

平成 23 年 9 月 30 日

道路局 企画課 道路経済調査室

## 平成 22 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、都道府県、政令指定都市及び高速道路株式会社等の関係機関と連携して平成 22 年度秋季に全国道路・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 年度以降概ね 5 年ごとに実施している調査で、この調査結果は、道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路計画の策定や道路の維持・修繕を行うための貴重な資料となるものです。

今般、平成 22 年度道路交通センサスの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、公表します。今回の発表は基礎的な集計結果であり、今後詳細な分析を実施していく予定です。

### ■調査結果の概要

- 全国一の交通量は首都高速湾岸線(辰巳 JCT~新木場 IC)で 11.5 万台/12h、1.1 万台/h(P3, 4)。
- 平均交通量は前回調査(平成 17 年度)から全体で 2.6%減少。(P5)
- 前回調査(平成 17 年度)から、約 2 割の区間で断面交通量が増加し、約 6 割の区間で減少。(P6)
- 混雑時の平均旅行速度は 35.1km/h でほぼ横ばい。(P7)

平成 23 年 9 月

国土交通省 道路局・国土技術政策総合研究所

### <問い合わせ先>

道路局企画課道路経済調査室 課長補佐 清水将之

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

道路交通センサスの一般交通量調査は、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等に活用します。

また、普段利用される道路の交通量データなど、道路管理者のみならず幅広くご活用頂けます。

### 道路交通センサス一般交通量調査

一般交通量調査は、交通量や旅行速度等の道路交通状況や、車線数、歩道の有無等の道路施設状況を把握する調査です。

交通量調査	道路上の調査地点を通過する車の台数を数えます。
旅行速度調査	道路を走行する自動車の平均速度を調査します。
道路状況調査	車線数、車道幅員、交差点数、歩道の有無等の道路の状況を調べます。

### 一般交通量調査対象道路

一般交通量調査は、高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道・指定市の一般市道の一部を調査対象としています。

道路種別	延長 (km)		H22/H17
	H22	H17	
高速自動車国道	7,808	7,379	1.058
都市高速道路	742	675	1.098
一般国道	54,874	54,236	1.012
都道府県道等	128,446	128,318	1.001
合計	191,870	190,608	1.007

### 調査結果の活用

道路の交通量や車の動きをもとに、次のような現状課題・実態の把握、施策立案、効果把握に活用されます。



## 調査方法の変更点

今回の平成 22 年度道路交通センサス調査の実施にあたっては、調査にかかるコストを縮減しつつも、データ収集の高度化、効率化を図るため、次のような改善を行っています。

- ・交通量調査では、自動車起終点調査の発生・集中交通量の照査等のために必要な県境等(ゾーン境界)における断面交通量を把握することを基本とし、平成 17 年度からネットワークの変更がなく、交通量観測装置等の設置がされていない路線の区間については推定手法を用いて交通量を求めることにより、調査の簡素化を行いました。
- ・ITSの普及進展により新たな交通計測が実用化してきていることを踏まえ、交通量常時観測装置や可搬式トラフィックカウンター<sup>※1</sup>等の機械式調査を積極的に導入することとしました。これら機械式調査を可能とするため、車種区分を4車種区分(乗用車、小型貨物車、バス、大型貨物車)から2車種区分(小型車、大型車)へ簡素化しました。
- ・また、プローブ・カー・システム<sup>※2</sup>による走行データを活用し、混雑時だけでなく、非混雑時の旅行速度を効率的に調査しました。
- ・道路状況調査では、将来交通需要推計や道路の整備効果把握等、今後の道路政策に必要な項目を精査し、中央分離帯やアクセスコントロールの種別、歩道や自転車道の幅員等の項目を追加するとともに、路面の種類等の項目については廃止することとしました。



可搬式トラフィックカウンター(車両感知器)  
による交通量調査



プローブカーシステムによる走行データ  
を活用した旅行速度調査

※1 トラフィックカウンター：センサーにより通過車両の数等を自動計測する機器

※2 プローブ・カー・システム：実際の車をセンサー代わりに、旅行時間等の交通データを取得するシステム

# 1. 交通量

## (1) 平日昼間 12 時間交通量のトップ 10

昼間 12 時間交通量が最も多い地点は、首都高速湾岸線(辰巳 JCT~新木場 IC)の 11 万 5 千台。高速自動車国道・都市高速道路においては道路が合流する JCT 付近の交通量が多くなっています。

交通量が 10 万台を超える地点は 3 路線で 8 ヶ所あり、首都高速湾岸線のほか、首都高速中央環状線と国道 16 号線(横浜市保土ヶ谷区)です。

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	H22 交通量 (台/12h)	観測地点	路線名
1	90,232	松原 JCT~松原 IC 間	近畿自動車道
2	84,110	横浜町田 IC~海老名 JCT 間	東名高速道路
3	83,908	宝塚 IC~西宮山口 JCT 間	中国自動車道
4	83,403	海老名 JCT~厚木 IC 間	東名高速道路
5	81,810	長原 IC~松原 JCT 間	近畿自動車道
6	81,387	茨木 IC~吹田 JCT 間	名神高速道路
7	78,859	大東鶴見 IC~東大阪北 IC 間	近畿自動車道
8	73,338	草津 JCT~瀬田東 IC 間	名神高速道路
9	73,263	筑紫野 IC~鳥栖 JCT 間	九州縦貫自動車道鹿児島線
10	72,135	大山崎 JCT~茨木 IC 間	名神高速道路

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	H22 交通量 (台/12h)	観測地点	路線名
1	115,418	辰巳 JCT~新木場 IC 間	首都高速道路 高速湾岸線
2	113,530	新木場 IC~葛西 JCT 間	首都高速道路 高速湾岸線
3	111,280	東雲 JCT・有明 IC~辰巳 JCT 間	首都高速道路 高速湾岸線
4	107,110	小菅 IC~堀切 JCT 間	首都高速道路 高速中央環状線
5	105,069	小菅 JCT~小菅 IC 間	首都高速道路 高速中央環状線
6	104,377	葛西 JCT~葛西 IC 間	首都高速道路 高速湾岸線
7	102,709	有明 JCT~東雲 JCT・有明 IC 間	首都高速道路 高速湾岸線
8	97,401	西船場 JCT~東船場 JCT 間	阪神高速道路 高速大阪東大阪線
9	97,237	大井 IC~臨海副都心 IC 間	首都高速道路 高速湾岸線
10	97,226	熊野町 JCT~板橋 JCT 間	首都高速道路 高速5号池袋線

表 3 平日昼間 12 時間交通量の上位 10 地点(一般道路)

順位	H22 交通量 (台/12h)	観測地点	路線名
1	104,846	神奈川県横浜市保土ヶ谷区今井町 353	一般国道 16 号(保土ヶ谷バイパス)
2	96,952	新潟県新潟市中央区紫竹山 1 丁目	一般国道 8 号(新潟バイパス)
3	93,860	大阪府大阪市北区豊崎 6 丁目	一般国道 423 号(新御堂筋)
4	86,538	愛知県名古屋市長区大高町字別所山	一般国道 23 号(名四国道)
5	85,297	兵庫県姫路市北原	一般国道 2 号(姫路バイパス)
6	79,150	大阪府東大阪市本庄	主要地方道 大阪中央環状線
7	71,226	新潟県新潟市東区竹尾 4 丁目	一般国道 7 号(新潟バイパス)
8	67,806	沖縄県浦添市字沢岬	一般国道 330 号
9	67,080	大阪府堺市中区田園	主要地方道 堺狭山線
10	64,024	宮城県仙台市宮城野区小鶴字羽黒	一般国道 4 号(仙台バイパス)

注)表 3 の一般道路には、一般国道の有料区間を除く。また、1 路線につき 1 区間のみ対象とした。

## (2) ピーク時間交通量のトップ10

昼間1時間交通量が最も多い地点は、首都高速湾岸線(辰巳JCT~新木場IC)の1万1千台。また時間交通量が1万台を超える地点は2路線で5区間あり、首都高速道路のほか、近畿自動車道(松原JCT~松原IC)があります。

また、平日昼間12時間交通量と同様に高速自動車国道・都市高速道路においては道路が合流するJCT付近の交通量が多くなっています。

表4 ピーク時間交通量の上位10地点(高速自動車国道)

順位	H22 交通量 (台/h)	ピーク 時間帯	観測地点	路線名
1	10,465	7時台	松原JCT~松原IC間	近畿自動車道
2	8,929	7時台	長原IC~松原JCT間	近畿自動車道
3	8,821	7時台	大東鶴見IC~東大阪北IC間	近畿自動車道
4	8,264	7時台	宝塚IC~西宮山口JCT間	中国自動車道
5	8,251	7時台	横浜町田IC~海老名JCT間	東名高速道路
6	8,141	7時台	東大阪南IC~八尾IC間	近畿自動車道
7	8,083	17時台	海老名JCT~厚木IC間	東名高速道路
8	7,599	7時台	湾岸市川IC~湾岸習志野IC間	東関東自動車道
9	7,585	7時台	東大阪北IC~東大阪JCT間	近畿自動車道
10	7,536	7時台	茨木IC~吹田JCT間	名神高速道路

表5 ピーク時間交通量の上位10地点(都市高速道路)

順位	H22 交通量 (台/h)	ピーク 時間帯	観測地点	路線名
1	11,071	7時台	辰巳JCT~新木場IC間	首都高速道路 高速湾岸線
2	11,063	8時台	新木場IC~葛西JCT間	首都高速道路 高速湾岸線
3	10,381	17時台	東雲JCT・有明IC~辰巳JCT間	首都高速道路 高速湾岸線
4	10,085	8時台	葛西JCT~葛西IC間	首都高速道路 高速湾岸線
5	9,631	17時台	有明JCT~東雲JCT・有明IC間	首都高速道路 高速湾岸線
6	9,461	15時台	小菅IC~堀切JCT間	首都高速道路 高速中央環状線
7	9,267	15時台	小菅JCT~小菅IC間	首都高速道路 高速中央環状線
8	9,097	17時台	大井IC~臨海副都心IC間	首都高速道路 高速湾岸線
9	8,905	17時台	熊野町JCT~板橋JCT間	首都高速道路 高速5号池袋線
10	8,853	17時台	葛西IC~舞浜IC間	首都高速道路 高速湾岸線

表6 ピーク時間交通量の上位10地点(一般道路)

順位	H22 交通量 (台/h)	ピーク 時間帯	観測地点	路線名
1	9,806	7時台	新潟県新潟市中央区紫竹山1丁目	一般国道8号(新潟バイパス)
2	9,545	16時台	神奈川県横浜市保土ヶ谷区今井町353	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)
3	9,009	7時台	兵庫県姫路市北原	一般国道2号(姫路バイパス)
4	8,849	7時台	愛知県名古屋市長区有松町大字桶狭間字嵐廻間	一般国道23号(名四国道)
5	8,703	7時台	大阪府大阪市北区豊崎6丁目	一般国道423号(新御堂筋)
6	7,793	18時台	大阪府東大阪市本庄	主要地方道 大阪中央環状線
7	7,263	7時台	新潟県新潟市東区竹尾4丁目	一般国道7号(新潟バイパス)
8	6,938	8時台	大阪府堺市中区田園	主要地方道 堺狭山線
9	6,827	7時台	徳島県徳島市東吉野町2丁目	一般国道11号(吉野川バイパス)
10	6,524	8時台	大阪府堺市南区竹城台3丁目	主要地方道 富田林泉大津線

注)表6の一般道路には、一般国道の有料区間を除く。また、1路線につき1区間のみ対象とした。

### (3) 平均交通量の推移

全車平均交通量は、平成 17 年度から 2.6%減少し、7,829 台/日となっています。

高速自動車国道では、前回調査以降に実施された無料化社会実験や料金割引制度の拡充等により、平均交通量が 7.4%増加している一方、一般国道では 5.8%減少、都道府県道等では 4.3%減少しており、規格の高い道路へ自動車交通が転換していることがわかります。

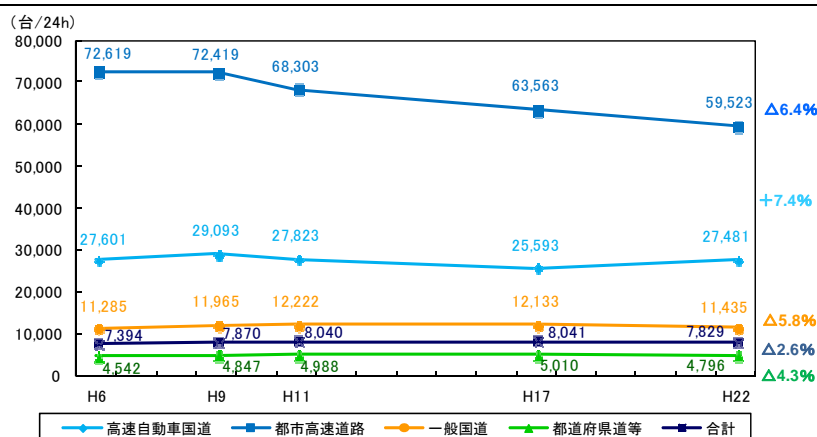


図 1 道路種別別平均交通量の推移 (全車種)

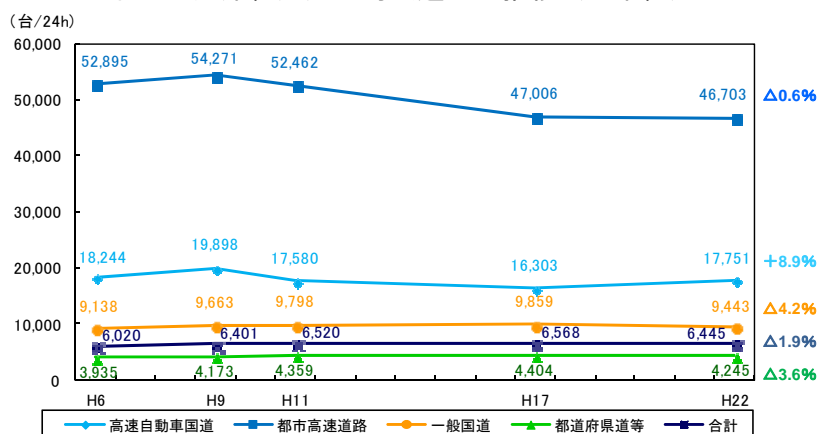


図 2 道路種別別平均交通量の推移 (小型車)

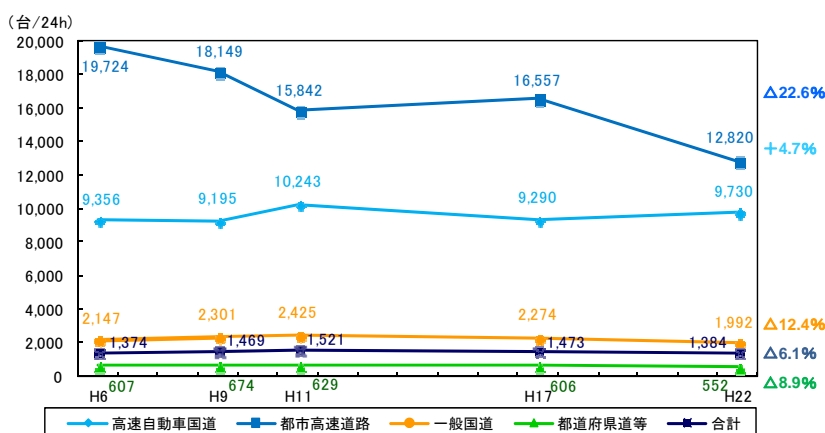


図 3 道路種別別平均交通量の推移 (大型車)

注) 平均交通量: 各交通量調査基本区間の断面交通量を区間延長で加重平均して算出

大型車: 大型貨物車、バス 小型車: 乗用車、小型貨物車

#### (4) 前回調査（平成 17 年度）からの断面交通量の増減区間の分布

道路種別ごとに前回調査からの断面交通量の増減区間の分布をみると、高速自動車国道において、交通量が増加した区間が減少した区間よりも多くなっています。その他の道路では、約 5～6 割の区間が減少している一方で、約 2～4 割の区間では増加しています。（図 4）

また、車種別では小型車に比べ、大型車の増減が大きくなっています。（図 5）

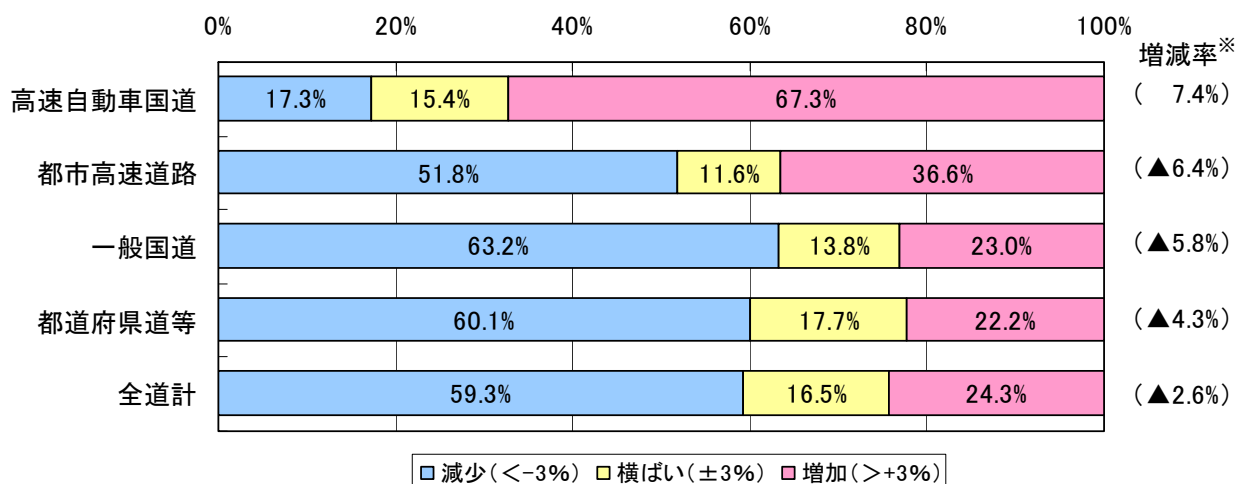


図 4 前回調査からの交通量増加・減少区間延長（全車種・道路種別別）

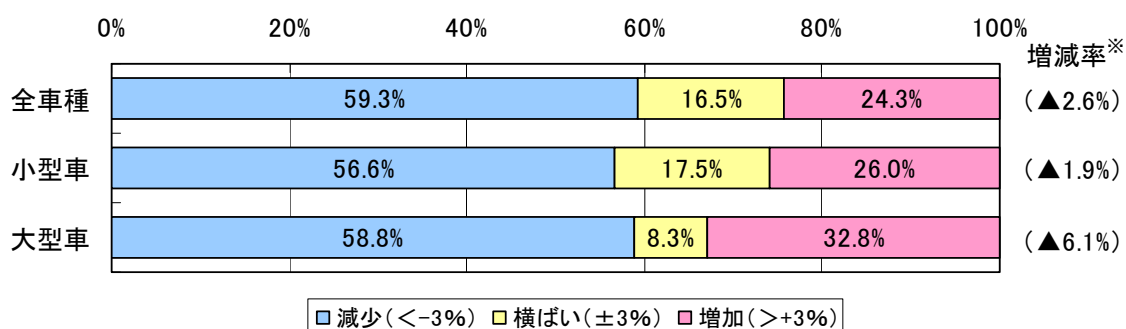


図 5 前回調査からの交通量増加・減少区間延長（車種別）

※ 前回調査（平成 17 年度）からの平均交通量の増減率

注) 各区間推定を含む 24h 交通量による増減比較

大型車：大型貨物車、バス 小型車：乗用車、小型貨物車

四捨五入の関係で、合計が 100%にならない場合がある

## 2. 旅行速度

### (1) 混雑時旅行速度の推移

平日の混雑時旅行速度は、35.1km/h です。平成 9 年度から平成 22 年度にかけてほぼ横ばいで推移しています。高速自動車国道で混雑時旅行速度が大きく低下しましたが、都市高速道路、一般国道では上昇しました。(図 6)

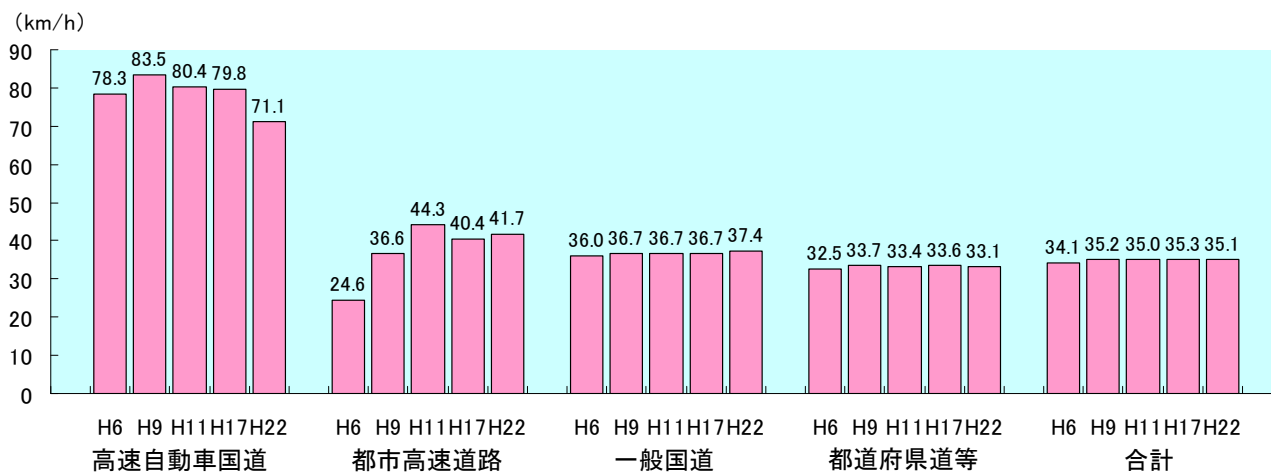


図 6 混雑時旅行速度の推移(平日)

注)混雑時旅行速度は、朝又は夕方のラッシュ時間帯(7,8,17,18 時台)の平均速度。各区間の上下で遅い方向の旅行速度から算出。



### 3. その他の道路整備水準

一般道路について、歩道設置率、幅広歩道設置率、四車線化率は、過去から一貫して増加しています。また、鉄道との平面交差箇所数は減少しています。(図7)

表7 一般道路の整備水準の推移

年度	歩道				四車線化		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 (km)	設置率	延長 (km)	率	箇所数 (箇所)	密度 (箇所/千km)	
S55	34,363.5	20.2%	5,780.6	3.4%	5,982.1	3.5%	4,630	27.2	170,111.8
S58	40,922.5	23.7%	7,288.8	4.2%	6,357.5	3.7%	4,652	26.9	172,742.3
S60	45,421.9	26.2%	8,600.9	5.0%	6,857.7	4.0%	4,401	25.4	173,487.1
S63	51,764.7	29.7%	10,532.7	6.0%	7,833.7	4.5%	4,128	23.6	174,567.9
H2	55,502.7	31.6%	11,601.5	6.6%	8,460.6	4.8%	4,122	23.5	175,394.1
H6	62,554.5	35.4%	14,254.8	8.1%	9,738.7	5.5%	4,009	22.7	176,699.9
H9	67,846.2	37.7%	16,770.7	9.3%	10,807.8	6.0%	3,972	22.1	180,114.4
H11	71,349.3	39.4%	18,558.0	10.3%	11,238.9	6.2%	3,881	21.4	180,972.1
H17	77,667.9	42.5%	23,901.9	13.1%	12,533.6	6.9%	3,766	20.6	182,553.7
H22	82,725.7	45.1%	30,288.0	16.5%	14,513.0	7.9%	3,351	18.3	183,225.6

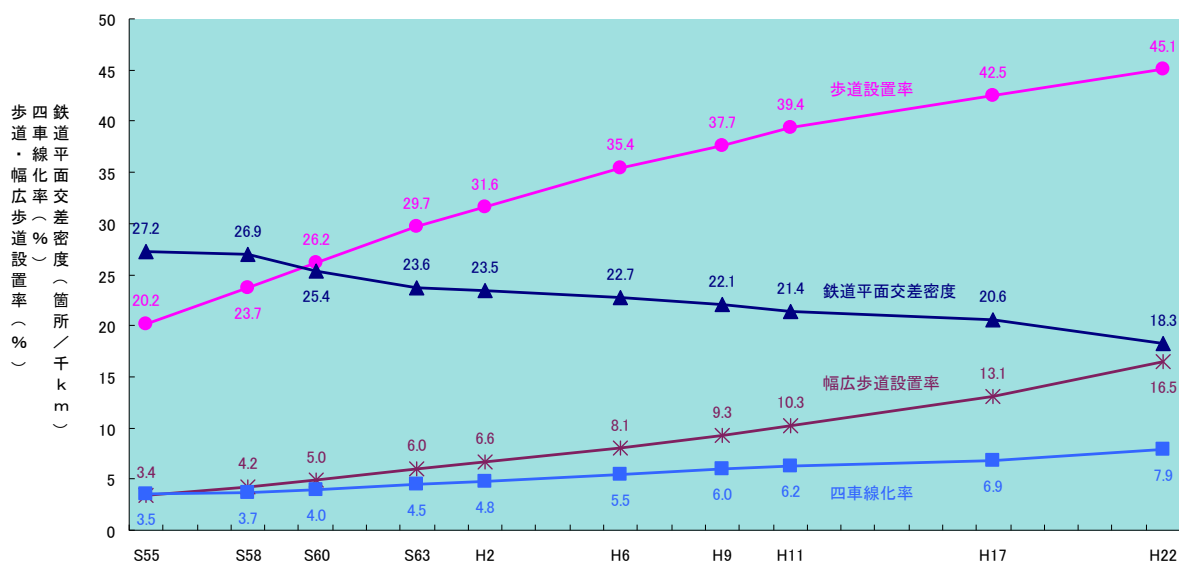


図7 一般道路の整備水準の推移

注)幅広歩道とは歩道代表幅員が3m以上の歩道である。