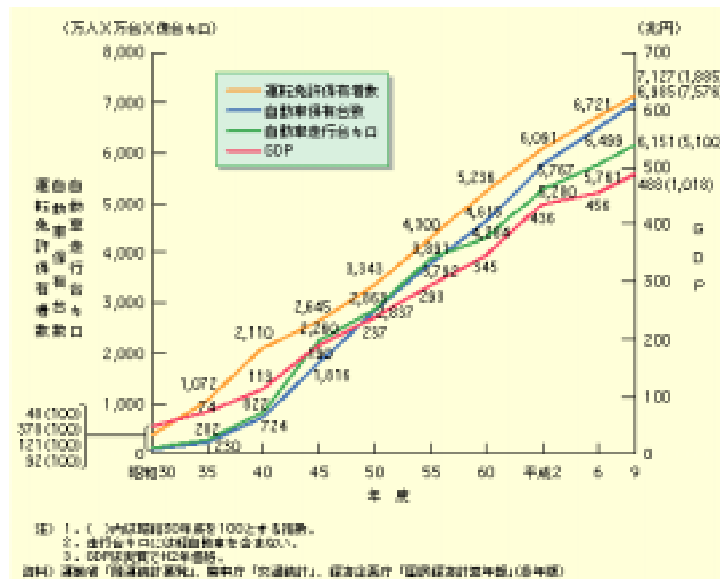


(5) モータリゼーションの進展

経済の発展とともに、自動車利用は拡大しており、物流においても自動車輸送は中心的手段となっている。

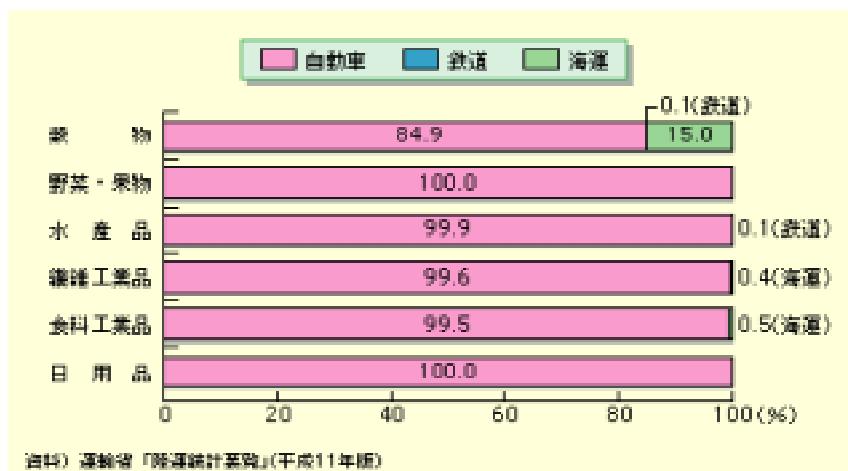
経済の発展とともに運転免許保有者数、自動車保有台数は依然として堅調に伸びており、これに伴って自動車走行台キロも大きく伸びている。

自動車保有台数、運転免許保有者数、自動車走行台キロ及びGDPの推移



物流においても自動車利用は、拡大しており、平成11年度は総量の約55% (トンキロベース) を担っている。特に、野菜、果物、水産品、日用品等日常生活に必要な主要品目の輸送のほとんどを自動車輸送が担っている。

品目別機関別輸送分担率(平成10年度・輸送トンベース)

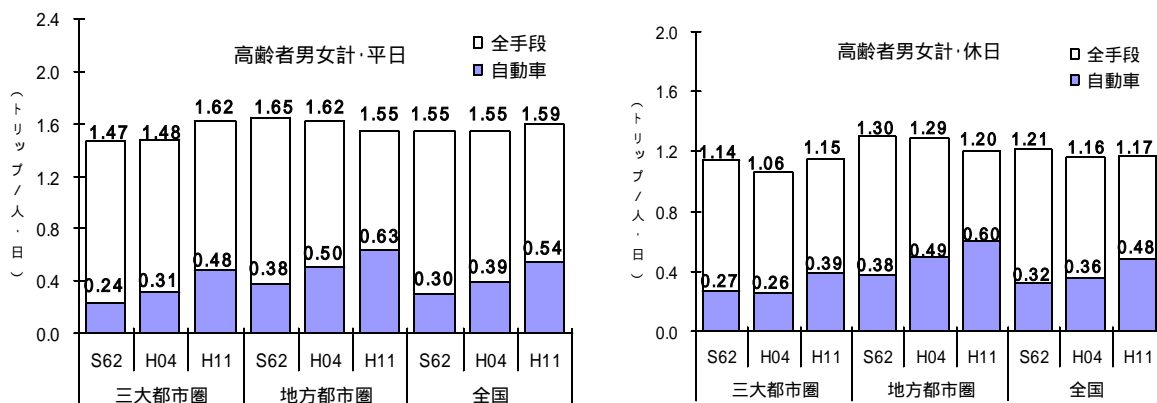


(6) 高齢者及び女性の自動車利用の拡大

高齢者及び女性の自動車利用は、平日・休日ともに全国的に拡大している。

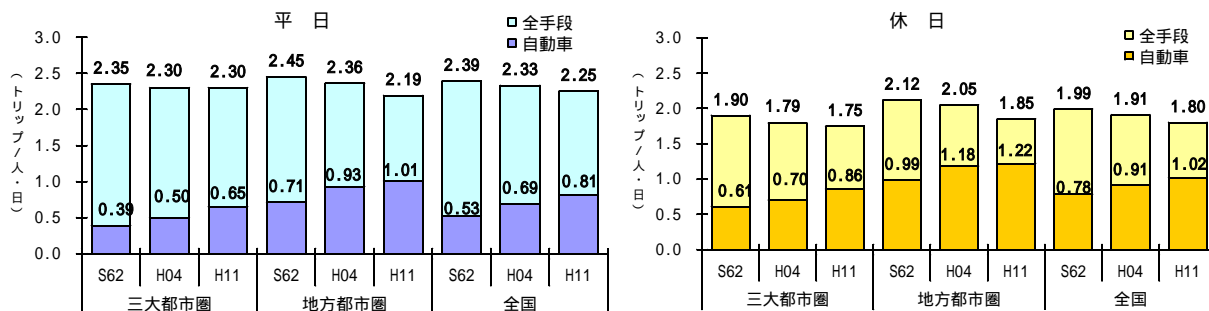
高齢者1人あたりの動きをみると、三大都市圏でやや増加し、地方都市圏では減少傾向にある。また、自動車利用は、平日・休日ともに全国的に拡大している。

高齢者の1人あたりトリップ数(グロス)



女性の1人あたりの動きをみると、全国的に減少しているが、自動車利用は平日・休日ともに拡大している。

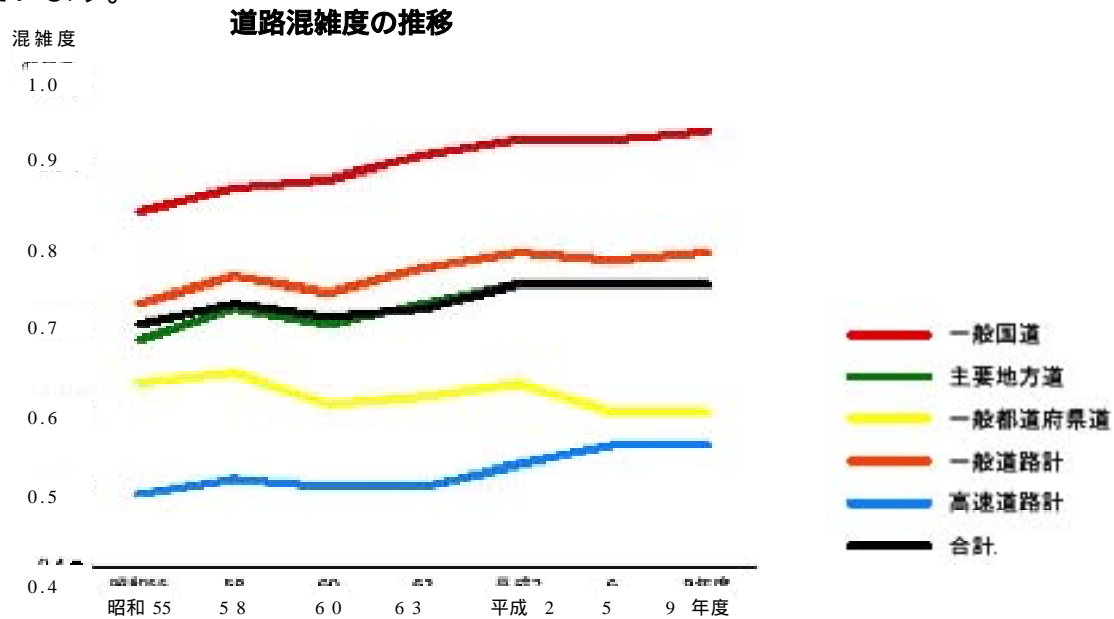
女性の1人あたりトリップ数(グロス)



(7) 交通混雑の慢性化

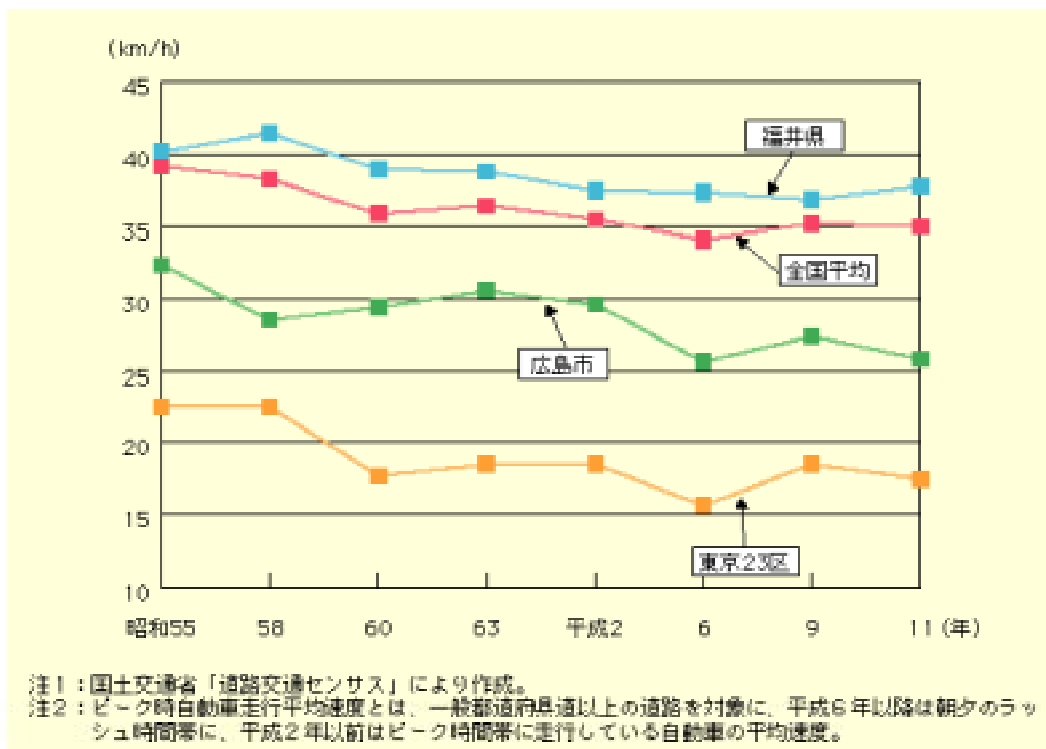
都市部の交通混雑は、これまで道路整備が講じられてきたにもかかわらず、依然として厳しい状況である。

自動車交通量の伸びが道路整備の伸びを上回っているため、混雑は年々激しくなっています。



各都市におけるピーク時（混雑時）の自動車の走行平均速度は、交通量の増大が著しいことから、ほとんど改善されていない。

各都市におけるピーク時自動車走行平均速度の推移

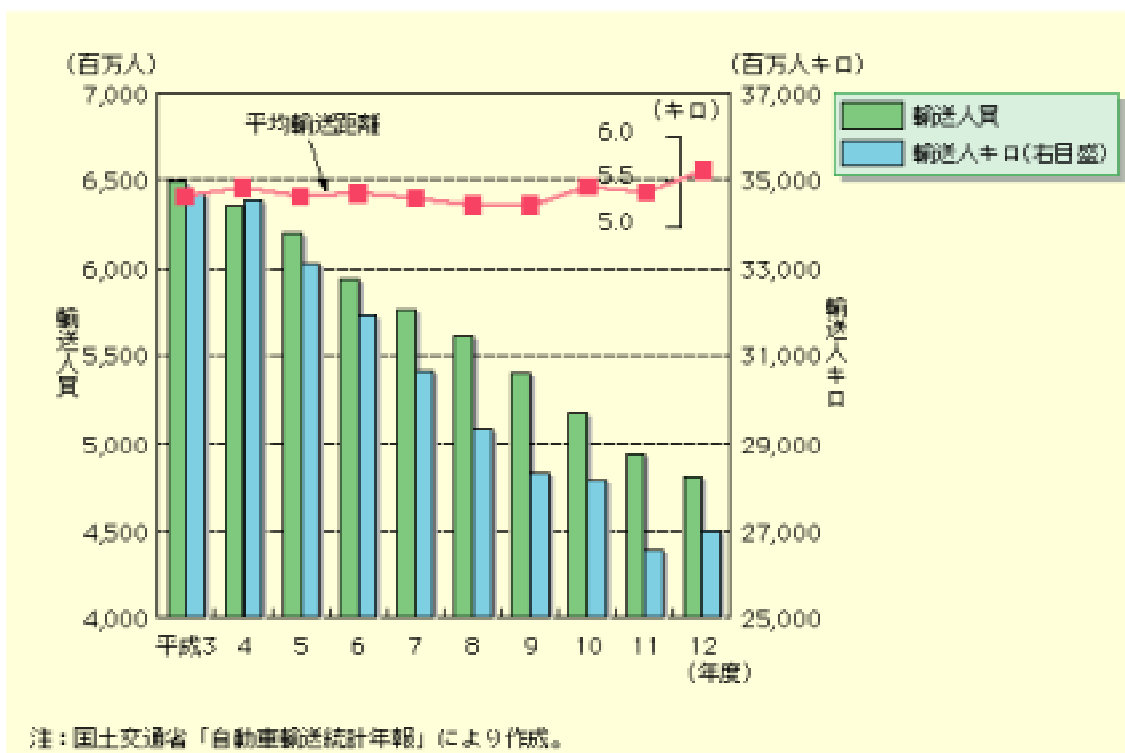


(8) バス利用者の減少

乗合バスの輸送人員は、地下鉄等の整備や激しい道路混雑による運行速度の低下や定時運行の困難などによって、長期的低落傾向にある。

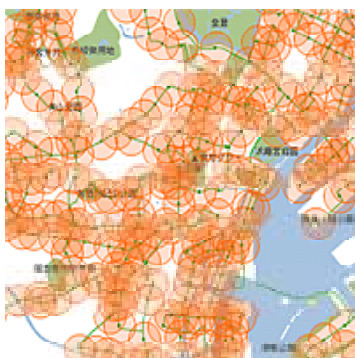
乗合バスの輸送人員は、平成12年度まで一貫して減少している。また、平均輸送距離は増加傾向にあり、平成12年度には輸送人キロが増加に転じたが、これは高速バス輸送が好調で輸送量を伸ばしているためである。

乗合バスの輸送量の推移



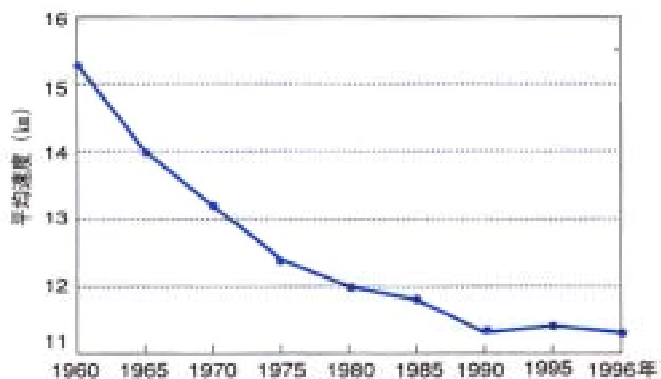
東京都内の場合、バス停の密度は高いが、バス利用者は減少傾向にある。その理由は、地下鉄の整備の進展とともに、走行速度の低下が原因と考えられる。

港区バスマップ



出典：森ビルHP

都バスの平均時速の推移



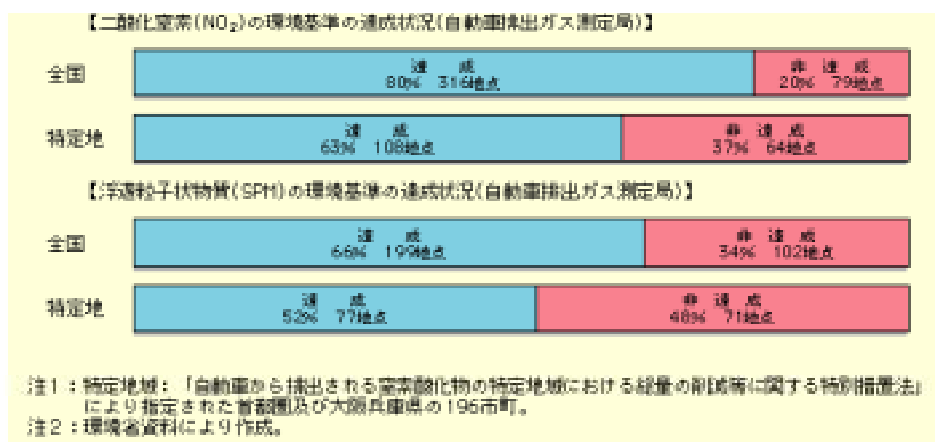
資料：東京都交通局資料

(9) 道路交通環境問題

自動車から排出される汚染物質に関する環境基準が達成されていない地域や騒音の環境基準を達成できない幹線道路沿線が、依然として多く残っている。

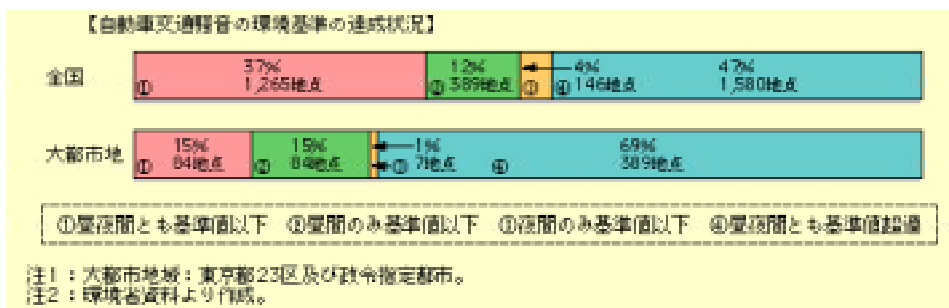
自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質によって、環境基準が達成できない地域が大都市を中心に多く存在する。特に、ディーゼル車からの排出ガスは、大きな社会問題になっている。

大気汚染の状況(平成12年)



幹線道路の沿道における騒音についても、環境基準を未達成の地点が依然として多い。

自動車交通騒音の状況(平成11年)

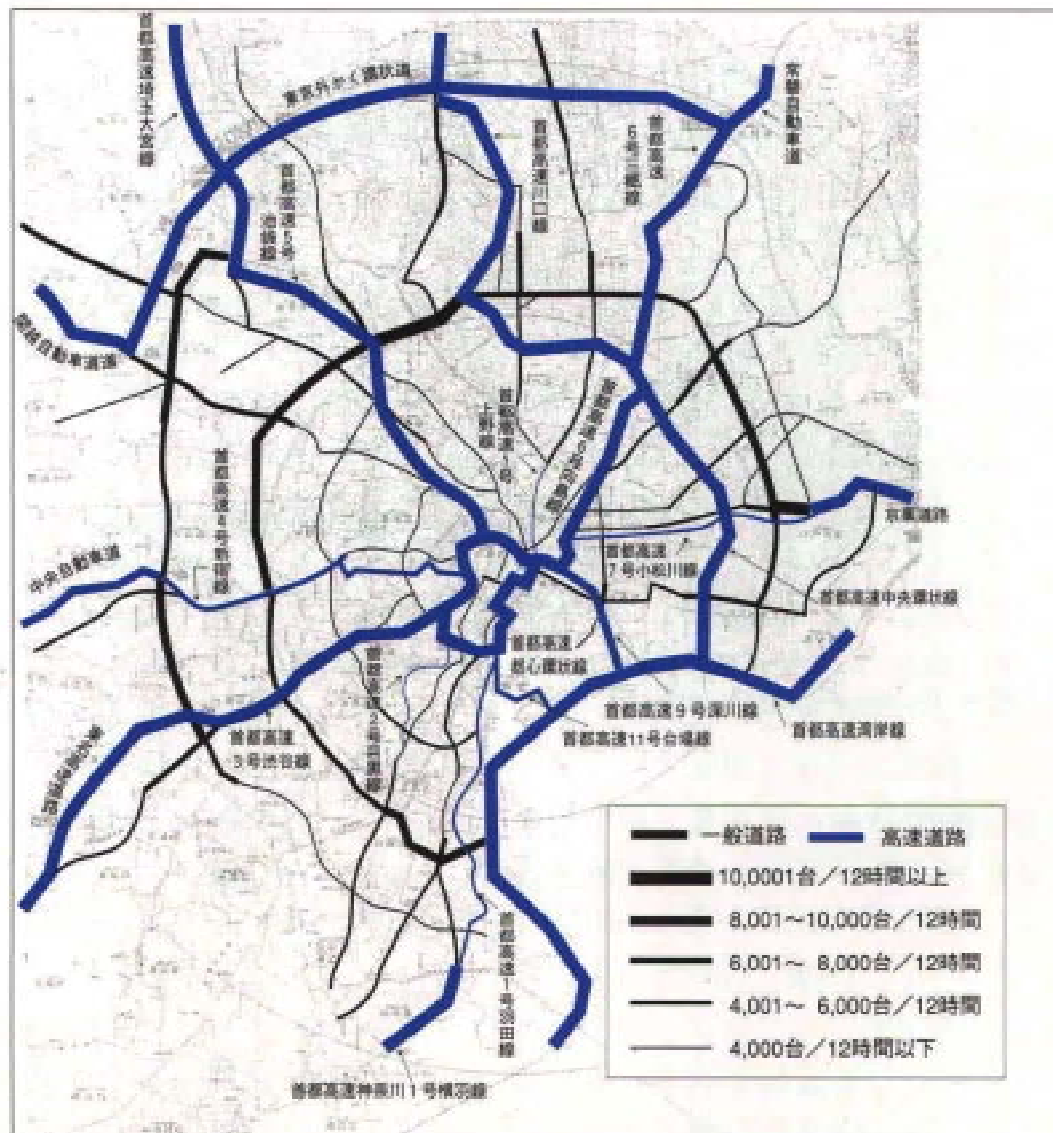


(1 0) 市街地を通過する普通貨物車

物流を担う幹線道路網の形成が不十分なため、市街地内を多数の貨物車が通過している。また、都心の一般道も普通貨物は利用している。

普通（大型）貨物車の交通量をみると、首都高速道路が物流の中心を担っていることがわかる。一般道では環状7号線や8号線などの交通量が多い。しかしながら、環状7号線の内側や首都高速環状線の内側の一般道でも交通量が4,000台/12時間を超える区間があり、沿道環境の悪化の一因になっている。

普通貨物車交通量（平均12時間、平成9年）



注) 平日の午前7時から午後7時の交通量

資料: 建設省「平成9年度 道路交通センサス」(1998年)より作成