

1 調査名称：令和2年度交通計画検討調査業務委託

2 調査主体：神奈川県

3 調査圏域：神奈川県内

4 調査期間：令和2年7月14日から令和3年9月30日

5 調査概要：

本県では、将来の総合的な交通ネットワークの形成をめざし、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した、「かながわ交通計画」を策定しており、現計画は平成19年10月に改定している。

改定から10年が経過するなかで、社会情勢が変化するとともに、県内交通網の整備が進み、また国においては交通政策基本法の施行や、交通政策基本計画が策定された。

本調査は、将来の鉄道網、道路網の必要性を評価するための交通需要推計を実施するとともに、過年度調査の成果品などを踏まえ、かながわ交通計画の改定案を作成するもの。

## I 調査概要

1 調査名称：令和2年度交通計画検討調査業務委託

### 2 報告書目次

序. 調査の背景・目的

序.1 目的

序.2 業務概要

序.3 業務フロー

1. 改定案の作成

1.1 地域間流動や活動範囲のとりまとめ

1.2 本県の各施策の検証

1.3 改定案と各種計画の内容との整合

1.4 改定案の作成

2. 交通需要推計

2.1 推計方針

2.2 現況再現

2.3 推計結果

2.4 東京都市圏交通計画協議会による交通需要推計との整合性確認

3. 関係者協議資料の作成

3.1 関係者との協議経緯

3.2 協議資料の作成

3.3 意見照会内容に対する方針案の検討

4. 各種会議の運営支援

5. 打合せ協議

巻末資料1 改定素案

巻末資料2 交通需要推計結果

巻末資料3 関係者協議資料

### 3 調査体制

### 4 委員会名簿等：

## II 調査成果

### 1 調査目的

本調査は、かながわ交通計画の改定について検討を行うものである。

### 2 調査フロー

本業務の業務フローは、次に示すとおりである。

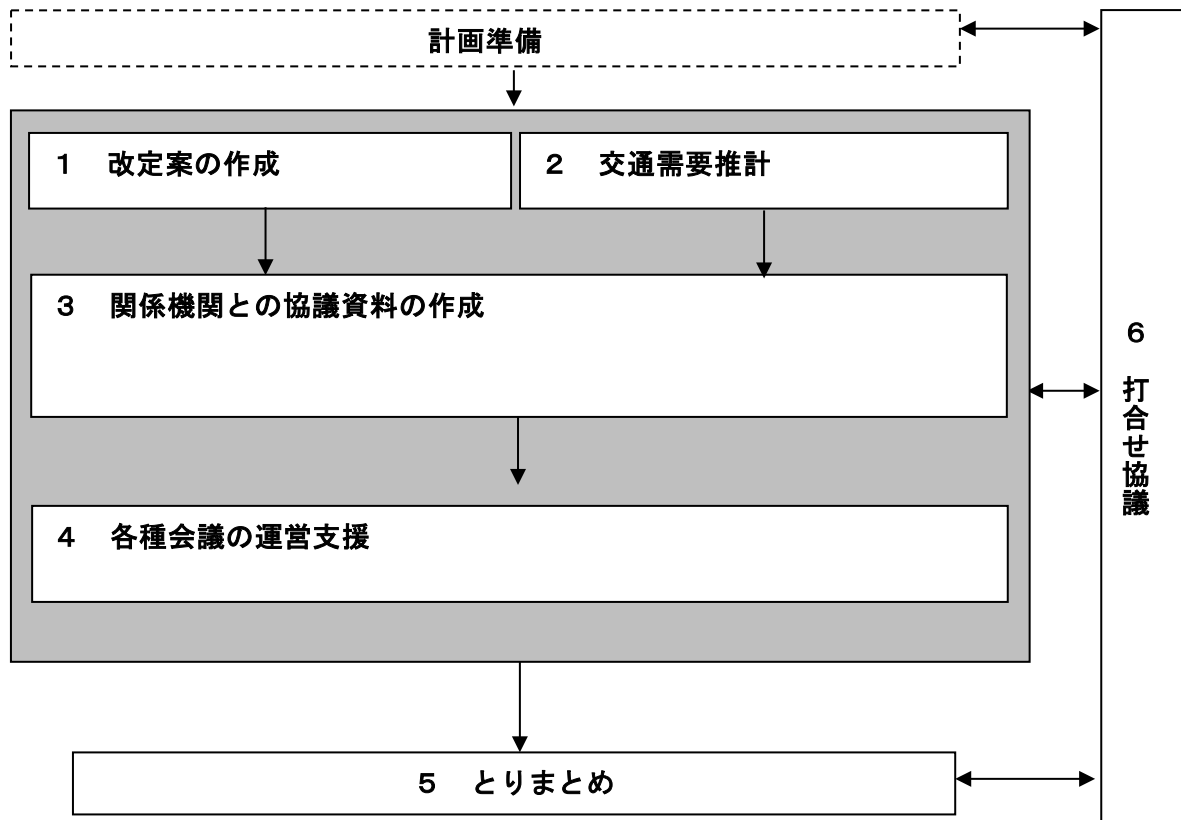


図 1 業務フロー

### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

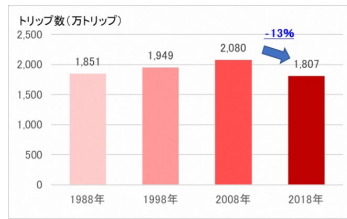
# 1 改定案の作成

- ・過年度までの検討成果を基に、かながわ交通計画(以下、「計画」とする。)の改定案を作成した。
- ・作成に当たっては、過去5年間に渡り県が行った交通計画検討調査を踏まえつつ、東京都市圏交通計画協議会が行った平成30年度パーソントリップ調査を用いた地域間流動や活動範囲のとりまとめから、本県の各施策の検証や、改定案と各種計画(国、神奈川県及び県内市町村)の内容との整合性を確認しながら進めた。

### (1) 地域間流動や活動範囲のとりまとめ

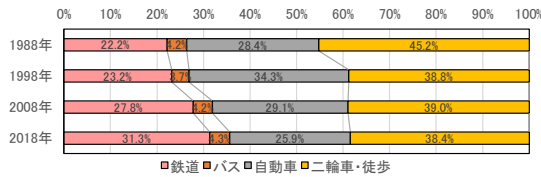
#### ○総トリップ数

・本県の人口は現状、増加傾向が続きますが、東京都市圏パーソントリップ調査によると、2018(平成30)年では2008(平成20)年と比較して総トリップ数が初めて減少に転じ、約13%減少した。この傾向は、東京都市圏全体でも同様に見られている。



#### ○総トリップ数

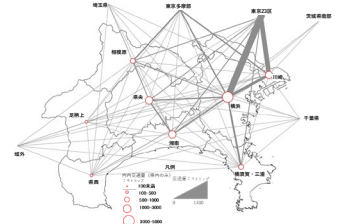
・1988(昭和63)年以降、県内における鉄道分担率の上昇傾向が続き、2018(平成30)年には31.3%に達した。一方、自動車分担率は1998(昭和63)年以降、低下傾向となっており、2018(平成30)年には25.9%まで下がり、初めて、鉄道分担率が自動車分担率を上回っている。



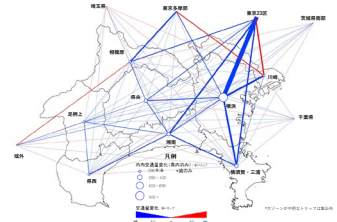
#### ○地域間流動

・横浜・川崎・東京間の交通量が多く、次いで横浜を中心とした周囲の都市圏間の交通量、県北・県央・湘南間の南北の交通量が多くなっている。

・2008(平成20)年と2018(平成30)年の調査を比較すると、交通量は全体的に減っており、横浜を中心とした移動が減少しています。一方で、川崎・東京間の交通量や県北・域外の交通量は増加している。



神奈川県を発着する地域間交通量 (2018(平成30)年)



神奈川県内を発着する地域間交通量 (2008(平成20)年との変化)

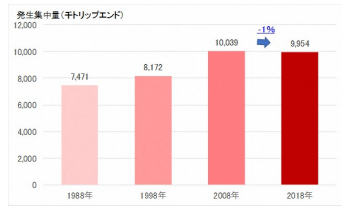
# 1 改定案の作成

### (1) 地域間流動や活動範囲のとりまとめ

#### ○鉄道利用トリップ

・1988(昭和63)年以降、鉄道利用の発生集中量は増加傾向が続いたが、この10年間はほぼ横ばい。

・東京に隣接する川崎・横浜都市圏や三浦半島都市圏といった鉄道路線が比較的高密度で、かつ人口集中地区が駅圏に含まれる地域が多いところでは、鉄道分担率が高くなっている。

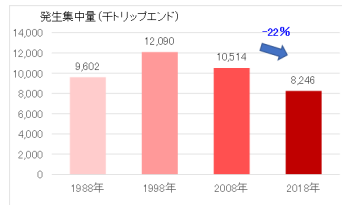


鉄道利用トリップ数の推移

#### ○自動車利用トリップ

・自動車発生集中量は、1998(平成10)年をピークに減少傾向となっている。2008(平成20)年から2018(平成30)年にかけて約22%の減少。

・鉄道路線のない県西部市圏をはじめとし、川崎・横浜都市圏の臨海部や県央都市圏の鉄道路線から離れた地域においても、自動車分担率が高くなっている。

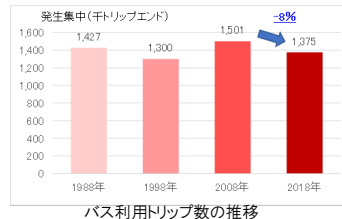


自動車利用トリップ数の推移

#### ○バス利用トリップ

・2008(平成20)年から2018(平成30)年の10年間では約8%減少。

・川崎・横浜都市圏や三浦半島都市圏の駅圏外の地域、観光地である箱根において、バス分担率が高くなっている



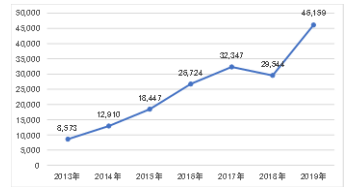
バス利用トリップ数の推移

#### ○高齢者の移動

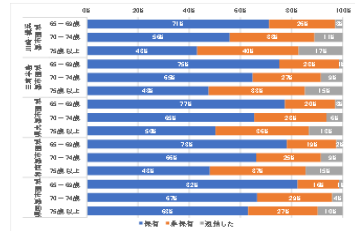
・近年、本県の免許自主返納者は、2019(令和元)年に大幅に増加し約4.6万人が返納。

・川崎・横浜都市圏のような様々な移動手段が充実している地域では、免許保有率が低い傾向にあるが、鉄道等の公共交通手段の少ない県西部市圏等では、75歳以上の後期高齢者においても6割以上が免許を保有。

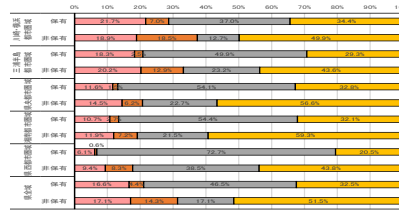
・高齢者の免許保有者においては、交通手段として自動車分担率が高い傾向にあり、特に、免許保有率が高い県西部市圏では、免許保有者における自動車分担率が、約7割を超えるなど高い傾向にある



免許返納者数の推移(警察庁「運転免許統計」)



都市圏別高齢者の運転免許保有状況



高齢者の運転免許保有状況別にみた代表交通手段分担率

# 1 改定案の作成

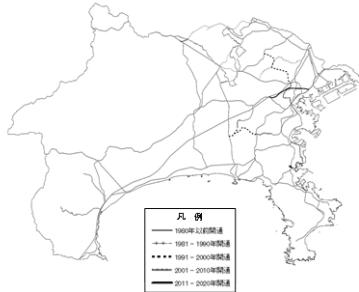
## (2) 本県の各施策の検証

### ・鉄道

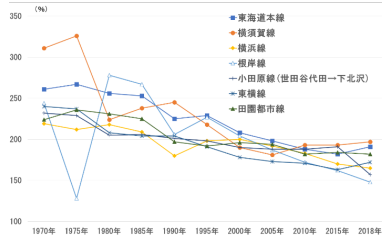
＊2007(平成19)年以降、横浜市営地下鉄グリーンラインや東部方面線(相鉄・JR直通線)の開業、東急田園都市線、小田急小田原線の複々線化など、主に川崎・横浜市内、東京方面を中心とした新線整備および複々線化や、東急東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転の開始など、鉄道網の整備が着実に進められている。

＊これにより、県内における鉄道の輸送力は大幅に増進し、混雑率の改善が進んでいる。

＊混雑率の改善が進んでいる一方で、東京方面への一部の路線では、混雑率が200%近くになっているなど、依然として混雑率の高い路線が残っている。



鉄道網の整備状況(2020(令和2)年3月末時点)



県内各路線の混雑率の推移

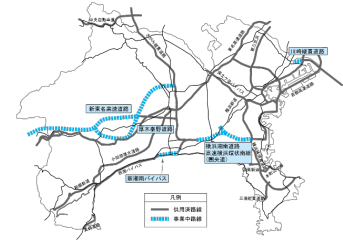
### ・自動車交通

＊「さがみ縦貫道路(圏央道)」のほか、「横浜北線」や「横浜北西線」などが開通し、自動車専用道路網の形成が進んでいる。

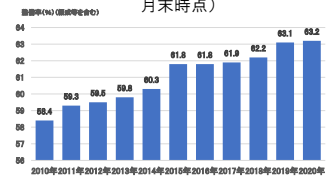
＊これにより、広域的な移動性の向上や渋滞の改善が図られ、沿線地域における企業活動の活性化や観光振興など、様々なストック効果が発揮されている。

＊都市内の円滑な交通の実現と、良好な都市環境の形成に向けて、本県の都市計画道路の整備が着実に進められている。

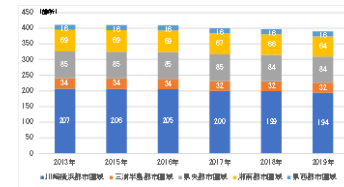
＊一方で、2012(平成24)年度の首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において、一般幹線道路の主要渋滞箇所として県内では411か所が指定された。令和2(2020)年7月時点では、390か所とわずかに減少しているが、依然として多くの主要渋滞箇所が残っている。



自動車専用道路網の整備状況(2021(令和3)年4月末時点)



本県の都市計画道路整備率の推移



主要渋滞箇所の推移

# 1 改定案の作成

## (2) 本県の各施策の検証

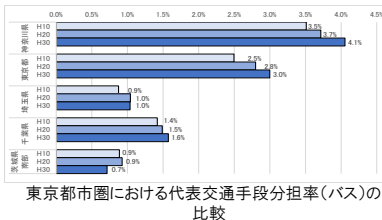
### ・バス交通

＊本県のバス利用は、代表交通手段、駅端末交通手段とも東京都市圏の中で最も高くなっており、バス交通は本県において、地域における重要な交通手段として役割を果たしている。

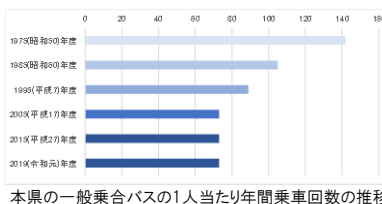
＊路線バスの1人当たり乗車回数は、1975(昭和50)年以降、減少していたが、近年では横ばい。年間利用者数は、近年横ばい傾向にあり、総走行キロ及び営業収入も直近では改善しつつある。

＊一方で、川崎・横浜都市圏や三浦半島都市圏でバス分担率が高くなっているが、2008(平成20)年から2018(平成30)年にかけて、分担率が低下している地域もある。

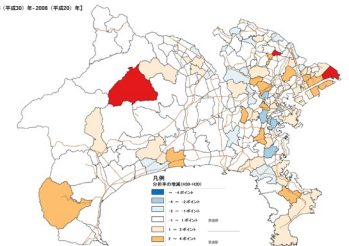
＊また、交通量が減少傾向に転じたことから、少子・高齢化による更なる利用者の減少が懸念される。



東京都市圏における代表交通手段分担率(バスの)比較



本県の一般乗合バスの1人当たり年間乗車回数の推移

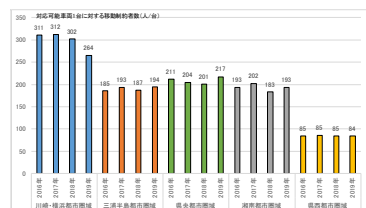
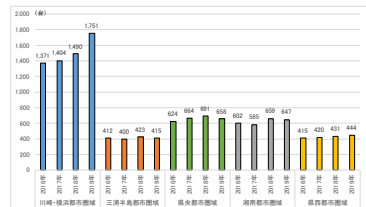


県内地域別バス分担率と分担率の増減

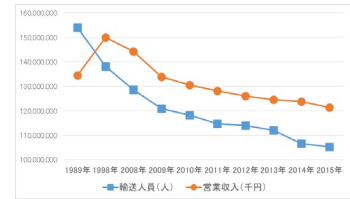
### ・タクシー交通

＊2006(平成18)年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(通称「バリアフリー法」)」で明確に公共交通として位置づけられたように、利用者個々のニーズに応じたドアツードアのサービスが提供可能であるため、高齢者の通院・リハビリといった目的での利用も多くなっている。そのため、県内でも支援や介護を必要とする移動制約者等にもやさしいユニバーサルデザインタクシー等の導入が進められている。

＊一方で、自家用車の普及、鉄道などの都市交通の整備が進んだことにより、タクシーの営業収益及び輸送人員ともに、年々減少傾向にある。



神奈川県内の移動制約者対応可能なタクシー車両台数及び1台当たり対応人数



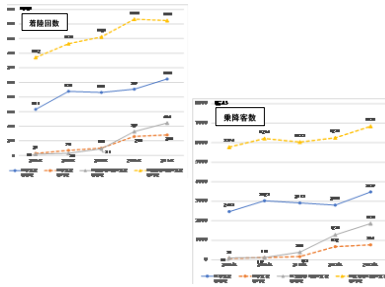
神奈川県内のタクシーによる輸送人員数及び営業収益の推移

# 1 改定案の作成

## (2) 本県の各施策の検証

### ・航空

- \* 首都圏空港(成田空港・羽田空港)の機能拡大が進められ、発着便及び年間乗降客数は増加している。
- \* 特に、本県に隣接する羽田空港では、2010(平成22)年に国際定期便の再就航や24時間化が行われ、国際的な交通結節機能の強化を図っており、乗降客数は年々増加している。



首都圏空港の着陸回数及び年間乗降客数の推移

### ・海上・水上交通

- \* 本県における海上交通定期航路には、現在、長距離・短距離フェリー、島しよ航路、都市近郊航路が運航している。海や川を本県の貴重な観光資源と捉え、「観光振興」や「人の移動」に活用するための検討が進められている。



神奈川県に關する現在の航路網

### ・自転車交通

- \* 本県の道路(高速自動車国道を除く)25,726km(平成30年4月1日現在)のうち、自転車道や自転車専用通行帯、自転車歩行者専用道路などの自転車通行空間の整備がなされている道路の延長は、237.2km(0.92%)となっている。

### ・徒歩

- \* 歩行者交通量の多い道路においては、十分な通行空間やたまり空間が確保されていない、歩道等が連続的に整備されていない、また、自転車走行との輻輳(ふくそう)が見られるなどの問題が生じている。

### ・新たな交通サービスや既存サービスの拡大

- \* デジタルトランスフォーメーション(DX)により、交通サービスの高度化や生産性向上が図られる中で、県内においても新たな交通サービスの検証実験やサービスの実装に向けた取組が進められている。

地域等	主な取組実績
横浜市	郊外型 MaaS、観光型 MaaS、路線バス自動運転、オンデマンドバス、AI 運行バス
川崎市	郊外型 MaaS、オンデマンド交通
相模原市	自律走行バス
横須賀・三浦半島	観光型 MaaS、Universal MaaS、AI 運行バス、オンデマンドモビリティ
湘南地域	観光型 MaaS、自動運転バス、シェアサイクル
西湘地域	観光型 MaaS、生活・観光統合型 MaaS、EV カーシェア

※現在、検証実験中の内容も含む



県内におけるカーシェアリング拠点数、台数



# 1 改定案の作成

## (3) 改定案と各種計画の内容との整合

### ・計画の改定案の計画体系(章構成)と国・県の各種計画との整合性の検証

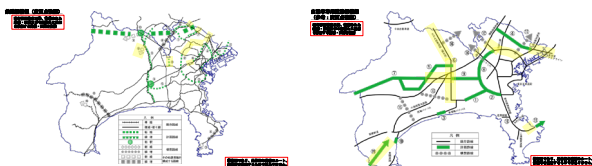
- \* 各種上位計画(国の計画、神奈川県の都市マスタープラン等)の内容との整合性の確認を行った。
- <確認にした主な国の計画等>
  - ・国土のグランドデザイン2050 ～対流促進型国土の形成～
  - ・交通政策基本計画、国土交通白書2020
  - ・国家戦略特別区域会議 資料
  - ・スーパー・メガリージョン構想検討会 最終とりまとめ
  - ・観光立国実現に向けたアクションプラン
  - ・その他各種法律、調査結果

等

### ・交通網整備における位置づけの検証

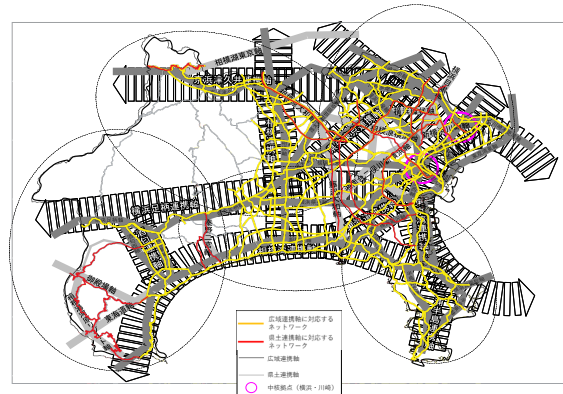
- \* 交通網整備の各路線・各区間の位置づけについて検証した。
- <鉄道網構想における主な検証対象資料>
  - ・国：交通政策審議会答申第198号
  - ・県：かながわグランドデザイン、整備保
  - ・市町村：都市マスタープラン
- <自動車専用道路網構想における主な検証対象資料>
  - ・国：関東ブロック新広域道路交通計画
  - ・県：かながわグランドデザイン、整備保
  - ・市町村：都市マスタープラン

等



### <一般幹線道路網における検証項目>

- ①かながわ都市マスタープランにおける「広域連携軸」として必要性が整理
- ②かながわ都市マスタープランにおける「県土連携軸」として必要性の整理ができ、かつ「物流ネットワーク」、「観光ネットワーク」、「地域プロジェクト対応」のうちいずれかの項目にて必要性が整理できること、もしくは「緊急輸送路の1次路線」に指定
- ③「物流ネットワーク」、「観光ネットワーク」、「地域プロジェクト対応」、「緊急輸送路の1次路線」の項目の2つ以上の観点から必要性の整理
- ④「物流ネットワーク」、「観光ネットワーク」、「地域プロジェクト対応」、「緊急輸送路」のうちいずれかの項目から必要性の整理ができ、かつ「主要地方道」に位置づけられている路線

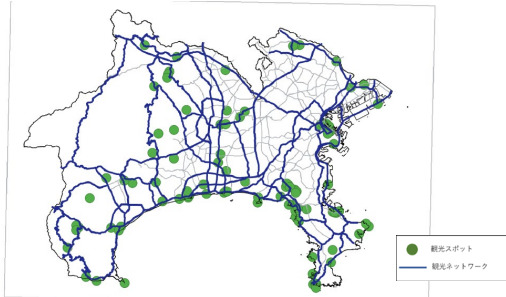


一般幹線道路網と広域連携軸・県土連携軸(①・②)

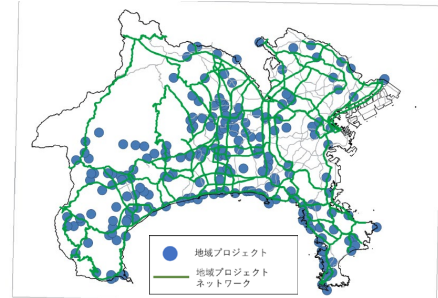


# 1 改定案の作成

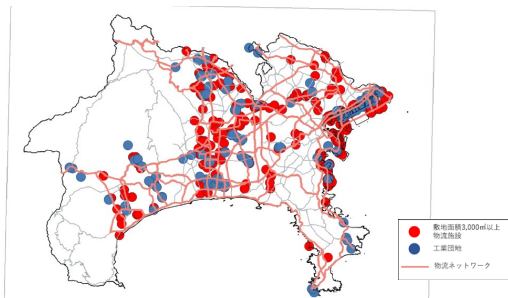
## (3) 改定案と各種計画の内容との整合



一般幹線道路網と観光ネットワーク・観光スポット  
(②・③・④)



一般幹線道路網と地域プロジェクトネットワーク・地域プロジェクト  
(②・③・④)



一般幹線道路網と物流ネットワーク・物流施設及び工業団地  
(②・③・④)



一般幹線道路網と防災ネットワーク  
(②・③・④)

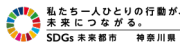
# 1 改定案の作成

## (4) 改定案の作成

・以上の整理を基に、計画の改定案を作成した。



参考資料 1



### かながわ交通計画

地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な県土づくりに向けて

改定素案

## 目次

序	- 1 -
1 計画のねらい	- 1 -
2 計画の位置づけ・役割	- 1 -
3 計画の対象	- 3 -
<b>第1章 社会情勢の動向</b>	<b>- 4 -</b>
1 人口	- 4 -
2 産業	- 7 -
3 観光	- 9 -
4 環境	- 12 -
5 災害	- 16 -
6 情報社会・技術の加速	- 20 -
7 ユニバーサルデザインへの対応	- 21 -
8 既存インフラの高齢化	- 22 -
9 働き方・ライフスタイルの多様化	- 24 -
<b>第2章 交通の状況</b>	<b>- 27 -</b>
1 人の動き	- 27 -
2 物の動き	- 39 -
3 交通サービスの現状	- 43 -
<b>第3章 都市交通の課題</b>	<b>- 62 -</b>
1 地域の交通における課題	- 63 -
2 産業・観光における課題	- 64 -
3 安全・安心における課題	- 65 -
4 環境における課題	- 66 -
5 横断的な課題	- 66 -
<b>第4章 都市交通の目標</b>	<b>- 68 -</b>
1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化	- 70 -
2 地域交通ネットワークの確保・充実	- 70 -
3 利便性、快適性、安全性の確保	- 71 -
4 環境負荷の低減	- 71 -
<b>第5章 目標の実現に向けた交通施策</b>	<b>- 72 -</b>
1 ストック効果の最大化	- 73 -
2 施設整備	- 78 -
<b>第6章 将来の県土・都市像の実現に向けて</b>	<b>- 85 -</b>
<b>第7章 都市圏域別の交通施策</b>	<b>- 97 -</b>
1 川崎・横浜都市圏域	- 97 -
2 三浦半島都市圏域	- 101 -
3 県央都市圏域	- 104 -
4 湘南都市圏域	- 107 -
5 県西部市圏域	- 110 -
<b>第8章 計画の推進により期待できる効果</b>	<b>- 113 -</b>
1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化	- 113 -
2 地域交通ネットワークの確保・充実	- 113 -
3 利便性、快適性、安全性の確保	- 113 -
4 環境負荷の低減	- 114 -
<b>第9章 交通施策の推進方策</b>	<b>- 115 -</b>
1 交通施策の推進方策	- 115 -
2 県の役割	- 116 -
<b>第10章 今後の課題</b>	<b>- 117 -</b>
1 今後の課題	- 117 -
2 計画の見直し	- 118 -

## 2 交通需要推計

- ICT技術の進歩によるライフスタイルの変化や働き方の変化に伴い、平成30年に実施された第6回東京都市圏パーソントリップ調査(以下、H30PT調査)では調査開始以来、初めてトリップ数(交通量)が減少傾向に転じた。本県も東京都市圏同様に交通量が減少傾向に転じている状況にある。
- 今回の推計では、調査開始以来、初めてトリップ数が減少傾向に転じたことを踏まえ、2040年を目標として、かながわ交通計画における施策の見直しを行うために必要となる基礎資料の作成として、交通量推計を実施した。

### ■推計手法

交通需要推計については、現行計画の改定時の検討過程においても採用した「四段階推計法」を用いた。

プロセス	適用したモデル
生成 発生集中	・原単位法 (性別・年齢階層別・就業有無別・免許保有有無別に移動目的別のトリップ原単位を設定)
分布	・現在パターン法 (目的別に生成された発生集中交通量を基に、現在の交通分布特性を将来の分布特性に反映。将来に対する発生・集中交通量の増減率によってゾーン間交通量を予測)
分担	・交通機関選択モデル(非集計ロジックモデル) (目的別分布交通量(ゾーン間交通量)をもとに、ゾーン間の交通機関別の交通条件(運賃、所要時間等)を用いて各交通機関の分担率を算出)
配分	道路 ・利用者均衡配分 (推計されたゾーン間自動車交通量を基に、道路ネットワークに流した際の交通量を推計。旅行時間のより短い経路を選択しようとし、その結果、旅行時間をそれ以上改善できないような均衡状態にたどり着くと仮定し、その均衡状態まで収束計算を繰り返し推計する手法)
	鉄道 ・ネステッド・ロジックモデル (鉄道端末手段選択を下位にもつ、2段階のネステッド・ロジックモデルにより、鉄道経路別の利用者数を推計した。)

### ■推計概要

- 推計年次: 概ね20年後となる「2040(令和20)年」
- 予測に当たってのゾーン設定:  
・H30PT調査で設定された「計画基本ゾーン」を予測の単位とした。  
・なお、最終的な交通量配分に際しては、配分対象ネットワークとのバランス調整のため、ゾーンの分割を行ったうえで予測を行った。
- 予測に当たって使用した交通データ:  
・H30PT調査データを用いて推計を行った。
- 推計ケース(以下3ケースを配分交通量推計段階で考慮):  
・現況ネットワーク(R2時点で整備済みのNWのみ)  
・事業化ネットワーク(現況+R2時点での事業中NW)  
・フルネットワーク(計画で考慮する構想路線等を含む全路線)



## 2 交通需要推計

### 2.2 現況再現結果

#### ・道路交通量

<検証データ>

平成27年道路交通センサス箇所別基本表による平日24時間交通量

<検証対象>

#### ■有料道路

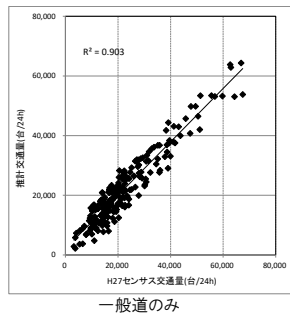
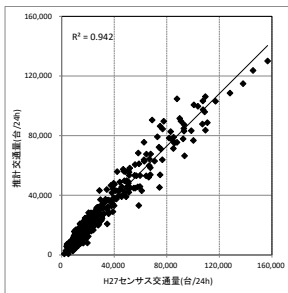
- ・神奈川県内の全ての有料道路
- ・隣接する都県の有料道路の一部(圏央道、中央道等)

#### ■一般道

- ・「かながわ交通計画」の道路網に含まれる国道及び主要地方道
- ※平成27年道路交通センサス箇所別基本表のうち、推計値になっている箇所、住所が不明な箇所など正確に交通量を把握できない箇所は除く。

<検証結果>

\* 決定係数はそれぞれ0.9を上回っており、再現性が確保されていると考えられる。



#### ・鉄道利用交通量

<検証データ>

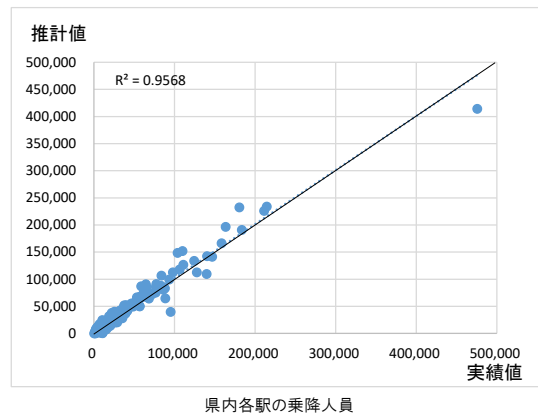
平成27年大都市センサスによる各駅別乗降人員

<検証対象>

- ・各駅別乗降人員の推計値と実績値(上記統計値)とを比較

<検証結果>

\* 決定係数はそれぞれ0.9を上回っており、再現性が確保されていると考えられる。

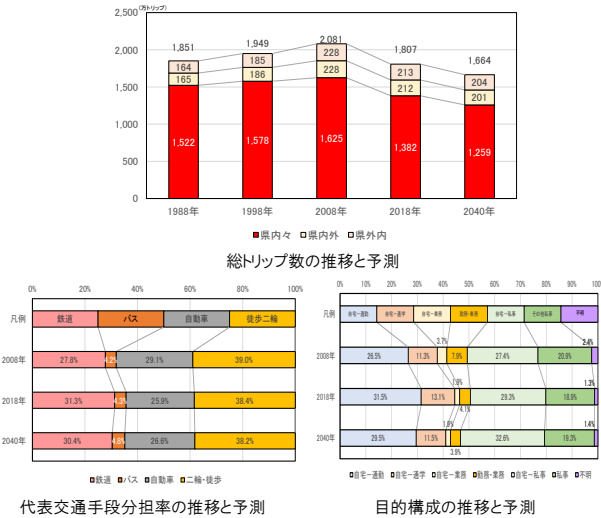


## 2 交通需要推計

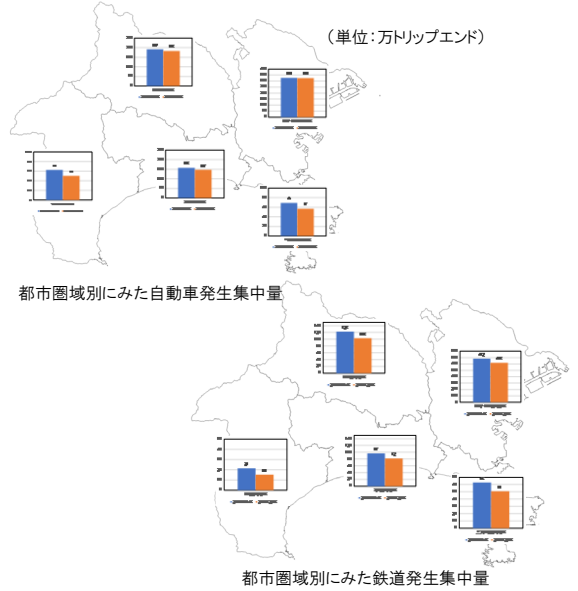
### 2.3 推計結果

#### ・総トリップ数等

- \* 2040年の総トリップは、2018年と比較し、約9%減少
- \* 代表交通手段分担率に、大きな変化はないものの、少子・高齢化に伴い、通勤・通学にあたる「自宅-通勤」「自宅-通学」が減少したため、分担率が下がった。
- \* また、「自宅-私事」の割合が高まった。



- \* 県内の自動車の発生集中量の変化は、川崎横浜都市圏域はほぼ横ばいであるが、他の都市圏域では減少した
- \* 県内の鉄道の発生集中量の変化は、全ての都市圏域で減少となった。



## 2 交通需要推計

### 2.3 推計結果

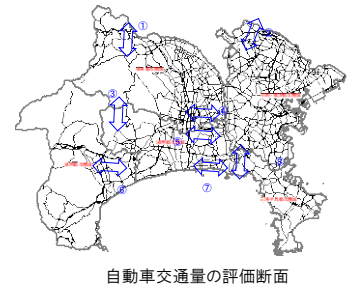
#### ・自動車交通量の推計結果

##### 【交通量】

- \* 事業化ネットワークが整備されることで、8断面で現況から混雑度の改善が予測される。
- \* また、構想路線を含む、フルネットが整備されることで、事業化ネットワークから、8断面での混雑度の改善が予想される。
- \* 県西⇨静岡方面間はフルネットが整備されることで、速達性が向上するため、交通量が増加した。  
⇒県境をまたぐ路線の必要性が高いものと考えられる。

主要断面における混雑率推計結果(交通量/交通容量)

	断面	現況再現	事業化ネットワーク	フルネット
1	川崎・横浜⇨東京方面	1.19	1.18	1.09
2	県央⇨東京方面	1.23	1.24	1.04
3	川崎・横浜⇨三浦半島	1.00	0.98	0.76
4	川崎・横浜⇨県央	2.14	1.85	1.52
5	川崎・横浜⇨湘南	1.30	1.06	1.02
6	三浦半島⇨湘南	1.48	1.36	1.36
7	県央⇨湘南	1.01	0.98	0.92
8	県西⇨湘南	0.87	0.90	0.80
9	県央⇨山梨方面	0.87	0.75	0.75
10	県西⇨静岡方面	1.09	1.06	0.90



##### 【速度向上効果】

- \* 道路ネットワークの整備により旅行速度の向上が期待される。
- \* 全路線の整備により、県央都市圏域や川崎横浜都市圏域の渋滞箇所が多い都市圏域で、特に速達性の向上効果が上がることが見込まれる。

現況ネットワーク	事業化ネットワーク	フルネットワーク
1.00	1.14	1.21

※現況ネットワークに対する県全域平均旅行速度の向上率



## 2 交通需要推計

### 2.3 推計結果

#### ・鉄道交通量の推計結果

【断面交通量】

- \* 川崎・横浜都市圏域と東京区部の鉄道による移動需要は依然として高い。  
⇒川崎・横浜都市圏域-東京間を中心に混雑緩和のためにも鉄道網の整備が必要。

主要断面における通過人員推計結果(単位:万人)

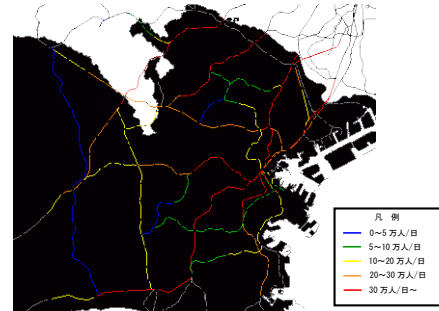
	断面	現況	現況ネット	事業化ネット	フルネット
		再現	×将来 OD	×将来 OD	×将来 OD
1	川崎・横浜⇄東京方面(区部)	307	320	323	329
2	県央⇄東京方面	88	78	75	73
3	川崎・横浜⇄三浦半島	90	85	84	85
4	川崎・横浜⇄県央	24	22	24	25
5	川崎・横浜⇄湘南	48	47	46	47

【鉄道交通の利便性向上】

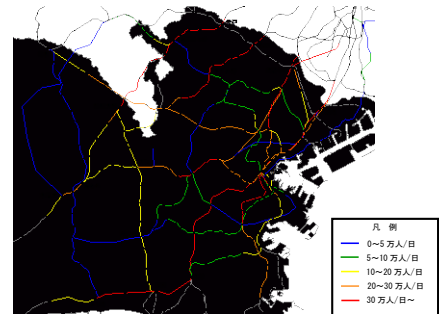
- \* 現況のネットワークのままでは、将来の川崎・横浜都市圏域-東京方面間のピーク時混雑率は依然と高い状態のままである。  
⇒鉄道ネットワークの整備により、混雑率が解消し、東京方面への移動の利便性の向上が期待される。

川崎・横浜都市圏域と東京区部断面におけるピーク時混雑率の推計結果

	断面	現況再現	現況ネット	事業化ネット	フルネット
			×将来 OD	×将来 OD	×将来 OD
1	川崎・横浜⇄東京方面	1.65	1.82	1.79	1.56



現況ネットワークにおける区間別利用人員推計結果



フルネットワークにおける区間別利用人員推計結果

## 2 交通需要推計

### 2.4 東京都市圏交通計画協議会による交通需要推計との整合性確認

- ・推計モデルの有効性を検証する観点で、東京都市圏交通計画協議会で令和2年度に実施した交通需要推計結果(以下、「東京PTの推計結果」と)との整合性について確認した。

- ・今回用いた「四段階推定法」と東京PTでの推計方法との違い

	四段階推定法	アクティビティ型交通行動モデル
概説	○都市圏全体の総トリップ数を、ゾーン及び交通ネットワークに段階的に割り当てる手法	○各個人の様々な属性情報や地区特性、交通条件等を加味し、1人の1日の移動や活動を表現する手法
手法のイメージ	地区特性やネットワーク特性を考慮して総トリップ数を振り分ける 	属性、居住地、勤務地、交通条件等を考慮して、個人1日の活動・移動を表現する 
施策検討への活用	○交通の需給バランスの分析に適する →道路や鉄道の混雑対策(新規整備、拡幅、新線整備など) ○交通量(トリップ数)を用いる指標の算出に適する →トリップ数・トリップ数に原単位を乗じる指標(事故損失額やCO2排出量など)	○個人の属性や状況等に影響を及ぼすような多様な施策の評価に適する(乗り継ぎ施策、料金施策など) ○1日の活動がわかるため外出先、原単位、活動時間、トリップチェーンなどの指標を評価に活用することができる ○各地区の潜在人口を評価可能(帰宅困難者対策など) ○集計することで交通量も算出可能 *1日の発着時間をもとに活動有無の確率に基づき選択するため、自発的推計法よりも制約自発的推計法・高発生率などの長時間滞在場所から外出・移動を誘発しやすくなる(目的によっては、交通量が過剰推計される恐れがある) *東京都市圏のモデルの場合、活動先(目的地)について、都市機能が集中した箇所を選択しやすい傾向があるため、日常的な生活圏を超えた移動が一部で推計されている
備考		

- ・整合性確認結果

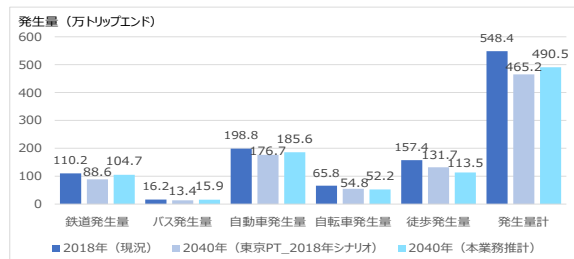
・東京PTでの2018年シナリオの各交通手段別発生量の推計結果では2018年の現況に対して減少傾向となっている。今回の推計結果についても同様に減少傾向を示しており、整合性を確認できる。

・なお、鉄道、バス、自動車の発生量については、東京PTでの推計結果よりも今回の推計結果の方が多くなっているものの、自転車、徒歩の発生量では東京PTでの推計結果の方が多い。

・この要因としては推計方法の違いによるものと考えられる。

\* 東京PTでの推計は、推計手法である「アクティビティ型交通行動モデル」を用いたことにより、非外出時間帯における自宅等から身近な範囲での移動が生成されやすい傾向にある。

\* 一方で、今回の推計で用いた四段階推定法では、現況パターンが将来の交通需要に反映されることから、自宅近辺等での新たな交通が生成されにくい。この傾向の違いにより徒歩・自転車交通量が過度に発生していないものと想定される。



# 3 関係機関との協議資料の作成

1、2の検討結果をとりまとめ、改定素案の作成にかかる過程において、国、県庁内、市町村等の関係機関との協議調整を行うための資料を作成し、その協議結果をとりまとめた

## 関係機関協議の実施概要

段階	対象者	日時	場所
第1回目 (改定骨子素案作成過程、交通網整備構想図に関する意見聴取)	【市町村】		
	三浦半島都市圏	令和2年10月7日 9:30~10:30	横浜賀合同庁舎
	県央都市圏	令和2年10月8日 15:00~16:00	厚木合同庁舎
	湘南都市圏	令和2年10月9日 9:30~10:30	平塚合同庁舎
	県西部都市圏	令和2年10月9日 15:00~16:00	小田原合同庁舎
	横浜市	令和2年11月6日 13:30~15:00	横浜市
	川崎市	令和2年11月13日 14:00~15:00	川崎市
	【国】		
	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所	令和2年11月10日 14:30~15:00	横浜市
	第2回目 (計画改定素案作成過程)	【市町村・県土木事務所等合同】	
県央都市圏(相模原市、厚木市、愛川町、清川村) 神奈川県厚木土木事務所		令和3年5月26日 10:00~11:00	厚木土木事務所
県央都市圏(大和市、綾瀬市、座間市、海老名市) 神奈川県厚木土木事務所東部センター		令和3年5月26日 14:30~15:30	厚木土木事務所東部センター
三浦半島都市圏(横須賀市、三浦市、葉山町) 神奈川県横須賀土木事務所		令和3年5月27日 9:30~10:30	横須賀土木事務所
湘南都市圏(平塚市、秦野市、伊勢原市、大磯町) 神奈川県平塚土木事務所		令和3年5月27日 15:00~16:00	平塚土木事務所
県西部都市圏(小田原市、箱根町、真鶴町) 神奈川県西部土木事務所 小田原土木センター		令和3年5月28日 10:00~11:00	県西部土木事務所 小田原土木センター
県西部都市圏(南足柄市、中井町、松田町、山北町、開成町) 神奈川県厚木土木事務所		令和3年5月28日 14:30~15:30	県西部土木事務所
三浦半島都市圏(鎌倉市) 湘南都市圏(藤沢市、茅ヶ崎市、秦川町) 神奈川県藤沢土木事務所		令和3年6月2日 14:30~15:30	藤沢土木事務所

## 作成した資料の一部

The image shows several documents. The top one is titled 'かながわ交通計画の改定の方針について(三浦半島都市圏編)'. It contains sections on '1. 都内圏部計画の改定方針と関係機関' and '2. 都市圏部計画の改定方針'. Below it is a '2 自動車専用道路網構想 (1) 路線の考え' table with columns for route name, route type, and location. The bottom document is a '資料3-地域間公共交通について' which includes a table for '2. 地域間公共交通の連携に関する取組の方向性' and a diagram showing the '連携促進の取組'.

# 4 各種会議の運営支援

会議運営支援の一環として、改定素案に関し、学識経験者に対するヒアリングを実施し、その結果をとりまとめた。

## 会議開催概要

- 日本大学理工学部 中村英夫教授
  - 日時 : 令和3年8月23日(月) 14時00分~15時00分
  - 場所 : 日本大学理工学部駿河台校舎 タワー・スロラ11階 S1119研究室
- 東京大学大学院 中村文彦教授
  - 日時 : 令和3年8月24日(火) 10時00分~11時00分
  - 場所 : 東京大学本郷キャンパス 工学部六号館 609研究室

## 主な意見概要

- 「課題⇒目標⇒施策⇒効果」とあるが、課題に対する効果について移動のみならず空間重視する内容、コンパクト+ネットワーク(利便性等)を通じて先に何を目標しているのか。連携促進による交流促進等、目指しているものに一歩でも近づく趣旨を第8章あたりに整理されるとよい。
- 市町村の計画立案の指針として、県としてこういう像が良いという形を示せばよいのではないか。
- コンパクトプラスネットワークを念頭にすると、課題で明記していることがネットワークの整備・維持に特化していると受け取られかねない。
- コンパクトプラスネットワークに関し、その概念の共有化が図られるようになるとよい。例えば、郊外部がどのようになっていくか、ということが明示されたほうが市町村にとって指針となるこの計画の役割が明確になる。
- 新技術活用について、何のために実施するのかということを明確にする必要がある。
- 県民向けには「未来の乗合サービスがどう変わるのか?」を提示することが有効。県民にとって市町村境は実生活上関係のない話である。その間を取り持てるようにしていくことが重要。