

推定交通量及びその算出の基礎を記載した書類

## 第 1 . 推定交通量

一般国道 28 号 ( 本州四国連絡道路 ( 神戸・鳴門ルート ) ) 等の年度別推定交通量は別表 - 1 のとおりである。

## 第 2 . 推定交通量算出の基礎

### 1 推定方法の概要

交通量の推定方法は以下のとおりである。

- ( 1 ) 最新の道路交通センサス調査に基づき現在のゾーン間交通量を国土交通省が作成。( 現在 OD 表の作成 )
- ( 2 ) 国土交通省推計の平成 3 2 年度将来 OD 表をベースに高速自動車国道の転換率式を準用し、一般道 ( フェリー ) との配分を行い、転換交通量を推計した。
- ( 3 ) 平成 3 2 年度までの中間年における交通量は、実績交通量及びその伸び率から算出した平成 1 7 年度交通量と平成 3 2 年度交通量を等比で補間し算出した。
- ( 4 ) 平成 3 3 年度以降の予測交通量は、前年度の予測交通量に国土交通省が推計した「全国将来交通需要推計( H15.11 )」による近畿臨海及び山陽、四国ブロック自動車総走行台<sup>\*</sup>の伸び率を乗じて算定した。
- ( 5 ) 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律 ( 昭和 33 年法律第 34 号 )」に基づく高速道路利便増進事業に係る割引については料金弾性を考慮した誘発交通量を算出し、( 2 ) ( 3 ) の結果に加算することにより推定交通量を算出した ( 誘発交通量の算定 ) 。

## 2 推定交通量の算定

### (1) 現在 OD 表の作成

平成 11 年度全国交通情勢調査に基づき国土交通省が作成した現在 OD 表を使用。

### (2) 将来発生・集中交通量の算定

平成 32 年度の転換対象交通量には、国土交通省が推計した将来の自動車 OD 交通量を用いた。

### (3) 転換交通量の推計

転換交通量は各ゾーン間について将来の高速国道等のネットワーク条件を用いて一般道路を利用する場合と有料道路を利用する場合との、それぞれの所要時間および通行料金を求め、一般道（フェリー）との配分を行い推計した。転換率式、各係数については、高速自動車国道の転換率式を準用した。

$$P = \frac{1}{1 + \alpha (X/S)^{\beta} / (t_0 - t_1)^{\gamma}}$$

P : 転換率      X : 料金時間差 (  $c_1 - c_0$  ) / (  $t_0 - t_1$  )  
t<sub>0</sub> : 現道ルート of 所要時間 ( 分 )      t<sub>1</sub> : 計画ルート of 所要時間 ( 分 )  
c<sub>0</sub> : 現道ルート of 料金 ( 円 )      c<sub>1</sub> : 計画ルート of 料金 ( 円 )  
S : シフト率      ,      : パラメータ      : 短区間係数

### (4) 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和 33 年法律第 34 号）」に基づく高速道路利便増進事業に係る割引については料金弾性を考慮した誘発交通量を算出し、上記(3)で算出された転換交通量に加算した。

### 第3 推定交通量算出のための設定条件

#### 1 基礎データ

##### (1) 現在 OD 表および将来 OD 表

国土交通省実施の平成 11 年度全国道路交通情勢調査に基づく現在 OD 表及び将来( H 3 2 )年 OD 表を用いた。

##### (2) 経済指標等

###### イ 将来 GDP

平成 23 年度までは、内閣府の予測伸び率(「構造改革と経済財政の中期展望 2005 年度改定(平成 18 年 1 月)」)を用いた。平成 24 年度以降は、国土交通省が算出した「全国将来交通需要推計 (H15.11)」において前提としている予測伸び率を用いた。

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24 ~ H27	H28 ~ H32
GDP の伸び率 (%)	1.9	1.8	1.8	1.7	1.7	1.7	1.5	1.3

###### ロ 将来人口

国土交通省が算出した「全国将来交通需要推計 (H15.11)」において前提としている「日本の将来推計人口 (国立社会保障・人口問題研究所 平成 14 年 1 月推計値)」の予測値を用いた。

年度	H18	H22	H32
人口 (百万人)	128	127	124

##### (3) 将来自動車交通需要

国土交通省が算定した「全国将来交通需要推計 (H15.11)」のうち近畿臨海及び山陽、四国ブロックを使用した。

年度	H11	H22	H32	H42	H52	H62
走行台 <sup>*□</sup> (全車) (10 億台 <sup>*□</sup> / 年)	140	149	153	151	145	140

##### (4) 割引による料金弾性値

E T C 車の時間帯割引の有無による交通動向の変化から、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(昭和 33 年法律第 34 号)」に基づく高速道路利便増進事業に係る割引の料金弾性値を 0.3 に設定した。

別表-1 年度別推定交通量

年度	交通量 (百万台キ口)	年度	交通量 (百万台キ口)	年度	交通量 (百万台キ口)
平成18年度	2,768	平成33年度	2,822	平成48年度	2,721
平成19年度	2,772	平成34年度	2,818	平成49年度	2,710
平成20年度	2,820	平成35年度	2,814	平成50年度	2,700
平成21年度	3,110	平成36年度	2,810	平成51年度	2,689
平成22年度	3,120	平成37年度	2,806	平成52年度	2,678
平成23年度	2,884	平成38年度	2,802	平成53年度	2,669
平成24年度	2,890	平成39年度	2,798	平成54年度	2,659
平成25年度	2,896	平成40年度	2,794	平成55年度	2,649
平成26年度	2,903	平成41年度	2,790	平成56年度	2,640
平成27年度	2,909	平成42年度	2,785	平成57年度	2,630
平成28年度	2,915	平成43年度	2,775	平成58年度	2,621
平成29年度	2,921	平成44年度	2,764	平成59年度	2,611
平成30年度	2,818	平成45年度	2,753	平成60年度	2,601
平成31年度	2,822	平成46年度	2,742	平成61年度	2,478
平成32年度	2,826	平成47年度	2,731	平成62年度	-

海上部の交通量は、料金単価の重みを考慮して陸上部の交通量に換算して算出。