

Ⅱ 調査表各事項の解説

1) 交通量調査結果

(1) 通行車両等の分類

種 別		内 容
歩 行 者 類		隊列、葬列を除く
自 転 車 類		車いす、小児用の車を除く
動力付き二輪車類		自動二輪車、原動機付自転車
乗用車類	乗用車	ナンバー5（黄と黒のプレート） ナンバー3、8（小型プレート） ナンバー3、5、7
	バ ス	ナンバー2
貨物車類	小型貨物車	ナンバー4（黄と黒のプレート） ナンバー3、6（小型プレート） ナンバー4、6
	普通貨物車	ナンバー1 ナンバー8、9、10

(2) 道路種別

調査単位区間の道路種別を次の区分により分類する。

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

(3) 管理区分

調査単位区間の道路管理者の別を次の区分により分類する。

道 路 管 理	コ ー ド 番
国土交通大臣	1
都道府県知事又は都道府県	2
指定市の長又は指定市	3
東・中・西日本高速道路	4
首都高速道路	5
阪神高速道路	6
本州四国連絡高速道路	7
地方道路公社	8
有料道路の道路管理者としての都道府県	9

((4) 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により分類した。

12 時間、24 時間の別	コード番号
12 時間観測地点	1
24 時間観測地点	2

(5) 昼夜率(T24/T12)

24 時間交通量(T24)の 12 時間交通量(T12)に占める割合。

24 時間観測地点のデータからのみ算出。

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

(6) 大型車類交通量及び大型車混入率

①大型車類交通量……………バス、普通貨物車の計。

②大型車混入率……………大型車類交通量の、自動車類交通量に占める割合を百分率で表したもの。

$$\text{大型車混入率} = \frac{\text{12 時間大型車類交通量}}{\text{12 時間自動車類交通量}} \times 100 (\%)$$

(7) ピーク時間交通量

ピーク時(時間別の自動車類交通量が最大の時間帯)における自動車類の交通量

①ピーク比率

(TP/T12 又は TP/T24)……………ピーク時間交通量(TP)の 12 時間交通量(T12)24 時間交通量(T12)に占める割合を百分率で表したもの。

②ピーク時重方向率……………ピーク時の上り、下りの交通量のうち大きいもの、ピーク時交通量(上り,下りの計)に占める割合を百分率で表したもの。

$$\text{ピーク時重方向率} = \frac{\text{ピーク時上り又下り交通量}}{\text{ピーク時(上り+下り)交通量}} \times 100 (\%)$$

③ピーク時

大型車混入率……………ピーク時の大型車類交通量のピーク時交通量に占める割合を百分率で表したもの。

$$\text{ピーク時大型車混入率} = \frac{\text{ピーク時大型車類交通量}}{\text{ピーク時交通量}} \times 100 (\%)$$

(8) 平休比

休日交通量の平日交通量に対する割合。

$$\text{平休比} = \frac{\text{12 時間休日交通量}}{\text{12 時間平日交通量}}$$

(9) 旅行速度

①旅行速度……………平日は朝又は夕方のラッシュ時間帯に、休日は1日の中で最も混雑する時間帯の混雑方向における旅行速度。
17 年度の調査単位区間に対応する 11 年度センサスで調査したピーク時の旅行速度を、併せて表示した。

②指定最高速度……………最高速度が指定されている区間については、その指定最高速度を示す。

2) 道路状況調査

平成 17 年 4 月 1 日現在の道路状況について実施した。

また、交通量観測時点で改良等により、道路断面が大きく変更されている場合には、4 月 1 日現在と交通量観測時点の両方の道路状況を調査した。

(1) 改良済延長

道路統計年報の定義による規格改良済延長。

(2) 路面の種類

区 分	コード番号
コンクリート舗装	1
アスファルト舗装	2
透水性舗装	3
簡易アスファルト舗装	4
防じん処理等	5
砂利道	6

(3) 車線数

調査単位区間の代表断面の車線数(往復合計)を示す。

(4) 幅員

調査単位区間の代表的な幅員を示す。各幅員のとり方は下記による。

ただし、調査単位は、0.25mとする。

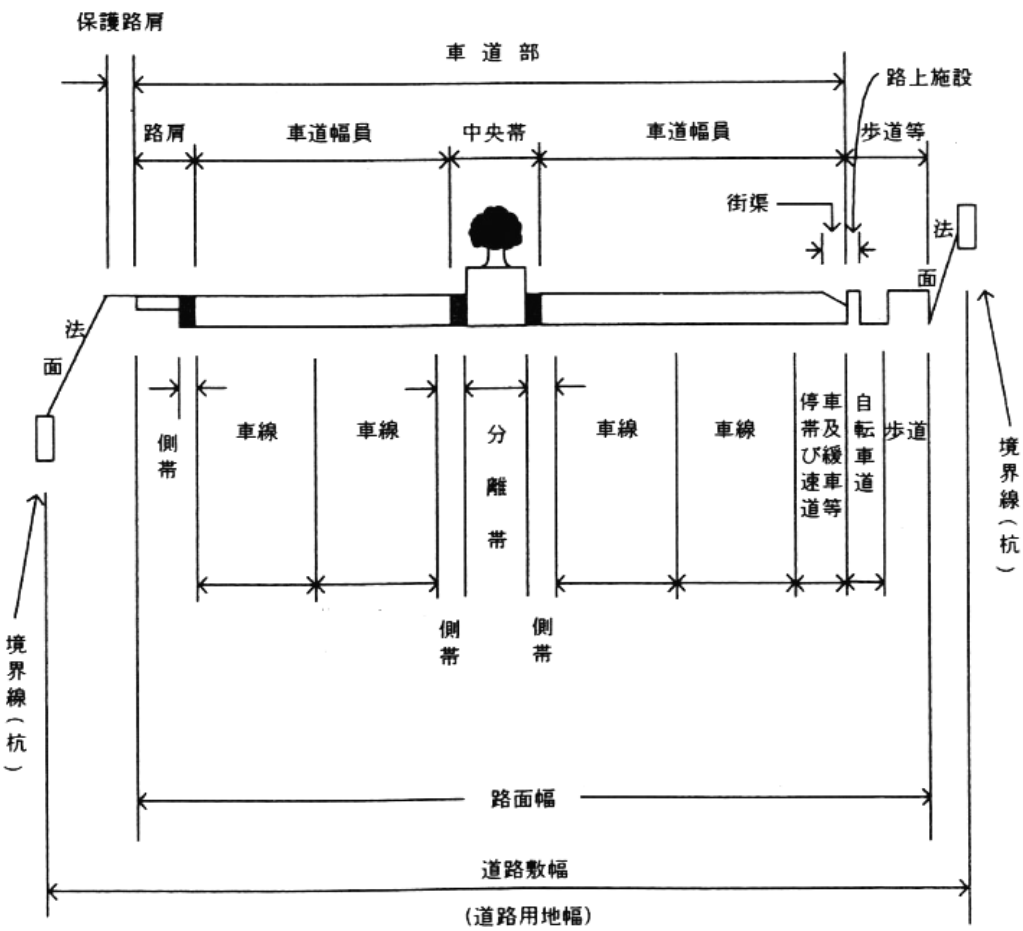
①車道部幅員……車線、停車帯、路肩及び中央帯の幅員の合計。

②車道幅員……車線、停車帯等によって構成される車道の幅員の合計であり、中央帯及び路肩の幅員は含まない。

区間線等がない道路は原則として路端から路肩に相当する幅として $0.5\text{m} \times 2 = 1.0\text{m}$ を車道部幅員から差し引いたものを車道幅員とする。

③最小車道部幅員…調査区間において車道部が最も小さな値となる幅員をいう。

＜道路の横断面の構成要素＞



(5) 自専道延長

調査単位区間のうち、道路法第 48 号の 2 に基づき、自動車専用道路として指定されている区間延長。

(6) 歩道

①歩道設置延長……道路の上り側、下り側の少なくとも一方に歩道の設置されている区間の延長であり、交差点上の横断歩道延長を含む。

②自歩道延長……上記①のうち道路交通法第 63 条の 4 第 1 項の道路標識により、普通自動車が歩道を通行できること又は道路法第 48 条の 8 第 2 項に規定する、自動車歩行者専用道路となっている区間の延長。

③代表幅員……調査区間における代表的な歩道幅員であり、道路上施設帯を含んだ幅員である。
0.1m単位で調査。

④両側歩道設置延長……道路の上り側、下り側の両方に歩道が設置されている区間延長であり、交差点上の横断歩道延長を含む。

⑤両側歩道代表幅員……片側の幅員であり、両側の幅員の合計ではない。
0.1m単位で調査。

(7) 中央帯

①設置延長……道路構造令でいう中央帯の車道中心線上の延長であり、構造上部分的に中央帯が切れている区間(交差点、非常用Uターン路等)は設置延長に含める。

②代表幅員……調査区間における代表的な幅員。0.1m単位で調査。

(8) 緑化済道路延長

「緑化済道路延長」とは、道路の上り側、下り側の少なくともどちらか、あるいは中央分離帯、交通島は緑化されている区間延長であり、交差点を含む車道中心線上の延長。

(9) 鉄道との平面交差箇所数

調査単位区間のうち、遮断機の有無にかかわらず、鉄道との平面(踏切)交差箇所をいう。

(10) 信号交差点数

交差する道路の車道幅員に信号交差点の数を示す。信号機(押しボタン式を含む)のある横断歩道は、「W<5.5m」に含め、鉄道踏切は交差点の数を含めない(鉄道との交差箇所に計上)。

また、立体交差点は交差点に数えない。交差道路が道路法上の道路でない場合も数える。

(11) 信号のない交差点数

信号のない交差点の数を交差道路の車道幅員別に示す。T字路、Y字路等交差点の形状にかかわらずすべて1箇所と考え、交差道路が道路法上の道路でない場合も考える。ただし、沿道家屋等からの取付道路など、「交差点」とは考えられないものは除く。

(12) 代表交差点

調査単位区間が 2 車線以上の場合で交差点がある場合、その区間の交通容量に最も影響を及ぼす交差点(交差道路の交通量が最も大きい交差点)を代表交差点とし、この交差点の当該道路の信号サイクル長及び青時間を調査する。

また、調査路線側における右折専用車線の有無又は右折禁止の有無を次のコード番号で記入する。

項 目	コード番号
右 折 専 用 車 線 あり	1
右 折 専 用 車 線 なし	2
右 折 禁 止	3
調 査 路 線 が 右 折	4

(13) 付加車線、登板車線設置延長

- ① 「ゆずり車線」とは、付加車線のうち速度の低下している車両(以下「低速車」という)を低速車に追従する車(以下「高速車」という)から分離して通行させることを目的として設置されたものをいう。
- ② 「追越車線」とは、付加車線のうち高速車を低速車から分離して通行させることを目的として設置されているものをいう。
- ③ 登板車線は道路構造令第 21 条によって設置されたものを対象とする。

(14) 休憩施設箇所数

一般道路での休憩施設とは、駐車場やトイレ等の施設が設置されている所で展望台等も含む。高速道路等自動車専用道路等ではパーキングエリア、サービスエリアである。なお、非常駐車帯やチェーン着脱場等は含まない。

「道の駅」とは、平成 5 年 2 月に登録・案内制度が創設されて設置された休憩施設で市町村等が設置した地域振興施設と一体となったものであり、これは一定の要件を満たす休憩施設である。

(15) バス関係

- ① **バス路線延長**……………ここでのいうバスとは、いわゆる「路線バス」(道路運送法第 3 条第 2 項第 1 号にいう一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車)をいい、バス路線延長は、道路延長に対応する延長とし、一方向だけの場合もその延長に含める。
- ② **優先レーン延長**……………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 3)又は規制標示(109 の 5)を設置してあるものとする。
- ③ **専用レーン延長**……………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。
- ④ **バス停留施設**……………バス停留施設とは、沿道に設置されているバス停留所及びバス停留帯であり、各々の施設を上り下り合計で調査する。
バス停留所については、乗降場単位で箇所数を計測する。すなわち、停留所名が同じであってもバス乗降場の位置が異なる場合は、それぞれ 1 箇所とする。
いくつかの系統又は運行会社等のバス停留所が同一のバス乗降場を使用している場合は、全体で 1 箇所とする。
バスターミナルについてもバス停車帯として調査するが、鉄道路線や道路等によって遮断されて設置されている場合は、箇所を分けて数えるものとする。なお、バスターミナルが 2 つ以上の路線に面している場合は、上位路線に属するものとする。

(16) 沿道状況延長

- ① **D. I. D**……………平成 7 年度国税調査において設定された人口集中地区。
- ② **その他市街部**……………沿道に人家連担し市街地を形成している地域で D. I. D 以外の地域。
- ② **その他市街部**……………沿道に人家連担し市街地を形成している地域で D. I. D 以外の地域。
- ③ **平地部**……………沿道に人家連担していない地域で、平野、低地、盆地等道路のこう配がゆるやかな地域。
- ③ **山地部**……………山地、丘陵、山麓等。

(17)都市計画区域内延長

都市計画法第 5 条第 1 項又は第 2 項により指定された都市計画区域内の延長。

道路の両側で延長が異なる場合や片側だけが都市計画区域となっている場合、長い方の延長を記入する。

①市街化区域内延長…………都市計画法第7条第1項により定められた市街化区域内の延長。道路の両側で延長が異なる場合や片側だけが市街地化区域となっている場合、長い方の延長を記入する。

②都市計画決定延長…………都市計画法第 11 条により規定された都市計画決定済の道路延長。バイパス計画の場合は除く。

(18)用途地域別延長

都市計画法第8条第1項第1号に規定する用途地域別延長。道路の両側で用途地域が異なる場合は、それぞれ1/2をあげている。

用途地域の区分は次のとおり。

①住居系地域……第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域及び準住居地域とする。

②商業系地域……近隣商業地域及び商業地域。

③工業系地域……準工業地域、工業地域及び工業専用地域。

④用途地域でない都市区域……上記の①～③以外の都計区域。

(19) 規制区間延長

①一方通行規制延長……調査単位区間のうち、恒常的な一方通行規制が行われている延長。

時間制限のある規制は対象としない。

②異常気象時等

通行規制区間延長……異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間の延長。なお、それぞれの規制区間は下記の通達による。

「異常気象時における道路交通規制について」昭和 44 年道政発第 16 号

「通行規制区間及び道路通行規制基準の報告について」 昭和 49 年道交発第 11 号

③騒音規制地域内延長……騒音規制法第3条第1項によって指定された地域内に

ある延長。道路の片側だけが指定されている場合も含む。

なお、区域の区分は「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める命令(昭和46年6月23日の総理府、厚生省令)」に示された区分とする。

第一種区域：良好な住居の環境を保全するため。特に静穏の保持を必要とする区域。

第二種区域：住居の用に供されているため、静穏の保持を必要とする区域。

第三種区域：住居の用にあわせて商業、工業等の用に供されている区域であつてその区域の住民の生活環境を保全するため、騒音の発生を防止する必要がある区域。

第四種区域：主として工業等の用に供されている区域であつて、その区域内の住民の生活環境を悪化させないため、著しい騒音の発生を防止する必要がある区域。

④振動規制地域内延長……振動規制法第 3 条第1項によって指定された地域内に

ある延長。

道路の片側だけが指定されている場合も含む。

(20)交通量の推移

平成11年からの交通量並びに伸び率の推移を示す。

(21)代表区間番号

短路線区間の交通量を代表する観測地点(代表交通量観測地点)の調査単位区間番号。