

令和4年11月22日
道路局企画課

令和3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令和3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27年度(前回調査)からの主な変更点)

Web回答比率の向上による調査事務の効率化を目的とし、スマートフォンからでもWeb回答を可能にしました。

3. 自動車起終点調査結果の概要

- 移動目的構成は、長期的な傾向として私事目的の移動が増加傾向、業務目的の移動が減少傾向でそれぞれ推移。
- 平均輸送人数は、長期的な傾向として乗用車はやや減少、貨物車はほぼ同程度でそれぞれ推移。
- 平均トリップ長は、長期的な傾向として乗用車はほぼ同程度、貨物車は増加傾向でそれぞれ推移。
- トリップ長分布は、長期的な傾向として乗用車は短距離帯がやや増加、貨物車は短距離帯が減少傾向で推移。
※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。

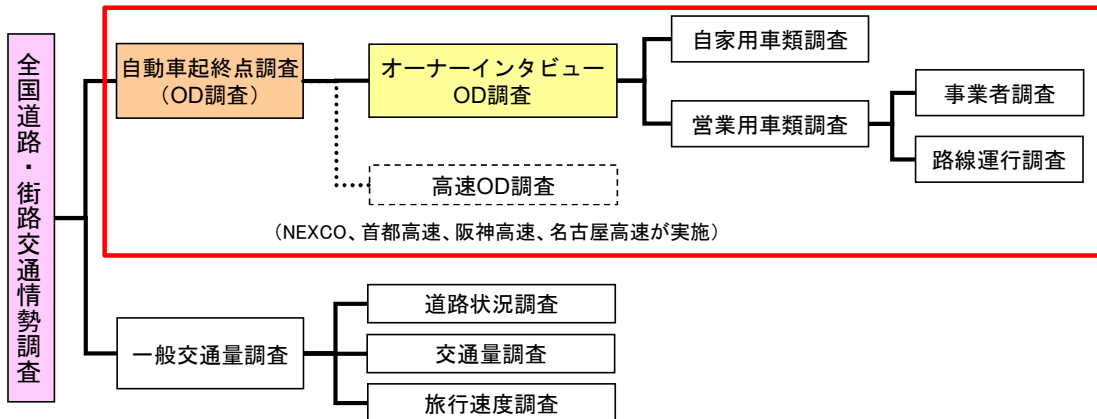
<お問い合わせ先>

国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 大西・山口（内線：37633、37632）
代表(03)5253-8111 直通(03)5253-8487 FAX(03)5253-1618

全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査の概要

- 自動車起終点調査(OD調査)は、道路交通の実態を把握し、道路の計画、建設、管理などについて基礎資料を得ることを目的とした、全国一斉の自動車の利用実態調査です。

■ 全国道路・街路交通情勢調査の全体構成

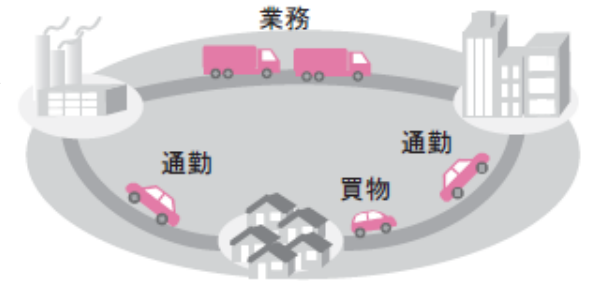


■ 調査結果の活用例

- 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がわかります



■ 調査概要

- 自動車起終点調査は、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】

<p>世帯の情報</p> <p>対象：世帯の方全員</p> <p>項目：性別、年齢など</p>	<p>自動車の情報</p> <p>対象：世帯で所有されているすべての自動車</p> <p>項目：車種、ETC車載器の有無、主な運転者など</p>	<p>移動の情報</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</p> <p>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】

- 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

※速報値

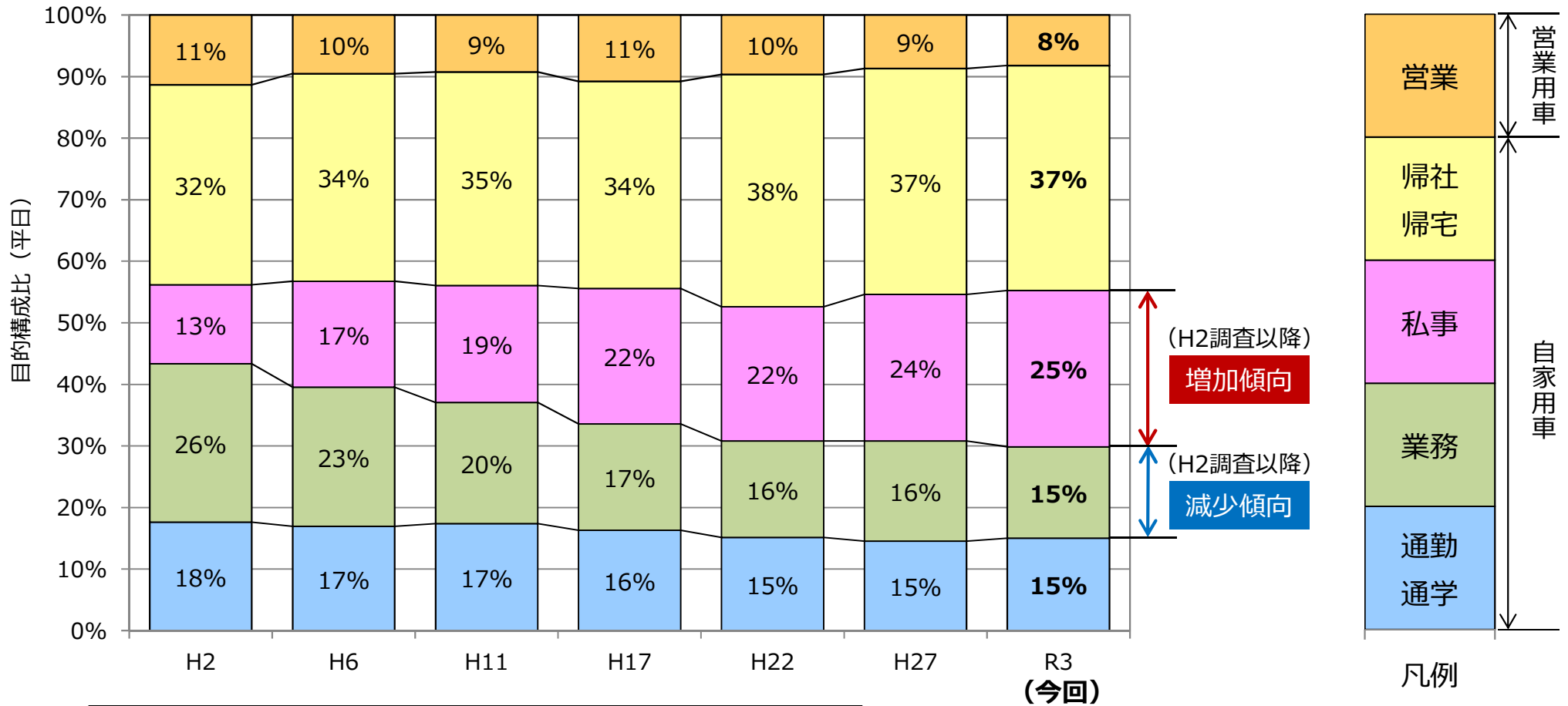
()は回収率

自営区分	車種区分	有効回収台数(千台)			
		郵送回収	Web回収	計	
自家用	乗用車	472(17%)	289(10%)	761(27%)	
	貨物車	168(26%)	75(11%)	243(37%)	
営業用	乗用車	ハイヤー・タクシー	10(44%)	4(19%)	15(63%)
		貸切バス	3(41%)	2(33%)	5(74%)
	貨物車	82(25%)	70(21%)	152(46%)	
全車計		734(19%)	441(12%)	1,175(31%)	

※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
※千台単位で表示しているため、表中の合計が一致しない場合があります

1. 移動目的構成比の推移

- 前回調査(H27)からは大きな変化は見られない。
- 長期的な傾向(H2以降)として、「私事」目的の割合が**増加傾向**、「業務」目的の割合が**減少傾向**でそれぞれ推移。



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
 帰社・帰宅 : 自宅・会社等への移動(目的不明トリップを含む)
 私事 : 家事、買物、観光、レジャー、通院、習い事などの移動
 業務 : 仕事に関する移動、貨物の運搬などに関する移動
 通勤・通学 : 会社・学校等への移動

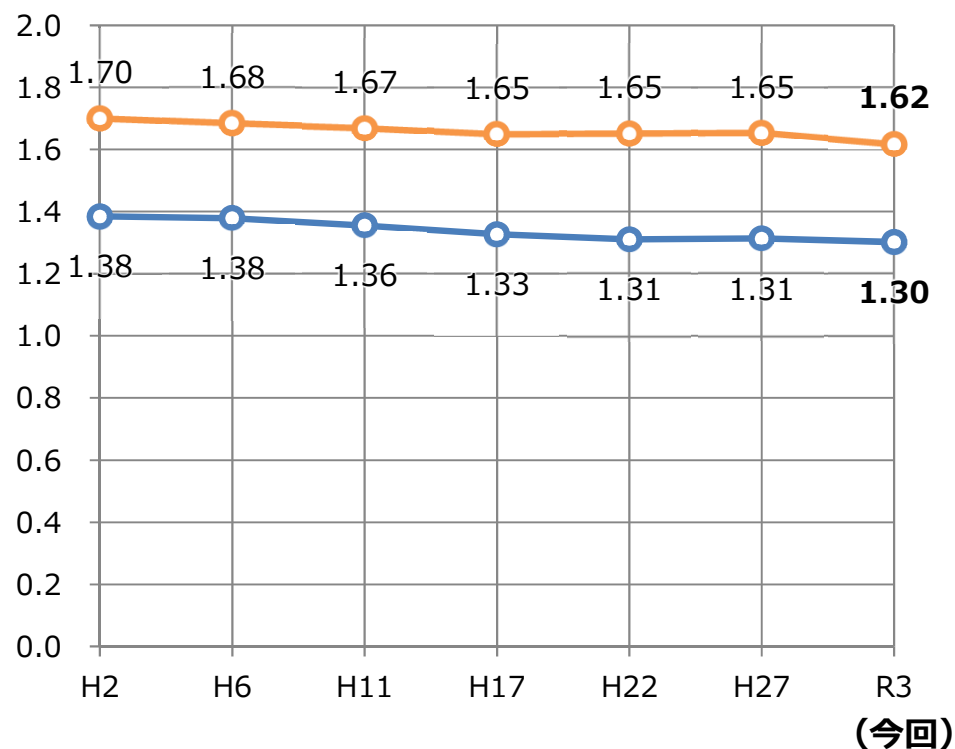
※速報値であり、今後データの詳細確認により修正する可能性があります

2. 平均輸送人数の推移(車種別)

- “乗用車”は、前回調査(H27)からハイヤー・タクシーがやや減少。長期的な傾向(H2以降)として、自家用、ハイヤー・タクシーともやや減少傾向で推移。
- “貨物車”は、前回調査(H27)から自家用がやや増加。長期的な傾向(H2以降)として、自家用、営業用ともほぼ同程度で推移。

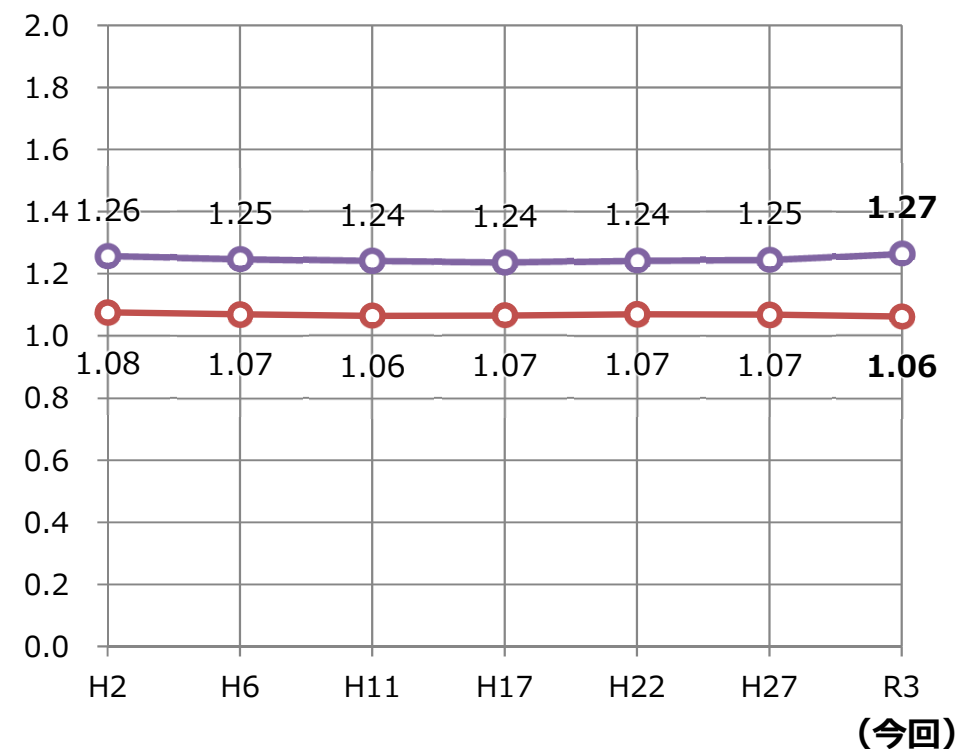
乗用車

(人/トリップ) (平日)



貨物車

(人/トリップ) (平日)



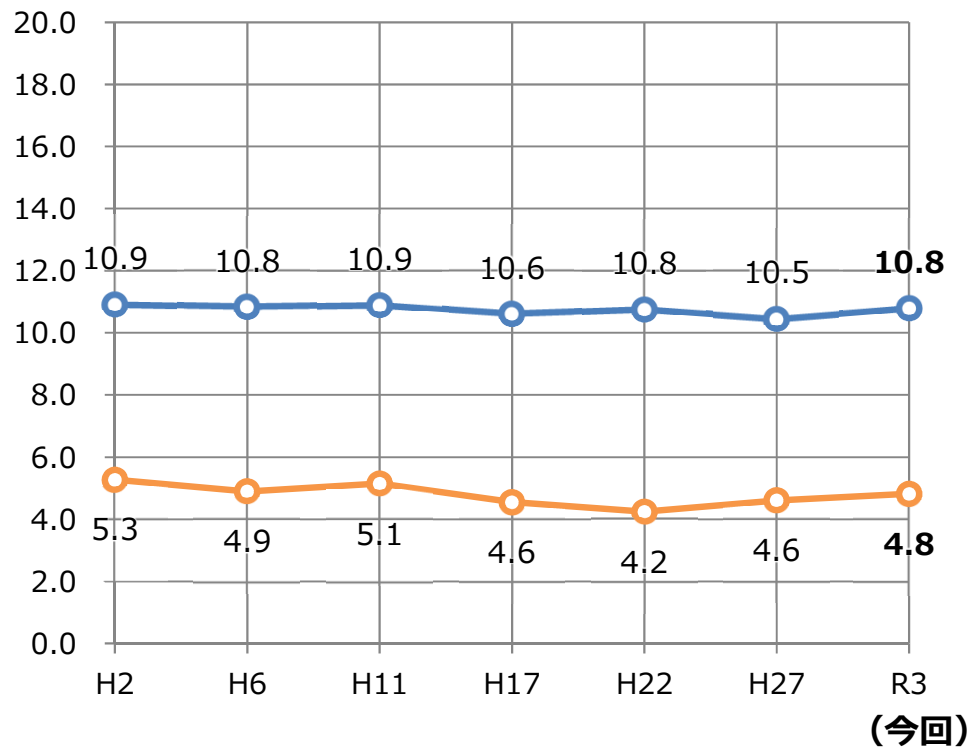
凡例 ● 自家用乗用車 ● ハイヤー・タクシー ● 自家用貨物車 ● 営業用貨物車

3. 平均トリップ長の推移(車種別)

- “乗用車”は、前回調査(H27)から自家用、ハイヤー・タクシーともやや増加。長期的な傾向(H2以降)として、自家用、ハイヤー・タクシーともほぼ同程度で推移。
- “貨物車”は、前回調査(H27)から自家用、営業用とも増加。長期的な傾向(H2以降)として、自家用、営業用とも増加傾向で推移。

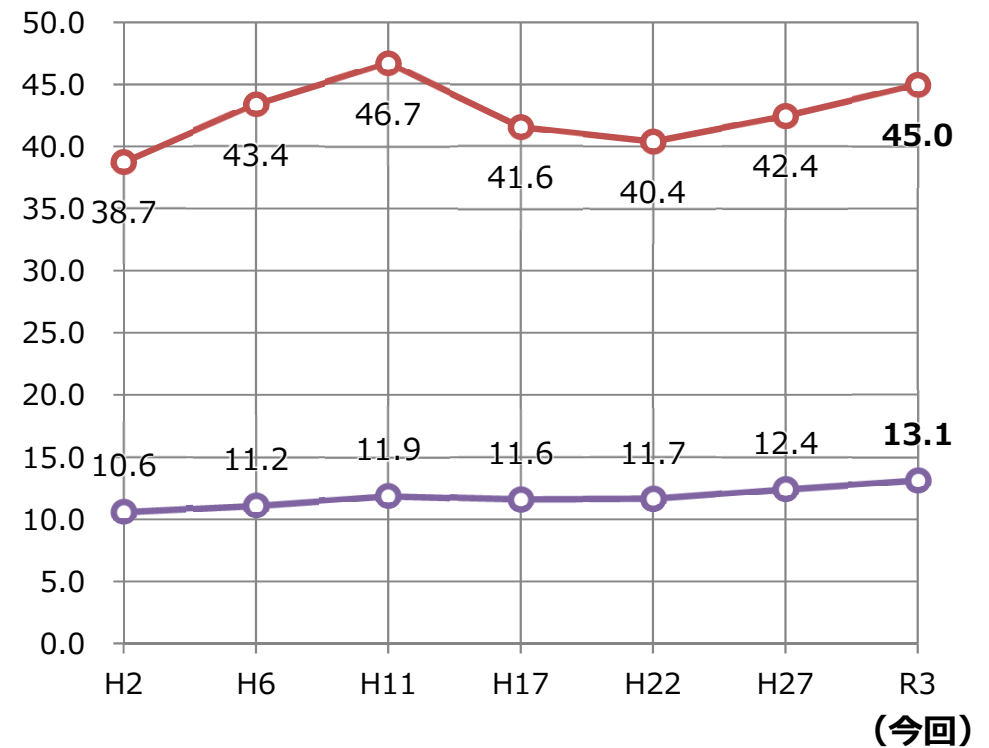
乗用車

(km/トリップ) (平日)



貨物車

(km/トリップ) (平日)



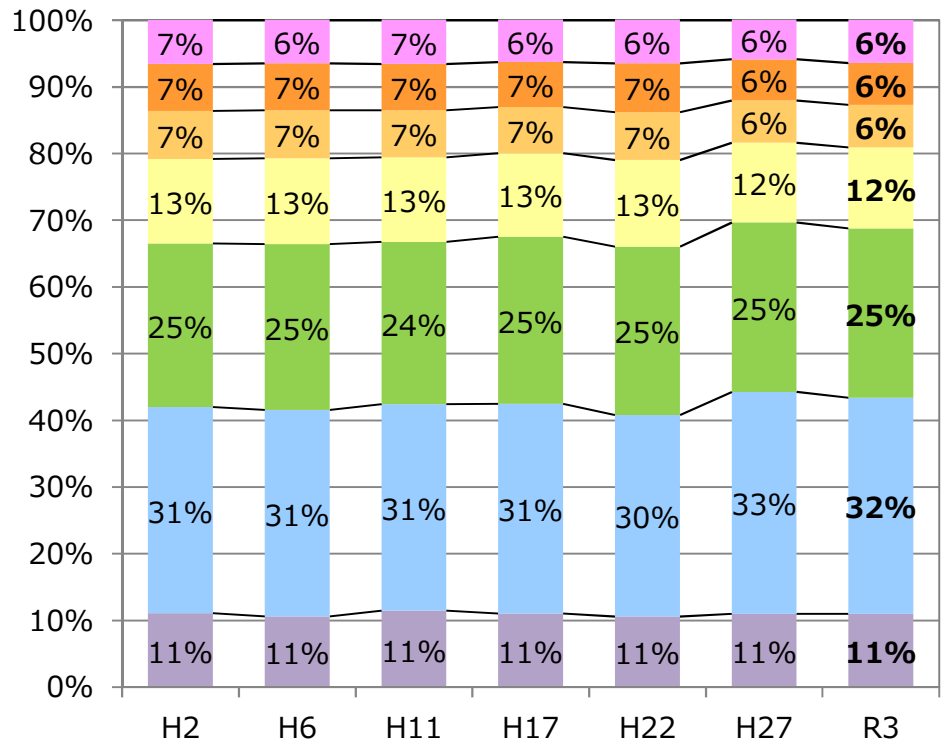
凡例 ● 自家用乗用車 ● ハイヤー・タクシー ● 自家用貨物車 ● 営業用貨物車

4. トリップ長分布の推移(車種別)

- “乗用車”は、前回調査(H27)からは大きな変化は見られない。長期的な傾向(H2以降)として、短距離帯(10km未満)の割合がやや増加傾向で推移。
- “貨物車”は、前回調査(H27)からは大きな変化は見られない。長期的な傾向(H2以降)として、短距離帯(10km未満)の割合が減少傾向で推移。

乗用車

(乗用車の総トリップ数に対する割合) (平日)



※「自家用乗用車」と「ハイヤー・タクシー」の合計 (今回)

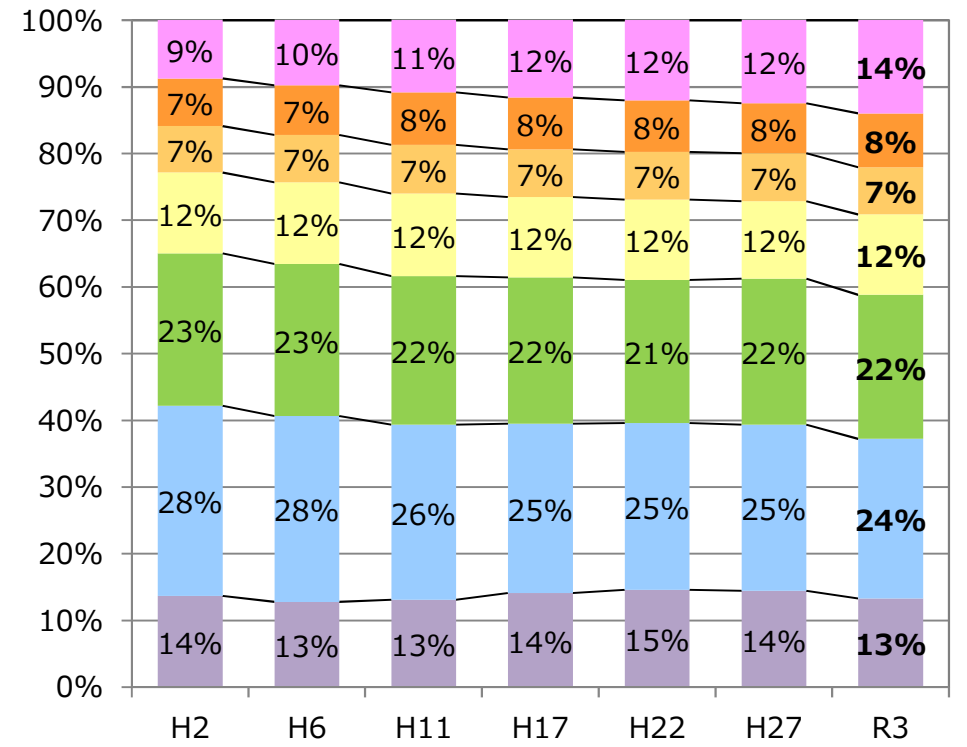
貨物車

(貨物車の総トリップ数に対する割合) (平日)

トリップ長



凡例



※「自家用貨物車」と「営業用貨物車」の合計 (今回)