

第3回 都市交通調査の深度化に向けた検討委員会
議事概要

日時：令和5年03月09日（木）9:00-11:00

場所：オンライン

主な議論の概要は以下の通り

1) 全国PT調査データを活用したシミュレータの検討

- ・ 資料 2-1 内山形駅前の過小推計結果について、要因を確認するとともに、大型商業施設の立地や工場の撤退等、地方都市の特徴を反映できるよう、ゾーンの説明変数や目的地選択モデルの商業施設の床面積の関数、他データの組合せ等の補正の検討が必要では。
- ・ コンパクト+ネットワーク政策の推進という観点からは、密集による魅力を表現することが重要である。
- ・ 補正方法について、出力結果を補正するのではなく、シミュレータのパラメータを補正するという考え方もあるのではないか。補正がランダムサンプリングの場合、ABM と似た人ばかり抽出されるため、異なる人を抽出するような補正も必要では。例えば、補正結果からパラメータ推計をして真のパラメータが得られるかを検証することで、補正効果を比較できるのではないか。
- ・ シミュレーションでは平均的な1日を再現しているため、ある1日を調査している実績のトリップとは単純に比較できない可能性があること、推計で再現できていない部分もあること等に留意が必要なため、マニュアル等で補足できるとよい。
- ・ 補正で推計結果を実績に合わせることはできるが、それを例えば10年後のインフラ整備計画に使うのは難しいことから、モデルのパラメータを増やす他、全国PTに同化させすぎないサンプリングや畳み込みネットワークによって汎化性能を高めるべきでは。
- ・ 年齢別の交通手段分担率について、高齢者の手段分担が実績と乖離があることについて、原因を確認して補正方法を考えるべき。

2) シミュレータの補正に関する検討

- ・ 汎化性を考えると、潜在クラスが適切なのかは疑問もある。
- ・ 都市類型などによって潜在クラスの構成が異なることから、潜在クラスは地域性の反映に有効である。また施策による行動変容も、クラスの構成比の変化等から分析可能。
- ・ メンバーシップ関数として個人の属性に加えて都市の属性を入れることで都市と個人の異質性が表現でき、都市を類型化してパラメータ推定するよりも汎化性能が上がるのではないか。
- ・ 商店街と大型商業施設、駐車場有無により利用者にとっての使いやすさは異なる。立地適正化施策の推進において、利用者の目的地選択は重要なので、説明変数に留意が必要。

以上