

自動車の保有・利用に関する動向調査WGについて

1. WG立ち上げの趣旨①

- 「道路の将来交通需要推計に関する検討会(委員長:石田東生筑波大学教授)」が、「幅を持った交通需要推計の考え方」を提示(H20.11.21)。この考え方をういて、国土交通省で計算(H20.11.26に公表)。
 - ① 新たな推計値(高位ケース): 交通量は、現状から2020年には微増となるものの、その後微減。
 - ② 新たな推計値(低位ケース): 交通量は、現状から2030年に向けて微減。
 どちらにしても、ほぼ横ばい。
- このうち、国土交通省としては、「B/C」の算出等に、低位の値となる考え方を使用。
- その結果、2030年には、2005年に比べ、全国交通量は2.6%減少と推計。
- なお、直近のガソリン価格高騰が交通量に及ぼす影響も推計に反映。具体的には、2020年の推計値を2.8%※減補正。
※ 全車の場合
- 今後の社会経済情勢の変化などに対応するため、推計結果について「モニタリング」を行い、必要な見直しを実施。

◆ 自動車走行台キロ(推計)

(単位:十億台キロ)

		2005年 (実績)	2020年		2030年	
			推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)
基本ケース (低位ケース)	乗用車	527	519	0.99	512	0.97
	貨物車	242	237	0.98	237	0.98
	合計	769	756	0.98	749	0.97
比較ケース (高位ケース) 注1)	乗用車	527	539	1.02	515	0.98
	貨物車	242	244	1.01	243	1.00
	合計	769	783	1.02	758	0.99

注1) 比較ケースは、検討会において専門家の考え方が複数提示され、一本化されなかった事項について、基本ケースをベースに以下の変更を加えて推計。

<乗用車>

- ・ 免許保有率モデルを20-24歳を起点とするコーホートモデルとし、90歳以上の高齢者については現在の免許保有率と同割合の方が将来も免許を持つとして試算
- ・ 観光レジャー目的の交通が将来も伸びるものとして試算

<貨物車>

- ・ 営業用普通貨物車100km以上の平均輸送距離について、過去15年間の伸び率が将来も続くものとして試算

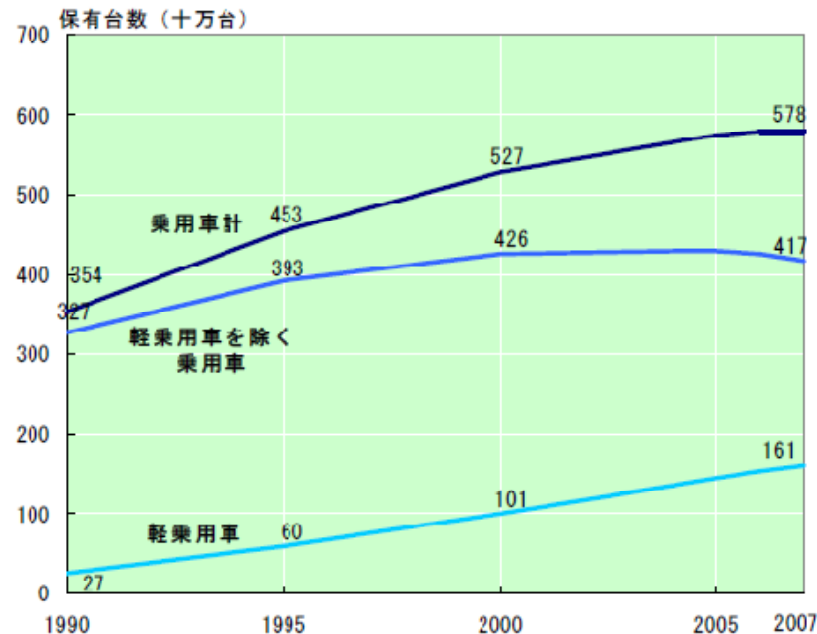
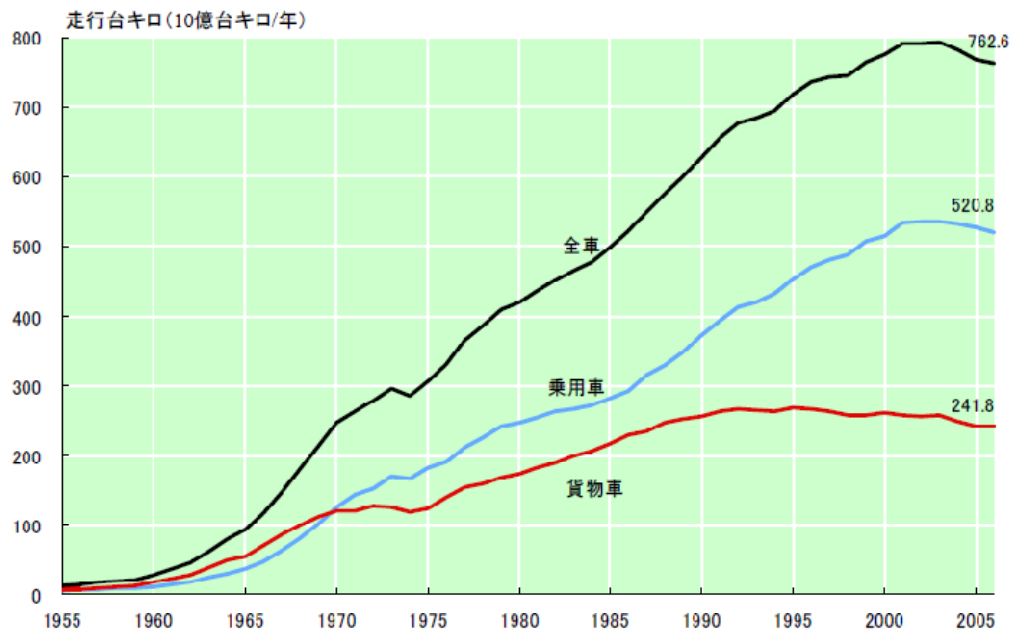
(参考)基本ケースの推計手法を用いて2050年の値を算出する注2)と、乗用車409十億台キロ、貨物車234十億台キロ、合計643十億台キロとなる。

注2)2031年以降のGDPについては、2030年の成長率が維持されると仮定

1. WG立ち上げの趣旨②

近年の走行台キロ、保有台数の推移

乗用車の走行台キロは近年減少傾向であり、保有台数においては軽乗用車を除く乗用車で微減傾向である。



出典:道路の将来交通需要推計に関する検討会資料



交通需要推計の精度向上のために、走行台キロや保有台数の推移傾向に及ぼす要因を分析するとともに、短期的な変化か長期的な変化であるのか等の分析が必要

1. WG立ち上げの趣旨③

「道路の将来交通需要推計に関する検討会」で示された課題

平成20年11月にとりまとめられた「道路の将来交通需要推計に関する検討会報告書」において、下記事項の課題が提示された。

- ・ 入手可能なデータの制約等の問題から課題として残されている部分もあり、引き続きの推計モデルの精度向上に向けた研究とそれに必要なデータの整備が必要である。
- ・ 社会経済の状況、及びそれを反映した交通需要の量的および質的な状況とその変化について把握し、柔軟かつ迅速に需要推計に反映するモニタリングの考え方が重要である。



これを受け、「将来交通需要推計に関する検討会」における課題と、今後自動車の保有・利用に影響を及ぼす要因の変化による自動車保有形態や利用への影響に関する分析を行うため、本WGを設立した。

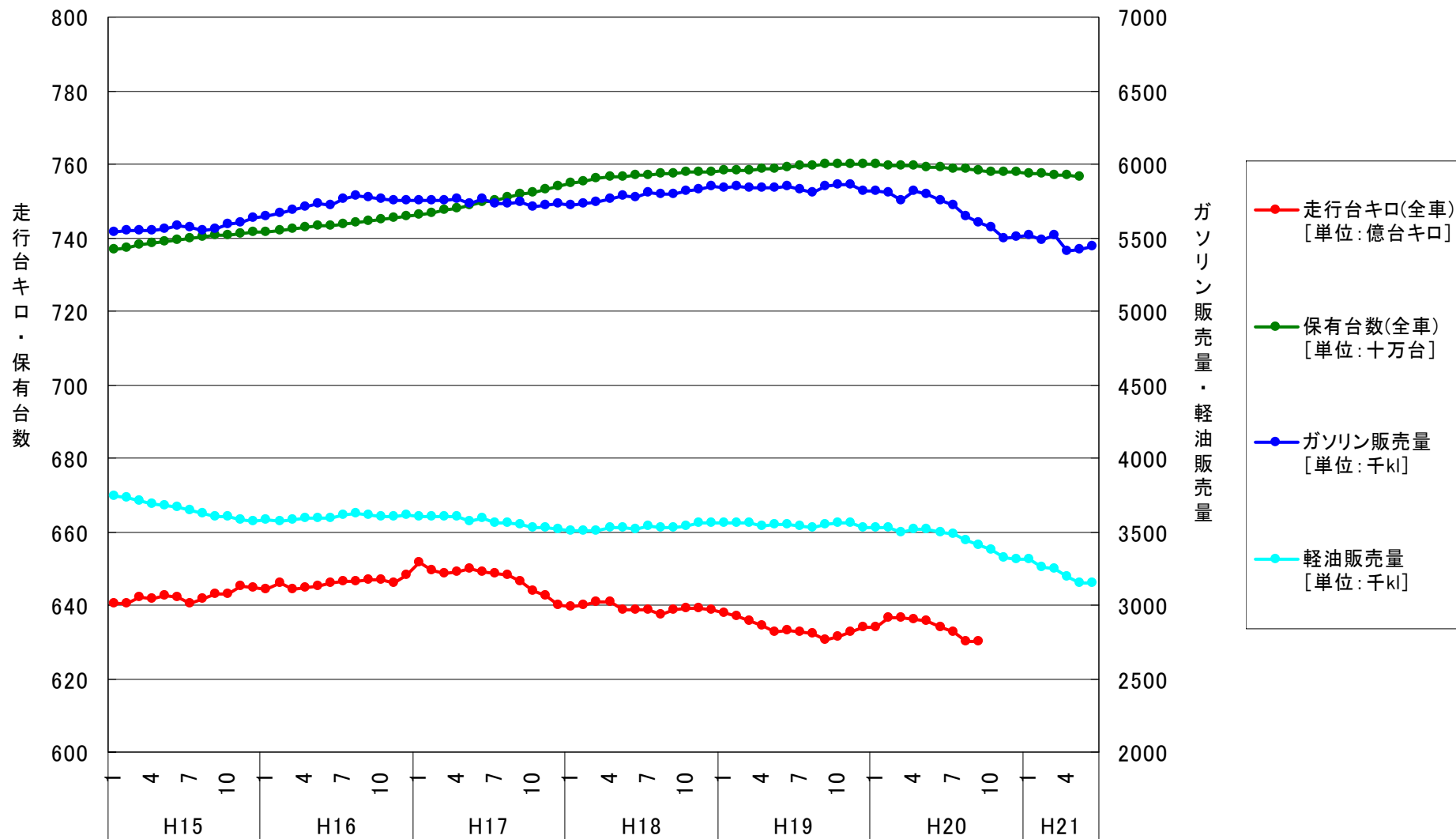
WGメンバー

東京海洋大学海洋工学部 兵藤 哲朗教授

名古屋大学工学研究科 山本 俊行准教授

東京工業大学大学院理工学研究科 福田 大輔准教授

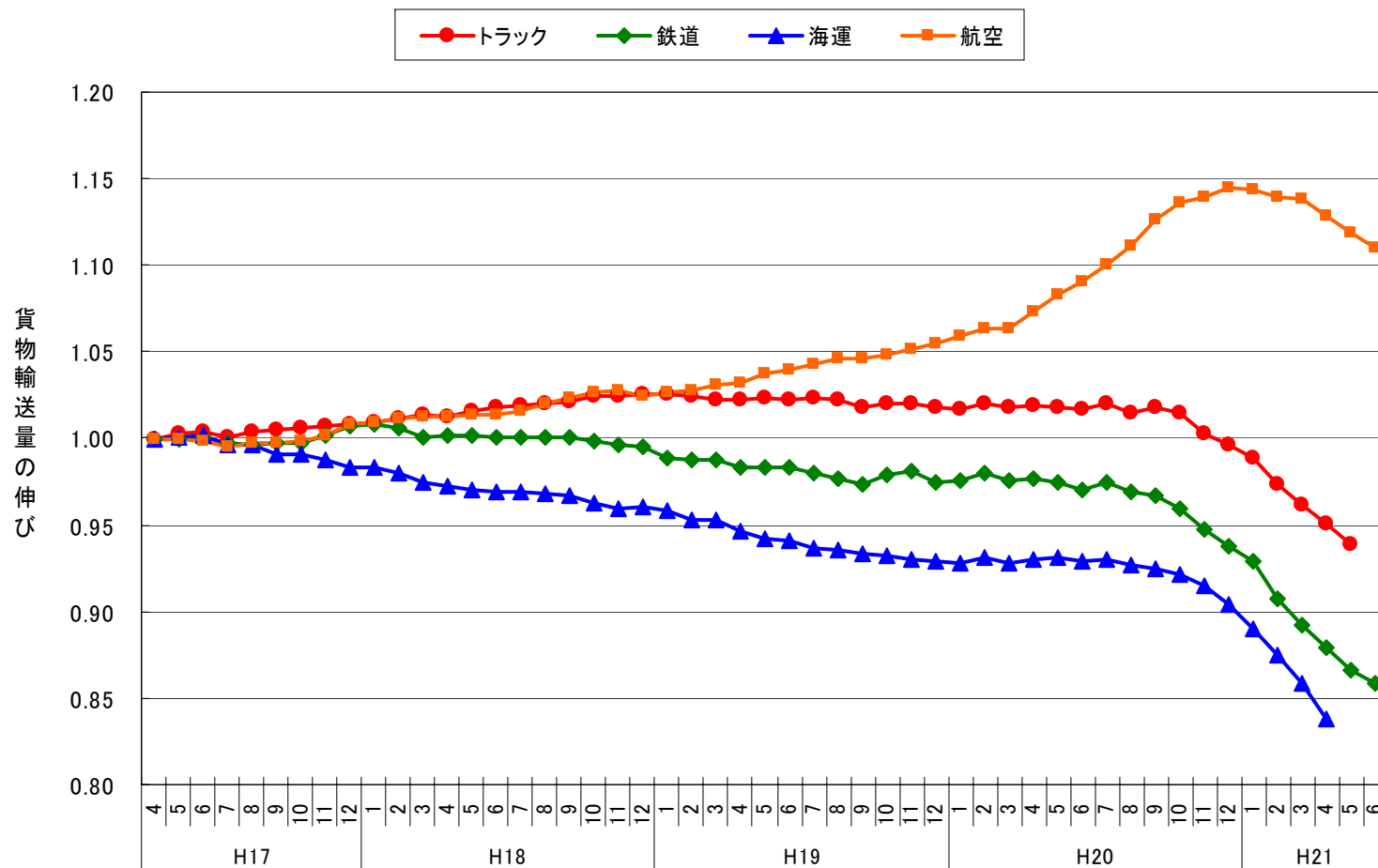
(参考)最近の動向①:燃料消費量(ガソリン・軽油)の販売量の推移



【出典】

- ・走行台キロ: 自動車輸送統計調査 (月報)
- ・ガソリン販売量・軽油販売量: 経済産業省生産動態統計 (月報)
- ・保有台数: 自動車保有車両数 (月報)

(参考)最近の動向②: 貨物輸送の推移

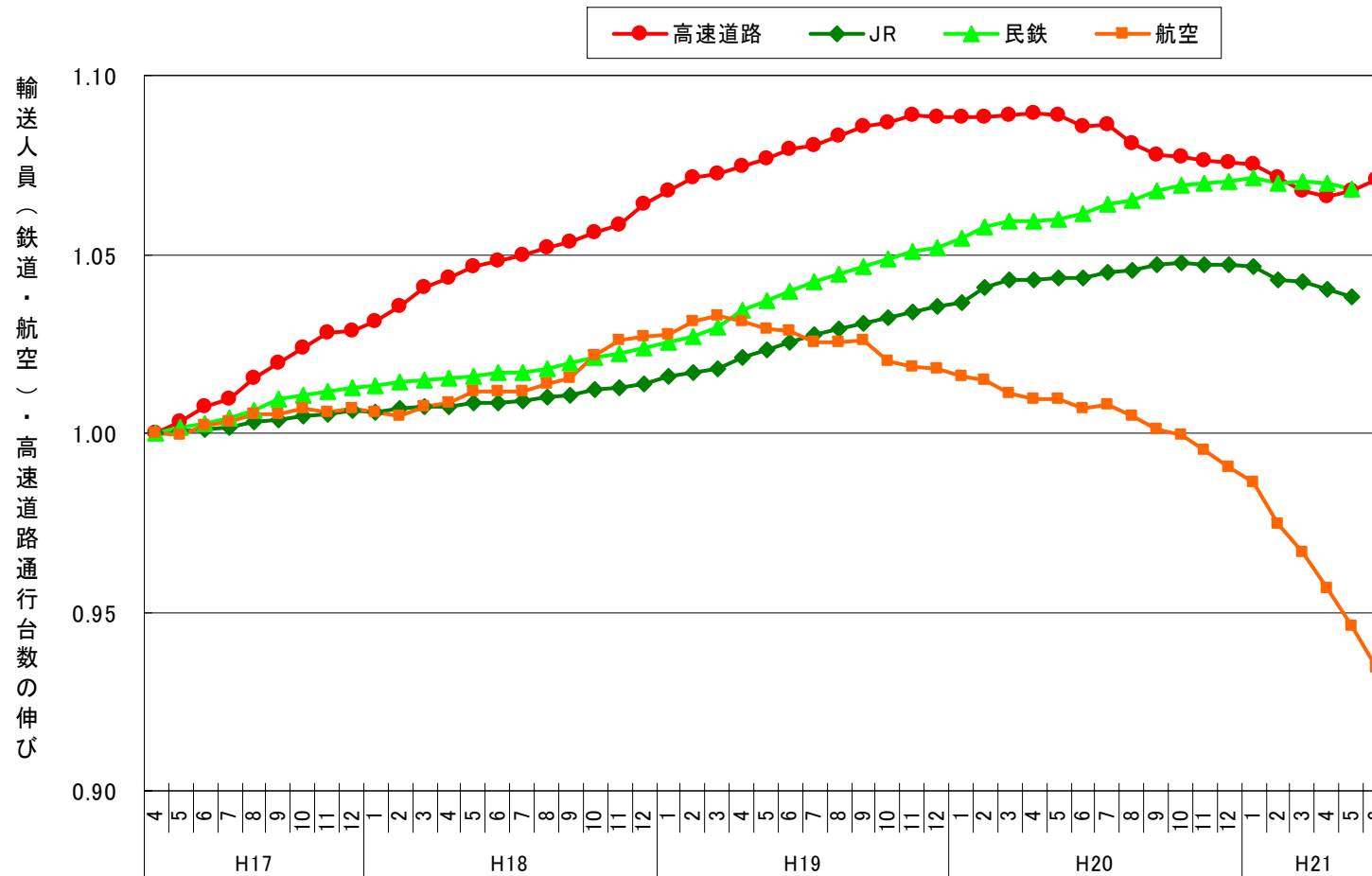


- 1 各月の輸送量は、12ヶ月間の移動平均値の平成17年4月を1としたときの伸び
- 2 トラック、鉄道貨物、航空貨物、海運の輸送量
 トラック：特別積み合わせトラックの輸送量
 鉄道貨物：JR貨物の輸送量
 航空貨物：国内線の輸送量
 海運：内航海運の輸送量(貨物船+油送船)
- 3 平成17年4月の貨物輸送量(12ヶ月間の移動平均値)
 トラック:6,123,213[トン]
 鉄道:3,091,128[トン]
 海運:33,941[千トン]
 航空:73,198[トン]

4 特別積み合わせトラック：営業所、その他の事業場において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。(宅配貨物も含まれる)

- 【出典】
- ・トラック：トラック輸送情報
 - ・鉄道貨物：日本貨物鉄道株式会社
 - ・航空貨物：航空輸送統計速報
 - ・海運：内航船舶輸送統計月報

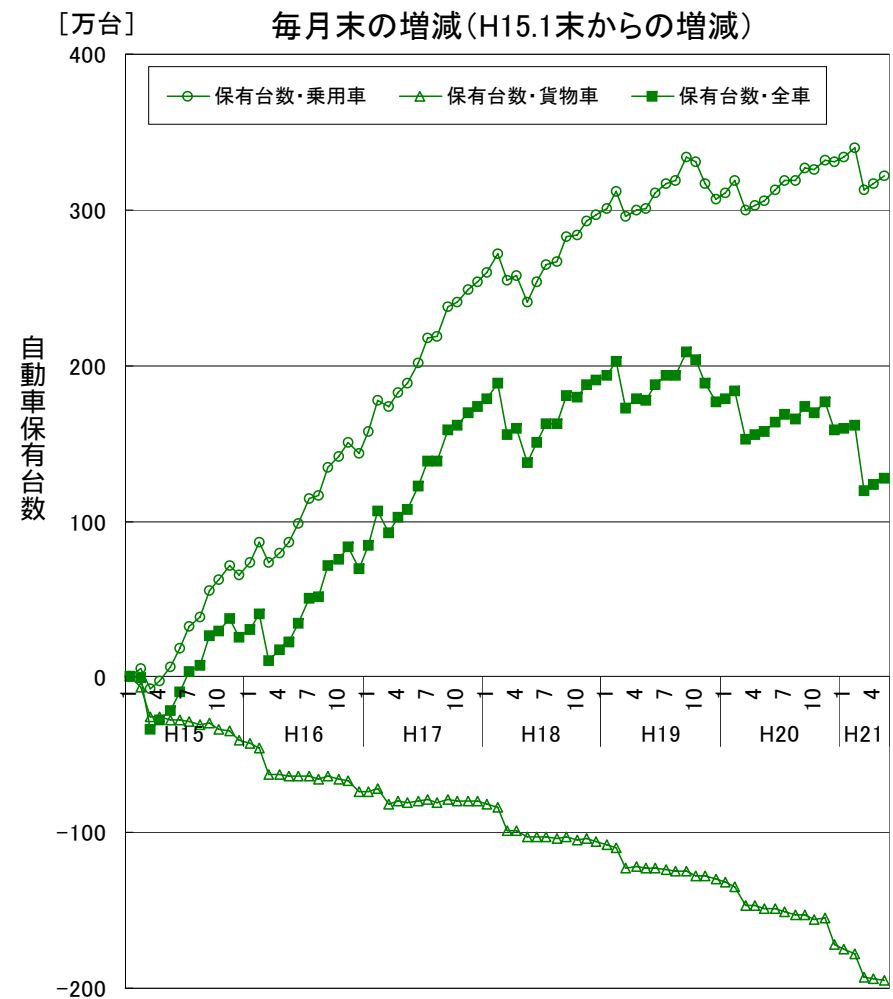
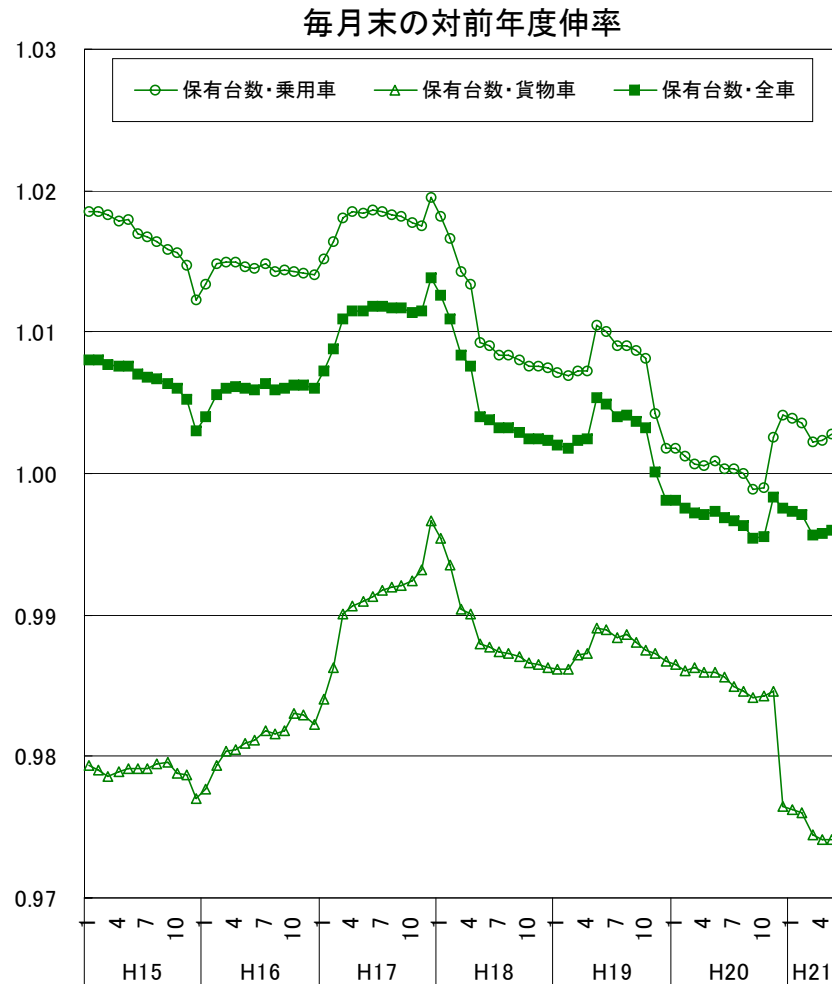
(参考)最近の動向③:旅客輸送の推移



- 各月の輸送人員・通過台数は、12ヶ月間の移動平均値の平成17年4月を1としたときの伸び
- 高速道路、鉄道、航空、輸送人員(高速道路は通過台数)
 高速道路 : NEXCO3社の通行台数
 JR : JR各社の輸送実績の合計
 民鉄 : 民鉄(JR以外の鉄軌道事業者)の輸送実績の合計
 航空 : 邦社主要9社の輸送実績の合計
- 平成17年4月の輸送人員・通行台数(12ヶ月間の移動平均値)
 高速道路 : 12,498[万台]
 JR : 718,402[千人]
 民鉄 : 1,089,920[千人]
 航空 : 7,816[千人]

【出典】
 ・高速道路 : NEXCO 3 社
 ・JR・民鉄 : 鉄道輸送統計調査
 ・航空 : 航空輸送統計速報

(参考)最近の動向④:自動車保有台数の推移



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。

【出典】

・保有台数：自動車保有車両数（月報）

(参考) 最近の動向⑤: ガソリン価格と総走行台キロの推移

- ・長期的動向では、自動車(全車)の走行台キロは、2003年をピークに、2006年までは減少してきたが、2006年から2007年にかけては横ばいで推移。
- ・短期的動向では、ガソリン価格は、2008年8月に185円まで急騰した後、下落傾向に転じ、2009年1月には106円にまで低下。その後、再び上昇に転じ、2009年8月は126円。

【過去のトレンド(長期的動向)】

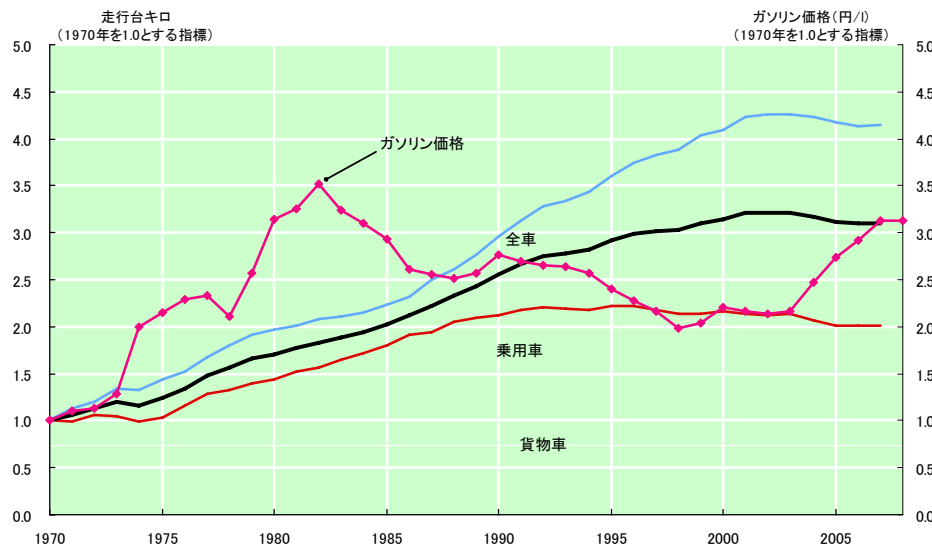


図 ガソリン価格と走行台キロの長期的動向

(単位: 十億台キロ/年)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
全車	776	791	791	793	782	769	763	764
増減	1.4%	1.9%	0.0%	0.3%	-1.5%	-1.6%	-0.8%	0.1%

【過去のトレンド(短期的動向)】

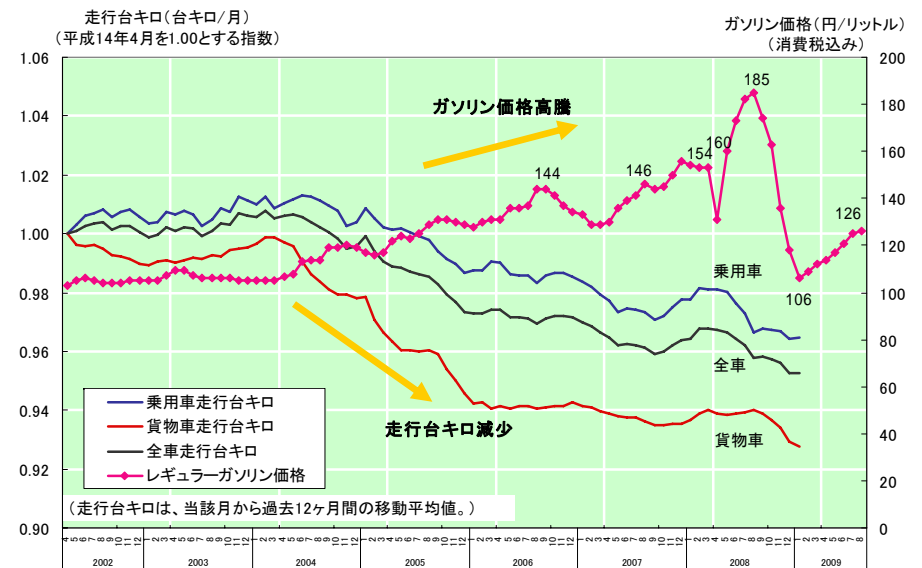


図 ガソリン価格と走行台キロの短期的動向

出典) 走行台キロ(年別) : 陸運統計要覧、自動車輸送統計年報
 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

2. わが国における自動車の保有・利用に関連する調査の現状

・わが国においては、乗用車市場動向調査(自工会)、全国都市交通特性調査(小規模調査)、道路交通センサス起終点調査等において自動車の保有・利用特性の把握が実施されている。

調査名	頻度	調査内容	備考
乗用車市場動向調査 (自工会)	毎年	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車の保有・使用実態、最近の自動車購入状況 ・環境への意識、安全への意識 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般世帯を対象 ・回答者は、自動車保有世帯では主運転者、非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者
全国都市交通特性調査 (小規模調査)	毎年	<ul style="list-style-type: none"> ・人の1日の動き(目的、目的地、利用交通手段、駐車場所等) ・移動に関する意識(交通手段選択の際の重視事項、交通手段の満足度、自動車を運転する理由等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般世帯を対象 ・回答者は、世帯内の全員(5歳以上) ・15都市を対象
道路交通センサス起終点調査(オーナーインタビューOD調査)	約5年に1回	<ul style="list-style-type: none"> ・車の1日の動き(利用目的、目的地、駐車場所等) ・世帯単位での自動車保有状況・利用状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車保有者のみを対象

3. 検証すべきと考えている仮説①

- ・平成20年度に開催された、将来交通需要推計に関する検討会で提起された課題を踏まえ、自動車の保有・利用に影響を与える影響について仮説を設定。
- ・仮説の一部は乗用車市場動向調査等により把握可能であるが既存の調査で検証できない仮説も存在する。
- ・総合的、立体的な分析を行うため、1つの調査内で検証すべき仮説を網羅した調査を行うことを検討。過年度より実施されている他の調査を活用するため、連携も視野に入れて検討。

大項目	小項目	検証可能性 ^{注)}
レンタカー、カーシェアリングの普及	-1：自動車を保有せず、必要な場面だけ自動車を利用する交通手段選択になり、自動車利用が減少する。（公共交通や自転車・二輪車を利用する機会が増加する。）	×
	-2：自動車保有しない者に自動車を利用する機会ができ、自動車利用が増加する。	×
世帯規模縮小	-1：世帯規模縮小による世帯数の増加により、自動車保有台数は増加する。	A、B
	-2：世帯数の増加に伴い、交通量は増加する。	A、B
高齢者の運転免許や自動車の保有率増加	-1：高齢者が運転免許や自動車を保有しつづける傾向から、自動車保有が増加する。	A、B
	-2：高齢になるほど年間走行距離は低下する。	A、B、C
TDM、MM	交通需要マネジメントやモビリティマネジメント施策の拡大に伴い自動車保有・利用が減少する。（公共交通や自転車・二輪車を利用する機会が増加する。）	×
ライフイベントの変化	結婚や出産等のライフイベントの変化（増加）により自動車保有・利用が増加する。	×

注) A: 乗用車市場動向調査で把握可能、B: 全国都市交通特性調査で把握可能、C: 道路交通センサス起終点調査で把握可能、
×: 既存調査で把握不可能

3. 検証すべきと考えている仮説②

大項目	小項目	検証可能性 ^{注)}
所得が低い者の増加	所得格差の拡大により、自動車や運転免許取得費用の負担力が小さい者が増加し、自動車保有が減少する	A
都市に住む人口の増加	公共交通機関や自転車利用率が高い都市に住む人口の全人口に占める割合が大きくなることで、全国自動車保有台数や利用率が減少する。	B
男女共同参画社会の実現	男女共同参画社会の実現により、女性の社会進出が増加することで自動車保有・利用が増加する。	A、B、C
環境や健康指向の上昇	環境や健康指向の上昇により自動車を利用しないで公共交通や自転車を利用するライフスタイルが拡大する。	A、B
外国人観光客の増加	外国人観光客が増加し、かつレンタカーを利用した観光行動をとる外国人観光客が増加することで、自動車の走行台キロが増加する。	×
若者の車離れ	若者の車離れが恒常化し、自動車保有台数および走行台キロが減少する。	A、B、C
児童の送迎	児童の送迎率が増加し、走行台キロが増加する。	×
低排出車の普及	電気自動車やハイブリッド車等の低排出車の普及により環境負荷に不安を持っていた者が自動車を利用するようになる。	×
低燃費車の普及	低燃費車を利用することにより燃料費負担が少なくなるため交通費が安くなり、自動車の走行台キロが増加する。	×
低価格車の普及	低価格車の普及により、自動車購入者が増加し、自動車の走行台キロが増加する。	A
軽自動車の普及	軽自動車は普通自動車よりも走行距離が少なく、自動車の走行台キロが減少する。	×
高齢者率の上昇	高齢者は壮年・青年よりも活動が少なく、走行台キロが減少する。	A、B、C
成熟社会の進行	心の豊かさの追求等、人々の活動量が低下し、走行台キロが減少する。	×

4. 諸外国の調査の動向

- ・フランス、ドイツ、イギリス、アメリカでは、自動車の保有・利用に関するモニタリング調査を実施
- ・フランス、ドイツではパネル調査にて、アメリカではランダムサンプル調査で実施。イギリスはランダムサンプル調査とパネル調査の調査がそれぞれ存在する。

番号	調査名	頻度	調査方法
フランス	PARC AUTO	毎年	パネル調査
ドイツ	Das Deutsche Mobilitätspanel : MOP	毎年	パネル調査
イギリス	National Travel Survey	毎年	ランダムサンプル調査
イギリス	British Household Panel Study	毎年	パネル調査
アメリカ	National Household Travel Survey	5~7年 に1回	ランダムサンプル調査

4. 諸外国の調査の動向：フランス・PARC AUTO調査（概要）

実施時期	1983年以降、毎年実施
実施主体	・企画／管理：INRETS (DEST：交通経済社会部) ※ 出資：ADEME (環境エネルギー抑制庁)、後にDSCR (道路交通安全局)、CCFA (フランス自動車メーカー委員会)、FFSA (フランス保険会社連盟)
目的	フランスにおける自動車保有、利用、利用者の実態とその変化を把握すること。
調査方法	パネル調査。 サンプルは、TNS Sofres社 (アンケート調査会社大手) が保有するサンプル・データベースから一定の条件に基づいて抽出される。このサンプル・データベースは、以下の手段を通して作成される。 ・直接交渉：面談ないし電話でヒヤリングを受け、その後の回答に合意した者。 ・既存個人情報ファイル：調査内容に応じて、TNS Sofres社以外の組織 (フランス テレコム (電話会社)、国立統計局 (INSEE)) から借用した個人情報ファイル。 世帯主の年齢・性別・職業、世帯構成人口、住居の所在する地方、都市圏の規模においてフランスの人口を代表する標本を抽出。 郵送によるアンケート調査。
サンプル数	10,000世帯に質問し、そのうち有効回答は65%～70%。
質問総数	世帯調査 (91問)、個人調査 (57問)、計148問
調査内容	調査は4つの主要テーマから構成されている。 ・世帯保有車両の構造データ：20年間における世帯保有車両の主要動向 ・自動車の使用と行動形態：自動車の使用形態、主要な傾向と急変の要因 (1990～2009)、自動車に対する行動形態 ・新車と中古車購入に当たる行動形態：現在の自動車の購入状況、インターネットと自動車購入、購入の意向 ・自動車の維持管理と修理：維持管理と修理費用、維持管理と修理に対する行動形態、修理会社の知名度とイメージ (13社)

※INRETS：国立交通・安全研究所。交通担当省 (現在はエコロジー・エネルギー・持続可能な開発・国土整備省) の配属下におかれる研究機関

4. 諸外国の調査の動向: ドイツ・Das Deutsche Mobilitätspanel : MOP (概要)

実施時期	1994年から毎年
実施主体	連邦交通・建設・都市開発省が委託、資金提供している。 実施者はカールスルーエ工科大学技術研究所下交通研究所(KIT)
目的	交通政策、交通計画作成のために、交通現象と交通行動について、最新の情報を収集する。住民のニーズに沿う交通インフラ整備のためでもある。
調査方法	パネル調査 世帯の選出(層化):層化抽出法を用いる。【地域タイプ・世帯タイプ・自家用車の有無】を層として選出。 毎年、調査満期を迎えたり(調査に参加できるのは最高3年)棄権する世帯があるので、欠員を補充する。 郵送によるアンケート
サンプル数	有効回答は約1,000世帯、約1500人
質問総数	世帯調査 (30問)
調査内容	<p>【1】世帯・居住状況 調査対象となる世帯の構成の把握。</p> <p>【2】トリップ状況 上記世帯構成員のうち、10歳以上の人間全てを対象にそれぞれトリップ 状況を調べる。</p> <p>【3】保有自動車走行状況 燃料消費量と走行キロの把握。</p>

4. 諸外国の調査の動向: イギリス・National Travel Survey (概要)

実施時期	1988年に開始。ほぼ毎年実施している。
実施主体	交通省 (Department for Transport)
目的	英国 (Great Britain) の交通動向のデータ蓄積とするとともに長期間での交通に関する傾向を把握することが目的
調査方法	・郵便番号住所ファイルから、ランダムにサンプル世帯を抽出 ・郵送によるアンケート形式
サンプル数	有効回答は9,278世帯、21,931人 (2007年調査)
質問総数	世帯調査 (31問)、個人調査 (37問)、計68問
調査内容	(1) 世帯調査 世帯構成、居住形態、通勤・通学方法、車両の利用可能性、公共交通の利便性等 (2) 個人調査 外出時の利用交通手段、自転車の利用状況、運転免許の取得状況、通勤時の交通障害、職業・職場、通勤の手段、買物時の交通手段 等 (3) 車両調査 保有する車両の詳細、保管場所、年間走行キロ 等

4. 諸外国の調査の動向: イギリス・BHPS (概要)

実施時期	1991年から毎年
実施主体	ISER (Institute of Social and Economic Research) (エセックス大学の一機関)
目的	イギリスにおける世帯・個人レベルでの社会・経済的変化の理解を深めること。
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・サンプリングは、郵便番号によるセクター区分と、都市/農村その他の基準による層化抽出法。 ・これにより最初に抽出された世帯の構成員を原サンプル構成員とし、死亡まで追跡調査。婚姻、出生などにより新たに世帯に加わった者も随時含める。 ・対象世帯の16歳以上の者へインタビュー(疾病、高齢、不在などの場合は代理の者、インタビューが不可能な場合には電話調査)。1994年以降は11歳～15歳にも短縮インタビューを実施。
サンプル数	<ul style="list-style-type: none"> ・初回調査では、5,505世帯(10,264人(16歳以上))にインタビュー。 ・1999年にはスコットランドおよびウェールズに関して1,500世帯のサンプルを追加。2001年には北アイルランドを新たに対象とし、2,000世帯を追加。
質問総数	世帯調査(65問)、個人調査(403問)、計468問(該当する問のみ回答)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年繰り返される「基本質問(core questions)」、2～3年に一度なされる「循環基本質問(Rotating core questions)」、その「他の質問(Variable component questions)」から構成される。 ・コア質問および循環コア質問の内容は、①世帯構成、②住宅事情、③居住の移動、④教育と訓練、⑤健康および保健サービスの利用、⑥労働市場における行動、⑦社会・経済的価値観、⑧給与、給付、年金による収入、に関することである。 ・その他の質問は、サンプル構成員の調査開始以前の履歴、政策変更や研究上の課題から発生した新たな問題などである。

4. 諸外国の調査の動向: アメリカ・National Household Travel Survey (概要)

実施時期	1969年に開始。5～7年おきに実施。
実施主体	連邦交通省(US DOT)
目的	米国の戦略的交通政策決定および安全性・効率性改善のために信頼できる自動車保有・利用の実態調査を実施し、その結果を政策決定に反映する。特に現時点と将来両方で求められていることは何かを把握することが目的
調査方法	・電話番号からのランダムサンプリング ・郵送によるアンケート
サンプル数	・有効回答は69,817世帯(2001年調査)
質問総数	世帯調査(46問)、個人調査(114問)、計160問
調査内容	・車両データ ・世帯構成 ・通勤・通学 ・特定日に旅行について ・旅行全般と車両走行距離 ・インターネット利用および人口動態に関する情報 ・走行距離データ

5. 乗用車市場動向調査の状況①

- ・乗用車市場動向調査では、奇数年は時系列調査、偶数年はテーマ調査を実施
- ・現在、時系列調査を実施中

調査の種類	開始年	最新年 ^{注1)}	調査内容	調査方法
時系列調査	1963年	2007年	単身世帯を含む全国の一般世帯における乗用車の保有・使用実態、購入状況、保有に関する意識等を継続的に調査。	隔年調査 ①住民基本台帳 ^{注2)} から候補世帯を地域別に無作為抽出。 ②候補世帯に戸別訪問して調査依頼・調査票配布。
テーマ調査	1964年以降	2008年	若者の車離れ、女性の車に対する意識など、時事的な特定テーマについて掘り下げた調査を都度実施。	隔年調査 ①過去の時系列調査データから、特定テーマについて分析。 ②①の分析結果に基づき、仮説検証のためのグループインタビュー調査、ウェブ調査を実施 ^{注3)} 。

注1) 調査結果が公表されているもの。

注2) 個人情報保護法制定以降の2007年度調査からは、地図データベースに記載された調査単位で抽出

注3) 2008年度調査の場合。

5. 乗用車市場動向調査の状況②

乗用車市場動向調査（時系列調査：2007年）の状況

- ・2007年調査においては、全国の一般世帯に対して、訪問面接、留置併用により調査を実施
- ・9,145の世帯に配布し、3,666サンプルを回収

- ①調査地域 : 全国
- ②調査対象 : 単身世帯を含む一般世帯
- ④対象回答者 : 自動車保有世帯では主運転者
(非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者)
- ⑤標本抽出方法 : 層化多段無作為抽出法
(地域(84層) → 地区(1段階) → 世帯(2段階))
- ⑥調査方法 : 訪問面接、留置併用
- ⑦調査実施時期 : 2007年8月28日～9月18日
- ⑧標本対象数 : 9,154
- ⑨標本回収数 : 3,666(回収率:約40%)

5. 乗用車市場動向調査の状況③

調査の分析内容

乗用車ユーザーの保有・購入・使用の実態等を時系列で捉え、市場構造の変化を把握することを目的として調査を実施

1. 乗用車市場動向

①保有・使用実態の変化

- ・乗用車世帯保有率の動向
- ・保有率の変化
- ・ユーザー層の変化
- ・使用状況の変化
- ・複数保有化の状況
- ・複数保有組合せの変化

②最近の購入状況の変化

- ・購入形態の変化
- ・移行状況の変化

2. クルマ市場をめぐる環境意識の変化

①環境への意識

- ・環境問題に対する考え方・態度
- ・環境に配慮した車の認知と関心

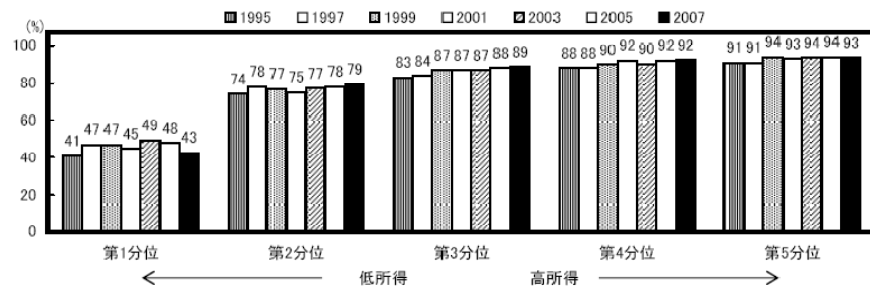
②安全への意識

- ・安全意識の変化
- ・安全志向層構成比の変化
- ・ASVへの関心度
- ・現在保有者の安全性への満足度と今後購入時の重視度

5. 乗用車市場動向調査の状況④

乗用車市場動向調査(時系列調査)の調査項目例－1

保有率の変化<年度別の所得階層別保有率>



使用状況の変化<年度別の目的別自動車利用率>

年度	仕事・商用	通勤・通学	レジャー	買物・用足し
1995	17	41	17	25
1997	18	39	18	25
1999	16	38	18	28
2001	17	35	17	31
2003	17	33	16	34
2005	16	33	16	35
2007	15	33	14	37

(n=2,767) (%)

ユーザー層の変化<年度別の主運転者年齢構成比>

年度	~24才	~29才	~39才	~49才	~59才	60才以上
1995	10	9	24	29	17	11
1997	8	10	22	26	19	15
1999	7	9	22	26	21	15
2001	5	9	22	24	22	18
2003	4	6	22	23	24	21
2005	5	6	21	23	23	23
2007	3	4	18	22	23	30

(n=2,788)

使用状況の変化<年度別1週間あたり自動車使用日数>

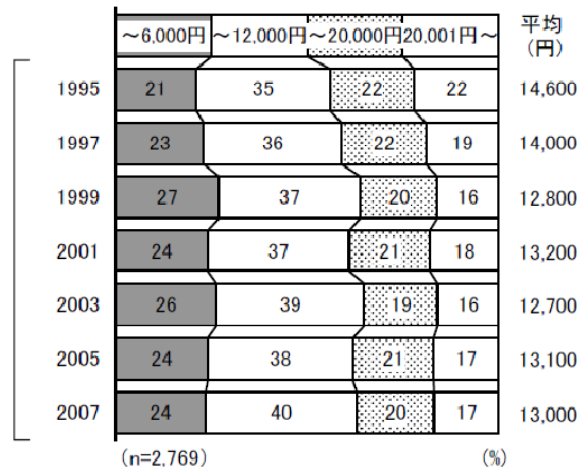
年度	0・1日	2・3日	4・5日	6日	7日	平均(日)
1995	8	20	14	15	43	5.0
1997	8	21	17	13	41	4.9
1999	9	20	18	13	40	5.1
2001	8	21	17	13	41	5.0
2003	9	20	19	12	40	4.9
2005	8	21	19	14	39	5.0
2007	7	20	19	13	41	5.0

(n=2,707) (%)

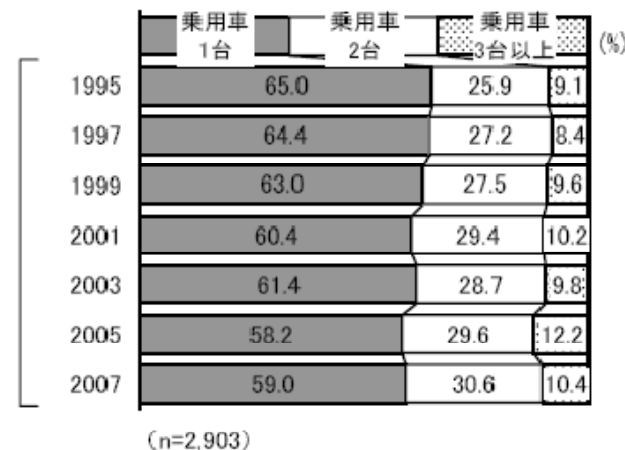
5. 乗用車市場動向調査の状況⑤

乗用車市場動向調査(時系列調査)の調査項目例-2

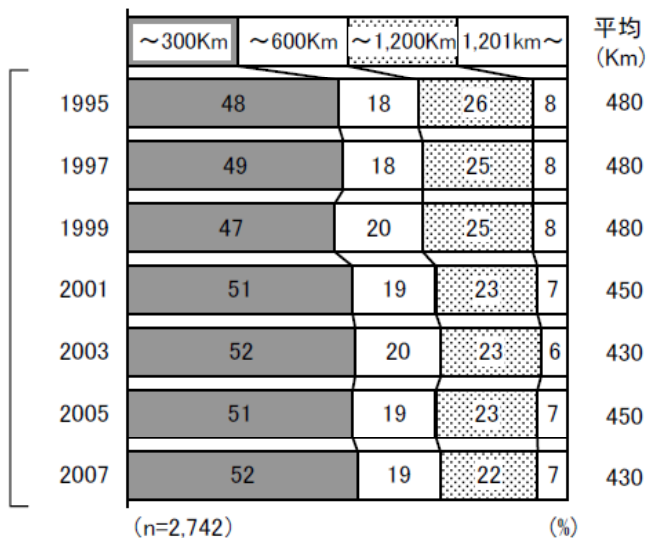
使用状況の変化<年度別月間維持費>



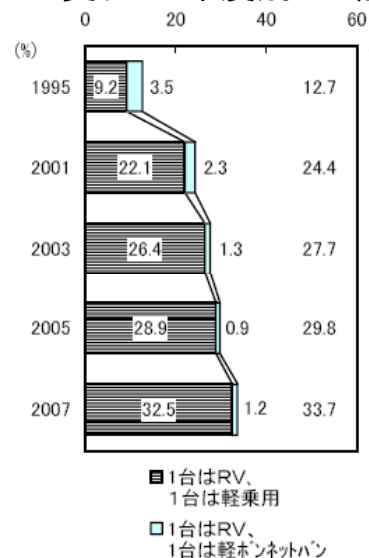
複数保有化の状況<年度別の保有台数構成比>



使用状況の変化<年度別月刊走行距離>



複数保有組み合わせの変化<年度別の「軽+RV」保有世帯数割合>



6. 現在の懸案事項

1. 調査体系のあり方

他調査(全国都市交通特性調査(小規模調査)、乗用車市場動向調査(自工会)等)との役割分担、連携方法。統計法上の課題。

2. 動的な変化を追うための調査方法と単年度予算との関係

ランダムサンプル or パネル調査等

3. アンケート実施方法の検討

- ・個人情報意識の高まり。
- ・アンケートへの忍耐力。
- ・ウェブモニターバイアス。