

平成 29 年 7 月 25 日  
道路局 企画課

## 平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査（OD 調査）集計結果の速報について

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 27 年度秋季に全国道路・街路交通情勢調査を実施しました。

このうち、自動車起終点調査（OD 調査）の速報集計結果がまとまりましたのでお知らせします。

### 1. 全国道路・街路交通情勢調査の概要

自動車起終点調査と一般交通量調査を実施し、調査結果は、現在の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理等に活用します。

### 2. 自動車起終点調査方法の変更点(平成 22 年度(前回調査)からの主な変更点)

インターネット環境の普及および調査事務の効率化を目的とし、家庭訪問調査を廃止し、郵送配布・Web 回答または郵送回答による調査方法を導入しました。

### 3. 自動車起終点調査結果の概要

- 移動目的構成は、私事（家事・買物・観光等）目的の移動が長期的な傾向として増加。
- 平均輸送人数は、乗用車（自家用乗用・タクシー）が長期的な傾向としてやや減少。
- 平均トリップ長は、長期的な傾向として、乗用車がやや減少、貨物車は自家用がやや増加し、営業用はピーク（H11）から下げ止まる傾向。
- トリップ長分布は、乗用車は短距離帯がやや増加し、貨物車は短距離帯が減少  
※速報値であり、今後データの詳細確認により修正される可能性があります。

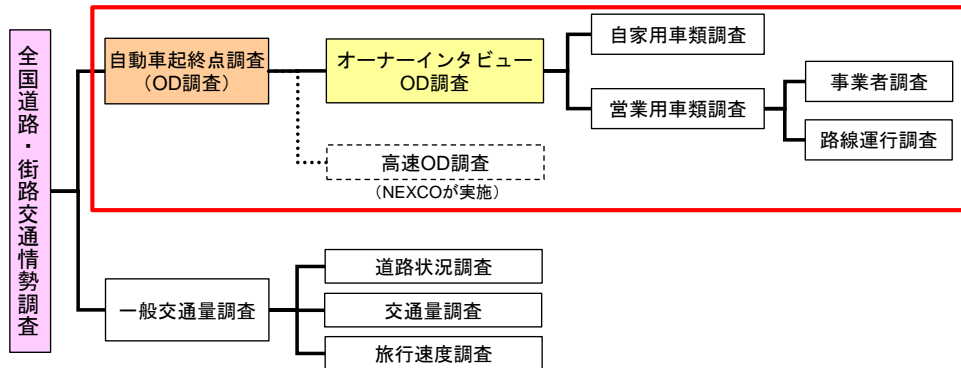
<お問い合わせ先>

国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 川村・高坂（内線：37632、37633）

代表(03)5253-8111 直通(03)5253-8487 FAX(03)5253-1618

● 道路交通起終点調査は、皆様の身近な道路の計画立案、道路の整備効果の評価等に活用されている調査です。今回からWeb調査による手法を導入しました。

## ■ 全国道路・街路交通情勢調査の全体構成

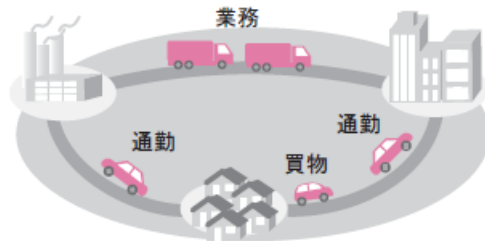


## ■ 調査結果の活用例

- 道路の交通量や車の動きをもとに、現状の課題・実態の把握、施策立案、効果把握に活用されています

道路はどのように利用されているのか？

どの地域で、どのような目的でどの程度道路が利用されているのかわかります



## ■ 調査概要

- 自動車起終点調査は、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、昭和33年から概ね5年毎に実施されてきた調査です

### 【調査内容】

- 世帯の情報、自動車の情報、移動の情報を調査しています

世帯の情報	自動車の情報	移動の情報
<p>対象：世帯の全員 項目：性別、年齢など</p>	<p>対象：世帯で所有されているすべての自動車 項目：車種、ETC車載器の有無、主な運転者など</p>	<p>対象：世帯で所有されているすべての自動車の1日の移動 項目：出発地・出発時刻、到着地・到着時刻、移動目的など</p>

### 【調査方法】※平成27年調査よりWeb調査を導入

- 調査票を郵送配布し、郵送回収またはWeb回収にて実施しました

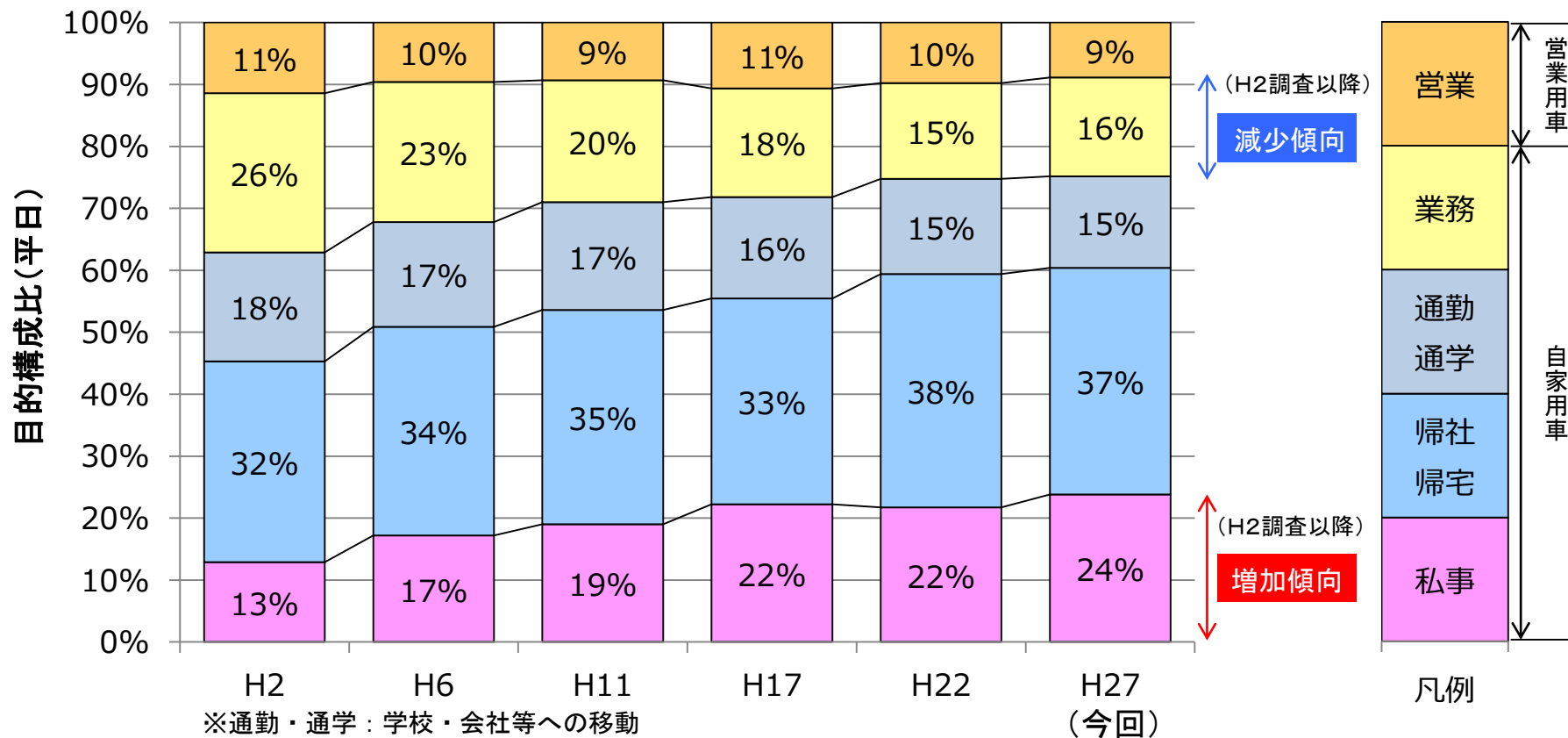
## ■ 回収台数・回収率

( )は回収率

	有効回収台数 (千台)		
	郵送回収	Web回収	計
自家用乗用車	562(21%)	227(9%)	789(30%)
自家用貨物車	196(27%)	55(8%)	250(35%)
ハイヤー・タクシー	12(52%)	2(11%)	14(63%)
貸切バス	3(46%)	1(19%)	4(65%)
営業用貨物車	82(29%)	41(15%)	123(44%)
全車計	854(23%)	326(9%)	1,180(32%)

# 1. 移動目的構成の推移

- H22調査(前回)との比較では、ほぼ変化はみられません。
- 長期的な傾向(H2調査以降)としては、「私事」目的の移動が増加、「業務」目的の移動が減少する傾向がみられます。



※通勤・通学：学校・会社等への移動

業務：仕事に関する移動、貨物の運搬などに関する移動

私事：家事、買物、観光、レジャー、通院、習い事などの移動

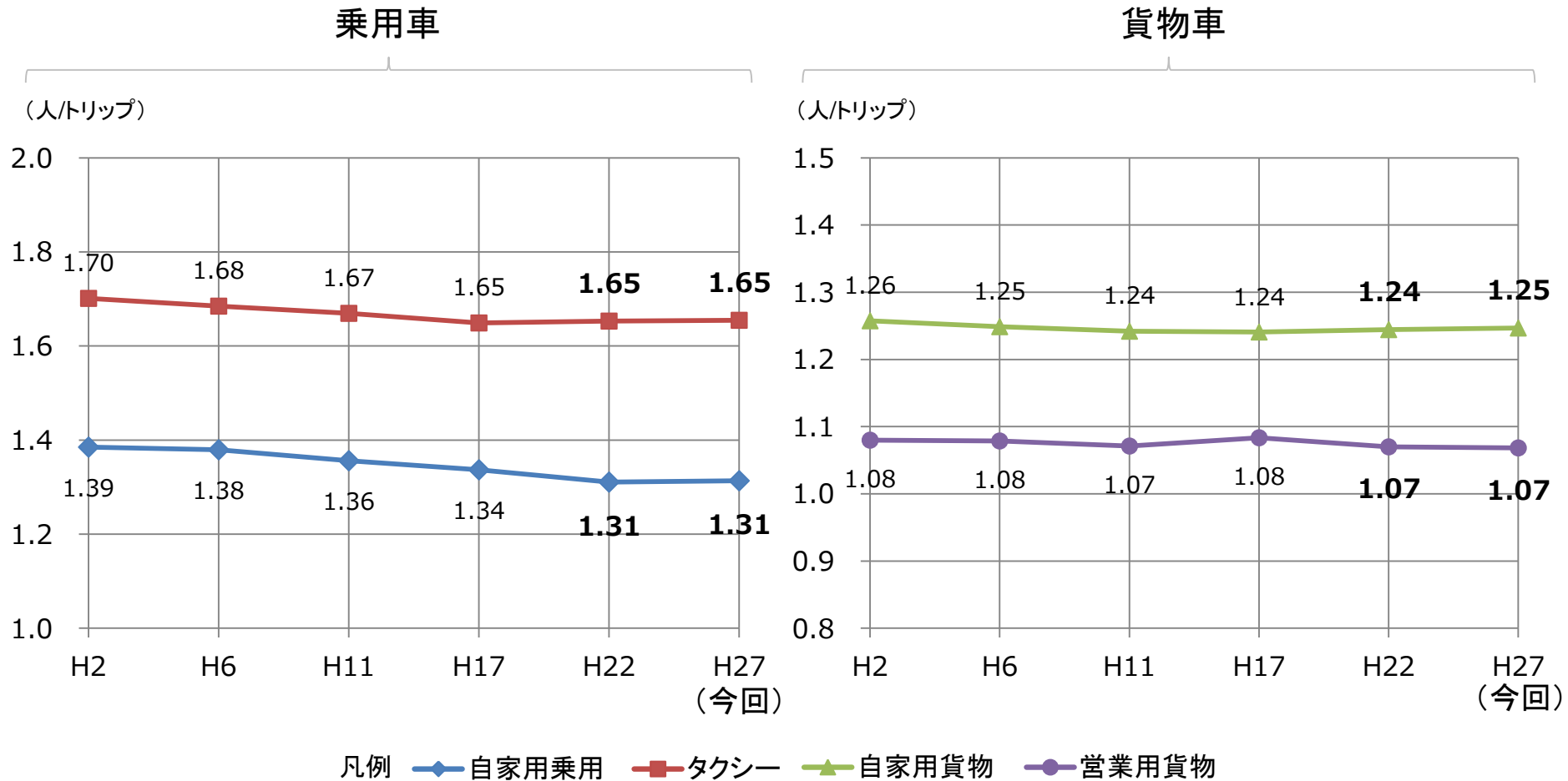
帰社・帰宅：自宅・会社等への移動（目的不明トリップを含む）

営業：営業用車（タクシー、バス、貨物車などの営業用車）の移動

※速報値であり、今後データの詳細確認により修正する可能性があります

## 2. 平均輸送人数の推移(車種別)

- H22調査との比較では、乗用車、貨物車ともにほぼ変化はみられません。
- 長期的な傾向としては、乗用車(自家用乗用・タクシー)はやや減少する傾向がみられます。

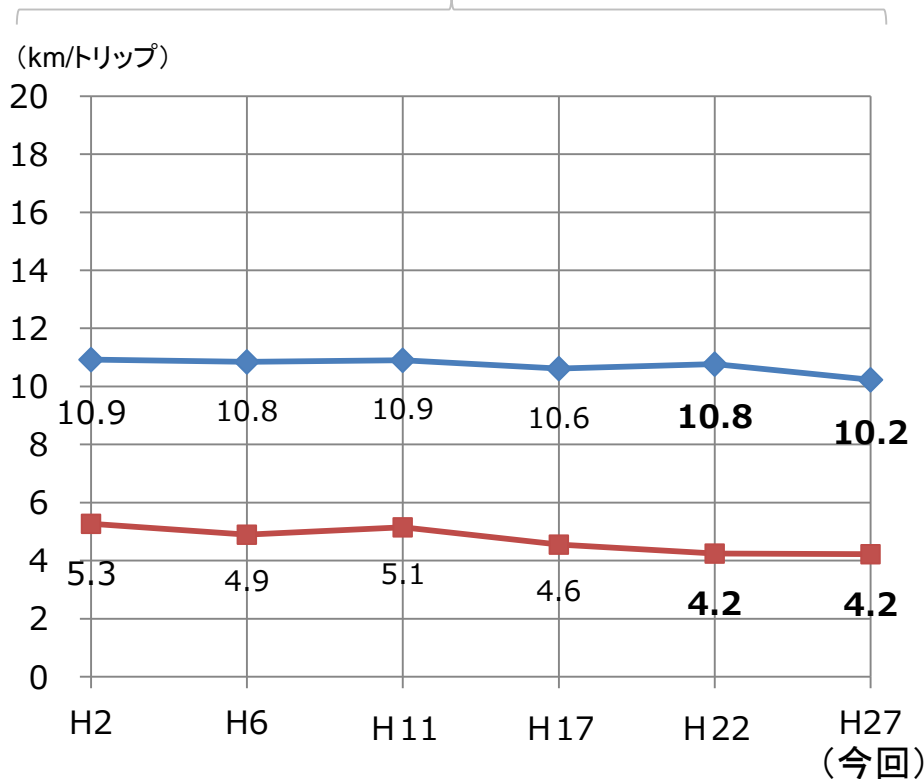


※速報値であり、今後データの詳細確認により修正する可能性があります

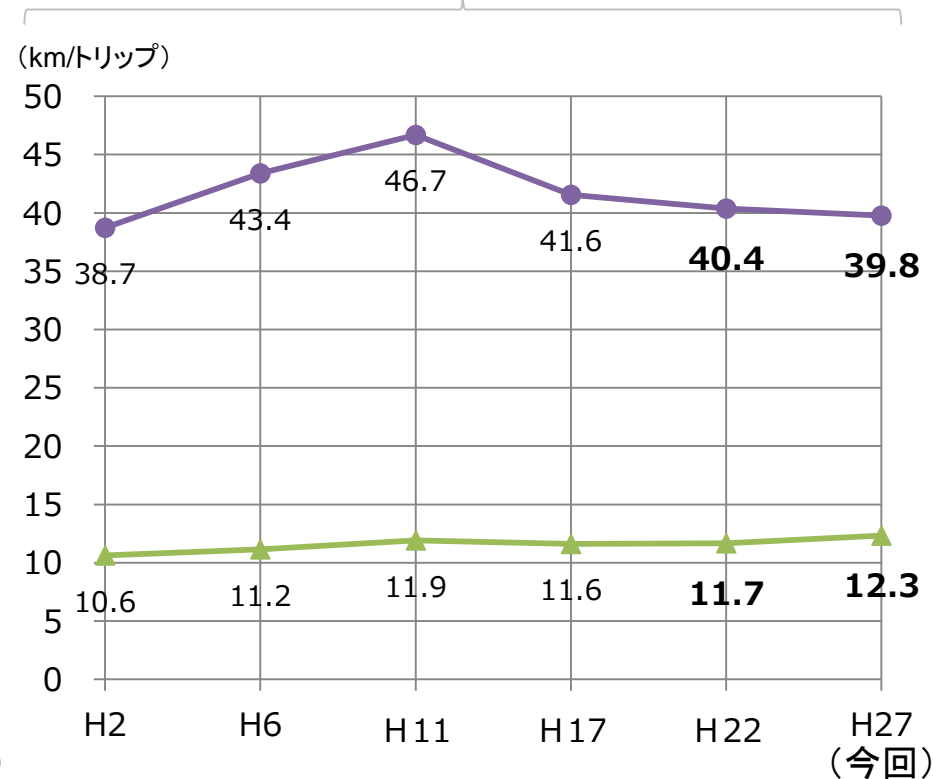
### 3. 平均トリップ長の推移(車種別)

- **乗用車**は、H22調査との比較では自家用がやや減少。長期的な傾向としては、自家用、タクシーともにやや減少する傾向が見られます。
- **貨物車**は、H22調査との比較では、自家用がやや増加し、営業用がやや減少。長期的な傾向としては、自家用はやや増加、営業用はH11のピークから下げ止まる傾向がみられます。

乗用車



貨物車



凡例 ● 自家用乗用 ■ タクシー ▲ 自家用貨物 ● 営業用貨物

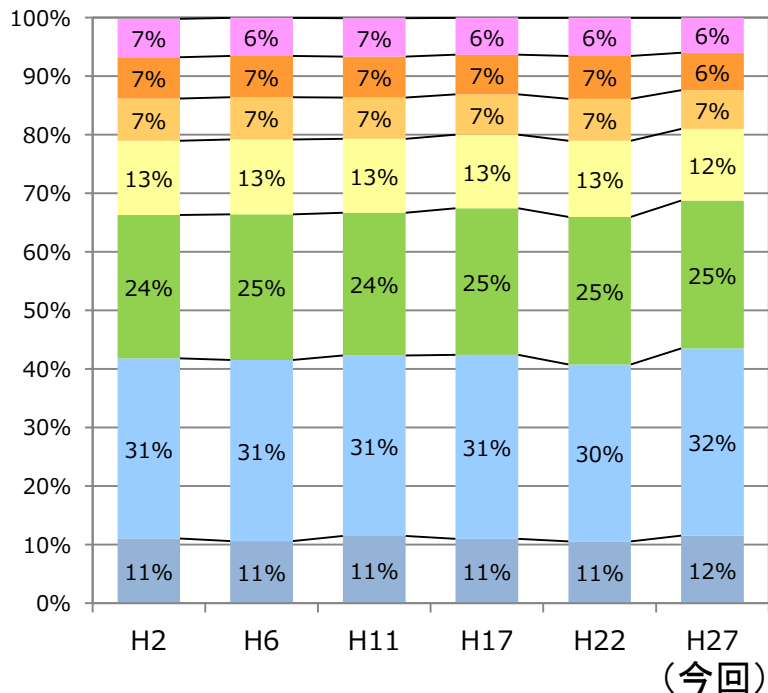
※速報値であり、今後データの詳細確認により修正する可能性があります

## 4. トリップ長分布の推移(車種別)

- **乗用車**は、H22調査との比較では短距離帯がやや増加。長期的な傾向も短距離帯がやや増加する傾向が見られます。
- **貨物車**は、H22調査との比較ではほぼ変化はみられません。長期的な傾向としては、短距離帯が減少しています。

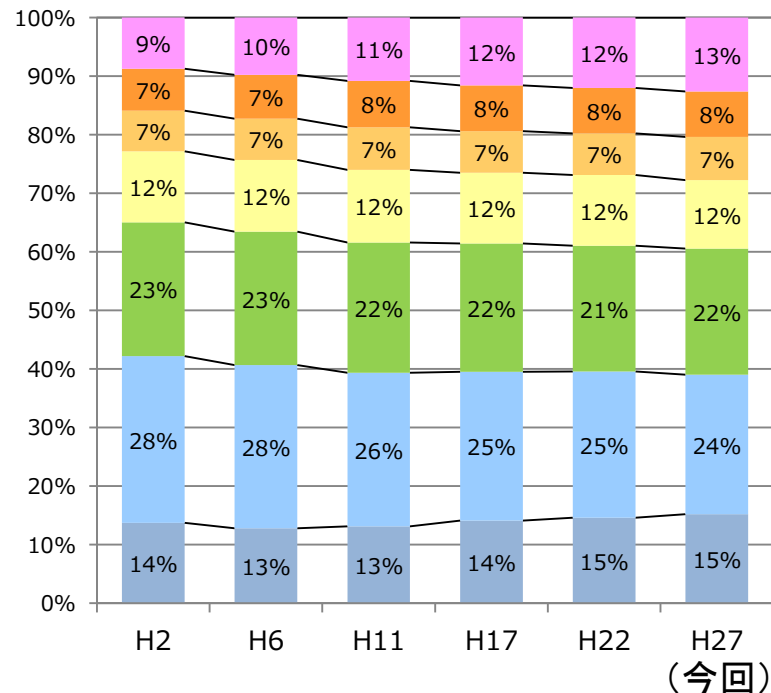
## ■ トリップ長分布の推移 (乗用車)

(乗用車の総トリップ数に対する割合)



## ■ トリップ長分布の推移 (貨物車)

(貨物車の総トリップ数に対する割合)



※乗用車は、自家用乗用、タクシーの合計

貨物車は、自家用貨物、営業用貨物の合計

※速報値であり、今後データの詳細確認により修正する可能性があります