

## 5. 箇所別基本表記載の調査事項

箇所別基本表に記載した調査事項は以下のとおりである。なお、箇所別基本表は交通量観測時点(令和3年秋季)の結果である。

### (1) 道路種別

当該交通調査基本区間の道路種別を次の区分で分類した。

道路種別	コード番号
高速自動車国道	1
都市高速道路	2
一般国道	3
主要地方道(都道府県道)	4
主要地方道(指定市市道)	5
一般都道府県道	6
指定市の一般市道	7

### (2) 路線

#### ① 路線番号

高速自動車国道は、国土交通省が指定した路線番号に従い、阪和自動車道を「1720」、紀勢自動車道を「4801」、「4803」とする。

一般国道は、国道番号とする。

都道府県道は、標識等で表示されている路線番号とする。

#### ② 路線名

政令、告示等による正式な路線名とする。

### (3) 交通量観測地点地名

交通量観測を行った交通量調査単位区間において、交通量観測を行った地点の地名(市・郡、区・町・村、町・丁目・字、番地、小字等)または IC 区間名(○○IC～○○IC 等)を記載。

### (4) 交通量調査単位区間番号

交通量調査単位区間番号は、交通調査基本区間を集約して設定した交通量調査単位区間のそれぞれに付した 5桁の番号で、都(区部及び市郡部ごと)府県、北海道振興局、指定市ごとに、道路種別により下記の番号から始まる番号とした。

- ・ 高速自動車国道.....00010 ～
- ・ 都市高速道路.....05010 ～
- ・ 一般国道.....10010 ～
- ・ 主要地方道(指定市の主要市道を含む).....40010 ～
- ・ 一般都道府県道.....60010 ～
- ・ 指定市の一般市道.....80010 ～

令和3年度道路交通センサスでは、交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査、各々に単位区間番号が設定されているが、本冊子では交通量調査単位区間番号に統一してとりまとめている。

### (5) 区間延長(km)

当該交通調査基本区間の延長(道路中心線上の延長)。

### (6) 代表車道幅員

車道(もっぱら車両の通行の用に供されることを目的とする道路の部分であり、車線、停車帯等によって構成される)の合計であり、中央帯及び路肩の幅員は含まない。

### (7) 代表断面車線数

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面における車線数。

車線数は、上下線合計(一方通行区間の場合を除く)とした。

また、道路構造令第2条第7号の登坂車線、同第2条第6号にいう付加追越車線、同第2条8号の屈折車線、同第2条第9号の変速車線及び同第2条第14号の停車帯、及びゆずり車線は車線数には含めていない。

いわゆる「1車線道路」は道路構造令第5条1項ただし書きによって、車線により構成されない車道を持つ道路であるが、ここでは車線数=1とした。「1車線道路」は車道幅員が5.5m未満の場合とした。

### (8) 交通量観測・非観測の別

交通量観測を行った区間、交通量推定を行った区間の別を次の区分で分類した。

交通量観測・非観測の別	表示方法
交通量観測区間	空白
交通量非観測区間(推定値)	非
データなし(推定不能)	—

### (9) 12時間・24時間観測の別

12時間観測地点、24時間観測地点の別を次の区分で分類した。

12時間・24時間の別	表示方法
12時間観測地点	12h
24時間観測地点	24h
調査対象区間外(非観測)	空白

### (10) 歩行者類、自転車類、動力付二輪車類

平日及び休日交通量の歩行者類、自転車類、動力付二輪車類の24時間観測区間については、12h/24hで表記した。

### (11) 昼間12時間自動車類交通量(台/12h)

午前7時～午後7時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数。

交通量を観測していない区間については、当該交通調査基本区間等で構成する交通量調査単位区間に対応する主たる平成27年度調査単位区間の平成27年度交通量と平成27年度及び令和3年度ともに交通量を観測した区間の交通量データを用いて推定した昼間12時間交通量を記載。個別調査観測値活用区間については当該区間交通量及び常時観測点の交通量データから算定した令和3年の午前7時～午後7時までの自動車類の台数(年平均日交通量)を記載。なお、推定区間においては斜体表示とした。

### (12) 24時間自動車類交通量(台/24h)

午前7時～翌日午前7時または午前0時～翌日午前0時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数。

12時間観測区間については、昼間12時間交通量と昼夜率及び夜間12時間大型車混入率を用いて推定した24時間交通量を記載。

交通量を観測していない区間については、推定した昼間12時間交通量と昼夜率及び夜間12時間大型車混入率を用いて推定した24時間交通量を記載。個別調査観測値活用区間については当該区間

交通量及び常時観測点の交通量から算定した、令和3年の午前7時～翌日午前7時または午前0時～翌日午前0時までの自動車類の台数(年平均日交通量)を記載し、斜体表示とした。

### (13) 昼夜率

昼間12時間自動車類交通量に対する24時間自動車類交通量の割合。

$$\text{昼夜率} = \frac{\text{24時間自動車類交通量}}{\text{昼間12時間自動車類交通量}}$$

12時間観測区間及び交通量観測をしていない区間では、24時間観測を行った区間の交通量データをもとに、昼夜率を設定した。

### (14) 昼間12時間ピーク比率(%)

ピーク時間交通量(上り下りの合計の交通量が最も多い時間帯の交通量)の昼間12時間交通量に対する割合。

$$\text{ピーク比率} = \frac{\text{ピーク時間自動車類交通量}}{\text{昼間12時間自動車類交通量}} \times 100 (\%)$$

なお、推定区間(交通量を観測していない区間)では、斜体表示とした。

### (15) 昼間12時間大型車混入率(%)

自動車類交通量に対する大型車交通量の割合。

$$\text{大型車混入率} = \frac{\text{大型車交通量}}{\text{全車交通量}} \times 100 (\%)$$

なお、推定区間(交通量を観測していない区間)では、斜体表示とした。

### (16) 混雑度

交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量(台/12h)}}{\text{交通容量(台/12h)}}$$

なお、推定区間(交通量を観測していない区間)では、斜体表示とした。

### (17) 平成 27 年度自動車類交通量

当該交通調査基本区間等で構成する交通量調査単位区間に対応する主たる平成27年度調査単位区間の12時間自動車類交通量と24時間自動車類交通量。

### (18) 平均旅行速度 (km/h)

日常業務等を兼ねた計測およびプローブカーで計測した旅行速度は、当該交通調査基本区間等で構成する旅行速度調査単位区間の朝夕(混雑時:午前7時～午前9時、午後5時～午後7時)・昼間(非混雑時:午前9時～午後5時)別、上り・下り別の走行所要時間(信号や渋滞等による停止時間を含む)で旅行速度調査単位区間延長を除いて算出した速度。

ETC2.0プローブ情報、民間プローブデータによる旅行速度は、交通調査基本区間単位の朝夕(混雑時:午前7時～午前9時、午後5時～午後7時)・昼間(非混雑時:午前9時～午後5時)別、上り・下り別の平均旅行時間(但し、朝夕(混雑時)は朝(午前7時台～午前8時台)または夕方(午後5時台～午後6時台)のうち長い方の平均旅行時間(速度としては遅くなる))で交通調査基本区間延長を除いて算出した速度。なお、合計の平均旅行時間については、交通量データがある場合は車種別の旅行時間を車種構成比で加重平均し、交通量データがない場合は車種区分せずに旅行時間を単純平均して算出した。

上下方向別、朝夕(混雑時)・昼間(非混雑時)別のいずれかの区分で旅行速度データが取得できなかった場合又は計測を行わなかった場合(※)については、同一区間の反対方向や他の時間帯区分もしくは前後区間の旅行速度データで補完することとし、欠落部分に補完する旅行速度データは、以下の中から、交通状況を勘案して選定した。

- ① 同一時間帯区分で反対方向の旅行速度データ
- ② 他の時間帯区分で同一方向の旅行速度データ
- ③ 他の時間帯区分で反対方向の旅行速度データ
- ④ 同一の時間帯区分で同一枝路線内の前の区間の同一方向の旅行速度データ
- ⑤ 同一時間帯区分で同一枝路線内の次の区間の同一方向の旅行速度データ

※計測を行わなかった場合:上下線で旅行速度が大きく異ならず、上下線共通の調査としてどちらか1方向のみを計測した場合、または、朝夕の混雑が見られず、朝夕(混雑時)と昼間(非混雑時)の共通の調査として昼間12時間(午前7時～午後7時)の任意の時間帯に計測した場合(計測時間帯及び計測方向については、「4. 調査方法」(3)②の説明を参照。)

いずれの区分においても旅行速度を取得していない区間では、当該交通調査基本区間に対応する平成27年度の同一時間帯区分で同一方向の旅行速度で補完する。

なお、上記の補完区間においては斜体表示とした。

### (19) 昼間12時間平均旅行速度 (km/h)

交通調査基本区間を通過する自動車類の昼間 12 時間の平均速度。

$$\text{昼間12時間平均旅行速度} = \frac{\sum_{\text{昼間12時間}} (\text{時間帯別交通量})}{\sum_{\text{昼間12時間}} (\text{時間帯別交通量} / \text{時間帯別旅行速度})}$$

時間帯別旅行速度は、午前7時台～午前8時台、午後5時台～午後6時台は朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)、午前9時台～午後4時台は昼間旅行速度(非混雑時旅行速度)を用いた。

なお、交通量が取得できていない区間では、時間帯別交通量は考慮せず、各時間帯別旅行速度(午前7時台～午前8時台、午後5時台～午後6時台は朝夕旅行速度(混雑時旅行速度)、午前9時台～午後4時台は昼間旅行速度(非混雑時旅行速度))の調和平均とした。

$$\text{昼間12時間平均旅行速度} = \frac{12}{4 \times (1 / \text{朝夕旅行速度}) + 8 \times (1 / \text{昼間旅行速度})}$$

### (20) 平成 27 年度混雑時旅行速度 (km/h)

当該交通調査基本区間で構成する旅行速度調査単位区間に対応する主たる平成 27 年度調査単位区間の混雑時・昼間非混雑時別、上り・下り別旅行速度を表示した。

※上記の「混雑時」、「昼間非混雑時」は、令和3年度の「朝夕(混雑時)」、「昼間(非混雑時)」とそれぞれ同じ定義となっている。

### (21) 改良済み区間延長率 (%)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における規格改良済み区間及び5.5m以上改良済区間の延長の割合。

規格改良済み区間とは、道路構造令の規格に適合するものをいう。

$$\text{改良済み区間延長率} = \frac{\text{改良済み区間延長}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \times 100 (\%)$$

## (22) 幅員構成 (m)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面における道路横断面の各構成要素の幅員。

### ① 道路部幅員

車道、中央帯、路肩、植樹帯及び歩道等を合計した幅員。

副道または側道を有する道路の場合、副道または側道の管理者が同一であれば道路部幅員に含めた。

### ② 車道部幅員

車線、停車帯、路肩及び中央帯の幅員を合計した幅員。

### ③ 車道幅員

車道(もっぱら車両の通行の用に供されることを目的とする道路の部分であり、車線、停車帯等によって構成される)の合計であり、中央帯及び路肩の幅員は含まない。

### ④ 中央帯幅員

道路構造令第2条第10号に定める中央帯の幅員。

### ⑤ 歩道幅員

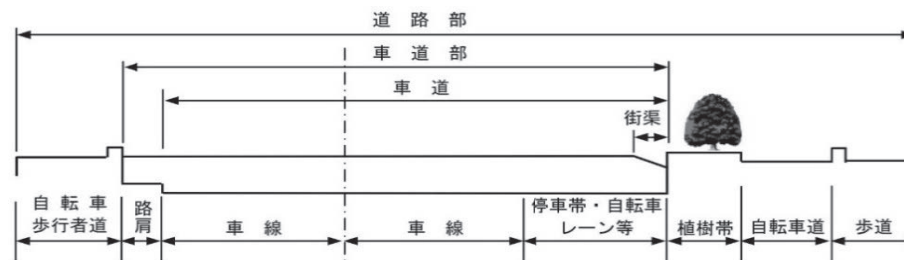
道路構造令第2条第1号に定める歩道及び同第2条第3号に定める自転車歩行者道の幅員。

### ⑥ 自転車道幅員

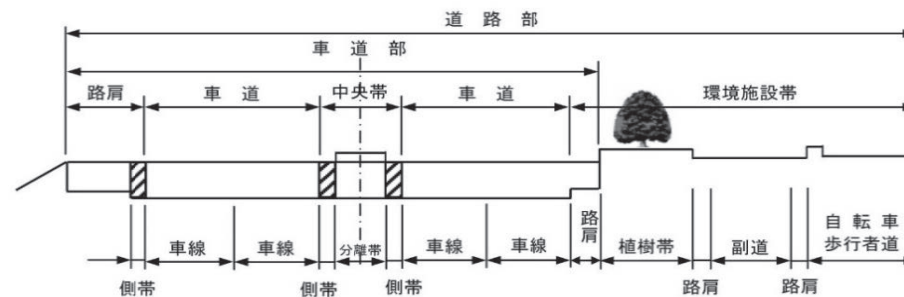
道路構造令第2条第2号に定める自転車道の幅員。

### ⑦ 停車帯等幅員

路側に設けられた停車帯(道路構造令第2条第14号)又は旧道路構造令の緩速車道等(自転車レーン(道路交通法第20条第2項)を含む)の幅員。



(a) 2車線の場合の例



(b) 4車線の場合の例

## (23) 車線数

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面における車線数。

車線数は、上下線合計(一方通行区間の場合を除く)とした。

また、道路構造令第2条第7号の登坂車線、同第2条第6号にいう付加追越車線、同第2条第8号の屈折車線、同第2条第9号の変速車線及び同第2条第14号の停車帯、及びゆずり車線は車線数には含めていない。

いわゆる「1車線道路」は道路構造令第5条1項ただし書きによって、車線により構成されない車道を持つ道路であるが、ここでは車線数=1とした。「1車線道路」は車道幅員が5.5m未満の場合とした。

#### (24)交通安全施設等

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における交通安全施設等の設置延長割合及び代表幅員。

$$\text{交通安全施設等設置延長率} = \frac{\text{交通安全施設等設置延長}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \times 100 (\%)$$

##### ① 歩道設置延長率(%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第1号に定める歩道(道路構造令第2条第3号に定める自転車歩行者道を含む)が道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

##### ② 自転車歩行者道設置延長率(%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第3号に定める自転車歩行者道が道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

##### ③ 自転車レーン設置延長率(%)

道路状況調査単位区間において、道路交通法第20条第2号に定める自転車レーンが道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

##### ④ 両側歩道設置延長率(%)

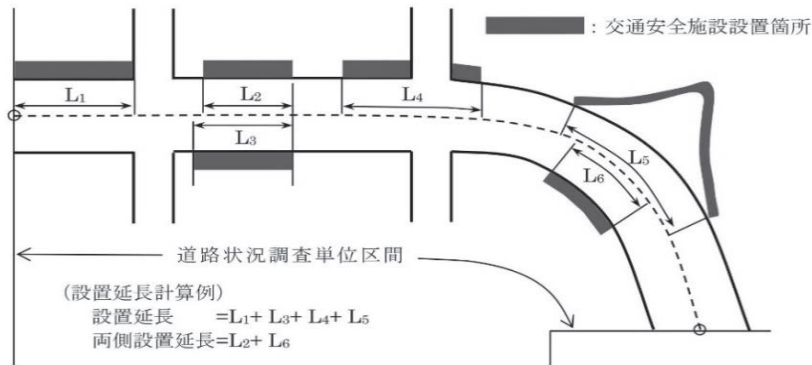
道路状況調査単位区間において、歩道(自転車歩行者道を含む)が道路の両側に設置されている区間の延長の割合。

##### ⑤ 両側自転車歩行者道設置延長率(%)

道路状況調査単位区間において、自転車歩行者道が道路の両側に設置されている区間の延長の割合。

##### ⑥ 歩道代表幅員(m)

道路状況調査単位区間に設置されている歩道(自転車歩行者道を含む)の代表幅員。



#### (25)バス路線

##### ① バス路線延長率(%)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間におけるバスの運行区間の延長の割合。  
 バス路線とは、道路運送法第4条の許可を受けた一般旅客自動車運送事業の路線のことをいう。

$$\text{バス路線延長率} = \frac{\text{バス路線延長}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \times 100 (\%)$$

##### ② バス優先・専用レーンの有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面におけるバス優先・専用レーンの有無を次の区分で分類した。

バス優先・専用レーンの有無	表示方法
バス優先レーンあり	○
バス優先・専用レーンなし	—

バス優先レーンとは、道路交通法第20条の2に定める「路線バス等優先通行帯」をいい、規制標識「路線バス等優先通行帯」(327の5)又は規制標示(109の7)が設置してあるものをいう。

バス専用レーンとは、道路交通法第20条第2項により、規制標識(327の2)又は規制標示(109の4)を設置したバス(路線バスに限らない)の専用通行帯をいう。

#### (26)鉄道との平面交差箇所の有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における鉄道との平面交差(踏切)箇所の有無について次の区分で分類した。

なお、遮断機の有無にかかわらず、平面交差(踏切)する箇所がある場合は、交差箇所ありとした。

鉄道平面交差箇所の有無	表示方法
平面交差箇所あり	○
平面交差箇所なし	—

#### (27)指定最高速度(km/h)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間において、道路標識等により表示されている最高速度。

なお、最高速度が指定されていない道路については、道路交通法施行令で定められた最高速度とした。

### (28) 中央分離帯の設置状況

中央分離帯の種類が物理的分離(高架道路等の橋脚、地形要因による分離、剛性防護柵、たわみ性防護柵、その他の柵、植樹施設、マウンドアップ)のいずれかに該当する区間において、中央分離帯の設置状況を次の区分で分類した。

中央分離帯の設置状況区分	表示方法
区間全体に設置又は一部区間(区間の概ね3分の2以上)に設置	○
あまり設置されていない	—
設置されていない	—

### (29) 自転車通行可能区分

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における自転車通行可能な歩道又は自転車道の有無について次の区分で分類した。

自転車通行可能とは、道路交通法第63条の4第1項第1号の道路標識により普通自転車が通行可能な歩道をいう。

自転車通行可能区分	表示方法
全区間通行可	○
一部通行可 又は 通行可能な歩道なし	—

### (30) 異常気象時等通行規制区分

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における異常気象時等通行規制および冬期通行規制について次の区分で分類した。

異常気象時等通行規制	表示方法
異常気象時等通行規制なし(冬期通行規制なし)	—
雨量規制あり(冬期通行規制なし)	雨量
雪規制あり(冬期通行規制なし)	雪
雪規制あり(冬期通行規制あり)	雪(冬期)
その他規制あり(冬期通行規制なし)	その他