

平成18年6月30日

記者発表

平成17年度 道路交通センサス 一般交通量調査結果の概要について

国土交通省では、関係省庁、都道府県、政令指定市及び高速道路株式会社などと連携して平成17年9月から11月にかけて自動車の使われ方や道路の交通量などを調査する全国道路街路交通情勢調査(道路交通センサス)を実施しました。

道路交通センサスは昭和3年度にはじめて実施され、昭和55年度以降は概ね5年ごとに実施している調査で、この調査結果は将来の道路計画や都市計画の策定あるいは道路の維持、修繕を行うための貴重な資料となるものです。

平成17年度調査を実施するにあたっては学識経験者からなるセンサス検討会を設置し、機械計測による新たな調査手法の導入や近年着実に増加しているETC装着車の交通特性把握手法等について意見を頂き、調査実施に反映しました。

今般、平成17年度道路交通センサス一般交通量調査の結果がまとまりましたので概要について、公表いたします。なお、全調査箇所交通量等詳細データについては7月3日(月)より各地方整備局において管内のデータが閲覧可能になります。



■調査結果の概要

- 全国一の交通量は国道16号(保土ヶ谷バイパス)。10万9千台/12h(P2)
- 乗用車の平均交通量は増加傾向、貨物車は減少傾向(P5~P6)
- 夜間の交通量は都市高速道路で減少傾向。高速自動車国道と国道は横ばい(P7)
- 全国の人口集中地区の平均旅行速度は、21.0km/hと平成11年から0.4km/h上昇(P8)
- 歩道設置、四車線化、踏切改良等の道路整備水準は順調に進展(P9)

平成18年6月
国土交通省道路局

<問い合わせ先>

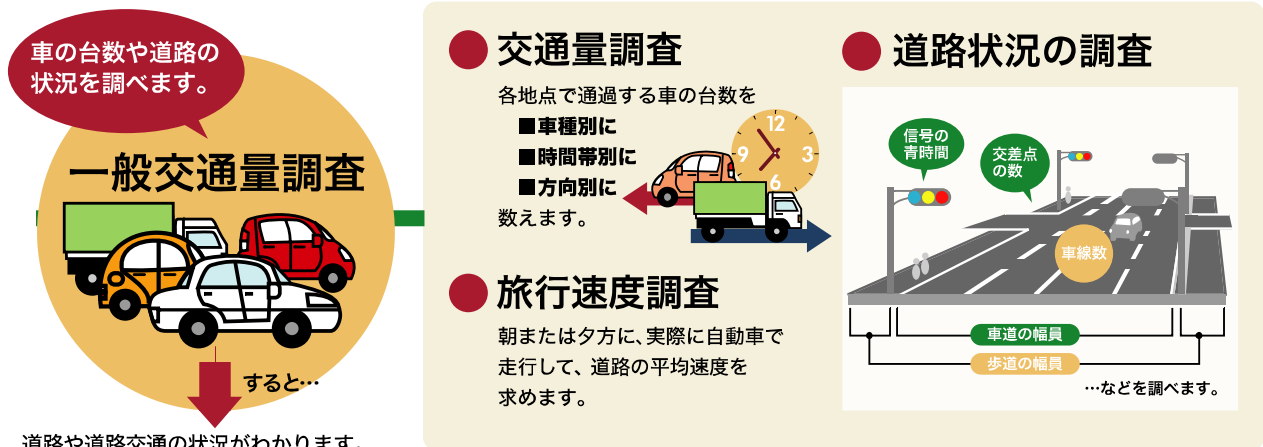
道路局企画課道路経済調査室 課長補佐 沓掛敏夫

代表 03-5253-8111 (内線 37632) 直通 03-5253-8487

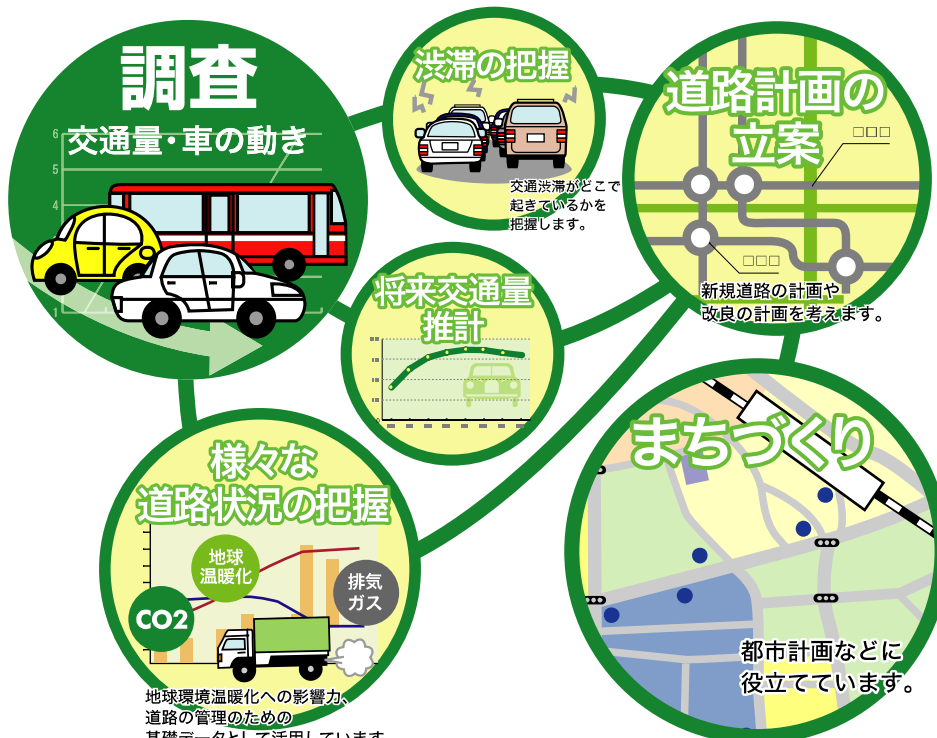
● 道路交通センサス一般交通量調査の概要

道路交通センサス一般交通量調査は快適な道路利用のための調査で、調査結果をもとにみなさまの身近な道路の計画立案に活用させていただきます。また、普段利用している道路の交通量データなど、道路管理者のみならずご活用頂けます。

道路交通センサス 一般交通量調査



調査結果の活用



1. 各種交通量のトップ10

昼間12時間交通量が最も多い地点は、国道16号(横浜市旭区)の10万9千台。
交通量が10万台を超える路線は3カ所であり、前述の国道16号のほか、国道8号(新潟市)と阪神高速大阪東大阪線(大阪市中央区)である。

表1 平日昼間12時間交通量の上位10地点(高速自動車国道)

順位	H17交通量 (台/12h)	車線数	観測地点名	路線名
1	93,129	6	茨木IC～吹田JCT間	名神高速道路
2	83,266	6	松原JCT～松原IC間	近畿自動車道
3	83,146	6	大山崎IC・JCT～茨木IC間	名神高速道路
4	82,367	6	長原IC～松原JCT間	近畿自動車道
5	76,279	6	横浜町田IC～厚木IC間	東名高速道路
6	75,745	4	摂津北IC～摂津南IC間	近畿自動車道
7	74,485	6	筑紫野IC～鳥栖JCT間	九州自動車道
8	72,563	6	宝塚IC～西宮山口JCT間	中国自動車道
9	72,322	6	大東鶴見IC～東大阪北IC間	近畿自動車道
10	72,088	6	宮野木JCT～千葉北IC間	東関東自動車道

表2 平日昼間12時間交通量の上位10地点(都市高速道路)

順位	H17交通量 (台/12h)	車線数	観測地点名	路線名
1	104,175	6	大阪府大阪市中央区船場中央2丁目	阪神高速道路 高速大阪東大阪線
2	81,869	6	東京都品川区八潮3丁目2	首都高速道路 高速湾岸線
3	79,457	6	千葉県浦安市弁天1丁目	首都高速道路 高速湾岸線
4	78,848	4	大阪府大阪市中央区島之内1丁目	阪神高速道路 高速大阪池田線
5	76,863	4	東京都港区芝3丁目2	首都高速道路 高速都心環状線
6	75,694	4	大阪府大阪市西区新町1丁目	阪神高速道路 高速大阪池田線
7	75,616	6	大阪府大阪市住之江区南港東4丁目	阪神高速道路 高速湾岸線
8	74,894	4	大阪府大阪市東成区東今里1丁目	阪神高速道路 高速大阪東大阪線
9	74,775	4	愛知県名古屋市中区瑞穂区堀田通1丁目	名古屋高速道路 市道高速2号
10	73,491	4	大阪府大阪市西淀川区歌島4丁目	阪神高速道路 高速大阪池田線

表3 平日昼間12時間交通量の上位10地点(一般道路)

順位	H17交通量 (台/12h)	車線数	観測地点名	路線名
1	108,571	6	神奈川県横浜市旭区桐ヶ作1492	国道16号(保土ヶ谷バイパス)
2	105,756	6	新潟県新潟市神道寺	国道8号(新潟バイパス)
3	98,977	4	大阪府吹田市広芝町	国道423号(新御堂筋)
4	91,143	6	兵庫県姫路市北原	国道2号(姫路バイパス)
5	90,950	6	新潟県新潟市竹尾	国道7号(新潟バイパス)
6	88,267	6	愛知県名古屋市中区緑区大高町忠治山	国道23号(名四国道)
7	80,586	10	大阪府東大阪市本庄	大阪中央環状線
8	76,950	8	東京都千代田区霞が関1-1	国道1号(桜田通り)
9	68,684	5	新潟県新潟市立仏	国道116号(新潟西バイパス)
10	68,351	8	大阪府堺市深阪	堺狭山線

- 注) 1. 国道の一般有料道路を除く。
2. 車線数が4以上の区間を対象とした。

■一般道路平日昼間12時間交通量ベスト3



休日交通量が最も多い路線は平日と同様に国道16号(横浜市旭区)で9万1千台。以下、交通量の多い順に、国道8号(新潟市)、阪神高速大阪東大阪線(大阪市中央区)となっており、平日交通量ベスト3と同様の路線である。

表4 休日昼間12時間交通量の上位10地点(高速自動車国道)

順位	H17交通量 (台/12h)	車線数	観測地点名	路線名
1	74,980	6	茨木IC~吹田JCT間	名神高速道路
2	71,636	6	横浜町田IC~厚木IC間	東名高速道路
3	68,552	6	大山崎IC・JCT~茨木IC間	名神高速道路
4	68,255	6	宝塚IC~西宮山口JCT間	中国自動車道
5	66,422	6	筑紫野IC~鳥栖JCT間	九州自動車道
6	63,348	6	鶴ヶ島JCT~鶴ヶ島IC間	関越自動車道
7	63,030	6	東名川崎IC~横浜青葉IC間	東名高速道路
8	62,895	6	長原IC~松原JCT間	近畿自動車道
9	62,734	6	横浜青葉IC~横浜町田IC間	東名高速道路
10	62,386	6	西宮山口JCT~西宮北IC間	中国自動車道

表5 休日昼間12時間交通量の上位10地点(都市高速道路)

順位	H17交通量 (台/12h)	車線数	観測地点名	路線名
1	81,255	6	大阪府大阪市中央区船場中央2丁目	阪神高速道路 高速大阪東大阪線
2	68,842	4	東京都港区芝3丁目2	首都高速道路 高速都心環状線
3	66,227	4	東京都千代田区北の丸公園2	首都高速道路 高速都心環状線
4	65,630	6	千葉県浦安市弁天1丁目	首都高速道路 高速湾岸線
5	63,894	4	大阪府大阪市西区新町1丁目	阪神高速道路 高速大阪池田線
6	63,310	4	大阪府大阪市中央区島之内1丁目	阪神高速道路 高速大阪池田線
7	60,240	4	東京都港区六本木5丁目18	首都高速道路 高速都心環状線
8	59,709	4	大阪府大阪市西淀川区歌島4丁目	阪神高速道路 高速大阪池田線
9	58,905	6	東京都品川区八潮3丁目2	首都高速道路 高速湾岸線
10	56,345	4	兵庫県芦屋市精道町	阪神高速道路 高速神戸西宮線

表6 休日昼間12時間交通量の上位10地点(一般道路)

順位	H17交通量 (台/12h)	車線数	観測地点名	路線名
1	91,400	6	神奈川県横浜市旭区今川町	国道16号(保土ヶ谷バイパス)
2	90,288	6	新潟県新潟市神道寺	国道8号(新潟バイパス)
3	78,606	4	大阪府吹田市広芝町	国道423号(新御堂筋)
4	72,401	6	新潟県新潟市竹尾	国道7号(新潟バイパス)
5	70,699	6	兵庫県姫路市北原	国道2号(姫路バイパス)
6	69,852	6	愛知県名古屋市長区大高町忠治山	国道23号(名四国道)
7	63,159	4	神奈川県横浜市戸塚区矢部新田1419	国道1号(横浜新道)
8	56,762	5	新潟県新潟市立仏	国道116号(新潟西バイパス)
9	53,816	6	徳島県徳島市東吉野町2丁目	国道11号
10	53,221	6	埼玉県さいたま市中央区円阿弥6	国道17号(新大宮バイパス)

注) 1. 国道の一般有料道路を除く。
2. 車線数が4以上の区間を対象とした。

平日の交通量に対し、休日の交通量の割合(以下、平休比)が大きな路線は、高速道路では大山、飛騨、伊勢志摩の観光地に通じる米子自動車道や東海北陸自動車道、伊勢自動車道が上位である。また、一般道路も観光地や行楽地へ通じる道路が上位に位置している。都市高速道路の平休比は、高速自動車国道や一般道路に比べて低く、平日と休日の区別無く利用されている状況がわかる。

(注)平休比: 休日の交通量÷平日の交通量

表7 昼間12時間交通量休日平日交通量比の上位10地点(高速自動車国道)

順位	H17交通量(台/12h)		平休比	車線数	観測地点名	路線名
	平日	休日				
1	6,495	11,272	1.736	2	久世IC~湯原IC間	米子自動車道
2	6,375	11,055	1.734	2	白鳥IC~高鷲IC間	東海北陸自動車道
3	6,165	10,597	1.719	4	玉城IC~伊勢西IC間	伊勢自動車道
4	7,221	11,932	1.652	2	ぎふ大和IC~白鳥IC間	東海北陸自動車道
5	7,736	12,430	1.607	2	郡上八幡IC~ぎふ大和IC間	東海北陸自動車道
6	6,364	10,007	1.572	2	落合JCT~久世IC間	米子自動車道
7	14,635	23,001	1.572	4	松井田妙義IC~碓氷軽井沢IC間	上信越自動車道
8	8,227	12,680	1.541	4	勢和多気IC~玉城IC間	伊勢自動車道
9	14,968	22,882	1.529	4	下仁田IC~松井田妙義IC間	上信越自動車道
10	8,357	12,647	1.513	4	札幌西IC~新川IC間	札幌自動車道

注)休日交通量が10,000台/12h以上を対象とした。

表8 昼間12時間交通量休日平日交通量比の上位10地点(都市高速道路)

順位	H17交通量(台/12h)		平休比	車線数	観測地点名	路線名
	平日	休日				
1	10,583	13,790	1.303	8	兵庫県神戸市垂水区名谷町	阪神高速道路 高速湾岸線
2	11,685	13,446	1.151	4	大阪府池田市神田	阪神高速道路 高速大阪池田線
3	43,844	45,780	1.044	4	福岡県福岡市中央区福浜1丁目	福岡高速道路 1号線
4	30,613	31,454	1.028	4	東京都墨田区千歳3丁目18	首都高速道路 高速7号小松川線
5	52,184	52,980	1.015	4	東京都世田谷区用賀4丁目5	首都高速道路 高速3号渋谷線
6	29,200	28,740	0.984	4	福岡県福岡市西区豊浜1丁目	福岡高速道路 1号線
7	27,496	26,893	0.978	4	福岡県福岡市東区千早1丁目	福岡高速道路 1号線
8	68,360	66,227	0.969	4	東京都千代田区北の丸公園2	首都高速道路 高速都心環状線
9	38,365	37,084	0.967	4	大阪府泉大津市汐見町	阪神高速道路 高速湾岸線
10	42,331	40,759	0.963	4	東京都港区海岸3丁目	首都高速道路 高速11号台場線

注)休日交通量が10,000台/12h以上を対象とした。

表9 昼間12時間交通量休日平日交通量比の上位10地点(一般道路)

順位	H17交通量(台/12h)		平休比	車線数	観測地点名	路線名
	平日	休日				
1	770	3,082	4.003	2	愛媛県上浮穴郡久万高原町若山659番	西条久万線
2	808	3,209	3.972	2	北海道磯谷郡蘭越町字湯里	俱知安二セコ線
3	804	3,111	3.869	2	北海道河東郡上士幌町十勝三股	国道273号
4	1,239	4,585	3.701	2	鹿児島県霧島市牧園町高千穂	小林えびの高原牧園線
5	934	3,309	3.543	2	栃木県日光市藤原1334	藤原塩原線
6	1,983	6,962	3.511	2	群馬県片品村大字東小川135	国道120号
7	953	3,296	3.459	1	和歌山県伊都郡高野町高野山	国道371号
8	2,771	8,724	3.148	2	群馬県安中市松井田町西野牧	松井田軽井沢線
9	2,028	6,249	3.081	2	群馬県利根郡みなかみ町湯檜曾147-15	国道291号
10	2,291	6,964	3.040	2	青森県十和田市法量字焼山(旧)	国道102号

注)1. 国道の一般有料道路を除く。

2. 休日交通量が3,000台/12h以上を対象とした。

2. 交通量の状況

平均交通量は、平成11年度から平成17年度にほぼ横ばいで推移している。また、平成11年から平成17年にかけて、貨物車の割合は減少している。(図1)

(注)平均交通量:各調査単位区間ごとの交通量を延長で加重平均したもの

乗用車:乗用車、バス

貨物車:小型貨物車、普通貨物車

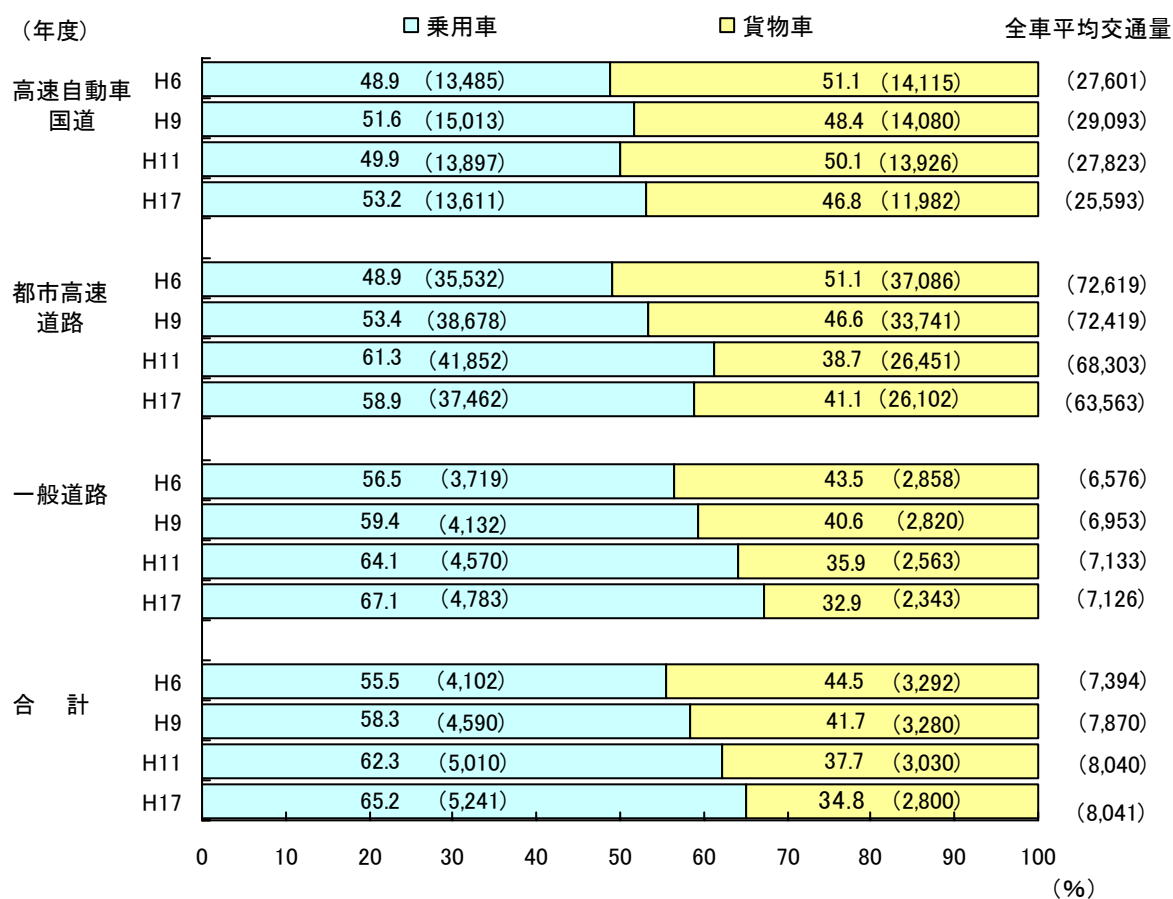


図1 平均交通量の車種別構成比の推移

注) ()内は平均交通量で台/24h

平成17年度センサスは平成11年度と比較して、一般道路の全車平均交通量は概ね横ばいであるが、高速自動車国道および都市高速道路では減少傾向である。これは、高速道路上を走行する車の総量は増加しているが、供用延長も伸びているため、平均交通量が若干減少していると考えられる。

(注)平均交通量:各調査単位区間ごとの交通量を延長で加重平均したもの

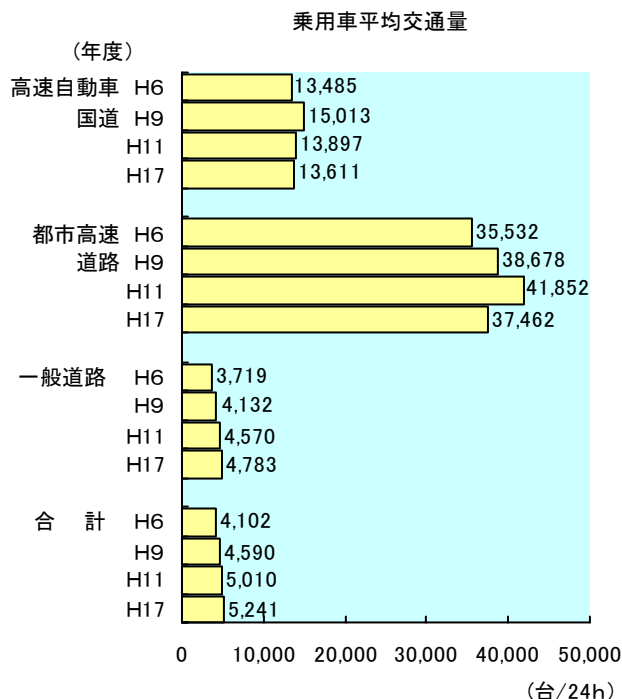


図2 車種別平均交通量の推移(乗用車)

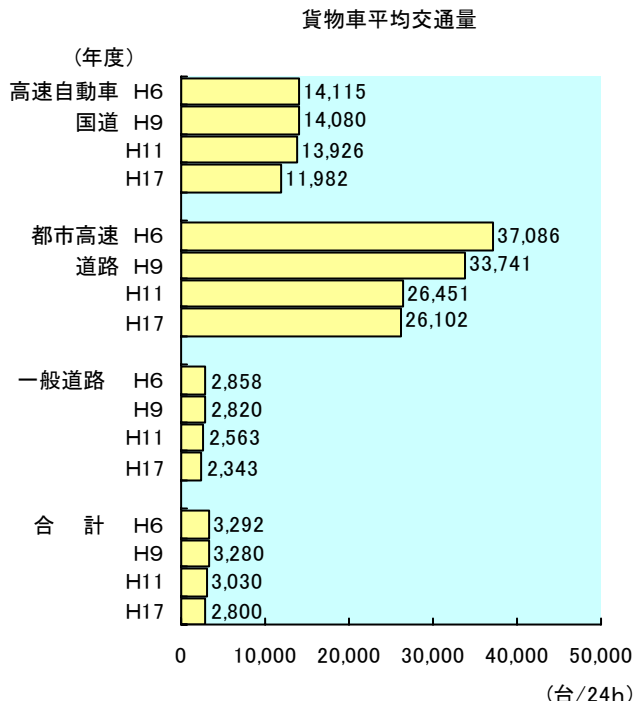


図3 車種別平均交通量の推移(貨物車)

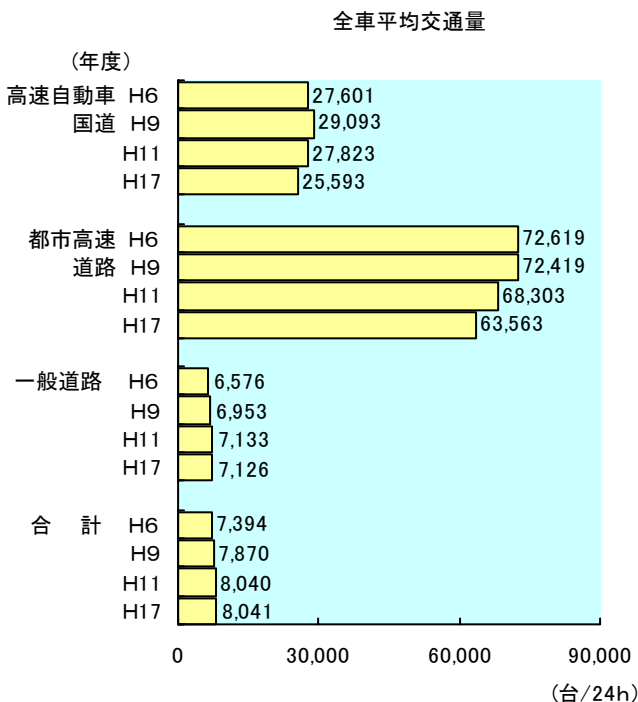
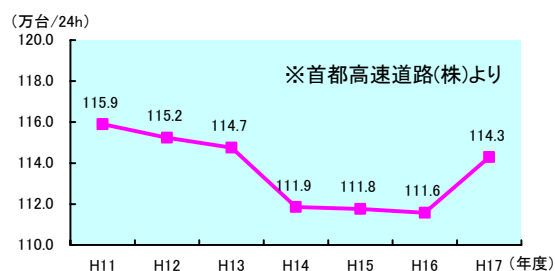
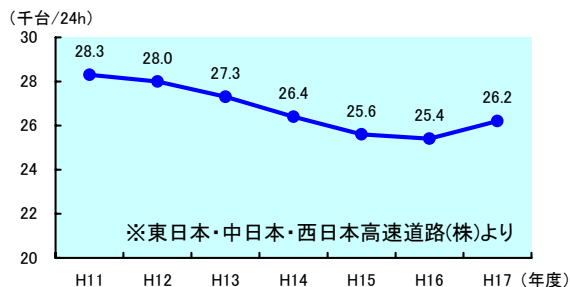


図4 車種別平均交通量の推移(全車)



参考1 日平均通行台数(首都高速道路)



参考2 日平均交通量(全路線の平均)の推移(高速自動車国道)

※平成16年度と比較して平成17年度は増加している

3. 夜間交通量の状況

夜間交通量の日交通量に対する比率は、高速自動車国道、都市高速道路、国道ともに昭和55年度から平成2年度にかけて一貫して上昇していたが、平成6年度で減少した。

その後は、都市高速道路は減少し、高速自動車国道は横ばいとなった。国道は平成6年度から平成11年度で増加傾向を示したが平成17年度では横ばいとなった。

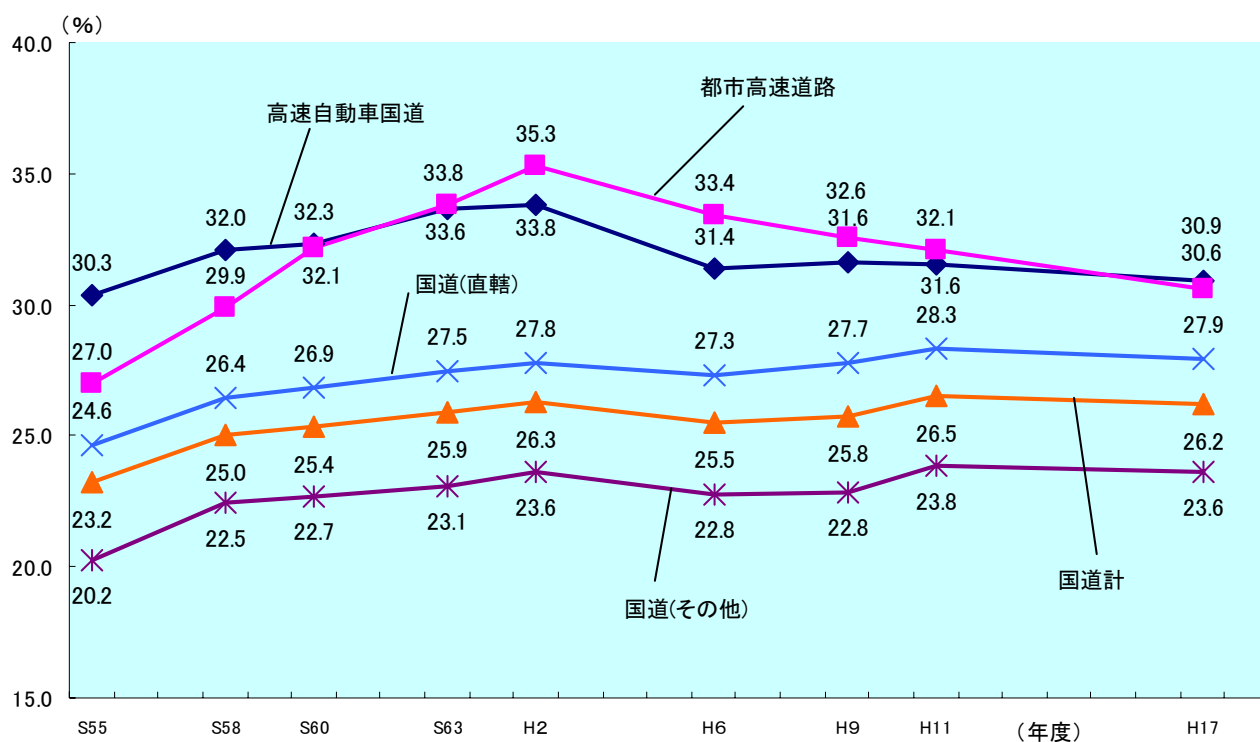


図5 道路種別別夜間交通量比の推移

注) グラフ内の数値は夜間交通量(19時～翌7時)の日交通量に対する比率である。

4. 混雑時旅行速度の推移

(1) 道路種別別混雑時旅行速度の推移

平日の混雑時旅行速度は 35.3km/h(道路種別合計)と、平成 11 年度からは 0.3km/h 上昇した。

(注) 平日の混雑時旅行速度: 調査単位区間を朝又は夕方いずれかのラッシュ時間帯(7:00~9:00、17:00~19:00)に混雑方向に実走行した際の平均速度。

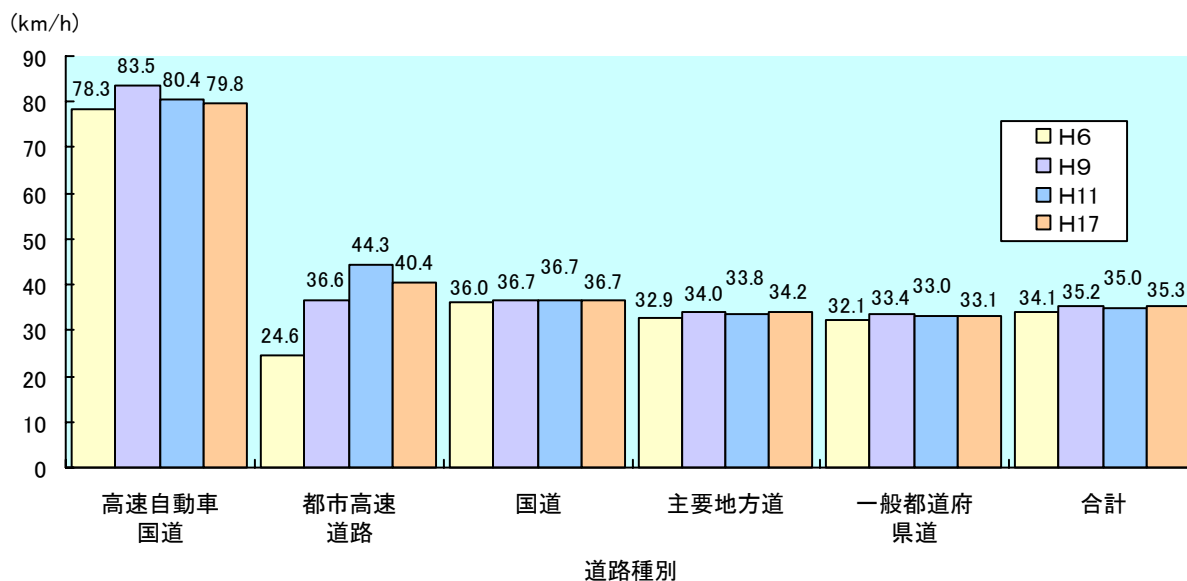


図6 道路種別別混雑時旅行速度の推移(平日)

(2) 道路種別別混雑時旅行速度の推移(DID)

平日のDIDの混雑時旅行速度は 21.0km/h(道路種別合計)と、平成 11 年度からは 0.4km/h 上昇しており、都市部での混雑状況が改善していることがわかる。

(注) DID: 人口集中地区。市町村の境界内で人口密度の高い基本単位区(約 4,000人/km²以上)が隣接して、それらの人口が 5,000 人以上となる地域。

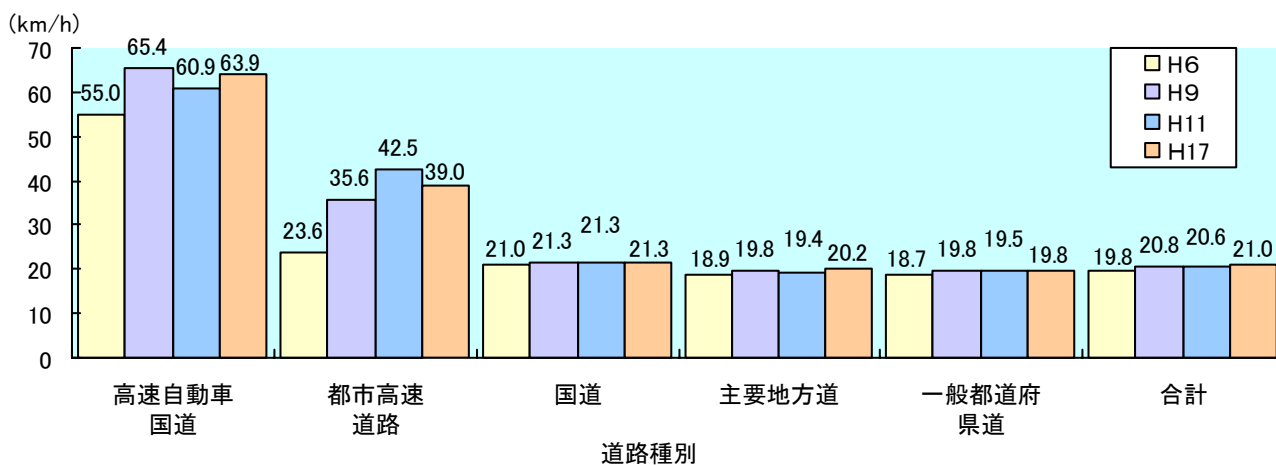


図7 道路種別別混雑時旅行速度の推移(平日・DID)

5. その他の道路整備水準

一般道路について、歩道設置率、幅の広い歩道設置率、四車線化率、道路緑化率は過去から一貫して増加している。また、道路と鉄道との平面交差の箇所数については、減少してきており、着実な道路整備が行われていることを示している。

表10 一般道路の整備水準の推移

年度	年度	歩道				四車線化		道路緑化		鉄道平面交差		調査延長 km
		設置延長 km	設置率 %	うち幅広 歩道	率 %	延長 km	率 %	延長 km	率 %	箇所数	密度 箇所/千km	
55	S55	34,363.5	20.2	5,780.6	3.4	5,982.1	3.5	—	—	4,630	27.2	170,111.8
58	S58	40,922.5	23.7	7,288.8	4.2	6,357.5	3.7	—	—	4,652	26.9	172,742.3
60	S60	45,421.9	26.2	8,600.9	5.0	6,857.7	4.0	8,437.5	4.9	4,401	25.4	173,487.1
63	S63	51,764.7	29.7	10,532.7	6.0	7,833.7	4.5	10,304.8	5.9	4,128	23.6	174,567.9
65	H2	55,502.7	31.6	11,601.5	6.6	8,460.6	4.8	11,015.4	6.3	4,122	23.5	175,394.1
69	H6	62,554.5	35.4	14,254.8	8.1	9,738.7	5.5	12,746.2	7.2	4,009	22.7	176,699.9
72	H9	67,846.2	37.7	16,770.7	9.3	10,807.8	6.0	14,159.9	7.9	3,972	22.1	180,114.4
74	H11	71,349.3	39.4	18,558.0	10.3	11,238.9	6.2	15,504.4	8.6	3,881	21.4	180,972.1
80	H17	77,667.9	42.5	23,901.9	13.1	12,553.6	6.9	17,210.4	9.4	3,766	20.6	182,553.7

- 注) 1. 幅広歩道とは歩道幅員が3m以上の歩道である。
2. 道路緑化とは道路内に植樹帯、路傍植栽、街路樹、中央分離帯・交通島の植栽が形成されている部分。

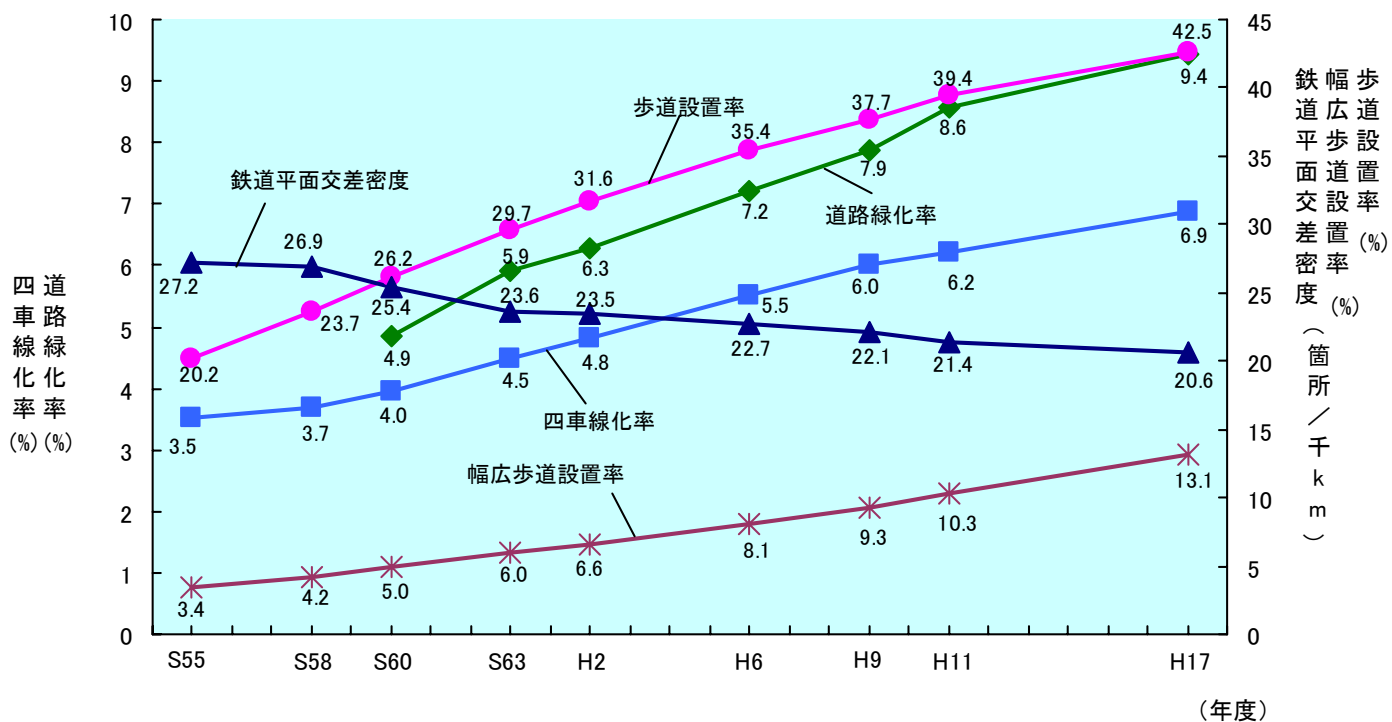


図8 一般道路の整備水準の推移