

平成29年6月6日
道路局企画課

平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 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、一般交通量調査の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

一般交通量調査と道路交通起終点調査を実施し、調査結果は、現在の道路の使われ方、道路整備の現状等を把握し、道路計画の策定や道路の維持・修繕等に活用します。

2. 一般交通量の調査方法の変更点（平成22年度(前回調査)からの主な変更点）

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、データ収集の高度化、効率化を図りました。

- 交通量調査：機械観測の推進、既存の交通量調査結果の活用
- 旅行速度調査：ETC2.0プローブデータの活用、調査区間の細分化

3. 一般交通量調査結果の概要

- 走行台キロは、全体としてほぼ横ばい。大型車や高速自動車国道で増加傾向。(P3)
- 混雑時の平均旅行速度は、全体としてやや低下。(P4)
- 平日昼間12時間交通量が全国一の地点は、首都高速湾岸線(辰巳JCT～新木場出入口)で11万台。(P5)
- 車線数は、全体の約9割、高速自動車国道の約3割が3車線以下。一般国道と都道府県道等の合計で、両側歩道の設置区間は約2割、歩道未設置が5割以上。(P6)

4. 掲載ホームページ(箇所別基本表等の詳細結果は、以下のページをご覧ください)

<http://www.mlit.go.jp/road/census/h27/>

<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 神山、水野
TEL:代表:(03)5253-8111 直通:(03)5253-8487 内線:37632、37612 FAX:(03)5253-1618

- 一般交通量調査は、みなさまの身近な道路の計画立案等に活用するための調査です。
- 普段利用される道路の交通量の把握など、道路管理者のみならず幅広く、調査結果をご活用頂けます。

■一般交通量調査の種類

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。

■調査対象道路

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)			H27/H22
	H27	H22	H17	
高速自動車国道	8,687	7,808	7,379	1.113
都市高速道路	787	742	675	1.061
一般国道	55,685	54,874	54,236	1.015
都道府県道等※	129,003	128,446	128,318	1.004
合計	194,162	191,870	190,608	1.012

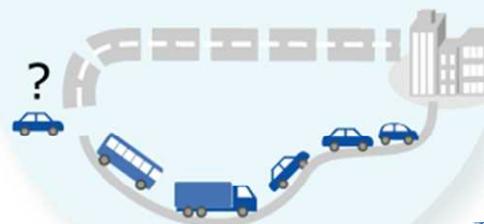
※都道府県道等には、指定市道の一部を含む

■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。

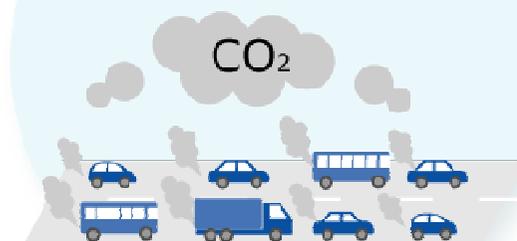
道路の整備効果はどれくらい？

新たな道路や施設を整備した場合の効果把握することができます。



私たちの車利用で、どれくらいのCO₂が発生しているんだろう？

自動車の走行台数×1台あたりのCO₂排出量から、温室効果ガスの排出量が分かります。



● ITSの普及進展により新たな交通観測が実用化してきていることを踏まえ、平成27年度の調査では、データ収集の高度化、効率化を図りました。

■交通量調査の改善内容

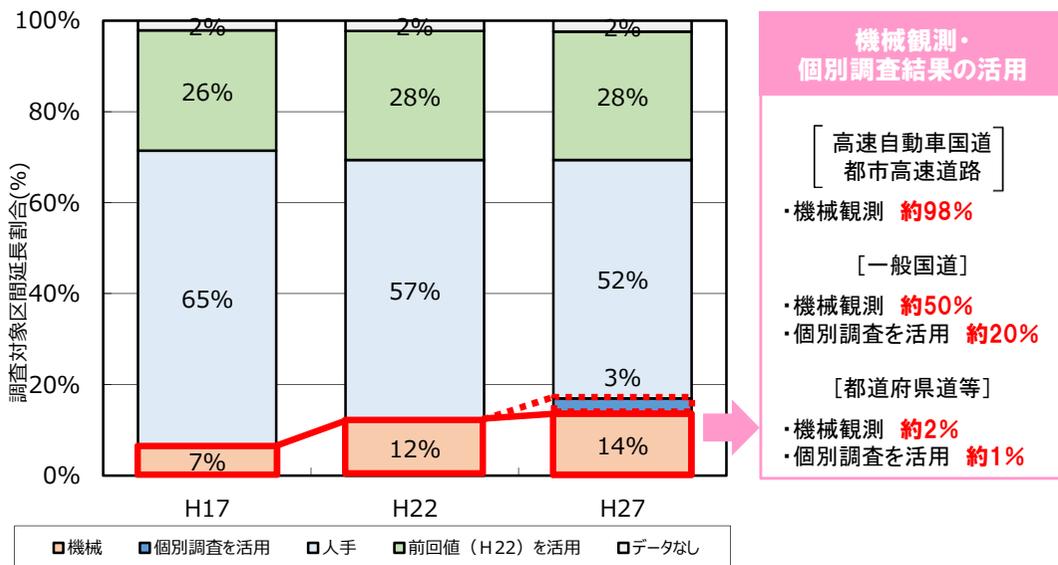
●機械観測の推進

主に一般国道において、可搬式トラフィックカウンター※1による機械観測を積極的に導入し、調査の効率化を図りました。

(一般国道では約50%の区間(前回約38%)で機械観測。)

●既存の交通量調査結果(個別調査)の活用

平成22年度以降に交通量調査を実施している場合、その結果を活用しました。(一般国道では約20%の区間で活用。)



観測方法別区間延長割合

■旅行速度調査の改善内容

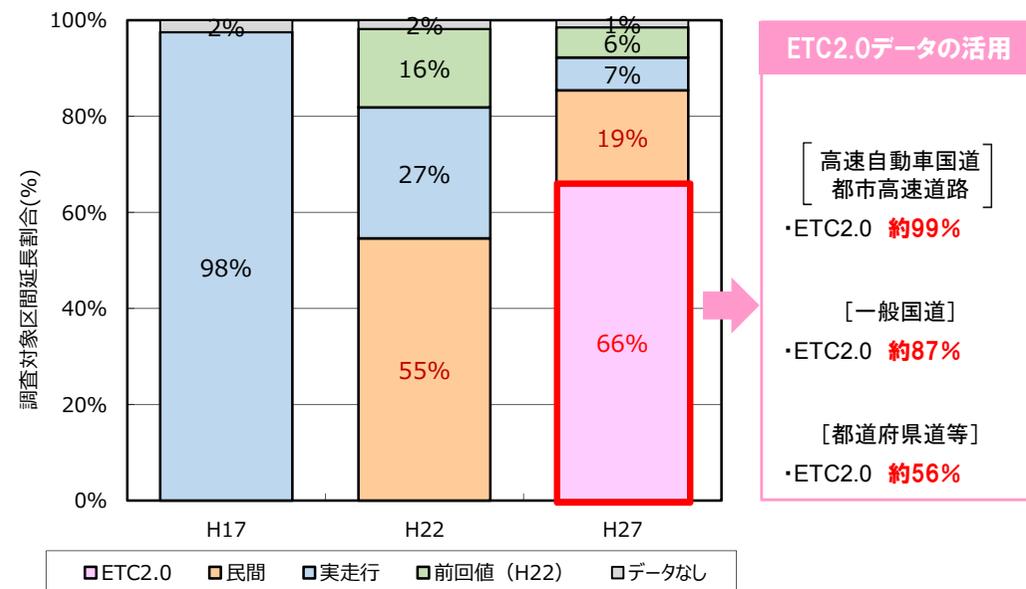
●ETC2.0プローブデータ※2の活用

民間プローブデータの活用に加えて、今回新たにETC2.0プローブデータを活用しました。

ETC2.0プローブデータの活用率
 高速自動車国道・都市高速道路 : 約99%
 一般国道 : 約87%、都道府県道等 : 約56%

●調査区間の細分化

旅行速度の調査区間を細分化しました。



計測方法別区間延長割合

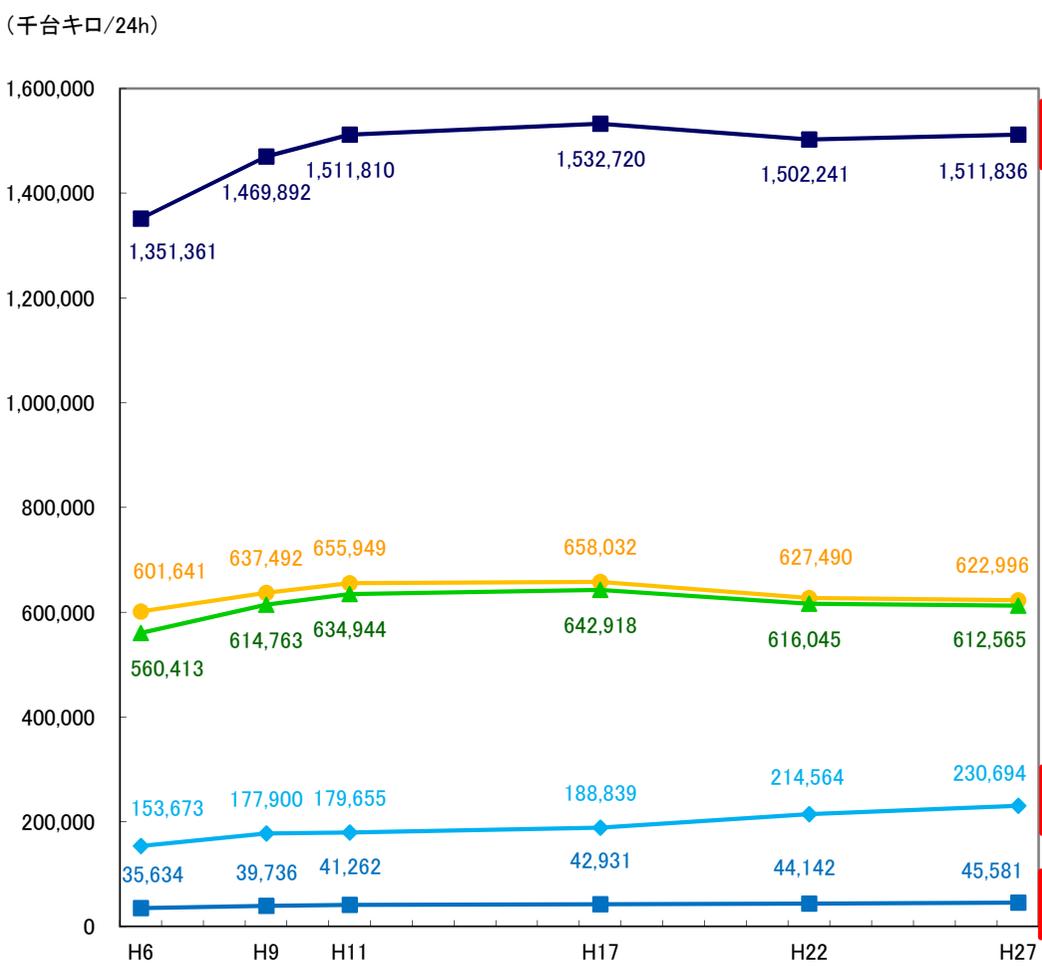
※1 トラフィックカウンター: センサーにより通過車両数等を自動計測する機器

※2 ETC2.0プローブデータ: ETC2.0車載器を通じて集められる車両の位置、旅行時間等の交通データ

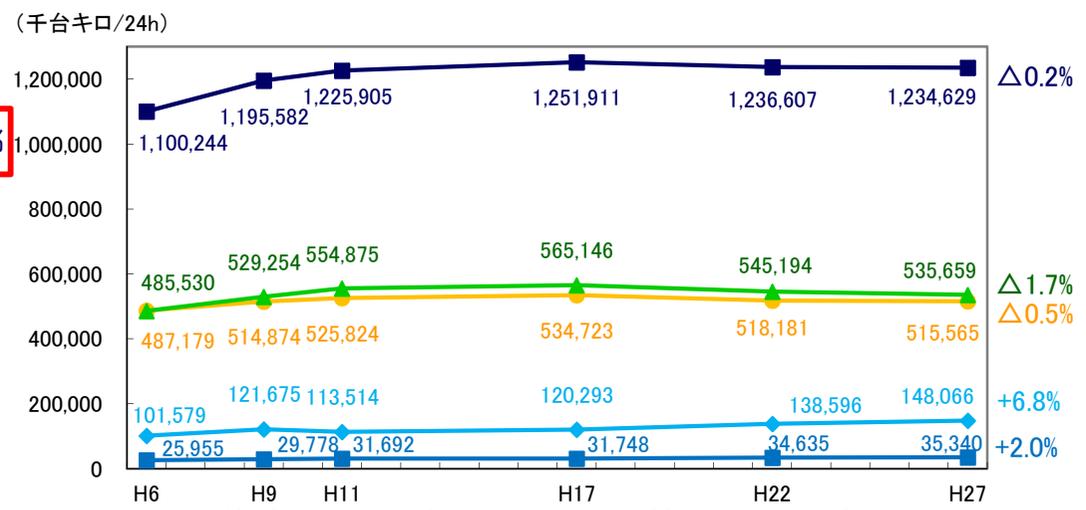
注) プローブデータの活用を基本とし、プローブデータが欠測しやすい閑散区間は実走行により計測

走行台キロの推移

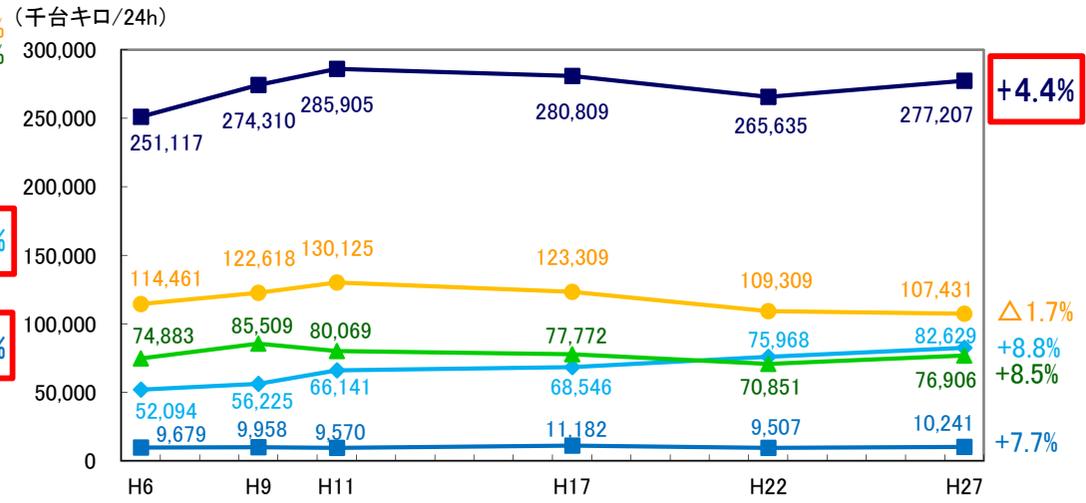
● 全車走行台キロは、全体としては、平成22年度と比べてほぼ横ばいの傾向にありますが、大型車や高速自動車国道では増加傾向がみられます。



道路種別別走行台キロの推移(全車種)



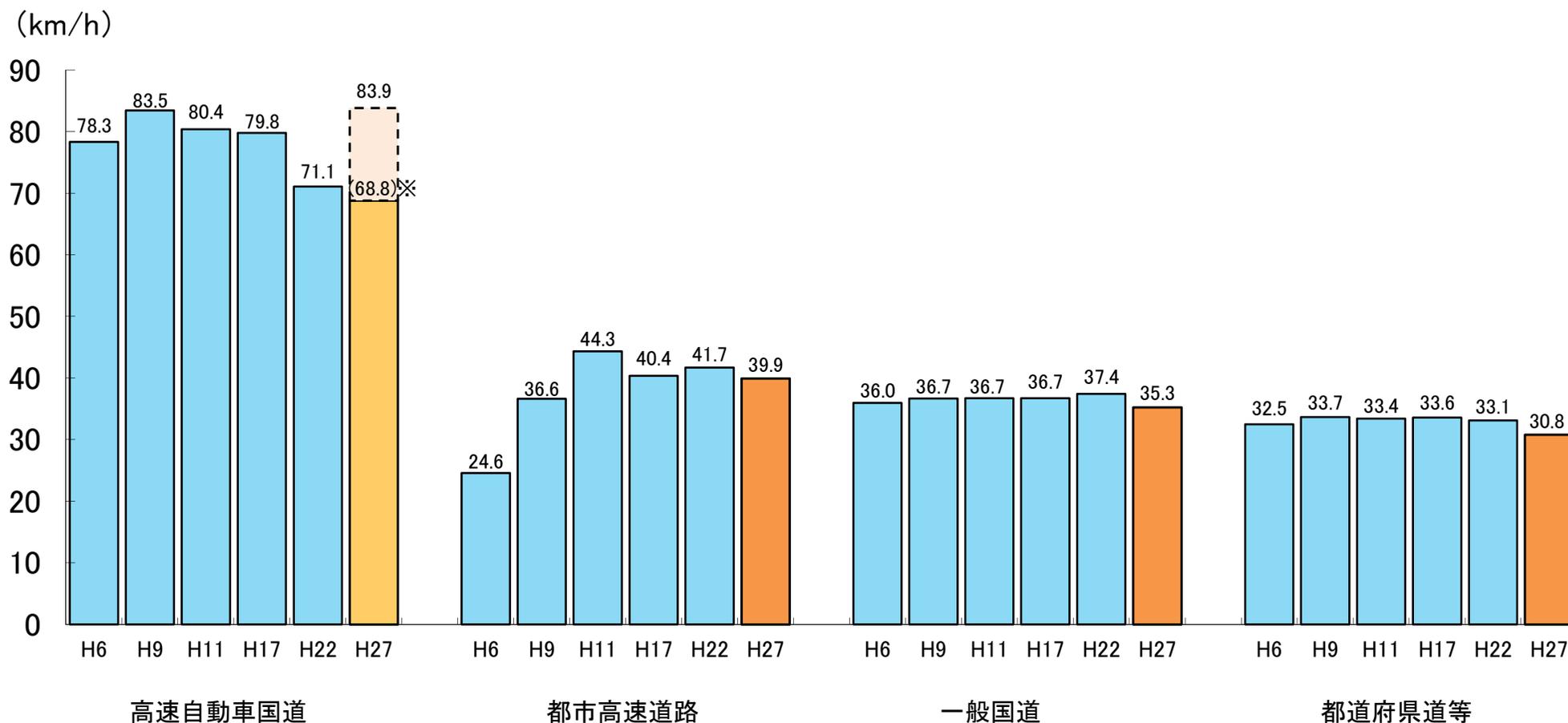
道路種別別走行台キロの推移(小型車)



道路種別別走行台キロの推移(大型車)

注) 大型車: 大型貨物車、バス 小型車: 乗用車、小型貨物車

- 平日の混雑時旅行速度は、平成22年度と比べて、全体としてやや低下しています。



混雑時旅行速度の推移(平日)

注)混雑時旅行速度は、ラッシュ時間帯である朝(7,8時台)又は夕方(17,18時台)の混雑する時間帯の旅行速度

ここでは、各交通調査基本区間の上下で遅い方向の旅行速度から算出

※高速自動車国道の旅行速度の傾向の変化は、調査方法の変更に起因している可能性があることに留意

[平成22年度の調査方法:ETC及び通行券の料金所出入り時刻差等から算出、平成27年度の調査方法:ETC2.0プローブデータより算出]

()の数値は、平成22年度の調査方法で算出した参考値

- 平日昼間12時間※交通量が最も多い地点は、首都高速湾岸線(辰巳JCT～新木場出入口)の11万台。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5路線8地点あり、首都高速湾岸線のほか、首都高速中央環状線、高速5号池袋線、国道16号、国道8号です。

※昼間12時間:午前7時～午後7時

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	H27交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	90,506	大東鶴見IC～東大阪北IC間	近畿自動車道
2	90,403	海老名JCT～厚木IC間	東名高速道路
3	89,838	松原JCT～松原IC間	近畿自動車道
4	87,610	横浜町田IC～海老名JCT間	東名高速道路
5	86,751	長原IC～松原JCT間	近畿自動車道
6	82,948	茨木IC～吹田JCT間	名神高速道路
7	80,165	東大阪北IC～東大阪JCT間	近畿自動車道
8	79,884	筑紫野IC～鳥栖JCT間	九州自動車道
9	78,885	湾岸市川IC～湾岸習志野IC間	東関東自動車道
10	78,704	東大阪南IC～八尾IC間	近畿自動車道

平日昼間12時間交通量の上位10地点(都市高速道路)

順位	H27交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	109,651	辰巳JCT～新木場出入口	首都高速 高速湾岸線
2	108,332	新木場出入口～葛西JCT	首都高速 高速湾岸線
3	102,673	堀切JCT～小菅出入口	首都高速 高速中央環状線
4	102,422	東雲JCT～辰巳JCT	首都高速 高速湾岸線
5	101,555	小菅出入口～小菅JCT	首都高速 高速中央環状線
6	100,907	板橋JCT～熊野町JCT	首都高速 高速5号池袋線
7	96,862	有明JCT～東雲JCT	首都高速 高速湾岸線
8	95,836	大井南出入口～大井JCT	首都高速 高速湾岸線
9	94,695	大井出入口～臨海副都心出入口	首都高速 高速湾岸線
10	93,047	葛西JCT～葛西出入口	首都高速 高速湾岸線

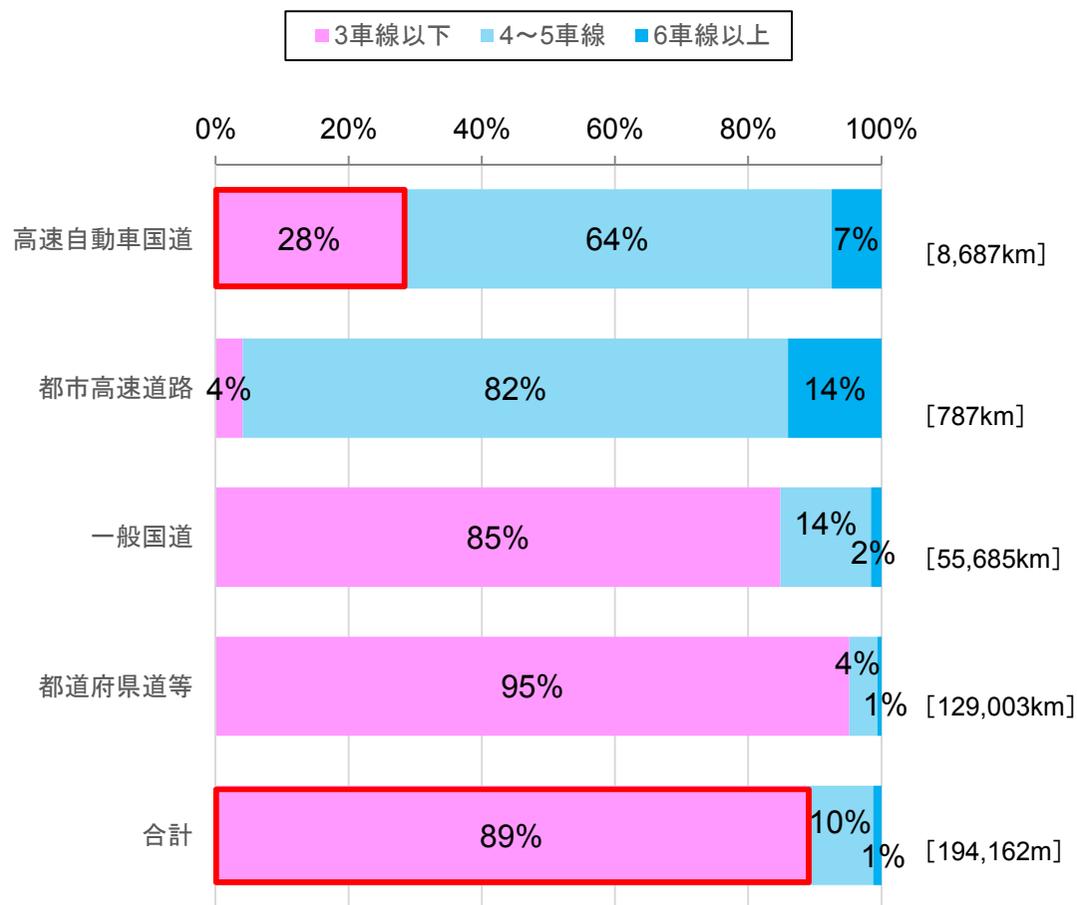
平日昼間12時間交通量の上位10地点(一般道路)

順位	H27交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	103,633	横浜市旭区桐が作1776(左近山)	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)
2	103,616	新潟市中央区紫竹山6丁目	一般国道8号
3	90,895	大阪市北区豊崎6丁目	一般国道423号
4	85,478	新潟市東区紫竹6丁目	一般国道7号
5	80,145	大阪府東大阪市本庄西	大阪中央環状線
6	79,159	愛知県大府市北崎町大根	一般国道23号
7	68,860	新潟市西区立仏	一般国道116号
8	62,481	兵庫県加古川市東神吉町砂部	一般国道2号(加古川バイパス)
9	60,264	仙台市宮城野区小鶴字羽黒	一般国道4号
10	59,502	堺市南区竹城台3丁	富田林泉大津線

注) 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。

車線数別延長の構成比

- 車線数は、全体の約9割、高速自動車国道の約3割が、3車線以下です。



注) 四捨五入の関係で、合計が100%にならない場合がある

歩道設置状況

- 一般国道と都道府県道等の合計で、両側に歩道が設置されているのは約2割、5割以上が歩道未設置です。

