

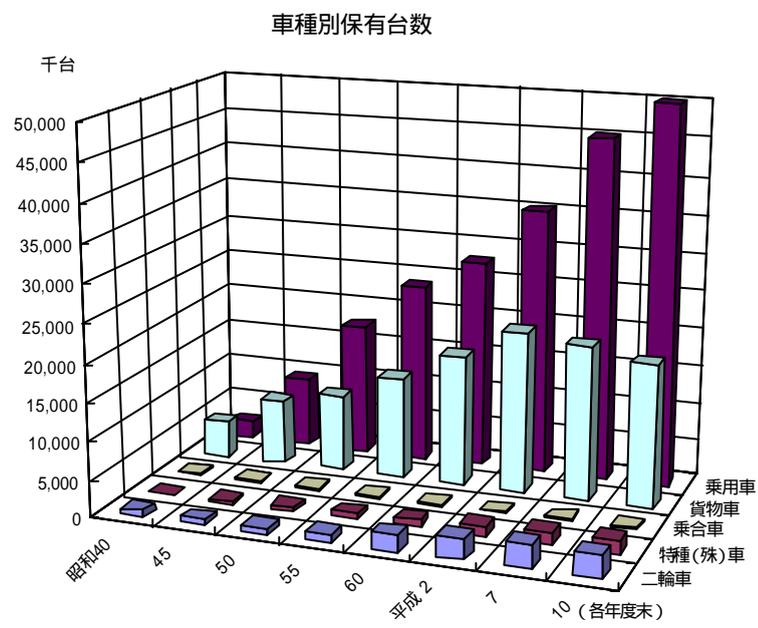
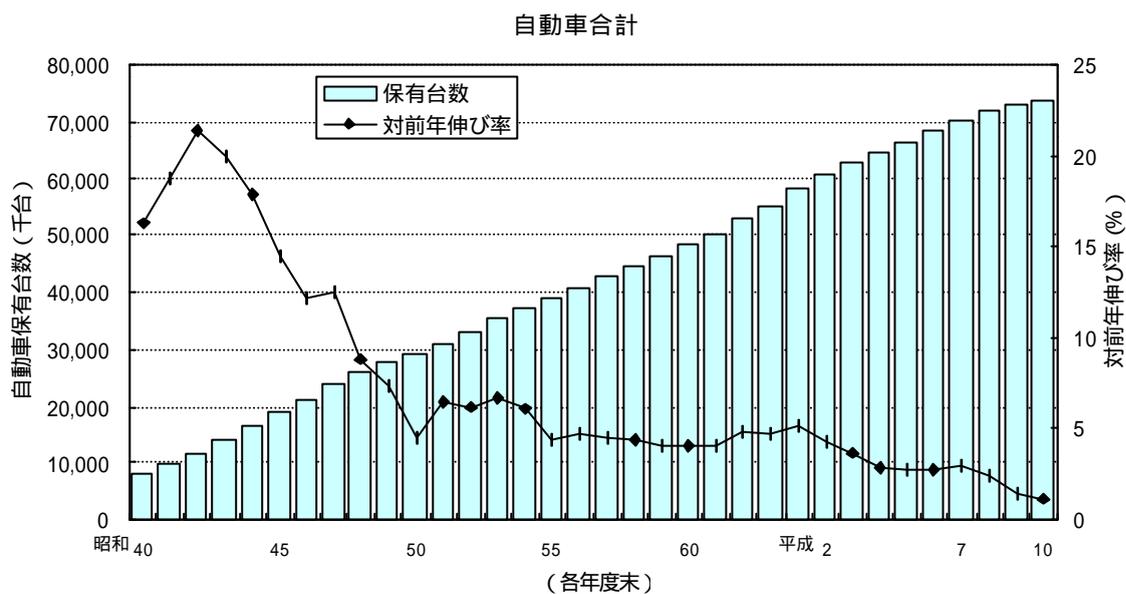
道 路 交 通 の 状 況

1 1 自動車保有台数の状況

平成 10 年度末現在における我が国の自動車保有台数は約 7,400 万台であり、昭和 40 年度末の約 810 万台の 9.1 倍に達している。しかし、保有台数の伸び率は 40 年代には対前年比 10% を上回る伸び率であったが次第に鈍化し、平成 10 年度には前年度の同時期に比べて 1.1% の増と成長は維持しているが、鈍化傾向が顕著となった。

車種別にみると乗用車は伸びを堅持しているものの、貨物車は平成 3 年度頃から減少傾向に転じている。

自家用乗用車の世帯当たり台数は 1.062 台と、過去 10 年間でほぼ 4 割の増加を示し、1 世帯あたり 1 台を超える地域は 38 道県に達した。



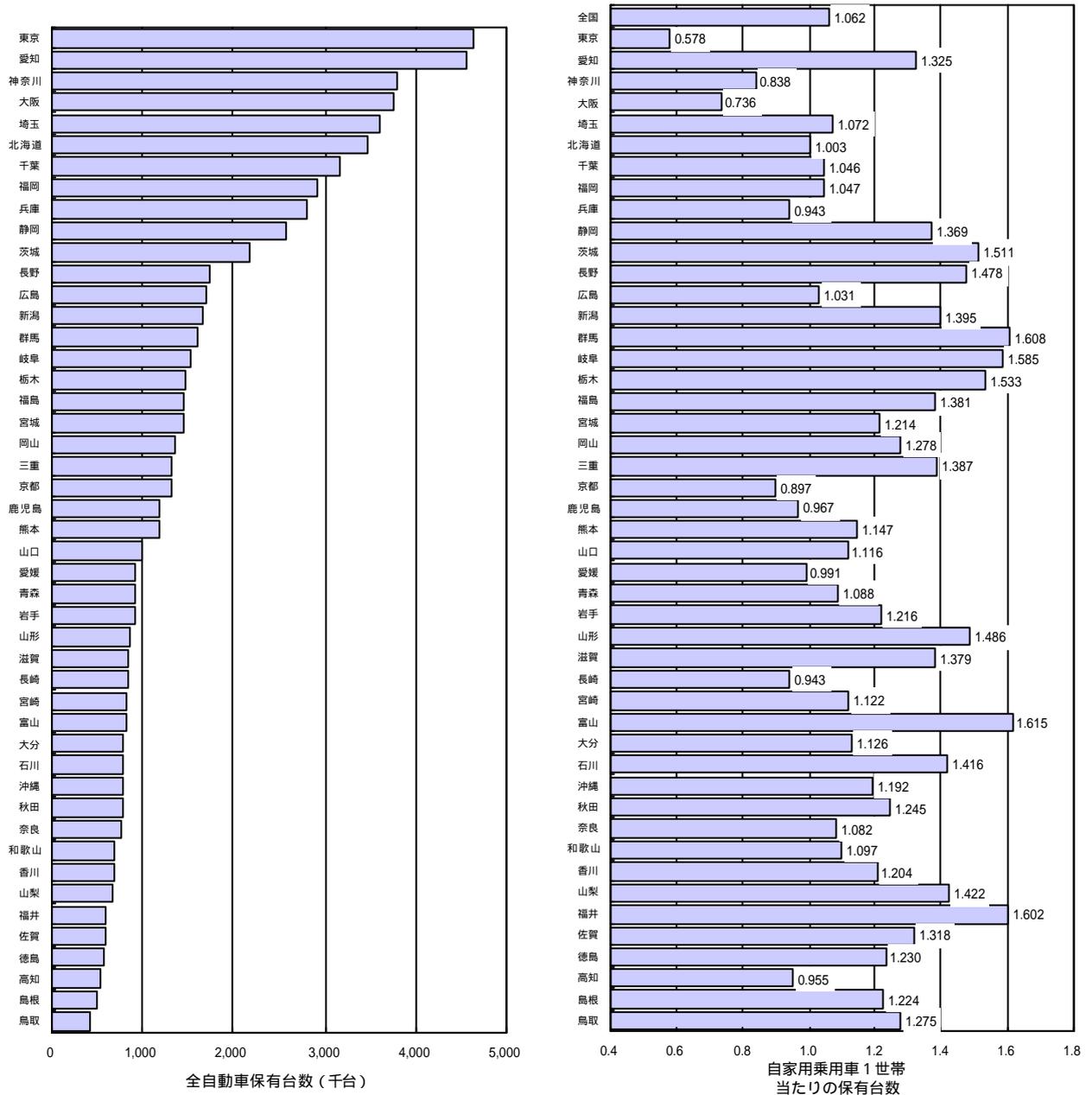
(注) 運輸省自動車交通局監修「平成 11 年度 我が国の自動車保有動向」より作成

図 自動車保有台数の推移 (各年度末現在)

自家用乗用車普及状況（全国）

車種	指標	昭和63年度末	平成10年度末
自家用乗用車	1世帯当たり台数	0.751	1.062
	1台当たり人口	4.017	2.532
	1000人当たり台数	249.0	395.0
全自動車	1世帯当たり台数	1.36	1.57
	1台当たり人口	2.22	1.71

（注）運輸省自動車交通局監修「平成11年度 我が国の自動車保有動向」



（注）運輸省自動車交通局監修「平成11年度 我が国の自動車保有動向」より作成

図 都道府県別の保有台数（平成10年度末現在）

表 世界各国の自動車保有台数

国名(地域名)	乗用車(台)	商用車(台)	合計(台)	乗用車1台あたり人口(人)
アメリカ合衆国	129,748,704	78,004,956	207,753,660	2.1
日本	48,610,747	21,392,550	70,003,297	2.5
ドイツ	41,326,876	3,174,053	44,500,929	2.0
イタリア	31,000,000	2,995,500	33,995,500	1.8
イギリス	26,318,329	3,316,520	29,634,849	2.2
フランス	25,480,000	3,552,500	29,032,500	2.2
C I S (旧ソ連邦)	19,000,000	10,000,000	29,000,000	9.6
ブラジル	15,352,638	3,372,730	18,725,368	8.6
スペイン	15,297,366	3,360,130	18,657,496	2.5
カナダ	13,486,957	3,591,194	17,078,151	2.2
メキシコ	8,450,000	4,250,000	12,700,000	11.3
中国	5,805,600	6,385,302	12,190,902	191.8
オーストラリア	9,206,236	2,145,056	11,351,292	2.0
韓国	7,586,474	2,826,953	10,413,427	6.1
ポーランド	8,054,400	1,547,400	9,601,800	4.5
インド	4,700,000	2,567,000	7,267,000	201.4
オランダ	5,810,200	695,000	6,505,200	2.6
アルゼンチン	4,901,608	1,379,044	6,280,652	7.4
南アフリカ共和国	4,085,000	1,698,000	5,783,000	10.3
タイ	1,877,399	3,853,247	5,730,646	29.9
台湾	4,403,966	833,545	5,237,511	4.7
ベルギー	4,373,123	548,470	4,921,593	2.3
インドネシア	2,653,662	2,149,514	4,803,176	74.7
トルコ	3,570,481	1,182,820	4,753,301	16.5
マレーシア	3,333,423	888,049	4,221,472	2.9
オーストリア	3,782,544	324,776	4,107,320	2.1
スウェーデン	3,702,778	336,593	4,039,371	2.3
チェコ	3,547,745	402,353	3,950,098	2.8
ポルトガル	2,950,000	994,300	3,944,300	3.1
スイス	3,323,421	302,707	3,626,128	2.1
上位30ヶ国合計	461,739,677	168,070,262	629,809,939	
世界合計	511,476,497	187,498,395	698,974,892	

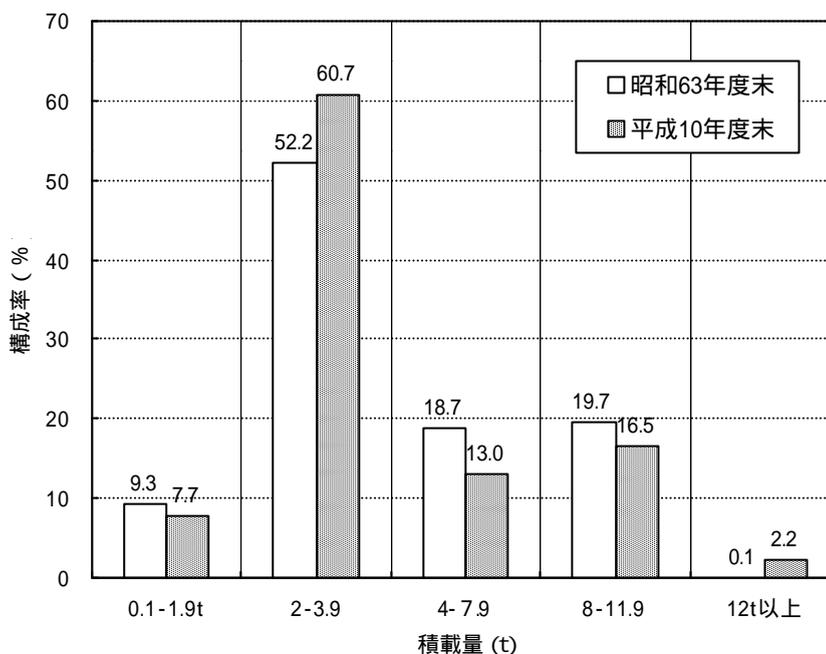
注) 1 : 1997年12月現在

2 : 出典 (社)日本自動車工業会「主要国自動車統計 - 1998 - 」

1 - 2 積載量別保有台数の推移

普通貨物車の積載量別保有台数は、この10年間で12t積車の構成割合が0.1%から2.0%に増加している。

積載量2t未満では、10年間で構成割合が減少している。



(注) 運輸省自動車交通局監修「自動車保有車両数」より作成

図 積載量別保有台数（普通貨物車）構成の推移

積載量別保有台数（普通貨物車）の推移

単位：台

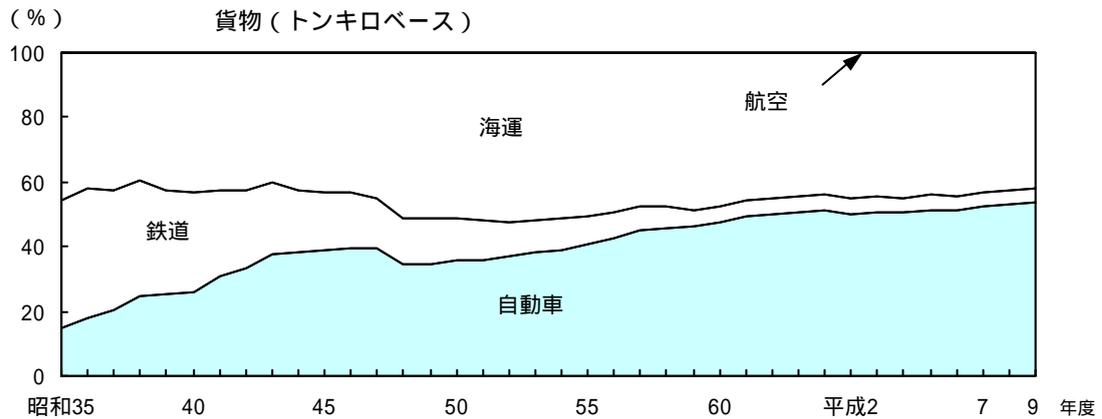
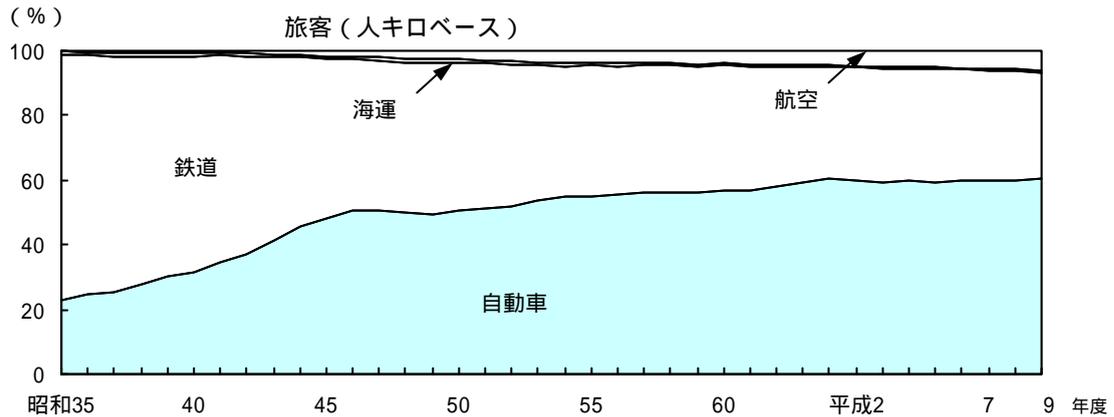
積載量別	昭和63年度末	平成10年度末	伸び (平成10/昭和63)
0.1-1.9t	176,501	184,939	1.0
2.0-3.9t	987,908	1,462,821	1.5
4.0-7.9t	353,890	312,561	0.9
8.0-11.9t	371,632	397,133	1.1
12t以上	1,005	53,809	53.5
計	1,890,936	2,411,263	1.3

(注) 運輸省自動車交通局監修「自動車保有車両数」より作成。

トラクタ、被けん引車（トレーラ）を除いた台数。

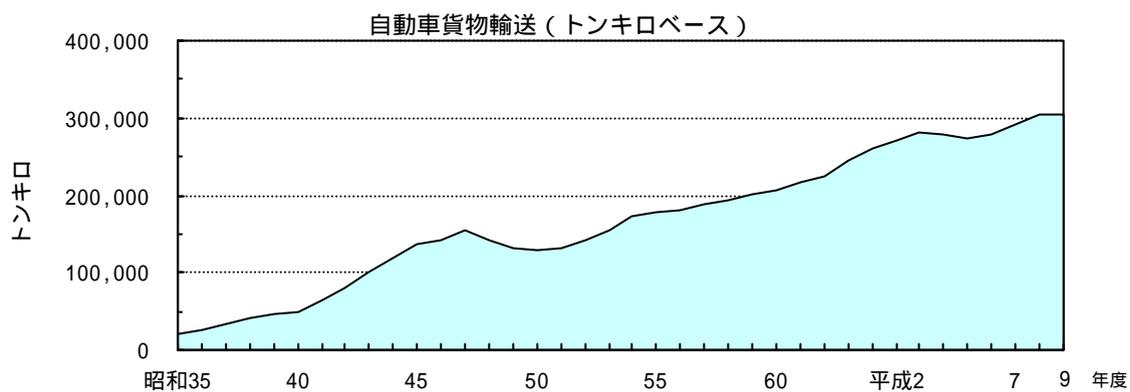
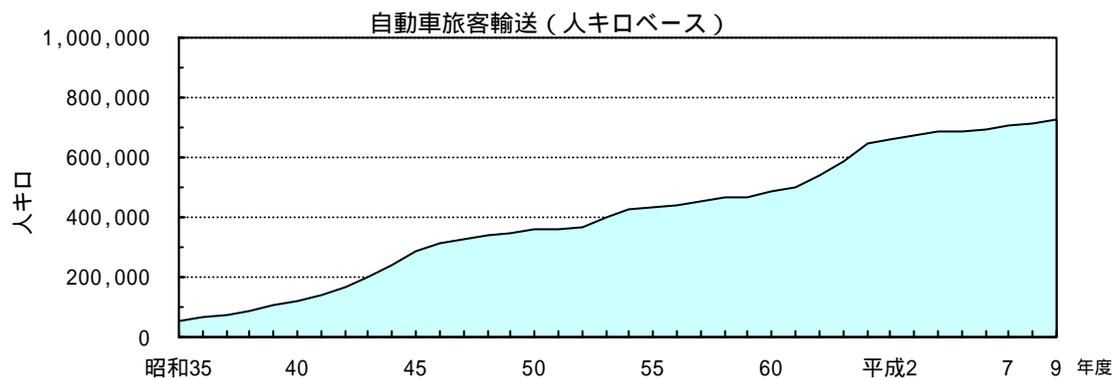
1 - 3 旅客・貨物の機関分担率

国内輸送においては、旅客・貨物ともに自動車交通の役割が拡大している。旅客輸送および貨物輸送における自動車の分担率の変化を見ると、ここ10年程は横ばいの傾向が見られるものの、旅客輸送（人キロベース）では20年間で51.8%（昭和52年）から60.5%（平成9年）に、貨物輸送では20年間で37.0%（昭和52年）から53.7%（平成9年）へと増加している。自動車旅客輸送（人キロベース）の推移をみると、近年も着実に増加傾向が見られる。



- (注) 1. 運輸省「陸運統計要覧」より作成
 2. 軽自動車を除く
 3. 人キロ = 旅客人数 × 運送キロ数、トンキロ = 貨物トン数 × 運送キロ数

図 旅客・貨物の輸送分担の推移



（注）1. 運輸省「陸運統計要覧」より作成

2. 軽自動車を除く

3. 人キロ = 旅客人数 × 運送キロ数、トンキロ = 貨物トン数 × 運送キロ数

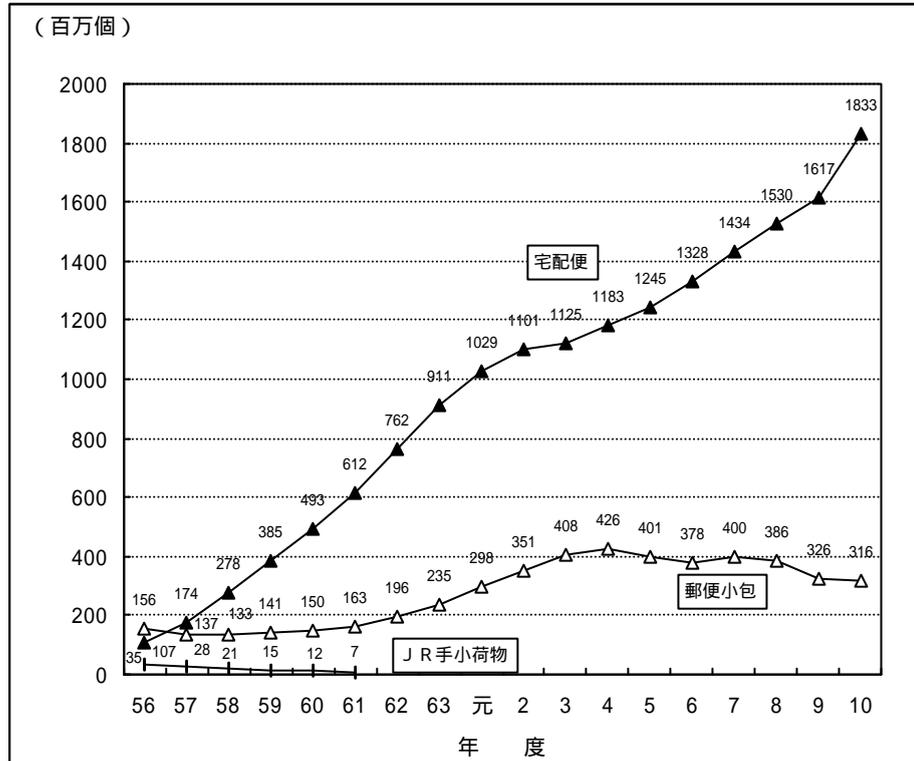
図 自動車の旅客・貨物輸送量の推移

1 - 4 輸送効率等の変化

郵便小包は平成 4 年の 4 億 3 千万個をピークにそれ以降は減少となっているが、宅配便取扱個数は一貫して増加を続け、平成元年の 10 億個から平成 10 年は 18 億個と年平均 6.7% の増加を示している。

また、ロットあたりの平均重量も小さくなり、貨物の小口化が進んでいる。

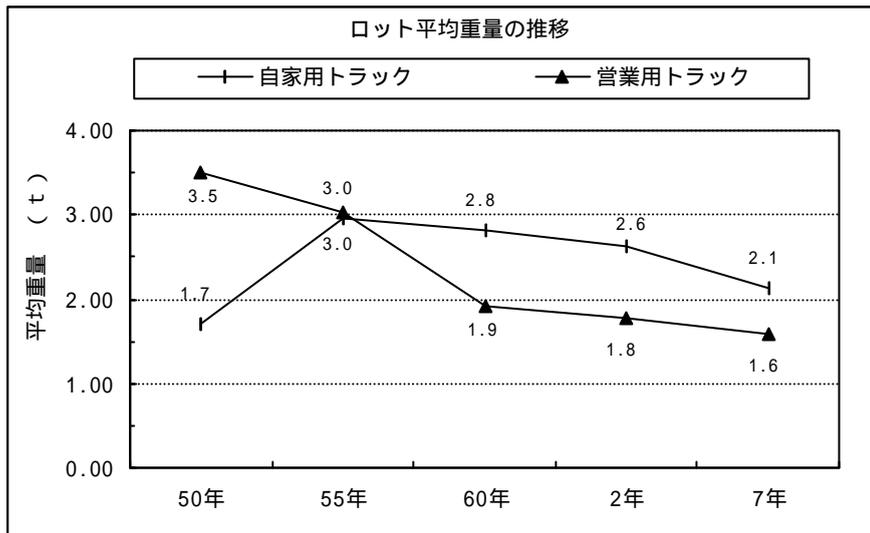
貨物車の積載効率の低下がみられ、特に小型貨物車、軽貨物車の積載効率が低い。



資料：「数字で見る物流 99」（財）運輸政策研究機構 より作成

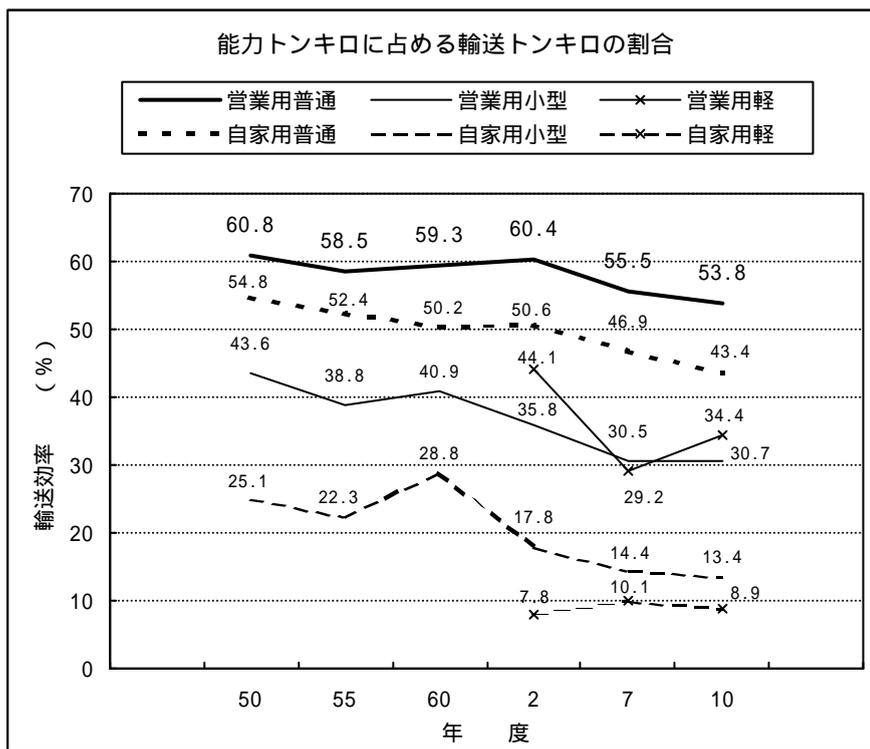
1. 郵便小包は「郵便の統計」郵政省郵務局
2. J R 手小荷物は「鉄道統計年報」（J R 手小荷物は昭和 61 年度で廃止）
3. 宅配便は運輸省運輸政策局複合貨物流通課調べ

図 少量物品取扱個数の推移



資料：「全国貨物純流動調査（物流センサス）」 運輸省編 より作成

図 トラック貨物のロット平均重量の推移



資料：「自動車輸送統計年報」 運輸省運輸政策局 より作成

注) 1. 軽自動車の集計は昭和 62 年度以降

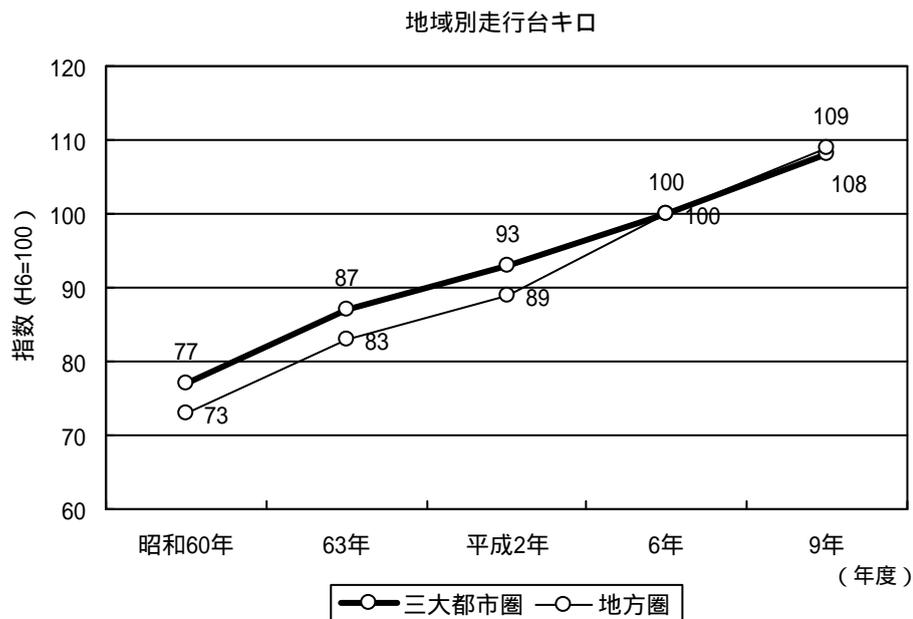
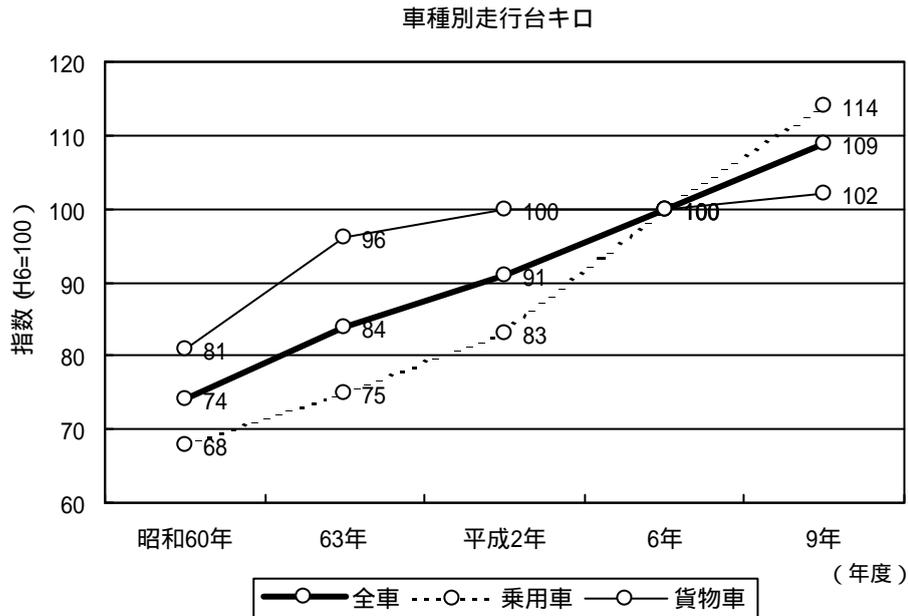
図 自動車貨物輸送に係る輸送効率の変化

2 - 1 自動車交通量の状況

(1) 自動車走行台キロ

自動車走行台キロは平成6年度から9年度にかけて9%の伸びを示した。このうち乗用車は14%（年平均伸び率では4.5%に相当）伸びたが、貨物車は2%（年平均伸び率0.7%）の伸びにとどまっております。最近10年間はほぼ横ばいの状態である。

地域別の走行台キロでは、平成6年度から9年度にかけて、地方圏の走行台キロの伸びが三大都市圏を上回っている。



資料：建設省「平成9年度道路交通センサス（一般交通量調査）の結果の速報について」（平成10年7月）

自動車走行台キロ = 調査単位区間の交通量 × 調査単位区間延長

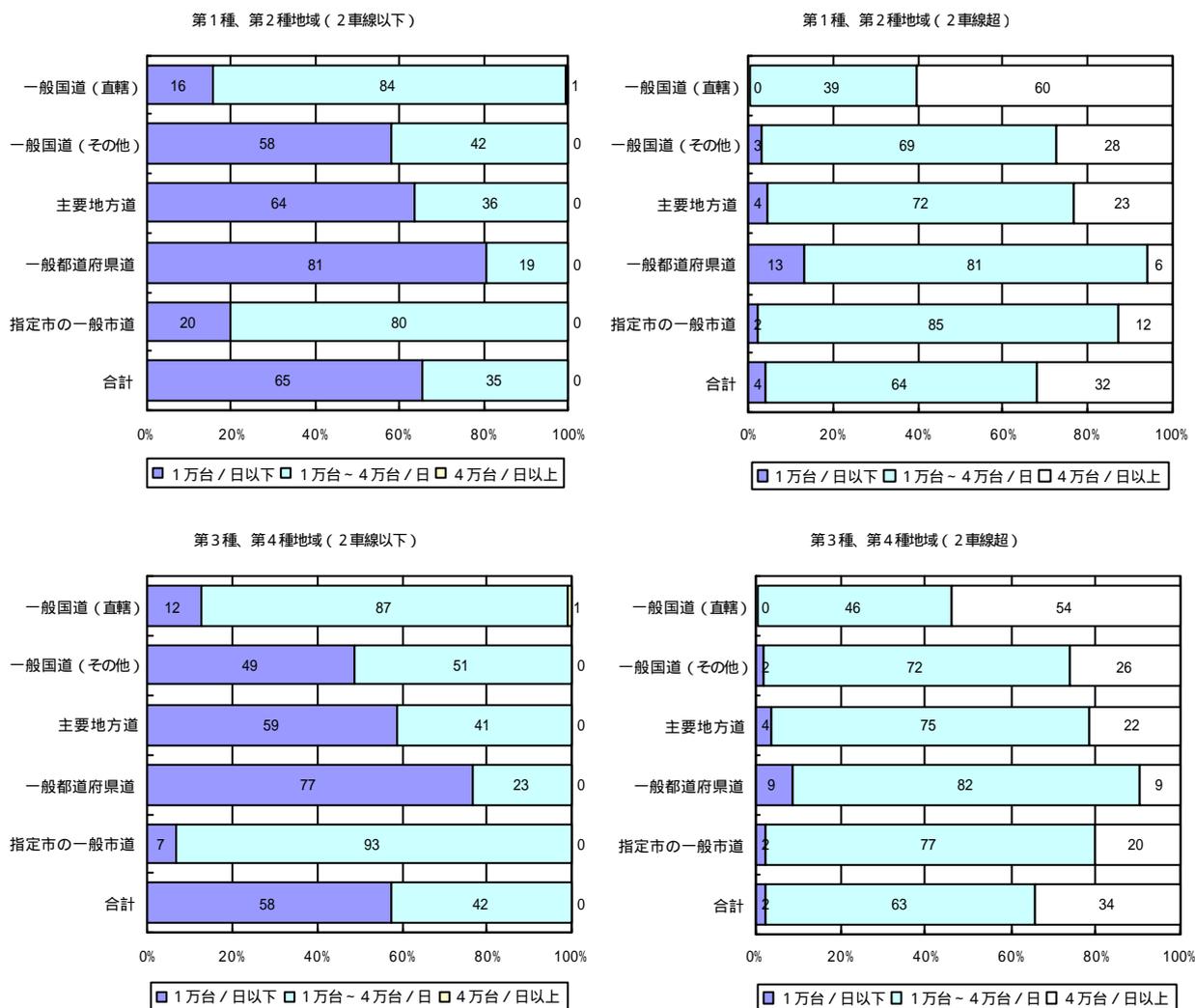
三大都市圏：埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、京都、大阪、兵庫の9都府県

図 自動車走行台キロの推移

(2) 騒音規制法の地域区分別、日交通量別の道路延長（一般道路 平日）

沿道整備道路の指定要件のひとつに自動車交通量基準があり、この基準として1万台/日を超える道路区間を指定することとされている。

騒音規制法の第1種、第2種地域内の2車線以下では、1万台未満が全延長の65% (21,504km)、1万台以上の区間は35% (11,373km)である。2車線超の道路では1万台未満が全延長の4% (179km)に過ぎず、残りの96% (4,088km)は1万台以上の区間であり、4万台以上の区間も32% (1,360km)に達している。



(注) 1. 建設省「平成9年度道路交通センサス」の自動車類交通量（平日24時間交通量）にもとづいて算定した。

2. 区域の区分はセンサス時点の旧区分による

(参考) 指定地域内の道路総延長：58,863km

図 騒音規制法の地域区分別、日交通量別の道路延長割合（一般道路 平日）

表 騒音規制地域区分別、日交通量の水準別、道路延長（平日 一般道路）

第1種、第2種地域

（単位：km）

道路種別	2車線以下（平日 日交通量）				2車線超（平日 日交通量）			
	1万台/日 未満	1万台～ 4万台/日	4万台/日 以上	合 計	1万台/日 未満	1万台～ 4万台/日	4万台/日 以上	合 計
一般国道（直轄）	432	2,319	20	2,771	4	499	765	1,268
一般国道（その他）	3,098	2,236	3	5,337	24	551	219	793
主要地方道	7,160	4,078	2	11,240	61	979	313	1,353
一般都道府県道	10,783	2,589	3	13,374	86	532	39	656
指定市の一般市道	31	124	0	155	5	167	25	196
合 計	21,504	11,347	27	32,877	179	2,728	1,360	4,267

第3種、第4種地域

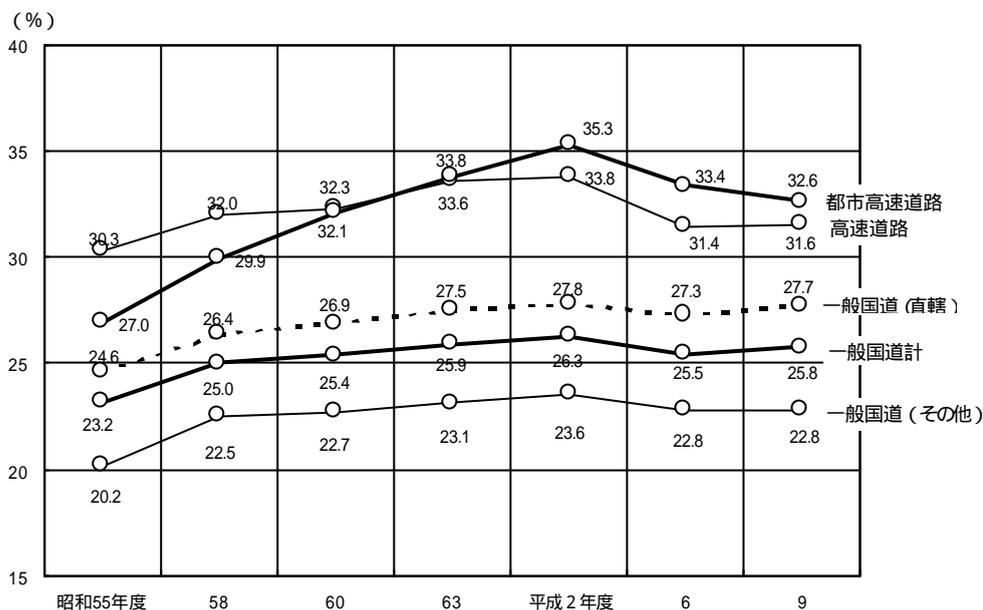
（単位：km）

道路種別	2車線以下（平日 日交通量）				2車線超（平日 日交通量）			
	1万台/日 未満	1万台～ 4万台/日	4万台/日 以上	合 計	1万台/日 未満	1万台～ 4万台/日	4万台/日 以上	合 計
一般国道（直轄）	278	1,949	18	2,245	5	878	1,037	1,919
一般国道（その他）	1,424	1,484	0	2,908	15	561	203	779
主要地方道	3,141	2,227	0	5,369	46	940	274	1,261
一般都道府県道	4,941	1,506	0	6,447	46	436	50	531
指定市の一般市道	3	42	0	45	5	168	44	216
合 計	9,786	7,209	18	17,013	117	2,982	1,607	4,706

（注）1. 建設省「平成9年度道路交通センサス」の自動車類交通量（平日24時間交通量）にもとづいて算定した。
2. 区域の区分はセンサス時点の旧区分による

(3) 夜間交通量の推移

夜間交通量の日交通量に対する比率は、高速道路、都市高速道路、一般国道ともに昭和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、平成9年度では、都市高速道路が減少し、高速道路、一般国道は平成6年度と同程度である。

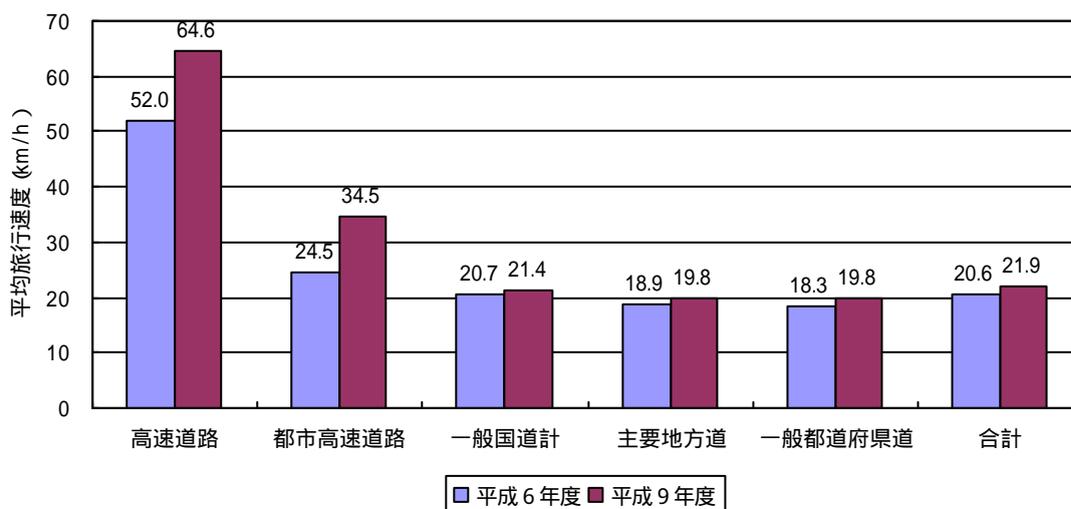


資料：建設省「平成9年度道路交通センサス（一般交通量調査）の結果の速報について」（平成10年7月）
夜間交通量の日交通量に対する比率である。

図 道路種別別夜間交通量比率の推移

(4) 人口集中地区（DID）の平均速度

平成9年度における平日 DID の旅行速度は、一般国道計で 21.4km/時、主要地方道、一般都道府県道ではともに 19.8km/時であり、平成6年に比べて上昇傾向が見られる。



資料：建設省「平成9年度道路交通センサス（一般交通量調査）の結果の速報について」（平成10年7月）

図 道路種別別平均旅行速度の推移（平日 DID）

(5) 混雑度 (平日 DID)

平成9年度における平日12時間の混雑度(沿道状況 DID)は、1.0未満の走行台キロ割合は、一般国道計15.4%、主要地方道23.0%、一般都道府県道で29.8%である。
 混雑度 = 交通量 / 交通容量 (平成9年度道路交通センサスにもとづく推定値)

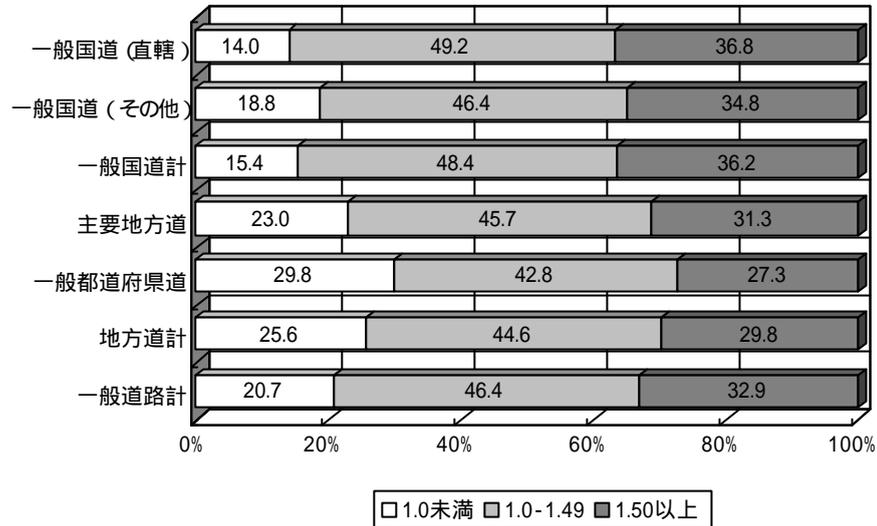


図 道路種別、平日12時間混雑度別の走行台キロの構成割合

表 道路種別、平日12時間混雑度別の走行台キロ

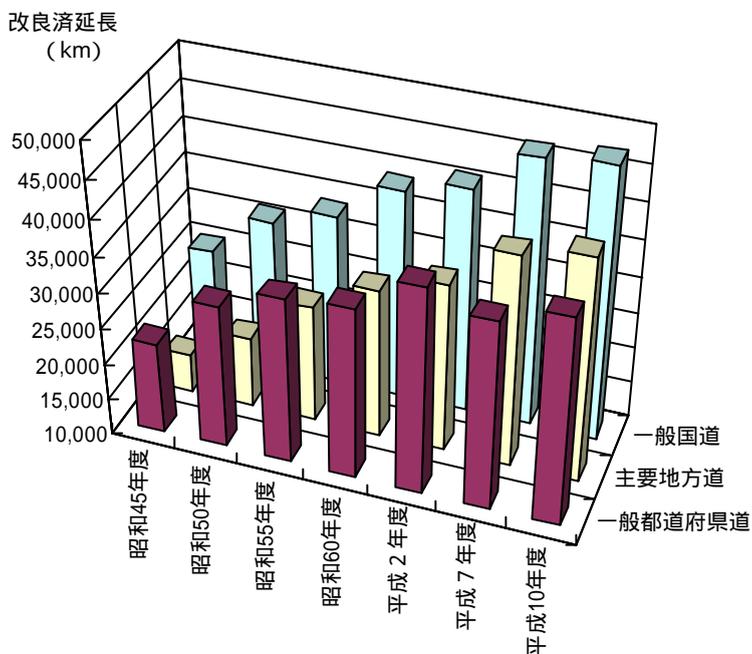
(単位: 千台キロ)

道路種別	平日12時間混雑度			合計
	1.0未満	1.0~1.49	1.50以上	
一般国道(直轄)	12,263.2	43,115.9	32,194.9	87,574.0
一般国道(その他)	6,734.0	16,666.1	12,494.7	35,894.9
一般国道計	18,997.2	59,782.1	44,689.7	123,468.9
主要地方道	19,166.4	38,003.9	26,012.4	83,182.7
一般都道府県道	15,180.1	21,813.2	13,924.2	50,917.6
地方道計	34,346.6	59,817.1	39,936.6	134,100.3
一般道路計	53,343.7	119,599.2	84,626.3	257,569.2

資料: 建設省「平成9年度 道路交通センサス」

1 - 4 道路現況の推移

平成 10 年 4 月 1 日現在における改良済(車道幅員 5.5m 以上)の延長は、一般国道で 47,493km (改良率 89%)、主要地方道 40,730km (同 71%)、一般都道府県道 38,418km (同 54%) である。昭和 45 年からの整備状況をみると、高速自動車国道の整備が大幅に進んでいる。



(注) 建設省道路局監修「道路統計年報 1999年版」より作成

図 道路改済延長の推移

表 道路延長の推移

(単位：km)

年度	高速自動車国道	一般国道		主要地方道		一般都道府県道		市町村道		一般道路計	
	供用延長	実延長	改良済 (幅員 5.5m以上)	実延長	改良済 (幅員 5.5m以上)	実延長	改良済 (幅員 5.5m以上)	実延長	改良済	実延長	改良済
昭和45年	638	32,818	24,339	28,450	14,152	92,730	19,492	859,953	124,699	1,013,951	182,681
昭和50年	1,519	38,540	31,298	33,503	19,881	92,211	30,016	901,775	189,139	1,066,028	270,334
昭和55年	2,579	40,212	33,895	43,906	26,383	86,930	32,831	939,760	252,827	1,110,808	345,936
昭和60年	3,555	46,435	39,046	49,947	30,588	77,489	33,575	950,078	326,125	1,123,948	429,333
平成2年	4,661	46,935	41,003	50,354	33,296	78,428	38,417	934,319	404,227	1,110,037	516,944
平成7年	5,677	53,327	46,601	57,040	39,096	68,472	35,871	957,792	457,658	1,136,631	579,226
平成10年	6,402	53,628	47,493	57,403	40,730	70,508	38,418	968,430	484,314	1,149,969	610,955

資料：建設省道路局監修「道路統計年報 1999年版」

(注) いずれも年度初の延長

1 - 5 道路整備水準

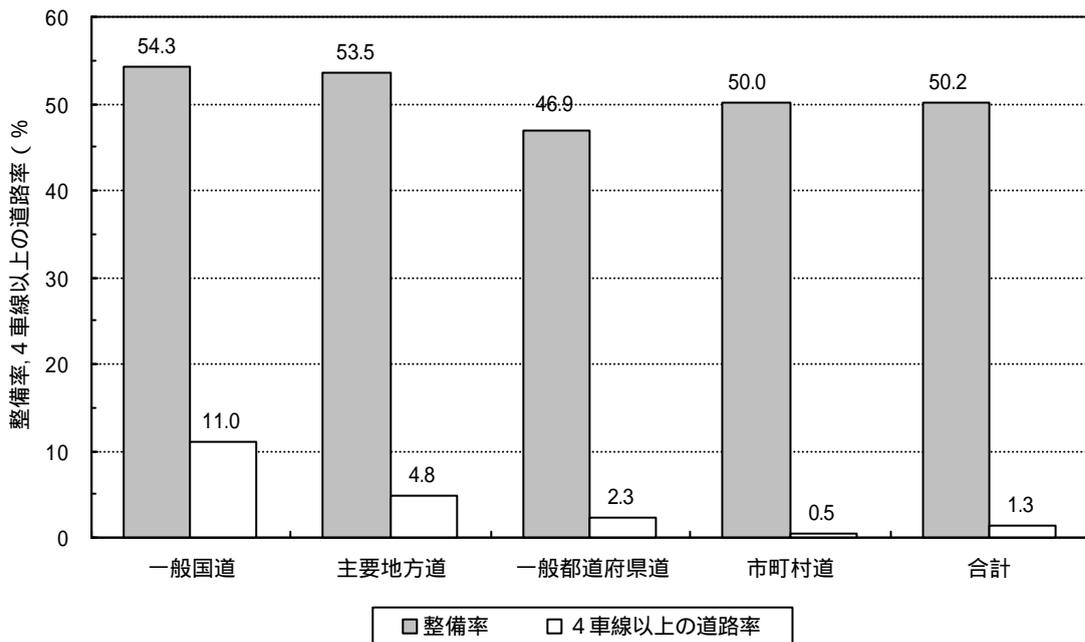
一般道路の整備率は、一般国道、主要地方道でそれぞれ 54.3%、53.5%であり、一般都道府県道では 46.9%である。

一般道路について、歩道設置率、幅広歩道設置率、四車線化率が過去から一貫して増加している。

整備率 = 整備済延長 / 実延長

整備済延長 = 改良済延長（車道幅員 5.5m 以上） - 混雑度 1.0 以上の延長

混雑度 = 交通量 / 交通容量（平成 9 年度道路交通センサスにもとづく推定値）



(注) 建設省道路局監修「道路統計年報 1999年版」より作成、市町村道の整備率は改良率。

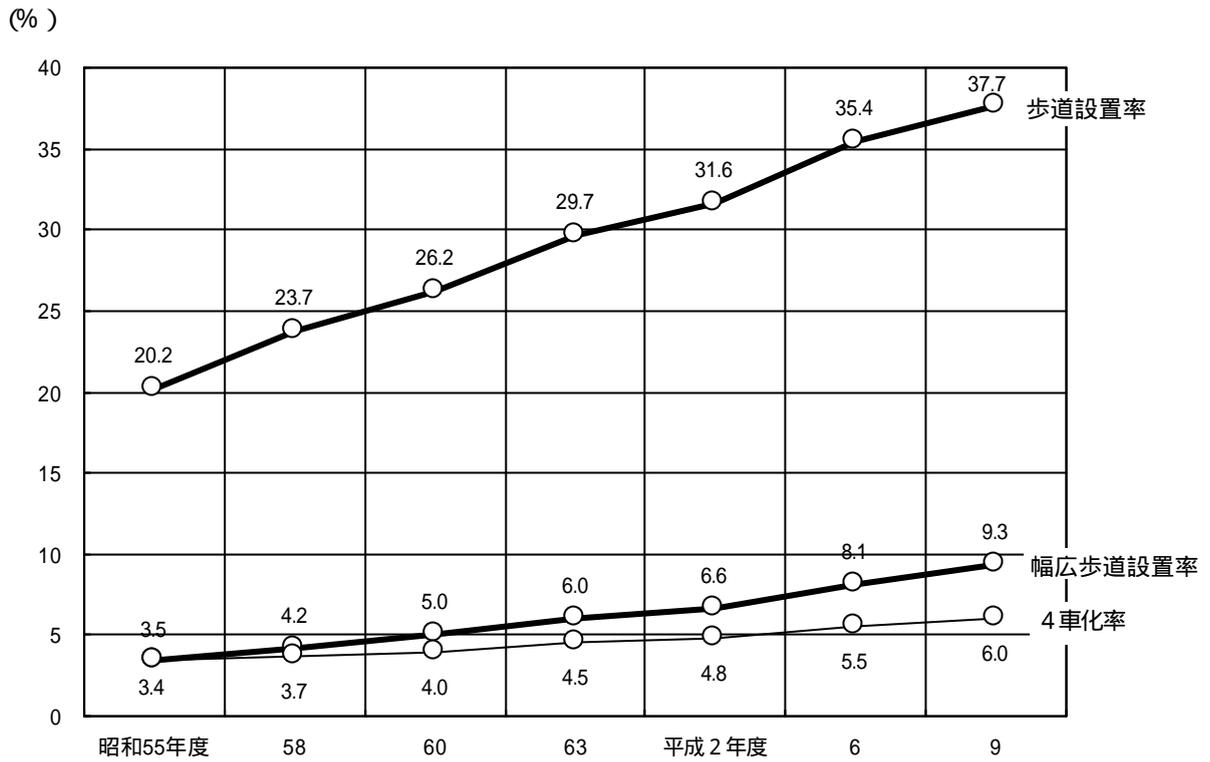
図 一般道路の整備率と4車線化率の現状（平成10年4月1日現在）

表 道路整備状況（平成10年4月1日現在）

道路種別	実延長	整備済延長	改良済延長	舗装済延長	4車線以上の道路延長	道路部平均幅員	車道部平均幅員
一般国道	53,628.1	29,101.5	47,493.2	47,212.9	5,877.5	12.0	7.6
主要地方道	57,403.1	30,710.5	40,730.2	37,303.0	2,735.3	9.6	6.3
一般都道府県道	70,508.1	33,045.9	38,418.2	32,356.6	1,643.0	8.1	5.4
市町村道	968,429.7	484,313.6	484,313.6	158,594.5	4,359.2	4.9	3.6
合計	1,149,969.0	577,171.5	610,955.1	275,466.9	14,615.1	5.6	4.0

資料：建設省道路局監修「道路統計年報 1999年版」

(注) 市町村道の整備済延長は改良済延長



資料：建設省「平成9年度道路交通センサス（一般交通量調査）の結果の速報について」（平成10年7月）

（注）1．幅広歩道とは歩道幅員が3m以上の歩道である。

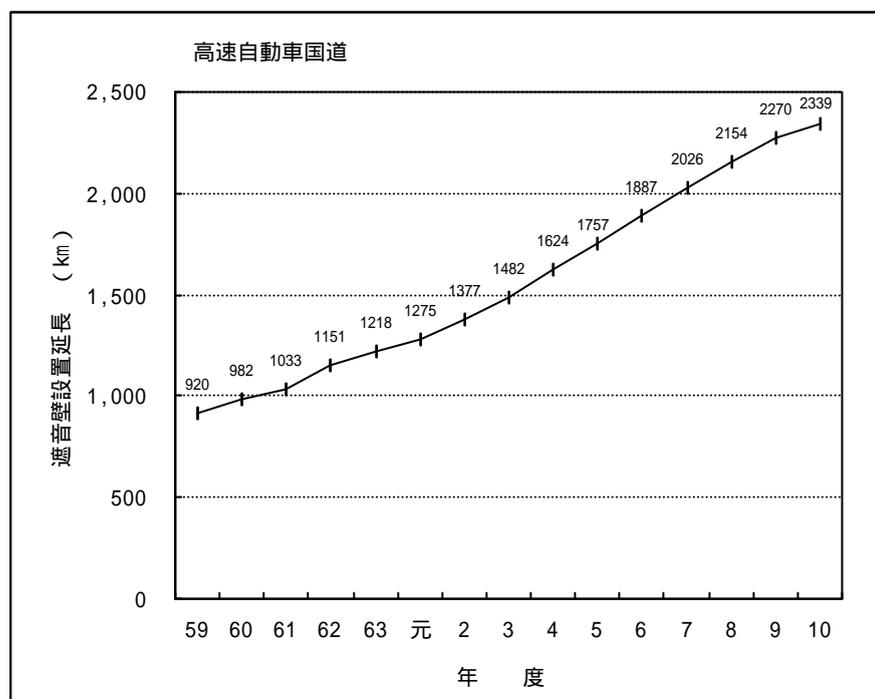
2．四車線化延長とは4車線以上の道路延長である。

3．一般道路（一般国道、主要地方道、一般都道府県道）を対象に集計した。

図 一般道路の整備水準の推移

1 - 6 道路における環境対策

遮音壁の設置延長は、平成 10 年度末で約 4,300 kmと平成 2 年からの 9 年間で 1.6 倍、環境施設帯の設置延長は平成 10 年度末で約 720 kmと 9 年間で 1.7 倍となっている。



資料：「高速道路便覧 99年版」全国高速道路建設協議会 より作成

図 高速自動車国道における遮音壁設置延長

表 遮音壁、環境施設帯の実績(延べ延長)

項目	昭和 61 年度	平成 2 年度	平成 4 年度	平成 5 年度	平成 6 年度	平成 7 年度	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度
遮音壁	約 2,005km	約 2,683km	約 3,100km	約 3,300km	約 3,460km	約 3,600km	約 3,800km	約 4,100km	約 4,300km
環境施設帯	約 317km	約 420km	約 470km	約 500km	約 590km	約 690km	約 700km	約 700km	約 720km

資料：「道路交通経済要覧」(財)道路経済研究所 および 環境庁資料 より作成