

西遠都市圏総合都市交通計画協議会 令和6年度第2回委員会
追加分析

令和7年3月

1. コロナ禍が調査結果に与えた影響分析

①公共交通のコロナ禍の影響

■輸送人員

- 輸送人員は、コロナ禍前の令和元年と比較すると、外出の抑制や自動車など他モードへの転換等により、落ち込みが見られるものの、コロナ禍を経て、直近はいずれの鉄道・バスも、緩やかな増加傾向にある。
- ⇒ 調査実施年である令和4年の西遠都市圏においては、公共交通機関の利用状況は以前の水準に戻りつつある最中のタイミングと考えられる。

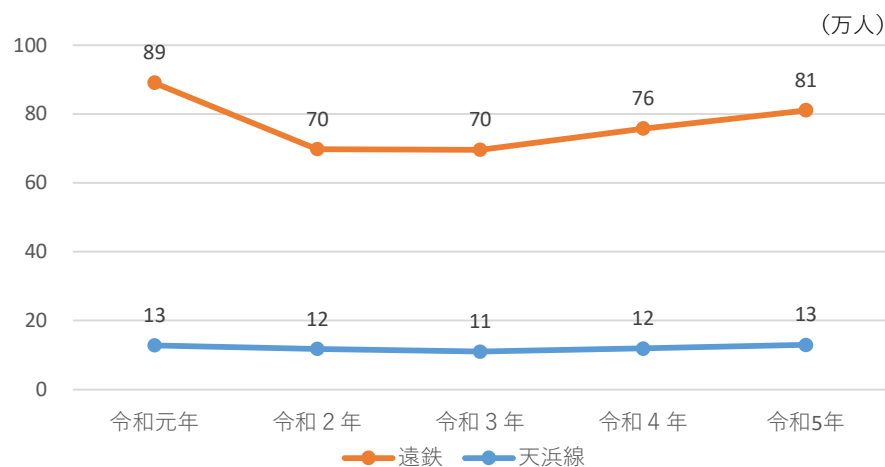


図 10月の輸送人員(鉄道)

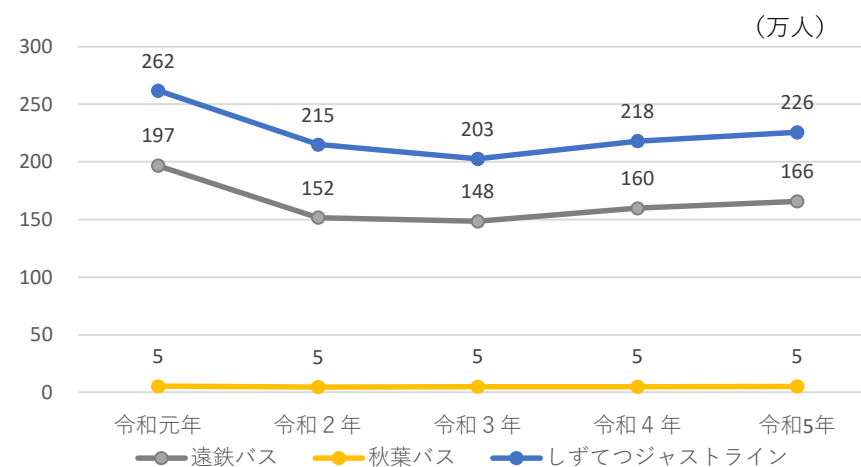


図 10月の輸送人員(バス)

②外出に関わるコロナ禍の心理的側面への影響

■感染者数の状況

- 第5回調査実施時点は、静岡県において第7波から第8波に移行する谷間の期間である。

⇒ 外出に対する警戒心は比較的低い時期と考えられる。

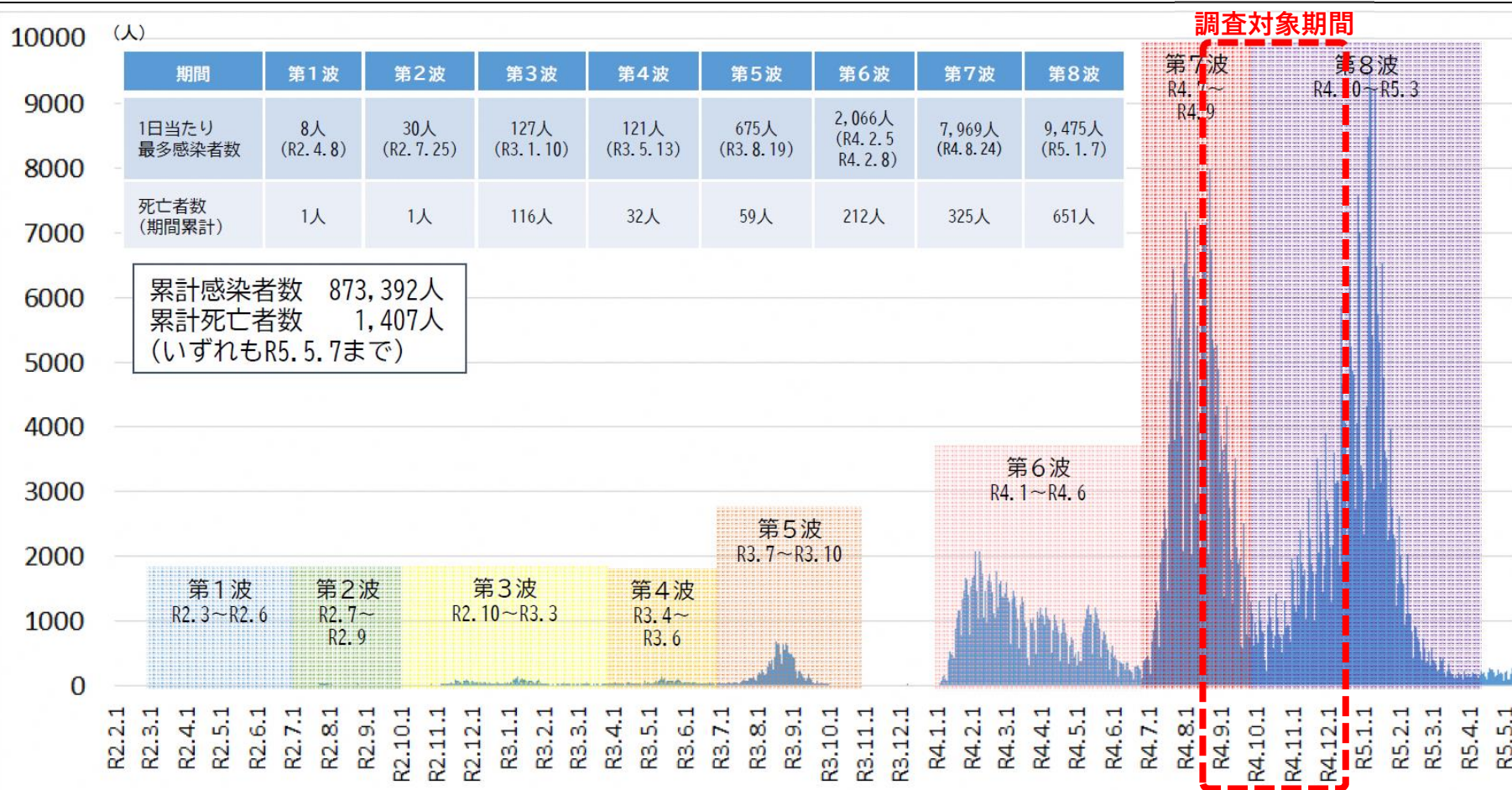


図 感染者数の推移

②外出に関わるコロナ禍の心理的側面への影響

■調査日における在宅勤務・オンライン授業の実施状況

- 調査日における在宅勤務・オンライン授業の実施者は、平日で約4.5%、休日で2.3%である。
 - 在宅勤務・オンライン授業を実施した理由に新型コロナの影響を回答した割合は、平日で18.2%、休日で7.5%である。
- ⇒ 平日においては新型コロナの影響により在宅勤務・オンライン授業を実施せざるを得ない住民も一部には存在したものの、実施者は限定的であることから、コロナ禍が外出率の低下要因として影響を与えた側面は限定的であると考えられる。

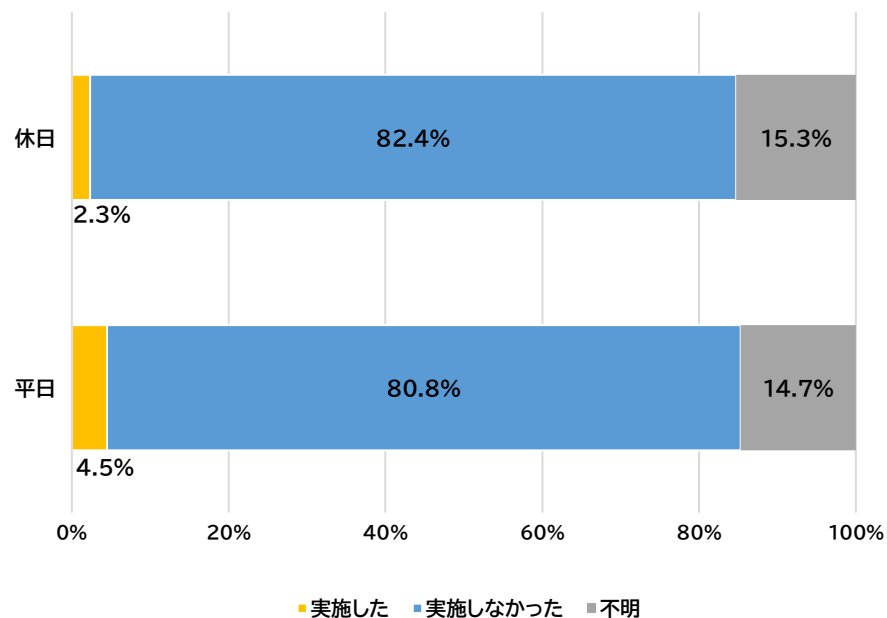


図 調査日における在宅勤務・オンライン授業の実施状況

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

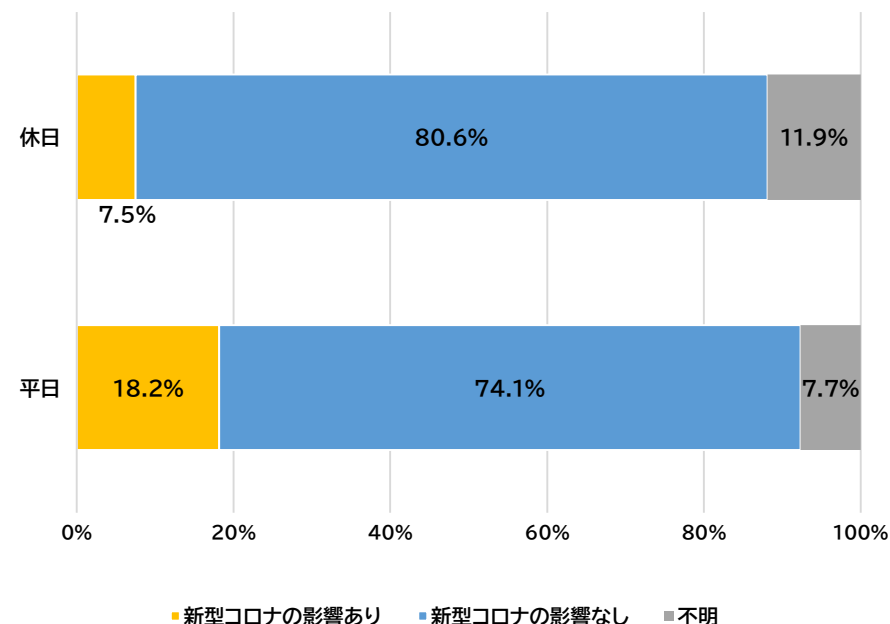


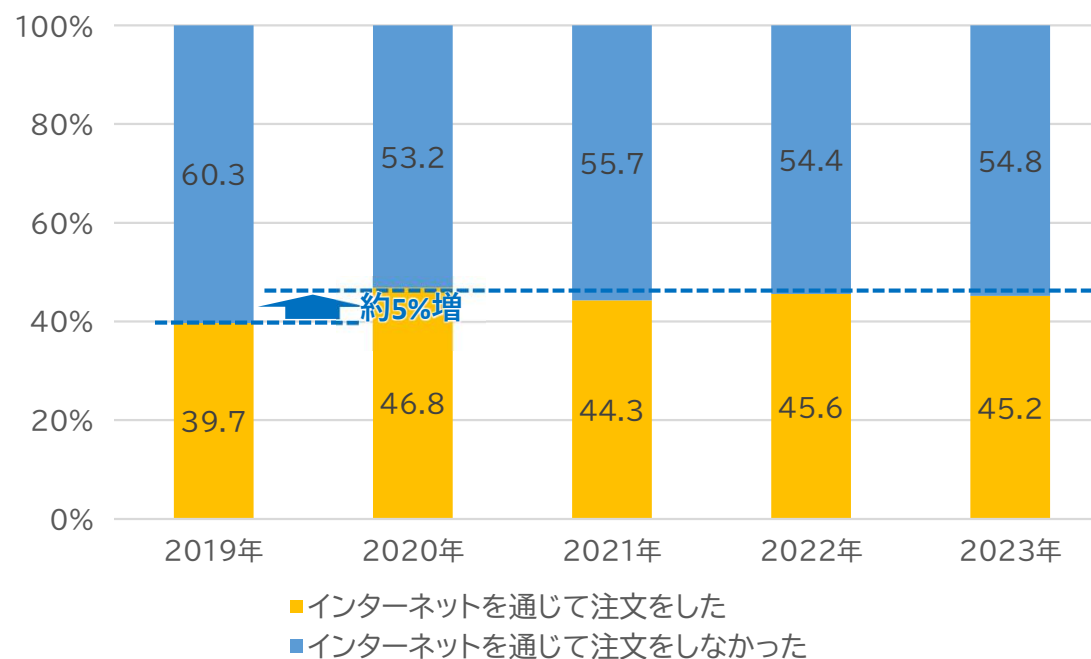
図 在宅勤務・オンライン授業を実施した人における新型コロナによる外出制限の影響の有無

資料：第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

③ コロナ後のネットショッピングの利用動向の推移

■ インターネットを利用した購入状況（世帯比率）

- 東海地方におけるインターネットを利用した購入行動を行っている世帯は、コロナ禍前（2019年）と比較するとコロナ禍が始まった2020年で約5%増加し、その後もその水準が保たれている。
- ⇒ 2020年にネットショッピング等の利用が増加しているが、この利用水準が続くと想定して分析を実施する必要があると考えられる。



※調査月の1か月間（1日～末日）におけるインターネットを利用した商品・サービスの購入の有無を調査したものである。

図 インターネットを利用した購入状況＜世帯比率＞（東海地方）

④外出機会の創出・抑制の側面に関する影響

■外出機会に関わる支援・制限

- 外出機会に関わる支援としては、観光産業の支援を目的とした「今こそ しずおか 元気旅」や飲食店の支援を目的とした「しずおか食ベトクキャンペーン」が実施されていた。
 - 制限としては、「参加人数5,000人超かつ収容率50%超」のイベントについて、主催者は感染防止安全計画を県に提出し、県は確認と助言等を行う対応を取っていたが、計画書の提出があった場合、上限は収容定員までかつ収容率は100%まで可能となっていた。
- ⇒ 落ち込んでいた私事目的の外出を促進する取り組みが実施され、外出も戻りつつあったと想定されることから、コロナによる外出機会への影響は少ないと考えられる。

外出機会に関わる支援

観光促進事業「今こそ しずおか 元気旅」(R2～)				
【概要】感染症拡大に伴い経済的打撃を受けた本県観光産業の早期回復を図るため、旅行代金を支援				
時 期	R2	R3	R4	R5
対 象	県民 (6/16～8/2) 中央日本4県 (7/22～8/31) 県民 (10/1～10/5) 全国 (10/6～11/30) 県民 (12/1～1/8) " (3/8～3/31)	県民 (4/1～5/21) " (7/12～8/31) " (10/18～12/27) 県民・隣接県民 (1/11～1/31)	県民 (4/1～4/28) 県民・隣接県民・中密地域 ブロック県民 (5/9～10/10) 全国 (10/11～12/27) " (1/10～3/31)	全国 (4/1～9/30)
割 引	宿泊費、日帰り旅行代金の定額最大5割引 ※別表3			
地域ポシ	宿泊費、日帰り旅行代金に応じて付与(週末2,000円、平日1,000円 他) ※別表4			
感染防止 (利用条件)	宿泊割引の対象は、ふじのくに安全・安心認証施設(宿泊施設)に限定 利用時にワクチン接種歴3回又は、陰性の検査結果証明の提示を確認 ※令和5年5月の5類移行に合わせて、感染防止に係る条件廃止			
支援件数	9.9万件	55.6万件	53.6万件(見込)	40万件(見込)
支援実績	6億円	3.5億円	30.0億円(見込)	1.9億円(見込)

ふじのくに安全・安心認証(飲食店)制度を活用した消費喚起事業 ～しずおか食ベトクキャンペーン～	
概 要	コロナ禍における原油価格・物価高騰の影響を受けている地域経済を活性化させることを目的とし、デジタル技術を活用し、事業者の負担を軽減した静岡県版プレミアム付電子食事券を発行。
参加店舗	県認証店又は浜松市認証店のうち参加申請のあった店舗(6,307店)
実施期間	令和4年10月17日(月)～令和5年1月15日(日)
予 算 額	2,700,000,000円
状 況	販売状況7,642,693,750円 ※発行総額:100億円 利用状況7,623,395,846円 ※利用率99.7%(対販売額)
余 剰 金	15,438,323円(食事券購入代金のうちプレミアム額を除いた未利用分)
使 途	・GoToイート事業における国通知を準用「地域における飲食店振興をはじめ地域住民に還元されるような事業(都道府県への寄附を含む)に活用すること」 ・飲食店を始めとした中小企業振興に活用
効果検証	・アンケートを基に事業による飲食店への影響や効果を分析 ・利用データから傾向分析を行い今後の飲食店振興に活用

外出機会に関わる制限

表 感染防止安全計画の概要

対象となるイベント	作成主体	提出先		確認事項
		会 場	担 当	
参加人数 5,000 人 超かつ収容率 50% 超	イ ベ ント 主 催 者	県有施設	県所管部局	・基本的感染防止策の 全項目にチェックが 入っているか。 ・項目ごとに具体的に 記述された内容が、有 効かつ実現可能なも のとなっているか。
		市町施設	危機管理部 (危機政策課)	
		民間施設		

資料：静岡県における新型コロナウイルス感染症対策
～前例のない感染症への対応記録～

コロナ禍が調査結果に与えた影響分析 まとめ

- 調査実施時期におけるコロナの影響について分析した結果は以下の通りである。
 - 公共交通機関の利用状況は以前の水準に戻りつつある最中のタイミング
 - 感染者数が落ち着き、外出に対する警戒心は比較的低い時期
 - 在宅勤務・オンライン授業の実施者は少数で、外出率の低下に与えた影響は限定的
 - ネットショッピングの利用は増加し、上昇した利用水準が定着化したと見られる
 - 私事目的の外出を促進する取り組みが実施され、規制も解除の傾向
- 以上の影響分析を踏まえると、コロナ禍が第5回調査の結果に与えた影響は存在するものの、その影響の程度は小さいと考えられる。
- このため、コロナ禍が第5回調査の結果に与えた影響は特に考慮しないこととして、数値の変化は経年変化により生じたものとして捉えることを基本とする。

2. 協議会での指摘を踏まえた追加分析

①【現況分析】 特定テーマ：交通（自動車）

令和6年度第1回協議会資料 一部抜粋

■道路混雑の状況（朝・夕）

- 自動車トリップ数は第4回調査と比べて減少しており、人口減少、外出率低下の影響が考えられる。
- 旅行速度が低い（20km/h未満）道路は、浜松市中心部で多くみられる。H22時点と比べてR3時点でその範囲が広がっている。
- その他、H22時点と比べてR3時点では湖西市東部において旅行速度20km/h未満の道路がみられる。

【H22(第4回西遠都市圏対象)】

【R3(第5回西遠都市圏対象)】

総トリップ数(万トリップ)

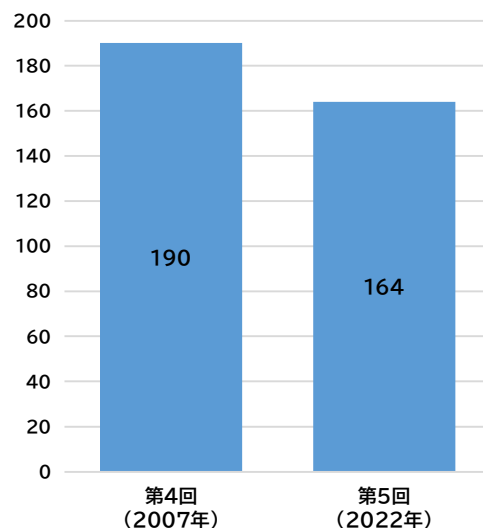
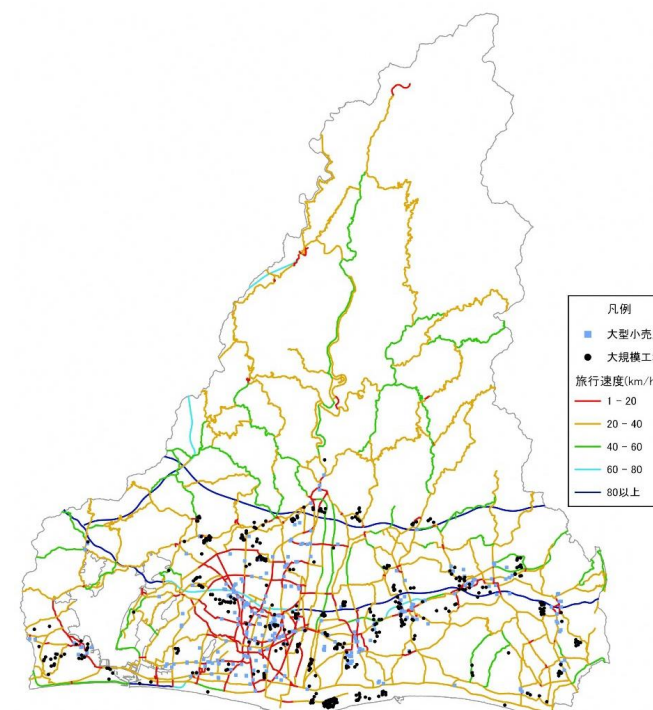
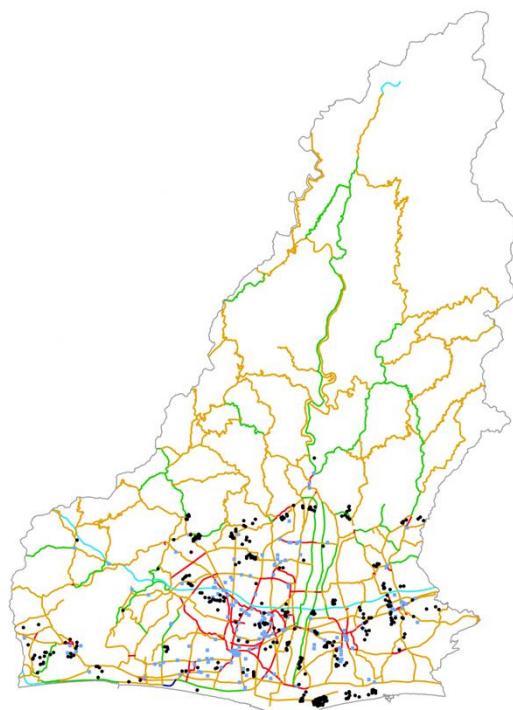


図 自動車トリップ数

資料：第4回、第5回西遠都市圏
パーソントリップ調査



※旅行速度は上り・下りのいずれか遅い方を描画
※大型小売店は各調査時点の分布
※大規模工場は第5回調査時点の分布

図 旅行速度(朝・夕)

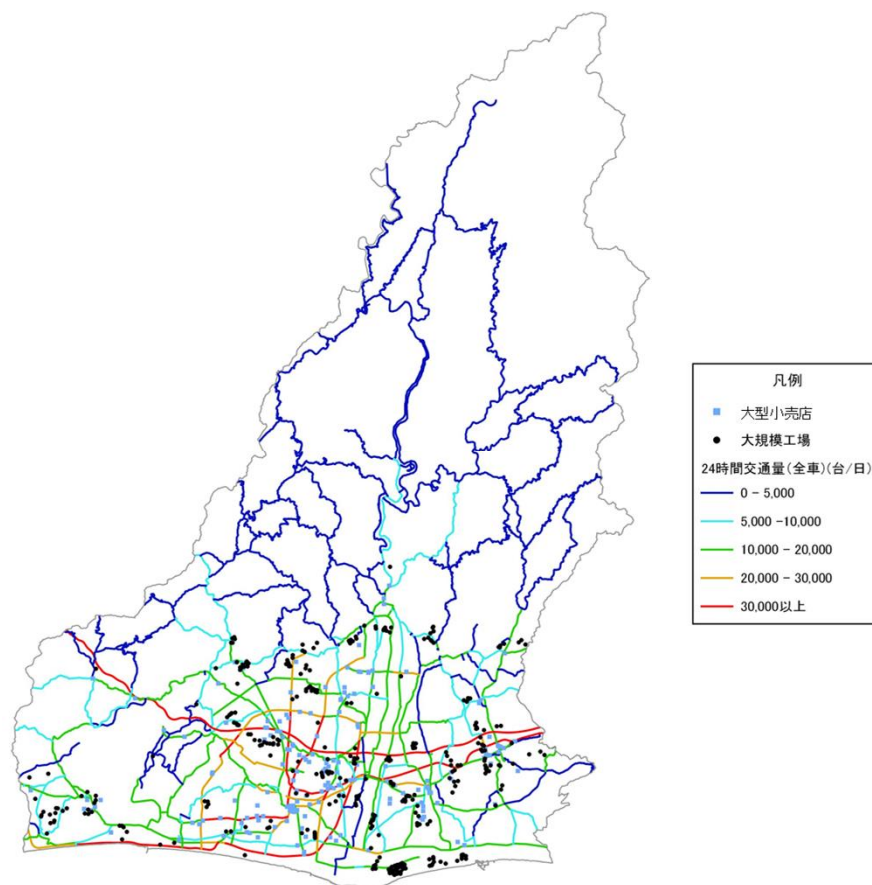
資料：平成22年度、令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 9

道路混雑状況の要因

■交通量の変化

- 一部で増減している路線が見られるものの、都市圏全体では交通量の変化はあまり見られない。
- ⇒ 旅行速度の低下は、交通量の増加に要因があるとは言えない。

【H22(第4回西遠都市圏対象)】



※大型小売店は各調査時点の分布
※大規模工場は第5回調査時点の分布

【R3(第5回西遠都市圏対象)】

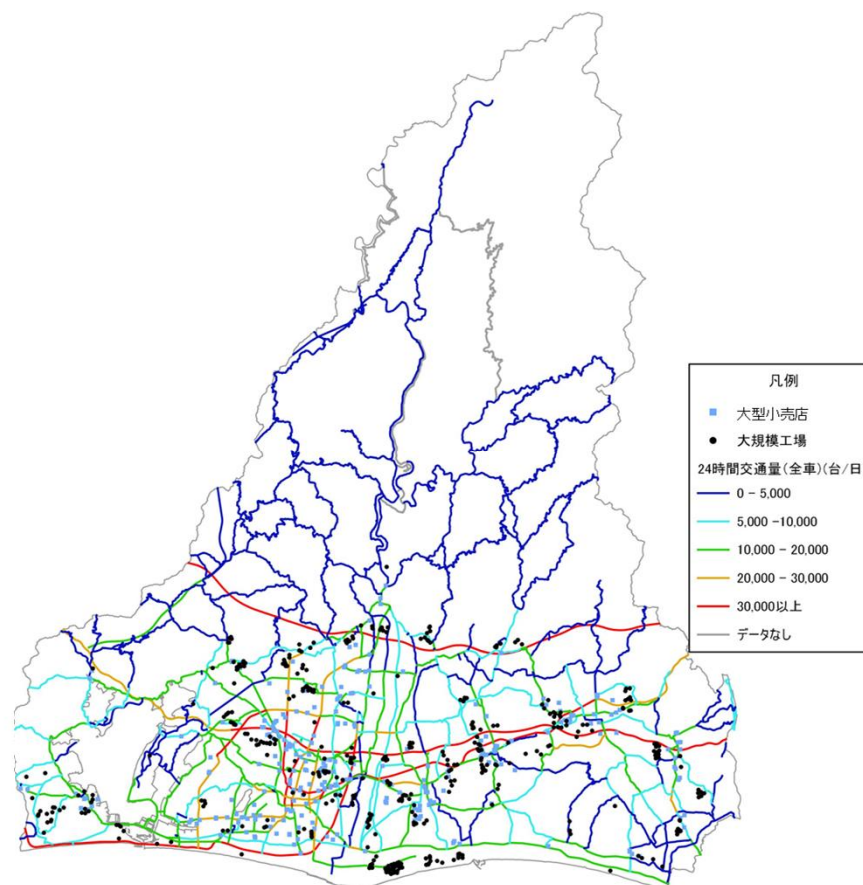


図 交通量(24時間)

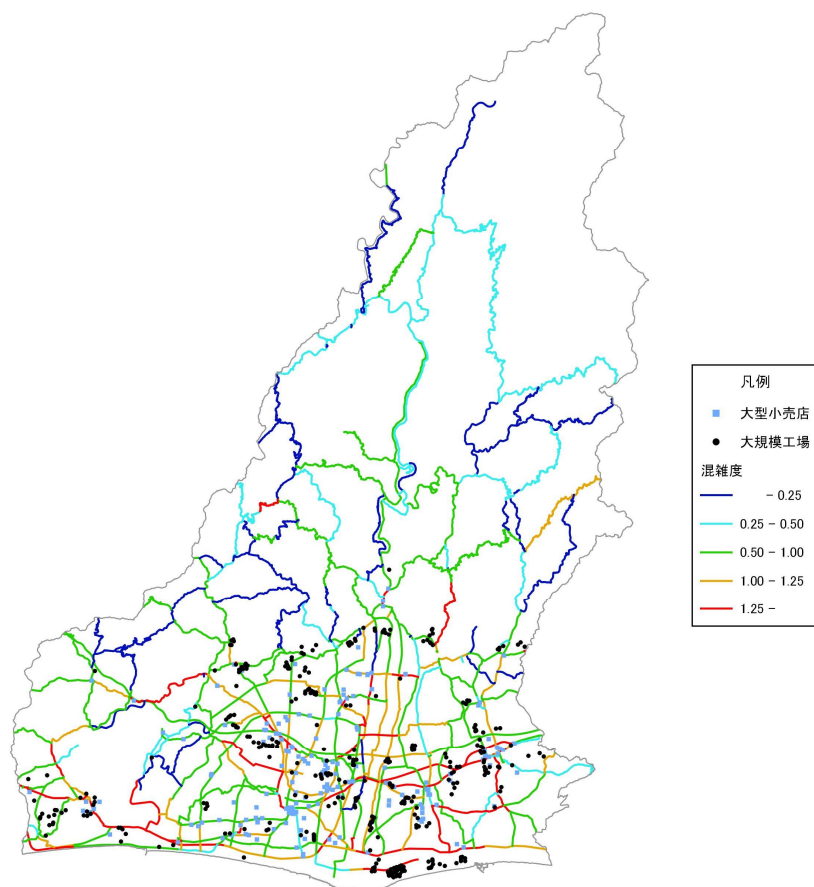
資料：平成22年度、令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 10

道路混雑状況の要因

＜参考＞混雑度の変化

- 都市圏全体で、混雑の著しい道路は減少している様子がみられる。
- ⇒ 交通量の結果と同様に、旅行速度の低下は交通量の増加に要因があるとは言えない。

【H22(第4回西遠都市圏対象)】



※大型小売店は各調査時点の分布
※大規模工場は第5回調査時点の分布

【R3(第5回西遠都市圏対象)】

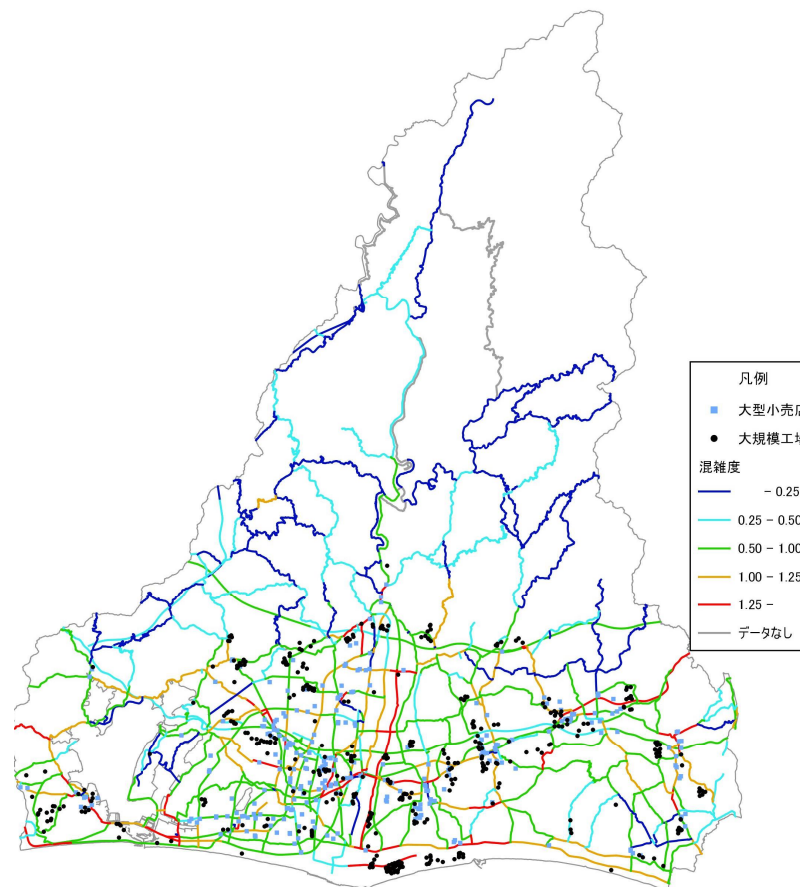


図 混雑度

資料：平成22年度、令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 11

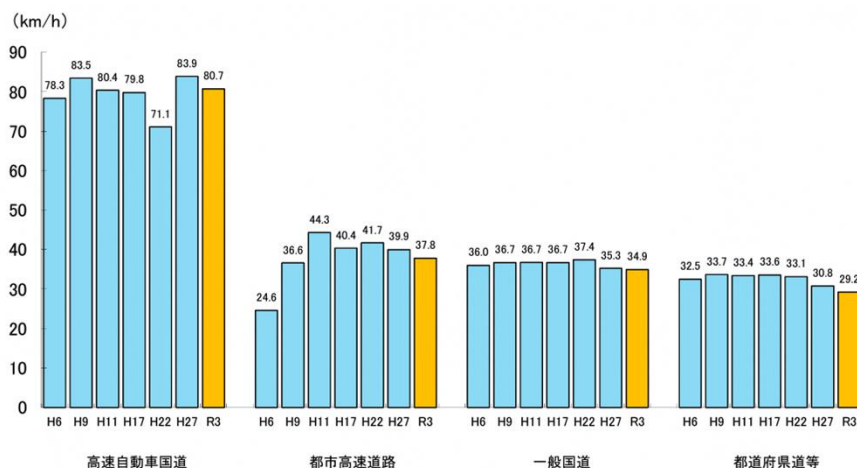
道路混雑状況の要因

■全国的な旅行速度の低下

- 全国的に見ると、令和3年の全国道路・街路交通情勢調査の朝夕の旅行速度については、平成22年の調査と比較して、全体的にやや低下している。
- 平成22年の全国道路・街路交通情勢調査は、ホンダプローブデータと実走行観測のデータが出典となっている一方で、令和3年は全国ETC2.0のデータが出典となっている点に違いがある。
- 研究レベルでは、この10数年程度の上に高速道路でのQVカーブ（交通量Qに対する旅行速度Vの関係性）が低下している事象について、**高齢化などのドライバーの属性変化**や大型トラックのスピードリミッター装着の義務化や車速メーターの基準変更などの**自動車属性・性能等が変化**したことを要因として示唆している研究論文*があり、一般道路においても同様の事象が生じている可能性も考えられる。

*：後藤 誠ら、都市間高速道路における交通性能の経年変化に関する研究、交通工学論文集、第5巻、第2号（特集号A）、pp.A_90-A98、2019.2

⇒ 調査手法の変化やドライバーの高齢化などにより旅行速度が低下していることが、道路混雑が悪化しているように見える要因となっていると推察される。



注)朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)は、ラッシュ時間帯である朝(7,8時台)又は夕方(17,18時台)の混雑する時間帯の旅行速度。
ここでは、各交通調査基本区間の上下で遅い方向の旅行速度から算出。

図 全国道路・街路交通情勢調査における朝夕旅行速度の推移

出典：国土交通省 令和5年6月30日記者発表資料「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の概要について」

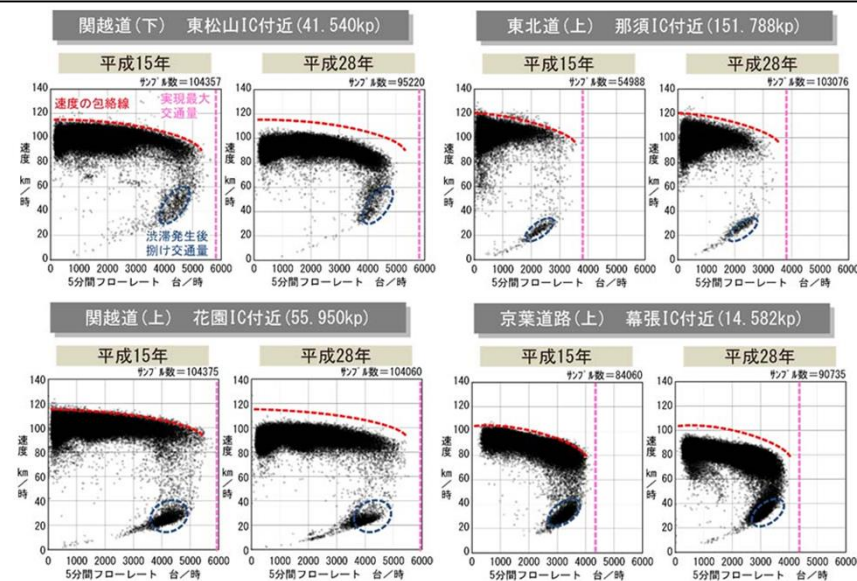


図 QV図の時点変化

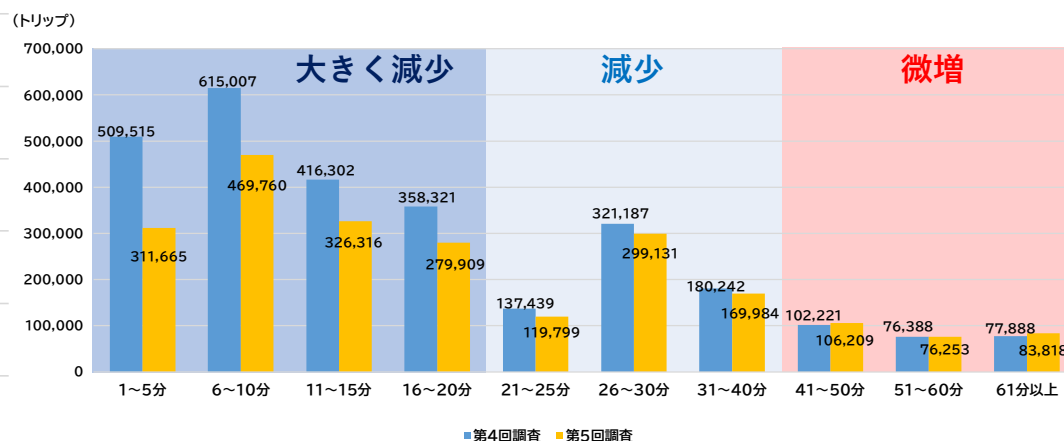
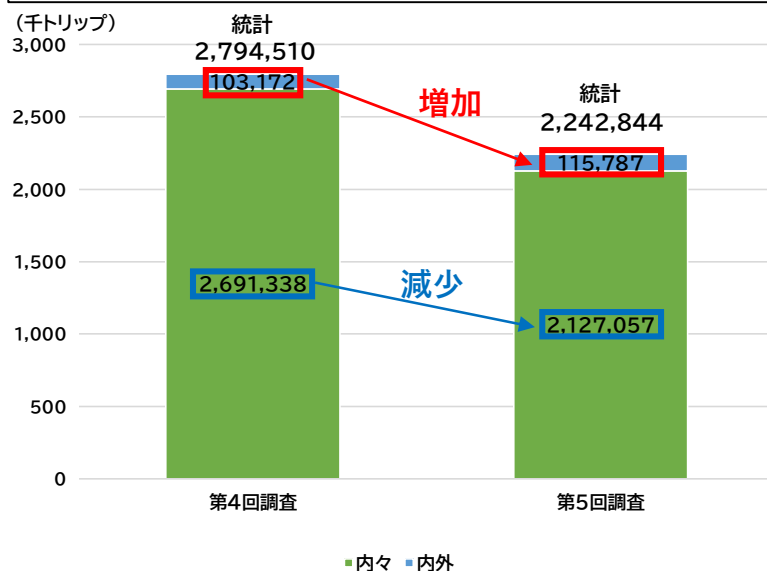
出典：後藤 誠ら、都市間高速道路における交通性能の経年変化に関する研究 12

②【現況分析】基礎集計～本体調査～

令和6年度第1回協議会資料 一部抜粋

■平日トリップ数の推移

- ・ 総トリップ数は、第4回調査から第5回調査にかけて55万トリップ（約20%）程度減少している。
- ・ 内外トリップは約10%程度増加しているものの、内々トリップで約20%減少している。
- ・ 所要時間ランク別のトリップ数は、20分未満での移動が大きく減少している一方で、40分以上の移動は微増している。
- ・ 以上を踏まえると、生活圏内のような身近な空間での活動の量は減少しているものの、広域的な活動は微増しており、活動量の減少と広域化の傾向が見受けられる。



※第4回調査の調査圏域と合わせるため、第5回調査で新たに調査対象となった掛川市、菊川市の居住者は除外して集計している
 ※四捨五入による端数処理の関係で総数と内訳の計とが一致しない場合がある

図 総トリップ数の推移

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

図 所要時間ランク別のトリップ数

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査

オンラインとの関係性を踏まえたトリップ分析

■短時間トリップ（20分以下）の目的種類別トリップ数の変化

- 20分以下の短時間トリップは大きく減少しているが、総トリップ数の減少率（約19.7%）と比較して、業務目的のトリップの減少率が46.1%で特に大きい。
- ⇒ WEB会議などのツールの普及・定着により、業務目的による移動が大きく減少している可能性がある。

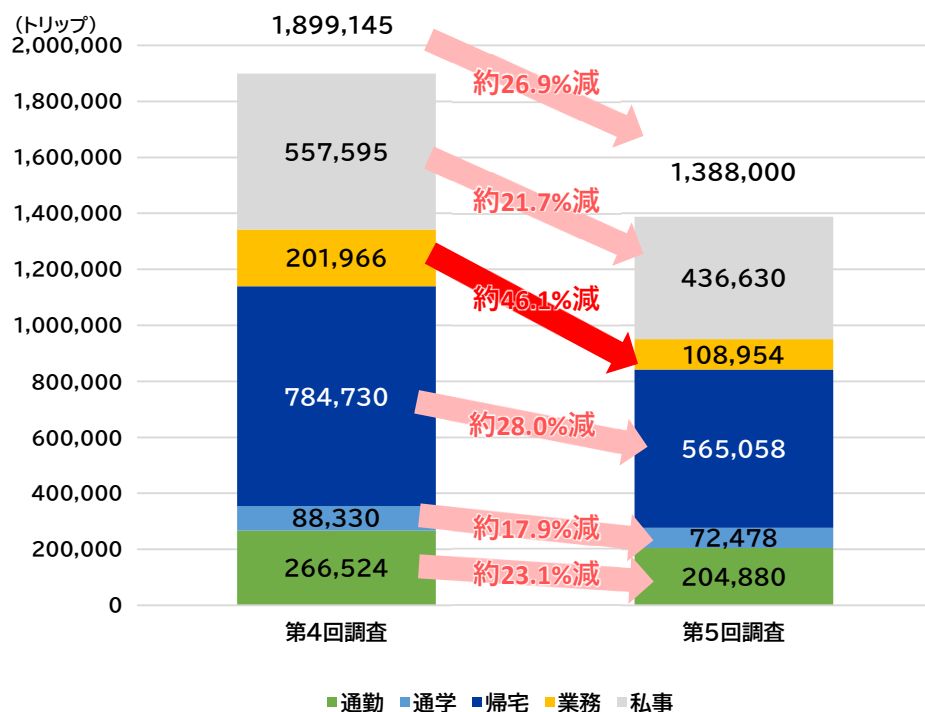


図 短時間トリップ(20分以下)の目的種類別トリップ数の変化(全手段)

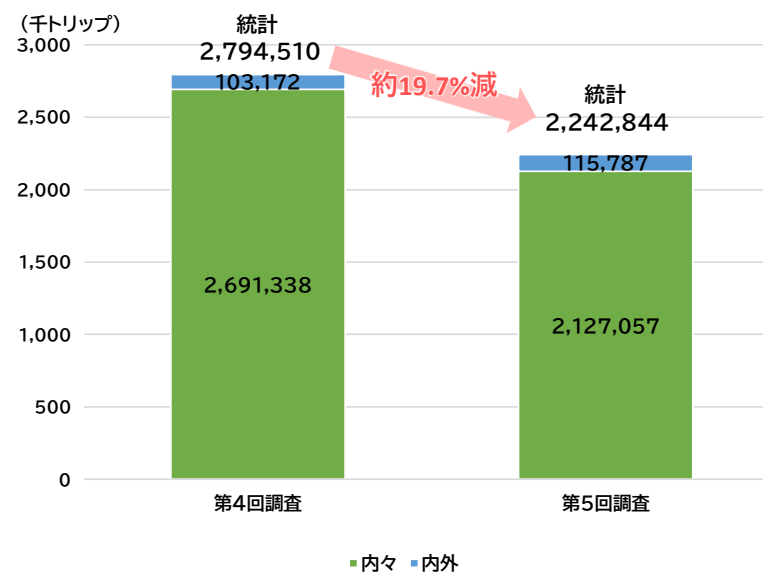


図 総トリップ数の推移【第3回委員会資料より再掲】(※一部加筆)

広域トリップの微増

■長時間トリップ（41分以上）の目的種類別トリップ数の変化

- 僅かな増加が見られた41分以上の長時間トリップについて、通勤目的のトリップが約7,000トリップ増加している。
- 通勤トリップODの変化をみると、浜松市旧西区や袋井市を除いて市区町の内々トリップが減少している一方で、市区町をまたぐトリップが一定数増加していることが確認できる。

⇒ 通勤に関する日常の生活圏が広域化していると見られる。

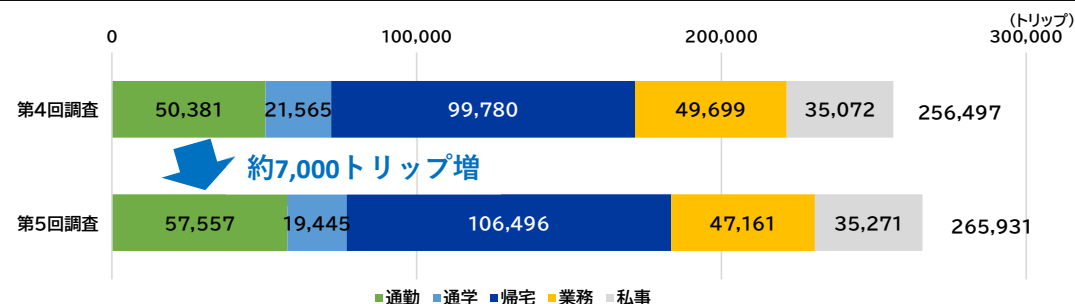


図 長時間トリップ(41分以上)の目的種類別トリップ数の変化(全手段)

表 第4回調査から第5回調査における通勤トリップODの変化

通勤トリップの変化			到着地														
			浜松市							磐田市	袋井市	森町	湖西市	他静岡県	愛知県	長野県	その他
			旧中区	旧東区	旧西区	旧南区	旧北区	旧浜北区	天竜区								
出 発 地	浜 松 市	旧中区	-1041.2	-200.3	-137.5	-36.6	-233.1	435.3	53.3	326.2	-67.0	-111.0	1013.0	935.0	61.0	0.0	-70.0
		旧東区	-1195.9	-323.9	-329.0	-181.0	719.5	941.4	250.0	-247.4	277.8	26.0	44.0	-382.5	-46.0	0.0	0.0
		旧西区	-36.3	-49.5	123.7	-939.1	236.1	-415.7	56.8	37.0	-252.0	32.0	-163.8	-269.0	165.0	0.0	85.0
		旧南区	-1466.4	-994.4	-122.5	-474.0	492.3	122.2	-104.0	-1136.2	418.3	-21.0	609.0	-35.0	62.0	0.0	-54.0
		旧北区	-1952.9	-823.4	22.7	-617.7	-155.4	536.6	845.5	-280.0	146.0	-45.0	-465.4	220.1	-303.0	0.0	85.0
		旧浜北区	-889.3	197.9	-6.8	-15.5	1903.3	-227.0	86.2	771.1	260.0	-19.0	-68.0	136.0	-28.0	0.0	-28.0
		天竜区	-360.0	-251.0	62.0	-62.0	248.0	129.0	-218.9	-341.0	-124.0	-72.0	-11.0	-135.0	-171.0	-24.0	0.0
	磐田市	-1417.8	-486.5	26.0	-139.3	1222.0	998.0	-271.0	-652.7	-166.4	184.0	64.0	294.0	-49.0	0.0	-14.0	
	袋井市	-1705.0	-496.1	-268.0	161.0	-66.0	-32.0	285.0	-545.6	116.3	534.0	-24.0	146.0	180.0	0.0	-6.0	
	森町	-144.2	164.4	-12.0	-100.2	43.6	67.4	-84.0	-304.0	-439.1	-595.1	-8.0	502.3	-5.0	0.0	0.0	
	湖西市	-490.6	73.0	-525.8	-376.0	-300.7	-89.0	0.0	-136.7	-53.0	0.0	-309.9	458.0	-1252.0	0.0	152.0	

※第5回調査の出発地、目的地、目的種類の不明を按分処理しているため、端数が生じている

資料：第4回、第5回西遠都市圏パーソントリップ調査 15