

## 第2章 近年の交通需要の動向

### 2-1 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

#### 2-1-1 人口の動向について

##### (1) 全国の人口及び年齢階層別人口の推移

図 2-1 に示すように、日本の総人口は 2004 年に既にピークを迎え、現在は既に減少局面に移行しつつある。

図 2-2 及び図 2-3 に示す年齢階層別人口とその構成比から、下記のような傾向が確認できる。

- 15 歳未満は一貫して減少傾向
- 15～64 歳は近年減少傾向
- 高齢者（65～74 歳・75 歳以上）は増加

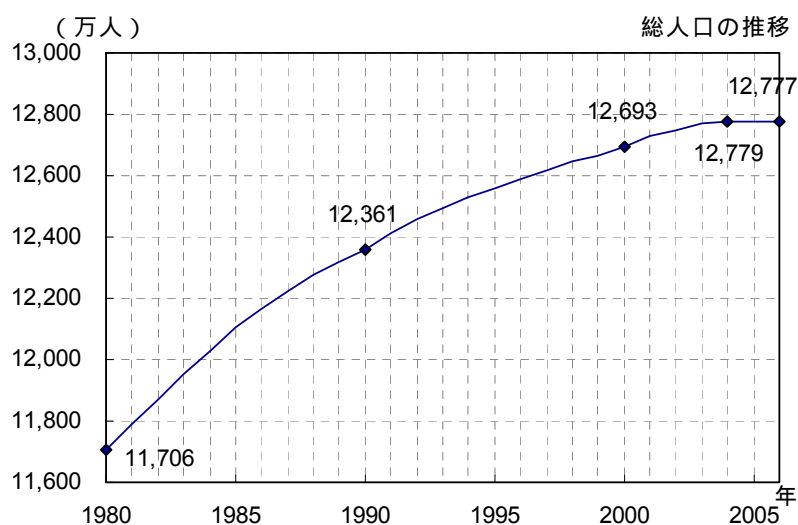


図 2-1 総人口の推移

表 2-1 総人口の推移 (万人)

	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年
実績値	12,693	12,732	12,749	12,769	12,779	12,777	12,777
対前年伸び率		0.307%	0.134%	0.163%	0.073%	-0.015%	0.002%

出典) 国勢調査年：国勢調査（総務省）

国勢調査年以外：人口推計（総務省）

年齢階層別人口は年齢不詳の人口を構成比で按分した値

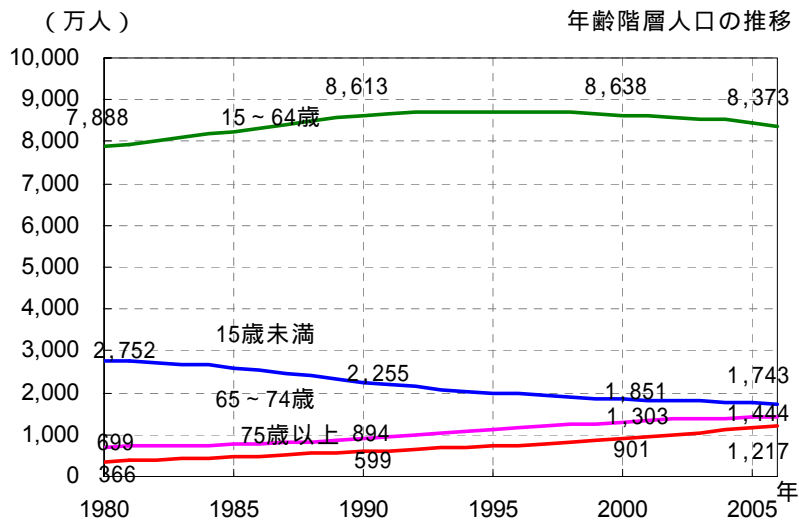


図 2-2 年齢階層別人口の推移

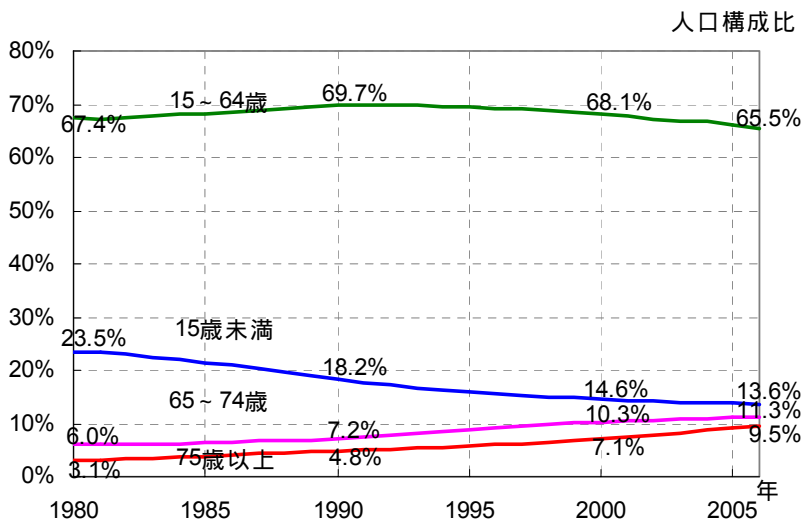


図 2-3 年齢階層別人口構成比の推移

出典) 国勢調査年：国勢調査（総務省）  
 国勢調査年以外：人口推計（総務省）  
 年齢階層別人口は年齢不詳の人口を構成比で按分した値

## 2-1-2 GDPの動向について

図 2-4に示すように、GDP は 2001 年を底としてそれ以降増加傾向にある。

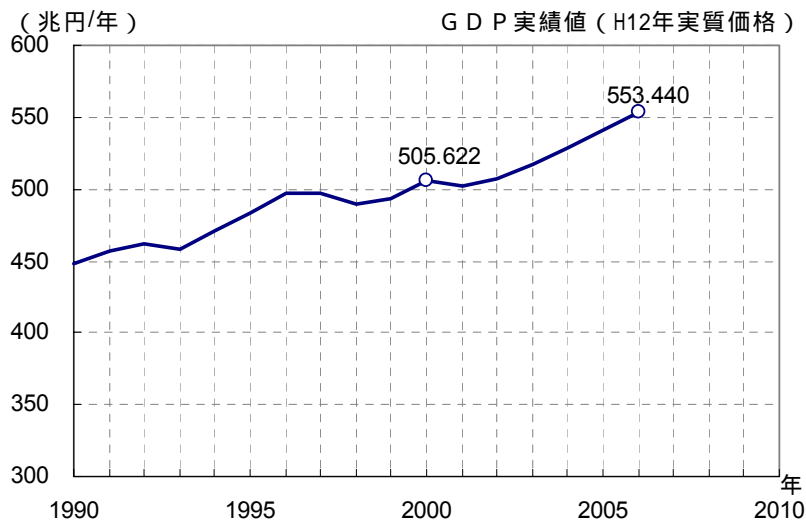


図 2-4 GDP の実績値の推移

表 2-2 GDP の実績値の推移 (兆円)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
GDP 実績値	506	502	507	518	528	541	553
GDP 成長率		-0.8%	1.1%	2.1%	2.0%	2.4%	2.3%

出典) 国民経済計算年報 (2004 年以降は内閣府 HP 平成 19 年 12 月 7 日公表値)

1980～1993 年：平成 7 年固定方式による GDP の 2000 年との比率に、平成 12 年価格基準連鎖方式による GDP を乗じて算定。

1994～2006 年：平成 12 年価格連鎖方式

## 2-1-3 免許保有者数の動向について

### (1) 全国免許保有者数及び免許保有率の推移

全国の免許保有者数及び免許保有率は、2007年現在まで一貫して増加傾向にある。性別年齢階層別に比較すると、男性の高齢者及び女性の保有率の上昇が著しい。

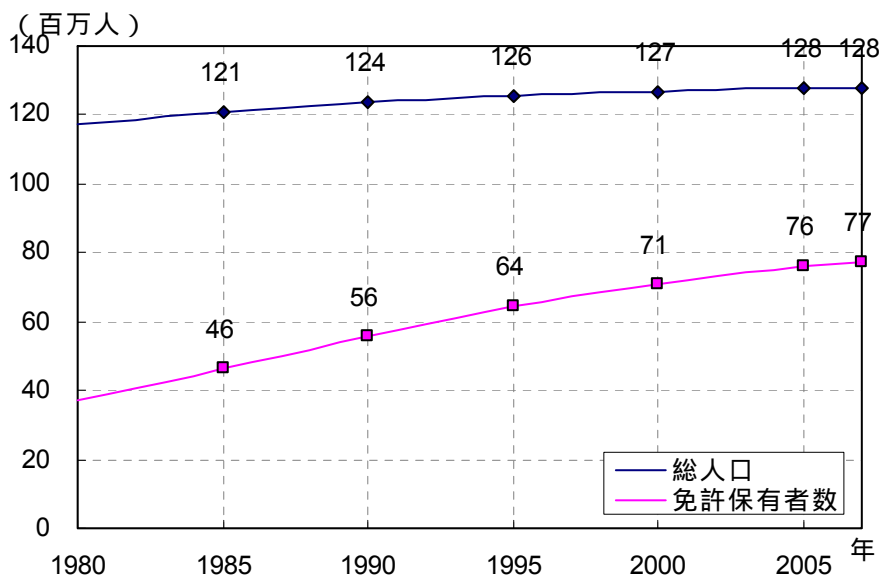


図 2-5 人口と全免許保有者数の推移

表 2-3 人口と全免許保有者数の推移 詳細値

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
総人口 (千人)	126,926	127,317	127,487	127,696	127,768	127,768	127,770	127,772
対前年比	1.002	1.003	1.001	1.002	1.001	1.000	1.000	1.000
全免許保有者数 (千人)	70,962	72,011	73,139	74,210	75,141	75,874	76,589	77,308
対前年比	1.015	1.015	1.016	1.015	1.013	1.010	1.009	1.009
免許保有率	55.9%	56.6%	57.4%	58.1%	58.8%	59.4%	59.9%	60.5%

出典) 免許保有者数：警察庁資料  
人口：国勢調査(総務省)

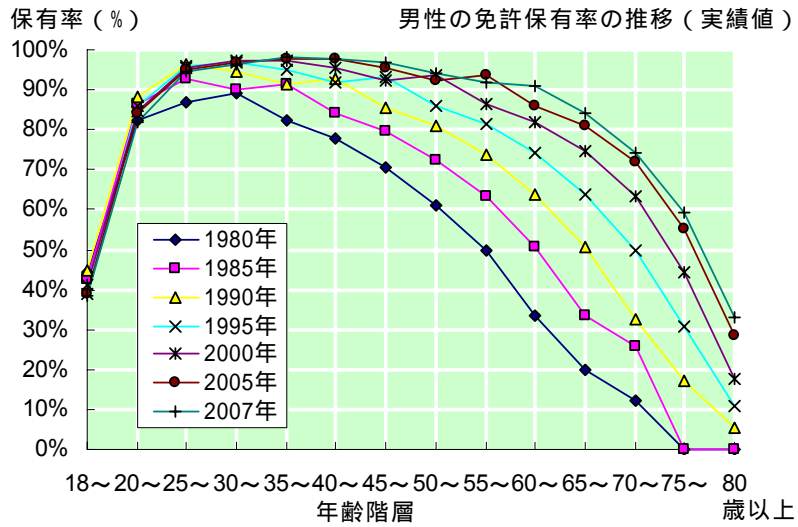


図 2-6 男性の年齢階層別全 免許保有率の推移

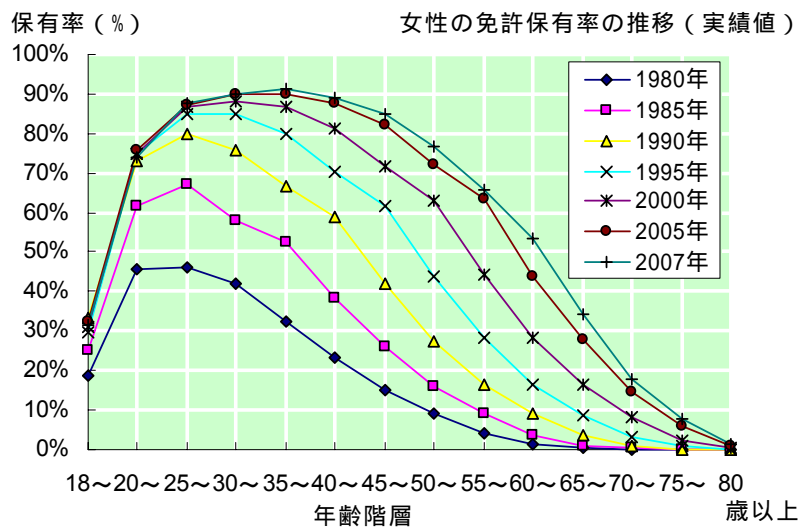


図 2-7 女性の年齢階層別全免許保有率の推移

出典) 免許保有者数 (実績値) : 警察庁資料  
 人口 : 国勢調査 (総務省)

(2) 都道府県別免許保有率の変化

都道府県別の免許保有率をみると、関東地方北部や中部地方等を中心に保有率が高く、東北地方北部・大阪府・長崎県・沖縄県では低い。ただし、いずれの都道府県においても、2000年から2005年にかけて運転免許保有率は増加している。

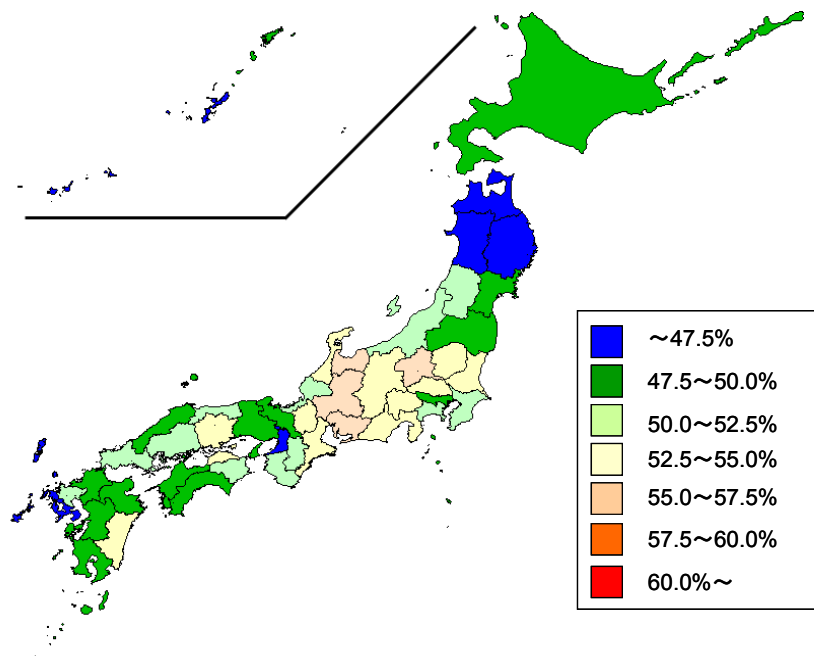


図 2-8 都道府県別 第一種普通免許保有率（2000年）

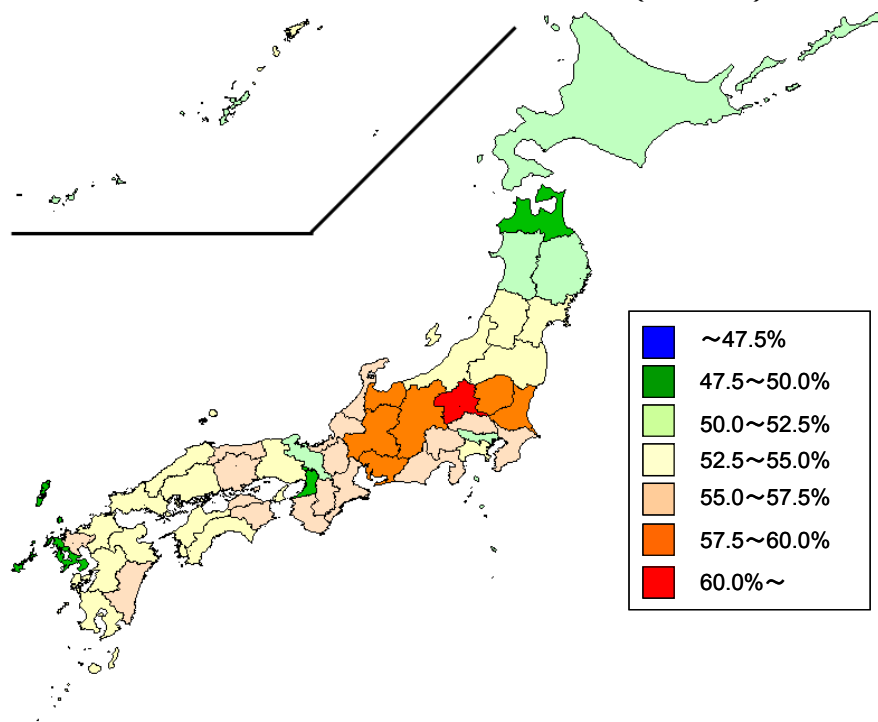


図 2-9 都道府県別 第一種普通免許保有率（2005年）

出典) 免許保有者数(実績値)：警察庁資料  
人口：国勢調査(総務省)

### (3) 高齢者の免許保有

性別によらず、65歳以上の全ての年齢階層で免許保有率は増加傾向であり、例えば2005年の場合、男性の80～84歳では約4割、85～89歳では約2割の保有率である。

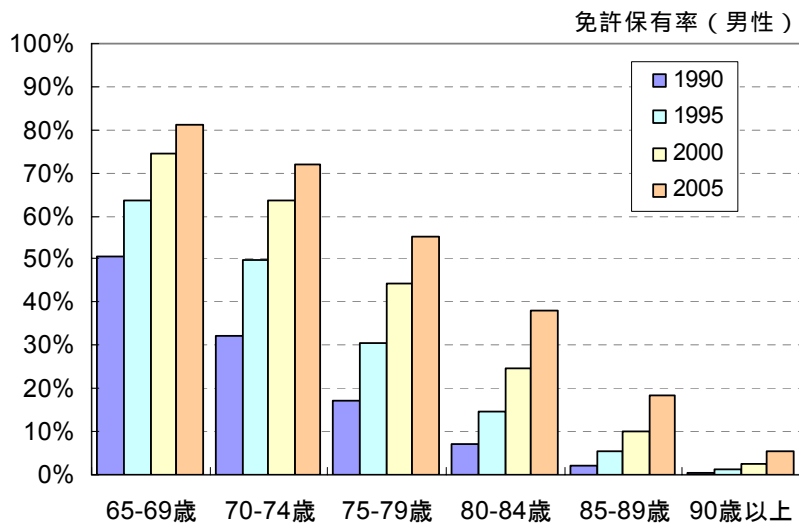


図 2-10 高齢者の免許保有率（男性）

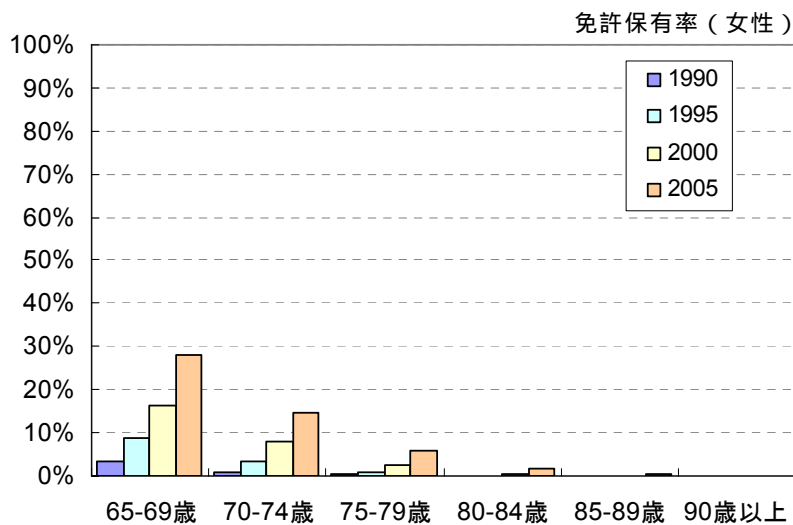


図 2-11 高齢者の免許保有率（女性）

免許保有率 = 免許保有者数/人口

出典) 免許保有者数：警察庁資料  
人口：国勢調査（総務省）

平成 17 年度全国都市交通特性調査によると、免許を保有する人のうち実際に車を運転している人の割合は、高齢者の方が高い。

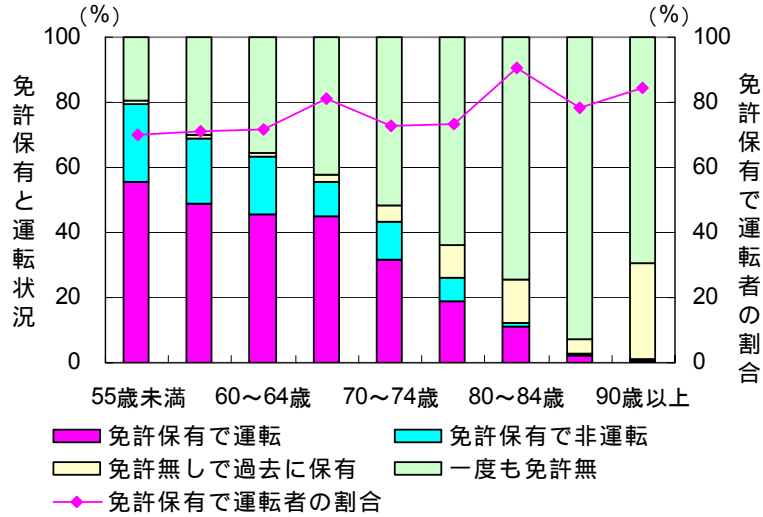


図 2-12 年齢階層別免許保有者の運転状況

出典) 平成 17 年度全国都市交通特性調査 (国土交通省)



## 2-1-4 保有台数の動向について

### (1) 経年（各年度末現在）の動向

貨物車の保有台数は近年減少傾向にあるが、乗用車の保有台数は増加している。

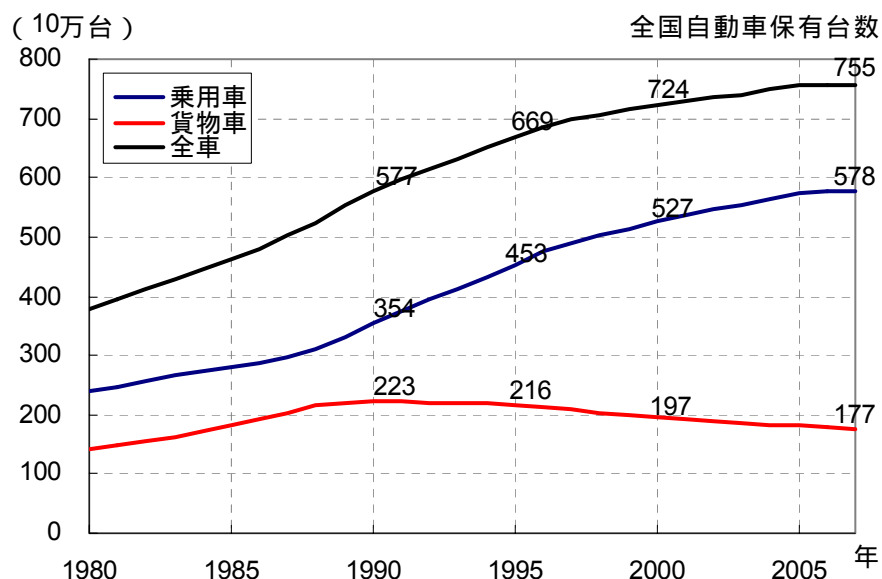


図 2-13 全国車種別自動車保有台数の推移

乗用車にはバスを含む。貨物車には特種（殊）用途車を含む。二輪車は含まない。  
各年度末現在の値で集計

出典）数字で見る自動車（国土交通省自動車交通局監修）

### (2) 都道府県別世帯当たり乗用車保有台数の変化の推移

世帯当たり乗用車保有台数は、関東地方北部と中部地方等で高く、首都圏と近畿圏では低い。2000年から2005年にかけての変化をみると、東京都・神奈川県・大阪府では減少しているが、その他の道府県では増加している。

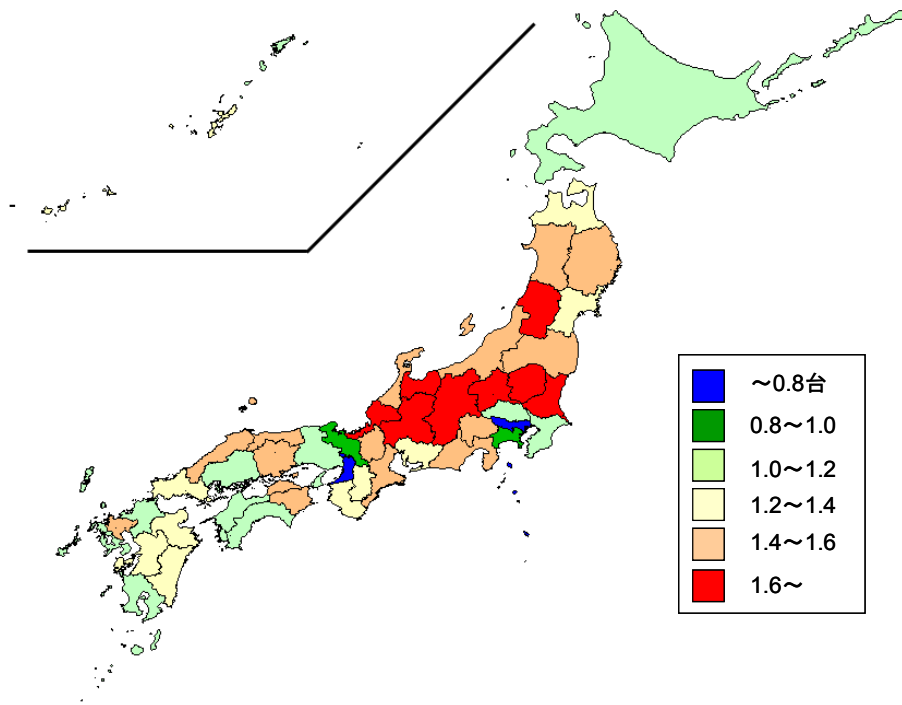


図 2-14 都道府県別世帯当たり乗用車保有台数（2005年）

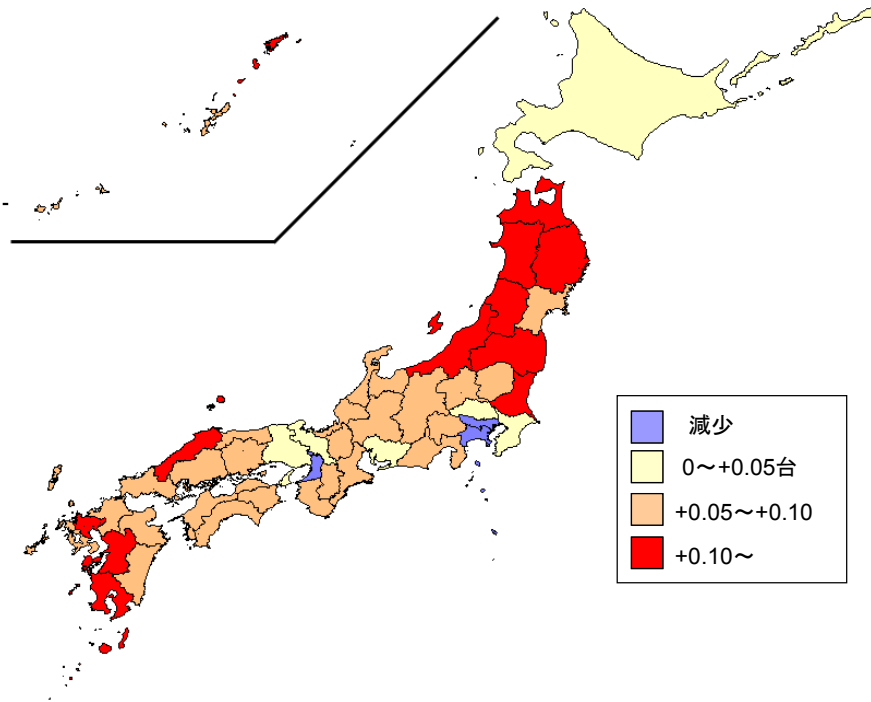


図 2-15 都道府県別世帯当たり乗用車保有台数の2000年 2005年の増加台数

出典) 保有台数(軽乗用車以外) : 陸運統計要覧(国土交通省)  
 保有台数(軽乗用車) : 市区町村別軽自動車車両数((社)全国軽自動車協会連合会)  
 世帯数 : 国勢調査(総務省)

近年の乗用車の世帯平均保有台数とその変化率の関係をみると、世帯平均保有台数の水準が低い東京都、神奈川県、大阪府では減少傾向である。一方で、その他の地域においては、世帯平均保有台数は高く、増加傾向にある。

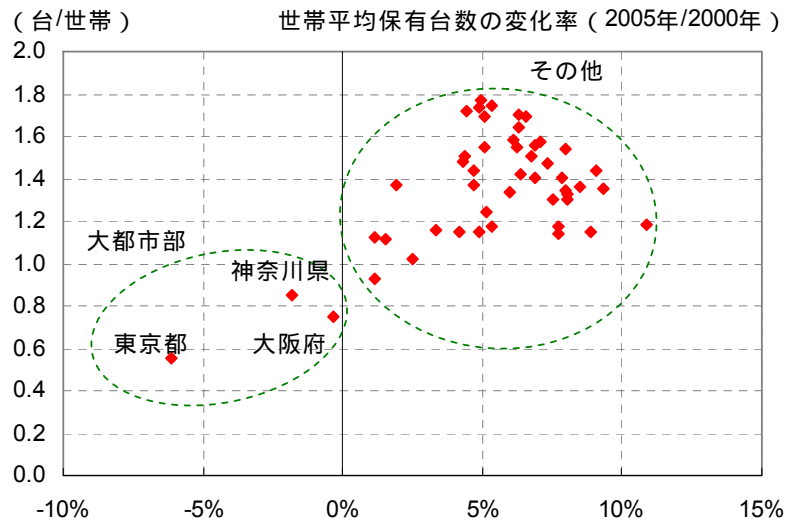


図 2-16 世帯保有の水準と変化率の関係 (乗用車)

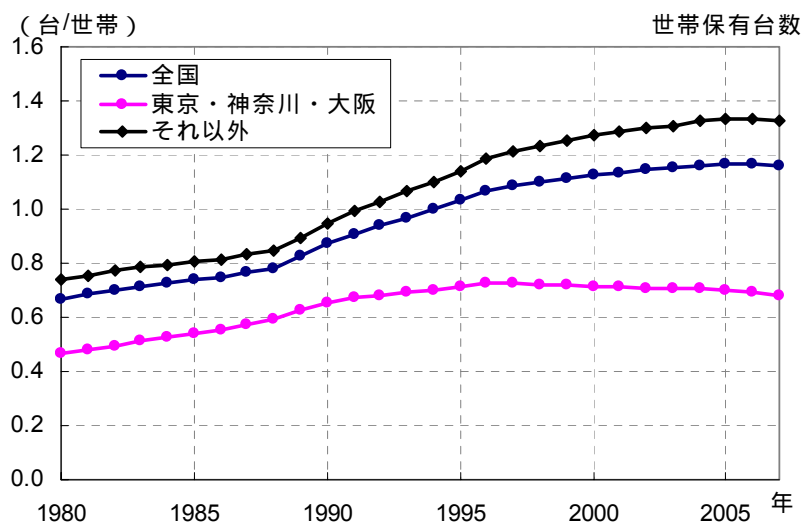


図 2-17 世帯保有台数の推移 (乗用車)

出典) 保有台数 (軽乗用車以外) : 陸運統計要覧 (国土交通省)  
 保有台数 (軽乗用車) : 市区町村別軽自動車車両数 ( (社) 全国軽自動車協会連合会 ) )  
 世帯数 : 国勢調査 (総務省)

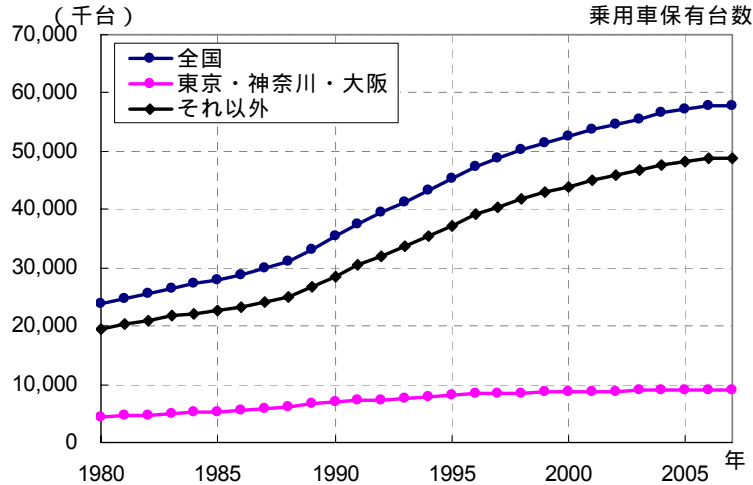


図 2-18 乗用車保有台数の推移

出典) 保有台数(軽乗用車以外)：陸運統計要覧(国土交通省)  
 保有台数(軽乗用車)：市区町村別軽自動車車両数((社)全国軽自動車協会連合会)  
 世帯数：国勢調査(総務省)

### (3) 免許保有と乗用車保有の相関

人口当たり乗用車保有台数は、人口当たり免許保有者数の増加に応じて増加する傾向がみられる。

地域別の免許保有率をみると、女性や高齢者については、東京都、神奈川県、大阪府では、その他地域と比較して低い。

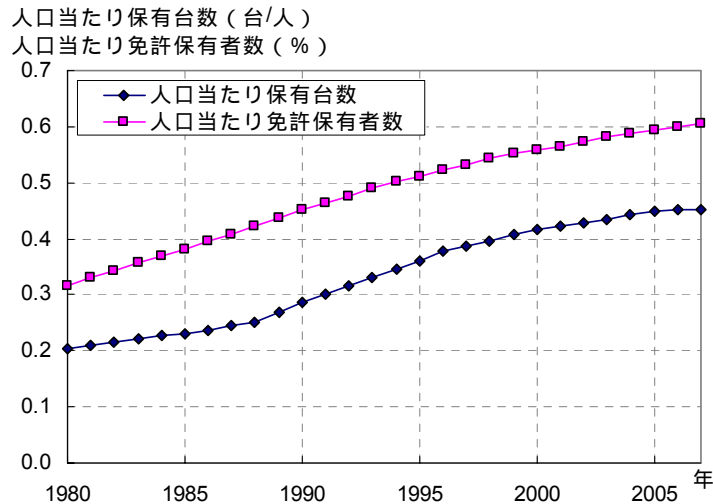


図 2-19 人口当たり乗用車保有台数と人口当たり免許保有者数の推移

出典) 人口：国勢調査(総務省)、人口推計(総務省)  
 保有台数(軽乗用車以外)：陸運統計要覧(国土交通省)  
 保有台数(軽乗用車)：市区町村別軽自動車車両数((社)全国軽自動車協会連合会)  
 免許保有者数：警察庁資料

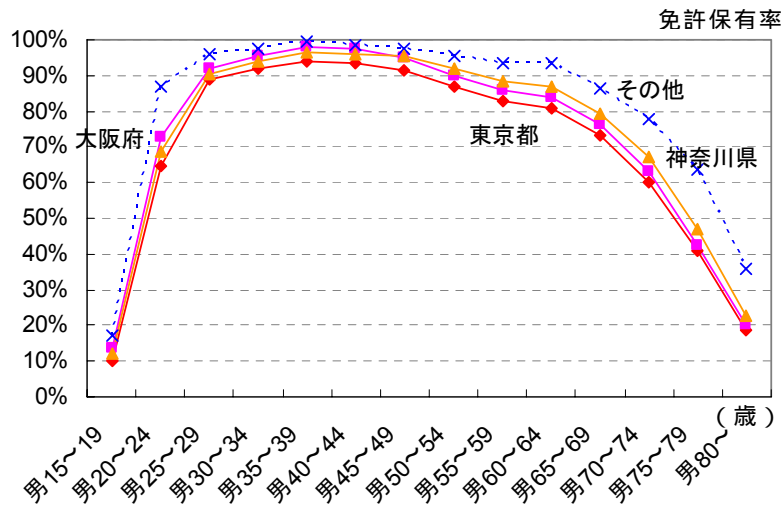


図 2-20 地域別性・年齢階層別免許保有率 (男性)

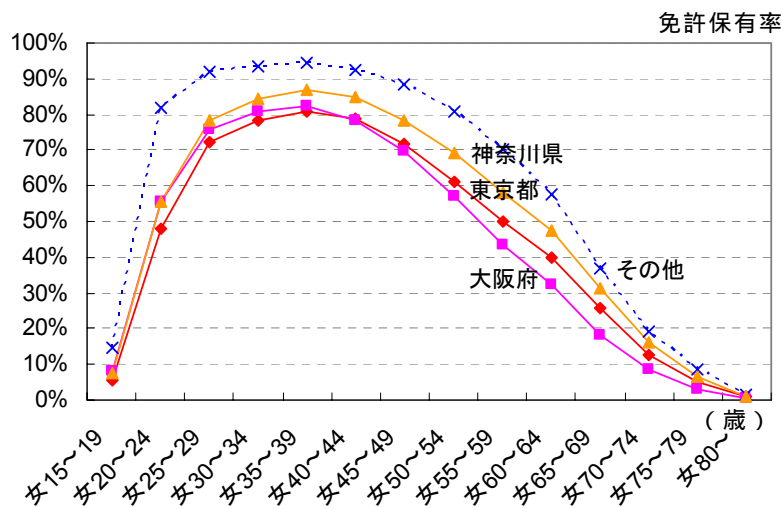


図 2-21 地域別性・年齢階層別免許保有率 (女性)

人口当たり乗用車保有台数 = 乗用車保有台数/人口  
 人口当たり免許保有者数 = 免許保有者数/人口

出典) 人口：国勢調査（総務省）、人口推計（総務省）  
 保有台数（軽乗用車以外）：陸運統計要覧（国土交通省）  
 保有台数（軽乗用車）：市区町村別軽自動車車両数（（社）全国軽自動車協会連合会）  
 免許保有者数：警察庁資料

#### (4) 車種別保有台数の動向

乗用車の車種別保有台数をみると、軽乗用車以外の乗用車は近年横ばいから微減傾向にあるのに対し、軽乗用車は直線的に増加を続けている。

貨物車の車種別保有台数は、近年ではどの車種でもほぼ横ばいもしくは減少傾向にある。

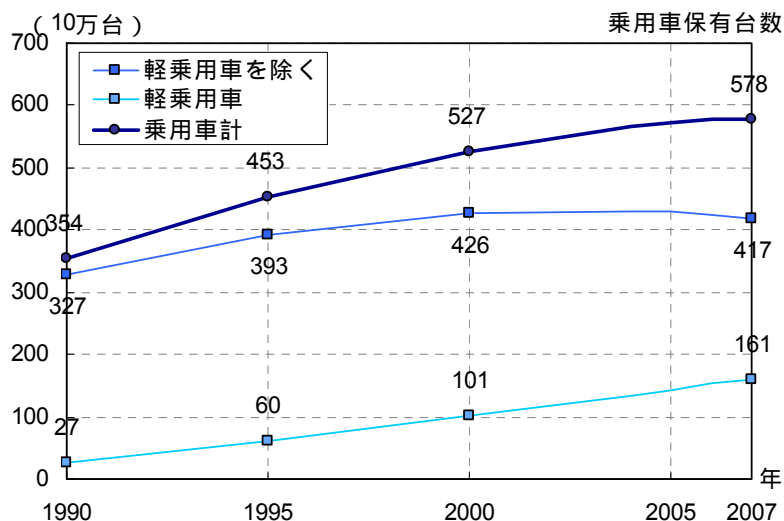


図 2-22 乗用車保有台数の推移

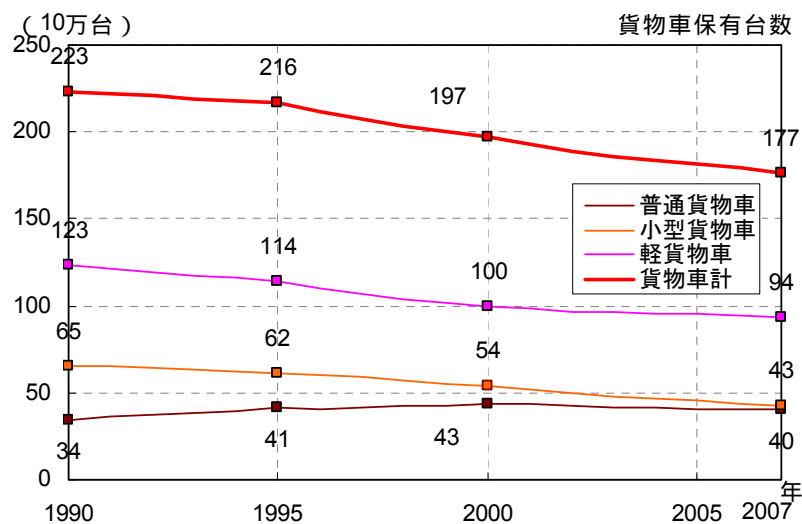


図 2-23 貨物車保有台数の推移

「軽乗用車を除く乗用車」にはバスを含む。「小型貨物車」「普通貨物車」には特種(殊)用途車を含む。二輪車は含まない。

各年度末現在の値で集計

出典) 数字で見る自動車(国土交通省自動車交通局監修)

(5) 軽乗用車の保有台数比率の推移

軽乗用車の保有台数は一貫して増加しており、2007年には乗用車のうち27.8%を占めている。

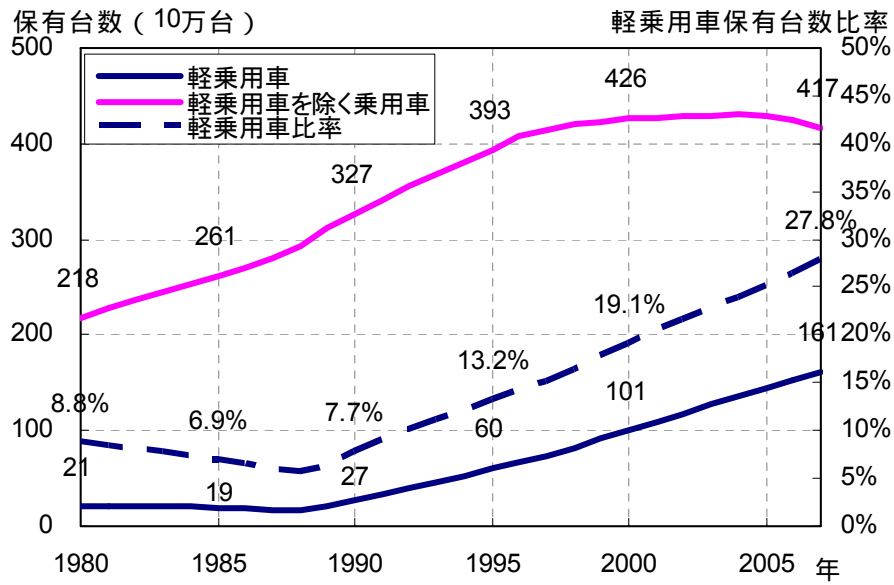


図 2-24 軽乗用車の保有台数の比率

出典) 自動車輸送統計調査 (国土交通省)

(6) 軽乗用車の都道府県別保有台数比率

軽乗用車の保有台数比率は西日本で高くなっており、北海道及び首都圏、愛知県、大阪府等で低くなっている。

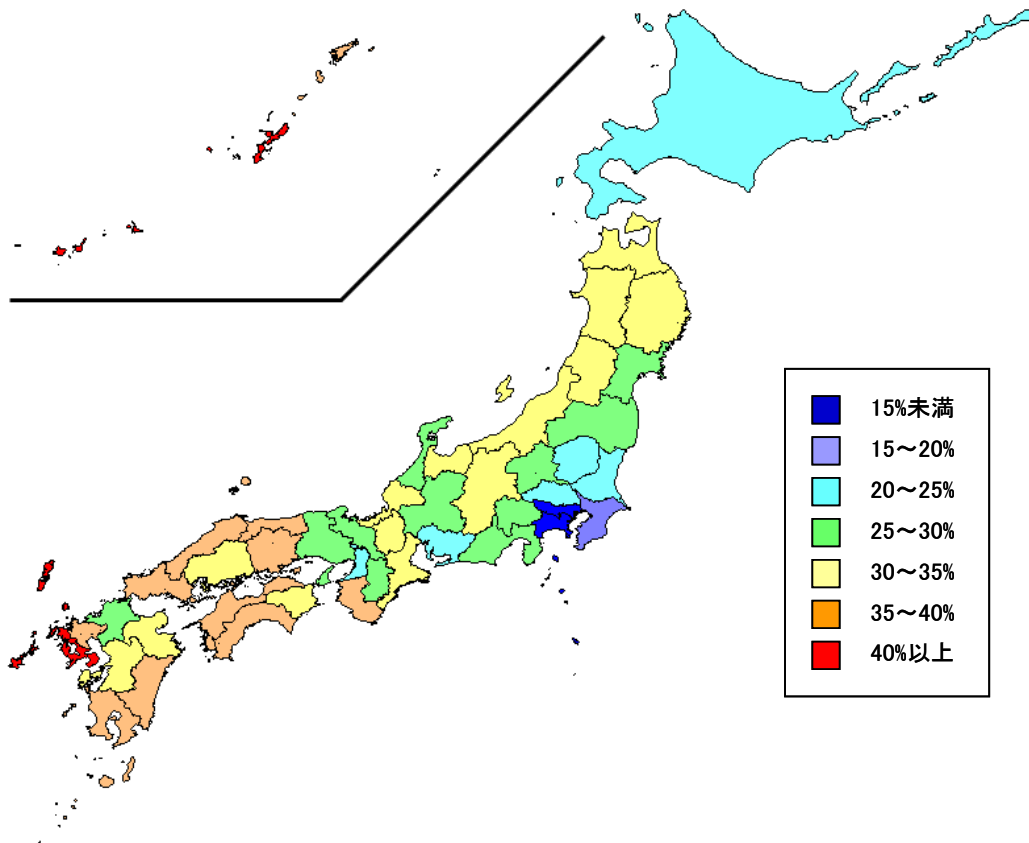


図 2-25 2006 年の都道府県別軽乗用車保有台数比率

出典) 自動車輸送統計調査 (国土交通省)



## (7) 所得階層別・ライフステージ別の保有動向

人口当たり乗用車保有率を所得階層別にみると、中・高所得層では9割前後を示しているが、低所得層では保有率が低くなっている。

ライフステージ別（下記定義参照）にみると、「独身期」と「高齢期」の保有率が相対的に低い。

近年のライフステージ別の保有率の動向をみると、「高齢期」は漸増傾向にある。

所得階層の年収5分位とは、全世帯の世帯年収を5等分（各層20%）した所得階層

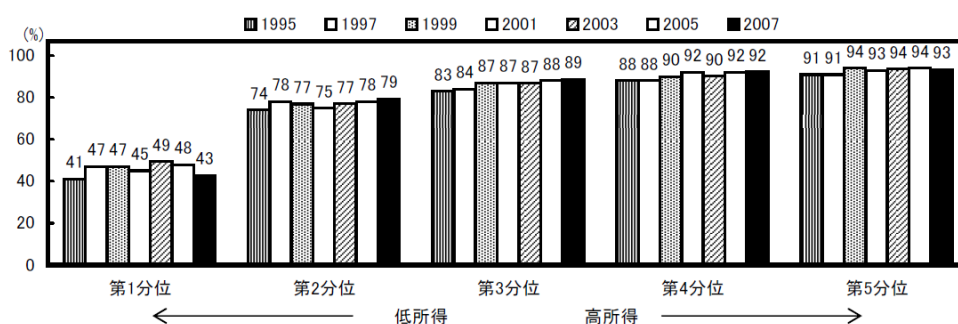


図 2-26 所得階層別乗用車保有率

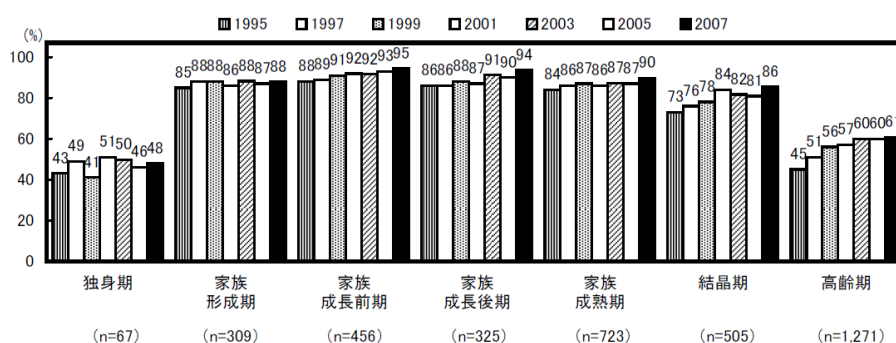


図 2-27 ライフステージ別乗用車保有率

### ライフステージの定義

- 独身期 = 39歳以下の単身者
- 家族形成期 = 家計中心者の長子が未就学児の世帯、または家計中心者が39歳以下で子どものない普通世帯
- 家族成長前期 = 家計中心者の長子が小・中学生の世帯
- 家族成長後期 = 家計中心者の長子が高校・大学生の世帯
- 家族成熟期 = 家計中心者の長子が学校を終えて、まだ結婚していない世帯
- 結晶期 = 子どもが結婚して同居している世帯、または結婚した子どもは別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯（子がいないか、単身で40～54歳のものを含む）
- 高齢期 = 子は（すべて）結婚して別居している世帯、または子どもがいないか、単身で55歳以上の世帯

出典) 2007年度「乗用車市場動向調査」( (社)日本自動車工業会)

## 2-1-5 燃料に関わる変化について

### (1) ガソリン消費量・販売量の変化

自動車輸送統計調査におけるガソリンの消費量は2002年にピークとなって以降減少傾向となっているが、実際の販売量は2004年まで増加を続けている。

軽油に関しては消費量、販売量ともに近年は減少傾向にある。

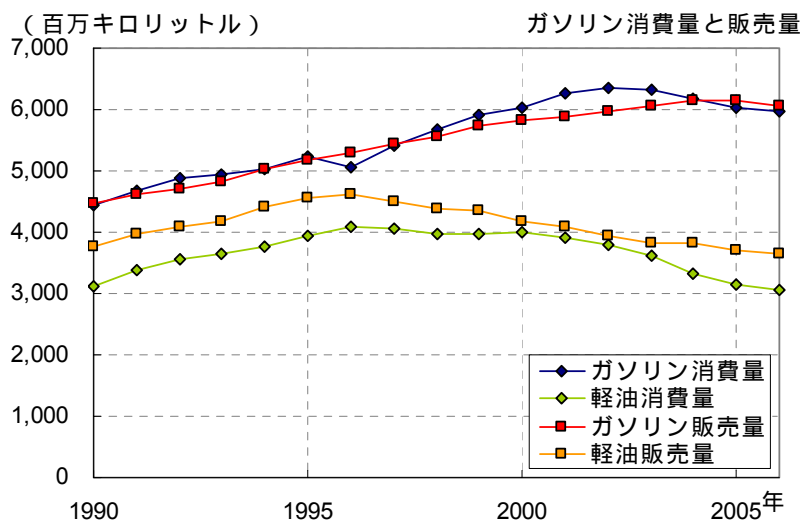


図 2-28 ガソリン及び軽油の消費量と販売量の推移

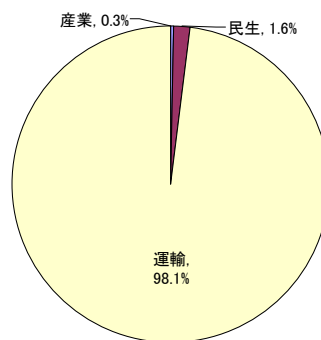


図 2-29 ガソリン消費量の部門別内訳 (2005 年)

出典) 消費量：自動車輸送統計調査 (国土交通省)  
 販売量：資源・エネルギー統計年報 (経済産業省)  
 消費量内訳：平成 17 年度エネルギー需給実績 (経済産業省)  
<http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/jukyu/result-2.htm>

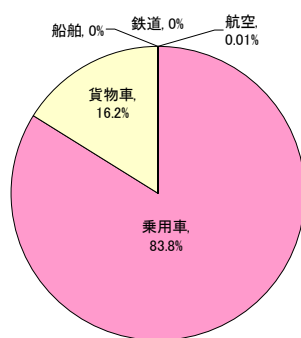


図 2-30 ガソリン消費量の運輸部門別内訳 (2005 年)

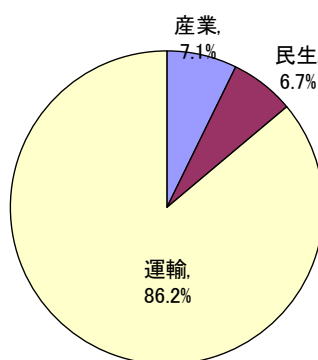


図 2-31 軽油消費量の部門別内訳 (2005 年)

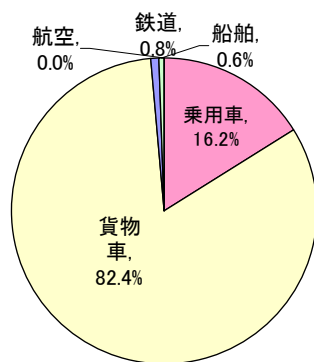


図 2-32 軽油消費量の運輸部門別内訳 (2005 年)

出典) 消費量：自動車輸送統計調査 (国土交通省)  
 販売量：資源・エネルギー統計年報 (経済産業省)  
 消費量内訳：平成 17 年度エネルギー需給実績 (経済産業省)  
<http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/jukyu/result-2.htm>

## (2) 燃費の変化

ガソリン乗用車の平均燃費は年々向上しており、販売車両平均の燃費向上とともに保有車両平均の燃費も向上が続いている。

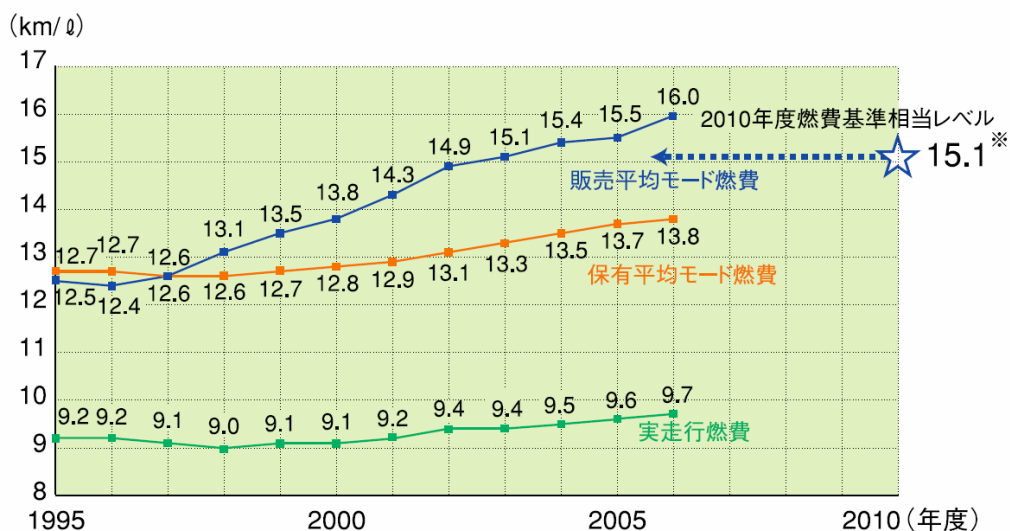


図 2-33 ガソリン乗用車の平均燃費推移

- 販売平均モード燃費：その年に販売された全乗用車（自工会メーカーのみ）の公称燃費（カタログ上の燃費）の平均
- 保有平均モード燃費：国内で保有されている全乗用車（自工会メーカーのみ）の公称燃費の平均
- 実走行燃費：「自動車輸送統計調査」の乗用車走行台キロを、「資源・エネルギー統計」より推定した国内のガソリン消費量で除したもの

出典）（社）日本自動車工業会資料

### (3) ガソリン価格と自動車交通需要の変化

全国交通量（走行台キロ）は、過去の2度のオイルショック時における燃料価格の高騰時においても、概ね増加傾向で推移してきた。

一方、近年における燃料価格の上昇局面においては、価格の上昇とほぼ同時に全国交通量（走行台キロ）の減少が始まっており、燃料価格の上昇と全国交通量（走行台キロ）との関係に、一定の相関がみられている。

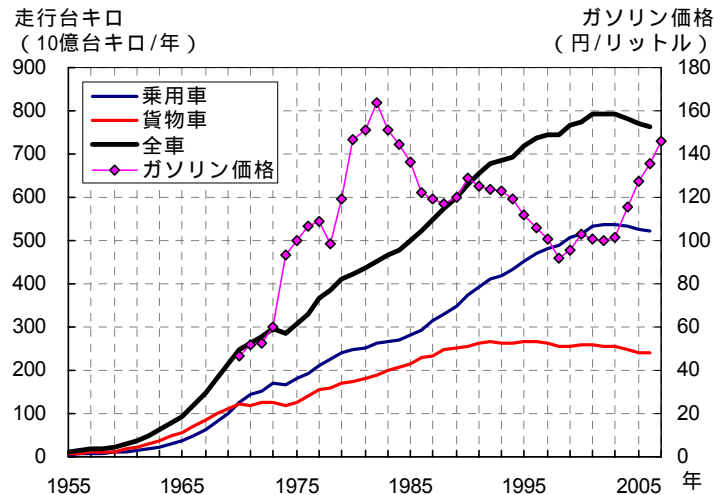


図 2-34 ガソリン価格と走行台キロの長期的推移

出典) 走行台キロ（年間）：陸運統計要覧（国土交通省）  
 ガソリン価格：石油情報センターホームページ

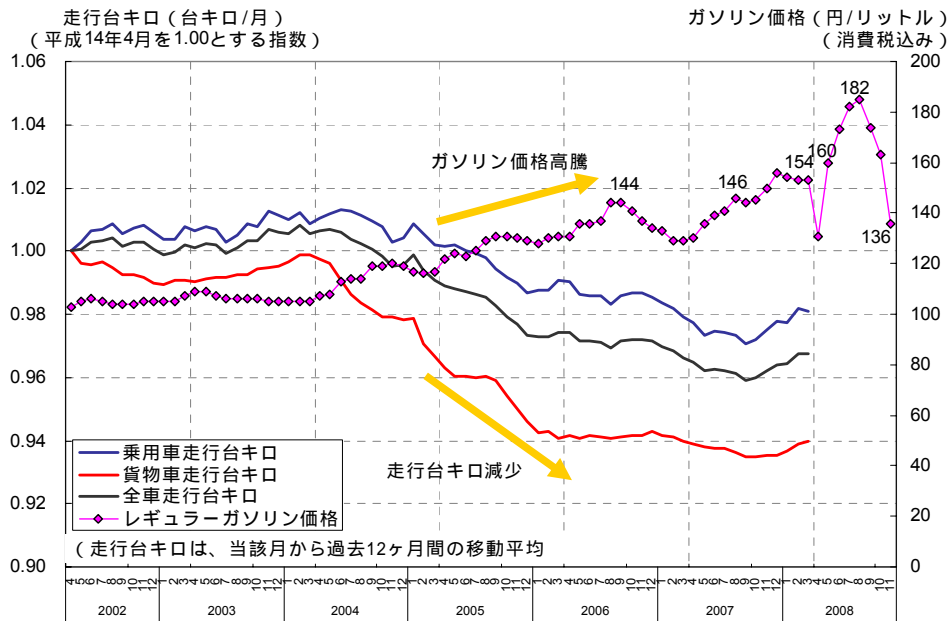


図 2-35 ガソリン価格と走行台キロ（12ヶ月移動合計値）の推移

月別ガソリン価格は、毎月10日のデータである。  
 出典) 走行台キロ（年間）：陸運統計要覧（国土交通省）  
 ガソリン価格：石油情報センターホームページ

## 2-2 交通需要の動向

### 2-2-1 交通需要全体の動向について

#### (1) 乗用車、貨物車の走行台キロの動向

乗用車の走行台キロは、近年減少傾向にあり、2006年には5,208億台キロとなった。

貨物車の走行台キロは、近年減少傾向にあり、2006年には2,418億台キロとなった。

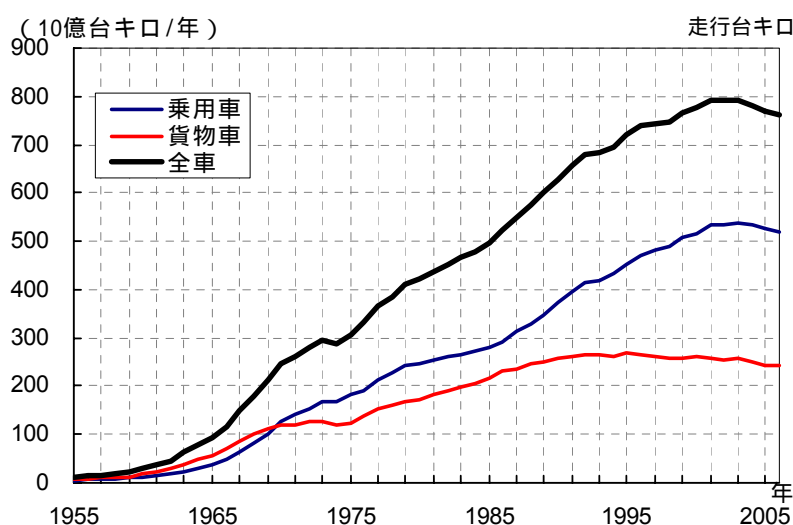


図 2-36 走行台キロ (全車・乗用車・貨物車)

出典) 陸運統計要覧 (国土交通省)

#### (参考) 自動車輸送統計調査について

- 「自動車輸送統計調査<sup>注1)</sup>」の走行台キロ<sup>注2)</sup>データについては、この調査のサンプリング方法が2004年に変更されたため、これ以降のデータは、2003年以前のデータに比べ、3%程度小さくなる影響が出ているものと推計される。

注1) 自動車輸送統計調査とは、日本全国を走っている全ての自動車を対象に、人や貨物の輸送量や走行した距離などを把握するための調査で、日本国内を走る約7,700万台の自動車を車種別、地域別に区分して、自動車の登録・検査情報を基に約3万台について無作為に抽出した自動車を対象に毎月調査されている。

注2) 台キロとは、1台毎の自動車の走行距離の総和である。

#### (i) 調査方法の変更の概要

「自動車輸送統計調査」は2004年6月より、報告者負担軽減等を図る目的で、調査対象自動車の車令を「5年まで(車令満6年以上を対象から外す)」から「7年まで(車令満8年以上を対象から外す)」に拡張した。

(ii) 調査方法の変更による影響

上記の変更により、調査標本の車令構成が母集団の構成に近づき、調査結果に含まれる誤差は2003年度までと比較して小さくなったものと考えられる一方、2003年度までの調査結果と2004年度以降の調査結果の間に連続性が保たれなくなったとみることができる。

具体的には、車令が高い車両の年間走行距離は、車令が低い車両より短い傾向があるとされており、全体の走行台キロは変更前に比較して低く算出されるようになったものと考えられる。

この影響について、(社)日本自動車工業会等のデータに基づき道路局で試算したところ、

乗用車は約 1.6%

貨物車は約 4.5%

全車では約 2.6%

の差が生じているものと推計される。

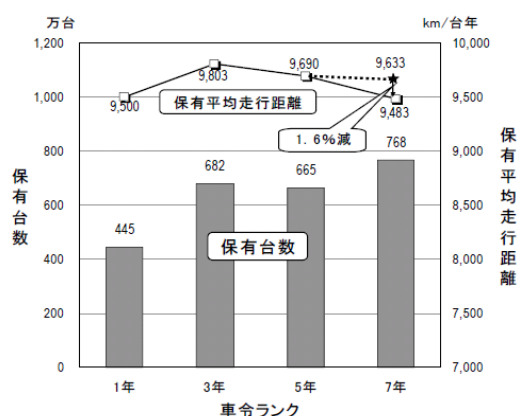


図 2-37 自動車輸送統計調査

自動車輸送統計の調査方法変更による影響の計算  
出典) H19.12 「乗用車の平均燃費実績値マニュアル」( (社)日本自動車工業会)

## (2) 都道府県別の動向

都道府県別走行台キロをみると、多くの都道府県で乗用車が増加傾向、貨物車が減少傾向となっている。

乗用車の走行台キロは、北海道、東京都、千葉県、神奈川県、大阪府のみで減少している。

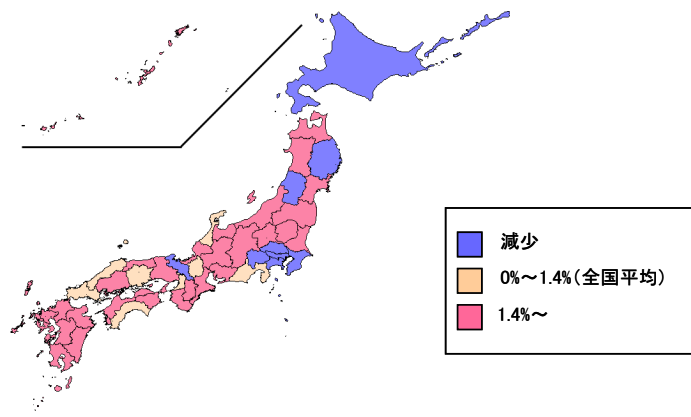


図 2-38 平成 11 年 平成 17 年の走行台キロ伸び率（全車）

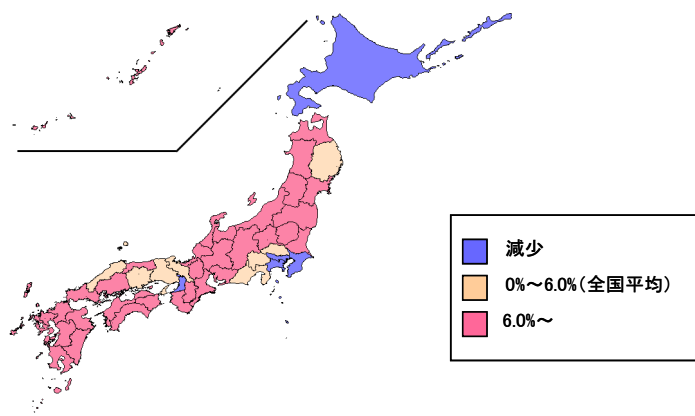


図 2-39 平成 11 年 平成 17 年の走行台キロ伸び率（乗用車）

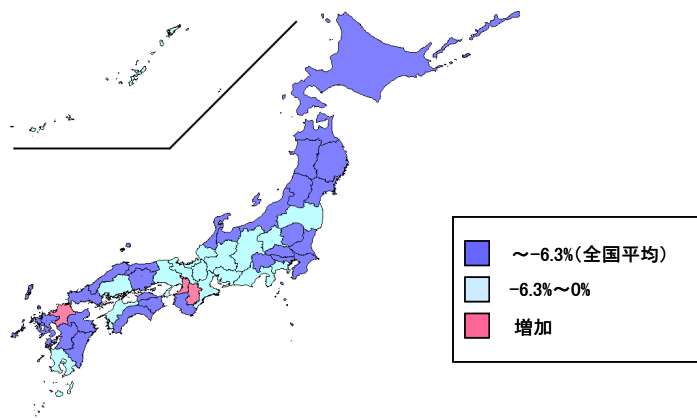


図 2-40 平成 11 年 平成 17 年の走行台キロ伸び率（貨物車）

出典) 道路交通センサス一般交通量調査(平日)(国土交通省)



### (3) 自動車台トリップ数の動向（道路交通センサス OD 調査）

全国の自動車台トリップ数は、一貫して増加傾向にある。

車種別にみると、貨物車が減少傾向にあるのに対し、乗用車は増加傾向である。

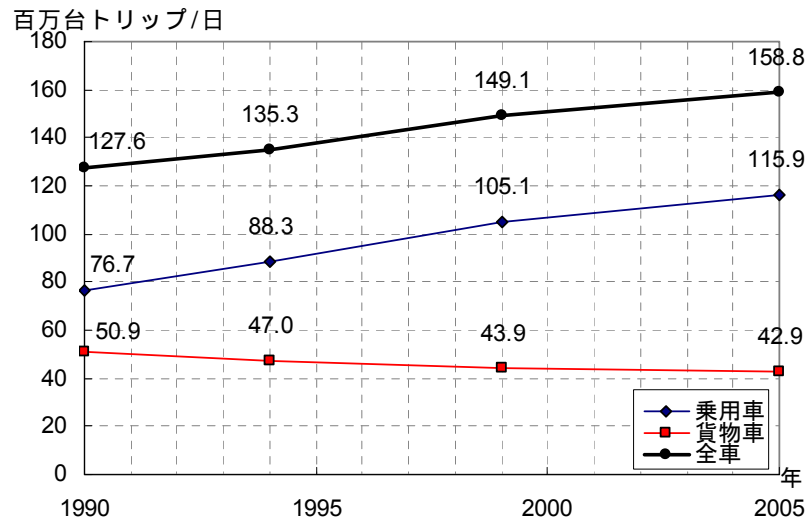


図 2-41 自動車台トリップ数の推移

出典) 道路交通センサス OD 調査・基本/OD 集計用マスターデータ(平日)(国土交通省)

#### (4) 都道府県別車種別自動車台トリップ数の推移

都道府県別台トリップ数は、全車及び乗用車で概ね増加傾向である。  
乗用車の台トリップ数は、東京都と大阪府でのみ減少している。

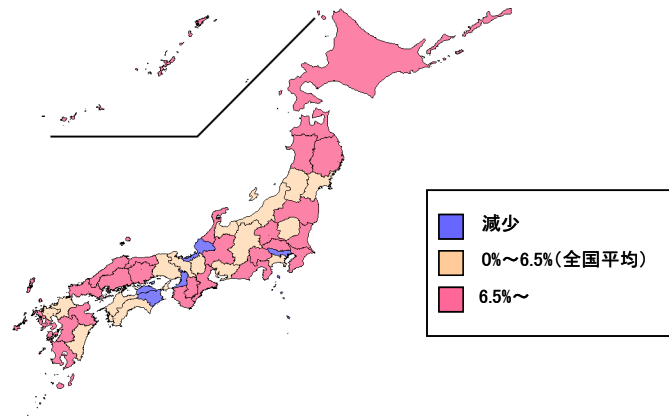


図 2-42 平成 11 年 平成 17 年の台トリップ数伸び率（全車）

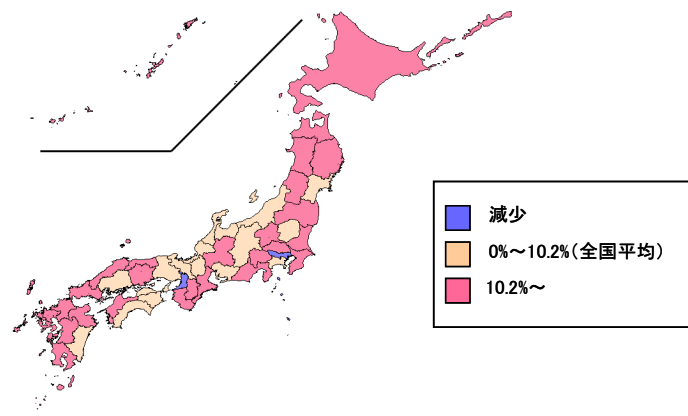


図 2-43 平成 11 年 平成 17 年の台トリップ数伸び率（乗用車）

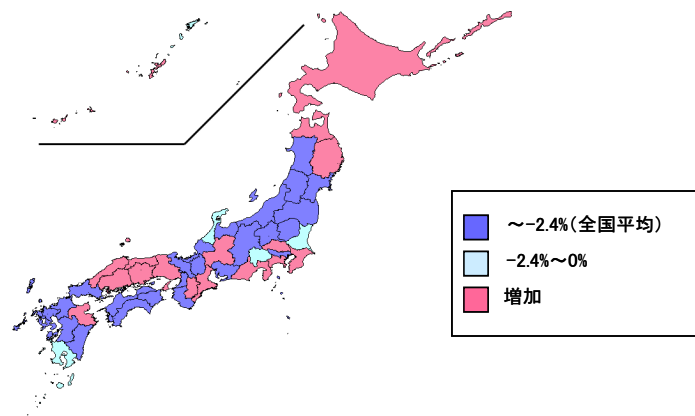


図 2-44 平成 11 年 平成 17 年の台トリップ数伸び率（貨物車）

出典) 道路交通センサス OD 調査・基本/OD 集計用マスターデータ(平日)(国土交通省)

## 2-2-2 旅客交通需要の動向について

### (1) 女性・高齢者の自動車利用の変化

女性や高齢者の1人当たり自動車利用トリップ数が増加している。  
 (平成11年～17年で、男性2.3%減少、女性12.7%増加、非高齢者3.4%増加、高齢者20.4%増加)

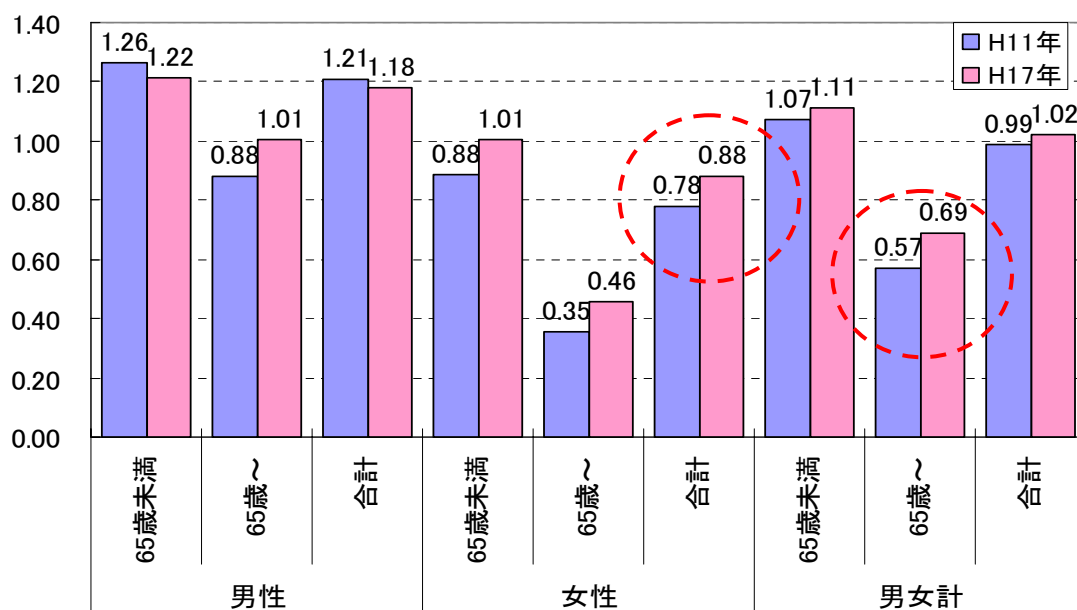


図 2-45 性・年齢階層別1人当たり自動車利用トリップの推移

出典) 1人当たり自動車利用トリップ数：全国都市交通特性調査(国土交通省)  
 人口：H11年 人口推計(総務省)、H17年 国勢調査(総務省)

表 2-4 性年齢階層別発生原単位の変化

		H11年	H17年	伸び率
男性	65歳未満	1.26	1.22	0.962
	65歳～	0.88	1.01	1.144
	合計	1.21	1.18	0.977
女性	65歳未満	0.88	1.01	1.137
	65歳～	0.35	0.46	1.296
	合計	0.78	0.88	1.127
男女計	65歳未満	1.07	1.11	1.034
	65歳～	0.57	0.69	1.204
	合計	0.99	1.02	1.038

表 2-5 性年齢階層別人口構成比

		人口(万人)		構成比	
		H11年	H17年	H11年	H17年
男性	65歳未満	5,316	5,143	42.0%	40.3%
	65歳～	882	1,092	7.0%	8.5%
	合計	6,197	6,235	48.9%	48.8%
女性	65歳未満	5,234	5,058	41.3%	39.6%
	65歳～	1,237	1,484	9.8%	11.6%
	合計	6,471	6,542	51.1%	51.2%
男女計	65歳未満	10,550	10,201	83.3%	79.8%
	65歳～	2,119	2,576	16.7%	20.2%
	合計	12,669	12,777	100.0%	100.0%

出典) 1人当たり自動車利用トリップ数：全国都市交通特性調査(国土交通省)

人口：H11年 人口推計(総務省)、H17年 国勢調査(総務省)

## (2) 高齢者の自動車利用の動向

1987年以降、高齢者ドライバーの増加等による高齢者層（65歳以上）の「発生原単位（特に自動車の利用による移動）」が増加傾向にある。

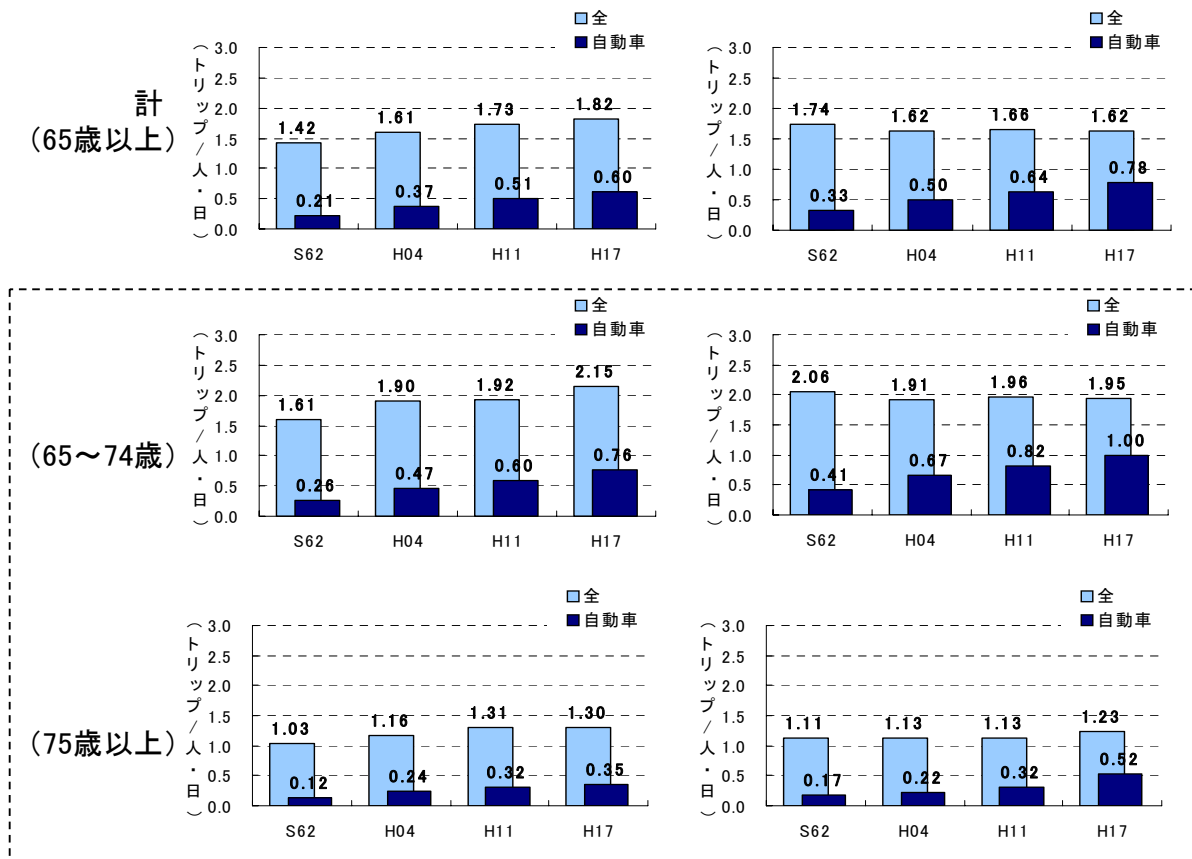


図 2-46 高齢者における都市圏別年齢階層別の 1 人当たりトリップ数の推移

出典) 全国都市交通特性調査 (国土交通省)

### (3) 三大都市圏と地方都市圏における交通手段分担率の変化

1987年以降、乗用車保有台数や免許保有率の増加により、三大都市圏・地方都市圏（三大都市圏以外）とも「乗用車分担率」が増加しているが、公共交通機関のサービスが高まる三大都市圏においてはその傾向が鈍化している。

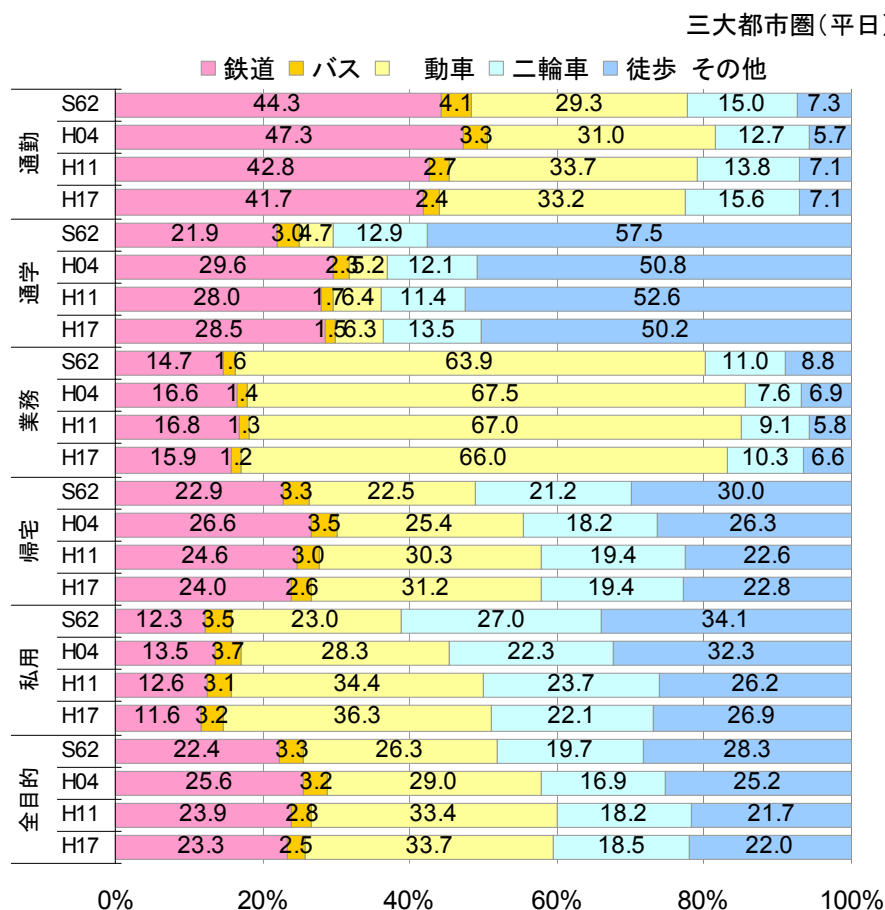


図 2-47 代表交通手段別分担率（三大都市圏・平日）

出典）全国都市交通特性調査（国土交通省）

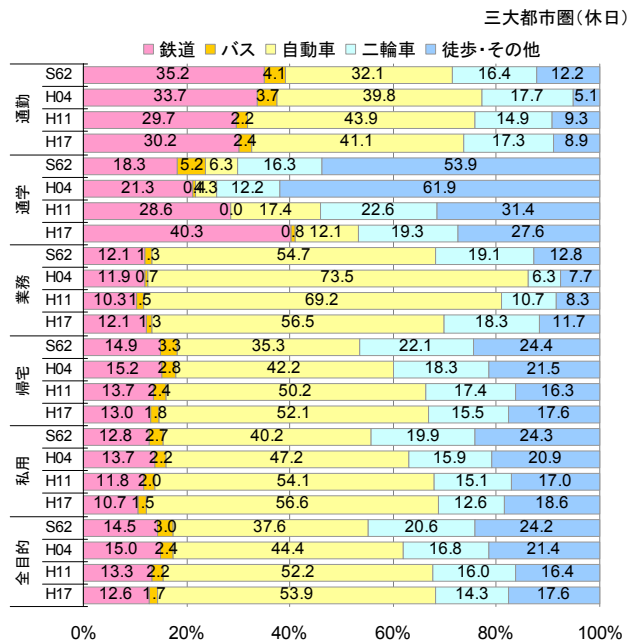


図 2-48 代表交通手段別分担率（三大都市圏・休日）

徒歩・二輪を含む分担率  
出典）全国都市交通特性調査（国土交通省）

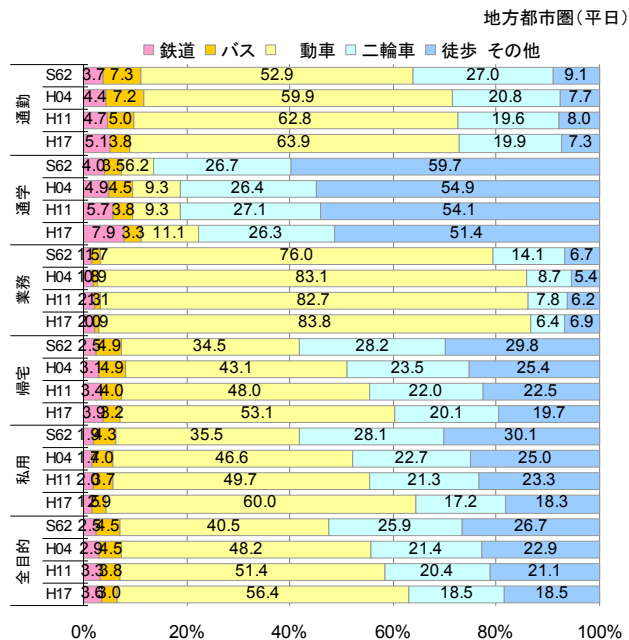


図 2-49 代表交通手段別分担率（地方都市圏・平日）

徒歩・二輪を含む分担率  
出典）全国都市交通特性調査（国土交通省）

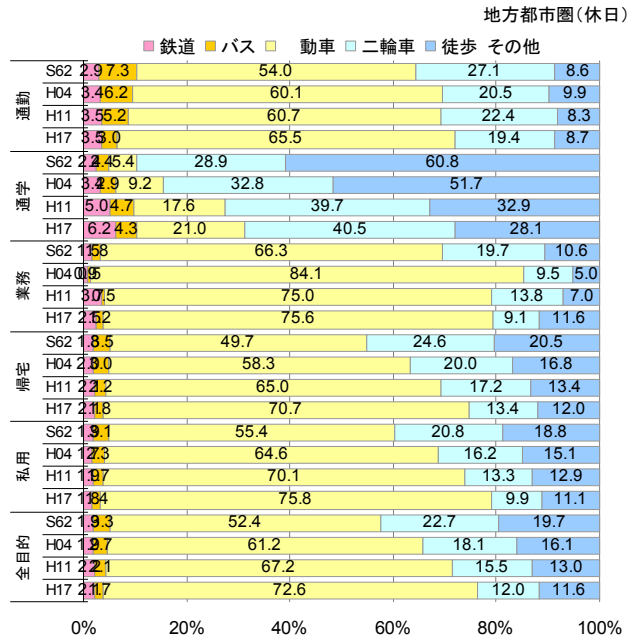


図 2-50 代表交通手段別分担率（地方都市圏・休日）

徒歩・二輪を含む分担率  
 出典）全国都市交通特性調査（国土交通省）



#### (4) 平均輸送人数の動向

「平均輸送人数」は、軽乗用車とそれ以外ではどの目的でも軽乗用車の方が小さくなっている。

目的別に「平均輸送人数」をみると、通勤・通学目的において微減、家事・買物、観光レジャーにおいては減少傾向で推移している。

乗用車の「平均輸送人数」は、平均世帯保有台数の増加や平均世帯人員の減少に応じて減少する傾向がみられる。

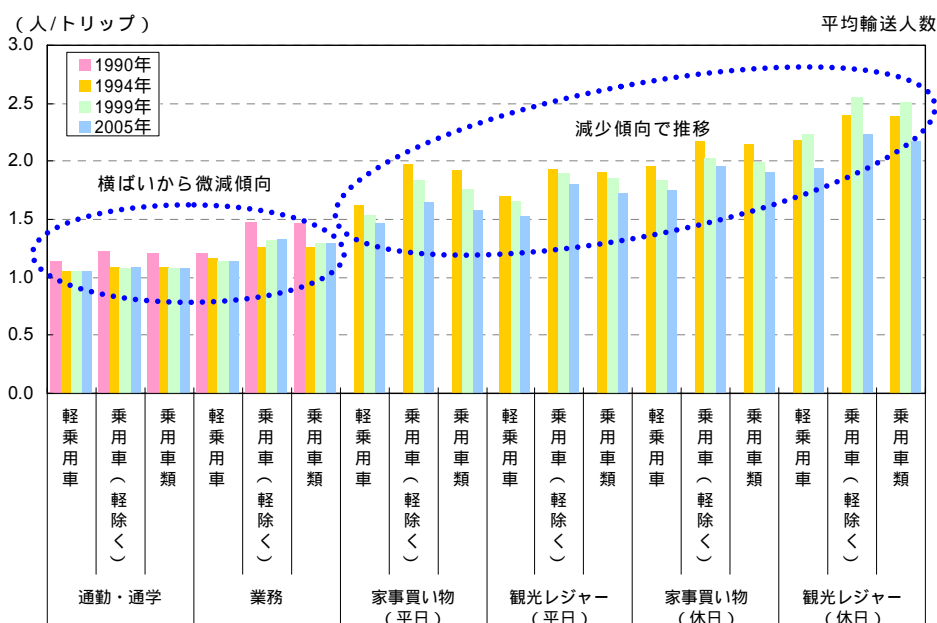


図 2-51 平均輸送人数の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)

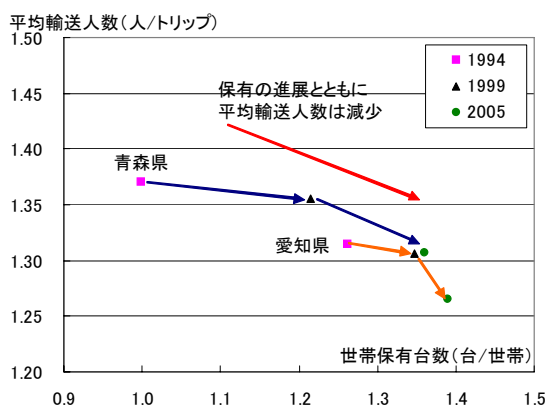


図 2-52 都道府県別の平均輸送人数と世帯保有台数の関係

出典) 平均輸送人数: 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)  
 保有台数 (軽乗用車): 市区町村別軽自動車車両数 ( (社) 全国軽自動車協会連合会 )  
 世帯数: 国勢調査 (総務省)

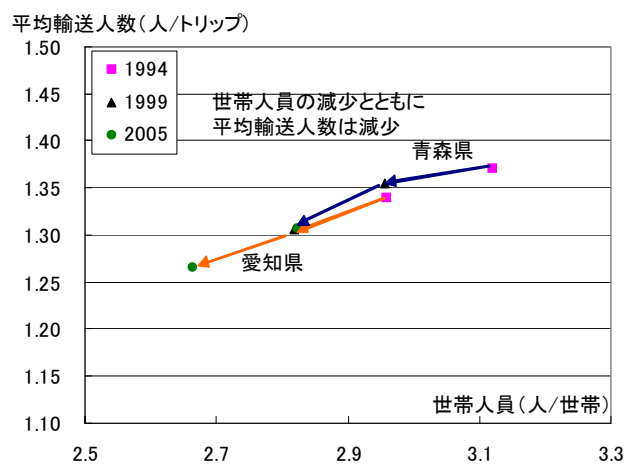


図 2-53 都道府県別の平均輸送人数と世帯人員の関係

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(国土交通省)  
世帯数、人口: 国勢調査(総務省)

### (5) 自動車利用のトリップ目的の変化

平日の自動車利用トリップの目的構成比は、業務目的が減少し、私事目的が増加する傾向にある。

自動車利用トリップ数は、業務目的は1985年にピークとなって以降減少が続いているが、全体としては大きく増加傾向にある。

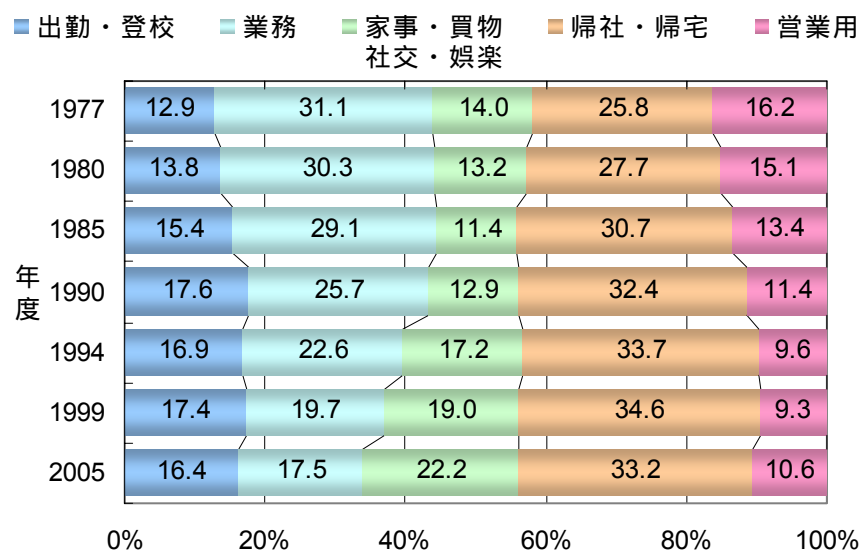


図 2-54 道路交通センサスの目的構成比の動向

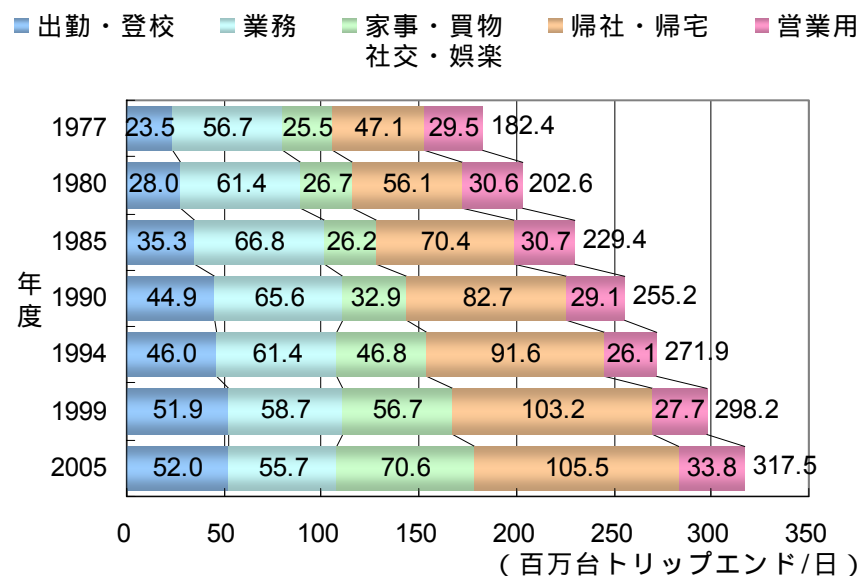


図 2-55 道路交通センサスの目的別台トリップエンド数の動向

出典) 道路交通センサス OD 調査・基本/OD 集計用マスターデータ(平日)(国土交通省)

### (6) 自動車利用のトリップ目的の変化

自動車の「主な用途」に関するアンケート結果では、「買物・用足し」用途の割合の増加が続いており、「レジャー」用途の割合は年々減少傾向にある。

全国都市交通特性調査における全国の目的構成比（平日、全代表交通手段）をみると、業務目的が減少し、私事目的が増加している傾向にある。

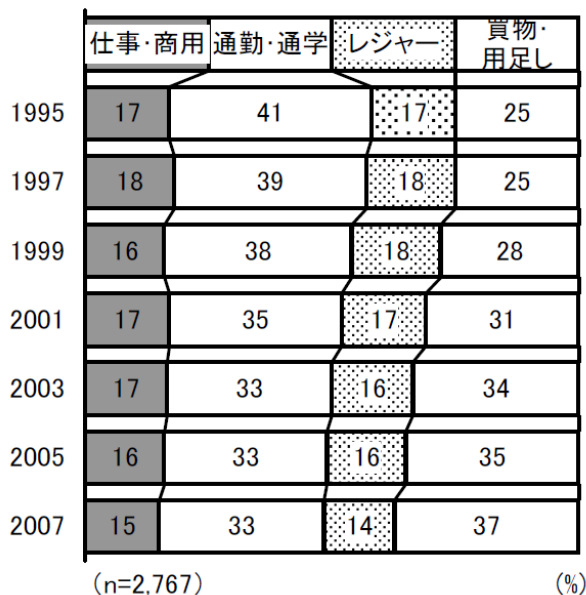


図 2-56 自動車の主な用途の構成比推移

世帯単位で無作為抽出

複数保有世帯は、購入時期が最も新しい1台を調査

出典) 2007年度「乗用車市場動向調査」( (社) 日本自動車工業会 )

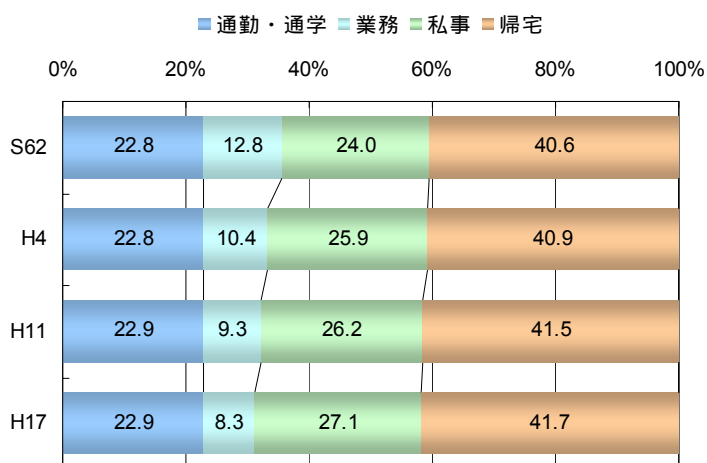


図 2-57 全国都市交通特性調査における目的構成比（全国平日、全代表交通手段）

出典) 全国都市交通特性調査(国土交通省)

### (7) 乗用車平均利用距離の動向

車種別の平均利用距離の動向をみると、軽乗用車は増加傾向、軽除く乗用車は概ね横ばいで推移しているが、相対的に平均利用距離が短い軽乗用車の割合が増加しているため、乗用車合計では減少傾向で推移している。

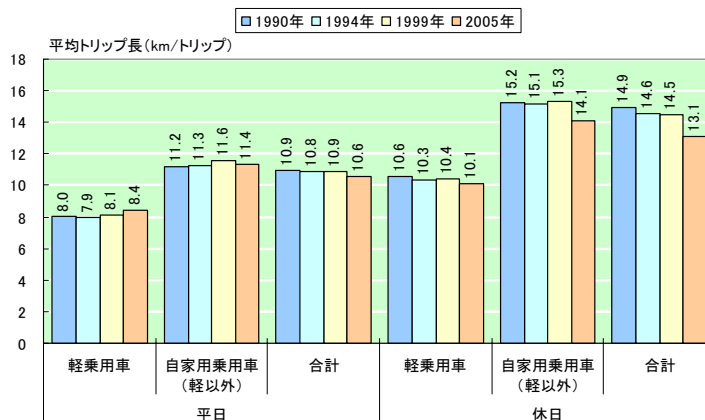


図 2-58 車種別平均利用距離の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)

1990 年以降の動向を目的別にみると、軽乗用車の「平均利用距離」は、通勤・通学目的、平日の家事・買物等について増加傾向で推移し、それら以外についてはほぼ横ばいで推移している。

乗用車の「平均利用距離」は、人口密度、1 人当たり GRP 等の指標に応じて変化する傾向がみられる。

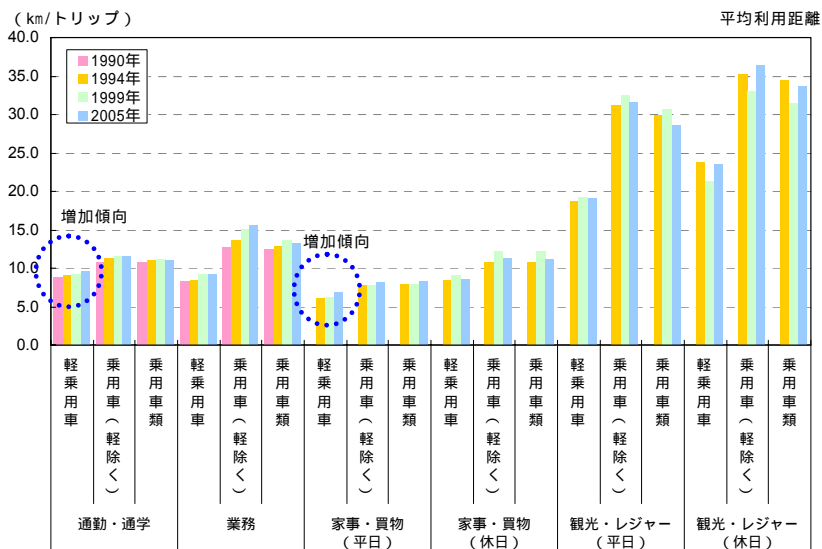


図 2-59 平均利用距離の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)

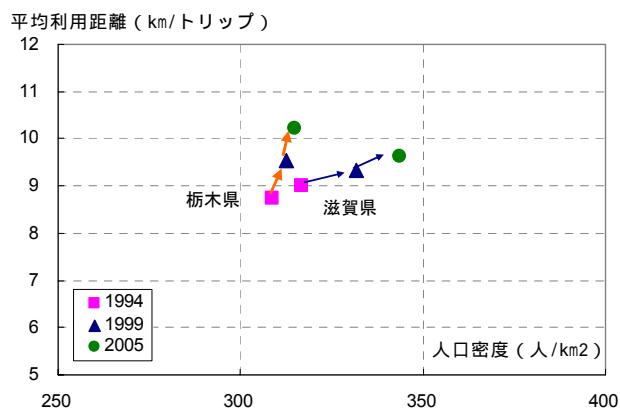


図 2-60 通勤・通学目的の平均利用距離と人口密度の関係

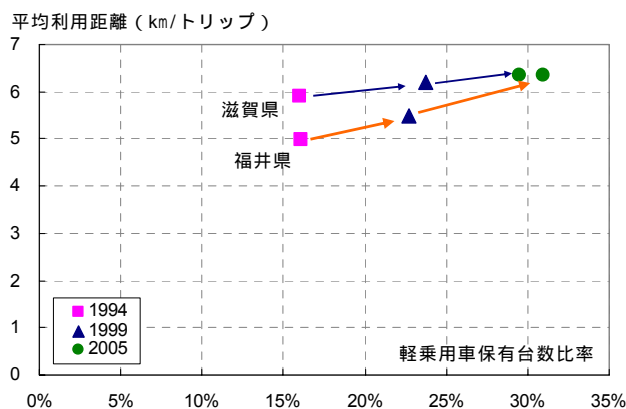


図 2-61 軽乗用車の平均利用距離と軽乗用車保有台数比率の関係

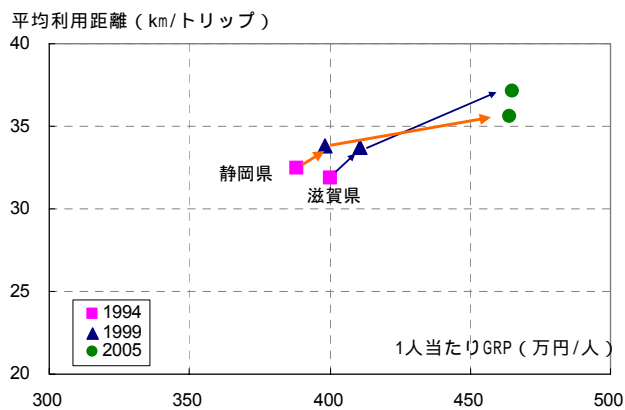


図 2-62 観光・レジャー目的の平均利用距離と1人当たりGRPの関係

出典) 平均利用距離：平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)  
人口密度：国勢調査 (総務省)

(8) 軽乗用車の利用目的の動向

軽乗用車の主な用途を都市規模別にみると、100万人以上の都市では買物目的が多いのに対し、100万人未満の都市圏では通勤・通学目的の利用割合が多くなっている。

軽乗用車の主な用途を個人属性別にみると、男性及び未婚女性では通勤・通学に使う割合が最も多く、既婚女性では買物目的が最も多くなっている。

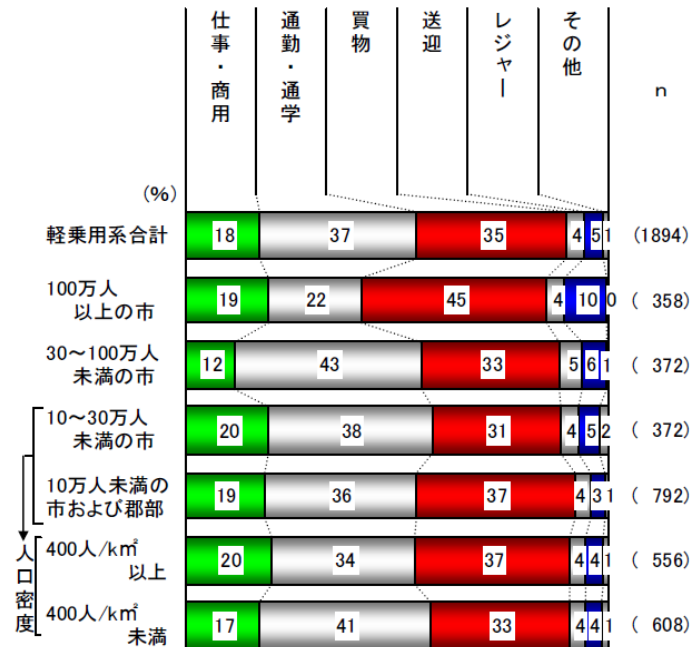


図 2-63 都市規模別の軽乗用車の主な用途

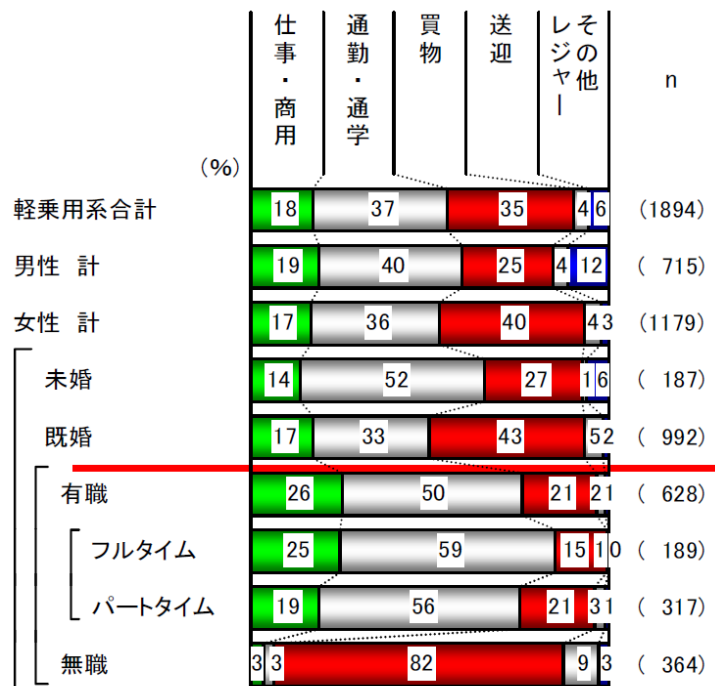


図 2-64 個人属性別の軽乗用車の主な用途

出典)平成19年度「軽自動車の使用実態調査」(社)日本自動車工業会)

(9) 軽乗用車の利用目的の動向

軽乗用車の平日のトリップ目的構成比は、軽乗用車以外と比較すると業務目的の割合が低く、家事・買物目的が高い。

(社)日本自動車工業会が実施したアンケート結果によれば、軽乗用車の主な用途は乗用車全体と比較して、レジャー目的に使う世帯の割合は小さく、買物目的の割合が大きくなっている。

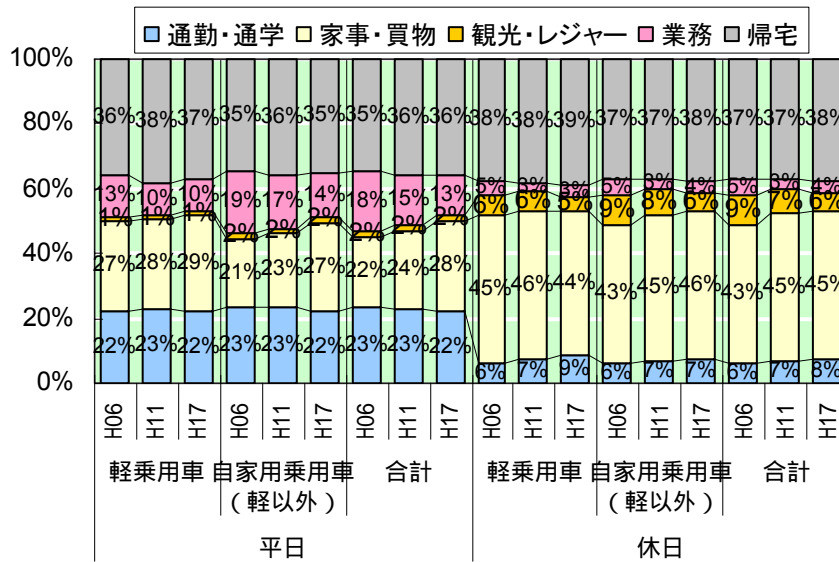


図 2-65 軽乗用車とそれ以外の自家用乗用車のトリップ目的構成 (道路交通センサス)  
出典) 道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)

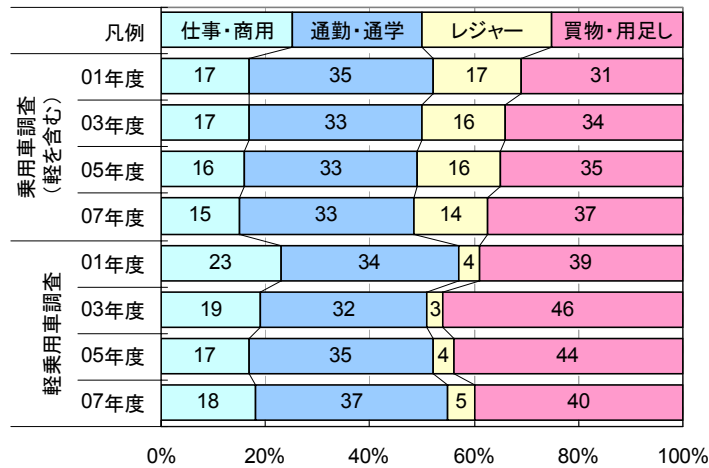


図 2-66 保有車両の主な用途 (自工会アンケート)  
出典) 乗用車調査 (軽を含む) : 2007 年度「乗用車市場動向調査」( (社)日本自動車工業会) 軽乗用車を含む自家用乗用車 (バスを除く) を対象  
軽乗用車調査 : 平成 19 年度「軽自動車の使用実態調査」( (社)日本自動車工業会) 軽乗用車のみを対象



(10) 軽乗用車の目的別のトリップ長の動向

軽乗用車の平均トリップ長は、軽乗用車以外の乗用車と比較して、どの目的をみても平日、休日とも短い傾向にある。

平日の軽乗用車の平均トリップ長は微増傾向にある。

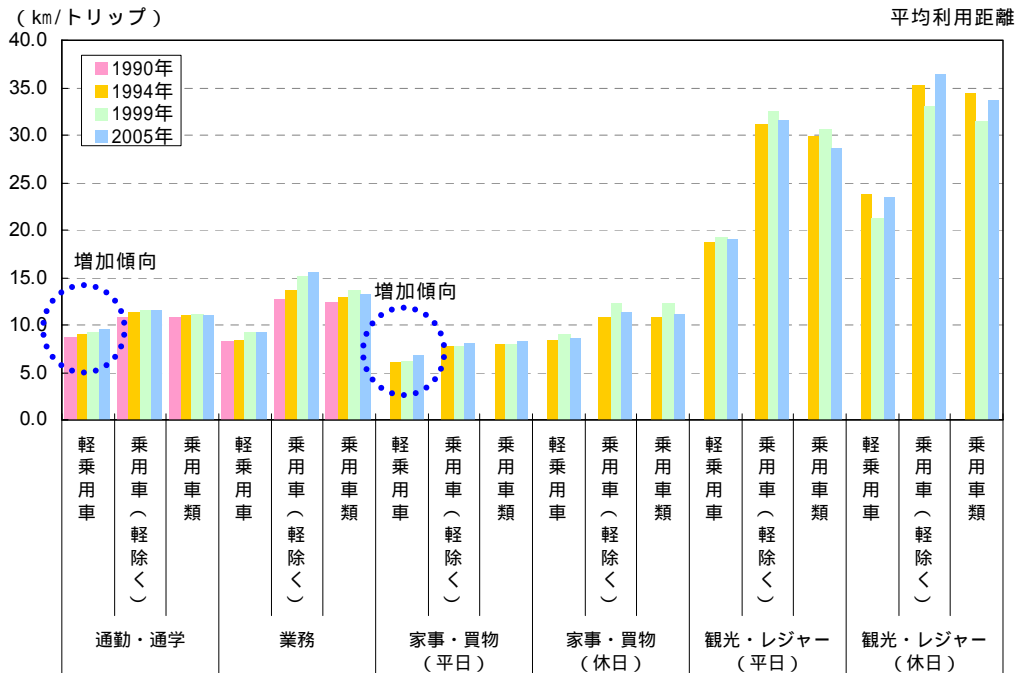


図 2-67 全国の車種別目的別平均利用距離の動向

センサスの目的区分「観光・レジャー」のうち「スポーツ」「その他」は、平均利用距離の動向が異なるため「家事・買物」に分類した。  
出典) 道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)

(11) 軽乗用車の普及とユーザー特性

軽乗用車の主な運転者の属性をみると、半数以上が既婚女性である。

軽乗用車の主な運転者の平均年齢は上昇しており、2005年度では46.7歳となっている。

(%)	男性・未婚	男性・既婚	女性・未婚	女性・既婚	
99年度	7	29	12	52	n=1,633
01年度	6	32	9	53	n=1,690
03年度	6	29	8	57	n=1,912
05年度	7	27	10	56	n=1,852

図 2-68 軽乗用車の主な運転者の性別・未既婚比率

(%)	29歳以下	30代	40代	50代	60歳以上	平均年齢 (歳)
99年度	19	25	26	16	14	<43.4> n=1,633
01年度	15	26	20	22	17	<45.0> n=1,690
03年度	14	24	24	19	19	<45.4> n=1,912
05年度	14	21	22	21	22	<46.7> n=1,850

図 2-69 軽乗用車の主な運転者の年齢構成

出典)平成17年度「軽自動車使用実態調査」(社)日本自動車工業会)

(12) 軽乗用車の利用頻度の動向

乗用車全体と比較して、軽乗用車は平日の運休率が低く台数当たりトリップ数が多くなっている。

利用頻度のアンケート結果をみても、「ほとんど毎日使っている」と回答した世帯は乗用車全体で5割強なのに対し、軽乗用車に限れば7割前後にのぼる。

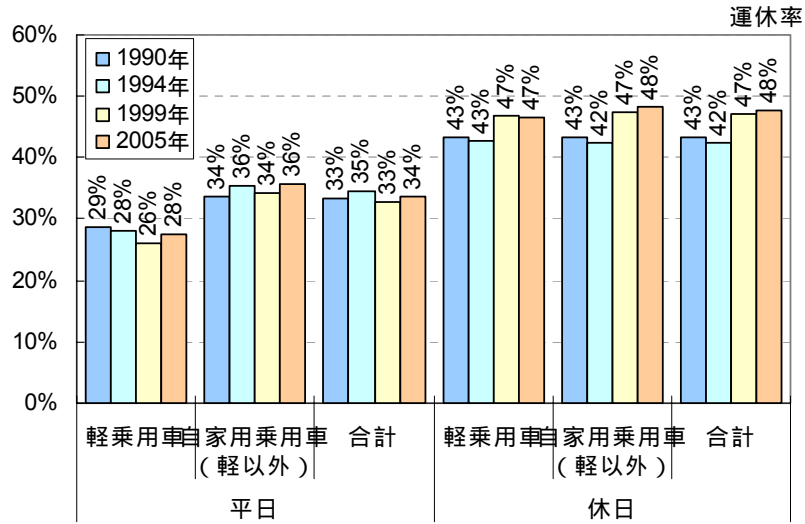


図 2-70 軽乗用車と軽除く乗用車の運休率

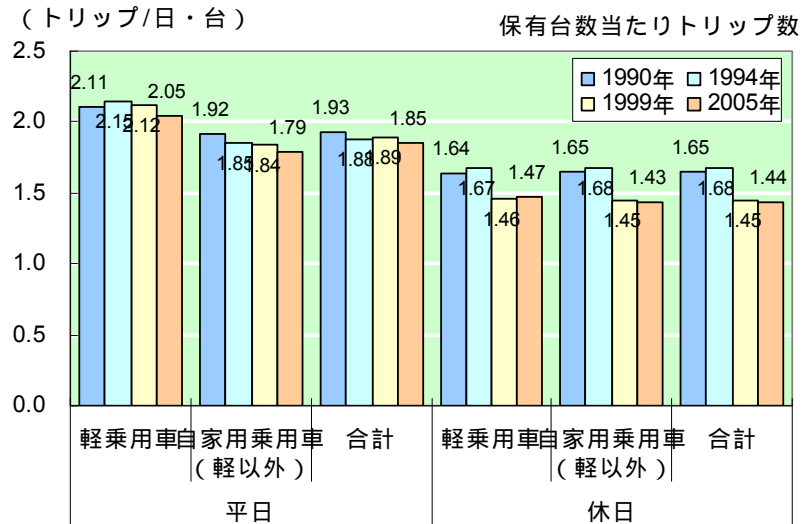


図 2-71 軽乗用車と軽除く乗用車の保有台数当たりトリップ数

出典) 道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ (国土交通省)

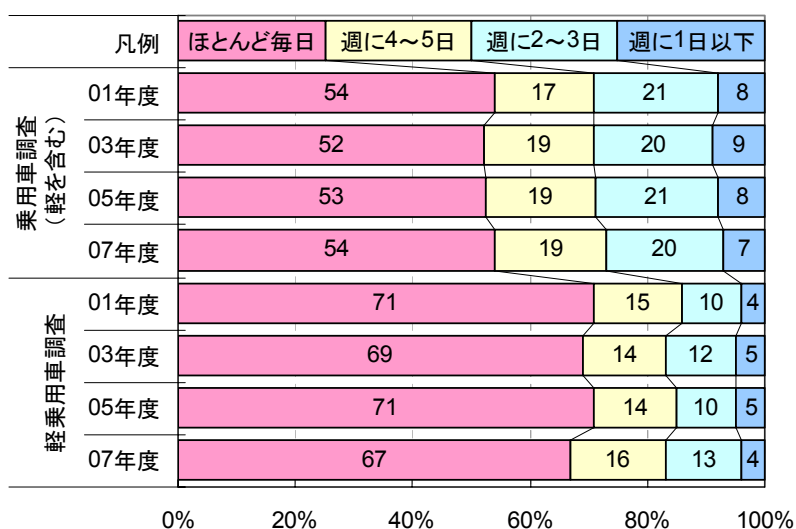


図 2-72 保有車両の利用頻度（自工会アンケート）(単位%)

出典) 乗用車調査(軽を含む)：2007年度「乗用車市場動向調査」(社)日本自動車工業会)軽乗用車を含む  
 自家用乗用車(バスを除く)を対象  
 軽乗用車調査：平成19年度「軽自動車の使用実態調査」(社)日本自動車工業会)軽乗用車のみを対象

### (13) 軽自動車の高速道路利用の動向

NEXCOの営業用データを見ると、高速道路の平均利用距離は、軽自動車、普通車(料金車種区分)とも、ほぼ横ばい傾向で推移している。

高速道路を利用する軽自動車の交通量は増加傾向で推移しており、軽自動車と普通車の車種構成比をみると、軽自動車の割合が増加している。

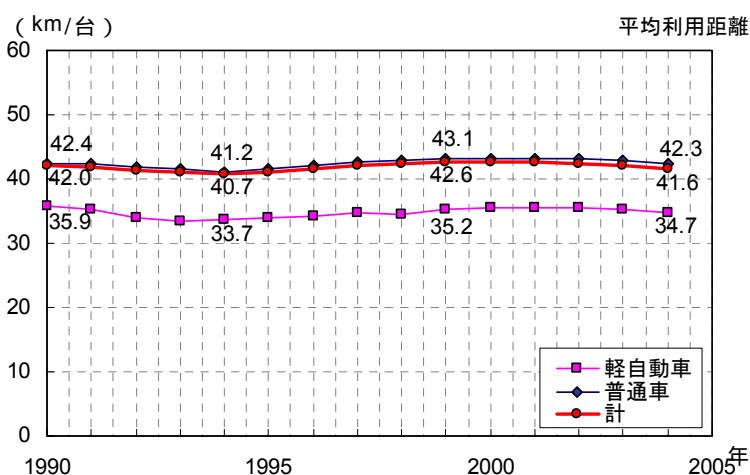


図 2-73 高速道路を利用する自動車の平均利用距離の推移

料金区分による車種区分  
 軽自動車：軽乗用車、軽貨物車、二輪自動車      普通車：乗用車、小型貨物車  
 出典) NEXCO データ

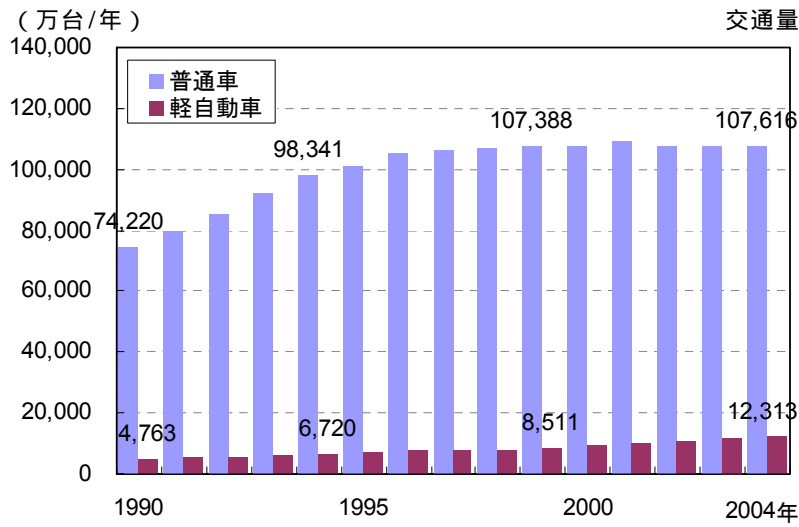


図 2-74 高速道路を利用する自動車交通量（普通車、軽自動車）の推移

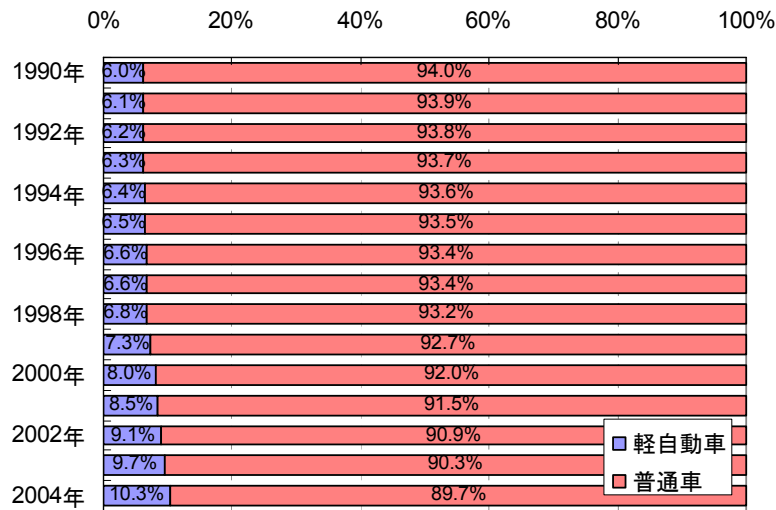


図 2-75 高速道路を利用する軽自動車と普通車の車種構成比の推移（年間交通量ベース）

料金区分による車種区分  
 軽自動車：軽乗用車、軽貨物車、二輪自動車      普通車：乗用車、小型貨物車  
 出典) NEXCO データ

## 2-2-3 貨物交通需要の動向について

### (1) 貨物車輸送トン数・トンキロの推移

貨物車輸送トン数は、2000年以降減少傾向となっている。

貨物車輸送トンキロは増加と減少を繰り返しているものの、長期的にみれば増加傾向にある。

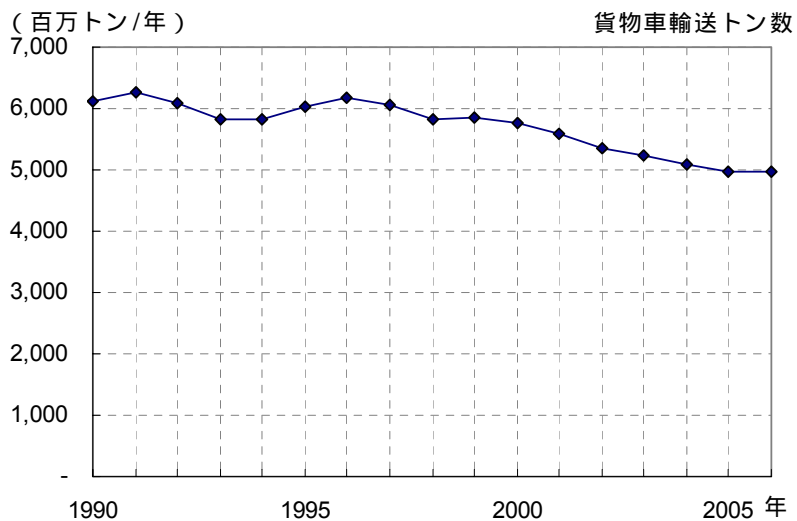


図 2-76 貨物車輸送トン数の推移

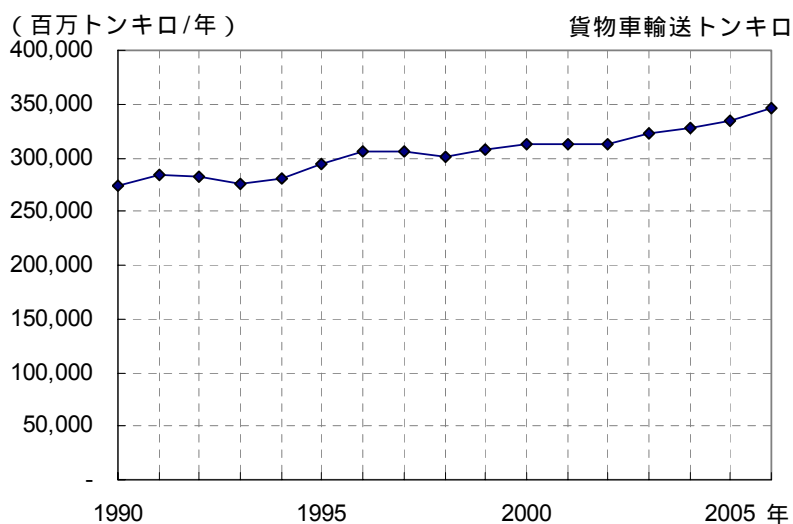


図 2-77 貨物車輸送トンキロの推移

出典) 自動車輸送統計調査 (国土交通省)

## (2) 全産業生産額、全品目輸入額の動向

全産業の生産額及び全品目の輸入額について 1980 年以降の動向を分析すると、GDP の変動に応じて変化する傾向がみられる。

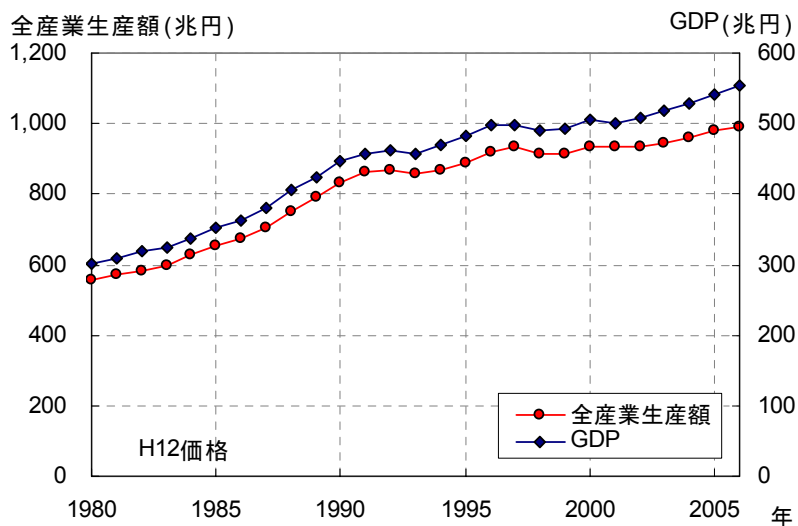


図 2-78 全産業生産額と GDP の関係

出典) GDP：国民経済計算年報（内閣府）  
全産業生産額：国民経済計算年報（内閣府）

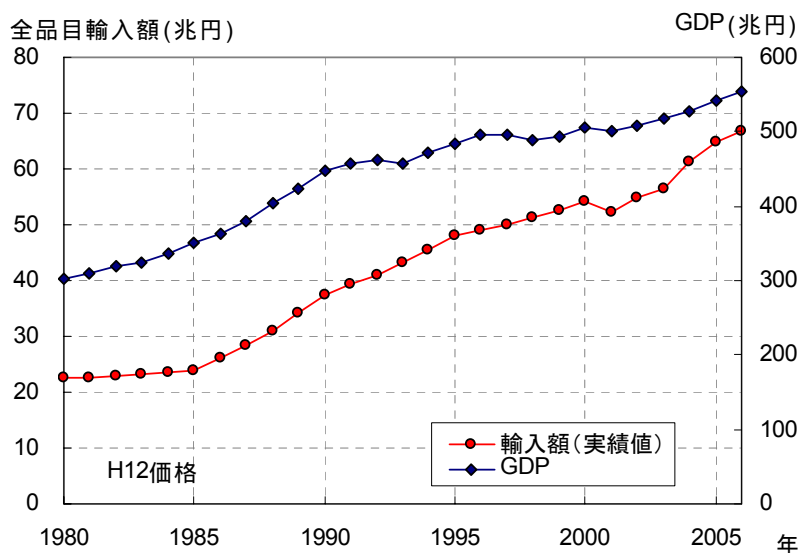


図 2-79 全品目輸入額と GDP の関係

出典) GDP：国民経済計算年報（内閣府）  
全品目輸入額：産業連関表(1980～2000年)（総務省）  
産業連関表のデータは 1980、1985、1990、1995、2000 年のみであるため、中間年は品目ごとに定率補間して設定した品目別輸入額データの品目合計を使用  
産業連関表の 2000 年現況値と国民経済計算年報の伸び率から算定(2001～2006 年)

### (3) 品目別生産額、輸入額の動向

品目別生産額及び品目別輸入額は、1980年以降一貫してサービス業の生産額の増加が大きく「産業のサービス化」が進んでいる。また、1980年以降一貫して機械の生産額の増加は大きく、1985年以降機械の輸入額の増加も大きくなっている。

品目別の生産額及び輸入額は、いずれもGDPの変動に応じて変化する傾向がみられる。

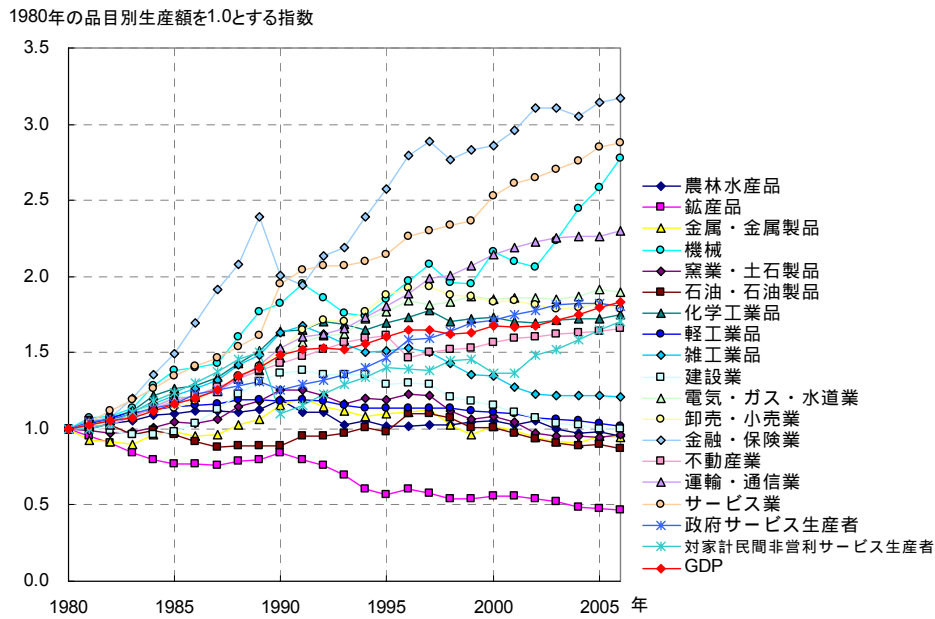


図 2-80 品目別生産額の推移（1980年を1.0とする指数）

出典) GDP：国民経済計算年報（内閣府） H12年価格  
 品目別生産額：国民経済計算年報（内閣府） H12年価格

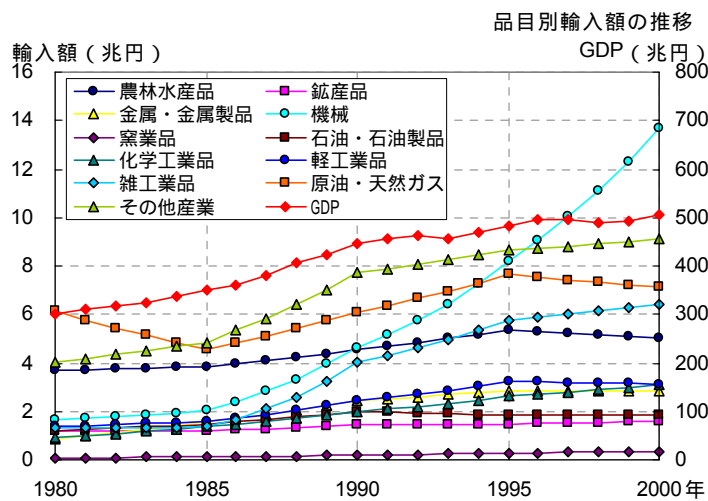


図 2-81 品目別輸入額の推移

出典) GDP：国民経済計算年報（内閣府） H12年価格  
 品目別輸入額：産業連関表（内閣府） H12年価格



#### (4) 貨物輸送原単位の動向

貨物輸送原単位（生産額・輸入額に対する全機関貨物輸送トン数の比率）は、廃棄物を除く品目合計でみると近年減少している。

品目別では、貨物輸送原単位が増加している品目と、横ばい又は減少している品目がある。

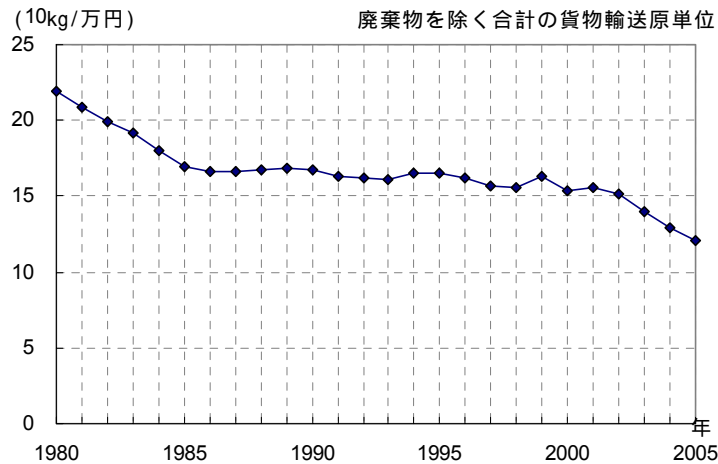


図 2-82 貨物輸送原単位（全品目）の実績値の推移

出典）生産額：国民経済計算年報（内閣府） H12 年価格

輸入額：産業連関表（総務省） H12 年価格

輸送トン数：陸運統計要覧（国土交通省）

品目別輸入額を算定する産業連関表は 2000 年が最新値である。貨物輸送原単位を算定するための 2001 年以降の品目別輸入額はモデルによる推計値を使用した。

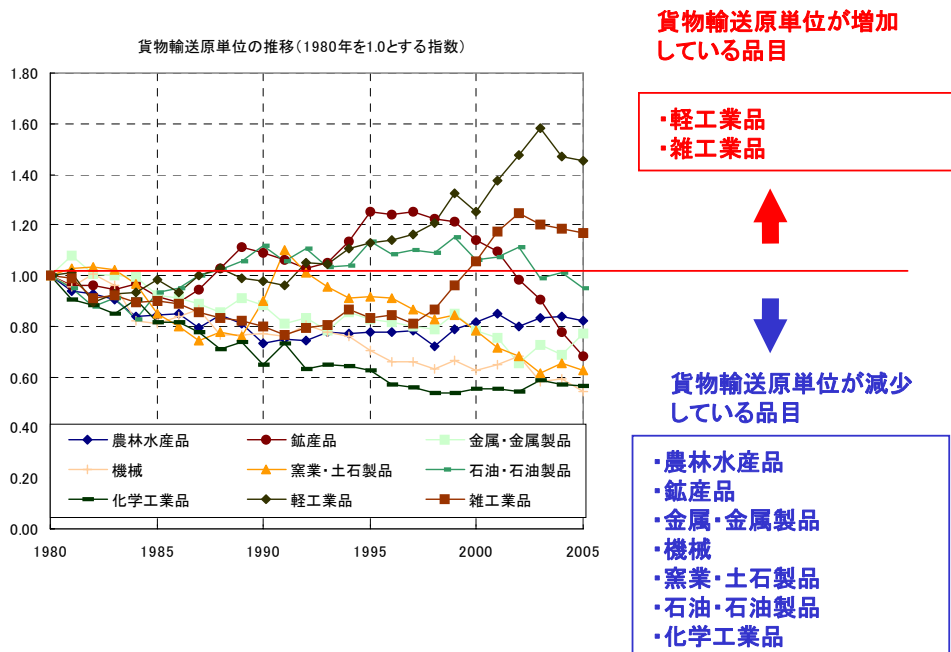


図 2-83 品目別の貨物輸送原単位の推移（実績値、1980 年を 1.0 とする指数）

出典）生産額：国民経済計算年報（内閣府）

輸入額：産業連関表（総務省）

輸送トン数：陸運統計要覧（国土交通省）

品目別輸入額を算定する産業連関表は 2000 年が最新値である。貨物輸送原単位を算定するための 2001 年以降の品目別輸入額はモデルによる推計値を使用した。

品目別に全機関輸送トン数と生産額・輸入額の推移をみると、多くの品目で全機関輸送トン数は概ね生産額・輸入額に連動して推移している。特に、金属・金属製品、機械、化学工業品では、生産額・輸入額当たりの全機関輸送トン数が減少傾向にあり、貨物の高付加価値化が進んでいる。また、鉱産品、窯業・土石製品の生産額・輸入額当たり輸送トン数は近年大きく減少している。

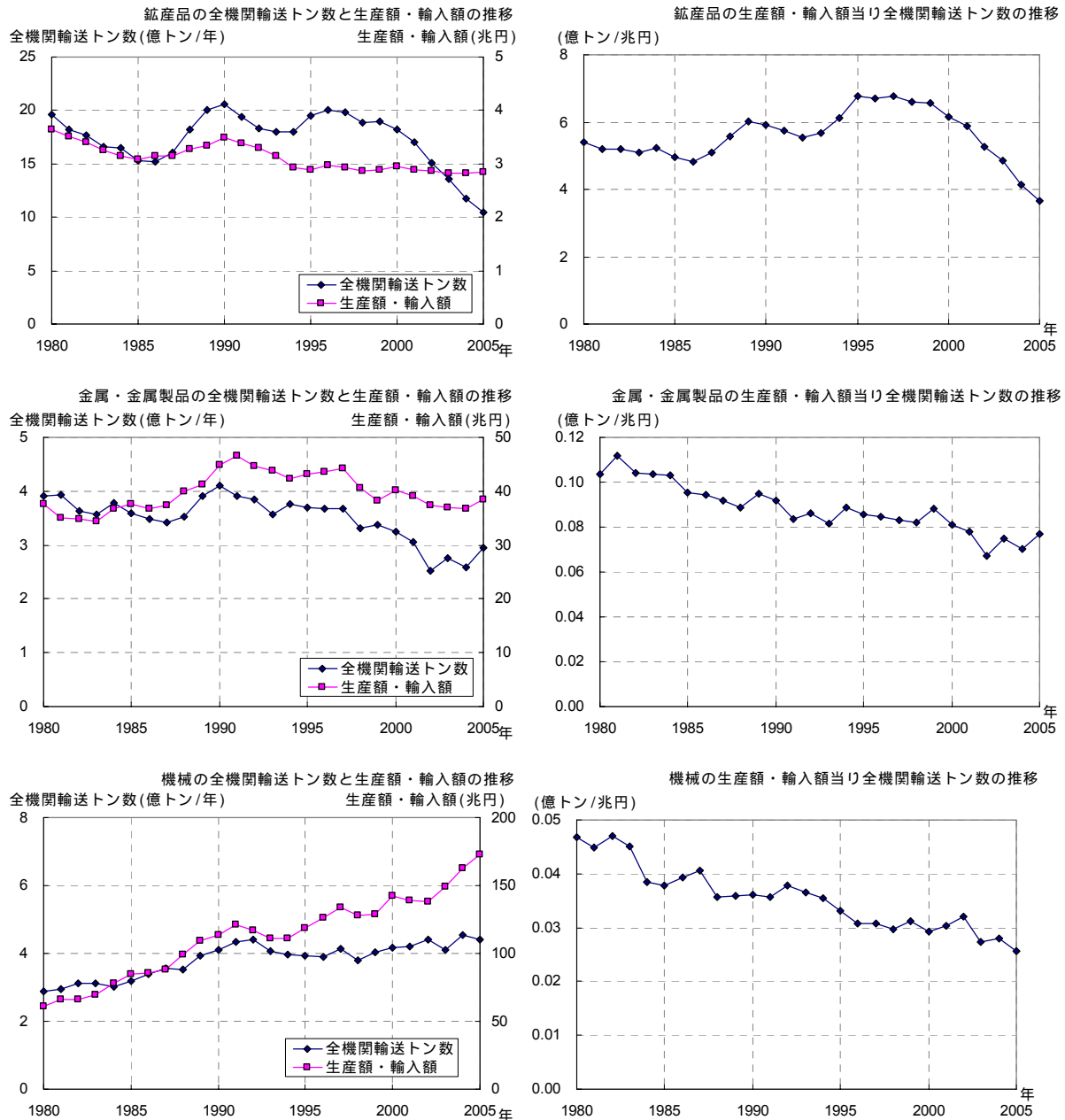


図 2-84 全機関輸送トン数と生産額・輸入額の関係 (その 1)

出典) 全機関輸送トン数：陸運統計要覧（国土交通省）  
 品目別生産額：国民経済計算年報（内閣府） H12 年価格  
 品目別輸入額：産業連関表(1980～2000 年)（総務省） H12 年価格  
 全品目輸入額は産業連関表の 2000 年現況値と国民経済計算年報の伸び率から算定(2001～2005 年)  
 品目シェアは品目別輸入額モデルによる推計値(2001～2005 年)  
 GDP：国民経済計算年報（内閣府） H12 年価格

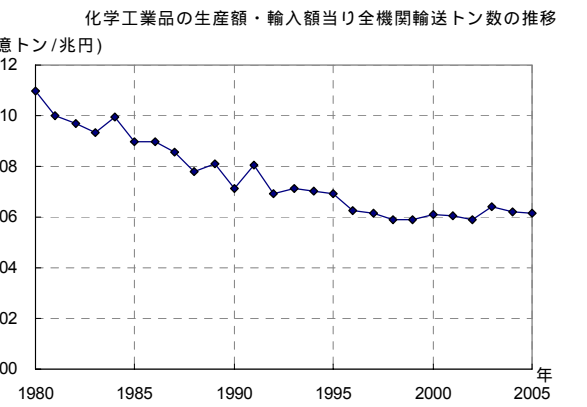
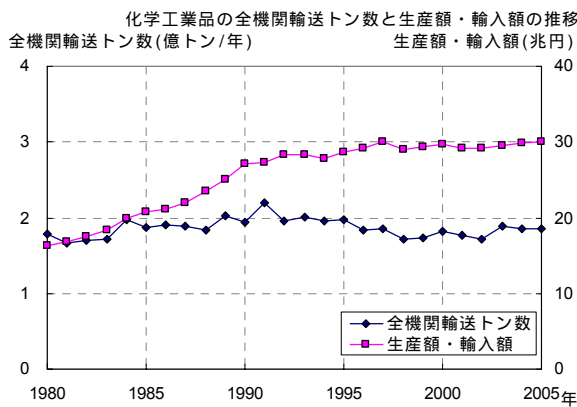
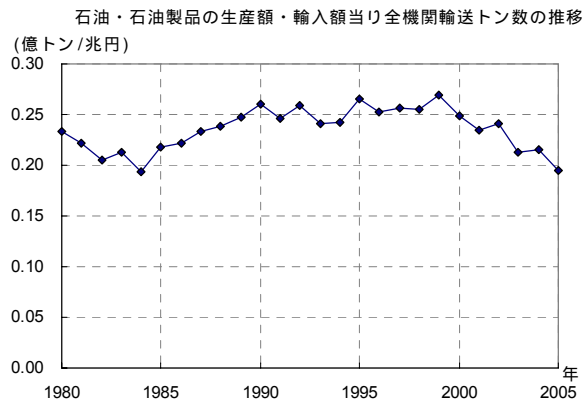
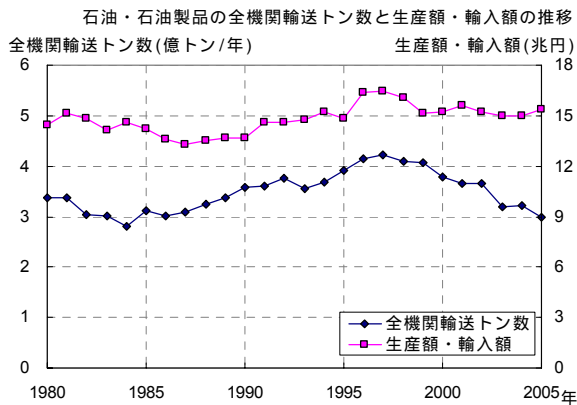
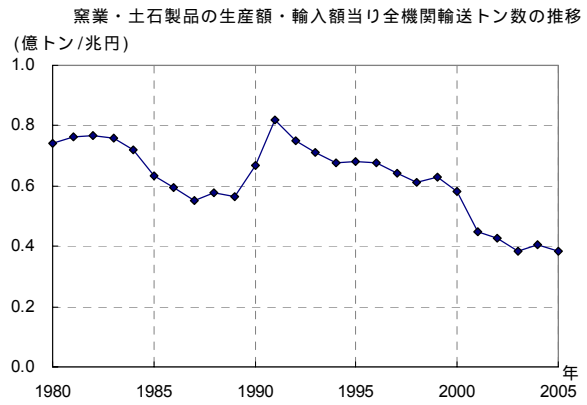
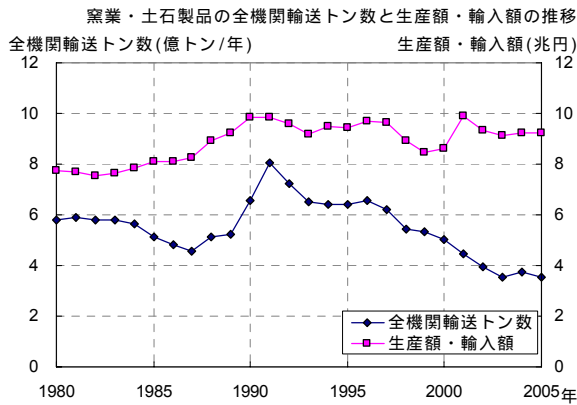


図 2-85 全機関輸送トン数と生産額・輸入額の関係(その2)

出典) 全機関輸送トン数：陸運統計要覧（国土交通省）  
 品目別生産額：国民経済計算年報（内閣府） H12年価格  
 品目別輸入額：産業連関表(1980～2000年)（総務省） H12年価格  
 全品目輸入額は産業連関表の 2000年現況値と国民経済計算年報の伸び率から算定(2001～2005年)  
 品目シェアは品目別輸入額モデルによる推計値(2001～2005年)  
 GDP：国民経済計算年報（内閣府） H12年価格

生活関連品目である農林水産品、軽工業品、雑工業品について、人口当たり全機関輸送トンの推移をみると、軽工業品及び雑工業品の人口当たり全機関輸送トン数は、人口当たり GDP に連動した動きがみられる。農林水産品の人口当たり全機関輸送トン数は 1980 年から 1990 年にかけては減少傾向にあったものの、1990 年以降はほぼ横ばいで推移している。

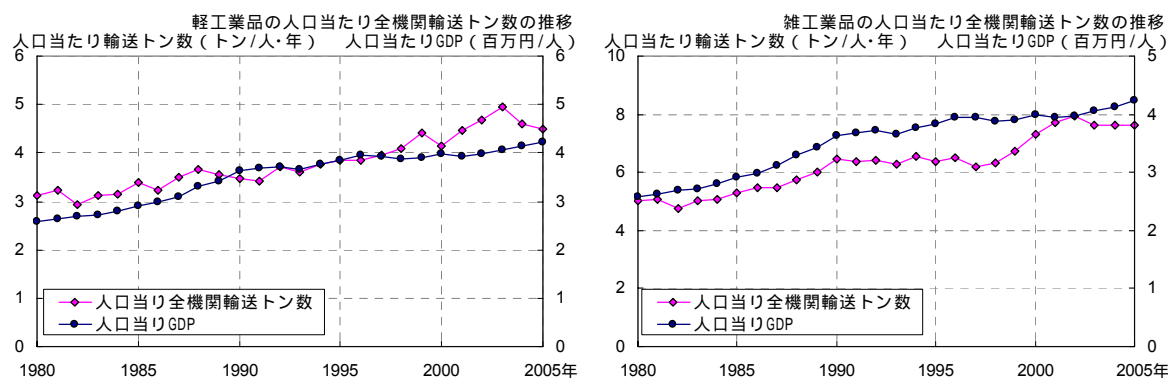


図 2-86 人口当たり全機関輸送トン数の推移（軽工業品、雑工業品）

出典) 全機関輸送トン数：陸運統計要覧（国土交通省）  
 人口：国勢調査、人口推計（総務省）  
 GDP：国民経済計算年報（内閣府） H12 年価格

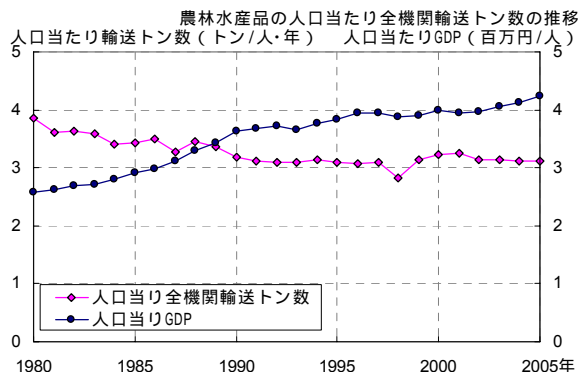


図 2-87 人口当たり全機関輸送トン数の推移（農林水産品）

出典) 全機関輸送トン数：陸運統計要覧（国土交通省）  
 人口：国勢調査、人口推計（総務省）  
 GDP：国民経済計算年報（内閣府） H12 年価格

(5) 貨物車分担率、車種業態別分担率の動向

(a) 貨物車分担率

全機関貨物輸送トン数に占める貨物車輸送トン数の割合（貨物車分担率）は、1980年以降、ほぼ一定である。

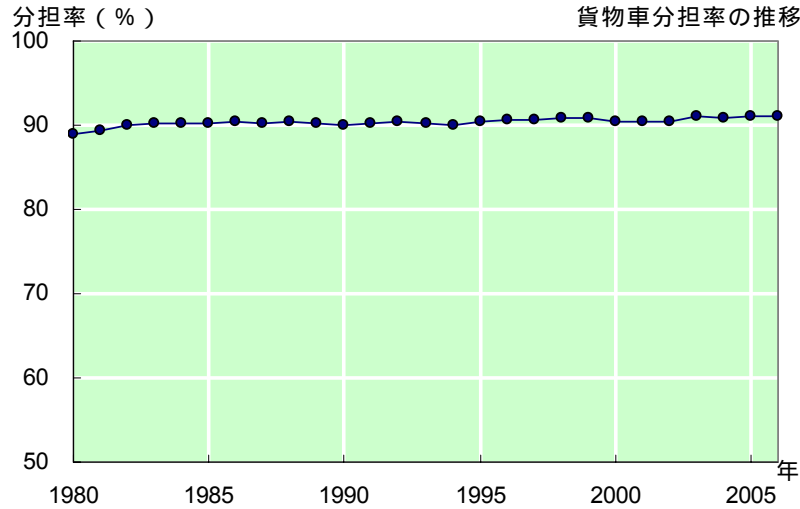


図 2-88 全機関貨物輸送トン数に対する貨物車分担率の推移

出典) 陸運統計要覧(国土交通省)

「貨物車分担率」の推移を品目別にみると、石油・石油製品は 90 年代前半、化学工業品は 2000 年前後に増加傾向にあったものの、両品目とも近年は横ばいで推移している。それ以外の品目は 1980 年以降一貫してほぼ横ばいの傾向で推移している。

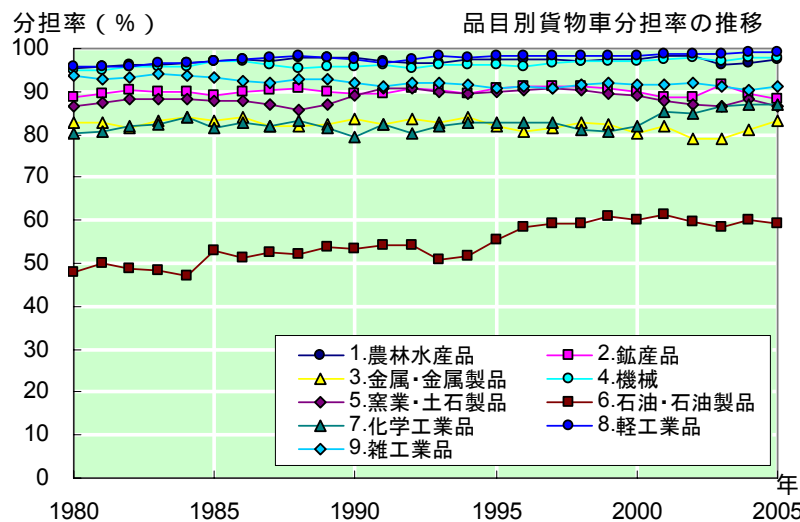


図 2-89 品目別の貨物車分担率の推移

陸運統計要覧の廃棄物輸送トン数は貨物車のみであり、廃棄物の貨物車分担率は 100%である  
出典) 陸運統計要覧(国土交通省)

(b) 車種業態別分担率

車種業態別貨物車輸送トン数が貨物車合計の輸送トン数に占める割合(車種業態別分担率)の1980年以降の動向をみると、自家用貨物車から営業用貨物車への「自営転換」が進むとともに、小型貨物車から普通貨物車への転換が進んでいる。

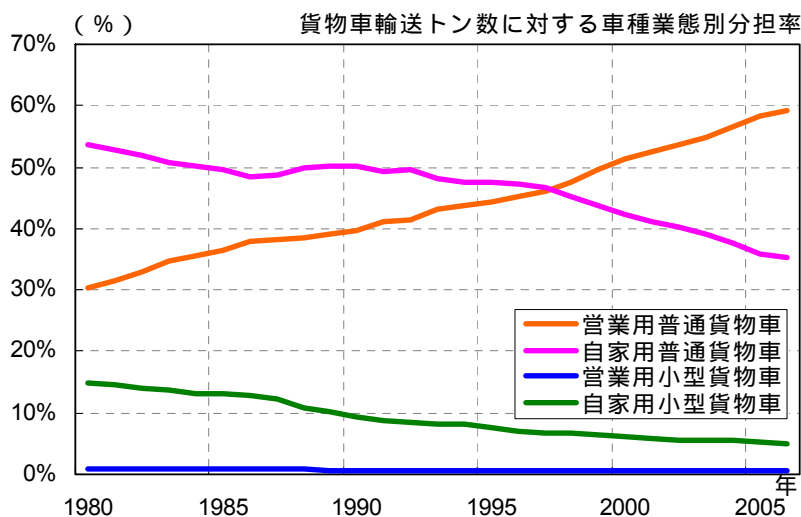


図 2-90 貨物車輸送トン数に対する車種業態別分担率の推移

出典) 陸運統計要覧(1980年～2005年)(国土交通省)  
自動車輸送統計調査(2006年)(国土交通省)

貨物車輸送トン数に占める普通貨物車輸送トン数の割合(普通貨物車分担率)の1980年以降の動向を品目別に分析すると、ほぼすべての品目において増加傾向で推移している。

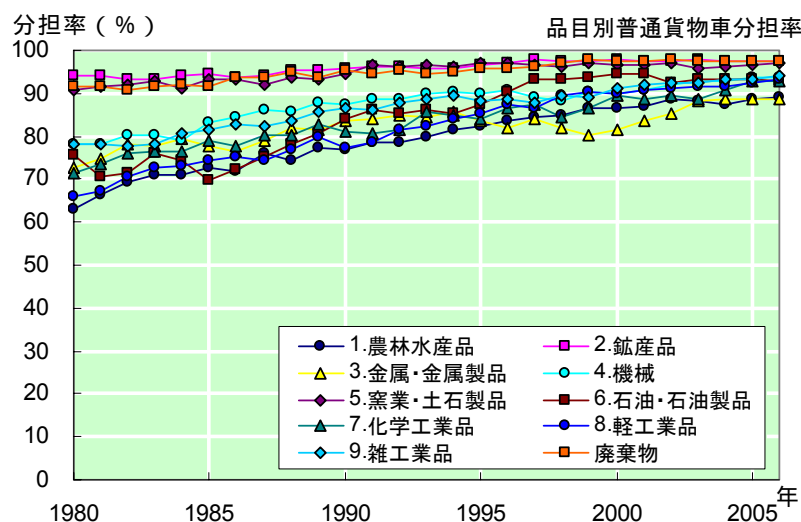


図 2-91 品目別の普通貨物車分担率の推移

出典) 陸運統計要覧(1980年～2005年)(国土交通省)  
自動車輸送統計調査(2006年)(国土交通省)

普通貨物車輸送トン数に占める営業用普通貨物車輸送トン数の割合（普通貨物車における営業用車分担率）の1980年以降の動向を品目別に分析すると、品目によって変化の傾向が異なる。農林水産品、鉱産品などの品目では増加傾向で推移しており、化学工業品、雑工業品などの品目では横ばいの傾向で推移している。

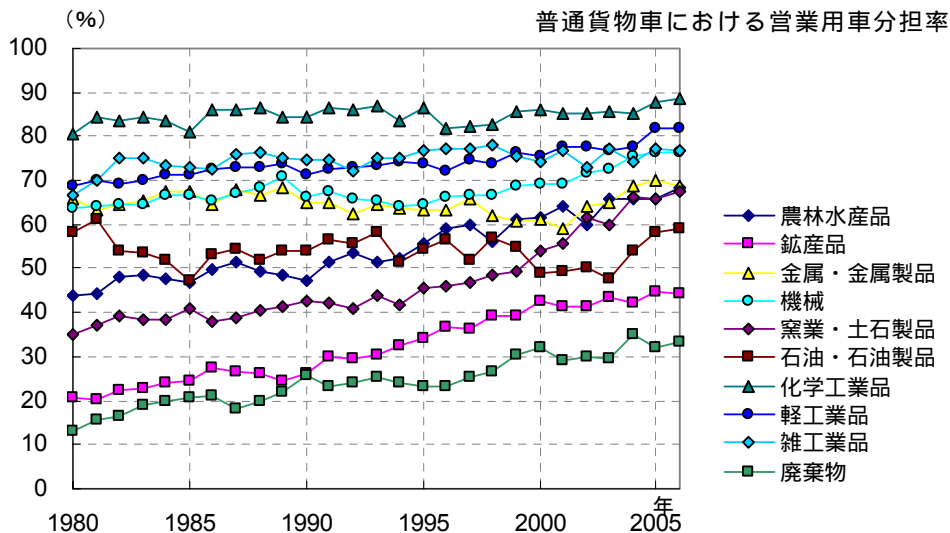


図 2-92 品目別の営業用車分担率（普通貨物車）の推移

出典）陸運統計要覧(1980年～2005年)（国土交通省）  
自動車輸送統計調査(2006年)（国土交通省）

小型貨物車輸送トン数に占める営業用小型貨物車輸送トン数の割合（小型貨物車における営業用車分担率）の1980年以降の動向を品目別に分析すると、どの品目も概ね20%未満の水準で推移している。

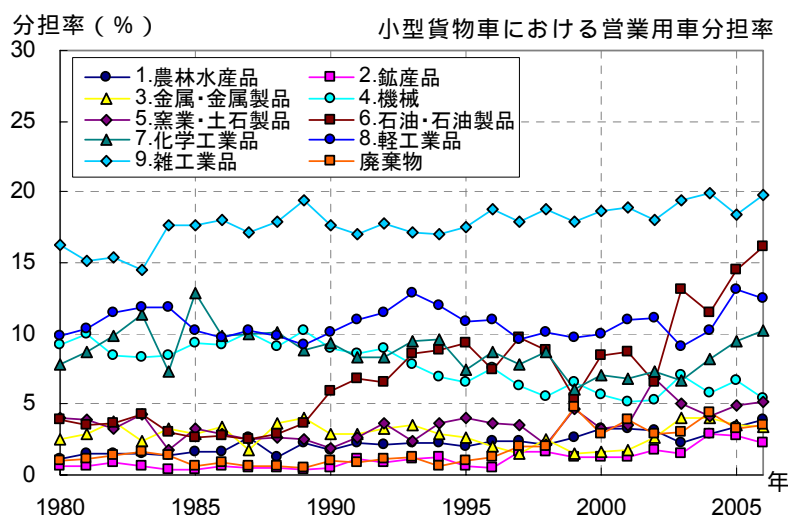


図 2-93 品目別の営業用車分担率（小型貨物車）の推移

出典）陸運統計要覧(1980年～2005年)（国土交通省）  
自動車輸送統計調査(2006年)（国土交通省）

(6) 貨物車平均輸送距離の動向

貨物車平均輸送距離（トンキロ/トン）の1990年以降の動向をみると、貨物車の全車計で増加している。これを車種業態別にみると、営業用普通貨物車で増加傾向にある。

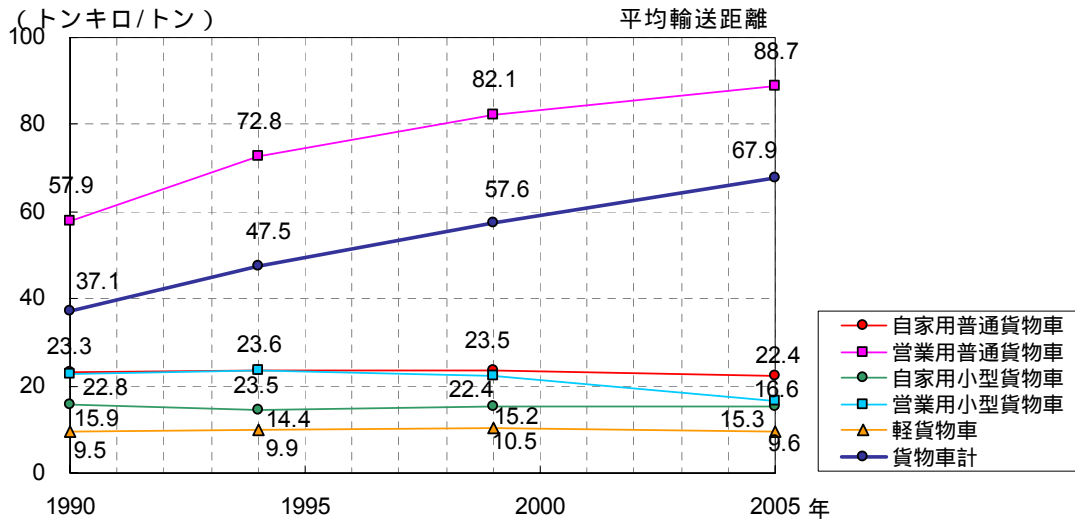


図 2-94 車種業態別の平均輸送距離（トンキロ/トン）の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)  
平均輸送距離はトンキロを輸送トン数で除して算定。

営業用普通貨物車の輸送距離別の輸送トン数シェアの1990年から2005年にかけての動向をみると、長距離輸送で増加する一方、短距離輸送で減少している。

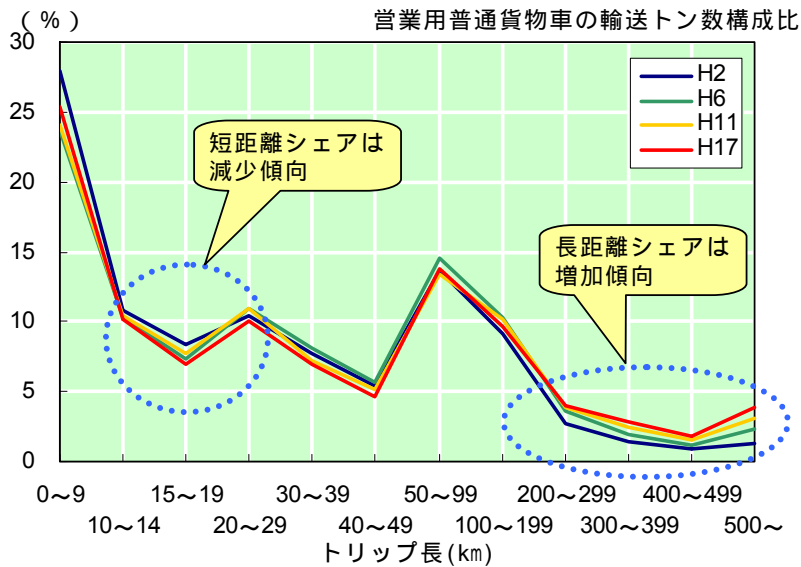


図 2-95 営業用普通貨物車の輸送トン数の距離帯分布

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)



平均輸送距離（トリップキロ/トリップ）の 1990 年以降の動向を、営業用普通貨物車について、100km 未満と 100km 以上の輸送距離帯別にみると、100km 未満の短距離輸送においては、近年微減傾向で推移しているものの、100km 以上の長距離輸送においては、物流拠点の集約化や物流の直送化の進展に伴って「貨物輸送の長距離化」が進み増加傾向にある。

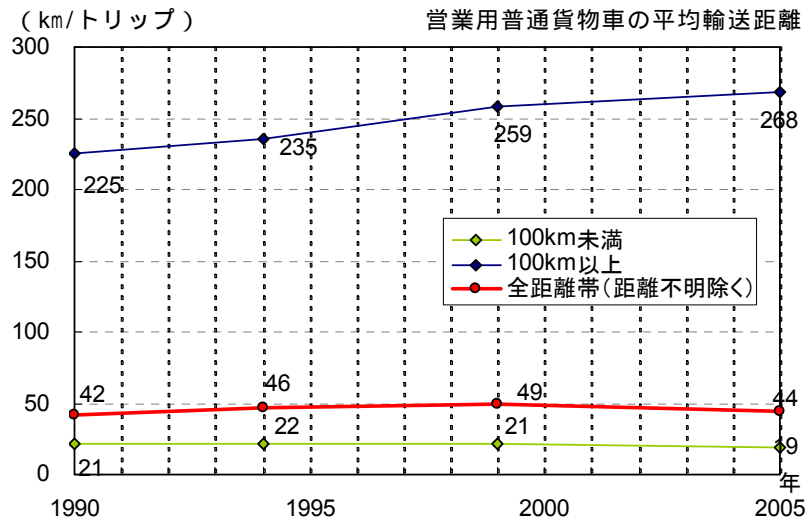


図 2-96 営業用普通貨物車の平均輸送距離（トリップキロ/トリップ）の推移  
（輸送距離 100km 未満、100km 以上別）

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ（平日）（国土交通省）  
平均輸送距離はトリップキロを距離不明を除く台トリップで除して算定。

平均輸送距離（トリップキロ/トリップ）の 1990 年以降の動向を車種業態別・品目別に詳細にみたものが図 2-98 である。

営業用普通貨物車の輸送距離 100km 以上において、鉱産品以外の品目の平均輸送距離は 1990 年以降一貫して増加傾向にある一方、鉱産品の平均輸送距離は近年減少傾向にあるなど、品目によって動向が異なっている。

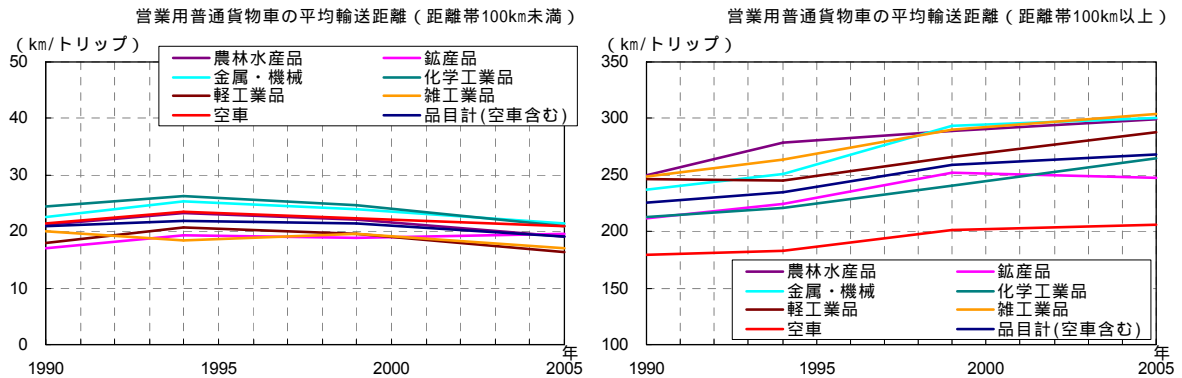


図 2-97 輸送距離帯別の平均輸送距離の推移（営業用普通貨物車）

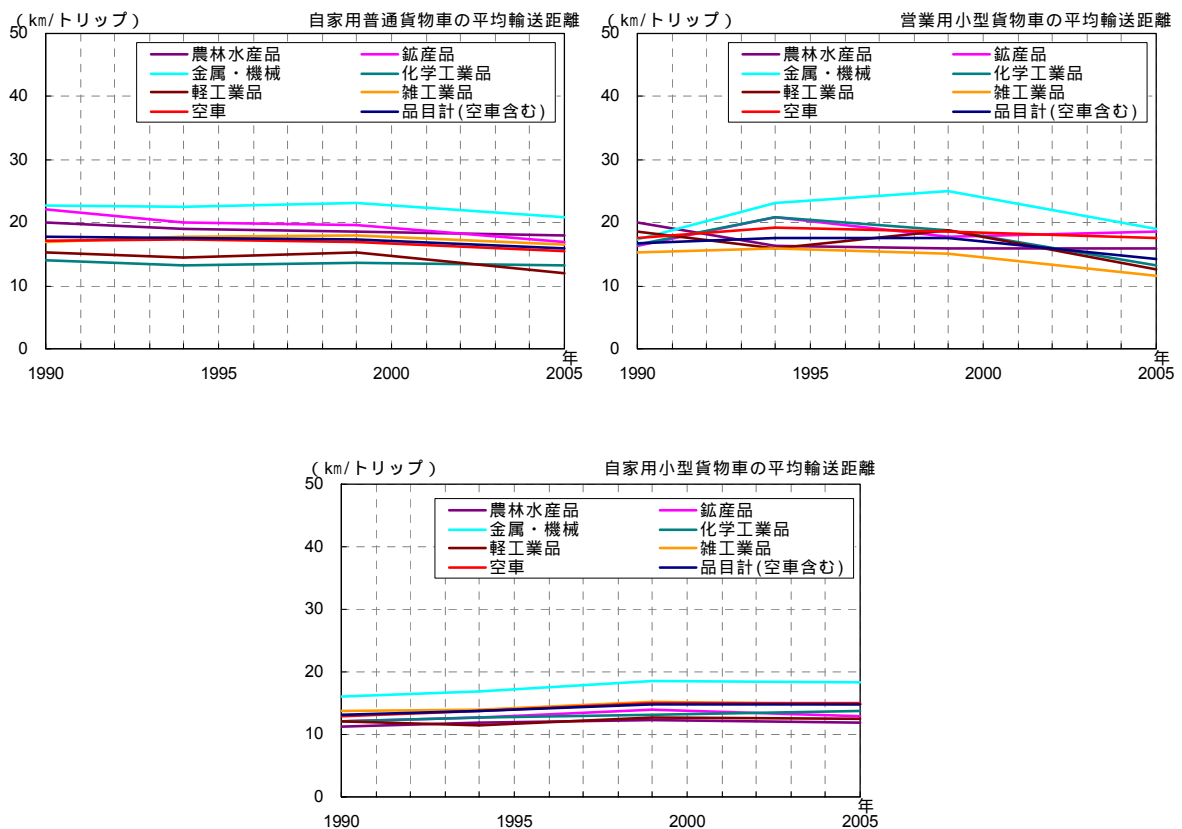


図 2-98 車種業態別・品目別の平均輸送距離（トリップキロ/トリップ）の推移

出典）平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ（平日）（国土交通省）  
平均輸送距離はトリップキロを距離不明を除く台トリップで除して算定。

### (7) 貨物車平均積載トン数の動向

貨物車平均積載トン数（1回の輸送で何トンを送るか）の1990年以降の動向を車種業態別に分析すると、営業用普通貨物車では微減傾向、自家用普通貨物車では減少傾向で推移している。

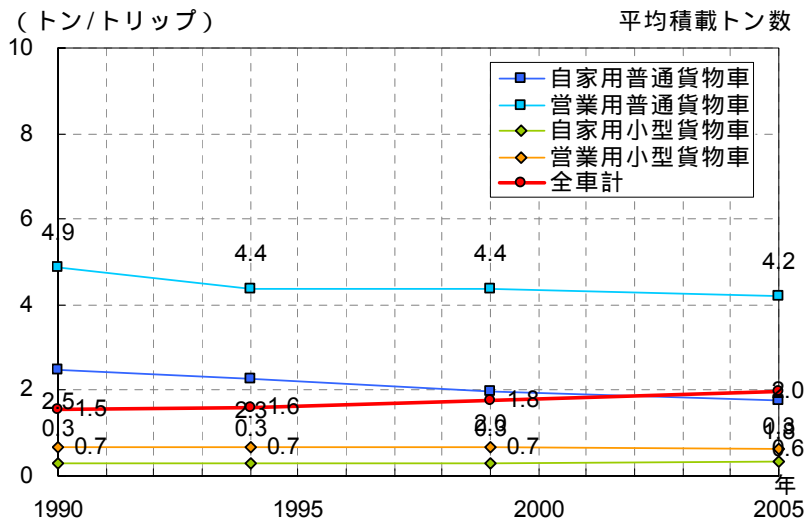


図 2-99 車種業態別の平均積載トン数の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)  
平均積載トン数は輸送トン数を距離不明及び空車を除く台トリップで除して算定。

営業用普通貨物車の平均積載トン数の1990年以降の動向を100km未満と100km以上の輸送距離帯別にみると、100km未満の短距離輸送においては、戸別・小口化が進展していることから、減少傾向にある。100km以上の長距離輸送においては、「貨物車の大型化」の影響が大きく、増加傾向にある。

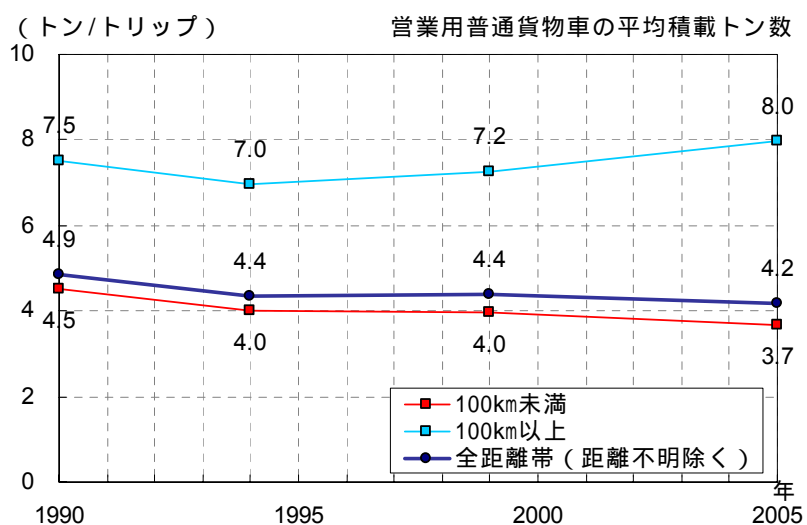


図 2-100 営業用普通貨物車の平均積載トン数の推移(輸送距離100km未満、100km以上別)

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)  
平均積載トン数は輸送トン数を距離不明及び空車を除く台トリップで除して算定。

貨物車平均積載トン数の1990年以降の動向を車種業態別・品目別に詳細にみたものが図2-101ある。

営業用普通貨物車の輸送距離100km以上において、農林水産品以外の品目の平均輸積載トン数は近年増加傾向にある一方、農林水産品の平均積載トン数は増加・減少の一定の傾向がみられないなど、品目によって動向が異なっている。

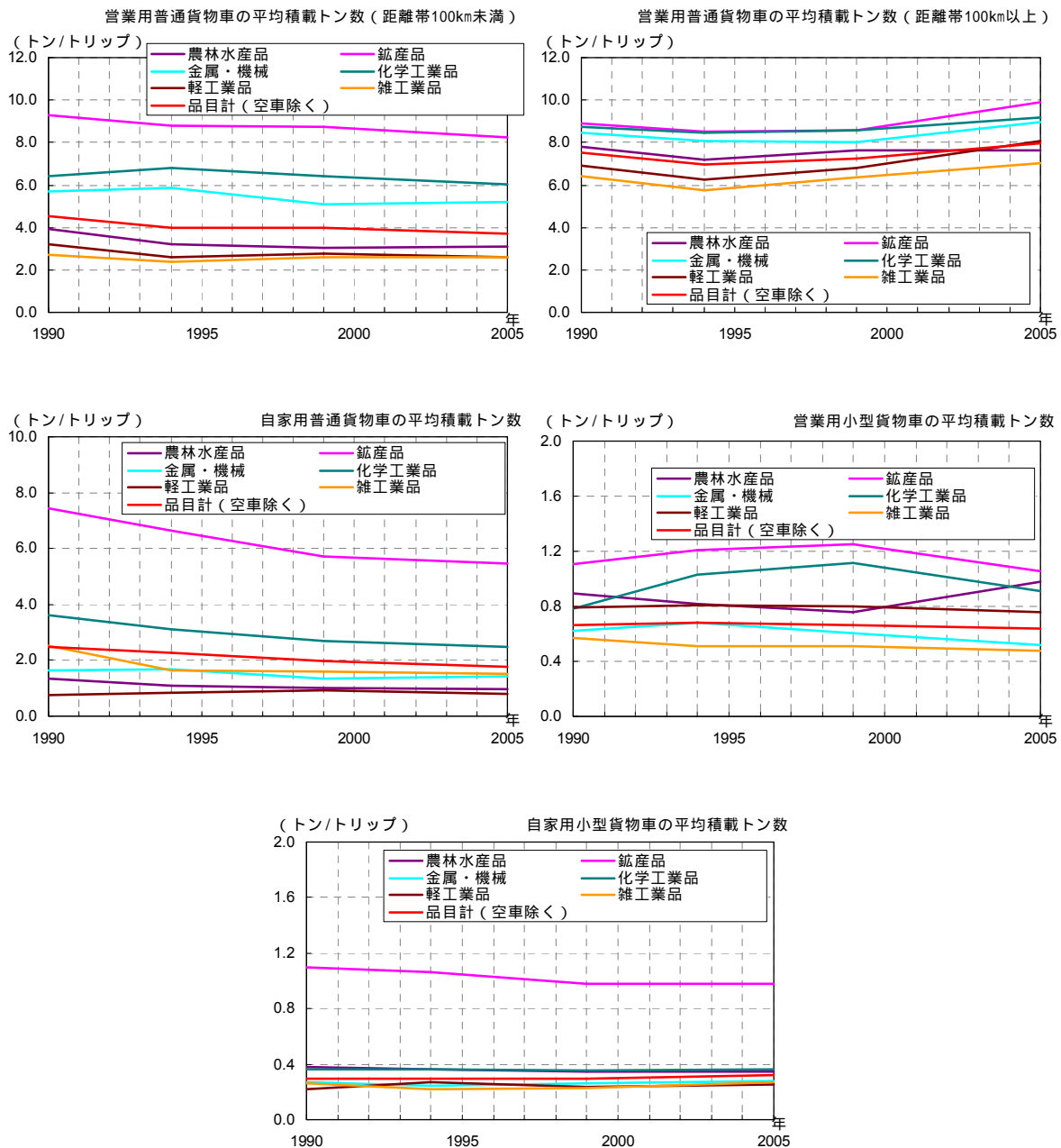


図 2-101 車種業態別の品目別平均積載トン数の推移

出典)平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)  
平均積載トン数は輸送トン数を重量不明を除く台トリップで除して算定。

### (8) 軽貨物車輸送トン数の動向

「人口当たり軽貨物車輸送トン数」は、1990年以降、自家用軽貨物車では減少傾向、営業用軽貨物車では増加傾向にある。

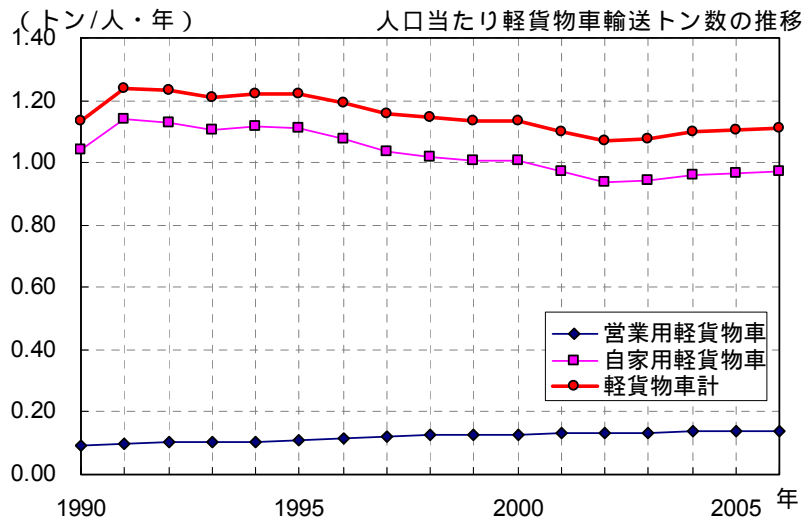


図 2-102 人口当たり軽貨物車輸送トン数の推移

出典) 軽貨物車輸送トン数：陸運統計要覧(1990～2005年)(国土交通省)  
 自動車輸送統計調査(2006年)(国土交通省)  
 人口：国勢調査(総務省)  
 人口推計(総務省)

(9) 軽貨物車平均積載トン数、平均輸送距離の動向

1990年以降、軽貨物車の「1台あたり平均積載トン数」と「平均輸送距離」は、いずれもほぼ横ばいで推移している。

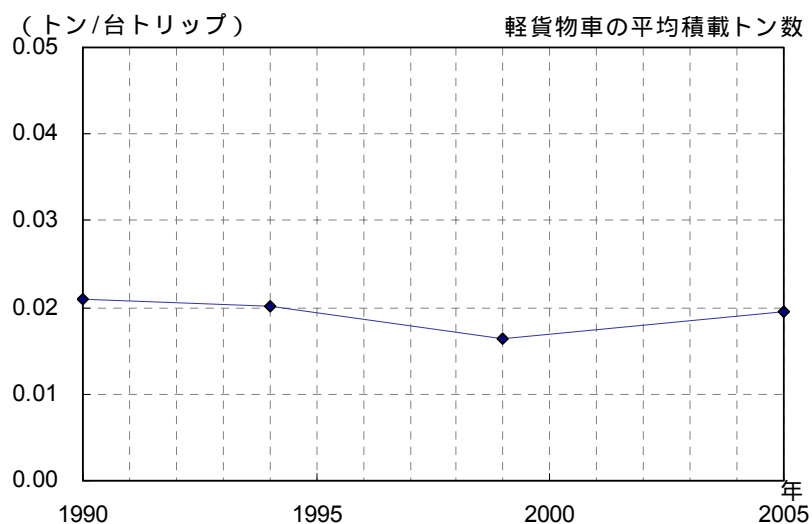


図 2-103 平均積載トン数の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)

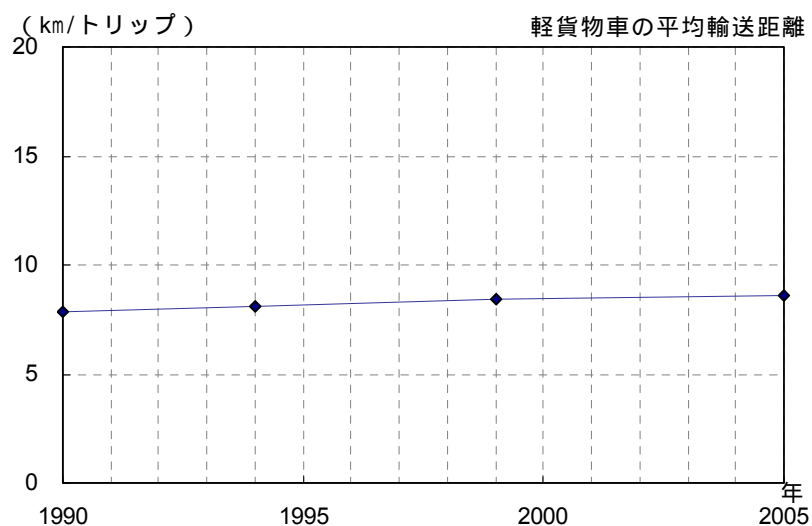


図 2-104 平均輸送距離の推移

出典) 平成 2, 6, 11, 17 年度道路交通センサス OD 調査・オーナーマスターデータ(平日)(国土交通省)