

## 交通調査をどうするか？ - 2005 年を前に -

兵藤 哲朗

鬼も笑う来年の話であるが、2005 年は国勢調査はもとより、全国規模の交通調査が数多く実施される年である。道路交通センサス、大都市交通センサス、航空動態調査やそれらを統合する幹線旅客純流動、さらには物流センサス。調査前年の準備作業がそろそろ始まりつつあるようだが、これを契機に交通調査の行方について考えてみたい。

まず「センサス」という名称に疑問を持つ。ローマ時代の租税目的の人口調査がその語源とされているが、語感として「つぶさに実態を把握する」ことに重点がおかれ、本来交通調査に必要な政策ニーズや、その分析目的が覆い隠されている危惧を禁じえない。例えば路面電車から地下鉄への遷移を目前にしていた時代の大都市交通センサスや、コンテナへの移行期を前に開始された物流センサスなど、当初は調査意図が明確であった調査が、回数を重ねるごとに時間や労力の制約から、継続すること自体に汲々となり、調査目的意識が若干薄らぎつつあるのではないかとはいえ交通調査は政策ニーズのみに存在意義があるわけではなく、われわれが定期的に人間ドックに駆け込むのと同様、都市や国土の交通に関わる健康診断を行う意味も大きい。しかしそれを承知でも、今まで以上に、モニタリングを意図した大規模調査だけではなく、あわせて個別課題解決・提案型調査との「二本立て」を提案したい。

交通調査のいま一つのトピックは IT 化である。GPS を利したプローブカーはさることながら、鉄道磁気カードや ETC、流通分野で脚光を浴びる RFID (無線 IC タグ) の本格利用が目前に控えている。特に流通分野では世界最大の小売企業であるアメリカ・ウォルマート社が来年から全ての荷受品に RFID 貼付を義務付けていることから、その急激な普及が確実視されている。これら Big Wave を逃

さず、交通調査の効率化や精度向上に組み込むことが急務である。従前から稼働している道路上の常時観測機や鉄道自動改札機もそうだが、Tracking や Tracing を行う技術は高精度ではあるが断片的データを提供するのみである。寄木細工のごとく、従来調査のどの部分を補完できるか、そしてその技術的統計的方法は何か。実務者に関わらず研究者にとっても大きな果実を数多く見出せる分野であろう。またこれら新しいツールの根幹は通信系の技術に支えられている。道路交通以上に混雑・渋滞している電波周波数問題など、今まで不案内の知識も積極的に習得し自家菜籠中にする必要がありそうだ。

もう一つ、交通調査の国際化も喫緊の課題である。生産現場の海外展開や、爆発的な増大が想定されるアジア域内観光需要(「今後 10 年以内にアジアで観光ビッグ・バンが起きる」という至言もある)などから明らかな通り、国際交通需要を把握する必要性は劇的に高まっている。しかしそれをサポートする体制や予算処置は、その重要性に比して貧弱といわざるを得ない。一国だけでは十分な調査となりにくいと、関連国の関連団体との連携が大切であり、アジア交通学会を初めとする学系の舞台を活用したプロジェクトがその端緒となることを期待したい。

本稿では都市間・都市圏大規模調査を例に述べてきたが、都市内交通調査(端末物流や駐車場、自転車歩行者空間整備など)はまだ調査意図が明確なケースが多く、状況は若干異なる。これらについては、IT による効率的で頻回の調査実施を望みたい。

筆者自身、「採ってから考える」という悪癖から抜け出せないでいるが、自省をこめて、「考えてから採る」ことを肝に銘じたい。