通施策を一体的に分析・提案することが望ましい。総合交通体系調査は、これらのニーズにも応えることができる。

土地利用計画を単に交通計画の前提とするのではなく、逆に都市交通の観点から将来の都市像を提案

ex. コンパクトシティを誘導する計画 / 中心市街地活性化のための都市交通対策



土地利用と交通が相互に連動した実態調査、分析評価が必要

図 土地利用との関係からみた総合都市交通体系調査の必要性

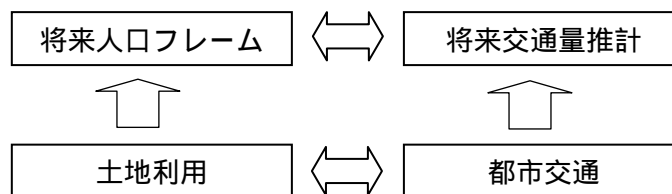


図 総合都市交通体系調査における土地利用と交通の関係

ハード施策とソフト施策の総合性

これからの都市交通に関しては、既存ストックを有効に活用する視点から、TDM施策などのソフト施策についても十分に検討を行うことが求められている。

TDM施策は、交通手段などの行動の変更を伴い、また、その程度は世帯や個人の属性により大きく異なる。このため、交通手段の相互関係や世帯や個人の属性を把握し、また、それらを加味した評価を実施できる総合都市交通体系調査は、ソフト施策を検討する上で、有効な調査である。

広域交通計画と地区交通計画の総合性

総合都市交通体系調査は、主として都市圏を計画対象とするが、都市計画区域、市町村、中心市街地や駅周辺、都市開発の対象地区など、さまざまな地域レベルの計画にその成果を有効活用できる。

都市圏の都市交通計画については、より詳細な地域の計画を検討する際の前提条件として必須であり、また、交通量データは、地域の交通計画策定のための分析や評価を行うために必要不可欠である。

長期計画と短期計画の総合性

これまでの総合都市交通体系調査では、長期を目標に、需要の伸びを予測し、その結果から不足する都市交通施設を都市交通マスタープランとして策定するという、長期計画を中心に検討がなされてきている。近年のニーズを踏まえると、計画の実効性を高めるため長期の計画に加えて、中短期の重点的な施策を提案するとともに、その実施体制や運営の仕組みを提案し、さらには施策実施に伴う効果をモニタリングし、評価、施策の見直しを行うことが求められている。

総合都市交通体系調査においては、都市交通マスタープランの策定の中で、概ね 20 年後の長期の計画に加えて、都市の計画課題に応じて優先的に実施すべき個別計画・施策の提案を行うこととしている。

(2) 計画および事業に対する定量的な説明の必要性

計画および事業に係る説明責任に対する要求の高まりにより、行政は、計画および事業の必要性や効果を定量的に分かりやすく説明する必要がある。このため都市交通施策の実施にあたっては、交通の実態を調査し、事業の必要性や効果を定量的に検討することが求められている。

総合都市交通体系調査から得られる現況、将来交通量データなどは、都市計画道路の計画立案など、都市計画部局においてはもちろん、他部局においても、さまざまな利活用が可能である。

< 計画及び事業に対する定量的説明の例 >

ex.1 都市計画道路網の見直し

- ・完成まで長期にわたる都市計画道路網については、社会経済情勢の変化等を踏まえ、概ね 10 年に 1 度程度は、その必要性の再検証を行う。
- ・その際、幹線的な都市計画道路については、将来交通量を用いて定量的に検討を行う必要がある。

ex.2 事業実施における業績目標の設定

- ・道路行政においては、成果主義が導入され、業績計画書の作成など道路行政マネジメントを実践している。
- ・こうした動きに対応して、都市計画道路整備においても、適切な業績目標を設定し、整備効果を分かりやすく説明することへの取り組みが求められている。
- ・今後、都市交通に関する事業を実施する上で、アウトカムや費用対効果について、定量的に明示することが一層求められると考えられる。

(3) 総合都市交通体系調査の意義

パーソントリップ調査をベースとした3ヶ年(企画・準備を含めると4ヶ年)の総合都市交通体系調査の実施により、(1)で整理した総合性を有した形で、以下のような検討が行われる。

交通実態調査に基づく定量的な分析

都市構想・土地利用計画と一体となった交通計画の検討

各種交通手段分担を考慮し、施設計画に加えTDM計画も一体となった交通計画検討

この結果、成果として得られる計画や将来交通量データは、以下のような特性を有するため、アカウントビリティの質を高める有意義な成果となる。

- a) 提案した計画の必要性・効果を定量的に説明できる
- b) 提案した計画(および将来交通量データ)はどのような都市像(土地利用計画、フレーム)を前提としているのか説明できる
- c) 提案した計画(および将来交通量データ)が例えば道路計画であれば、その前提としている公共交通計画、TDM施策を説明できる

第2章 総合都市交通体系調査の新たな展開

2-1. 成熟した都市型社会に対応した都市交通政策展開

これからの総合交通体系調査において、以下のような展開に対応が求められる。

- (1) 需要追従型から目標達成型の都市交通施策への転換
- (2) 都市交通分野における行政マネジメントの重要性の高まり
- (3) 都市交通施策の総合的な取り組みが重要

(1) 需要追従型から目標達成型の都市交通施策への転換

右肩上がりを想定できる時代は、長期を目標に需要の伸びを予測し、その結果から不足する交通施設を中心に都市交通マスタープランを策定してきた。

21世紀に入り、都市への人口集中の沈静化、人口減少、公共投資余力の減退、地球規模の環境問題の顕在化など、安定、成熟した都市型社会を迎えていることから、「交通需要に対応した都市交通施策の展開(需要追従型)」から「目指す将来都市像を実現する総合的な都市交通施策の展開(目標達成型)」へと転換を図ることが望ましい。

また、効率的・効果的に都市の目標を達成する観点や既存ストックを有効に活用する観点から既往の都市交通マスタープランを再点検し、必要に応じて新規提案や見直しを行うことが望ましい。

(2) 都市交通分野における行政マネジメントの重要性の高まり

行政の取り組み全般に対する国民の関心が高まってきており、都市交通の分野についても成果(アウトカム)と効率性、わかりやすさを重視した行政マネジメントを実施することが、これまでも増して重要となってきた。

成果(アウトカム)を重視した行政の効率性の向上

Plan-Do-Check-Action(PDCA)サイクルの確立

行政の透明性の向上

(参考) (社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会報告書 平成19年6月)

国及び地方公共団体は、集約型都市構造の実現を目指し、都市交通施策及び市街地整備施策を効果的に推進するため、これらの実施に際し、PDCAサイクル(計画[Plan]-実施[Do]-点検[Check]-改善[Action])に基づき行うべきである。この際、都市計画基礎調査やパーソントリップ調査により得られる知見やデータを活用することが必要である。

(3) 都市交通施策の総合的な取り組みが重要

現在の都市が抱える課題は、拡散型都市構造に起因するものが多い。これらの課題に適切に対応するには、1つの施策のみの実施ではなく、都市交通に関連する複数の

施策を組み合わせることで総合的に取り組むことが必要である。また、この取り組みの実効性をより高めるためには、関係者による協議会を設置するなど関係者間の連携を強化することが必要である。

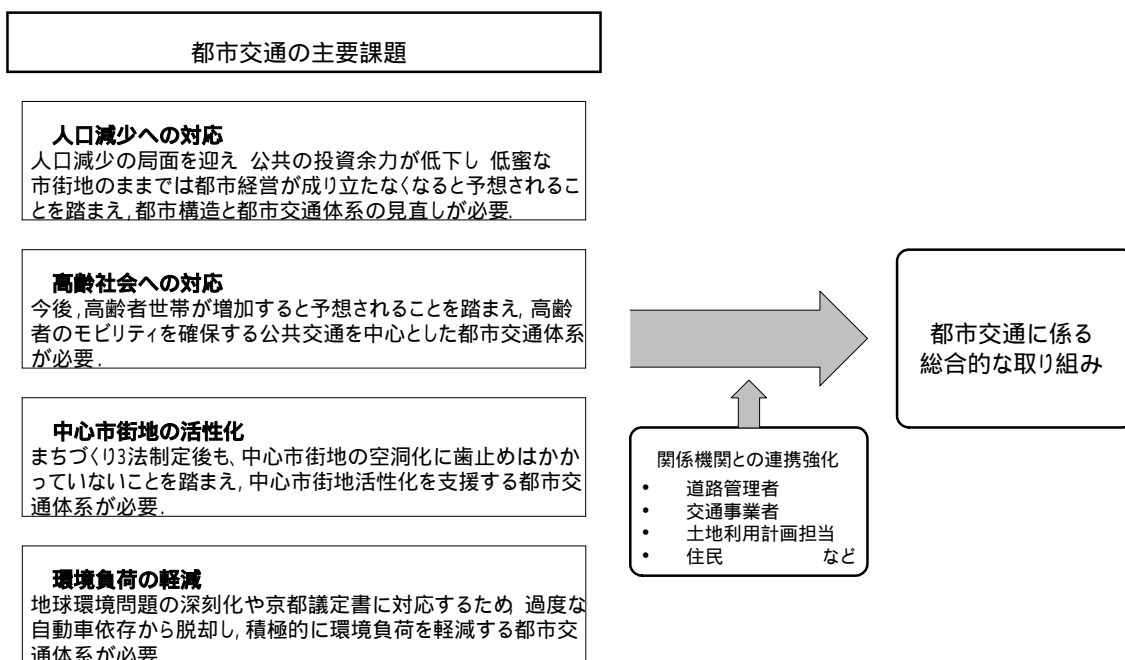


図 都市交通施策の総合的な取り組みの重要性

2 - 2 . 総合都市交通体系調査実施にあたっての新たな視点

2 - 1 に記述した通り、総合都市交通体系調査において、成熟した都市型社会に対応した都市交通政策展開の必要性の高まりに対応した調査を実施内容とすることが求められているところである。

一方、従来、都市行政において取り組まれてきたように、都市交通の実態を把握した上で、都市の将来像に対応した都市交通体系を検討し、それに基づいて都市交通施策を展開していくことが重要である点に変わりはない。しかし、都市交通を取り巻く課題を踏まえ、総合都市交通体系調査の特長を再認識した上で、次のような新たな考え方や取り組みが重要であり、各都市圏において、これらを考慮した取り組みを検討・実施すべきである。

- (1) 都市が抱える問題に関する交通面からの問題提起と都市の将来像の提案
- (2) P I の実施と市民の意識啓発
- (3) 調査のアウトプットの共有と幅広い活用
- (4) 調査費用縮減の取り組みの推奨
- (5) 他主体保有データなど種々のデータの活用

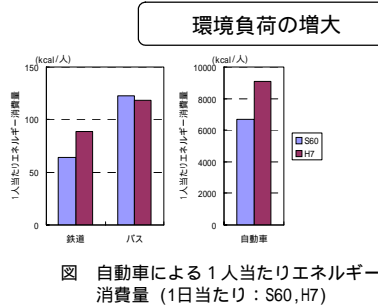
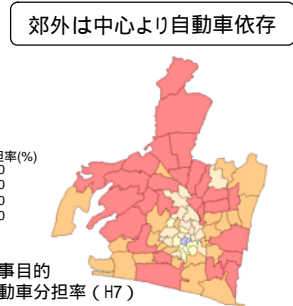
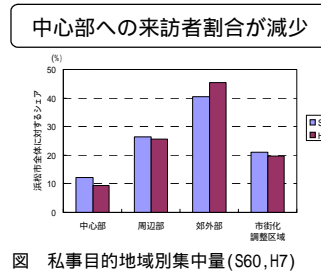
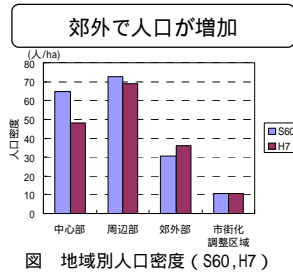
(1) 都市が抱える問題に関する交通面からの問題提起と都市の将来像の提案

都市交通実態調査は、移動の主体である人の動きに着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的な交通実態を把握できる。

その調査データを土地利用や公共交通サービス水準、公共交通の利用状況などと一体的に分析することにより、都市の現状を交通との関係から分析することが重要である。従来、とすれば将来交通量配分に重点がおかれ、現況分析が比較的疎かになりがちだったことを反省し、市民や関係主体にわかりやすく都市問題の現状を説明することが、都市交通マスタープランの実現に向けた第一歩になると認識することが重要である。

そして、そのように定量的な分析を行って明らかとなった都市が抱える問題を踏まえて、望ましい将来の都市像を提案することが望ましい。

<分析例>

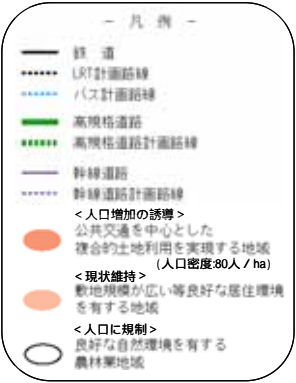


市街地のコンパクト化の必要性

<都市の将来像の提案例>

目標
自動車依存のライフスタイルからの脱却のための都市圏構造誘導と交通体系整備の一体的推進

施策の方向
公共交通サービスの高い地域への諸機能(人口等)の誘導
公共交通の強化(LRT/バス)
整備効果の高い道路の整備



(2) P Iの実施と市民の意識啓発

近年、市民のまちづくりへの関心が高まってきており、計画内容や計画プロセスに関する情報開示への要求の増大、計画策定段階への参加意欲のある市民の増加が顕著となっている。

また、現在の都市の抱える問題を改善するための施策は、市民個人個人の利害に直結する機会が多いので、市民の合意形成がこれまでも増して重要になってきている。

そのため、総合都市交通体系調査のプロセスを明確にするとともに、その過程において、都市交通施策を推進するための計画・事業について客観的かつ説明力のある情報を提供し、その上で幅広い市民の意見を収集し、その結果を再度情報開示するといった双方向のやりとり（P I：パブリックインボルブメント）を積極的に実施することが望ましい。

また、都市交通施策の効果を高めるには、移動の主体である市民や企業の交通行動の変更を必要とする機会が多い。そのため、モビリティ・マネジメント等の市民の意識啓発を推進するための取り組みを検討・実施することが望ましい。

(3) 調査のアウトプットの共有と幅広い活用

総合都市交通体系調査のアウトプットは、交通の主体である人の1日の動きを総合的に把握した結果に基づいて検討された成果であり、都市交通に関わる様々な問題、課題に対して客観的かつ説明力のある情報を提供できるという特質を持っている。

そのため、都市計画（都市整備）行政の様々な場面で活用することはもとより、都市交通政策の関係者が活用するように取り組むことが重要である。

今後は、次のような取り組みを行うことが望ましい。

都市交通施策関係者の参画による調査実施

都市交通施策の関係者が参画した組織・体制のもとで調査を実施してアウトプットを共有し、各関係者が責任を明確にして担当する施策を実施する。

都市交通データベース構築

他統計データと組み合わせた都市交通データベースを構築して、総合都市交通体系調査の付加価値を高める。

都市交通施策関係者に積極的な情報提供

都市交通に関連する他部局・主体に対して、総合都市交通体系調査のアウトプットに関する情報提供を積極的に行う。

調査データの公開

調査データを公開し、一般の活用を促進する。

- ・都市交通の現況データベース
- ・将来交通量予測結果や交通需要予測モデル、人口・ネットワークなどのデータ

(4) 調査費用縮減の取り組みの推奨

地方公共団体から調査費用を縮減することへの要請が強い。調査費用を縮減するためのさまざまな方策について検討することが望ましい。

これまでの検討においては、郵送配布・郵送回収及びWEB回収による実態調査の実施はコスト削減の観点から、有効であるとの知見が得られている。

この他にもさまざまな調査費用縮減方策が考えられる。これらの方策については、その有効性が必ずしも確認されていないものの、各都市圏の調査において、実験的な取り組みを積極的に実施することが望ましい。

< 調査費用縮減方策の例 >

- ・ 郵送配布・郵送回収、WEB回収
- ・ 自治会、学校や企業などを通じた実態調査
- ・ 地域による検討内容の差異を考慮した一部地域での抽出率ダウン
- ・ 交通量推計モデルや既存データ（道路交通センサスとのデータ統合など）を活用することによる実態調査規模の縮小

(5) 他主体保有データなど種々のデータの活用

近年、PT調査データ以外にもさまざまな既存データの活用が可能となってきている。総合都市交通体系調査の実施にあたっては、これらのデータを活用することも考えられる。

また、技術の進歩により、調査データの取得方法も多様な手法が開発されており、これらの技術を活用して、付帯調査などを企画・実施することも考えられる。

< 活用が考えられる既存データ等 >

- 都市内の旅客交通又は貨物交通に関する調査
 - ・ 道路交通センサス（自動車流動）
 - ・ 大都市交通センサス（大都市圏の鉄道、バス）
 - ・ 国勢調査（通勤、通学）
 - 都市間の旅客交通又は貨物交通に関する調査
 - ・ 道路交通センサス（自動車流動）
 - ・ 全国幹線旅客純流動調査
 - ・ 全国貨物純流動調査
 - 道路部局の保有する旅行速度などのプローブカーデータ
 - 鉄道、バス事業者の保有するデータ
 - 警察などの保有する交通量常時観測データ
- ex. プローブカーや路線バスプローブデータを活用して、自動車やバスの旅行速度の実態と変動（渋滞の発生する割合、バスの定時性など）を継続的に把握し、都市の道路やバス交通のサービス水準の評価を行う。

第3章 総合都市交通体系調査の結果の活用

3 - 1 . 総合都市交通体系調査の主要なアウトプット

総合都市交通体系調査の主要なアウトプットは以下の3つである。

都市交通マスタープラン

- ・ 総合都市交通体系調査の最終成果である都市交通体系に関するマスタープラン（都市の将来像、将来交通計画から構成される。）

将来交通量予測結果（OD表、配分結果）

- ・ 都市交通マスタープランの検討段階における将来交通量の予測結果

都市交通の現況データベース

- ・ 都市交通実態調査によって得られる都市交通の実態

これらの総合都市交通体系調査の結果は、都市計画（都市整備）行政の様々な場面で活用することはもとより、都市交通施策の関係者が活用するように取り組むべきである。

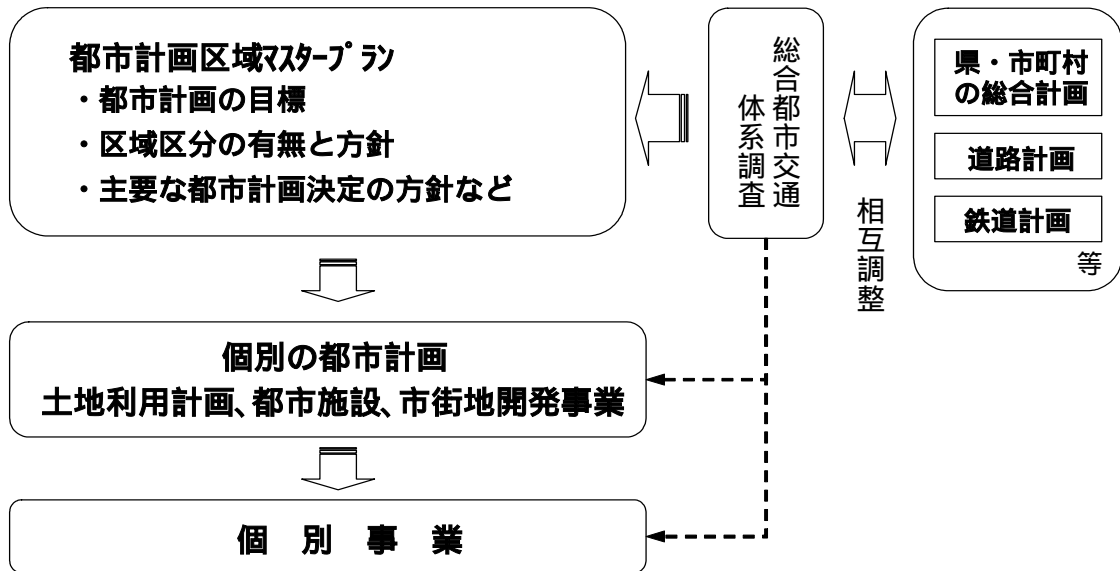
3 - 2 . 都市計画行政におけるアウトプットの活用

3 - 2 - 1 . 都市計画分野における活用

(1) 都市交通マスタープラン

総合都市交通体系調査の成果である都市交通マスタープランは、都市計画分野における交通計画の基本となる計画である。都市計画運用指針において、「都市交通調査」の成果を、都市計画区域マスタープランや市町村マスタープランに反映するよう位置づけられている。

このため、総合都市交通体系調査の成果が都市計画区域マスタープランや市町村マスタープランに反映されるように取り組むべきである。



【都市計画運用指針（抜粋）】

都市計画の目標を実現するための交通体系の整備の方針及び主要な交通施設の配置の方針等を都市計画区域マスタープランに定め、これを踏まえて各交通施設の都市計画を定めるべきである。

(2) 都市・地域総合交通戦略

都市・地域総合交通戦略(以下、「総合交通戦略」という)とは、都市交通マスタープランを踏まえ、短・中期的な政策目標を明示し、これを実現するための施策パッケージとその施策展開方針を定めるものであり、総合都市交通体系調査で提案した施策を実現するため、総合都市交通体系調査に引き続いて、総合交通戦略を策定すべきである。

この際、パーソントリップ調査の調査データや、パーソントリップ調査に基づく、総合交通体系調査の主要なアウトプットである都市交通体系マスタープラン、将来交通量予測結果、都市交通の現況データベースは、総合交通戦略と密接に関係し、その活用が想定される。

例えば、都市の目標像を達成するための施策パッケージ比較を行う際に、総合都市交通体系調査で作成した将来交通量予測システムを活用して、分担率等の変化を定量的に予測・評価することが可能である。

(3) 将来交通量の個別計画、個別事業への活用

調査成果として作成される将来交通量データ(OD表、配分結果)は、都市交通マスタープランの検討のほかに、さまざまな都市交通計画や事業への活用が可能である。都市計画分野において、都市計画道路網の検討をはじめ、以下のような検討を行う際には、総合都市交通体系調査の将来交通量データを活用すべきである。

都市計画道路の随時見直し

随時行われる都市計画道路の決定、変更において、道路の必要性等を定量的に検証するために将来交通量データが活用できる。

環境アセスメント

環境影響評価における道路騒音や振動等の予測に必要な計画交通量として活用することができる。

新規事業採択時の便益費用分析

都市計画道路などの新規事業採択時の便益費用分析に必要となる将来交通量として活用することができる。

(4) 現況データの地区交通計画等への活用

実態調査から得られる現況データは、さまざまな都市交通計画や事業への活用が可能である。都市計画分野において、以下のような地区レベルの都市交通計画等の検討を行う際には、パーソントリップ調査のデータを活用すべきである。

ex.1 駅前広場等交通結節点の計画

駅前広場の面積算定や施設配置計画等を検討するにあたり、パーソントリップ調査より得られる駅利用者数や駅端末機関別利用者数が活用可能。

ex.2 大規模開発における交通アセスメント

大規模な業務や商業施設から発生する交通量の算出にパーソントリップ調査による交通機関分担率を使用。

3 - 2 - 2 . 様々な施策検討への活用

総合都市交通体系調査のアウトプットを用いることにより、次のような様々な検討が可能である。これらの検討は、都市計画部局のみならず、様々な部局での活用が可能であるため、データ活用方法を周知することなどによって、有効活用を推進することが望ましい。

ex.1 道路機能の分類、道路空間再配分のあり方の検討

将来交通量予測の配分結果を用いて、主要な道路の機能とそれに基づく道路空間再配分のあり方を検討することができる。

ex.2 公共交通サービスのあり方、計画の検討

パーソントリップ調査より得られる公共交通利用の実態データなどを分析することにより、また、将来交通量予測結果を用いることにより、公共交通サービスのあり方や計画を検討することができる。

ex.3 広域的な交通の管理・運用のあり方、計画の検討

パーソントリップ調査より得られる自動車交通の実態データを分析することにより、また、将来交通量予測結果を用いることにより、広域的な交通の管理・運用のあり方や計画を検討することができる。

ex.4 公共公益施設の配置の検討

パーソントリップ調査より得られる人々の日常的な交通の実態データを分析することにより、また、将来交通量予測結果を用いることにより、公共公益施設をどこに配置するのが効率的か、道路交通への影響が少ないかといった検討を行うことができる。

ex.5 高齢社会への対応方策の検討

パーソントリップ調査より得られる高齢者の交通実態を分析することにより、それらの人々の交通手段をどのように確保するかについて検討することができる。

ex.6 環境負荷を低減させる施策の検討

パーソントリップ調査より得られる人々の日常的な交通の実態データを分析することにより、現状の都市と交通が環境に与える影響、問題、課題を分析できる。また、将来交通量予測結果を用いることにより、環境負荷を低減させるための都市構造と交通体系のあり方、施策を検討することができる。

ex.7 防災拠点配置・災害時の物資輸送計画等の検討

パーソントリップ調査より得られる時間帯別の人々の分布(滞留人口)を分析することにより、防災拠点配置や災害時の物資輸送計画の検討することができる。

第4章 街路交通調査の概要

4 - 1 . 街路交通調査費補助の概要

都市交通の実態を把握し、それらに基づき、都市交通マスタープランや都市・地域総合交通戦略の策定を推進するとともに、多様な都市交通上の諸課題に対応した計画策定を推進するため、次に示すような街路交通調査の国庫補助制度が整備されているので、有効に活用されたい。

1 . 調査主体：都道府県、政令市または市町村

2 . 補助率：1 / 3

3 . 調査項目：

(1) 総合都市交通体系調査（都市交通調査室所管）

総合的な都市交通計画を策定する調査

- ・都市交通実態調査
 - パーソントリップ調査
 - 都市OD調査
 - 中間年補完調査
(物資流動調査、休日交通調査等)
 - 全国都市交通特性調査（直轄調査）
- ・都市交通マスタープラン策定調査

都市圏が抱える交通課題に対応した特定の都市交通計画を検討する調査

< 課題の例 >

- ア) 新交通システム、都市モノレール、L R T 等中量軌道システムの検討
- イ) 都市計画道路網の見直し検討
- ウ) 市町村合併に伴う都市交通計画課題の検討
- エ) 都市交通社会実験の検討
- オ) 都心交通対策の検討
- カ) パーソントリップ調査や中間年補完調査の事前検討調査
- キ) その他（バス交通対策、駐車場整備計画、歩行者・自転車交通計画等の検討）

(2) 街路事業調査

- 都市・地域総合交通戦略策定調査（街路課所管）
- 地域高規格道路調査（都市交通調査室所管）
- 連続立体交差事業調査（街路課所管）
- 歴史的環境整備街路事業調査（街路課所管）
- 市街地再開発等調査（市街地整備課所管）
- 土地区画整理事業調査（市街地整備課所管）

4 - 2 . 総合都市交通体系調査の進め方

総合都市交通体系調査の標準的な手順は、次の通りであるが、地域の実状に応じて弾力的に企画・構成する。

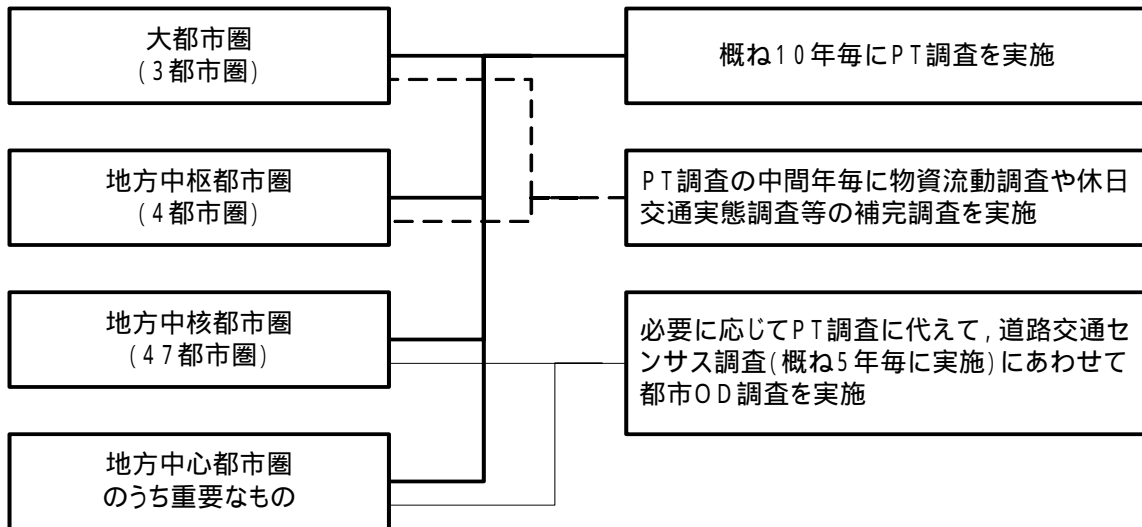
総合都市交通体系調査の標準的な進め方

- | | |
|------------|---|
| 0年目 | : 必要に応じて事前検討調査
都市圏の現況分析と計画課題の検討
課題に対応した調査企画の検討
調査対象圏域の検討
実態調査の設計
PI・市民意識啓発活動計画の検討
調査全体計画、検討体制の検討 など |
| 1年目 | : 都市交通実態調査
パーソントリップ調査 : 1日の人の動きを調べる調査
都市OD調査 : 1日の車の動きを調べる調査
中間年補完調査(物資流動調査、休日交通調査等)
PI・市民意識啓発活動の実施 |
| 2年目 | : 都市交通マスタープラン策定調査
現況集計、現況分析
都市圏の問題、課題の検討
都市圏の将来像の検討
交通需要予測モデルの検討
PI・市民意識啓発活動の実施 |
| 3年目 | : 都市交通マスタープラン策定調査
将来交通量の予測、計画案評価
都市圏レベルの都市交通マスタープランの検討
PI・市民意識啓発活動の実施 |
| (大都市圏の場合) | |
| 4、5年目 | : 都市交通マスタープラン策定調査又は、都市圏が抱える交通課題に対応した特定の都市交通施策を検討する調査
必要に応じて、都府県や政令市などが個別に調査を実施 |
| (地方都市圏の場合) | |
| 4、5年目 | : 都市圏が抱える交通課題に対応した特定の都市交通施策を検討する調査 |

4 - 3 . 都市交通実態調査の対象都市圏

都市交通実態調査は、都市圏の規模に応じて次のように実施することとする。

< 都市圏規模に応じた都市交通実態調査の体系 >



大都市圏：東京都市圏、京阪神都市圏、中京都市圏

地方中枢都市圏：道央（札幌）都市圏、仙台都市圏、広島都市圏、北九州都市圏

地方中核都市圏：都市圏人口概ね30万人以上の都市圏

地方中心都市圏のうち重要なもの：都市圏人口概ね10万人以上の都市圏のうち、一般国道及びそれに準ずるネットワークの形成など国家的見地から支援が必要な事業の検討を行うもの

4 - 4 . 総合都市交通体系調査における4、5年目調査の実施

総合都市交通体系調査の対象圏域である都市圏は、複数の都市計画区域から構成される場合が多い。そのため、3年目までに都市圏レベルで都市交通マスタープランを策定した後に、4、5年目に必要に応じて個々の都市計画区域レベルの調査を実施することが考えられる。

4、5年目調査の標準的な流れは次の通りである。

大都市圏

3年目 圏域全体の都市交通マスタープランを策定

4、5年目 個々の都市計画区域レベルの都市交通マスタープランを策定
都市計画区域マスタープランに反映

地方中核都市圏等

3年目 都市交通マスタープランを策定

都市計画区域マスタープランに反映

4、5年目 必要に応じ、特定テーマの都市交通計画を策定

都市圏と都市計画区域の関係イメージ

