

現状の交通動向等の分析

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

- (1) 人口の動向について
- (2) GDPの動向について
- (3) 免許保有者数の動向について
- (4) 保有台数の動向について
- (5) ガソリンに関わる変化について

2. 自動車交通需要の動向

- (1) 全国全機関の交通需要について
 - (2) 自動車交通需要全体の動向について
 - (3) 自動車の旅客交通需要の動向について
 - (4) 自動車の貨物交通需要の動向について
-

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(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

- ・日本の総人口は2004年にピークを迎え、減少局面に移行しつつある。
- ・年齢階層別人口を見ると、15歳未満は一貫して減少傾向、15～64歳も近年減少傾向である。
- ・高齢者人口は65～74歳、75歳以上とも増加が続いている。

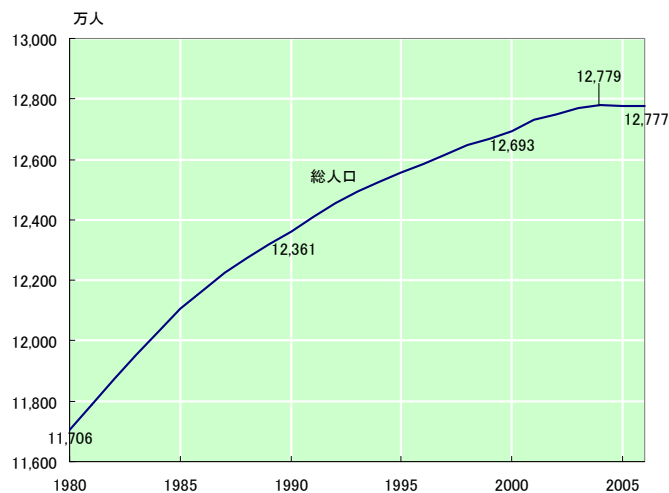


図 総人口の推移

表 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

国勢調査年以外: 総務省人口推計

※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

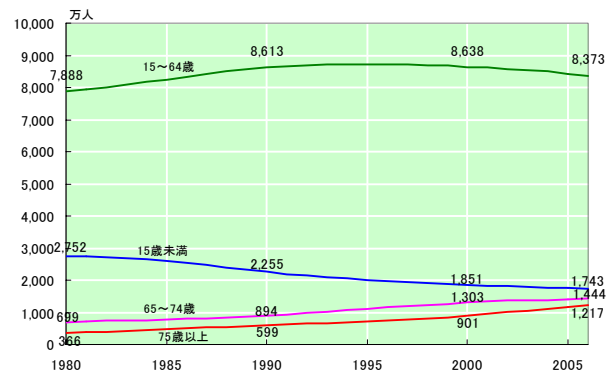


図 年齢階層別人口の推移

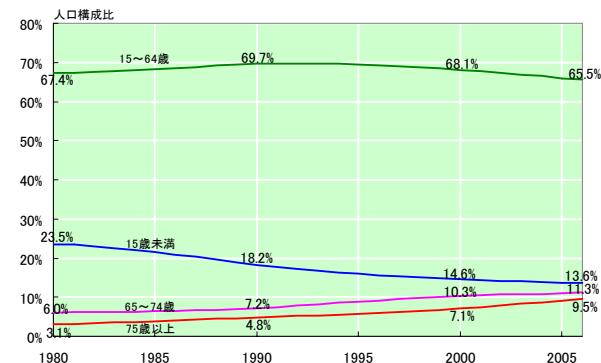


図 年齢階層別人口構成比の推移

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(2) GDPの動向について

・GDPは2002年以降増加傾向にある。

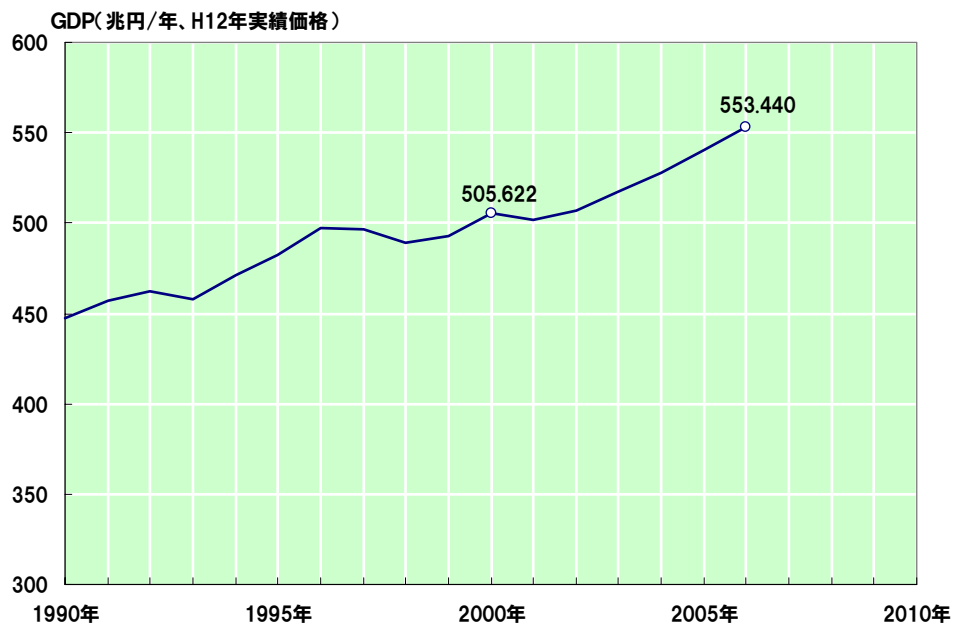


図 GDPの実績値の推移

表 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)

実績値

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

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(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、及び女性の保有率上昇が著しい。

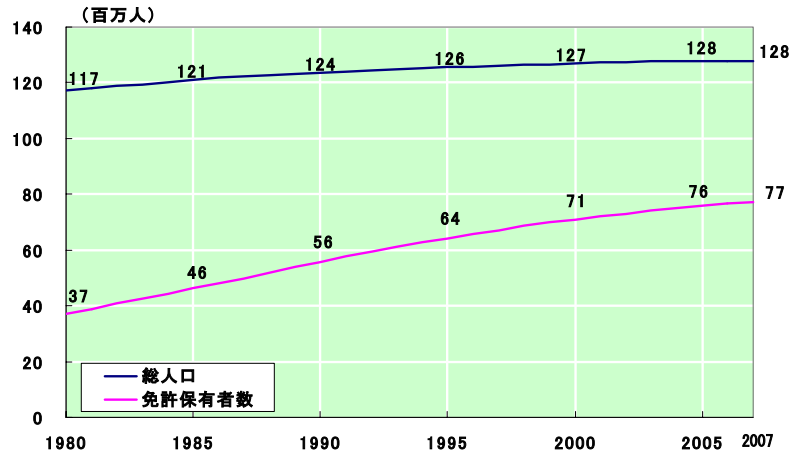


図 人口と免許保有者数の推移 (全免許)

表 人口と免許保有者数の推移 (全免許)

	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%

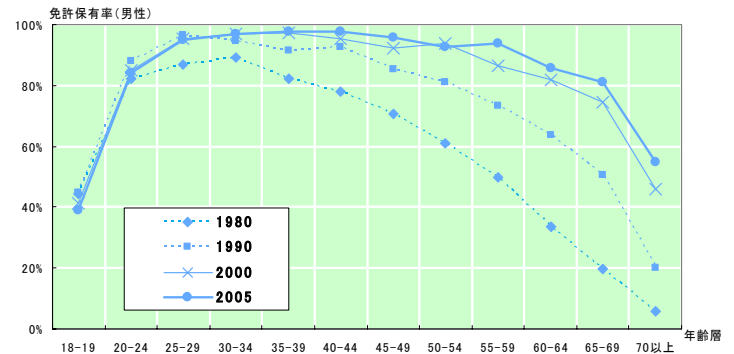


図 男性の年齢階層別免許保有率の推移 (全免許)

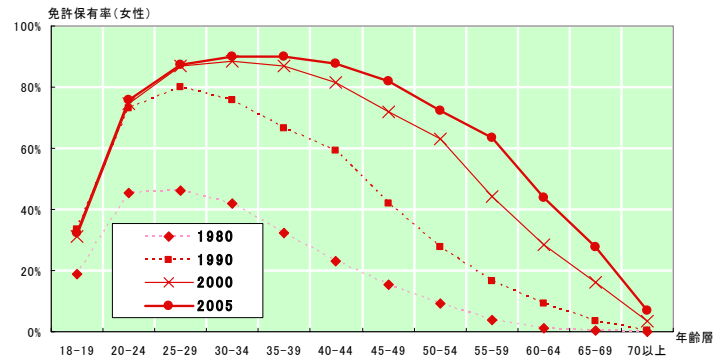


図 女性の年齢階層別免許保有率の推移 (全免許)

出典 免許保有者数(実績値):警察庁より入手
人口:国勢調査

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(3) 免許保有者数の動向について

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見ると、関東地方北部、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。
- ・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。

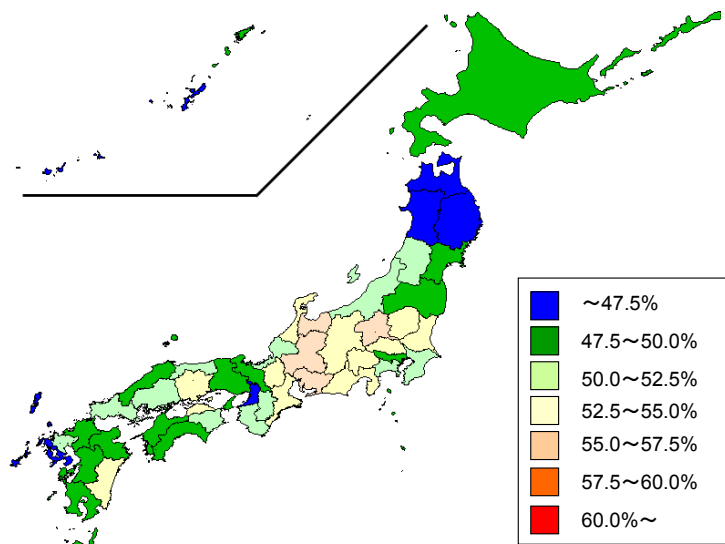


図 都道府県別運転免許保有率
(第一種普通免許)2000年

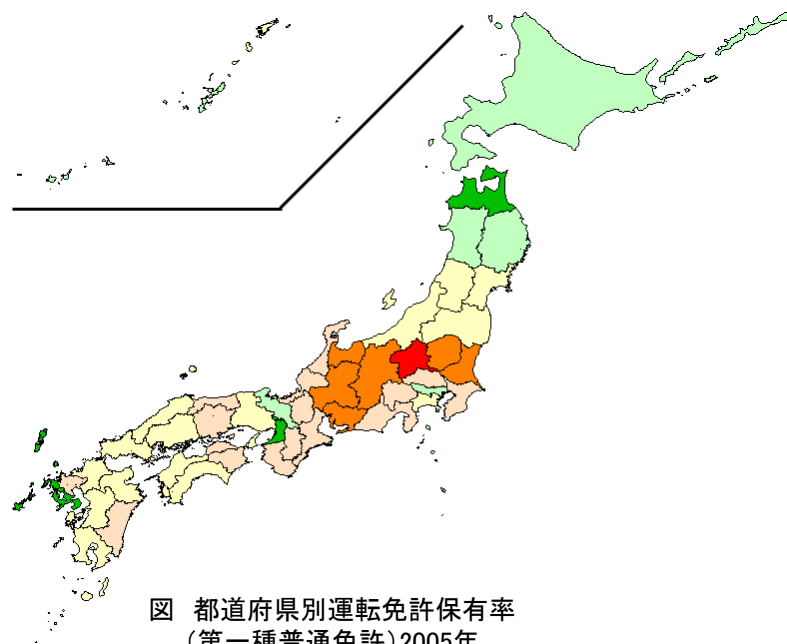


図 都道府県別運転免許保有率
(第一種普通免許)2005年

出典) 免許保有者数(実績値): 警察庁より入手
人口: 国勢調査

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(3) 免許保有者数の動向について

③ 高齢者の免許保有

- ・70歳以上の性年齢階層別の免許保有率をみると、どの年齢階層においても増加傾向にあり、例えば2005年において男性の80～84歳では約4割、85～89歳では約2割となっている。
- ・平成17年度全国都市交通特性調査の結果によると、免許を保有する人のうち、実際に運転している人の割合は高齢者において高い。

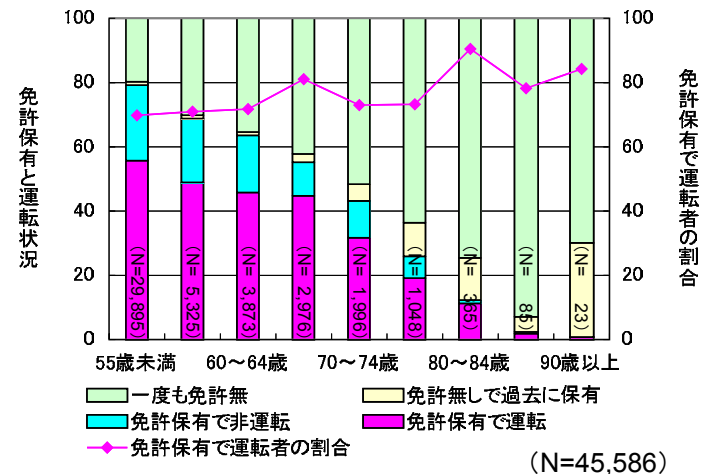
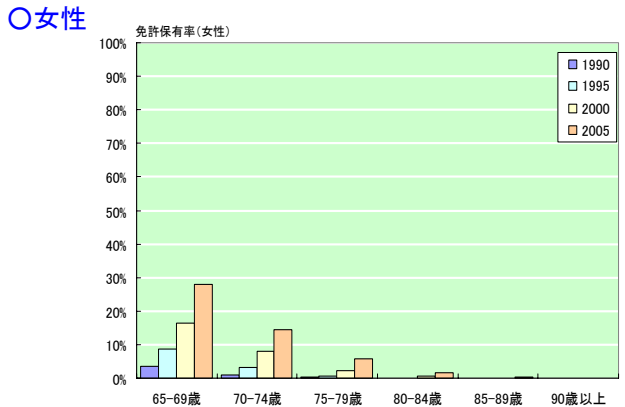
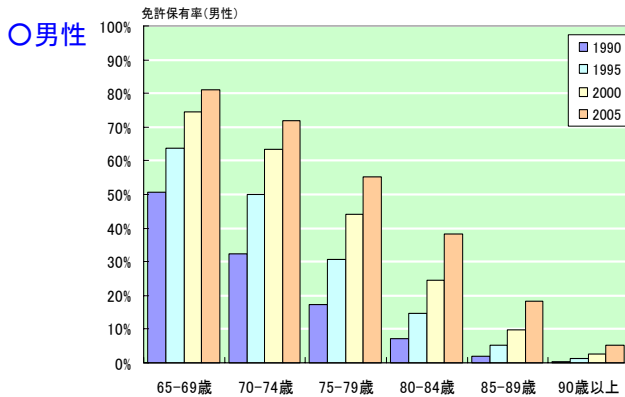


図 年齢階層別免許保有者の運転状況

出典) 平成17年度全国都市交通特性調査 (国土交通省)

※免許保有率=免許保有者数/人口
 出典) 免許保有者数: 警察庁データ
 人口: 国勢調査 (総務省)

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(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。

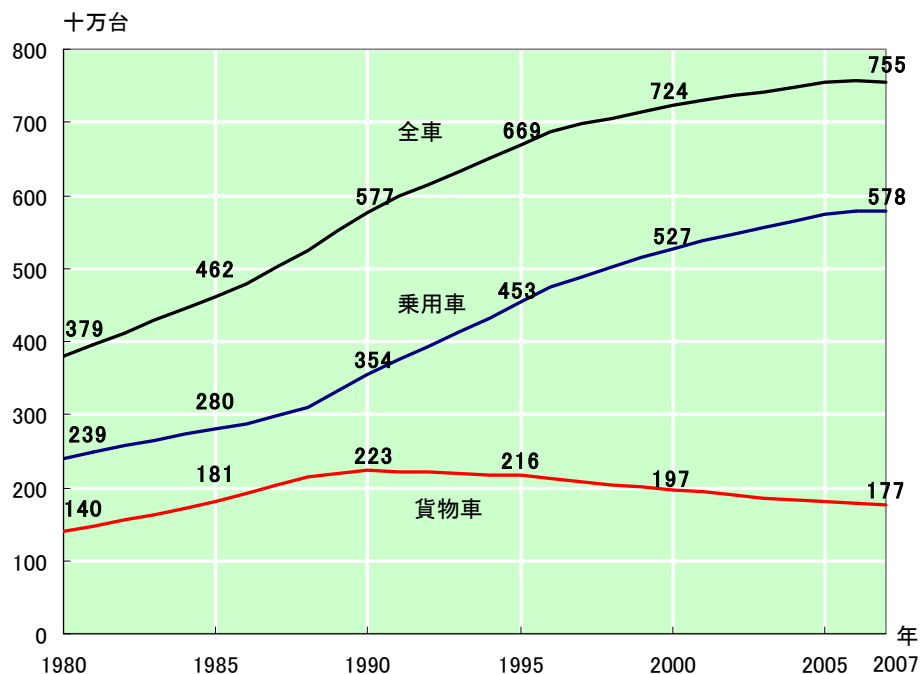


図 全国車種別自動車保有台数の推移

※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)

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

② 都道府県別世帯当たり乗用車保有率の変化の推移(1/2)

- ・世帯当たり乗用車保有台数は、関東地方北部、中部地方等で高い水準となっており、首都圏、近畿圏では低い。
- ・2000年から2005年にかけての変化を見ると、東北地方、九州地方等を中心に大きく増えている一方、東京都、神奈川県、大阪府では減少している。

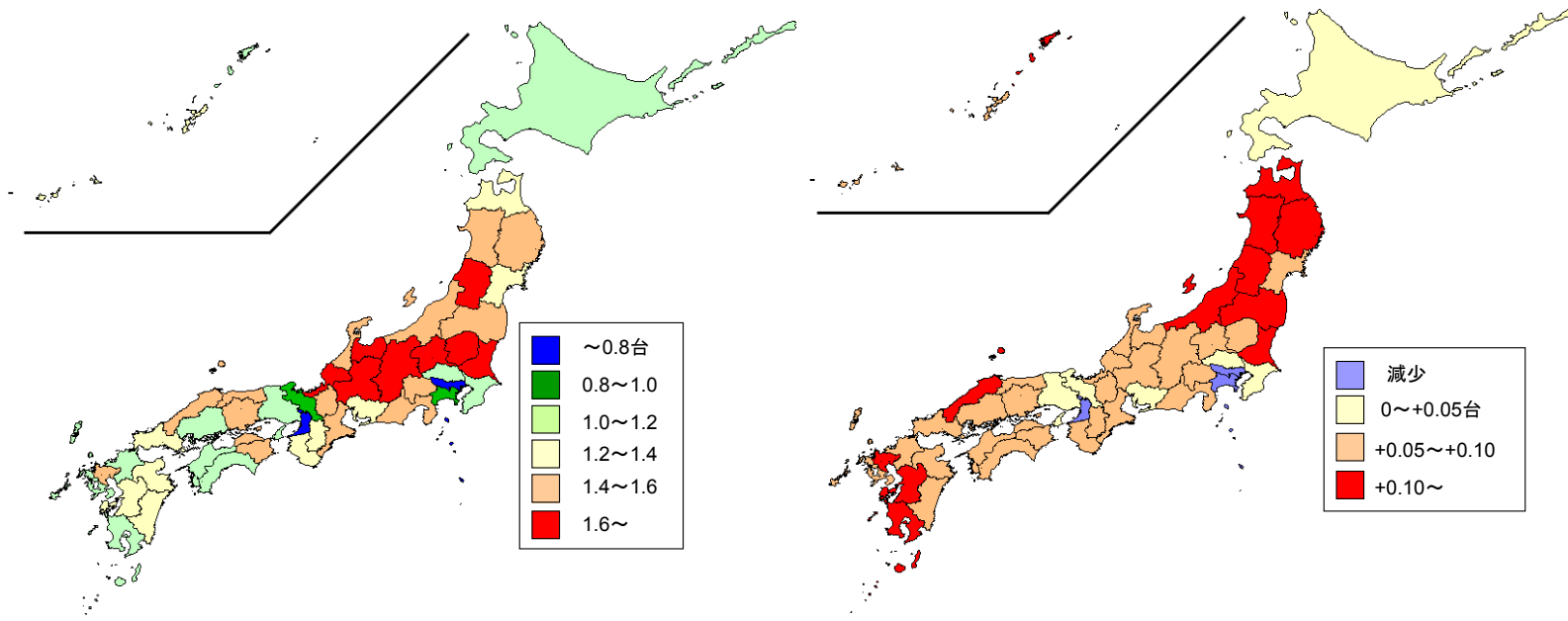


図 都道府県別世帯当たり乗用車保有台数(2005年)

図 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
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

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

② 都道府県別世帯当たり乗用車保有率の変化の推移(2/2)

・近年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、世帯平均保有台数も高く、増加傾向にある。

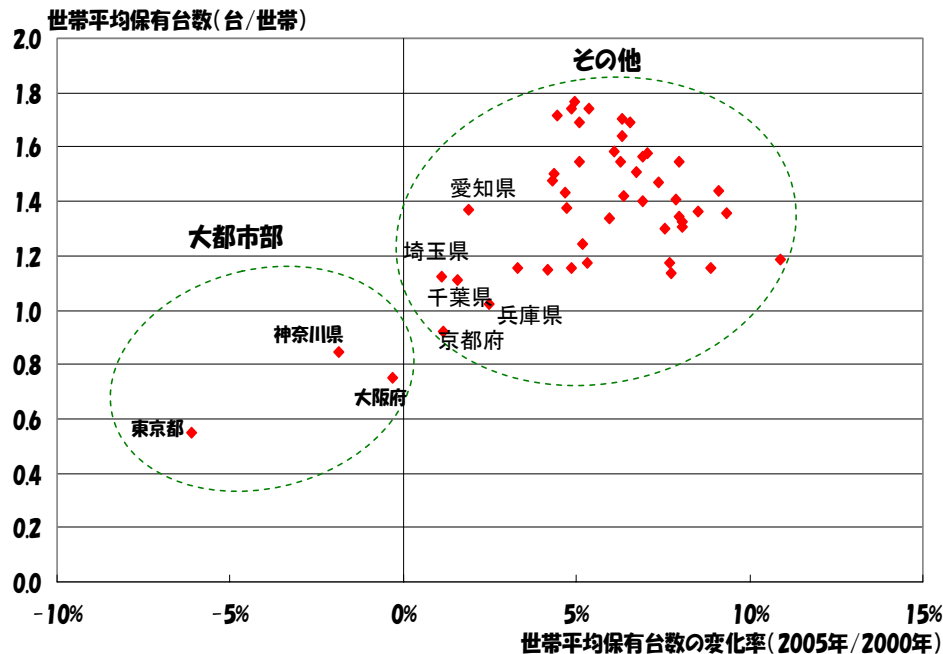


図 世帯保有の水準と変化率の関係

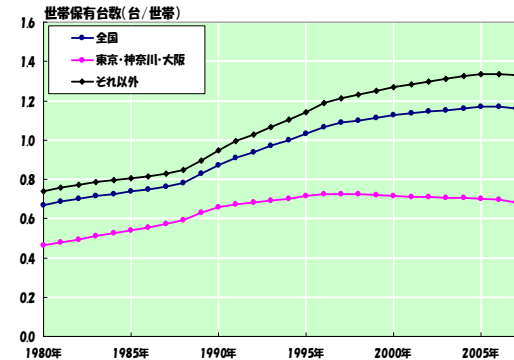


図 世帯保有台数の推移

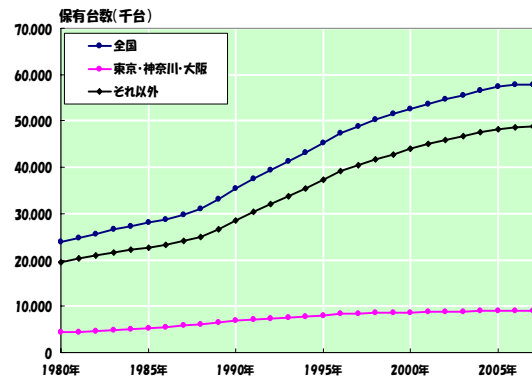


図 乗用車保有台数の推移

出典)

乗用車保有台数(軽除):陸運統計要覧(国土交通省)

軽乗用車保有台数:自動車保有車両数((財)自動車検査登録情報協会)

世帯数:国勢調査(総務省)

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

③ 免許保有と乗用車保有の相関

- ・人口あたり乗用車保有台数は、人口あ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。

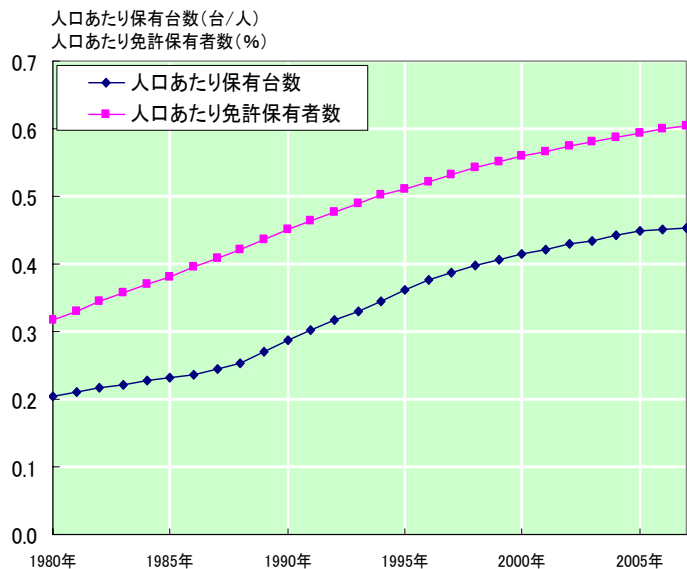


図 人口あたり保有台数と人口あたり免許保有者数の推移

人口あたり乗用車保有台数 = 乗用車保有台数 / 人口
 人口あたり免許保有者数 = 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）
 乗用車保有台数（軽除く）：陸運統計要覧（国交省）
 軽乗用車保有台数：自動車保有車両数（（財）自動車検査登録情報協会）
 免許保有者数：警察庁データ

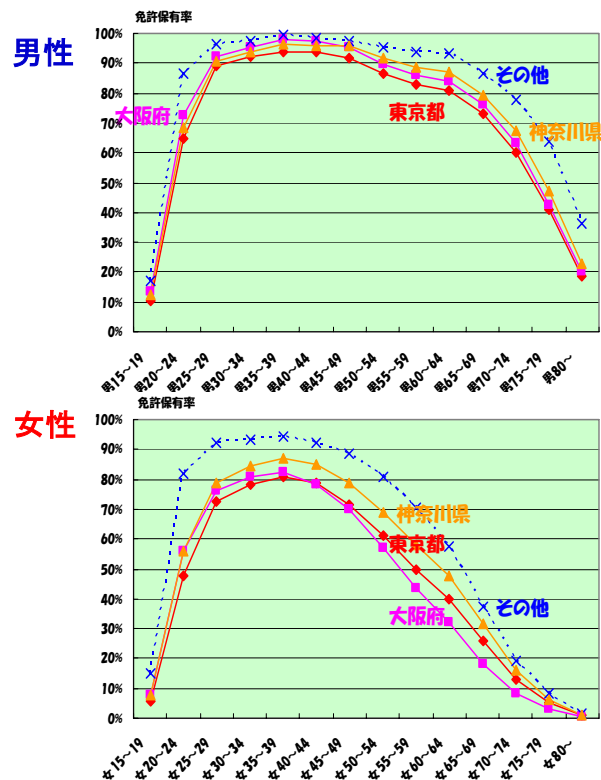


図 地域別・年齢階層別免許保有率

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

④ 車種別保有台数の動向

- ・乗用車の車種別保有台数を見ると、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。

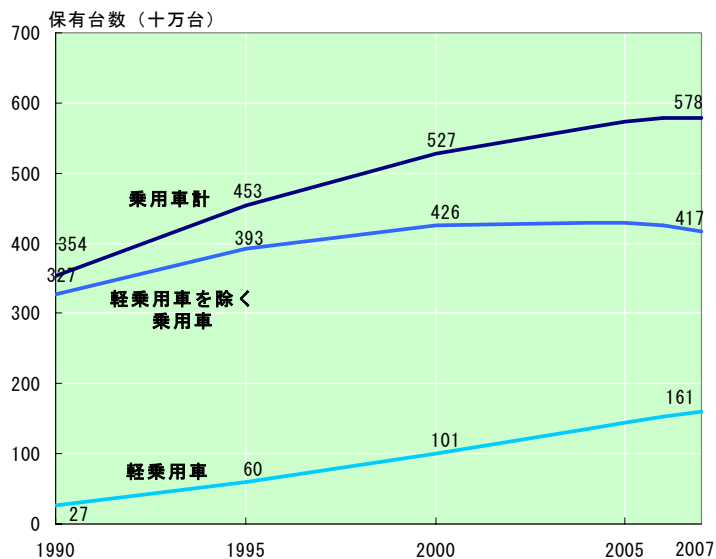


図 乗用車保有台数の推移

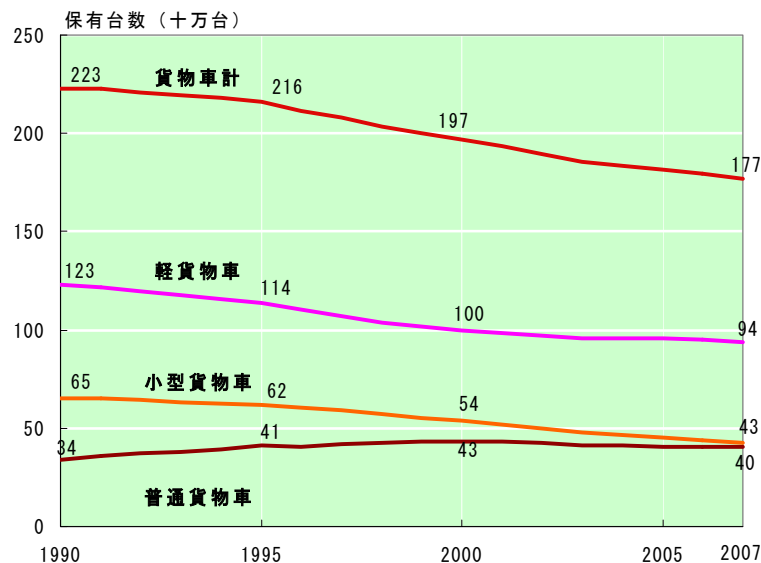


図 貨物車保有台数の推移

※「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。出典) 二輪車は含まない。

※各年度末現在の値で集計

数字で見る自動車(国土交通省自動車交通局監修)

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

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。

◆ 軽乗用車の保有台数比率の推移

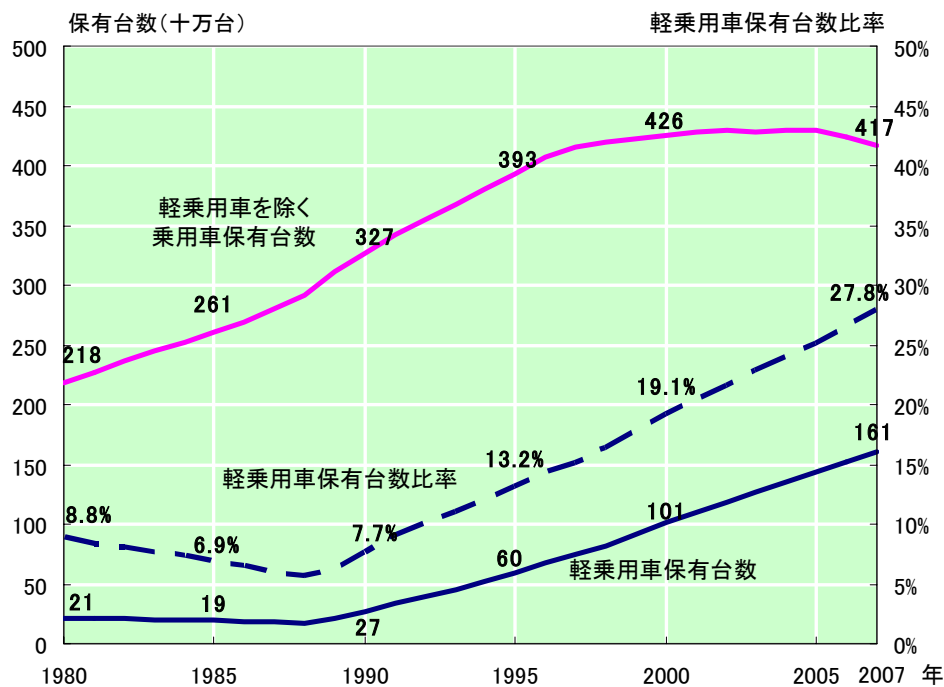


図 軽乗用車の保有台数の比率

出典)自動車輸送統計調査

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

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。

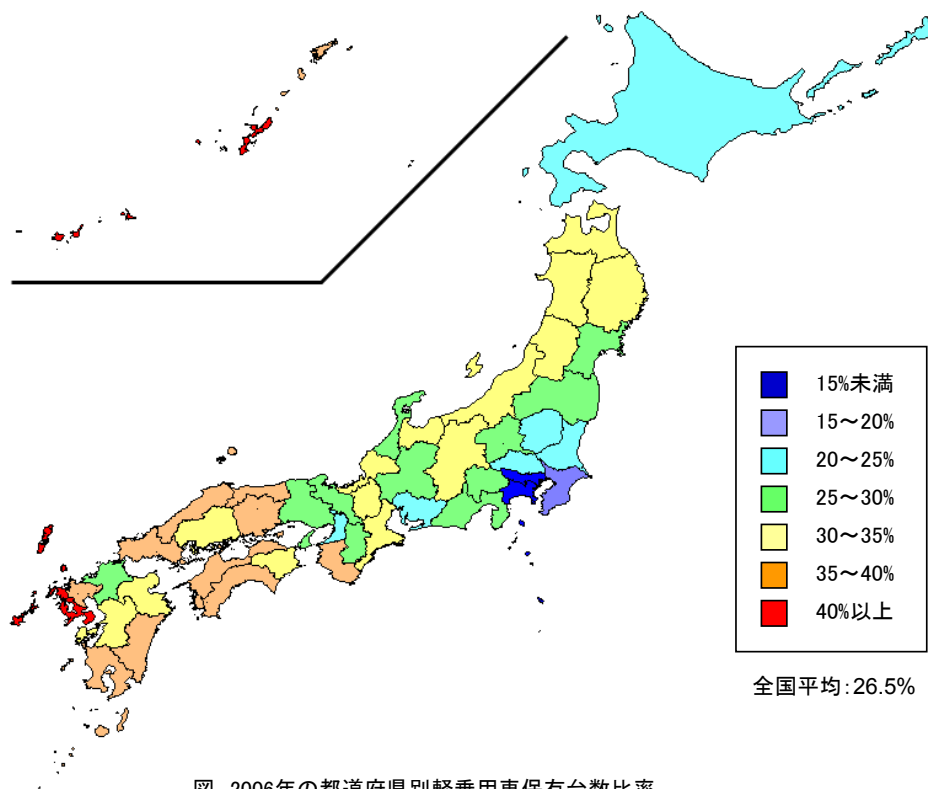


図 2006年の都道府県別軽乗用車保有台数比率

出典)自動車輸送統計調査

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(4) 保有台数の動向について

⑦ 所得階層別・ライフステージ別の保有動向

- ・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

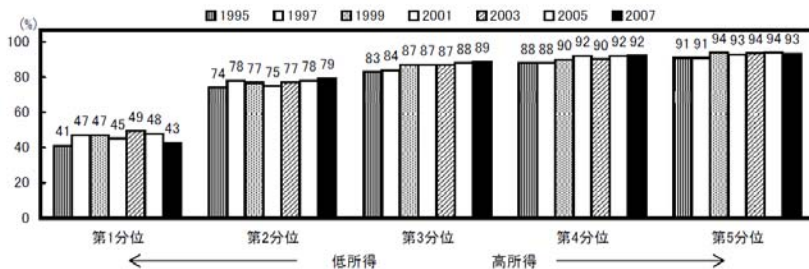


図 所得階層別乗用車保有率

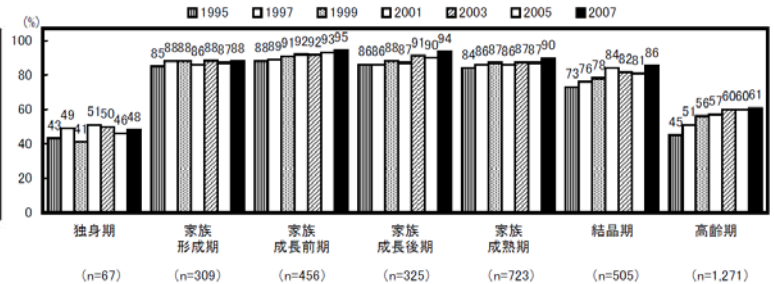


図 ライフステージ別乗用車保有率

※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歳以下で子どものいない普通世帯
- ・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) 14

1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(5) ガソリン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。

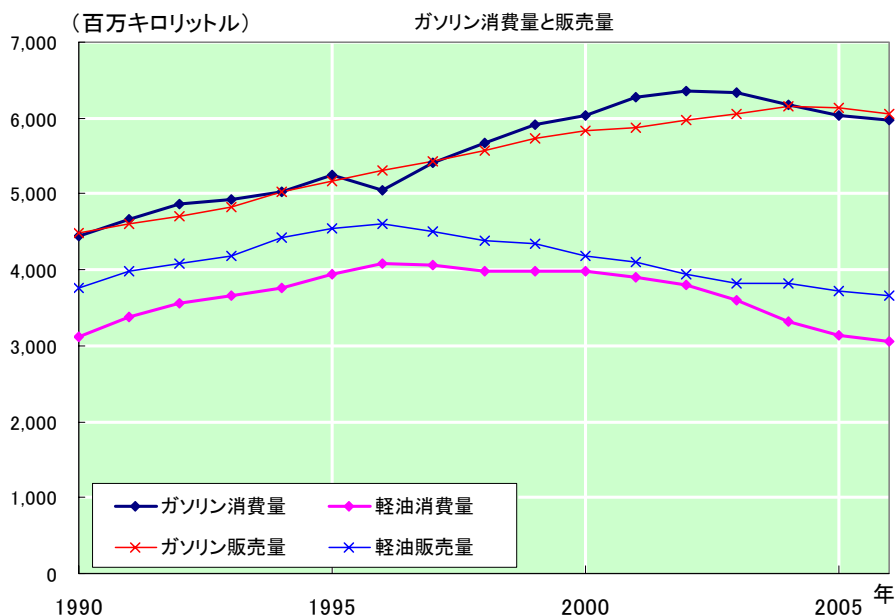


図 ガソリン及び軽油の消費量と販売量の推移

出典)

消費量: 自動車輸送統計調査

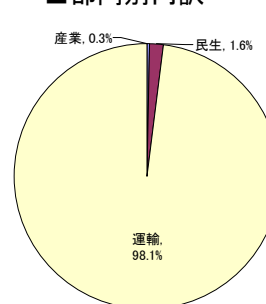
販売量: 資源・エネルギー統計年報

消費量内訳: 平成17年度エネルギー需給実績(経済産業省)

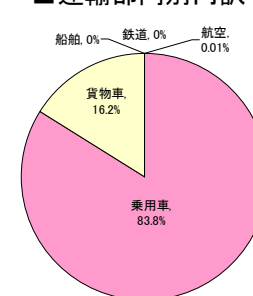
<http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/jukyu/result-2.htm>

○ガソリン消費量の内訳(2005年)

■部門別内訳

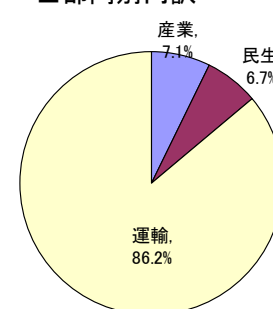


■運輸部門別内訳

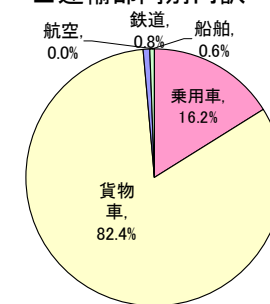


○軽油消費量の内訳(2005年)

■部門別内訳



■運輸部門別内訳



1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(5) ガソリンに関わる変化について

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。

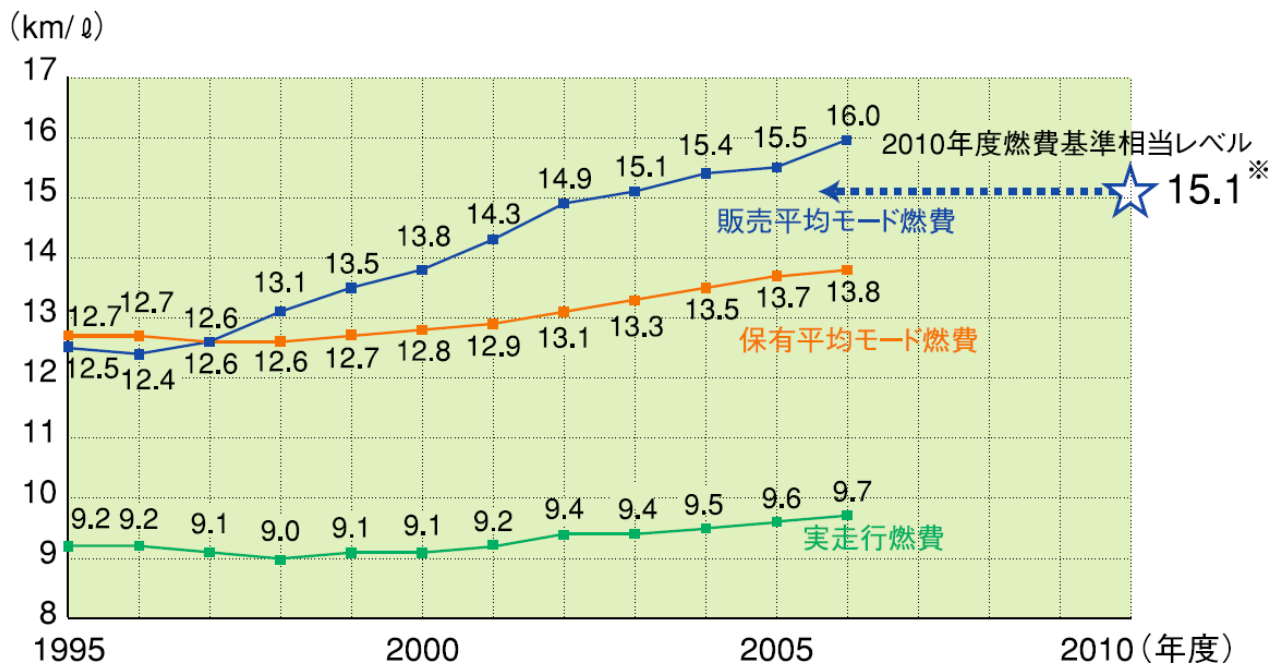


図 ガソリン乗用車の平均燃費推移

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

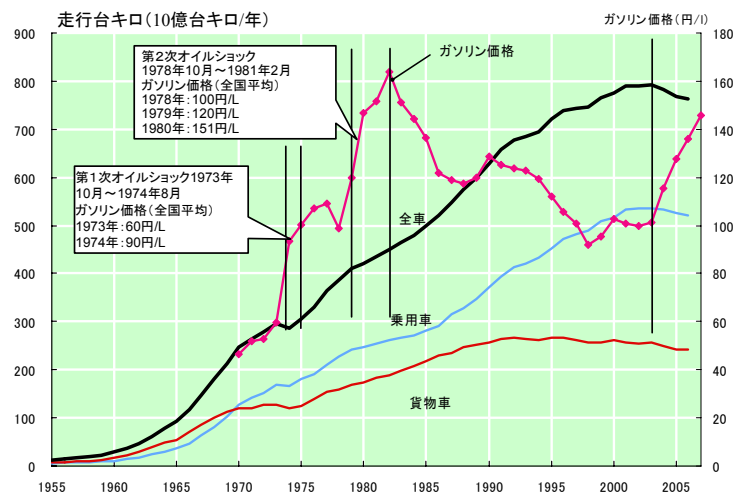
1. 交通需要を取り巻く社会経済指標の動向

(5) ガソリンに関わる変化について

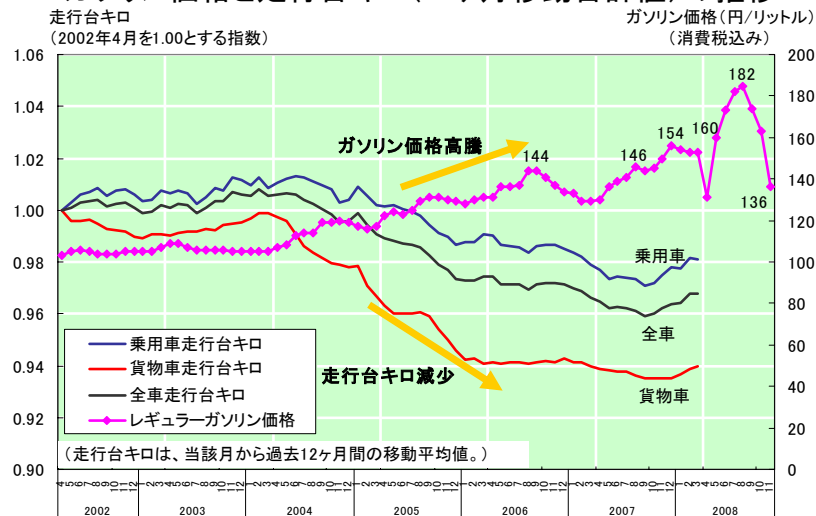
③ ガソリン価格と自動車交通需要の変化

- ・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。

ガソリン価格と走行台キロの長期的推移



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 ガソリン価格: 石油情報センターHP

出典) 走行台キロ(月別): 自動車輸送統計月報 ガソリン価格: 石油情報センターHP

2. 自動車交通需要の動向

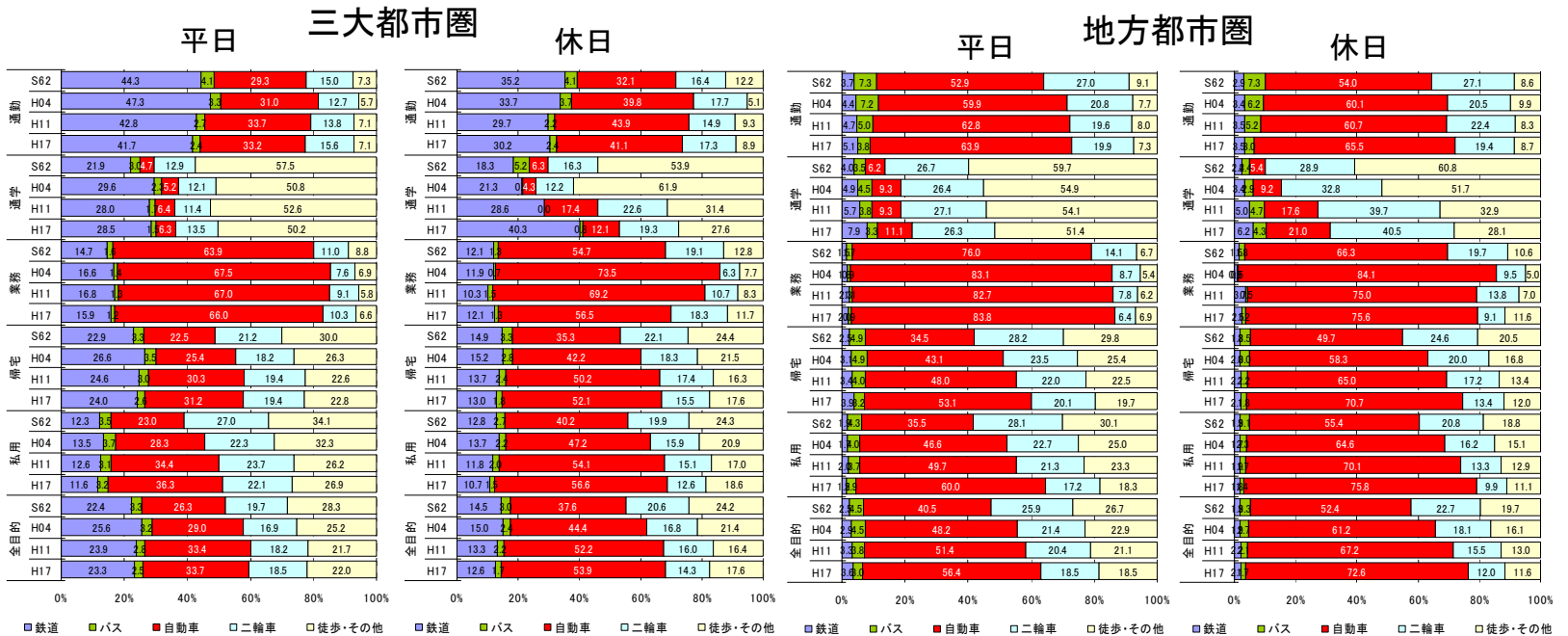
2. 自動車交通需要の動向

(1) 全国全機関の交通需要について

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「乗用車分担率注)」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。

注)乗用車分担率とは、人のトリップのうち、乗用車を利用したトリップの割合のことである。



※徒歩・二輪を含む分担率

図 代表交通手段別分担率(全国都市交通特性調査)

出典)全国都市交通特性調査

2. 自動車交通需要の動向

(2) 自動車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。

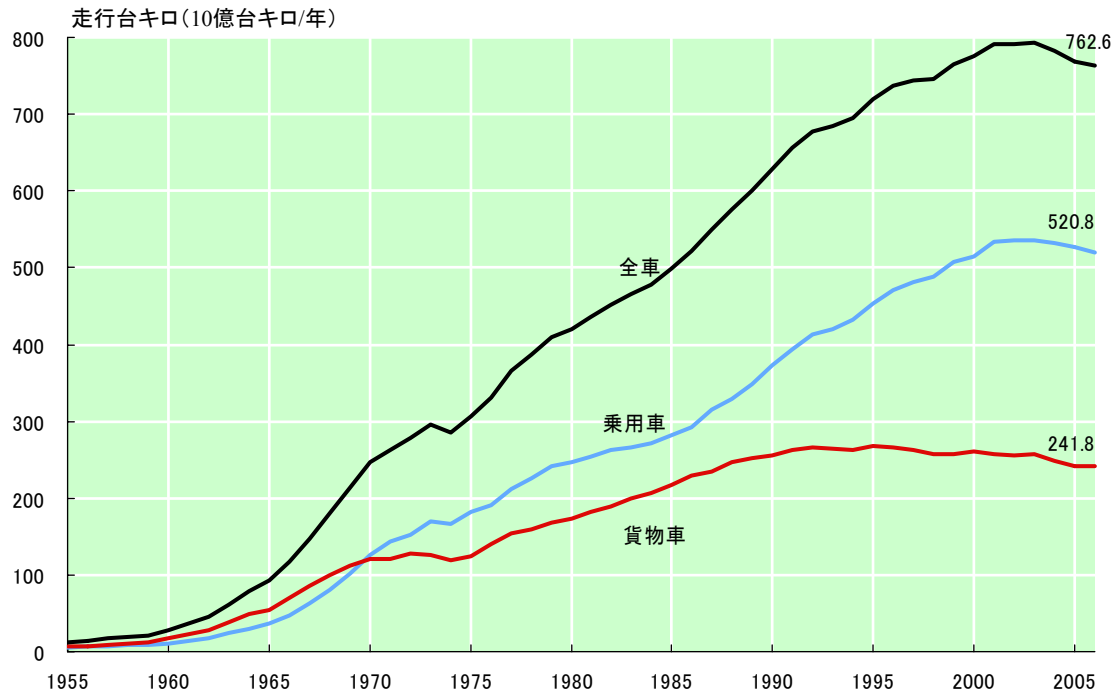


図 走行台キロ(全車・乗用車・貨物車)

出典)陸運統計要覧

2. 自動車交通需要の動向

(2) 自動車交通需要全体の動向について

(参考) 自動車輸送統計調査について

・「自動車輸送統計調査^{注1)}」の走行台キロ^{注2)}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。

① 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。

② 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見ることができる。
- ・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%

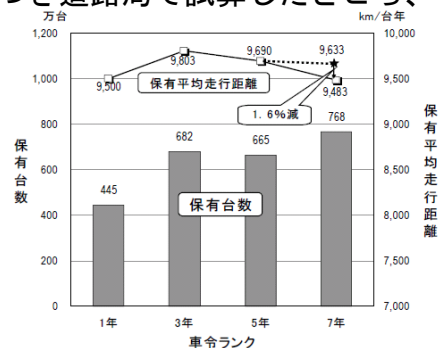
全車では約2.6%

の差が生じているものと推計される。

- 現行（H14）モデルの推計値については、上記の分だけ下方修正させた値を比較対象とすることが妥当と考えられる。

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 (社) 日本自動車工業会「乗用車の平均燃費実績値マニュアル」



2. 自動車交通需要の動向

(2) 自動車交通需要全体の動向について

② 都道府県別の動向

- ・都道府県別走行台キロを見ると、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。

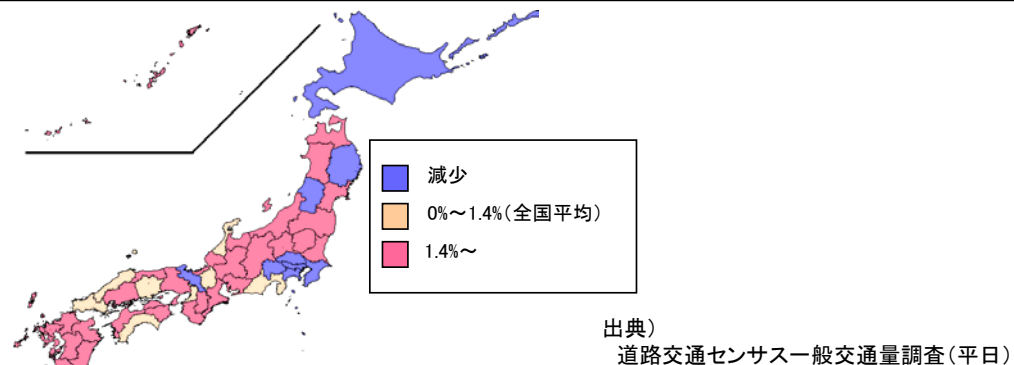
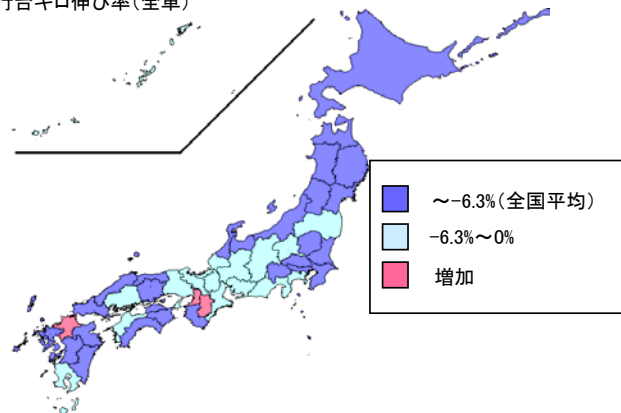
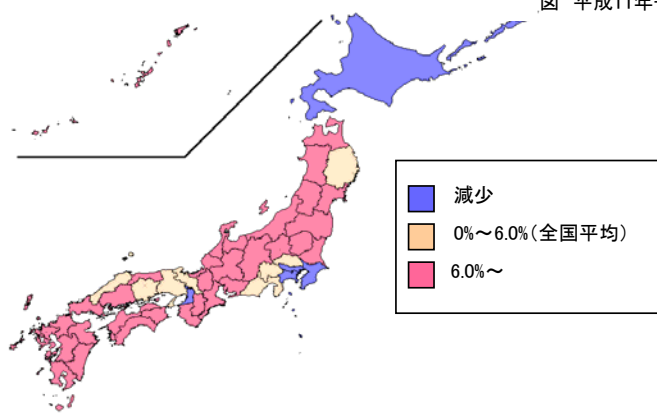


図 平成11年→平成17年の走行台キロ伸び率(全車)



2. 自動車交通需要の動向

(2) 自動車交通需要全体の動向について

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。
- ・車種別に見ると、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。

※自動車輸送統計調査では台トリップ数は調査対象外

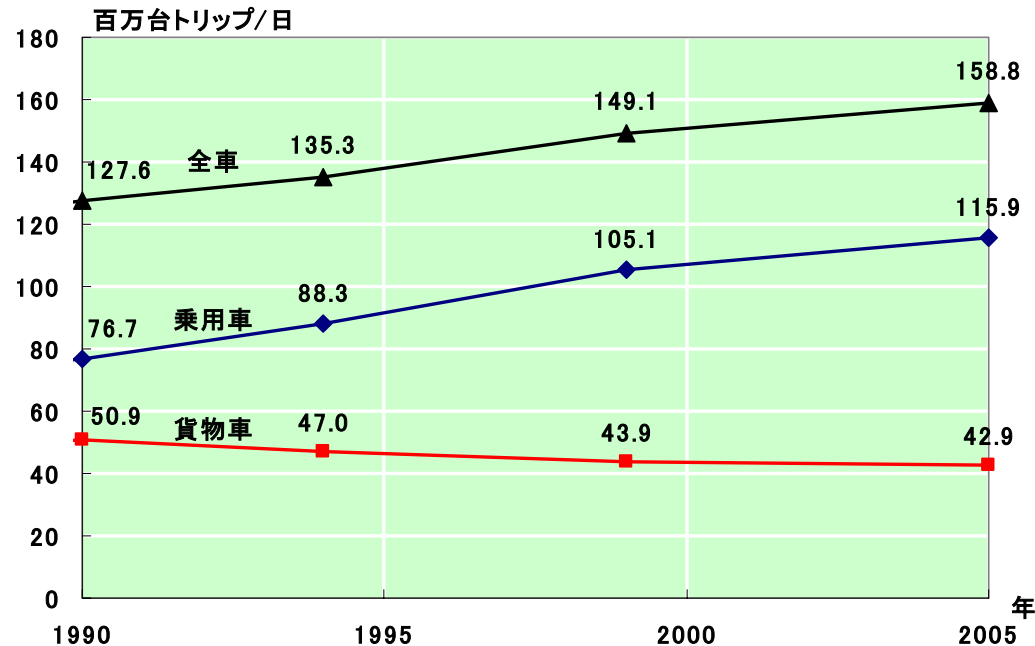


図 自動車台トリップ数の推移

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)

2. 自動車交通需要の動向

(2) 自動車交通需要全体の動向について

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。

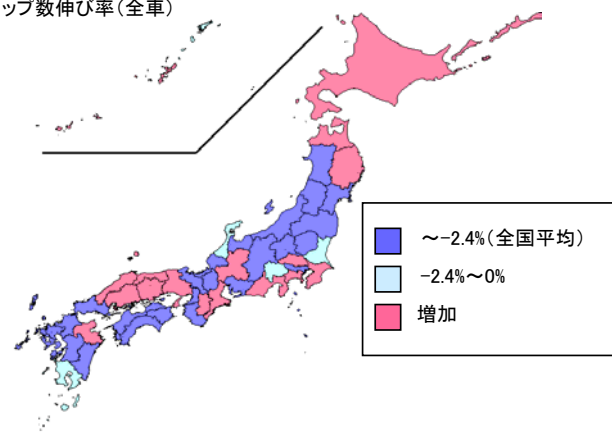
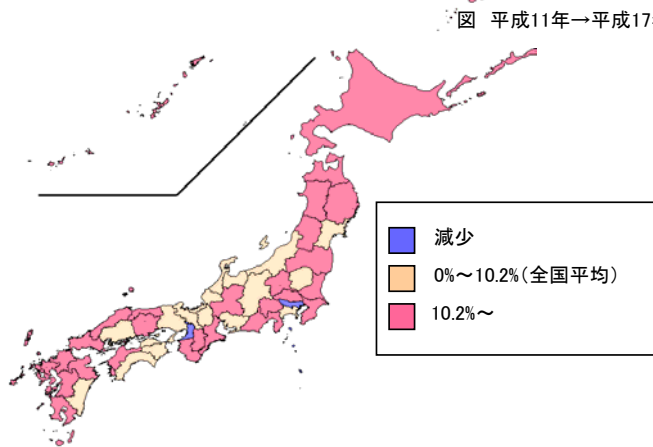
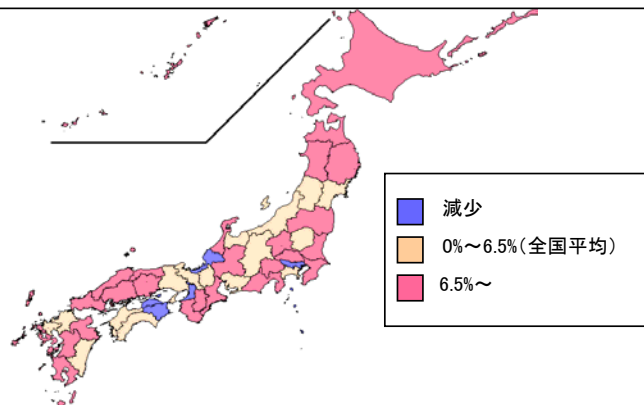


図 平成11年→平成17年の台トリップ数伸び率(乗用車)

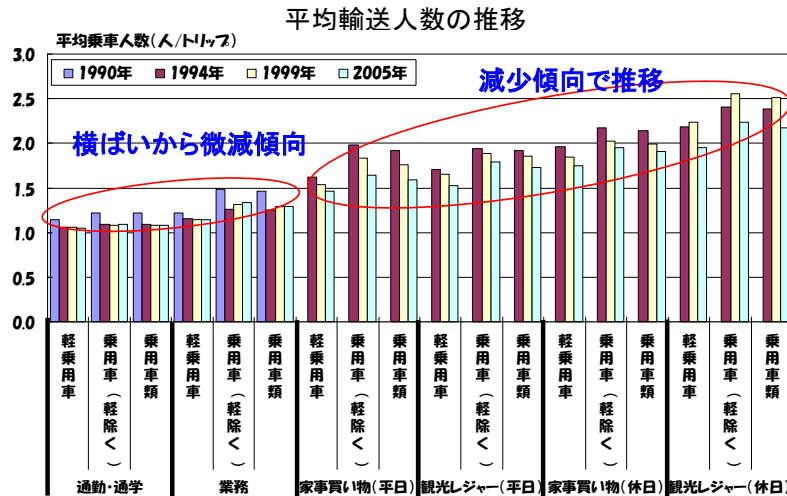
図 平成11年→平成17年の台トリップ数伸び率(貨物車)

2. 自動車交通需要の動向

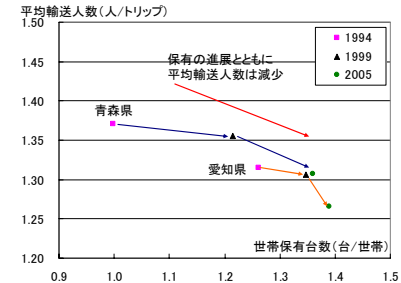
(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

① 平均輸送人数の動向

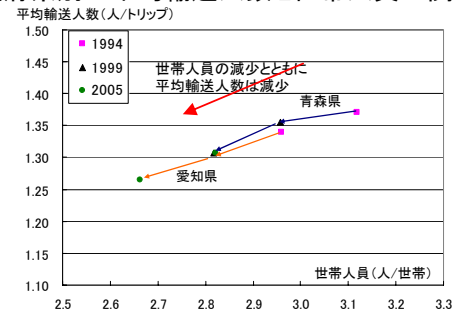
- ・「平均輸送人数」は、軽乗用車とそれ以外ではどの目的でも軽乗用車の方が小さくなっている。
- ・目的別に「平均輸送人数」をみると、通勤・通学目的において微減、家事・買物、観光レジャーにおいては減少傾向で推移している。
- ・乗用車の「平均輸送人数」は、平均世帯保有台数の増加や平均世帯人員の減少に応じて減少する傾向がみられる。



都道府県別の平均輸送人数と世帯保有台数の関係



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自動車起終点調査オーナーマスターデータ

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

② 乗用車平均利用距離の動向

- ・1990年以降の動向をみると、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。

○平均利用距離の推移

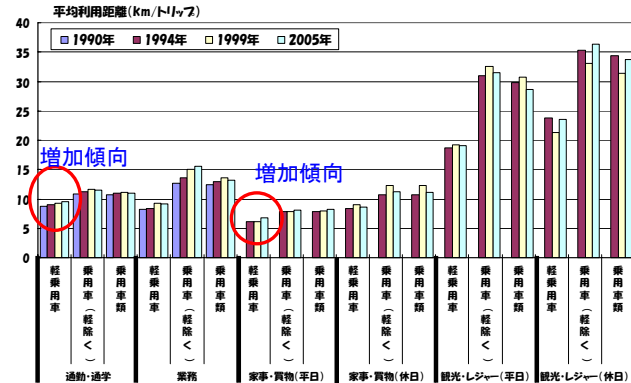
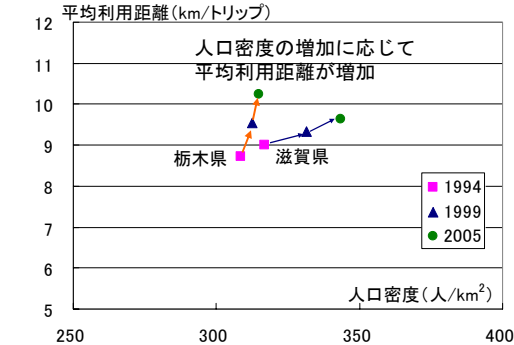
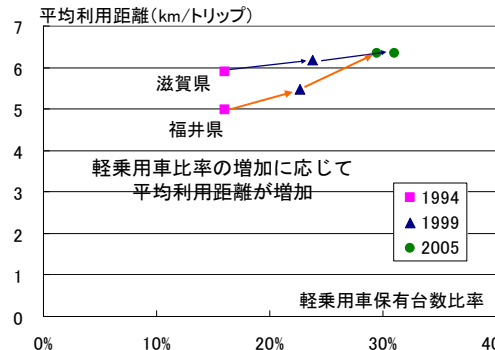


図 車種別目的別の乗用車平均利用距離実績値

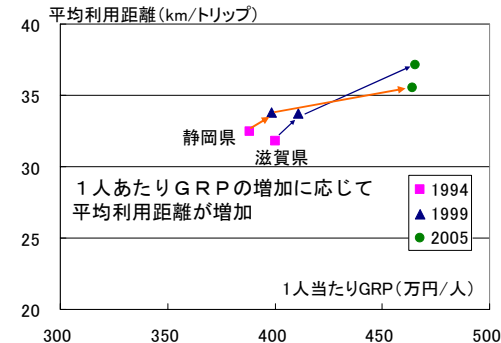
通勤通学目的の平均利用距離と人口密度の関係



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



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)平成2, 6, 11, 17年度道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

③ 乗用車のべ利用人数・人キロの動向

- ・乗用車のべ利用人数は近年伸びが鈍化してきているものの、引き続き増加が続いている。
- ・乗用車のべ利用人数キロは2002年まで増加傾向が続いてきたが、以降は減少傾向に転じている。

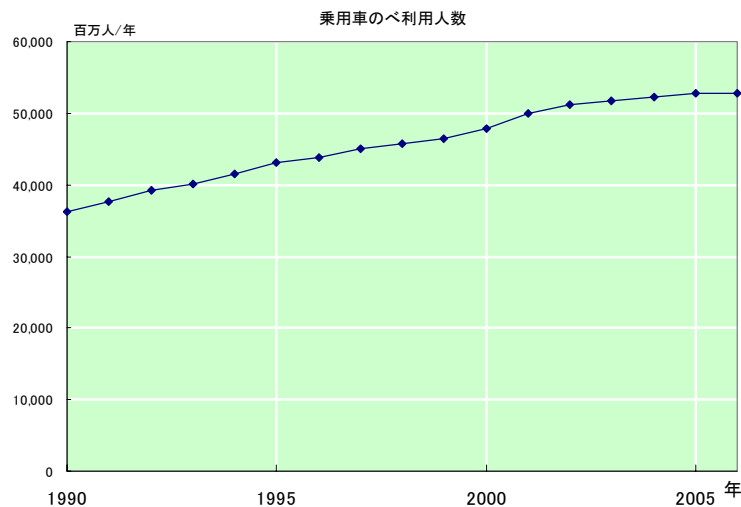


図 乗用車のべ利用人数の推移

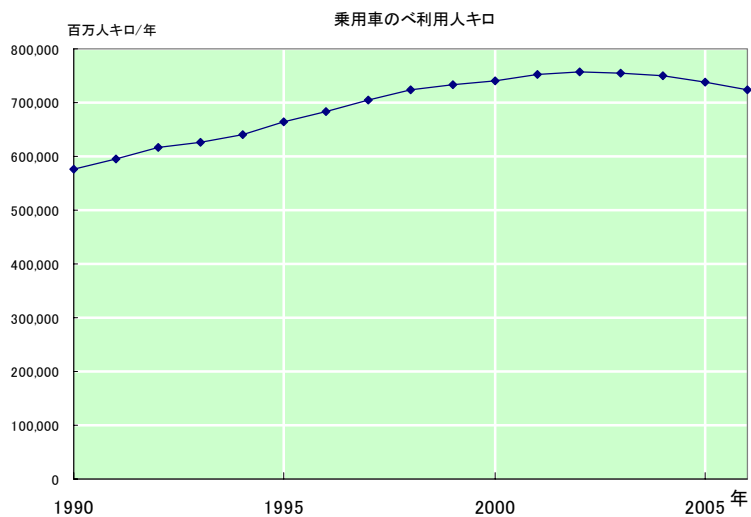


図 乗用車のべ利用人数キロの推移

出典)
自動車輸送統計調査

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

④ 自動車利用のトリップ目的の変化(1/2)

- ・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。

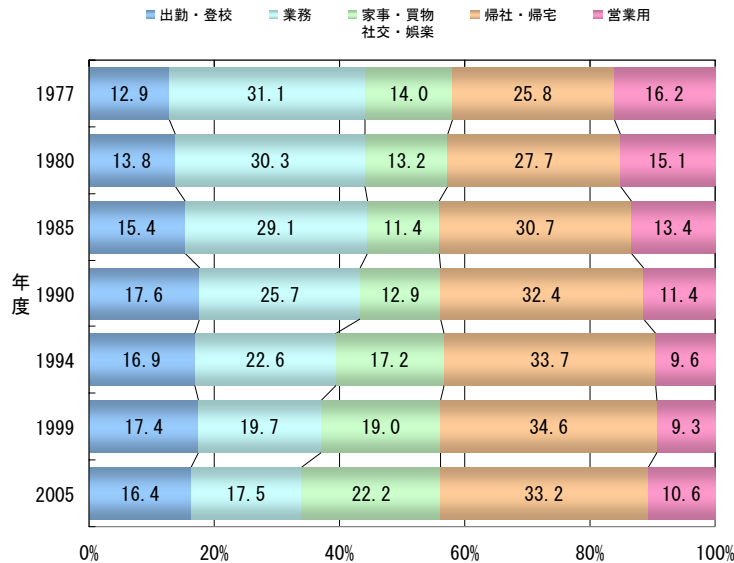


図 道路交通センサスの目的構成比の動向

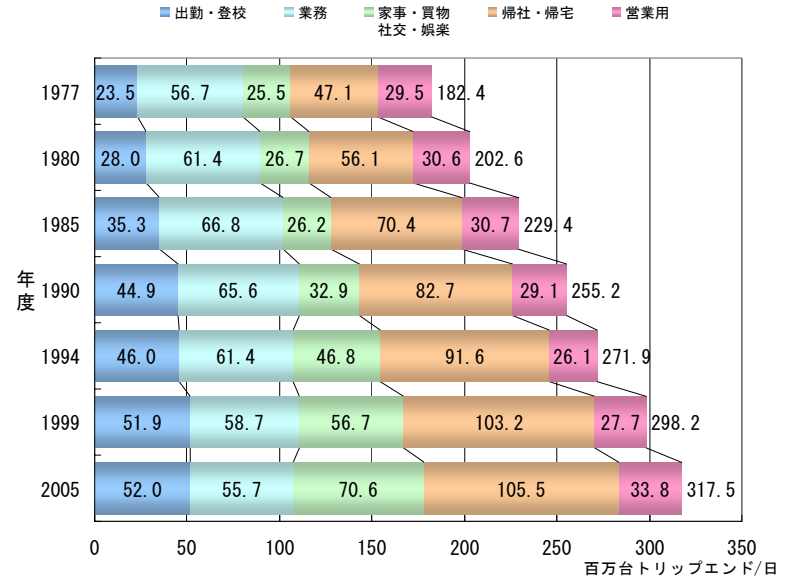


図 道路交通センサスの目的別台トリップエンド数の動向

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)

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑤ 自動車利用のトリップ目的の変化(2/2)

- ・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)を見ると、業務目的が減少し、私事目的が増加している傾向にある。

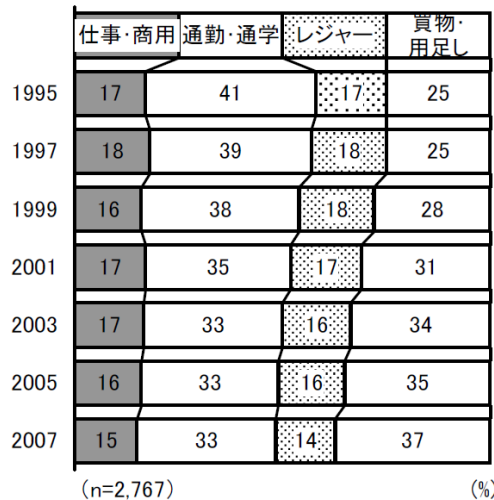


図 自動車の主な用途の構成比推移

- ・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)

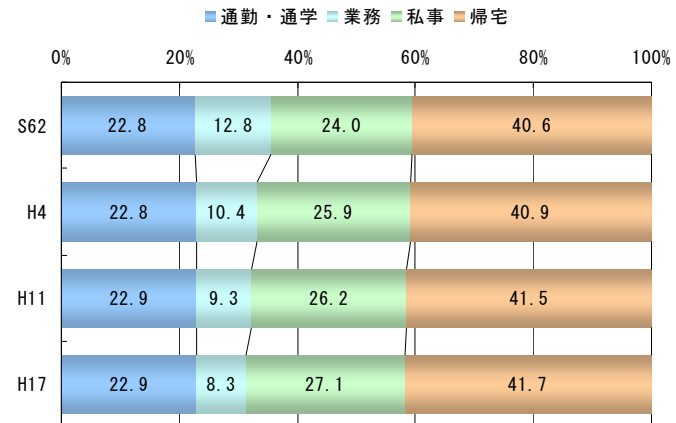


図 全国都市交通特性調査における目的構成比
(全国平日、全代表交通手段)

出典)全国都市交通特性調査

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑥ 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)

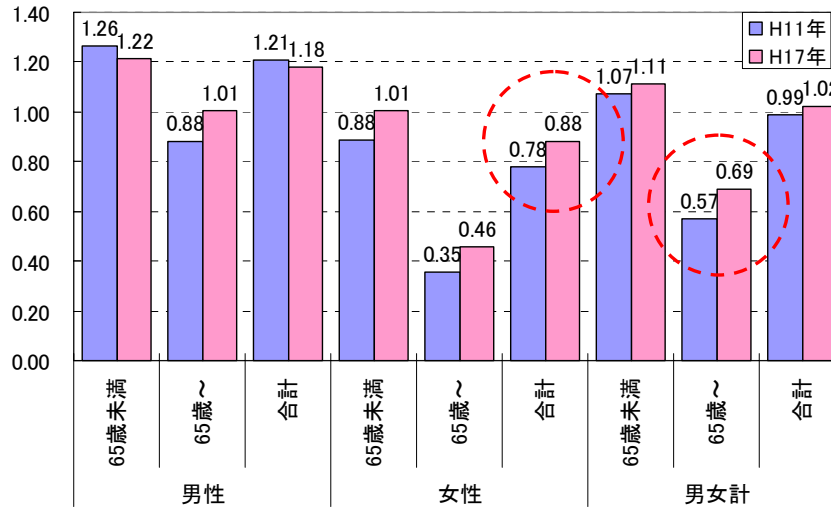


図 性・年齢階層別1人当たり自動車利用トリップの推移

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
人口：
H11年 総務省人口推計
H17年 国勢調査

表 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 性年齢階層別人口構成比

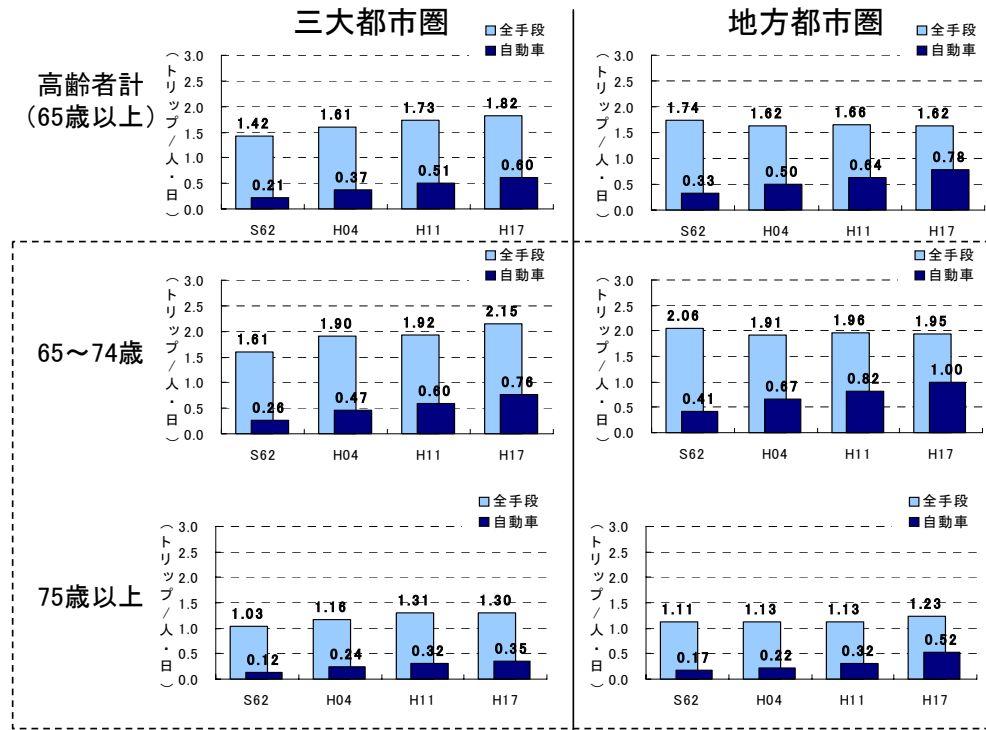
		人口(万人)		構成比	
		H11年	H17年	H11年	H17年
男性	65歳未満	5,316	5,143	42.0%	40.3%
	65歳～	882	1,092	7.0%	8.5%
	合計	6,197	6,235	48.9%	48.8%
女性	65歳未満	5,234	5,058	41.3%	39.6%
	65歳～	1,237	1,484	9.8%	11.6%
	合計	6,471	6,542	51.1%	51.2%
男女計	65歳未満	10,550	10,201	83.3%	79.8%
	65歳～	2,119	2,576	16.7%	20.2%
	合計	12,669	12,777	100.0%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

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑦ 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^{注1)}(特に自動車の利用による移動)」が増加傾向にある。



注1) 発生原単位とは、1人が1日で何回移動するかを表す指標である。

図 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^{注3)}数の推移

出典) 全国都市交通特性調査^{注2)}

注2) 全国都市交通特性調査とは、全国の都市において、人の動き(移動目的、交通手段)からみた交通実態を調査するものである。平成17年調査では、62都市を抽出し、1都市当たり500世帯を対象に調査し、都市規模別に集計するとともに、個人属性等で区分して加重平均した結果をもとに、全国の都市の数値を推計している。

注3) トリップとは、出発地から目的地までのある目的を持った人や自動車の移動のことである。

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑧ 軽自動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見ると、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見ると、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。

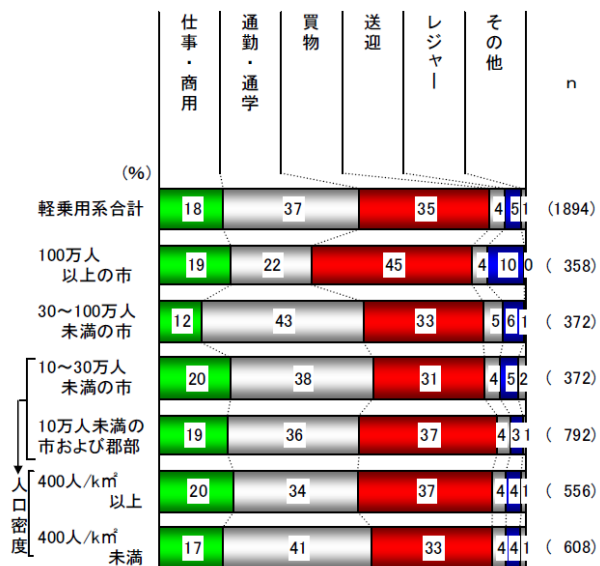


図 都市規模別の軽乗用車の主な用途

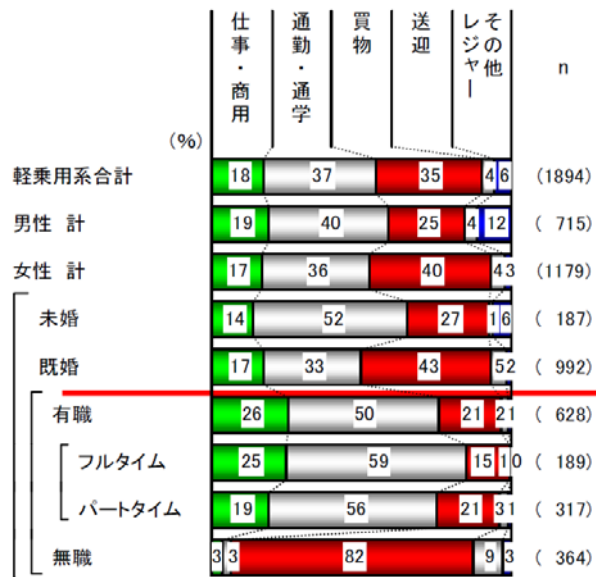


図 個人属性別の軽乗用車の主な用途

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

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑨ 軽自動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。

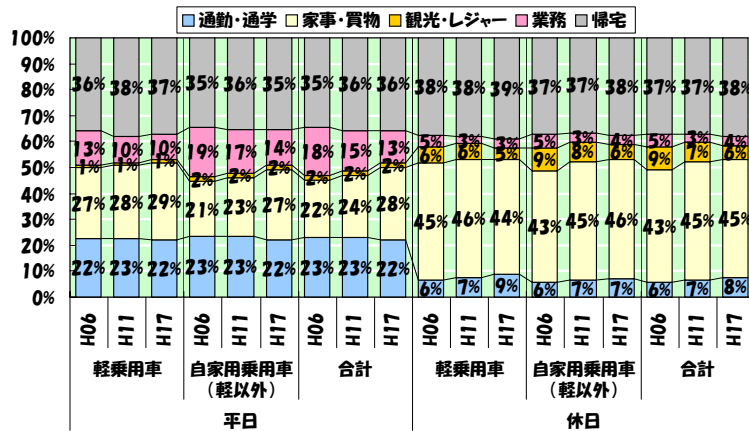


図 軽乗用車とそれ以外の自家用乗用車のトリップ目的構成(道路交通センサス)

出典)道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ

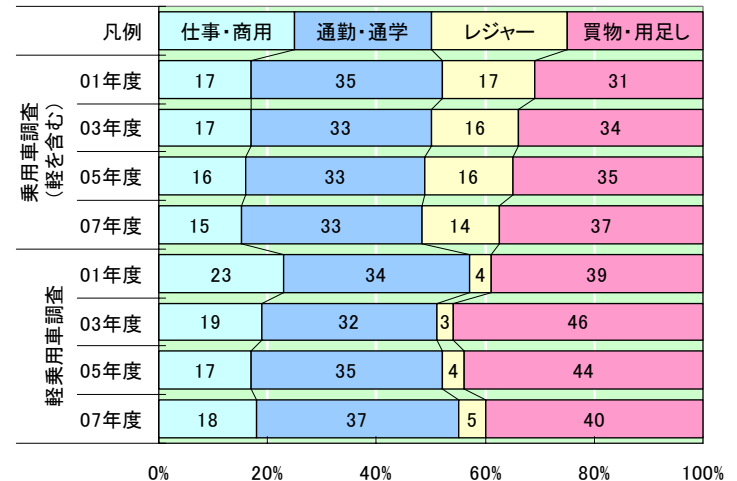


図 保有車両の主な用途(自工会アンケート)(単位%)

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

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑩ 軽自動車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、どの目的を見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

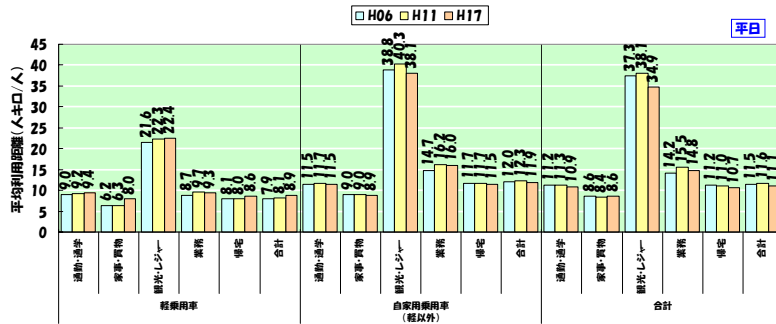


図 全国の車種別目的別平均利用距離の動向(平日)

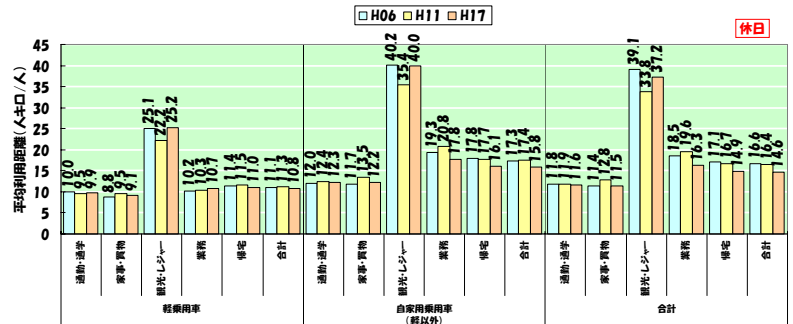


図 全国の車種別目的別平均利用距離の動向(休日)

※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) 道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

① 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見ると、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。

◆ 軽乗用車の主な運転者の属性

(%)	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 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 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)

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑫ 軽自動車の利用頻度の動向(1/2)

- ・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見ても、「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。

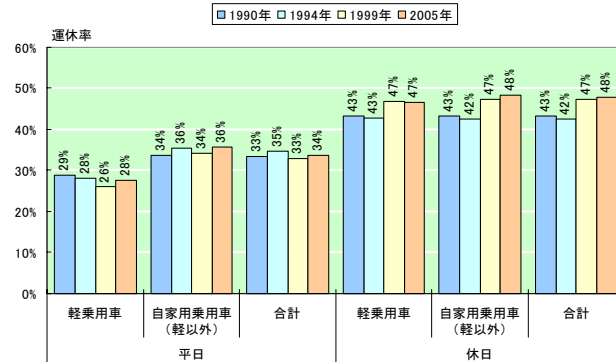


図 軽乗用車とそれ以外の自家用乗用車の運休率

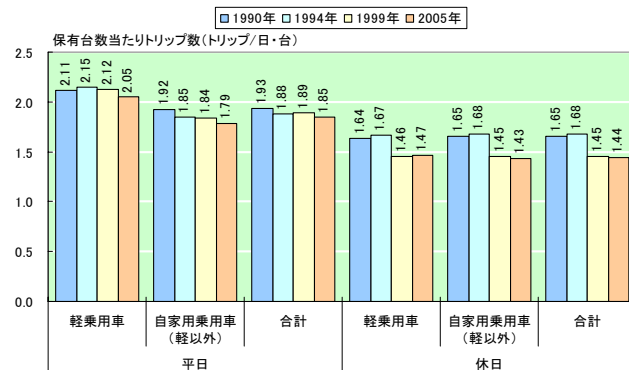


図 軽乗用車とそれ以外の自家用乗用車の保有台数当たりトリップ数

出典) 道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ

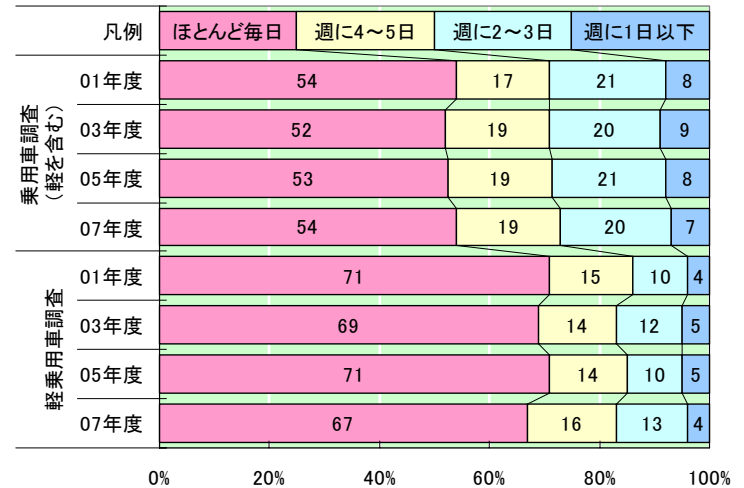


図 保有車両の利用頻度(自工会アンケート)
(単位%)

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

2. 自動車交通需要の動向

(3) 自動車の旅客交通需要の動向について

⑫ 軽自動車の利用頻度の動向(2/2)

- ・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。

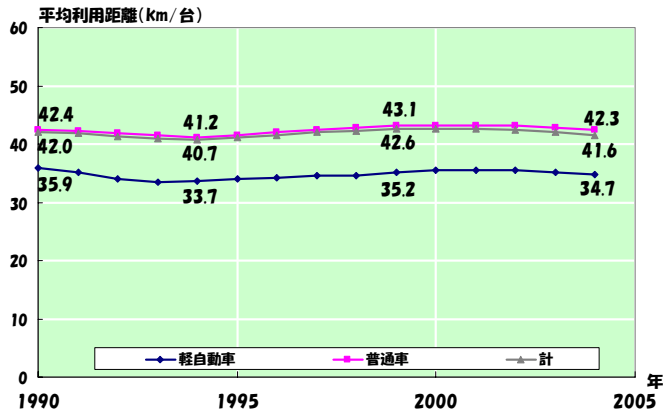


図 高速道路を利用する自動車の平均利用距離の推移

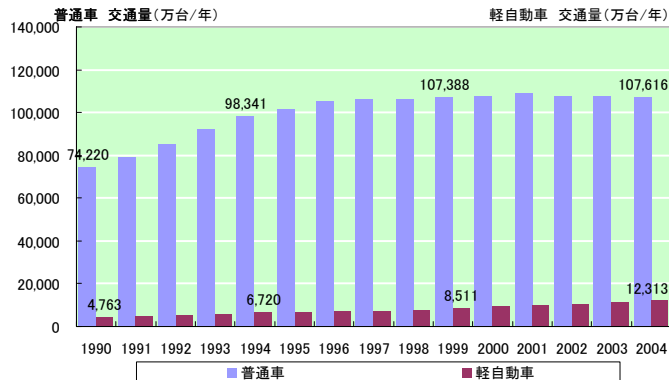


図 高速道路を利用する自動車交通量(普通車、軽自動車)の推移

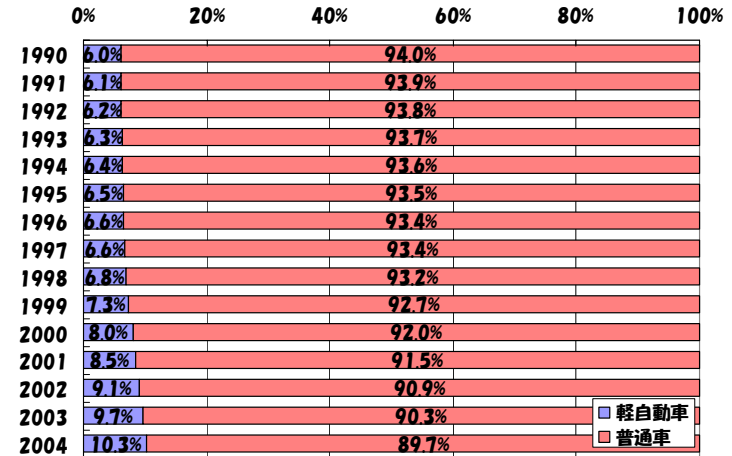


図 高速道路を利用する軽自動車と普通車の車種構成比の推移
(年間交通量ベース)

※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

2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の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、長期的に見れば増加傾向にある。

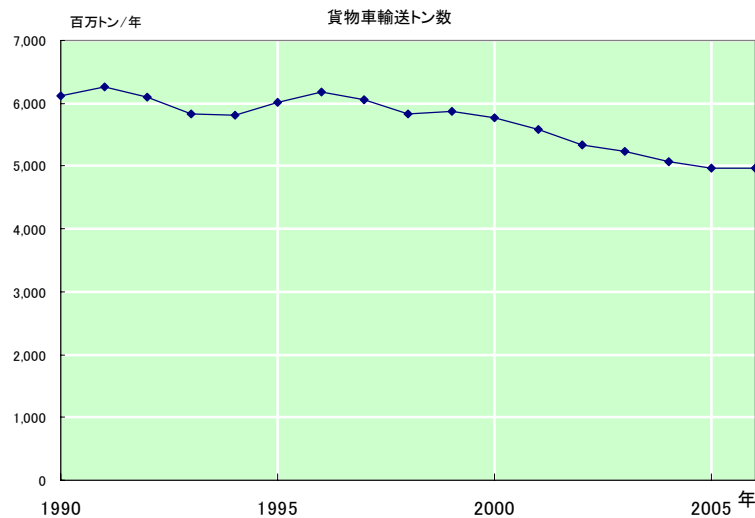


図 貨物車輸送トン数の推移

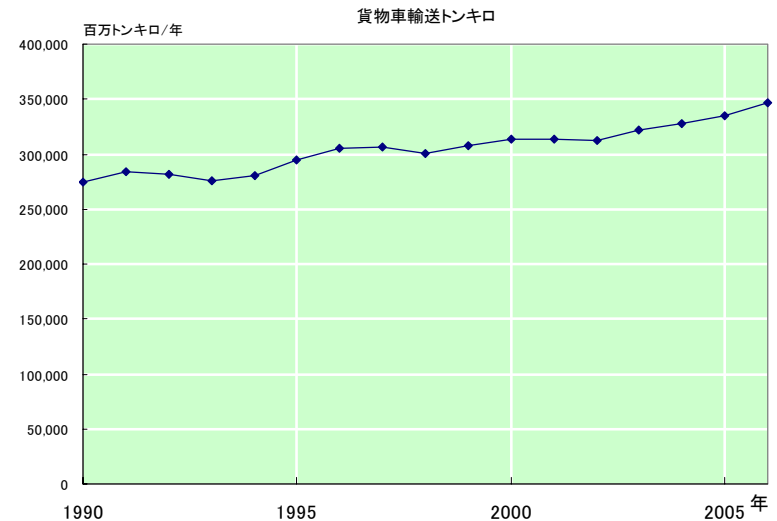


図 貨物車輸送トンキロの推移

2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

② 品目別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)は、全品目で算出す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。

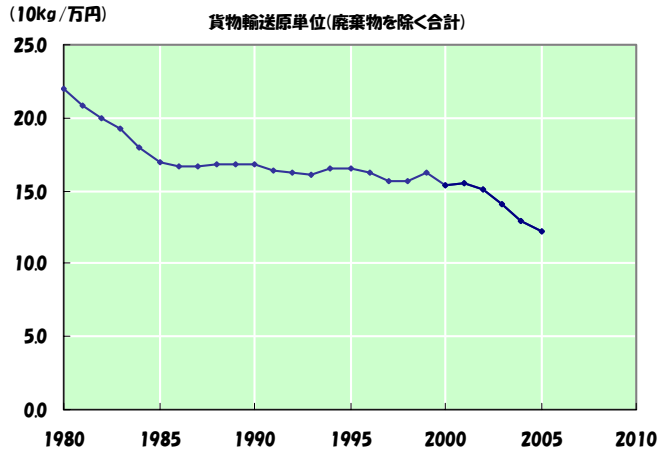
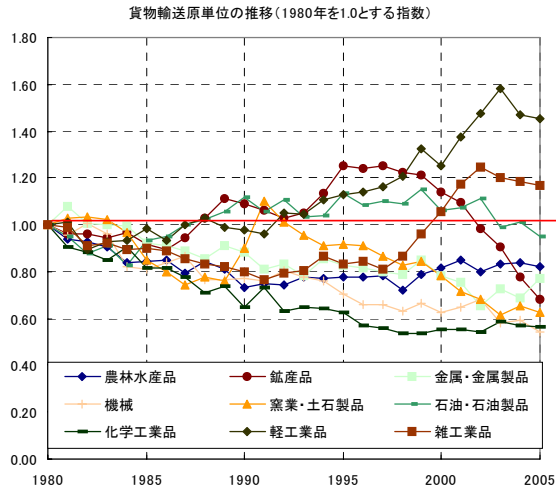


図 貨物輸送原単位(全品目)の実績値の推移

※注: 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、
2000年までの品目別輸入額の変動と国民経済計算年報に掲載
されている全品目輸入額により設定した。



貨物輸送原単位が増加
している品目

・軽工業品
・雑工業品

貨物輸送原単位が減少
している品目

・農林水産品
・鉱産品
・金属・金属製品
・機械
・窯業・土石製品
・石油・石油製品
・化学工業品

図 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
輸入額 : 産業連関表
輸送トン数 : 陸運統計要覧

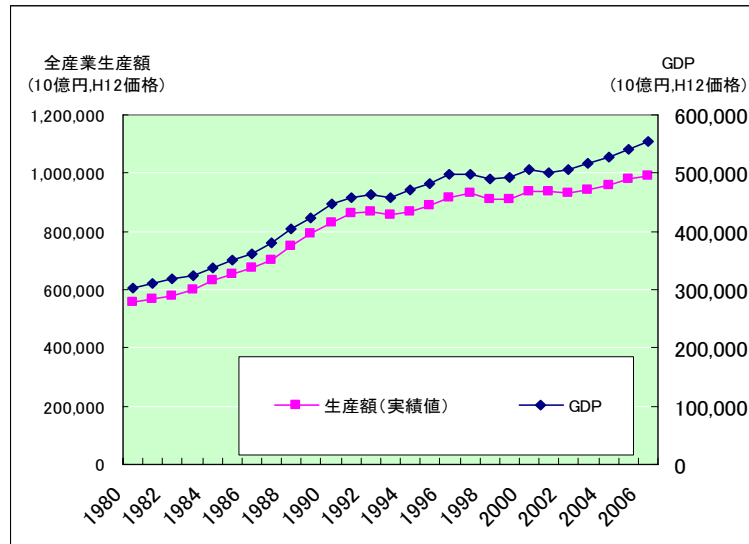
2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

③ 全産業生産額、全品目輸入額の動向

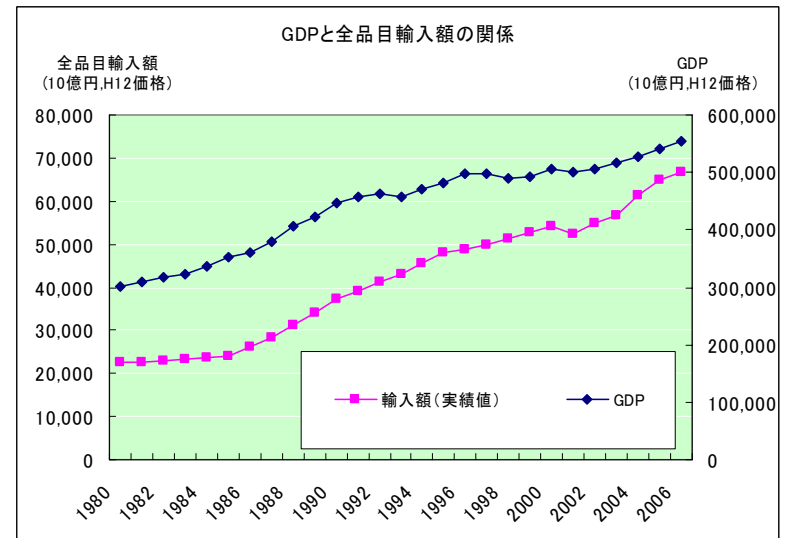
・全産業の生産額及び全品目の輸入額について1980年以降の動向を分析すると、GDPに応じて変化する傾向がみられる。

◆ 全産業生産額とGDPの関係



出典) GDP : 国民経済計算年報
全産業生産額 : 国民経済計算年報

◆ 全品目輸入額とGDPの関係



出典) GDP : 国民経済計算年報
全品目輸入額 : 産業連関表(1980～2000年)
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)

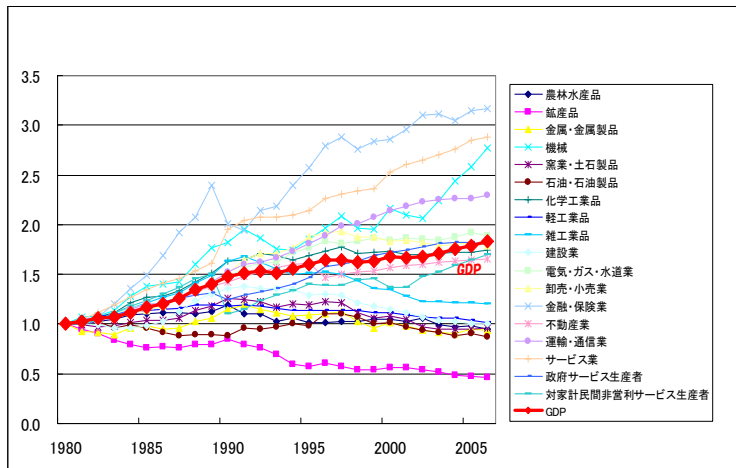
2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

④ 品目別生産額、輸入額の動向

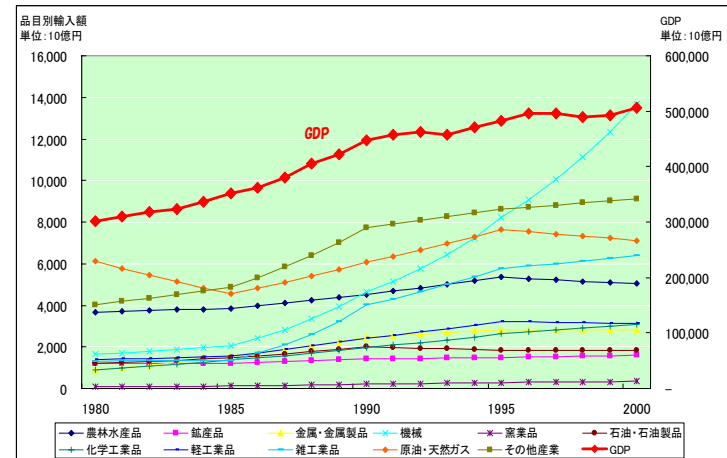
- ・品目別生産額及び品目別輸入額は、1980年以降一貫してサービス業の生産額の増加が大きく「産業のサービス化」が進んでいる。また、1980年以降一貫して機械の生産額の増加は大きく、1985年以降機械の輸入額の増加も大きくなっている。
- ・品目別の生産額及び輸入額は、いずれもGDPに応じて変化する傾向がみられる。

◆ 品目別生産額の推移 (1980年=1.0)



出典) GDP : 国民経済計算年報
品目別生産額 : 国民経済計算年報

◆ 品目別輸入額の推移



出典) GDP : 国民経済計算年報
品目別輸入額 : 産業連関表

2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑤ 全機関輸送トン数の動向

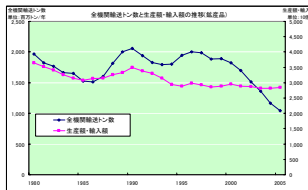
- 生活関連品である農林水産品、軽工業品、雑工業品以外の品目については、「貨物の高付加価値化」が進んでいることから、生産額、輸入額に対する全機関輸送トン数は、減少する品目が多くみられている。
- 軽工業品及び雑工業品の「人口当たり全機関輸送トン数」については「人口当たりGDP」に応じた変化が、それぞれみられる。
- 農林水産品の「人口当たり全機関輸送トン数」は、1980年～1990年にかけて緩やかに減少し、1990年以降ほぼ横ばいの傾向で推移している。

◆ 全機関輸送トン数と生産額・輸入額の関係

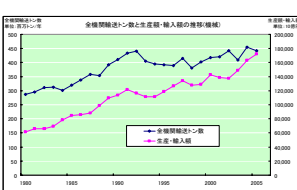
◆ 人口当たり全機関輸送トン数と人口当たりGDPの関係

◆ 人口当たり全機関輸送トン数の推移

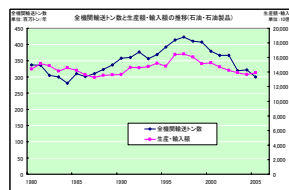
【鉱産品】



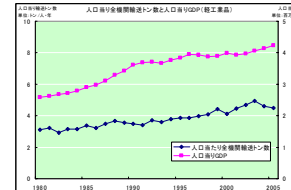
【機械】



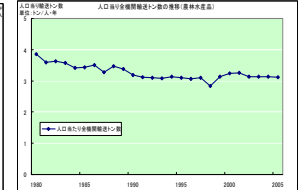
【石油・石油製品】



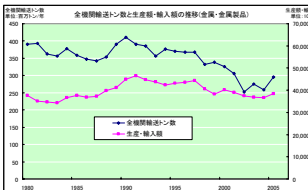
【軽工業品】



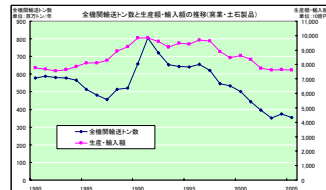
【農林水産品】



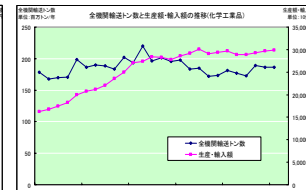
【金属・金属製品】



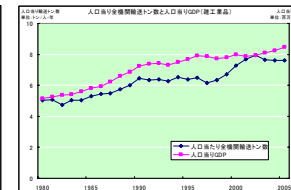
【窯業・土石製品】



【化学工業品】



【雑工業品】



出典) 全機関輸送トン数: 陸運統計要覧

品目別生産額 : 国民経済計算年報

品目別輸入額 : 産業連関表(1980～2000年)

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)

人口 : 国勢調査、人口推計

GDP : 国民経済計算年報

2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

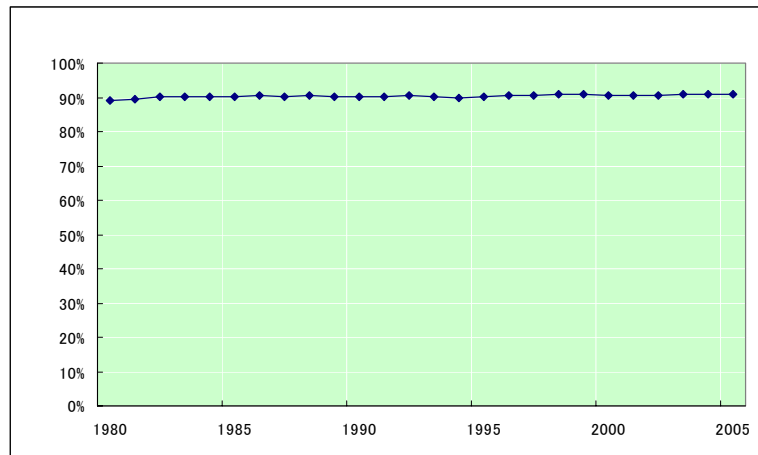
⑥ 貨物車分担率、車種業態別分担率の動向(1/2)

- ・「車種業態別分担率^{注1)}」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。

注1) 車種業態別分担率とは、貨物車全体の輸送トン数のうち、車種(普通貨物車、小型貨物車)や業態(営業用車、自家用車)別の貨物車の輸送トン数の割合である。

- ・全機関貨物輸送トン数に対する「貨物車分担率^{注2)}」は、1980年以降、ほぼ一定である。

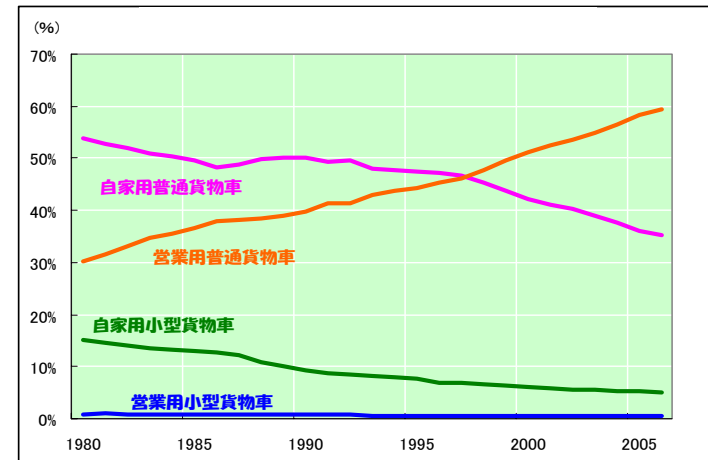
◆全機関貨物輸送トン数に対する貨物車分担率の推移



注2) 貨物車分担率とは、利用できる交通手段のうち貨物車を利用する割合である。

出典) 陸運統計要覧

◆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)
自動車輸送統計調査(2006年)

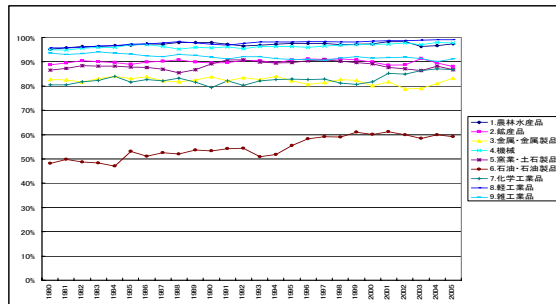
2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑥ 貨物車分担率、車種業態別分担率の動向(2/2)

- 「貨物車分担率」は、1980年以降、石油・石油製品や化学工業品では増加傾向が見られる一方、その他多くの品目で横ばいの傾向となっている。
- 「車種業態別分担率」の1980年以降の動向を分析すると、ほぼすべての品目で、企業における物流のアウトソーシングなどを背景として、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、貨物車の大型化を背景とした小型貨物車から普通貨物車への転換が進んでいる。

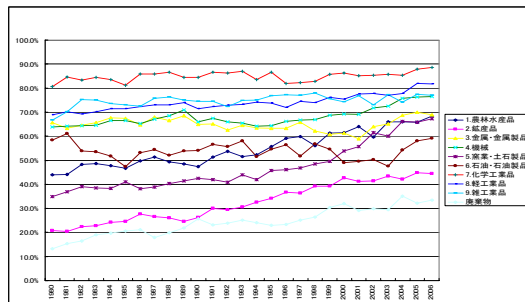
◆品目別の貨物車分担率の推移



※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

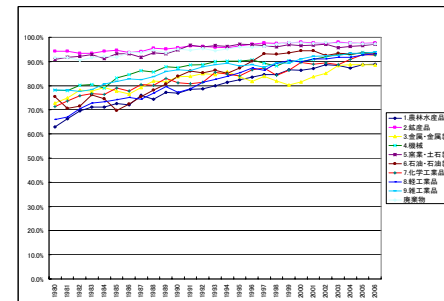
出典) 陸運統計要覧

◆品目別の営業用車分担率(普通貨物車)の推移



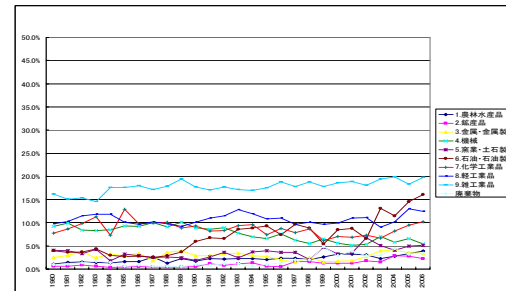
出典) 陸運統計要覧(1980年～2005年)
自動車輸送統計調査(2006年)

◆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)
自動車輸送統計調査(2006年)

◆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)
自動車輸送統計調査(2006年)

2. 自動車交通需要の動向

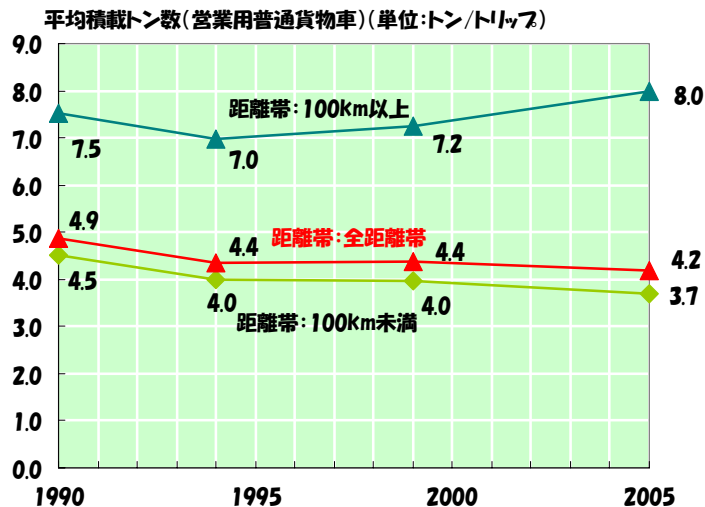
(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑦ 貨物車平均積載トン数の動向(1/2)

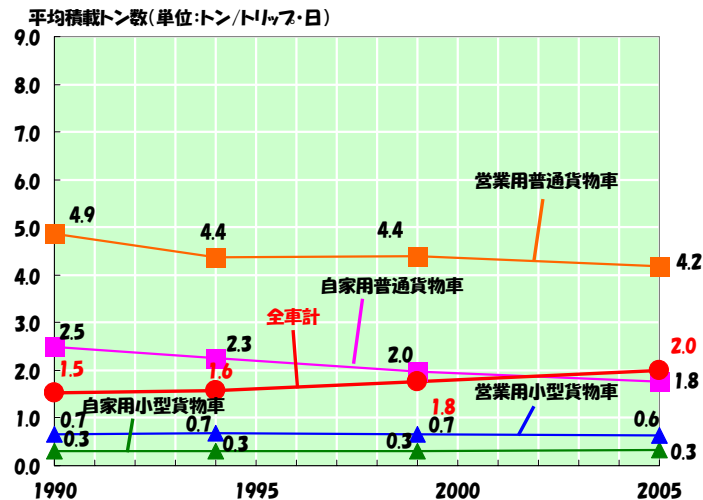
- ・営業用普通貨物車では、「貨物車の大型化」と「積載効率の低下」が進んでいるが、長距離輸送では「貨物車の大型化」の影響が大きく「1台当たり平均積載トン数^{注)}」は増加傾向にある。
- ・短距離輸送では戸別・小口化が進展していることから、「1台当たり平均輸送トン数」は減少している。
- ・営業用小型貨物車や自家用小型貨物車の「1台当たり平均積載トン数」は、ほぼ横ばいで推移している。

注) 平均積載トン数とは、1台の輸送で積んでいる重量の平均である。

◆ 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)



◆ 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自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)

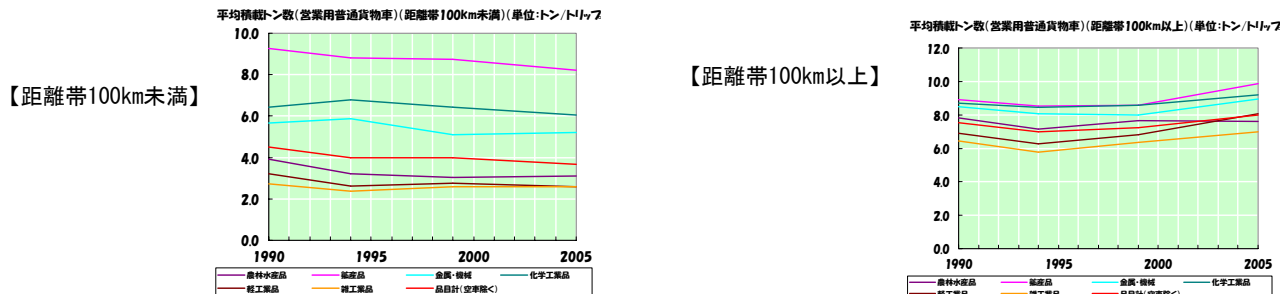
2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑦ 貨物車平均積載トン数の動向(2/2)

- ・自家用普通貨物車の「1台あたり平均積載トン数」は、1990年以降、鉱産品や化学工業品といった品目で減少しているが、1999年以降、その減少は穏やかになっている。
- ・これは自家用普通貨物車の保有台数が2000年までは増加していたが、2000年以降減少に転じているなど、自家用普通貨物車の使われ方が変化していることが原因と考えられる。一方、その他の品目では、ほぼ横ばいの傾向で推移し、1999年を境とした傾向の変化はみられない。

◆ 輸送距離帯別の平均積載トン数（輸送トン数／台トリップ^注）の推移（営業用普通貨物車）

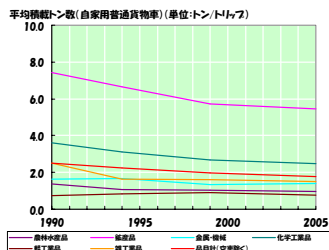


出典)平成2, 6, 11, 17年度道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)

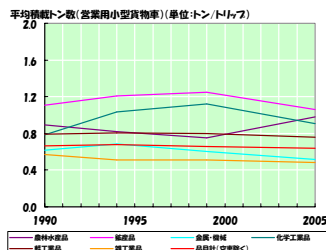
注)台トリップとは、一人の移動(人トリップ)に対し、1台の自動車の移動のことである。

◆ 車種業態別の平均積載トン数（輸送トン数／台トリップ）の推移（営業用普通貨物車以外）

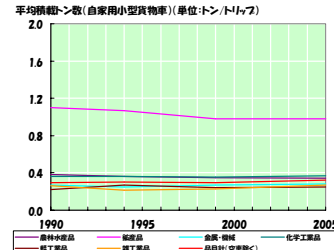
【自家用普通貨物車】



【営業用小型貨物車】



【自家用小型貨物車】



出典)平成2, 6, 11, 17年度道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)

2. 自動車交通需要の動向

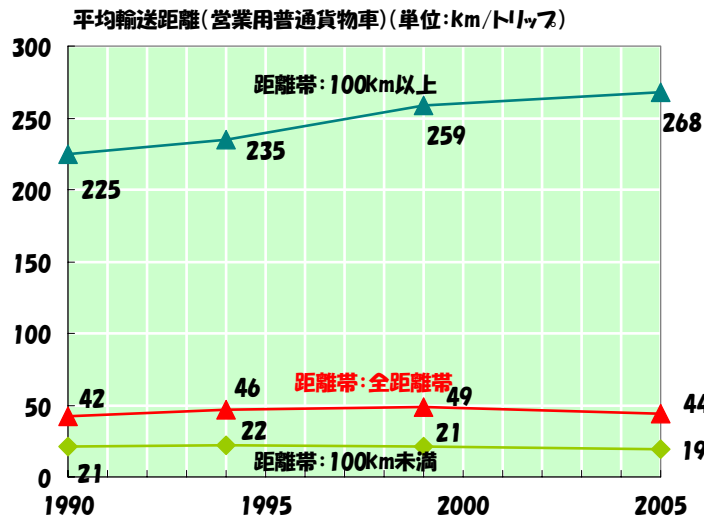
(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑧ 貨物車平均輸送距離の動向(1/2)

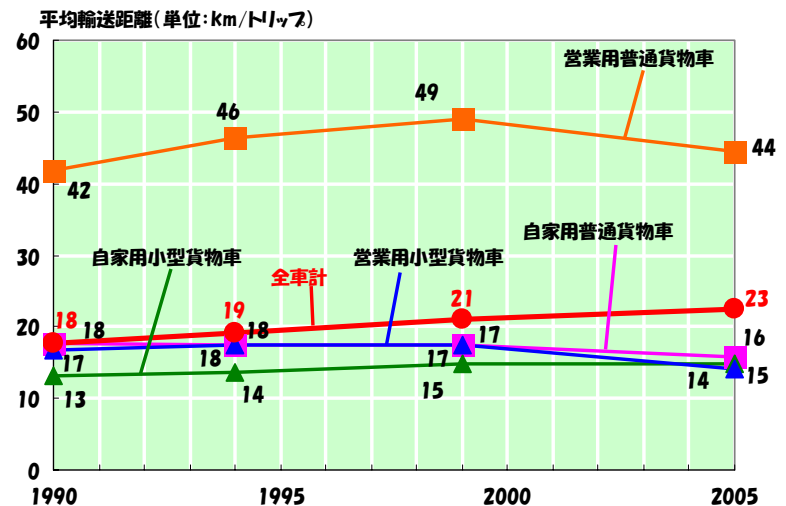
- ・営業用普通貨物車の長距離帯では、物流拠点の集約化や物流の直送化の進展に伴って「貨物輸送の長距離化」が進み、「平均輸送距離^{注)}」は1990年以降増加傾向にあるが、その増加傾向は1999年以降緩やかになりつつある。
- ・一方、短距離帯では一定の増加減少の傾向はみられない。

注) 平均輸送距離とは、1回の輸送で移動する距離の平均である。

◆ 営業用普通貨物車の平均輸送距離の推移
(輸送距離100km未満、100km以上別)



◆ 車種業態別の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自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)

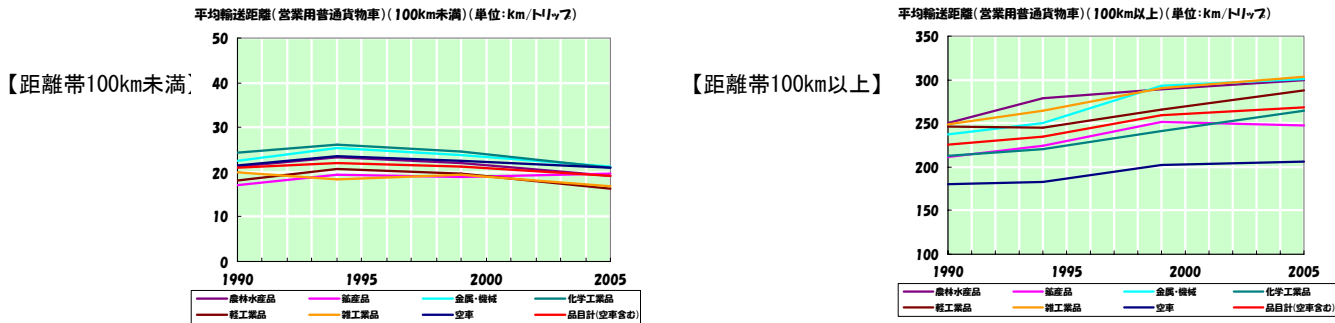
2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑧ 貨物車平均輸送距離の動向(2/2)

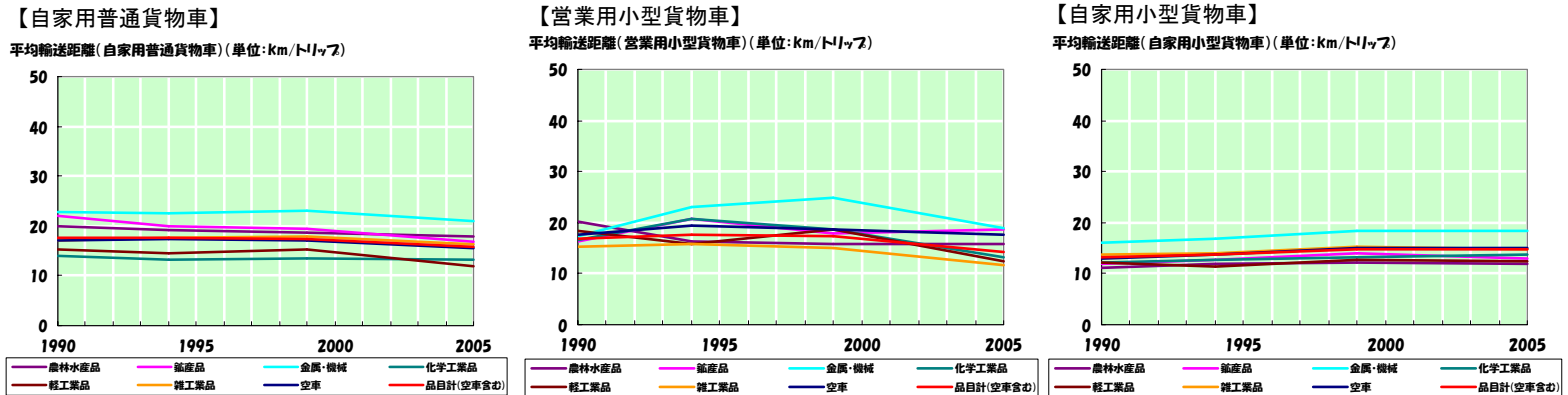
・営業用普通貨物車以外の車種業態では、1990年以降、「平均輸送距離」はほぼ横ばいで推移するか、一定の増加減少の傾向はみられない。

◆ 輸送距離帯別の平均輸送距離（走行台キロ／台トリップ）の推移（営業用普通貨物車）



出典)平成2, 6, 11, 17年度道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)

◆ 車種業態別の平均輸送距離（走行台キロ／台トリップ）の推移（営業用普通貨物車以外）



出典)平成2, 6, 11, 17年度道路交通センサス 自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)

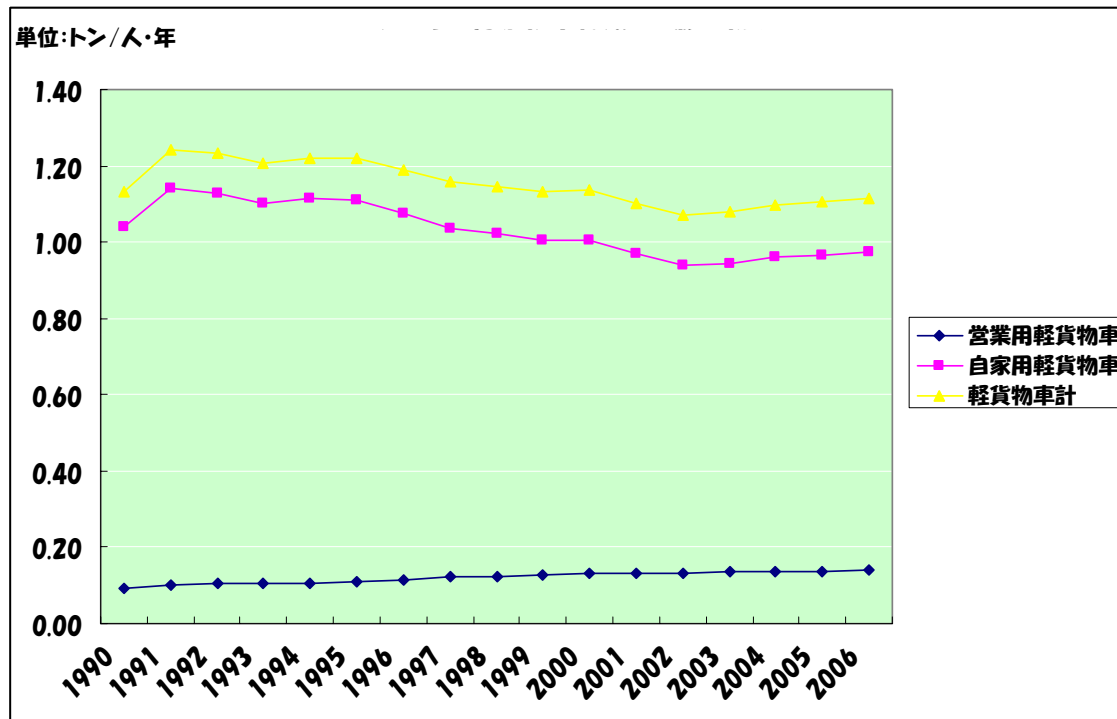
2. 自動車交通需要の動向

(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑨ 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。

<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)、自動車輸送統計調査(2006年)

人口

: 国勢調査、人口推計

2. 自動車交通需要の動向

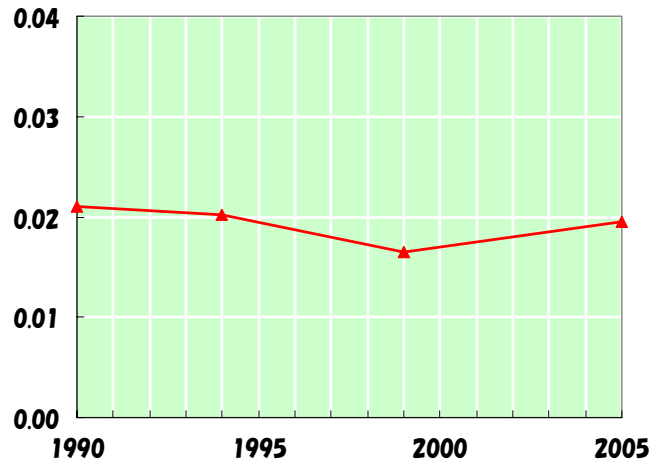
(4) 自動車の貨物交通需要の動向について

⑩ 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」、「平均輸送距離」は、いずれもほぼ横ばいで推移している。

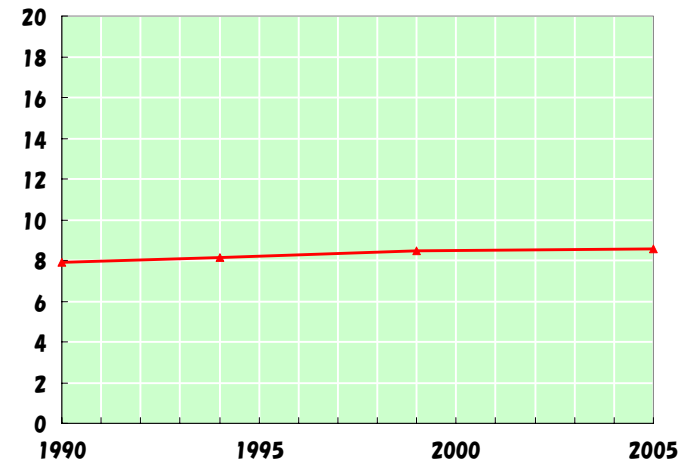
<平均積載トン数の推移>

平均積載トン数(軽貨物車)(単位:トン/台トリップ)



<平均輸送距離の推移>

平均輸送距離(軽貨物車)(単位:Km/トリップ)



出典)平成2, 6, 11, 17年度道路交通センサス自動車起終点調査オーナーマスターデータ(平日)