

交通需要等に関する近年の動向

1. 自動車交通需要の動向

- 1-1 全国の自動車交通需要の動向
- 1-2 地域の自動車交通需要の動向

2. 近年の交通需要等に関連する動向

- 2-1 人口・GDPの変化
- 2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化
- 2-3 旅客交通需要の変化
- 2-4 貨物交通需要の変化
- 2-5 その他関連指標の変化

参考資料

平成20年4月17日（木）

1. 自動車交通需要の動向

1. 自動車交通需要の動向

1-1 全国の自動車交通需要の動向

(1) 自動車走行台キロの推移

- ・自動車走行台キロの推移をみると、過去一貫して増加して推移してきたが、自動車輸送統計調査の走行台キロは近年減少に転じている。(ただし2003年から2004年にかけての減少は、自動車輸送統計調査対象自動車のサンプル抽出に係る条件を変更(初度登録から5年経過した車両の除外→8年経過した車両の除外)したことが大きく影響しているものと考えられている。)
- ・1990年を1とする指数を自動車輸送統計調査結果と道路交通センサス一般交通量調査結果とを比較すると、長期的には概ね同様に推移しているが、1999年から2005年の動向は自動車輸送統計調査は横ばい、道路交通センサス一般交通量調査は微増と若干異なる傾向にある。

※道路交通センサス一般交通量調査は、原則として一般都道府県道以上を対象としている。

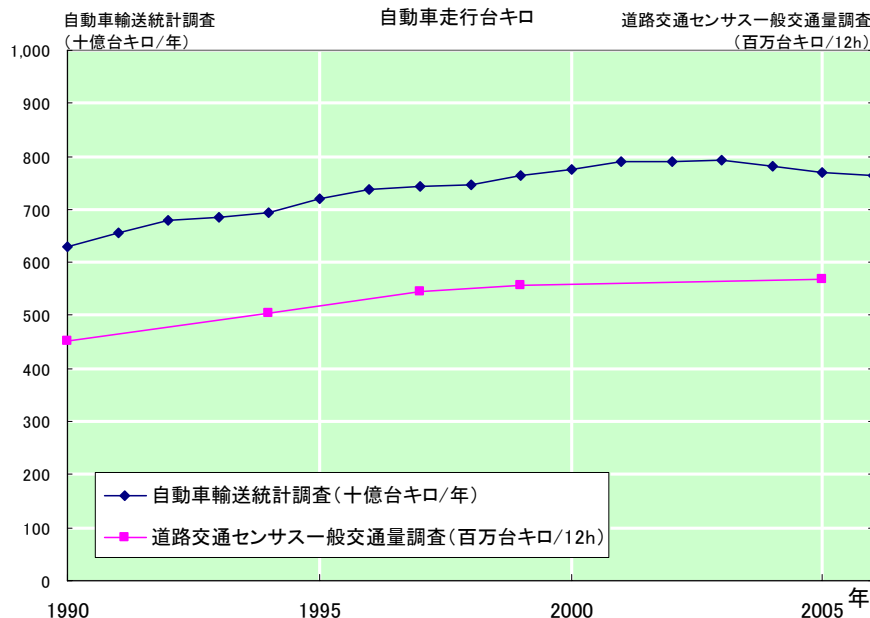


図 自動車走行台キロの推移

(自動車輸送統計調査、道路交通センサス一般交通量調査)

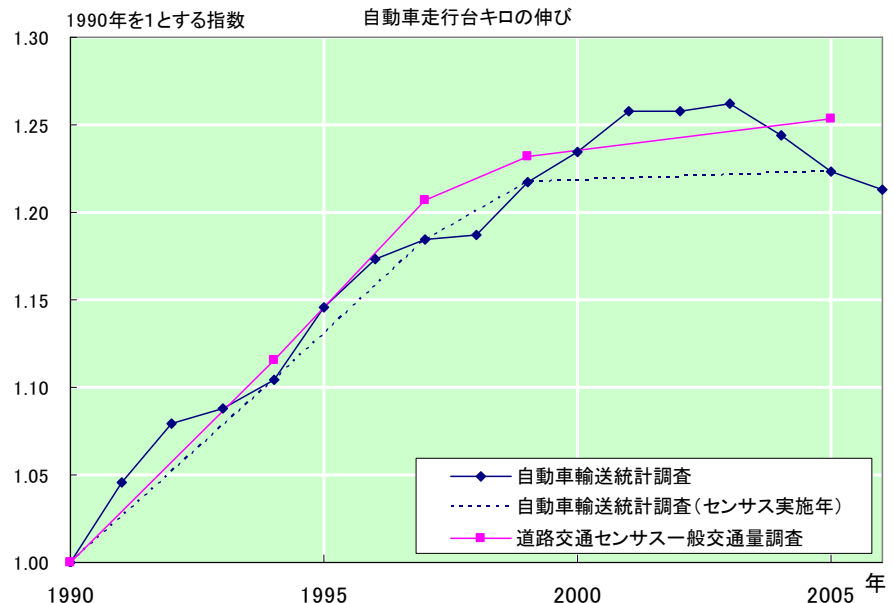


図 自動車走行台キロの伸び(1990年を1とする伸び率)

(自動車輸送統計調査、道路交通センサス一般交通量調査)

出典:

自動車輸送統計調査

道路交通センサス一般交通量調査(平日)

1. 自動車交通需要の動向

1-1 全国の自動車交通需要の動向

(2) 自動車台トリップ数の推移(1/2)

道路交通センサスOD調査における自動車台トリップ数の推移

- ・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

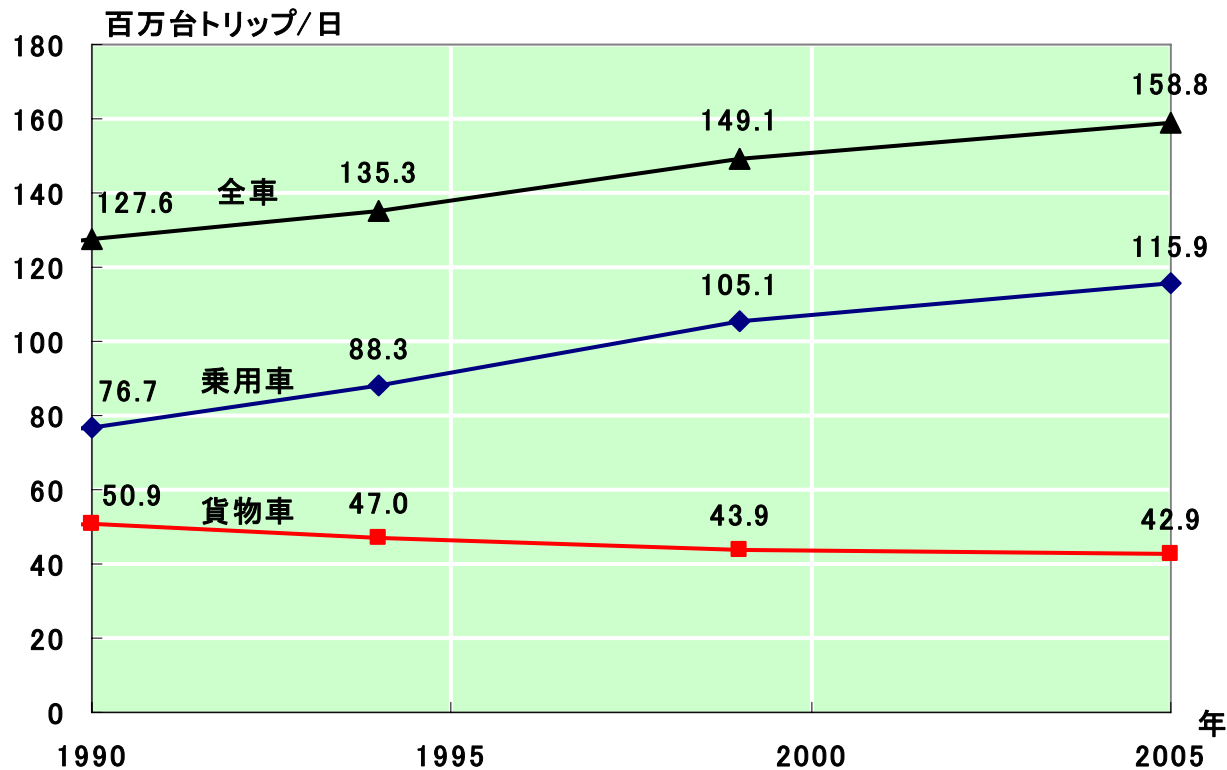


図 自動車台トリップ数の推移

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)

1. 自動車交通需要の動向

1-1 全国の自動車交通需要の動向

(2) 自動車台トリップ数の推移(2/2)

パーソントリップ調査における人口1人当たり自動車人トリップ数の推移

・パーソントリップ調査における都市圏人口1人当たり自動車人トリップ数は、いずれの都市圏においても増加傾向である。

※パーソントリップ調査におけるトリップ数は人トリップ数

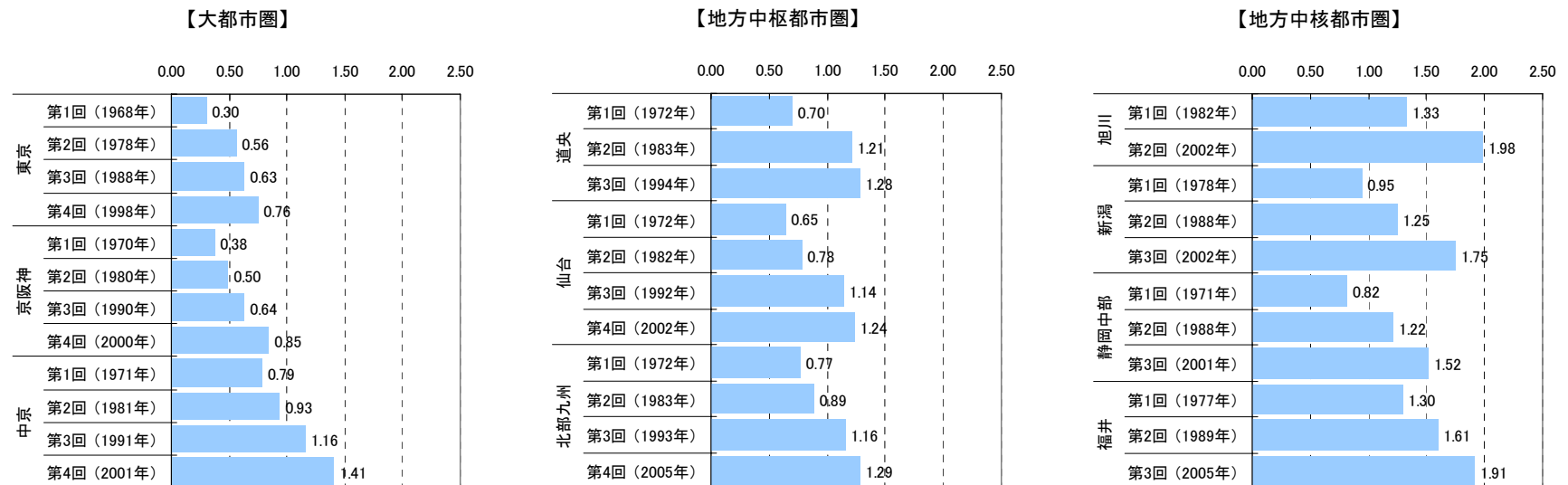


図 都市圏人口1人当たり自動車人トリップ数の推移
(パーソントリップ調査)

出典)都市計画ハンドブック2006
(財)都市計画協会)

1. 自動車交通需要の動向

1-1 全国の自動車交通需要の動向

(3) 乗用車のべ利用人数・人キロの推移

- ・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。

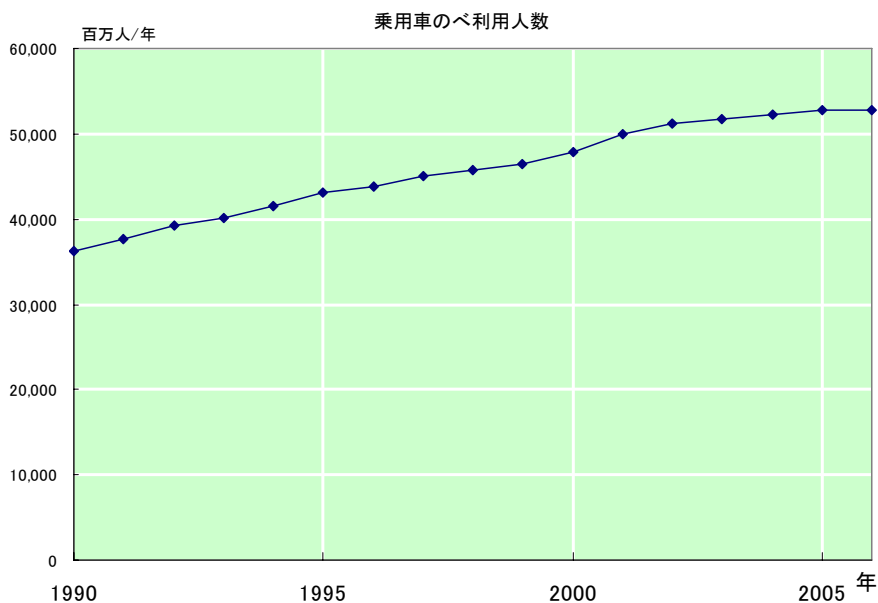


図 乗用車のべ利用人数の推移

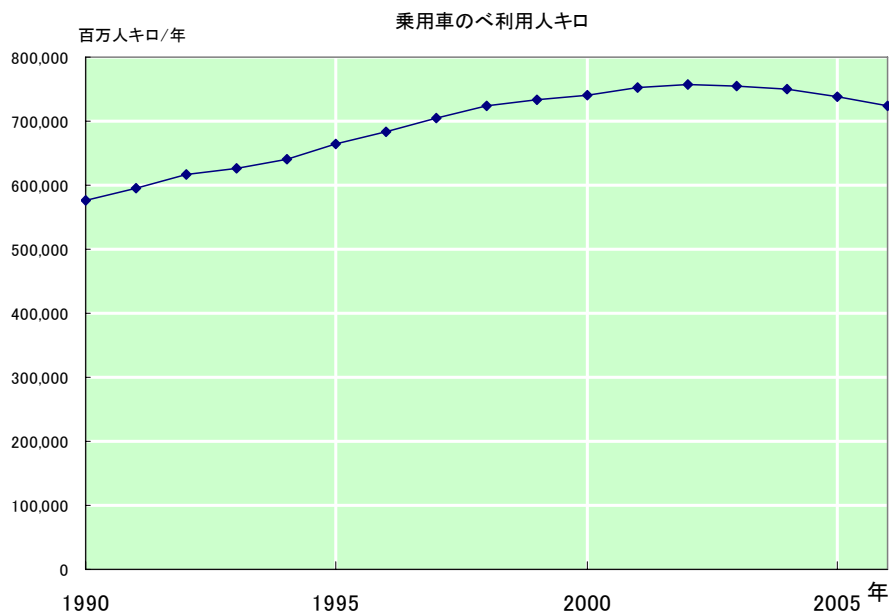


図 乗用車のべ利用人キロの推移

出典)
自動車輸送統計調査

1. 自動車交通需要の動向

1-1 全国の自動車交通需要の動向 (4) 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。

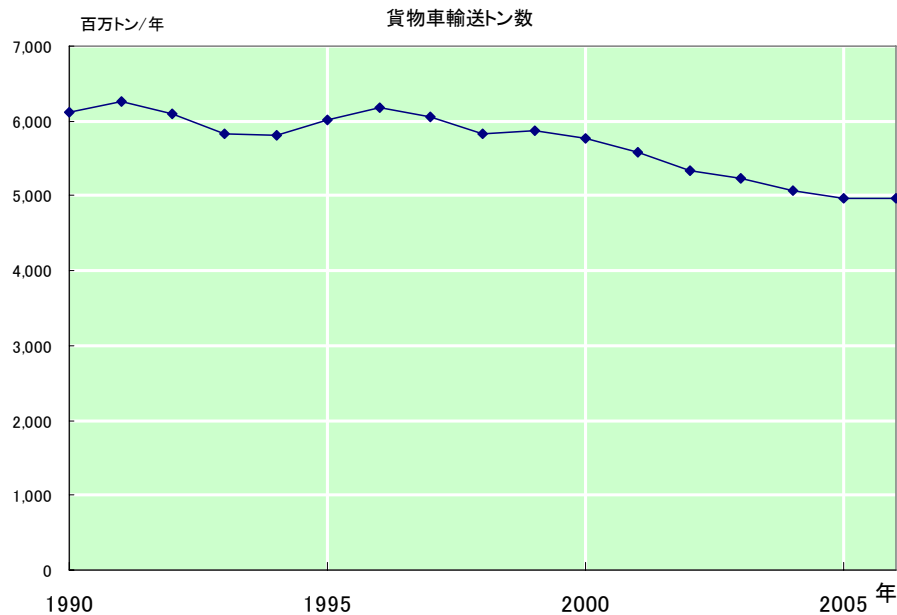


図 貨物車輸送トン数の推移

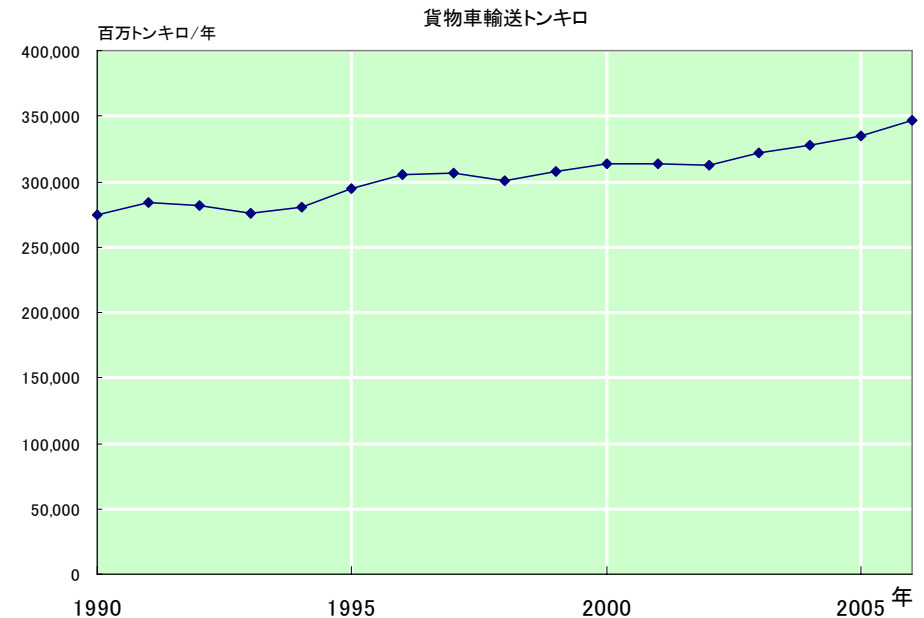


図 貨物車輸送トンキロの推移

1. 自動車交通需要の動向

1-1 全国の自動車交通需要の動向

(5) 高速道路利用交通量の推移

- ・近年は高速道路の供用延長の伸びが落ちついているが、高速道路の日平均利用台数、日平均走行台キロは2005年以降で大きく伸びている。

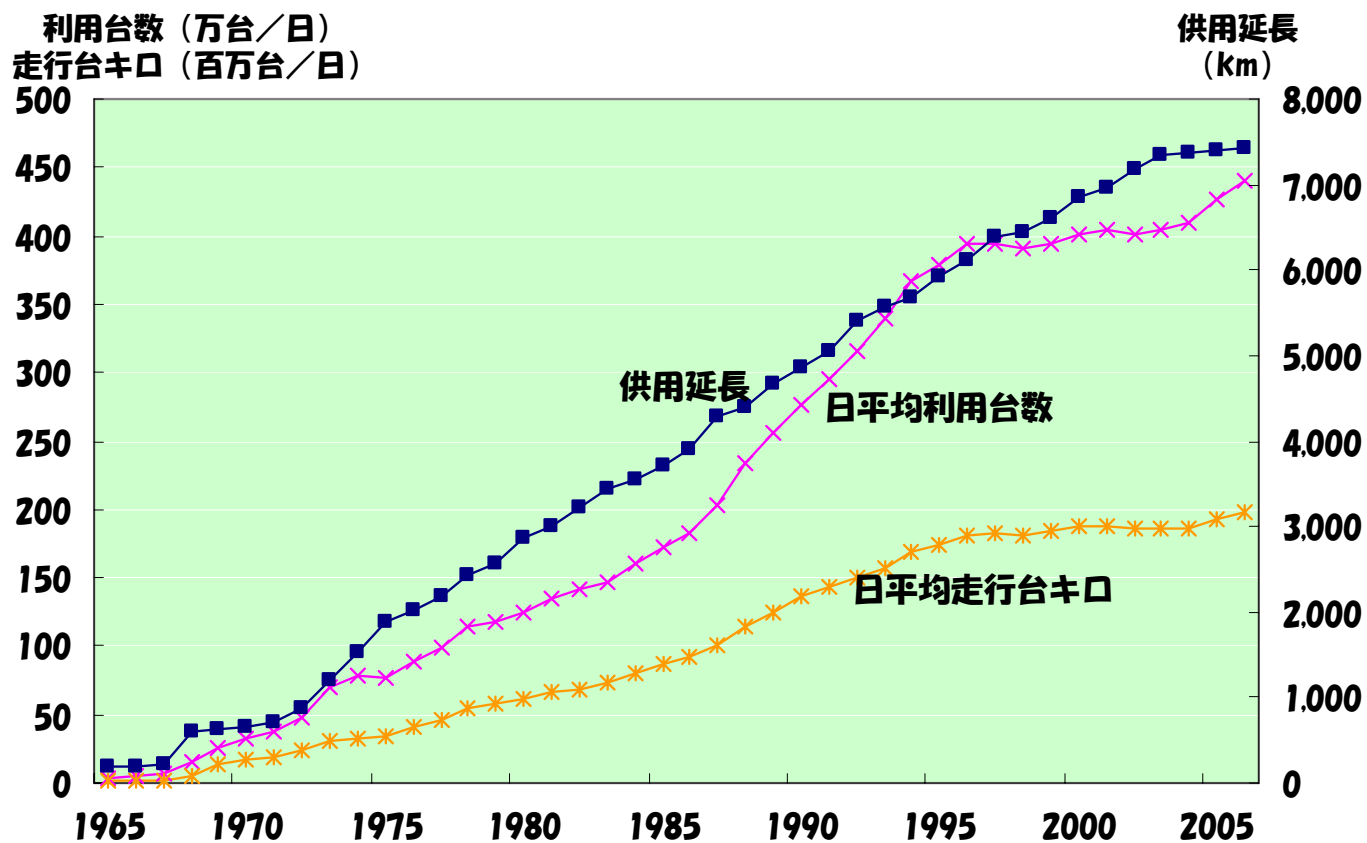


図 高速道路供用延長と利用状況の推移

出典)
高速道路便覧

1. 自動車交通需要の動向

1-2 地域別自動車交通需要の動向

(1) 都道府県別車種別自動車走行台キロの推移

- ・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。

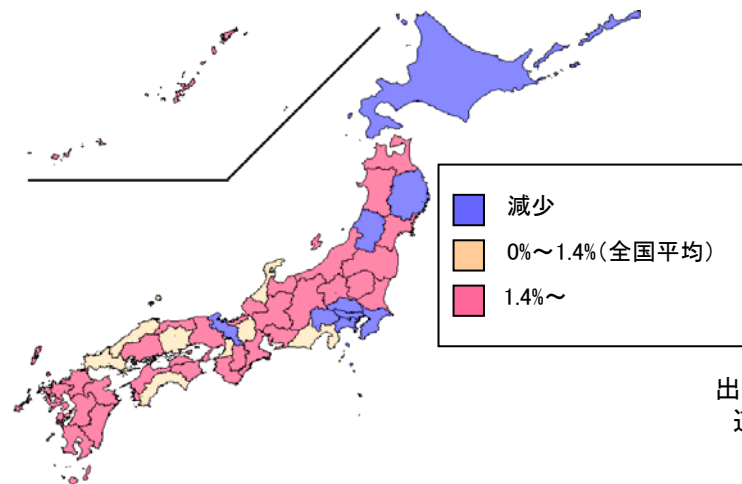
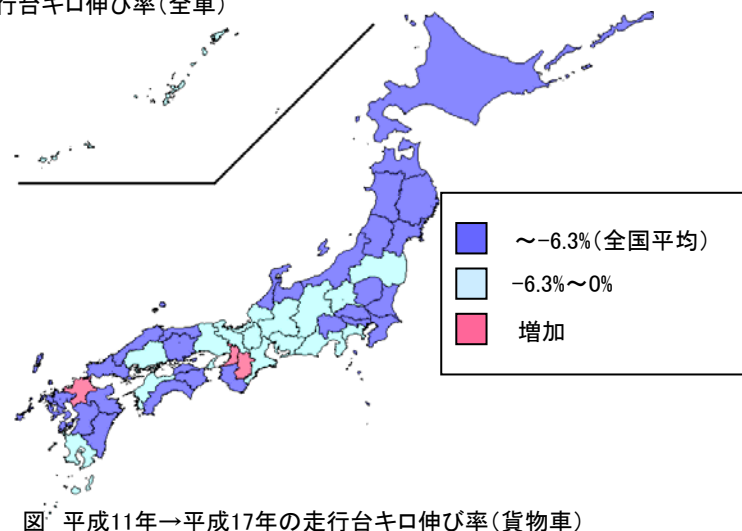
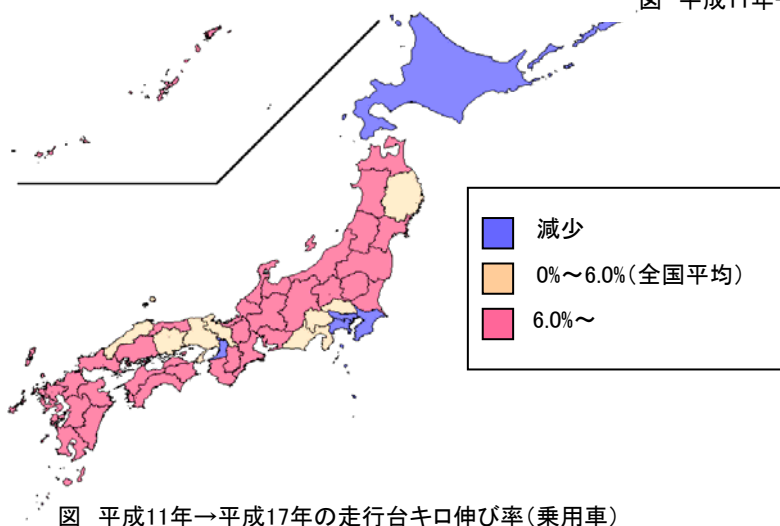


図 平成11年→平成17年の走行台キロ伸び率(全車)

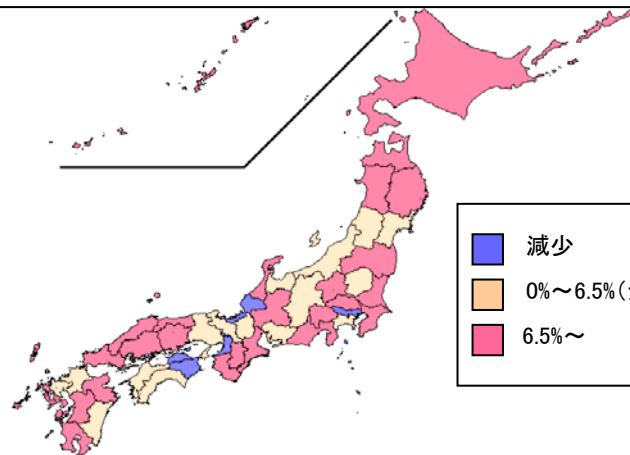


1. 自動車交通需要の動向

1-2 地域別自動車交通需要の動向

(2) 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。



出典)
道路交通センサスOD調査
OD集計用マスターデータ(平日)
※地域区分は出発地基準

図 平成11年→平成17年の台トリップ数伸び率(全車)

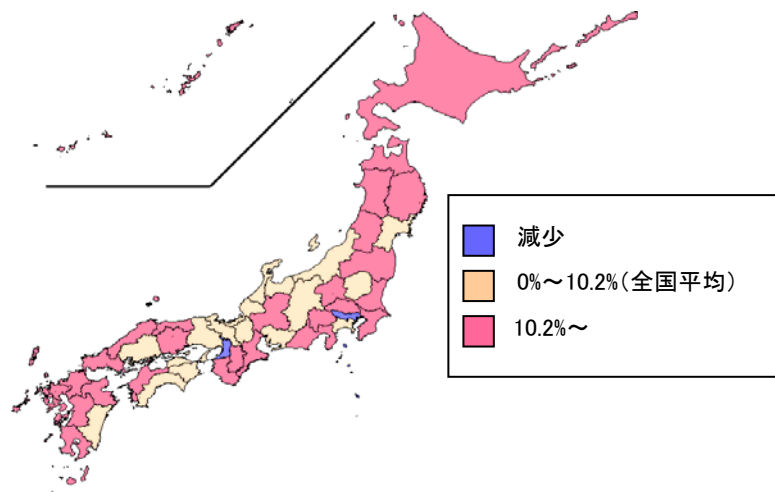


図 平成11年→平成17年の台トリップ数伸び率(乗用車)

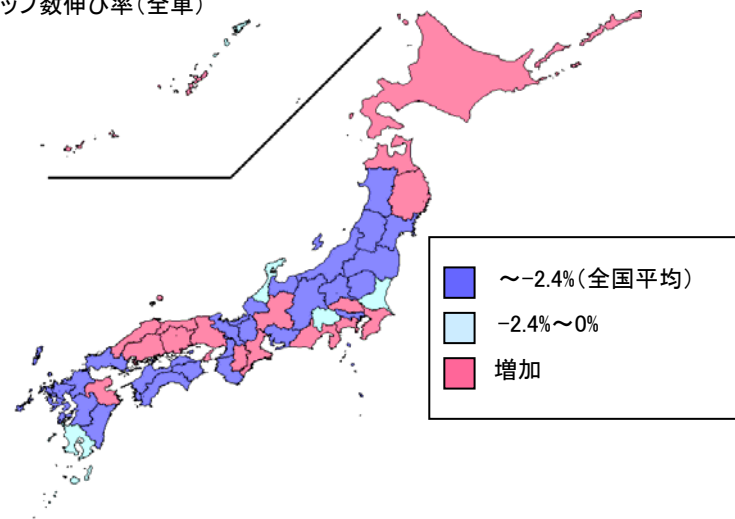


図 平成11年→平成17年の台トリップ数伸び率(貨物車)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-1 人口・GDPの変化

(1) 人口の推移

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。
- ・高齢者人口は前期高齢者(65～74歳)、後期高齢者(75歳以上)とも増加が続いている。

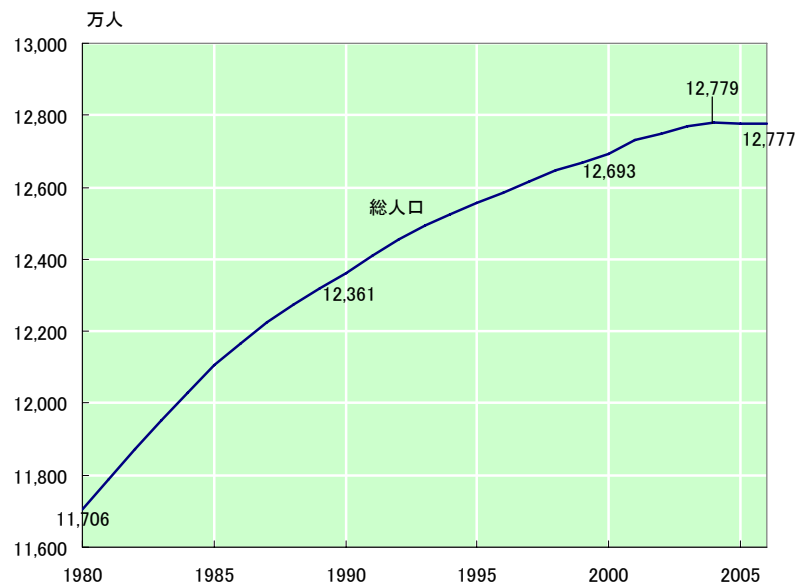


図 総人口の推移

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

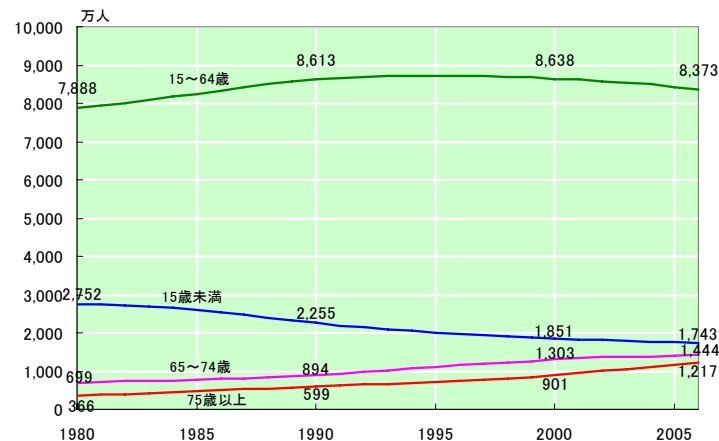


図 年齢階層別人口の推移

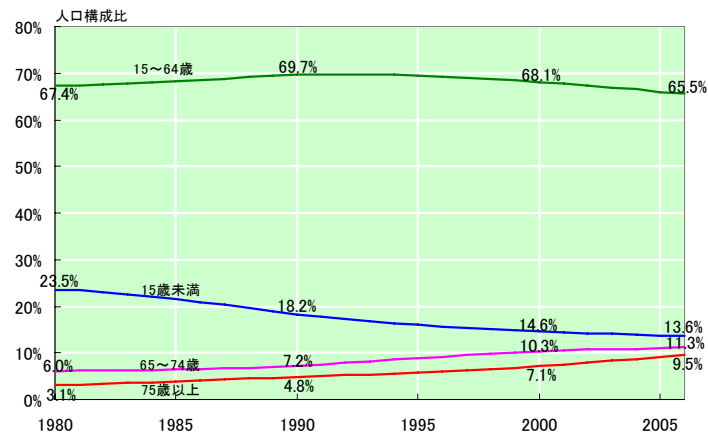


図 年齢階層別人口構成比の推移

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-1 人口・GDPの変化

(1) 人口の推移

② 都心居住の動向

- ・首都圏は東京都心部を中心に人口が大きく伸び、都心居住が進行している。
- ・近畿圏でも同様に大阪都心部は人口が大きく伸びているものの、周辺町村では人口が減少している。

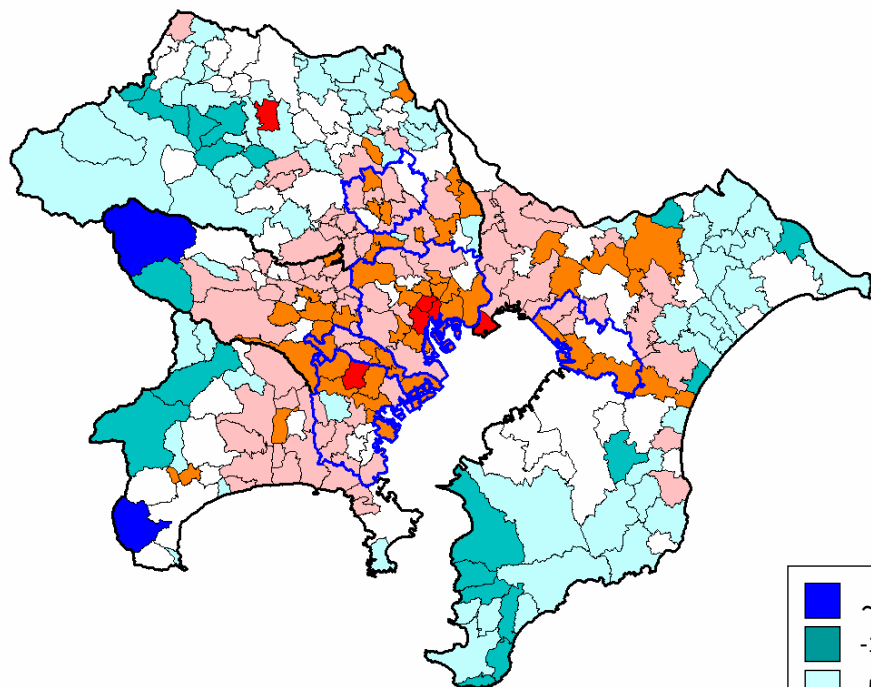
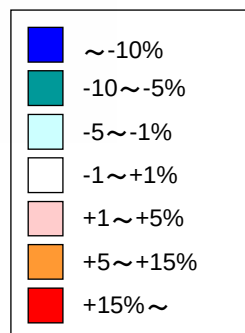


図 首都圏における市区町村別人口増減率(2000年→2005年)

表 首都圏におけるエリア別人口増減率(2000年→2005年)

	国勢調査人口(千人)		増加率
	2000年	2005年	
東京都心3区(千代田・中央・港)	268	326	21.7%
上記以外の東京23区	7,867	8,164	3.8%
東京都の市	3,841	3,999	4.1%
政令市	6,697	7,007	4.6%
その他の市町村	14,745	14,983	1.6%
1都3県合計	33,418	34,479	3.2%



※青枠は政令市及び23区

出典) 国勢調査

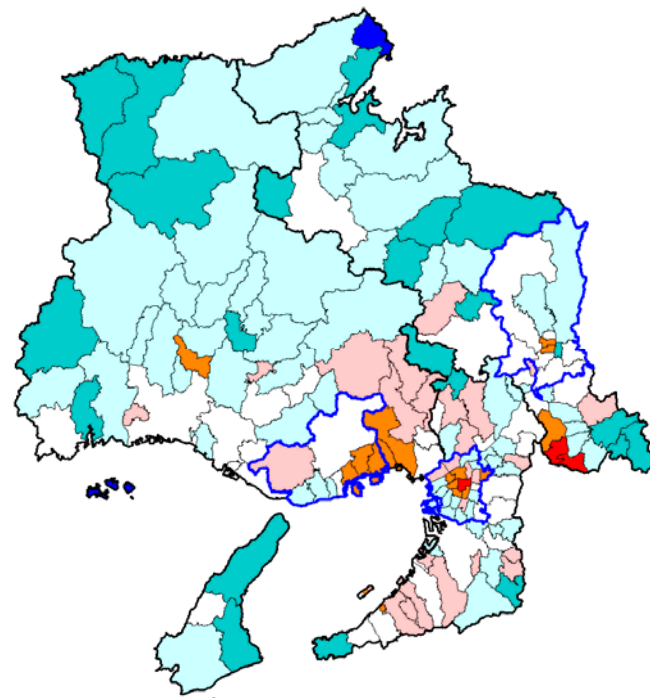


図 近畿圏における市区町村別人口増減率(2000年→2005年)

表 近畿圏におけるエリア別人口増減率(2000年→2005年)

	国勢調査人口(千人)		増加率
	2000年	2005年	
大阪市都心2区(北・中央)	147	167	13.5%
上記以外の政令市の区	5,419	5,462	0.8%
政令市以外の市	10,590	10,588	-0.0%
町村	844	839	-0.6%
2府1県合計	17,000	17,055	0.3%

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-1 人口・GDPの変化 (2) 全国GDPの推移

- ・ GDPは2002年以降増加傾向にある。

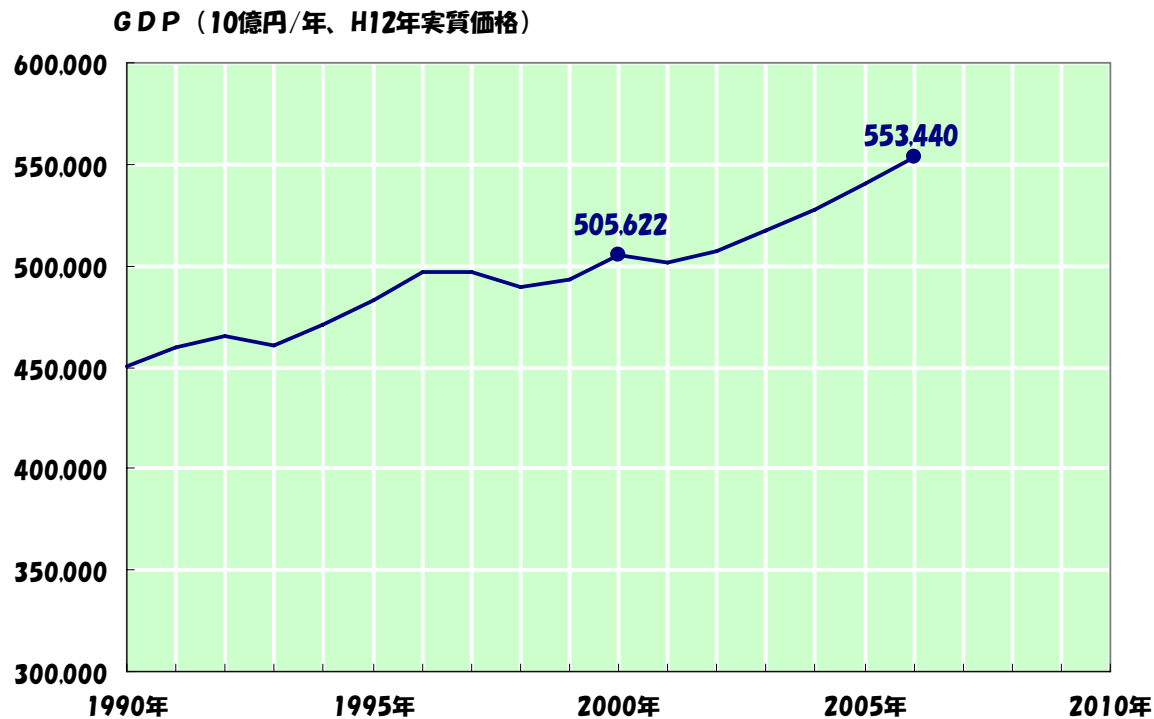


図 GDPの実績値の推移

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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(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2006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。

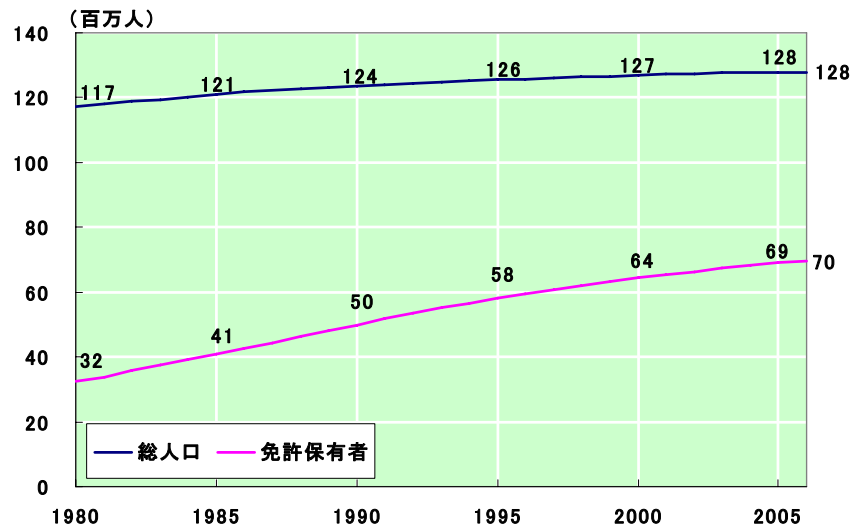


図 人口と免許保有者数の推移 (第一種普通免許)

表 人口と免許保有者数の推移 (第一種普通免許)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
総人口(千人)	126,926	127,317	127,487	127,696	127,768	127,768	127,770
対前年比	1.002	1.003	1.001	1.002	1.001	1.000	1.000
免許保有者数(千人)	64,326	65,344	66,416	67,441	68,317	69,037	69,722
対前年比	1.017	1.016	1.016	1.015	1.013	1.011	1.010
免許保有率	50.7%	51.3%	52.1%	52.8%	53.5%	54.0%	54.6%

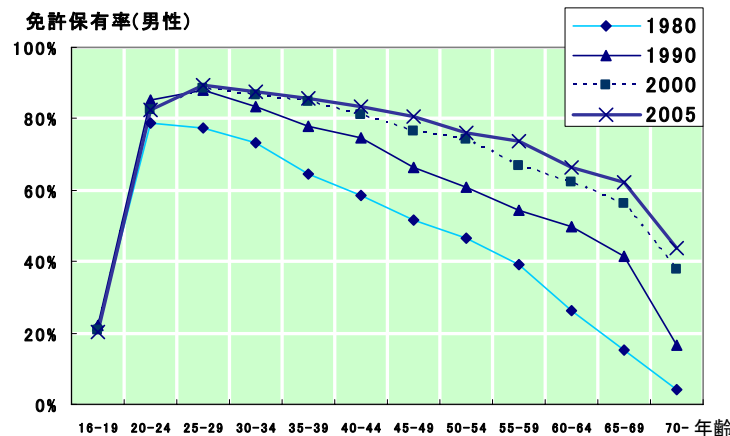


図 男性の年齢階層別免許保有率の推移 (第一種普通免許)

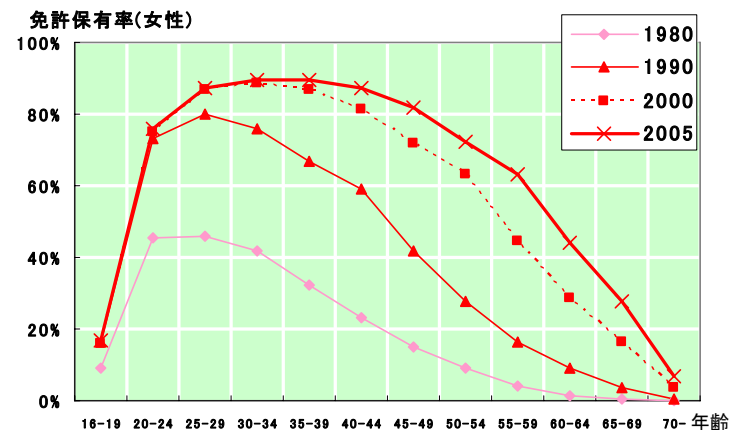


図 女性の年齢階層別免許保有率の推移 (第一種普通免許)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(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。

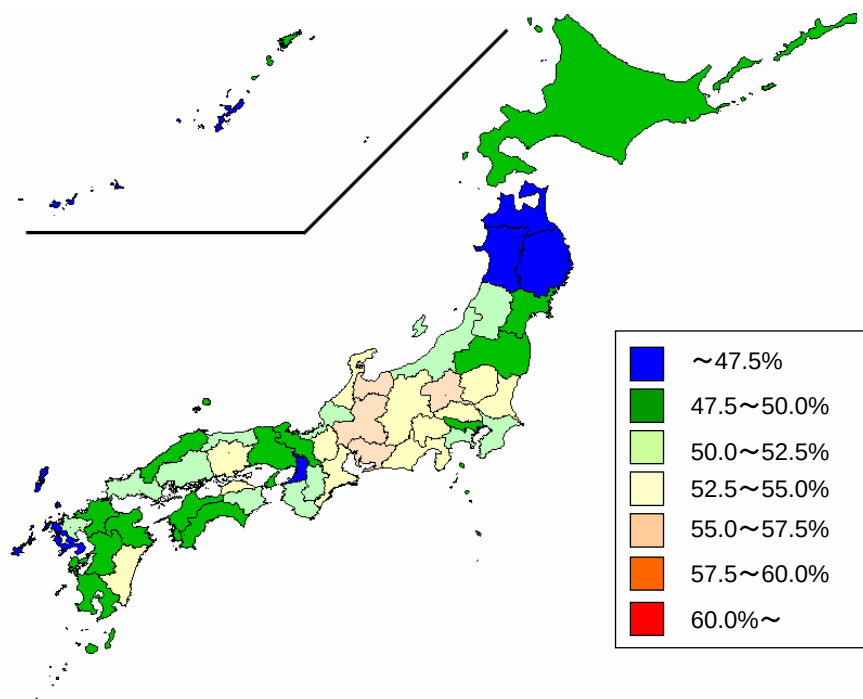


図 都道府県別運転免許保有率
(第一種普通免許)2000年

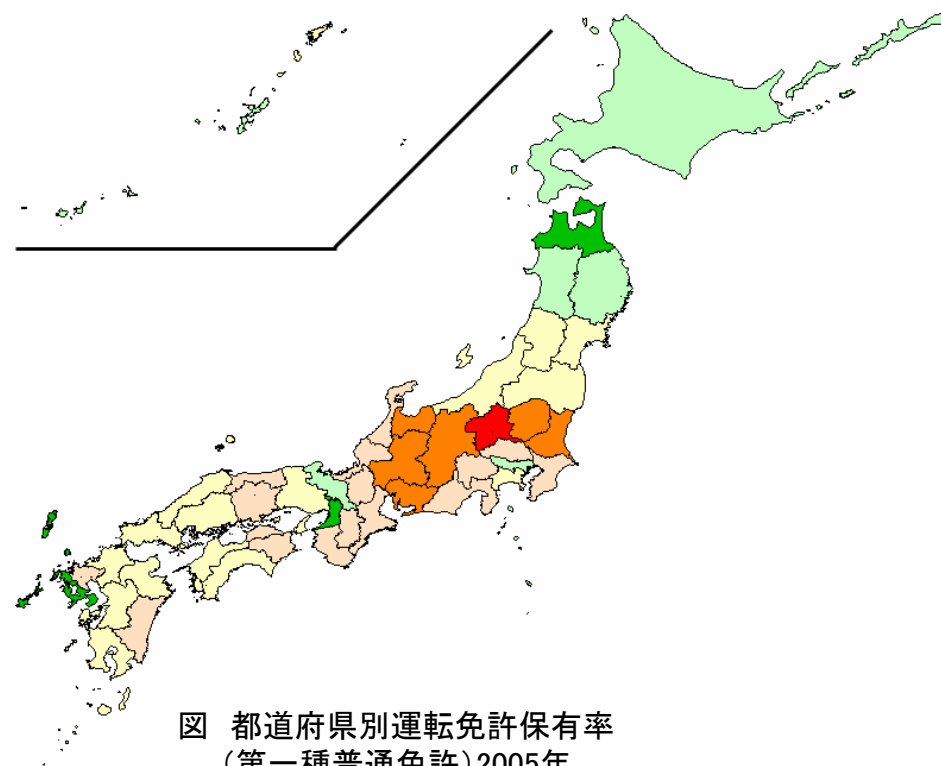


図 都道府県別運転免許保有率
(第一種普通免許)2005年

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(3) 全国車種別自動車保有台数の推移

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、乗用車及び全車合計の保有台数は増加している。

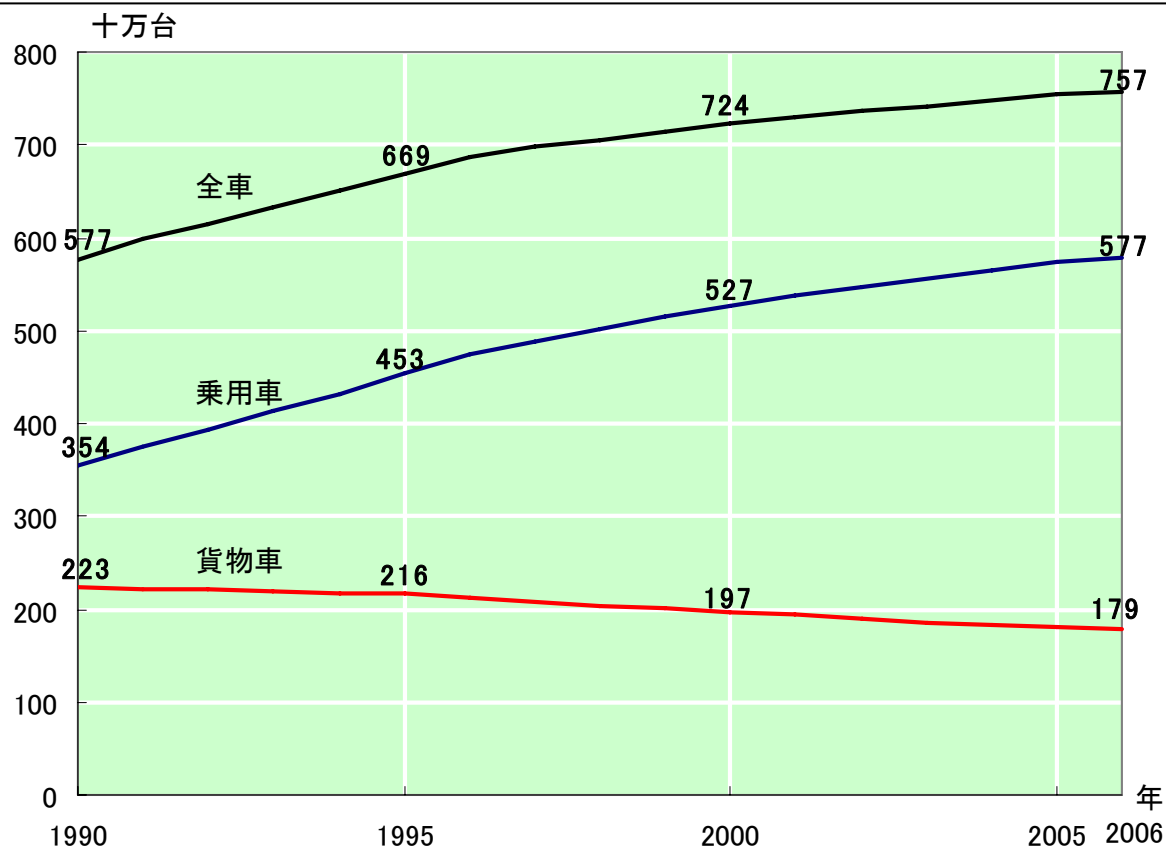


図 全国車種別自動車保有台数の推移

出典)

数字で見る自動車(国土交通省自動車交通局監修)

※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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(3) 全国車種別自動車保有台数の推移

②最新の動向

自動車の保有総数^{※1}は、統計上、18年12月末に7,945万台、19年12月末に7,937万台となっており、前年同月比で0.1%減少した。ただし、車種別では、多くを占める乗用車は引き続き増加(0.2%)している。

但し、特殊な要因として、19年11月と12月に、登録の正確を期すために実施している職権抹消登録^{※2}を集中的に行ったことを考慮する必要がある、傾向を評価するには数ヶ月の推移を見る必要がある。

※1:125cc以上の二輪車等を含む

※2:職権抹消登録

- 自動車を解体等した場合、所有者自らの申請により抹消登録を行うことが原則
- 保有実態がない自動車(車検切れ後3年以上経過した車両で自動車税等が納税されていないもの)を抽出し、所有者に催告し、使用等の意思表示のないものを自動車登録官の職権により抹消(道路運送車両法第15条第4項及び第5項)。
- 所有者が現車を呈示して使用の意図等を示したものについては事後に回復。
- 職権抹消は17年まで通年で行っていたが、18年より時期を決めて集中的に行うこととしたため、職権抹消を行った月については保有車両数が前月や前年同月に比べ減少する等の影響が出ている。

※3:20年1月末では7,939万台であり、19年1月末の7,947万台と比較して同様に0.1%減少となっている。

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(3) 全国車種別自動車保有台数の推移

③ 詳細車種別の動向

- ・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。

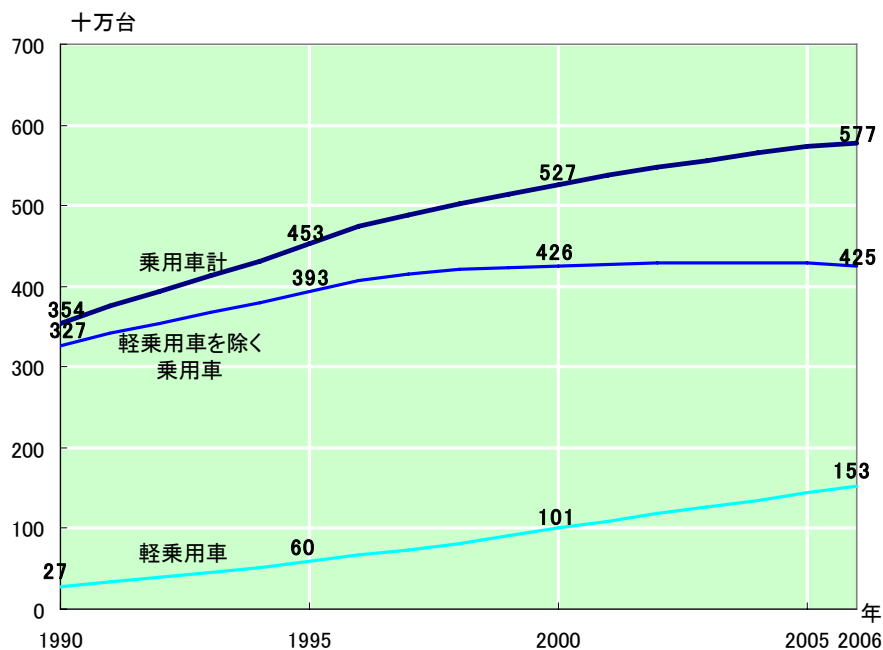


図 乗用車保有台数の推移

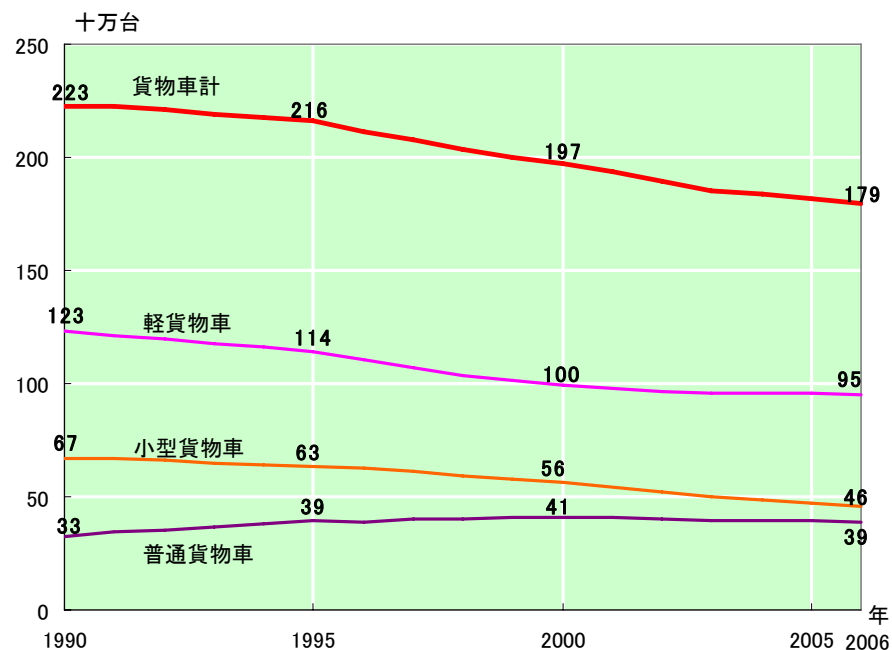


図 貨物車保有台数の推移

※「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)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(3) 全国車種別自動車保有台数の推移

④ 車種別新車販売台数の動向

- ・乗用車のnew車販売台数を見ると、軽乗用車以外の乗用車は2005年半ばをピークに近年は減少傾向にあるが、軽乗用車は2007年前半までは増加傾向が続いてきた。
- ・貨物車のnew車販売台数は、軽貨物車は2006年前半まではほぼ横ばいで推移してきたが、最近では減少傾向が見られる。軽貨物車以外の貨物車は増減を繰り返しながらも、全体としては減少傾向が見られる。

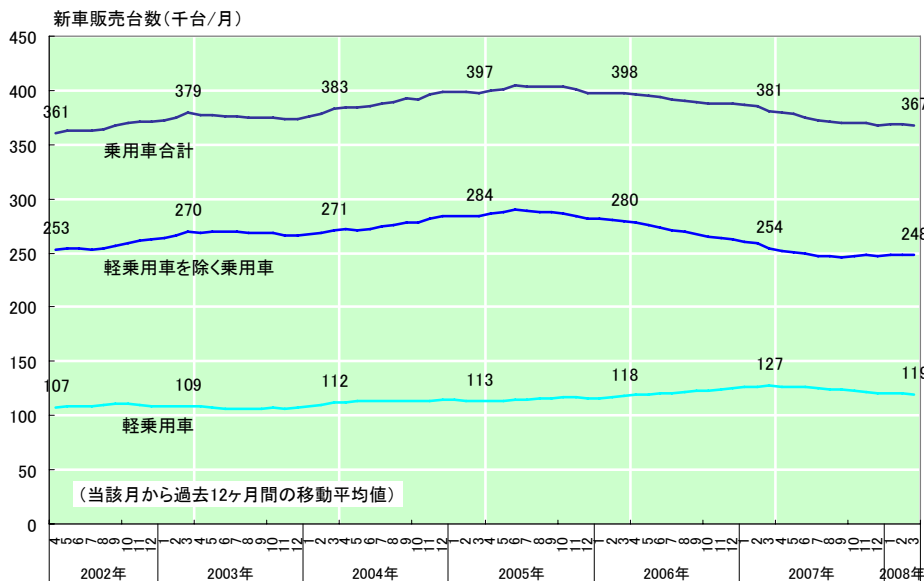


図 乗用車新車販売台数の推移

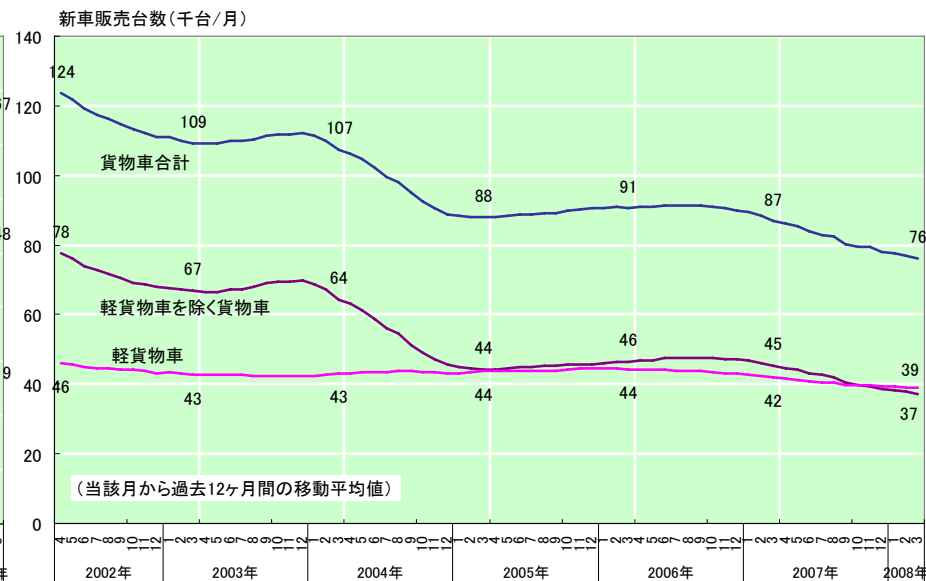


図 貨物車新車販売台数の推移

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-2 免許保有者数・自動車保有台数の変化

(4) 都道府県別世帯当たり乗用車保有率の変化の推移

- ・世帯当たり乗用車保有台数は、関東地方北部、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、東京都と神奈川県では減少している。

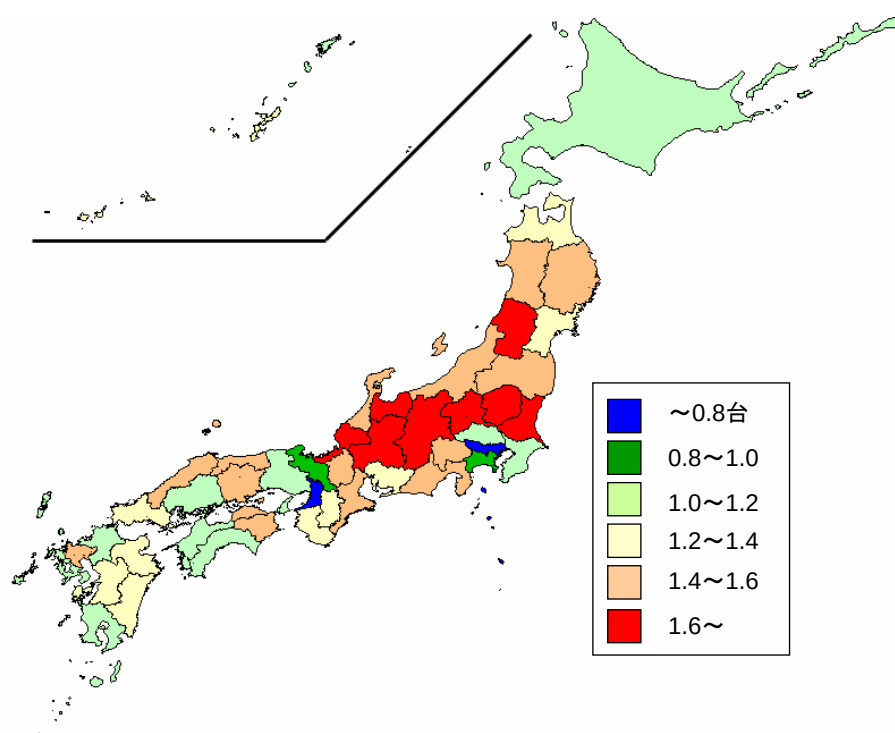


図 都道府県別世帯当たり乗用車保有台数(2005年)

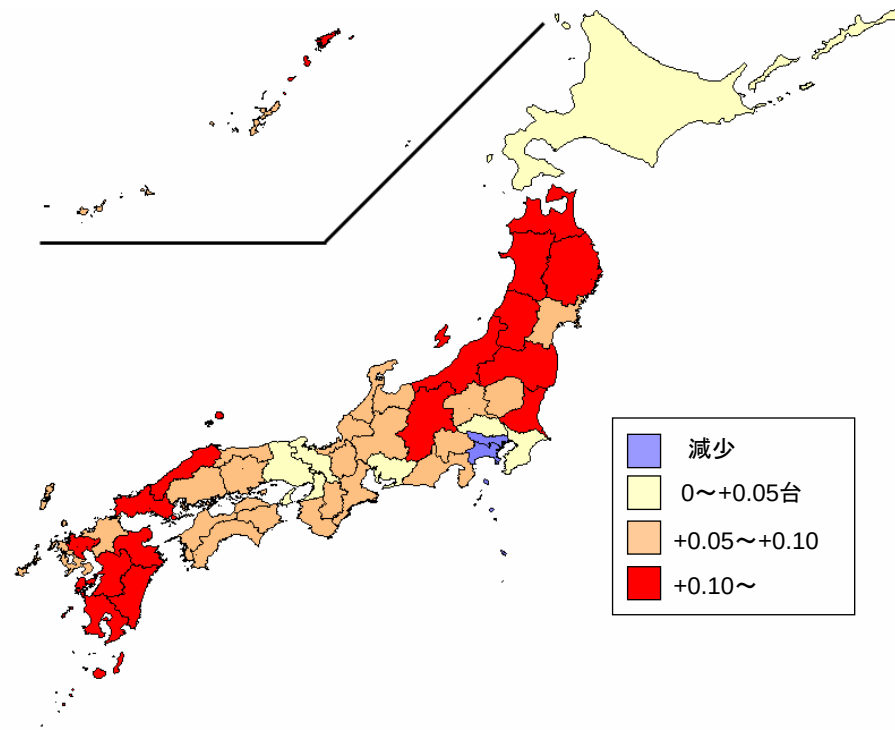


図 都道府県別世帯当たり乗用車保有台数の
2000年→2005年の増加台数

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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(1) 全国全機関交通需要の推移と自動車分担率の変化

- ・全国全機関の交通需要は一貫して増加傾向にある。
- ・輸送機関別分担率は乗用車が増加傾向、鉄道が減少傾向が近年続いていたが、2004年から2005年にかけて、乗用車が減少、鉄道が増加と動きが逆転している。

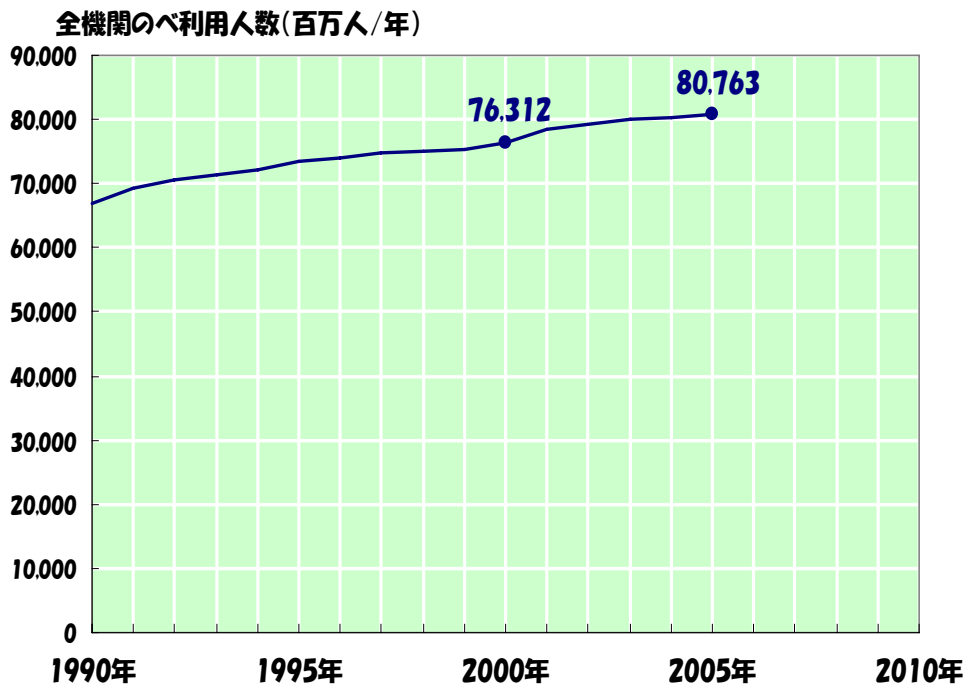


図 全機関のべ利用人数の実績値の推移

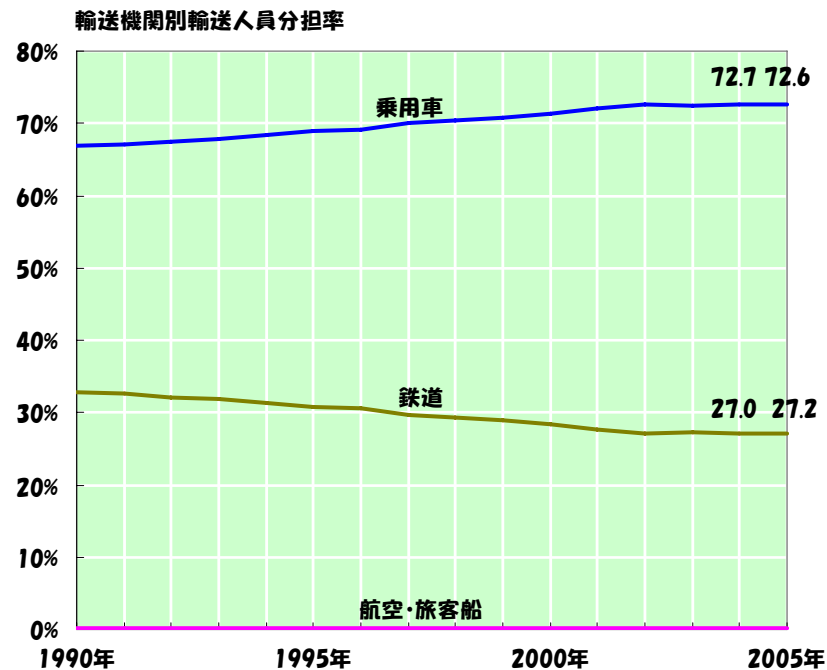


図 輸送機関別輸送人員分担率の推移

※乗用車にはバスを含む

出典)陸運統計要覧

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

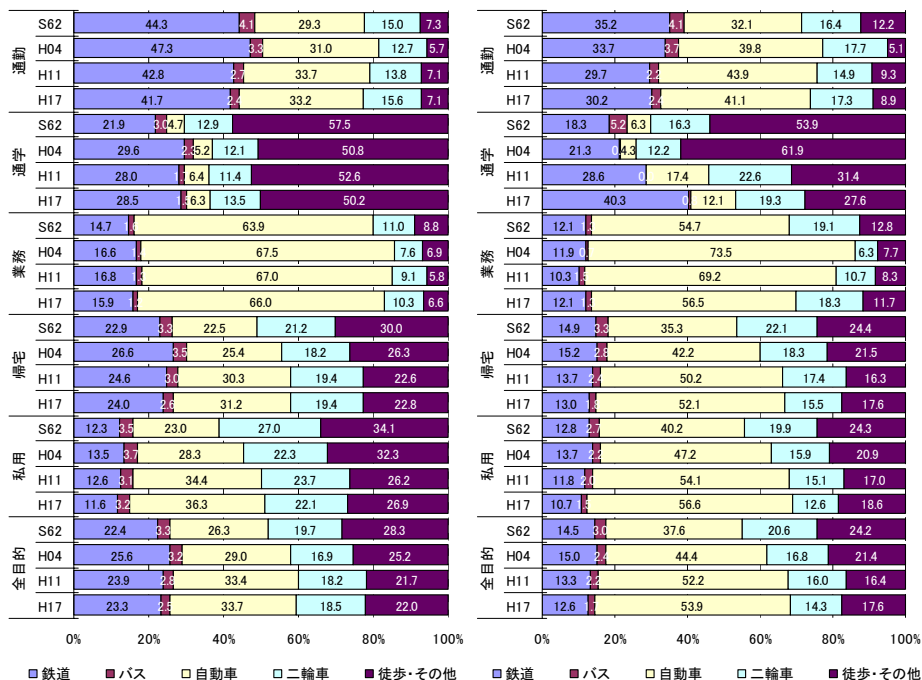
(2) 三大都市圏と地方都市圏における自動車利用率の変化(1/2)

- ・目的別交通手段分担率(徒歩・二輪を含む)をみると、三大都市圏、地方都市圏とも私用を中心に乗用車分担率が増加している。
- ・三大都市圏の業務目的などでは減少傾向もみられる。

三大都市圏

平日

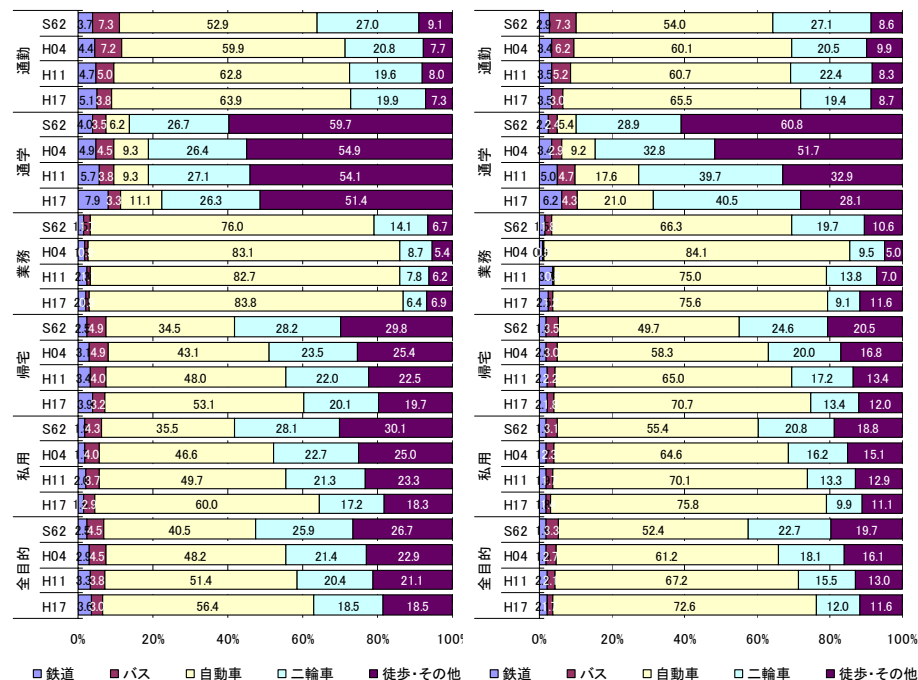
休日



地方都市圏

平日

休日



※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. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(2) 三大都市圏と地方都市圏における自動車利用率の変化(2/2)

- ・三大都市圏のうち、東京と京阪神では鉄道の分担率が高く、中京では低い。
- ・いずれの都市圏においても自動車分担率は増加傾向にある。



図 都市圏別代表交通手段別分担率

※徒歩・二輪を含む分担率

出典) 都市計画ハンドブック2006
(財)都市計画協会)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(3) 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。

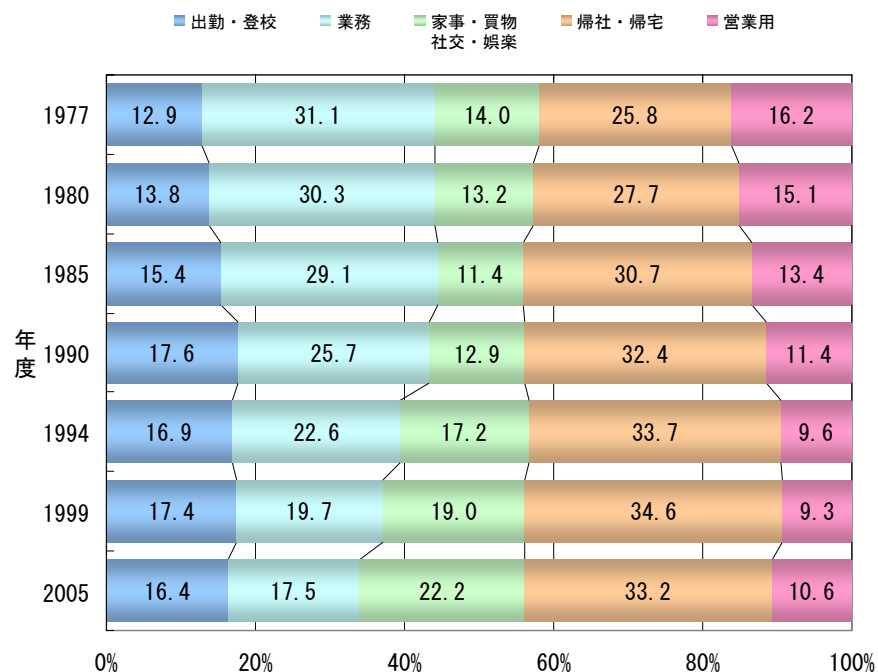


図 道路交通センサスの目的構成比の動向

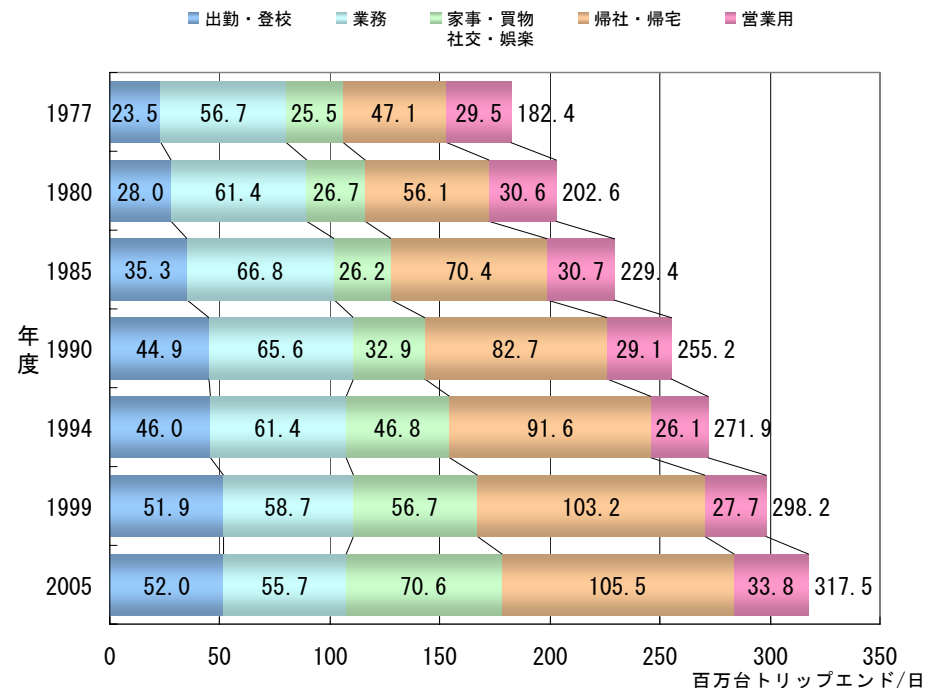


図 道路交通センサスの目的別台トリップエンド数の動向

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. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(3) 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。

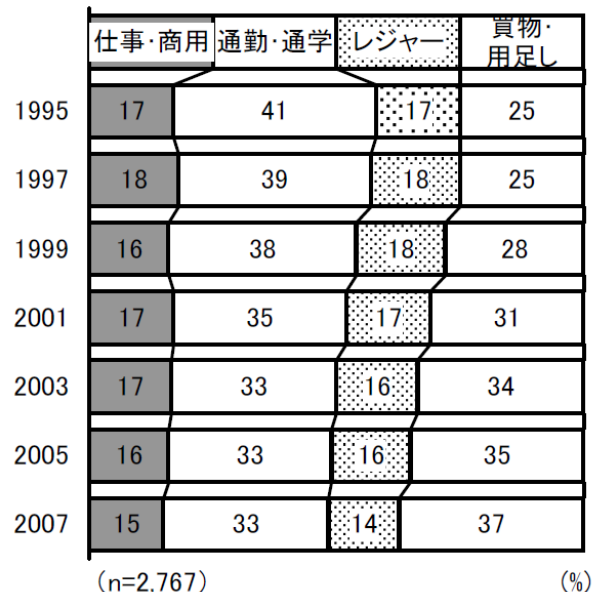


図 自動車の主な用途の構成比推移

- ・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)

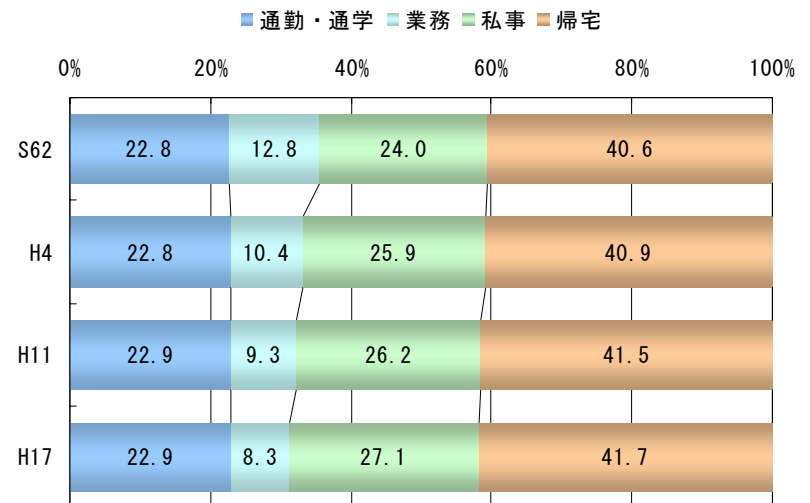


図 全国都市交通特性調査における目的構成比
(全国平日、全代表交通手段)

出典) 全国都市交通特性調査

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(4) 女性・高齢者の自動車利用の変化(1/2)

- ・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)

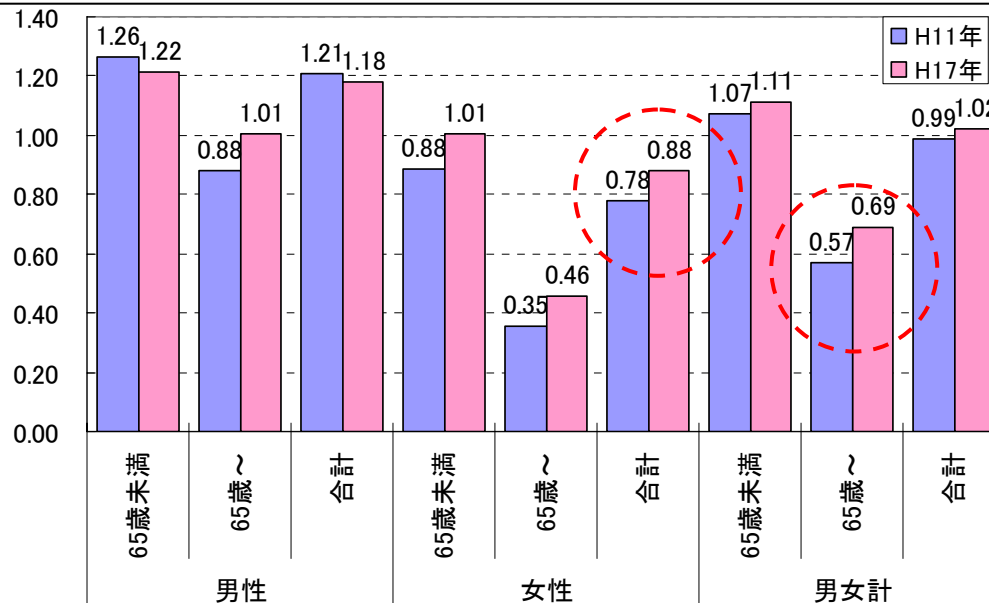


図 性・年齢階層別1人当たり自動車利用トリップの推移

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. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(4) 女性・高齢者の自動車利用の変化(2/2)

- ・高齢者の1人当たり自動車利用トリップ数は、三大都市圏、地方都市圏とも前期高齢者、後期高齢者の両方で増加している。
- ・地方都市圏では全手段のトリップ数が減少する中、自動車利用は増加している。

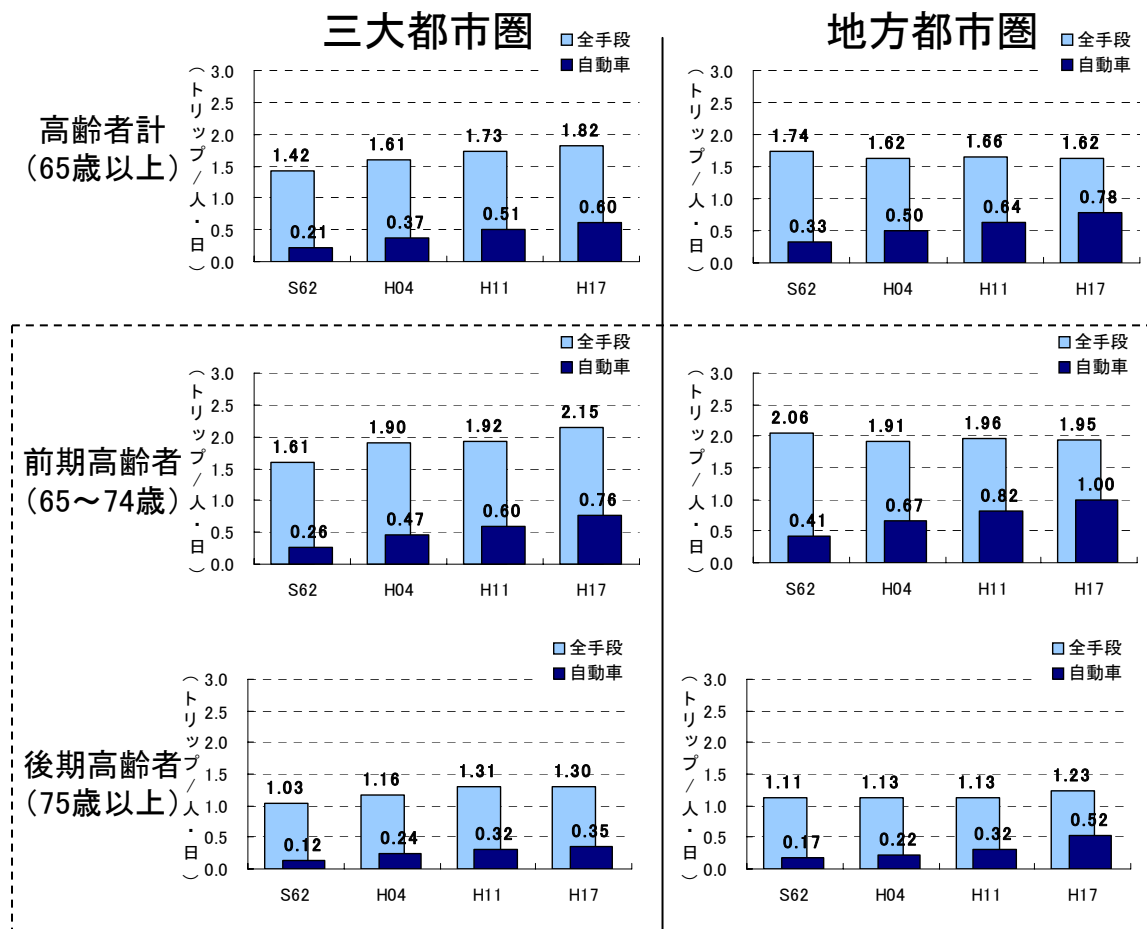


図 高齢者における都市圏別年齢階層別の1人当たりトリップ数の推移

表 都市圏別年齢階層別人口構成比

		人口(万人)		対全国総人口比	
		H11年	H17年	H11年	H17年
三大都市圏	65～74歳	522	642	4.1%	5.0%
	75歳以上	322	456	2.5%	3.6%
	65歳以上計	844	1,098	6.7%	8.6%
	総人口	5,892	6,066	46.5%	47.5%
地方都市圏	65～74歳	746	770	5.9%	6.0%
	75歳以上	528	708	4.2%	5.5%
	65歳以上計	1,275	1,478	10.1%	11.6%
	総人口	6,777	6,711	53.5%	52.5%
全国計	65～74歳	1,269	1,412	10.0%	11.1%
	75歳以上	850	1,164	6.7%	9.1%
	65歳以上計	2,119	2,576	16.7%	20.2%
	総人口	12,669	12,777	100.0%	100.0%

出典)

1人当たりトリップ数:

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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(5) 軽乗用車の普及とユーザー特性

- ・軽乗用車の保有台数は一貫して増加しており、2006年には乗用車のうち26.5%を占めている。
- ・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。

◆軽乗用車の保有台数比率の推移

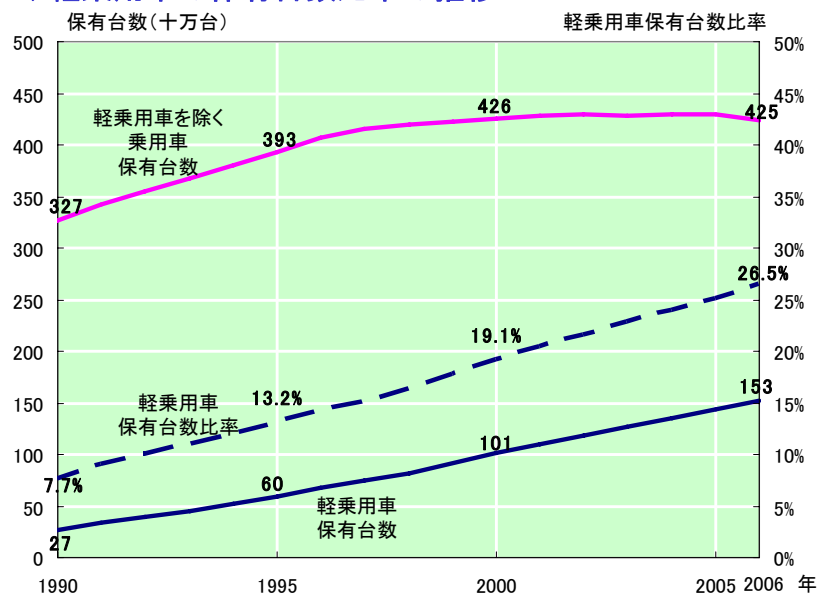


図 軽乗用車の保有台数の比率

表 軽乗用車の保有台数の比率(万台)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
乗用車	4,260	4,276	4,289	4,286	4,301	4,298	4,246
対前年伸び率		0.38%	0.29%	-0.07%	0.35%	-0.07%	-1.20%
軽乗用車	1,008	1,096	1,182	1,266	1,351	1,435	1,528
対前年伸び率		8.68%	7.82%	7.17%	6.70%	6.20%	6.48%
合計	5,268	5,372	5,470	5,552	5,652	5,733	5,774
対前年伸び率		1.97%	1.83%	1.49%	1.80%	1.43%	0.72%
軽乗用車比率	19.1%	20.4%	21.6%	22.8%	23.9%	25.0%	26.5%

出典)自動車輸送統計調査

◆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・未婚既婚比率

(%)	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. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(6) 自動車購入・保有・利用動向の変化

① 車両の小型化

・保有車両の排気量をみると、「660cc以下（軽乗用車）」の増加傾向が続いている。「2001cc以上」は増加傾向で推移してきたが、2007年に減少に転じた。また、ディーゼルエンジン車は減少を続けている。

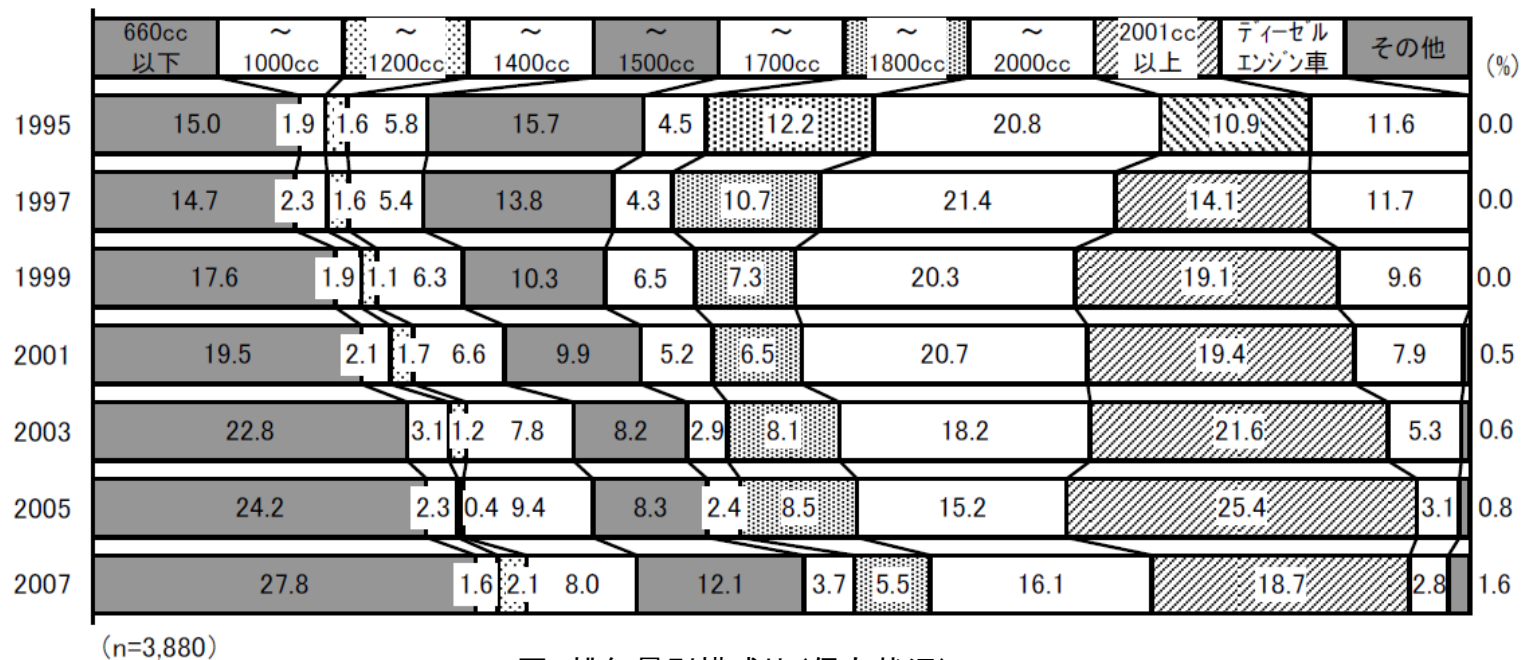


図 排気量別構成比(保有状況)

- ・世帯単位で無作為抽出
- ・複数保有世帯は、購入時期が新しい方から2台を調査
- ・ガソリン車以外の車両を含む

出典) 2007年度「乗用車市場動向調査」

((社)日本自動車工業会)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(6) 自動車購入・保有・利用動向の変化

② 所得階層別・ライフステージ別の保有傾向

- ・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

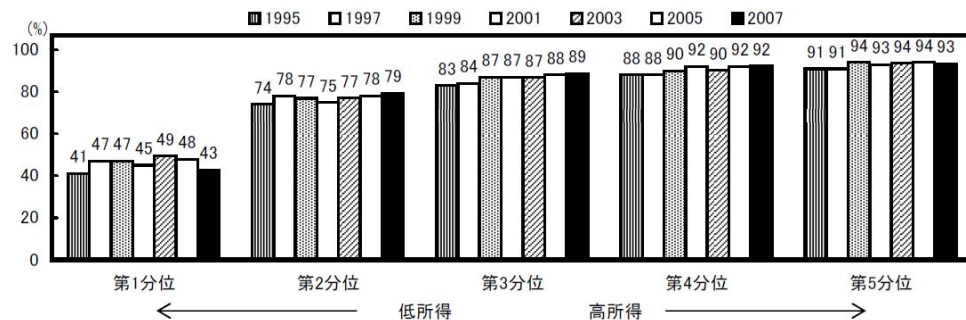


図 所得階層別乗用車保有率

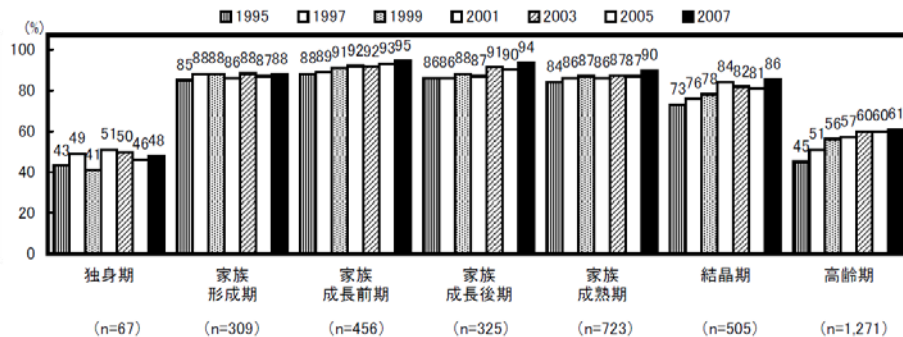


図 ライフステージ別乗用車保有率

※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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-3 旅客交通需要の変化

(6) 自動車購入・保有・利用動向の変化

③保有の長期化

車両を買い替えた(前車両が新車購入)世帯において前保有車を保有していた期間は、2007年度調査では「8年以上」が半数近くを占め、平均年数は7.1年と、保有の長期化傾向は依然として続いている。

保有期間が長期化する理由としては「前の車の傷みが少なく、まだ十分乗れそうだった」からが最も多い。これに次いで「前の車が気に入っていた」「収入の伸びが思わしくなかった」が多い。

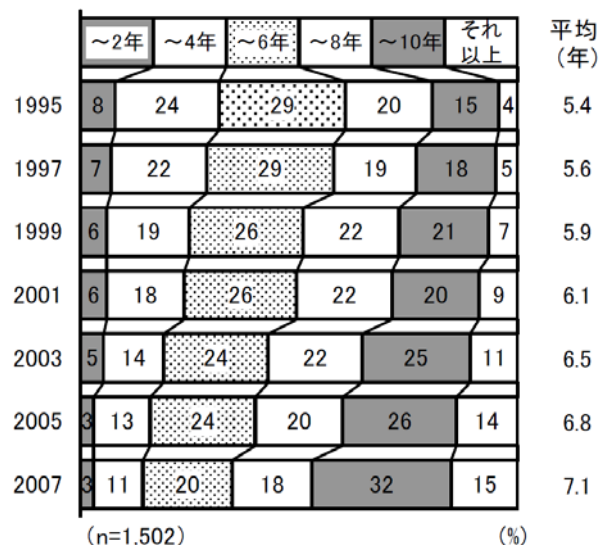


図 乗用車保有期間の変化
(前に保有していた車(新車購入)の保有期間)

- ・世帯単位で無作為抽出
- ・車両を買い替えたことのある世帯に対し、前に持っていた車両の保有期間を調査
- ・該当車両が複数ある場合は購入時期の最も新しい1台を調査
- ・前保有車が新車購入の世帯のみの集計

④月間走行距離の動向

一ヶ月に走行する距離が300km以下の層が半数以上を占めている。

平均の月間走行距離は減少傾向で推移してきたが、2005年調査で一度下げ止まった後、再び減少に転じ、2007年度調査では430kmとなっている。

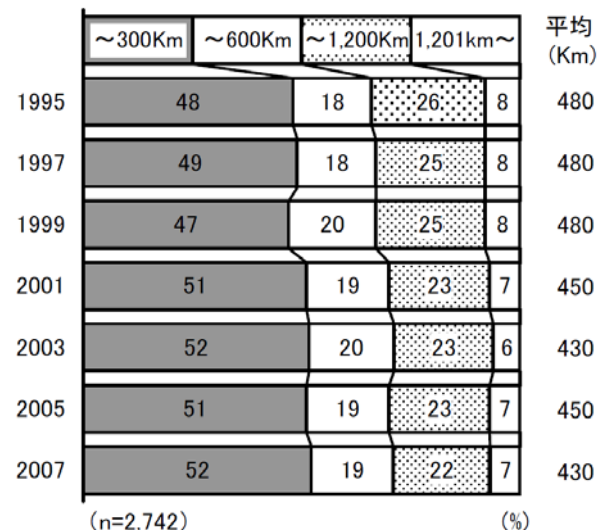


図 月間走行距離の推移

- ・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)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-4 貨物交通需要の変化

(1) 全国全機関交通需要の推移と自動車分担率の変化

- ・全国全機関輸送トン数は、1996年をピークに減少傾向が続いている。
- ・貨物輸送における自動車分担率は概ね90%強で推移している。

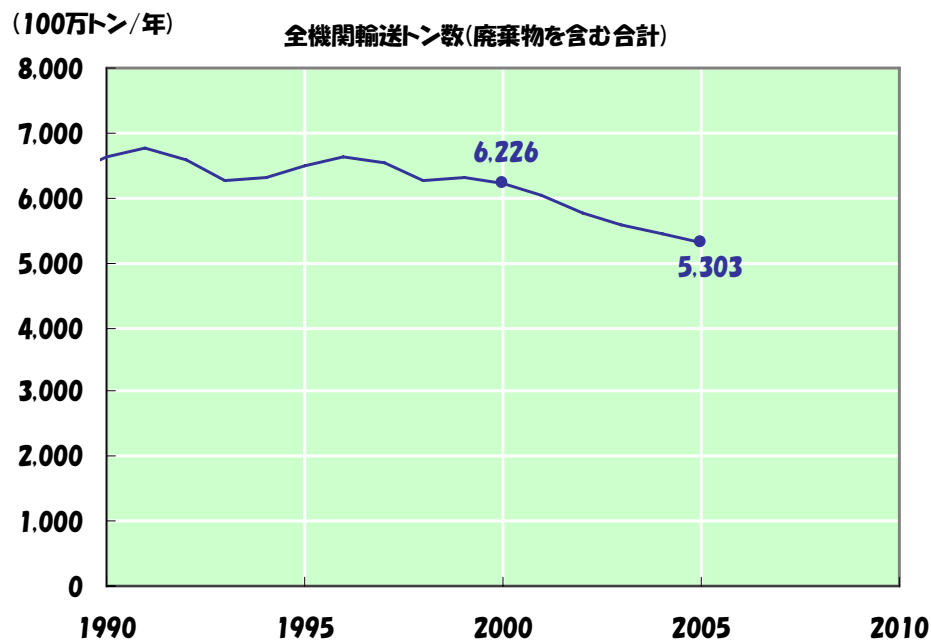


図 全機関輸送トン数の推移

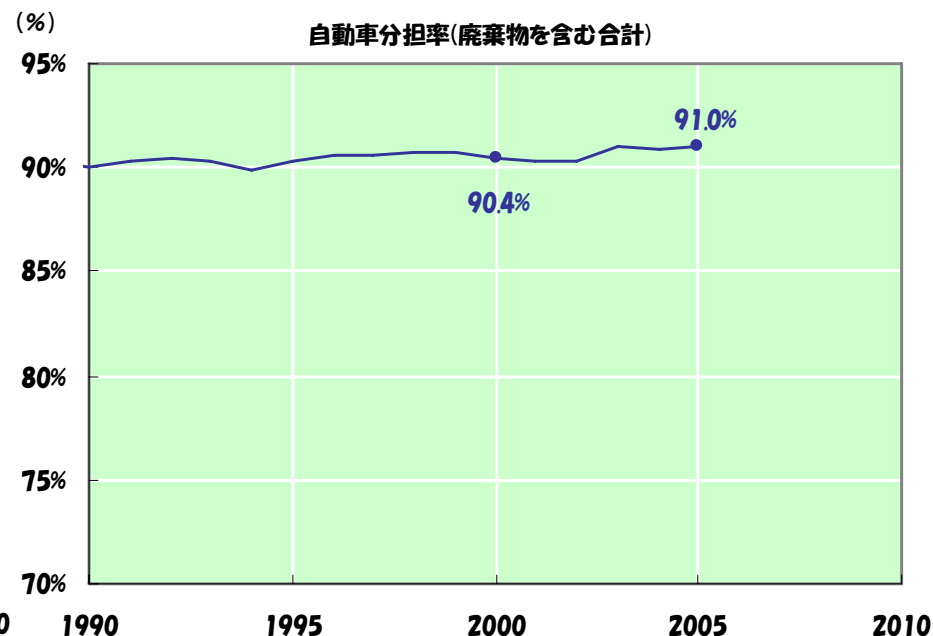


図 自動車の輸送トン数分担率の推移

出典) 陸運統計要覧
※自動車分担率は軽貨物車を除く

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-4 貨物交通需要の変化

(2) 貨物交通需要に関わる産業構造の変化

- ・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。

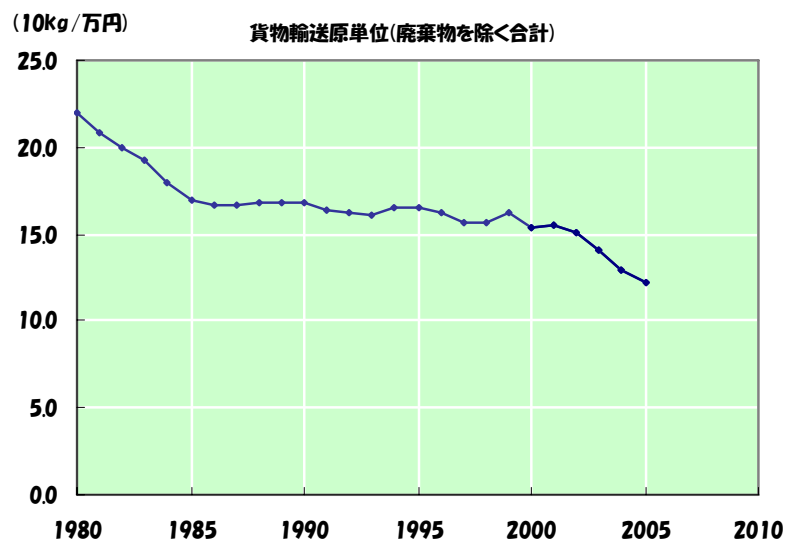


図 貨物輸送原単位(全品目)の実績値の推移

※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。

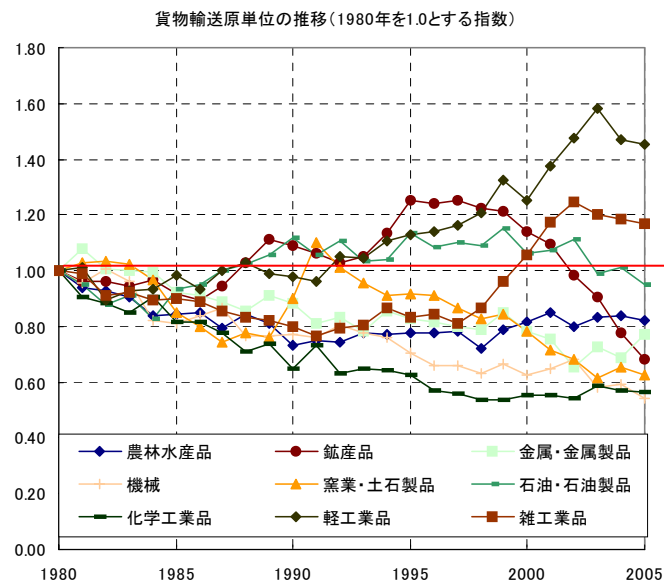


図 品目別の貨物輸送原単位の推移
(実績値、1980年を1.0とする指数)

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

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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-4 貨物交通需要の変化

(3) 貨物車における長距離化の変化

- ・営業用普通貨物車の輸送トン数のシェアは、長距離輸送で増加し、短距離輸送で減少している。

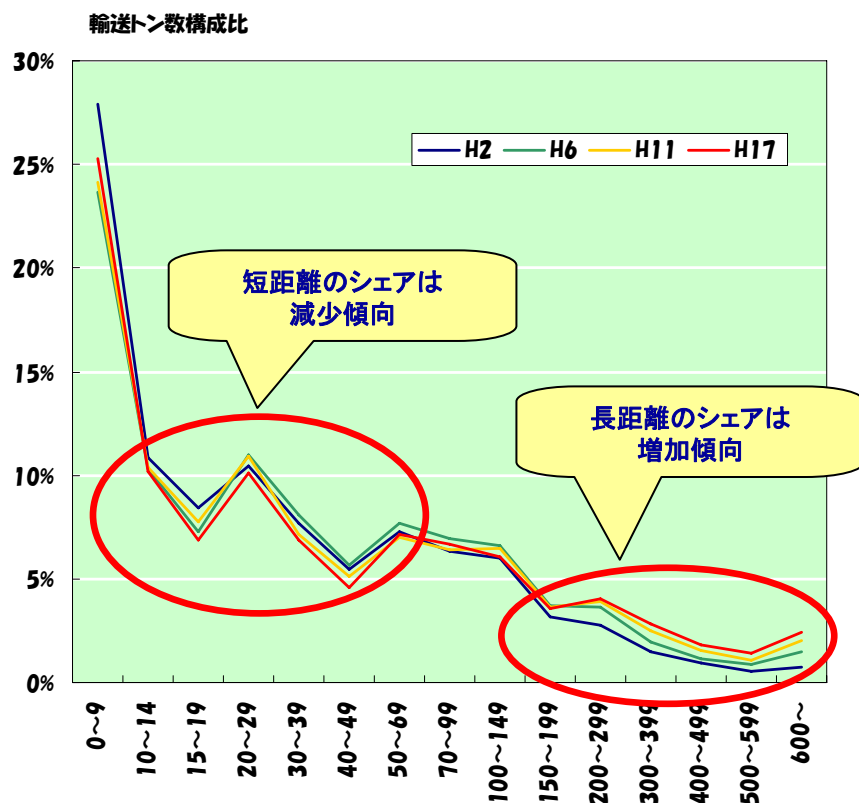


表 貨物の輸送距離帯別トン数の推移(営業用普通貨物車)

	トリップ長区分	1990年	1994年	1999年	2005年
輸送トン数 (千トン/日)	50km未満	5,135	6,699	6,914	8,757
	50km以上100km未満	986	1,485	1,419	1,885
	100km以上	1,129	1,975	2,236	3,037
	合計	7,250	10,159	10,569	13,680
輸送トン数のトリップ長 構成比	50km未満	70.8%	65.9%	65.4%	64.0%
	50km以上100km未満	13.6%	14.6%	13.4%	13.8%
	100km以上	15.6%	19.4%	21.2%	22.2%
	合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※距離不明のトリップを除く

図 貨物の輸送距離帯別トン数分布の推移(営業用普通貨物車)

出典) 道路交通センサスOD調査
オーナーマスターデータ(平日)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-4 貨物交通需要の変化

(4) 貨物車の大型化と積載状況の変化

- ・営業用普通貨物車の最大積載重量の大型化が近年進行している。
- ・道路交通センサスにおける平均積載トン数は、増加傾向にある。

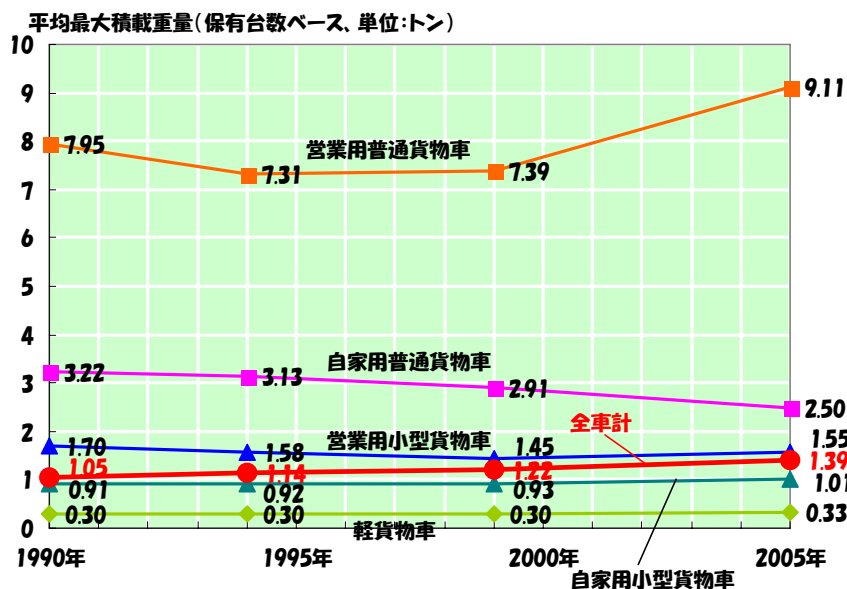


図 車種別平均最大積載重量の推移
(保有台数ベース)

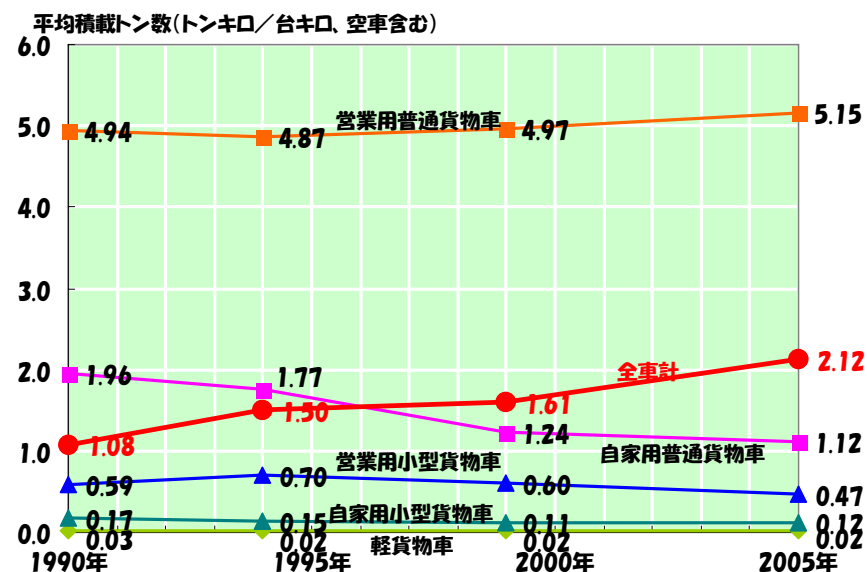


図 道路交通センサスによる平均輸送トン数の推移
(空車トリップを含めた集計)

出典) 道路交通センサスOD調査
オーナーマスターデータ(平日)

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-5 その他関連指標の変化

(1) ガソリンに関わる変化

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。

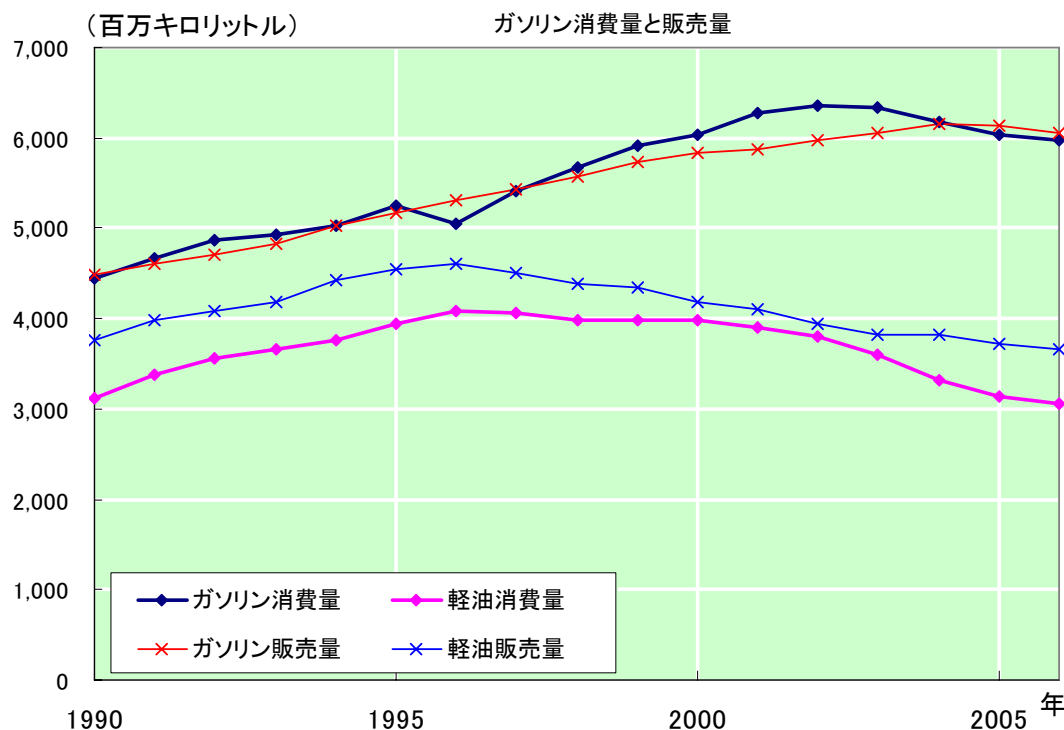


図 ガソリン及び軽油の消費量と販売量の推移

出典)

消費量:自動車輸送統計調査

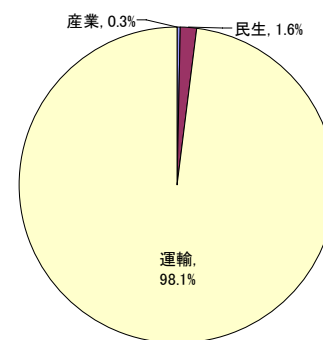
販売量:資源・エネルギー統計年報

消費量内訳:平成17年度エネルギー需給実績(経済産業省)

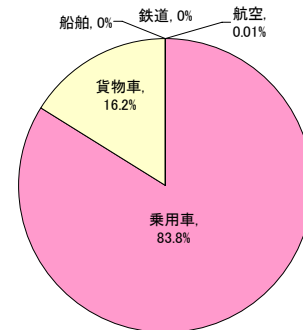
<http://www.enecho.meti.go.jp/info/statistics/jukyu/result-2.htm>

○ガソリン消費量の内訳(2005年)

■部門別内訳

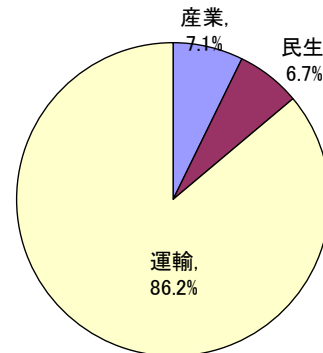


■運輸部門別内訳

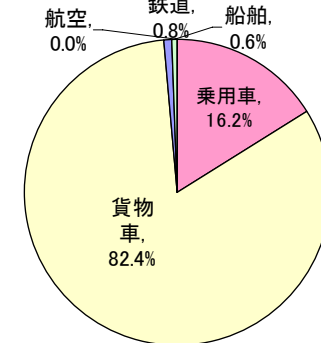


○軽油消費量の内訳(2005年)

■部門別内訳



■運輸部門別内訳



2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-5 その他関連指標の変化

(1) ガソリンに関わる変化

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。

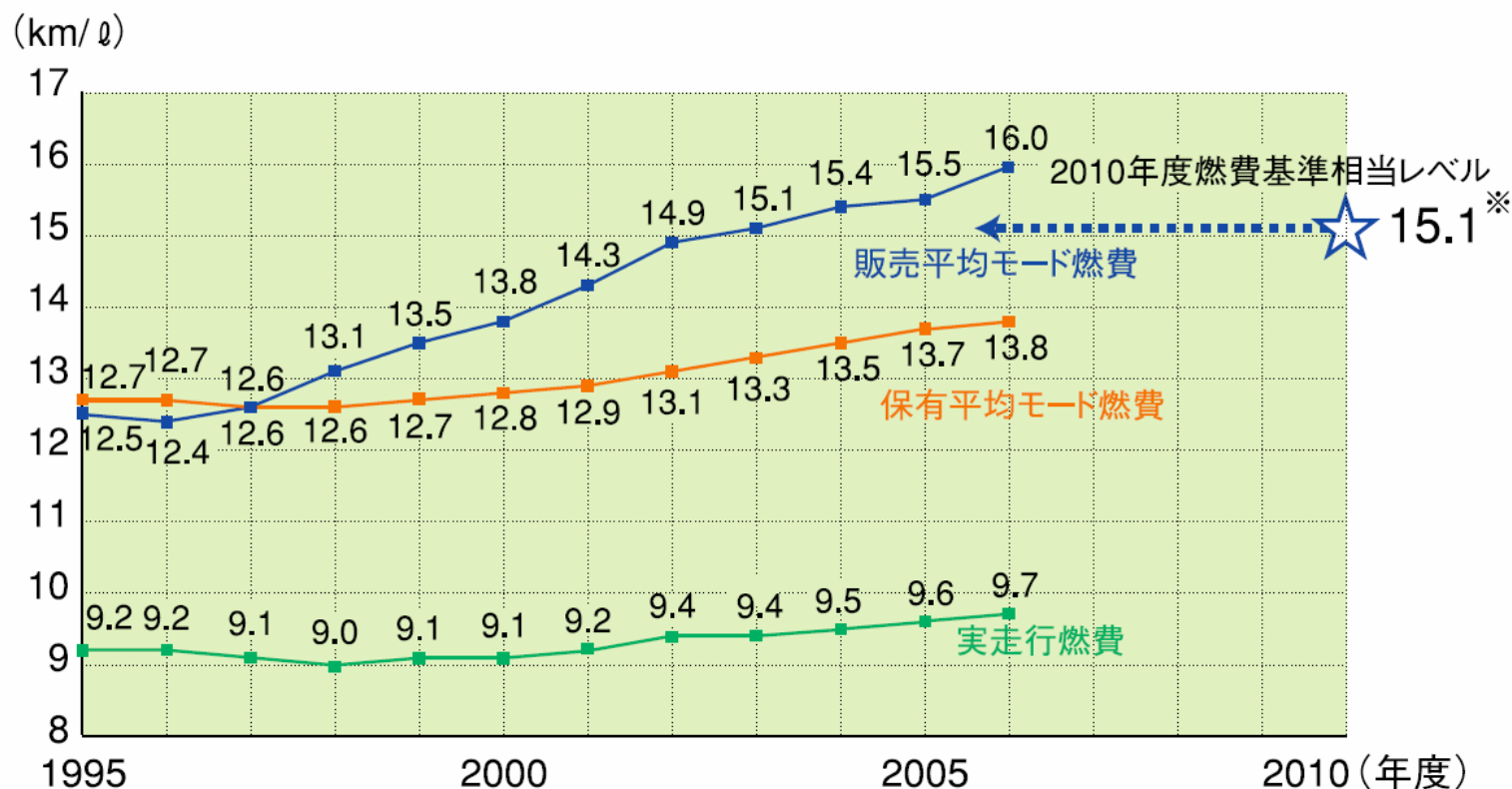


図 ガソリン乗用車の平均燃費推移

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

2. 近年の交通需要等に関連する動向

2-5 その他関連指標の変化

(1) ガソリンに関わる変化

③ ガソリン価格と自動車交通需要の変化

- ・過去のオイルショックではガソリン価格の高騰により、自動車走行台キロの減少及び増加傾向の鈍化が見られる。
- ・第2次オイルショック終息後はガソリン価格に関わらず自動車走行台キロは増加する傾向であったが、近年のガソリン価格高騰では走行台キロの減少傾向が見られる。

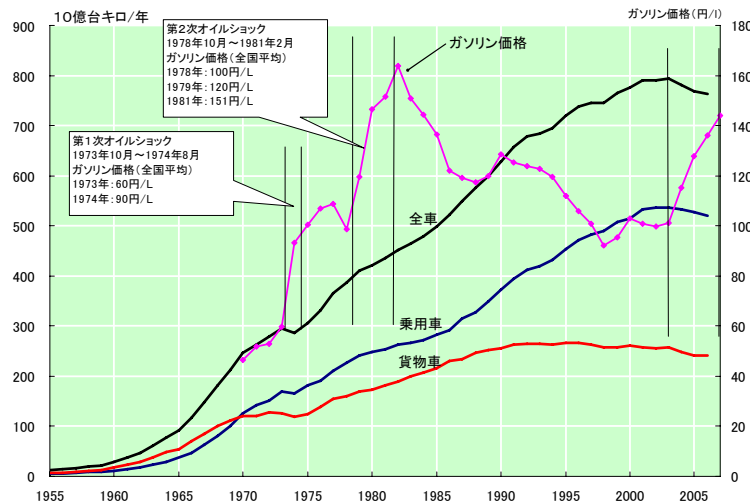


図 ガソリン価格と走行台キロの長期的推移

表 ガソリン価格と走行台キロの長期的推移

	ガソリン価格	走行台キロ(10億台キロ/年)			
		乗用車	貨物車	全車	
	前年比	前年比	前年比	前年比	
1970年	47	126	120	246	
1971年	52	1.11	1.13	263	1.07
1972年	53	1.02	1.06	279	1.06
1973年	60	1.13	1.12	296	1.06
1974年	93	1.56	1.66	286	0.97
1975年	100	1.08	1.81	306	1.07
1976年	107	1.07	1.92	331	1.08
1977年	109	1.02	2.11	365	1.10
1978年	99	0.91	2.26	386	1.06
1979年	120	1.21	2.41	410	1.06
1980年	147	1.23	2.48	421	1.03
1981年	151	1.03	2.53	436	1.04
1982年	164	1.08	2.62	451	1.04
1983年	151	0.92	2.66	465	1.03
1984年	145	0.96	2.71	478	1.03
1985年	136	0.94	2.82	498	1.04

第1次オイルショック

第2次オイルショック

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

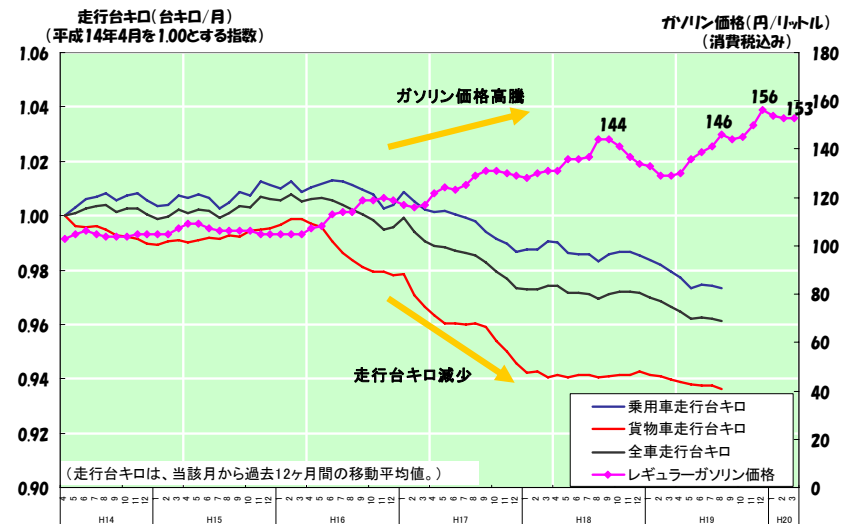


図 ガソリン価格と走行台キロ(12ヶ月移動平均値)の推移

表 ガソリン価格と走行台キロ(12ヶ月移動平均値)の推移

		ガソリン価格		走行台キロ(12ヶ月移動平均値)(億台キロ/月)					
				乗用車		貨物車		合計	
			H14.4比		H14.4比		H14.4比		H14.4比
平成14年	4月	103	1.00	443	1.00	214	1.00	658	1.00
平成15年	4月	109	1.06	446	1.01	212	0.99	658	1.00
平成16年	4月	107	1.04	448	1.01	214	1.00	662	1.01
平成17年	4月	122	1.19	444	1.00	207	0.96	650	0.99
平成18年	4月	131	1.27	439	0.99	202	0.94	641	0.97
平成19年	4月	130	1.26	433	0.98	201	0.94	634	0.96

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

参考資料

参考. 平成14年度推計値と近年の交通需要等の動向

(1) 走行台キロの推計値と実績値の比較

- ・自動車走行台キロの推計値と実績値を比較すると、2005年では、乗用車は6.1%、貨物車は5.1%、全車で5.8%実績値が推計値を下回っている。

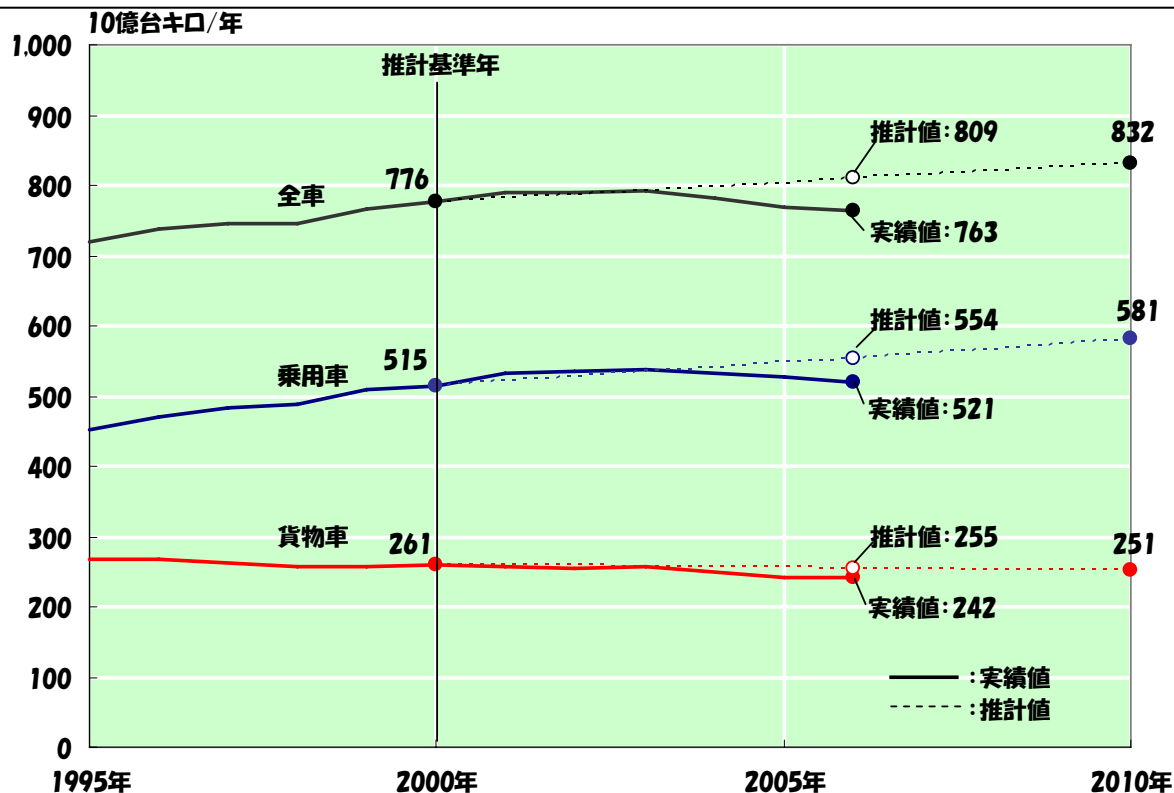


図 走行台キロの推計値と実績値の比較

表 走行台キロの推計値と実績値の比較 (2006年)

	走行台キロ (10億台キロ/年)		推計値の誤差 (C=B-A)	推計値の誤差率 (C/A)
	推計値 (A)	実績値 (B)		
乗用車	554	521	-34	-6.1%
貨物車	255	242	-13	-5.1%
全車	809	763	-47	-5.8%

注) 全国自動車走行台キロの推計値は、2010年、2020年、2030年、2040年、2050年の5時点のみ推計の対象年としているため、2006年の推計値は2000年と2010年の自動車走行台キロを線形補間して算定した。

2000年走行台キロ・・・①
 2010年走行台キロ・・・② とすると
 2006年走行台キロ = (②-①) / 10 × 6 + ①

(2) 保有台数の推計値と実績値との比較

- 保有台数の推計値と実績値を比較すると、2005年では乗用車は0.2%、貨物車は4.9%、全車は1.4%実績値が推計値を下回っている。

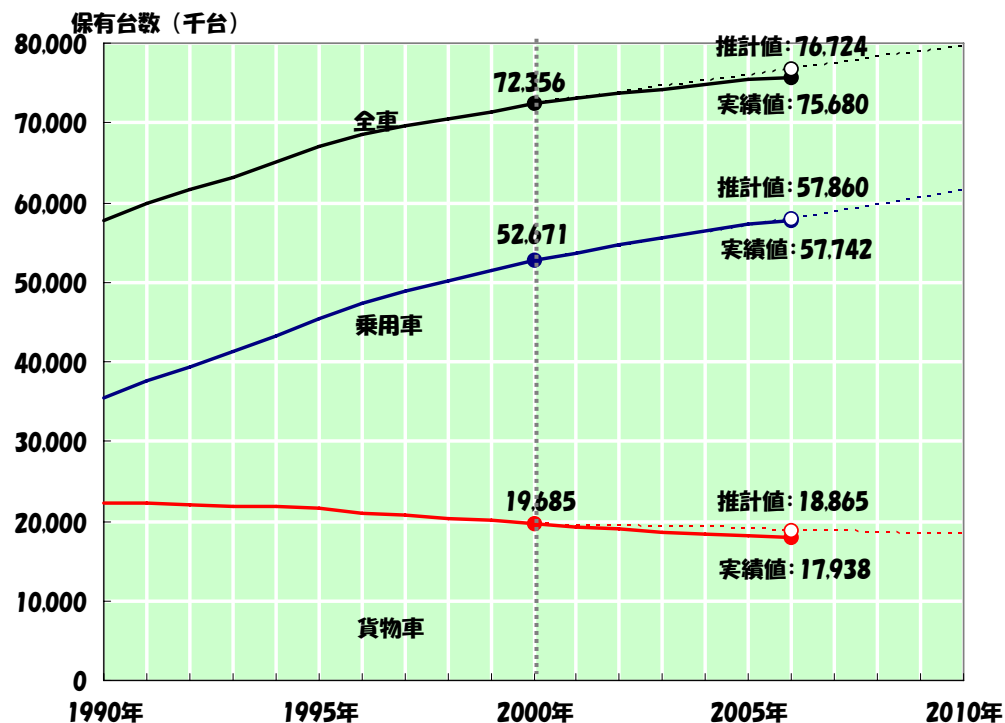


図 保有台数の推計値と実績値の比較

表 保有台数の推計値と実績値との比較

	2006年 保有台数 (千台)		実績値との乖離 (C = B - A)	誤差率 (C / A)
	推計値 (A)	実績値 (B)		
乗用車	57,860	57,742	-117	-0.2%
貨物車	18,865	17,938	-926	-4.9%
全車	76,724	75,680	-1,044	-1.4%

参考. 平成14年度推計値と近年の交通需要等の動向

(3) 将来フレームの想定値と実績値との比較

- ・GDPは、2005年で実績値が推計値を5.0%上回っている。
- ・人口は、2005年で推計値と実績値は概ね整合しているが、人口のピークは当初想定されていた2006年より2年早い2004年に迎え、今後減少傾向で推移すると想定される。

①GDP

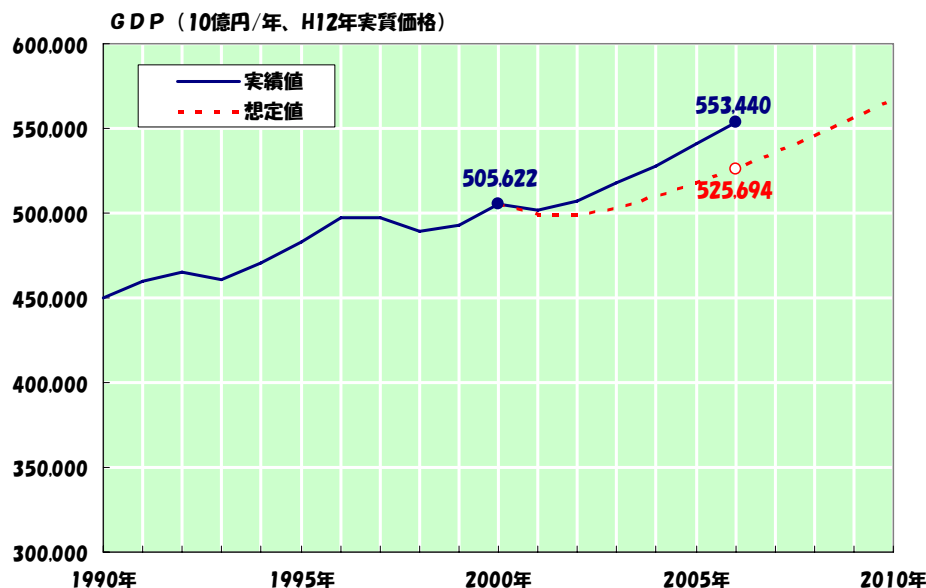


図 GDPの推計値と実績値の比較

表 GDPの推計値と実績値との比較

2006年 GDP (10億円/年)		想定値の誤差 (C = B - A)	想定値の誤差率 (C / A)
推計値 (A)	実績値 (B)		
525.694	553.440	27.746	5.3%

②人口

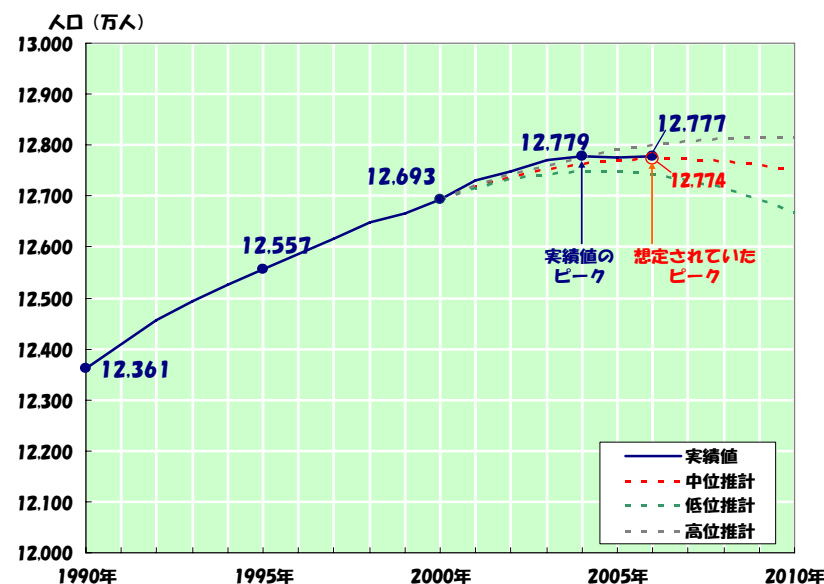


図 人口の推計値と実績値の比較

表 人口の推計値と実績値との比較

2006年 人口 (万人)		推計値の誤差 (C = A - B)	推計値の誤差率 (C / A)
推計値 (A)	実績値 (B)		
12.774	12.777	3	0.02%

※実績値は93SNA平成12年基準の値。推計値は93SNA平成12年基準の2000年値と推計時に設定した実質GDP成長率で表示。

出典) 国民経済計算年報

出典) 実績値: 総務省統計局ホームページ、国勢調査、人口推計

将来値: 国立社会保障・人口問題研究所

「日本の将来人口(平成14年1月推計値)」