

# 新技術を含む公共交通の地域に応じた 導入促進評価に関する取組

交通システム研究部 研究員 小林 貴

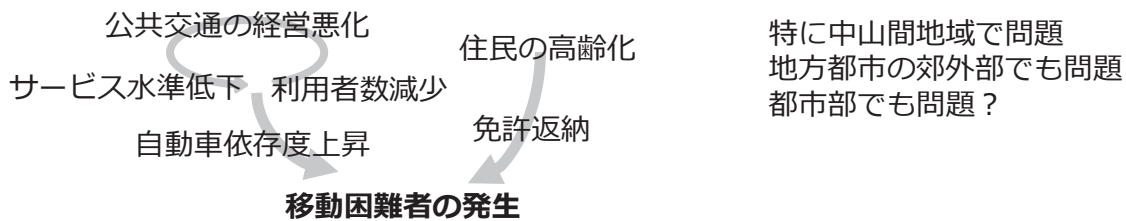
## 講演内容

はじめに

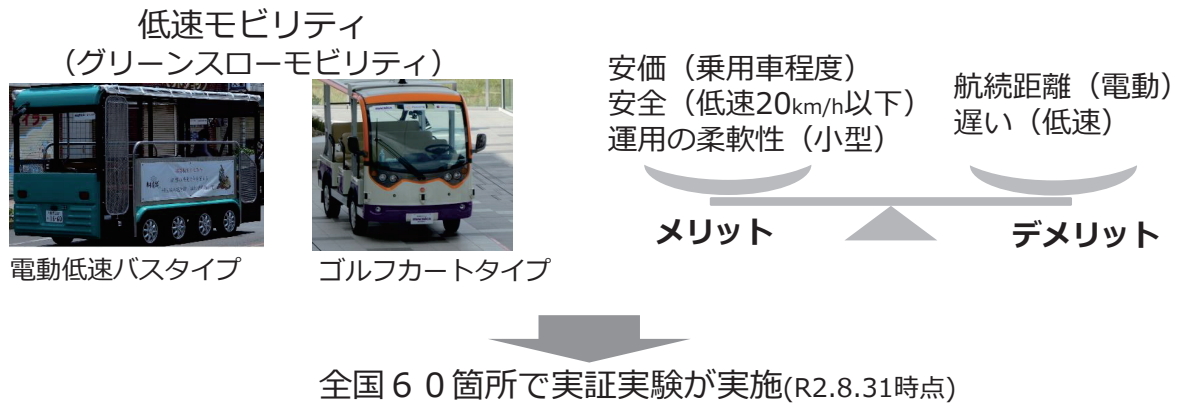
1. 導入支援ツールの概観
2. 移動困難な地域の特性の分析
3. 潜在的な移動需要の推定手法の開発
4. 既存交通への影響の評価方法の検討
5. まとめ

# はじめに

## ●移動困難者の問題



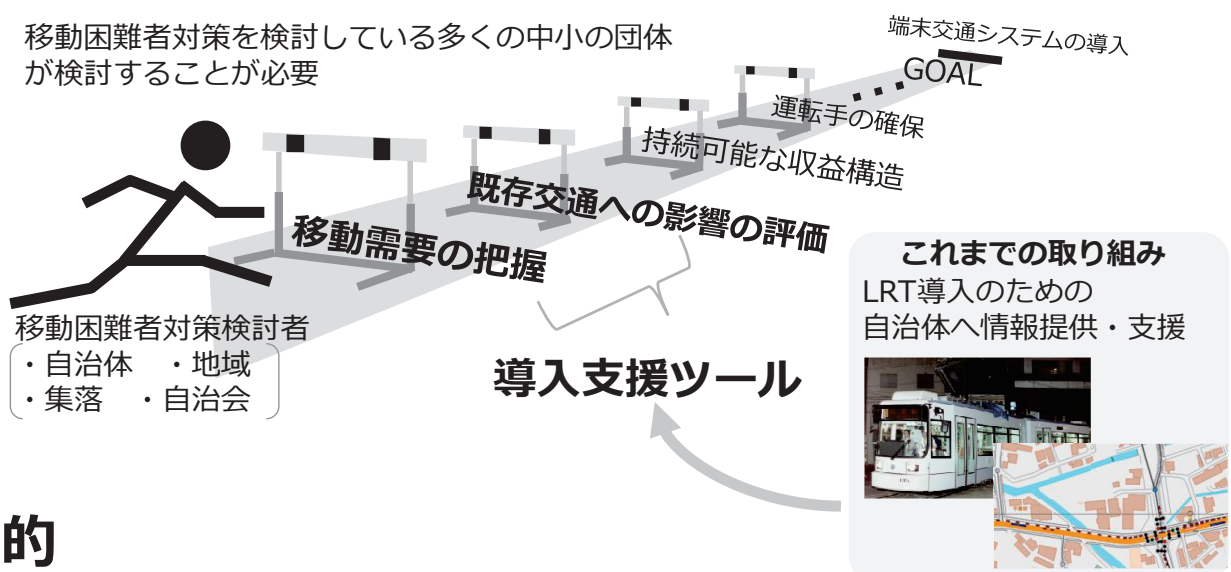
## ●低速モビリティの活用が着目



# はじめに

## ●低速モビリティを末端交通として普及させる課題

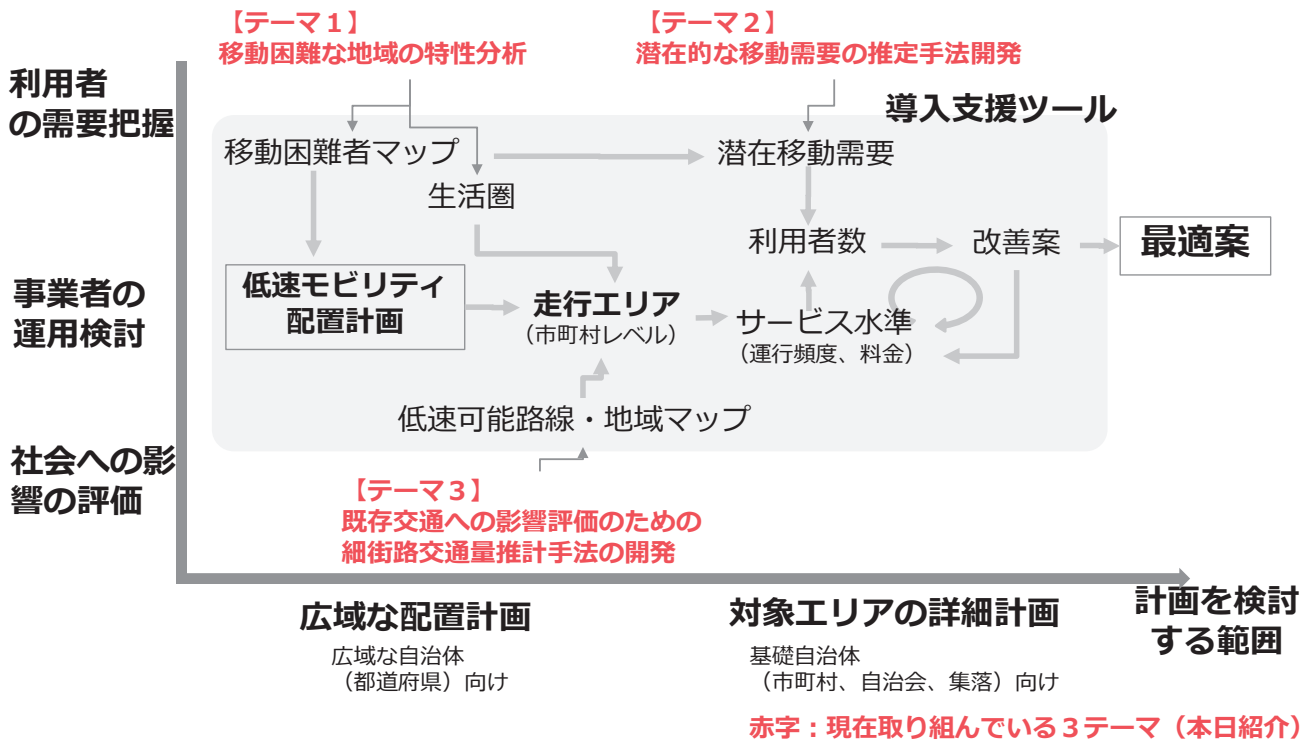
移動困難者対策を検討している多くの中小の団体が検討することが必要



## 目的

低速モビリティの導入を支援するためのツール開発に向けた取り組み（3つの研究テーマ）を紹介

# 1. 導入支援ツールの概観



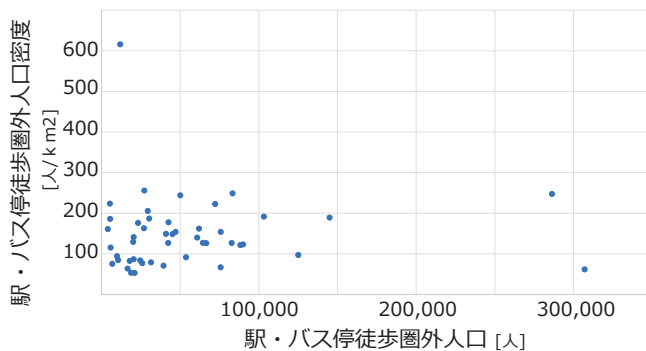
# 2. 移動困難な地域の特性の分析

## 答えたい問い・方法

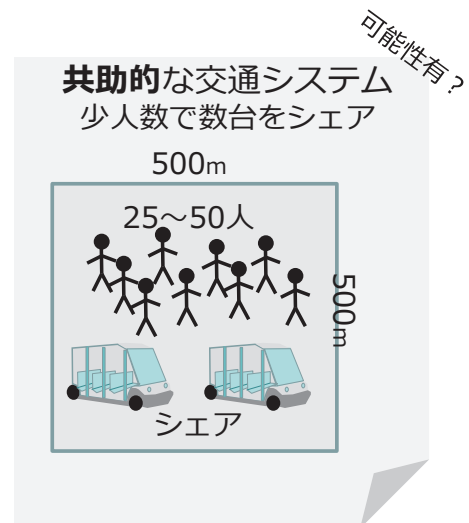
- 移動が困難な人はどんなところにどのくらい居住しているか？
- そのような地域はどんな地理的特性を有しているか？
- 低速モビリティを適用可能なエリアはどのくらいあるか？

GIS（地理情報システム）の情報をを用いて移動困難な地域の特性を分析

移動が困難な人の量と密度



- 駅・バス停にアクセスしにくい人は 100~200 [人/1kmメッシュ] 程度の密度で居住
- このような地域が平均300[メッシュ/県]存在

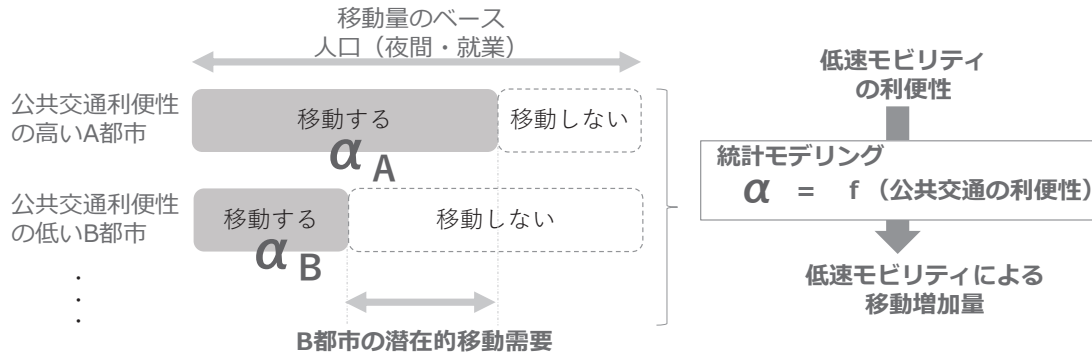


### 3. 潜在的な移動需要の推定手法の開発

答えたい問い・方法

- 移動を我慢している人が地域にどのくらいいるのか？

- PT調査の発生モデルのパラメータ（人口に対する移動の発生量）をメタ分析



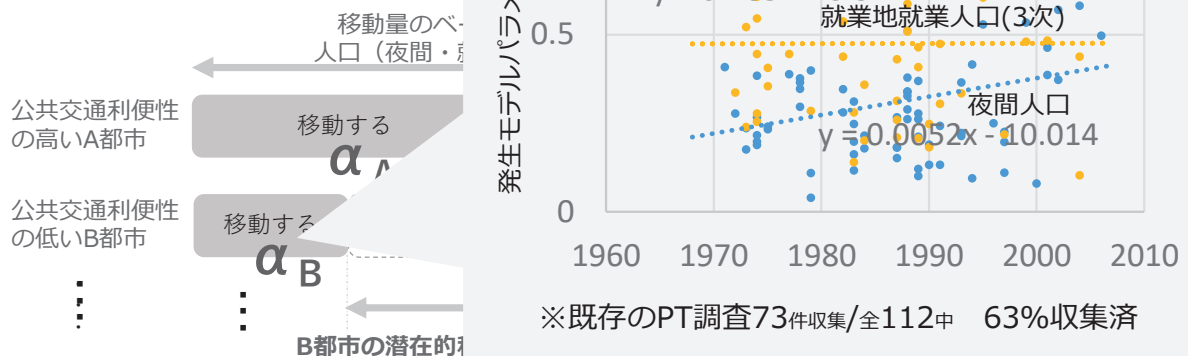
※PT調査

- ・ 1968年以降30万人以上の都市を対象にのべ100回以上実施
- ・ 同じ手法で推定されたパラメータ（人口あたりのトリップ数）を長期で比較可能

### 3. 潜在的な移動需要の推定手法の開発

- 移動を我慢している人が地域にどのくらいいるのか？

- PT調査の発生モデルのパラメータをメタ分析



# 4. 既存交通への影響の評価方法の検討

## 答えたい問い・方法

- 低速なモビリティでも交通の負荷の小さい路線とは？
- それを知るための交通量データをどうやって得るか？

交通量は主要な幹線道路しか把握されていない

	細街路	幹線道路
路線種別	市町村道	高速道路, 国道, 県道
交通量調査	無	道路交通センサス 5年に一度
道路延長 km	1,055,905	206,218

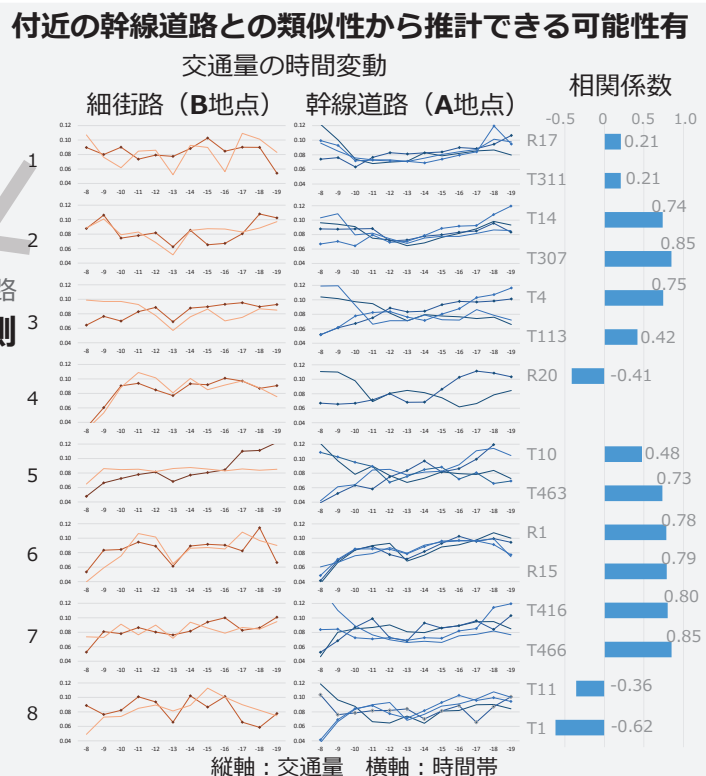
低速モビリティの活用領域

**幹線道路的な細街路 (B地点)**  
 付近の幹線道路の交通量との類似性  
 を利用した推計の可能性  
**生活道路的な細街路 (C地点)**  
 土地利用情報を用いた面的な推計の  
 可能性



# 4. 既存交通への影響の評価方法の検討

## 4-1 幹線道路的な細街路



# 4. 既存交通への影響の評価方法の検討

## 4-2 生活道路的な細街路



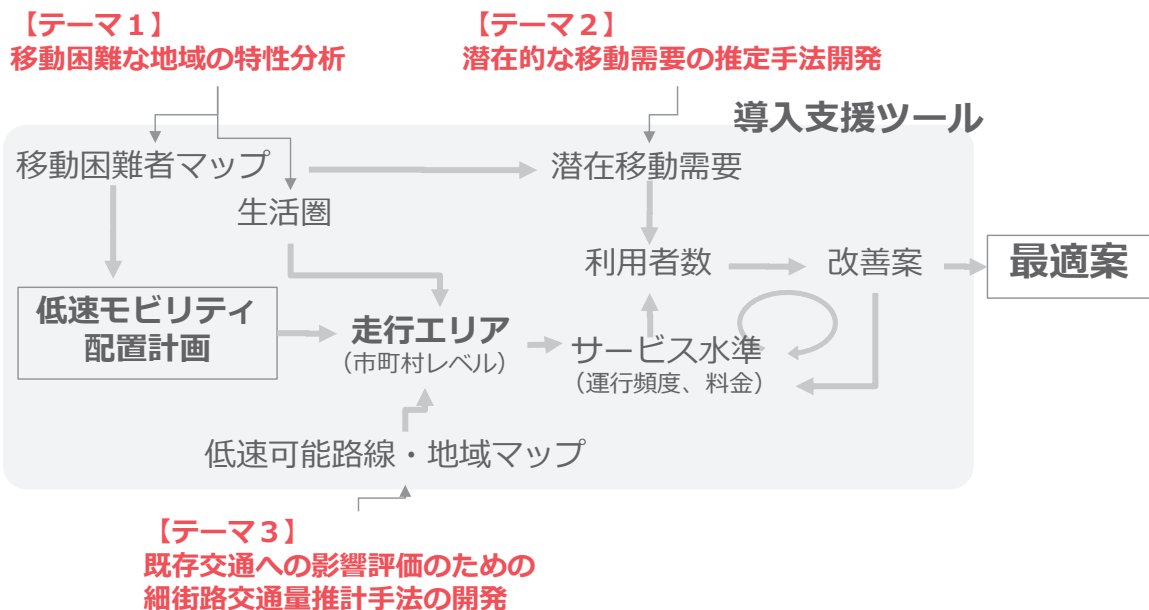
土地利用変数から推計できる可能性有

説明変数	メッシュ交通密度[台/km2]		
	全線	幹線道路的細街路	生活道路的細街路
商業・業務用地割合	0.3 **		0.26 **
一般低層住宅地割合	-0.1*	-0.3**	-0.2*
密集低層住宅地割合		-0.2*	
駅数	0.16**		0.16*
駐車場数		0.49**	
中心からの距離	0.19**		
道路用地割合	0.27**	0.15	0.28**
支線延長		-0.2	
細線延長	-0.1**		-0.2*
決定係数	0.75	0.56	0.80
サンプル数	104	51	104

\*有意水準P<5% \*\*有意水準P<1%

# 5. まとめ

● 移動困難者に対する交通手段として新たに出現した低速モビリティの導入支援ツールを検討中。以下の3つのテーマに取り組中。



## 5. まとめ

● 今後、地域の末端交通手段の確保にむけて、低速モビリティ導入支援ツールの検討を進め、末端交通手段の確保を検討する自治体や地域に対する情報提供・技術的支援面で貢献していく

● さらに、持続可能な交通システムの構築に必要な採算面の課題や脱炭素社会の実現に対して、人と物の移動の効率化を含め広く検討を行う予定

