資料4

第27回　神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会

新型コロナウイルス情勢下の交通状況分析

令和5年2月28日

4　新型コロナウイルス情勢下の交通状況分析

4－1　神奈川県内の交通情勢の変化（継続的な分析）

○新型コロナ情勢下における交通状況に大きな変化がないかを把握するために県内の交通量・旅行速度を継続して確認した。
○R2年の第1回緊急事態宣言下はゴールデンウィーク期間などの休日を中心に交通量が減少し、旅行速度が向上。以降、徐々に交通量・旅行速度ともに宣言前と同程度に変化している。
○R3年の第2回・第3回宣言時には特に休日の交通量が減少し、旅行速度が向上しているものの、変化幅は第1回宣言時よりも小さく、平均で見るとR3年以降は第1回宣言前と同程度の交通量・旅行速度である。
○R4年以降は大きな変化は見受けられない。

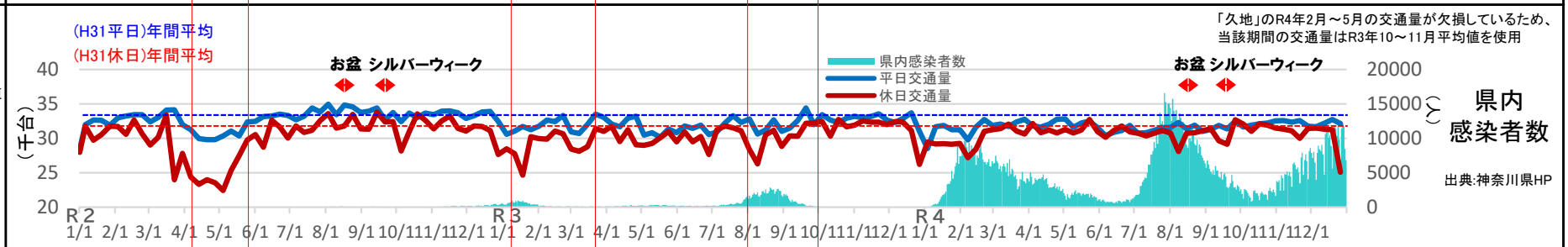
主な出来事

第1回緊急事態宣言（4/7～5/25）　Go To トラベルキャンペーン（7/22～、10/1～東京都追加、12/28～一時停止）　第2回緊急事態宣言（1/8～3/21）　第3回緊急事態宣言（8/2～9/30）

週単位・直轄トラカン設置箇所の平均値

県内交通量

出典:直轄トラカンデータ



県内期間別平均値

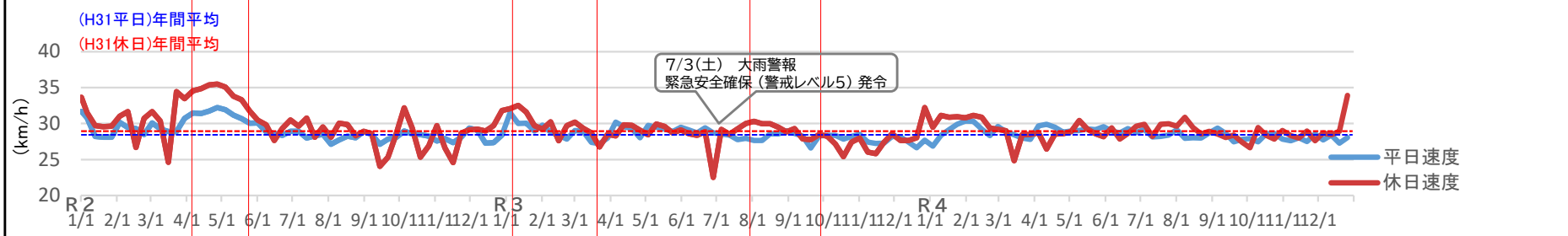
	第1回緊急事態宣言前	第1回緊急事態宣言	GoTo期間	第2回緊急事態宣言前	第2回緊急事態宣言	第3回緊急事態宣言前	第3回緊急事態宣言～R4年2月
青字:平日（台/日）	32,719	30,393	33,458	31,763	31,809	32,115	31,930
赤字:休日（台/日）	30,169	23,996	31,172	28,977	30,287	29,816	30,844

（参考:H31）
33,971台/日
32,652台/日

週単位・直轄トラカン設置箇所の平均値

県内旅行速度

出典:ETC2.0プローブ情報



県内期間別平均値

	第1回緊急事態宣言前	第1回緊急事態宣言	GoTo期間	第2回緊急事態宣言前	第2回緊急事態宣言	第3回緊急事態宣言前	第3回緊急事態宣言～R4年2月
青字:平日（km/h）	29.4	31.5	28.4	28.9	28.8	28.2	28.4
赤字:休日（km/h）	30.3	34.7	28.8	30.1	28.5	29.1	28.7

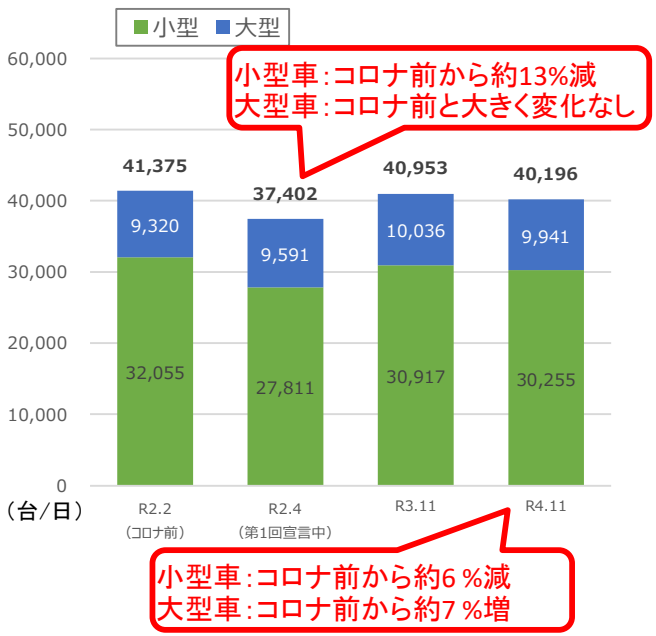
（参考:H31）
29.0km/h
29.7km/h

4－2 神奈川県内の交通情勢の変化（トリップ長分析（通勤・物流））

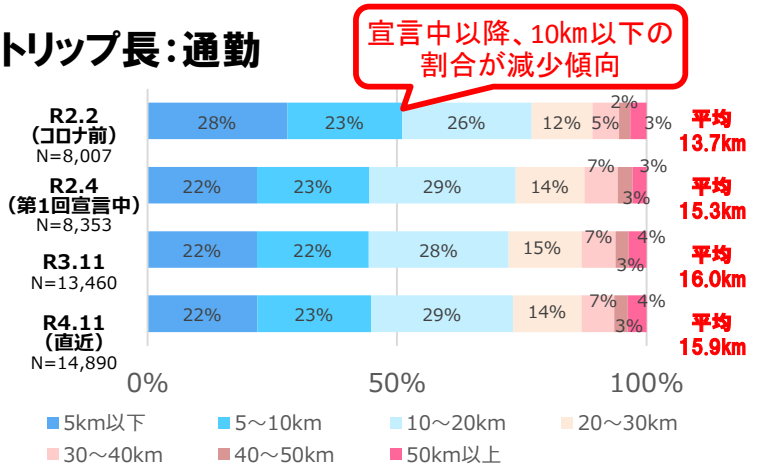
○緊急事態宣言発令前後の通勤時の交通特性を把握するため、県内4箇所の交通量・トリップ長を分析した。
○東京都に近い国道15号宮前町の交通量は、緊急事態宣言期間中（以下、宣言中）に小型車が減少したが、その後回復傾向にあり、直近では小型車は約6 %減、大型車は約7 %増となり、物流車両の増加が考えられる。
○通勤に関するトリップ長は、宣言中以降に10km以下の割合が減少傾向であり、中長距離トリップの自家用車への移動手段転換が継続していることが考えられる。物流に関するトリップ長はコロナ前と大きな変化はない。

国道15号　宮前町

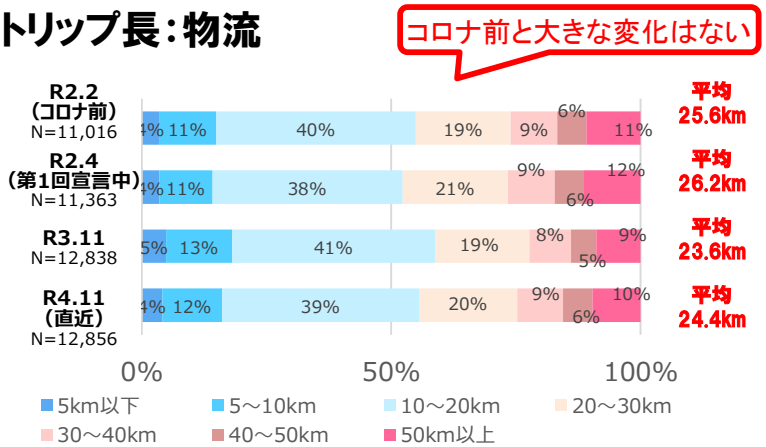
交通量の推移



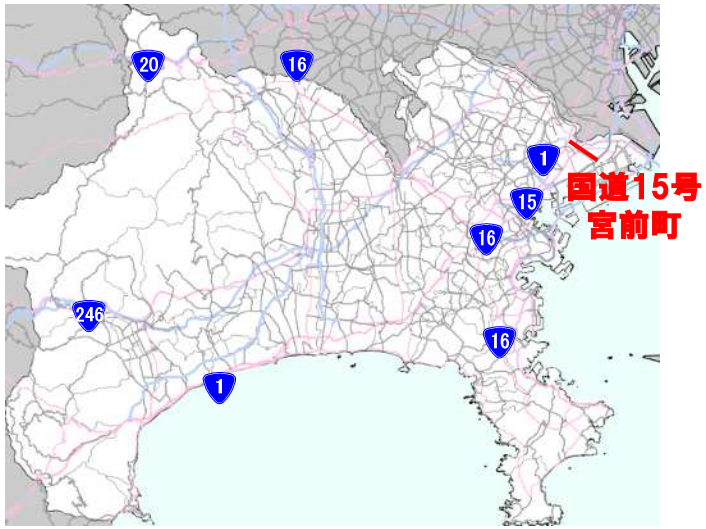
トリップ長：通勤



トリップ長：物流



（参考）分析断面



出典：ETC2.0プローブデータ
＜通勤＞車種：普通・小型、用途：乗用を対象
＜物流＞車種：普通、用途：貨物を対象
直轄トラカンデータ※車種が判別不能の車両は対象外

分析時期
R2.2（コロナ前）：R2.2.4～8
R2.4（第1回緊急事態宣言期間中）：R2.4.13～17
R3.11：R3.11.24～11.30
R4.11（直近）：R4.11.24～11.30（平日）

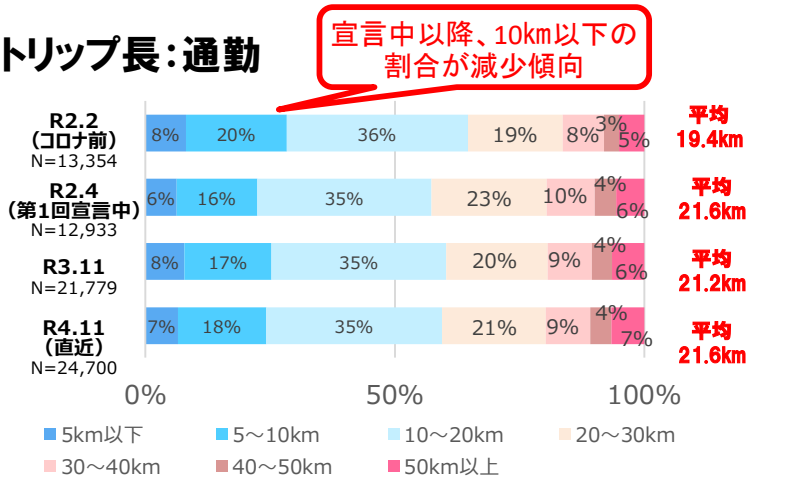
4－2 神奈川県内の交通情勢の変化（トリップ長分析（通勤・物流））

○東京都に近い国道246号久地の交通量は、宣言中に小型車が減少し、その後回復傾向であったが、直近では小型車が約2%減、大型車が約6%減と交通量が若干減少している。
○通勤に関するトリップ長は、宣言中以降に10km以下の割合が減少傾向であり、中長距離トリップの自家用車への移動手段転換が継続していることが考えられる。物流に関するトリップ長はコロナ前と大きな変化はない。

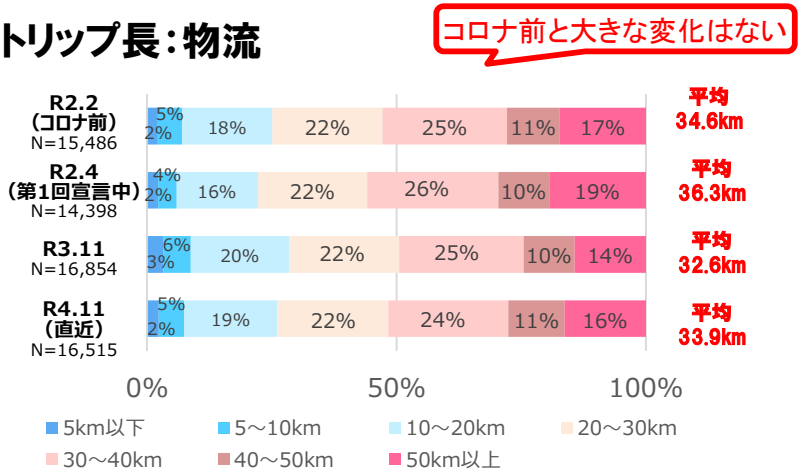
国道246号 久地

交通量の推移

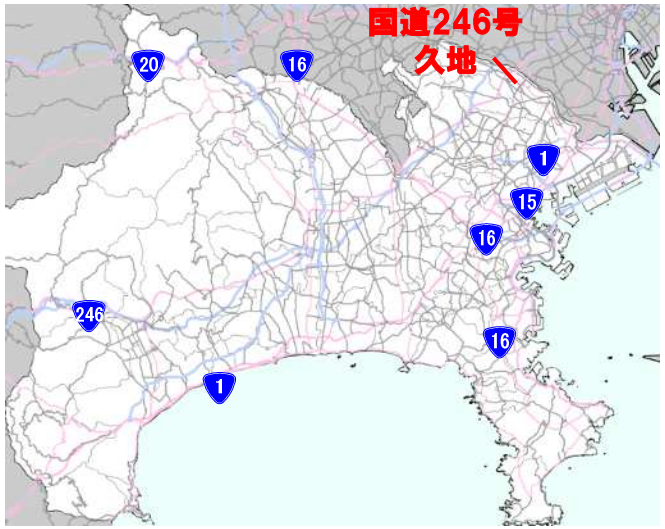
トリップ長：通勤



トリップ長：物流



（参考）分析断面



出典：ETC2.0プローブデータ
＜通勤＞車種：普通・小型、用途：乗用を対象
＜物流＞車種：普通、用途：貨物を対象
直轄トラカンデータ※車種が判別不能の車両は対象外

分析時期
R2.2（コロナ前）：R2.2.4～8
R2.4（第1回緊急事態宣言期間中）：R2.4.13～17
R3.11：R3.11.24～11.30
R4.11（直近）：R4.11.24～11.30（平日）

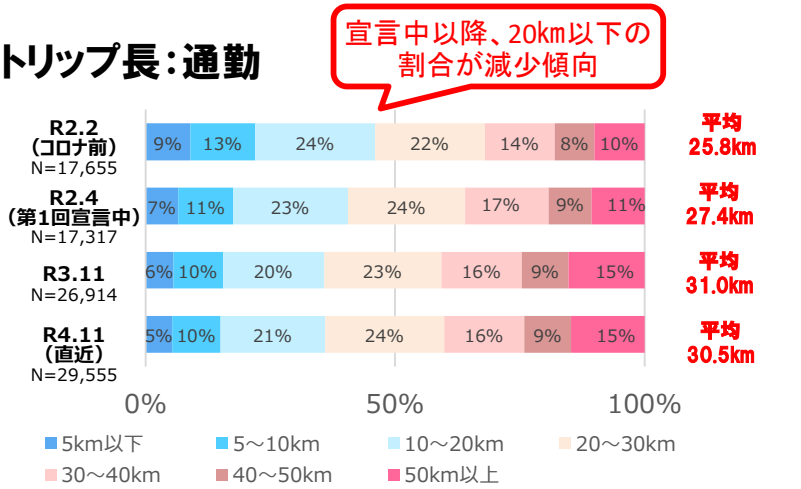
4－2 神奈川県内の交通情勢の変化（トリップ長分析（通勤・物流））

○神奈川県中部における国道1号戸塚の交通量は、宣言中に小型車が減少したが、その後回復傾向にあり、直近では小型車は約6 %減、大型車は約6 %増となり、物流車両の増加が考えられる。
○通勤に関するトリップ長は、宣言中以降に20km以下の割合が減少傾向であり、中長距離トリップの自家用車への移動手段転換が継続していることが考えられる。物流に関するトリップ長はコロナ前と大きな変化はない。

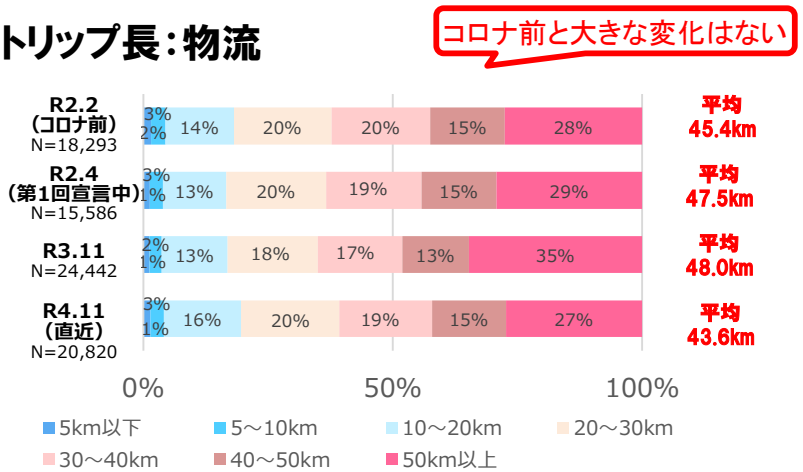
国道1号 戸塚

交通量の推移

トリップ長：通勤



トリップ長：物流



（参考）分析断面

出典：ETC2.0プローブデータ
＜通勤＞車種：普通・小型、用途：乗用を対象
＜物流＞車種：普通、用途：貨物を対象
直轄トラカンデータ※車種が判別不能の車両は対象外

分析時期
R2.2（コロナ前）：R2.2.4～8
R2.4（第1回緊急事態宣言期間中）：R2.4.13～17
R3.11：R3.11.24～11.30
R4.11（直近）：R4.11.24～11.30（平日）

4－2 神奈川県内の交通情勢の変化（トリップ長分析（通勤・物流））

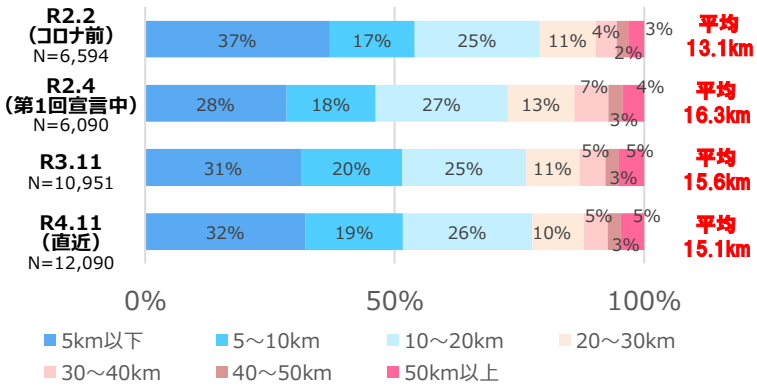
〇神奈川県中部における国道246号船子の交通量は、宣言中に小型車が減少したが、その後回復傾向にあり、直近ではコロナ前と同等まで回復。
〇通勤に関するトリップ長は、宣言中以降に5km以下の割合が減少傾向であり、中長距離トリップの自家用車への移動手段転換が継続していることが考えられる。物流に関するトリップ長はコロナ前と大きな変化はない。

国道246号 船子

交通量の推移

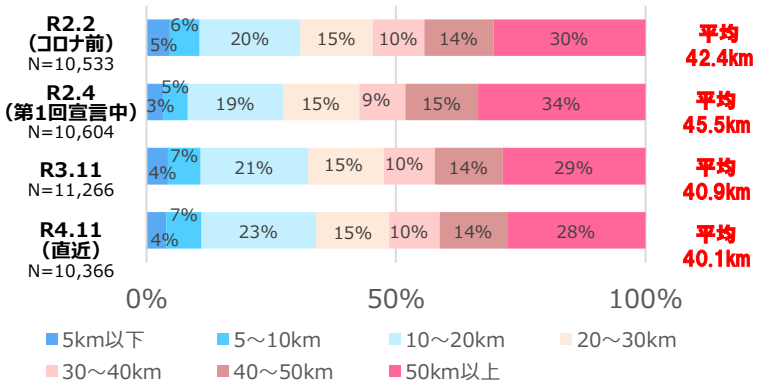
トリップ長：通勤

宣言中に5km以下の短距離が大きく減少し、直近でもコロナ前と比べると減少。



トリップ長：物流

コロナ前と大きな変化はない



（参考）分析断面

出典：ETC2.0プローブデータ
＜通勤＞車種：普通・小型、用途：乗用を対象
＜物流＞車種：普通、用途：貨物を対象
直轄トラカンデータ※車種が判別不能の車両は対象外

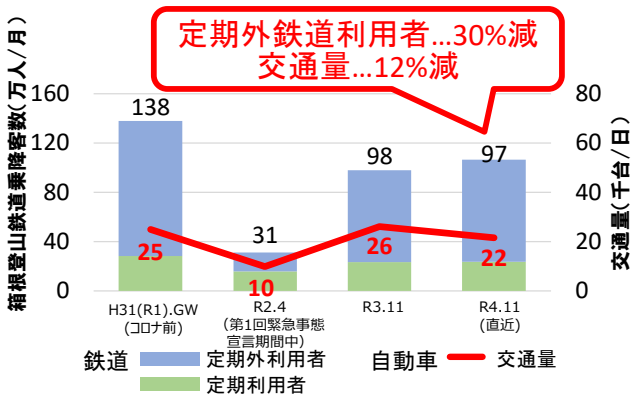
分析時期
R2.2（コロナ前）：R2.2.4～8
R2.4（第1回緊急事態宣言期間中）：R2.4.13～17
R3.11：R3.11.24～11.30
R4.11（直近）：R4.11.24～11.30（平日）

4－3 神奈川県内の交通情勢の変化（OD分析(観光)）

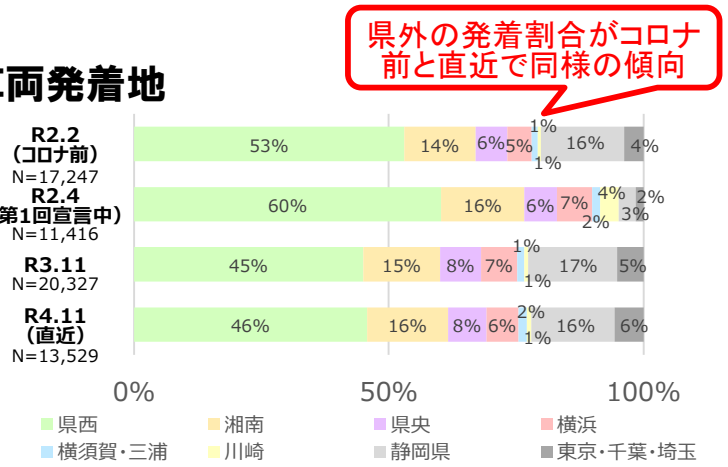
○緊急事態宣言発令前後での観光地の交通特性を把握するため、県内主要観光地となる箱根地区・鎌倉地区において交通量・トリップ長を分析した。
○秋季の観光地の公共交通利用者は、箱根地域、湘南鎌倉地域ともに宣言中に大きく減少したが、その後は回復傾向。交通量も宣言中に大きく減少したが、直近ではコロナ前から約10%減と若干減少傾向。
○車両発着地をみると、箱根地域では宣言中に県外（静岡・東京・千葉・埼玉）の発着割合が減少したが、直近ではコロナ前と近い水準。湘南鎌倉地域ではコロナ前と同様の傾向。

箱根地域（国道1号　入生田）

交通量・公共交通利用者数

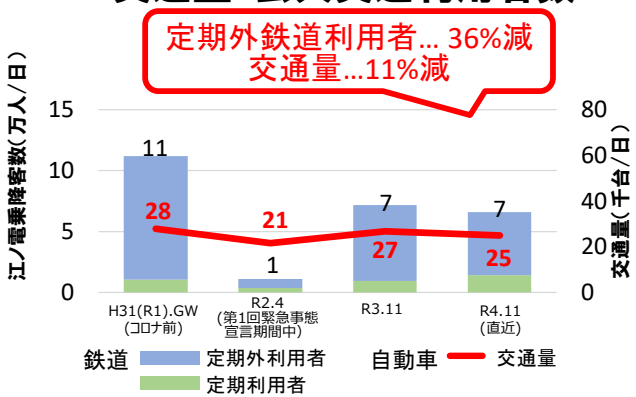


車両発着地

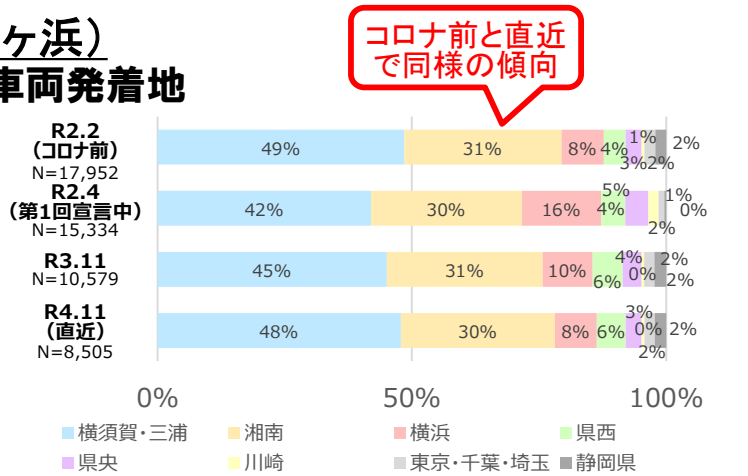


湘南鎌倉地域（国道134号　七里ヶ浜）

交通量・公共交通利用者数



車両発着地



(参考)分析断面・地域区分

出典：ETC2.0プローブデータ
（車種：普通・小型及び用途：乗用のみを対象）
直轄トラカンデータ（国道1号 入生田断面）
県警トラカンデータ（国道134号 七里ヶ浜断面）
箱根登山鉄道・江ノ島電鉄提供資料

分析時期
H31（R1）.GW（コロナ前）：H31.4.27-R1.5.6
R2.GW（第1回緊急事態宣言期間中）：R2.4.29-5.6
R3.11：R3.11.20、21、23
R4.11（直近）：R4.11.19、20、23

※箱根登山鉄道利用者数：月平均
江ノ電利用者数：日平均