

協議事項 2

東広島市都市交通マスタープランの改訂状況について

令和4年10月6日提出

東広島市地域公共交通会議
会長 塚井 誠人

1 提案理由

東広島市都市交通マスタープランの改訂状況（人口フレーム・アンケート結果）について、協議を行うもの。

2 協議事項

- (1) 都市交通に関する意識調査について（web アンケート結果）
- (2) 将来人口フレーム（地区別）の設定について
- (3) 将来交通需要予測に係るシナリオ設定について

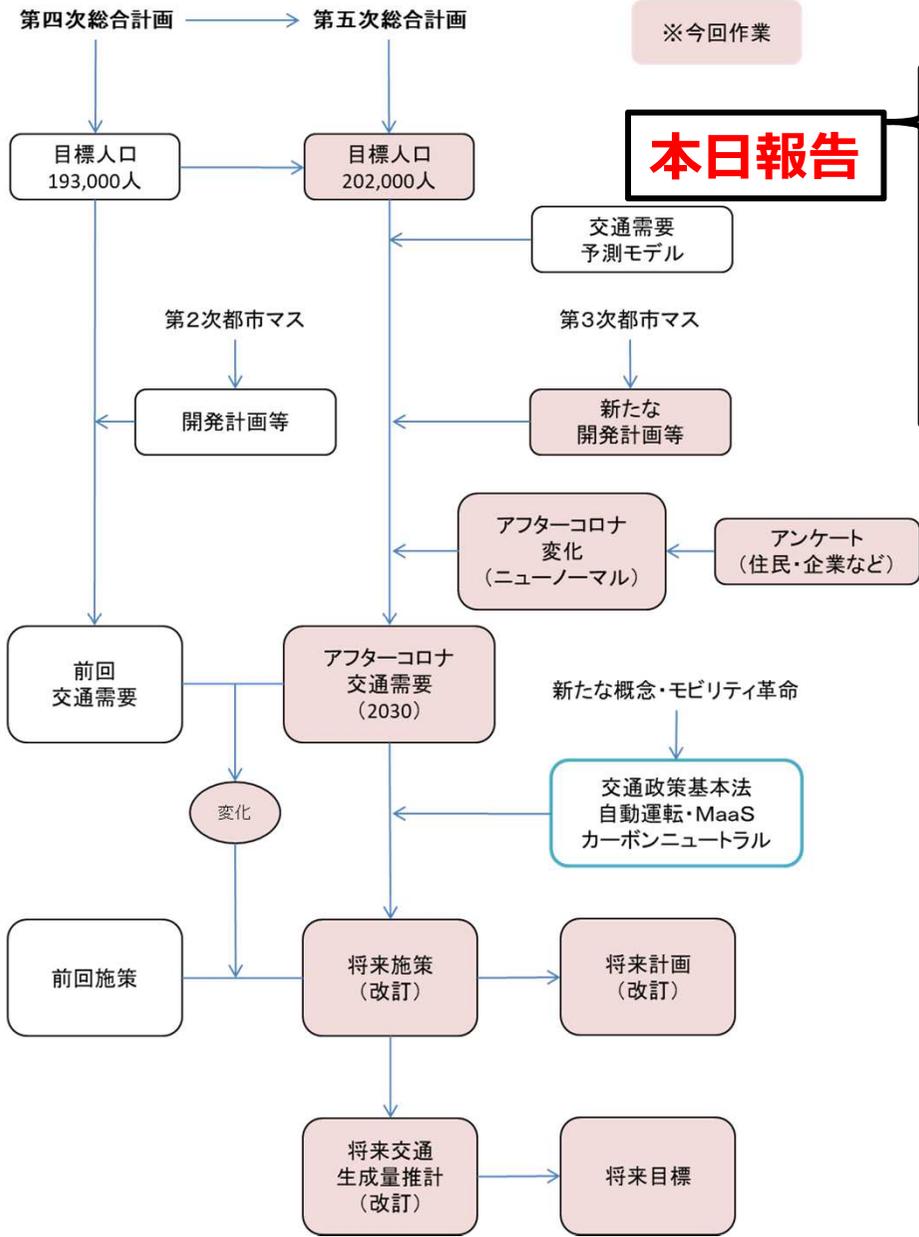
別紙「資料3」のとおり

【協議事項（2）】

**東広島市都市交通マスタープランの
改訂状況について**

東広島市都市交通マスタープランとは (第1回会議再掲)

- 本市における**長期的・総合的な交通施策の基本方針**となるもの
- 公共交通施策のみならず、**市域内外の移動全般を、土地
地利用や基盤整備等のまちづくりと整合**
- 平成25年(2013年)12月策定
- 目標年次：**平成42年(2030年)**



作業項目	内容
都市交通に関する基礎調査	<ul style="list-style-type: none"> ・既存計画策定以降の意識の変化 ・将来的な意向を把握 ・COVID-19の影響による変化
交通需要推計	<ol style="list-style-type: none"> ① 将来人口フレーム作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな開発計画等を考慮 ・ 各種将来人口指標を推計 ② 将来交通需要推計 <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来人口フレームの設定を受け、既存計画策定時に作成した交通需要予測モデルを用いる。 ③ 将来交通計画の設定
シナリオ設定の協議	<ul style="list-style-type: none"> ②と既存計画策定時の交通需要とを比較 その変化に応じた将来交通計画の見直し案を検討 ・ 都市交通に関する意識調査結果（COVID-19の影響を含む）を踏まえる。
将来交通計画の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来像や将来交通計画の見直し ・ 具現化するための個別計画・施策

都市交通に関する意識調査について

～webアンケート結果～

1 webアンケート構成

・東広島在住者に対し実施。

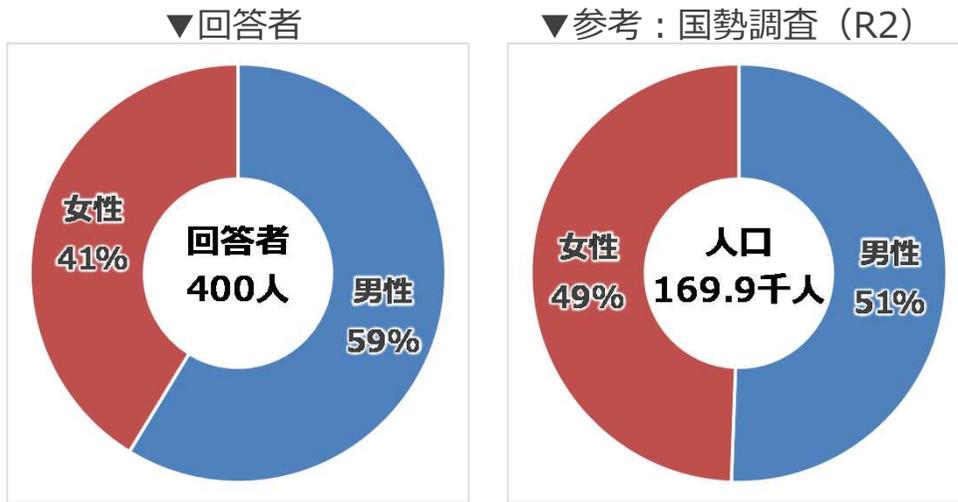
[調査期間] 2022年7月6日～2022年7月8日（回収票400票）

項目	設問	備考
属性	■性別 ■年代（5歳ピッチ） ■職業	交通需要推計データに反映できるレベルで属性把握
居住地等	■居住地・従業地	
コロナ禍による行動の変化	■ <u>一般生活</u> ：テレワーク、オンライン授業等の実施状況 ■ <u>行動変化</u> ：移動目的別にコロナ禍における行動変化（ <u>通勤・通学・買物・通院・私用</u> （余暇・観光・送迎・その他含む）・ <u>業務</u> ） ・コロナ禍前後における <u>外出回数</u> の変化 ・ <u>移動交通手段</u> の変化	⇒新たな施策への反映 ⇒交通需要推計へ反映 ⇒交通手段への反映
その他	■ <u>新たな施策に対する意識</u> （シェアサイクル・カー、Aiデマンド、自動運転バスなど）	⇒新たな施策への反映

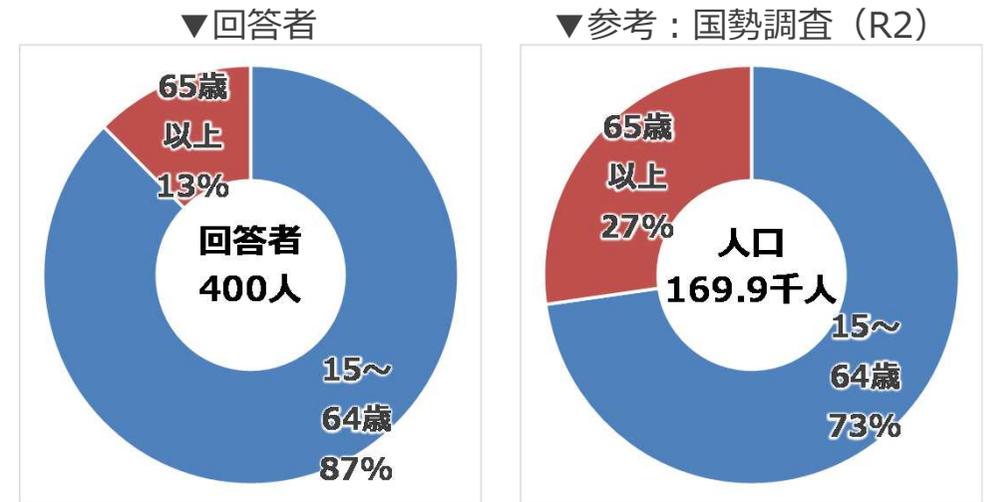
2 回答者属性

- ・回答者属性をみると、性別では男性が多く、年代別では65歳以上の回答が若干低い。
- ・居住地別にみると、地域別には、ほぼ、均等に回答を得ている。

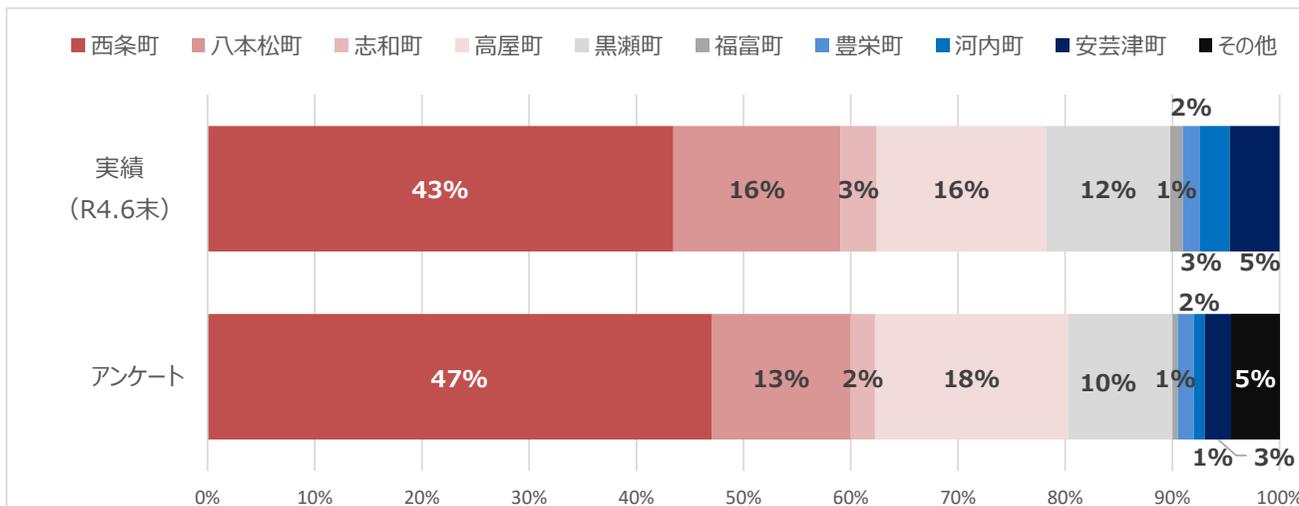
■性別 ※アンケートは、15歳～79歳



■年代別 ※アンケートは、15歳～79歳



■居住地別 ※アンケートは、15歳～79歳

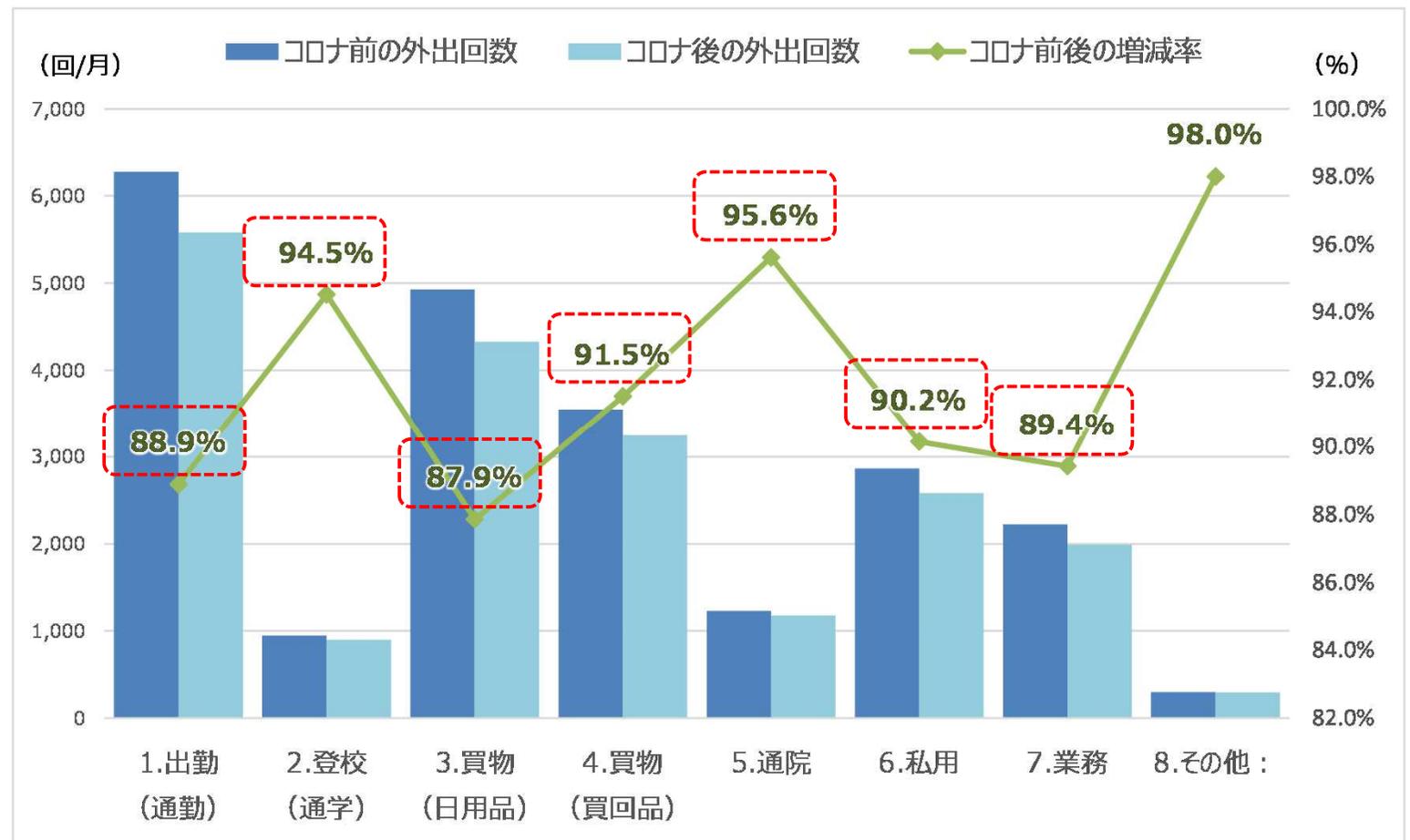


※実績：住民基本台帳（2022.6.30現在）

3 コロナ禍前後における目的別行動変容 (外出回数の増減率)

- ・コロナ禍前後における外出機会を、目的別に試算。
- ・**全体**として、コロナ禍前後において**外出回数は約1割減少**。
- ・「**通学**」「**通院**」については、**5%程度の減少**。「**通勤**」「**買物（日用品）**」「**業務**」は**10%強の減少**。「**買物（買回品）**」「**私用**」は**10%弱の減少**。

	全目的
コロナ禍前	22,324回/月
コロナ禍後	20,099回/月
増減率	90.0%



3 コロナ禍前後における手段別行動変容 (外出回数の増減率)

- ・同様に、コロナ禍前後における外出機会を、手段別に試算。
- ・全体として、コロナ禍前後において手段別の外出回数は大きな変化はみられない。
- ・**J R (在来線) の利用が、減少傾向 (約 3 割減) であるが、他の交通手段への明確な転換は認められなかった。**



3 コロナ禍による外出回数の減少理由

- ・外出回数については、コロナ禍後に全体的に減少傾向。
- ・理由としては、「**感染リスクを考慮し、外出回数を抑制**」している状況がみられる。

■ 頻度が減少またはまったく無くなった理由

		n	%
	全体	183	100.0
1	勤務先がテレワークを採用し、出勤日が減少しているため	23	12.6
2	学校が休校や分散登校、オンライン授業となり、登校日が減少しているため	6	3.3
3	スーパーなどでの食料品の買い物を控えているため	53	29.0
4	日用品の購入をネット通販等に切り替えているため	35	19.1
5	感染リスクを考えて、通院を控えているため	27	14.8
6	感染リスクを考えて、趣味や旅行、外食などの不要不急の外出を控えているため	94	51.4
7	就業・就学状態の変化（就職・退職・転職・入学・卒業など）のため	19	10.4
8	その他：	3	1.6
9	特に理由はない	33	18.0

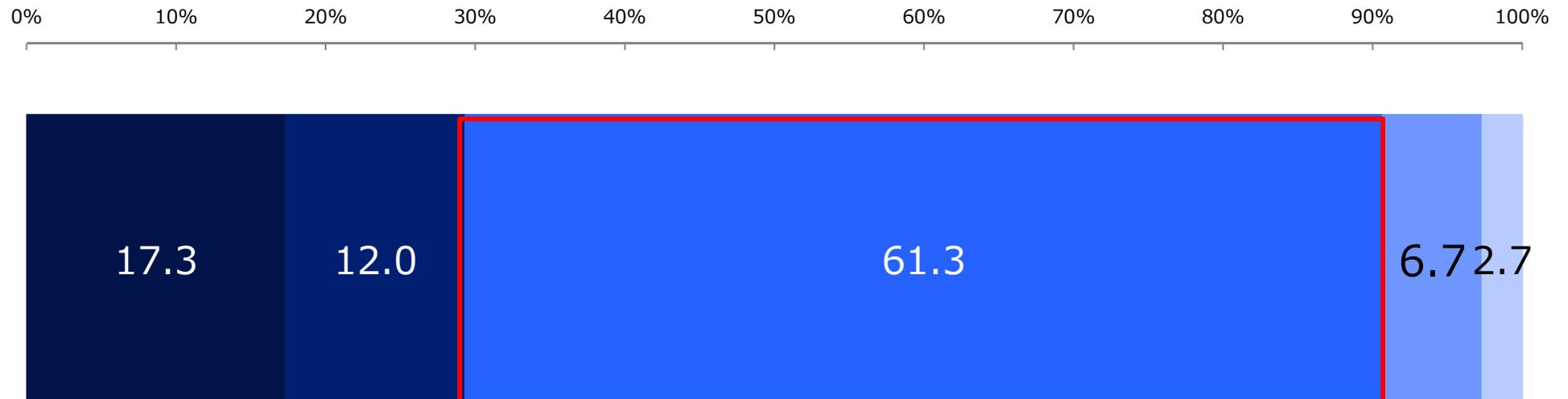
○その他：私用の外出を減らしたため
老人ホームが面会制限しているため
出産前に仕事を辞めたため

4 コロナ禍収束後における外出行動について

・コロナ禍収束後における公共交通機関の利用状況は、約6割が「今日時点」と変わらないと回答。

■ コロナ禍収束後に想定される公共交通機関利用状況の比較

- コロナ禍現在（今日時点）よりも増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）と同程度またはそれ以上）
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）には戻らない程度）
- コロナ禍現在（今日時点）と変わらない
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや減少する
- コロナ禍現在（今日時点）よりも減少する

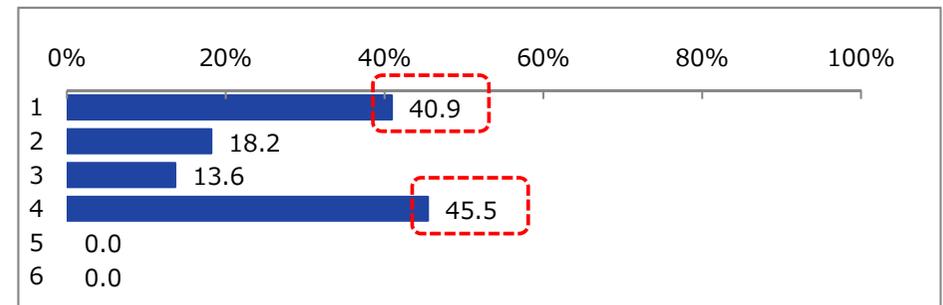


4 コロナ禍収束後における外出行動について

- ・コロナ禍収束後に公共交通機関利用が増加すると回答された方については、コロナ禍前の行動（頻度や目的地）に戻る意向が高かった。
- ・また、公共交通機関利用が変わらない、減少すると回答された方については、今日時点における行動がアフターコロナ・ウィズコロナとして定着しつつある傾向がうかがえる。

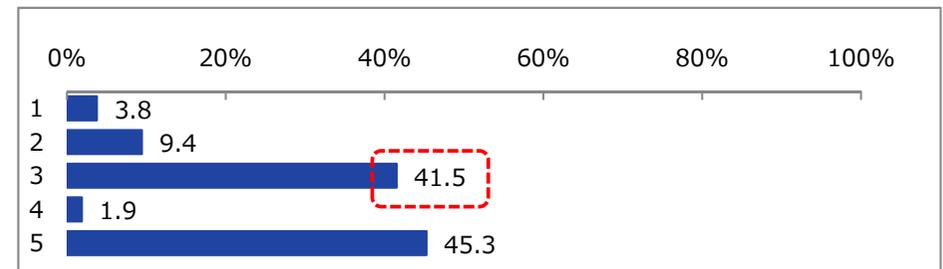
■ コロナ禍収束後の公共交通機関利用が増加するとした理由

		n	%
	全体	22	100.0
1	コロナ禍前（2019年12月以前）の外出の仕方（頻度や目的地など）の方が、現在よりも便利で自分の生活に合うため	9	40.9
2	自動車・バイクはコスト（駐車場代・維持管理費等）が高いため	4	18.2
3	公共交通利用者の減少により減便や路線の廃止がされないようにするため	3	13.6
4	現在は感染リスクを考えて利用を控えているが、コロナ禍収束後はまた利用したいと考えているため	10	45.5
5	その他：	0	0.0
6	特に理由はない	0	0.0



■ コロナ禍収束後の公共交通機関利用が変わらない、または減少するとした理由

		n	%
	全体	53	100.0
1	コロナ禍で目的地が変わり、徒歩や自転車での移動が増えたため	2	3.8
2	コロナ禍で公共交通から自動車や自転車、徒歩を使うようになり、その方が良いと思うようになったため	5	9.4
3	コロナ禍収束後も現在の外出頻度が続くと想定されるため	22	41.5
4	その他：	1	1.9
5	特に理由はない	24	45.3



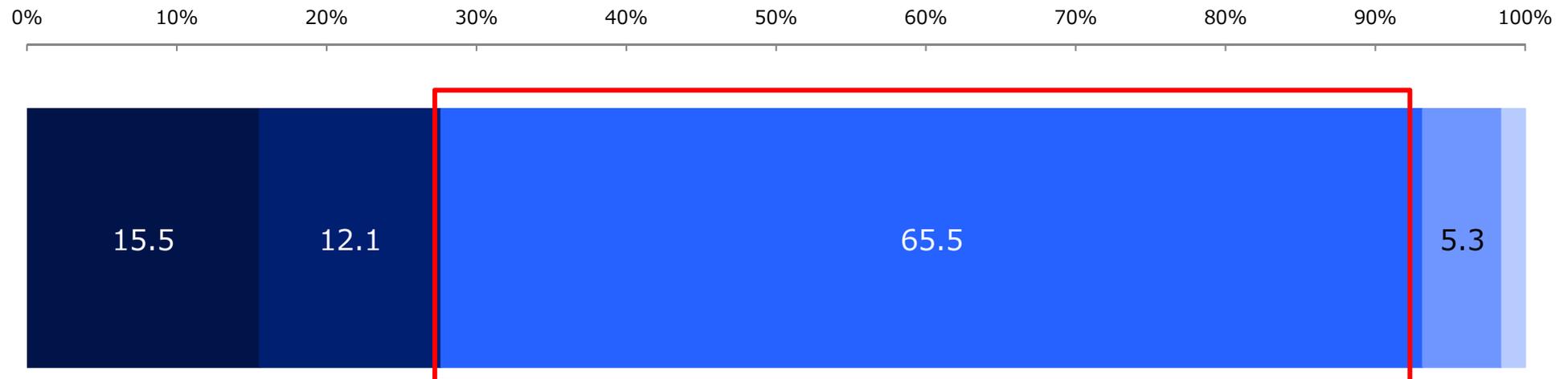
○その他：通勤手段は変えるつもりがないため

4 コロナ禍収束後における外出行動について

・同様に、コロナ禍収束後における自動車の利用状況は、約7割弱が「今日時点」と変わらないと回答。

■ コロナ禍収束後に想定される自動車利用状況の比較

- コロナ禍現在（今日時点）よりも増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）と同程度またはそれ以上）
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや増加する（コロナ禍前（2019年12月以前）には戻らない程度）
- コロナ禍現在（今日時点）と変わらない
- コロナ禍現在（今日時点）よりもやや減少する
- コロナ禍現在（今日時点）よりも減少する



4 コロナ禍収束後における外出行動について

- ・公共交通利用と同様に、**コロナ禍収束後に自動車利用が増加すると回答された方**については、**コロナ禍前の行動（頻度や目的地）に戻る意向や、感染リスクを想定し、自動車を利用する意識が高かった。**
- ・また、**自動車利用が変わらない、減少すると回答された方**については、今日時点における**行動がアフターコロナ・ウィズコロナとして定着しつつある傾向**がうかがえる。

■ コロナ禍収束後の自動車利用が増加とした理由

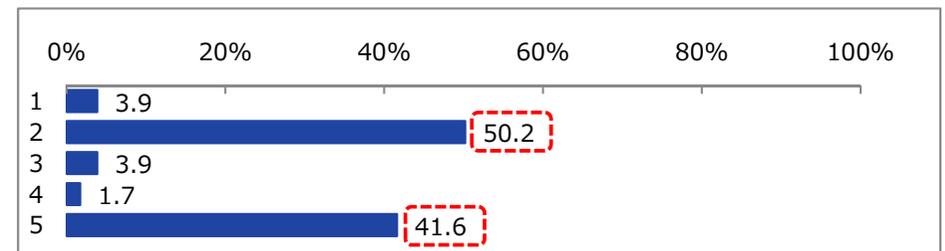
	n	%
全体	89	100.0
1 コロナ禍前（2019年12月以前）の自動車利用の仕方（頻度や目的地など）の方が、現在よりも便利で自分の生活に合うため	27	30.3
2 自動車による移動が増えたため（目的地の変化・増加）	30	33.7
3 マイカー通勤などが認められるようになったため	4	4.5
4 今後も感染リスクを考えて可能な限り自動車を利用したいと考えているため	27	30.3
5 その他：	4	4.5
6 特に理由はない	11	12.4



○その他：私用の外出が元に戻るため
出掛ける機会が増えそうだから
田舎に引っ越したから
地域的に移動手段が少ないため

■ コロナ禍収束後の自動車利用が変わらない、または減少とした理由

	n	%
全体	233	100.0
1 自動車・バイクはコスト（駐車場代・維持管理費等）が高いため	9	3.9
2 コロナ禍収束後も現在の外出の仕方（頻度や目的地など）を継続する方が、便利で自分の生活に合うため	117	50.2
3 現在は感染リスクを考えて自動車を利用しているが、コロナ禍収束後は公共交通を利用したいと考えているため	9	3.9
4 その他：	4	1.7
5 特に理由はない	97	41.6



○その他：公共交通は料金が高いため
車でしか交通手段がないため
子育てのため
テレワークのため

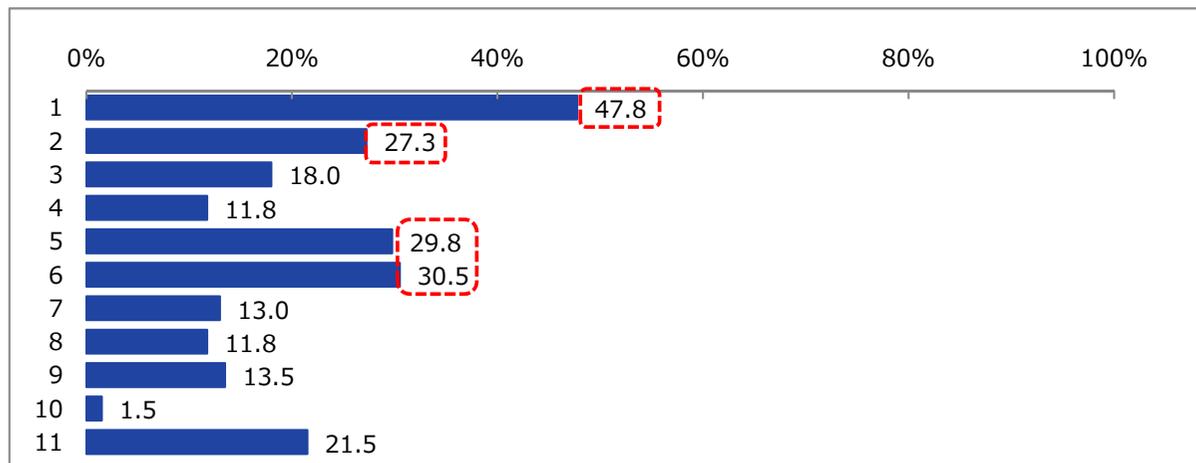
5 今後の取組について

・現在の「東広島市都市交通M P」における施策としては、「日常生活に関する移動の促進」への関心が高く、次いで、**空港・新幹線駅へのアクセス、中心市街地の利便性向上、徒歩自転車環境の整備の促進**を重視する声がみられた。

■「東広島市都市交通マスタープラン」で重要と考える施策について

	n	%
全体	400	100.0
1 日常生活（通勤・通学・買い物・通院等）に関する移動の促進	191	47.8
2 徒歩・自転車環境の整備の促進	109	27.3
3 バリアフリーの促進	72	18.0
4 大学や産業団地等への円滑な人流・物流の確保	47	11.8
5 広島空港や新幹線駅へのアクセス向上	119	29.8
6 中心市街地の移動環境確保（徒歩、自転車、バスなどの利便性向上など）	122	30.5
7 環境負荷の軽減への取組の促進	52	13.0
8 コンパクトで集約型の都市構造の形成	47	11.8
9 行政負担の適正化（過度な財政負担の抑制）	54	13.5
10 その他：	6	1.5
11 特にない	86	21.5

○その他：休日の渋滞、公共交通機関の増便、河川脇にガードレール、道路の拡幅、八本松駅の整備（クルマ送迎で離合、駐車など渋滞。特に裏口）、市街地よりも遠いところからの交通手段をもっと便利にしてほしい

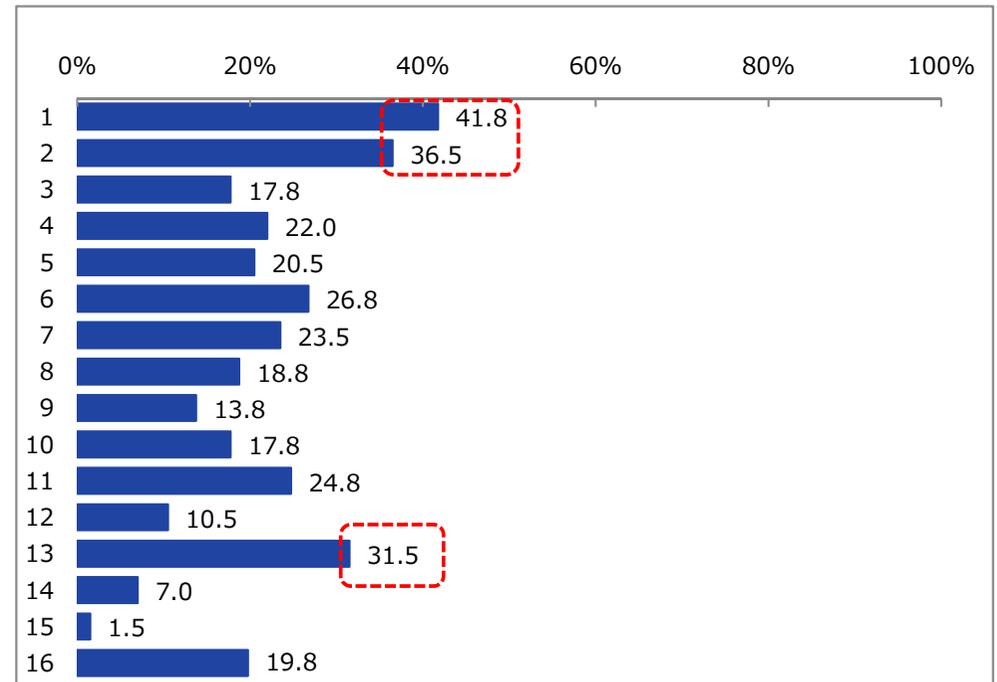


5 今後の取組について

・公共交通に関しては、各種施策の推進を望む声が全体的にみられる中、運行頻度や停留所の増設、運賃見直しの声がやや高くみられた。

■ 現在の公共交通機関を確保・維持していくために必要な施策

	n	%
全体	400	100.0
1 運行頻度を増やす（運行本数やダイヤの見直し）	167	41.8
2 路線・駅・停留所等を増やす	146	36.5
3 時間通りに運行する	71	17.8
4 経路検索しやすくする（情報提供の拡充）	88	22.0
5 乗り物の走行位置をリアルタイムで確認できる（バスロケーションシステムの整備など）	82	20.5
6 ベンチ・バス停上屋（日よけ・雨よけの屋根）の整備	107	26.8
7 ノンステップ車両を増やすなどのバリアフリー化	94	23.5
8 パーク&ライド・サイクル&ライドのための駐車場・駐輪場整備	75	18.8
9 乗換場所の待合施設の充実（休憩やコミュニケーションの取れる施設）	55	13.8
10 乗換場所の立地条件の充実（商業施設に隣接など）	71	17.8
11 乗り降り自由化区間の設定	99	24.8
12 企画乗車券（一日乗車券等）の販売	42	10.5
13 運賃の割引や引き下げ	126	31.5
14 中心部（西条駅北口など）から広島空港までのリムジンバス運行	28	7.0
15 その他：	6	1.5
16 特になし	79	19.8



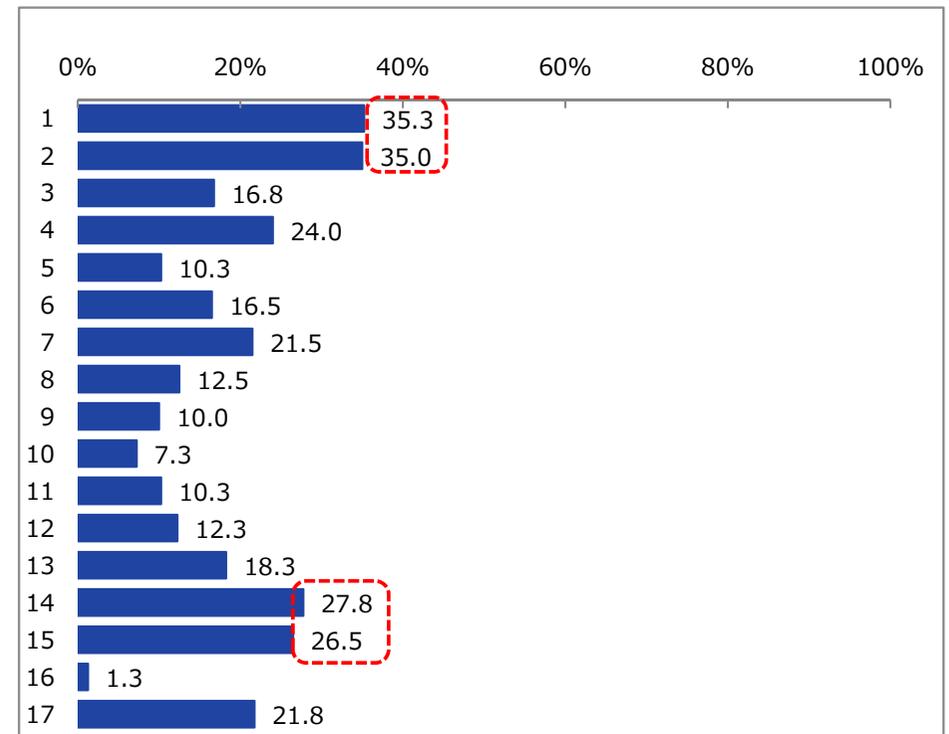
- その他：自動運転にする
- 地域住民の公共交通機関利用促進事業、活性化（バス会社などの話し合い活動等）
- オンデマンドバス
- 乗合タクシー（しかも運賃安く）
- 個人単位、あるいは少人数で利用可能な移動システムの構築
- 市街地よりも遠く不便な地域の交通機関の増加

5 今後の取組について

・今後の取組として、特に突出した意見は見られなかったものの、パターンダイヤや定額制など公共交通の利便性施策や道路整備・渋滞対策等、道路インフラの改善を求める声がみられた。

■ 東広島市の都市交通をより便利にするために必要な取組

	n	%
全体	400	100.0
1 公共交通について、パターンダイヤ（一定間隔で運行するダイヤ）など分かりやすい時刻表の導入	141	35.3
2 公共交通について、定額制運賃など分かりやすい運賃体系の導入	140	35.0
3 公共交通を最優先する道路の使い方を進める（専用レーン化やバス優先信号の導入など）	67	16.8
4 バリアフリー化の推進（駅舎や車両など）	96	24.0
5 過度な自動車利用の見直し提案や啓発（モビリティ・マネジメント）	41	10.3
6 IT技術を活用した各種交通機関の連携・シームレスな移動サービスの提供（MaaS）	66	16.5
7 交通料金体系の統合による一定区域が「乗り放題」等のサブスクリプションサービスの提供	86	21.5
8 シェアサイクルの導入による利便性向上	50	12.5
9 シェアカーの導入による利便性向上	40	10.0
10 「AIオンデマンド交通（月定額制の地域乗合タクシー）」の導入	29	7.3
11 自動運転バスの導入	41	10.3
12 EV車両の導入によるCO2削減への取組	49	12.3
13 自転車通行帯の整備	73	18.3
14 道路の拡幅による安全性の確保	111	27.8
15 局所的な渋滞を解消する基盤整備	106	26.5
16 その他：	5	1.3
17 特にない	87	21.8

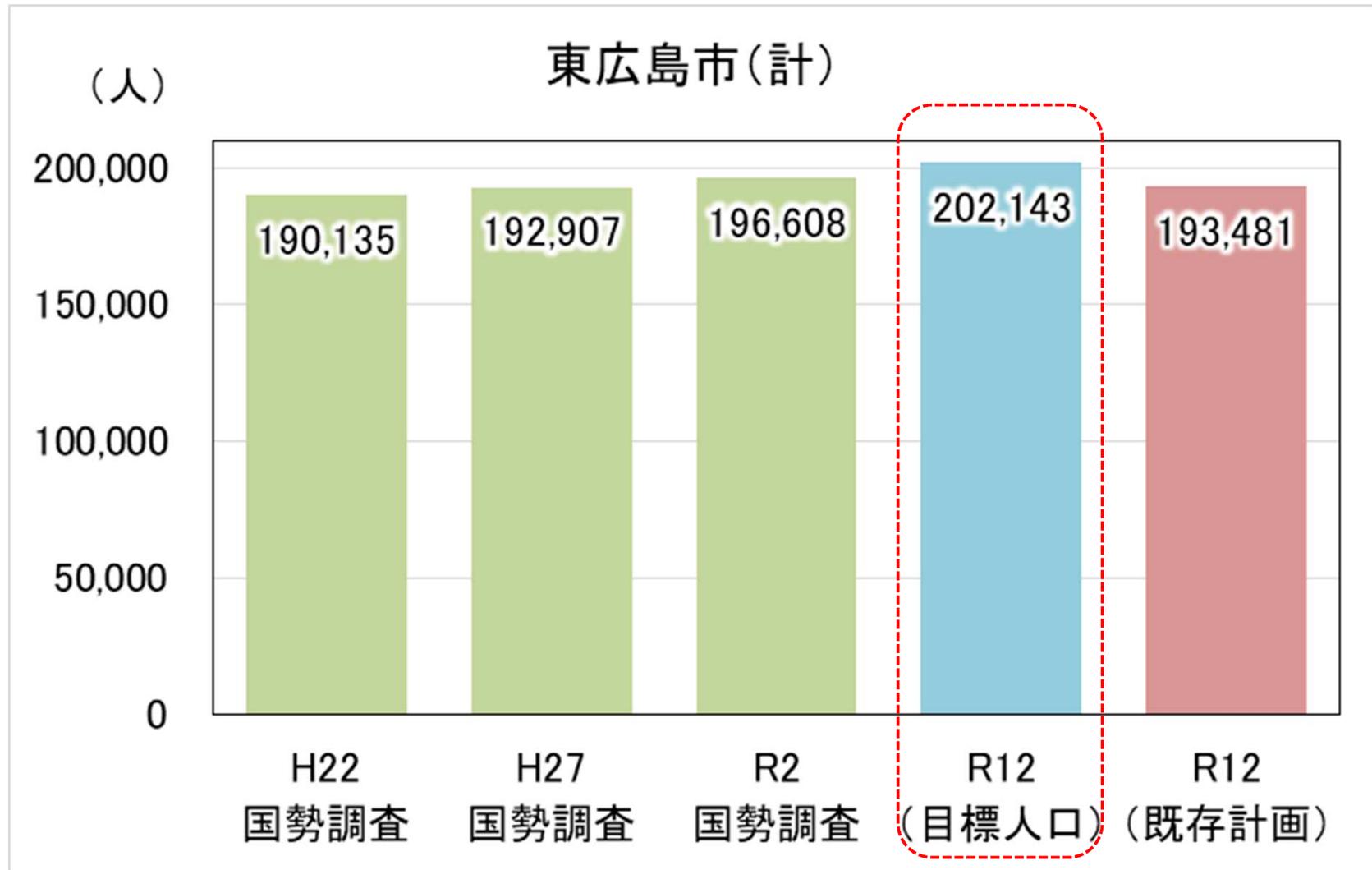


- その他：高齢者の移動制限
 道路が狭い。道路整備しないまま建物を先に建て過ぎ
 Uberの導入
 地域住民の利用促進事業
 オンデマンドバス

将来人口フレーム（地区別）の 設定について

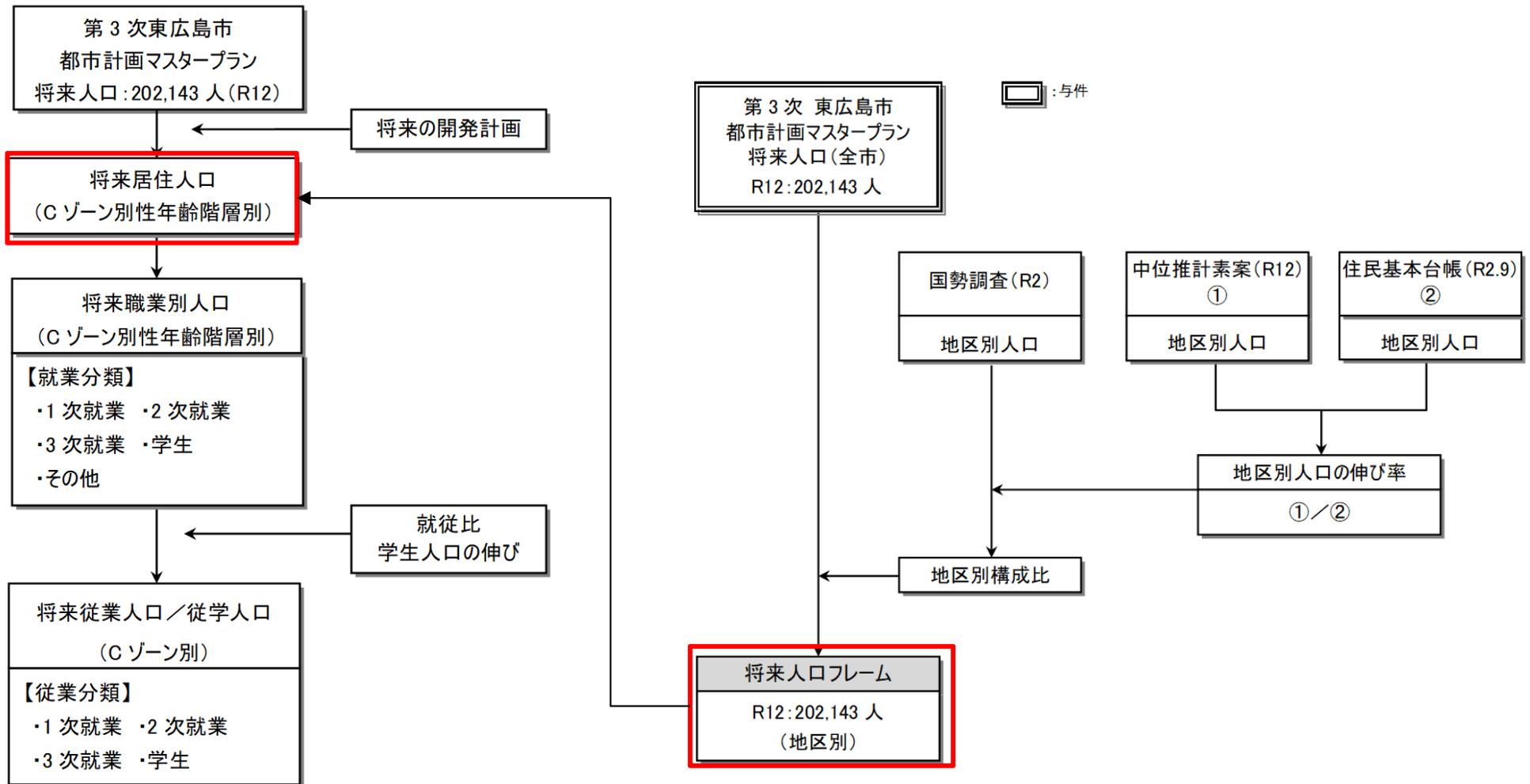
1 将来人口フレーム（市全体）

東広島市全体におけるR12将来居住人口を202,143人（第五次総合計画→第3次東広島市都市計画マスタープランで推計）から地区別人口を推計する。



1 将来人口フレーム（地区別）の設定

上位計画による将来人口フレームをもとに、上位計画の改訂以降の新たな開発計画等も考慮した各種将来人口指標を以下の流れで推計する。



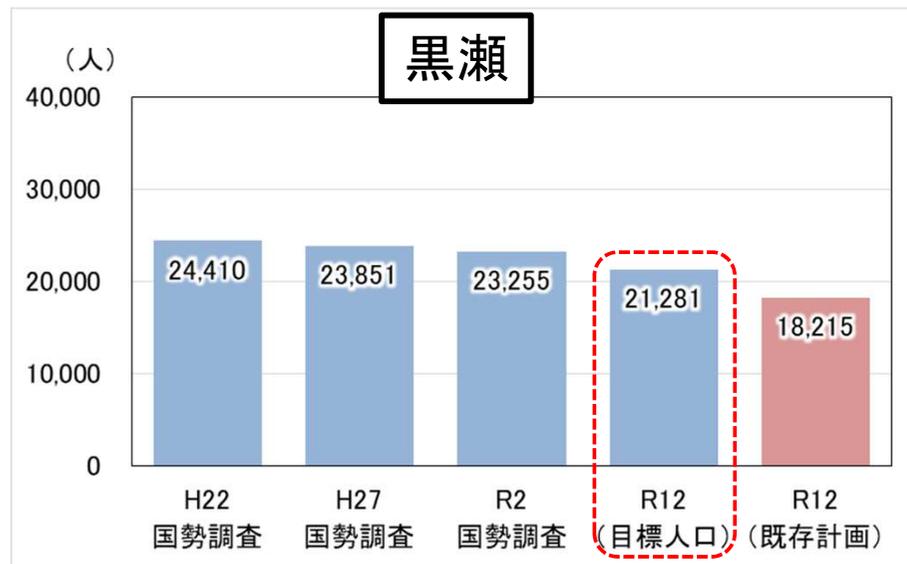
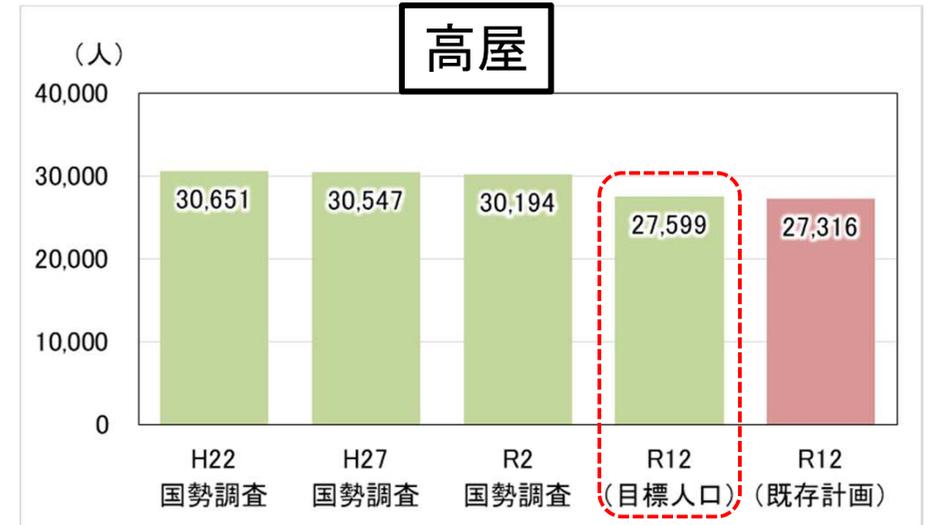
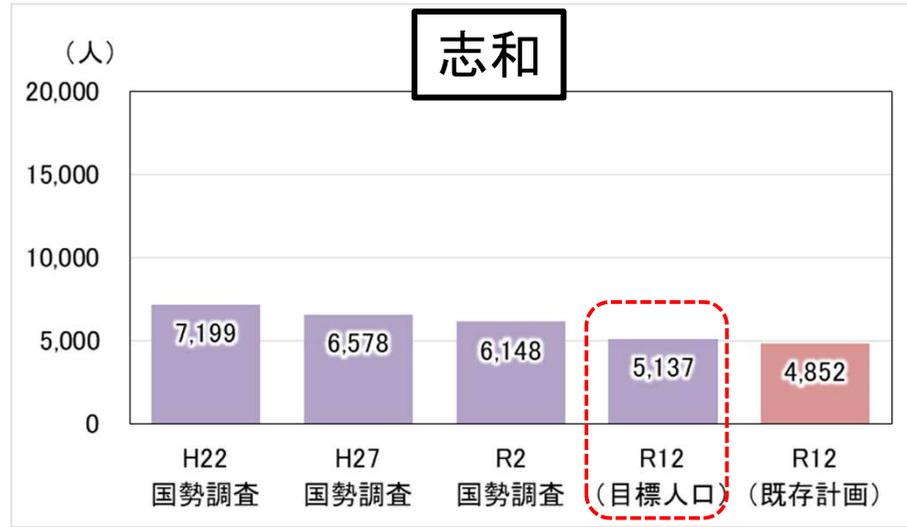
▲将来人口フレームの推計フロー（概要）。

▲将来地区別居住人口の推計フロー。

2 将来人口フレームの設定（地区別）の設定

■ 居住人口の推移

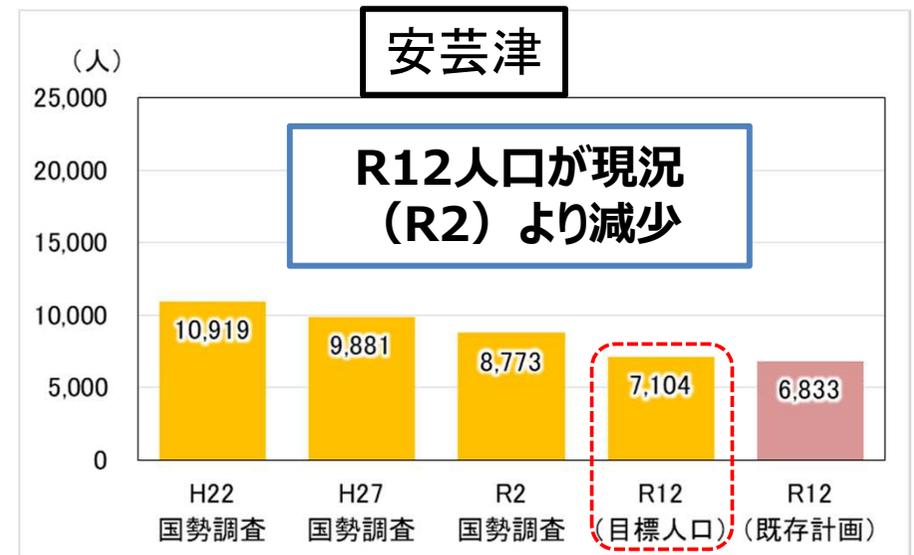
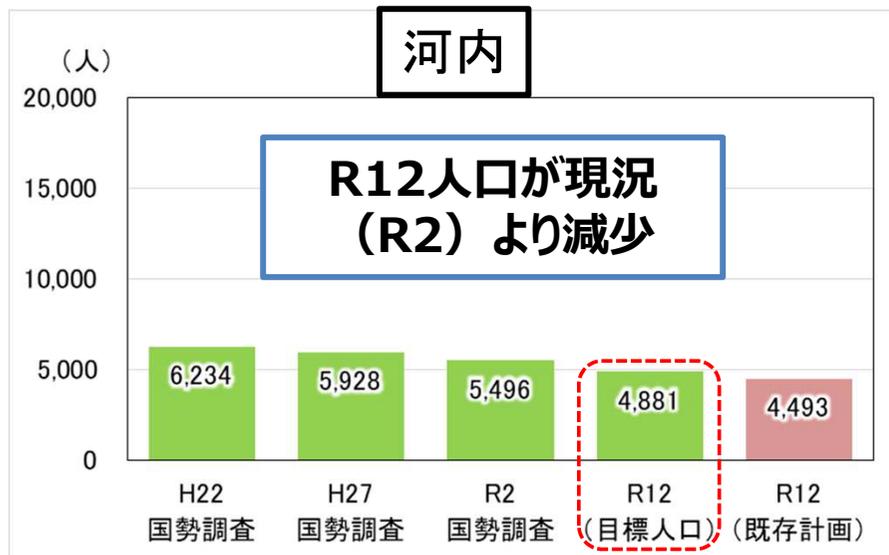
・その他の地区は減少傾向にあるためR12は現況（R2）より減少するが、既存計画より増加する。



2 将来人口フレームの設定 (地区別性年齢階層別居住人口) の設定

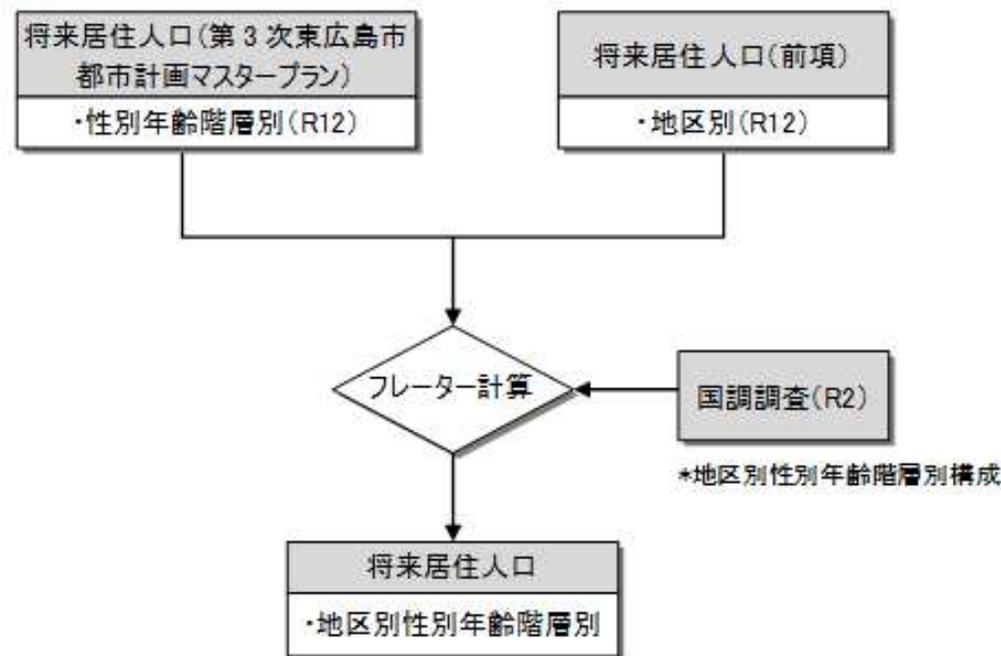
■ 居住人口の推移

・その他の地区は減少傾向にあるためR12は現況 (R2) より減少するが、既存計画より増加する。



3 将来人口フレーム（地区別性年齢階層別居住人口）の設定

- ・上位計画は、市全体の性年齢階層別居住人口を推計している。
- ・一方、学園都市でもある東広島市には、東広島市に住民票を持たない学生が多く在住する。
- ・そこで、**地区別の年齢構成を反映**するため、国勢調査における地区別の性年齢階層構成比を用いて、地区別性年齢階層別居住人口を推計する。



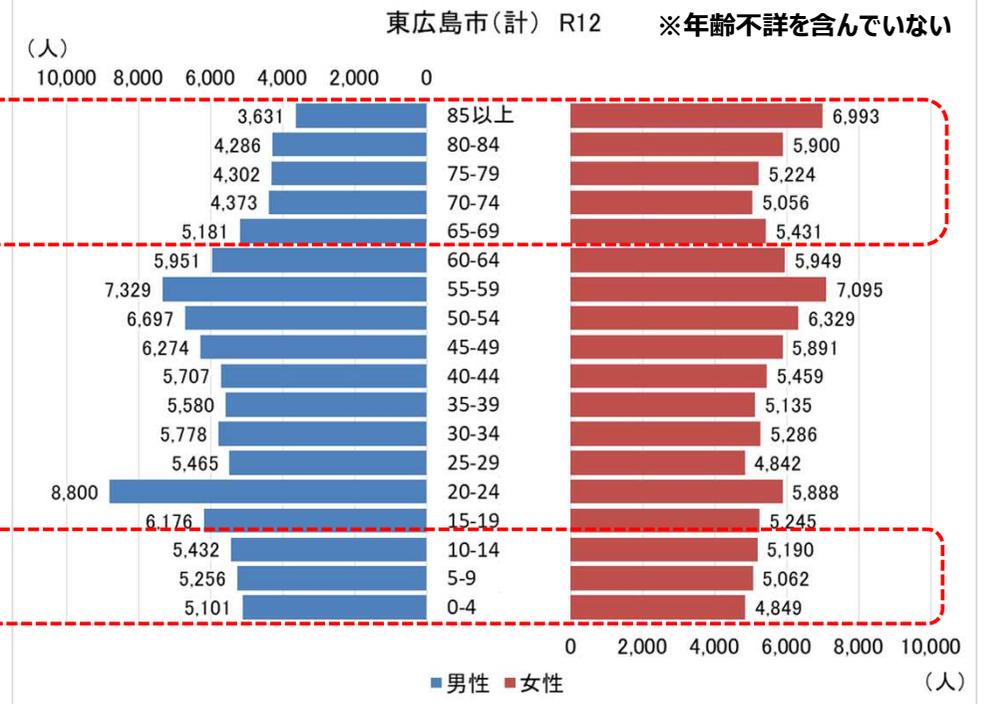
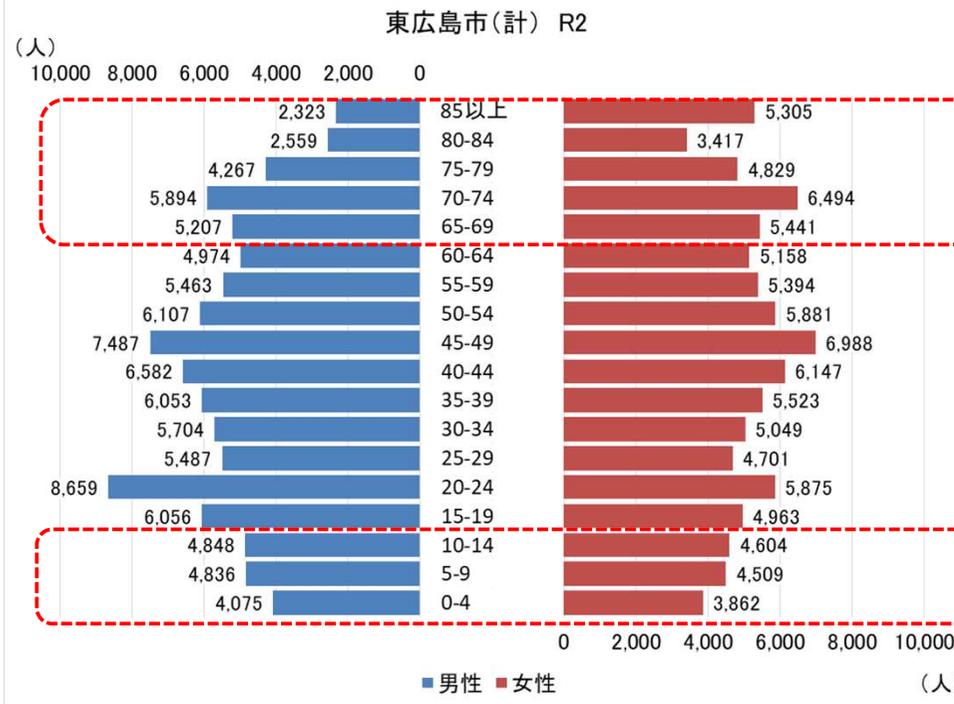
▲将来地区別性年齢階層別居住人口の推計フロー

2 将来人口フレームの設定 (地区別性年齢階層別居住人口) の設定

■ 性年齢別人口構成

- ・15歳未満の年少人口、65歳以上の高齢者人口が増加する。

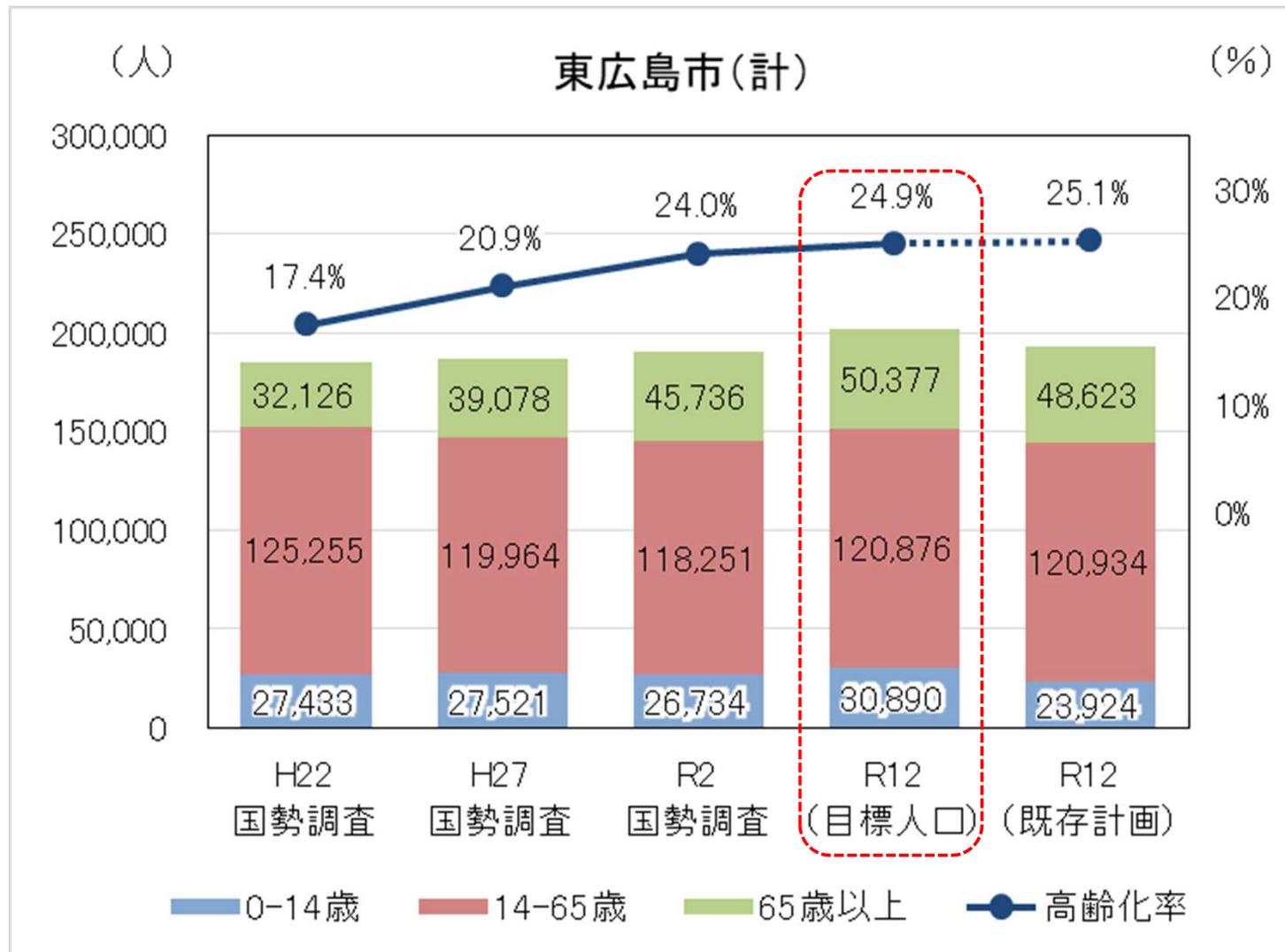
回送	R2国勢調査 (人)	R12目標人口 (人)	R2→R12 増加数 (人)	R2→R12 増加率 (%)	R2構成比 (%)	R12構成比 (%)
高齢者人口 (65~)	45,736	50,377	4,641	10.1	24.0	24.9
生産年齢人口 (15~64)	118,251	120,876	2,625	2.2	62.0	59.8
年少人口 (0~14)	26,734	30,890	4,156	15.5	14.0	15.3
	190,721	202,143	11,422	6.0	100.0	100.0



2 将来人口フレームの設定 (地区別性年齢階層別居住人口) の設定

■ 高齢化率

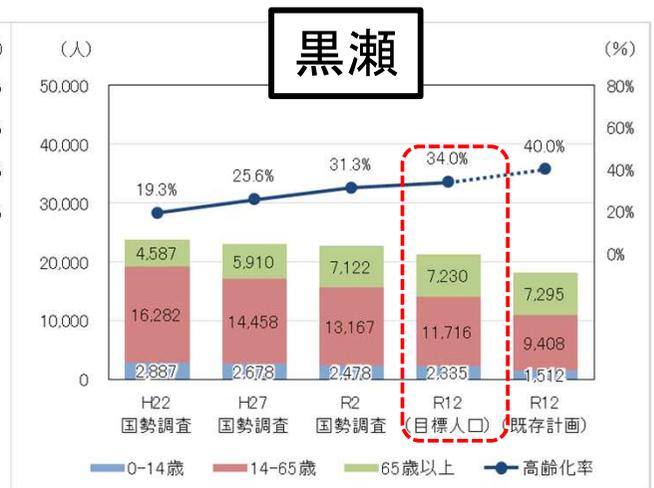
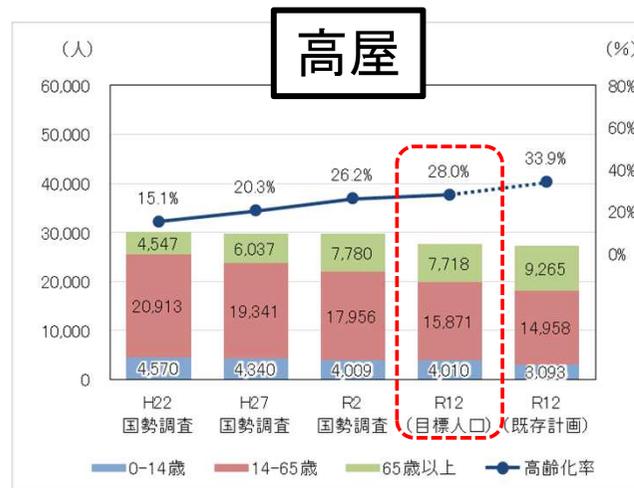
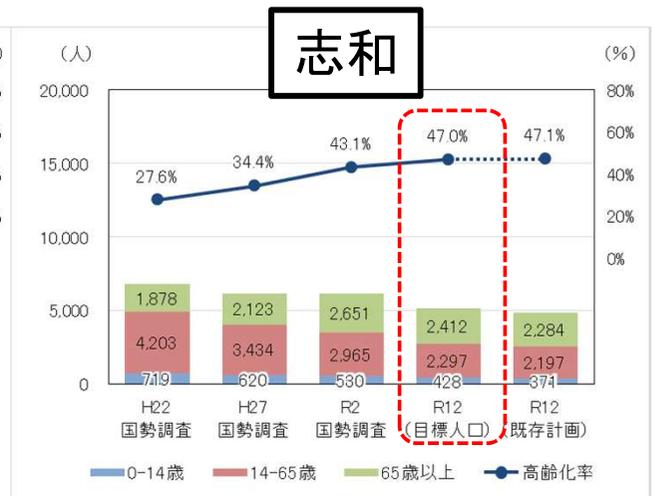
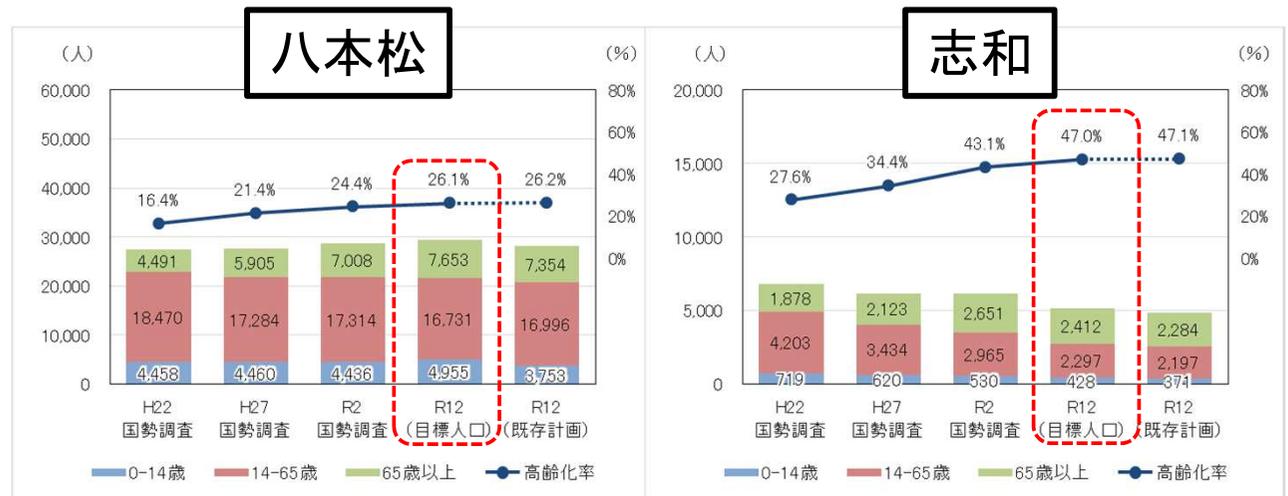
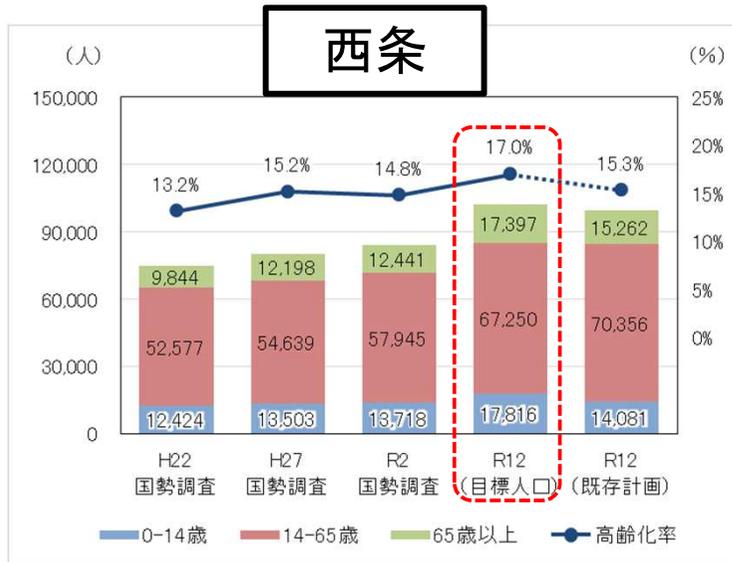
・市全体が高齢化傾向にあるが、R2からR12にかけては近年の傾向よりも鈍化する。



2 将来人口フレームの設定 (地区別性年齢階層別居住人口) の設定

■ 地区別高齢化率

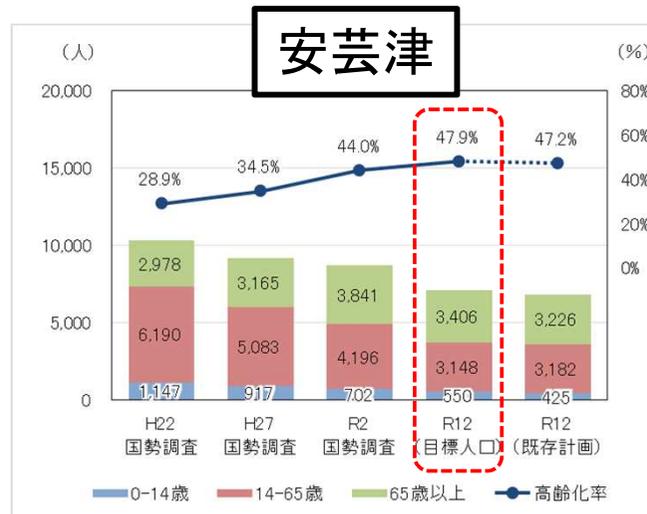
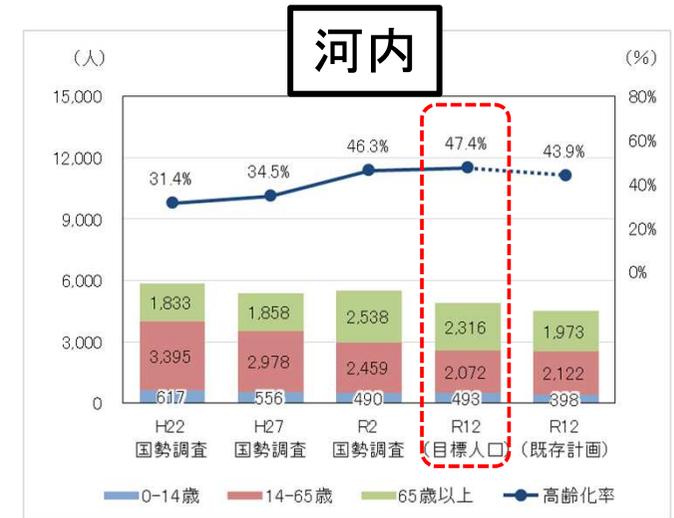
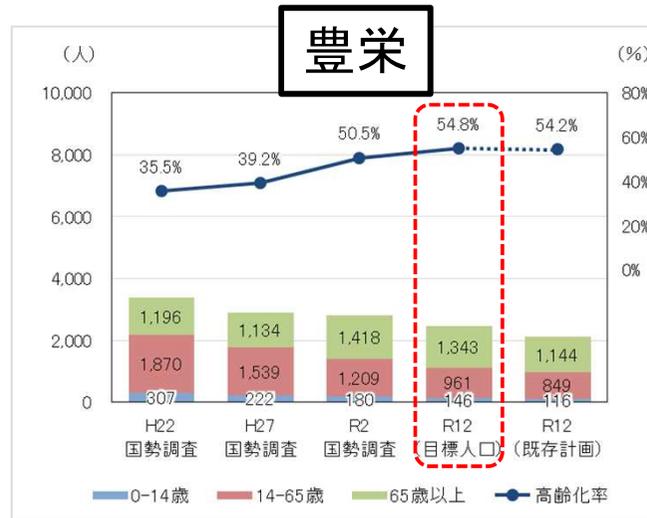
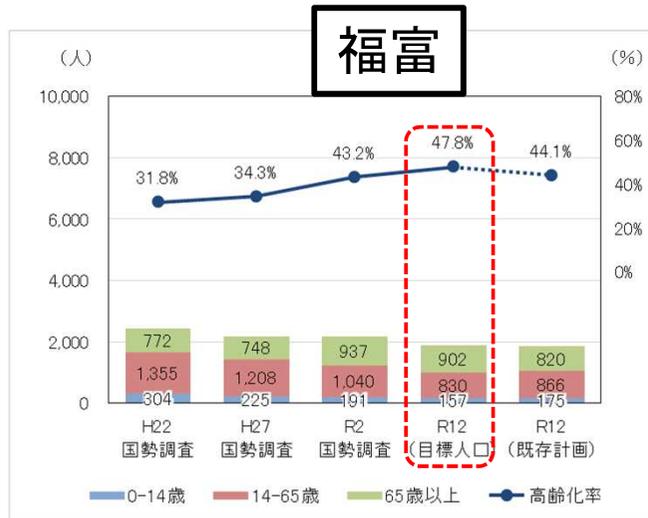
・市全体が高齢化する中で、**西条は人口増加が顕著なため高齢化が進展するが、他の地区に比べて高齢化率は低い。**



2 将来人口フレームの設定 (地区別性年齢階層別居住人口) の設定

■ 地区別高齢化率

- ・福富、豊栄、河内、安芸津は、H27からR2への高齢化の進展が大きいですが、R12にかけては鈍化する。



将来交通需要予測に係る シナリオ設定について

3 将来交通シナリオ設定の設定

■ 既存計画のシナリオ（4つのシナリオで設定）

	すう勢(現況)	既定計画	代替計画	目標計画	
	現況(平成23年時点)のみで新たな事業を実施しなかった場合。	現在、市で計画されている施策(上位計画で示されているもの等)が全て整備された場合。	既定計画に対し、さらに移動手段や移動ルートの変更を量的に促す(比較的大きな)事業を追加した場合。	代替計画に対し、さらに各種移動の利便性を向上させるなど、交通サービスの質的な向上を図る施策を追加した場合。	
道路網・公共交通網					
施策メニュー	現況(平成23年時点)のみで新たな事業を実施しなかった場合。	<p>[道路]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 東広島・呉自動車道(馬木～黒瀬) ■ 東広島・安芸バイパス ■ 西条バイパス ■ 御園宇バイパス ■ 安芸津バイパス ■ その他の都市計画道路 ■ 東広島高田道路 <p>[公共交通]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ JR：寺家新駅 ■ バス：黒瀬町フェイダーバス 	<p>[道路]</p> <p>既定計画に加え、</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 東広島・呉自動車道:(仮)大多田インターチェンジ ■ 山陽自動車道:(仮)八本松スマートインターチェンジ <p>[公共交通]</p> <p>既定計画に加え、</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 西条駅～広島大学～東広島にLRTやバスによる連携強化 ■ 広域移動環境を支える東広島駅～広島空港の連携強化 ■ 西条市街地循環バス(寺家新駅、医療センターを含む市街地) ■ 豊栄～西条駅の幹線バスの強化 ■ 鉄道駅(八本松駅、西高屋駅、白市駅)までのアクセス機能の強化 	<p>[道路]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ バークアンドライド等の駐車場の整備 ■ 交差点改良 ■ 自転車専用道の整備 ■ 駐輪場の整備 ■ 歩道の新設、拡幅 <p>[公共交通]</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ モビリティマネジメントの実施 ■ 公共交通機関の利用者への各種情報提供の強化 ■ 鉄道・各バス路線の利便性及び接続性の向上 ■ バス停における歩道改良 ■ 公共交通学習の実施 	
予測結果	【参考】 現況(平成23年時点)				
	バス分担率(西条町除く)	2.0%	1.8%	1.7%	2.0%(現況維持)※
	バス利用者数	17.1千人	15.4千人	14.2千人	17.1千人(現況維持)※
	鉄道利用者数	20.4千人	23.3千人	22.4千人	23.0千人(13%増加)※
	自転車利用者数(西条町)	2.46千人	2.51千人	2.39千人	2.46千人(現況維持)※
拠点間所要時間(各支所・出張所～市役所)	郊外部(八本松町、志和町、高屋町除く)においては30分を超える	郊外部(八本松町、志和町、高屋町除く)においては30分を超える	全ての拠点から30分程度	全ての拠点から30分程度※	

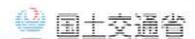
※目標計画の予測結果欄の数値は予測結果ではなく目標値

3 将来交通シナリオ設定の設定

■ 既存計画のシナリオ設定

すう勢（現状）	既定計画	代替計画	目標計画
現況（平成23年時点）のままで新たな事業を実施しなかった場合	現在、市で計画されている施策（上位計画で示されている等）が整備された場合	既定計画に対し、さらに移動手段や移動ルートの変更を量的に促す（比較的大きな）事業を追加した場合	代替計画に対し、さらに各種移動の利便性を向上させるなど、交通サービスの質的な向上を図る施策を追加した場合

II.1.第一段階の改善について



1. 生成交通量推計手法の改善

① 将来フレーム・入力値の統一

- 【人口】 各分野で将来人口推計の基準年度が異なっていたものを統一。（国立社会保障・人口問題研究所の中位推計の最新値）
- 【経済成長】 以下のとおりの経済成長を設定した上で予測値を算出するよう、各分野で統一。

GDP：最新の実質GDPの政府見通しに、直近10年間の実質GDPの平均変化量を加算して予測
平成42年(2030年)以降は一定値に設定

② 生成交通量推計モデルの改善

- 【国内旅客】
 - 人口、GDPを説明変数とした生成交通量推計モデルを構築し、各分野で統一的使用。
 - アクセシビリティ指標(ACC)については、生成交通量推計の段階では説明変数に使用しない。
- 【国内貨物】
 - 推計時の貨物の品目分けを統一（10品目）
 - 国内生産額・輸入額については、GDPを説明変数とした推計モデルで算出。
 - 輸送量については国内生産額・輸入額を説明変数とした推計モデルで算出。

2. 需要推計に係る条件設定等の統一

① 推計年度の統一

H32年度(2020年度)及びH42年度(2030年度)を対象に全分野で推計を実施。

② 推計年度における交通インフラ及び交通サービス指標の設定方法の統一

- (1) ネットワークの設定については、現況に加え、事業化済みの箇所を考慮。
- (2) 所要時間・運行頻度については、現況を基本とし、将来の変更が明確に予定されているものはこれを考慮する。
- (3) 費用については、割引を考慮した現在の料金水準を基本とし、将来の変更が明確に予定されているものはこれを考慮する。
- (4) 有料道路事業の認可を受けた事業については、有料道路を前提とする。

国の交通需要推計の考え方がH22年に示され、その考えに準じたいため。

● 参照

将来交通需要推計の改善について

【中間とりまとめ】

オレンジ色で囲った部分が考え方を
変更したいと考える
根拠となる部分



3 将来交通生成量（シナリオ設定）

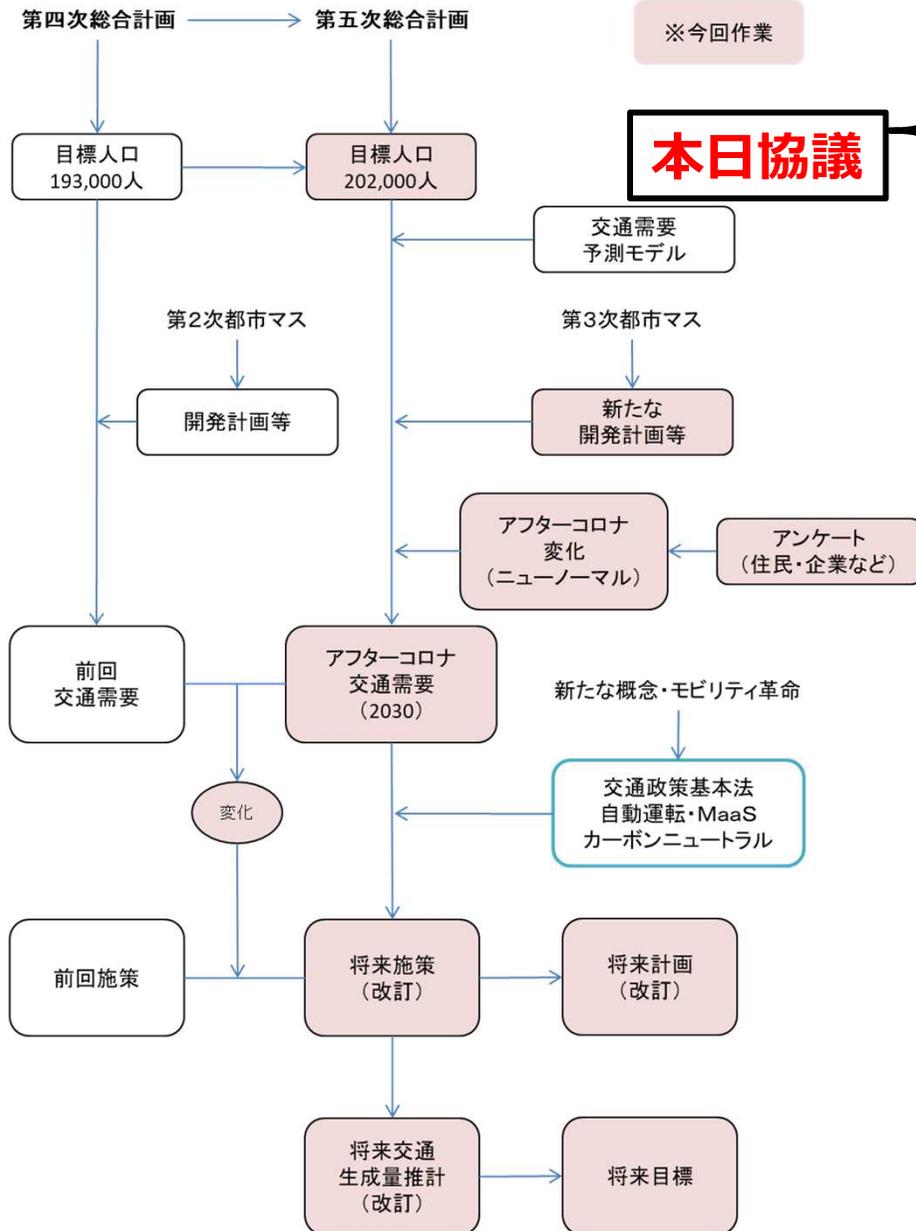
■ 改訂マスタープランのシナリオ設定（変更）

すう勢（現状）	既定計画	既定計画（After コロナ）	代替計画	目標計画
現況のままで新たな事業を実施しなかった場合	策定されている計画のうち、 実現可能性の高い（事業化されているもの）を見込んだネットワーク	・「都市交通に関する意識調査」を踏まえ、 コロナ禍による行動変容の影響を反映 ・新型コロナウイルスと共存する社会・日常生活において見直し後の将来人口における既定計画を評価	計画されている施策（上位計画で示されている等）が整備されたネットワーク	代替計画に対し、さらに各種移動の利便性を向上させるなど、交通サービスの質的な向上を図る施策を追加した場合

交通需要推計の考え方を適正化

今後の検討について

4 今後の検討について



作業項目	内容
都市交通に関する基礎調査	<ul style="list-style-type: none"> ・既存計画策定以降の意識の変化 ・将来的な意向を把握 ・COVID-19の影響による変化
交通需要推計	<ol style="list-style-type: none"> ① 将来人口フレーム作成 <ul style="list-style-type: none"> ・新たな開発計画等を考慮 ・各種将来人口指標を推計 ② 将来交通需要推計 <ul style="list-style-type: none"> ・将来人口フレームの設定を受け、既存計画策定時に作成した交通需要予測モデルを用いる。 ③ 将来交通計画の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・②と既存計画策定時の交通需要とを比較 ・その変化に応じた将来交通計画の見直し案を検討 ・都市交通に関する意識調査結果 (COVID-19の影響を含む) を踏まえる。
将来交通計画の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・将来像や将来交通計画の見直し ・具現化するための個別計画・施策