

第5章 新たな生活様式に伴う首都圏3環状道路の利用 状況の分析

5.1 分析方針（考え方）

本章では、別途提供される高速道路と一般道の交通量常時観測機器で観測された地点別上下別車種別交通量及び旅行速度や ETC データ、ETC2.0 プローブデータなどを用いて、新型コロナウイルス感染症を想定した新たな生活様式を考慮した交通流動をきめ細かく把握した。その際、緊急事態宣言後においても、首都圏の経済活動が維持されている状況を把握するとともに、首都圏3環状道路の整備効果に着眼した利用実態を的確に分析した。

また、首都圏道路ネットワークの整備効果を把握するため、これまでの分析事例等を踏まえ試算した。

5.2 広域的な交通状況の分析

5.2.1 主要断面の交通量、大型車混入率の変化

(1) 使用データ

新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令に伴う外出自粛が首都圏の高速道路ネットワークの交通状況に与えた影響を分析するため、以下のデータを用いた。分析では、令和2年4月～令和2年10月までの7時点のデータを対象とし、平常時として令和元年7月のデータを用いる。

表 5-1 使用データ

利用データ	期間	分析内容
高速 トラカン	令和2年4月から令和2年10月までの各1ヶ月 ・令和2年4月1日～令和2年4月30日 ・令和2年5月1日～令和2年5月31日 ・令和2年6月1日～令和2年6月30日 ・令和2年7月1日～令和2年7月31日 ・令和2年8月1日～令和2年8月31日 ・令和2年9月1日～令和2年9月30日 ・令和2年10月1日～令和2年10月31日	交通量
		平均速度 (朝ピーク： 6～8時台)
		大混率
		昼夜率
		平休率

(2) 交通量

1) 分析の目的

交通量を分析することにより、新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令期間中や宣言解除後の交通量の変化などを把握する。

2) 分析条件の整理

高速トラカンデータに記録されているIC・JCT区間毎の日別時間帯別の交通量を1日あたりに平均し整理した。また、首都高速道路株式会社の高速トラカンデータは、セグメント（IC間をさらに細かく分けた区間）であることから、NEXCO 東日本と整理方法を合わせるため、IC・JCT間単位に集約し整理を行った。この時、IC・JCT区間内に複数のトラフィックカウンターが設置されている場合は、区間内の距離の相加平均により交通量を整理した。

また、データにエラー情報が付与されている場合や欠損値があった場合は、エラー・欠損があった区間の時間帯別の平均交通量で補完し集計を行った。

表 5-2 分析条件

使用データ	高速トラカンデータ
分析期間	令和2年4月から令和2年10月までの各1ヶ月 ・令和2年4月1日～令和2年4月30日 ・令和2年5月1日～令和2年5月31日 ・令和2年6月1日～令和2年6月30日 ・令和2年7月1日～令和2年7月31日 ・令和2年8月1日～令和2年8月31日 ・令和2年9月1日～令和2年9月30日 ・令和2年10月1日～令和2年10月31日
分析対象路線	主に圏央道内側の高速道路
分析対象箇所	全IC区間

3) 集計結果

a. 全車平日の交通量

I. 経月比較

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、各路線で交通量は大きく減少している。中でも、首都高湾岸線の大井 JCT～葛西 JCT 間では両方向とも3万台以上減少、中央道やアクアラインも1万台以下まで減少しており、外出自粛により都県間の移動が大きく減少している。緊急事態宣言解除直後の6～7月も外出自粛影響により4～5月と同程度である。8～10月になると平常時の交通量に近づく。

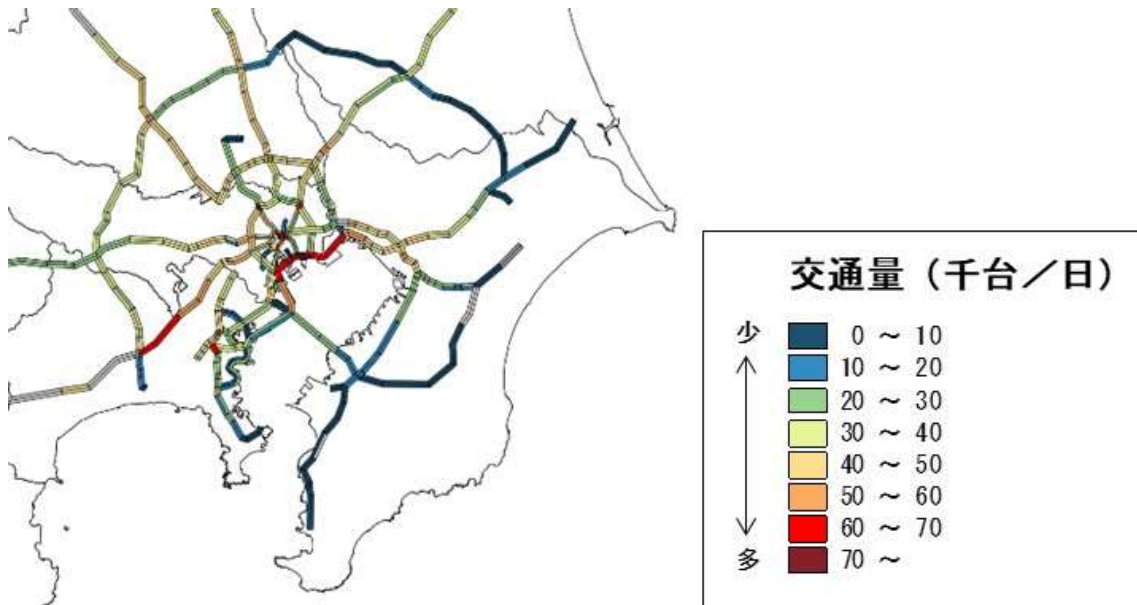


図 5-1 令和元年7月

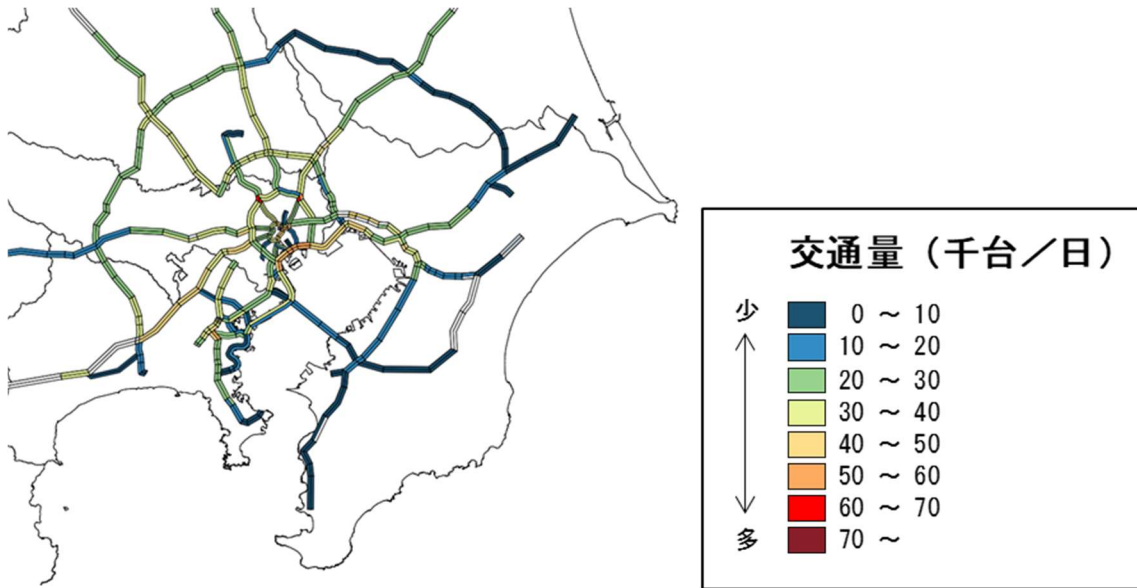


図 5-2 令和 2 年 4 月

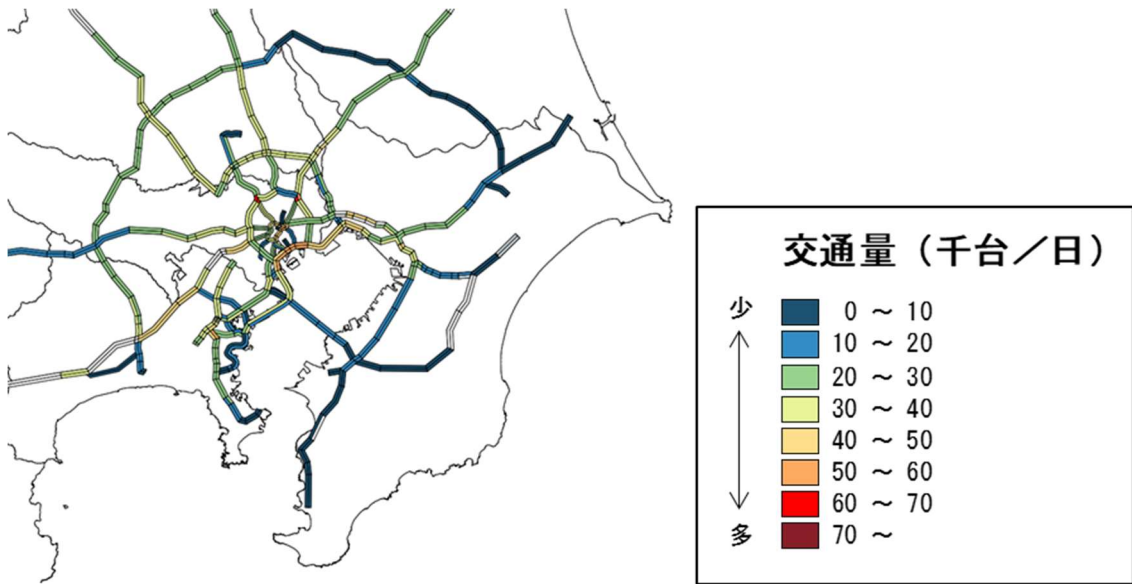


図 5-3 令和 2 年 5 月

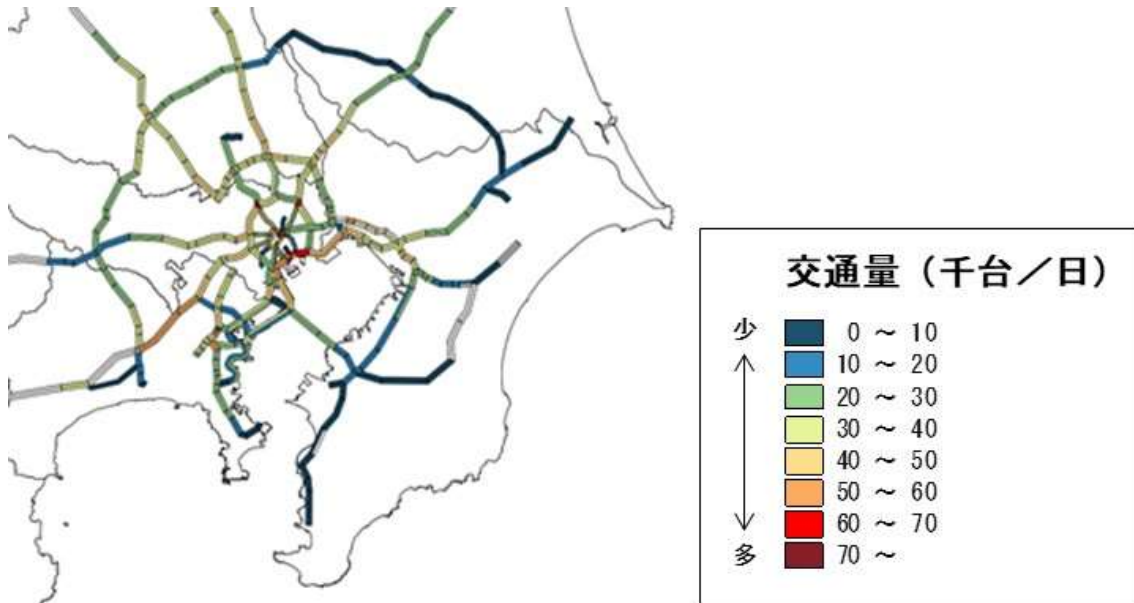


図 5-4 令和 2 年 6 月

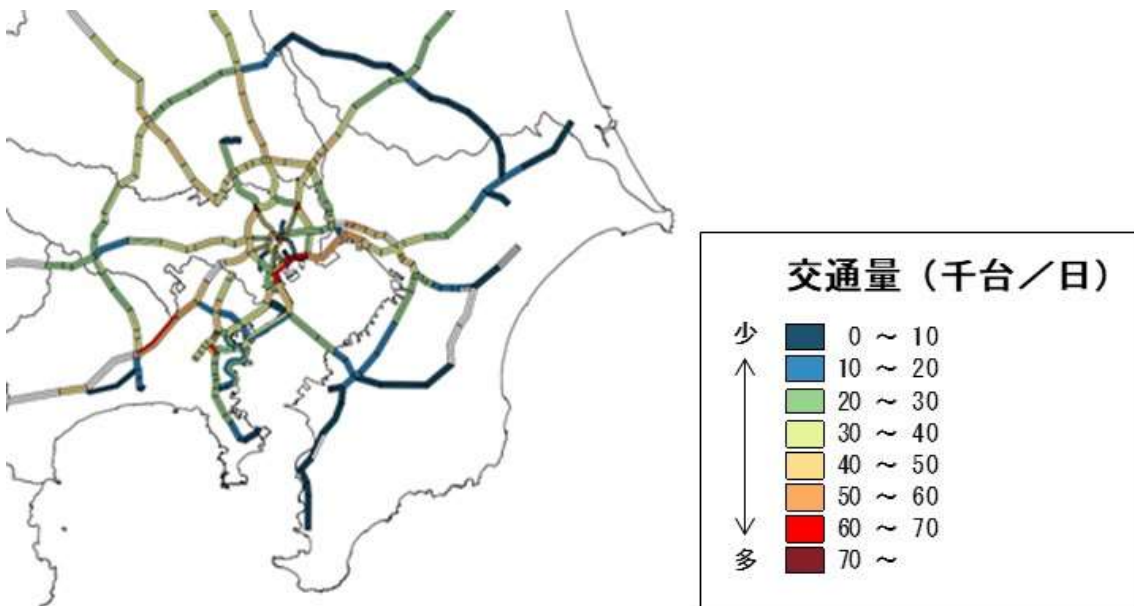


図 5-5 令和 2 年 7 月

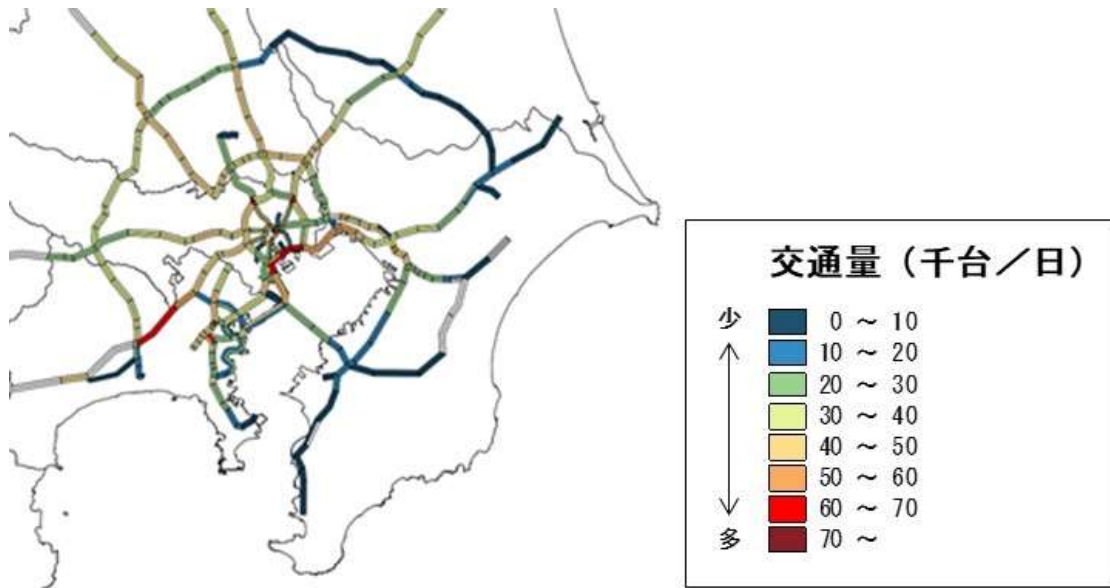


図 5-6 令和2年8月

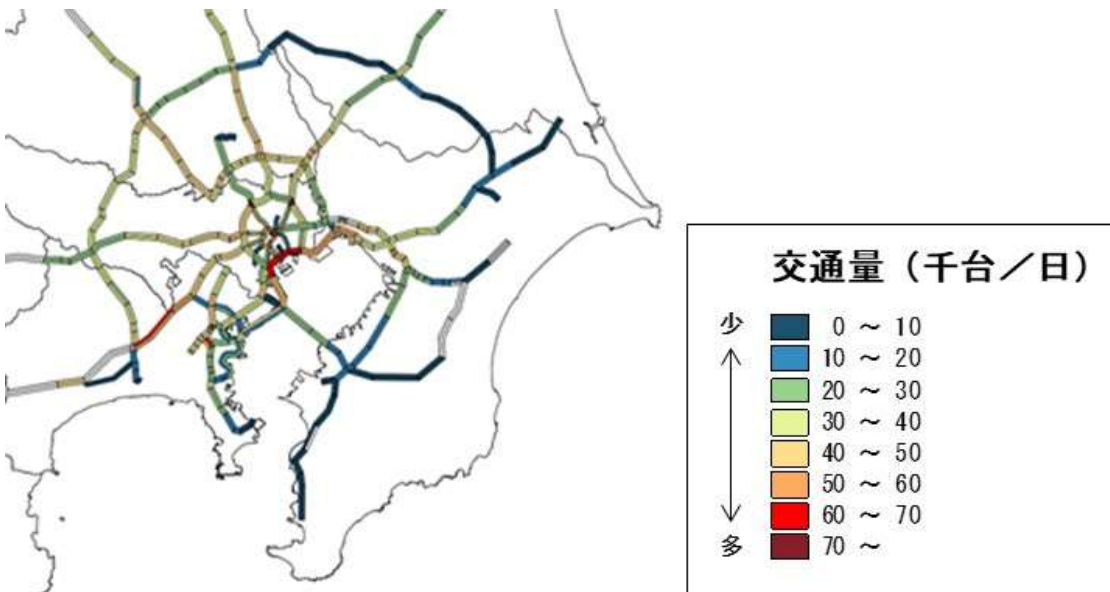


図 5-7 令和2年9月

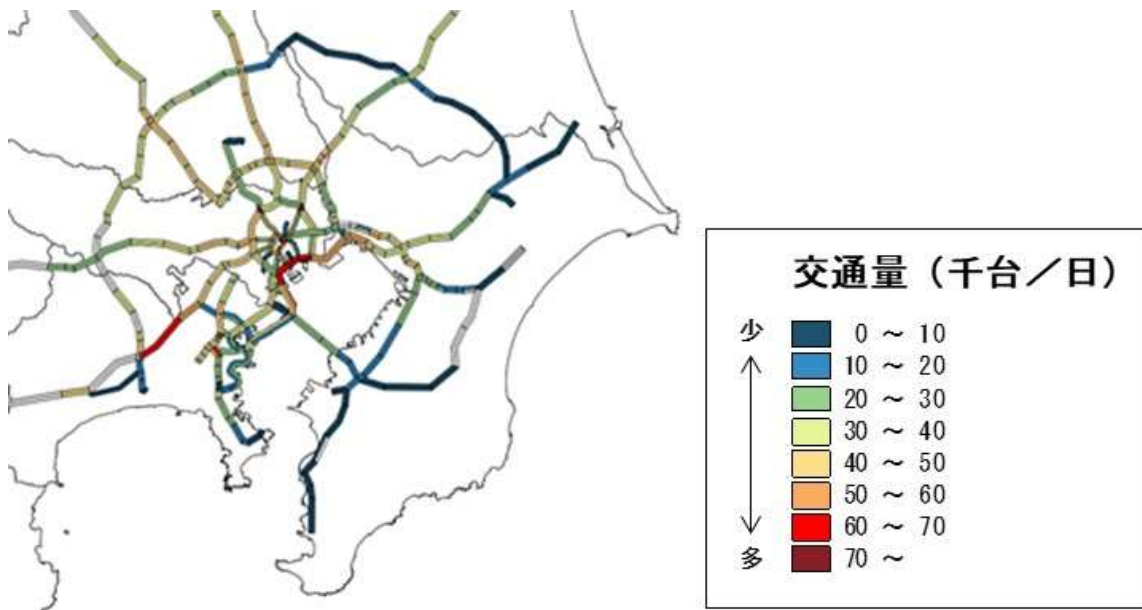


図 5-8 令和2年10月

II. 差分

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で交通量は5千台以上減少している。中でも、東北道や関越道は1万台以上減少し、外出自粛により都県間の移動が大きく減少している。緊急事態宣言解除直後の6～7月は4～5月から増加しているが、多くの路線で3千台以上減少している。8～10月になると平常時の交通量に近づくが、圏央道の多くのIC間では最大3千台減少している。

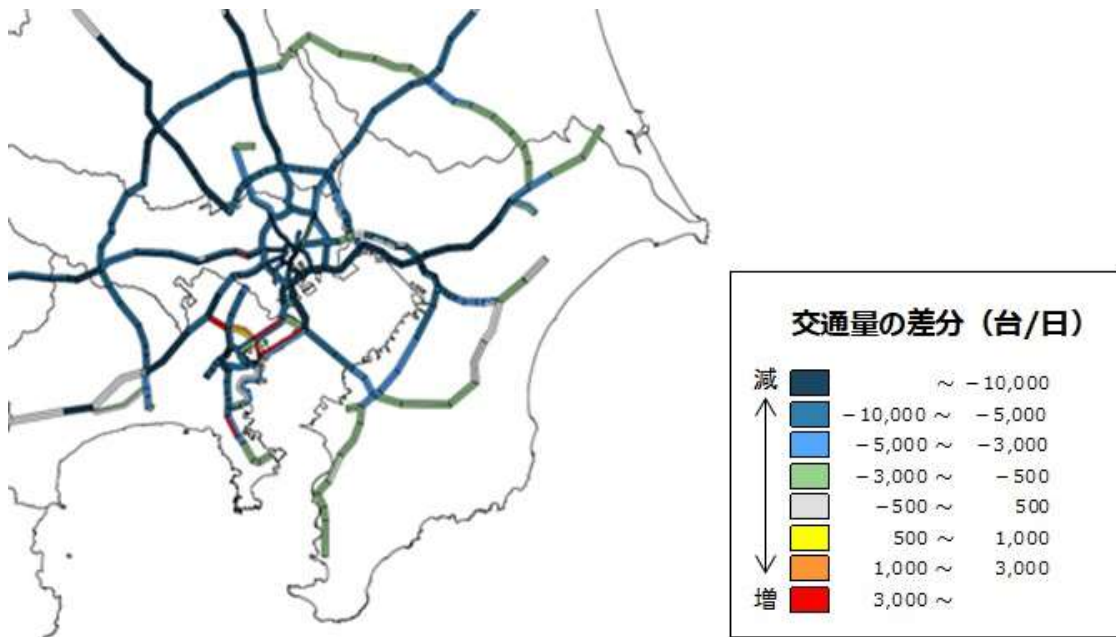


図 5-9 令和2年4月－令和元年7月

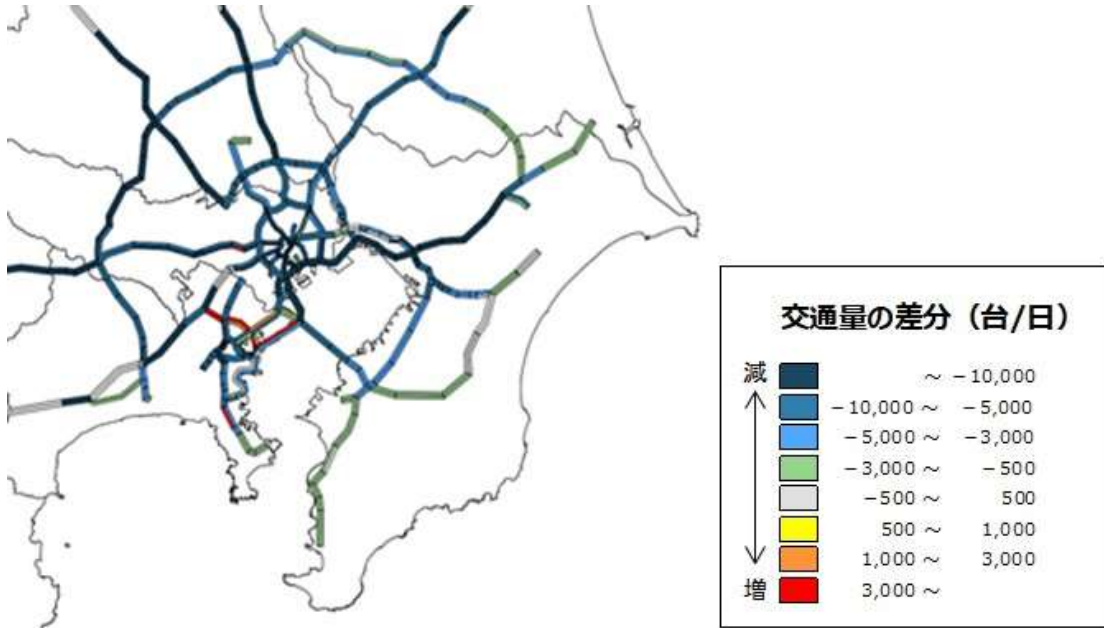


図 5-10 令和2年5月－令和元年7月

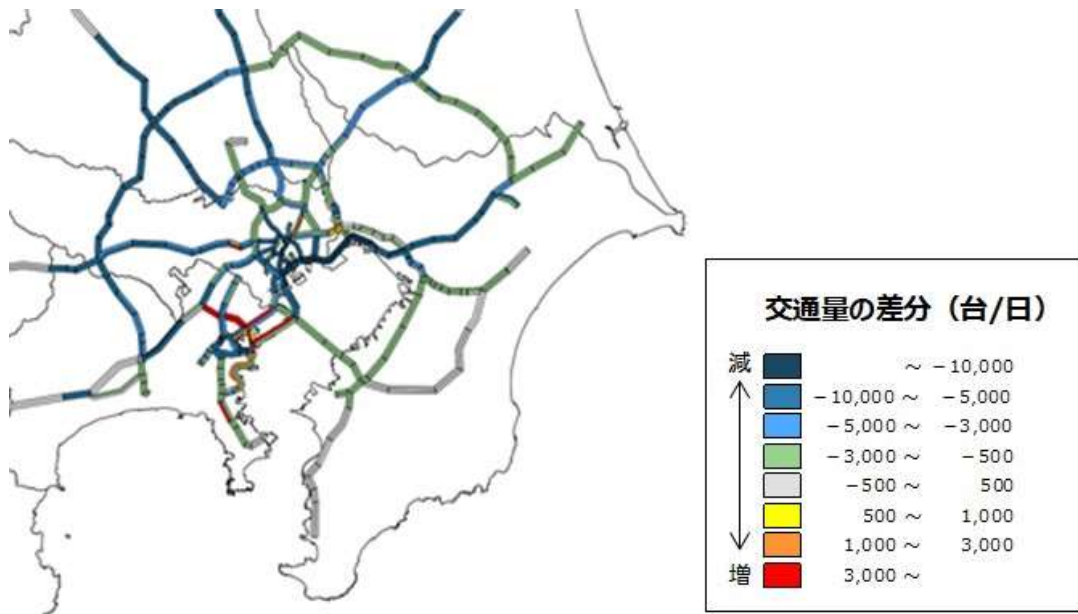


図 5-11 令和2年6月－令和元年7月

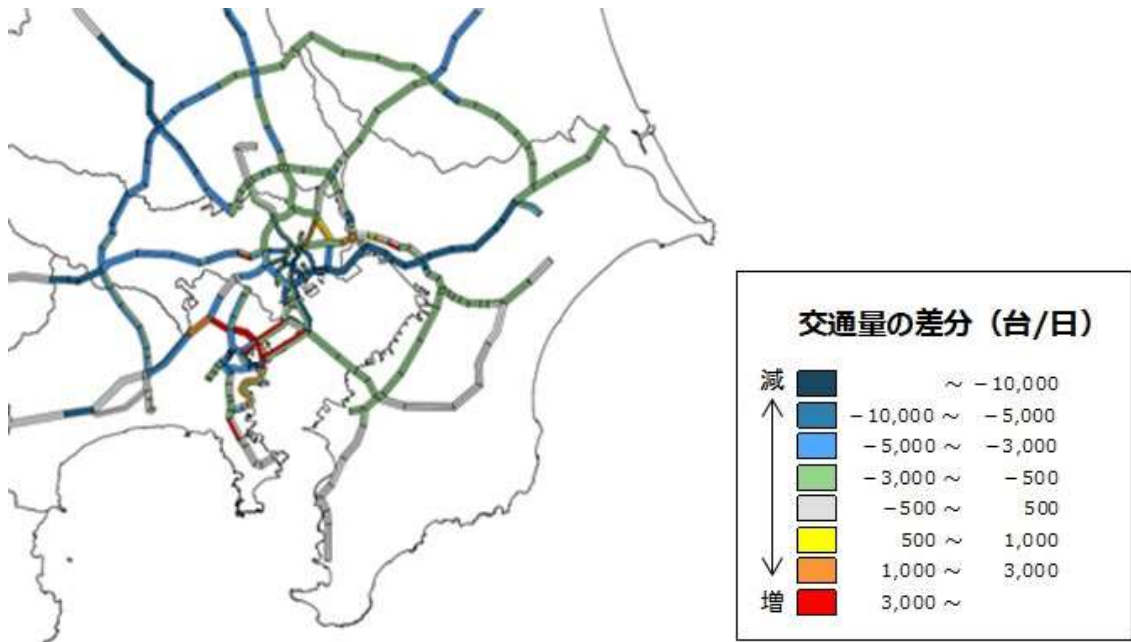


図 5-12 令和2年7月－令和元年7月

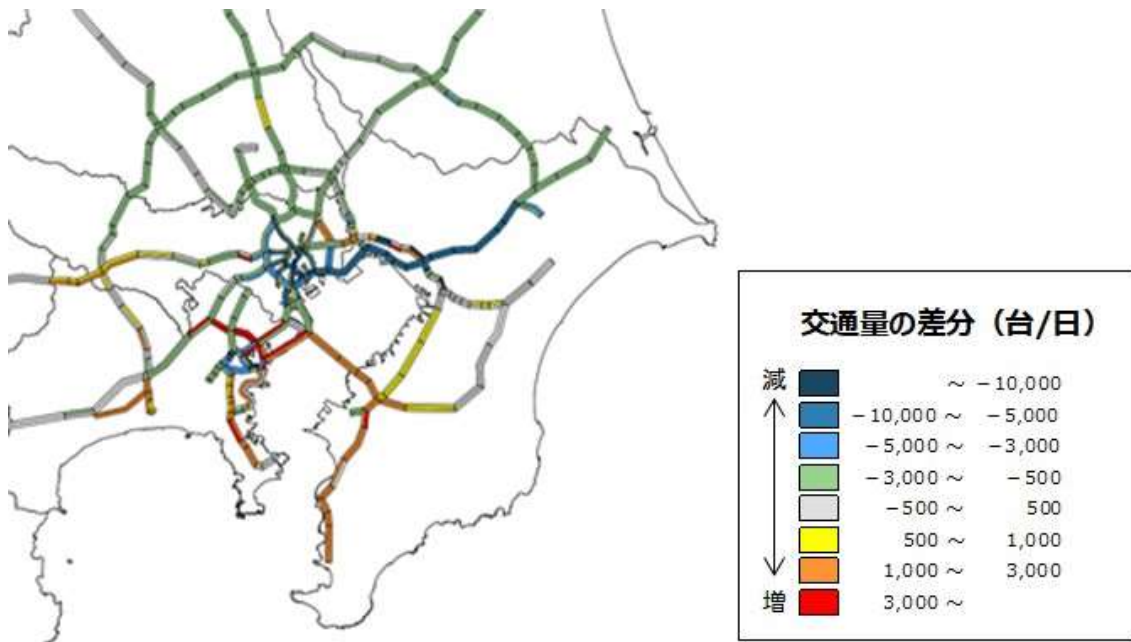


図 5-13 令和2年8月－令和元年7月

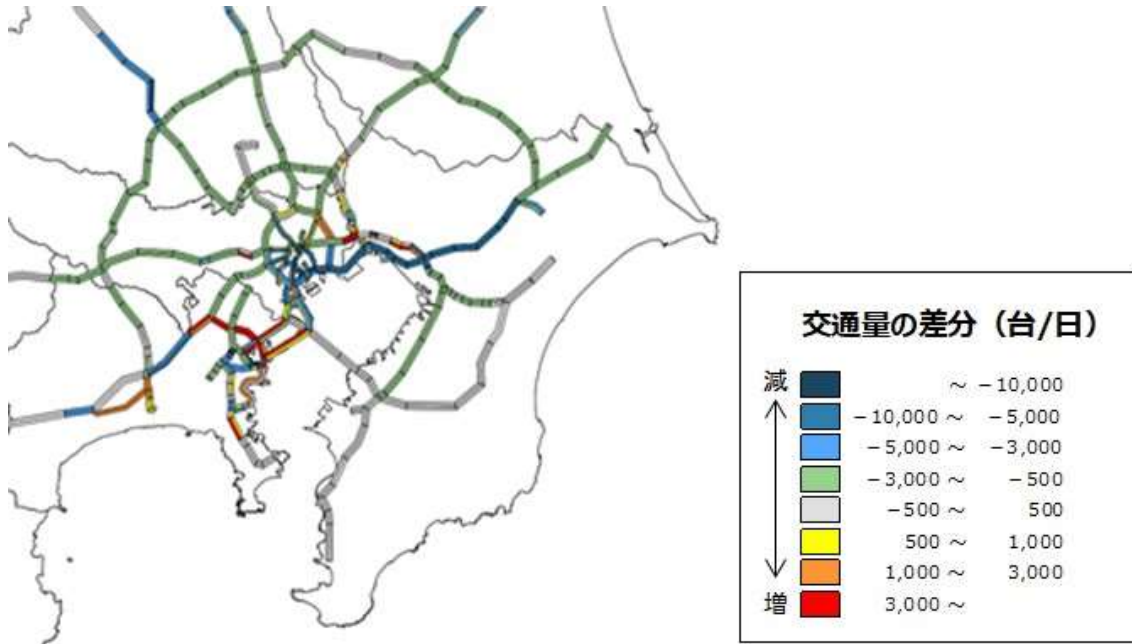


図 5-14 令和2年9月－令和元年7月

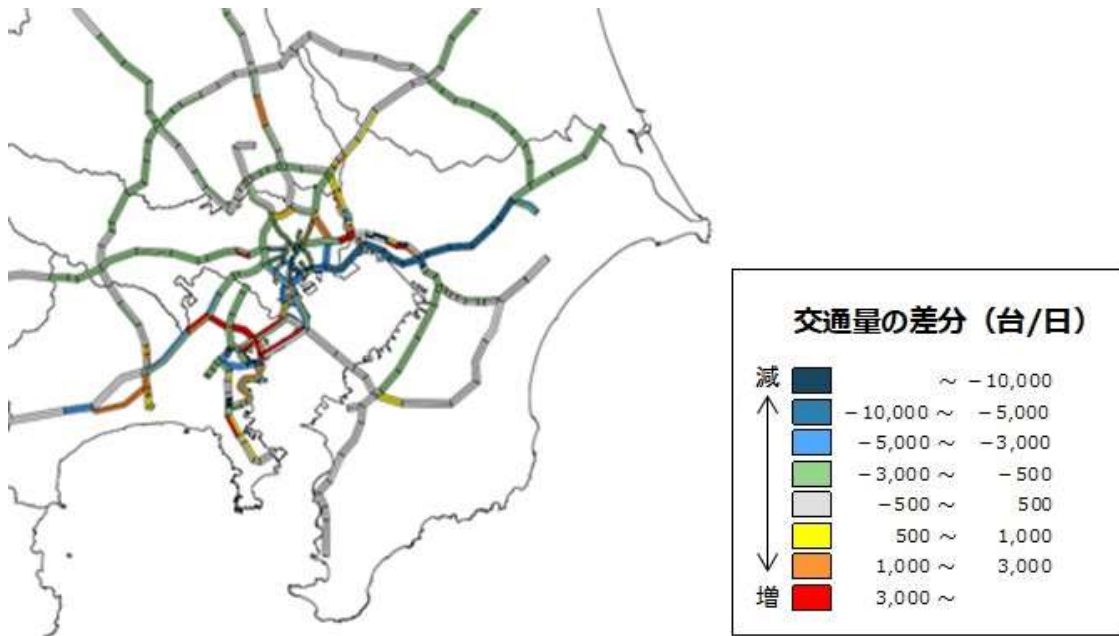


図 5-15 令和2年10月－令和元年7月

Ⅲ.変化率

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で交通量は2割以上減少している。中でも、圏央道の多くのIC間で5割以上減少し、外出自粛により都県間の移動が大きく減少している。緊急事態宣言解除直後の6～7月は4～5月から増加しているが、多くの路線で2割以上減少している。8～10月になると外環道、中央環状線は平常時の交通量に近づくが、圏央道の多くのIC間では最大2割減少している。

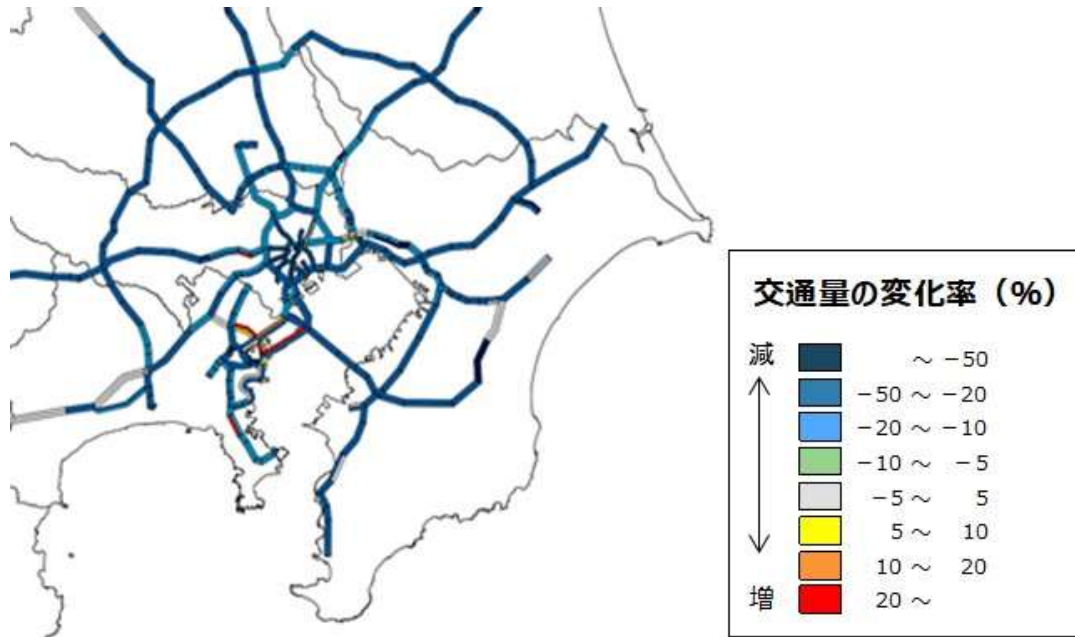


図 5-16 令和2年4月／令和元年7月

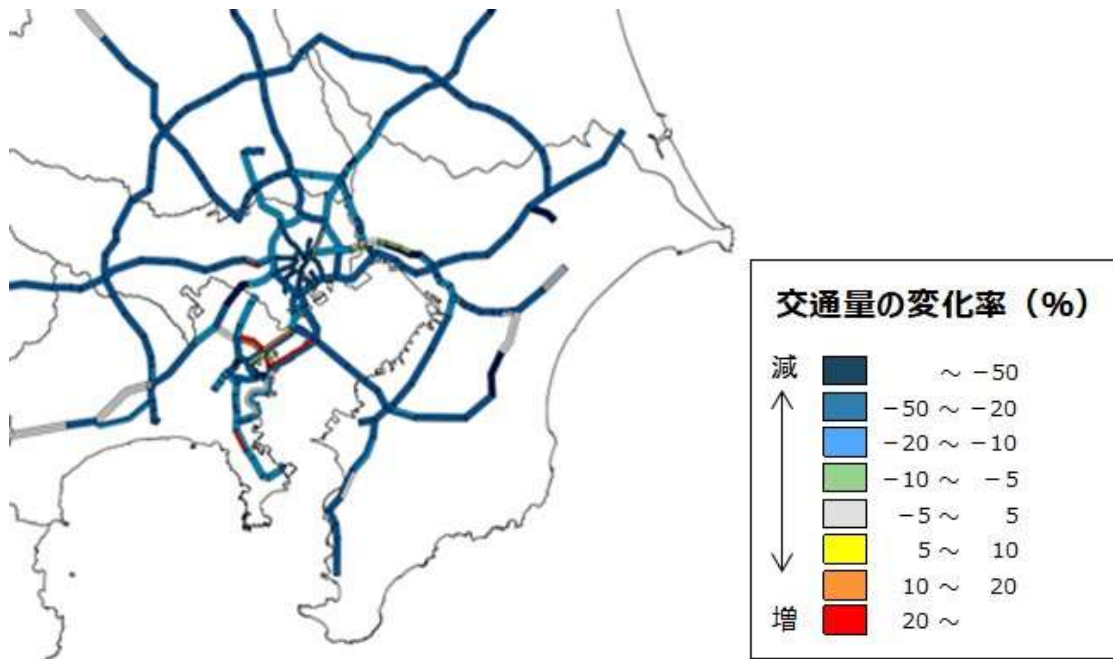


図 5-17 令和2年5月／令和元年7月

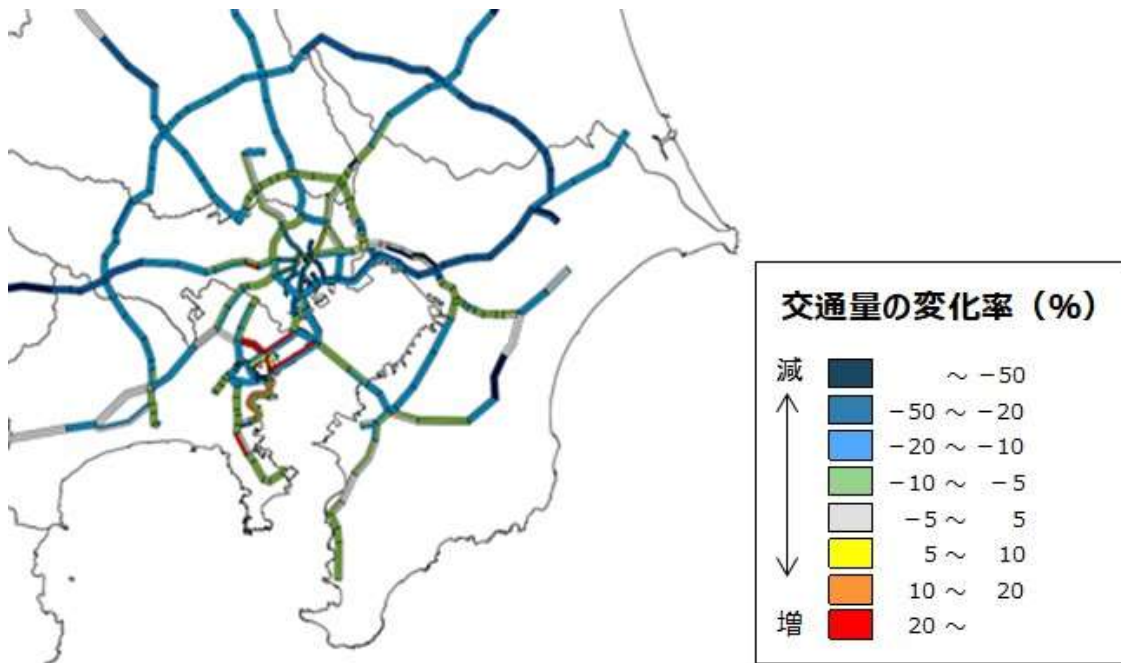


図 5-18 令和2年6月／令和元年7月

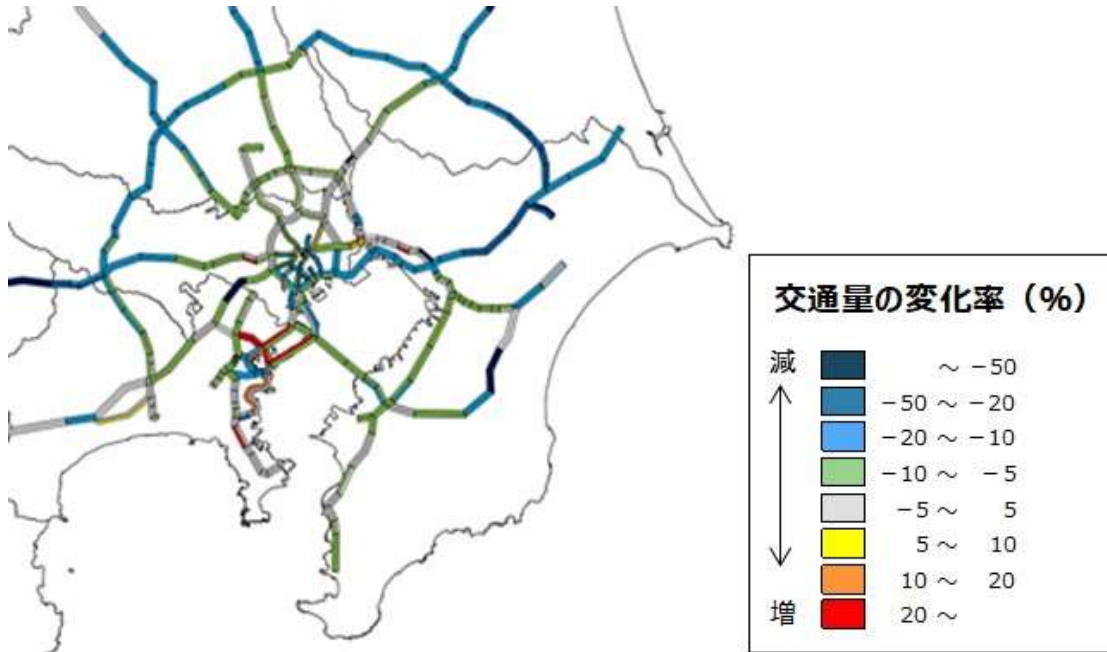


図 5-19 令和2年7月／令和元年7月

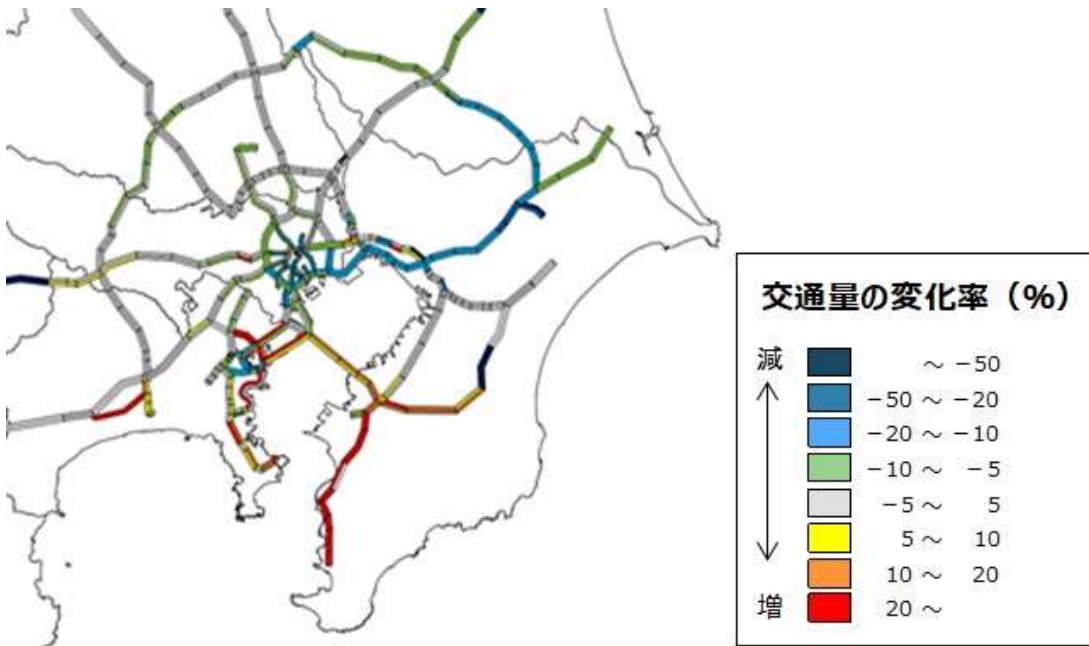


図 5-20 令和2年8月／令和元年7月

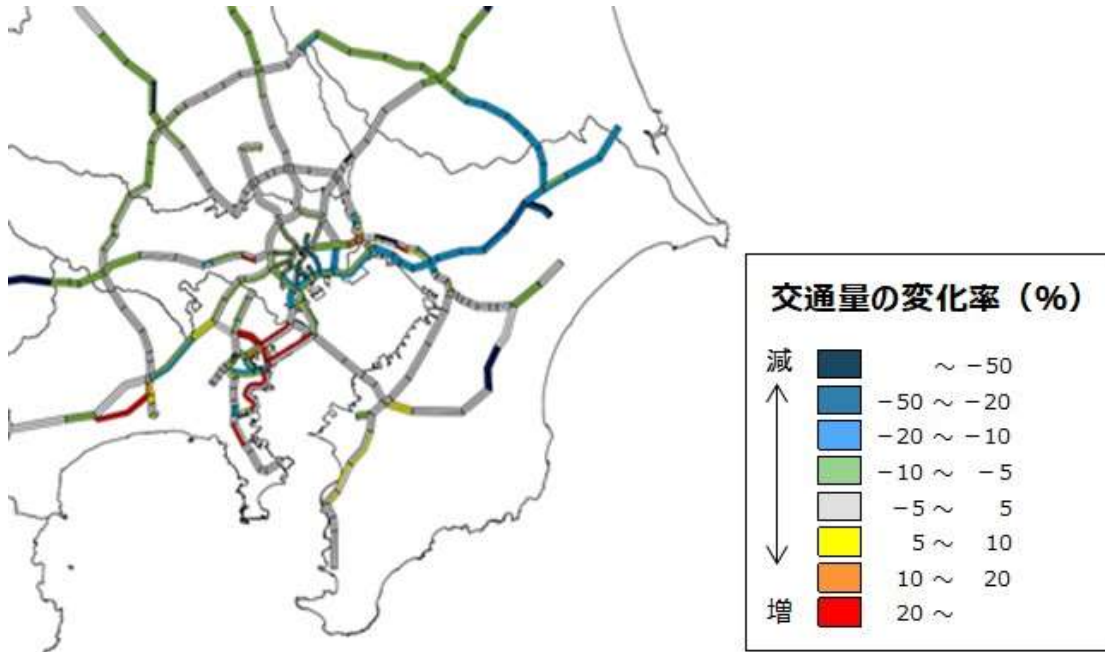


図 5-21 令和2年9月／令和元年7月

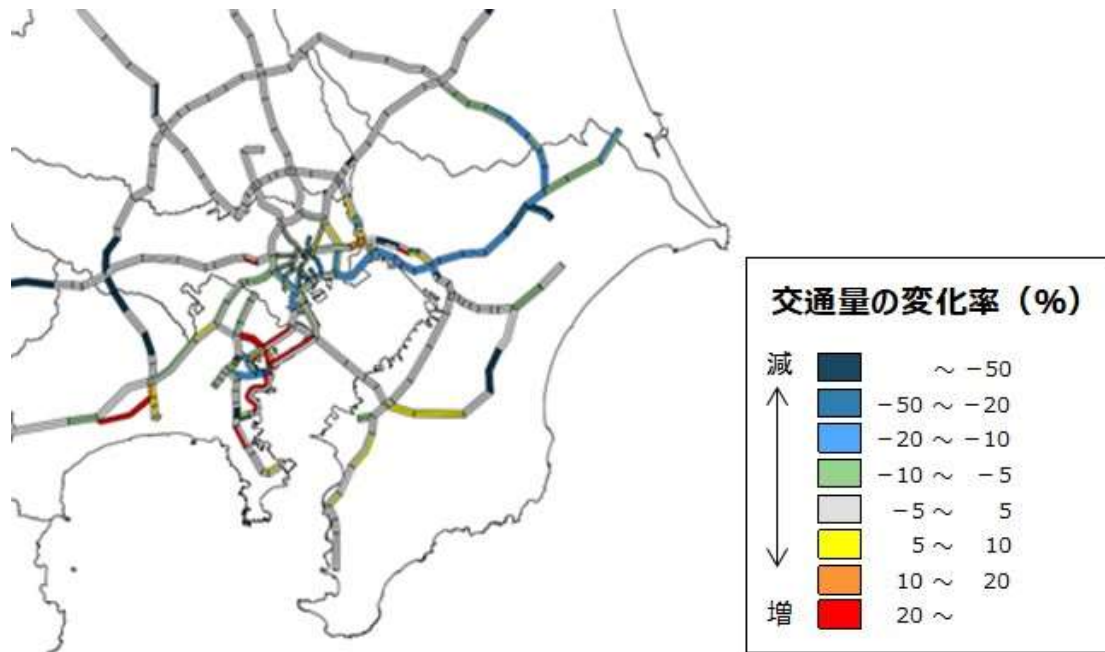


図 5-22 令和2年10月／令和元年7月

b. 全車休日の交通量

I. 経月比較

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4~5月を比較すると、各路線で交通量は休日になると大きく減少している。中でも、首都高湾岸線の大井JCT~葛西JCT間では両方向とも3万台以上減少、中央道やアクアラインも1万台以下まで減少しており、外出自粛により都県間の移動が大きく減少している。緊急事態宣言解除直後の6~7月も外出自粛影響により4~5月と同程度である。8~10月になると平常時の交通量に近づく。同月の平日と比較して休日は特に外出自粛の影響が大きいことがわかる。

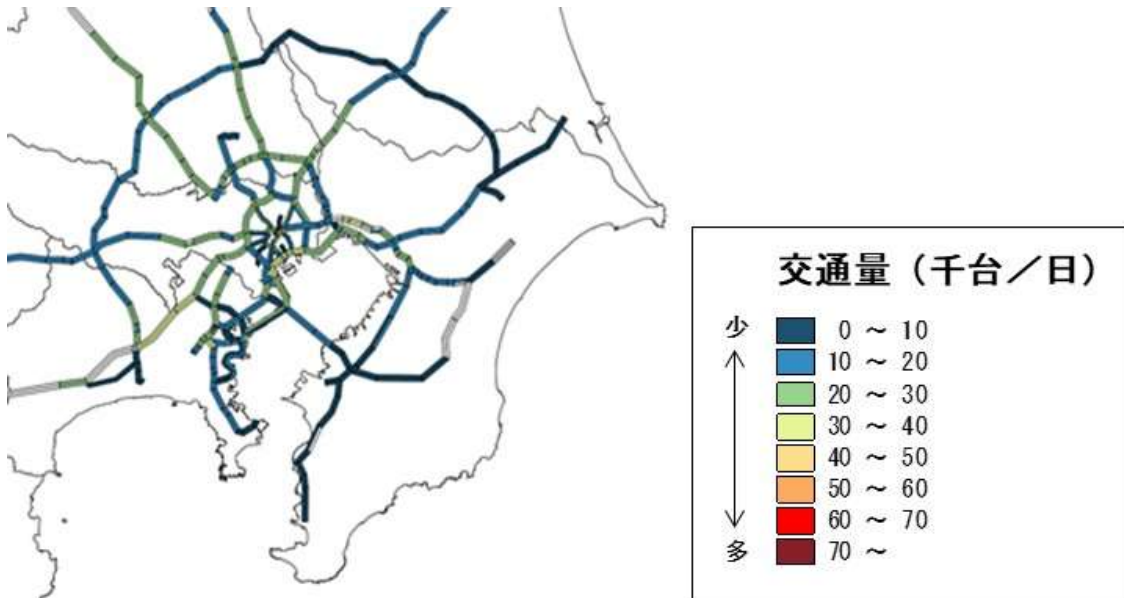


図 5-23 令和2年4月

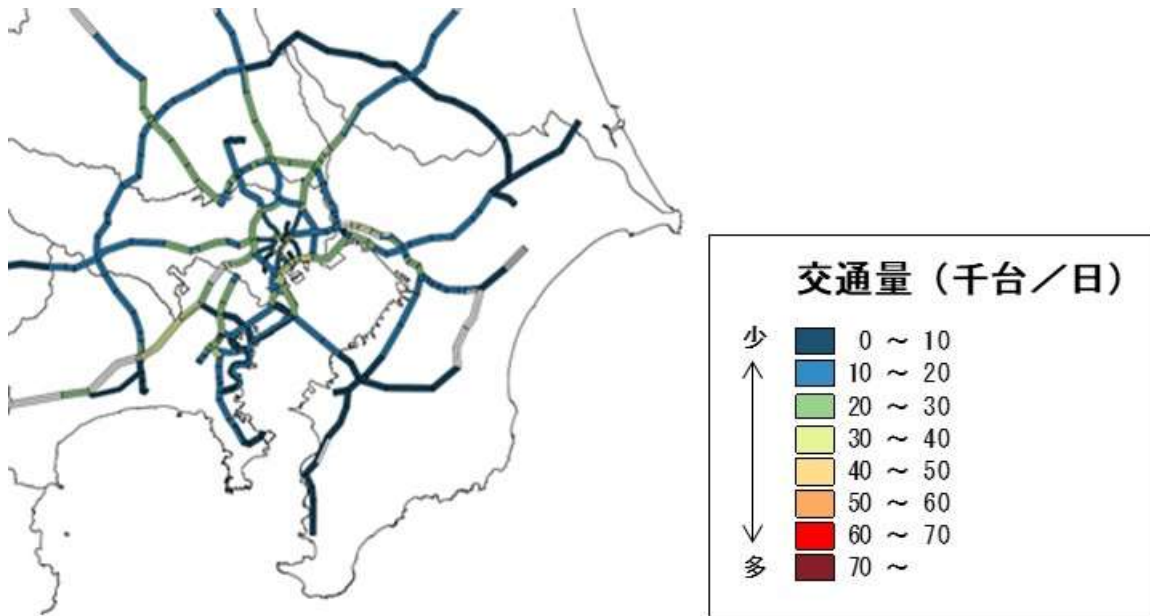


図 5-24 令和2年5月

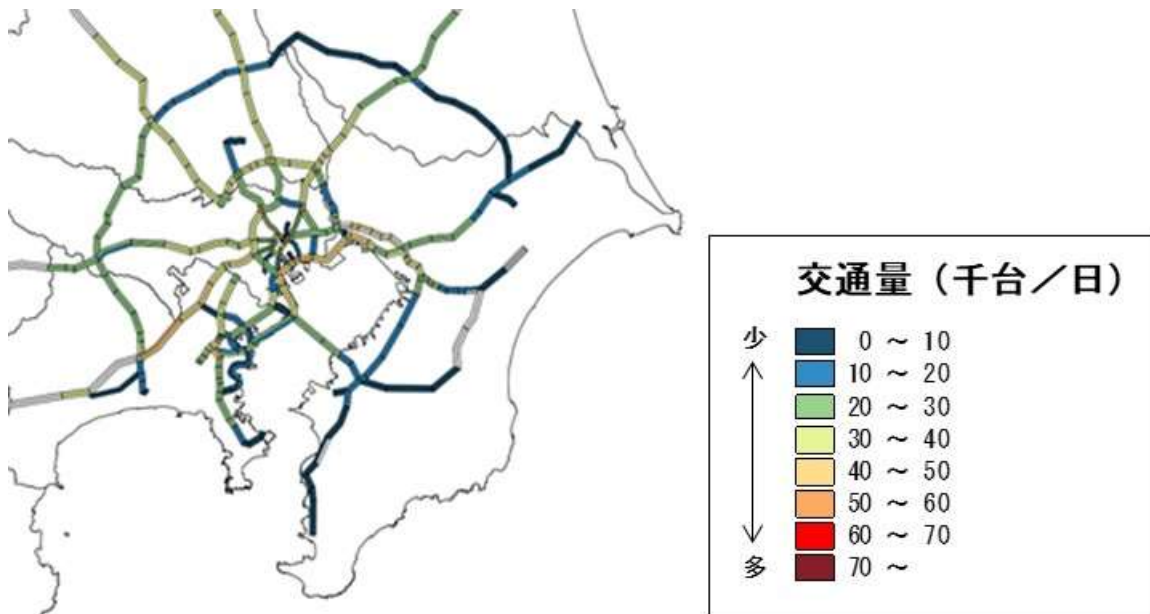


図 5-25 令和2年6月

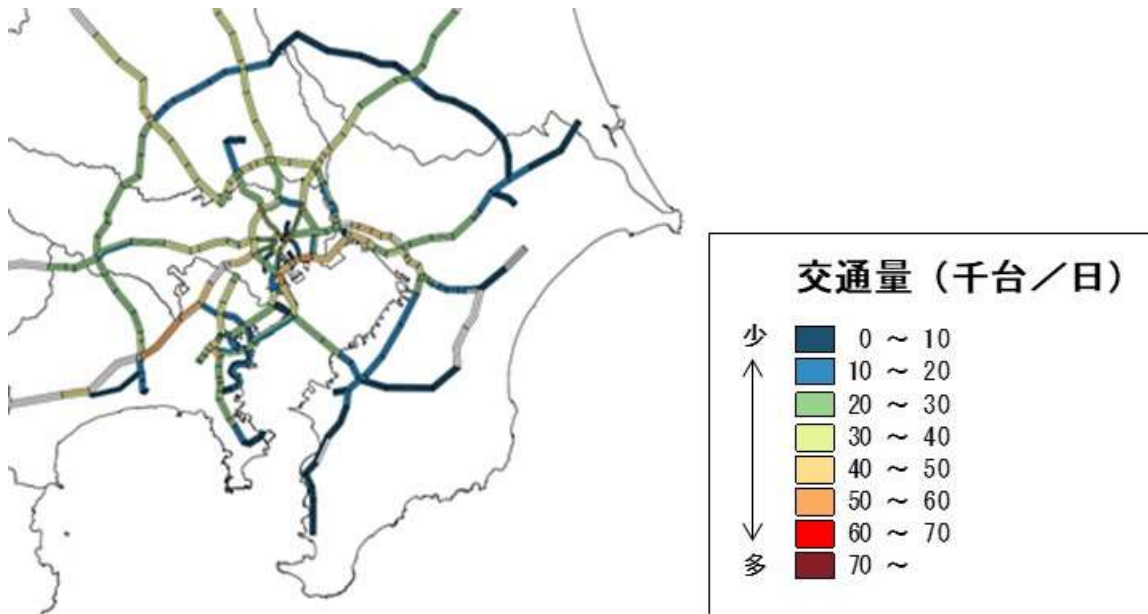


図 5-26 令和2年7月

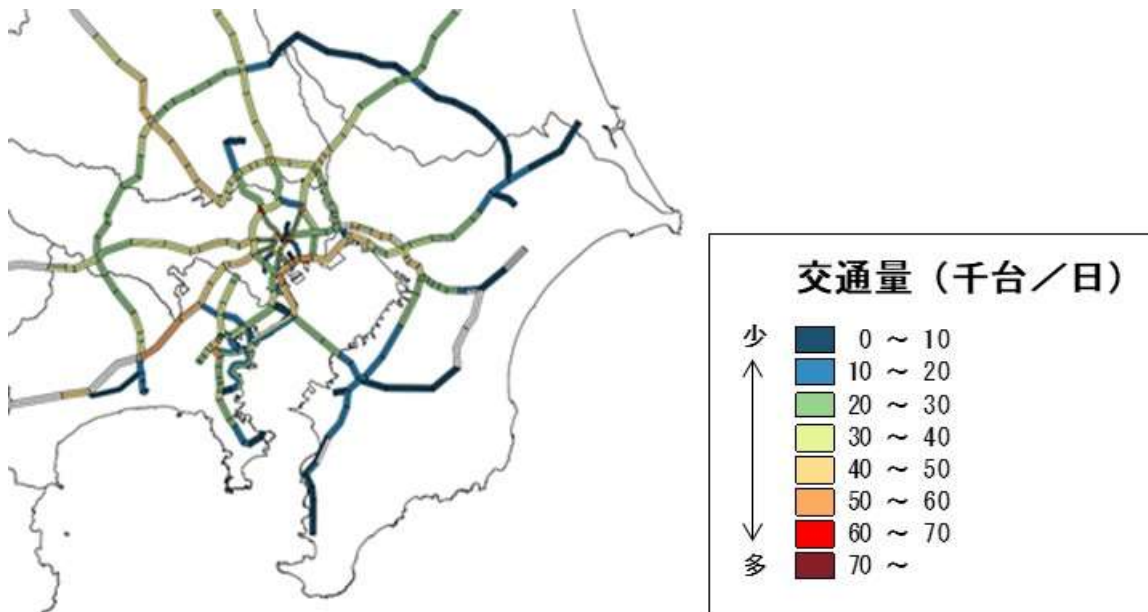


図 5-27 令和2年8月

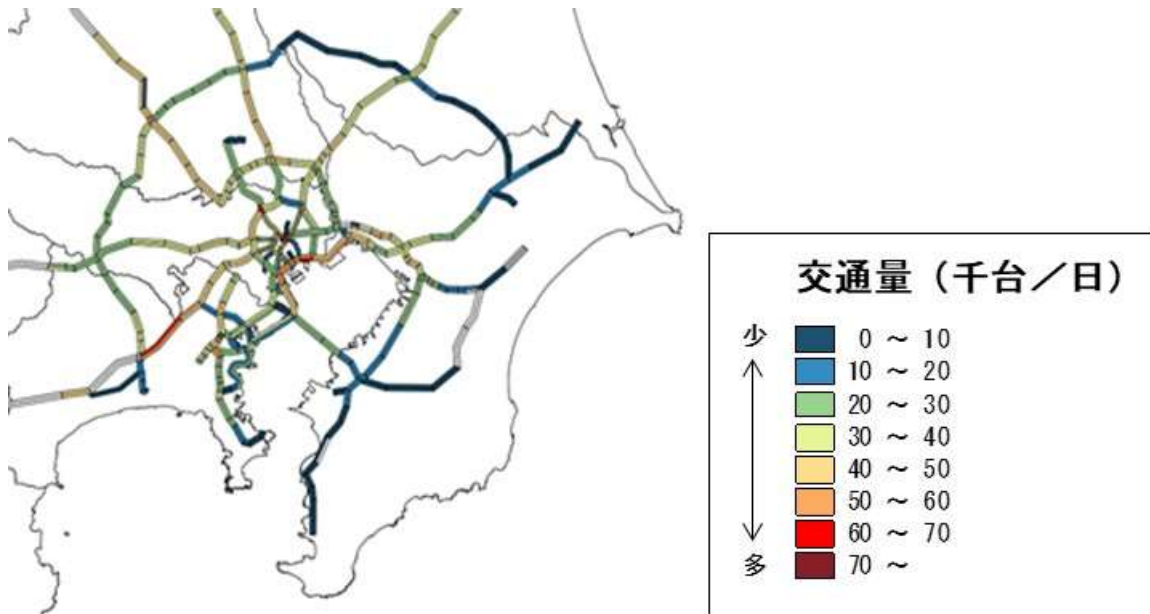


図 5-28 令和2年9月

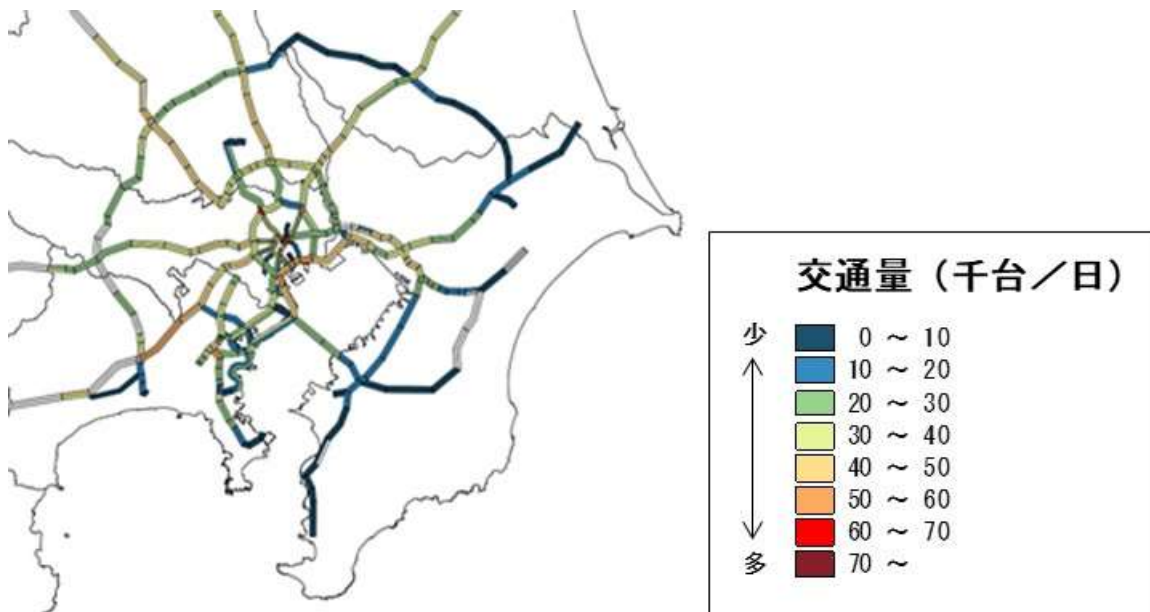


図 5-29 令和2年10月

II. 差分

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で交通量は1万台以上減少している。緊急事態宣言解除直後の6～7月は4～5月からは増加しているが、多くの路線で5千台以上減少している。8～10月でも平常時の交通量には近づかず、圏央道の多くのIC間では最大3千台減少している。

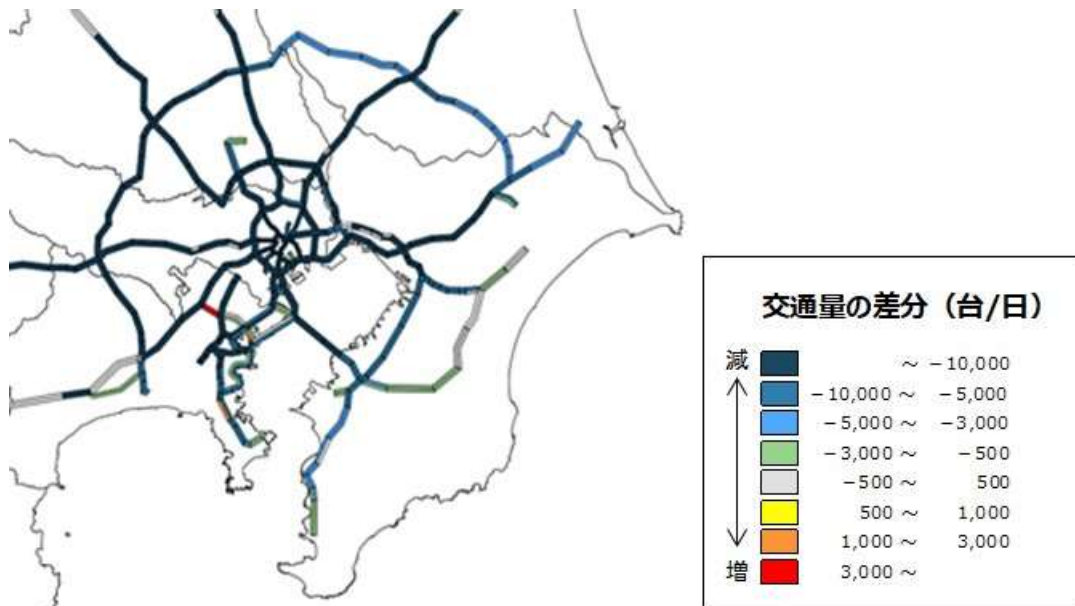


図 5-30 令和2年4月—令和元年7月

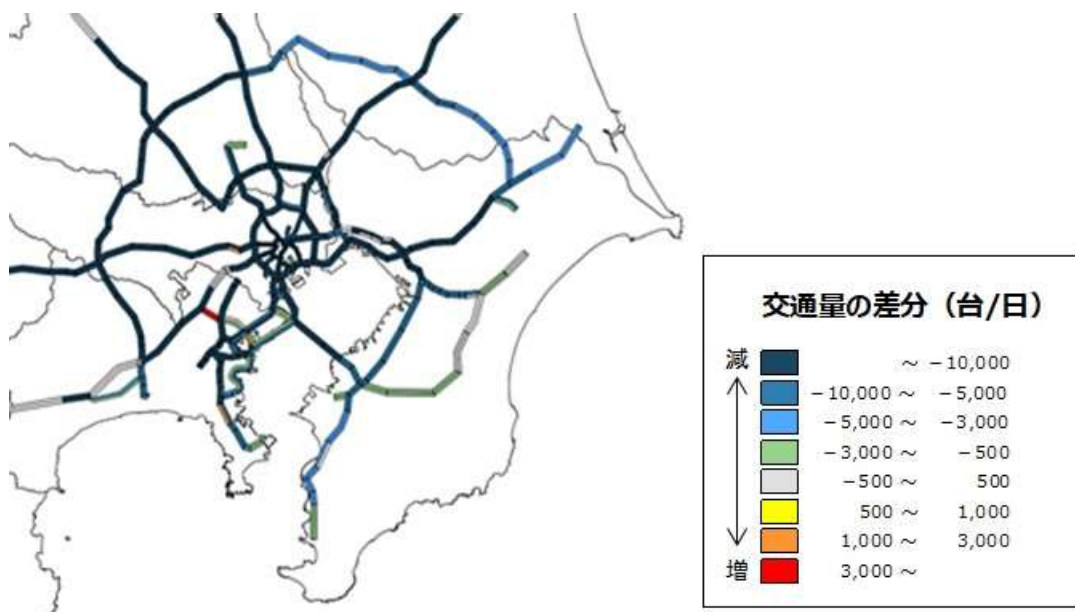


図 5-31 令和2年5月—令和元年7月

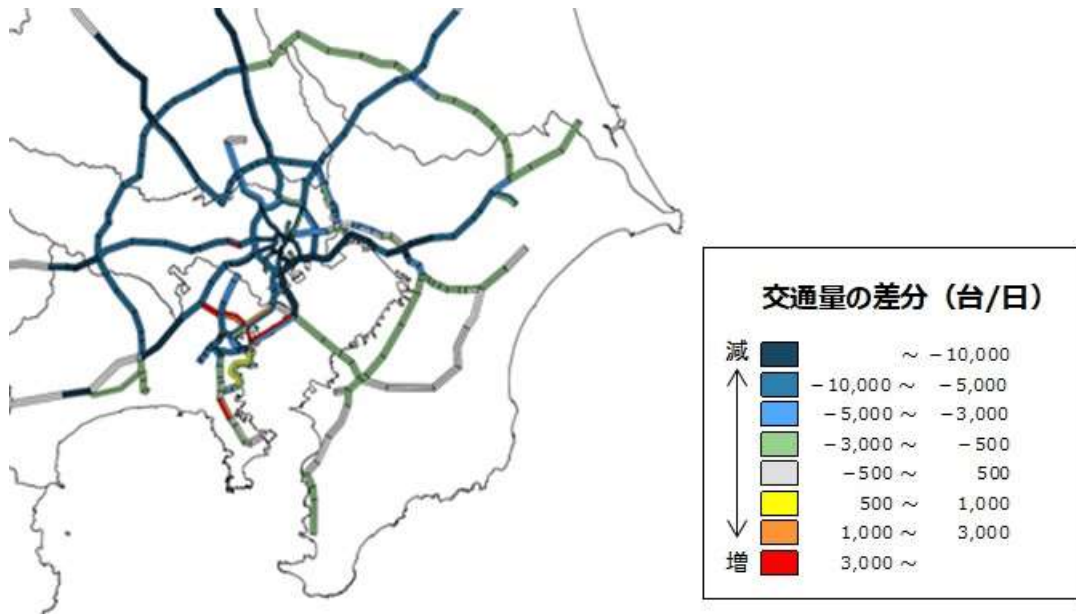


図 5-32 令和2年6月－令和元年7月

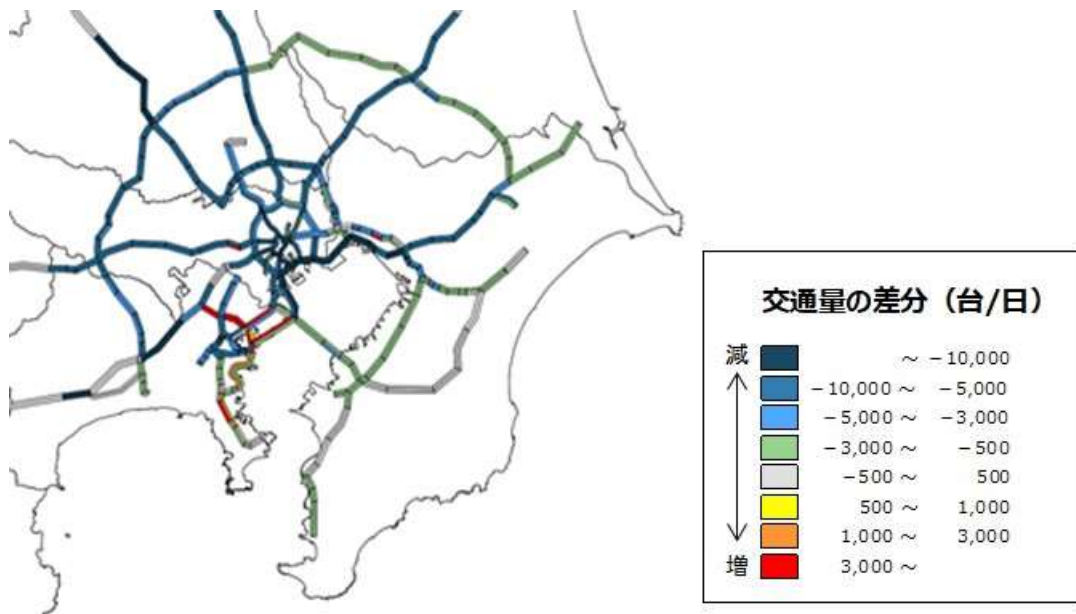


図 5-33 令和2年7月－令和元年7月

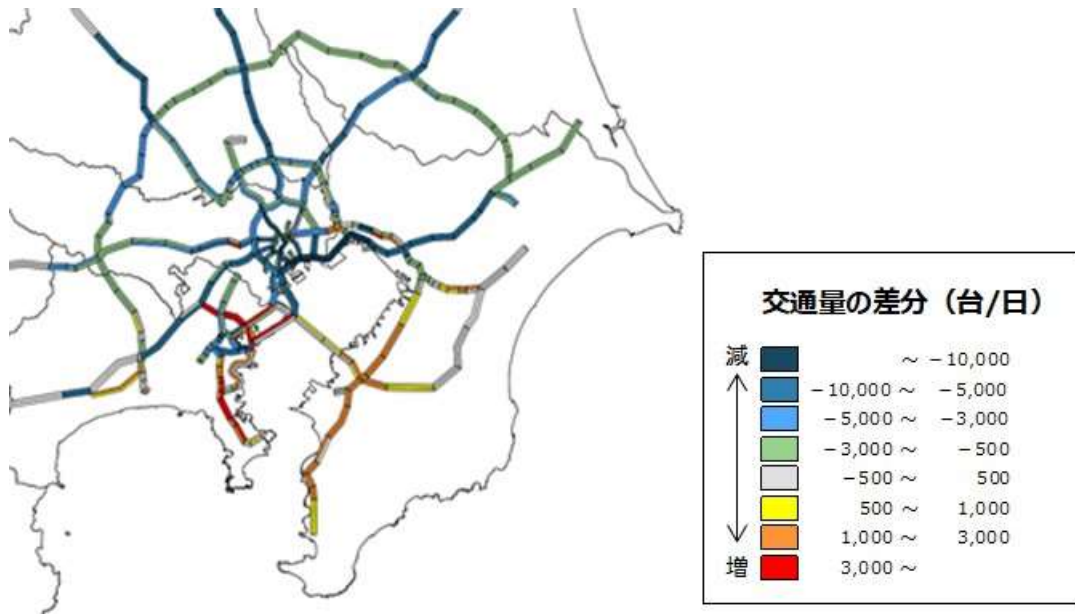


図 5-34 令和2年8月－令和元年7月

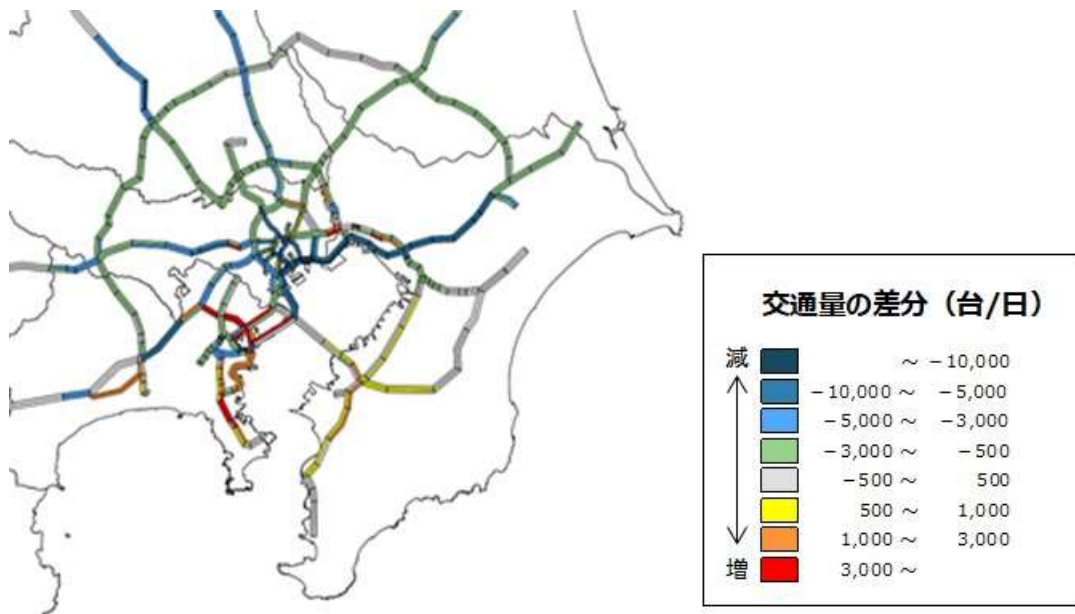


図 5-35 令和2年9月－令和元年7月

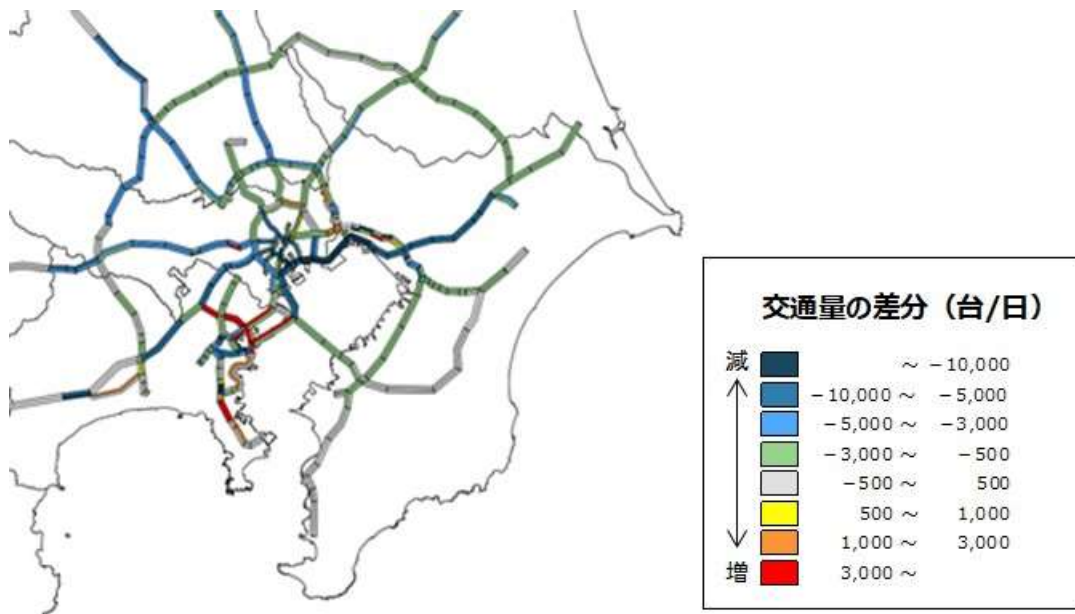


図 5-36 令和2年10月—令和元年7月

Ⅲ.変化率

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で交通量は2割以上減少している。中でも、圏央道の多くのIC間で5割以上減少し、外出自粛により都県間の移動が大きく減少している。緊急事態宣言解除直後の6～7月は4～5月から増加しているが、多くの路線で2割以上減少している。8～10月でも平常時の交通量には近づかず、圏央道の多くのIC間では最大2割減少している。

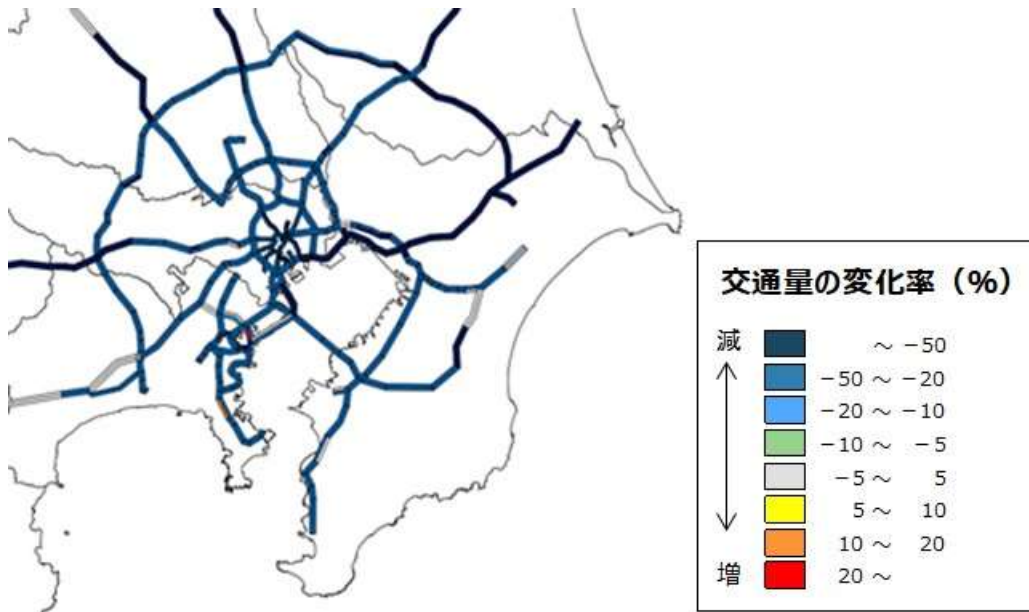


図 5-37 令和2年4月／令和元年7月

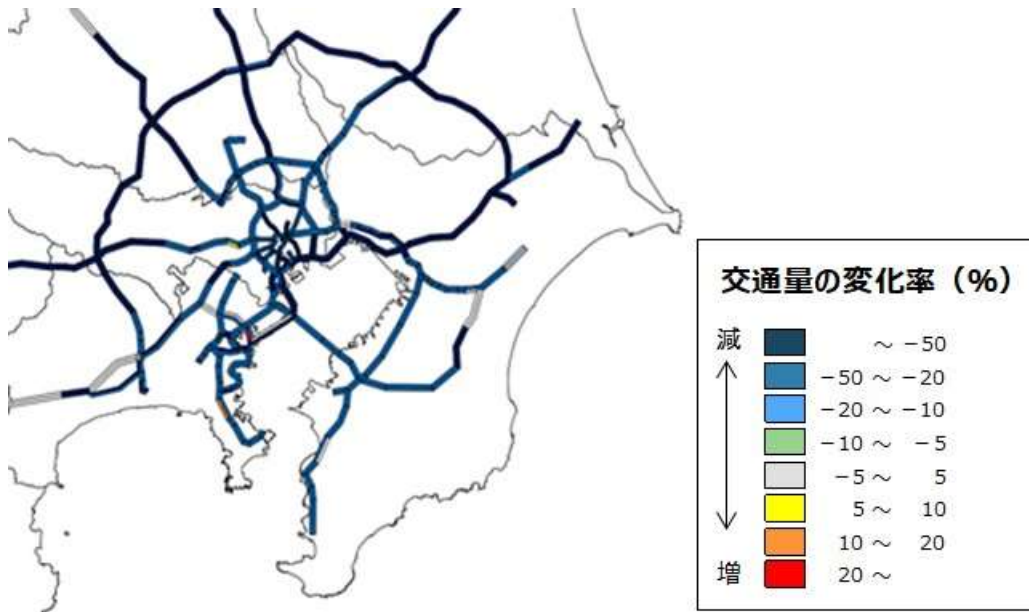


図 5-38 令和2年5月／令和元年7月

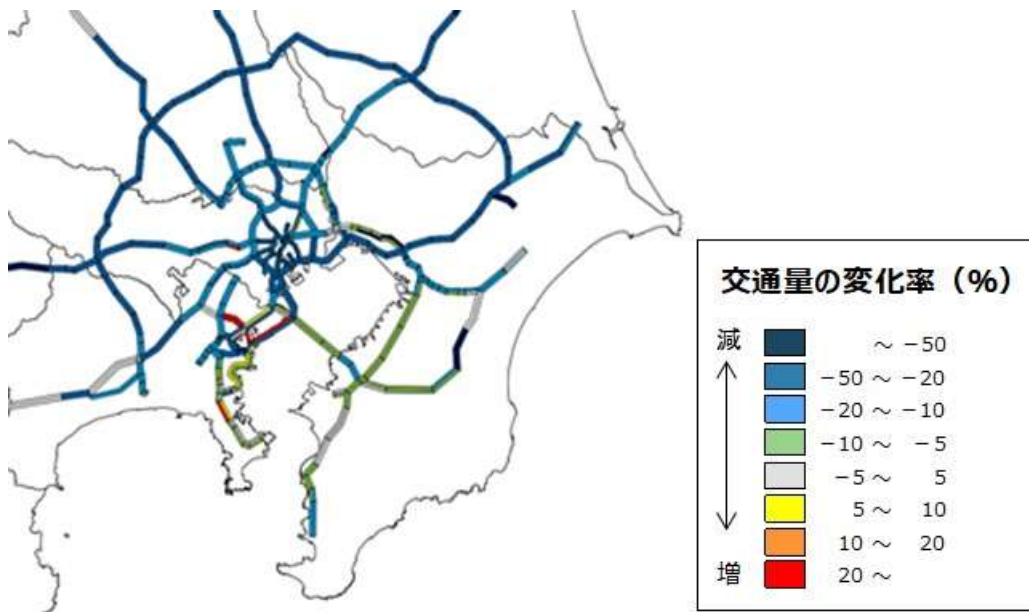


図 5-39 令和2年6月／令和元年7月

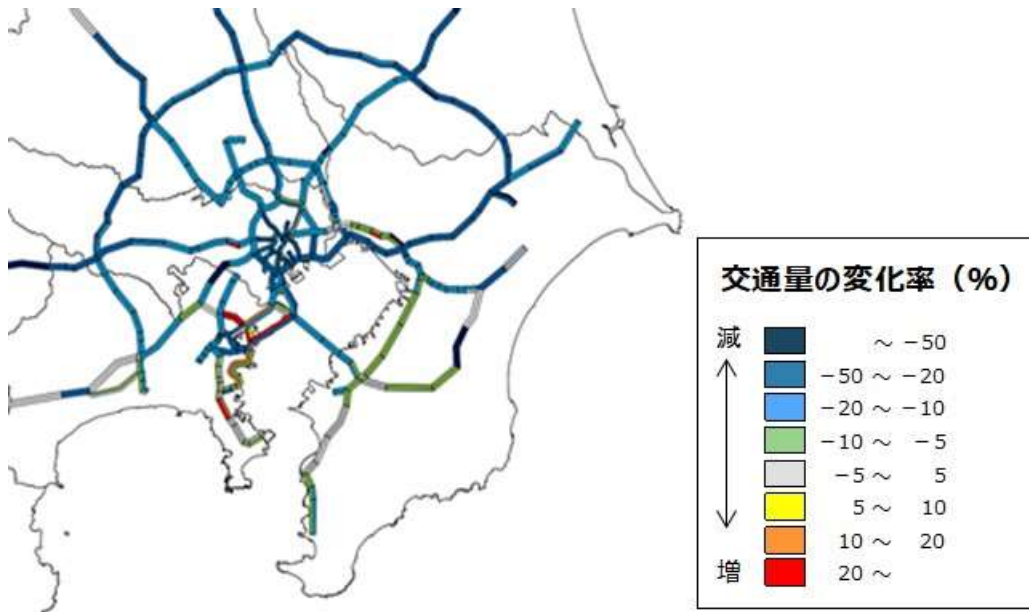


図 5-40 令和2年7月／令和元年7月

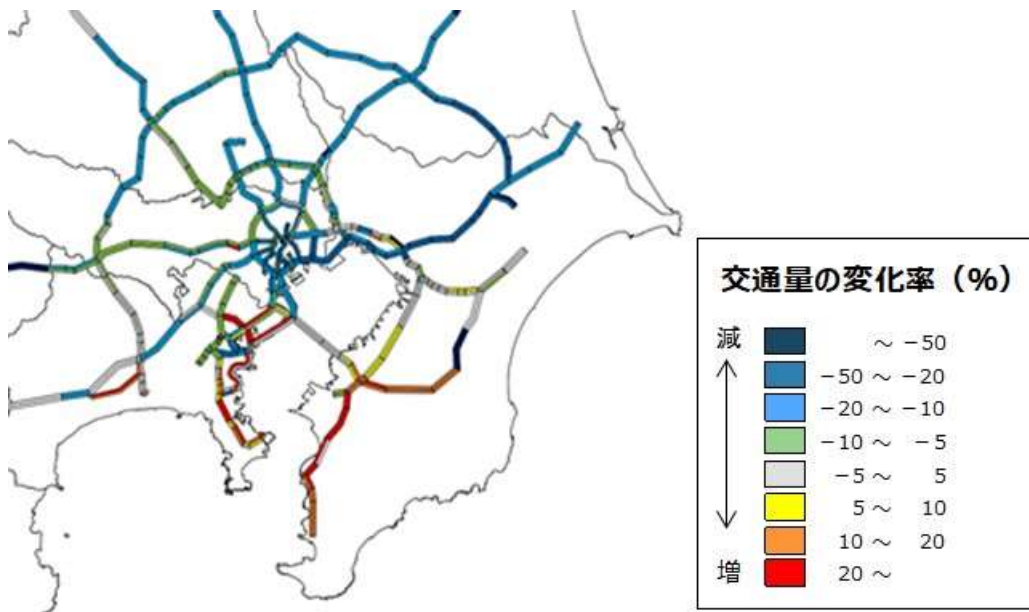


図 5-41 令和2年8月／令和元年7月

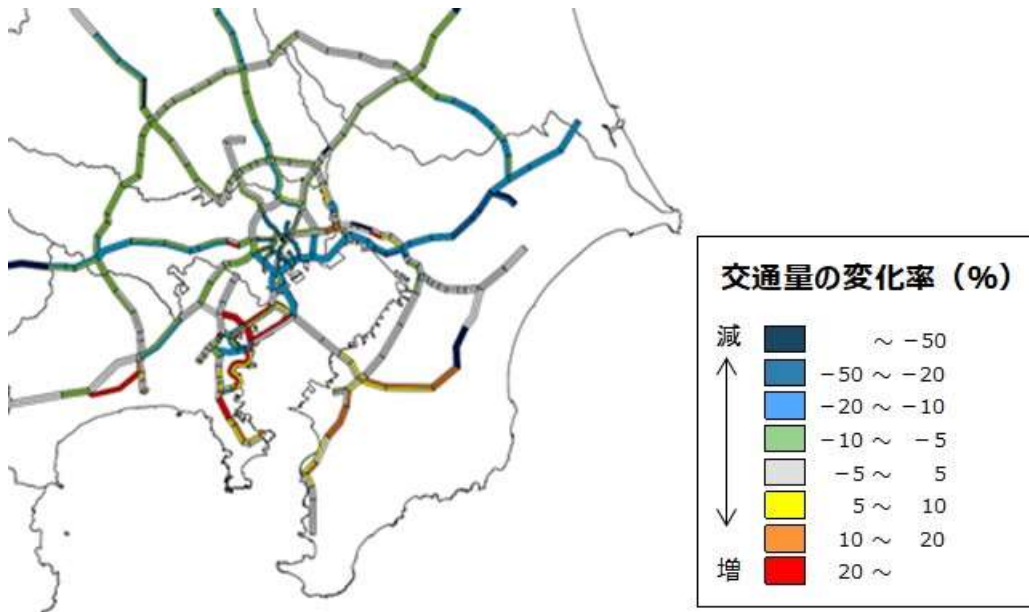


図 5-42 令和2年9月／令和元年7月

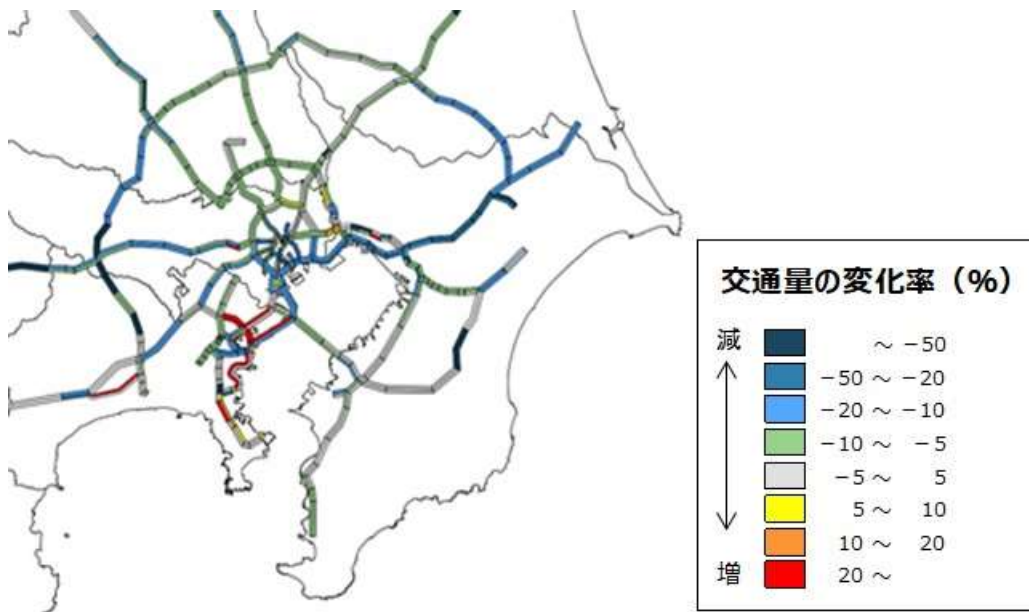


図 5-43 令和2年10月／令和元年7月

(3) 朝ピーク速度

1) 分析の目的

速度を分析することにより、新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令期間中や宣言解除後の速度の変化などを把握する。

2) 分析条件の整理

高速トラカンデータに記録されている IC・JCT 区間毎の日別時間帯別の速度を1日あたりに平均し整理した。また、首都高速道路株式会社の高速トラカンデータは、セグメント（IC間をさらに細かく分けた区間）であることから、NEXCO東日本と整理方法を合わせるため、IC・JCT間単位に集約し整理を行った。この時、IC・JCT区間内に複数のトラフィックカウンターが設置されている場合は、区間内の交通量の相加平均により速度を整理した。

また、データにエラー情報が付与されている場合や欠損値があった場合は、エラー・欠損があった区間の時間帯別の平均交通量で補完し集計を行った。

表 5-3 分析条件

使用データ	高速トラカンデータ
分析期間	令和2年4月から令和2年10月までの各1ヶ月 ・令和2年4月1日～令和2年4月30日 ・令和2年5月1日～令和2年5月31日 ・令和2年6月1日～令和2年6月30日 ・令和2年7月1日～令和2年7月31日 ・令和2年8月1日～令和2年8月31日 ・令和2年9月1日～令和2年9月30日 ・令和2年10月1日～令和2年10月31日
分析対象路線	主に圏央道内側の高速道路
分析対象箇所	全IC区間

3) 集計結果

a. 全車平日の速度

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4~5月を比較すると、70km/hを超える路線が多く見られる。緊急事態宣言解除直後の6~10月は各路線において平常時の速度と同程度である。

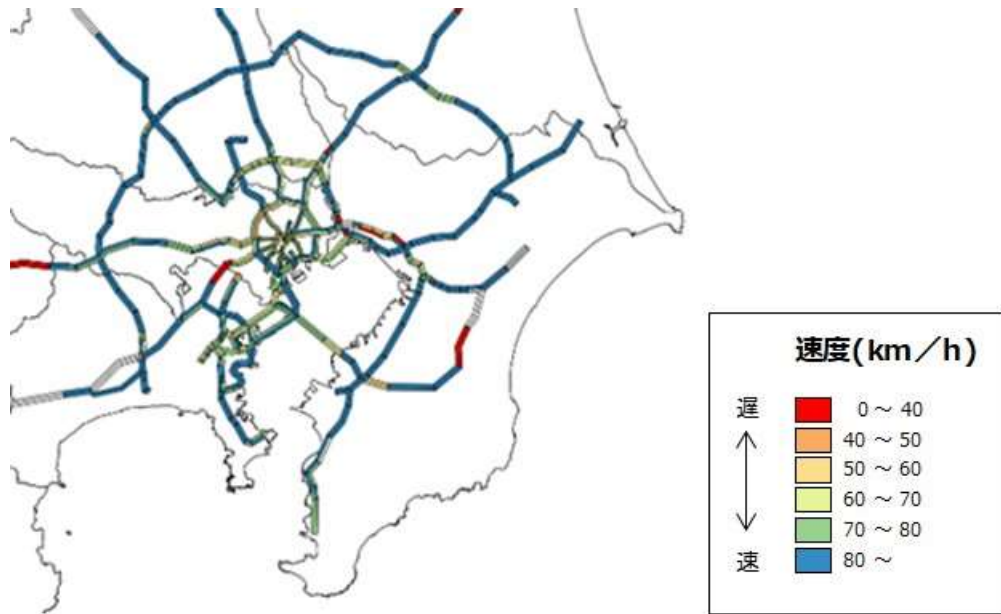


図 5-44 令和元年7月

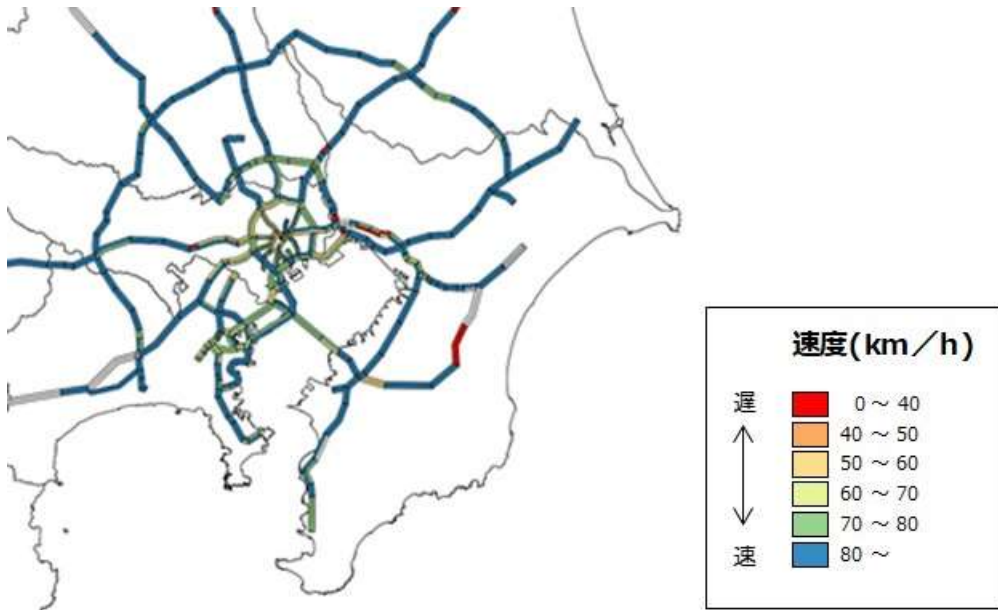


図 5-45 令和2年4月

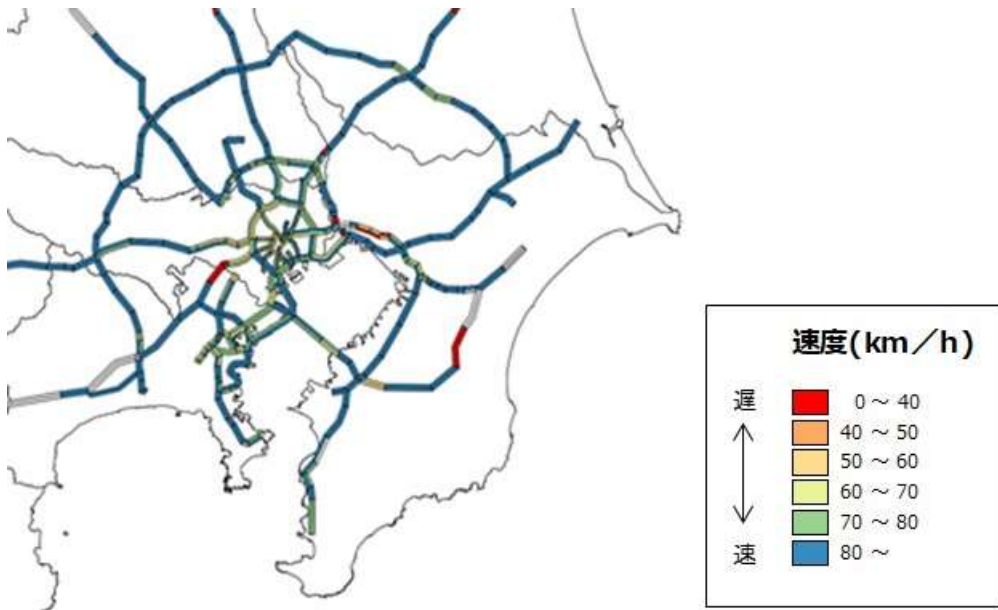


図 5-46 令和2年5月

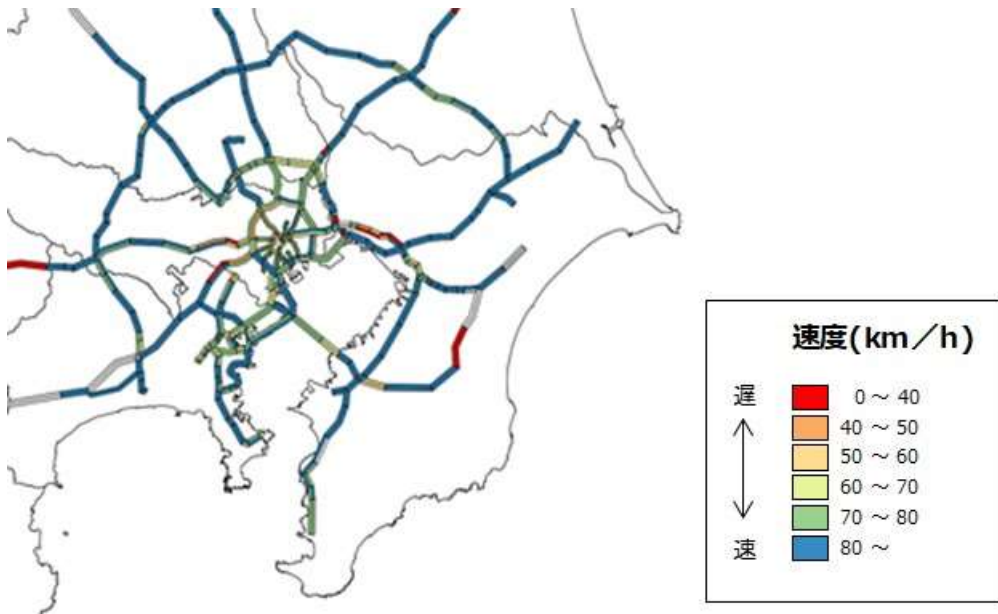


図 5-47 令和2年6月

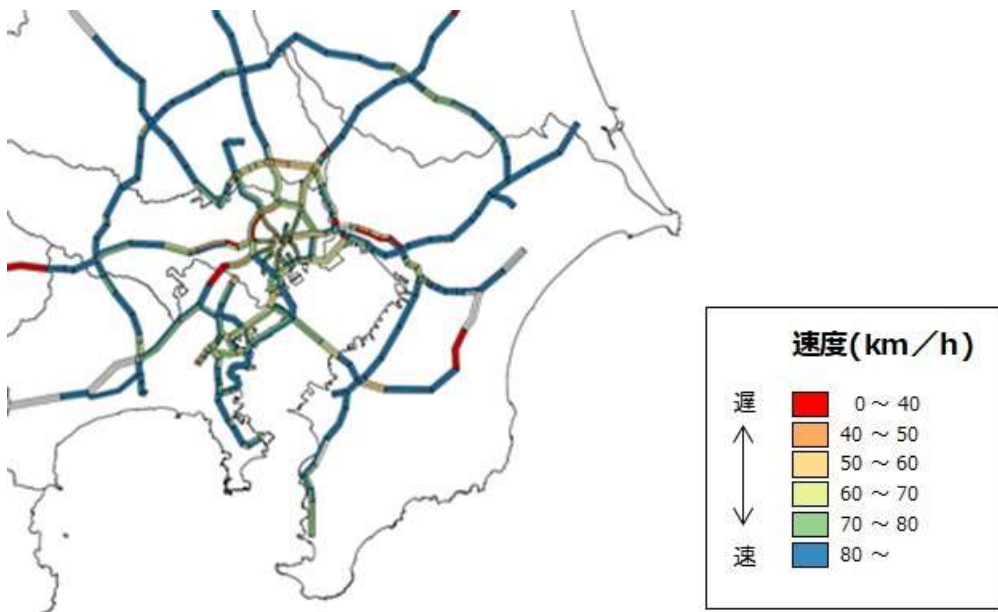


図 5-48 令和2年7月

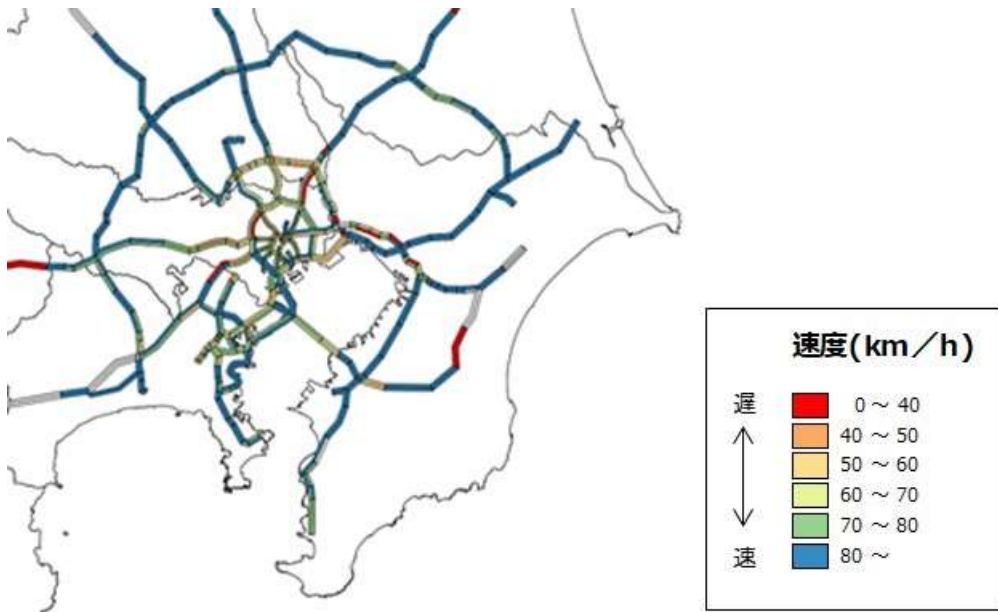


図 5-49 令和2年8月

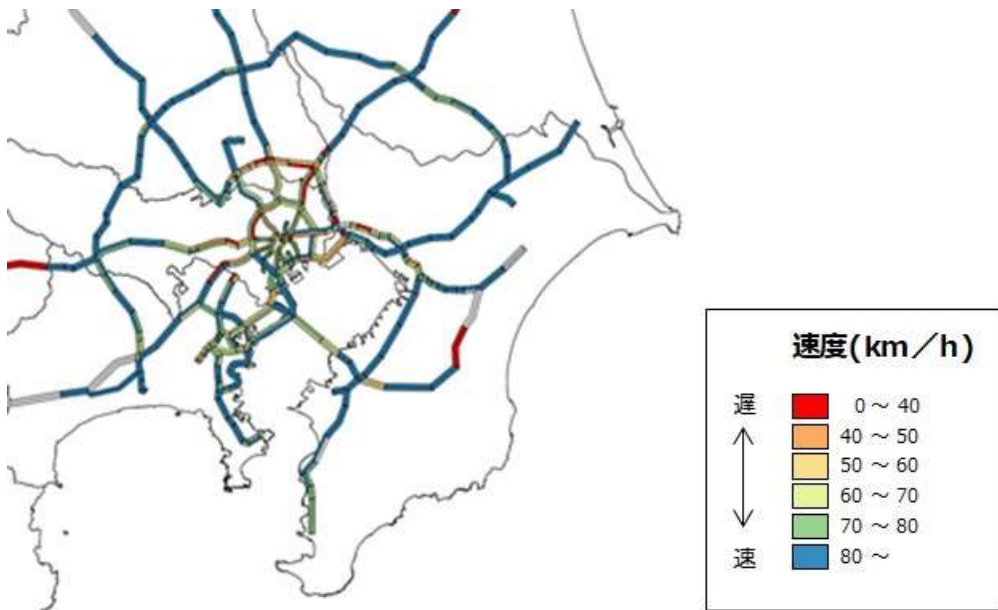


図 5-50 令和2年9月

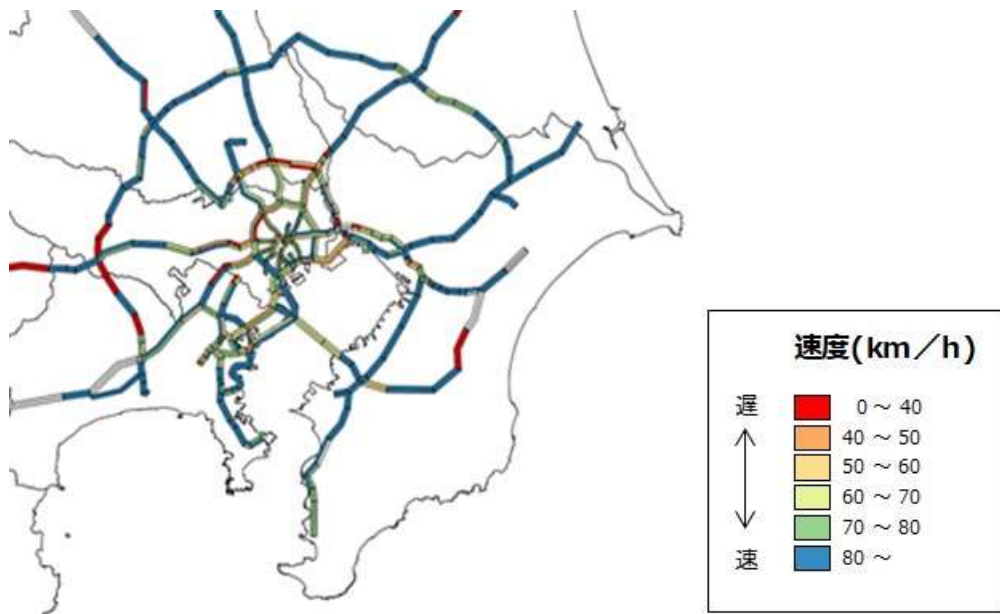


図 5-51 令和2年10月

II. 差分

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で速度は5km/h上昇しており、外環道（埼玉区間）、中央道、湾岸線などは最大20km/h上昇している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月においても多くの路線で速度は5km/h上昇している。

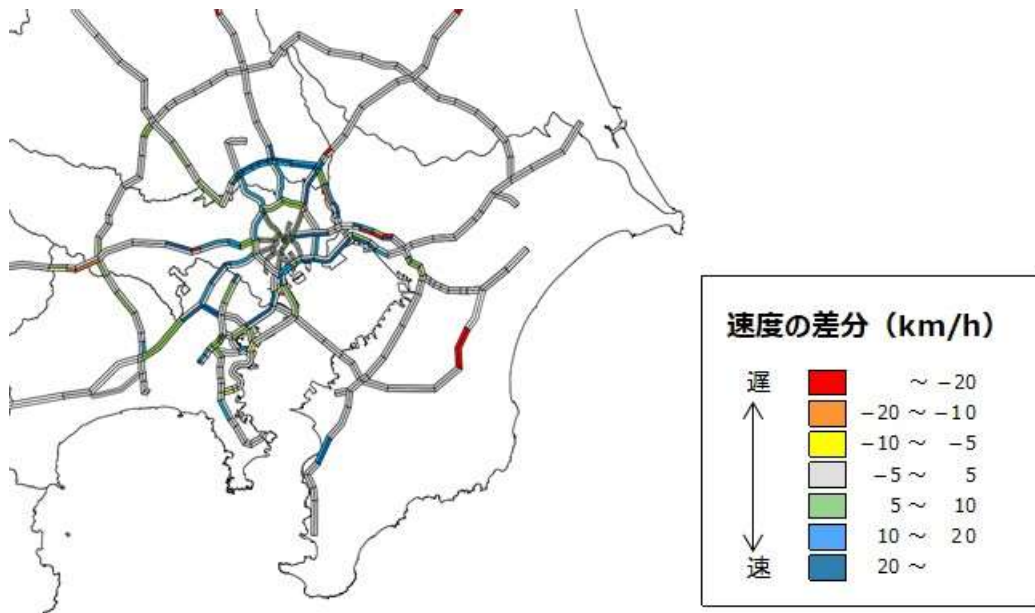


図 5-52 令和2年4月—令和元年7月

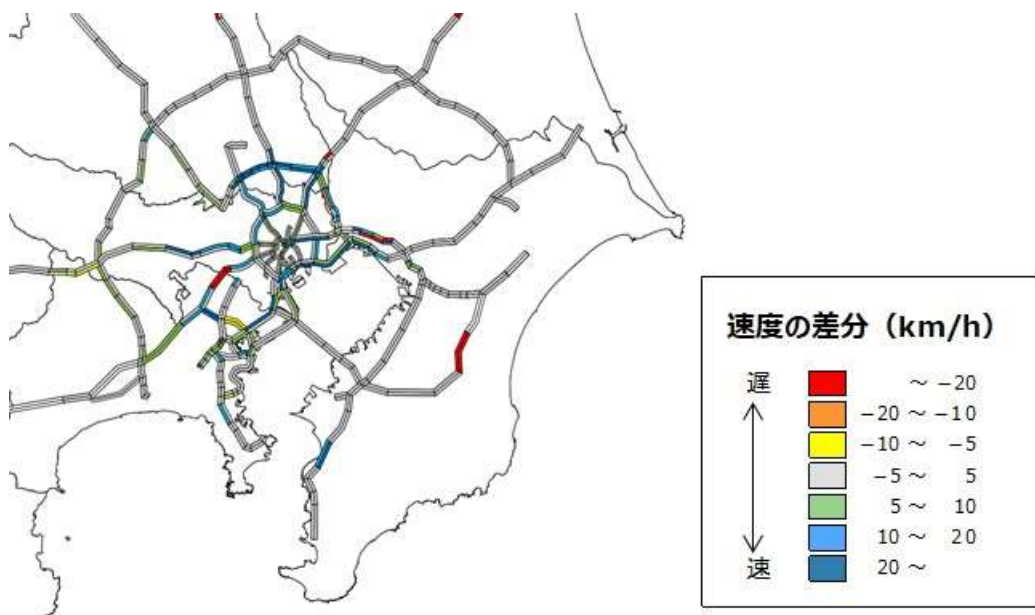


図 5-53 令和2年5月—令和元年7月

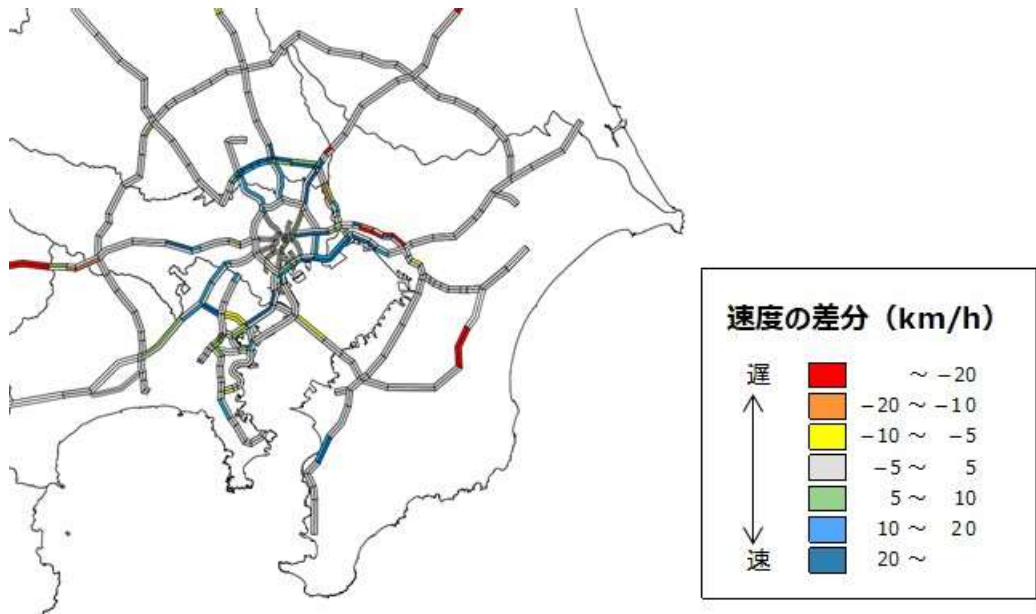


図 5-54 令和2年6月－令和元年7月

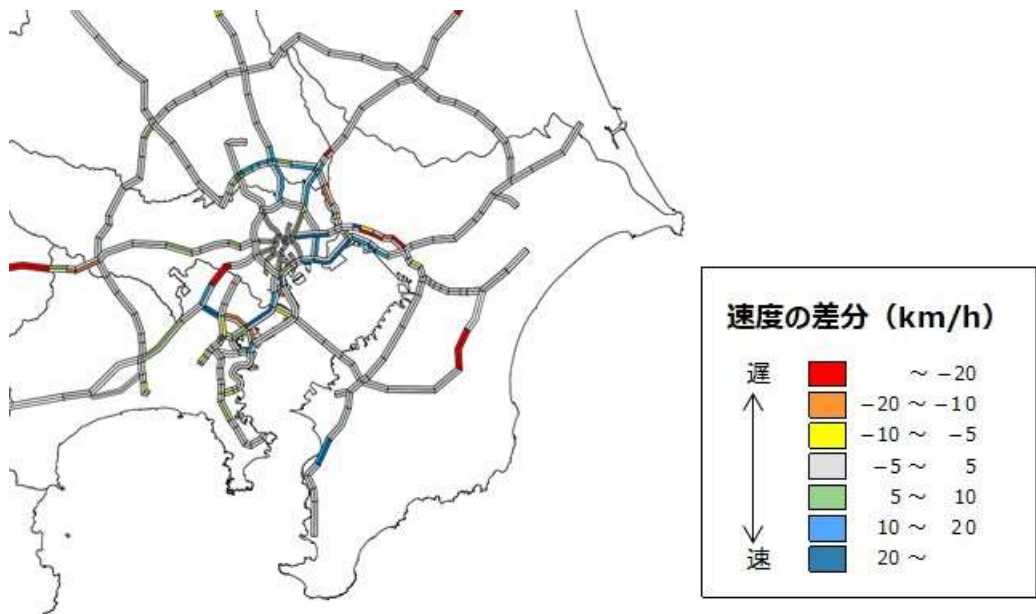


図 5-55 令和2年7月－令和元年7月

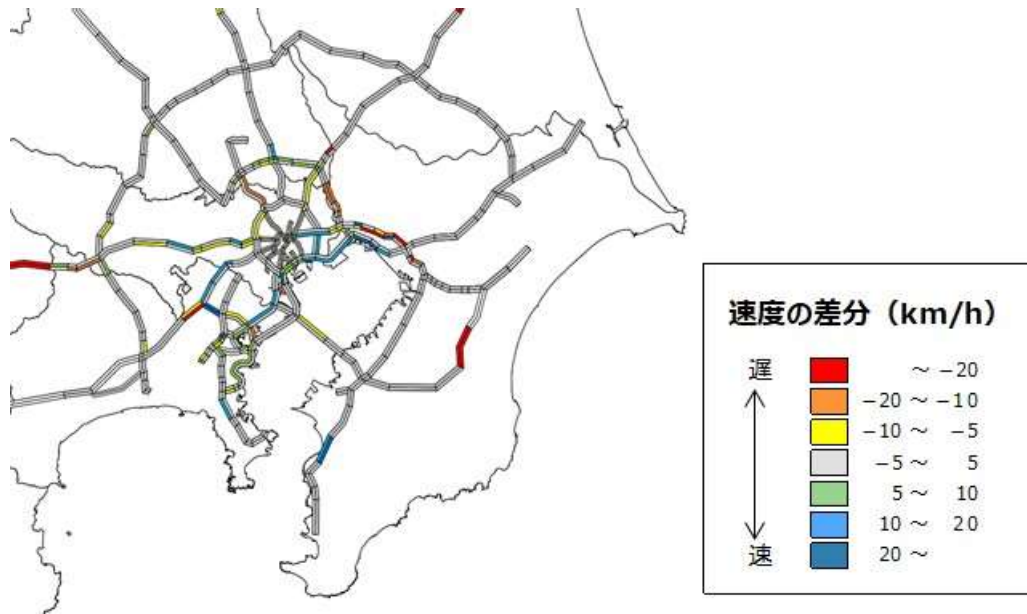


図 5-56 令和2年8月—令和元年7月

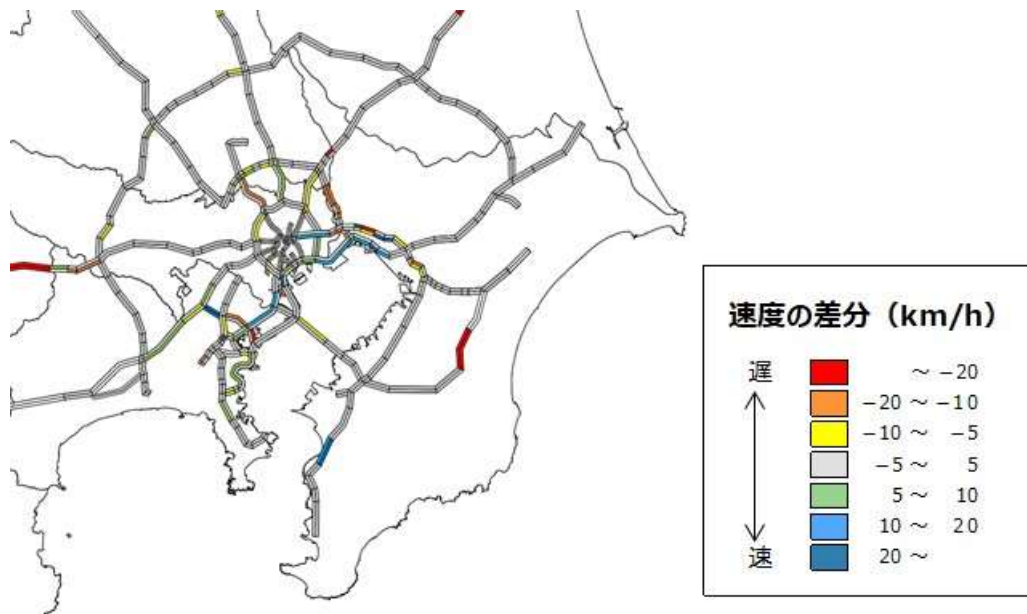


図 5-57 令和2年9月—令和元年7月

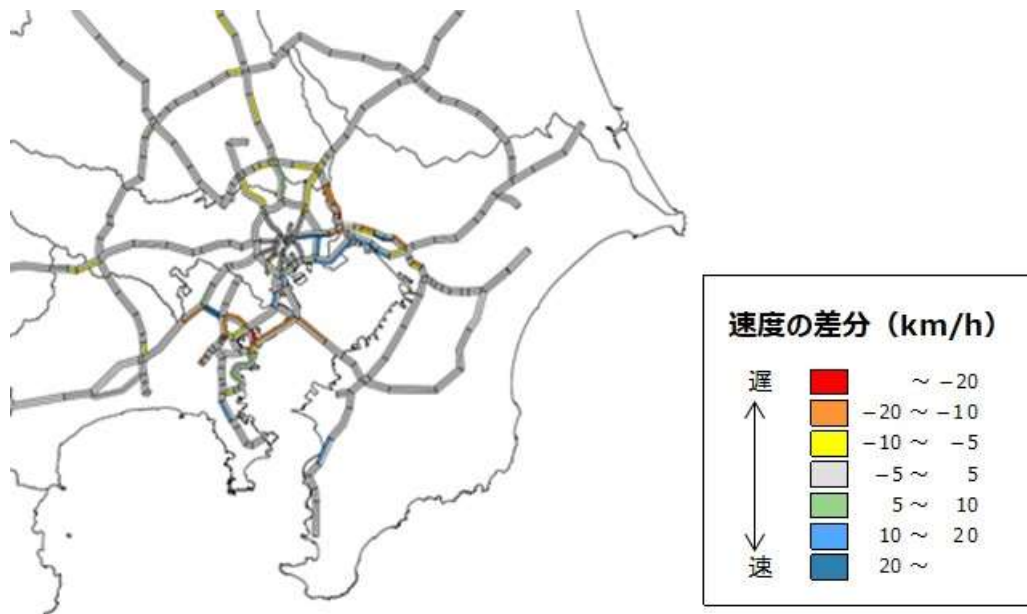


図 5-58 令和2年10月—令和元年7月

Ⅲ.変化率

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で速度は5%上昇しており、外環道（埼玉区間）、中央道、湾岸線などは最大20%上昇している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月においても多くの路線で速度は5%上昇している。

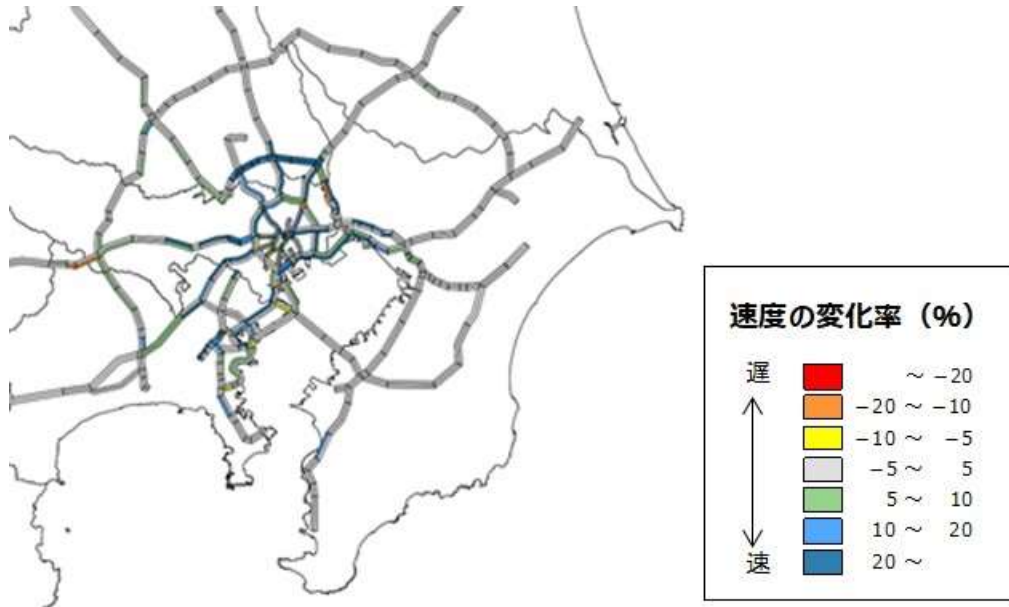


図 5-59 令和2年4月／令和元年7月

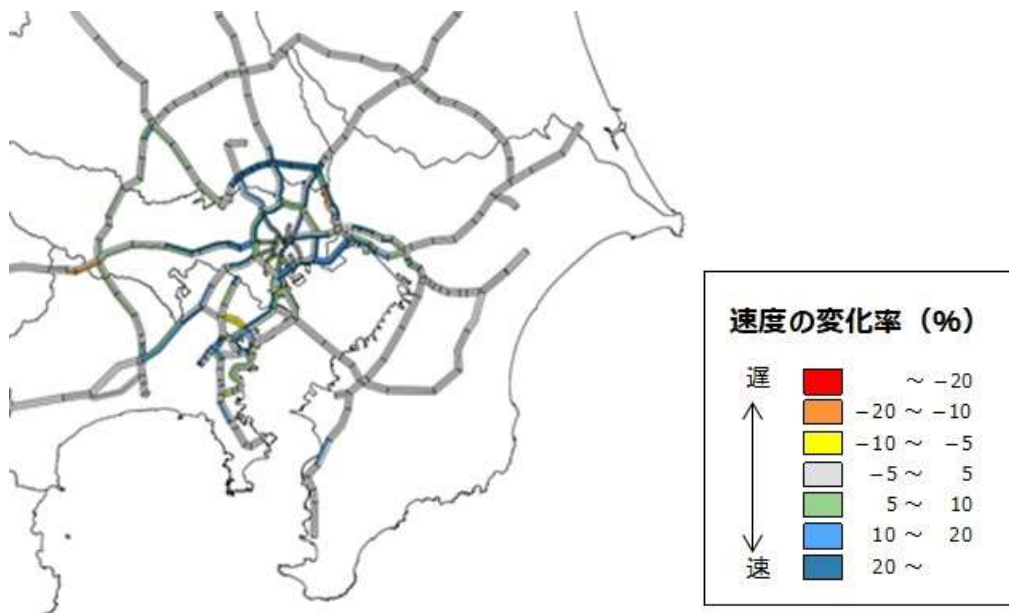


図 5-60 令和2年5月／令和元年7月

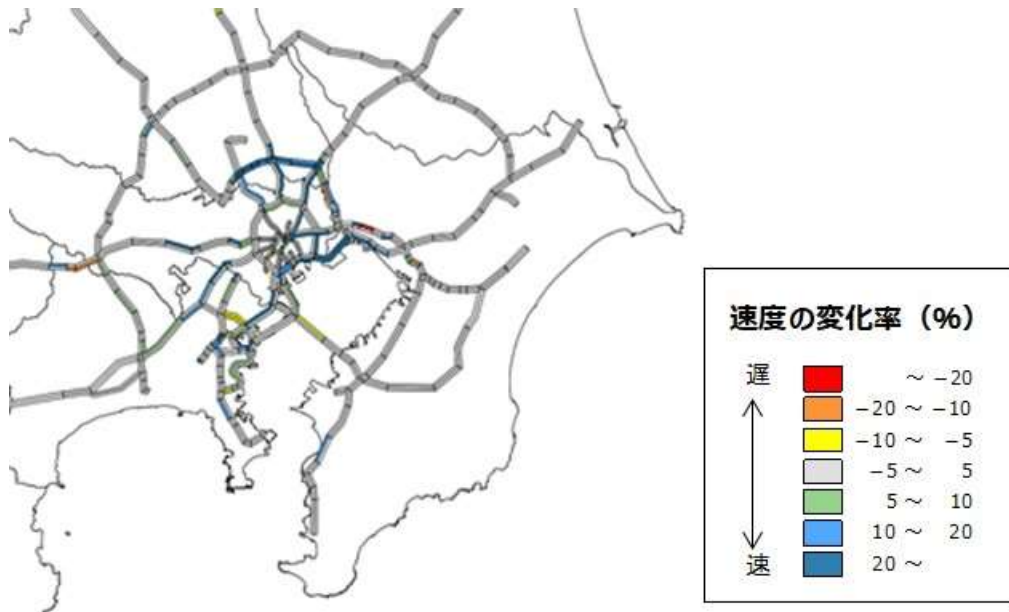


図 5-61 令和2年6月／令和元年7月

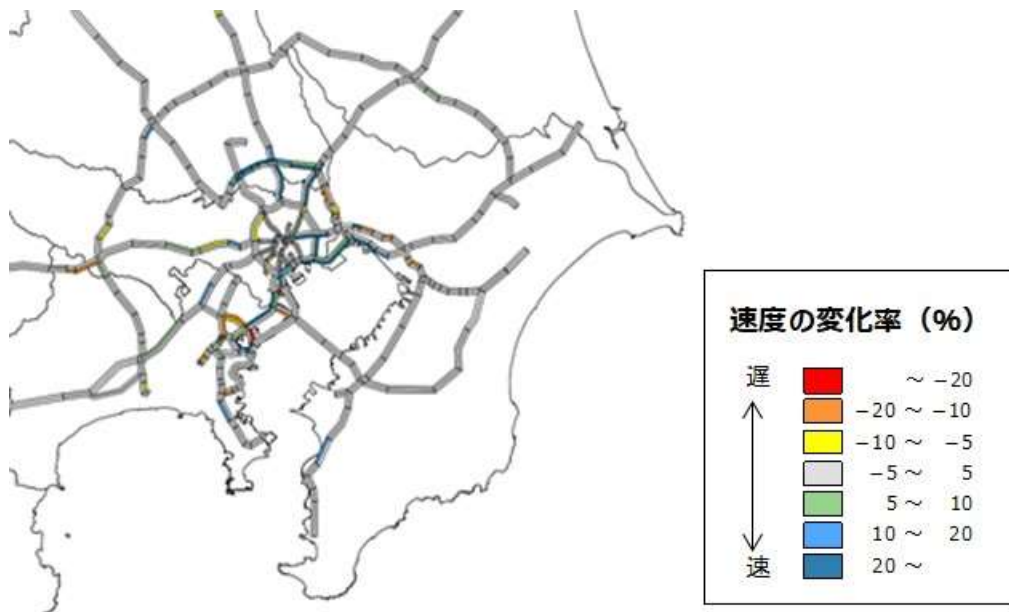


図 5-62 令和2年7月／令和元年7月

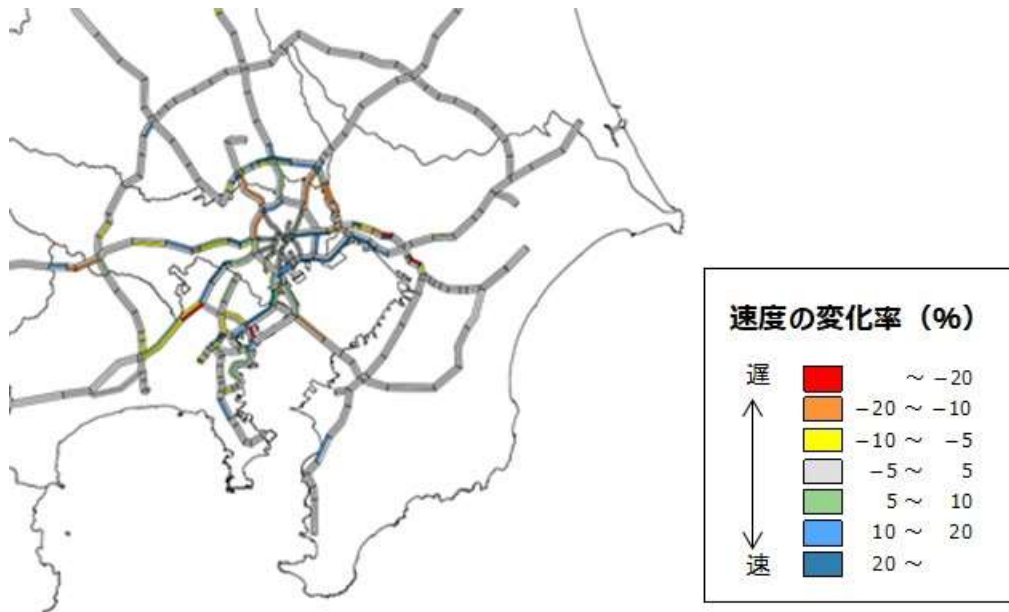


図 5-63 令和2年8月／令和元年7月

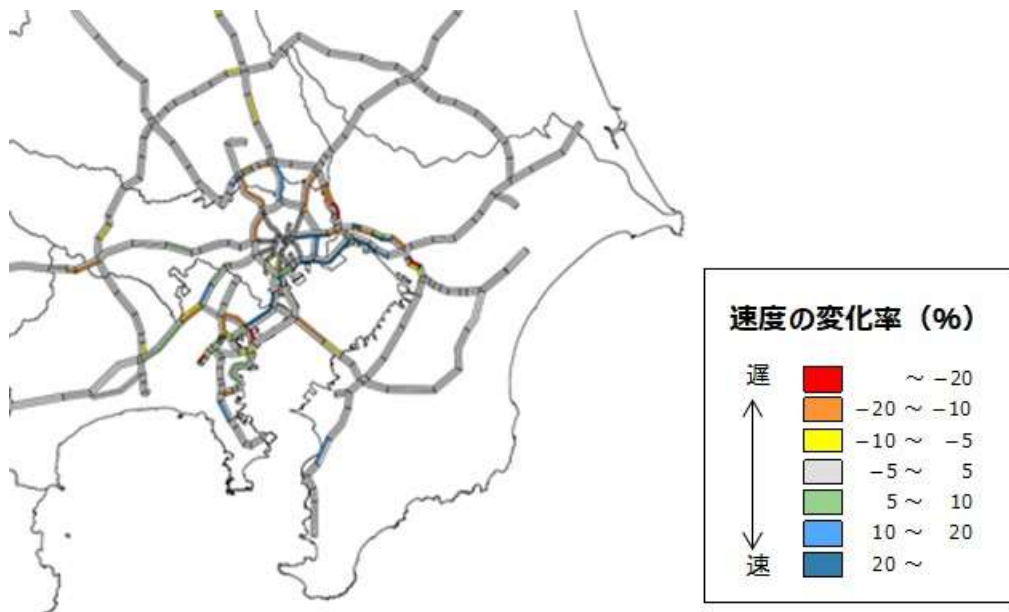


図 5-64 令和2年9月／令和元年7月

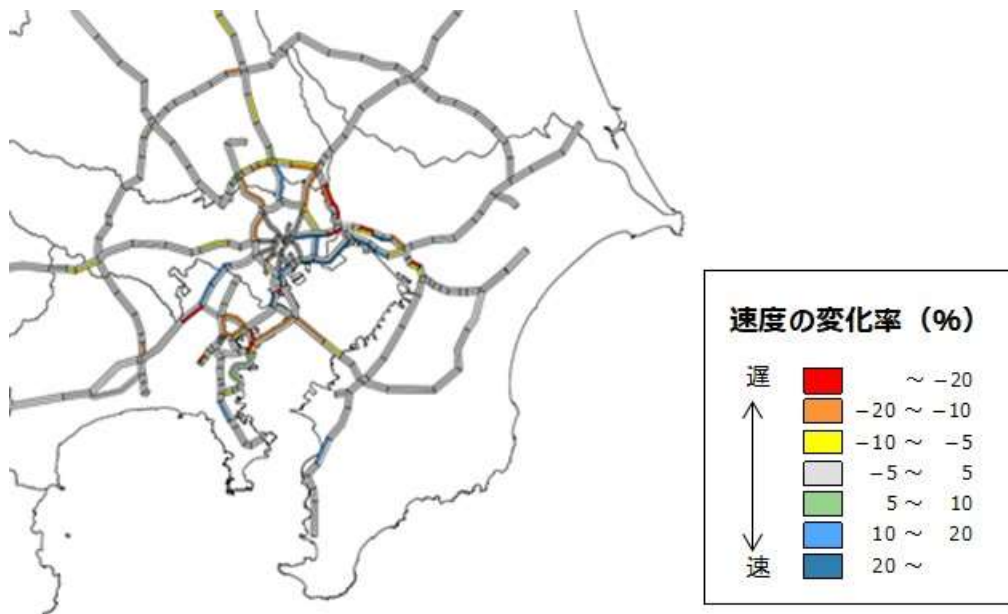


図 5-65 令和2年10月／令和元年7月

b. 全車休日の速度

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4~5月を比較すると、70km/hを超える路線が多く見られる。緊急事態宣言解除直後の6~10月は各路線において平常時の速度と同程度である。

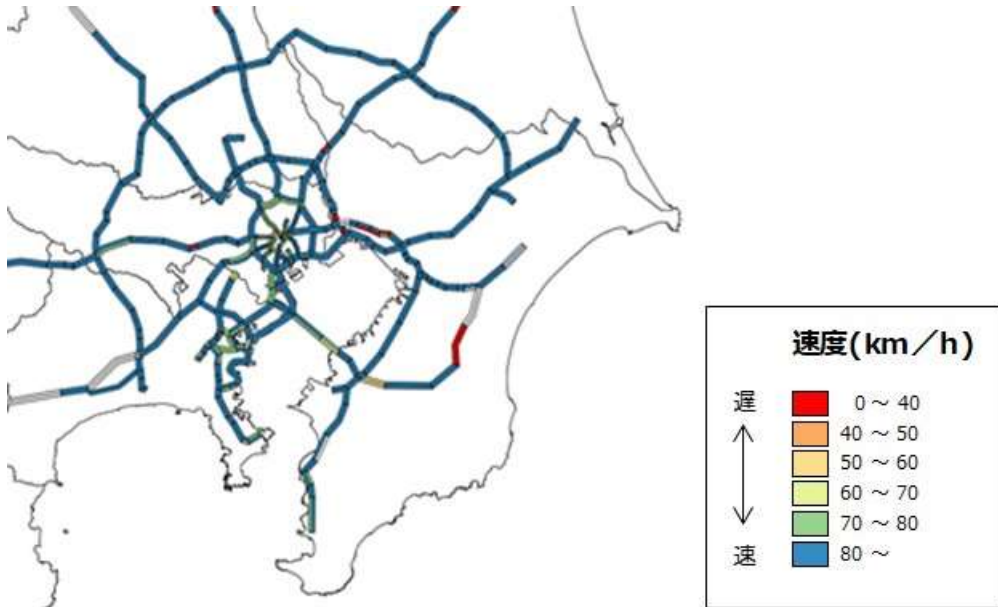


図 5-66 令和2年4月

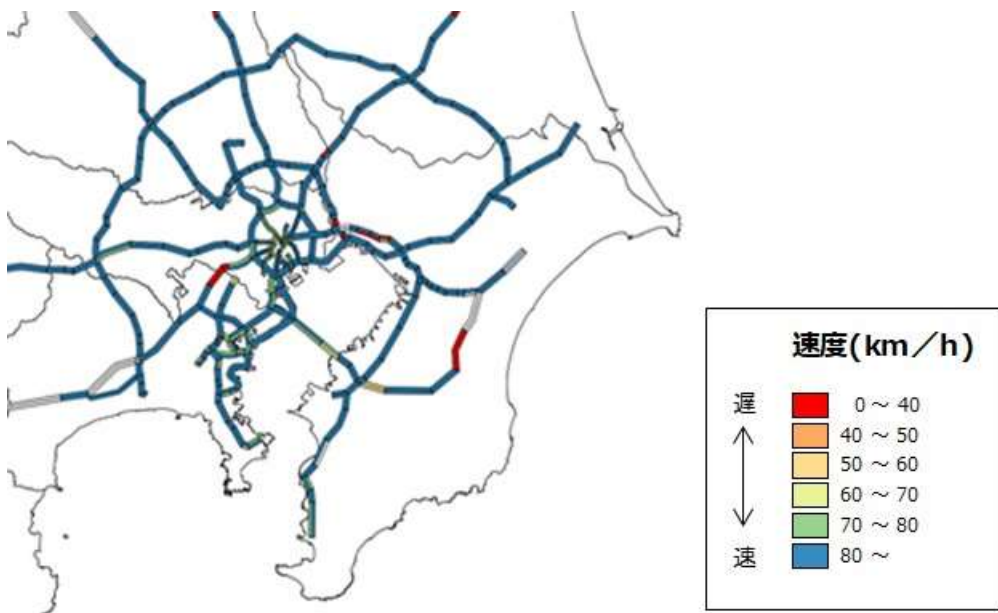


図 5-67 令和2年5月

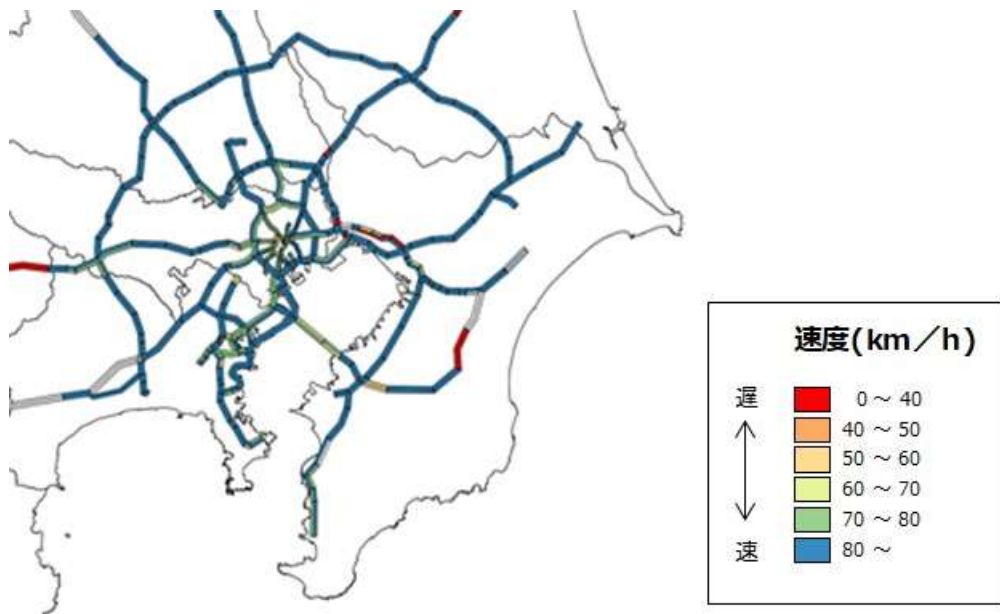


図 5-68 令和2年6月

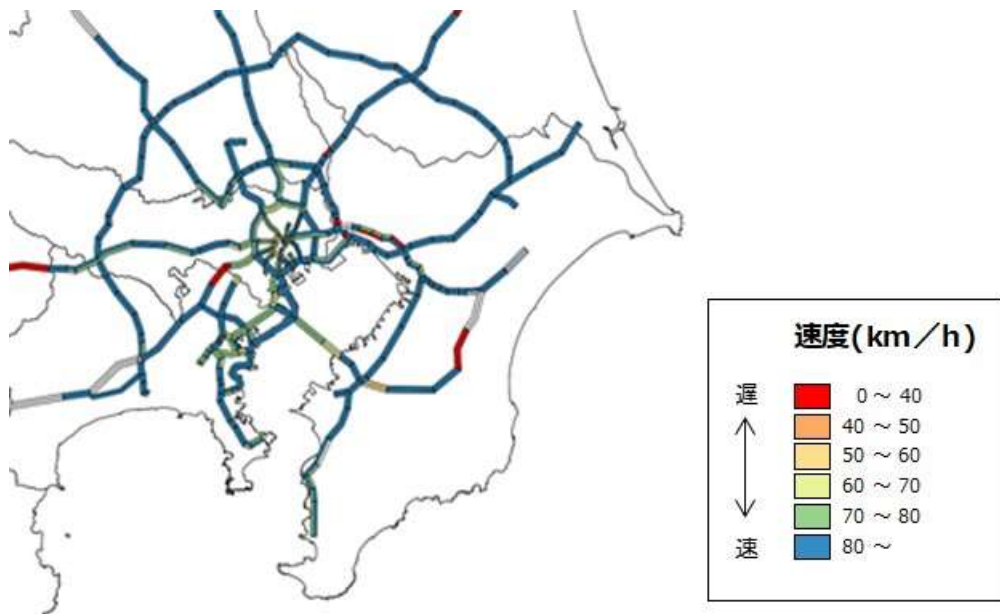


図 5-69 令和2年7月

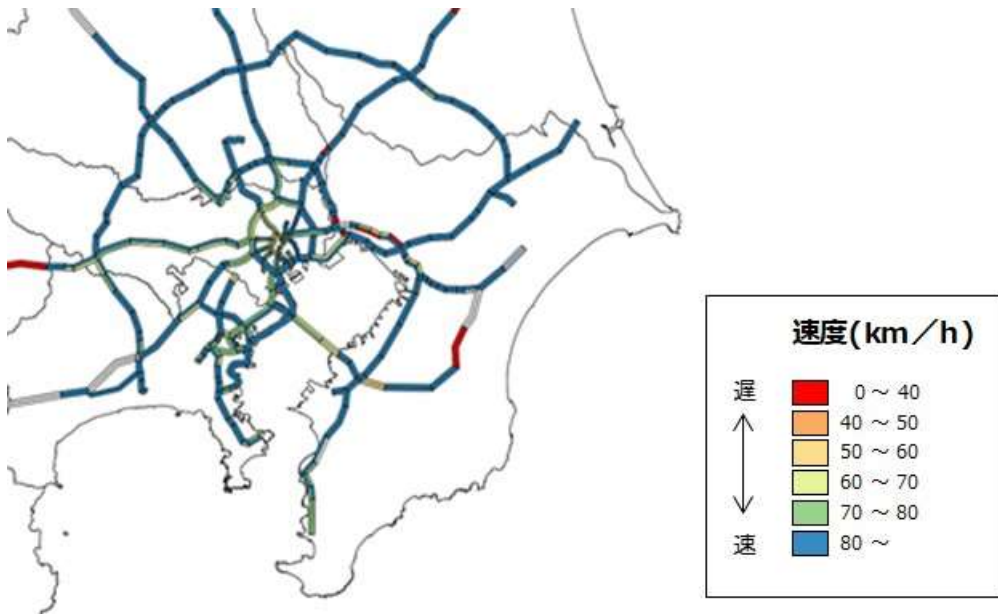


図 5-70 令和2年8月

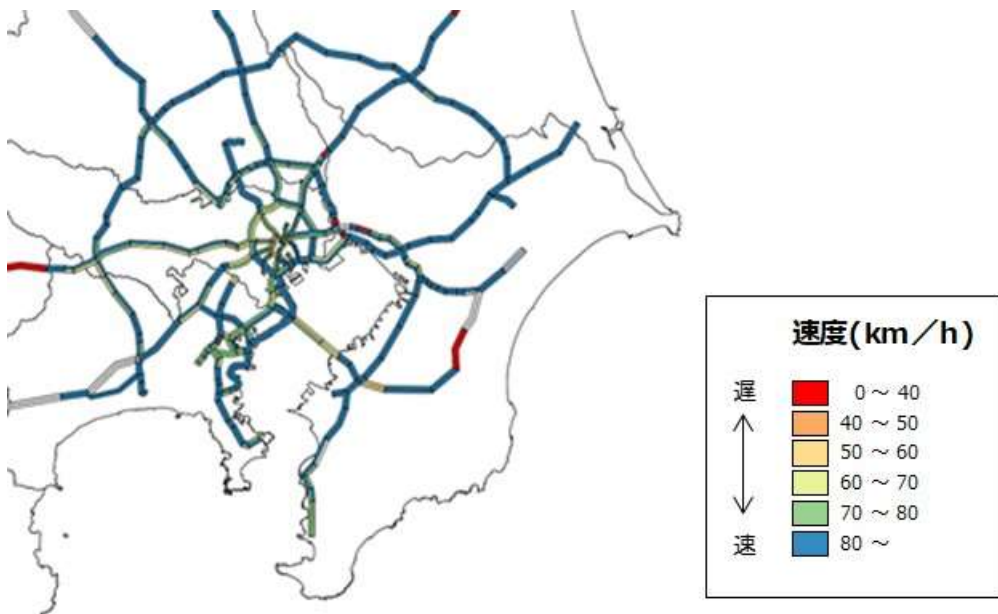


図 5-71 令和2年9月

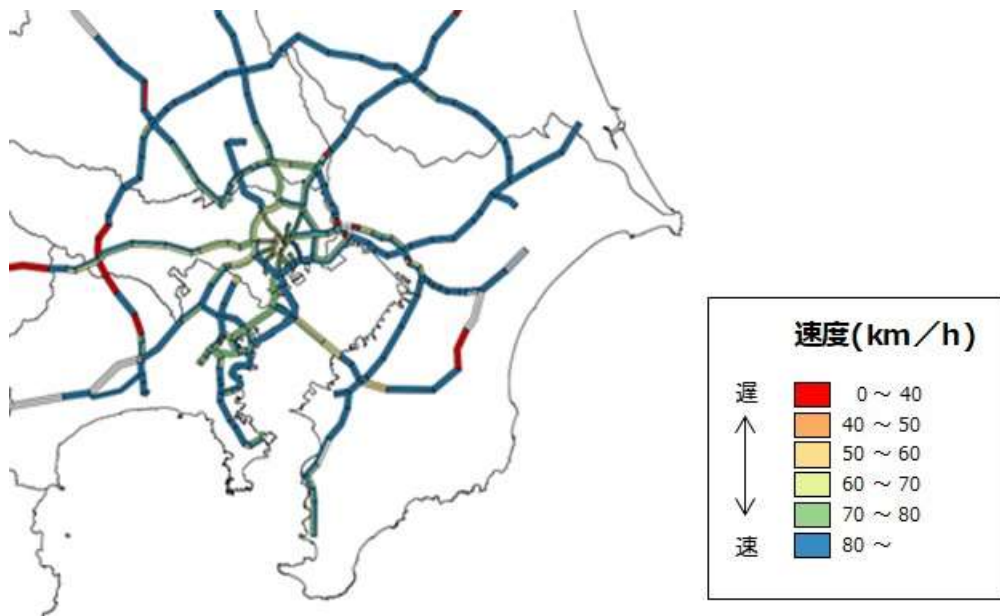


図 5-72 令和2年10月

II.差分

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で速度は5km/h上昇しており、外環道（埼玉区間）、中央道、湾岸線などは最大20km/h上昇している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月においても多くの路線で速度は5km/h上昇している。

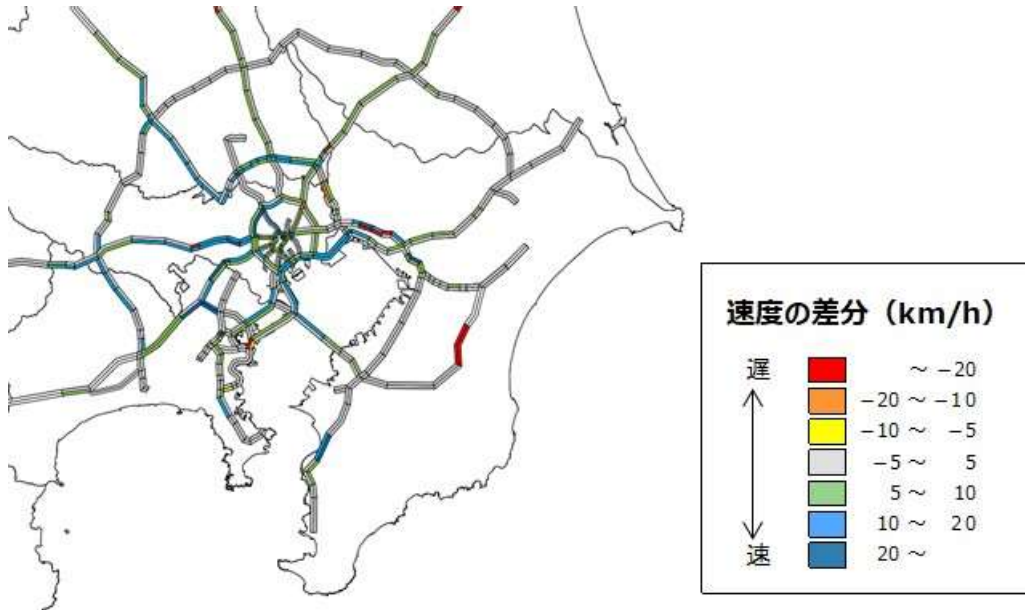


図 5-73 令和2年4月－令和元年7月

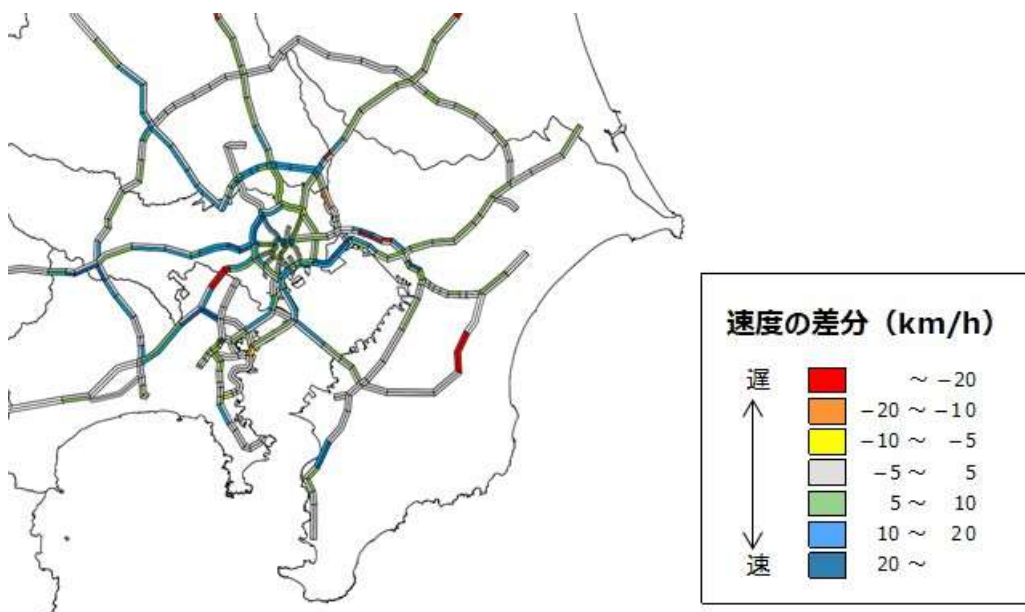


図 5-74 令和2年5月－令和元年7月

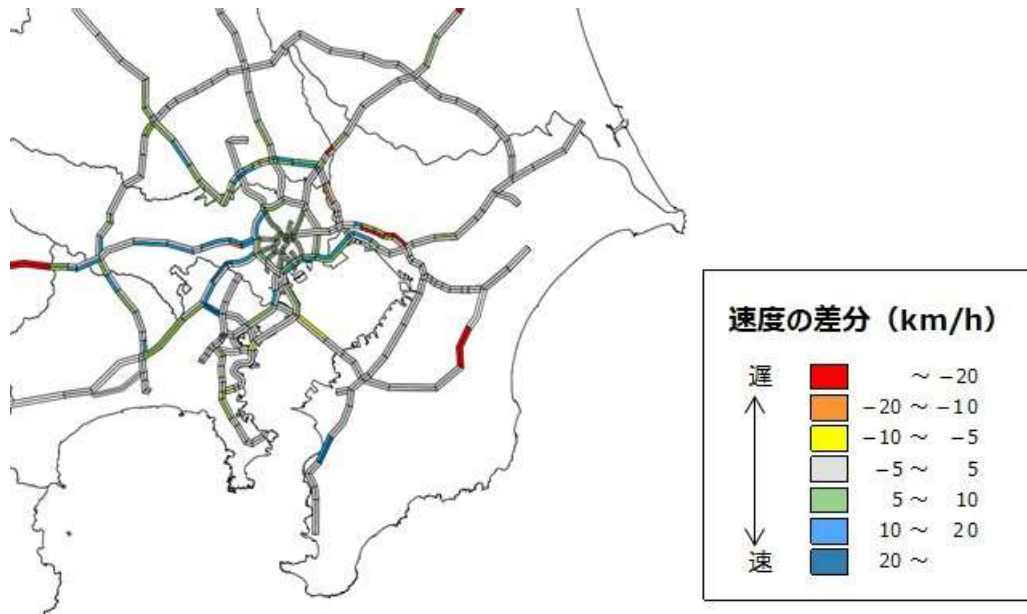


図 5-75 令和2年6月—令和元年7月

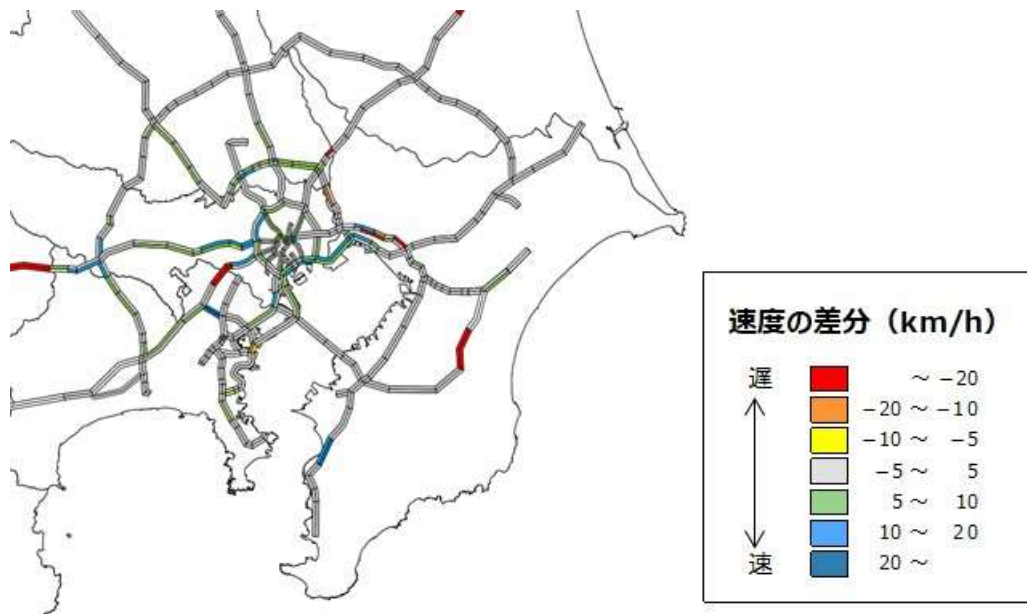


図 5-76 令和2年7月—令和元年7月

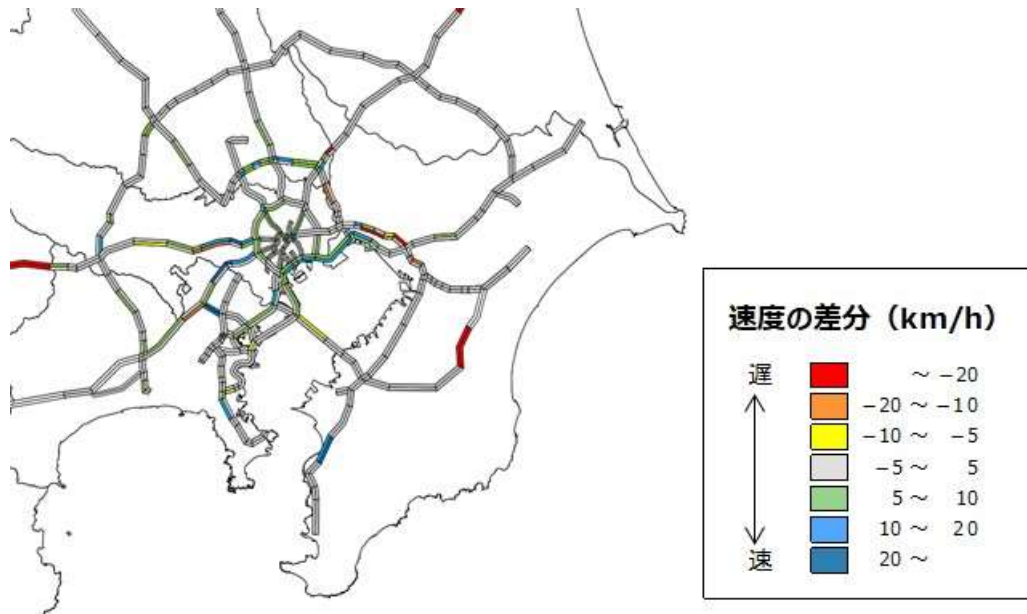


図 5-77 令和2年8月－令和元年7月

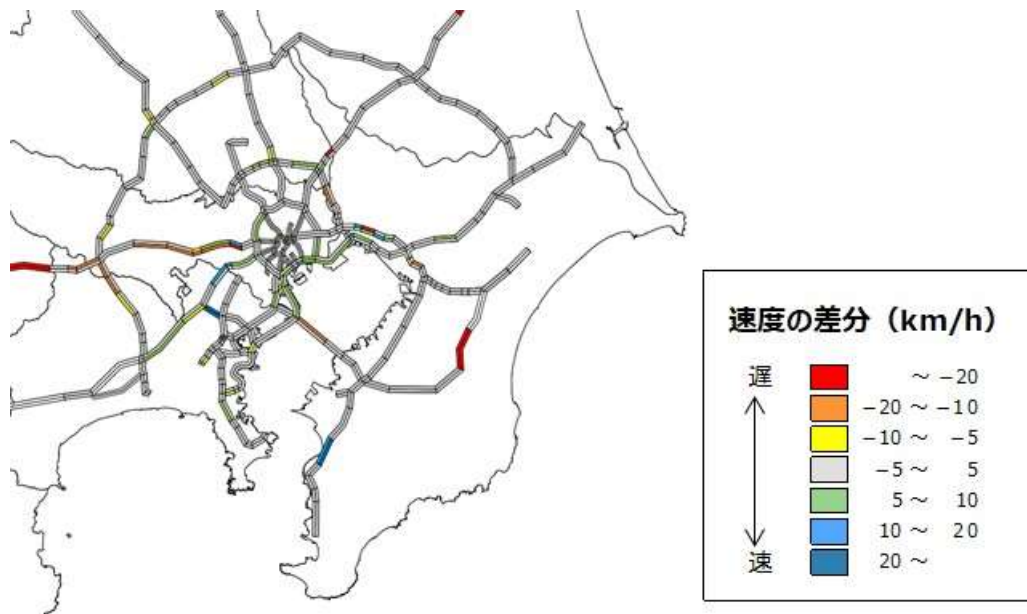


図 5-78 令和2年9月－令和元年7月

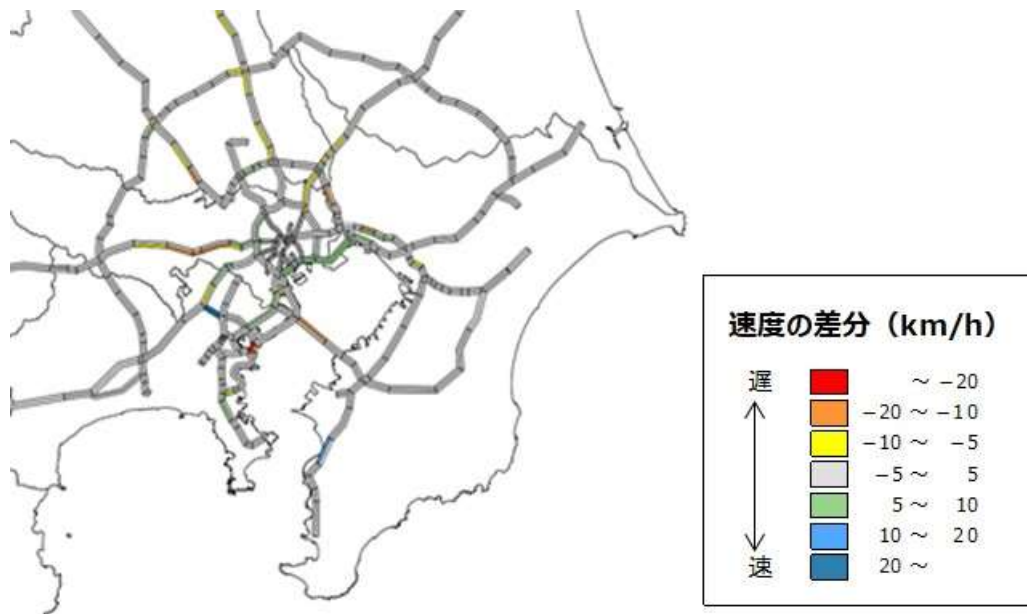


図 5-79 令和2年10月—令和元年7月

Ⅲ.変化率

4～5月は緊急事態宣言発令により、多くの路線で速度は5%上昇しており、外環道（埼玉区間）、中央道、湾岸線などは最大20%上昇している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月においても多くの路線で速度は5%上昇している。

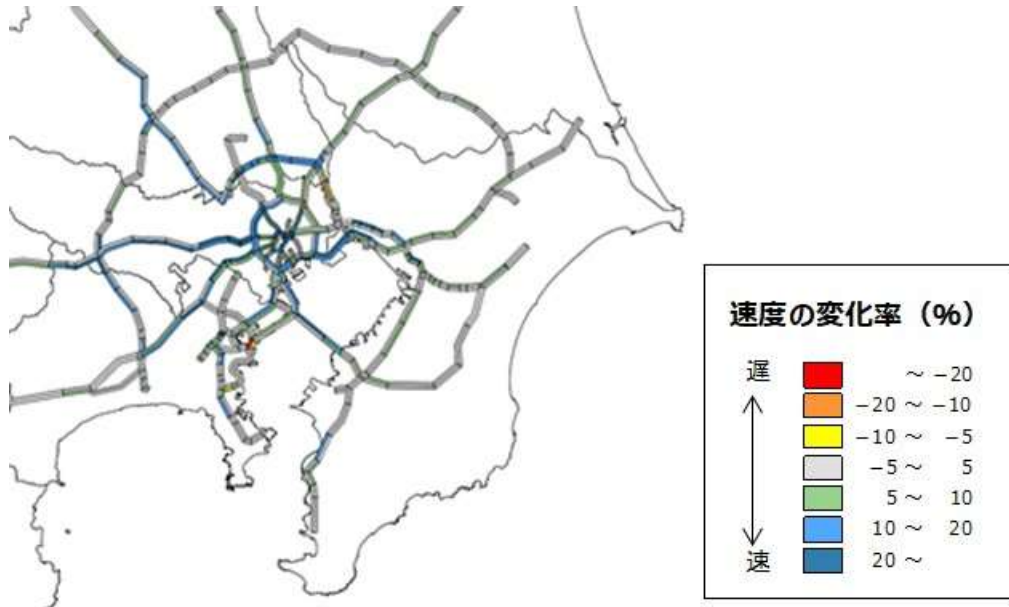


図 5-80 令和2年4月／令和元年7月

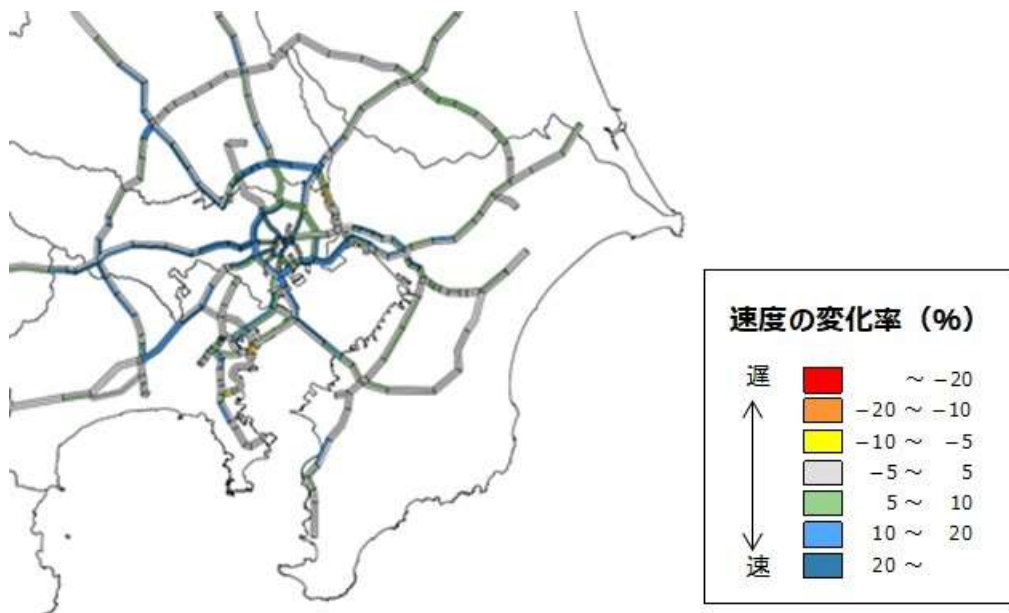


図 5-81 令和2年5月／令和元年7月

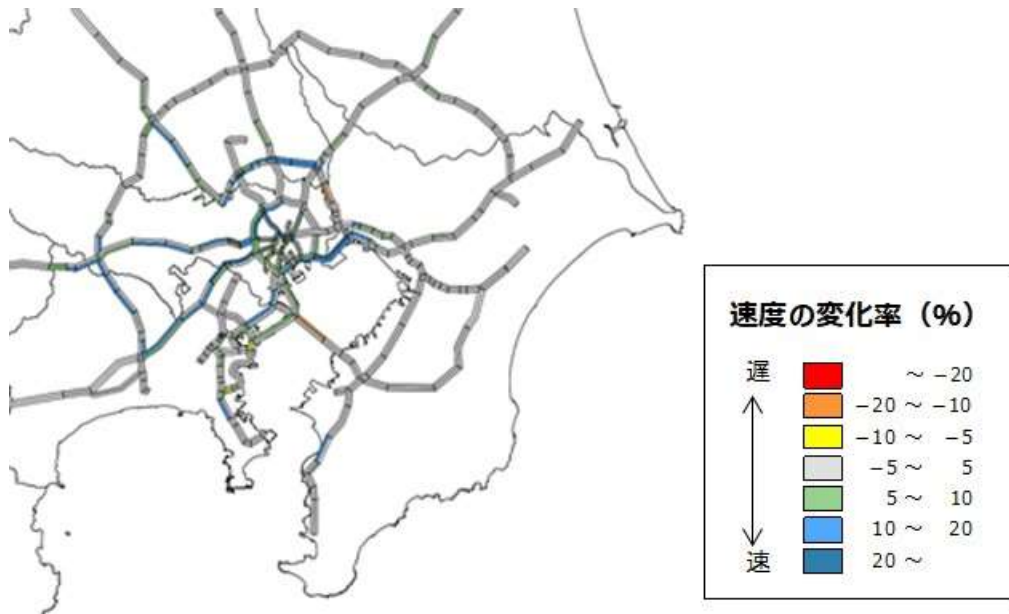


図 5-82 令和2年6月／令和元年7月

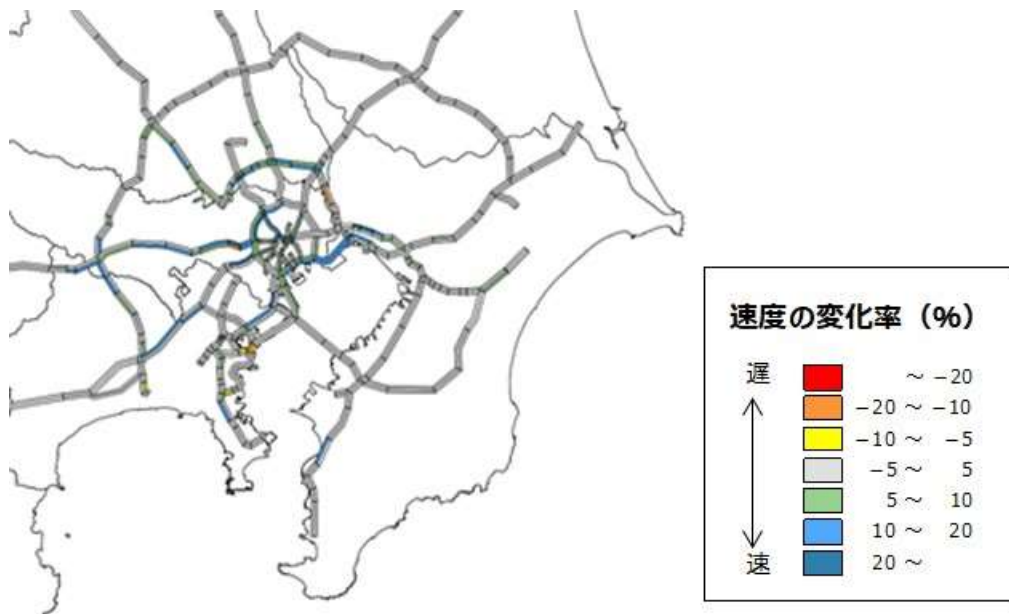


図 5-83 令和2年7月／令和元年7月

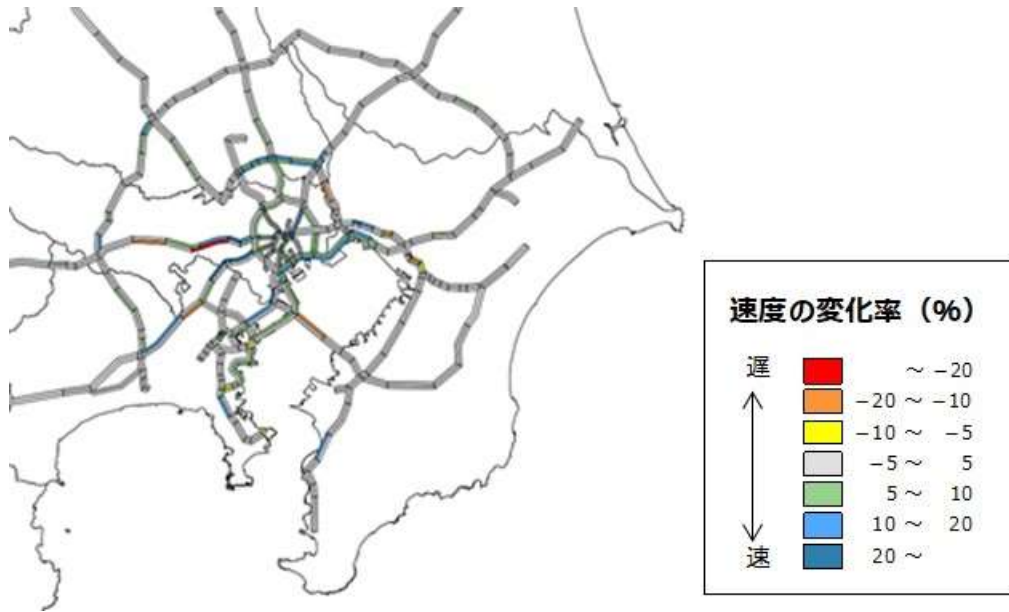


図 5-84 令和2年8月／令和元年7月

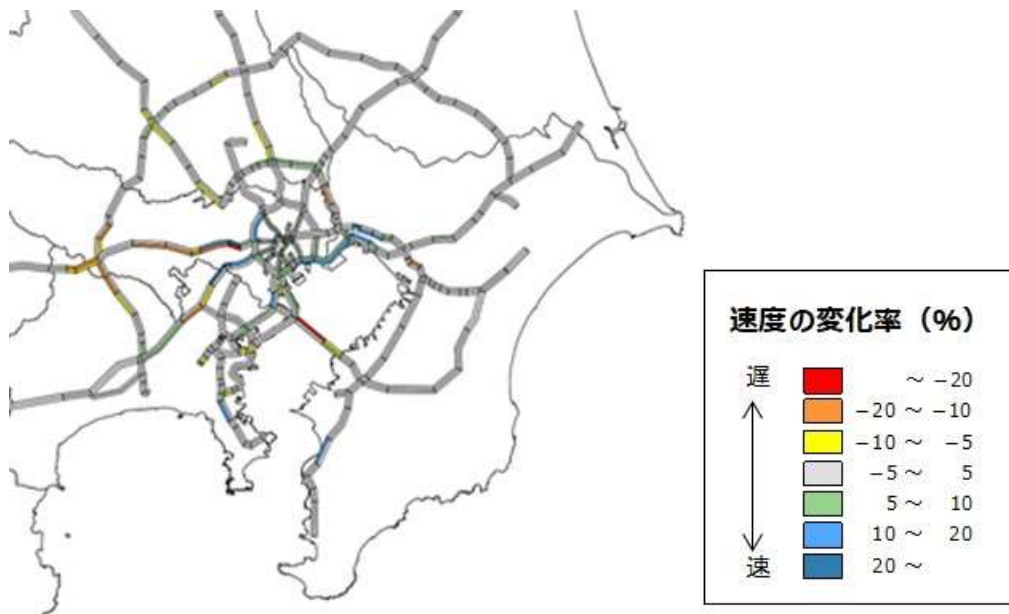


図 5-85 令和2年9月／令和元年7月

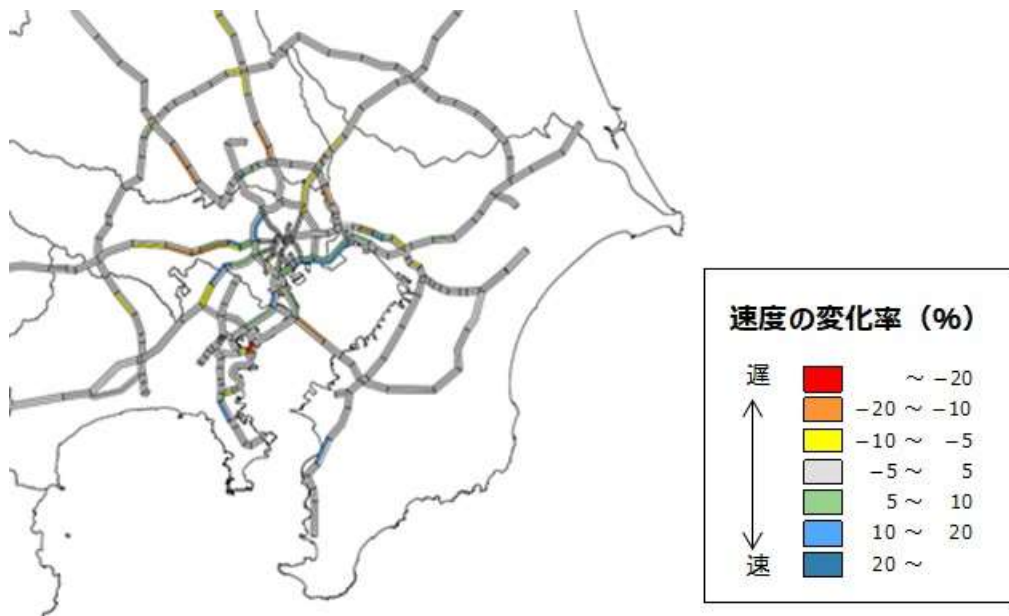


図 5-86 令和2年10月／令和元年7月

(4) 大型車混入率

1) 分析の目的

大型車混入率を分析することにより、新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令期間中や宣言解除後の大型車混入率の変化などを把握する。

2) 分析条件の整理

高速トラカンデータに記録されているIC・JCT区間毎の車種別の情報と以下の算定式を用いて大型車混入率を算出し整理した。

$$\text{大型車混入率} = \text{大型車交通量} / \text{全車交通量}$$

この時、大型車は、中型車、大型車、特大車の車種区分とし、全車は、小型車、普通車、中型車、大型車、特大車の車種区分とする。また、IC・JCT区間内に複数のトラフィックカウンターが設置されている場合は、区間内の交通量の相加平均により大型車混入率を整理した。

また、データにエラー情報が付与されている場合や欠損値があった場合は、その区間の時間帯別の平均交通量で補完し集計を行った。

表 5-4 分析条件

使用データ	高速トラカンデータ
分析期間	令和2年4月から令和2年10月までの各1ヶ月 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年4月1日～令和2年4月30日 ・ 令和2年5月1日～令和2年5月31日 ・ 令和2年6月1日～令和2年6月30日 ・ 令和2年7月1日～令和2年7月31日 ・ 令和2年8月1日～令和2年8月31日 ・ 令和2年9月1日～令和2年9月30日 ・ 令和2年10月1日～令和2年10月31日
分析対象路線	主に圏央道内側の高速道路
分析対象箇所	全IC区間

3) 集計結果

a. 全車平日の大型車混入率

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、首都圏西側の圏央道で大型車混入率が5割を超えており、外出自粛により乗用車の交通量は減少しているが、一方で物流の需要は高まり、貨物車の交通量は変わらないことがわかる。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月も各路線において平常時の大型車混入率と同程度である。

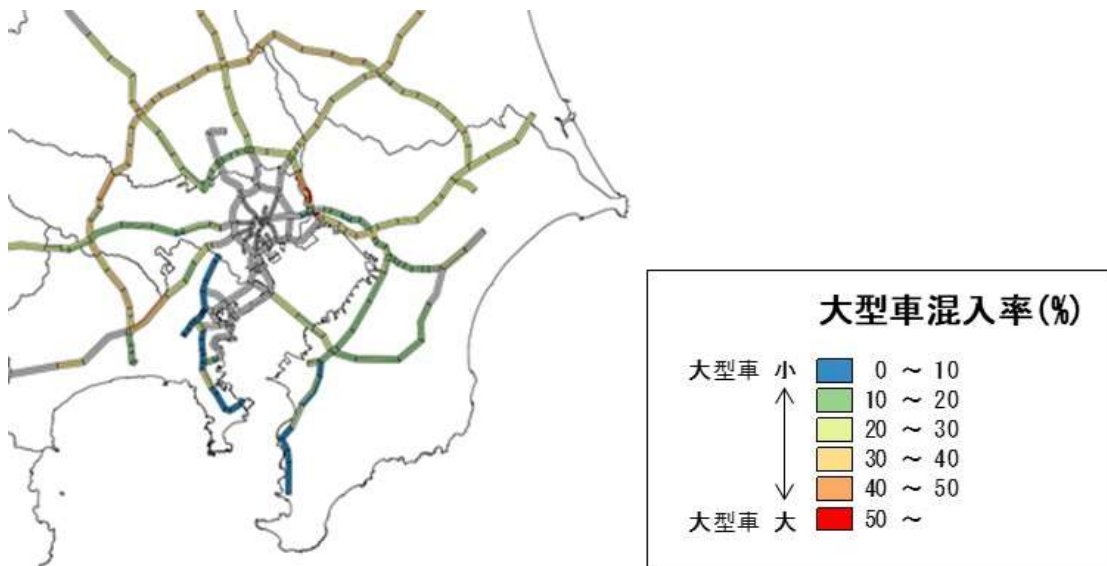


図 5-87 令和元年7月

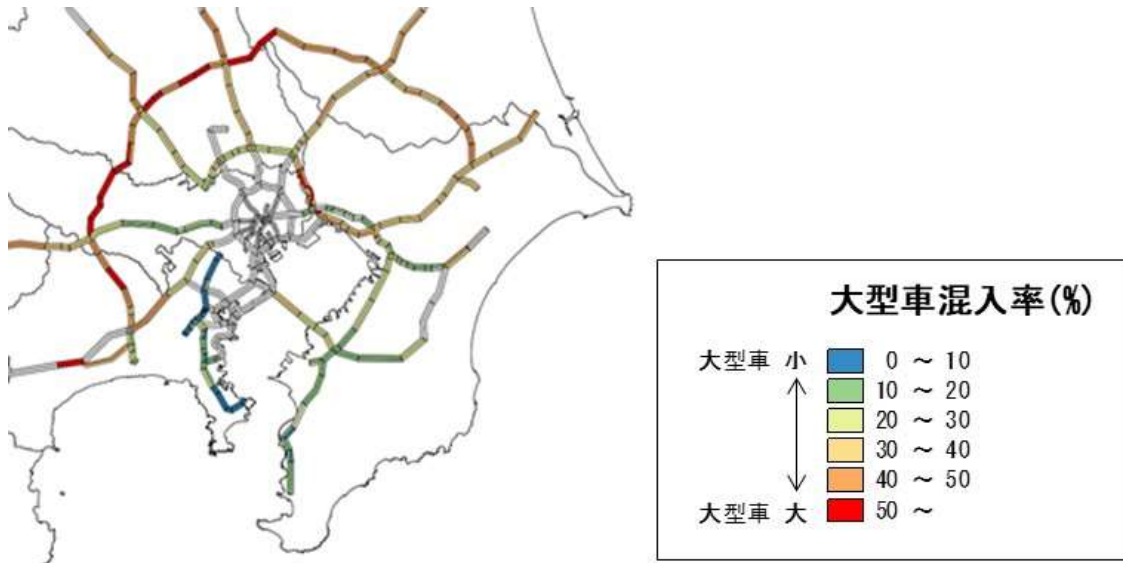


図 5-88 令和2年4月

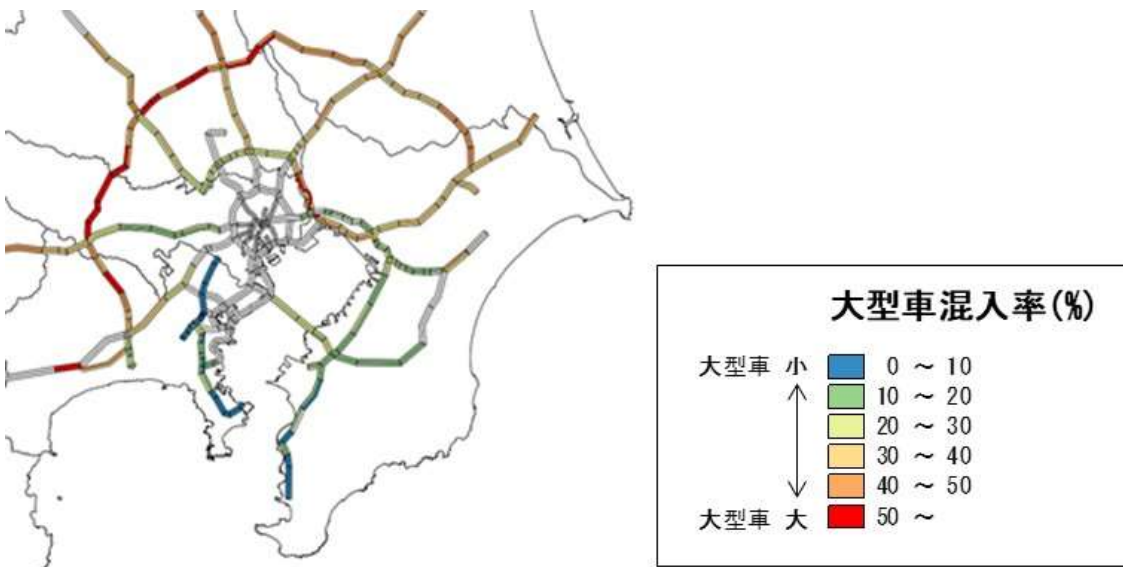


図 5-89 令和2年5月

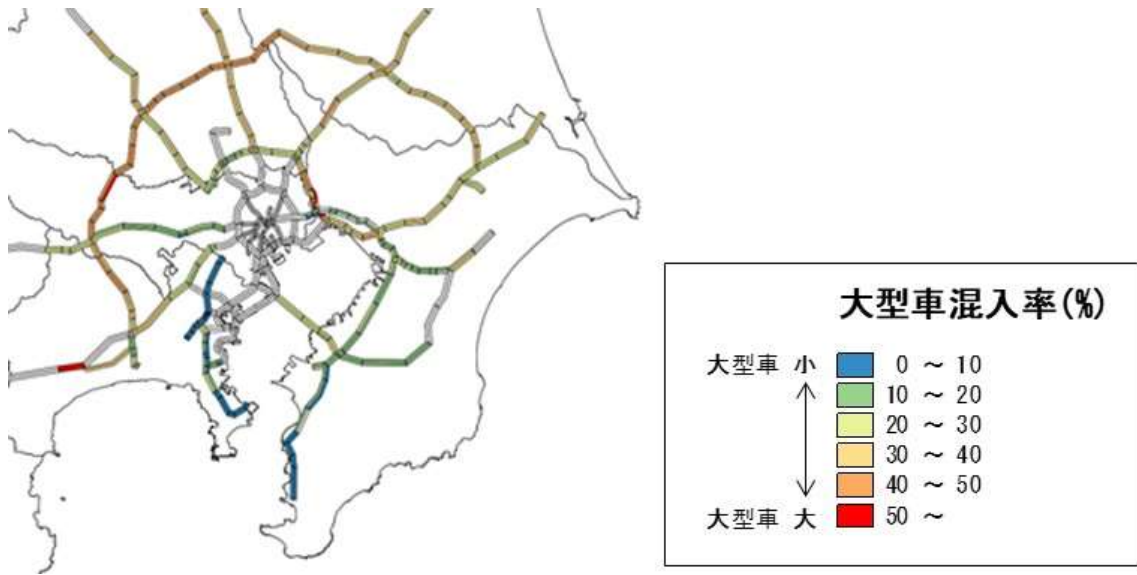


図 5-90 令和2年6月

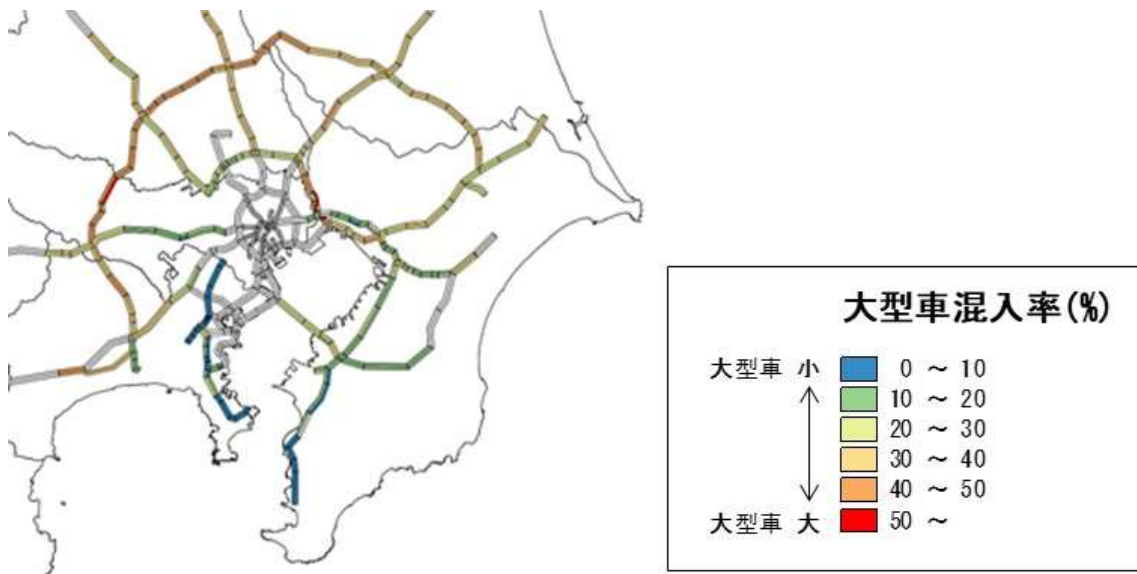


図 5-91 令和2年7月

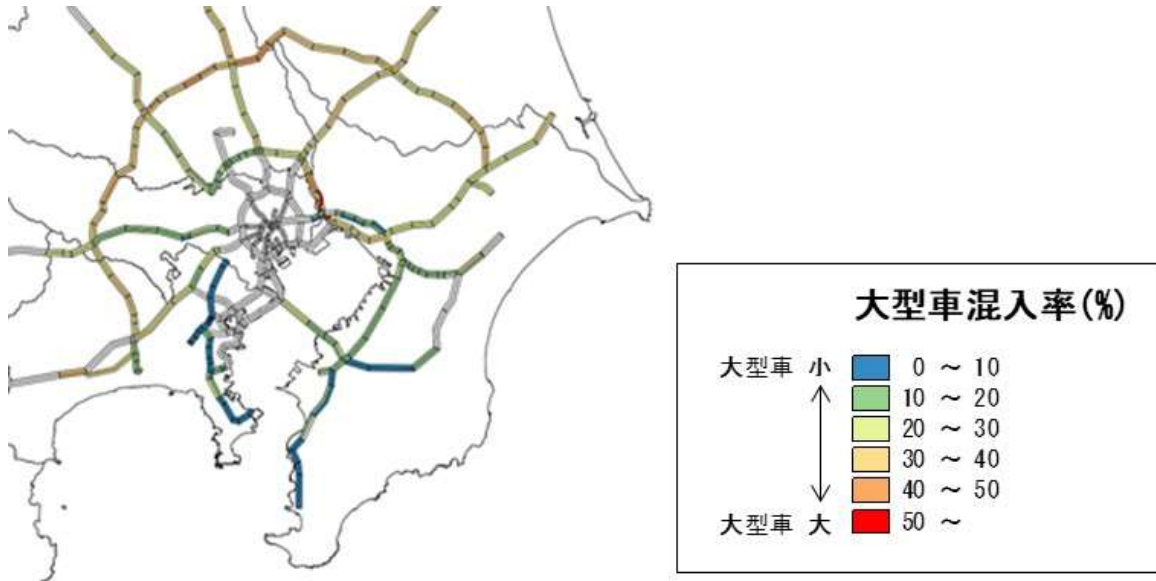


図 5-92 令和2年8月

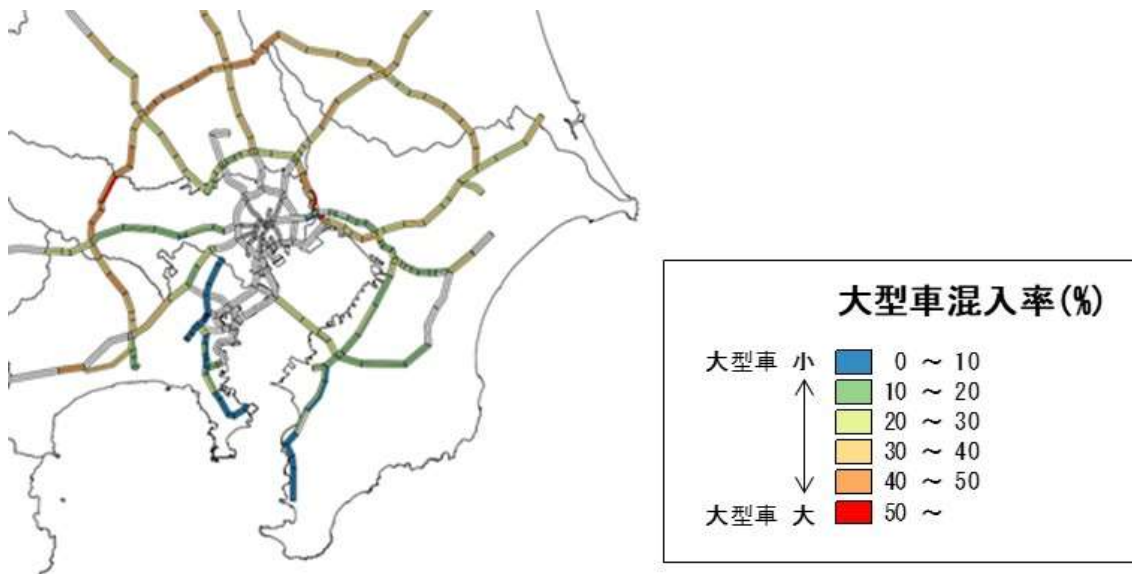


図 5-93 令和2年9月

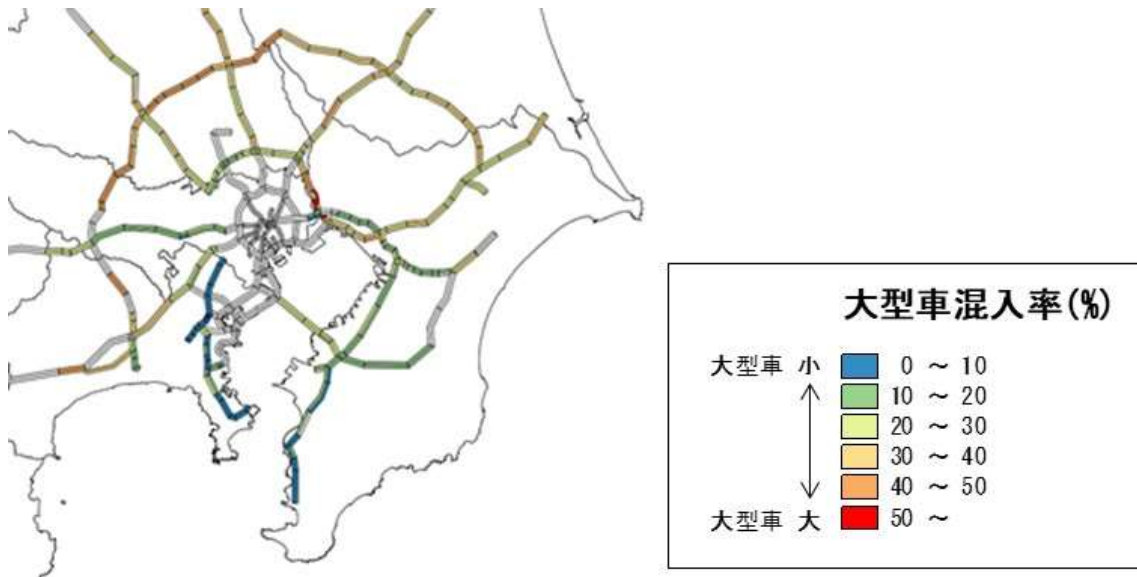


図 5-94 令和2年10月

※首都高のトラカンデータには車種交通量データなし

II.変化（ポイント）

緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、圏央道全体で大型車混入率は10%増加しており、外環道は最大5%増加している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月も圏央道全体で最大5%増加している。

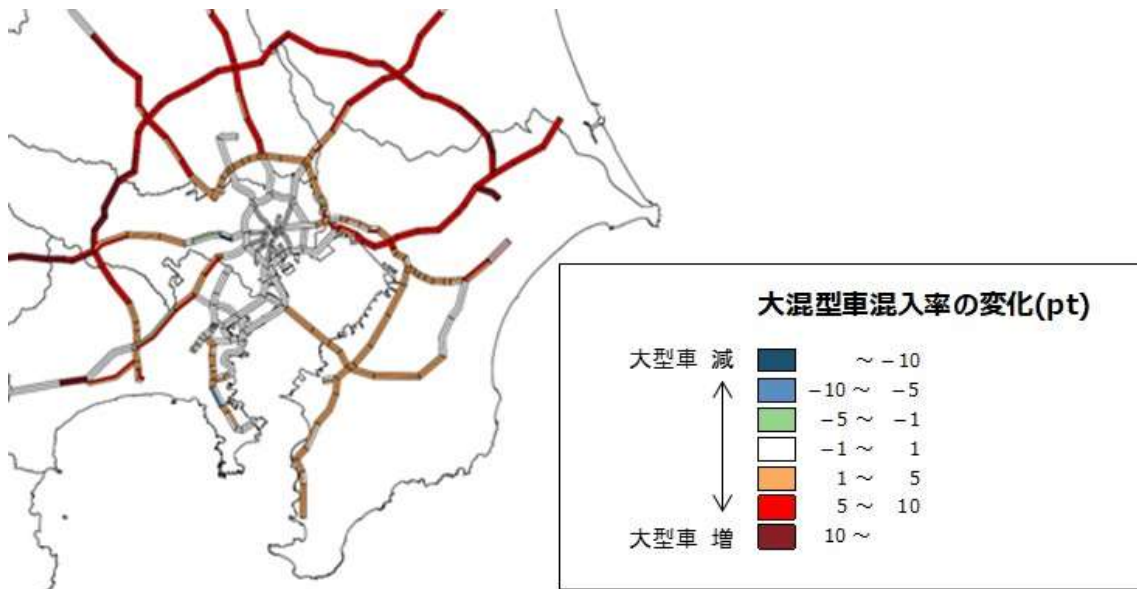


図 5-95 令和2年4月－令和元年7月

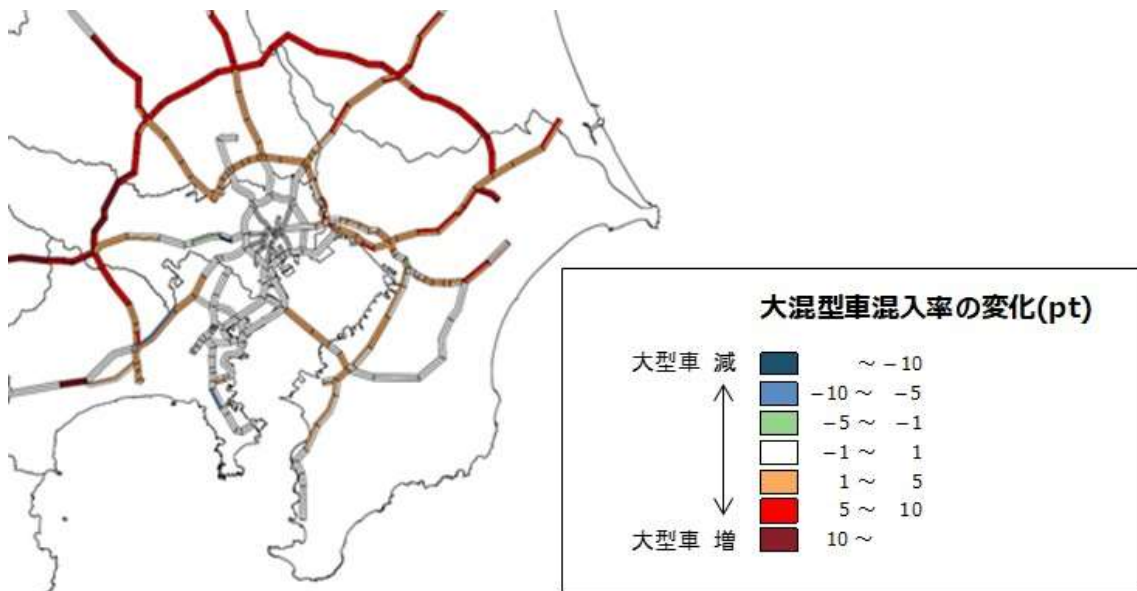


図 5-96 令和2年5月－令和元年7月

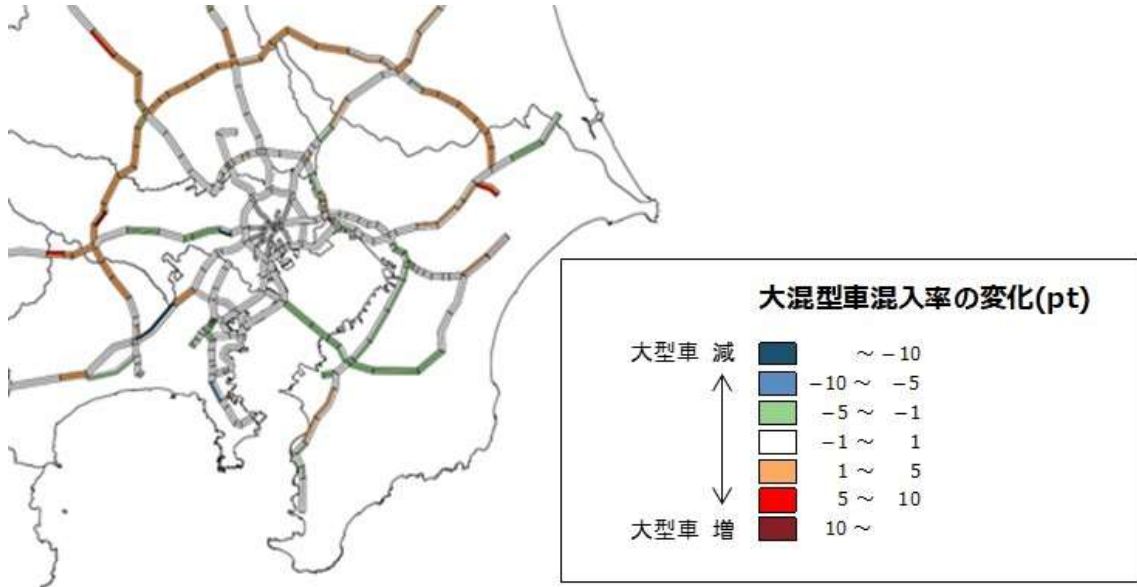


図 5-97 令和2年6月－令和元年7月

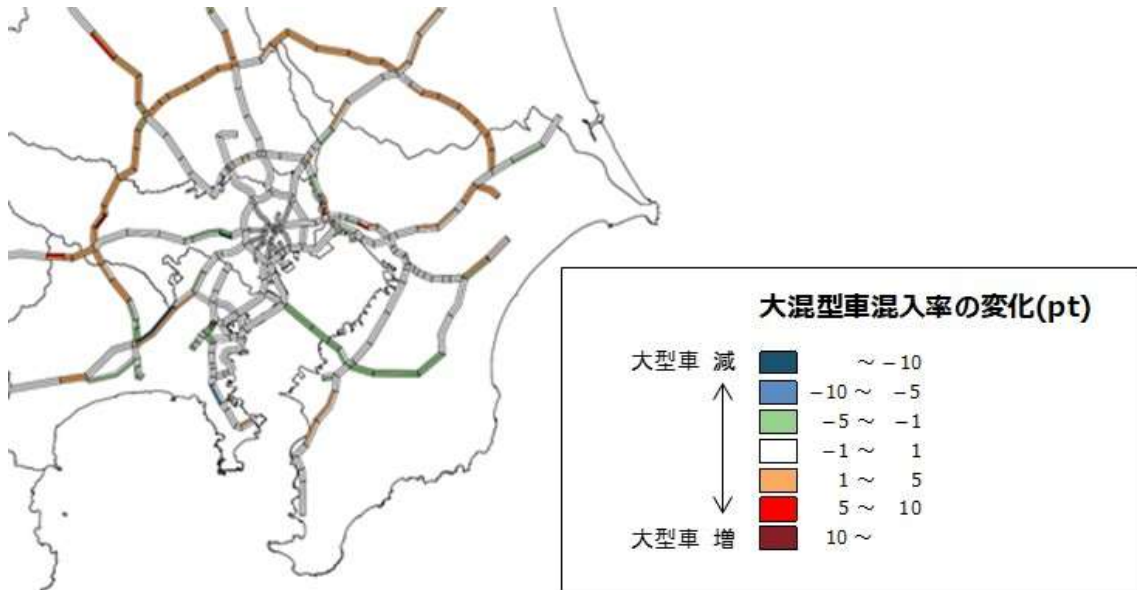


図 5-98 令和2年7月－令和元年7月

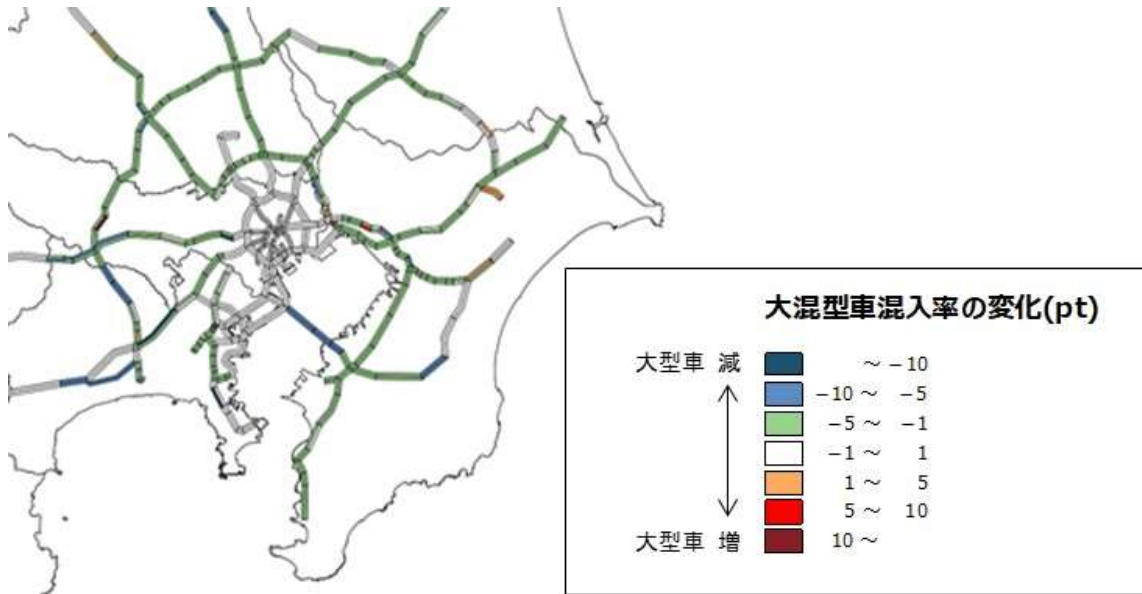


図 5-99 令和2年8月－令和元年7月

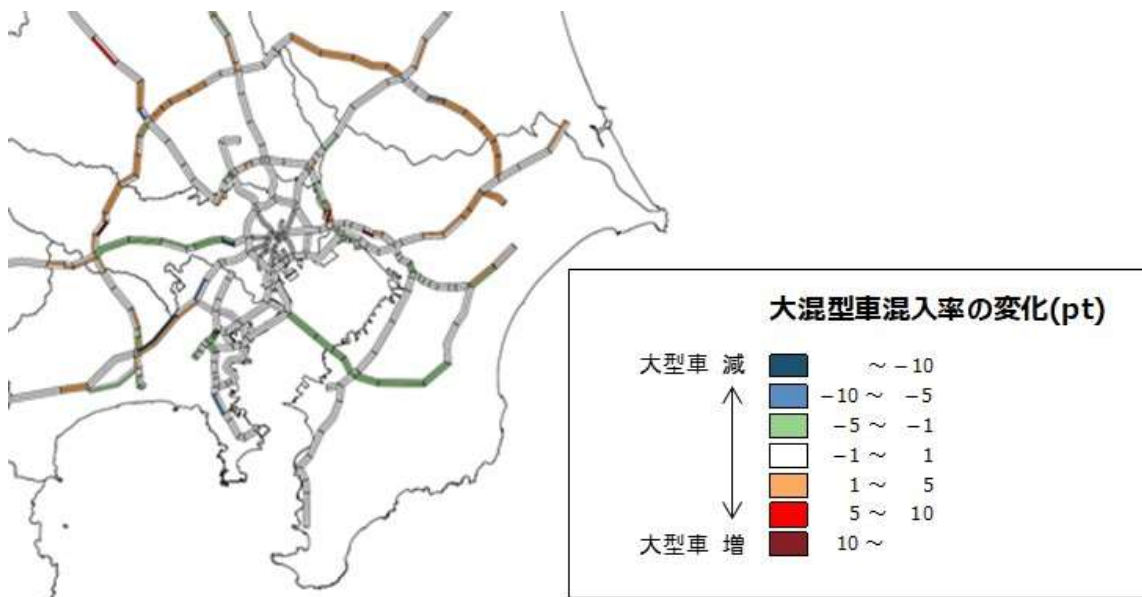


図 5-100 令和2年9月－令和元年7月

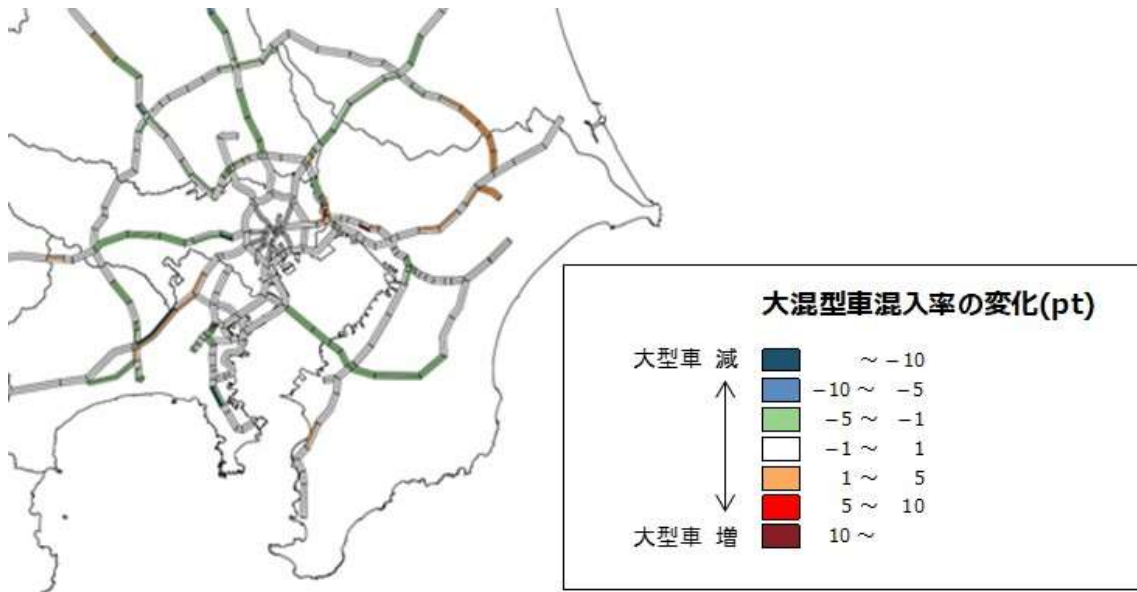


図 5-101 令和2年10月－令和元年7月

b. 全車休日の大型車混入率

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4~5月を比較すると、首都圏西側の圏央道で大型車混入率が5割を超えており、外出自粛により乗用車の交通量は減少しているが、一方で物流の需要は高まり、貨物車の交通量は変わらないことがわかる。緊急事態宣言解除直後の6~7月、8~10月も各路線において平常時の大型車混入率と同程度である。

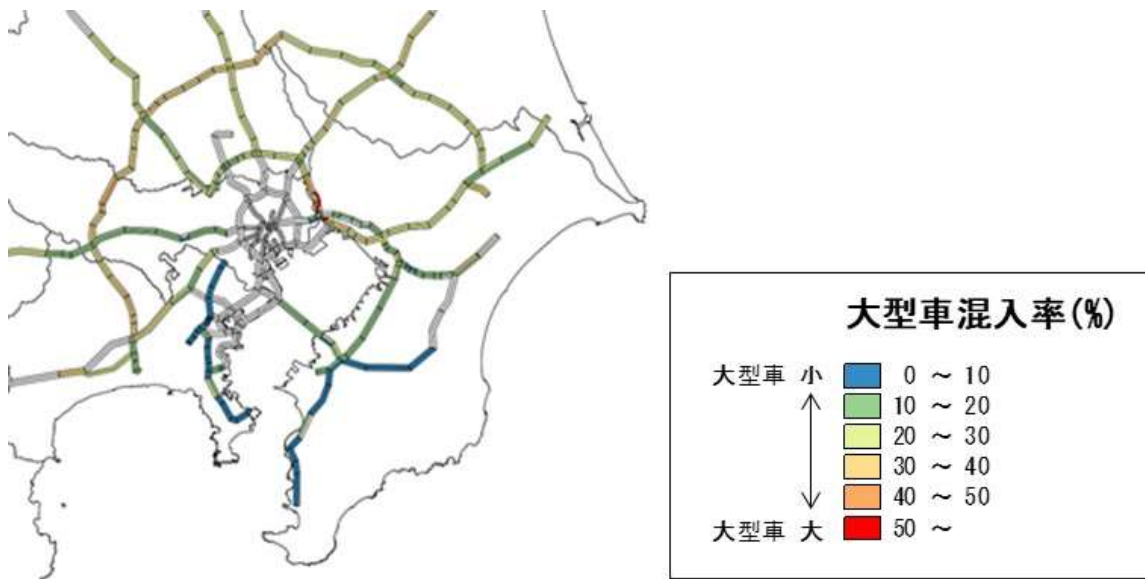


図 5-102 令和2年4月

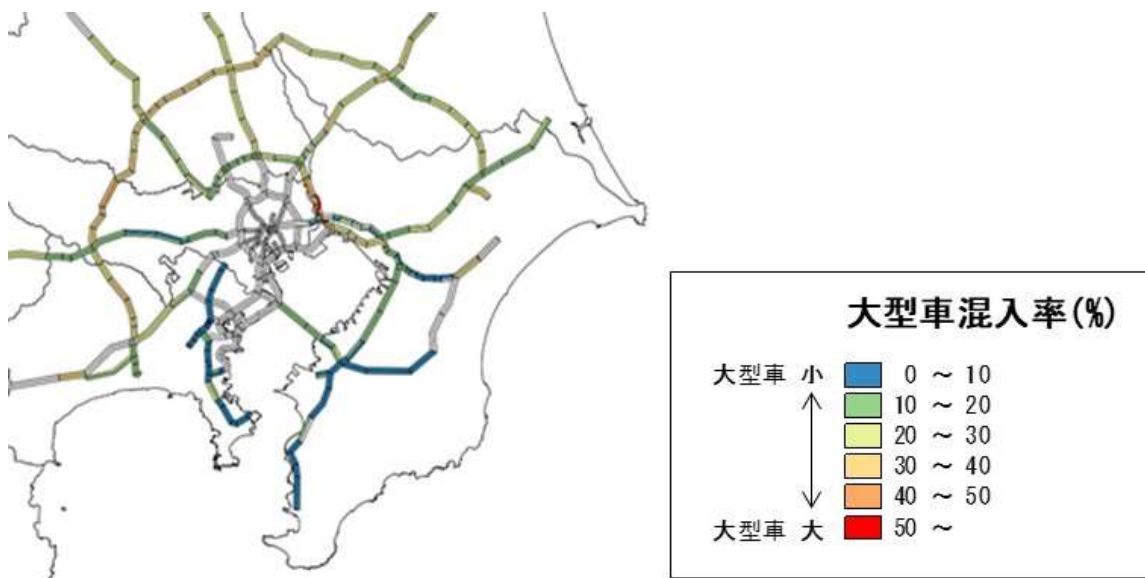


図 5-103 令和2年5月

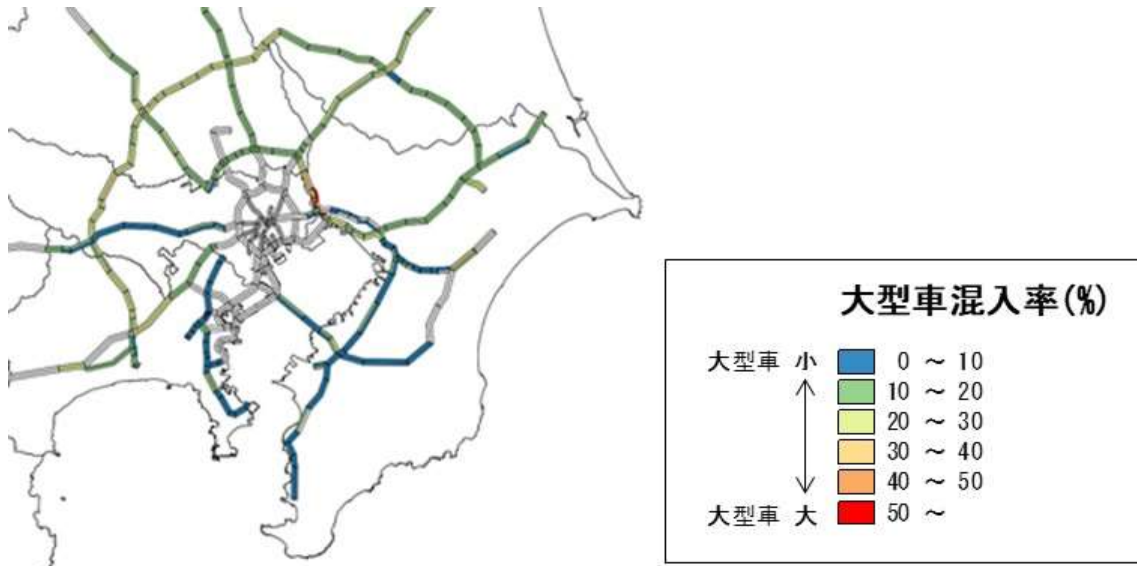


図 5-104 令和2年6月

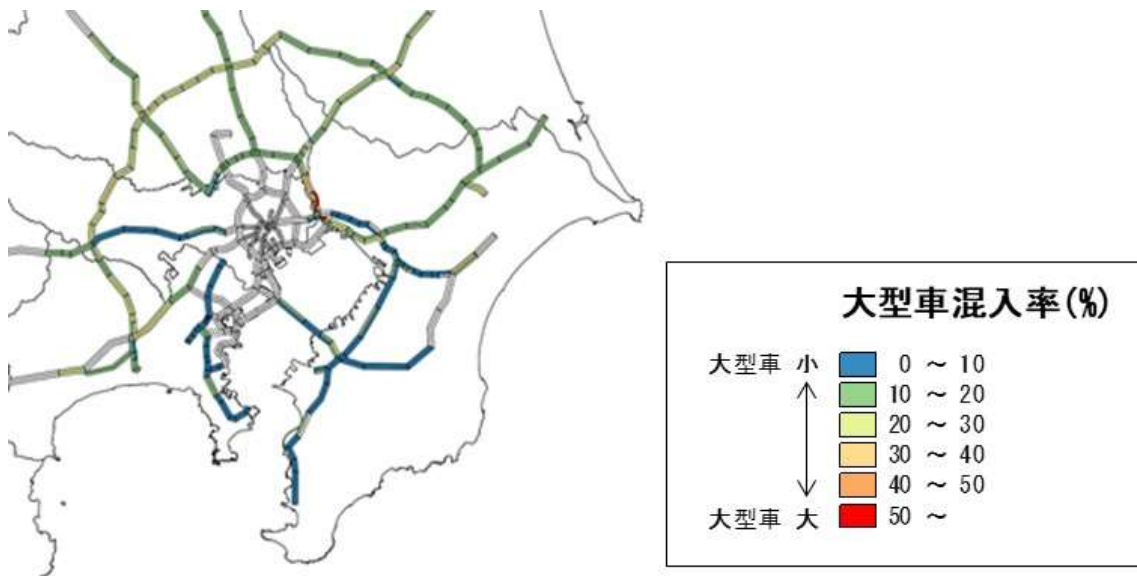


図 5-105 令和2年7月

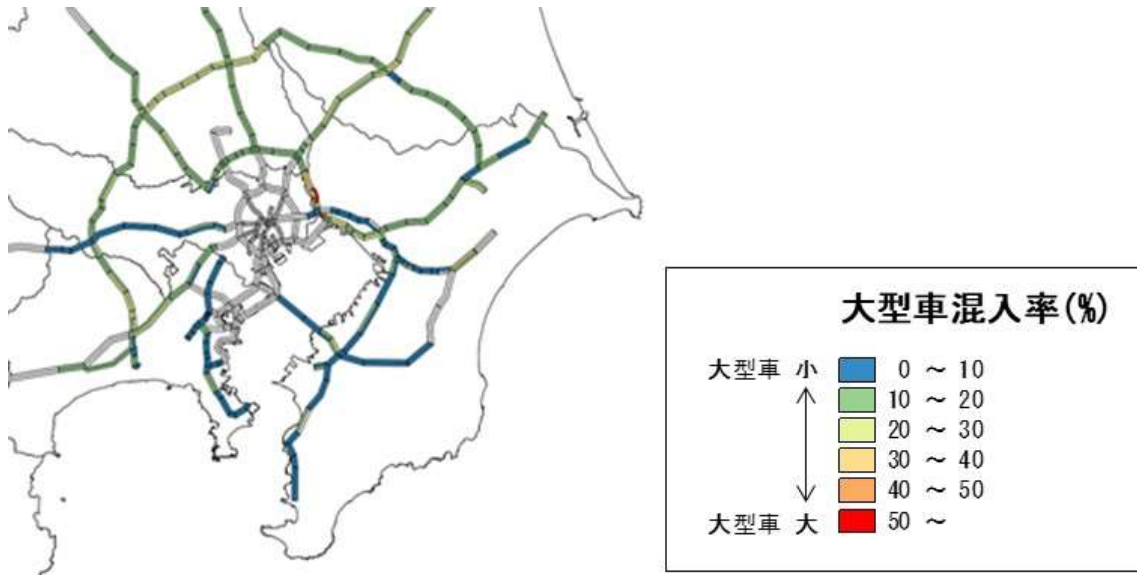


図 5-106 令和2年8月

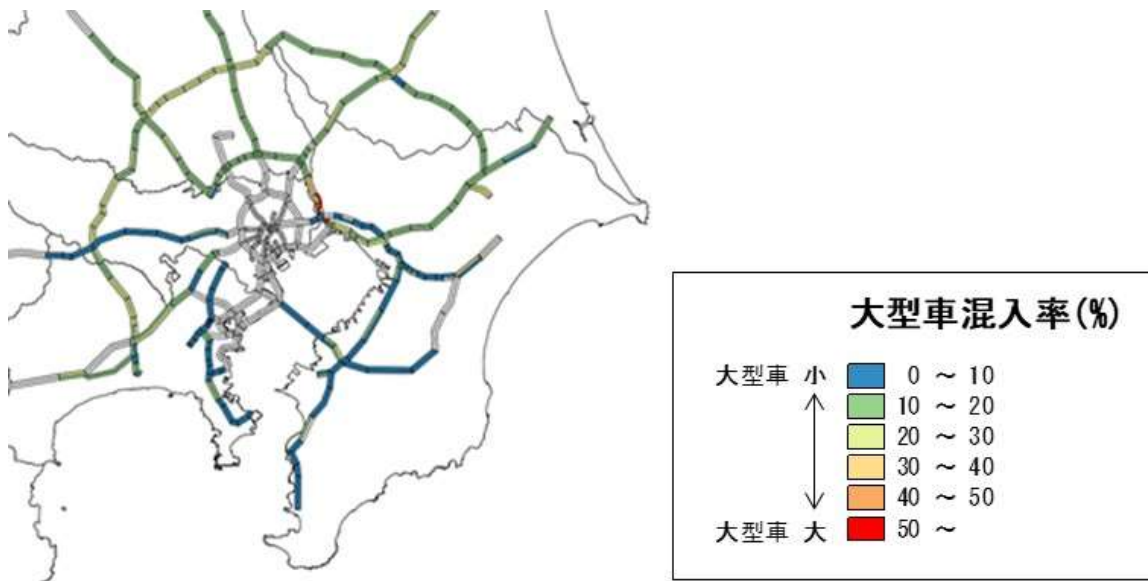


図 5-107 令和2年9月

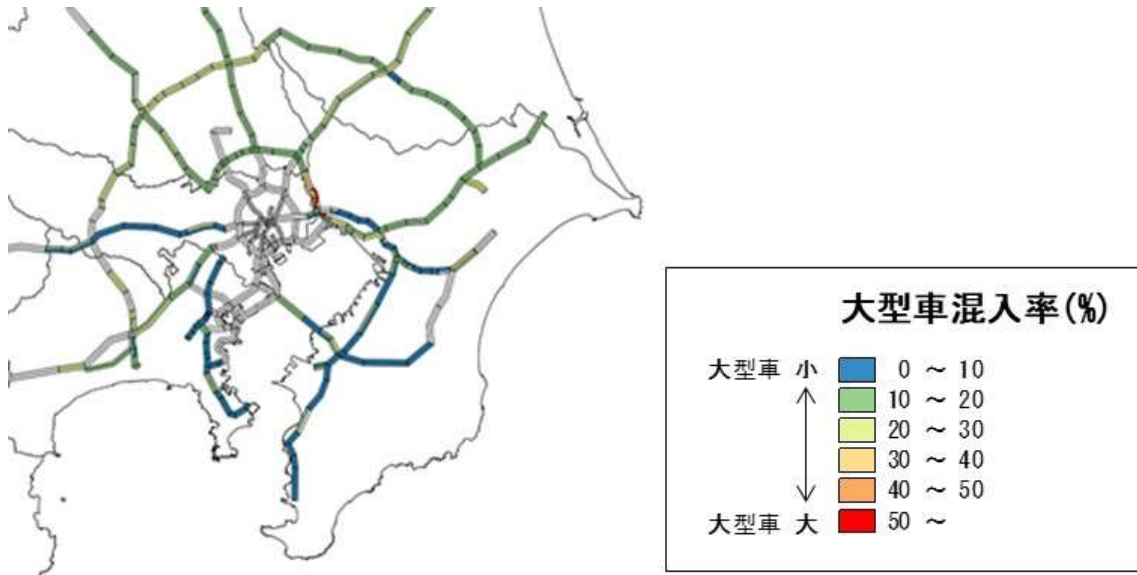


図 5-108 令和2年10月

※首都高のトラカンデータには車種交通量データなし

Ⅱ.変化（ポイント）

緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、圏央道全体で大型車混入率は10%増加しており、外環道は最大5%増加している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月も圏央道全体で最大5%増加している。

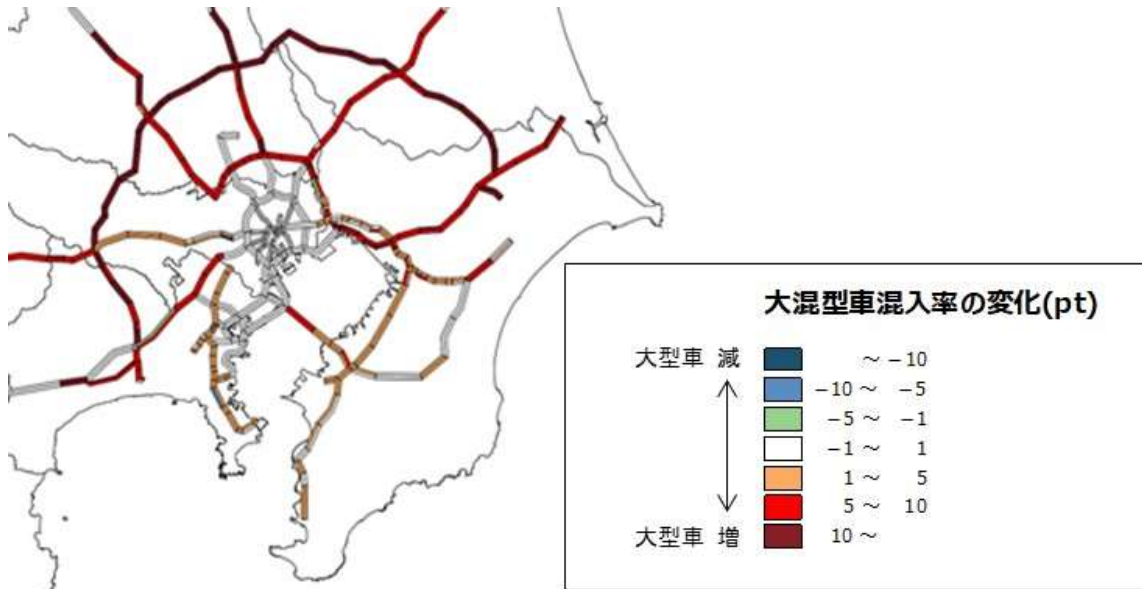


図 5-109 令和2年4月

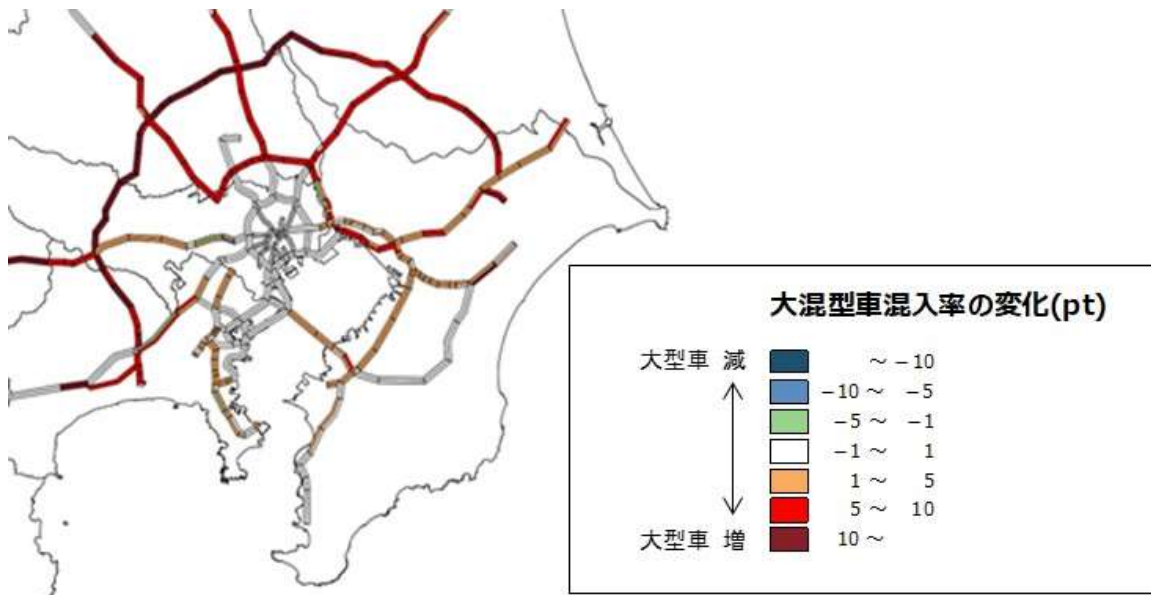


図 5-110 令和2年5月

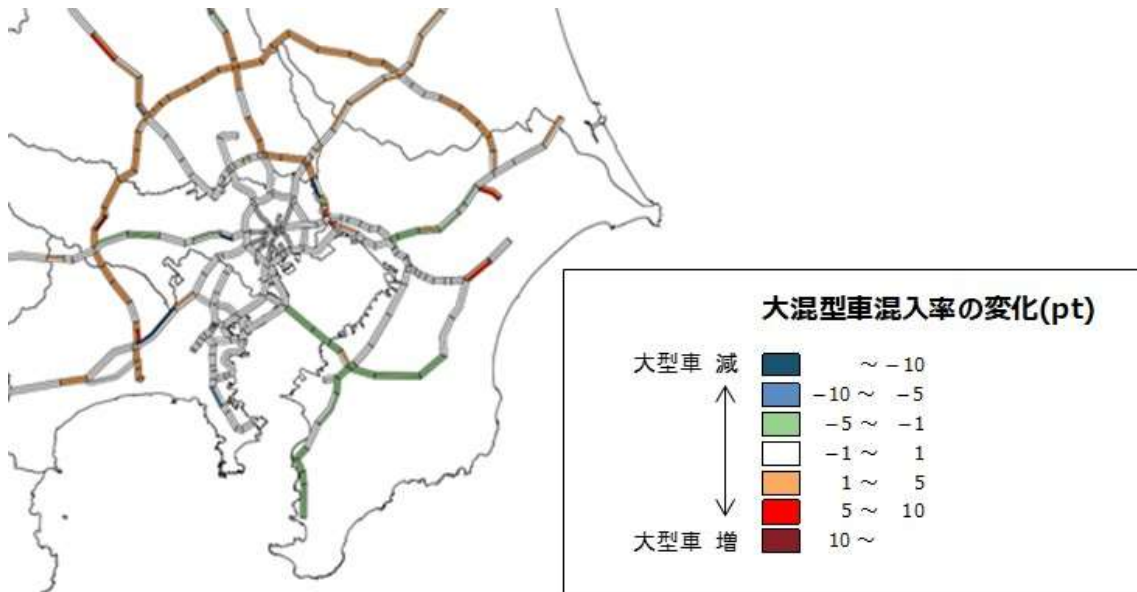


図 5-111 令和2年6月

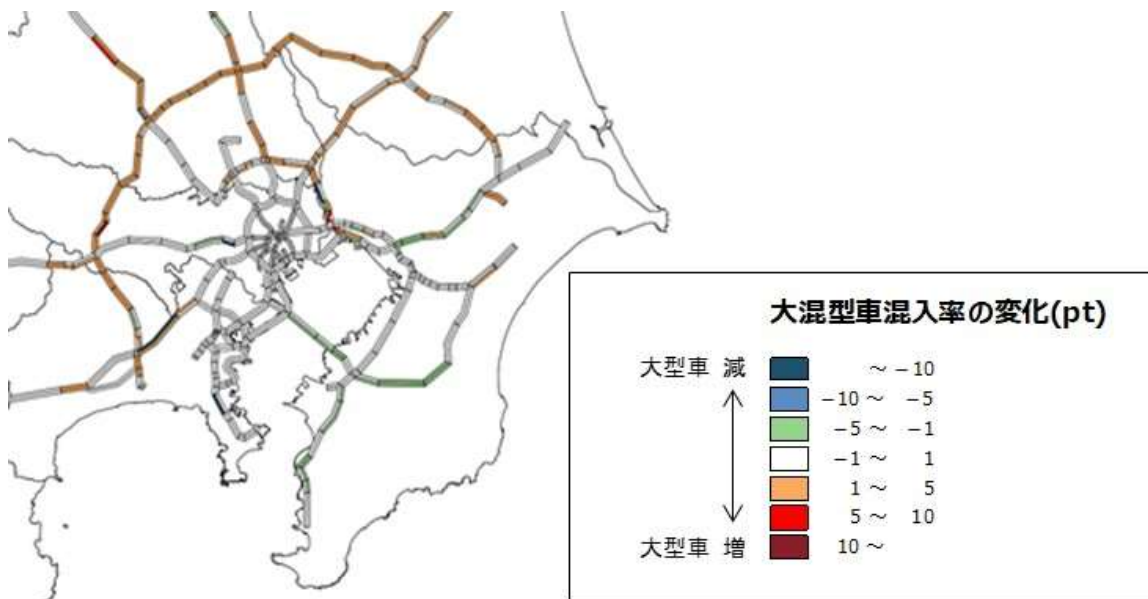


図 5-112 令和2年7月

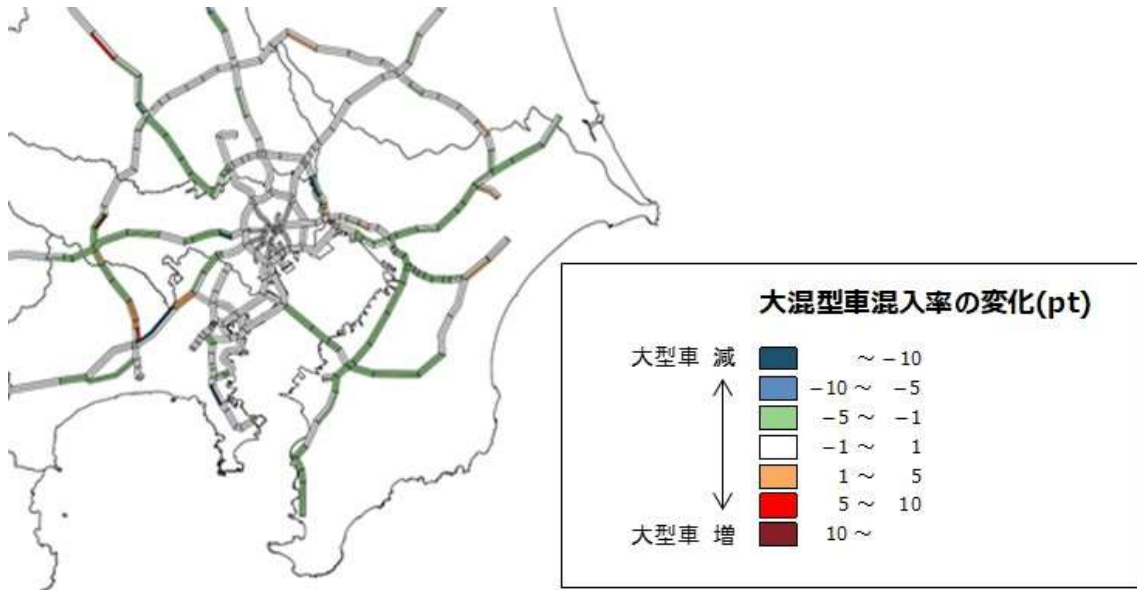


図 5-113 令和2年8月

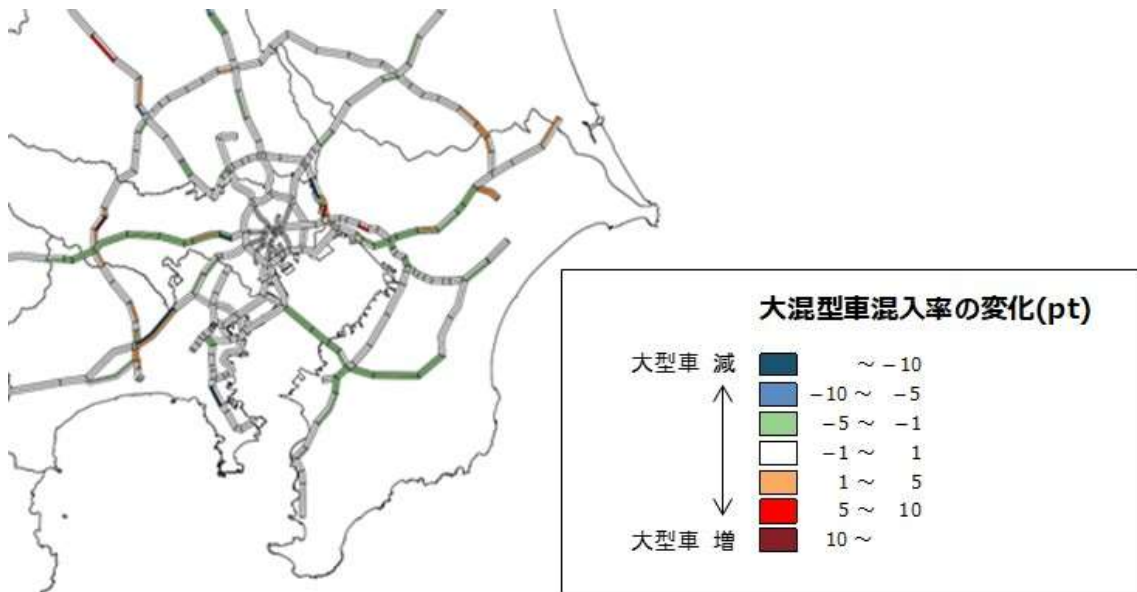


図 5-114 令和2年9月

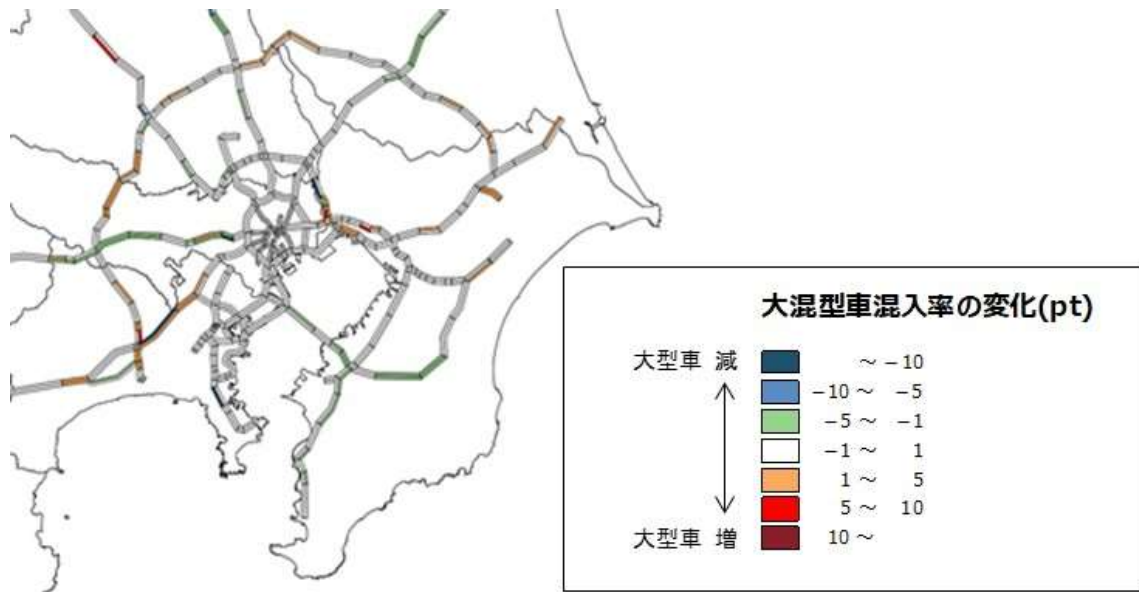


図 5-115 令和2年10月

(5) 昼夜率

1) 分析の目的

昼夜率を分析することにより、新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令期間中や宣言解除後の昼間と夜間での交通量の変化などを把握する。

2) 分析条件の整理

高速トラカンデータに記録されているIC・JCT区間毎の日別時間帯別の情報と以下の算定式を用いて昼夜率を算出し整理を行った。

$$\text{昼夜率} : 24 \text{ 時間交通量} / (7 \text{ 時} \sim 19 \text{ 時交通量})$$

この時、IC・JCT区間内に複数のトラフィックカウンターが設置されている場合は、区間内の交通量の相加平均により昼夜率を整理した。

また、データにエラー情報が付与されている場合や欠損値があった場合は、その区間の時間帯別の平均交通量で補完し集計を行った。

表 5-5 分析条件

使用データ	高速トラカンデータ
分析期間	令和2年4月から令和2年10月までの各1ヶ月 ・令和2年4月1日～令和2年4月30日 ・令和2年5月1日～令和2年5月31日 ・令和2年6月1日～令和2年6月30日 ・令和2年7月1日～令和2年7月31日 ・令和2年8月1日～令和2年8月31日 ・令和2年9月1日～令和2年9月30日 ・令和2年10月1日～令和2年10月31日
分析対象路線	主に圏央道内側の高速道路
分析対象箇所	全IC区間

3) 集計結果

a. 全車平日の昼夜率

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、各路線昼夜率は低くなっており、東名高速でも低くなっている。これは、午後8時以降の外出自粛が大きく影響しているといえる。緊急事態宣言解除直後の6～7月は4～5月と同程度であるが、8～10月では東名高速の昼夜率は平常時と同程度まで戻っている。

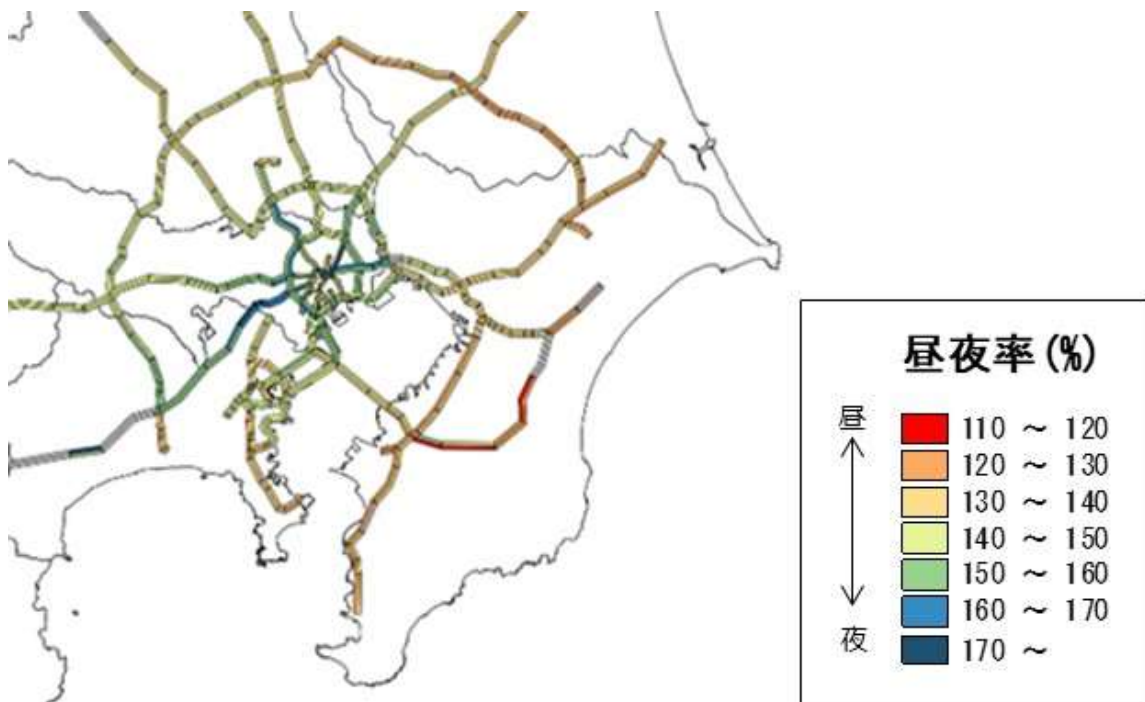


図 5-116 令和元年7月

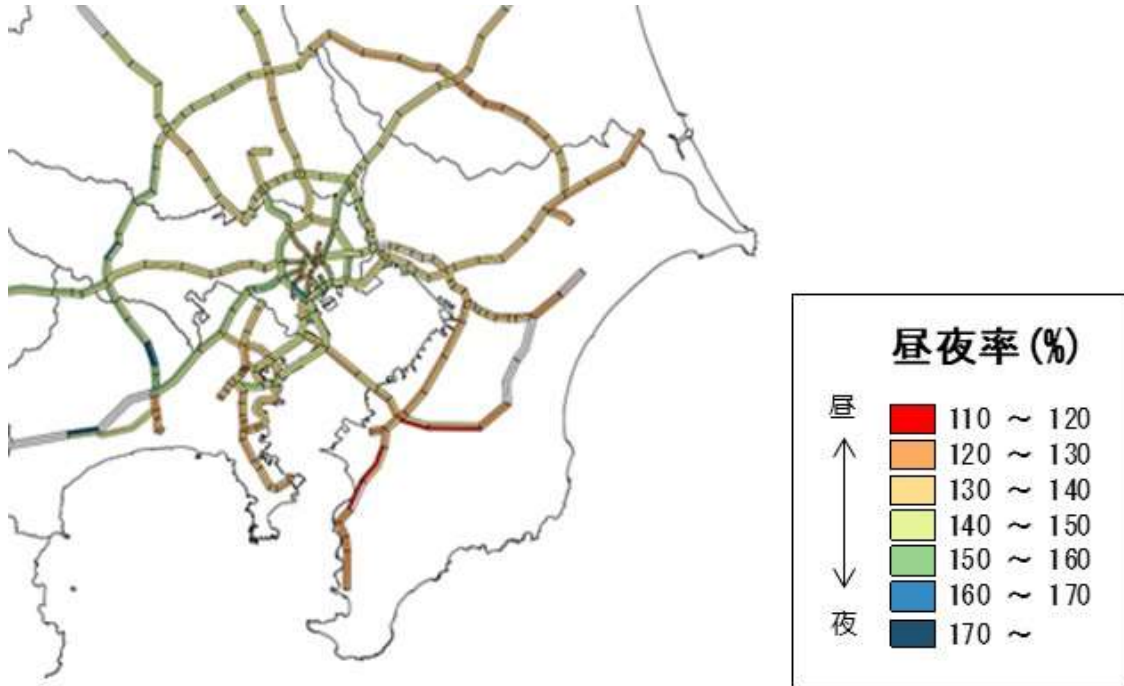


図 5-117 令和2年4月

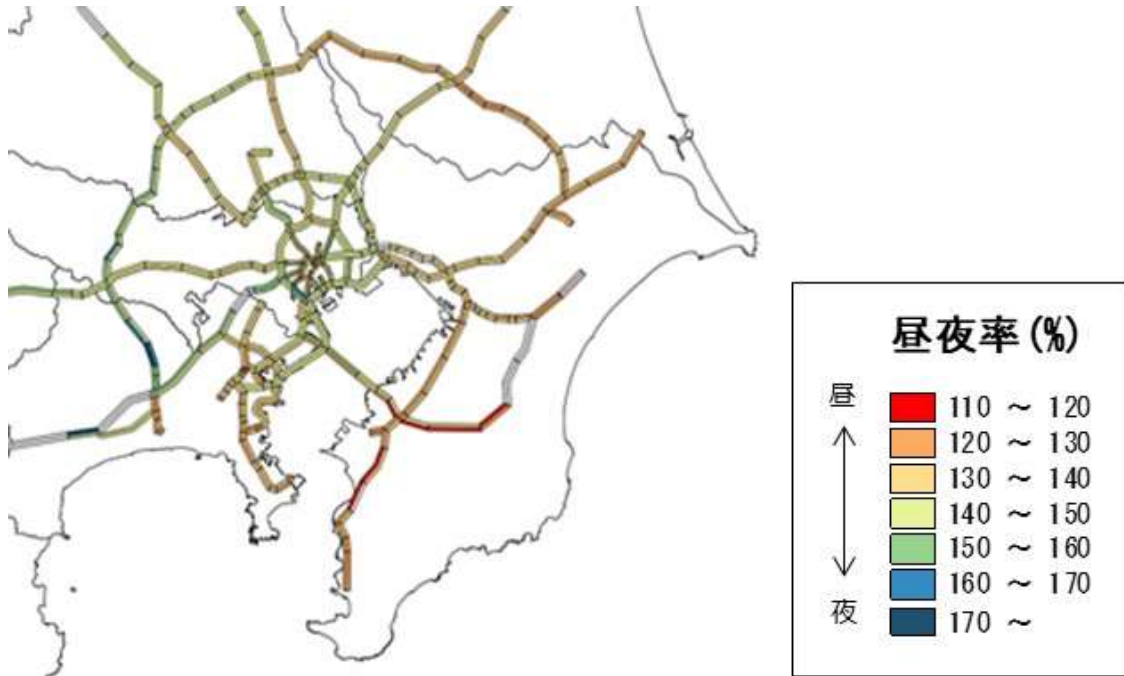


図 5-118 令和2年5月

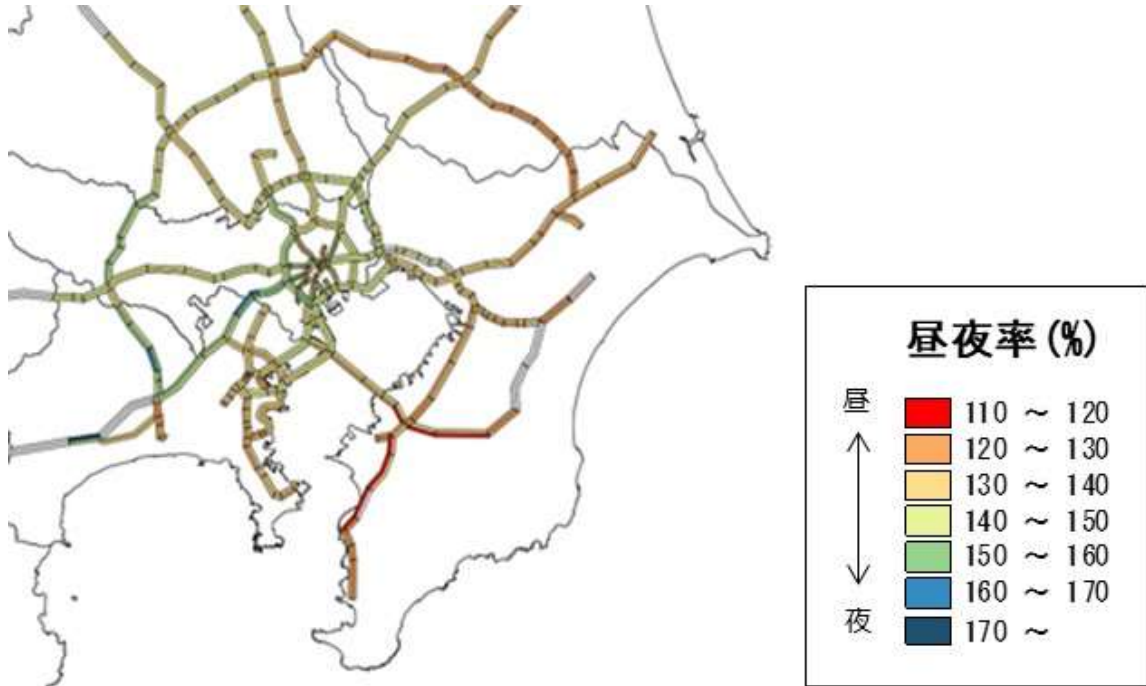


図 5-119 令和2年6月

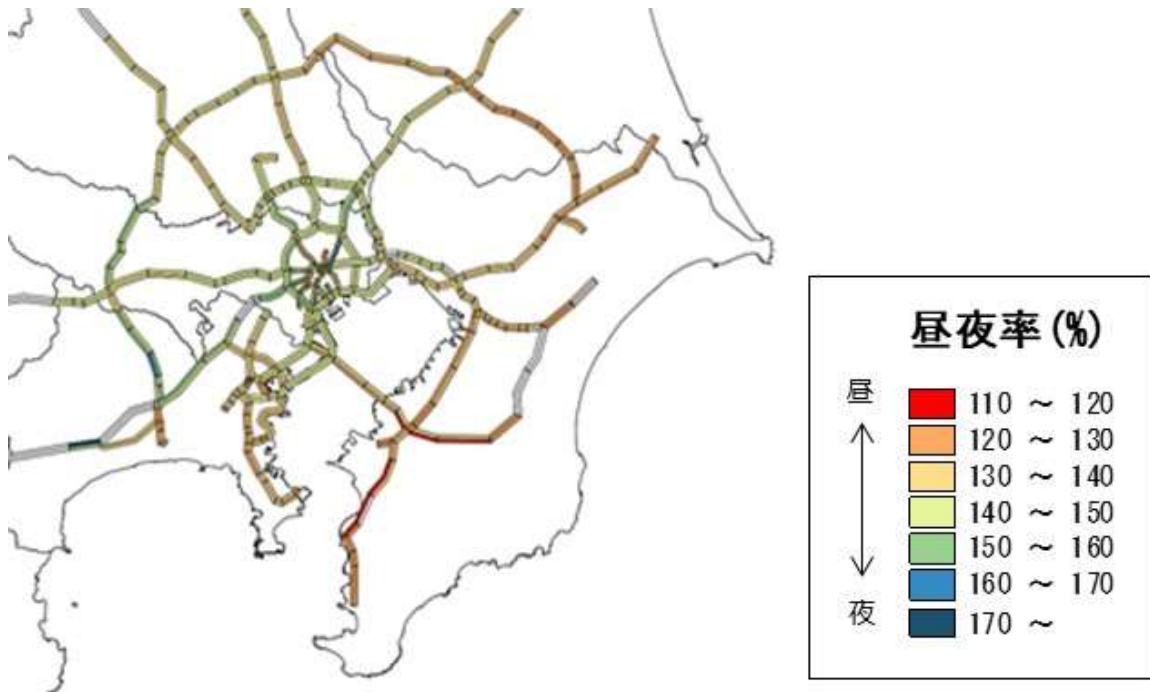


図 5-120 令和2年7月

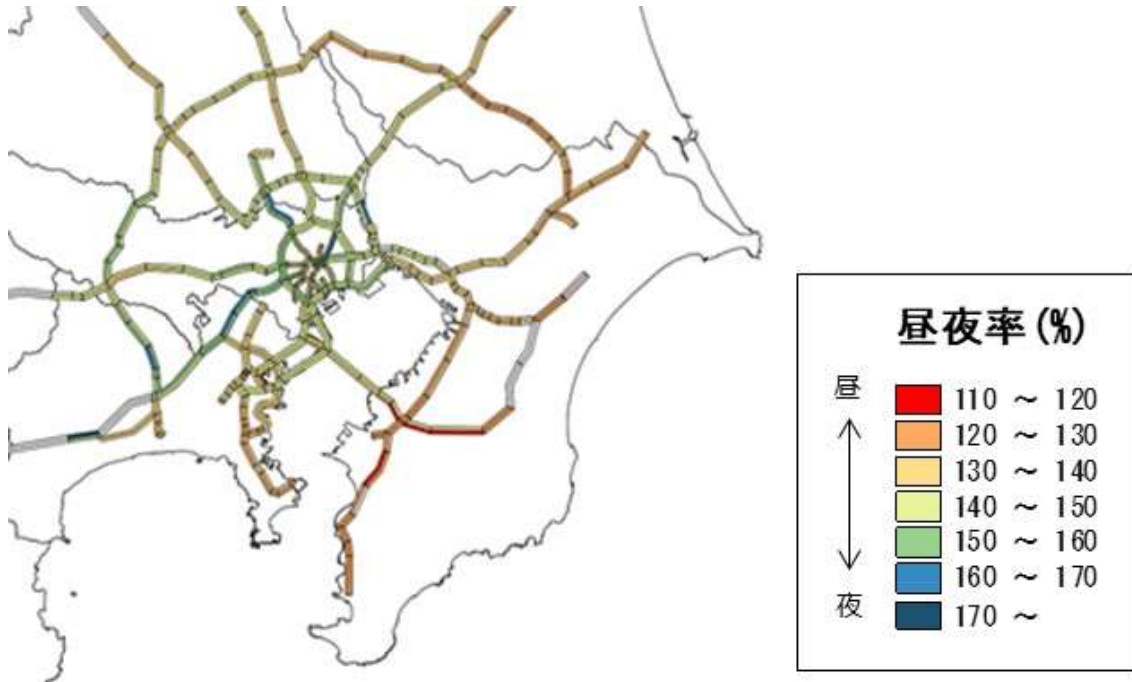


図 5-121 令和2年8月

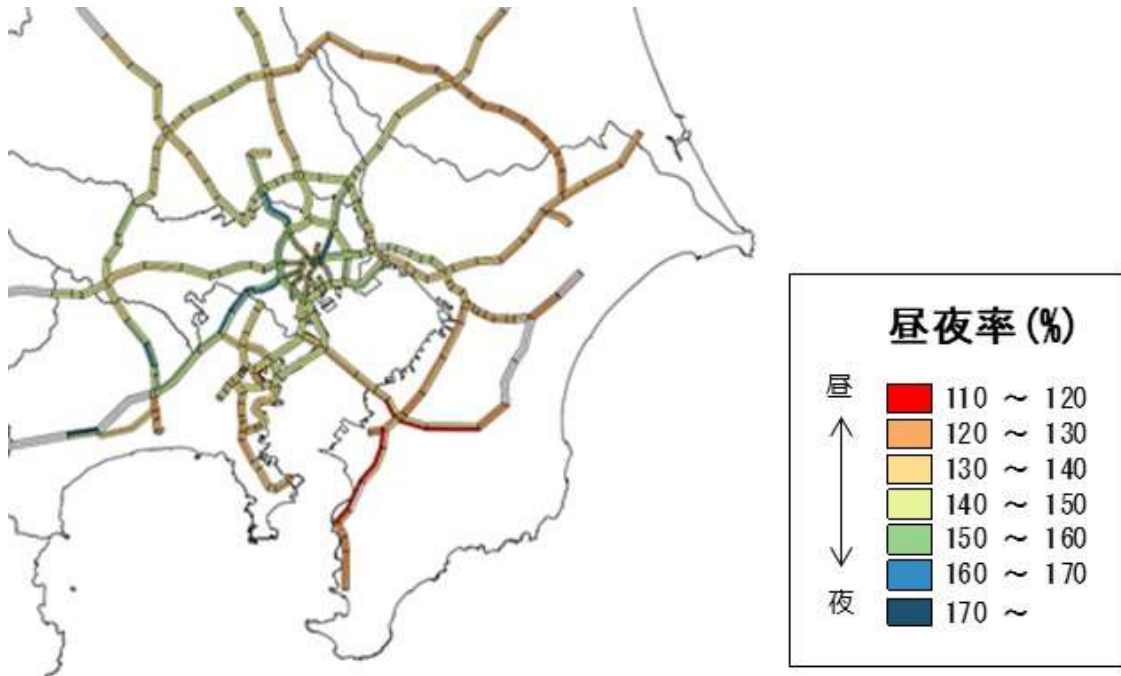


図 5-122 令和2年9月

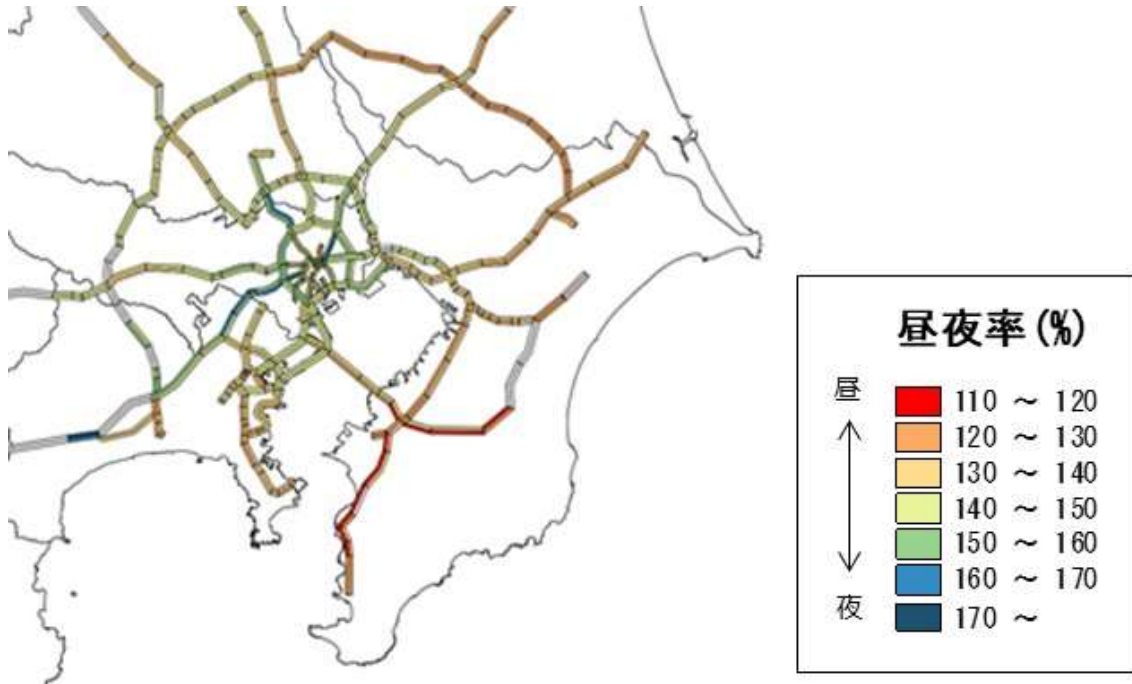


図 5-123 令和2年10月

II.変化（ポイント）

緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、多くの路線で昼夜率は最大1割増加しており、東名高速では2割以上増加している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月も多くの路線で昼夜率は最大1割増加している。

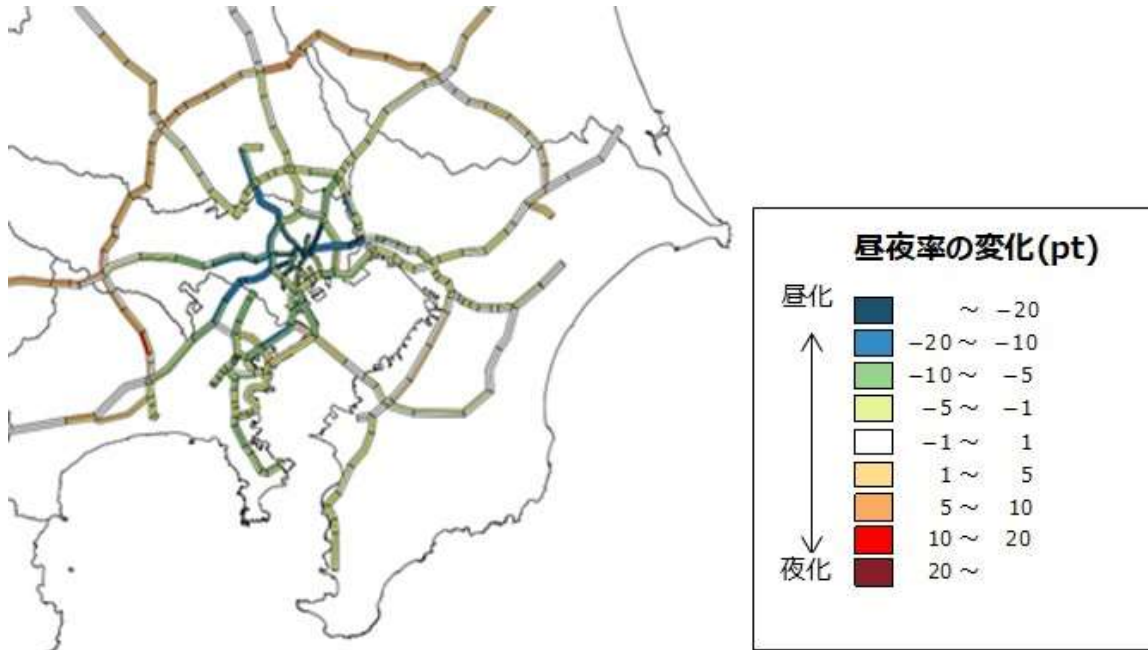


図 5-124 令和2年4月－令和元年7月

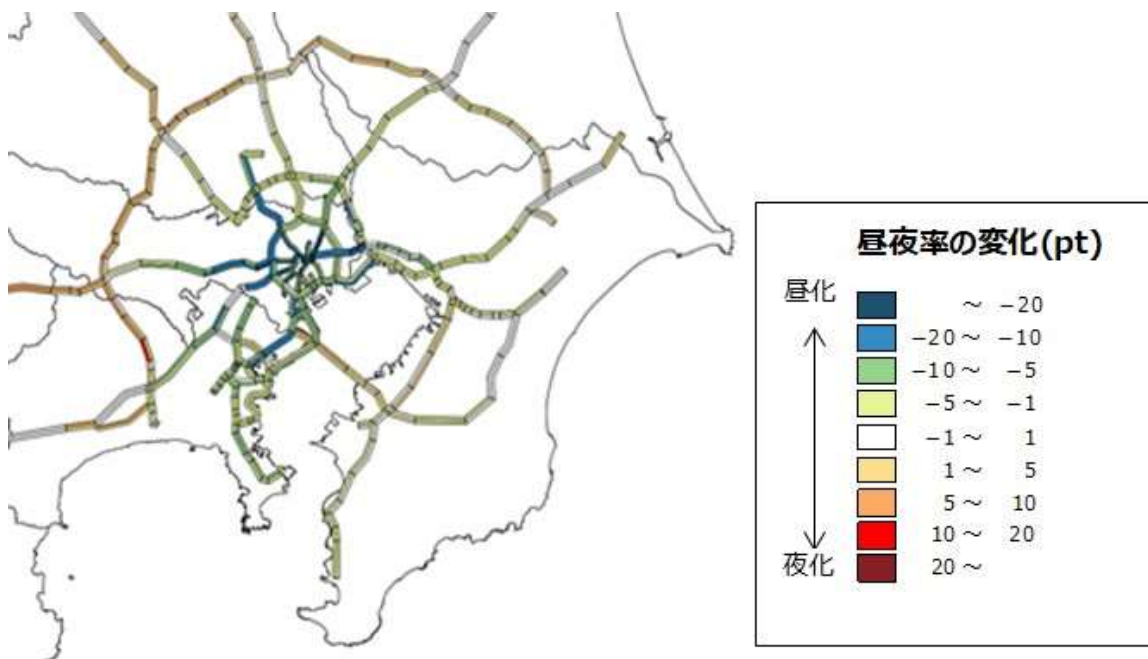


図 5-125 令和2年5月－令和元年7月

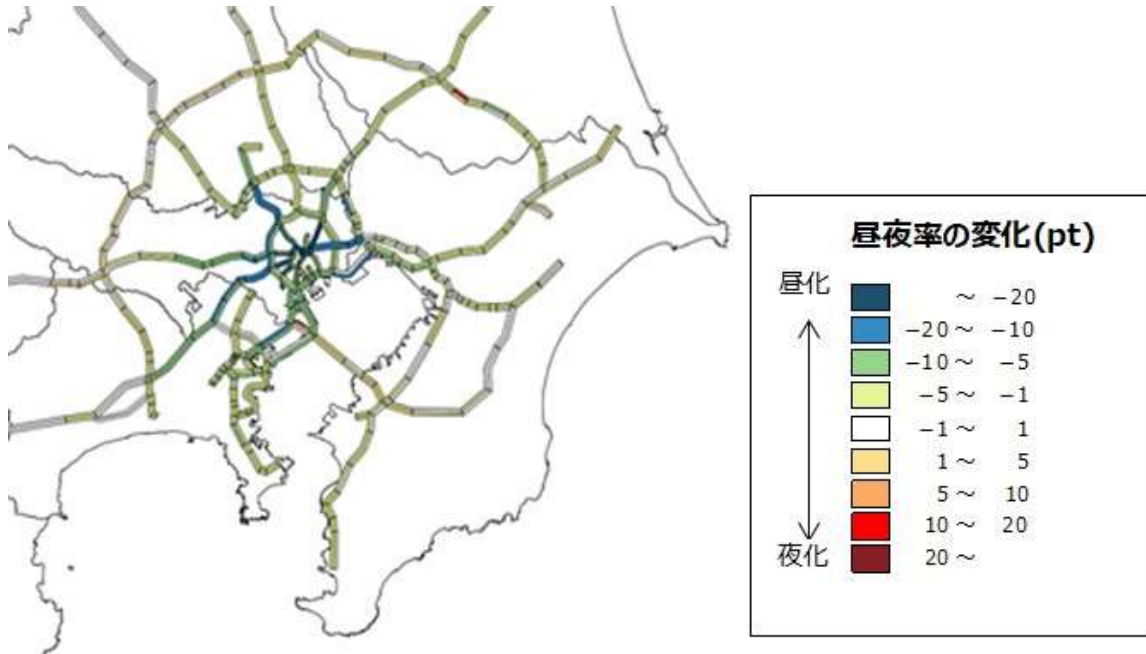


図 5-126 令和2年6月－令和元年7月

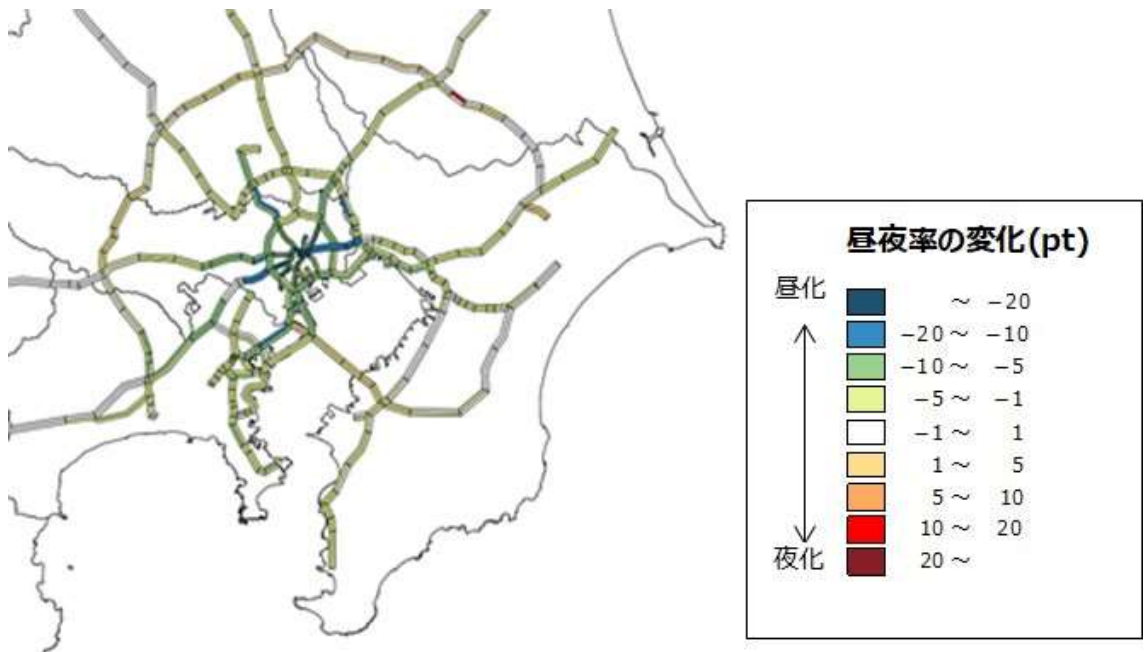


図 5-127 令和2年7月－令和元年7月

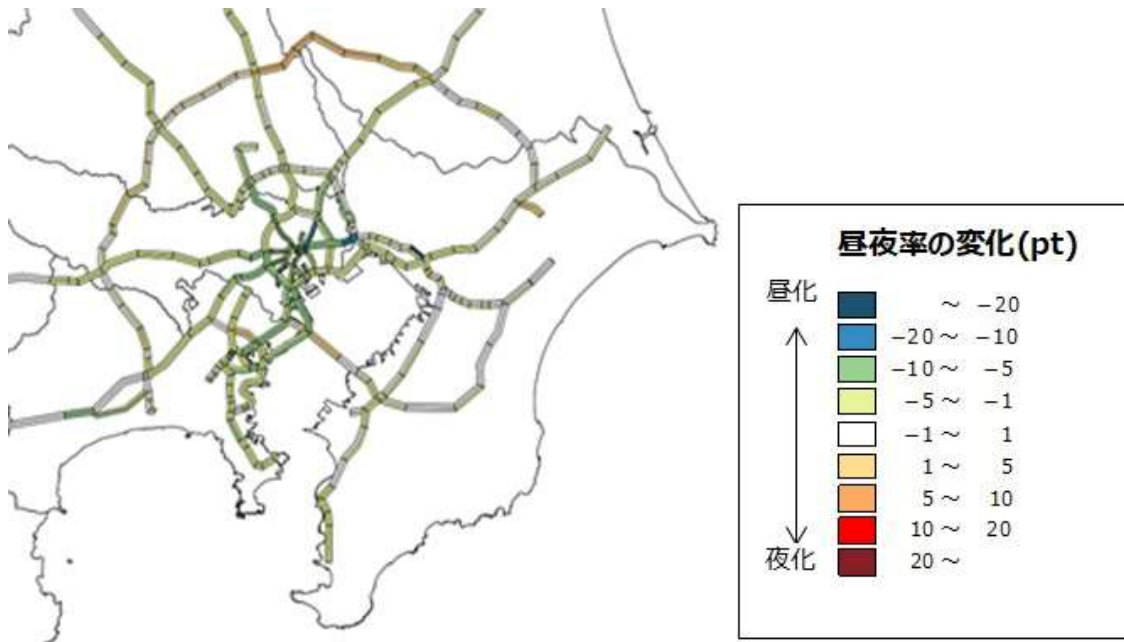


図 5-128 令和2年8月－令和元年7月

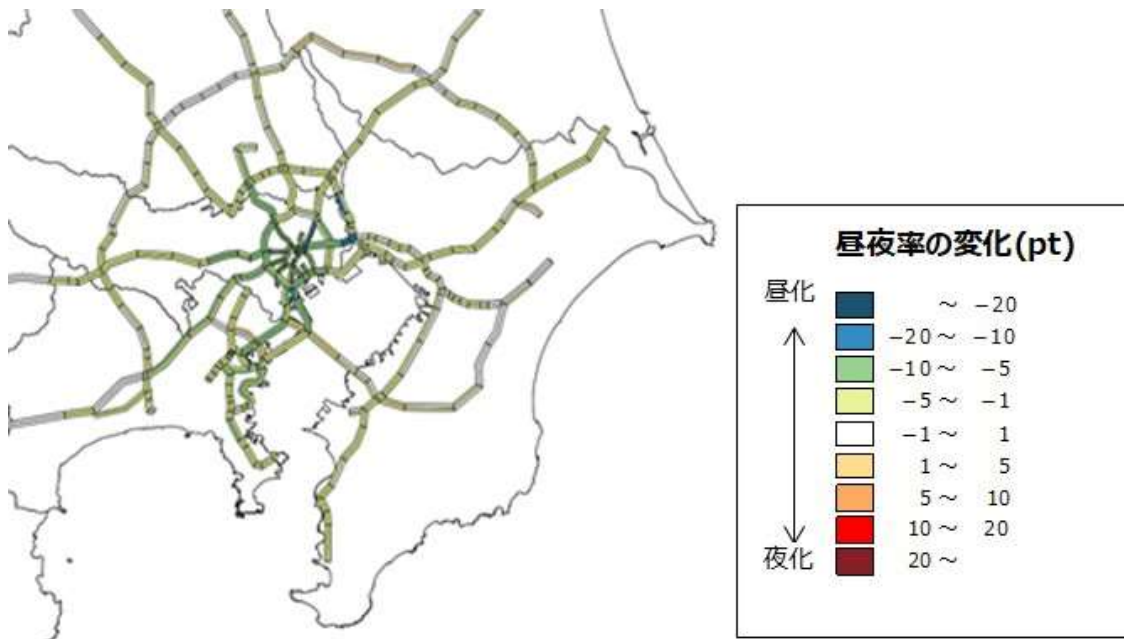


図 5-129 令和2年9月－令和元年7月

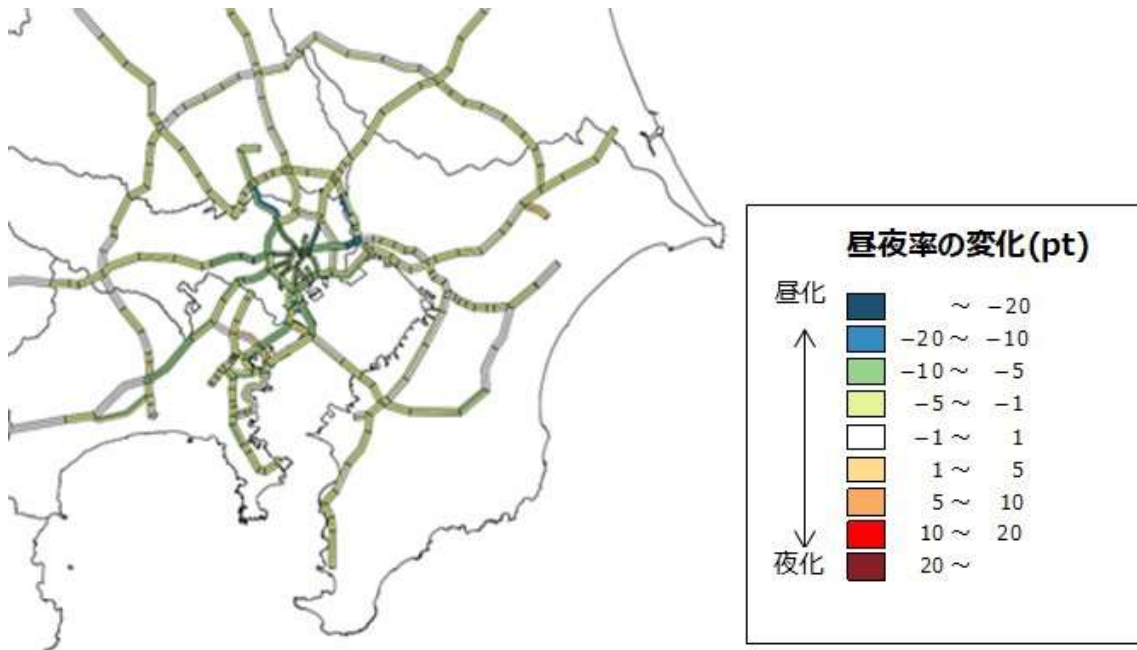


図 5-130 令和2年10月－令和元年7月

b. 全車休日の昼夜率

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4~5月を比較すると、各路線昼夜率は低くなっており、東名高速でも低くなっている。これは、午後8時以降の外出自粛が大きく影響しているといえる。緊急事態宣言解除直後の6~7月は4~5月と同程度であるが、8~10月では東名高速の昼夜率は平常時と同程度まで戻っている。

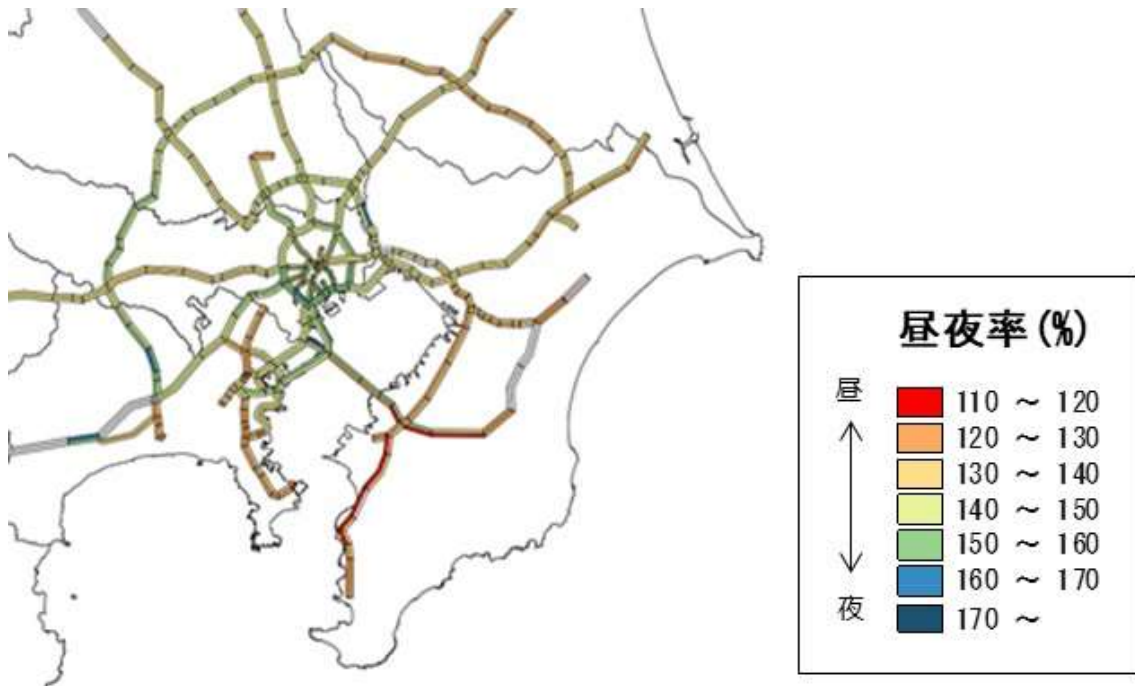


図 5-131 令和2年4月

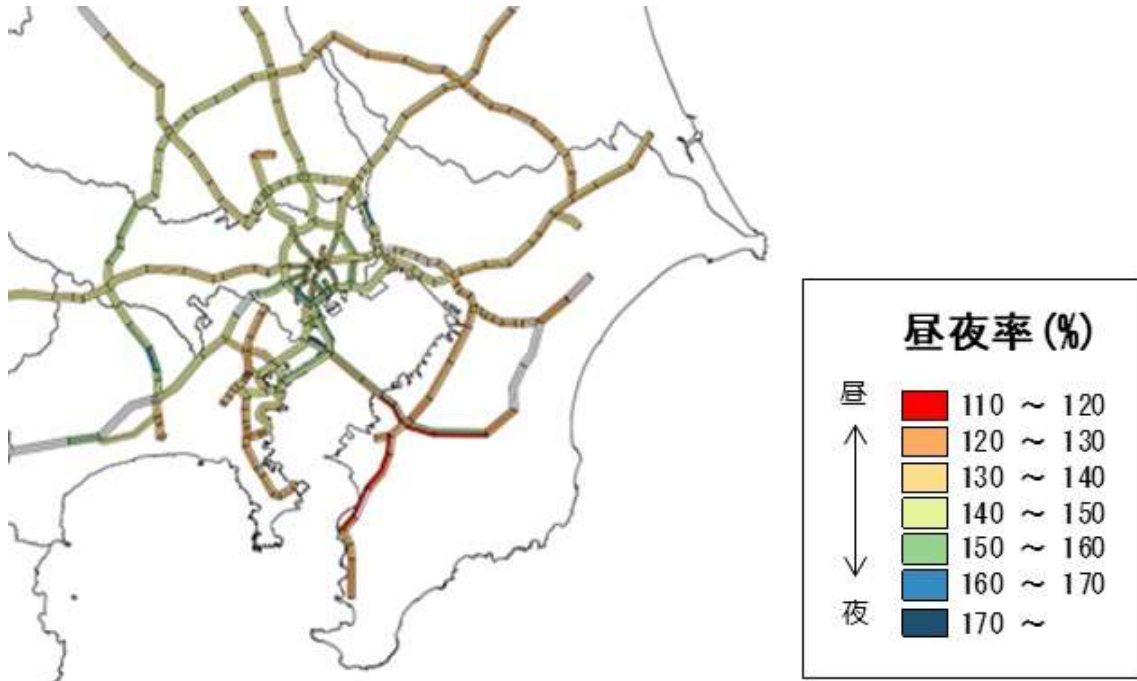


図 5-132 令和2年5月

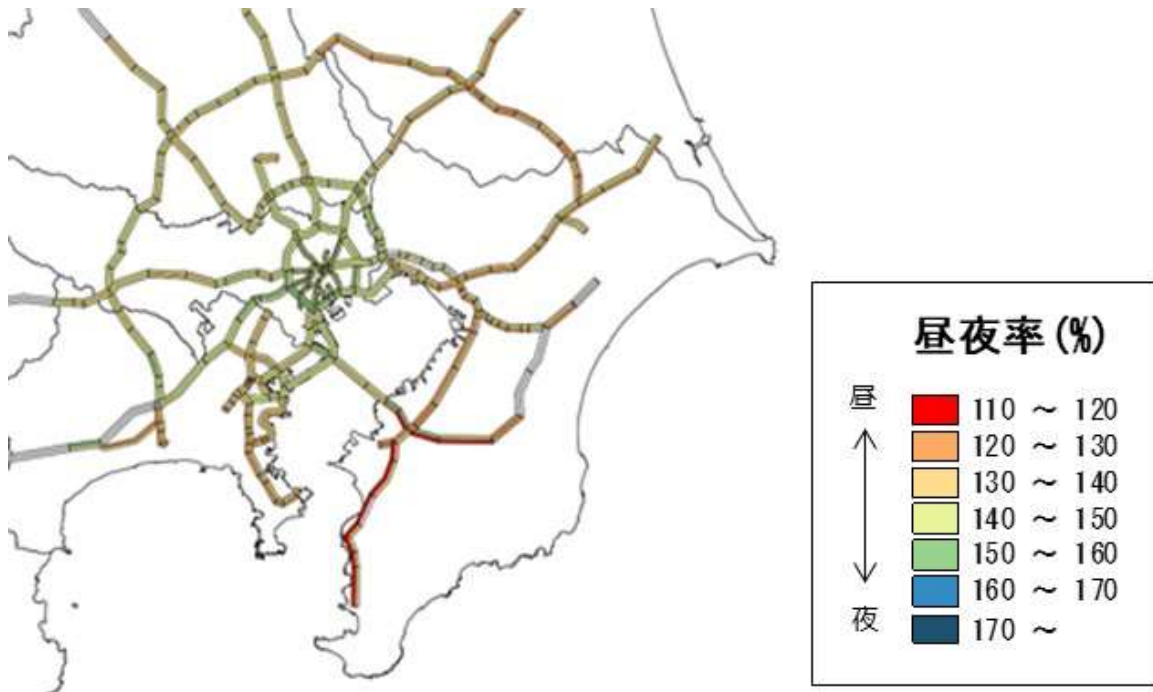


図 5-133 令和2年6月

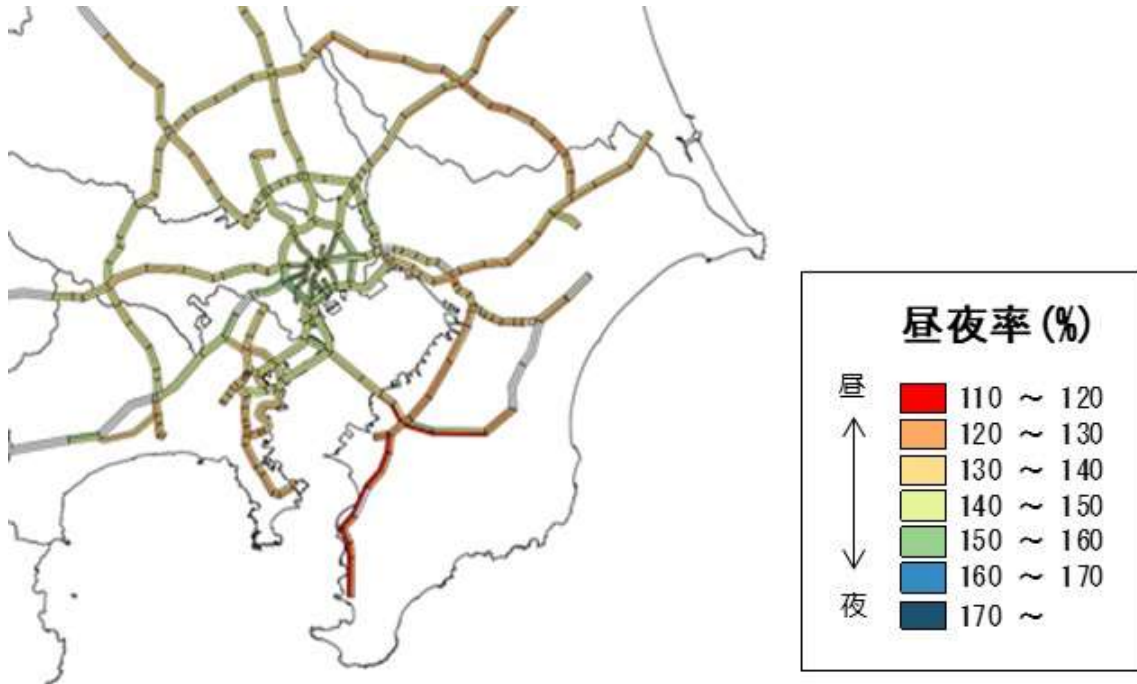


図 5-134 令和2年7月

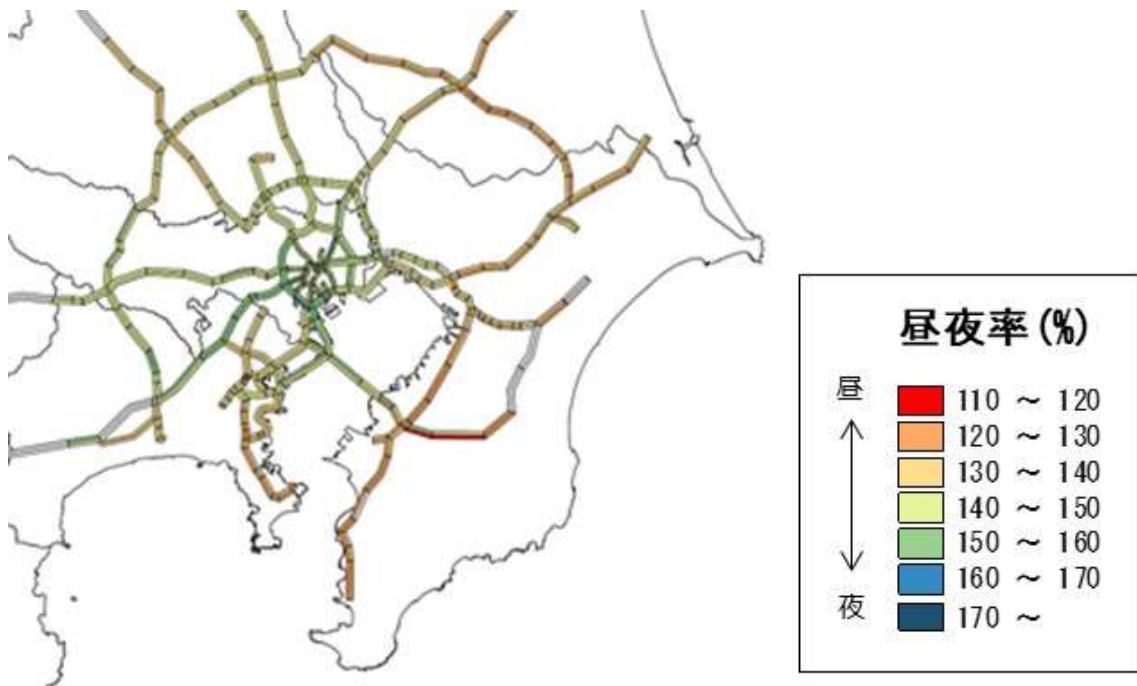


図 5-135 令和2年8月

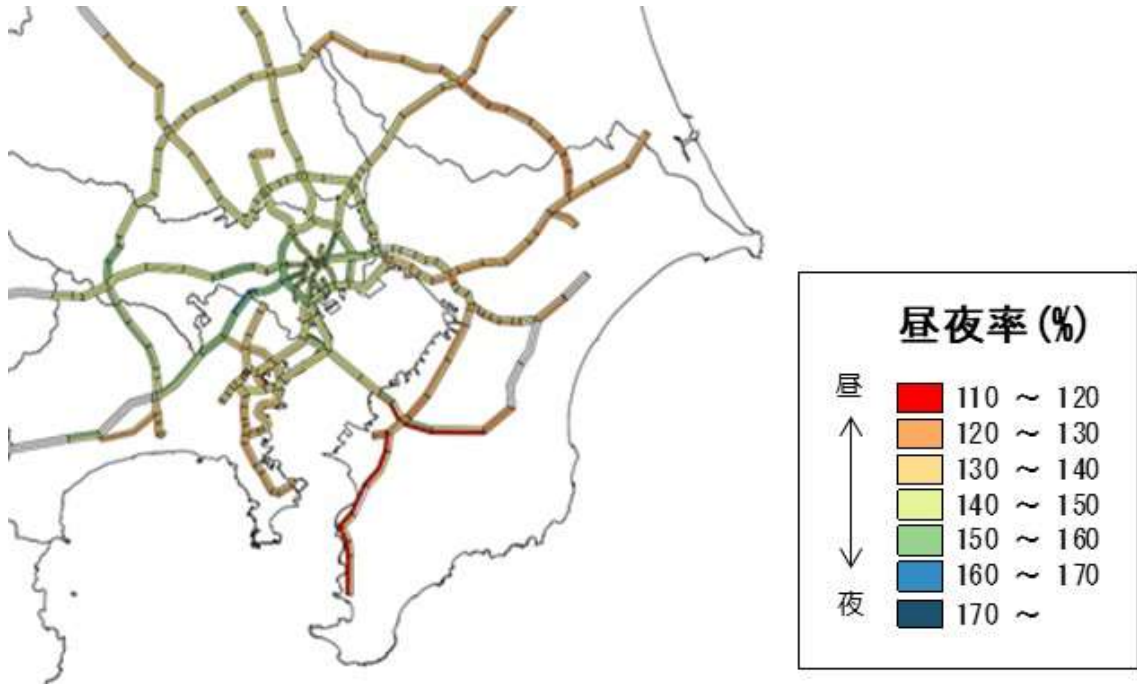


図 5-136 令和2年9月

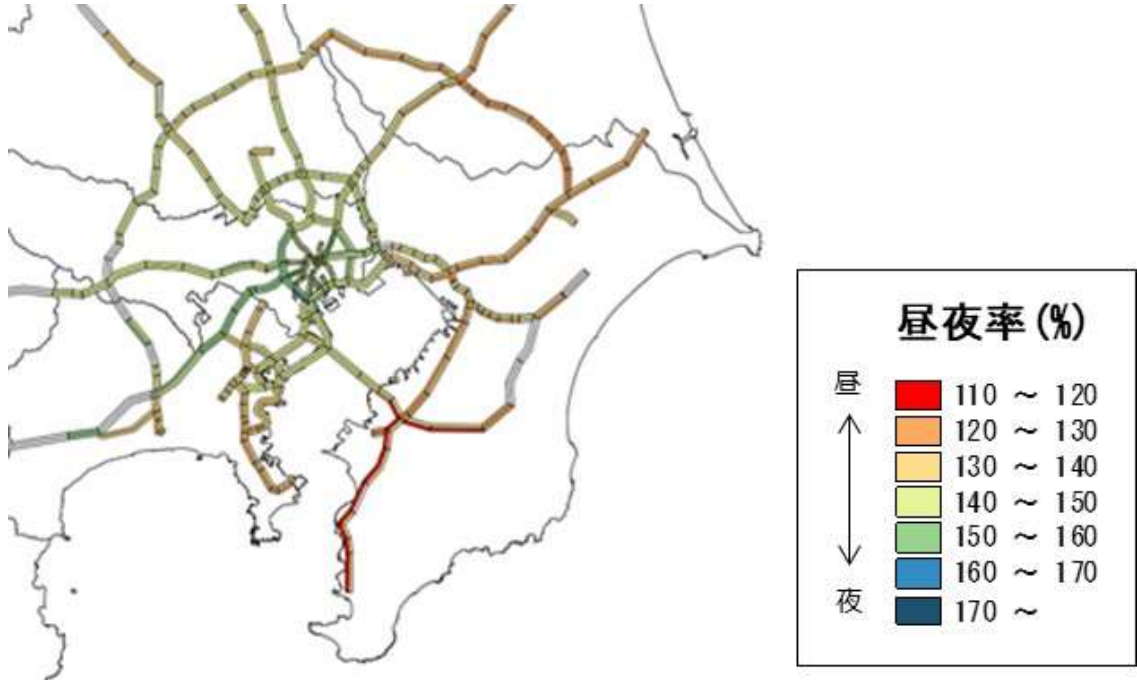


図 5-137 令和2年10月

II.変化（ポイント）

緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、多くの路線で昼夜率は最大1割増加しており、東名高速では2割以上増加している。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月も多くの路線で昼夜率は最大1割増加している。

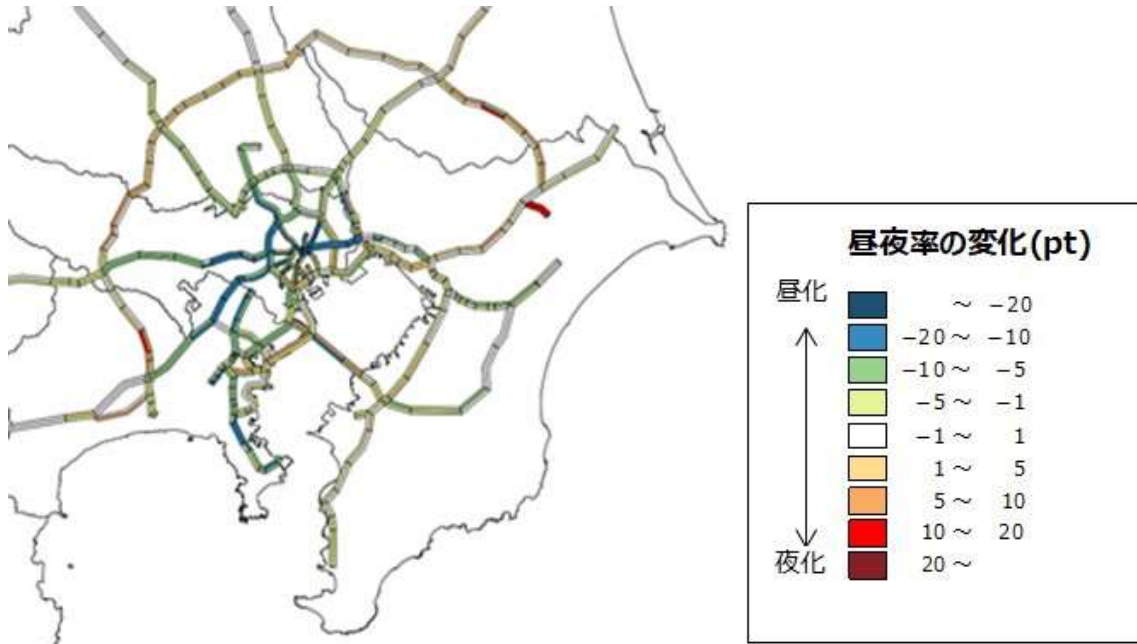


図 5-138 令和2年4月－令和元年7月

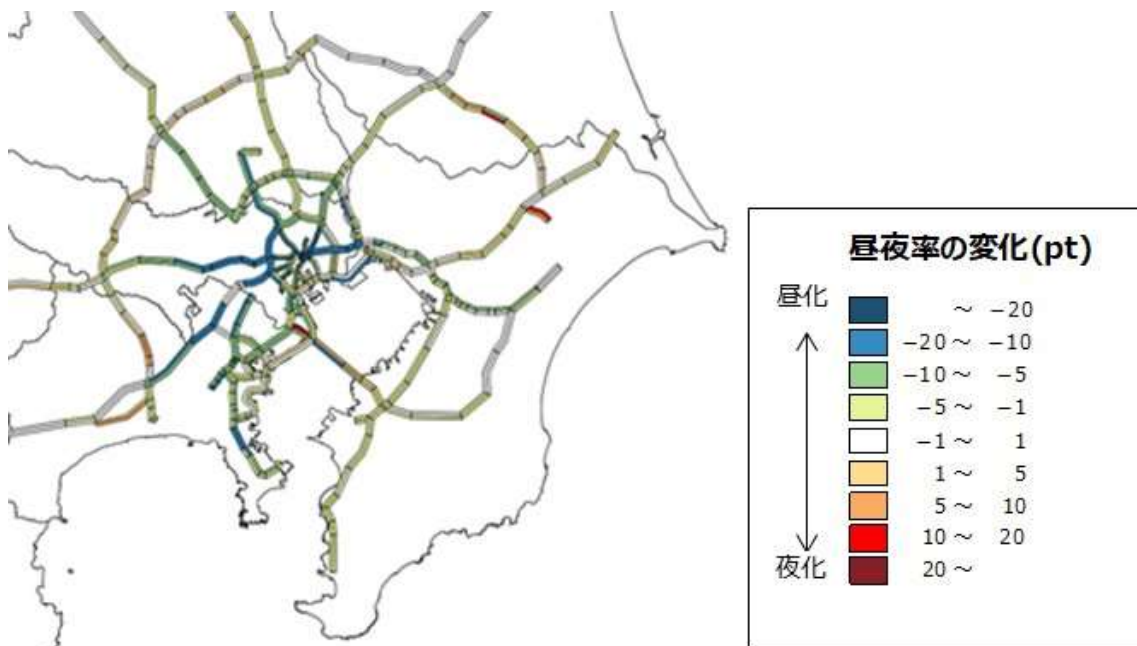


図 5-139 令和2年5月－令和元年7月

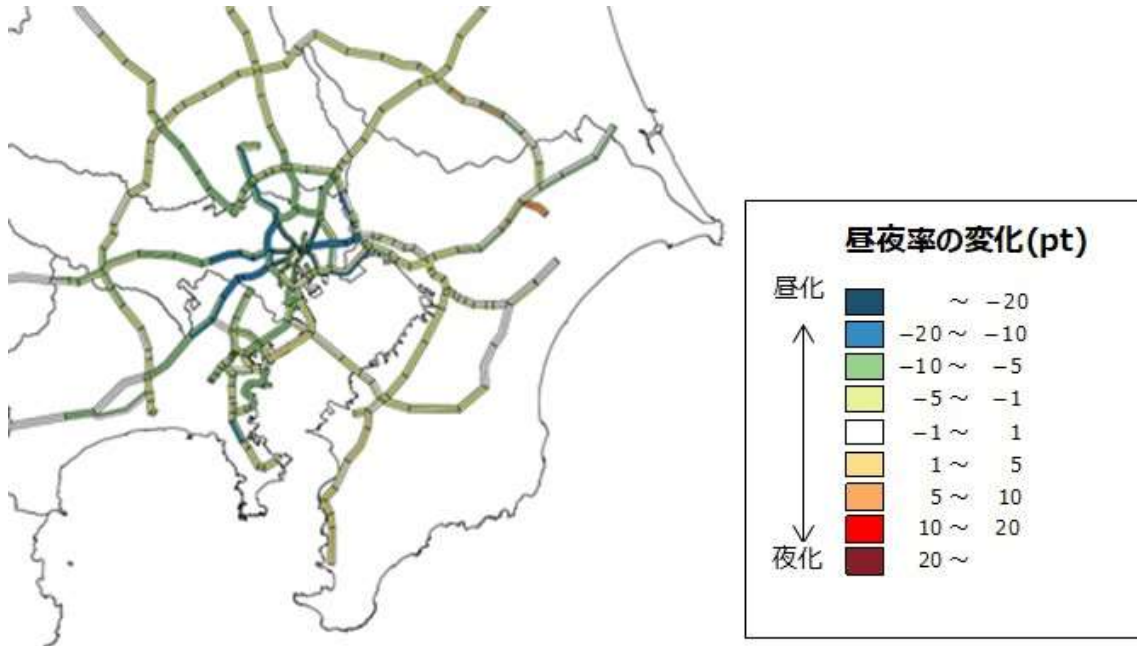


図 5-140 令和2年6月－令和元年7月

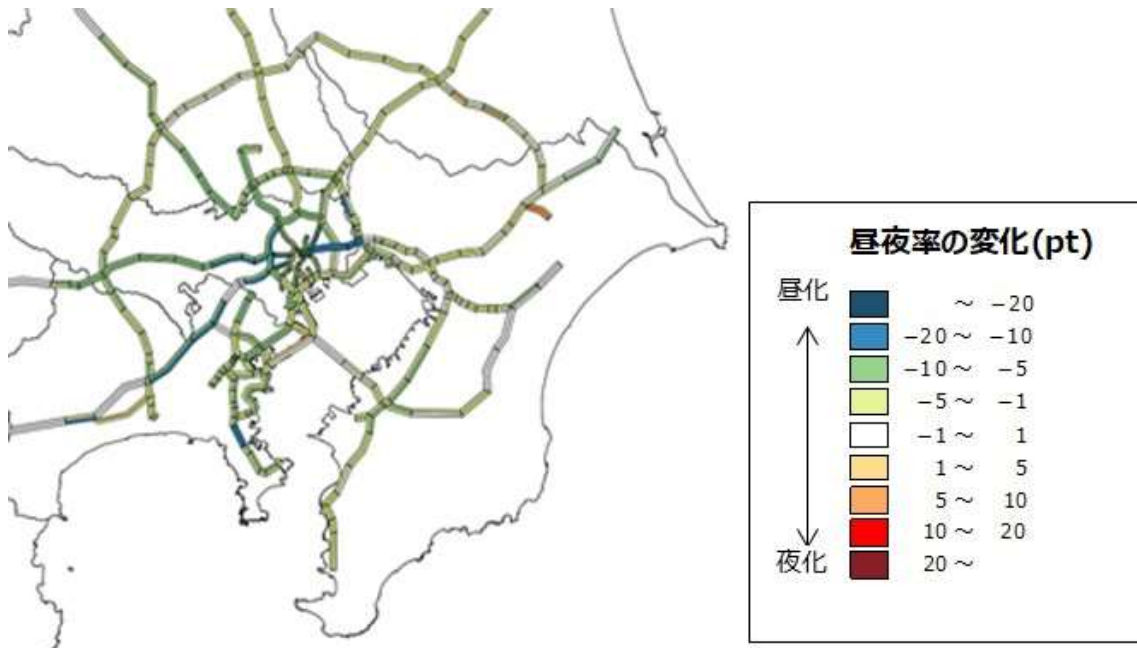


図 5-141 令和2年7月－令和元年7月

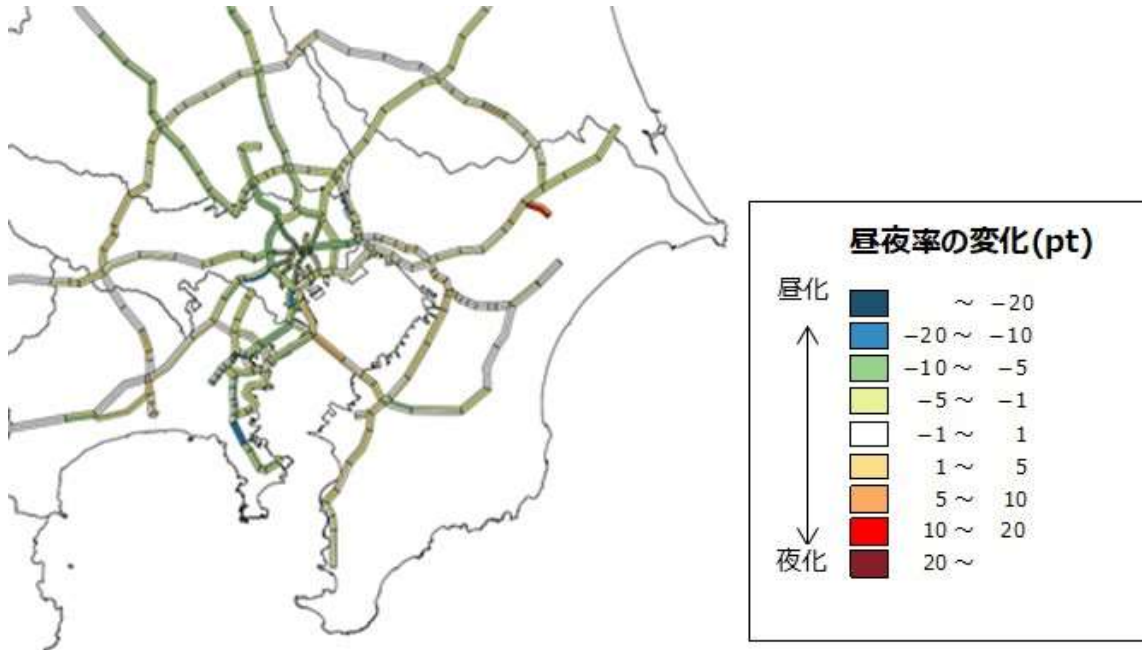


図 5-142 令和2年8月－令和元年7月

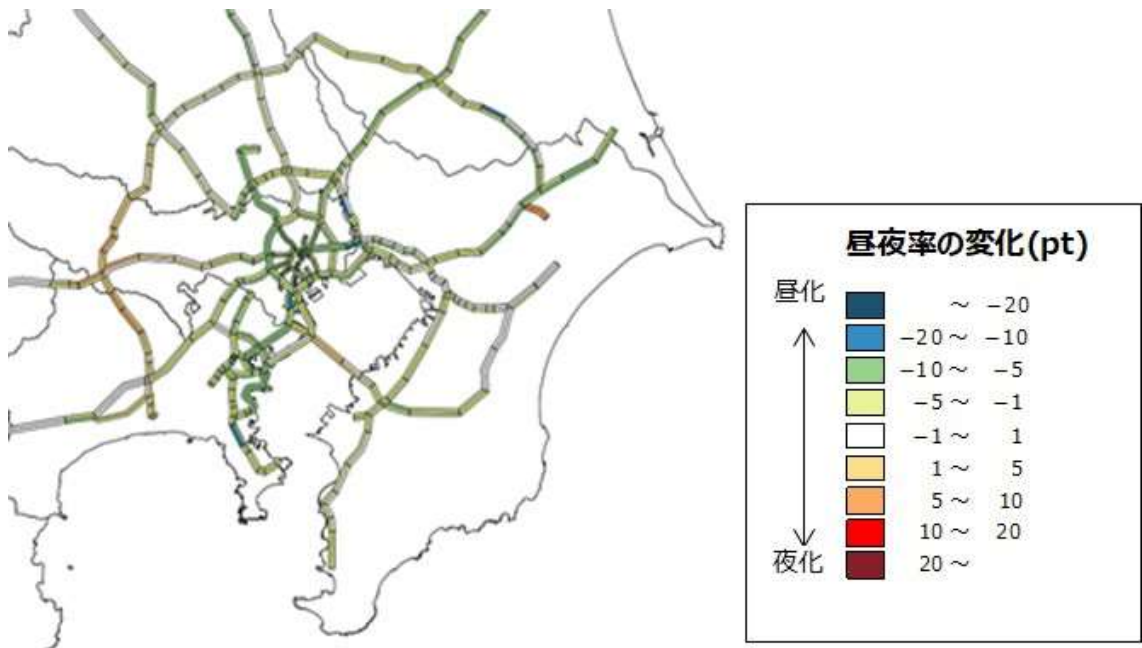


図 5-143 令和2年9月－令和元年7月

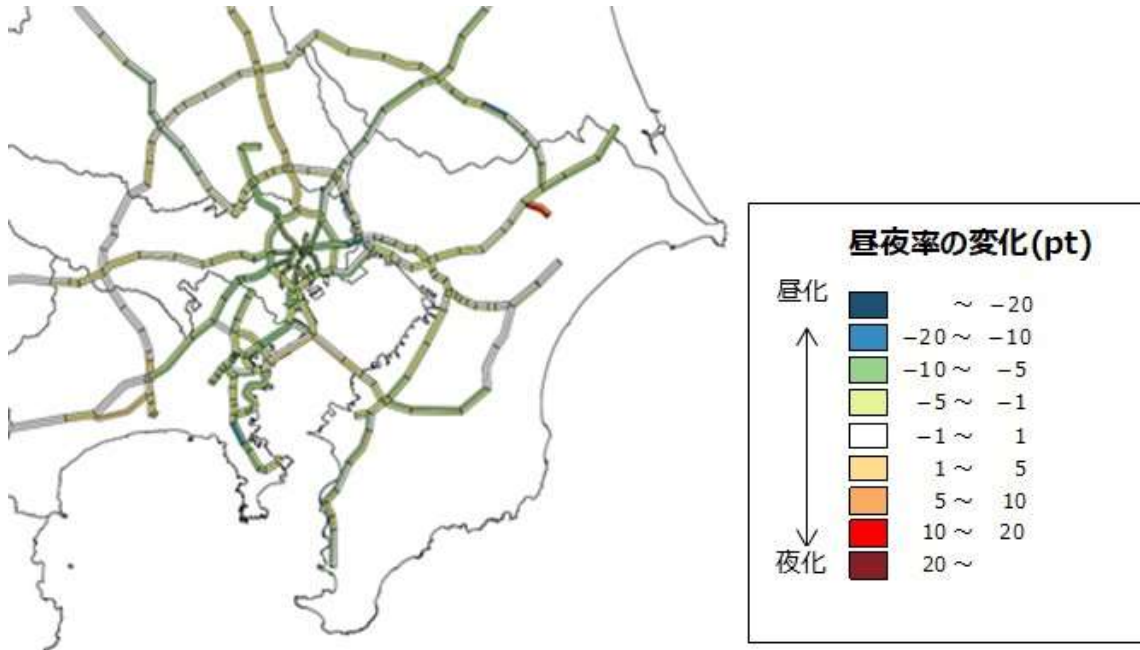


図 5-144 令和2年10月－令和元年7月

(6) 平休率

1) 分析の目的

昼夜率を分析することにより、新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令期間中や宣言解除後の平日と休日での交通量の変化などを把握する。

2) 分析条件の整理

高速トラカンデータに記録されているIC・JCT区間毎の日別時間帯別の情報と以下の算定式を用いて平休率を算出し整理を行った。

$$\text{平休率} = \text{休日交通量} / \text{平日交通量}$$

この時、休日は土曜日、日曜日、祝日。平日は、月曜日、火曜日、水曜日、木曜日、金曜日とする。また、IC・JCT区間内に複数のトラフィックカウンターが設置されている場合は、区間内の交通量の相加平均により昼夜率を整理した。

データにエラー情報が付与されている場合や欠損値があった場合は、エラー・欠損があった区間の時間帯別の平均交通量で補完し集計を行った。

表 5-6 分析条件

使用データ	高速トラカンデータ
分析期間	令和2年4月から令和2年10月までの各1ヶ月 ・令和2年4月1日～令和2年4月30日 ・令和2年5月1日～令和2年5月31日 ・令和2年6月1日～令和2年6月30日 ・令和2年7月1日～令和2年7月31日 ・令和2年8月1日～令和2年8月31日 ・令和2年9月1日～令和2年9月30日 ・令和2年10月1日～令和2年10月31日
分析対象路線	主に圏央道内側の高速道路
分析対象箇所	全IC区間

3) 集計結果

I. 経月変化

平常時である令和元年7月と緊急事態宣言発令期間中の4～5月を比較すると、多くの路線で平休率は80%を下回っており、平日に比べて休日は外出自粛によりほとんど交通量がないことがわかる。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月は徐々に平休率が上昇している。

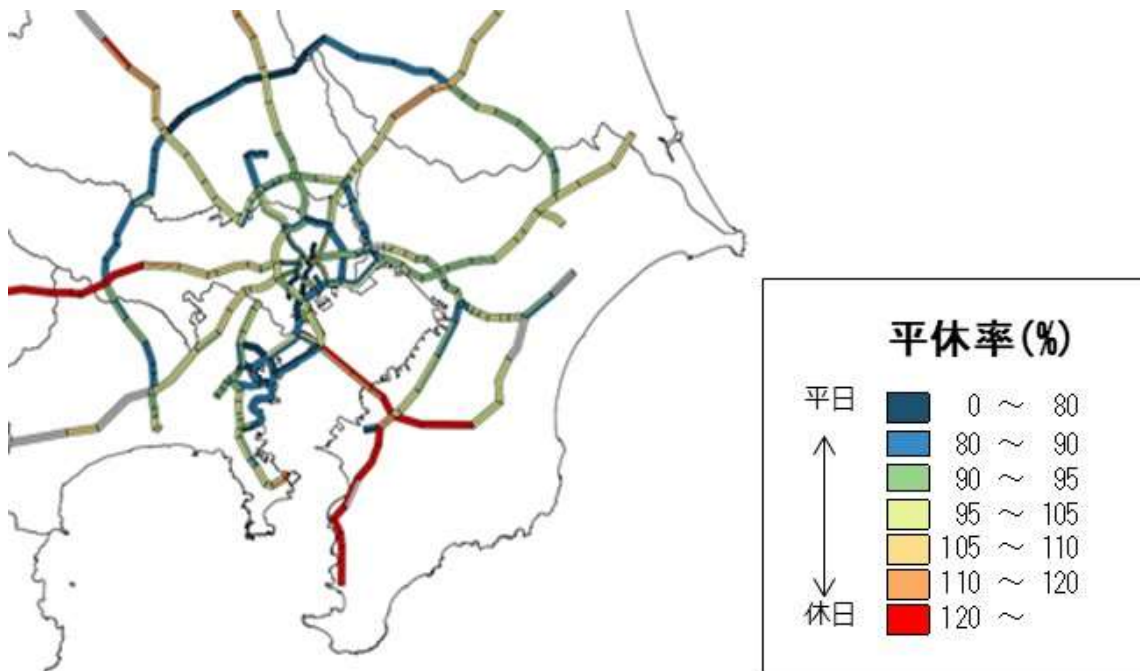


図 5-145 令和元年7月

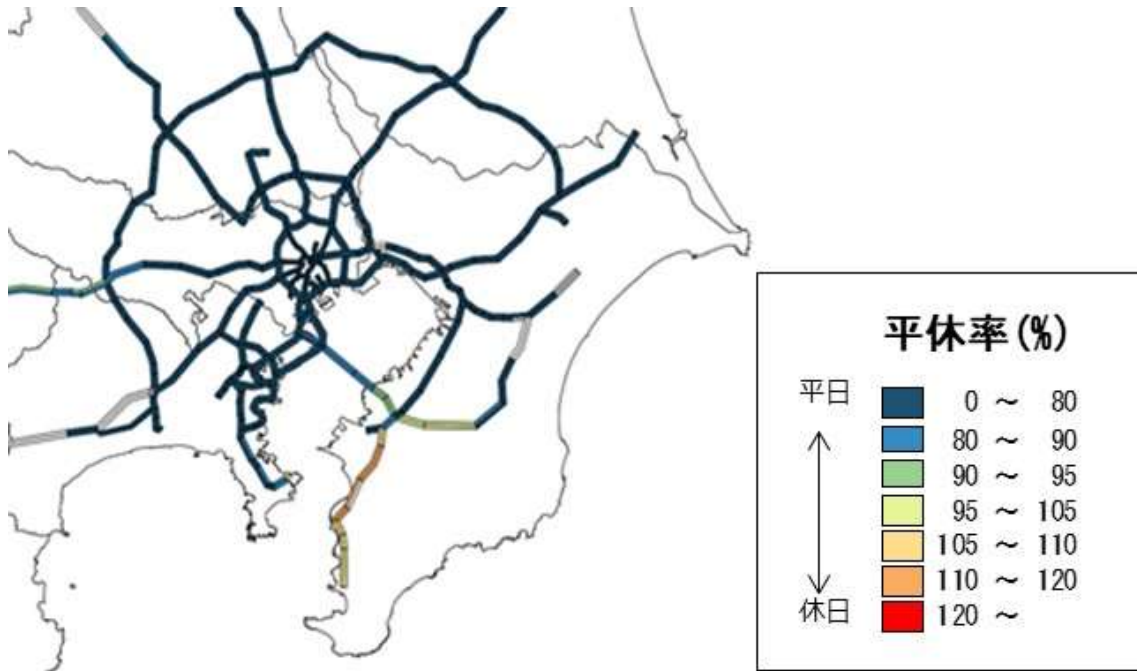


図 5-146 令和2年4月

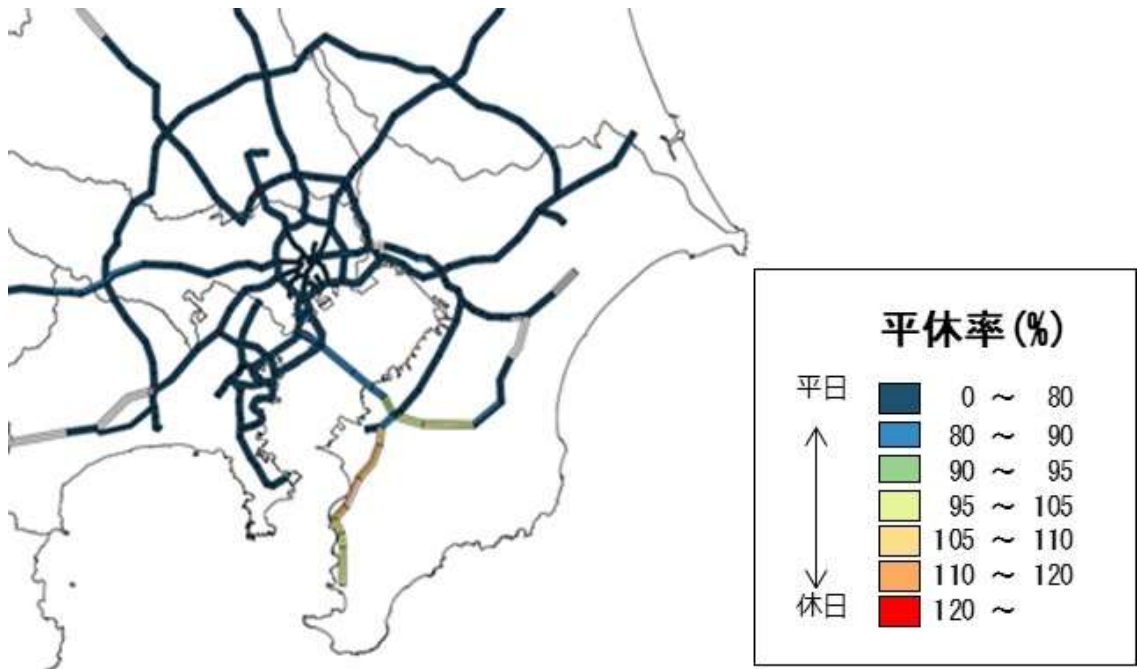


図 5-147 令和2年5月

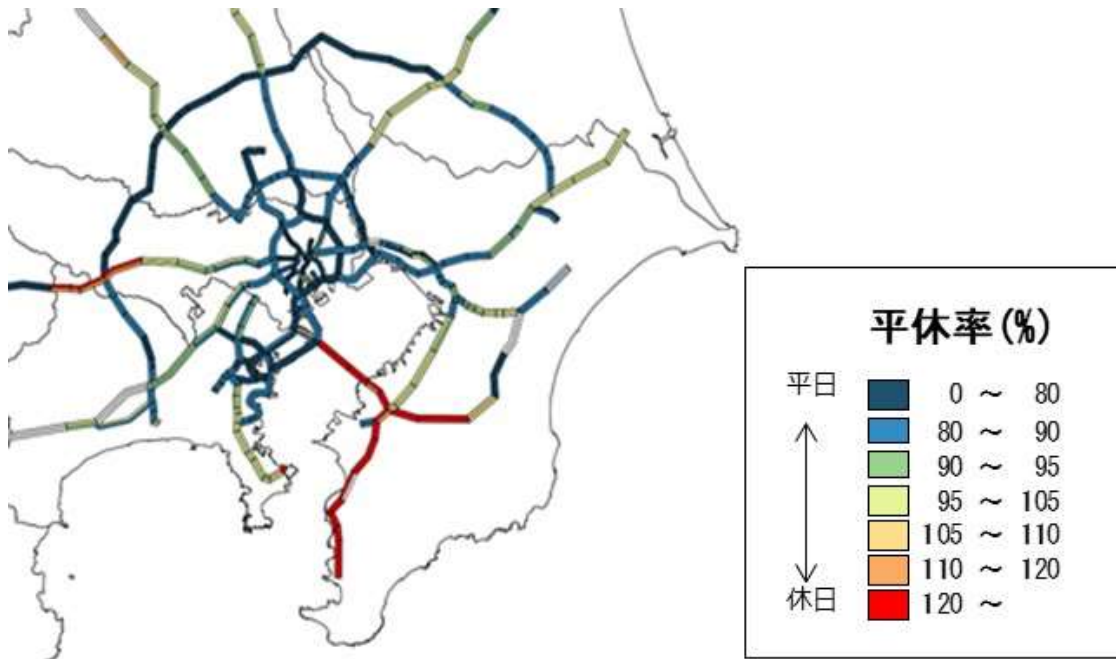


図 5-148 令和2年6月

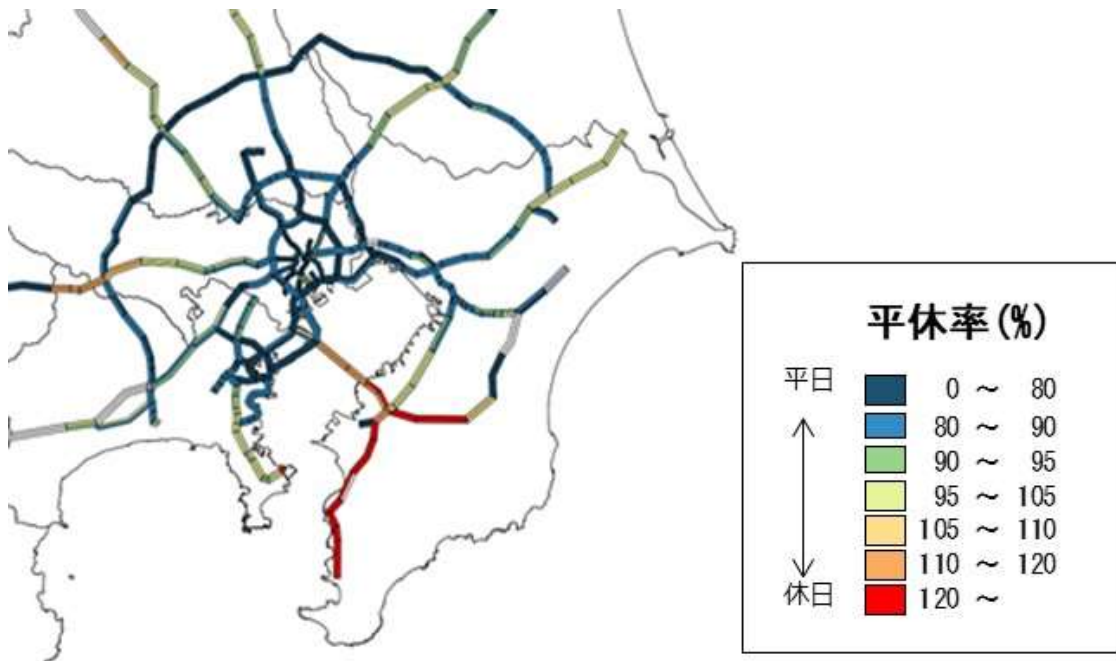


図 5-149 令和2年7月

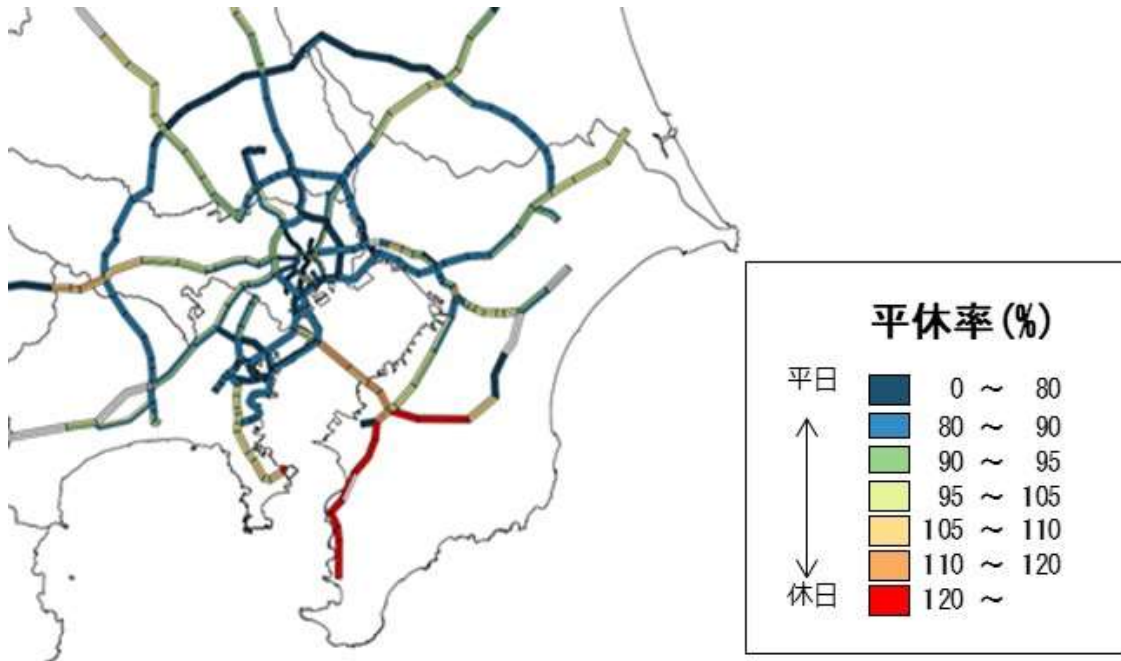


図 5-150 令和2年8月

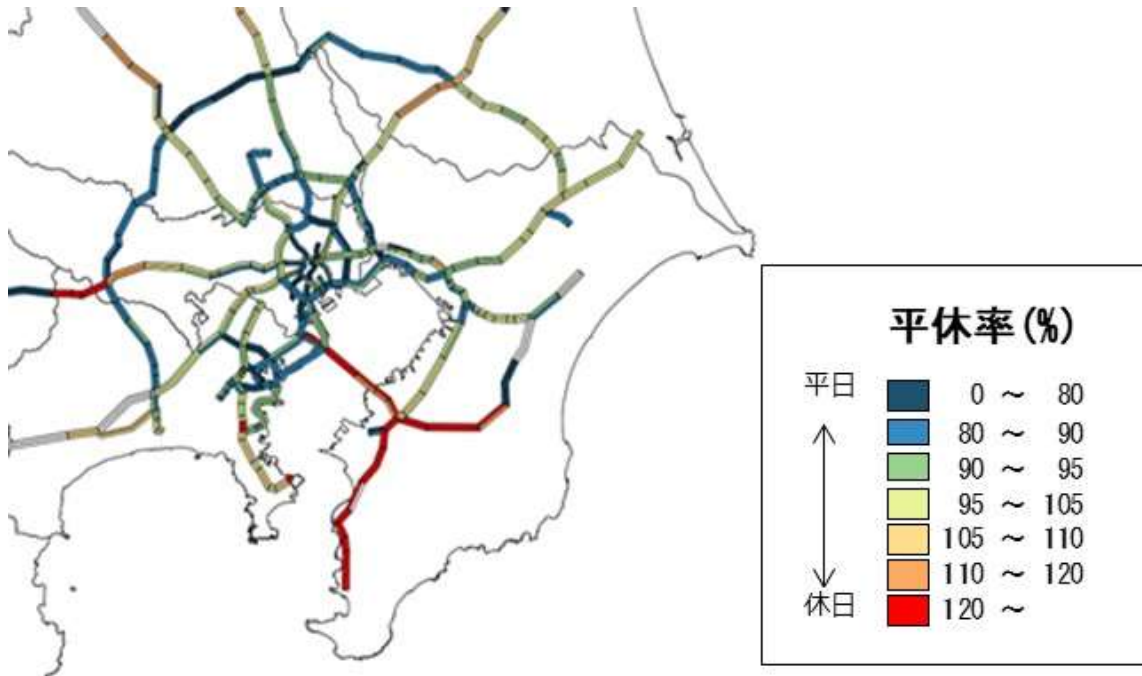


図 5-151 令和2年9月

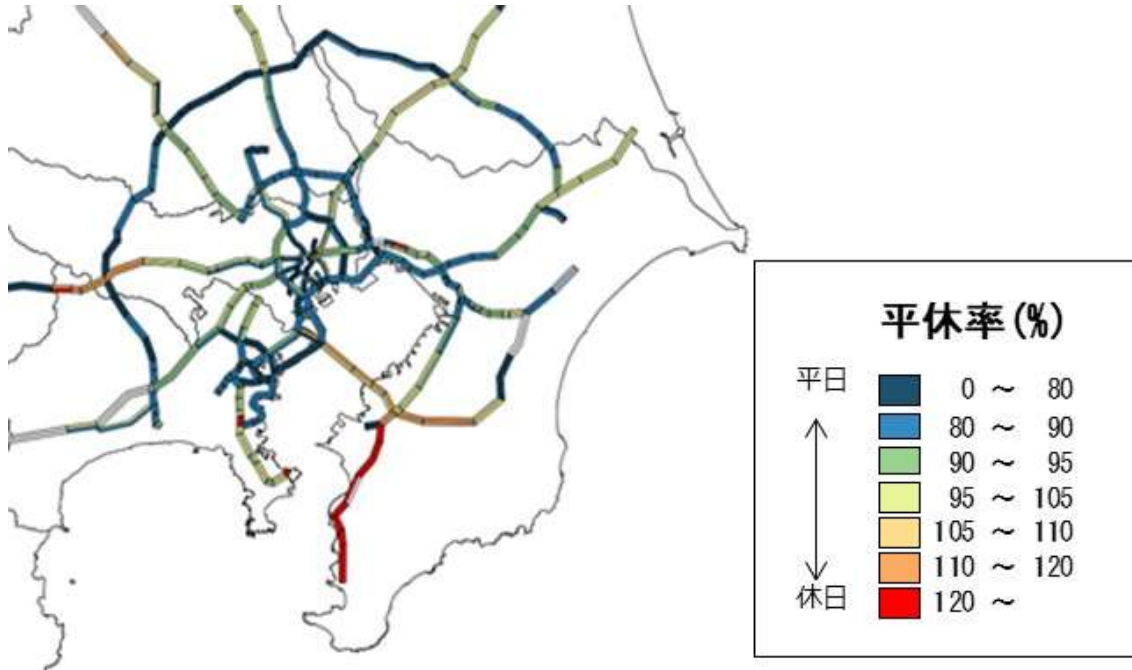


図 5-152 令和2年10月

II.変化（ポイント）

緊急事態宣言発令期間中の4～5月は、多くの路線で平休率は10%以上上昇しており、平日に比べて休日はより外出自粛されていることがわかる。緊急事態宣言解除直後の6～7月、8～10月は徐々に平休率が上昇している。

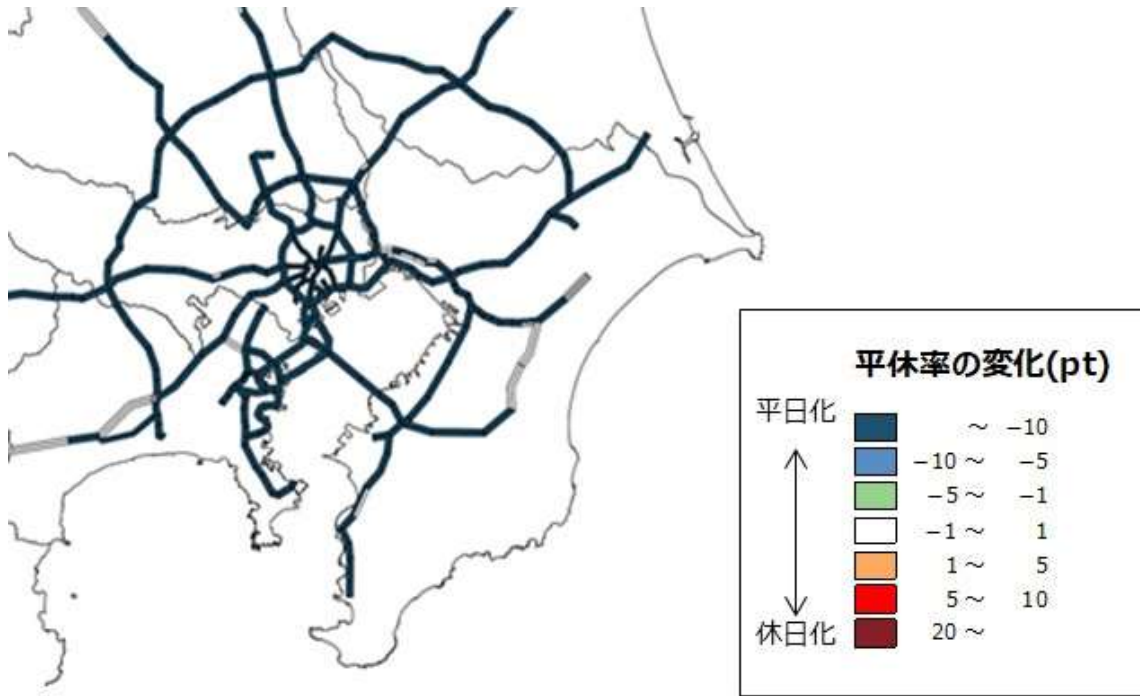


図 5-153 令和2年4月－令和元年7月

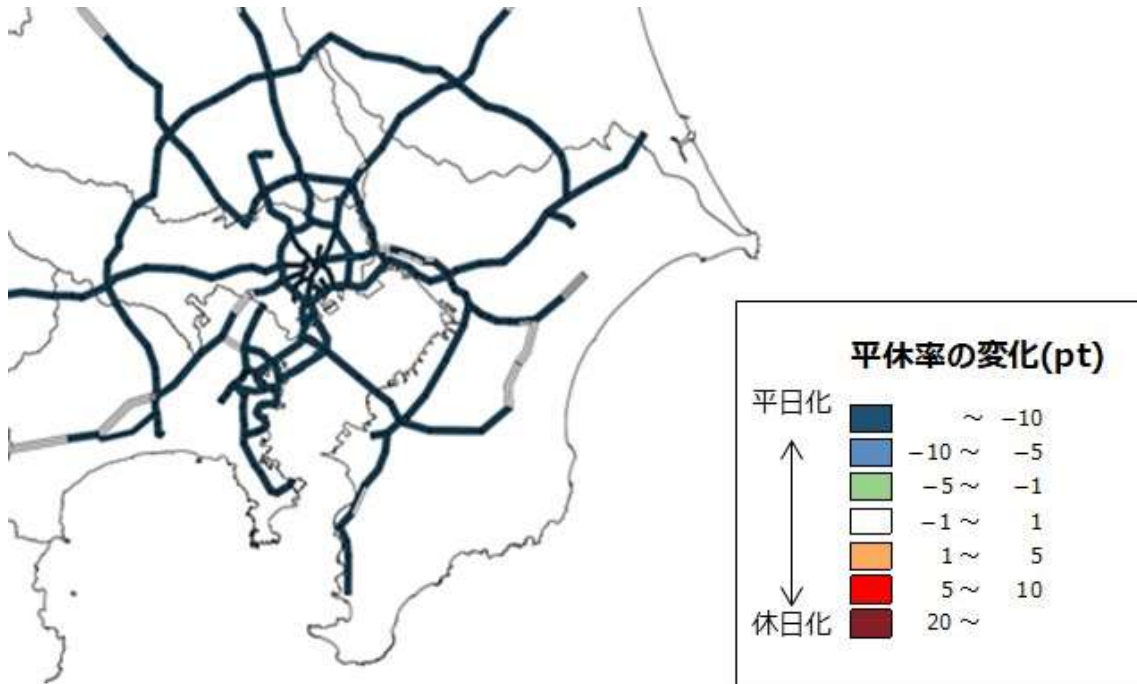


図 5-154 令和2年5月—令和元年7月

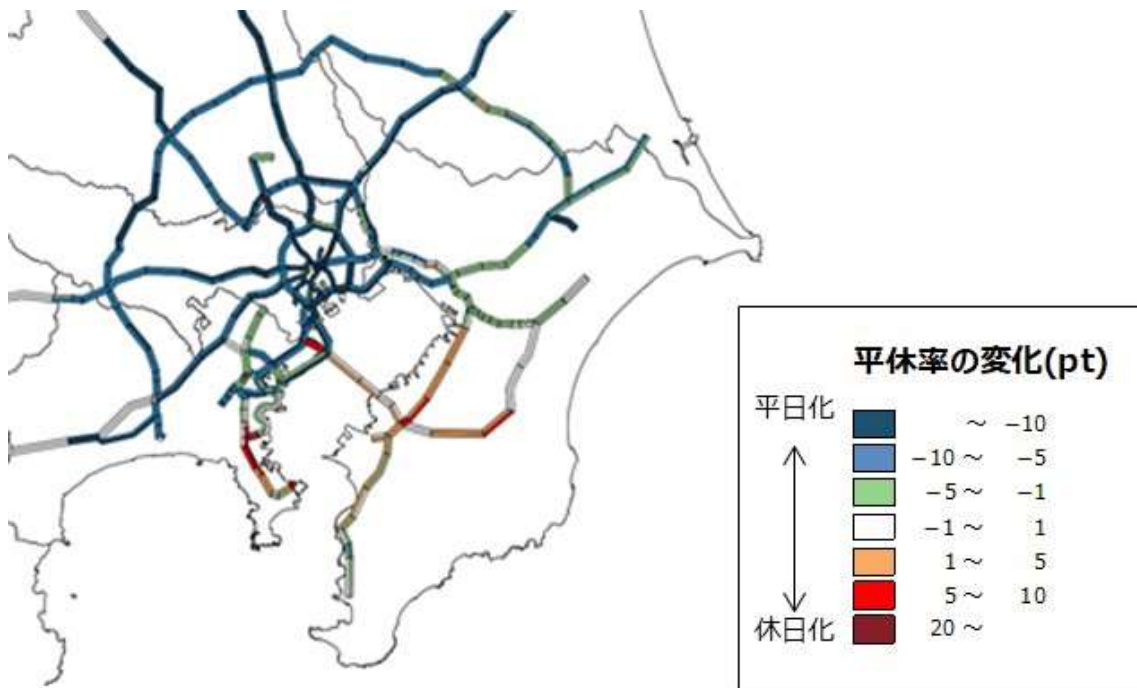


図 5-155 令和2年6月—令和元年7月

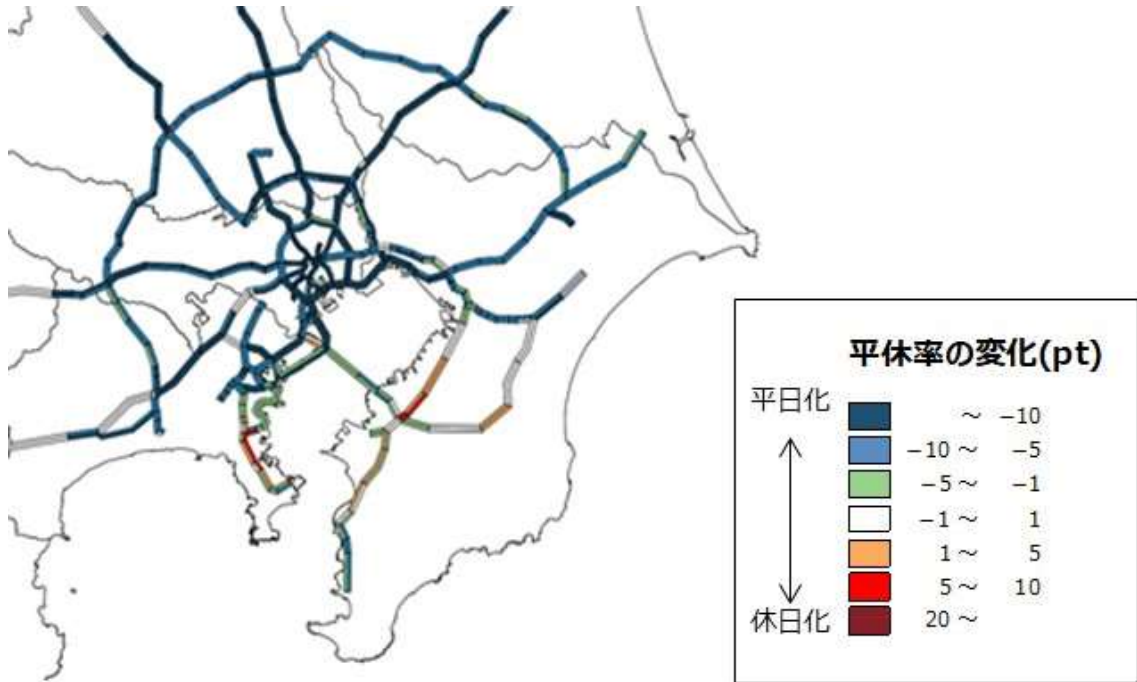


図 5-156 令和2年7月—令和元年7月

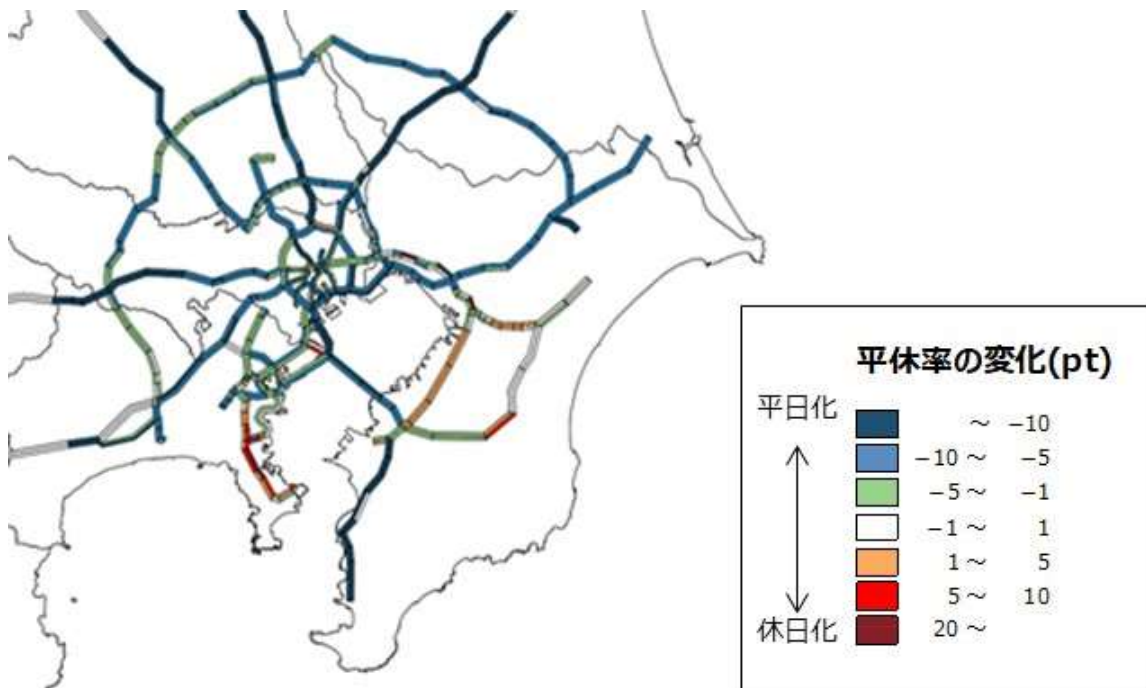


図 5-157 令和2年8月—令和元年7月

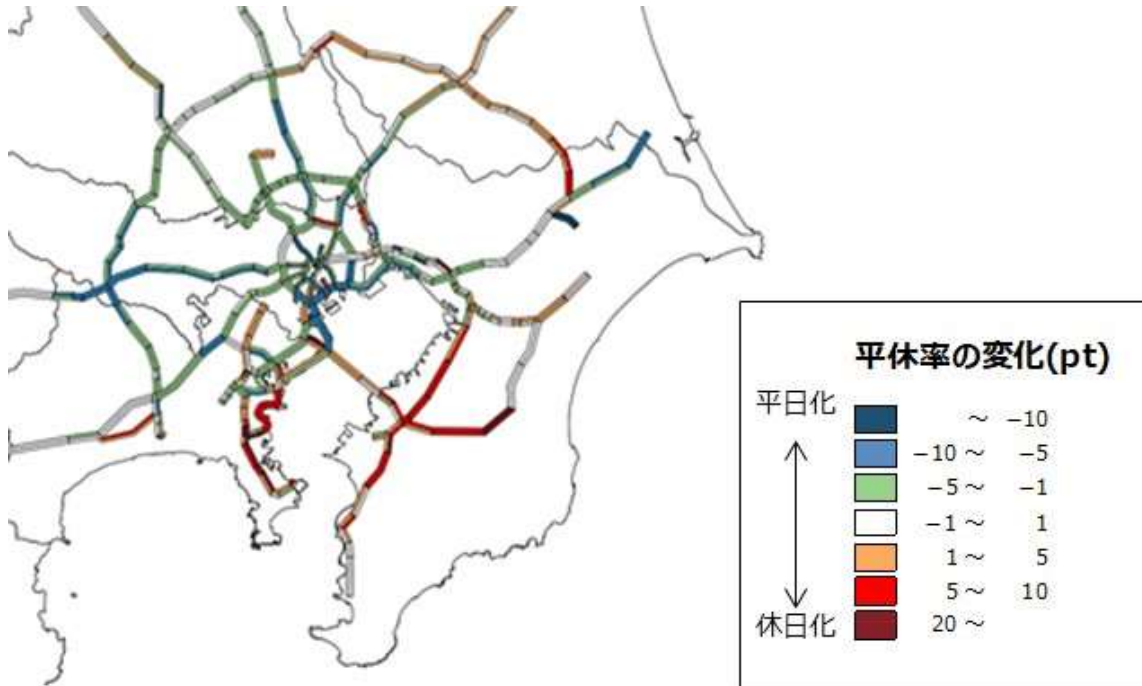


図 5-158 令和2年9月—令和元年7月

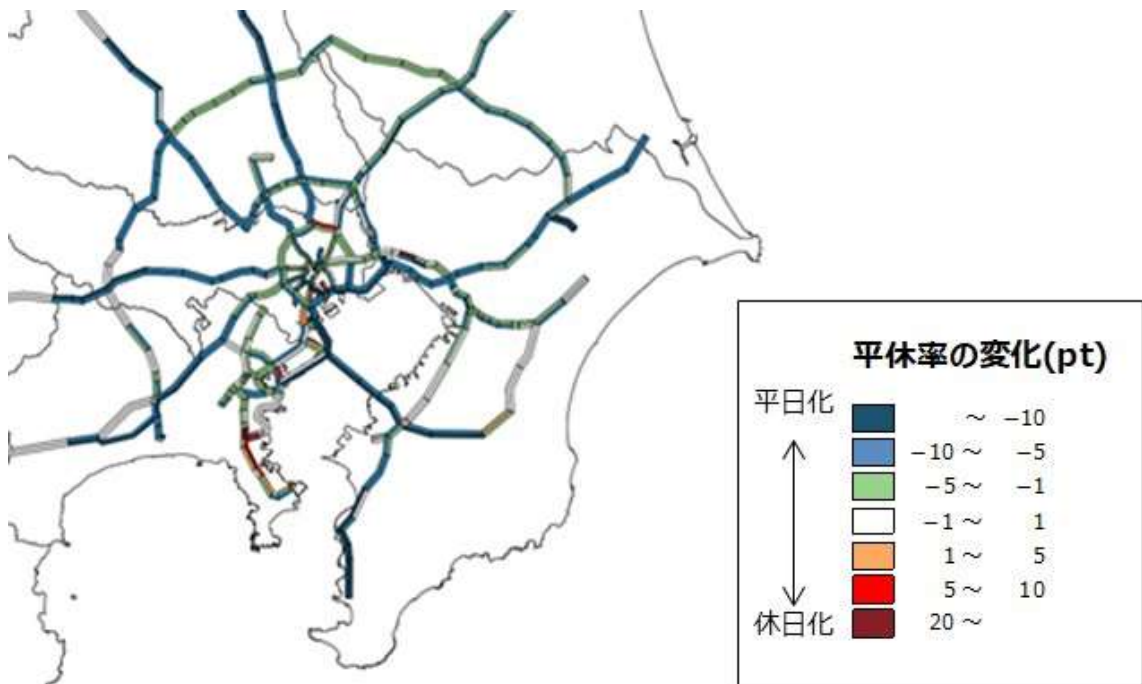


図 5-159 令和2年10月—令和元年7月

(7) 特定断面の交通状況の変化

1) 圏央道・外環道（埼玉区間）

a. 分析内容

ここまでの分析結果を踏まえ、圏央道・外環道（埼玉区間）の交通状況の新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛の交通状況への影響を整理し、比較を行った。

b. 集計結果

圏央道（埼玉区間）を利用する車両は令和2年7月では令和元年7月と比較して約千台減少しており、走行速度はわずかに上昇している。外環（埼玉区間）を利用する車両は令和2年7月では令和元年7月と比較して約千台減少しており、走行速度は約10km/h上昇している。

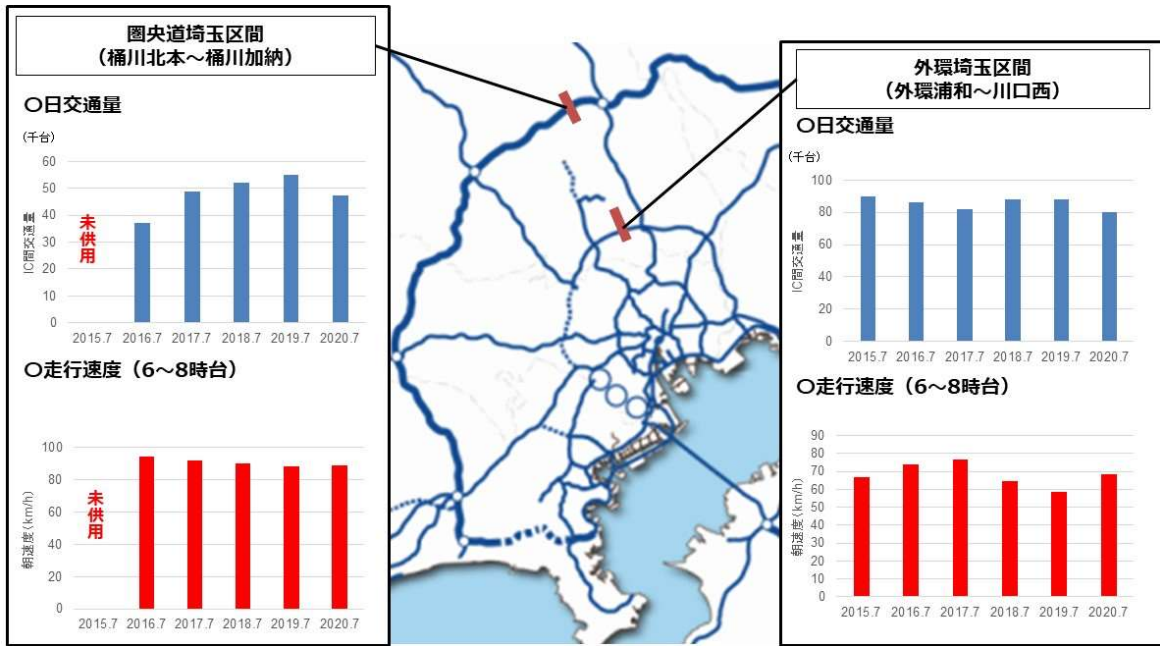


図 5-160 埼玉区間の交通状況の経年変化

5.2.2 主要 IC 間の走行経路・分担率の変化

本項では、首都圏における、放射する各路線間における経路別分担率を令和2年の4月～10月の各月で算出し、新型コロナウイルス感染症流行による社会情勢の変化により生じる経路分担率への影響を分析した。分析にあたっては令和元年の同月の推移および4月と10月における令和元年と令和2年の違いについて分析した。

(1) 分析条件の整理

ETC ログを用いて、IC を路線別に束ね、整理することで、路線間における経路別 OD トリップ数を算出する。

新型コロナウイルス感染症流行による社会情勢の変化による影響をモニタリングするため、データは令和2年4月～10月の1ヶ月データを活用する。なお、流行前との傾向を分析するため、1年前の同月である平成31年4月～令和元年10月の1ヶ月データも活用する。

ETC ログデータは、車載器 ID、利用車種、入口日時、出口日時、入口 IC、出口 IC など ETC カードを利用して高速道路を走行した際の履歴情報が含まれるものである。

表 5-7 分析条件

使用データ	ETCログデータ
分析期間	令和元年及び令和2年の4月～10月 ・令和元年4月1日～令和元年10月31日 ・令和2年4月1日～令和2年10月31日
分析対象路線	東名高速、中央道、常磐道、関越道、東関道、東北道のうち2路線をODペアとするトリップ

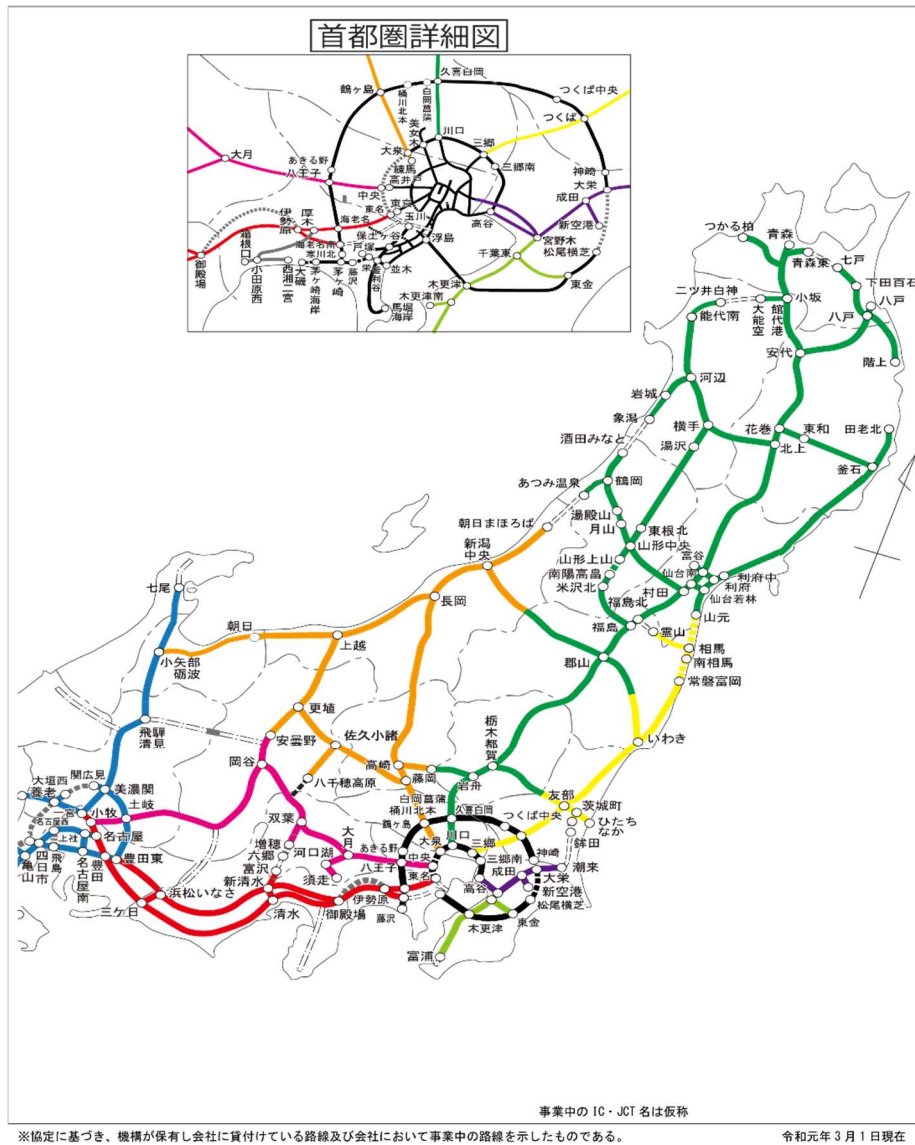
表 5-8 使用した ETC ログデータの項目

分類	項目
基本情報	車載器 ID
	利用車種
入口情報	入口 IC
	入口日時
出口情報	出口 IC
	出口日時

(2) エリア設定

本項の分析では、圏央道経由の分担率も考慮するために、路線とICを以下のように定義して分析を行った。

高速道路路線網図(東日本)



- 赤：東名沿線の範囲 マゼンタ：中央道沿線の範囲 橙：関越道沿線の範囲
- 緑：東北道沿線の範囲 黄色：常磐道沿線の範囲 紫：東関東道沿線の範囲
- 黄緑：館山道沿線の範囲 黒：首都圏の範囲 青：東名以西の範囲全て（その他）
- グレー：その他

図 5-161 集計対象とする路線（再掲）

(3) 東名高速～中央道

東名高速と中央道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

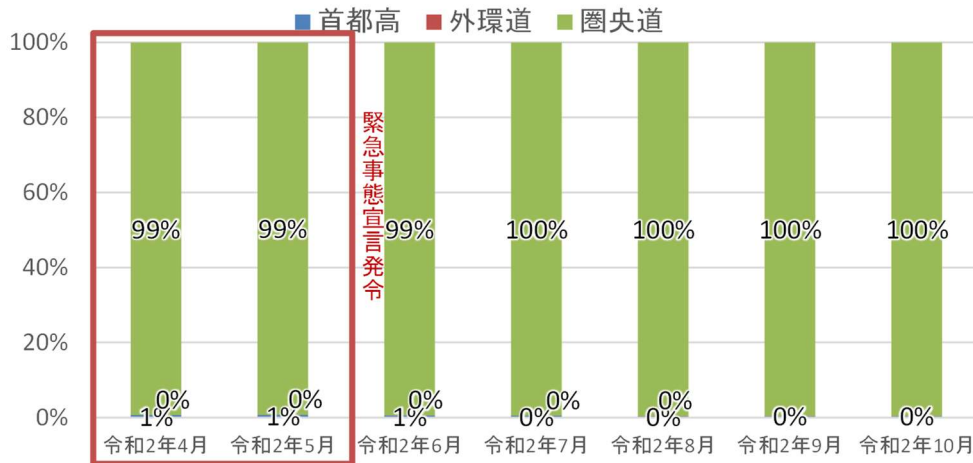


図 5-162 東名高速～中央道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

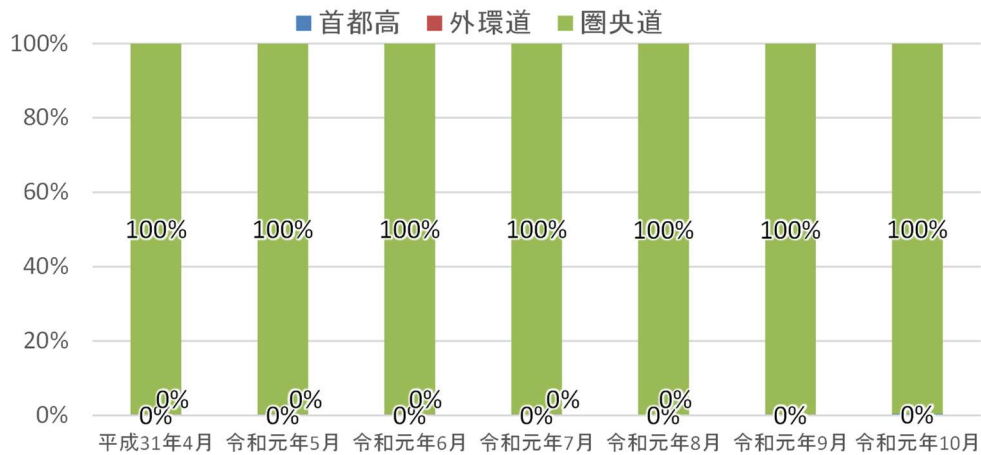


図 5-163 東名高速～中央道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

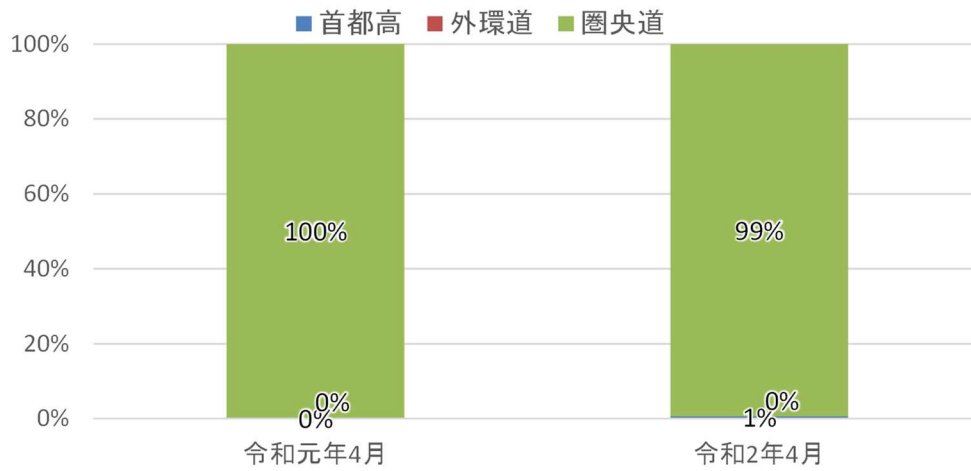


図 5-164 東名高速～中央道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

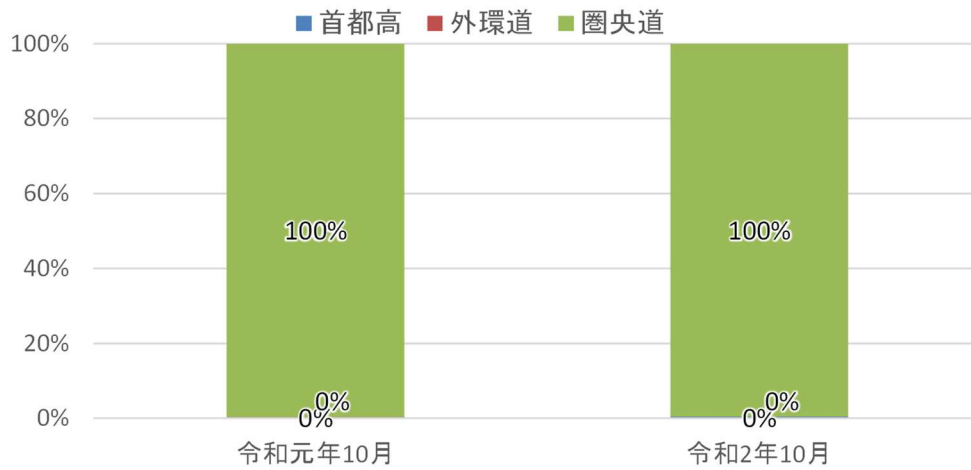


図 5-165 東名高速～中央道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

(4) 東名高速～関越道

東名高速と関越道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

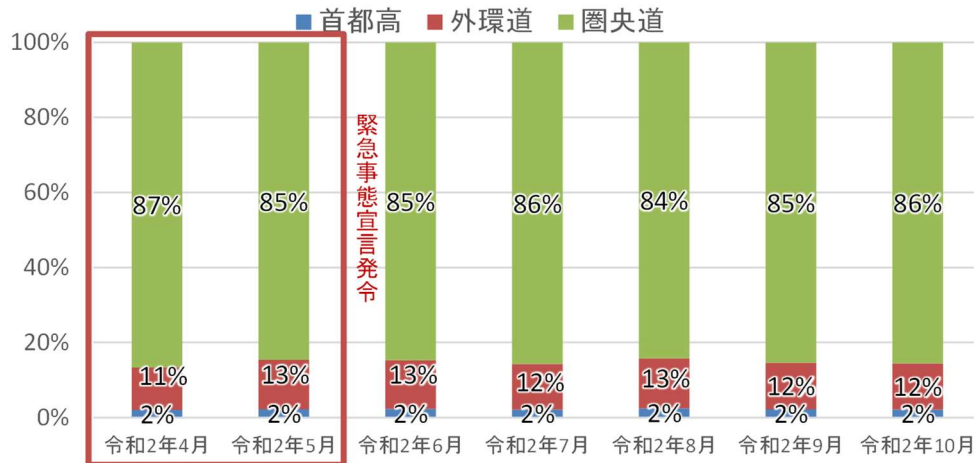


図 5-166 東名高速～関越道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

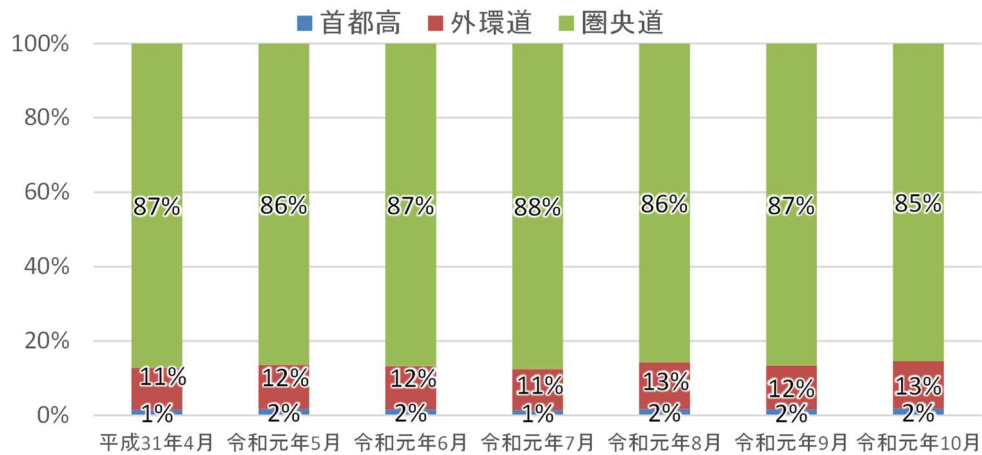


図 5-167 東名高速～関越道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

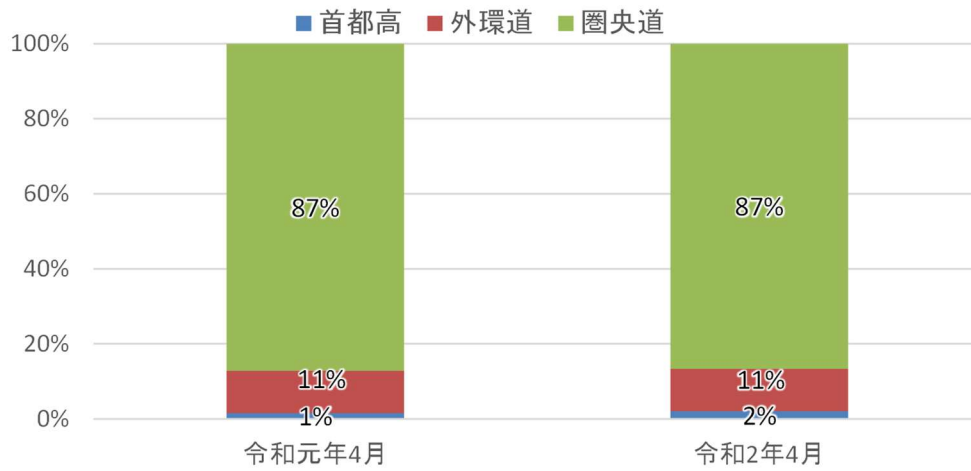


図 5-168 東名高速～関越道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

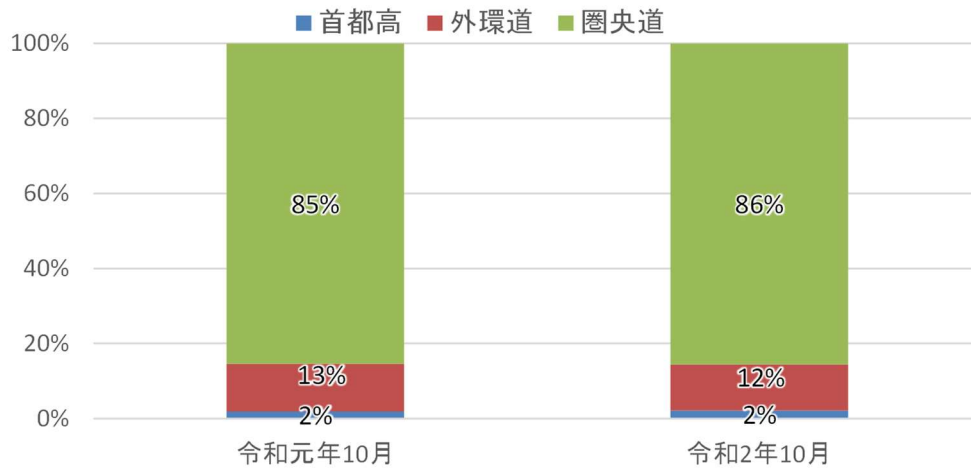


図 5-169 東名高速～関越道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(5) 東名高速～東北道

東名高速と東北道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

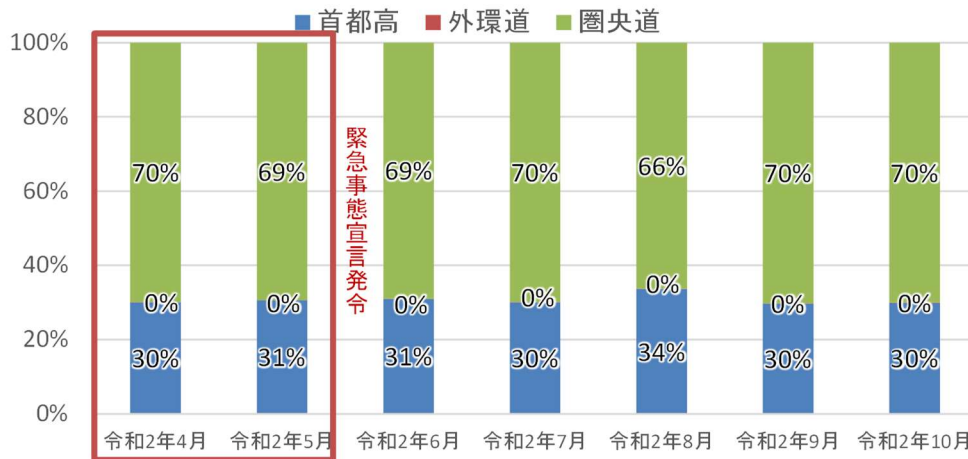


図 5-170 東名高速～東北道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

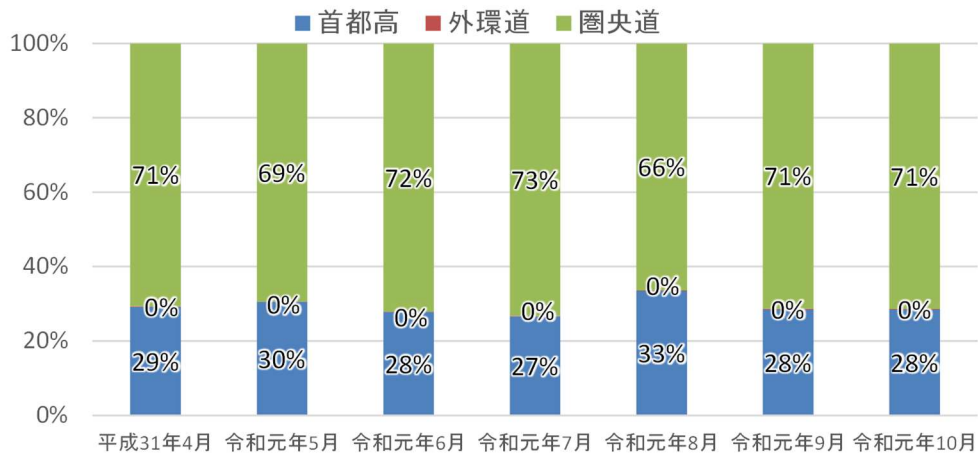


図 5-171 東名高速～東北道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

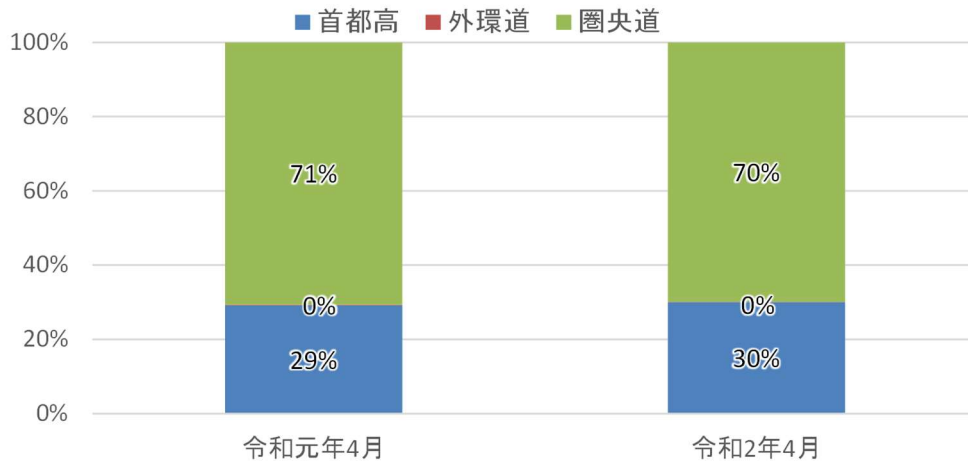


図 5-172 東名高速～東北道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

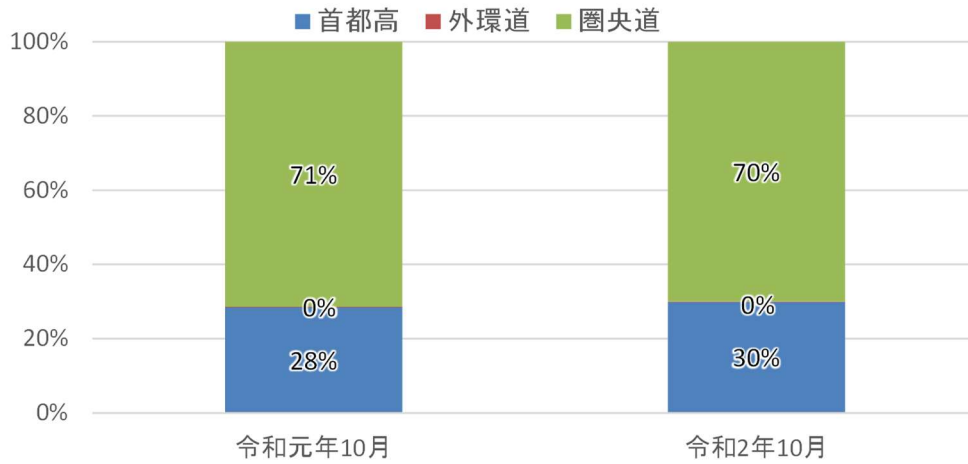


図 5-173 東名高速～東北道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

(6) 東名高速～常磐道

東名高速と常磐道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

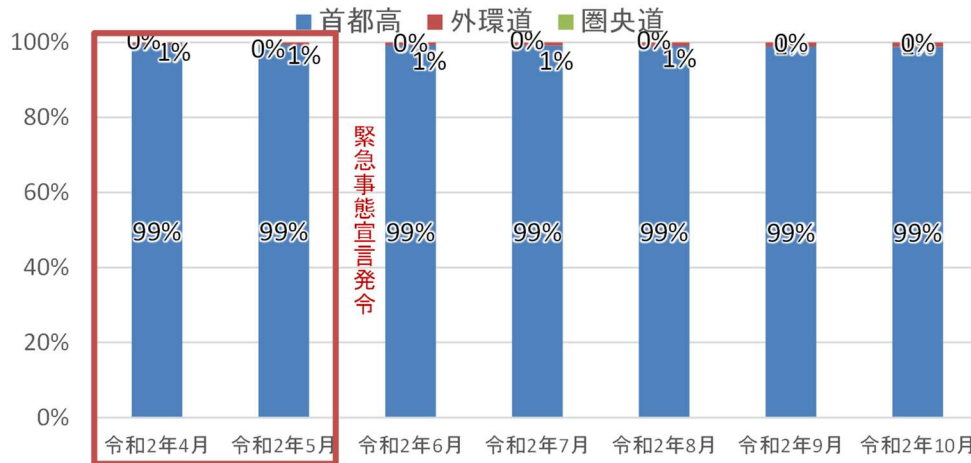


図 5-174 東名高速～常磐道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

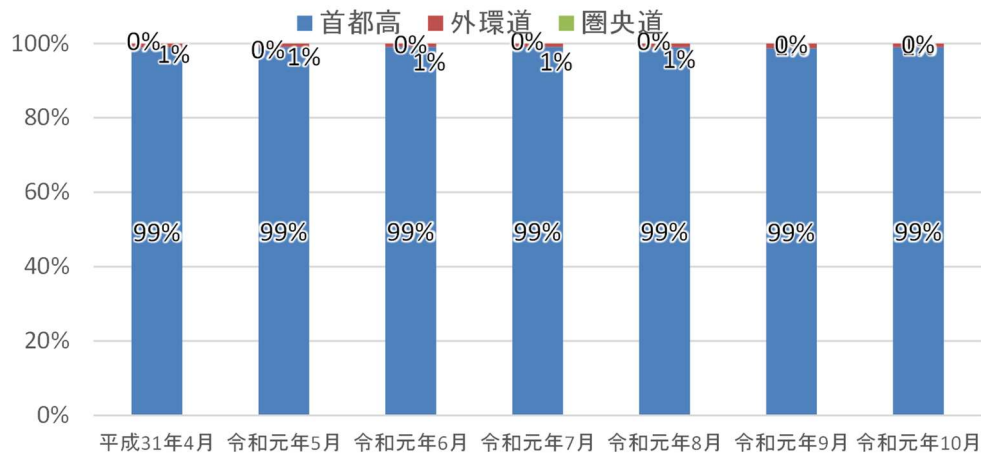


図 5-175 東名高速～常磐道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

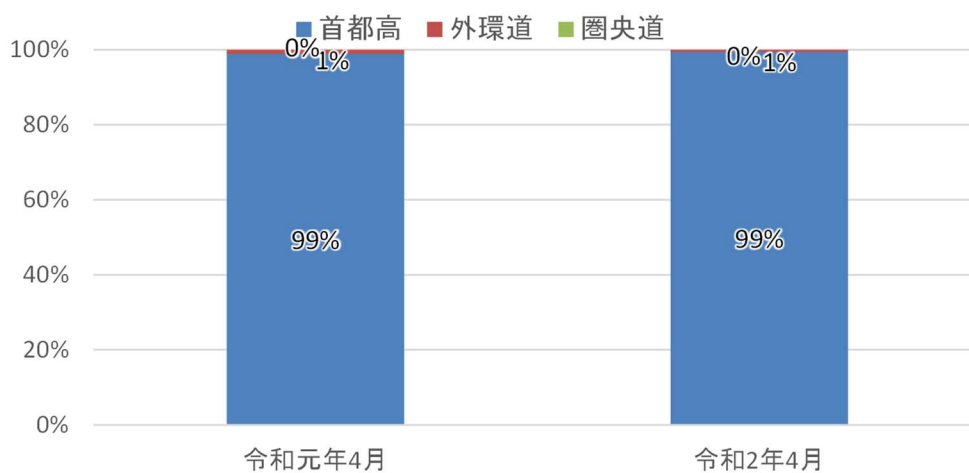


図 5-176 東名高速～常磐道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

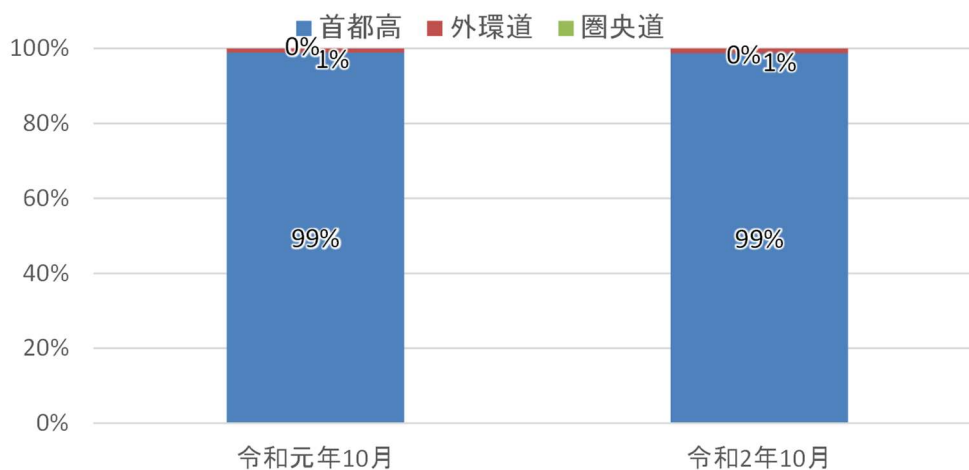


図 5-177 東名高速～常磐道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

(7) 東名高速～東関東道

東名高速と東関東道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

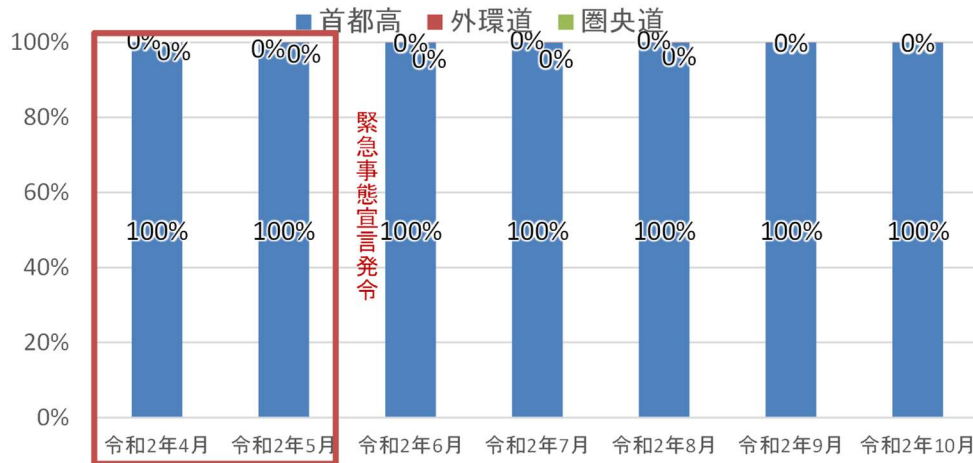


図 5-178 東名高速～東関東道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平体合計）

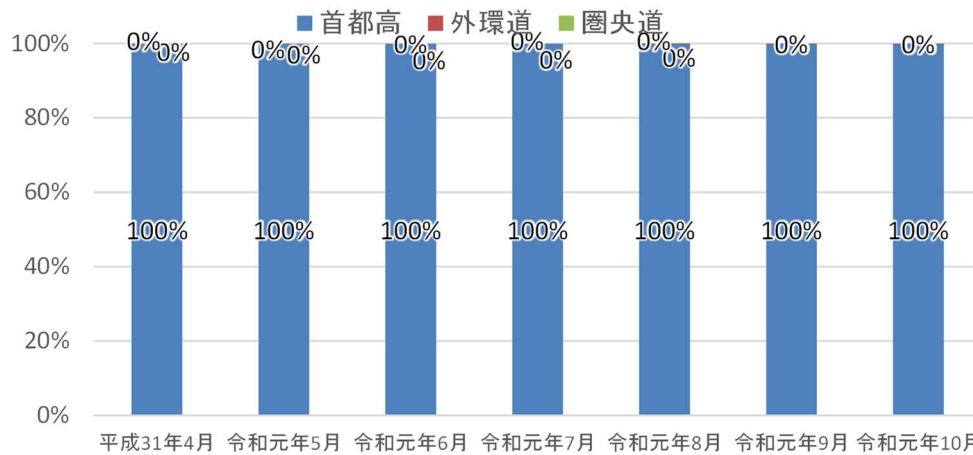


図 5-179 東名高速～東関東道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平体合計）

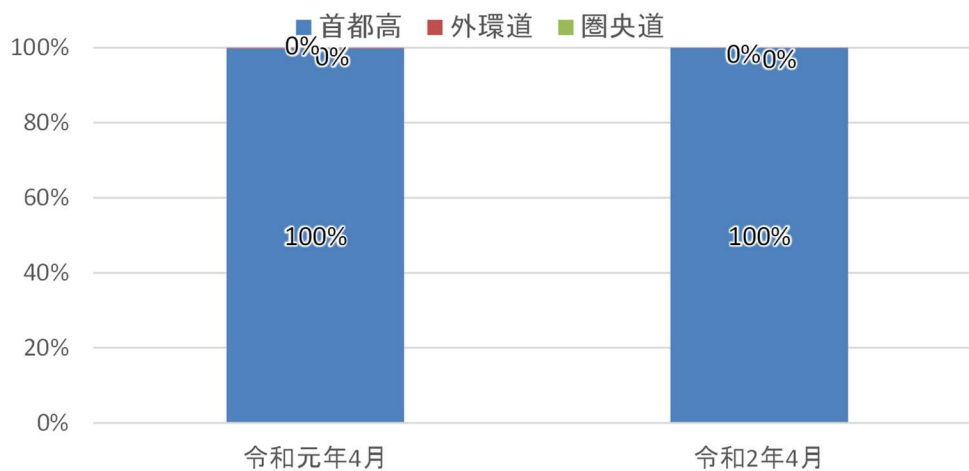


図 5-180 東名高速～東関東道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

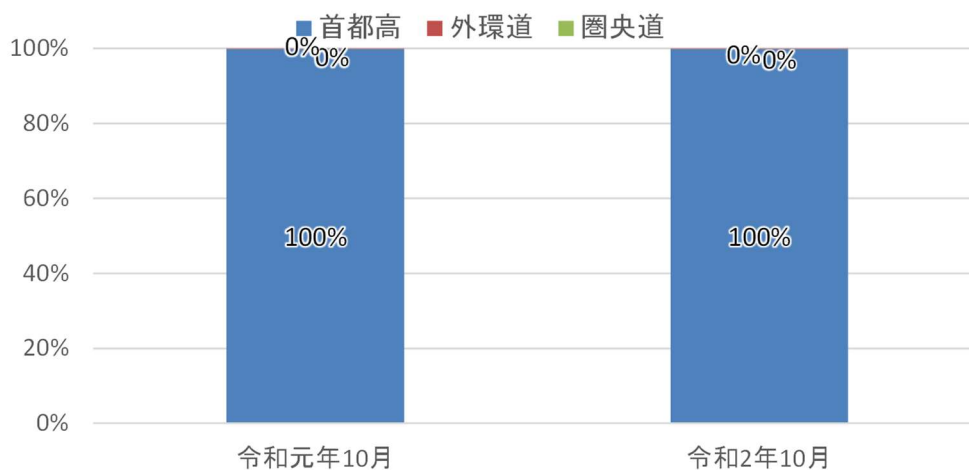


図 5-181 東名高速～東関東道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

(8) 中央道～関越道

中央道と関越道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

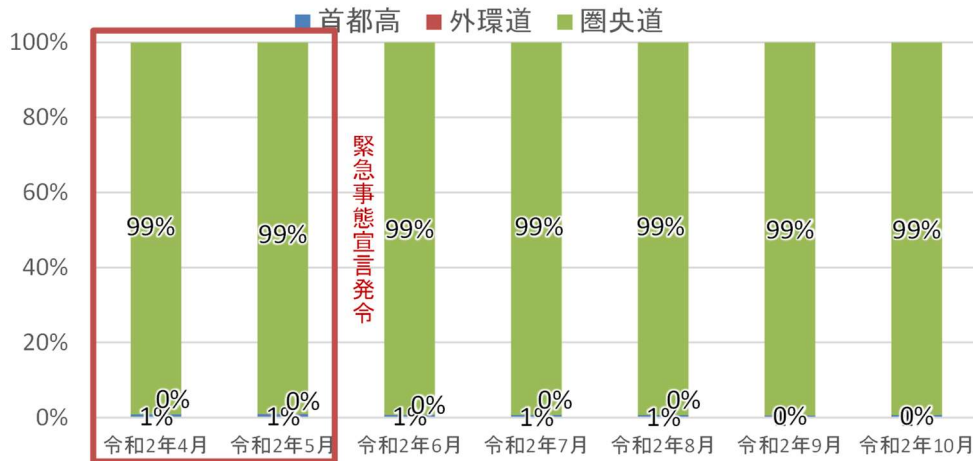


図 5-182 中央道～関越道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

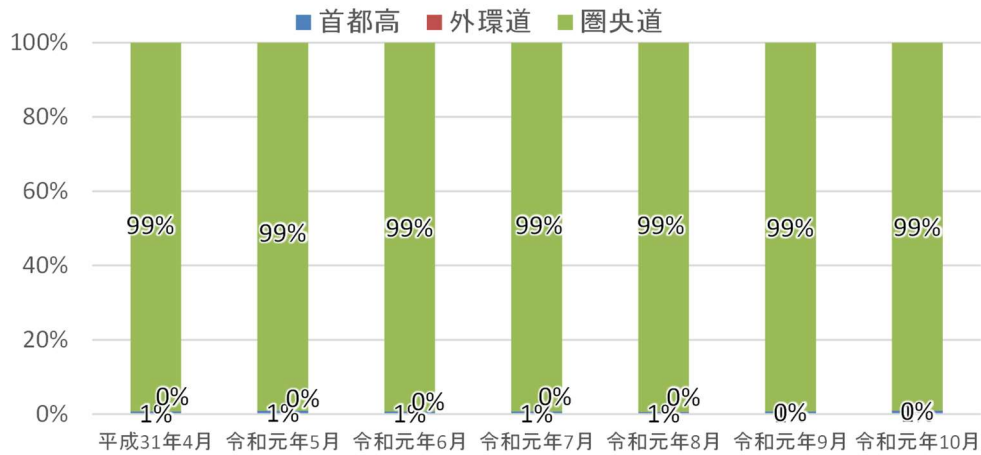


図 5-183 中央道～関越道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

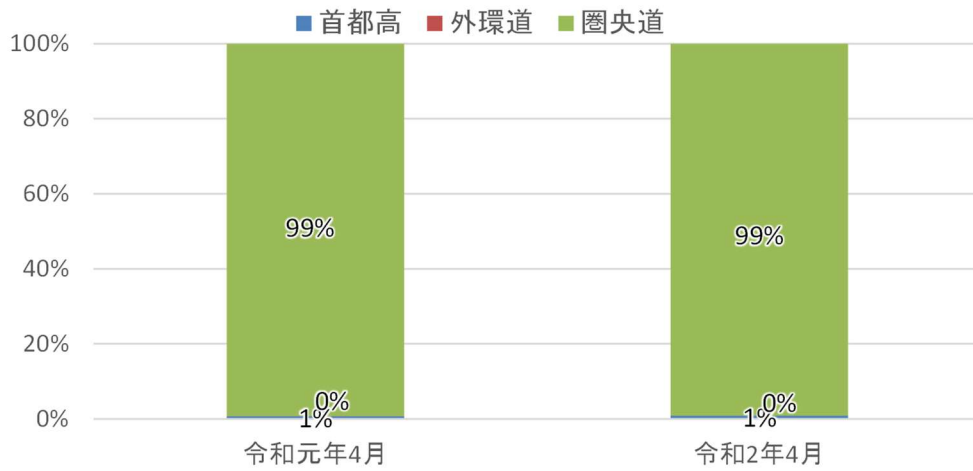


図 5-184 中央道～関越道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

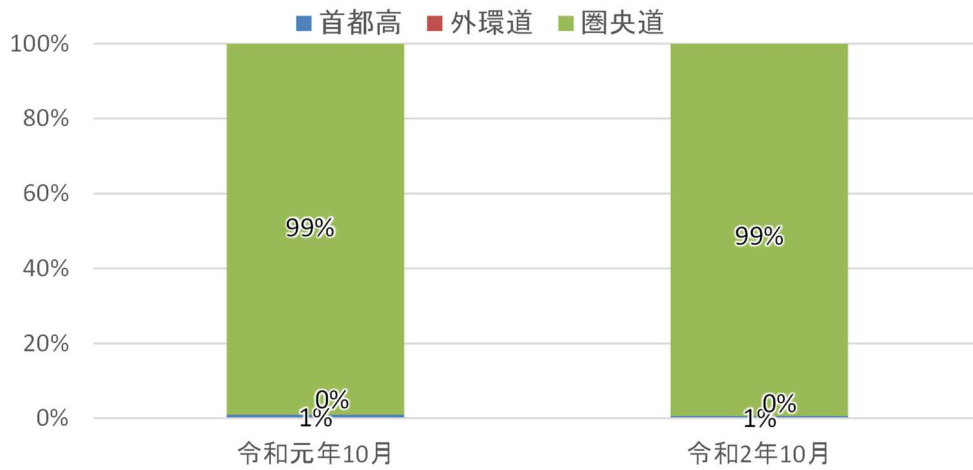


図 5-185 中央道～関越道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(9) 中央道～東北道

中央道と東北道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に大きな違いは見られなかった。

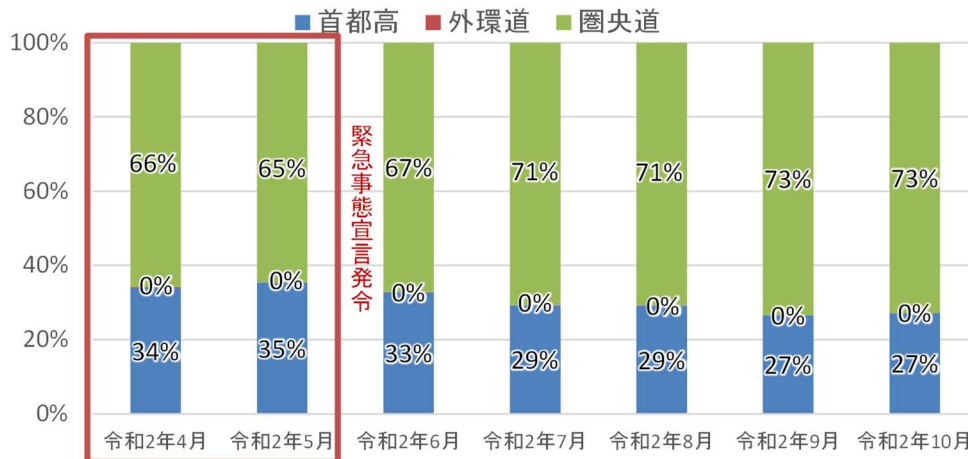


図 5-186 中央道～東北道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

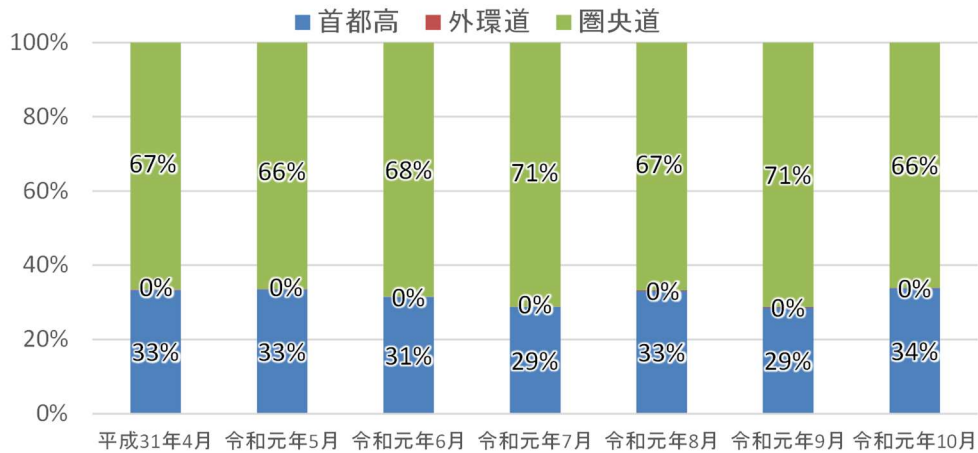


図 5-187 中央道～東北道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

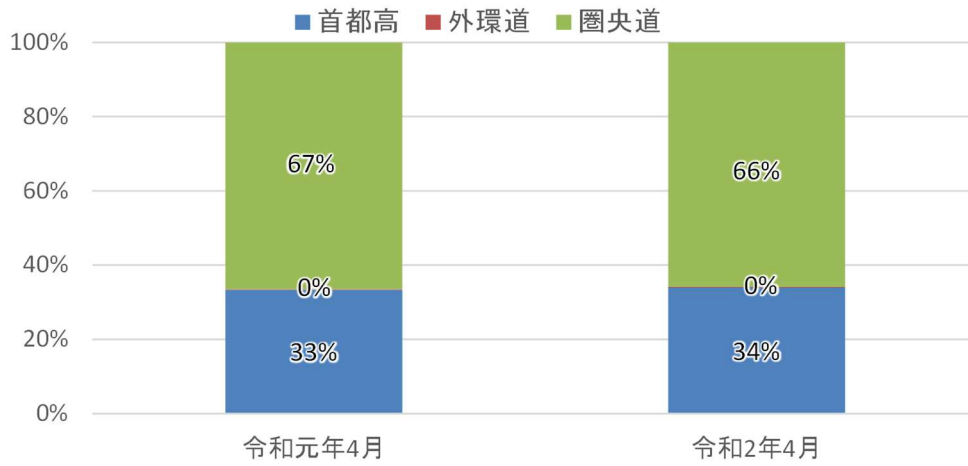


図 5-188 中央道～東北道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

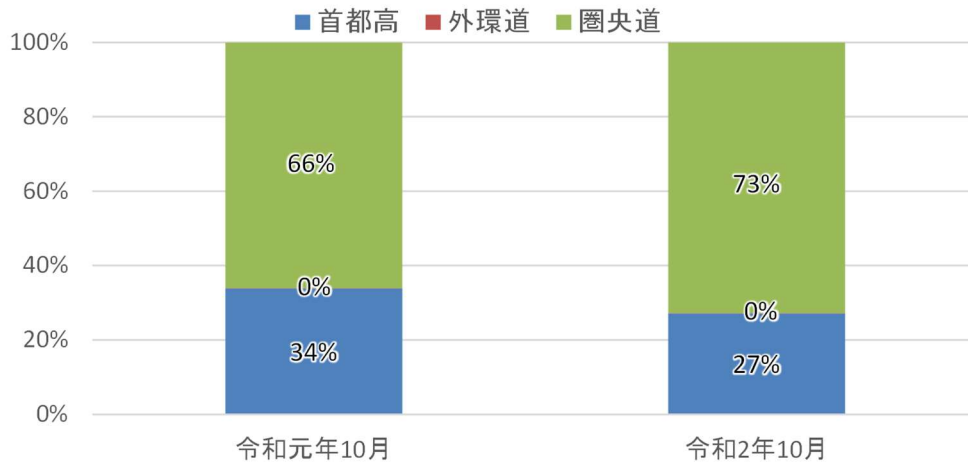


図 5-189 中央道～東北道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(10) 中央道～常磐道

中央道と常磐道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

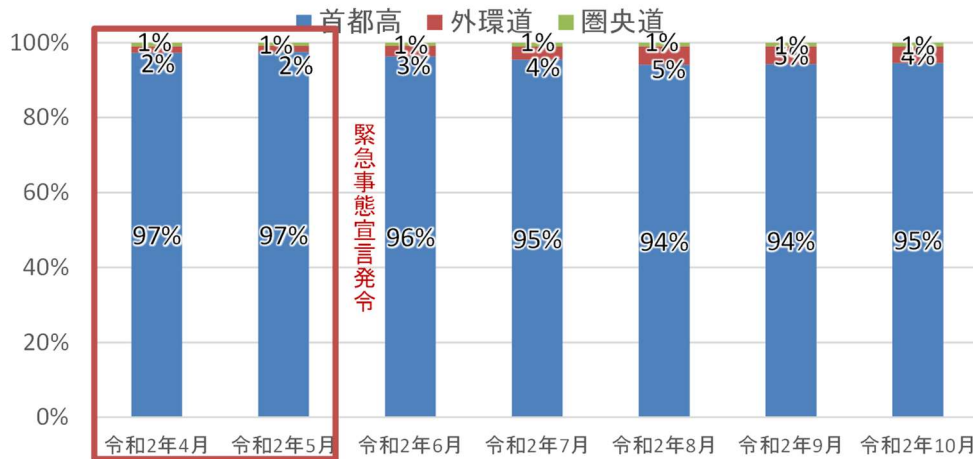


図 5-190 中央道～常磐道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

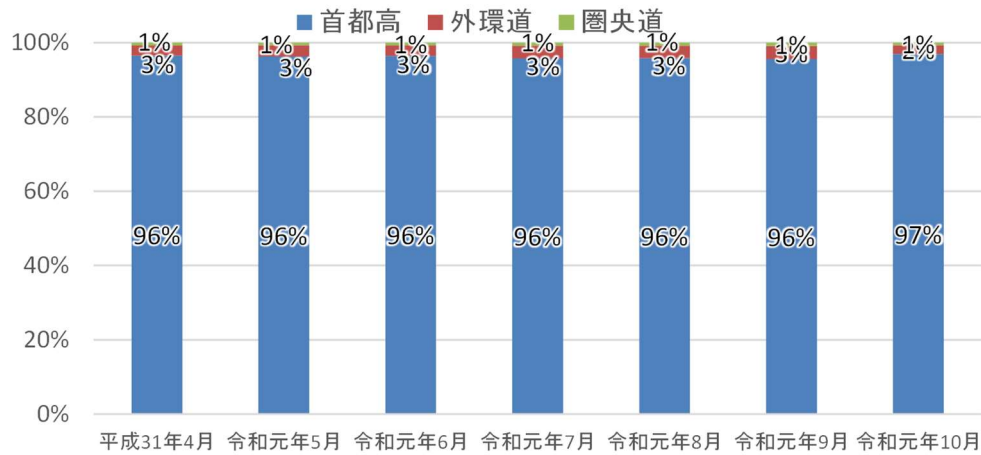


図 5-191 中央道～常磐道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

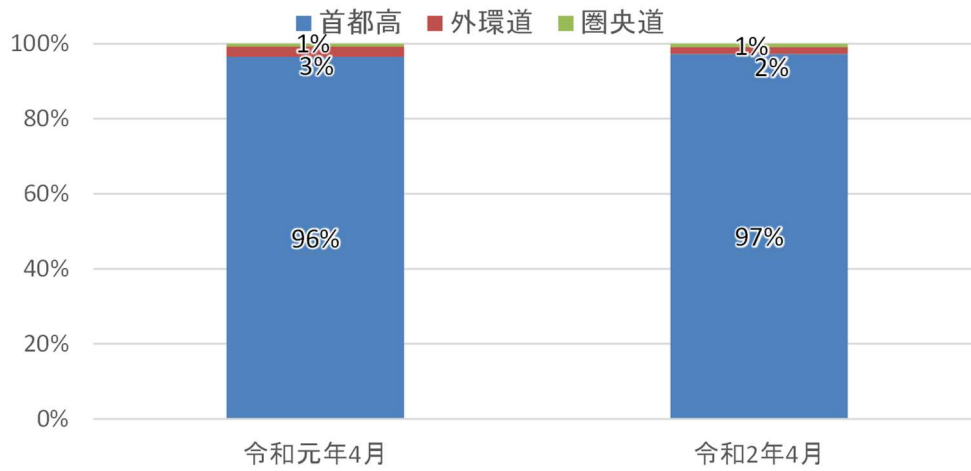


図 5-192 中央道～常磐道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

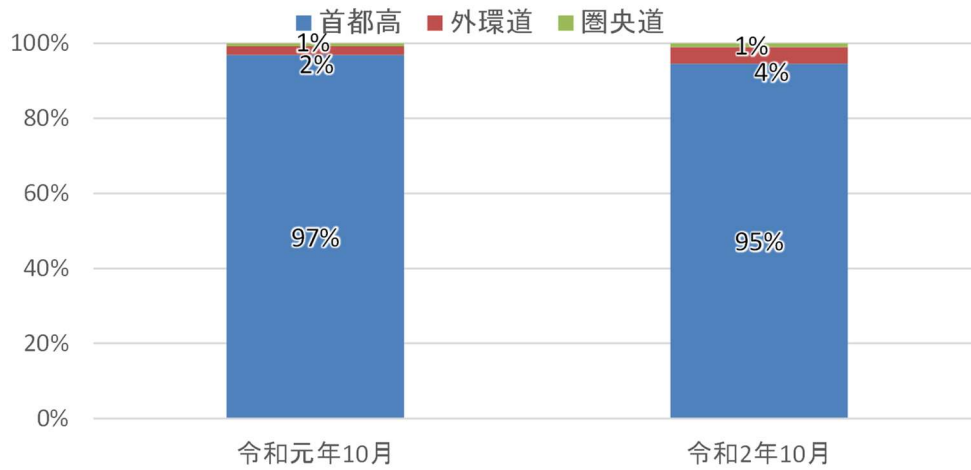


図 5-193 中央道～常磐道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(11) 中央道～東関東道

中央道と東関東道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

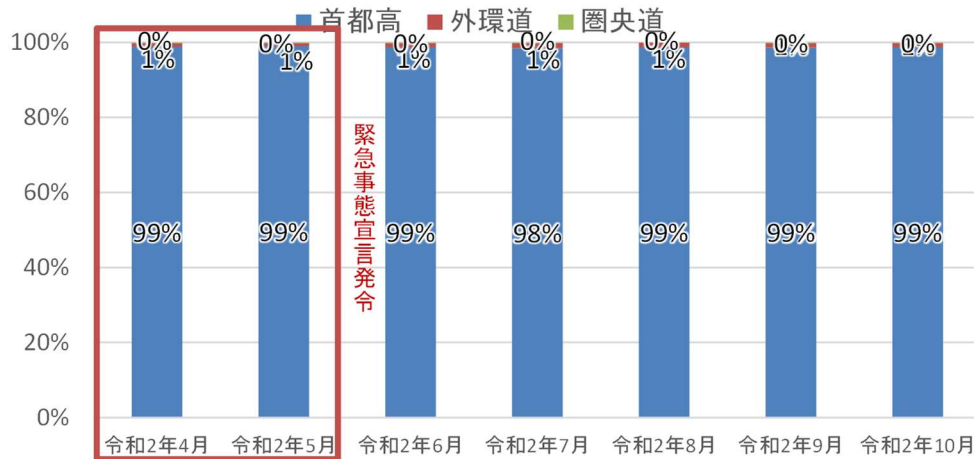


図 5-194 中央道～東関東道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

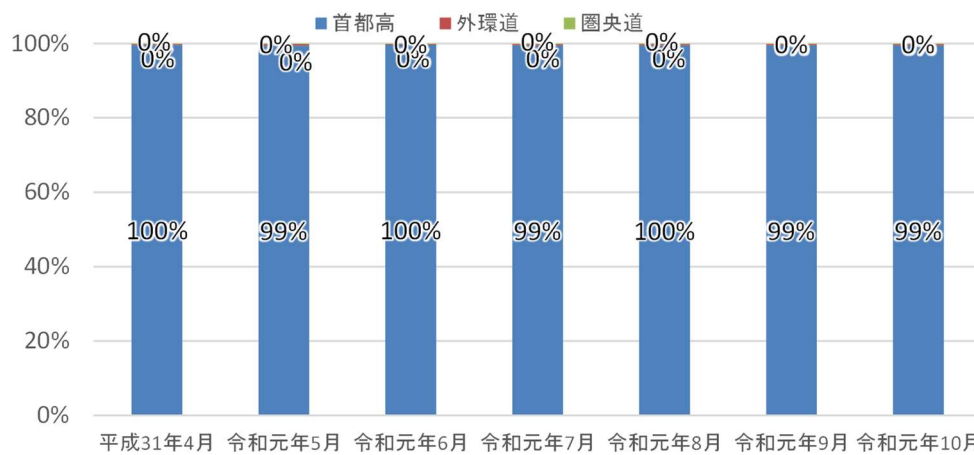


図 5-195 中央道～東関東道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

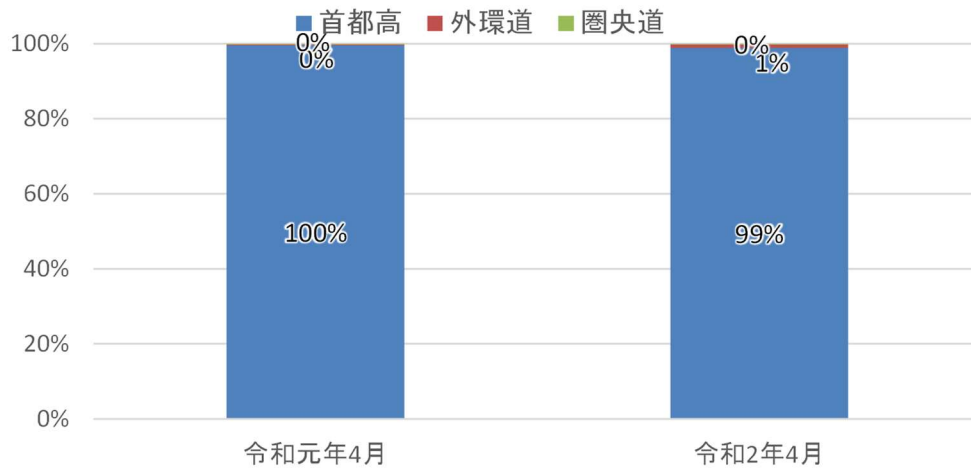


図 5-196 中央道～東関東道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

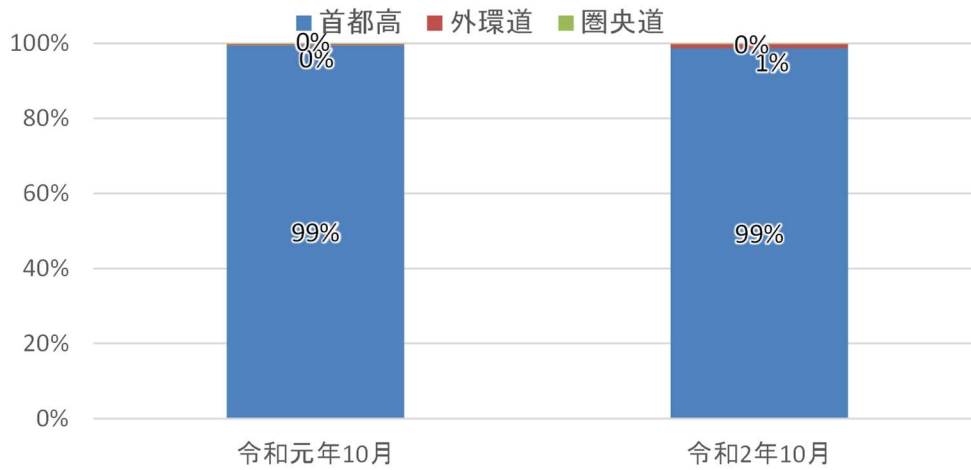


図 5-197 中央道～東関東道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(12) 関越道～東北道

関越道と東北道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

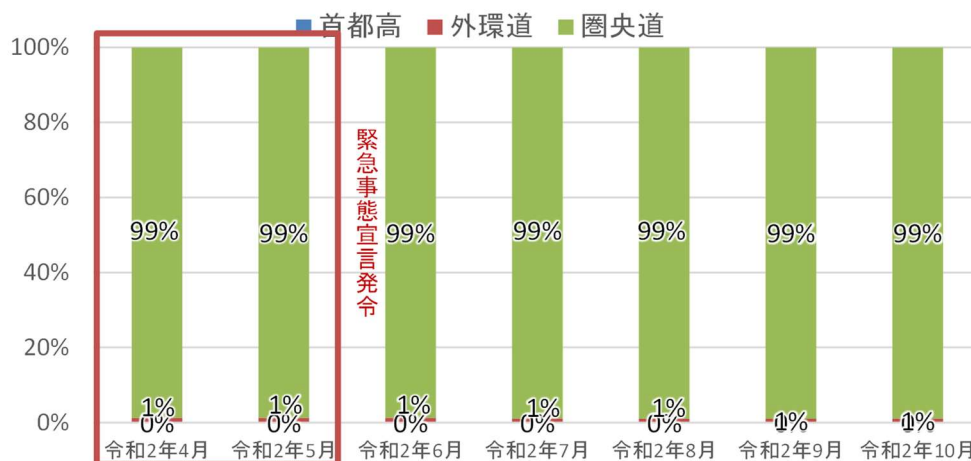


図 5-198 関越道～東北道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

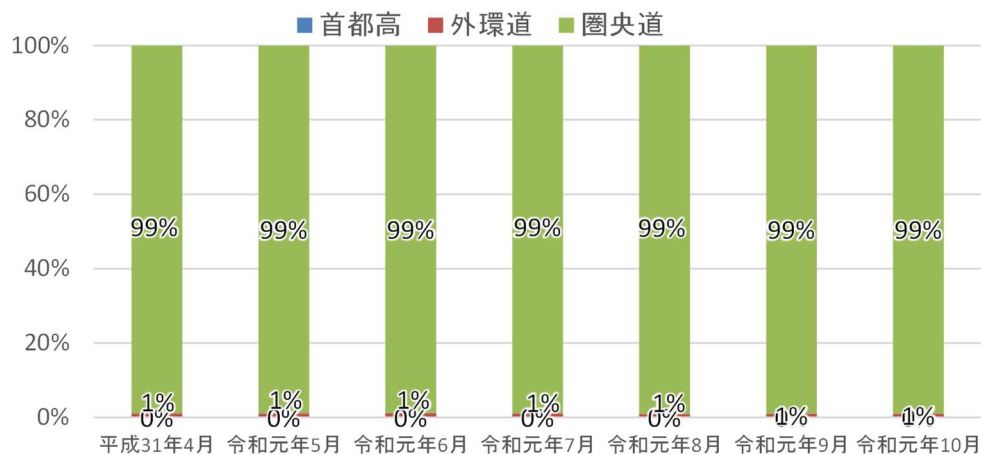


図 5-199 関越道～東北道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

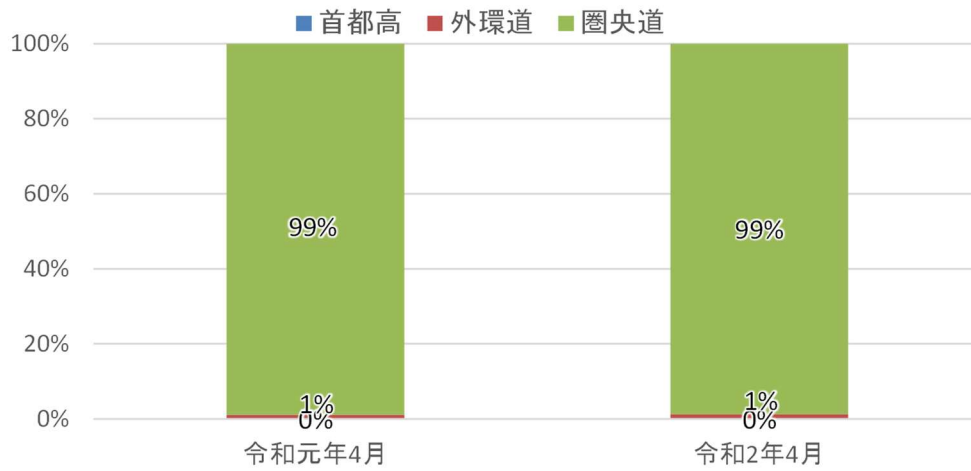


図 5-200 関越道～東北道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

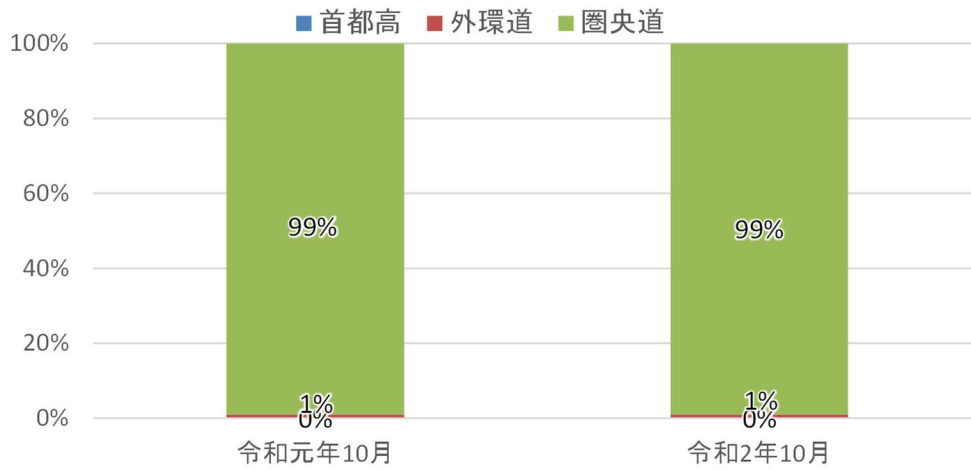


図 5-201 関越道～東北道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(13) 関越道～常磐道

関越道と常磐道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

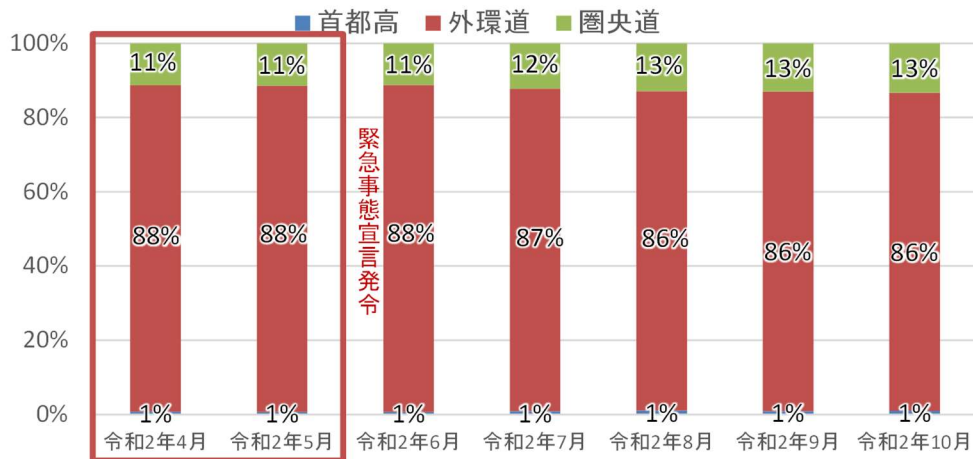


図 5-202 関越道～常磐道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

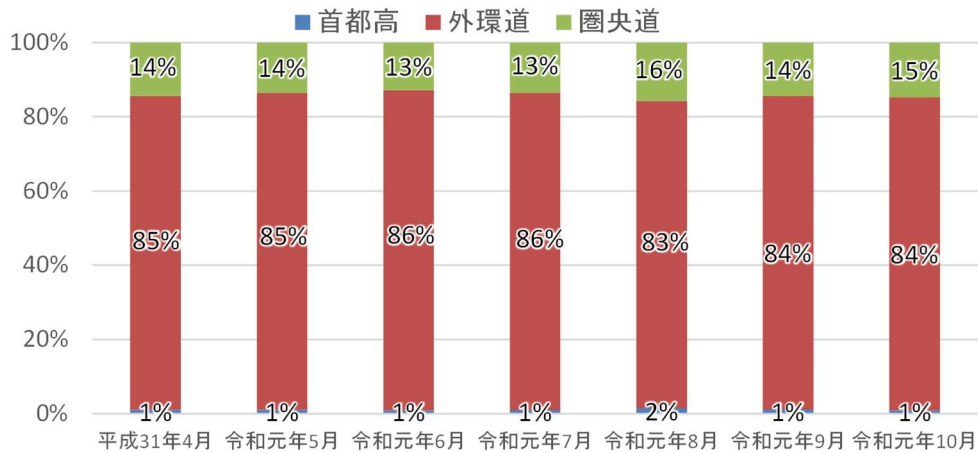


図 5-203 関越道～常磐道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

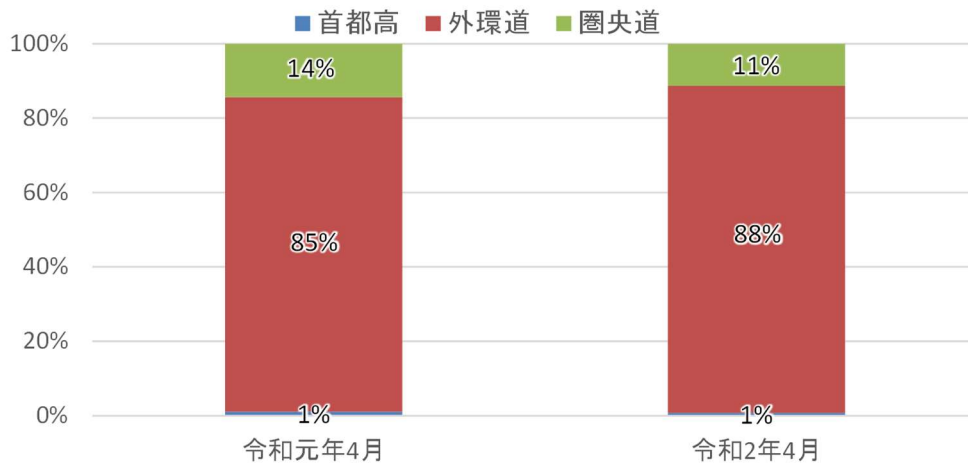


図 5-204 関越道～常磐道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

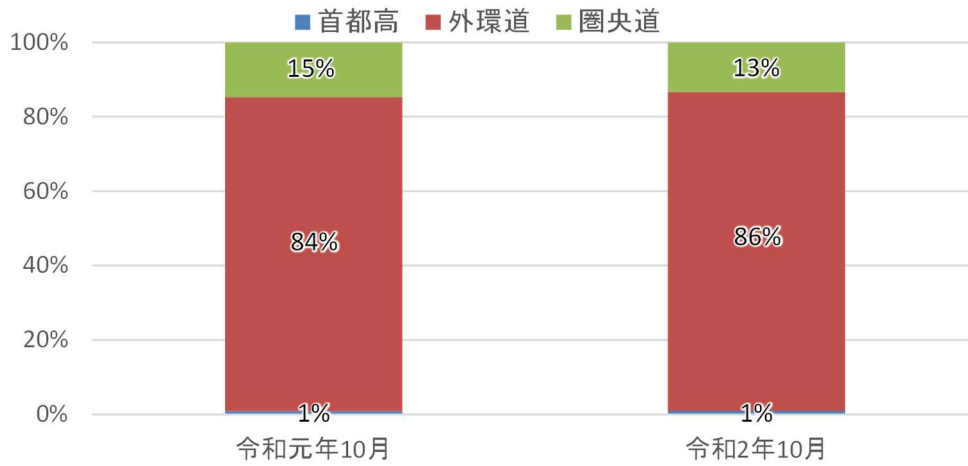


図 5-205 関越道～常磐道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(14) 関越道～東関東道

関越道と東関東道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

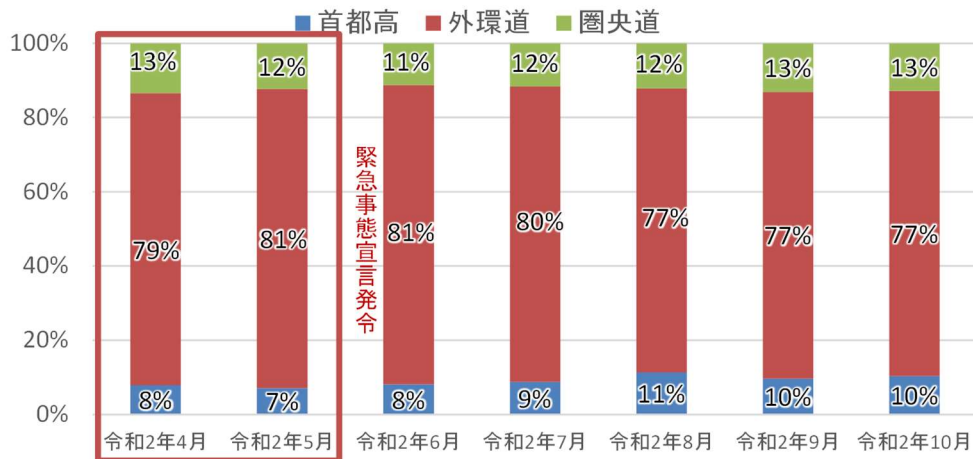


図 5-206 関越道～東関東道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

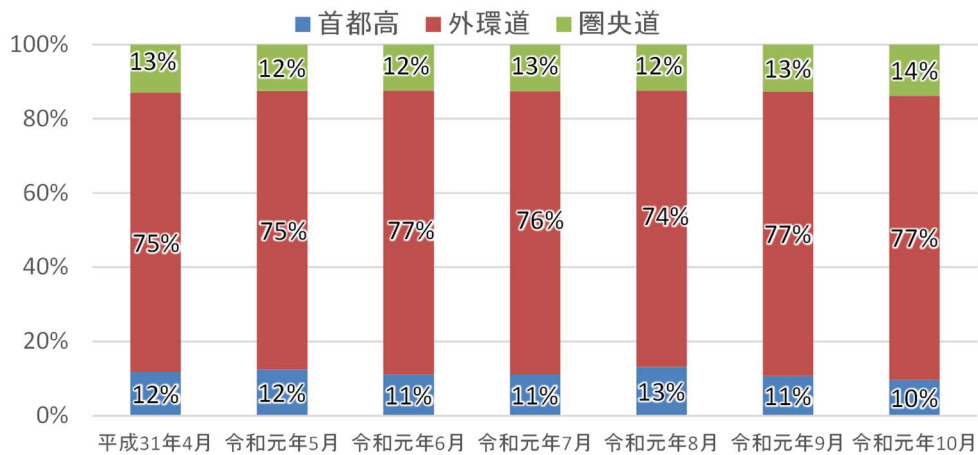


図 5-207 関越道～東関東道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

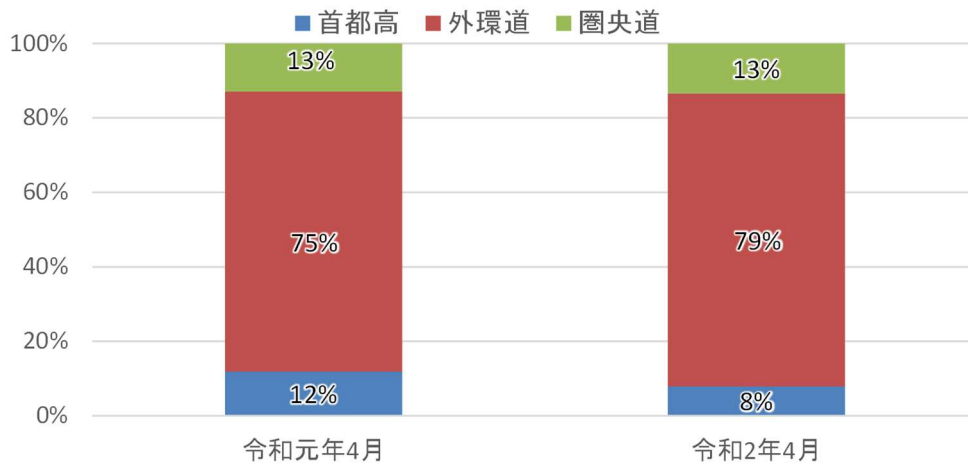


図 5-208 関越道～東関道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

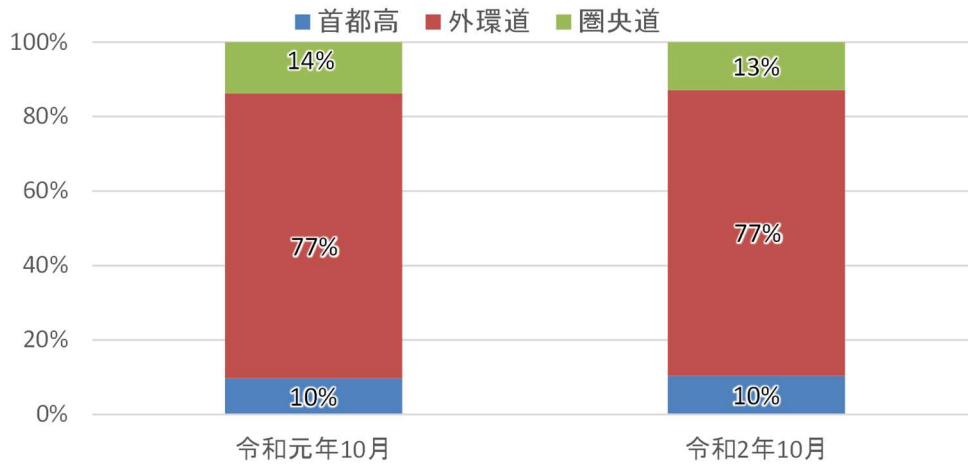


図 5-209 関越道～東関道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(15) 東北道～常磐道

東北道と常磐道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

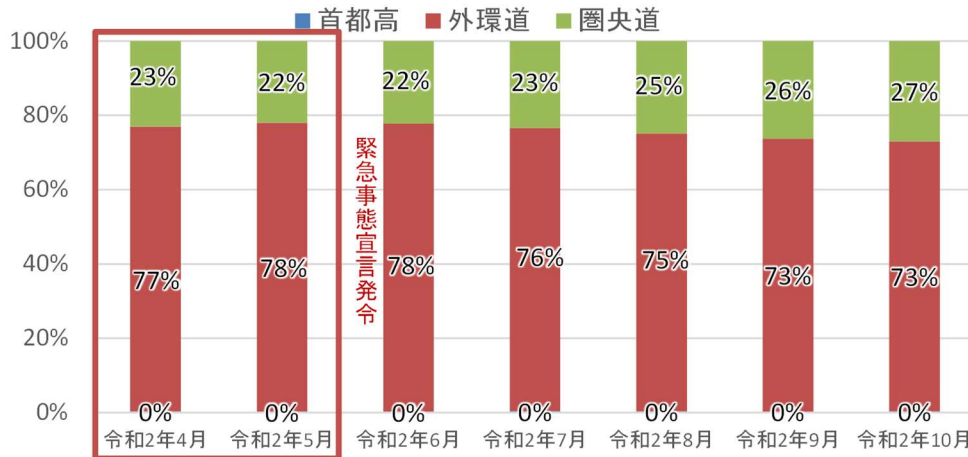


図 5-210 東北道～常磐道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

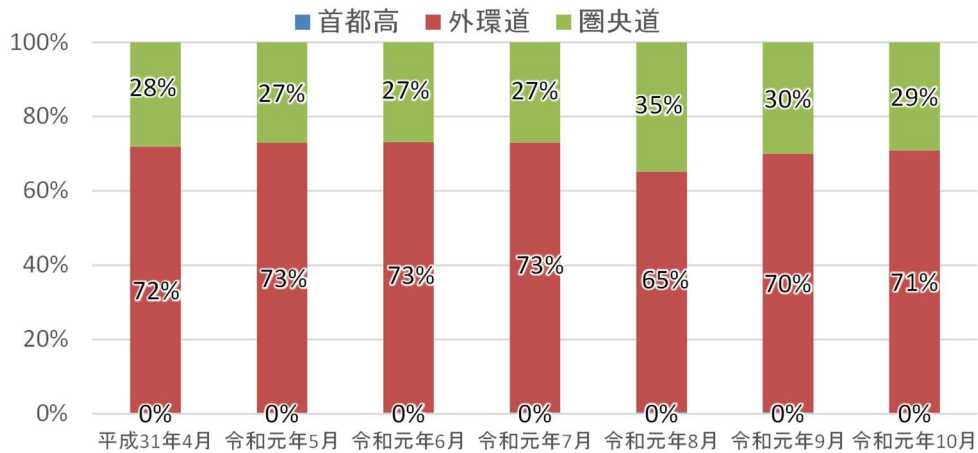


図 5-211 東北道～常磐道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

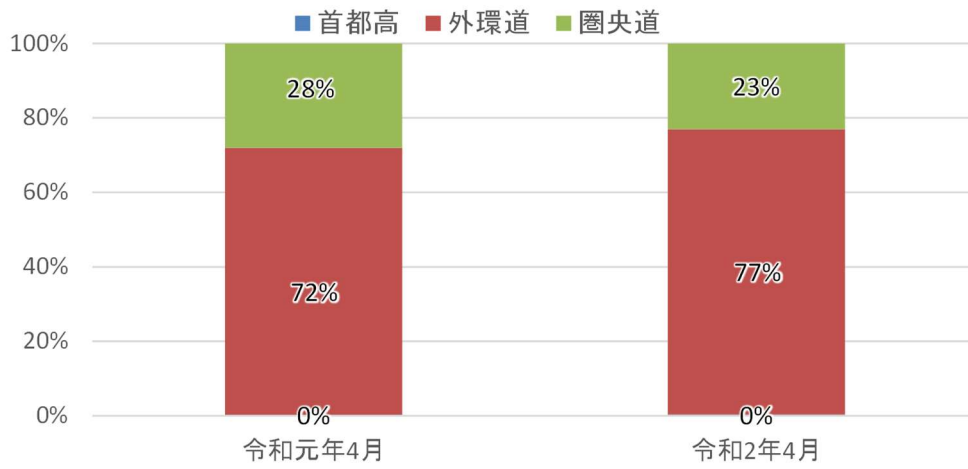


図 5-212 東北道～常磐道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

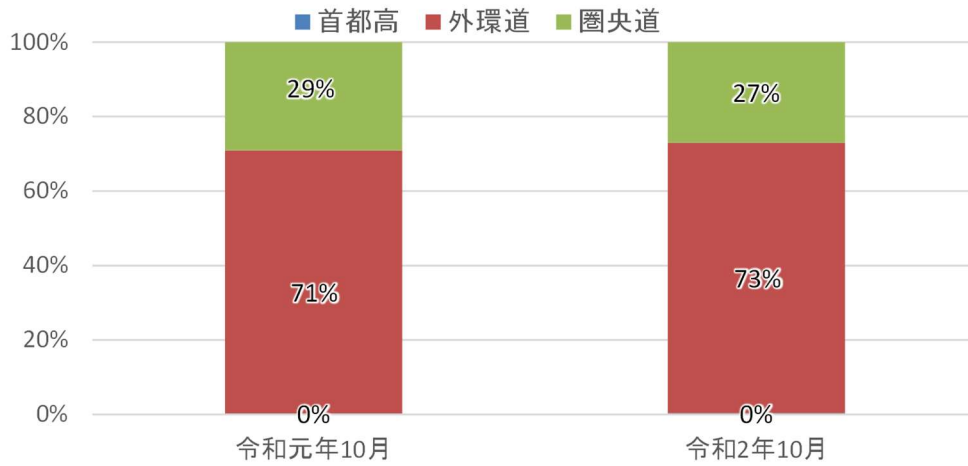


図 5-213 東北道～常磐道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(16) 東北道～東関東道

東北道と東関東道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。一方、令和元年と比較すると令和2年は外環道の分担率が高い傾向にある。通常は混雑回避のため圏央道を経由していた車のうち一定数が緊急事態宣言を機に混雑の緩和した外環道を経由するようになり、それが習慣として残ったものと考えられる。

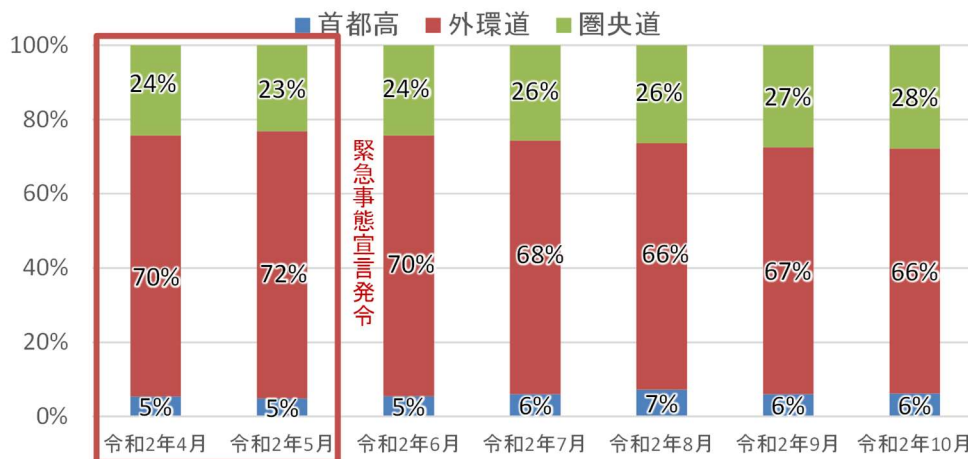


図 5-214 東北道～東関東道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金收受データ（平休合計）

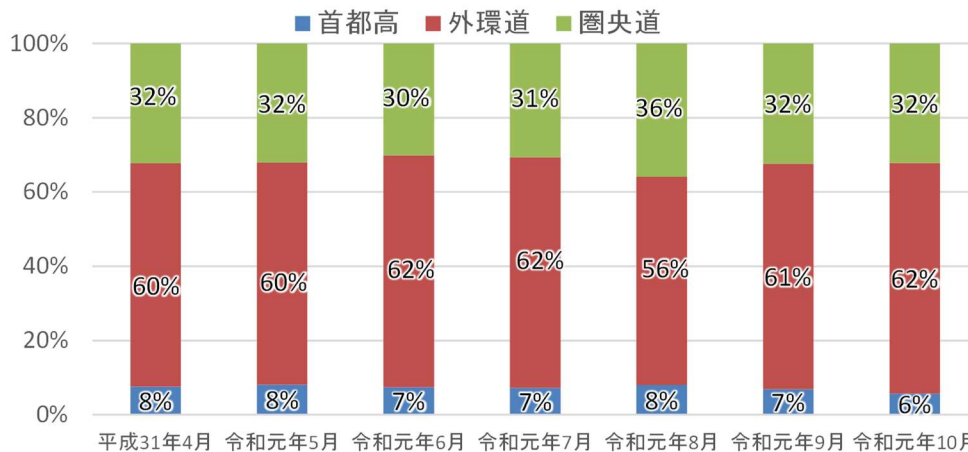


図 5-215 東北道～東関東道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金收受データ（平休合計）

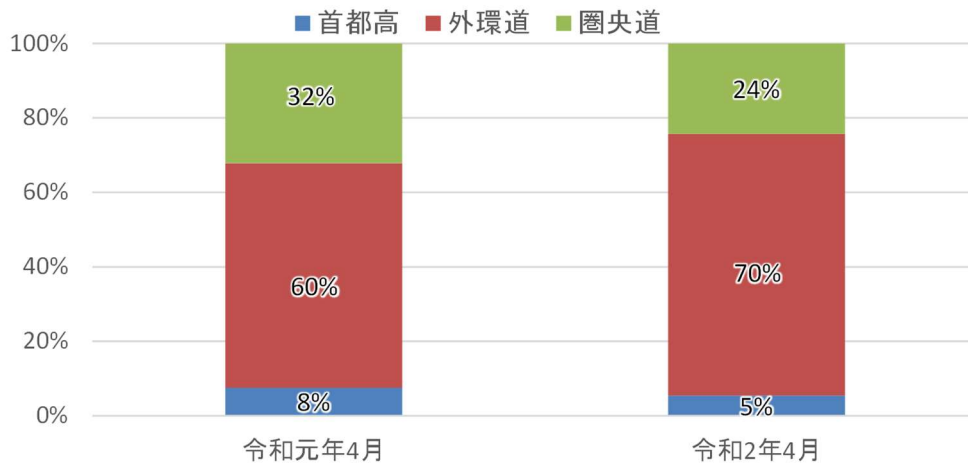


図 5-216 東北道～東関東道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

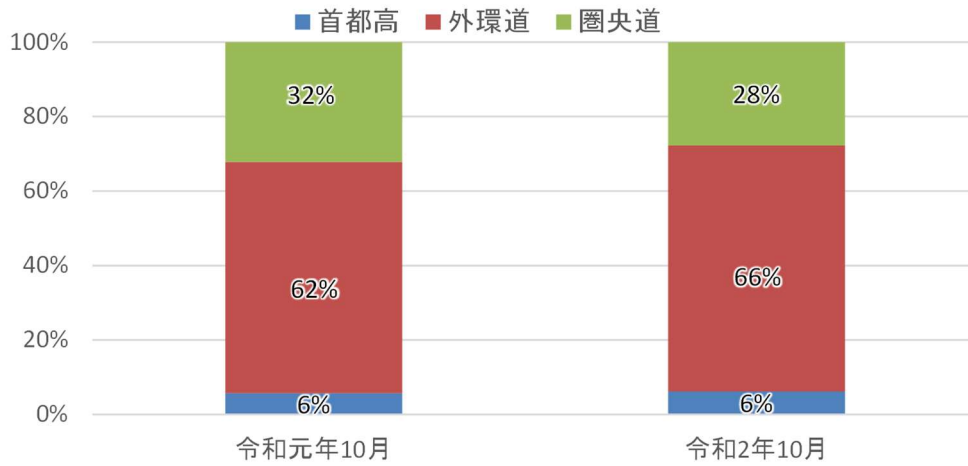


図 5-217 東北道～東関東道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

(17) 常磐道～東関東道

常磐道と東関東道を起終点に持つ OD の経路分担率を見ると、社会情勢の変化した令和2年においては、緊急事態宣言前後で分担率が変化していなかった。また、令和元年と比較しても月ごとの推移や同月における傾向に違いは見られなかった。

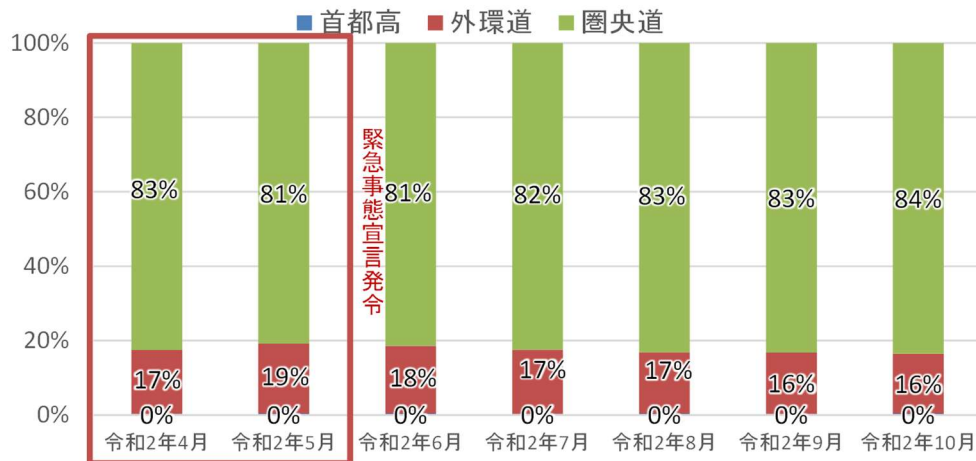


図 5-218 常磐道～東関東道間の経路分担率の変化（令和2年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

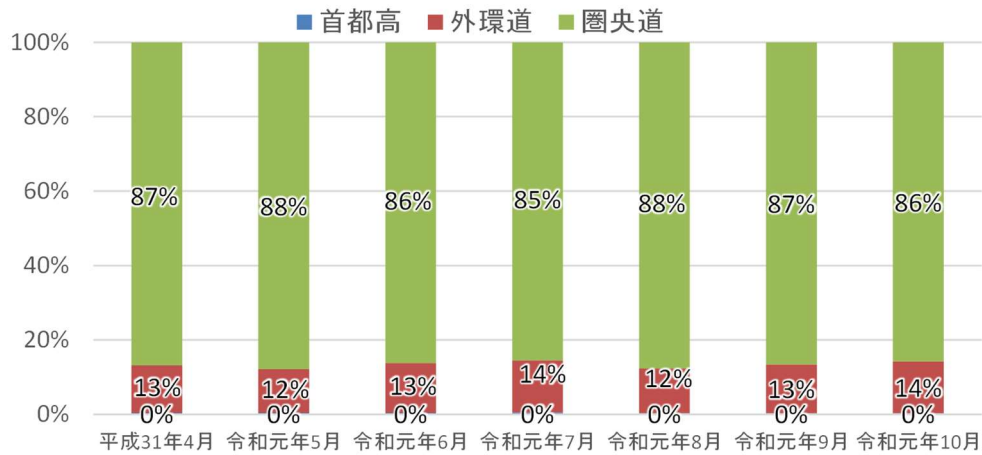


図 5-219 常磐道～東関東道間の経路分担率の変化（令和元年）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

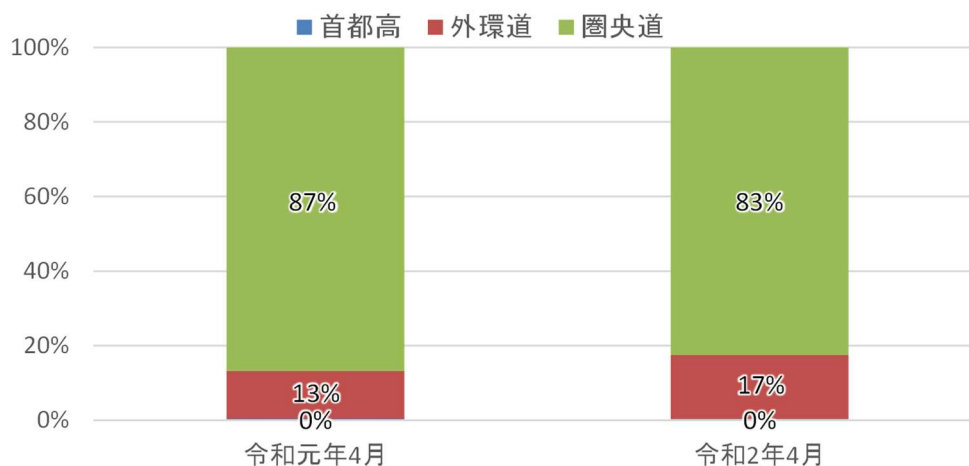


図 5-220 常磐道～東関東道間の経路分担率の変化（4月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

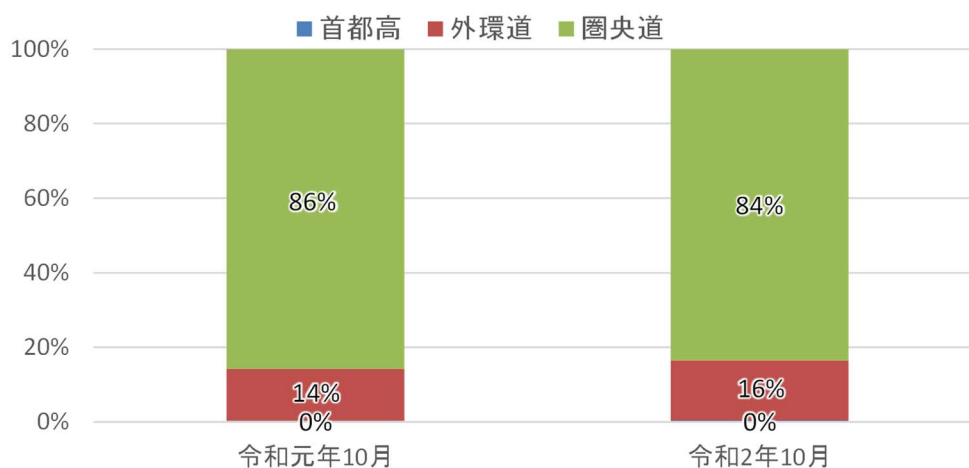


図 5-221 常磐道～東関東道間の経路分担率の変化（10月比較）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

5.2.3 特定 IC 関連の OD 交通量の変化（地域間流動の変化）

(1) 分析条件の整理

新型コロナウイルス感染症流行による社会情勢の変化がもたらす広域的な流動への影響を分析するため、物流の拠点となる IC および首都圏広域の IC を首都圏付近では各 IC 別、後背圏については路線別・方面別に集約したゾーン間のトリップ数の変化を分析した。

表 5-9 分析条件

使用データ	ETCログデータ
分析期間	平成31年4月、令和元年7月、令和2年4月、令和2年7月
分析対象起点IC	<ul style="list-style-type: none"> ・相模原愛川IC ・桶川北本IC ・五霞IC ・成田空港（新空港IC） ・羽田空港（空港中央IC） ・京浜港（大井南IC・本牧ふ頭IC）
分析対象路線	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏の高速道路沿線（圏央道、外環道、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道、館山道、横浜横須賀道路、アクアライン、館山富津道路、新湘南・西湘バイパス、小田原厚木道路） ・首都高管内 ・東北方面 ・北関東 ・北陸方面 ・山梨・長野 ・静岡以西
車種分類	<ul style="list-style-type: none"> ・全車 ・大型車（相模原愛川および成田空港の4月）

(2) 集計結果

1) 相模原愛川

a. 4月比較、全車

相模原愛川 IC を発着する交通量は、平成 31 年と令和 2 年 4 月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、緊急事態宣言発令による外出自粛によるものであると考えられる。

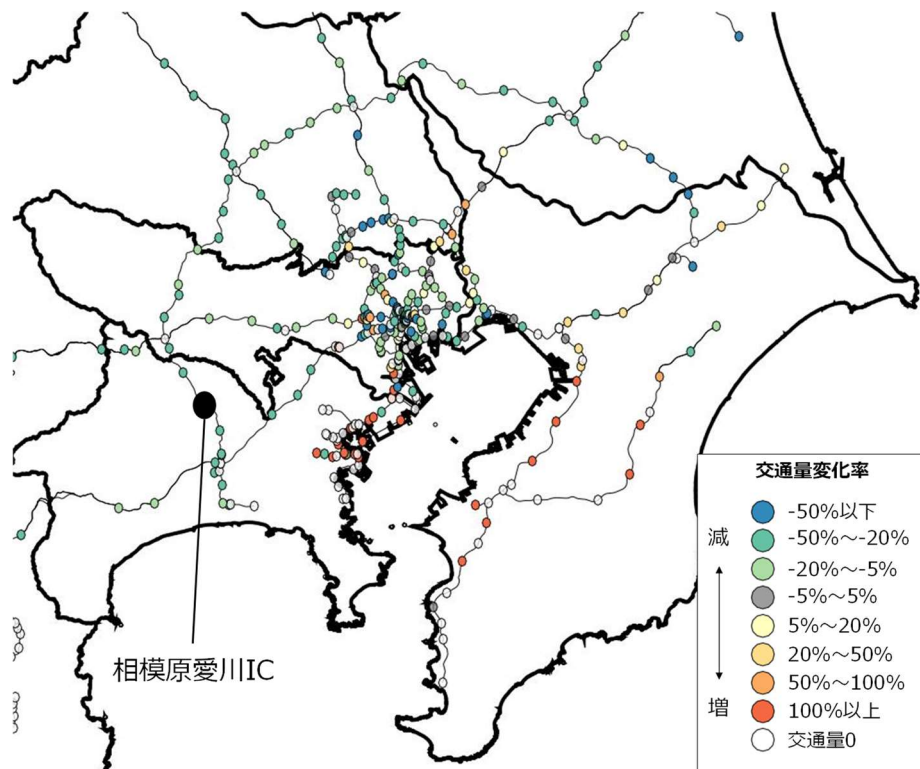


図 5-222 相模原愛川を発着する IC 別交通量の比較

(平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月)

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

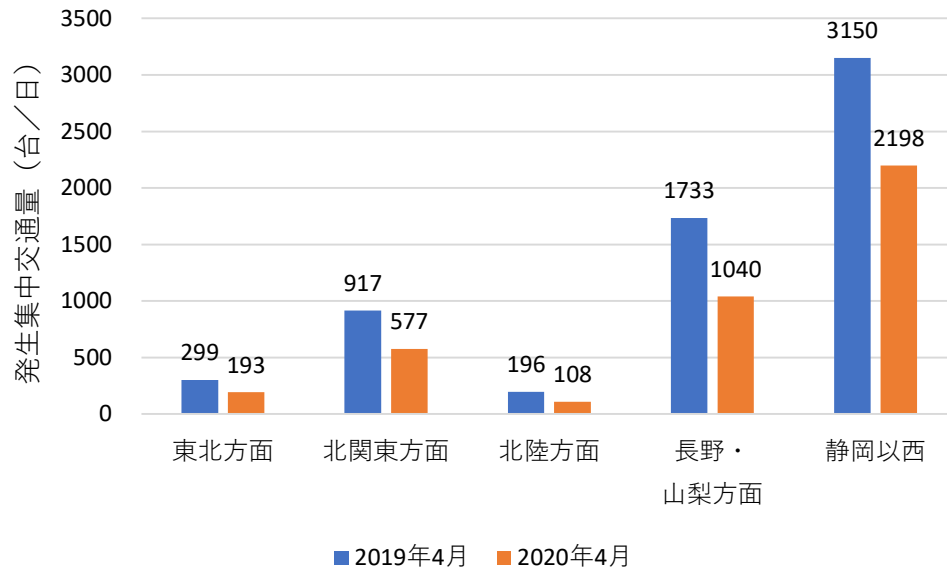


図 5-223 相模原愛川を発着する方面別交通量の比較
(平成31年4月～令和2年4月)

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

b. 4月比較、大型車

相模原愛川 IC を発着する大型車交通量は、関東周辺では平成 31 年と令和 2 年 4 月で比較して減少傾向にあるが、後背圏ではほとんど差が無く、緊急事態宣言下における相模原愛川 IC を発着する物流への影響は小型車と比較して小さいと考えられる。

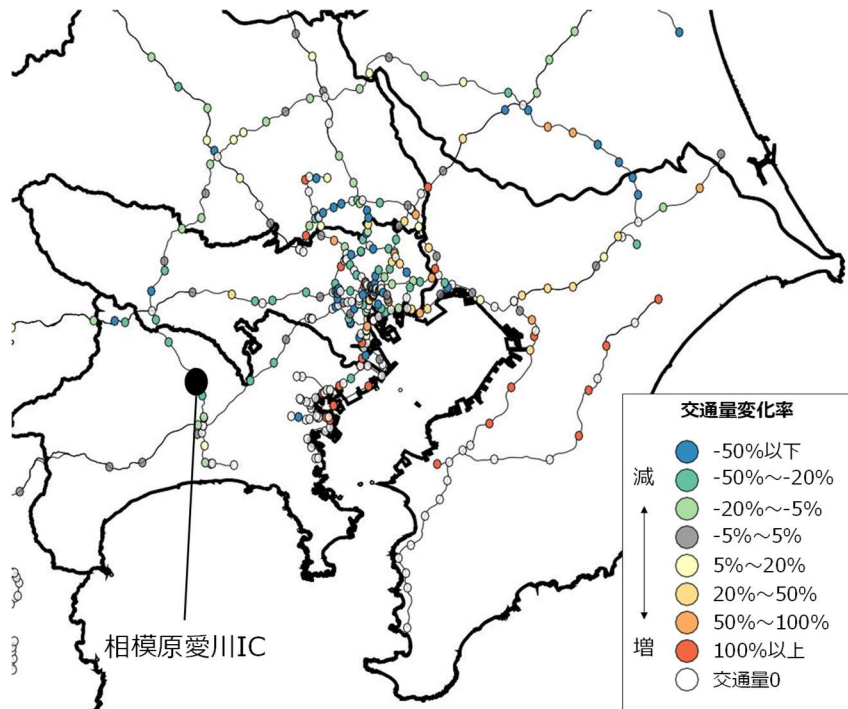


図 5-224 相模原愛川を発着する IC 別大型車交通量の比較
(平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月)

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

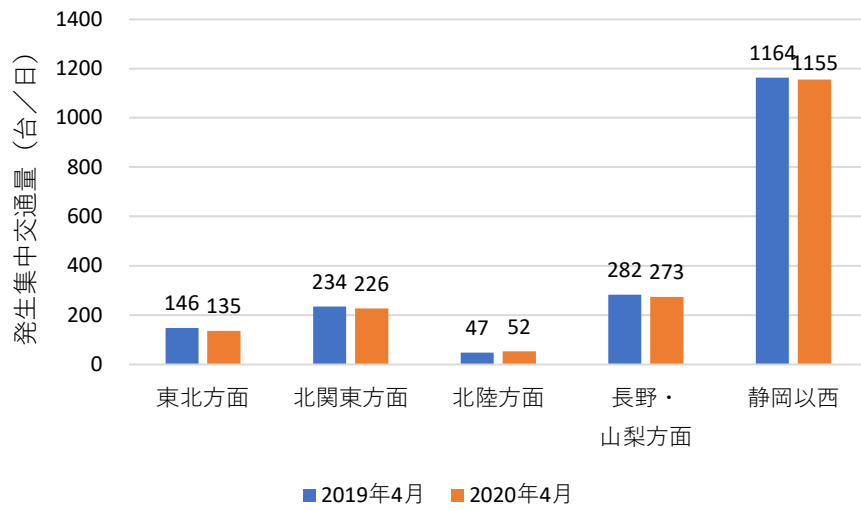


図 5-225 相模原愛川を発着する方面別大型車交通量の比較
(平成31年4月～令和2年4月)

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

c. 7月比較、全車

相模原愛川 IC を発着する交通量は、令和元年と令和2年7月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、社会情勢の変化による影響を受けていると考えられる。

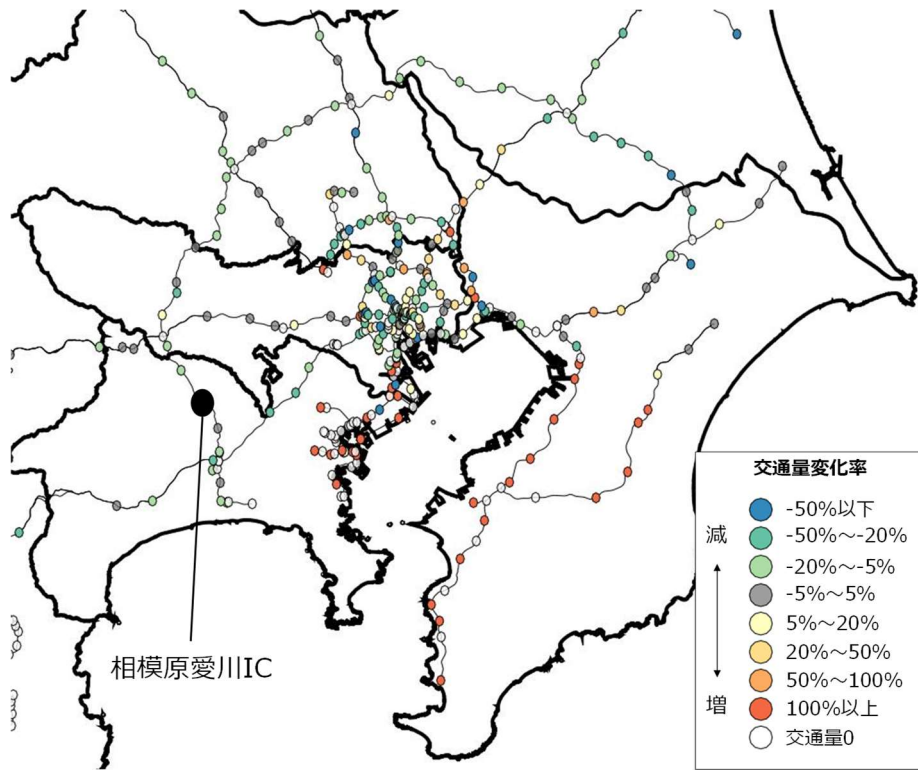


図 5-226 相模原愛川を発着する IC 別交通量の比較
(令和元年7月～令和2年7月)

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

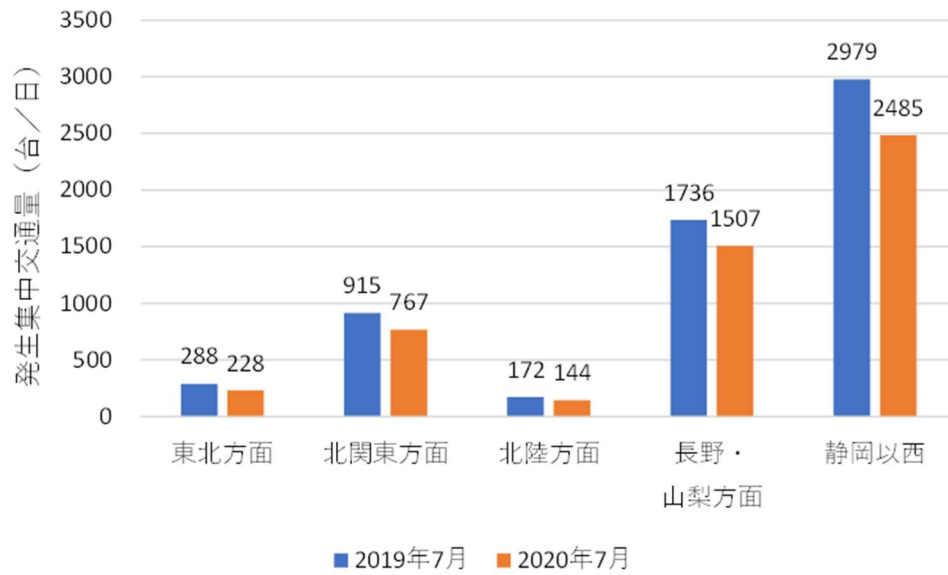


図 5-227 相模原愛川を発着する方面別交通量の比較
(令和元年7月～令和2年7月)

データ：ETC料金収受データ（平体合計）

2) 五霞

a. 4月比較、全車

五霞 IC を発着する交通量は、平成 31 年と令和 2 年 4 月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、緊急事態宣言発令による外出自粛によるものであると考えられる。

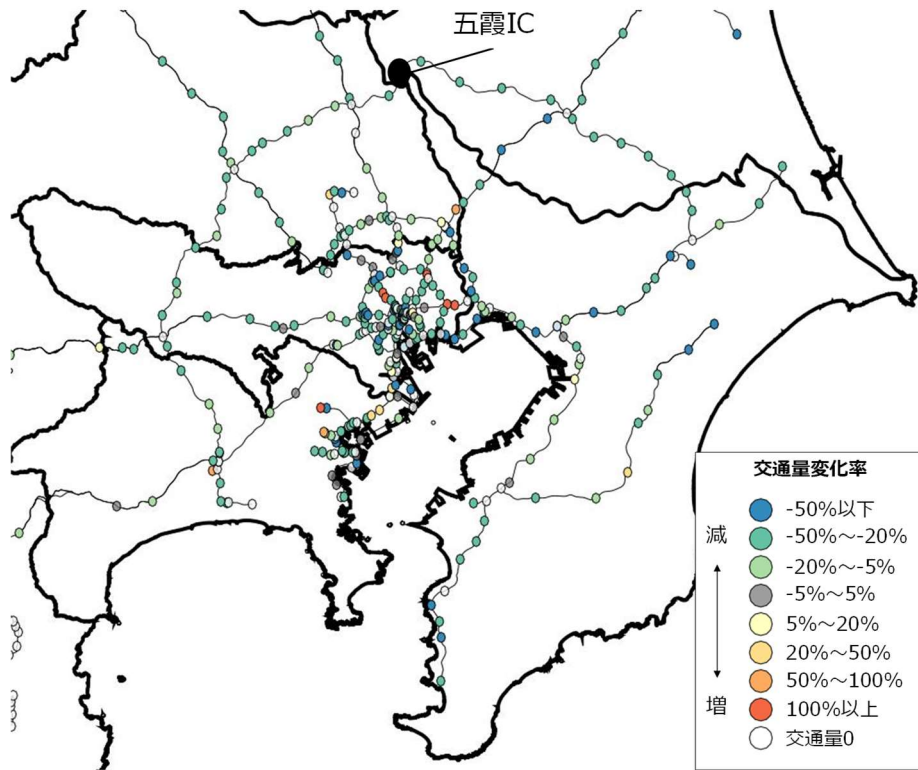


図 5-228 五霞を発着する IC 別交通量の比較（平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

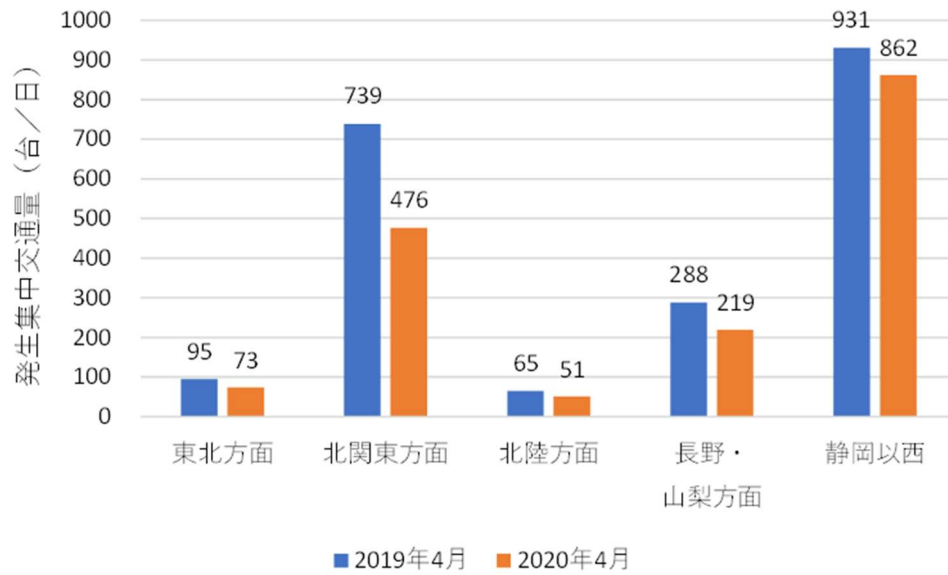


図 5-229 五霞を発着する方面別交通量の比較（平成31年4月～令和2年4月）
データ：ETC料金収受データ（平休合計）

b. 7月比較、全車

五霞ICを発着する交通量は、令和元年と令和2年7月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、社会情勢の変化による影響を受けていると考えられる。

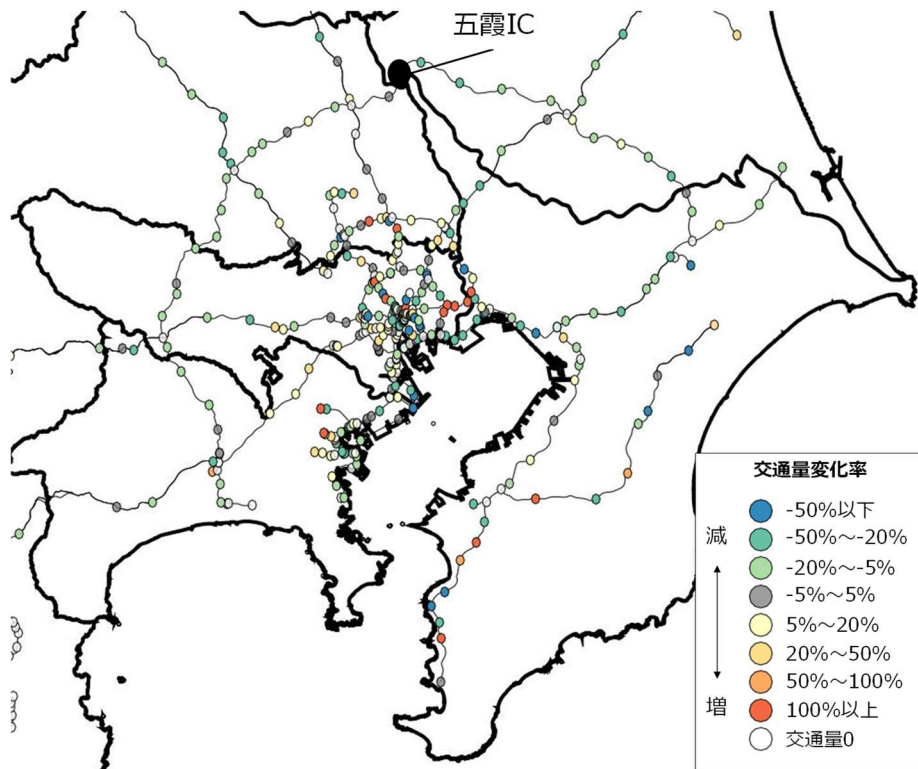


図 5-230 五霞を発着する IC 別交通量の比較（令和元年7月～令和2年7月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

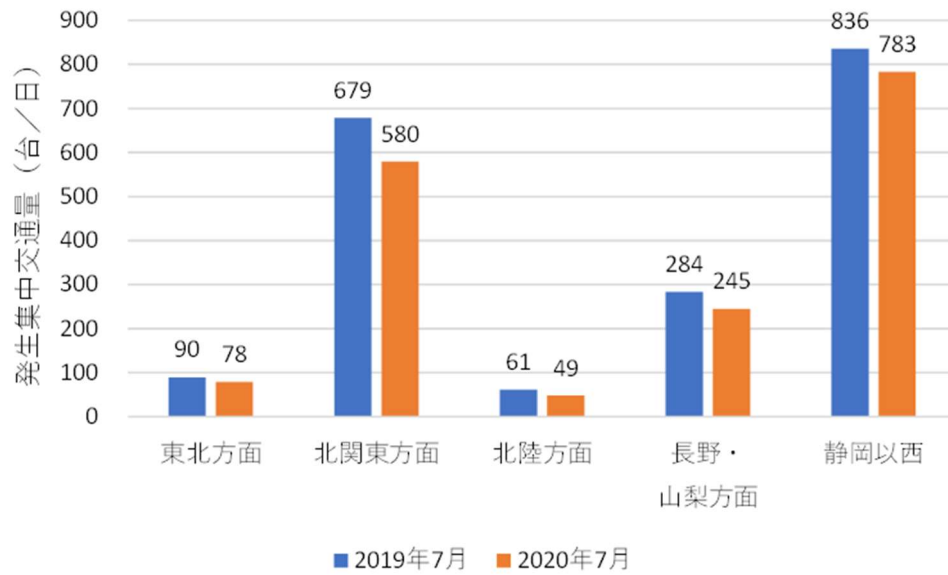


図 5-231 五霞を発着する方面別交通量の比較（令和元年7月～令和2年7月）
 データ：ETC料金収受データ（平休合計）

3) 桶川北本

a. 4月比較、全車

桶川北本 IC を発着する交通量は、令和元年と令和2年4月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、緊急事態宣言発令による外出自粛によるものであると考えられる。

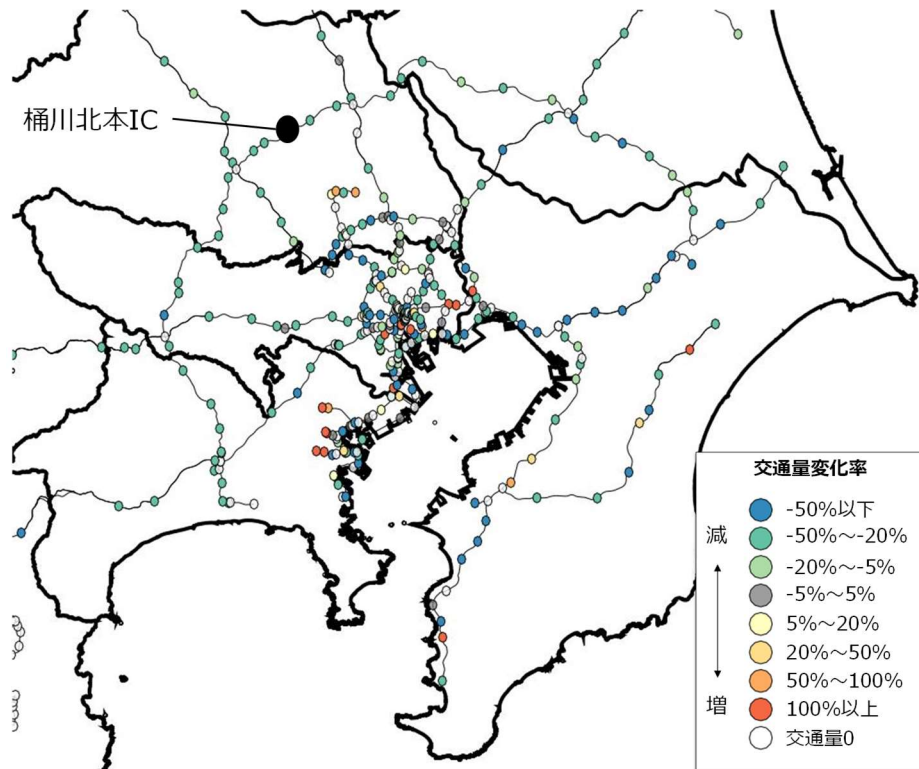


図 5-232 桶川北本を発着する IC 別交通量の比較

(平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月)

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

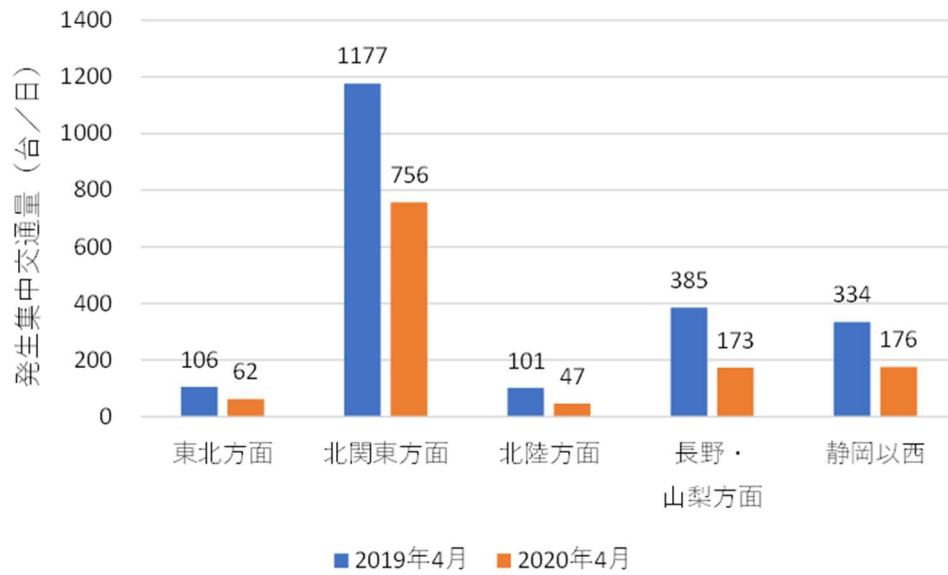


図 5-233 桶川北本を発着する方面別交通量の比較
(平成31年4月～令和2年4月)

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

b. 7月比較、全車

桶川北本ICを発着する交通量は、令和元年と令和2年7月で比較すると、首都圏内外問わず全域的に減少傾向にあり、社会情勢の変化による影響を受けていると考えられる。

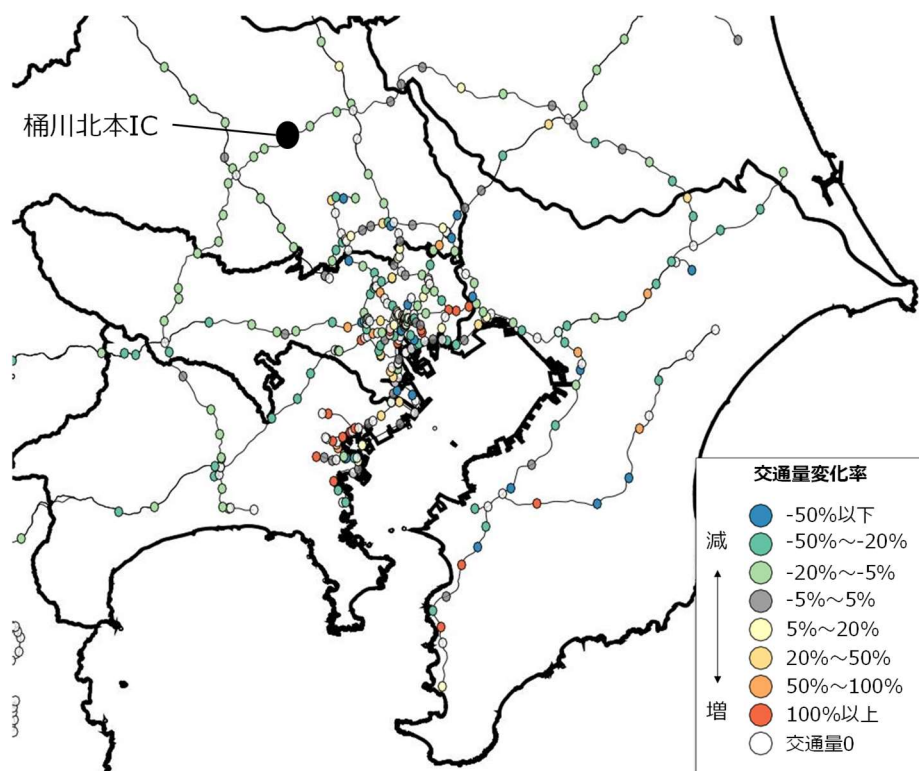


図 5-234 桶川北本を発着する IC 別交通量の比較

(令和元年7月～令和2年7月)

データ：ETC 料金収受データ (平休合計)

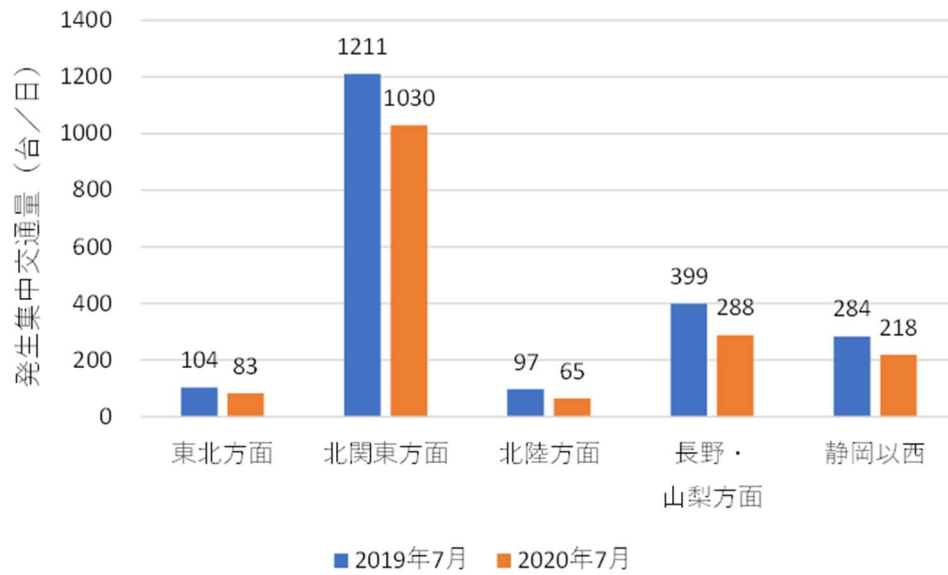


図 5-235 桶川北本を発着する方面別交通量の比較
(令和元年7月-令和2年7月)

データ：ETC料金収受データ（平休合計）

4) 成田空港（新空港 IC）

a. 4月比較、全車

成田空港（新空港 IC）を発着する交通量は、平成31年と令和2年4月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に50%以上の減少傾向にあり、緊急事態宣言発令により飛行機による移動が大幅に減少したことによる影響であると考えられる。

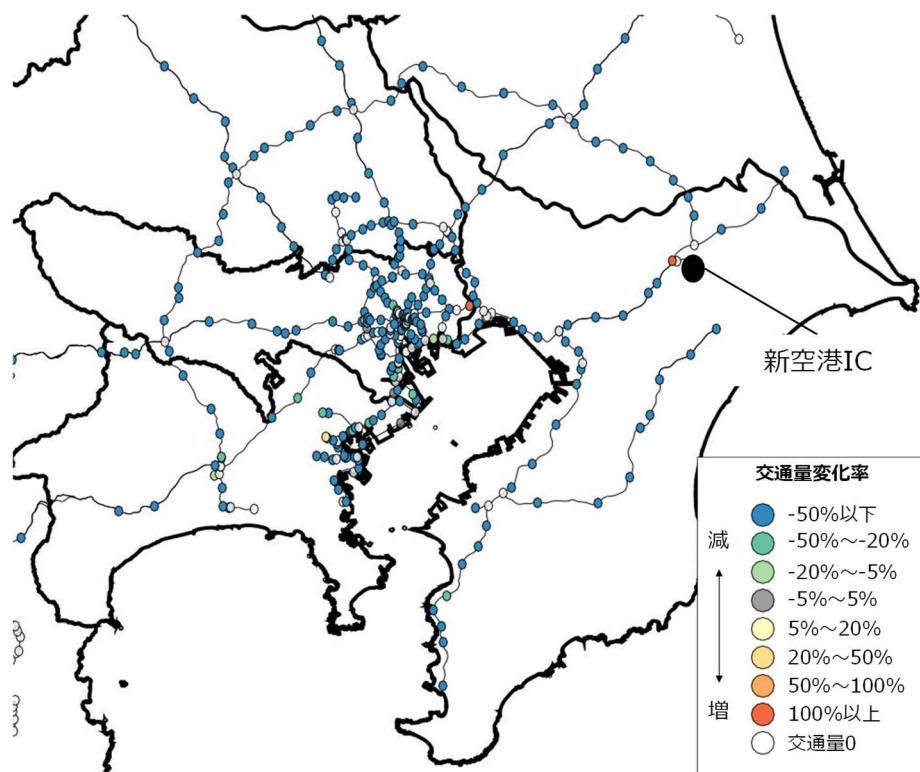


図 5-236 成田空港（新空港 IC）を発着する IC 別交通量の比較
（平成31年4月～令和2年4月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

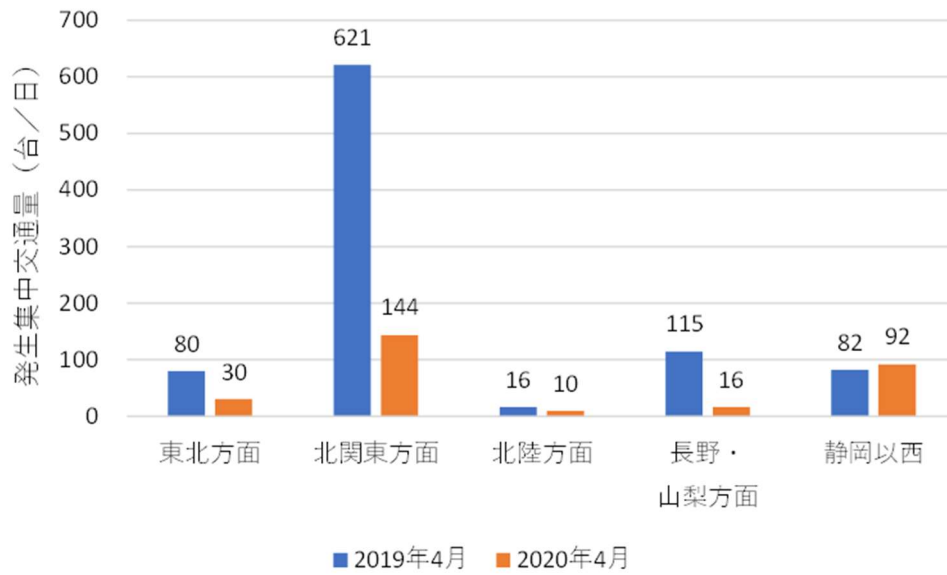


図 5-237 成田空港（新空港 IC）を発着する方面別交通量の比較
 （平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

b. 4月比較、大型車

成田空港（新空港 IC）を発着する大型車交通量は、平成31年と令和2年4月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に50%以上の減少傾向にあり、緊急事態宣言発令により飛行機による移動が大幅に減少したことによる影響であると考えられる。

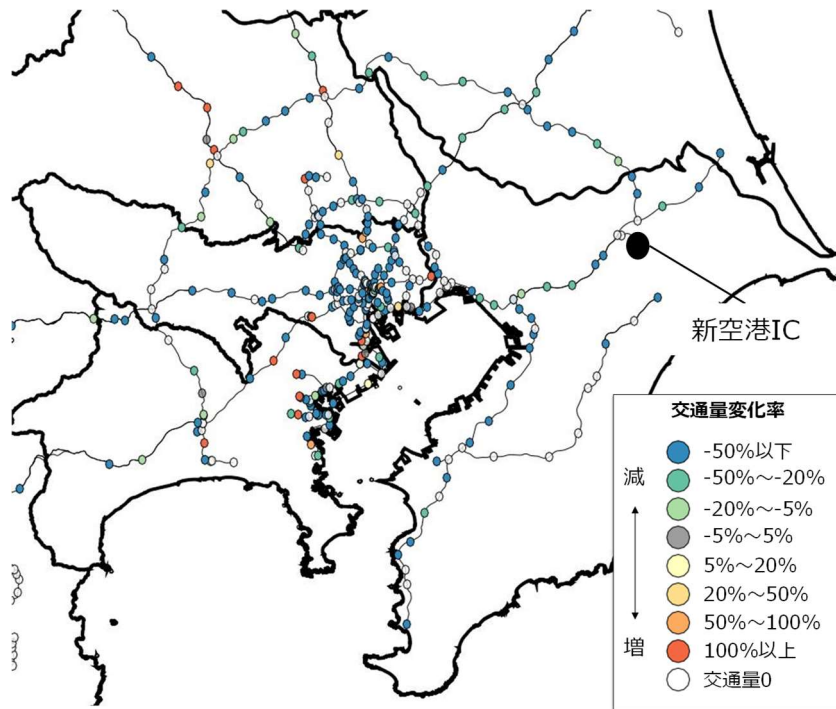


図 5-238 成田空港（新空港 IC）を発着する IC 別大型車交通量の比較
（平成31年4月～令和2年4月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

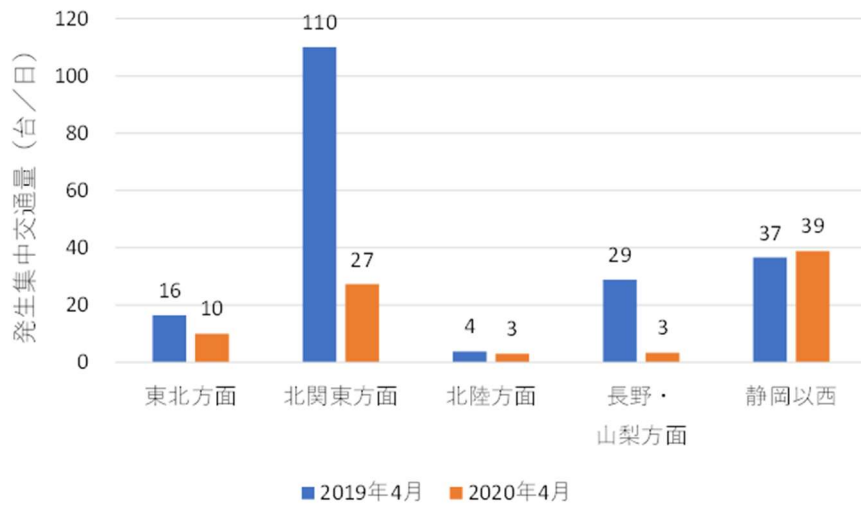


図 5-239 成田空港（新空港 IC）を発着する方面別大型車交通量の比較
（平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

c. 7月比較、全車

成田空港（新空港 IC）を発着する交通量は、令和元年と令和2年7月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に50%以上の減少傾向にあり、社会情勢の変化より国際線を中心に飛行機による移動が大幅に減少したことによる影響であると考えられる。

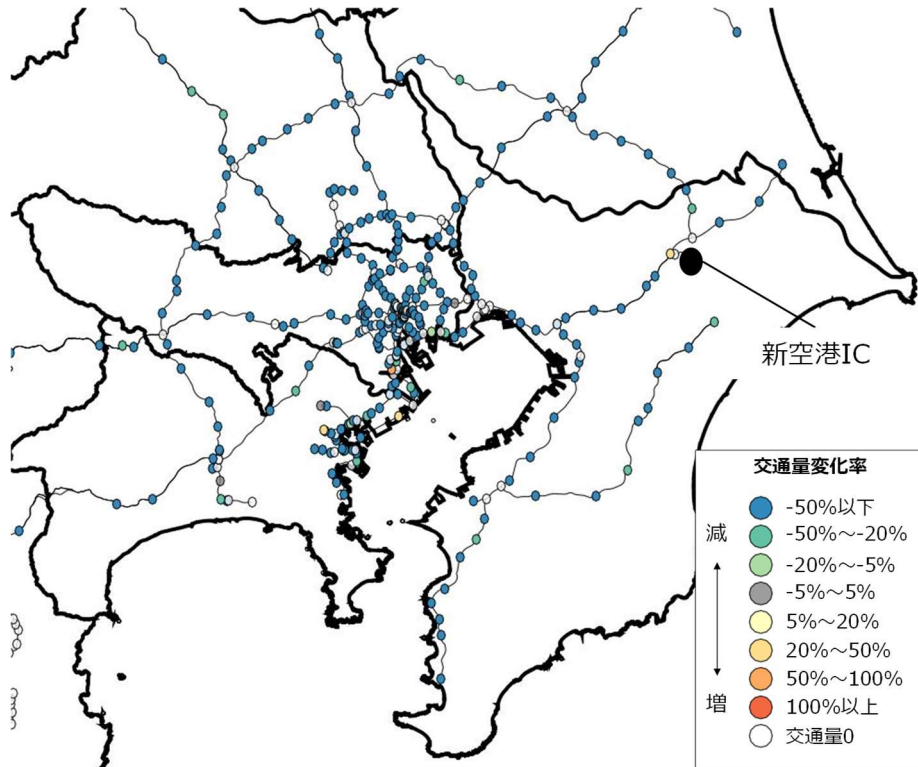


図 5-240 成田空港（新空港 IC）を発着する IC 別交通量の比較
（令和元年7月-令和2年7月）

データ：ETC 料金收受データ（平休合計）

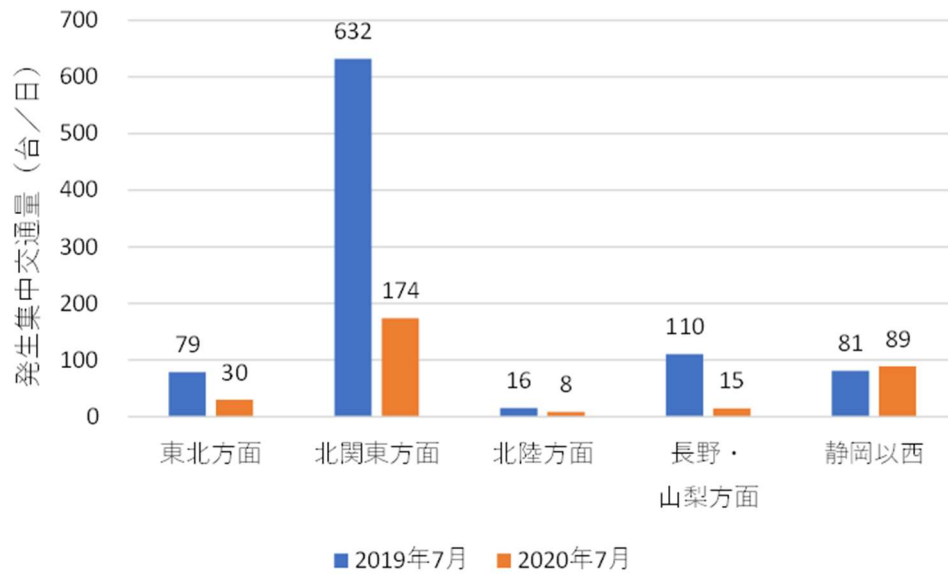


図 5-241 成田空港（新空港 IC）を発着する方面別交通量の比較
（令和元年7月-令和2年7月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

5) 羽田空港（空港中央 IC）

a. 4月比較、全車

羽田空港（空港中央 IC）を発着する交通量は、平成31年と令和2年4月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に50%以上の減少傾向にあり、緊急事態宣言発令により飛行機による移動が大幅に減少したことによる影響であると考えられる。

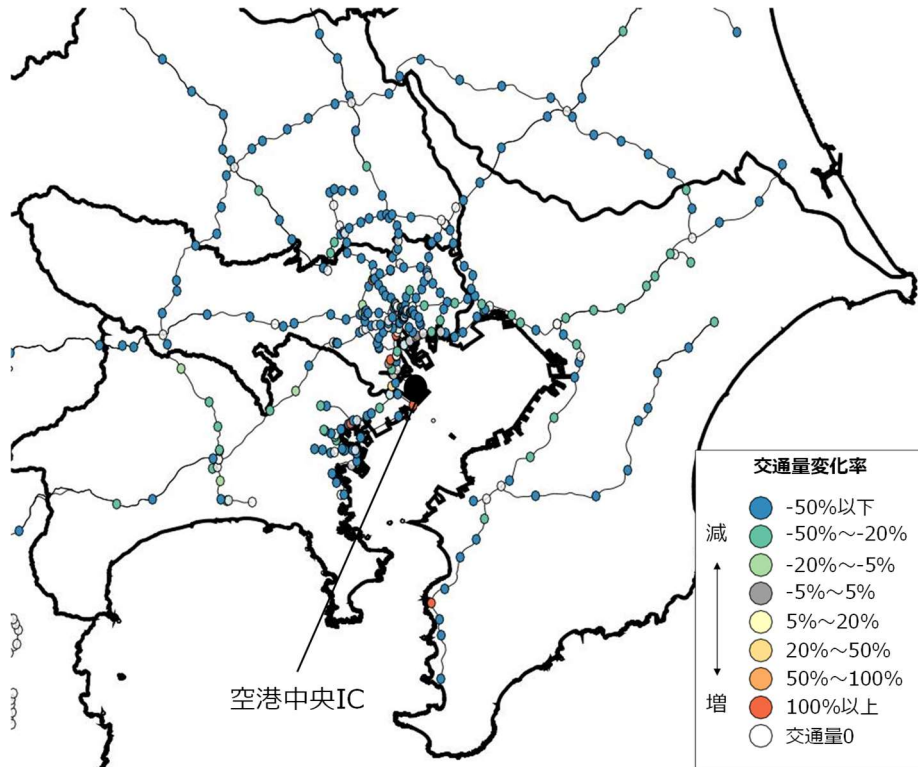


図 5-242 羽田空港（空港中央 IC）を発着する IC 別交通量の比較
（平成31年4月～令和2年4月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

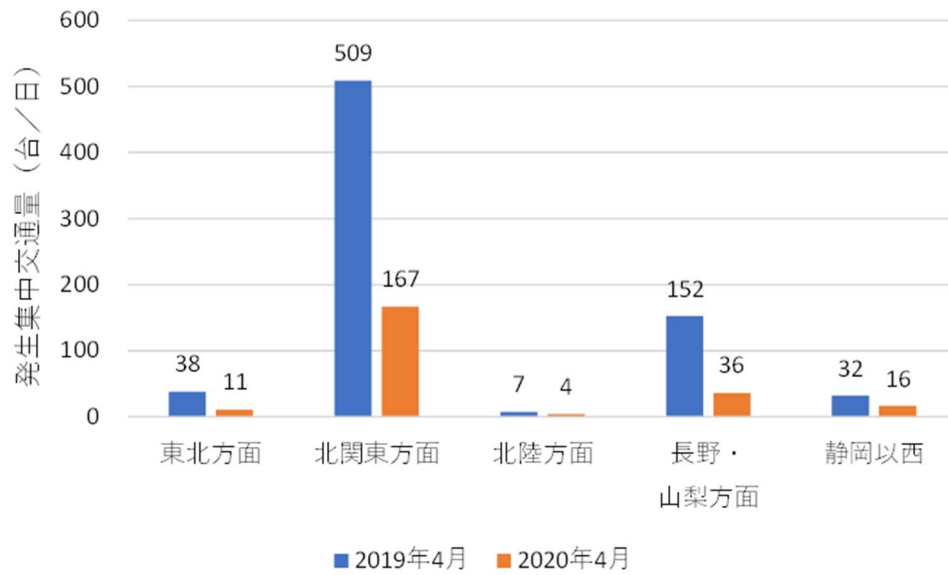


図 5-243 羽田空港（空港中央 IC）を発着する方面別交通量の比較
（平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

b. 7月比較、全車

羽田空港（空港中央 IC）を発着する交通量は、令和元年と令和2年7月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、社会情勢の変化より飛行機による移動が減少したことによる影響であると考えられる。

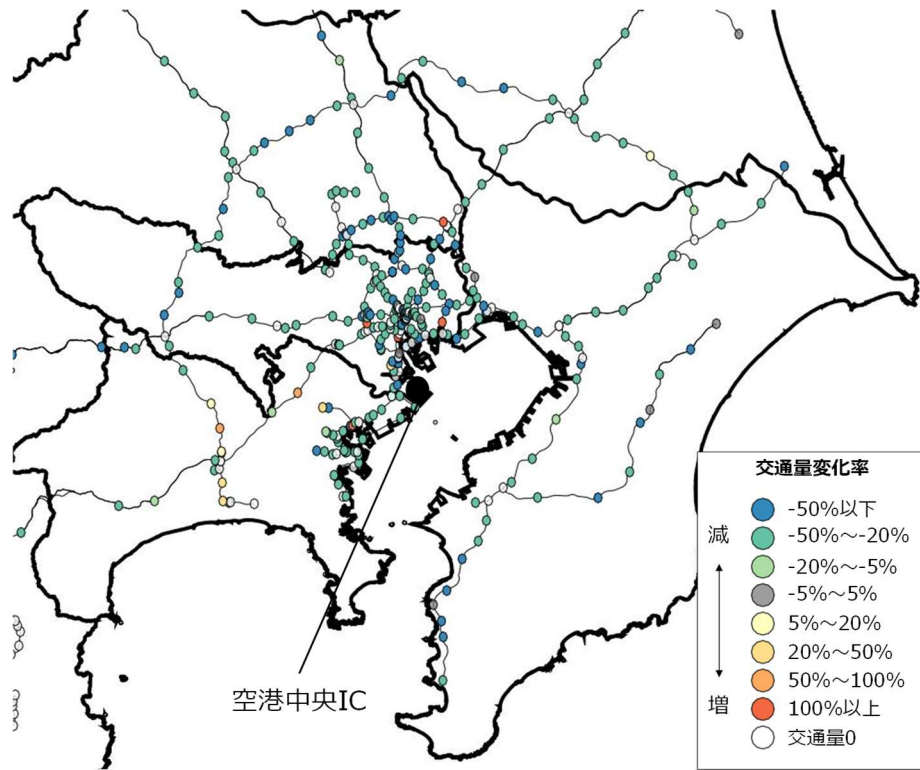


図 5-244 羽田空港（空港中央 IC）を発着する IC 別交通量の比較
（令和元年7月～令和2年7月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

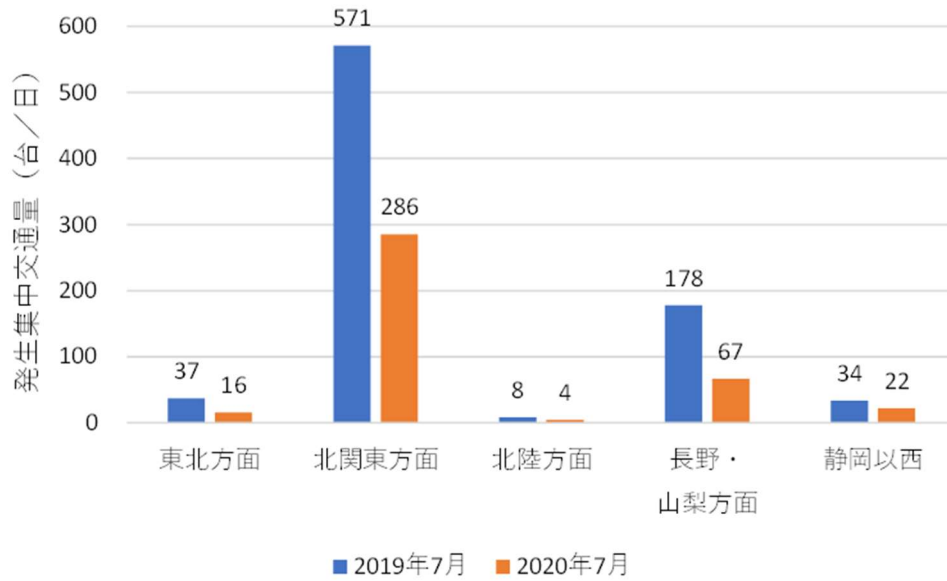


図 5-245 羽田空港（空港中央 IC）を発着する方面別交通量の比較
（令和元年7月～令和2年7月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

6) 京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）

a. 4月比較、全車

京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）を発着する交通量は、平成31年と令和2年4月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、緊急事態宣言発令による外出自粛によるものであると考えられる。

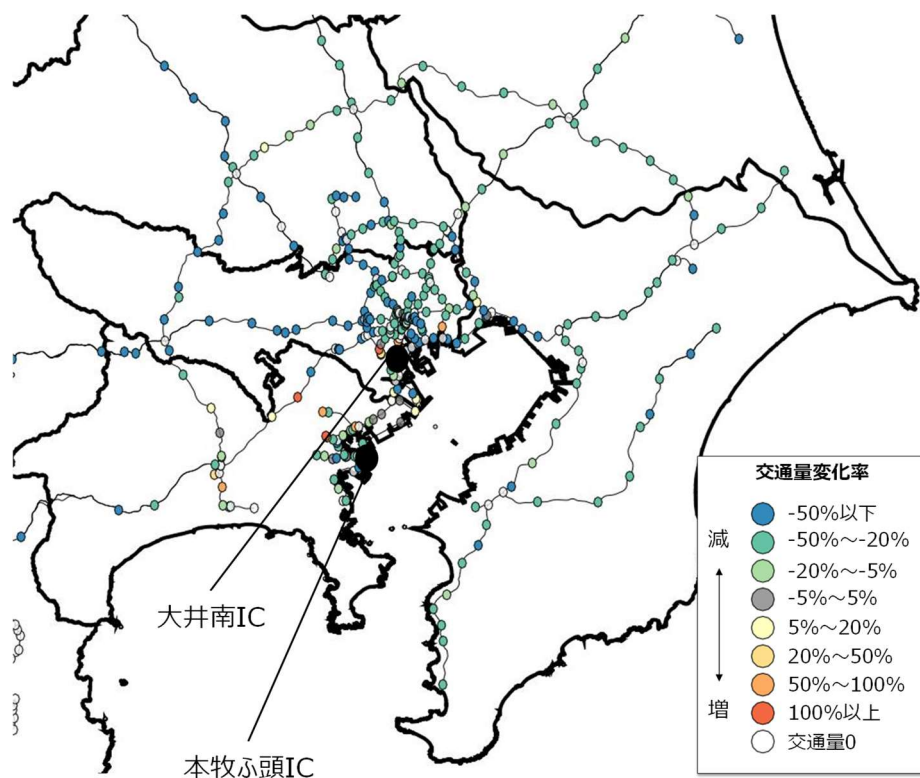


図 5-246 京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）を発着する IC 別交通量の比較
（平成31年4月～令和2年4月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

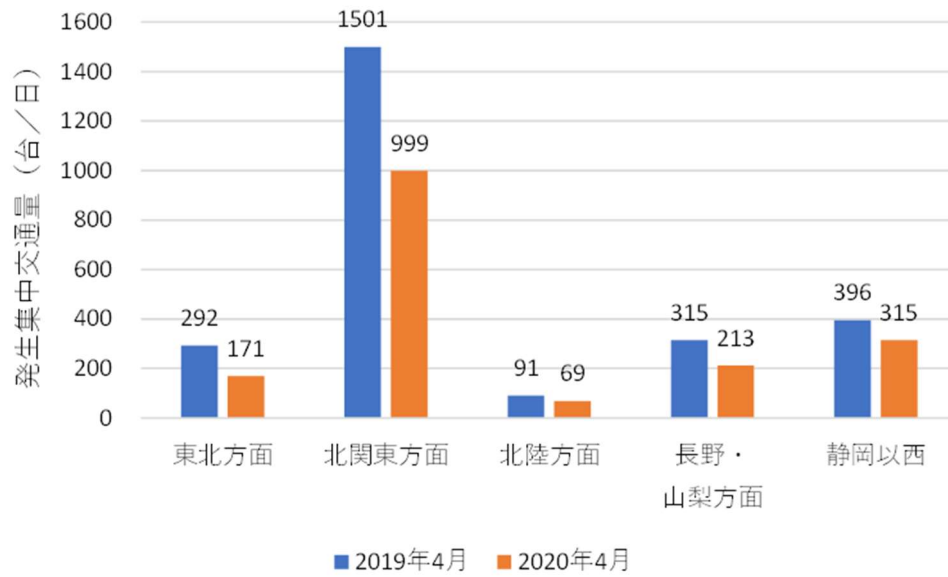


図 5-247 京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）を発着する方面別交通量の比較
（平成 31 年 4 月～令和 2 年 4 月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

b. 7月比較、全車

京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）を発着する交通量は、令和元年と令和2年7月で比較すると、首都圏内外関わらず全域的に減少傾向にあり、社会情勢の変化による影響を受けていると考えられる。

一方で神奈川県内を中心に増加している IC も存在する。

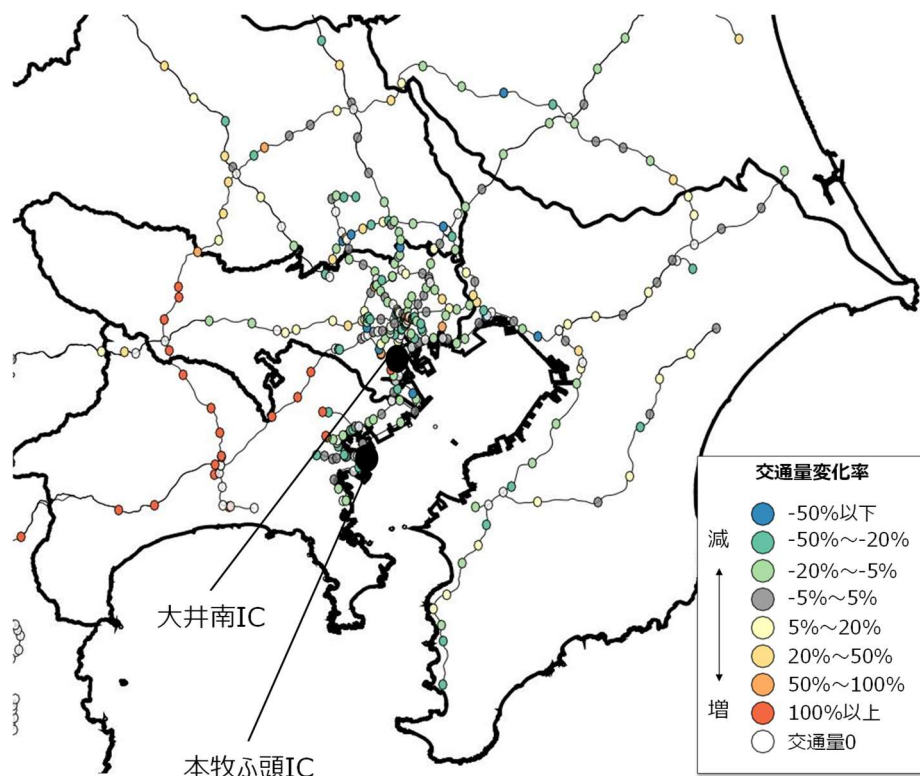


図 5-248 京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）を発着する IC 別交通量の比較
（令和元年7月～令和2年7月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

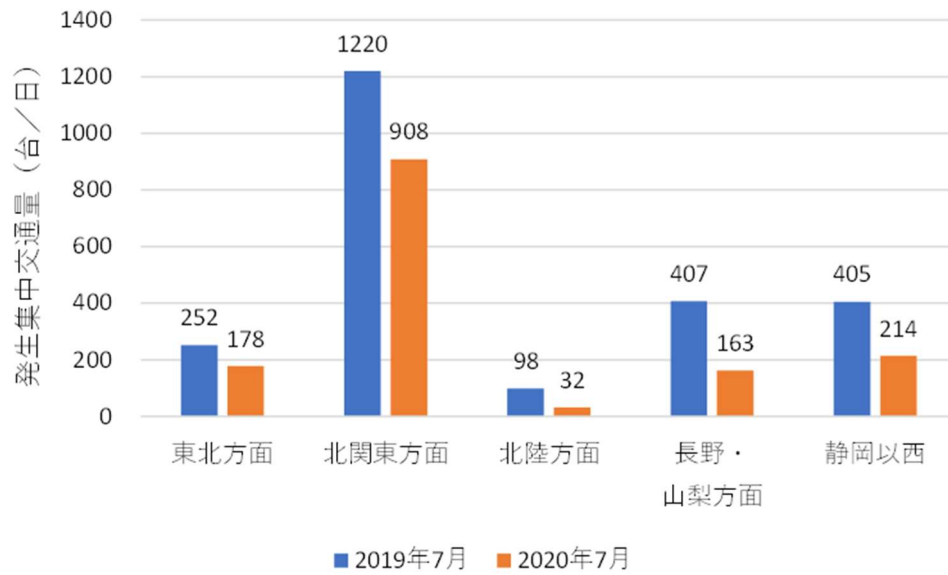


図 5-249 京浜港（大井南 IC・本牧ふ頭 IC）を発着する方面別交通量の比較
（令和元年7月～令和2年7月）

データ：ETC 料金収受データ（平休合計）

5.2.4 観光地関連の流動分析

(1) 分析条件の整理

新型コロナウイルス感染症流行による社会情勢の変化がもたらす広域的な流動への影響を分析するため、観光地の最寄のICの交通量の変化及びOD分布を整理した。分析では、ETCログデータを活用した。

表 5-10 分析条件

使用データ	ETCログデータ
分析期間	平成31年4月、令和2年4月～令和2年10月

(2) 集計結果

1) 高尾山

高尾山における交通量は、従前と比較すると交通量がおよそ半減となったが、緊急事態宣言解除後の6月で急増し、その後は5,000(台/日)程度以上を維持している。緊急事態宣言解除により、利用者が増加したものと考えられる。

緊急事態宣言中は高尾山のある東京都の利用者が多くなっており、7月以降もその傾向を維持している。緊急事態宣言後においても外出自粛による影響で遠出を控え、近場で過ごすようになったと考えられる。



図 5-250 高尾山の位置

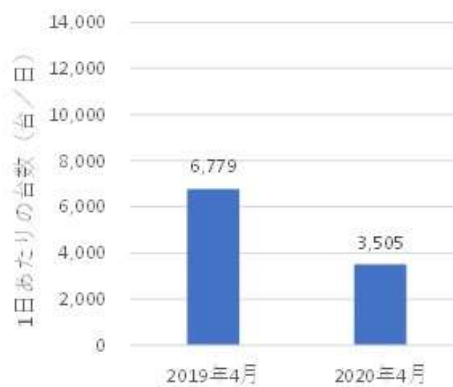


図 5-251 交通量（前年比較）

データ：ETC 料金収受データ

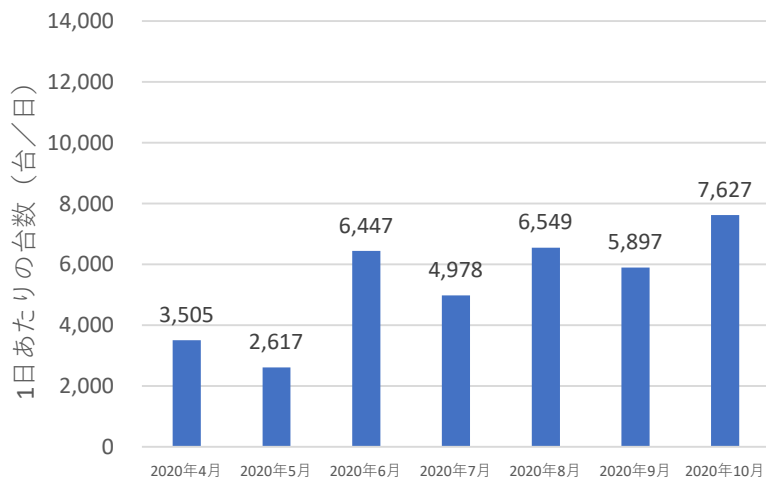


図 5-252 交通量 (4月以降推移)

データ：ETC 料金収受データ

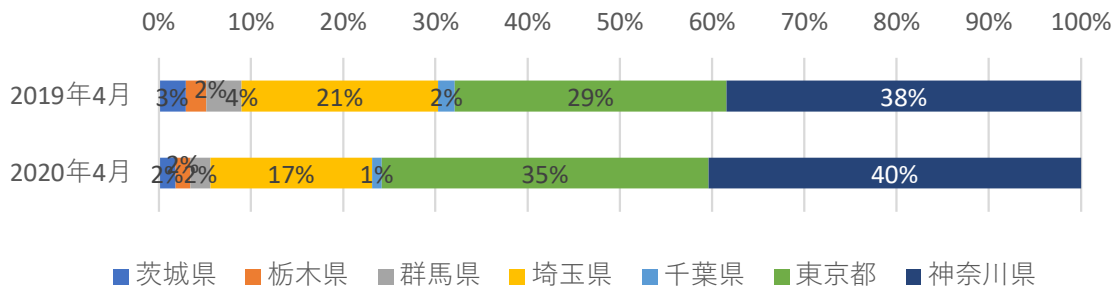


図 5-253 OD 分布 (前年比較)

データ：ETC 料金収受データ

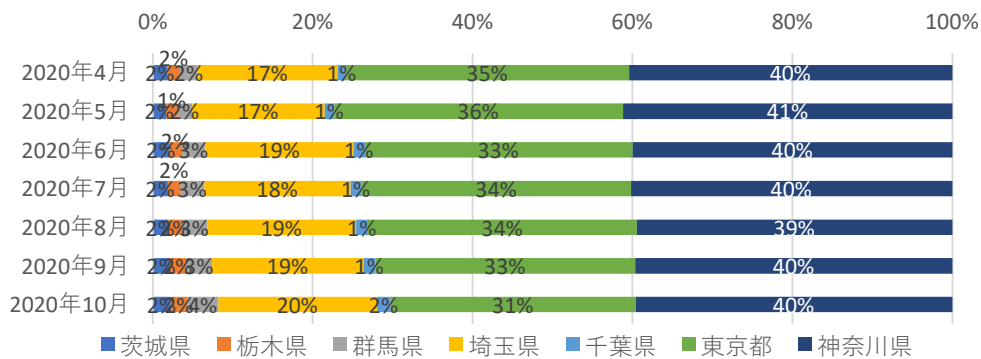


図 5-254 OD 分布 (4月以降推移)

データ：ETC 料金収受データ

2) 筑波山

筑波山における交通量は、従前と比較すると交通量が半減以下となったが、緊急事態宣言解除後の6月で急増し、その後は10,000(台/日)程度以上を維持している。緊急事態宣言解除により、外出自粛の反動で利用者が増加したものと考えられる。

利用者のOD分布に大きな変化は無く、茨城県が6割程度を占めている。従前より地元の利用者が多く、社会情勢の変化に関わらずその傾向が続いていると考えられる。



図 5-255 筑波山の位置



図 5-256 交通量 (前年比較)

データ：ETC 料金収受データ

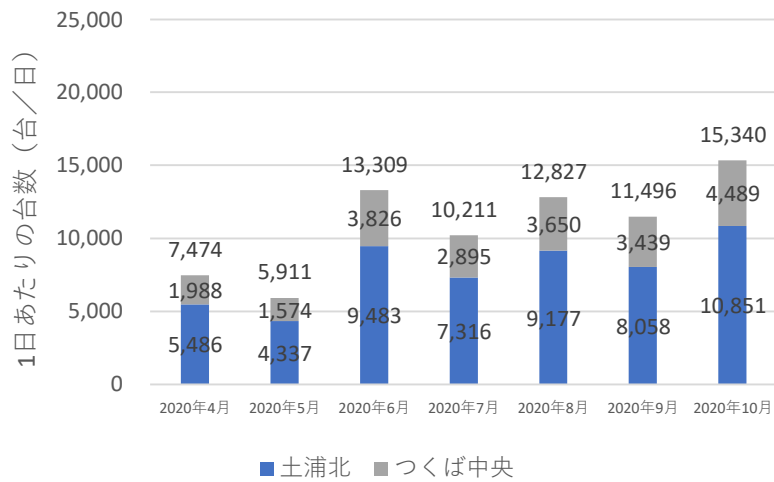


図 5-257 交通量（4月以降推移）

データ：ETC 料金収受データ

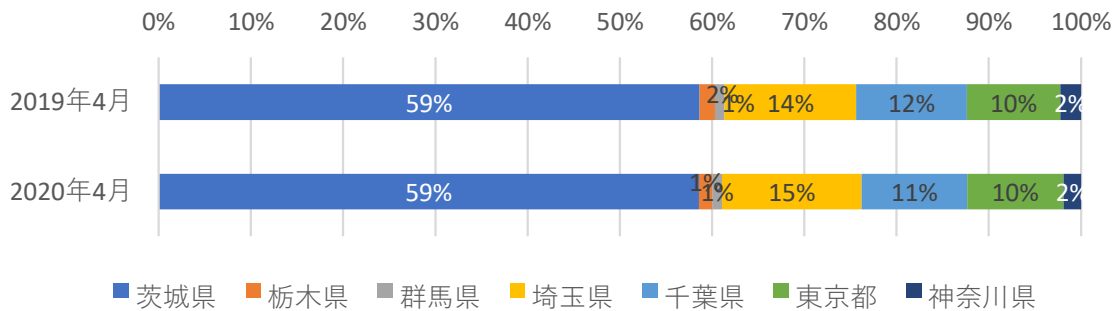


図 5-258 OD 分布（前年比較）

データ：ETC 料金収受データ

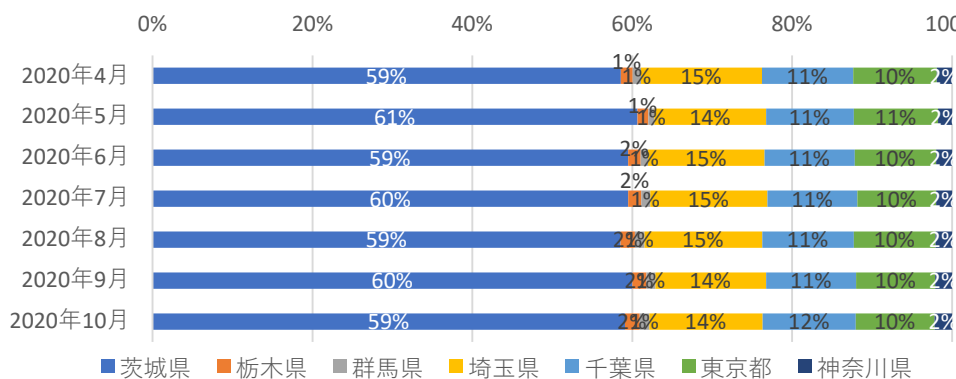


図 5-259 OD 分布（4月以降推移）

データ：ETC 料金収受データ

3) TDL

TDL における交通量は、従前と比較すると交通量が半減以下となったが、緊急事態宣言解除後の6月で急増し、その後は8,000（台／日）程度以上を維持している。TDL の営業再開と共に利用者が戻りつつあると考えられる。

6月までは東京都の利用者が多かったが、7月には千葉県の利用者が従前並みの割合になっている。遠出を自粛する傾向にある中でも比較的TDL から近いため、TDL の営業再開と共に、千葉県民の利用者の割合が高くなっていると考えられる。



図 5-260 TDL の位置

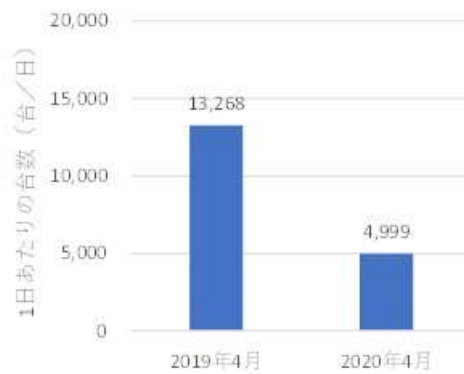


図 5-261 交通量（前年比較）

データ：ETC 料金收受データ

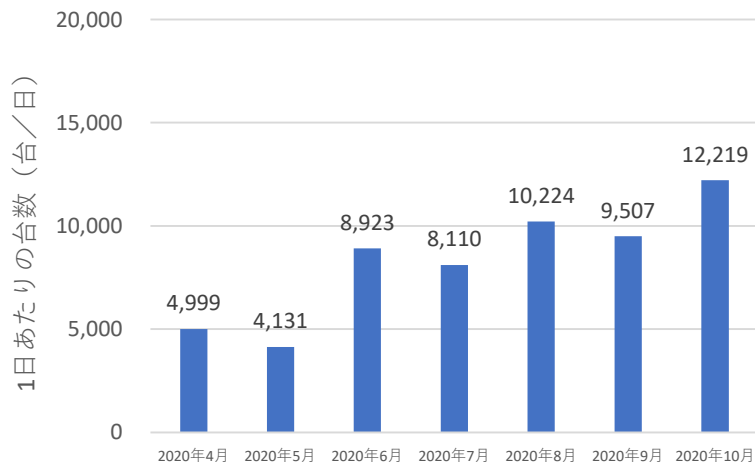


図 5-262 交通量（4月以降推移）

データ：ETC 料金収受データ

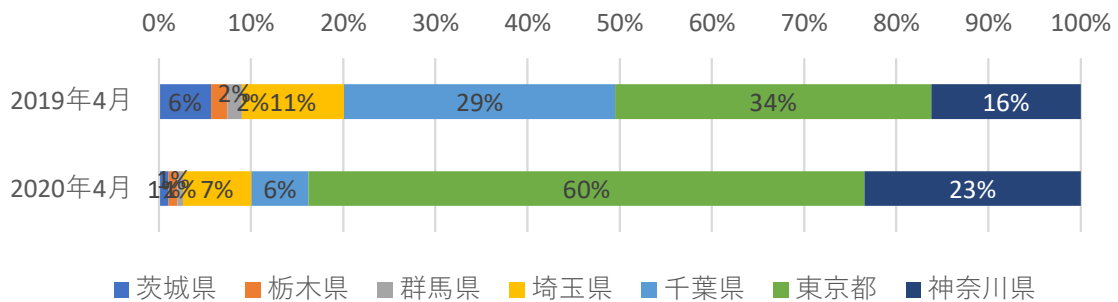


図 5-263 OD 分布（前年比較）

データ：ETC 料金収受データ

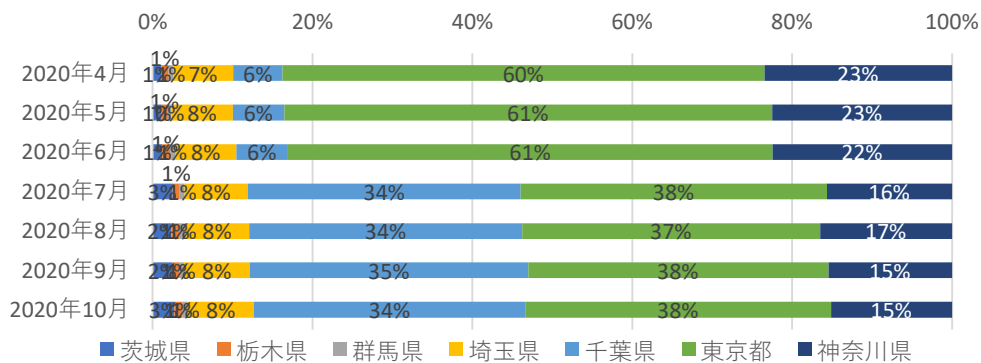


図 5-264 OD 分布（4月以降推移）

データ：ETC 料金収受データ

5.2.5 外出自粛・With コロナの状況下の交通実態に関する分析

(1) 分析条件の整理

新型コロナウイルス感染症流行による外出自粛・With コロナの状況下の交通実態を把握するため、自動車発集量・ODの変化、自動車走行特性の変化を分析した。分析では、ETC2.0プローブデータプローブデータ及びETCログデータ、トラカンデータを活用した。

表 5-11 分析条件（ETC2.0 プローブデータ）

使用データ	ETC2.0プローブデータ
分析期間	令和2年1月～3月：緊急事態宣言前 令和2年4月：緊急事態宣言中 令和2年6月：緊急事態宣言解除後
分析項目	都県間別発生トリップ数 都県間OD交通量 車種別トリップ長分布 成田空港を発着する車両のトリップパターン

表 5-12 分析条件（ETC ログデータ）

使用データ	ETCログデータ
分析期間	平成31年4月、令和元年5月～9月：緊急事態宣言前 令和2年4月～令和2年5月：緊急事態宣言中 令和2年6月～令和2年9月：緊急事態宣言解除後
分析項目	1都3県から他地方へのOD交通量

表 5-13 分析条件（トラカンデータ）

使用データ	高速トラカンデータ
分析期間	令和元年7月：緊急事態宣言前 令和2年4月～令和2年5月：緊急事態宣言中 令和2年6月～令和2年10月：緊急事態宣言解除後
分析項目	成田空港周辺の交通量変化

(2) 自動車発集量・ODの変化に関する分析

1) 都県間別発生トリップ数の変化

緊急事態宣言中の発生トリップ数は、緊急事態宣言前から都市部を中心に減少している。しかし、緊急事態宣言解除後には、緊急事態宣言前の水準に戻りつつある。このことから、緊急事態宣言によって外出自粛がなされたが、緊急事態宣言解除によって回復していると考えられる。

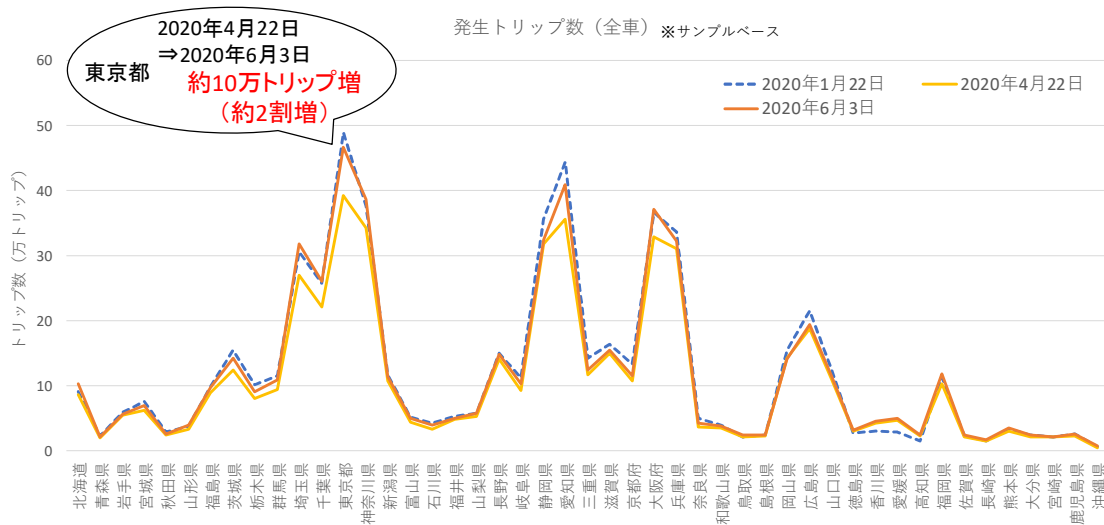


図 5-265 都道府県別発生トリップの変化（平日）

データ：ETC2.0プローブデータ

2) 都県間 OD 交通量の変化

a. ETC2.0 プローブデータ

緊急事態宣言中の OD 交通量は、全車種で減少しており、内々のトリップがより減少している。また、都道府県内々のトリップは、大型貨物車よりも乗用車の方がより減少している。このことから、緊急事態宣言によって外出自粛がなされたが、物流を担う大型貨物車の減少は限定的であると考えられる。

なお、緊急事態宣言解除後には、緊急事態宣言宣言前の水準に戻りつつある。このことから、緊急事態宣言によって外出自粛がなされたが、緊急事態宣言解除によって回復していると考えられる。

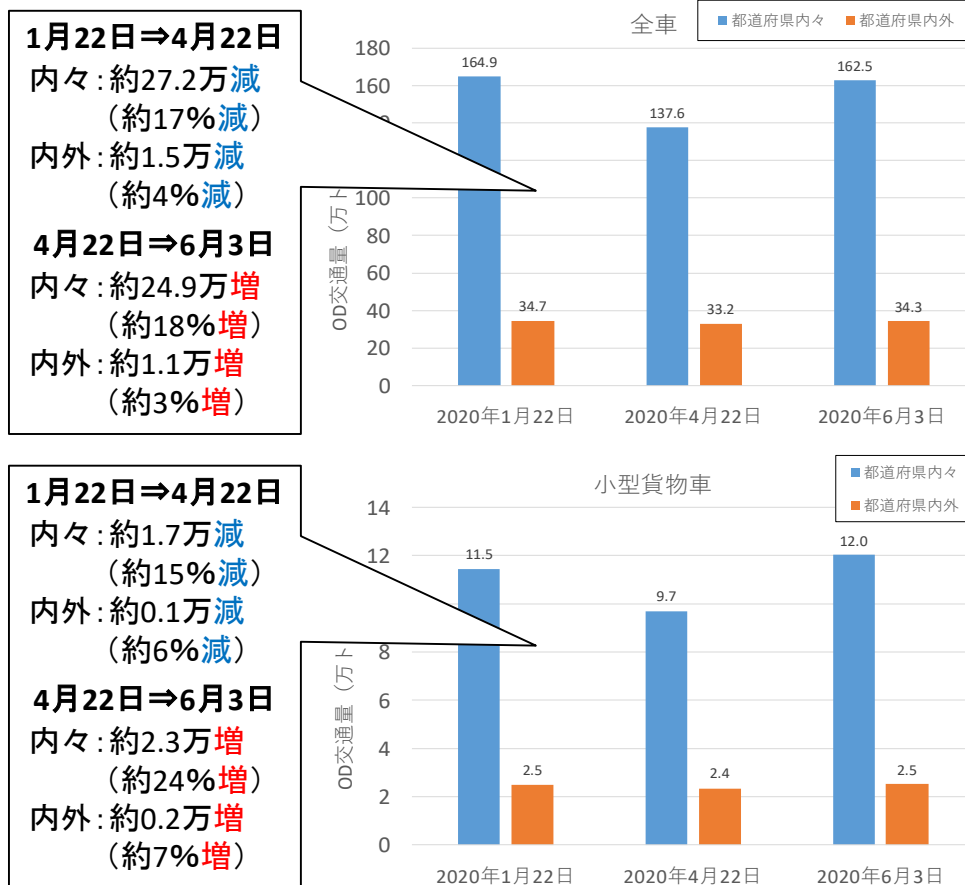


図 5-266 関東ブロックの都県間 OD 交通量の変化 (全車・小型貨物車)

データ：ETC2.0 プローブデータ

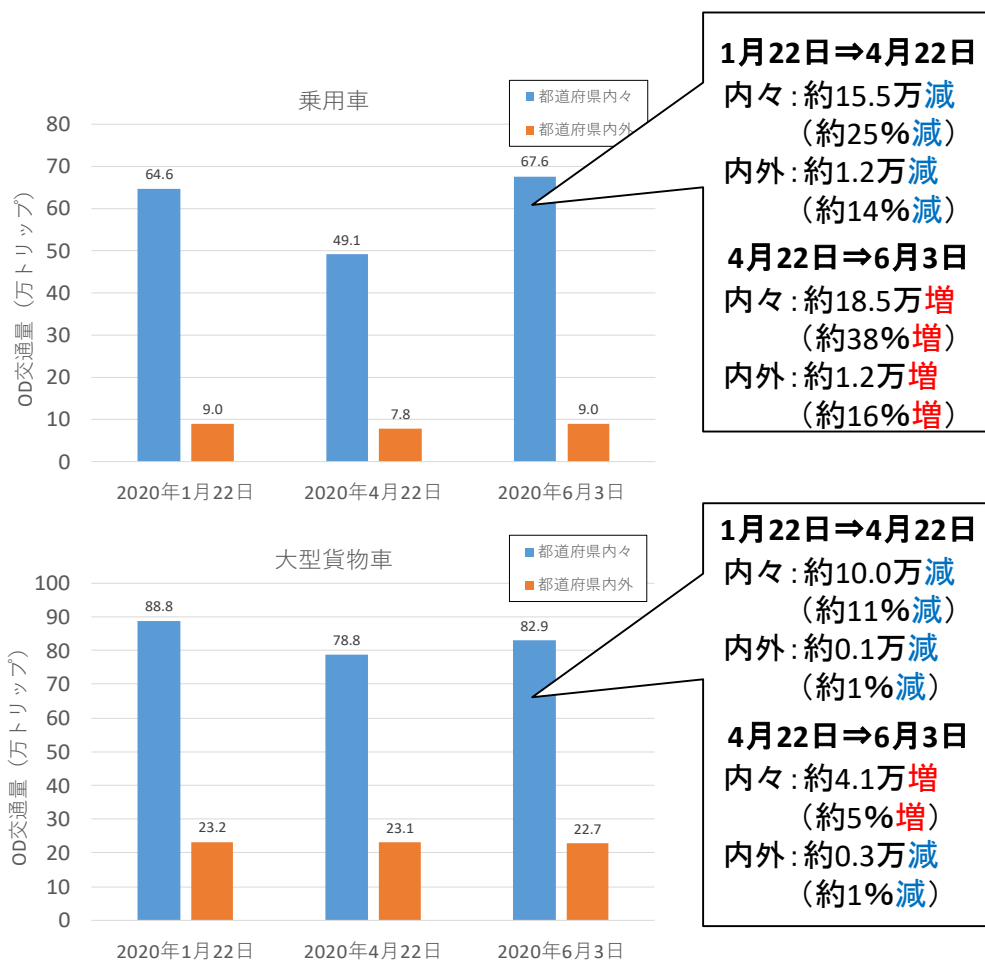


図 5-267 関東ブロックの都県間 OD 交通量の変化 (乗用車・大型貨物車)

データ: ETC2.0 プローブデータ

表 5-14 関東ブロックの都県間 OD 交通量 (全車)

都道府県間OD表(ETC2.0全車:2020年1月22日)

関東地整	8	9	10	11	12	13	14	19	20	合計
	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	長野県	
8 茨城県	126,763	4,890	708	5,346	13,860	1,850	137	8	7	153,569
9 栃木県	5,967	81,375	6,514	3,979	591	1,145	86	6	19	99,682
10 群馬県	754	3,671	99,372	9,477	223	1,539	84	13	894	116,027
11 埼玉県	6,055	4,986	10,236	232,791	9,754	39,672	1,877	124	131	305,626
12 千葉県	12,410	920	510	14,265	197,758	29,725	1,440	19	11	257,058
13 東京都	1,549	1,099	1,909	43,184	22,904	388,881	28,495	702	65	488,788
14 神奈川県	111	87	110	1,901	1,632	31,133	330,006	4,483	30	369,493
19 山梨県	7	9	12	92	10	626	5,772	47,106	3,378	57,012
20 長野県	6	34	651	138	16	74	41	2,568	144,528	148,056
合計	153,622	97,071	120,022	311,173	246,748	494,645	367,938	55,029	149,063	1,995,311

都道府県間OD表(ETC2.0全車:2020年4月22日)

関東地整	8	9	10	11	12	13	14	19	20	合計
	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	長野県	
8 茨城県	98,012	4,262	892	5,252	12,222	2,075	209	8	26	122,958
9 栃木県	4,115	61,943	5,774	4,222	749	1,289	123	6	66	78,287
10 群馬県	783	3,232	77,794	9,173	366	1,760	151	4	612	93,875
11 埼玉県	5,911	5,224	8,630	201,989	8,718	37,152	1,865	89	186	269,764
12 千葉県	12,237	980	528	13,801	164,703	27,154	1,382	10	20	220,815
13 東京都	2,202	1,731	2,181	41,151	21,904	294,527	28,030	611	60	392,397
14 神奈川県	211	88	113	1,799	1,579	31,406	297,940	4,731	19	337,886
19 山梨県	6	2	5	83	13	545	5,562	43,225	3,188	52,629
20 長野県	27	36	634	222	14	61	23	2,469	136,133	139,619
合計	123,504	77,498	96,551	277,692	210,268	395,969	335,285	51,153	140,310	1,708,230

都道府県間OD表(ETC2.0全車:2020年6月3日)

関東地整	8	9	10	11	12	13	14	19	20	合計
	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	長野県	
8 茨城県	116,617	4,401	897	5,266	11,325	2,098	185	3	18	140,810
9 栃木県	4,247	72,446	5,914	4,313	744	1,305	119	8	68	89,164
10 群馬県	751	3,531	92,670	9,918	364	1,522	146	12	722	109,636
11 埼玉県	5,755	5,485	9,186	248,106	8,981	38,125	1,790	105	212	317,745
12 千葉県	12,187	1,032	472	15,425	201,558	28,116	1,516	24	12	260,342
13 東京都	2,281	1,590	1,787	42,735	23,571	364,485	29,172	712	69	466,402
14 神奈川県	212	104	124	1,928	1,702	32,642	339,482	4,649	35	380,878
19 山梨県	2	2	12	94	19	635	5,517	47,577	3,201	57,059
20 長野県	21	38	744	262	11	72	32	2,382	142,523	146,085
合計	142,073	88,629	111,806	328,047	248,275	469,000	377,959	55,472	146,860	1,968,121

データ：ETC2.0 プローブデータ

表 5-15 関東ブロックの都県間 OD 交通量の変化（全車）

都道府県間OD表(ETC2.0全車:2020年4月22日÷2020年1月22日)

関東地整	8	9	10	11	12	13	14	19	20	合計
	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	長野県	
8 茨城県	77%	87%	126%	98%	88%	112%	153%	100%	371%	80%
9 栃木県	69%	76%	89%	106%	127%	113%	143%	100%	347%	79%
10 群馬県	104%	88%	78%	97%	164%	114%	180%	31%	68%	81%
11 埼玉県	98%	105%	84%	87%	89%	94%	99%	72%	142%	88%
12 千葉県	99%	107%	104%	97%	83%	91%	96%	53%	182%	86%
13 東京都	142%	158%	114%	95%	96%	76%	98%	87%	92%	80%
14 神奈川県	190%	101%	103%	95%	97%	101%	90%	106%	63%	91%
19 山梨県	86%	22%	42%	90%	130%	87%	96%	92%	94%	92%
20 長野県	450%	106%	97%	161%	88%	82%	56%	96%	94%	94%
合計	80%	80%	80%	89%	85%	80%	91%	93%	94%	86%

都道府県間OD表(ETC2.0全車:2020年6月3日÷2020年4月22日)

関東地整	8	9	10	11	12	13	14	19	20	合計
	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	長野県	
8 茨城県	119%	103%	101%	100%	93%	101%	89%	38%	69%	115%
9 栃木県	103%	117%	102%	102%	99%	101%	97%	133%	103%	114%
10 群馬県	96%	109%	119%	108%	99%	86%	97%	300%	118%	117%
11 埼玉県	97%	105%	106%	123%	103%	103%	96%	118%	114%	118%
12 千葉県	100%	105%	89%	112%	122%	104%	110%	240%	60%	118%
13 東京都	104%	92%	82%	104%	108%	124%	104%	117%	115%	119%
14 神奈川県	100%	118%	110%	107%	108%	104%	114%	98%	184%	113%
19 山梨県	33%	100%	240%	113%	146%	117%	99%	110%	100%	108%
20 長野県	78%	106%	117%	118%	79%	118%	139%	96%	105%	105%
合計	115%	114%	116%	118%	118%	118%	113%	108%	105%	115%

データ：ETC2.0 プローブデータ

b. ETC ログデータ

緊急事態宣言中の1都3県から他地方へのOD交通量は、緊急事態宣言前と比較して大幅に減少している。なお、方面に関わらず減少していることから、全国的な外出自粛による影響であると考えられる。

緊急事態宣言後の6月以降は、緊急事態宣言中と比較するとOD交通量は増加しているが、前年の水準には届いていない。このことから、Go Toキャンペーンによる自動車交通量への影響は限定的であり、割引が往復の料金にも適用される公共交通機関をメインとして利用していると考えられる。

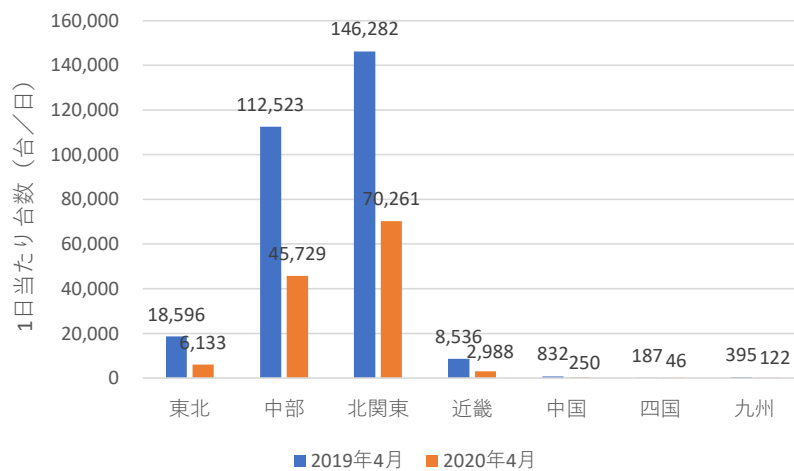


図 5-268 1都3県からのOD交通量（地方別・休日小型車）

データ：ETC料金収受データ

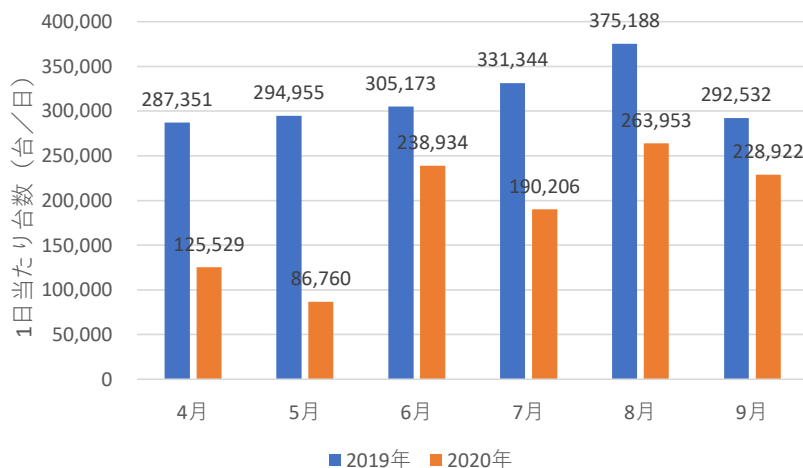


図 5-269 1都3県からのOD交通量推移（休日小型車）

データ：ETC料金収受データ

(3) 自動車走行特性の変化に関する分析

1) 車種別トリップ長分布の変化

緊急事態宣言中の東京都のトリップ長分布は、緊急事態宣言前に比べて乗用車の短距離トリップ（5km以下）の割合が減少している（52%⇒46%）。一方、トリップ長10～30kmの割合は増加している（22%⇒26%）。このことから、緊急事態宣言によって外出自粛がなされたことで短距離トリップは減少したが、密になる公共交通機関を避けて自動車による通勤が増加したことによって中距離トリップが増加していると考えられる。

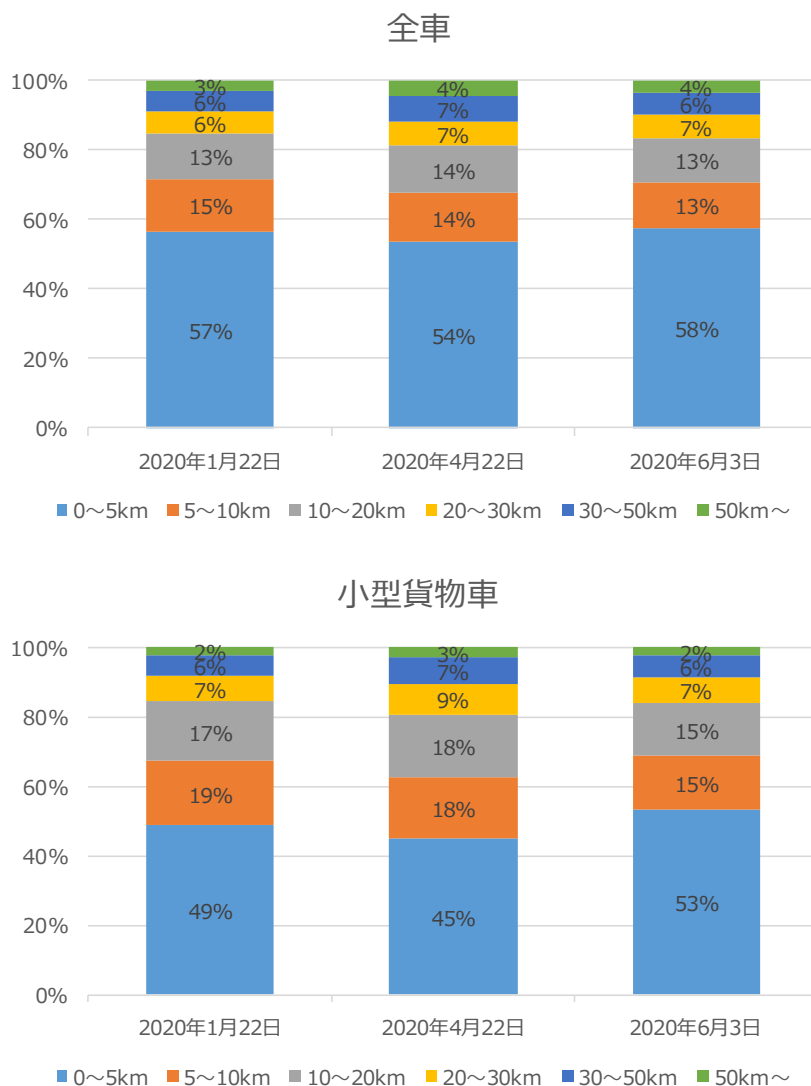


図 5-270 トリップ長分布の変化（全車・小型貨物車）

データ：ETC2.0 プローブデータ

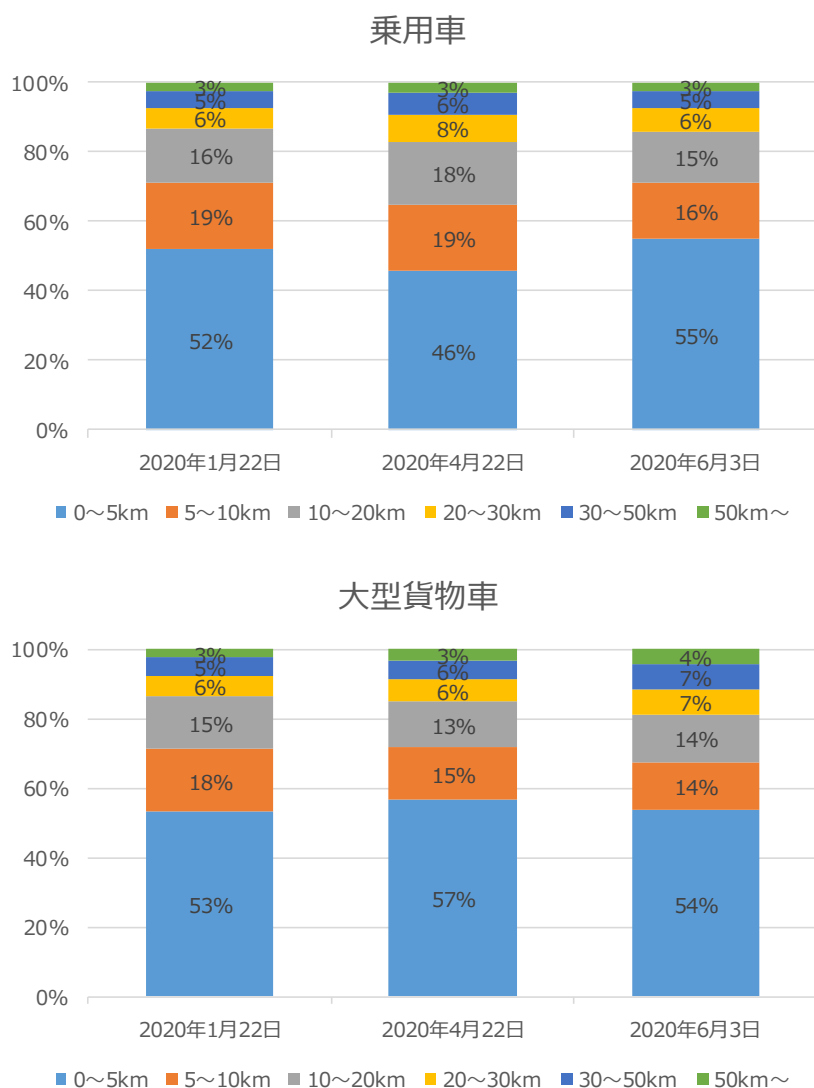


図 5-271 トリップ長分布の変化（乗用車・大型貨物車）

データ：ETC2.0 プローブデータ

2) 成田空港を発着する車両のトリップパターン

a. 走行経路（リンク別トリップ割合）

新型コロナウイルス感染症流行に伴い、成田空港周辺を走行する車両のうち、東関東道を走行する車両の割合が減少している。また、緊急事態宣言が発令された4月になると圏央道を走行する車両の割合も減少している。このことから、緊急事態宣言によって、外出自粛がなされたことで高速道路を利用する長距離トリップは減少したと考えられる。

また、緊急事態宣言解除後の6月になっても、東関東道を走行する車両の割合が減少したままである。緊急事態宣言が解除されたが外国への渡航の回復がなされていないので、東京都心（居住人口が多く、成田空港利用者も相対的に多い）から成田空港への移動は依然として減少したままであると考えられる。

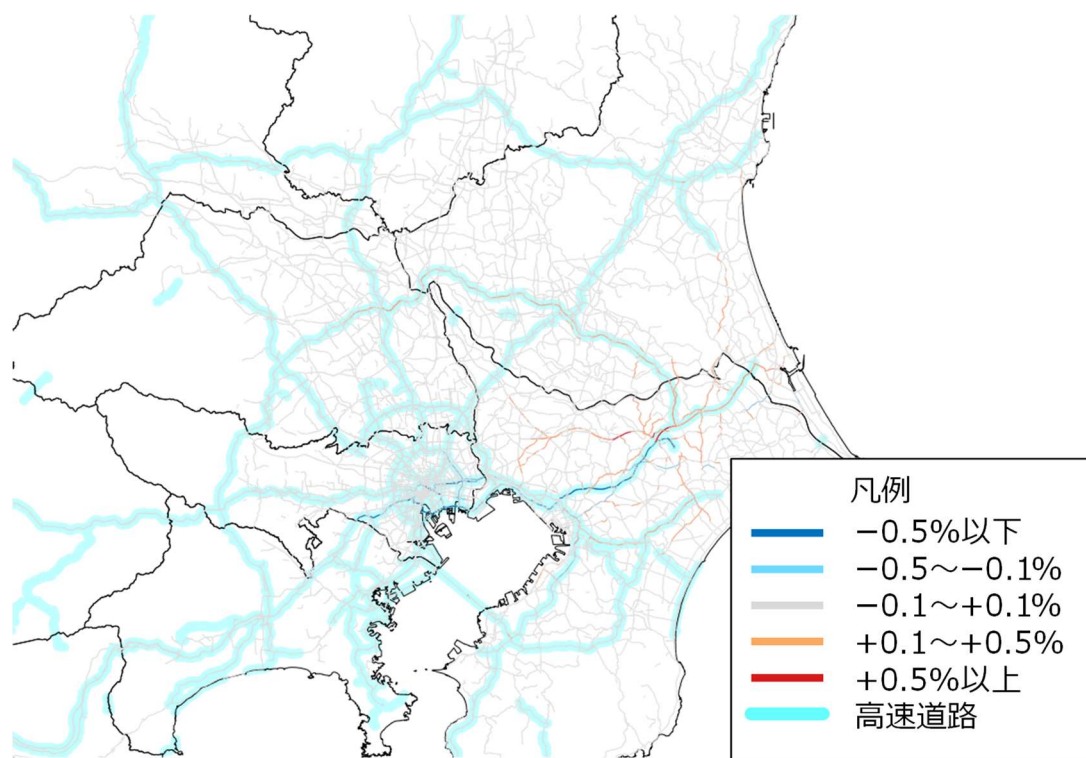


図 5-272 成田空港発着車両のリンク別トリップ割合の変化（令和2年3月-2月）

データ：ETC2.0プローブデータ

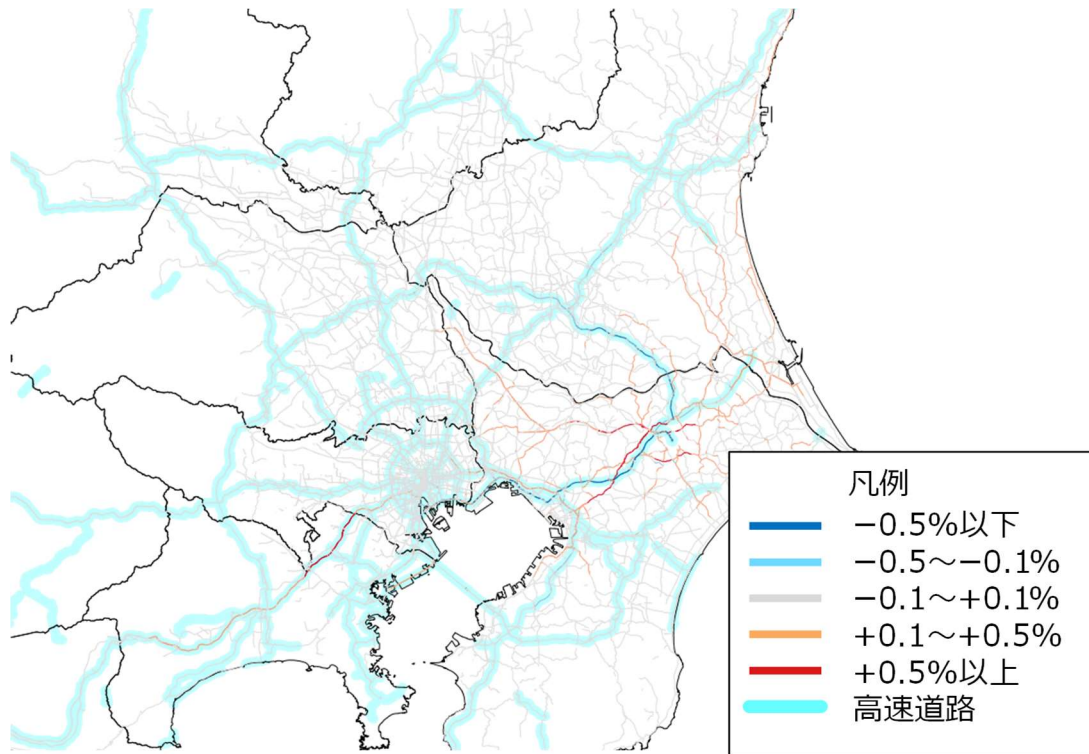


図 5-273 成田空港発着車両のリンク別トリップ割合の変化（令和2年4月-2月）

データ：ETC2.0プローブデータ

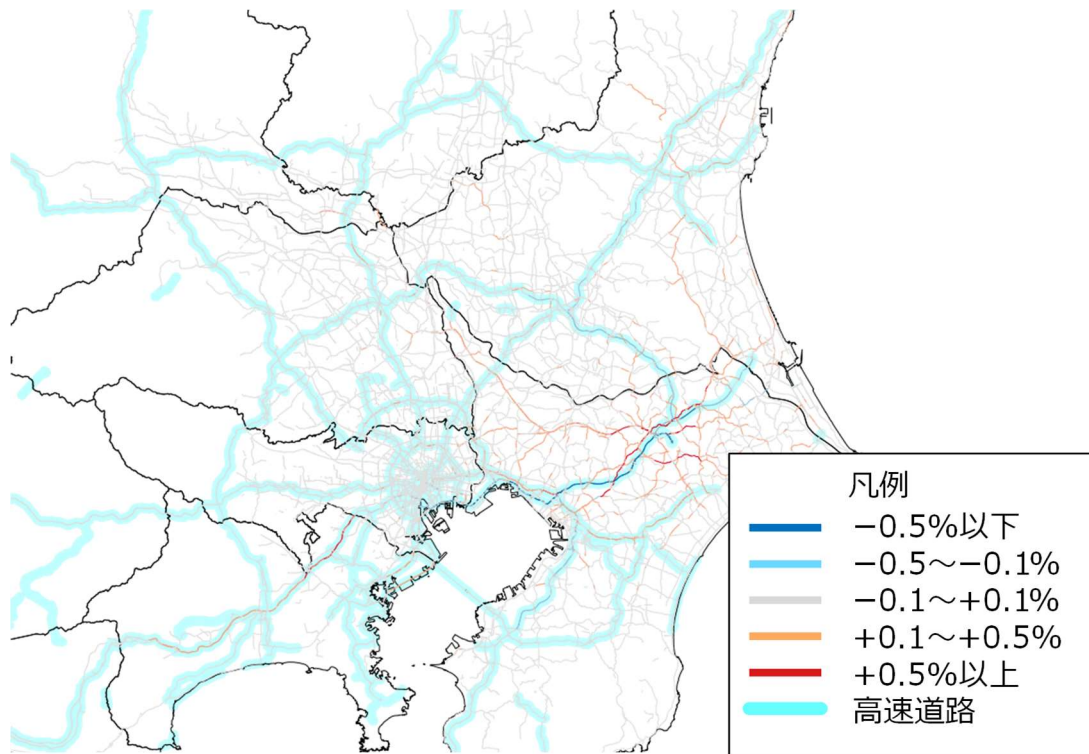


図 5-274 成田空港発着車両のリンク別トリップ割合の変化（令和2年6月-2月）

データ：ETC2.0プローブデータ

b. 起終点（メッシュ別発集量割合）

新型コロナウイルス感染症流行に伴い、成田空港周辺を走行する車両のうち、東京都区部を起終点とする車両の割合が減少している。また、緊急事態宣言が発令された4月になると圏央道沿線を起終点とする車両の割合も減少している。このことから、外出自粛によって、コロナの発症者数が多い東京都区部からの移動が減少したと考えられる。

また、緊急事態宣言解除後の6月になっても、東京都区部を起終点とする車両の割合が減少したままである。緊急事態宣言が解除されたが外国への渡航の回復がなされていないので、東京都心（居住人口が多く、成田空港利用者も相対的に多い）から成田空港への移動は依然として減少したままであると考えられる。

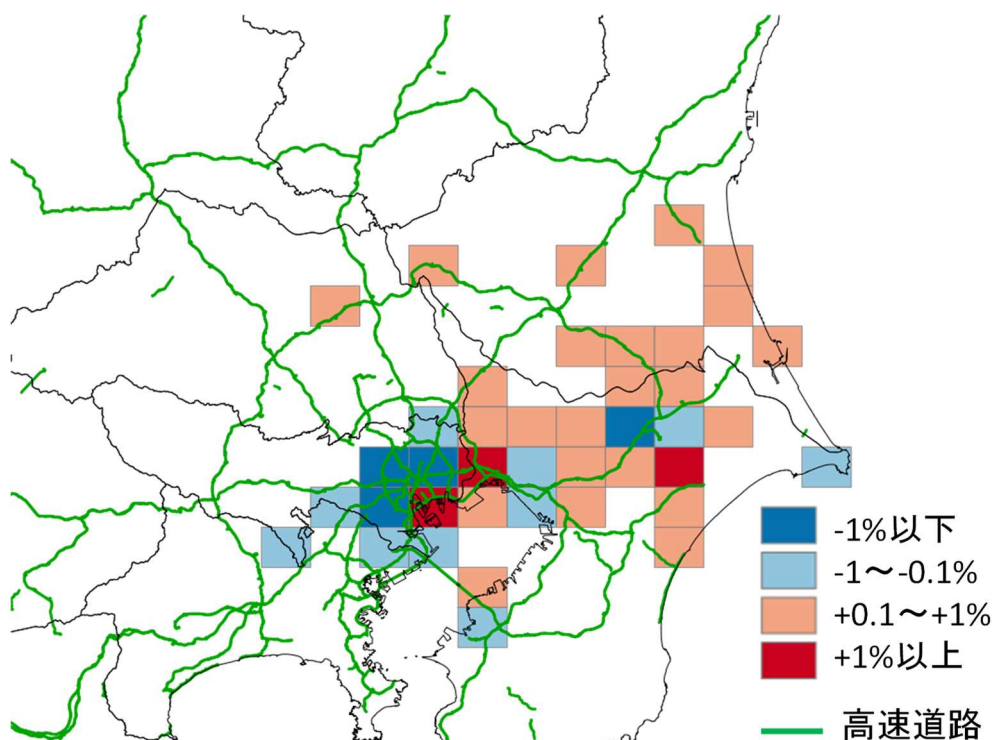


図 5-275 成田空港発着車両のメッシュ別発集量割合の変化（令和2年3月-2月）

データ：ETC2.0プローブデータ

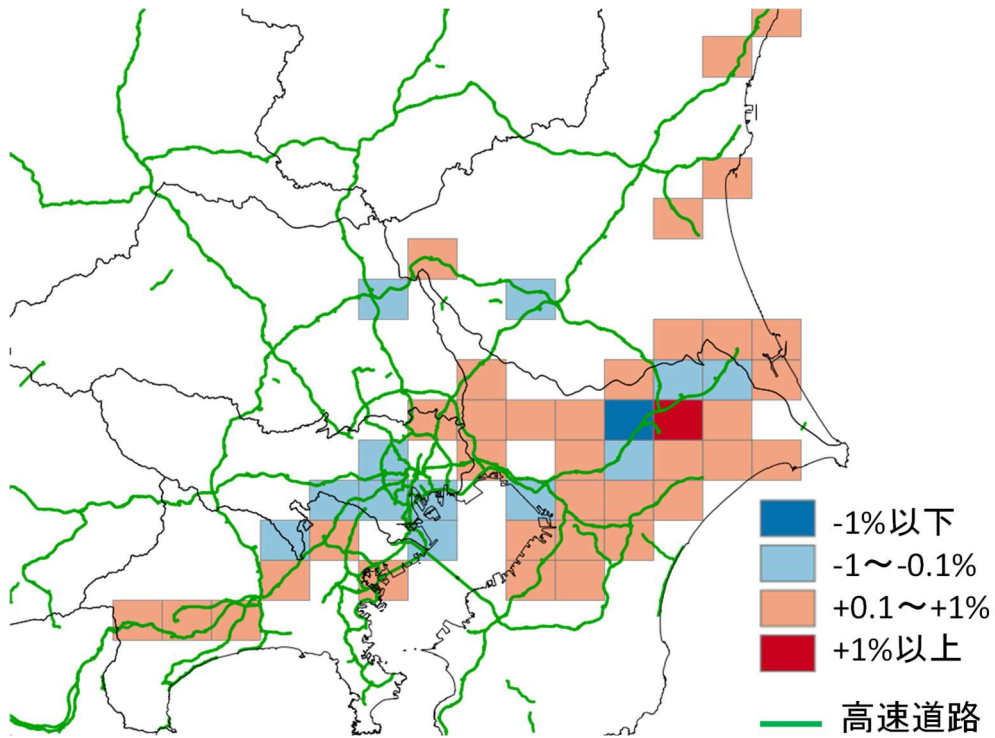


図 5-276 成田空港発着車両のメッシュ別発集量割合の変化（令和2年4月-2月）

データ：ETC2.0プローブデータ

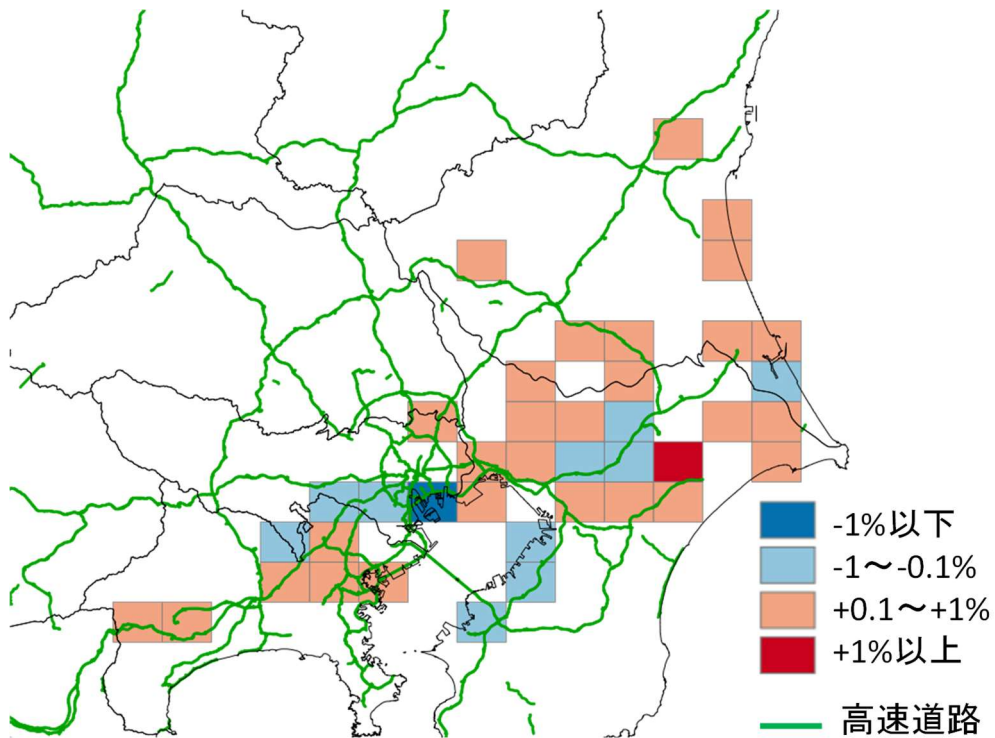


図 5-277 成田空港発着車両のメッシュ別発集量割合の変化（令和2年6月-2月）

データ：ETC2.0プローブデータ

c. 成田空港周辺の交通量変化

東関東自動車道（富里 IC～成田 JCT）の交通量推移を整理したところ、緊急事態宣言解除後（令和2年6月～10月）も交通量は前年と比べると約2割減少したままであり、10月時点でも前年水準まで回復していない。緊急事態宣言が解除されたが外国への渡航の回復がなされていないので、東京都心（居住人口が多く、成田空港利用者も相対的に多い）から成田空港への移動は依然として減少したままであると考えられる。

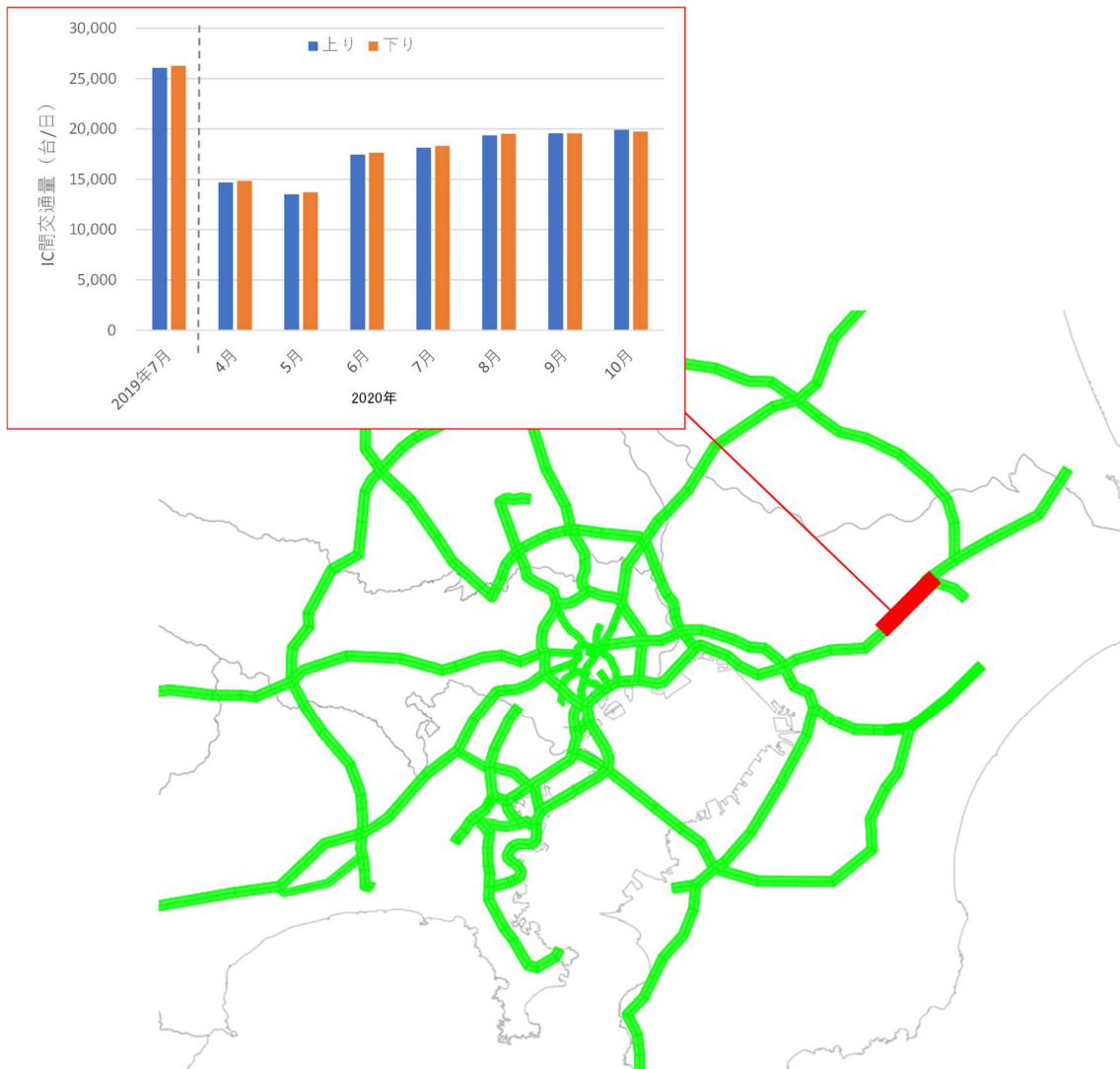


図 5-278 東関東自動車道（富里 IC～成田 JCT）の交通量推移

データ：高速トラカンデータ

5.2.6 まとめ

新型コロナウイルス感染症を想定した新たな生活様式を考慮した交通流動について、トラカンデータやETCデータ、ETC2.0プローブデータを用いて分析した結果、①緊急事態宣言中は首都圏全域で交通量が減少、②緊急事態宣言の解除により首都圏の交通量が概ね前年1割減から同程度まで回復、TDLや成田空港等の一部施設に関連する交通量や地域間の交通量は減少が継続、③大型貨物車への影響は乗用車に比べると小さい、④緊急事態宣言による外出自粛中に中距離トリップでの自動車利用は増加していることが明らかとなった。

① 緊急事態宣言中は首都圏全域で交通量が減少

- 主要断面の交通量を2019年7月時点と比較すると、交通量は各路線において3～5割程度減少している。(北西線の開通効果を受ける首都高湾岸線や北線は同程度)
- 交通量が減少したことで、外環道及びその内側の路線の旅行速度は20km/h程度向上している。
- 緊急事態宣言中は隣接県間の移動が従前と比較して大幅に減少している。
- 主要方面間の経路分担率は、全体の傾向に大きな変化は無いが、外環道の分担率がわずかに増加している傾向にある。外環道の混雑を避け圏央道を利用していた車両が、混雑が無くなった外環道を利用していると考えられる。
- 環状道路や交通結節点周辺ICの交通量は、全体的に緊急事態宣言前後で減少傾向にある。
- 観光地の周辺ICの交通量は、緊急事態宣言前後で半減以下となっている。
- 外出自粛によって、コロナの発症者数が多い東京都区部から成田空港への移動が減少している。

② 緊急事態宣言の解除により首都圏の交通量が概ね前年1割減から同程度まで回復、TDLや成田空港等の一部施設に関連する交通量や地域間の交通量は減少が継続

- 主要断面の交通量は各路線において1～2割程度減少まで回復している。
- 各路線の旅行速度は、8月には前年と同水準まで回復している。
- 都道府県間のOD交通量は緊急事態宣言前(1月)の水準に戻りつつある。
- 観光地の周辺ICの交通量は、外出自粛の反動から利用者が増加している。
- TDLの周辺ICでは、TDLが来場者数を抑える取り組みをしていることから、前年並みまで回復していない。

- 1都3県から他地方へ発着する休日小型車のOD交通量は4月と比較すると増加しているが、前年の水準には届いていない。Go Toキャンペーンの効果は、運賃の割引がなされる公共交通機関を利用した旅行への効果が大きく、自動車交通量への効果は限定的であると考えられる。
- 緊急事態宣言が解除されたが外国への渡航の回復がなされていないので、東京都心（居住人口が多く、成田空港利用者も相対的に多い）から成田空港への移動は依然として減少したままである。

③ 大型貨物車への影響は乗用車に比べると小さい

- 緊急事態宣言前後による交通量の減少は、大型貨物車よりも乗用車の方が多い。緊急事態宣言によって外出自粛がなされたが、物流を担う大型貨物車の減少は限定的であると考えられる。

④ 緊急事態宣言による外出自粛中に中距離トリップでの自動車利用は増加

- 短距離トリップ（5km以下）の割合が減少している。一方、中距離トリップ（10～30km）の割合は増加している。緊急事態宣言によって外出自粛がなされたことで短距離トリップは減少したが、密になる公共交通機関を避けて自動車による通勤が増加したことによって中距離トリップが増加していると考えられる。