

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of

National Institute for Land and Infrastructure Management

No.666

January 2012

交通調査基本区間標準・基本交差点標準

Ver. 1.1

上坂克巳、大脇鉄也、松本俊輔、古川誠、
水木智英、門間俊幸、橋本浩良

Standards for Reference Road Sections and Reference Intersections for Traffic Surveys

Katsumi UESAKA, Tetsuya OWAKI, Shunsuke MATSUMOTO, Makoto FURUKAWA,
Tomohide MIZUKI, Toshiyuki MOMMA, Hiroyoshi HASHIMOTO

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

交通調査基本区間標準・基本交差点標準 Ver. 1. 1

上坂克巳*、大脇鉄也**、松本俊輔***、古川誠****、
水木智英*****、門間俊幸*****、橋本浩良**

Standards for Reference Road Sections and Reference Intersections for Traffic Surveys

Katsumi UESAKA*, Tetsuya OWAKI**, Shunsuke MATSUMOTO***, Makoto FURUKAWA****,
Tomohide MIZUKI*****, Toshiyuki MOMMA*****, Hiroyoshi HASHIMOTO**

概 要

本資料は、平成 22 年度道路交通センサスで導入され、今後の道路交通調査のプラットフォームとして広く活用が期待される交通調査基本区間標準及び基本交差点標準をとりまとめたものである。交通調査基本区間は、交通量、旅行速度、道路状況等の各種調査結果を相互に関連づけながら効率的かつ効果的な分析を行うために設定する。基本交差点は、交通調査基本区間から二次的に生成され、交差点単位や道路ネットワークを用いた集計・分析に活用する。

キーワード：道路交通センサス、道路交通調査、プラットフォーム、

Synopsis

This paper summarizes standards for reference road sections and reference intersections for traffic surveys which were adopted in the 2010 Road Traffic Census and expected to be widely used as a platform of road traffic surveys in the future. Reference sections for traffic surveys are set up for the efficient and effective analysis of survey outcomes, such as traffic volume, travel speed, and road conditions, while finding relevancies among them. Reference intersections are secondarily produced based on reference sections for traffic surveys, and used for road-network based data sorting and analysis at individual intersections.

Keywords :

* 道路研究部 道路研究室 室長
Road Department, Traffic Engineering Division, Head

** 道路研究部 道路研究室 元主任研究官
Road Department, Traffic Engineering Division, Senior Resercher (Former)

*** 道路研究部 道路研究室 研究官
Road Department, Traffic Engineering Division, Resercher

**** 道路研究部 道路研究室 元部外研究員
Road Department, Traffic Engineering Division, Guest Reserch Engineer (Former)

***** 道路研究部 道路研究室 部外研究員
Road Department, Traffic Engineering Division, Guest Reserch Engineer

***** 総合技術政策研究センター 建設経済研究室 主任研究官
Research Center for Land and Construction Management, Construction Economics Division, Senior Resercher

はじめに

道路や道路施設の状況、交通量及び旅行速度等の道路交通に関する調査やデータ収集は、対象道路に調査の単位となる区間（以下「区間」という。）を設定して実施されることが多い。この際、調査自体はある地点や断面で行われたとしても、それらを含む区間が一様の状況を呈すると仮定し、調査結果やデータを整理することになる。したがって、区間の設定そのものが調査結果に及ぼす影響は大きい。しかし、これまで様々な行政機関や民間で行われてきた上記の調査やデータ収集では、各々の主体が道路に独自の区間を設定しており、それらの区間設定にあまり統一性は見られない。

また、我が国で最も代表的な調査である道路交通センサスにおいて、平成17年度までの区間設定方法の主な課題を挙げると以下のとおりである。

- (1) 区間の設定方法が厳密には定義されていなかったため、調査実施主体や調査年次により設定方法が異なる場合がある。
- (2) 路線や市区町村の境界で区間が分割されていない場合があり、路線毎や市区町村毎等の調査結果の集計が正確に行えない。
- (3) 区間がセンサス対象道路同士の交差点で区切られない場合があり、区間相互の接続情報も有していなかったことから、交差点に着目した分析や道路ネットワークを活用した分析を効率的に行うことが困難である。

本資料は、これらの課題を解消すべく、①道路交通センサスの対象である幹線道路網のリンク構成に基づいて区間を捉えつつ、調査結果の集計・分析の効率性にも配慮した「交通調査基本区間」と、②交通調査基本区間から2次的に生成され、交差点単位やネットワークを用いた集計・分析に有効な「基本交差点」の標準をとりまとめたものである。

これらの標準は、平成22年度の道路交通センサスにおいて導入され、今後、交通量及び旅行速度の常時観測による365日24時間の交通データを整理するためのプラットフォームとして利用されることとなっている。

本資料が、道路行政担当者のみならず、道路関係者、特に道路交通データの収集及び利活用に携わられる多くの皆様にとって、参考となれば幸いである。

また、今後の標準の見直しに向け、幅広い視点からのご意見をお願いしたい。

平成24年1月

道路研究室長 上坂 克巳

目 次

第 1 章 交通調査基本区間標準「JYf」%

1. 目的と適用	1-1
2. 路線、主路線・従路線の定義等	1-3
2. 1 路線・枝路線の定義.....	1-3
2. 2 主路線・従路線の定義.....	1-4
2. 3 道路施設現況調査との整合性の確保.....	1-7
2. 4 重用路線の扱い.....	1-7
3. 交通調査基本区間の定義	1-8
4. 交通調査基本区間標準のデータ仕様と解説	1-13
4. 1 交通調査基本区間データベースの項目とレコードフォーマット.....	1-13
4. 2 交通調査基本区間番号と世代管理番号.....	1-14
4. 3 データ作成基準日.....	1-21
4. 4 データ確定・見込みフラグ.....	1-21
4. 5 データ有効期限.....	1-23
4. 6 交通調査基本区間の属性情報.....	1-26
5. 交通調査基本区間の分割履歴	1-44
別添 1-1 幹線道路網の抽象化による接続点の設定方法	1-45
別添 1-2 接続点の現地参照点の設定方法	1-56
別添 1-3 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例	1-64
付録 1 交通調査基本区間データのサンプル	1-74

第 2 章 基本交差点標準「JYf」%

1. 目的及び適用.....	2-1
2. 基本交差点の定義と基本交差点データの生成.....	2-3
2. 1. 基本交差点の定義.....	2-3
2. 2. 基本交差点データの生成.....	2-4
3. 基本交差点標準のデータ仕様と解説.....	2-5
3. 1. 基本交差点データベースの項目とレコードフォーマット.....	2-5
3. 2. データ基準日.....	2-6
3. 3. 基本交差点番号.....	2-6
3. 4. 生成項目.....	2-8
3. 5. 入力項目.....	2-9
付録 2 基本交差点データのサンプル.....	2-10

第 1 章 交通調査基本区間標準
Ver. 1.1

1. 目的と適用

交通調査基本区間は、幹線道路における交通量、旅行速度及び道路状況等の各種道路交通調査を、それらの調査結果の利用ニーズに沿って漏れ重複なく確実に実施するとともに、それらの調査結果を相互に関連付けながら効率的かつ効果的な分析を行うために、各種道路交通調査共通の基本となる区間として設定される。

交通調査基本区間標準（以下「本標準」という。）は、上記目的を踏まえた交通調査基本区間の設定・更新作業に必要な技術的事項を定めたものであり、同作業に適用する。

[解説]

(1) 本標準を定める意義

交通調査基本区間は、平成 22 年度道路交通センサスの一般交通量調査（交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査）において、初めて導入された区間の設定方法であり、センサス調査時には「新センサス区間」と呼称されていたものである。

交通調査基本区間を、センサスだけでなく幹線道路を対象とした各種道路調査の基本となる区間として、適時に更新しつつ広く利活用するため、本標準を定めるものである。

(2) 交通調査基本区間が満たすべき機能要件

交通調査基本区間は、調査主体や年次の異なる各種の道路調査結果を効率的に相互利用するために用いられるものであるため、以下の機能要件を満たすものとする。

①需要適合性

幹線道路交通を分析する単位として適していること

②網羅性

幹線道路網を漏れ重複なく表現できること

③普遍性

誰が作業を行っても同じ結果となる定義であること

④安定性

道路の区間が存在する限り変化しないこと

⑤柔軟性

幹線道路網の変化に柔軟に対応し続けることができること

⑥再現性

交通調査基本区間のネットワークが更新された場合も、各種道路交通調査が実施された時点におけるネットワークが再現できること

⑦拡張性

区間単位のみでなく、路線を追った分析や交差点単位での分析*¹、区間内の位置把握等を可能とするような拡張性を持っていること

*¹ 詳細は「2章 基本交差点標準」を参照のこと。

(3) 本標準を適用する道路

交通調査基本区間標準は、「幹線道路ネットワークを形成する道路」に適用する。具体的には、道路交通センサスの対象道路及びそれらに準ずる道路を対象とする。交通調査基本区間の初期設定は、平成 22 年度道路交通センサスの実施時に、新センサス区間という名称で、以下の道路を対象に行った。

- ①一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の道路
- ②指定市の一般市道の一部（原則 4 車線以上の道路で、一般都道府県道以上の道路と同等の機能を有する路線として、道路状況調査の対象に選定した路線）
- ③幹線道路を構成する道路ネットワークとして必要と認められる市区町村道
 - 例 1) 自動車専用道路の出入口（IC）と幹線道路を接続する市区町村道
 - 例 2) 幹線道路と幹線道路を接続する市区町村道（ランプとして機能している市区町村道、幹線道路同士の交差点の一部として機能している市区町村道）

また、本標準は、供用中の道路だけでなく、供用見込みの道路にも適用することができる。（「4. 4 データ確定・見込みフラグ」参照）

<参考> 交通調査基本区間を用いた道路交通センサス一般交通量調査結果の整理例

平成 22 年度道路交通センサスの一般交通量調査における交通量、旅行速度、道路状況の調査結果は、交通調査基本区間（新センサス区間）に基づき関連づけて整理されている。このような整理により、調査結果相互の比較分析や路線単位での調査結果の集約が容易にできるようになる（図 1-1 参照）。

国道129号 交差路線等	交通調査基本 区間番号	H17 センサス 区間番号	道路種別	路線 番号	区間 延長 (km)	12H交通量		旅行速度		道路状況		
										車線 数	沿道	...
起 点	14301290410	1041	一般国道	129	0.7	1,171	...	24.0	...	2	DID	...
県道607号	14301290420	1041	一般国道	129	0.9			20.2	...			
国道 1号	14301290430	1042	一般国道	129	4.9	4,906	...	21.7	...	4	DID	...
県道 44号	14301290440	1043	一般国道	129	2.0			34.5	...			
県道 22号	14301290450	1044	一般国道	129	1.2			31.3	...			
平塚厚木市境	14301290460	1044	一般国道	129	1.0			23.5	...			
県道601号	14301290470	1044	一般国道	129	0.8							
東名 厚木IC	⋮											
終 点												

図 1-1 交通調査基本区間を用いた道路交通センサス一般交通量調査結果の整理例

2. 路線、主路線・従路線の定義等

2. 1 路線・枝路線の定義

本標準でいう「路線」は、道路法および政令で指定され、又は条例に基づき認定されている起点から終点までの道路をいう。

「枝路線」は路線を、都道府県別及び現道旧道等のルート別等に区分したものをいう。また、枝路線の起点（終点）とは、枝路線の端点のうち路線の起点側（終点側）をいう。

[解説]

道路法における路線の定義は、政令で指定され又は条例に基づき認定されている起点から終点までの道路をいう。なお、高速自動車国道及び都市高速道路（首都高速道路、阪神高速道路、指定都市高速道路）は、これによらないことができるものとし、具体的には「4. 6（2）路線番号」を参照されたい。

しかし、道路法上同一路線であっても、道路や交通の実態が異なるため、以下の場合は、データの整理上、異なる路線として整理した方が扱いやすいと考えられる。

- ①現道に対する旧道及び新道（「4. 6（6）現道旧道区分」参照）
- ②上下線が大きく離れている上下線分離区間の上り線と下り線（「4. 6（11）区間種別」参照）
- ③同一路線の複断面区間の専用部と一般部（「4. 6（11）区間種別」参照）
- ④交通不能区間とそれ以外（「4. 6（11）区間種別」参照）
- ⑤循環路線とそれ以外（「4. 6（11）区間種別」参照）

また、データ管理上、都道府県別に路線を管理した方が扱いやすい。

したがって、本標準では、路線を都道府県別及び①～⑤の観点から区分したものを、「枝路線」として扱うこととする。

一方、以下のような道路は、交通調査基本区間の設定対象外とし、枝路線としても扱わない。

- ・ 副道等、アクセス交通を処理するための道路
- ・ ランプ、立体交差の側道等、枝路線と枝路線を接続する機能が中心の道路
- ・ 歩行者、自転車専用道路

2. 2 主路線・従路線の定義

主路線とは、道路法に基づく路線の起点から終点までの一連の枝路線（現道に限る。）から構成されるものをいう。

従路線とは、枝路線のうち、主路線を構成するもの以外をいう。

[解説]

路線は全ての枝路線の集合体として捉えることができるものの、路線単位の集計や分析を行う場合、主路線（メインルート）と呼べるものを区分した方が理解しやすいことがある。したがって、本標準では、主路線と従路線とを区分して扱うこととする。

主路線は、道路法に基づく路線の起点から終点までの一連の枝路線（現道に限る。）から構成される。道路は現道、旧道、新道に区別（「4. 6（6）現道旧道区分」参照）され、現道がメインルートに相当する（図1-2①参照）。

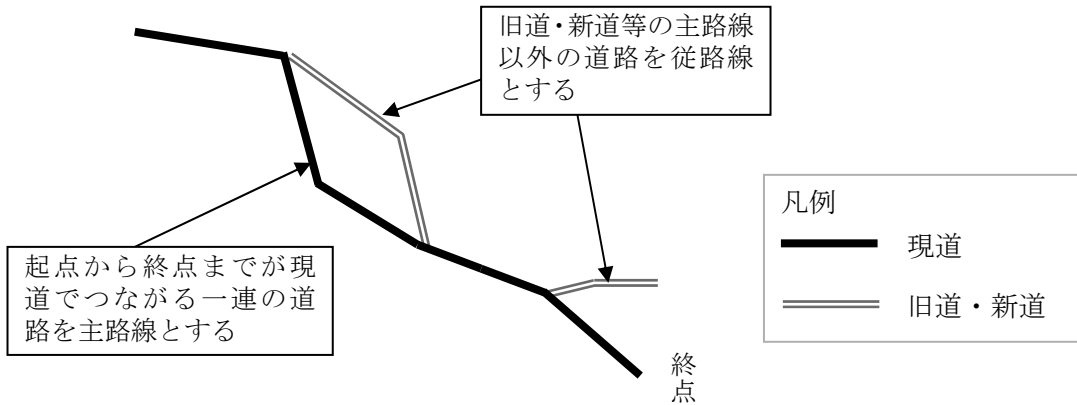
ルートの途中で、管理区分が異なる区間が存在しても、一連のルートである限り、一つの主路線として扱う。

ただし、ルートの途中で重用路線（「2. 4 重用路線の扱い」参照）がある場合には、重用路線は最上級の路線に属するため、それ以外の下級路線では主路線が不連続になり、順番号は20番おき（通常は10番おき、4. 2（4）1）④参照）となる（図1-2②参照）。また、主路線の途中に交通不能区間（「4. 6（11）区間種別」参照）が存在する場合、交通不能区間は別の枝路線として扱うため、その前後で順番号が20番おき（通常は10番おき、4. 2（4）1）④参照）となる（図1-2③参照）。

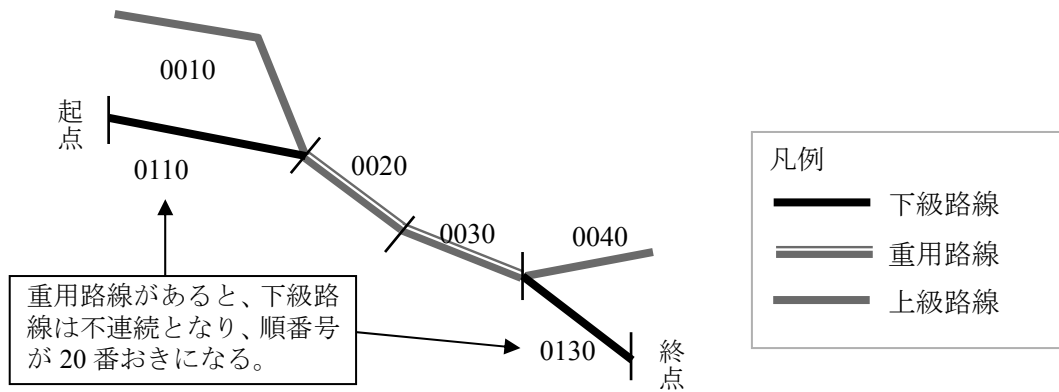
また、同一路線内で管理区分が異なるルート（たとえば、一般道路と有料道路）が並行している場合は、複数の現道が存在する（現道が枝分かれている）ことがある。その場合は、当該路線全体の主たる道路管理者が管理する枝路線（現道に限る。）を主路線に組みこむこととする（図1-2④参照）。

従路線とは、路線のうち主路線以外のものをいう。具体的には、新道旧道等並びに上下線分離路線の上り線、複断面路線等のうち主路線でないもの及び循環区間（「4. 6（11）区間種別」参照）等が該当する（図1-2⑤、⑥、⑦参照）。

① 主路線・従路線



② 2本の主路線（重用路線では、下級の主路線の区間が不連続で順番号が20番おき）



③ 主路線の順番号の特例（交通不能区間がある場合、その前後で順番号が20番おき）

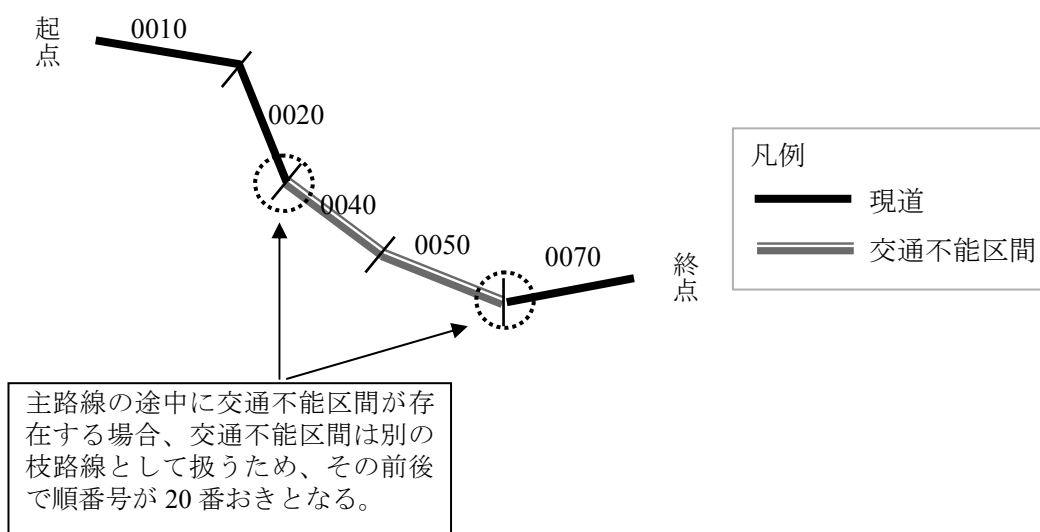
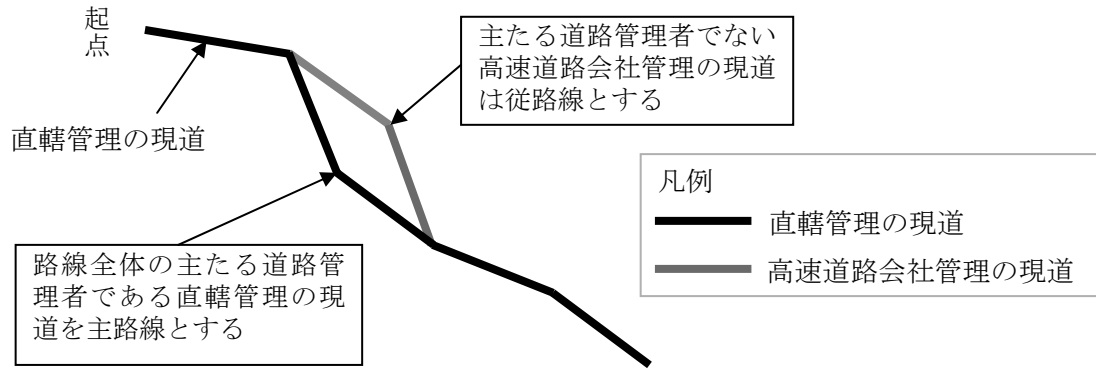
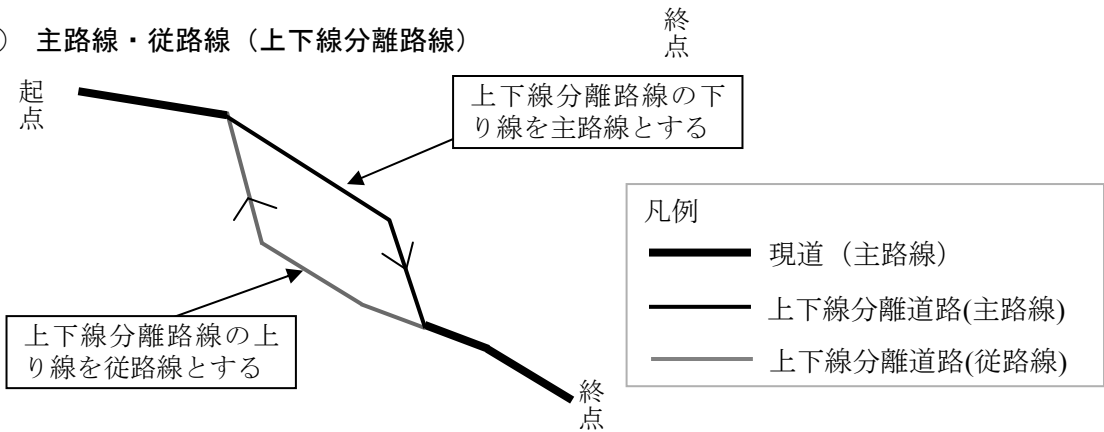


図1-2(1) 主路線・従路線の定義

④ 主路線・従路線（管理区分が異なる現道が枝分かれしている場合）



⑤ 主路線・従路線（上下線分離路線）



⑥ 主路線・従路線（複断面路線）

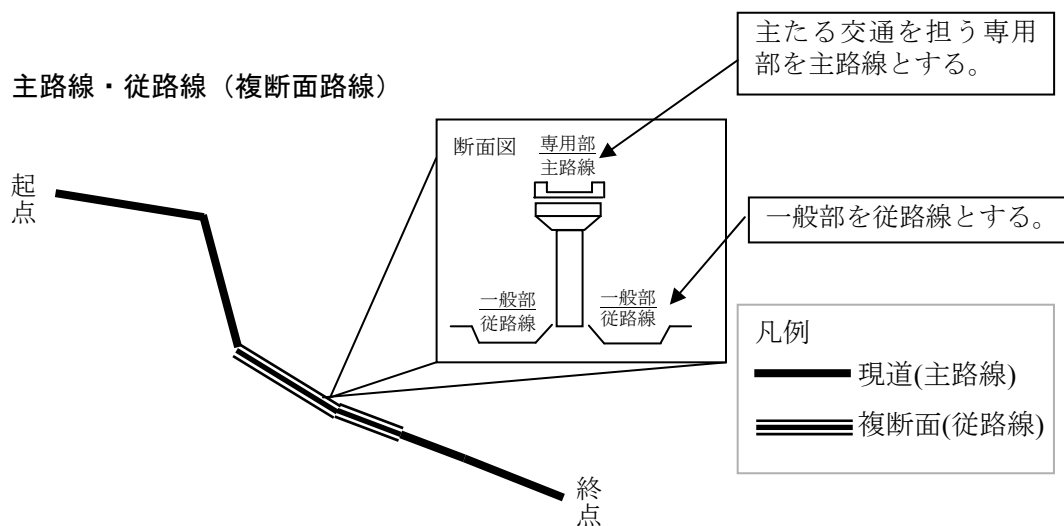


図 1-2 (2) 主路線・従路線の定義

⑦ 主路線・従路線（循環路線）

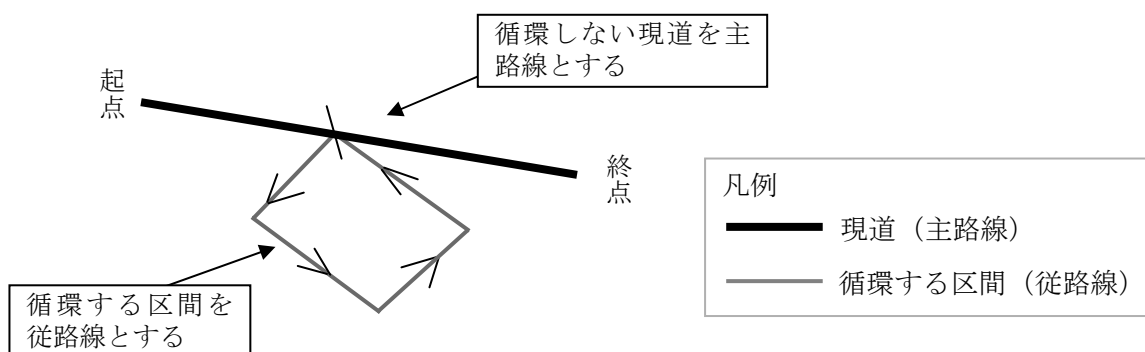


図 1-2 (3) 主路線・従路線の定義

2. 3 道路施設現況調査との整合性の確保

交通調査基本区間の路線別市町村別延長は、道路施設現況調査の調査結果と整合を図ることとする。

[解説]

道路施設現況調査は、道路法第 77 条第 1 項に基づき、全国における道路の現況を明らかにし、道路整備計画の立案、策定及び道路施設の管理に関する基礎資料を得ることを目的として、毎年度、実施され、その結果は「道路統計年報」等により国土交通省道路局から公表される。

交通調査基本区間の路線別市町村別延長と道路施設現況調査による延長との整合を図るため、4. 6 で示す「交通調査基本区間の属性情報」は、道路施設現況調査に準じた区分等になっている。

2. 4 重用路線の扱い

ある道路区間が複数の路線に該当する場合、道路施設現況調査における規則に準じ、最上級の路線にのみ属するものとして扱う。

[解説]

道路施設現況調査における規則に準じ、次のとおり扱う。

ある道路区間が複数の路線に該当する場合、道路法第 11 条第 1 項から第 3 項までの規定に従い、最上級の路線に属するものとする。

なお、同一道路種別が重用する場合、同条を準用し、路線番号の若い番号の路線に属するものとする。

また、一般国道（指定区間）と一般国道（指定区間外）が重複する場合は、当該重用区間は、一般国道（指定区間）に属するものとする。

3. 交通調査基本区間の定義

交通調査基本区間は、枝路線を以下のいずれかに該当する箇所で分割して設定したものである。

- ① 他の枝路線が接続する箇所（幹線道路同士の交差点、IC等）
- ② 大規模施設のアクセス点
- ③ 管理区分が異なる箇所
- ④ 自動車専用道路に指定されている区間の起終点
- ⑤ 市区町村境と交差する箇所

[解説]

- ①は、幹線道路網のリンク構成に基づいて区間を捉える概念であり、一定の交通量、旅行速度等の交通状況を捉えるのに適した最小単位である。
 - ②は、交通量等の著しい変化が見込まれる2区間を別々に扱うこととしたものである。
 - ③は、管理区分別の集計分析がしばしば行われることに配慮したものである。
 - ④は、自動車専用道路（道路法により指定されている路線又は区間とする。）とそれ以外では交通特性が大きく異なること、自動車専用道路のみの集計分析がしばしば行われることに配慮したものである。
 - ⑤は、市区町村別の集計分析がしばしば行われることに配慮したものである。
- ①～⑤の分割方法については、図1-3の①～⑤を参照されたい。

(1) 交通調査基本区間の分割点

①他の枝路線（同一路線の他の枝路線を含む）が接続する箇所

ある枝路線と他の枝路線が接続する箇所では、幹線道路網を抽象化して「接続点」を設定する。幹線道路網の抽象化による接続点の具体的設定方法については、「別添1-1 幹線道路網の抽象化による接続点の設定方法」を参照されたい。

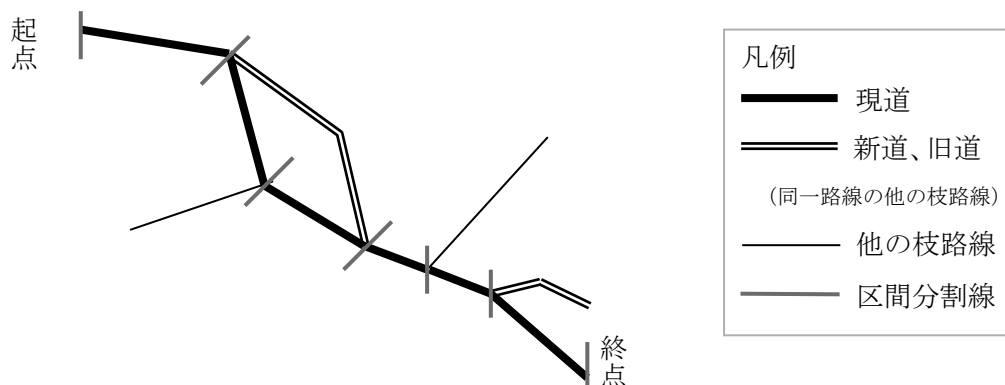
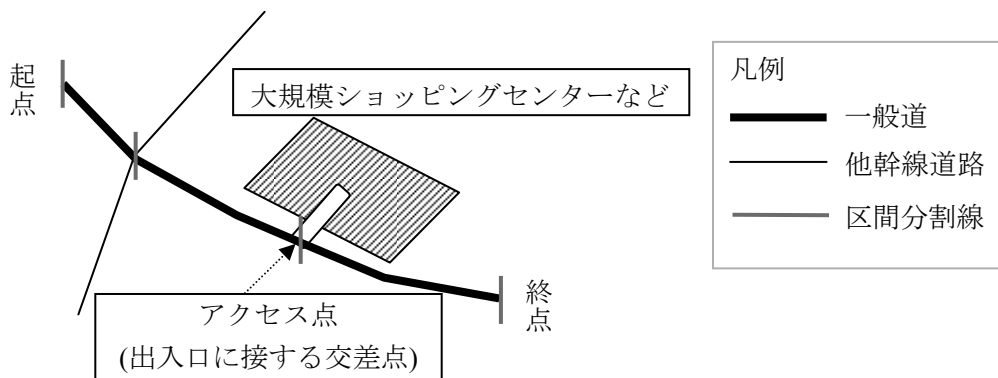
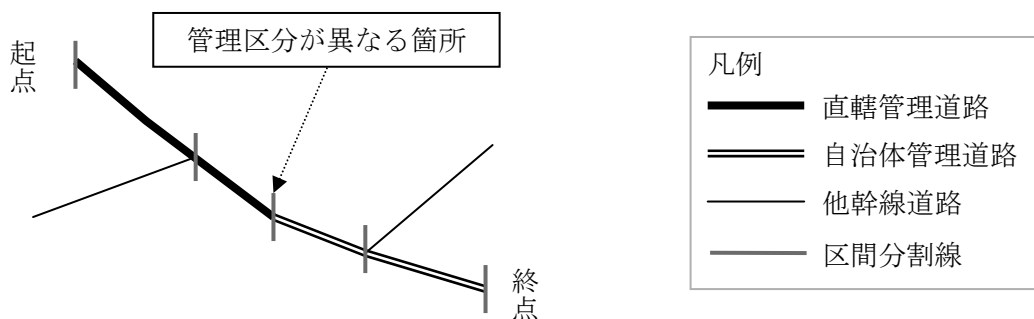


図1-3 (1) 交通調査基本区間の分割点

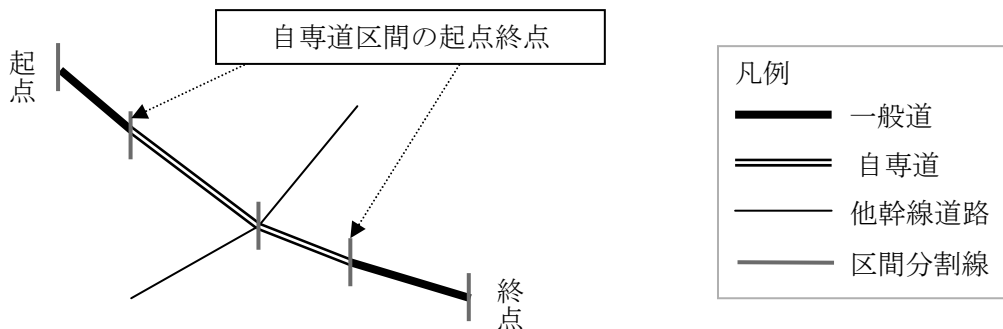
②大規模施設のアクセス点



③管理区分が異なる箇所



④自動車専用道路に指定されている区間の起点終点



⑤市区町村境（東京特別区及び指定市の行政区境を含む）と交差する箇所

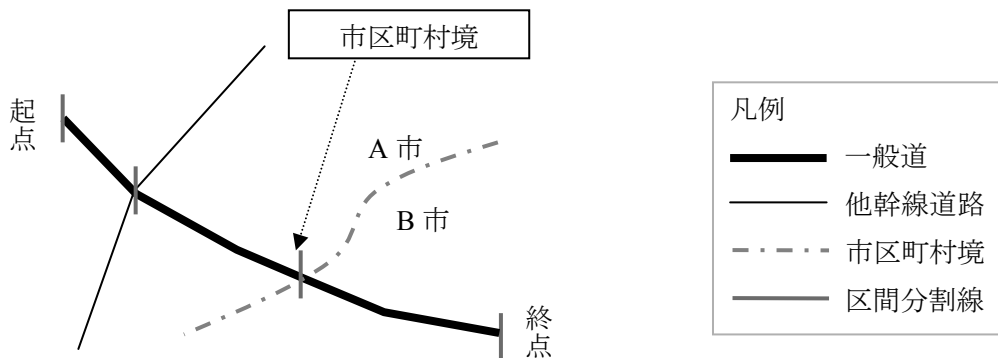
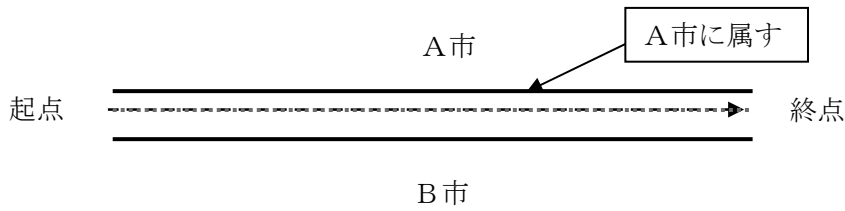


図 1 - 3 (2) 交通調査基本区間の分割点

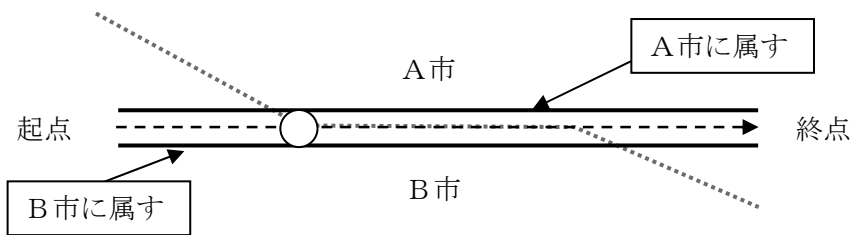
(2) 市区町村境に沿って道路が設けられている場合の分割点の扱い

市区町村境に沿って道路が設けられている場合は、道路施設現況調査の処理方法に従い、起点から終点に向かって左側の区域（市区町村）に道路が属するものとする。その上で、図1-4の2）、3）に示すように道路が属する区域が変更される場合に、⑤市区町村境と交差する箇所としての分割点を設定する。

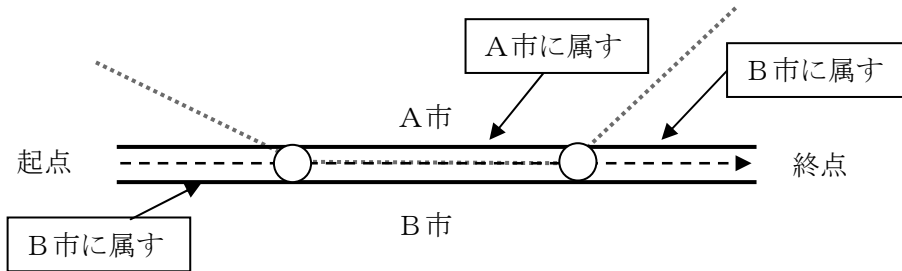
1) 市区町村境に沿って起点から終点まで道路が設けられている場合



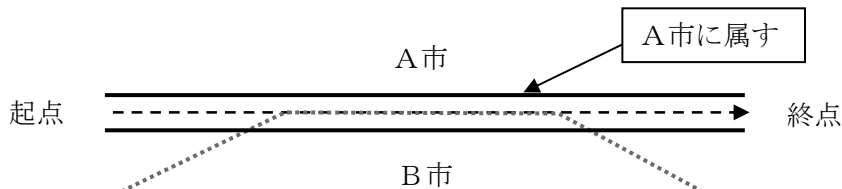
2) 起点から終点に向かって左側の区域から入って右側の区域に抜ける場合



3) 起点から終点に向かって左側の区域から入って左側の区域に抜ける場合



4) 起点から終点に向かって右側の区域から入って右側の区域に抜ける場合



凡例	市区町村境	——	道路	- - -	道路中心線	○	区間分割点
----	-------	-------	----	----	-------	-------	---	-------

図1-4 市区町村境に沿って道路が設けられている場合の分割点の扱い

(3) 線形改良に伴い発生する小区間における分割点の扱い

線形改良に伴い発生した小区間を、現道とは別の同一路線の旧道として交通調査基本区間を設定する場合、**図 1-3 ①**に従えば旧道と現道が接続する都度、現道を分割することになる。しかし、その方法では現道が過度に分割され、調査の効率及び調査結果の利用ニーズとの整合性を損なうことになるおそれがあり、これを防止するため、旧道の道路網上の機能に応じ、現道の分割を省略し、また旧道については路線毎に集約して整理できることとする。

現道の分割を省略してよいかどうかは、下記のとおりとする (**図 1-5** 参照)。

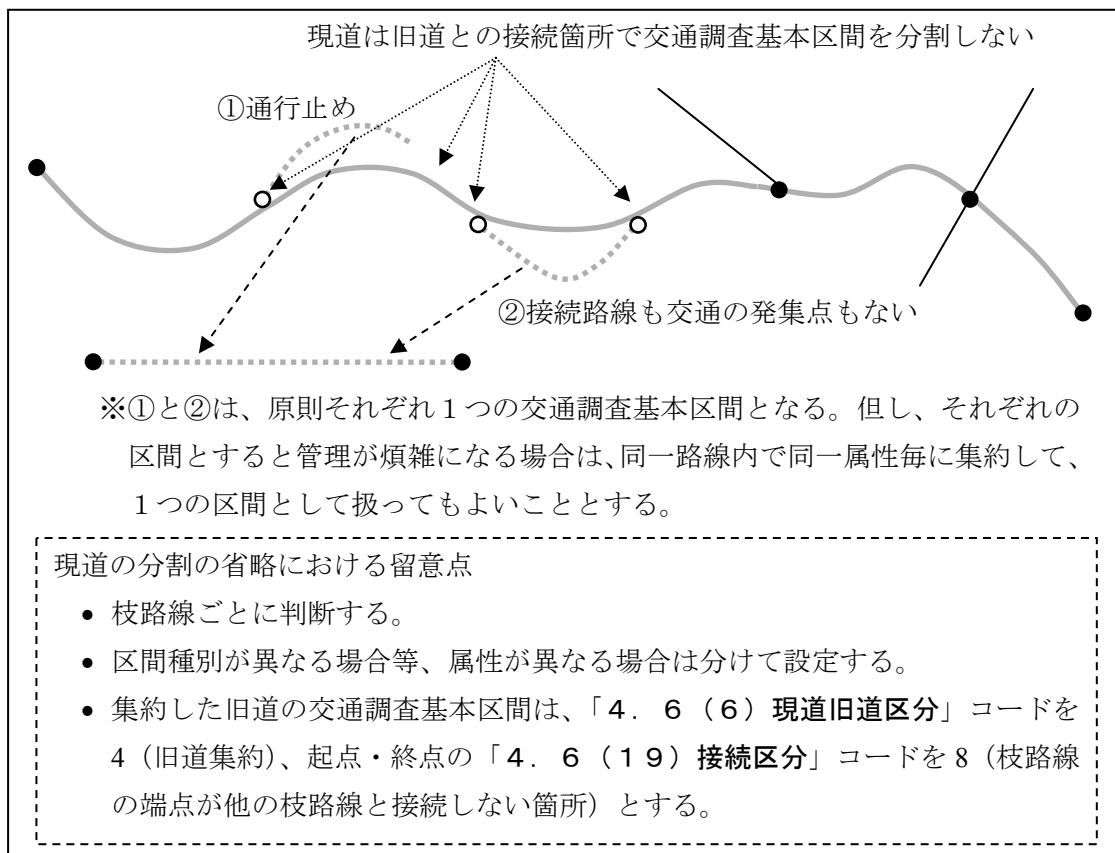
A. 現道の分割を省略してよいケース

- ①旧道で自動車が通行できない、又は通行止めの場合
- ②僅かな沿道アクセス交通しかない場合
- ③他の路線との接続及び大規模な交通の発生・集中点(以下「発集点」という。)がなく、側道と同様の扱いとなり、交通量配分上必要のない分割点となる場合

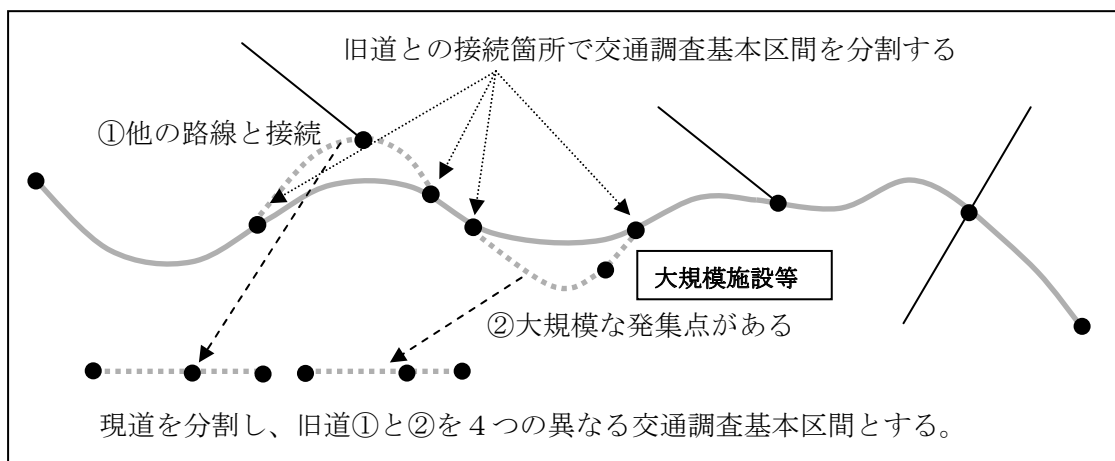
B. 現道の分割を省略してはいけないケース

- ①現道と他の路線が直接接続せず、旧道を介してのみ接続している場合
- ②旧道沿いに大規模な交通の発集点があり、交通量配分上、旧道が無視し得ない場合
- ③旧道の道路種別、路線番号又は管理区分が並行現道と異なる場合(予定を含む)

(A) 現道の分割を省略してよいケースの区間設定の方法



(B) 現道の分割を省略してはいけないケースの区間設定の方法



凡例	—— 現道	----- 旧道	——— その他の路線
	● 区間分割点	○ 区間を分割しない接続点	

図1-5 線形改良に伴い発生する小区間における分割点の扱い

4. 交通調査基本区間標準のデータ仕様と解説

4. 1 交通調査基本区間データベースの項目とレコードフォーマット

交通調査基本区間データベースの項目とレコードフォーマットは表 1-1 のとおりであり、①交通調査基本区間の ID である交通調査基本区間番号 (No. 1) 及び世代管理番号 (No. 2、No. 3)、②データ作成基準日 (No. 4)、③データ確定・見込みフラグ (No. 5)、④データの有効期限 (No. 6、No. 7) 及び⑤属性情報 (No. 8~No. 37) から構成される。

[解説]

表 1-1 で示された各項目の詳細な仕様と解説については、4. 2~4. 6 で示す。

表 1-1 交通調査基本区間データベースの項目とレコードフォーマット

No	項目名		単位	桁数	主キー	重複許可※	備考
1	交通調査基本区間番号			11	○	○	主キーは、1~3 の複合キー
2	世代管理番号	十の位		1	○	○	
3		一の位		1	○	○	
4	データ作成基準日		年月日	8		○	
5	データ確定・見込みフラグ			1		○	
6	データ有効期限 (自)		年月日	8		○	
7	データ有効期限 (至)		年月日	8		○	
8	道路種別			1		○	
9	路線番号			4		○	
10	路線名			32		○	
11	主路線・従路線フラグ			1		○	
12	管理区分			1		○	
13	現道旧道区分			1		○	
14	道路施設現況調査	路線名コード		4		○	
15		路線分割番号		2		○	
16	市区町村コード			5		○	
17	自動車専用道路の別			1		○	
18	区間種別			1		○	
19	分離区間	分離区分		1		○	
20		主路線の交通調査基本区間番号		11		○	
21		延長非集計フラグ		1		○	
22	区間延長		0.1km	5		○	
23	高規格道路区分			1		○	
24	一般国道区分			1		○	
25	一方通行フラグ			1		○	
26	起点側	接続区分		1		○	
27		接続先交通調査基本区間番号		11		○	
28		世代管理番号	十の位		1		○
29		枝路線内の前の交通調査基本区間番号			11		○
30		世代管理番号	十の位		1		○
31		備考 1			50		○
32	終点側	接続区分		1		○	
33		接続先交通調査基本区間番号		11		○	
34		世代管理番号	十の位		1		○
35		枝路線内の次の交通調査基本区間番号			11		○
36		世代管理番号	十の位		1		○
37		備考 2			50		○

※重複許可とは、同一項目に同じ値の入力が可能であることを示す。(ただし、3つの主キーを組み合わせた値は、同じ値にはならない。)

4. 2 交通調査基本区間番号と世代管理番号

交通調査基本区間番号（以下「区間番号」という。）は、各区間の幹線道路網上における位置を一意に特定するためのものであり、都道府県コード（2桁）、道路種別コード（1桁）、路線番号（4桁）及び順番号（4桁）を組み合わせた11桁からなる。一度付与された区間番号は、原則として変更しない。

世代管理番号（2桁）は、ある交通調査基本区間において分割や属性変更等が生じた場合に、それらを区別して扱うために設定するものであり、十の位が交通調査基本区間の分割回数を、一の位が属性変更回数を示し、初期値は00とする。交通調査基本区間を分割する場合は十の位を1だけ加算し、一の位は0にリセットする。属性変更を行う場合は、一の位を1だけ加算する。また、交通調査基本区間を廃止する場合は99とする。

[解説]

(1) 区間番号の設定方法

区間番号の設定例は、図1-6のとおりである。なお、都道府県コードは表1-2を、道路種別コードは、「4. 6 (1) 道路種別」を参照されたい。

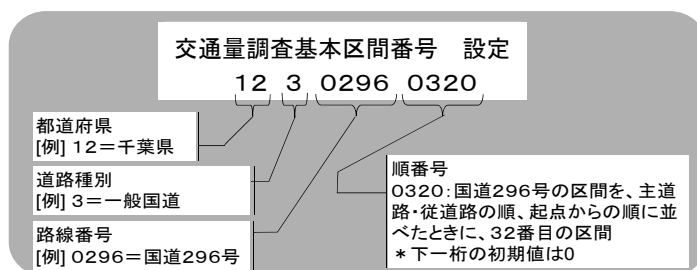


図1-6 区間番号の設定例

表1-2 都道府県コード (JIS X 0401 準拠)

都道府県名	コード	都道府県名	コード	都道府県名	コード
北海道	01	石川県	17	岡山県	33
青森県	02	福井県	18	広島県	34
岩手県	03	山梨県	19	山口県	35
宮城県	04	長野県	20	徳島県	36
秋田県	05	岐阜県	21	香川県	37
山形県	06	静岡県	22	愛媛県	38
福島県	07	愛知県	23	高知県	39
茨城県	08	三重県	24	福岡県	40
栃木県	09	滋賀県	25	佐賀県	41
群馬県	10	京都府	26	長崎県	42
埼玉県	11	大阪府	27	熊本県	43
千葉県	12	兵庫県	28	大分県	44
東京都	13	奈良県	29	宮崎県	45
神奈川県	14	和歌山県	30	鹿児島県	46
新潟県	15	鳥取県	31	沖縄県	47
富山県	16	島根県	32		

(2) 交通調査基本区間の分割、属性変更及び廃止

①分割：交通調査基本区間の途中で、他の枝路線や大規模施設のアクセス点等が接続することにより、当該区間が分割されること。

②属性変更：交通調査基本区間の属性情報（No.31 と No.37 を除く。）が変更されること。なお、交通調査基本区間を統合する場合は、「4. 6 (19) 接続区分」コードを 9（旧分割点）に変更する属性変更により、区間の統合を表現する。詳細は、「4. 6 (19) の [解説] 3) <接続区分9>旧分割点」を参照されたい。

③廃止：廃道等の理由により、交通調査基本区間の設定対象とする幹線道路ネットワークから除外されること。

一方、交通調査基本区間が一度追加されると、各種交通調査結果が関連づけて整理され、道路が存在する限りはその後の調査や分析に活用される可能性がある。このため、道路種別が都道府県道等から市区町村道（交通調査基本区間の対象外の路線）になったとしても、基本的には交通調査基本区間は廃止しない。ただし、幹線道路ネットワークを形成する上で不必要になった場合は、この限りではない（「1. 目的と適用の [解説] (3)」参照）。

(3) 分割回数と属性変更回数の上限

世代管理番号は、交通調査基本区間の廃止を「99」で表すため、分割回数、属性変更回数とも上限を 8 回とする。

(4) 区間番号の順番号と世代管理番号の付番ルール

区間番号は、各区間の幹線道路網上における位置を一意に特定するためのものであり、同じ区間番号が全国に重複して存在してはならない。また、異なる時点におけるデータの比較を容易にするため、一度付与された区間番号は、原則として変更しない。すなわち、区間番号の変更は、後述する「2) 既存の交通調査基本区間を分割する場合」の起点側の区間番号の付番の際にのみ実施し、これ以外の区間番号の変更は行わない。

区間番号の重複を防ぎつつ、路線や枝路線単位の集計・分析を容易にするため、区間番号の順番号及び世代管理番号の付番ルールを次のように定める。

1) 交通調査基本区間を初期設定する場合

交通調査基本区間を初期設定する場合の順番号（図 1-7 参照）及び世代管理番号の付番ルールは、以下のとおりとする。なお、初期設定は、平成 22 年道路交通センサスにおいて、平成 22 年秋季（10 月 1 日又は交通量観測日）時点の道路網に基づき行った。

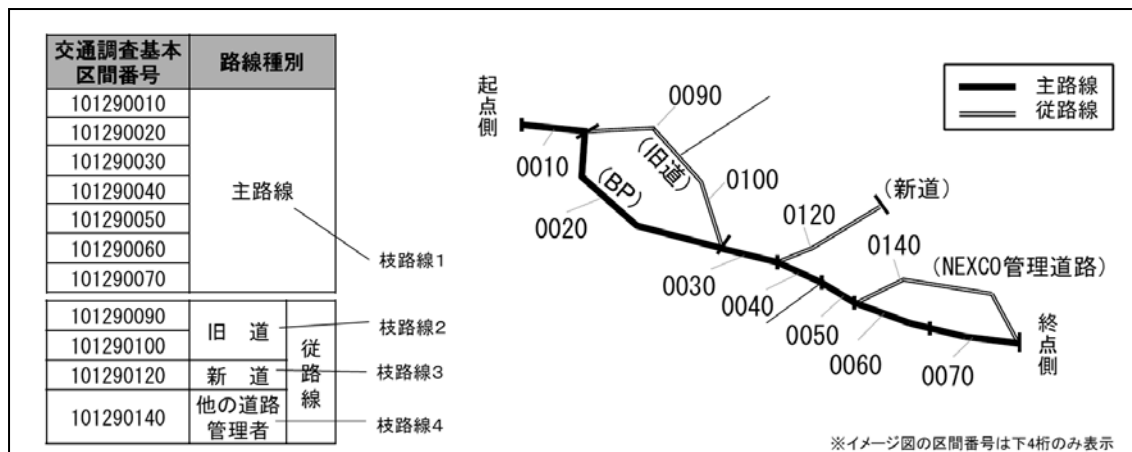


図 1-7 区間番号の順番号の初期設定イメージ

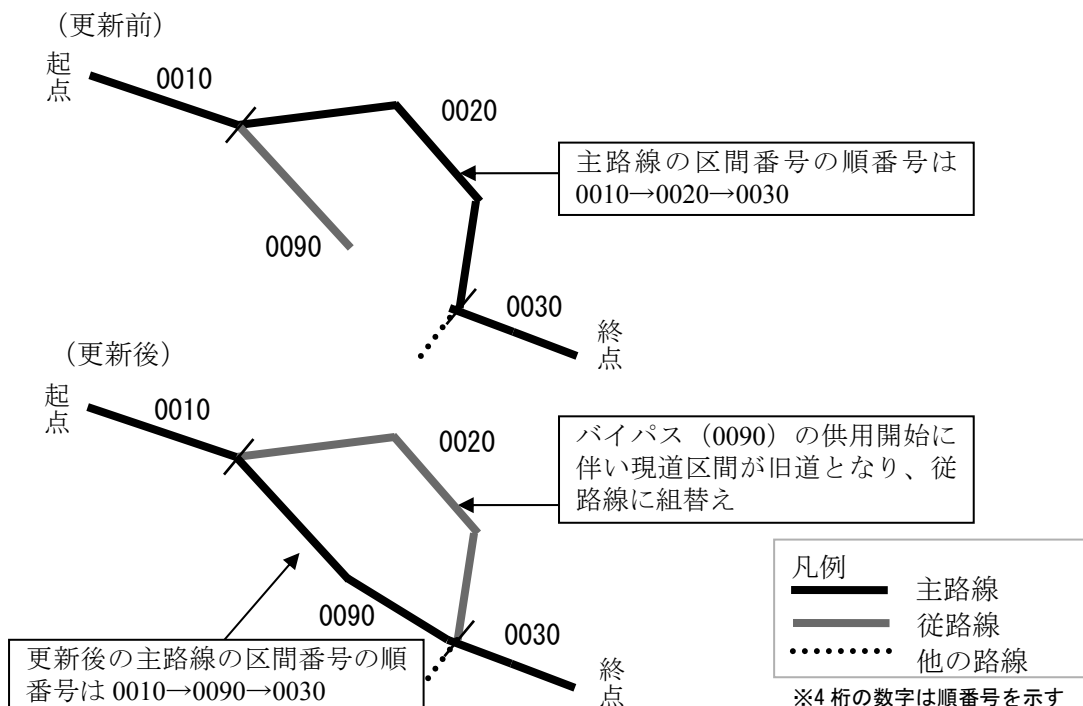
- ① 都道府県単位で路線毎に順番号を付す。
- ② 交通調査基本区間の分割等を考慮し、下一桁を 0 とした 10 番おきの番号を付す。
- ③ 主路線の順番号は、枝路線の起点に続く交通調査基本区間を 0010 とし、主路線に沿って起点から終点に向かって昇順となる番号を付す。
- ④ 従路線の順番号は、従路線を道路管理者が管理しやすい順番に並び替えたうえ、主路線に続く番号を付す。ただし、各従路線（すなわち枝路線が替わる場合）の最初の順番号は、それまでに使用した最後の順番号に 20 を加えた番号とし、枝路線に沿って起点から終点に向かって昇順となる番号を付す。また、重用区間や交通不能区間により枝路線が連続していない場合（「図 1-2 ②、③参照」）の最初の順番号も同様である。
 なお、上記の各従路線の最初の順番号の付番において、それまでに使用した最後の順番号に 10 を加えた番号は永久欠番とし、以降はその順番号を使用してはならない。
- ⑤ 将来的に交通調査基本区間が追加されることが明らかな場合には、あらかじめ追加される区間を考慮して、順番号を付す。
- ⑥ 重用区間においては、「2. 4 重用路線の扱い」に従い、最上級となる路線の区間番号を付す。
- ⑦ 世代管理番号は「00」とする。

2) 新たに交通調査基本区間を追加する場合

新たに交通調査基本区間を追加する場合の設定ルールは、基本的に「1) 交通調査基本区間を初期設定する場合」と同じである。

ただし、1) の設定ルールは、道路移管による起点終点方向の逆転、主路線・従路線の組替え等により満たされなくなる場合がある。しかし、「一度付与された区間番号は、原則として変更しない」ルールを優先させ、順番号は変更しない。

なお、順番号を変更しないことにより、区間番号から区間の起点側・終点側の方向、主路線・従路線等の判断が難しくなる場合がある。この場合であっても、「主路線・従路線フラグ」「現道旧道区分」「接続区分」「接続先交通調査基本区間番号」「枝路線内の前(次)の交通調査基本区間番号」を正しく設定・更新することにより、これらの属性情報から区間の起点側・終点側の方向、主路線・従路線等の判断が可能である(図1-8参照)。



[更新前]

交通調査基本区間番号	主路線・従路線フラグ	現道旧道区分	起点側			終点側		
			接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
*****0010	1	1	*	*****	*****	2	*****0090	*****0020
*****0020	1	1	2	*****0090	*****0010	*	*****	*****0030
*****0030	1	1	*	*****	*****0020	*	*****	*****
*****0090	2	3	1	*****0010		8		

[更新後]

交通調査基本区間番号	主路線・従路線フラグ	現道旧道区分	起点側			終点側		
			接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
*****0010	1	1	*	*****	*****	2	*****0020	*****0090
*****0020	2	2	1	*****0010		2	*****0030	
*****0030	1	1	1	*****0020	*****0090	*	*****	*****
*****0090	1	1	2	*****0020	*****0010	1	*****0020	*****0030

図1-8 バイパスの供用により主路線・従路線の組換えを行う例

3) 既存の交通調査基本区間を分割する場合

既存の交通調査基本区間の途中に新たな交通調査基本区間が接続する等の理由により、区間分割が発生した場合の順番号及び世代管理番号の付番ルールは以下のとおりである。

ここで、分割後に終点側の順番号を保持する理由は、「基本交差点番号は、基本交差点に終点側で接続する交通調査基本区間のうち最小の区間番号と一致させる」というルールがあるためである。すなわち、交通調査基本区間が分割しても、基本交差点番号が変化しないように配慮している。

なお、基本交差点データにおける交差点番号の設定方法については、「**2章. 基本交差点データ標準**」を参照されたい。

- ① 分割後の終点側区間の順番号は、分割前の順番号と同じとする。世代管理番号は、十の位を1だけ加算し、一の位は0にリセットする。
- ② 分割後の起点側区間の順番号は、原則として「分割前の順番号」より小さく、「分割前の順番号より小さい最大の10の倍数」より大きい番号とする。世代管理番号は「00」とする。例えば、順番号0010を分割する際には、分割後の起点側の順番号は、0001～0009の範囲で付与するものとする。(図1-9参照)

例：分割前 0005 → 分割後 起点側 0001～0004 終点側 0005

(解説) 分割後の起点側の順番号は、「分割前の順番号」0005より小さく、「分割前の順番号より小さい最大の10の倍数」0000より大きい番号となるので、0001～0004の範囲で付与する。

- ③ 順番号は起点側から終点側に向かって昇順となるように付与する。
- ④ 区間番号の初期設定では10番おきに順番号を付与しているので、理想的には「(3) 分割回数と属性変更回数の上限」で述べた分割回数の制限である8回まで区間分割が可能である。しかし、②の付番のしかたによっては、③の条件を満たす順番号が、将来の再分割、再々分割時等に不足するおそれがある。できる限り将来の分割点を想定し、付与可能な順番号が不足することがないように留意することが必要である。
- ⑤ 路線の上下方向が逆転した区間（区間番号を初期設定した時点と起点側、終点側が入れ替わった区間）においては、上記①～④の順番号設定ルールの「起点側」を「終点側」、「終点側」を「起点側」と読み替えて対応する。

例えば、図1-10の0010-00の路線の上下方向が、区間の分割前に逆転していた場合。上記①の「終点側」を「起点側」、②の「起点側」を「終点側」と読み替え、③の「起点側」を「終点側」、「終点側」を「起点側」と読み替えることで、図1-10のように分割後の順番号は、図1-9と同じ結果となる。

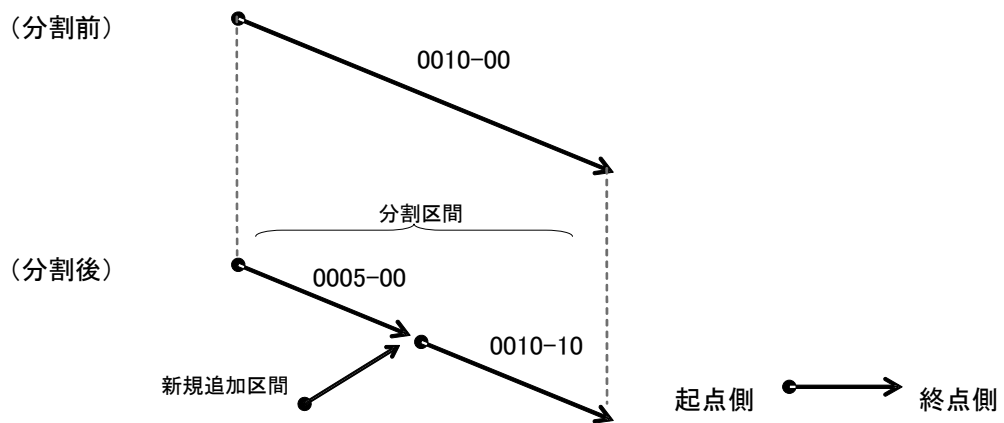


図 1 - 9 分割時の順番号及び世代管理番号設定例

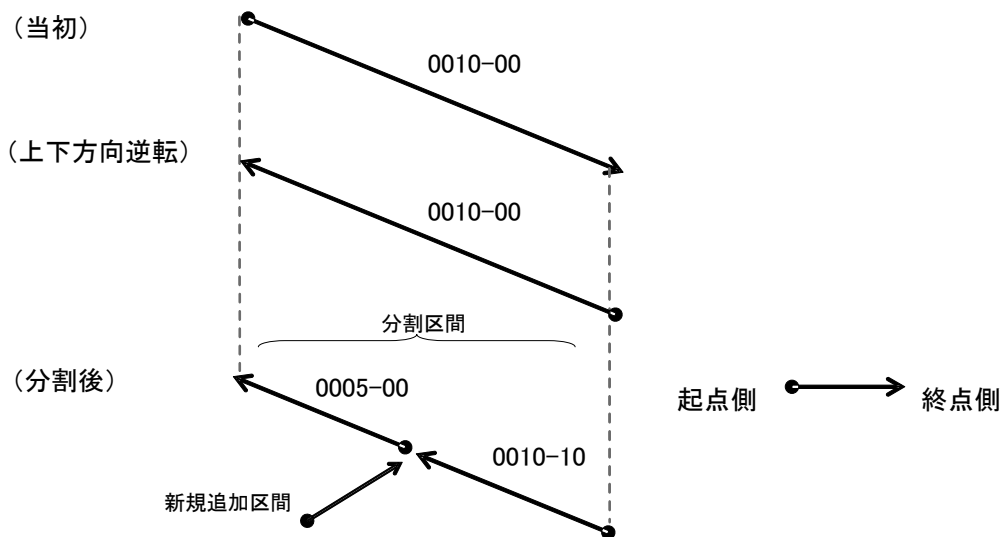


図 1 - 10 分割時の順番号及び世代管理番号設定例（上下方向が逆転した区間）

4) 交通調査基本区間を廃止する場合

交通調査基本区間を廃止する場合の順番号及び世代管理番号の付番ルールは、以下のとおりとする。

- ① 廃止された交通調査基本区間の順番号は永久欠番とし、再度使用しない。
- ② 世代管理番号を 99 とする。

(5) 世代管理番号の設定例と意義

交通調査基本区間の分割、属性変更、廃止の場合の世代管理番号の設定例を、表 1-3 に示す。区間を分割する場合は、一の位を「0」にリセットする点に注意すること。

これらのルールにより世代管理番号を付番することにより、同一の区間番号のうち最大の世代管理番号を持つ交通調査基本区間が最新の道路の状況を表していることになる。

表 1-3 世代管理番号の設定例

凡例 0010-00
 区間番号 (4桁に簡略化) 世代管理番号

ケース		世代管理番号 付番の事例	
1	分割される場合	十の位を1だけ加算し、一の位を0にリセットする	(変更前) ●————→ 0010-02 ↓ (変更後) ●————→ 0010-10 ●————→ 0005-00 <small>※0005は新規区間なので、世代管理番号は00となる。</small>
2	属性変更される場合	一の位を1だけ加算する	(変更前) ●————→ 0010-02 ↓ (変更後) ●————→ 0010-03 <small>※さらに属性変更される場合は「04」となる</small>
3	交通調査基本区間が廃止される場合		(変更前) ●————→ 0010-02 ↓ (変更後) ●————→ 0010-99

4. 3 データ作成基準日

データ作成基準日は、当該日の道路の状況を踏まえて交通調査基本区間データを作成する基準となる日を設定する。データ作成基準日は、全ての交通調査基本区間に同一の日を設定し、特に指定が無い限り、交通調査基本区間の更新実施年度の4月1日とする。

[解説]

データ作成基準日を平成23年4月1日とした場合、4月1日及び3月31日以前の更新事象を確定した情報としてデータに反映し、4月2日以降の更新事象を見込みとしてデータに反映した事を意味する。

更新時点による交通調査基本区間データのバージョンの違いを呼び分ける際には、本属性を用いることとする。すなわち、例えば平成23年4月1日をデータ作成基準日とした場合の交通調査基本区間データの呼称は「交通調査基本区間データ 20110401」とする。

なお、平成22年度道路交通センサス時に初期設定した交通調査基本区間データベースのデータ作成基準日は、「20101001」（西暦8桁）である。

4. 4 データ確定・見込みフラグ

データ確定・見込みフラグは、データ作成基準日における道路の状況を踏まえ、実在するデータとして確定しているか否かを区別するものであり、表1-4に基づき設定する。

[解説]

表1-4 データ確定・見込みフラグ

確定・見込みフラグ	コード番号
確定（実在）データ	0
追加見込みデータ	1
分割見込みデータ	2
廃止見込みデータ	3
属性変更見込みデータ	4

各種の道路調査は実在する道路を対象としているため、調査結果はその状況を適切に反映した交通調査基本区間に基づいて整理されるべきである。一方、交通調査基本区間データの迅速な更新及び近い将来における幹線道路ネットワークの変化の状況の把握等のためには、見込みの交通調査基本区間データを予め設定しておくことが有効である。ただし、これらの交通調査基本区間のデータが、データ作成基準日における道路の状況を適切に反映したものか、将来の見込みであるかを明確に区別しておくことが必要である。

そこで、表1-4に分類される確定データと見込みデータを表すフラグを設けた。これらの意味は以下のとおりである。

- ①確定（実在）データ：各種の道路交通調査や分析に用いる実在データ
- ②追加見込みデータ：供用や市区町村道からの昇格等により、新たに交通調査基本区

間として追加される見込みのデータ

- ③分割見込みデータ：分割される見込みのデータ。1つの区間が2つに分割見込みの場合は、2つとも分割見込みデータとなる。
- ④廃止見込みデータ：廃止される見込みのデータ
- ⑤属性変更見込みデータ：属性変更される見込みのデータ

平成 22 年度道路交通センサスにおいて初期設定された交通調査基本区間は、全て①確定（実在）データである。また、②～⑤の見込みデータを予め登録しておいて、①確定（実在）データに変更するという手順が理想であるものの、追加、分割、廃止又は属性変更が生じた時に、直接①確定（実在）データを登録する場合もありうる。

また、4. 2 で示した交通調査基本区間番号と世代管理番号の付番ルールは、①確定（実在）データだけでなく、②～⑤の見込みデータにもそのまま適用できる。ただし、複数の⑤属性変更見込みデータ等を登録する場合において、登録順に世代管理番号を設定すると、実際の属性変更等の発生順序と不整合になる場合がある。このような場合は、データ確定時に、世代管理番号を属性変更等の発生順序と整合するように修正する必要がある。

4. 5 データ有効期限

データ有効期限（自）・（至）は、交通調査基本区間が表現する道路の状況が実際に存在した期間又は存在することが見込まれる期間を設定する。

[解説]

幹線道路のネットワークの状況は、道路の供用開始や線形改良等により変化が生じる。そこで、交通調査基本区間にデータ有効期限（自）・（至）を設定することにより、その範囲で過去及び将来の任意の時点における幹線道路ネットワークの状況を把握することが可能となる。ここで、有効期限は、供用開始や廃道、路線の変更等が道路法等に基づき公示された期日とする。また、見込みデータにおいて、有効期限の明確な年月日が確定していない場合は、年月又は年までを設定する。

データ有効期限（自）・（至）は、4. 4の確定（実在）データにおいて、特に重要となる。現在の道路状況を表している交通調査基本区間のデータは、「データ有効期限（自）」のみ値を記入し、「データ有効期限（至）」は空欄とする。なお、平成 22 年の道路交通センサス時に初期設定した交通調査基本区間の「データ有効期限（自）」は、全て「20101001」としている。

一方、廃道等により交通調査区間自体が廃止になった場合や管理区分等の属性が変更になった場合の元のデータは、現状で使用されていないため、「データ有効期限（自）」に加えて、「データ有効期限（至）」を必ず記載する必要がある。

また、4. 4の見込みデータにおけるデータ有効期限（自）・（至）は、一つの目安として分かる範囲で入力するものであり不確実な値であるため、確定（実在）データに変更する際には、必ず確認の上、正しい値に変更する必要がある。

(1) 交通調査基本区間追加時の確定・見込みフラグ、データ有効期限等の設定ルール

供用や市区町村道からの昇格等により、新たに交通調査基本区間が追加される場合の例を表 1-5 に示す。2011 年 11 月に追加見込みのデータが、2011 年 11 月 5 日に実際に追加されたことを示している。

表 1-5 新たに交通調査基本区間が追加される場合の例

[追加見込みデータを登録] ※2011 年 11 月に供用見込みの場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限（自）	データ有効期限（至）
*****0100	00	1	201111	

※見込みの場合は見込みの年月日をデータ有効期限（自）とする

[追加確定後] ※実際には 2011 年 11 月 5 日に供用された場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限（自）	データ有効期限（至）
*****0100	00	0	20111105	

(2) 交通調査基本区間分割時の確定・見込みフラグ、データ有効期限等の設定ルール

交通調査基本区間が分割される場合の例を表 1-6 に示す。2011 年 11 月に分割見込みのデータが、2011 年 12 月 5 日に実際に分割されたことを示している。

表 1-6 交通調査基本区間が分割される場合の例

[分割前]

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限 (自)	データ有効期限 (至)
*****0100	00	0	20101001	

[分割見込みデータを登録] ※2011 年 11 月に分割見込みの場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限 (自)	データ有効期限 (至)
*****0100	00	0	20101001	
*****0100	10	2	201111	
*****0095	00	2	201111	

[分割確定後] ※実際には 2011 年 12 月 5 日に分割された場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限 (自)	データ有効期限 (至)
*****0100	00	0	20101001	20111204
*****0100	10	0	20111205	
*****0095	00	0	20111205	

(3) 交通調査基本区間廃止時の確定・見込みフラグ、データ有効期限等の設定ルール

廃道又は交通調査基本区間の対象路線から外れることによって交通調査基本区間が廃止される場合の例を表 1-7 に示す。見込みとおり、2011 年 12 月 1 日に区間が廃止されている。2010 年 10 月 1 日から 2011 年 11 月 30 日まで「存在」していた交通調査基本区間が、2011 年 12 月 1 日以降は「廃止」されたことを示している。

表 1-7 交通調査基本区間が廃止される場合の例

[廃止前]

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限 (自)	データ有効期限 (至)
*****0100	00	0	20101001	

[廃止見込みデータを登録] ※2011 年 12 月 1 日に廃止見込みの場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限 (自)	データ有効期限 (至)
*****0100	00	0	20101001	
*****0100	99	3	20111201	

[廃止確定後] ※実際に 2011 年 12 月 1 日に廃止された場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限 (自)	データ有効期限 (至)
*****0100	00	0	20101001	20111130
*****0100	99	0	20111201	

※交通調査基本区間の廃止データの有効期限 (自) が 2011 年 12 月 1 日となっていることに注意。

(4) 交通調査基本区間の属性変更時の確定・見込みフラグ、データ有効期限等の設定ルール

交通調査基本区間の属性（道路種別、路線番号等）が変更される場合の例を表 1-8 に示す。

見込みとおり、2011 年 7 月 1 日に属性が変更されている。

表 1-8 交通調査基本区間の属性（道路種別、路線番号等）が変更される場合の例
[属性変更前]

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限（自）	データ有効期限（至）
*****0100	00	0	20101001	

[属性変更見込みデータを登録] ※2011 年 7 月 1 日に属性変更見込みの場合

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限（自）	データ有効期限（至）
*****0100	00	0	20101001	
*****0100	01	4	20110701	

[属性変更確定後]

交通調査基本区間番号	世代管理番号	確定・見込み	データ有効期限（自）	データ有効期限（至）
*****0100	00	0	20101001	20110630
*****0100	01	0	20110701	

4. 6 交通調査基本区間の属性情報

交通調査基本区間の属性情報は、交通調査基本区間の位置の特定、データ項目別の集計分析、道路施設現況調査の結果との整合性の確保及び基本交差点データの生成等を目的として設定する。

[解説]

属性情報の個別のデータ項目の仕様並びに設定方法及び設定上の留意点等の解説については、以下、順に説明する。

(1) 道路種別

道路種別は表 1-9 の道路種別コードにより設定する。

[解説]

表 1-9 道路種別コード

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
その他	8

高速自動車国道とは、国土開発幹線自動車道建設法又は高速自動車国道法により指定された路線である。

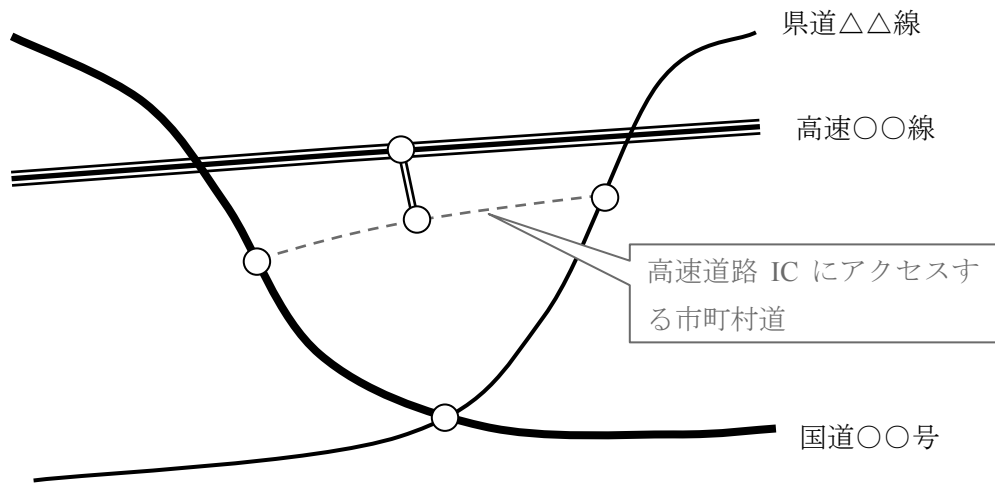
都市高速道路には、指定都市高速道路（名古屋市、広島市及び福岡市・北九州市の都市高速道路）を含む。

主要地方道は、都道府県道となっているものと指定市の市道となっているものとはに分類する。

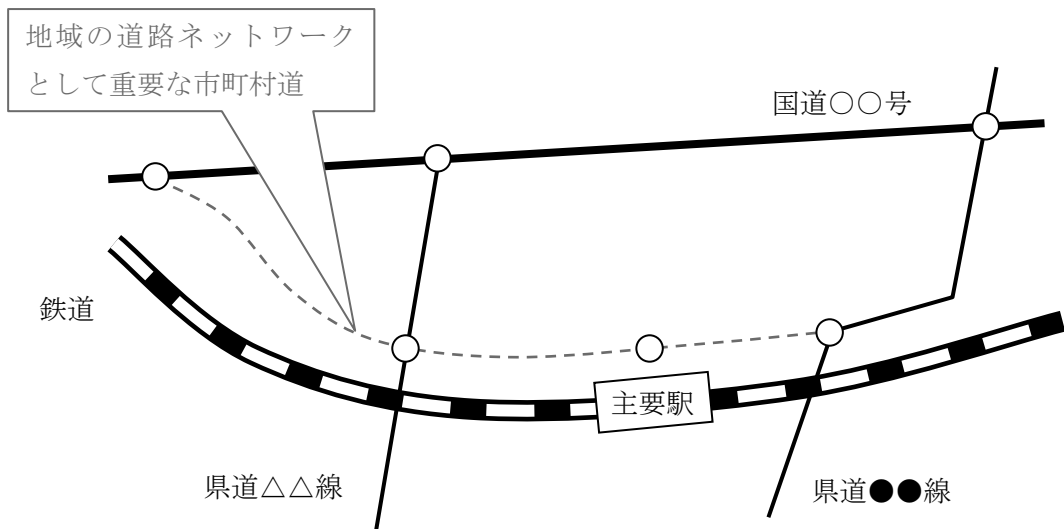
指定市の一般市道の選定基準は、原則として 4 車線以上の道路で、一般都道府県道以上の道路と同等の機能を有する路線である。

その他とは、上記 1~7 以外の路線で、道路ネットワークを構成するために必要な市区町村道等（IC 等へのアクセス道路、主要施設と接続する道路等）である（図 1-1 1 参照）。

[その他 (IC 等へのアクセス道路)]



[その他 (主要施設との接続)]



凡例			
	高速道路		市区町村道
	IC、ランプ		鉄道
	一般国道		交通調査基本区間分割点
	都道府県道		

図 1-11 道路種別コードが「その他」となる場合の例

(2) 路線番号

路線番号は、以下のとおり設定する。

- 1) 高速自動車国道のうち、高速道路会社が管理する路線では、表1-11の路線番号とする。また、新直轄区間は、表1-12の道路施設現況調査の路線名コードに3000を加えた値とする。
- 2) 都市高速道路では、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び地方道路公社が設定している路線番号とする。
- 3) 一般国道では、国道番号とする。
- 4) 都道府県道では、道路標識等で表示されている路線番号とする。
- 5) 政令市道では、4桁の路線番号のうち上1桁に、表1-10に従い同一県内の政令市を区分する番号を付し、下3桁に政令市内で重複しないように任意に定めた番号を付す。
- 6) その他の市町村道では、地方整備局等が同一都道府県内で重複しないように任意に定めた番号とする（図1-12参照）。

[解説]

表1-10 政令市道における路線番号の上1桁

政令市名	コード番号
下記以外の政令市	0
川崎市、浜松市、福岡市	3
堺市	4
相模原市	5

[市町村道の付番（重複しない番号を設定）]

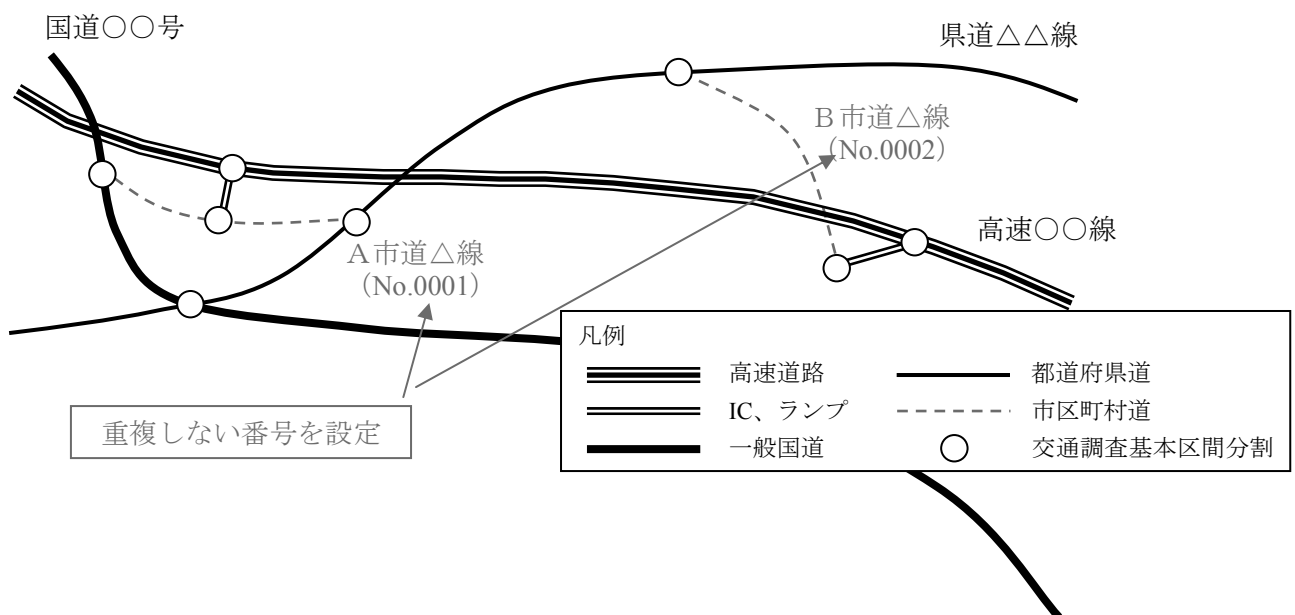


図1-12 市町村道の付番の例

表 1 - 1 1 平成 22 年度 高速自動車国道路線番号表（高速道路会社管理路線）

路線 番号	路 線 名	路線 番号	路 線 名
1010	東名高速道路	1260	山陰自動車道
1011	名神高速道路	1301	東九州自動車道
1020	山陽自動車道	1311	長崎自動車道
1030	九州自動車道	1312	大分自動車道
1040	東北自動車道	1320	宮崎自動車道
1050	道央自動車道	1350	沖縄自動車道
1061	徳島自動車道	1400	常磐自動車道
1062	松山自動車道	1410	八戸自動車道
1070	東名阪自動車道	1412	青森自動車道
1072	西名阪自動車道	1420	秋田自動車道
1073	近畿自動車道	1421	釜石自動車道
1080	北陸自動車道	1430	山形自動車道
1081	日本海東北自動車道	1440	磐越自動車道
1100	中央自動車道西宮線	1450	東北中央自動車道
1101	中央自動車道富士吉田線	1460	北関東自動車道
1110	東京外環自動車道	1510	札幌自動車道
1120	東関東自動車道	1530	道東自動車道
1121	新空港自動車道	1611	高松自動車道
1130	館山自動車道	1612	高知自動車道
1140	中部横断自動車道	1710	伊勢自動車道
1201	中国自動車道	1720	阪和自動車道
1202	関門橋	1721	関西空港自動車道
1210	舞鶴若狭自動車道	1730	紀勢自動車道
1221	岡山自動車道	1800	関越自動車道
1222	米子自動車道	1810	上信越自動車道
1231	広島自動車道	1820	長野自動車道
1232	浜田自動車道	1830	東海北陸自動車道
1241	播磨自動車道	1840	伊勢湾岸自動車道
1250	松江自動車道	1900	新東名高速道路
		1910	新名神高速道路

表 1-12 平成 20 年度 道路施設現況調査 新直轄区間路線名コード表

路線名	道路名	区間	コード
北海道縦貫自動車道（函館名寄線）	道央自動車道	士別釧淵～名寄間	0101
		七飯～大沼間	0102
北海道横断自動車道（黒松内端野線）	道東自動車道	足寄～北見間	0201
北海道横断自動車道（黒松内釧路線）		本別～釧路間	0202
東北横断自動車道（釜石秋田線）	釜石自動車道	遠野～宮守間	0401
		宮守～東和間	0402
日本海沿岸東北自動車道	日本海東北自動車道	温海町～鶴岡JCT間	0501
		本庄～岩城間	0502
		荒川～朝日間	0504
	秋田自動車道	大館～小坂JCT間	0503
東北中央自動車道（相馬尾花沢線）	東北中央自動車道	福島JCT～米沢間	0601
		米沢～米沢北間	0602
		東根～尾花沢間	0603
中部横断自動車道	中部横断自動車道	八千穂～佐久南間	1601
		佐久南～佐久JCT間	1602
		富沢～六郷間	1603
近畿自動車道（松原那智勝浦線）	阪和自動車道	白浜～すさみ間	1801
		田辺～白浜間	1803
近畿自動車道（尾鷲勢和線）		尾鷲北～紀伊長島間	1802
中国横断自動車道（姫路鳥取線）	鳥取自動車道	佐用JCT～大原間	2201
		智頭～鳥取間	2202
中国横断自動車道（岡山米子線）	米子自動車道	米子～米子北間	2203
中国横断自動車道（尾道松江線）	尾道自動車道	尾道JCT～三次JCT間	2204
	松江自動車道	三次JCT～三刀屋木次間	2205
四国横断自動車道（阿南中村線）		阿南～小松島間	2501
		須崎新庄～窪川間	2502
		小松島～徳島東間	2504
四国横断自動車道（内海大洲線）		宇和島北～西予宇和間	2503
九州横断自動車道（延岡線）		嘉島JCT～矢部間	2801
東九州自動車道	東九州自動車道	蒲江～北川間	2901
		清武JCT～北郷間	2902
		北郷～日南間	2903
		志布志～末吉財部間	2904
		佐伯～蒲江間	2905

(3) 路線名

路線名は、政令、告示等による正式な路線名を入力することを原則とし、必要に応じ括弧書き等で通称名を記入する。高速自動車国道は、表 1-11 又は、表 1-12 の路線名とする。

(4) 主路線・従路線フラグ

主路線・従路線フラグは、「2. 2 主路線・従路線の定義」に基づき、表 1-13 のとおり設定する。

[解説]

分離区間における主路線・従路線の扱いは「(12) 分離区間の分離区分」を参照。

表 1-13 主路線・従路線フラグ

主路線・従路線フラグ	コード番号
主路線	1
従路線	2

(5) 管理区分

管理区分は道路管理者を表し、表 1-14 に基づき設定する。

[解説]

表 1-14 管理区分

管理区分	コード番号
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
東日本・中日本・西日本高速道路株式会社	4
首都高速道路株式会社	5
阪神高速道路株式会社	6
本州四国連絡高速道路株式会社	7
地方道路公社等	8
その他	9

権限代行区間は実際に道路を管理している道路管理者を設定する。

指定区間外の一般国道の道路管理者は都道府県知事又は指定市の長であり、都道府県道の道路管理者は都道府県又は指定市であるが、この二つを区別することは実務上重要とは考えられないので同一のコードを用いるものとする。

「地方道路公社等」とは、地方道路公社法にもとづき地方公共団体により設立された又は道路整備特別措置法第 18 条により料金を徴収している道路管理者である。

「その他」とは、道路ネットワークを構成するために必要な市町村道等、道路種別が「その他：8」となる道路に用いる。

(6) 現道旧道区分

現道旧道区分は、以下に分類され、表 1-15 に基づき設定する。

- ①現道とは旧道・新道以外の道路をいい、主路線を構成する。
- ②旧道とは、バイパス等の建設に伴い建設前の元の道路が他の道路として編成（入）されず存在する場合、その元の道路をいう。
- ③新道とは、バイパス部分が現道に連結されないで、部分的に供用されている区間をいう。
- ④旧道集約とは、「3.（3）線形改良に伴い発生する小区間における分割点の扱い（A）現道の分割を省略してよいケース」において、旧道を集約して一つの交通調査基本区間とする場合をいう。

[解説]

現道、旧道、新道は「道路施設現況調査要項」に準じた分類である。

表 1-15 現道旧道区分

現道旧道区分	コード番号
現道	1
旧道	2
新道	3
旧道集約	4

(7) 道路施設現況調査の路線名コード

道路施設現況調査の路線名コードは、(2) で設定した路線番号と道路施設現況調査の路線名コードが異なる場合に、道路施設現況調査の路線名コードを設定する。

[解説]

道路施設現況調査の路線名コードは、交通調査基本区間の延長と道路施設現況調査（調査結果は道路統計年報に活用される）の実延長との整合性を図るために設定する。

路線名コードは「道路施設現況調査要項」に従って、道路施設現況調査で別途設定されており、一部区間において(2) で設定した路線番号と異なる場合がある。この場合に、道路施設現況調査の路線名コードを引用して設定する。なお、(2) で設定した路線番号と道路施設現況調査の路線名コードが同じ場合は、空欄とする。

(8) 道路施設現況調査の路線分割番号

道路施設現況調査の路線分割番号は、道路施設現況調査において行政境界で路線分割が実施されている場合に、当該路線分割番号を設定する。

[解説]

道路施設現況調査の路線分割番号は、交通調査基本区間の延長と道路施設現況調査（調査結果は道路統計年報に活用される）の実延長との整合性を図るために設定する。

なお、「(7) 道路施設現況調査の路線名コード」が空欄の場合、路線分割番号は空欄とする。

(9) 市区町村コード

市区町村コードは、「統計に用いる都道府県等の区域を示す標準コードを定めた件（昭和45年4月1日行政管理庁告示第44号）」の標準コードを設定する。また、指定市については、指定市の標準コードではなく、区毎に定める標準コードを用いるものとする。

[解説]

平成22年度道路交通センサス時に初期設定した際は、平成22年4月1日時点に定める標準コードを用いた。市町村合併があった場合は、標準コードが変更されるため、合併後の市町村コードを設定する。

(10) 自動車専用道路の別

自動車専用道路区間とは、高速自動車国道又は道路法第48条の2に基づき自動車専用道路として指定されている区間をいい、表1-16に基づき設定する。

[解説]

表1-16 自動車専用道路の別

自動車専用道路の別	コード番号
下記以外	0
自動車専用道路の区間	1

(11) 区間種別

区間種別は、以下に分類され、表1-17に基づき設定する。

- ①通常区間：②～⑥以外の区間をいう。
- ②上下線分離区間：上下線間に道路管理者が管理する敷地以外があり、上下線で延長が著しく異なる、又は上下線間がおよそ100m以上の場合に、上下線それぞれに交通調査基本区間を設定する区間をいう。2.2の解説の例⑤を参照されたい。
- ③複断面区間：同一路線が専用部と一般部からなる場合に、専用部と一般部のそれぞれに交通調査基本区間を設定する区間をいう。2.2の解説の例⑥を参照されたい。
- ④交通不能区間：道路構造令第4条に規定される「普通自動車」が走行できない未改良道路（供用済）の区間をいう。
- ⑤循環区間：島や半島等を一巡りして元の地点に戻る区間をいう。2.2の解説の例⑦を参照されたい。
- ⑥部分供用区間：部分的に供用した区間で交通量が非常に少ない区間をいう。

[解説]

表 1-17 区間種別

区間種別		コード番号
通常区間		0
分離区間	上下線分離区間	1
	複断面区間	2
	上下線分離かつ複断面区間	3
交通不能区間		6
循環区間		7
部分供用区間		8

※コード番号 1～8 のうち複数の区間種別が該当する場合は、最も小さいコード番号を採用する。

①通常区間

一般的には、通常区間に該当する。

②上下線分離区間

上下線分離区間については「2. 2の解説の例⑤」を参照されたい。

③複断面区間

複断面区間では、専用部と一般部とがそれぞれの交通機能を担っているため、交通量、道路状況等をそれぞれ調査する必要があり、専用部と一般部のそれぞれに交通調査基本区間を設定する。「2. 2の解説の例⑥」を参照されたい。

④交通不能区間

交通不能区間とは、道路構造令第4条に規定される「普通自動車」が走行できない区間をいうため、交通不能区間であっても小型自動車等が通行できる区間が一部含まれる場合があることに留意する必要がある。

なお、道路施設現況調査では、「車両制限等一時的に通行の禁止若しくは制限されているもの又は災害その他により現在交通不能であっても、1年以内に復旧完成の見込みのあるものは、交通不能区間に該当しない。」とされており、これに従うこととする。

同一路線の連続した交通不能区間は、一つの枝路線として区別して扱うため、交通不能区間の端点の近傍に「3. 交通調査基本区間の定義」にしたがう分割点が存在しない場合は、必要に応じ分割点を設定し、「4. 6(19) 接続区分」コードを4(異なる2つの枝路線の端点同士だけが接続する箇所)とする。

⑤循環区間

この区間は、幹線道路ネットワークとしては、行き止まりを意味することから、例えば、最短経路探索等においてネットワークから除外する必要がある。

⑥部分供用区間

部分供用区間は、道路施設現況調査の実延長算定の対象となっており、「(15) 区間延長」には供用済延長を記入する。部分供用時には、区間の端点が交通調査基本区

間の設定対象外の市区町村道だけに接続している場合があり、その場合は、「4.6(19) 接続区分」コードを8(枝路線の端点が他の枝路線と接続しない箇所)とする。

(12) 分離区間の分離区分

分離区間の分離区分は、(11)における分離区間の区分種別に応じ、表1-18の区分で分類して設定する。

[解説]

表1-18 分離区間の分離区分

分離区 間以外	分離区間			コード番号
	上下線分離	複断面	上下線分離 かつ複断面	
分離なし				0
	上り線		上り主断面	1
	下り線	主断面	下り主断面	2
			上り従断面	3
		従断面	下り従断面	4

※主路線

分離区間以外の区間(通常区間、交通不能区間、循環区間、部分供用区間)は、全て分離なし(コード0)とする。

分離区間における「(4) 主路線・従路線フラグ」の設定方法は下記1)2)のとおり。

- 1) 分離区間を含む枝路線が主路線の場合(図1-2(2)⑤⑥参照)は、以下に従う。
 - ・「上下線分離区間」は、下り線を主路線、上り線を従路線とする。
 - ・「複断面区間」の主路線である主断面は、複断面区間の専用部・一般部のうち主たる交通を担っている側(専用部が多い)をいい、従路線である従断面は他の一方(一般部が多い)をいう。
 - ・「上下線分離かつ複断面区間」の主路線は下り主断面とし、従路線はそれ以外とする。
- 2) 分離区間を含む枝路線が従路線の場合は、全て従路線とする。

(13) 分離区間の主路線の交通調査基本区間番号

分離区間の主路線の交通調査基本区間番号は、分離区間が従路線((12)で設定した分離区分コードが1、3、4の区間)の場合に、対応する主路線((12)で設定した分離区分コードが2の区間)の区間番号を入力し、それ以外の区間では、空欄とする。

[解説]

分離区間の主路線の交通調査基本区間番号を用い、従路線と対応する主路線を組み合わせることで、上下線分離区間及び複断面区間を一つの断面としてとらえたデータの集計分析が可能となる。

なお、図 1-13 のように、1 区間の従路線に対して、複数の主路線の区間が対応している場合は、最も起点側の区間番号を設定する。

[例：上下線分離で 1 区間に対して複数の区間が対応している場合]

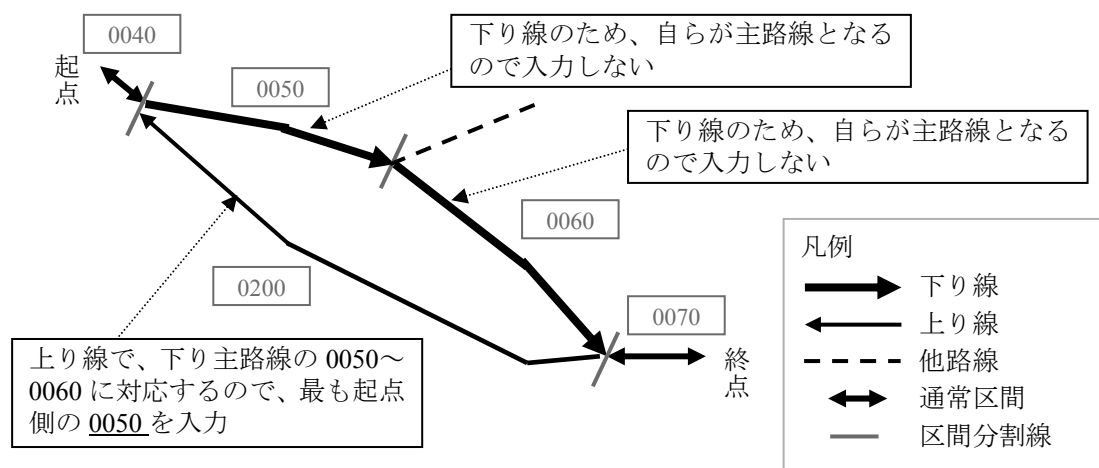


図 1-13 1 区間の従路線に対して複数の主路線の区間が対応している場合の例

(14) 分離区間の延長非集計フラグ

分離区間の延長非集計フラグは、道路の実延長の集計対象から除外する区間を明確にするため、表 1-19 に基づき設定する。

[解説]

表 1-19 分離区間の延長非集計フラグ

延長集計フラグ	コード番号
集計対象区間	0
集計非対象区間	1

分離区間の延長非集計フラグは「道路施設現況調査」の実延長との整合性を図るため、設定するものである。

分離区間の上下線分離区間では、上り線・下り線のうち最も延長の長い経路を「集計対象区間」とする。また、複断面区間にあつては延長の重複計算を避けるため、主断面のみを「集計対象区間」とする。さらに、「上下線分離かつ複断面区間」では、最も延長の長い経路の主断面を「集計対象区間」とする。その結果、分離区間のうち、これらの「集計対象区間」以外は、「集計非対象区間」となる。

一方、(11)の区間種別が通常区間、交通不能区間及び部分供用区間の場合は、全て「集計対象区間」とする。したがって、(6) 現道旧道区分で区分する旧道やバイパスにおいては現道の実延長に旧道やバイパスの実延長を加算することになる。

(15) 区間延長

区間延長は、道路中心線に沿った交通調査基本区間の延長を表すものであり、0.1 km単位で設定する。

[解説]

区間延長の設定に用いる区間端点（以下「現地参照点」という。）は、幹線道路同士の交差点の場合、基本的には交差点内の中央となる。詳細は、「別添1-2 接続点の現地参照点の設定方法」を参照されたい。

また、高速道路会社等で独自に現地参照点を設定している場合は、上記の限りではない。なお、区間延長の属性変更は、0.1km単位の延長が変化した場合にのみ行う。

(16) 高規格道路区分

高規格道路区分は、高規格幹線道路、地域高規格道路、高規格道路以外の道路に分類され、表1-20に基づいて設定する。

[解説]

表1-20 高規格道路区分

高規格道路区分	コード番号
高規格幹線道路	1
地域高規格道路	2
高規格道路以外の道路	0

高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道および一般国道の自動車専用道路（本州四国連絡道路を含む）のうち、昭和62年に建設大臣が指定した道路、又は高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路をいう。

地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって地域発展の核となる都市圏の育成、地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連絡等に資する自動車専用道路又はこれと同等の規格を有する道路として指定される道路をいう。

(17) 一般国道区分

一般国道区分は、一般国道（指定区間）、一般国道（指定区間外）、一般国道以外の道路に分類され、表1-21に基づいて設定する。

[解説]

表1-21 一般国道区分

一般国道区分	コード番号
一般国道（指定区間）	1
一般国道（指定区間外）	2
一般国道以外の道路	0

「指定区間」とは、「一般国道の指定区間を指定する政令（昭和33年6月2日政令第164号）」に定められた区間とする。

「指定区間」、「指定区間外」の区分は、いわゆる「直轄区間」「補助区間」とは異なるものであることに注意すること。すなわち、高速道路会社や地方道路公社が管理する区間が「指定区間」である場合があり（道路整備特別措置法第4条、第7条の5、第7条の9、第7条の16）、また一方、いわゆる「国土交通大臣権限代行区間」（国土交通大臣が道路法第27条本文の規定により指定区間外の国道の新設もしくは改築を行う区間）は「直轄区間」であっても、「指定区間」ではない。

（18）一方通行フラグ

一方通行フラグは、交通調査基本区間における恒常的な一方通行規制の状況を表すものであり、表1-22に基づき設定する。

[解説]

表1-22 一方通行フラグ

一方通行フラグ	コード番号
なし	0
一方通行（起点から終点方向に通行可能）	1
一方通行（終点から起点方向に通行可能）	2

恒常的な一方通行規制とは、幅員狭小区間や都市内等で行われる全時間帯の一方通行規制をいい、交通調査基本区間の一部区間での一方通行規制も含む。一方、工事等による期間を限った一方通行規制、朝夕のピーク時やその他の時間帯に限って行われる一方通行規制は、対象としない。

(19) 接続区分

接続区分は、「3. 交通調査基本区間の定義」における分割箇所の区分及び他の枝路線との接続の形態を表すものであり、表1-23に基づき設定する。

[解説]

表1-23 接続区分

他の枝路線	交差点	接続区分	コード番号※1
他の枝路線と 接続する	三枝以上の 交差点※を 形成する	他の枝路線の交通調査基本区間（複数ある場合は、最小の区間番号のもの）の「終点側」と接続する箇所	1
		他の枝路線の交通調査基本区間（複数ある場合は、最小の区間番号のもの）の「起点側」と接続する箇所	2
他の枝路線と 接続しない	三枝以上の交差点※ を形成しない	都道府県境（都道府県が異なると必ず別の枝路線になる）	3
		異なる2つの枝路線の端点同士だけが接続する箇所	4
		管理区分が異なる箇所、又は自動車専用道路に指定されている区間の起点終点	5
		市区町村境	6
		大規模施設等へのアクセス点	7
		枝路線の端点（他の基本区間と接続しない）	8
	旧分割点	9	

※1 複数の接続区分に該当する場合は、最も小さいコード番号の接続区分を採用する。

※2 ここでいう交差点は、交通調査基本区間の設定対象道路同士が接続する交差点を意味する。よって、設定対象道路以外の道路との交差点では、区間の分割は行わない。また、立体部等で地図上では交差していても接続していない（自動車類が行き来できない）場合も区間の分割は行わない。

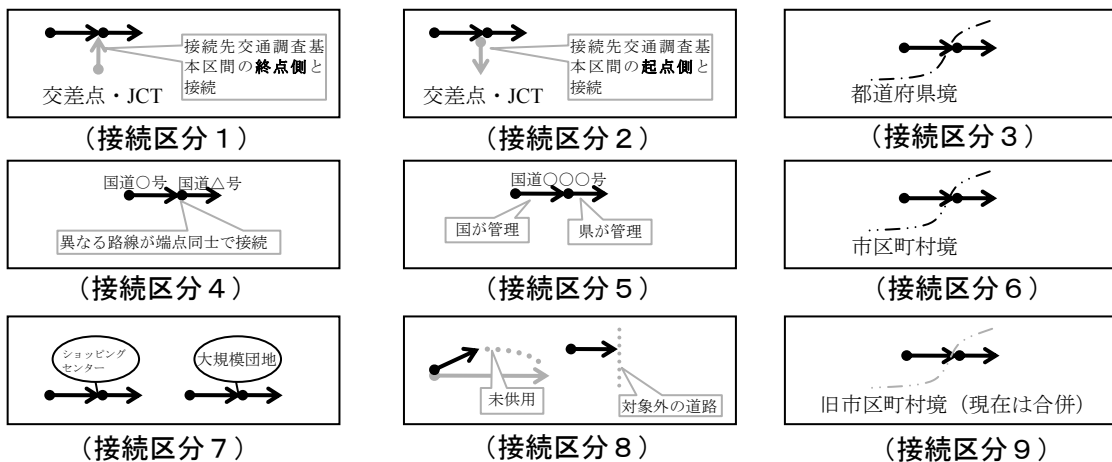


図1-14 各接続区分の代表例

1) 接続区分等の設定の目的

接続区分は、交通調査基本区間の分割理由を示すと同時に、「(20) 接続先交通調査基本区間番号及び世代管理番号(十の位)」及び「(21) 枝路線内の前(次)の交通調査基本区間番号及び世代管理番号(十の位)」と相まって、交通調査基本区間データから基本交差点データを2次生成する際に利用される。なお、基本交差点データを用いることにより、交差点単位の交通データの集約が容易に行えるだけでなく、さらに道路ネットワークデータを生成することができ、様々な交通分析に活用できるようになる。

2) 設定可能な接続区分と優先順位

表1-23は、「他の枝路線と接続する場合」には、接続区分を1~4とし、接続しない場合には、接続区分5~9とする。また、交通調査基本区間が3区間以上接続し「三枝以上の交差点を形成する場合」には、接続区分を1~2とし、形成しない場合には、接続区分3~9とする。なお、複数の接続区分に該当する場合は、最も小さいコード番号の接続区分を優先して採用する。

3) 接続区分設定の留意点

接続区分の設定は以下を踏まえて行う。なお、各接続区分の設定例については、図1-14および「別添1-3 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例」を参照されたい。

<接続区分1>他の枝路線と接続し、接続先交通調査基本区間の「終点側」端点と接続する箇所

当該接続点がある他の枝路線と接続し、接続する他の枝路線の区間のうち(接続する区間のうち区間番号が最も小さい交通調査基本区間、すなわち、「(20) 接続交通調査基本区間番号」に記載されている区間に限る。)の「終点側」と接続している場合をいう。

他の枝路線と接続する箇所には、重用路線との接続点、主路線・従路線との分合流点を含める。また、スマートICの設置箇所もこれに該当する。

<接続区分2>他の枝路線と接続し、接続先交通調査基本区間の「起点側」端点と接続する箇所

当該接続点がある他の枝路線と接続し、接続する他の枝路線の区間のうち(接続する区間のうち区間番号が最も小さい交通調査基本区間、すなわち、「(20) 接続交通調査基本区間番号」に記載されている区間に限る。)の「起点側」と接続している場合をいう。

なお、通常は「他の枝路線の起点と接続する場合」に該当する事が多いものの、「路線の上下線方向が逆転している他の枝路線」、「交通調査基本区間の更新によって降格となっ

た区間」においても該当することがある。

＜接続区分3＞都道府県境

都道府県単位で枝路線を設定するため、都道府県境は枝路線の起点終点となる。

＜接続区分4＞2つの枝路線の端点同士だけが接続し、他の交通調査基本区間は接続していない箇所

当該接続点に3つ以上の交通調査基本区間が接続する場合、接続区分は1又は2となる。

＜接続区分5＞管理区分が異なる箇所、又は自動車専用道路に指定されている区間

「管理区分が異なる箇所」とは、「(5) 管理区分」で分類される管理区分が変更となる場合をいい、国道事務所の管理境界等は含めない。

＜接続区分7＞大規模施設等へのアクセス点

交通流の変化点として重要な大規模施設・住宅団地等の出入口に直接接続している場合、又はそれらへのアクセス道路（交通調査基本区間設定の対象外の市区町村道に限る。）と接続している場合をいう。

＜接続区分8＞枝路線の端点が他の枝路線と接続しない箇所

旧道集約（「3. (3) の(A)」参照）や部分供用路線のように、枝路線の起点又は終点が交通調査基本区間の設定対象道路と接続していない場合が該当する。

＜接続区分9＞旧分割点

旧分割点は、過去に接続区分1～8の理由に該当して分割された箇所が、接続路線の廃道、市町村合併等に伴い、いずれの理由にも該当しなくなった場合に用いる。このように、分割する理由がなくなった場合も、旧交通調査基本区間は統合せず、接続区分を「旧分割点：9」に変更することで対応する。

(20) 接続先交通調査基本区間番号及び世代管理番号（十の位）

接続先交通調査基本区間番号及びその世代管理番号は、当該交通調査基本区間の起点側、終点側の端点のそれぞれについて、「(19) 接続区分」のコード番号が1、2、3又は4の場合に、接続先の他の枝路線の交通調査基本区間のうち最小の区間番号及びその世代管理番号（十の位）を記入する。それ以外の場合は空欄とする。

[解説]

交通調査基本区間の端点の「(19) 接続区分」のコード番号が1又は2の場合は、他の枝路線との接続点は、いわゆる交差点となっている。この場合に接続点に接続する他の交

通調査基本区間が複数あるときは、最小の交通調査基本区間番号のみ記載する。

なお、「4. 2 交通調査基本区間番号と世代管理番号」で示したとおり、区間番号は、都道府県コード（2桁）、道路種別コード（1桁）、路線番号（4桁）及び順番号（4桁）を組み合わせた11桁からなるため、道路種別の異なる複数の枝路線が接続している場合は、道路種別コードが小さい上位の道路の区間番号が小さくなることに留意する必要がある。ただし、稀な例ではあるものの、都道府県境に交差点がある場合には、異なる都道府県の交通調査基本区間が同一交差点に接続する場合がある。この場合、都道府県コードを含めた11桁の区間番号が最も小さいものを上位とするので、道路種別コードが小さい方が必ず上位になるとは限らない。

一方、「(19) 接続区分」のコード番号が3（都道府県境）となるのは、路線が都道府県を跨ぐ場合であり、同一路線が連続していても、異なる枝路線が都道府県境で接続していると考えられることになる。すなわち、都道府県境は枝路線の起点又は終点となり、接続先交通調査基本区間番号には、隣接都道府県側の同一路線の交通調査基本区間番号を記入する。

「(19) 接続区分」のコード番号が4の場合は、単路において2つの枝路線の端点同士だけが接続する場合であり、互いに接続する相手の交通調査基本区間番号を記入する。

また、接続先交通調査基本区間の世代管理番号を十の位のみ記入するのは、接続先の交通調査基本区間の属性変更（世代管理番号の一の位の変更）により、当該交通調査基本区間の属性変更すなわち世代管理番号の変更が生じるのを防ぐためである。その結果、ある交通調査基本区間の属性変更が、接続する交通調査基本区間に波及しなくなる。

図1-15に、接続先区間番号(十の位)の変更が発生しない例を示す。

[県道区間 (0110) の属性 (区間延長) の変更が国道の区間 (0020) に影響しないケース]

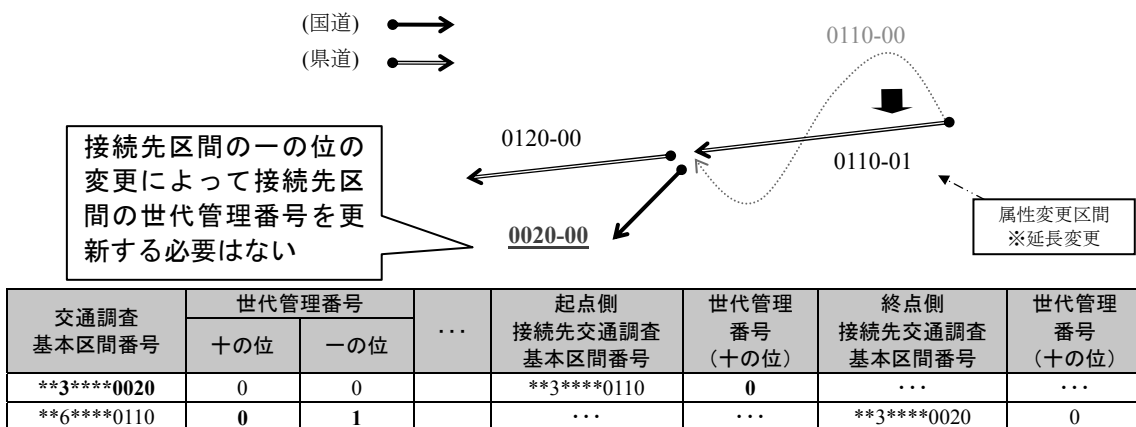


図1-15 接続先区間番号(十の位)の変更が発生しない例

なお、接続交通調査基本区間番号の設定例については、「別添1-3 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例」を参照されたい。

(21) 枝路線内の前(次)の交通調査基本区間番号及び世代管理番号(十の位)

枝路線内の前(次)の接続交通調査基本区間番号は、交通調査基本区間の起点側(終点側)の端点に接続する同一枝路線の交通調査基本区間番号を設定する。なお、枝路線の起点及び終点では、空欄とする。

[解説]

枝路線内の前(次)の交通調査基本区間番号の設定例を図1-16に示す。

この場合、枝路線①の起点を端点とする区間(0010)は「枝路線内の前の交通調査基本区間番号」が空欄となり、枝路線①の終点を端点とする区間(0030)は、「枝路線内の次の交通調査基本区間番号」が空欄となる。

一方、区間(0100)は枝路線②の起点を端点とするため、「枝路線内の前の交通調査基本区間番号」が空欄となり、区間(0110)は、枝路線②の終点を端点とするため、「枝路線内の次の交通調査基本区間番号」が空欄となる。

なお、その他の設定例については、「別添1-3 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例」を参照されたい。

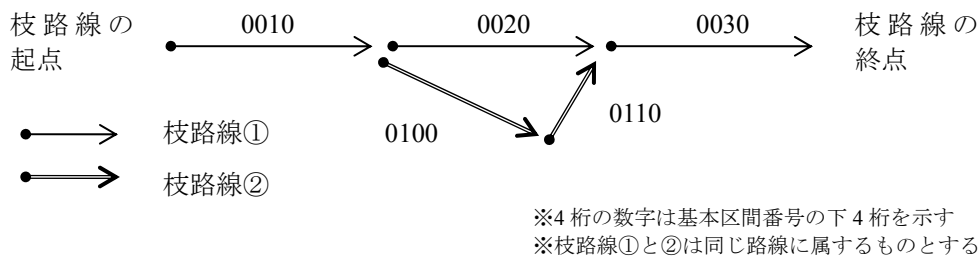


図1-16 枝路線内の前(次)の交通調査基本区間番号の設定例

(22) 備考欄

備考欄は、「(19) 接続区分」のコード番号が7(大規模施設等へのアクセス点)の場合には、アクセス先の大規模施設等を特定できる名称等を必ず記入する。

[解説]

アクセス先の大規模施設等を特定できる名称等の例として、「〇〇工業団地」、「〇〇空港」、「旧国道〇〇号(市道)と接続」等がある。

「(19) 接続区分」のコード番号が7以外の場合は、交通調査基本区間の起点側又は終点側の交差点名等のメモ欄として使用してもよい。

5. 交通調査基本区間の分割履歴

交通調査基本区間の分割履歴は、分割前後の交通調査基本区間番号の対応関係を、表 1-24 に基づき整理する。

[解説]

表 1-24 交通調査基本区間分割履歴テーブルとレコードフォーマット

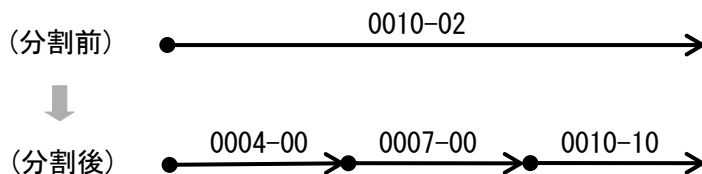
No	項目名		単位	桁数	主キー	重複許可	備考
1	分割後	交通調査基本区間番号		11	○	○	
2		世代管理番号 (十の位)		1	○	○	
3		世代管理番号 (一の位)		1	○	○	
4	分割前	交通調査基本区間番号		11		○	
5		世代管理番号 (十の位)		1		○	
6		世代管理番号 (一の位)		1		○	
7	分割年月日 (データ有効期限 (自))		年月日	8		○	

※重複許可とは、同一項目に同じ値の入力が可能であることを示す。(ただし、2つの主キーを組み合わせた値は、同じ値になってはならない。)

「4.2 交通調査基本区間番号と世代管理番号」で示したとおり、一度付与された区間番号は原則として変更しない。これは、年次の異なる交通調査基本区間に基づき整理された、調査結果を容易に比較できるようにするためである。

区間の分割が生じた場合には、最も終点側の区間の区間番号は変更せず、世代管理番号 (十の位) を変更することで、分割履歴を追うことができる。しかし、新たに区間番号を付与する他の区間については、表 1-1 で示した交通調査基本区間データベースのデータだけから分割履歴を追うことは困難である。そこで、表 1-24 の交通調査基本区間分割履歴テーブルを作成する。

図 1-17 に、2011 年 12 月 1 日に区間番号が (0010-02) の区間が 3 分割された場合の交通調査基本区間分割履歴テーブルの作成例を示す。



分割後			分割前			分割年月日
基本区間番号	世代管理番号 (十の位)	世代管理番号 (一の位)	基本区間番号	世代管理番号 (十の位)	世代管理番号 (一の位)	
0004	0	0	0010	0	2	2011.12.1
0007	0	0	0010	0	2	2011.12.1
0010	1	0	0010	0	2	2011.12.1

図 1-17 交通調査基本区間分割履歴テーブルの作成例

別添 1-1 幹線道路網の抽象化による接続点の設定方法

ある枝路線と他の枝路線が接続する箇所では、幹線道路網を抽象化して「接続点」を設定する。幹線道路網の抽象化による接続点の具体的設定方法を、以下に分類して示す。

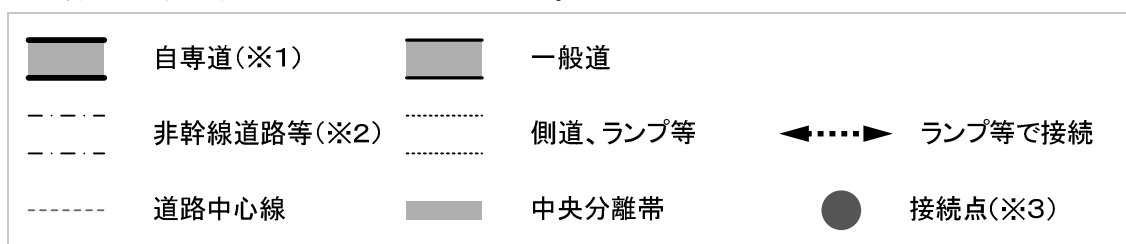
A. 一般的な形状

- (1) 平面交差
- (2) 立体交差
- (3) 並走する路線

B. 特殊な形状

- (1) 上下線で大きく分離
- (2) 筋違い交差点
- (3) 複数交差点の隣接

参考図の凡例は図 1-18 のとおりである。



※1 自専道は、道路法で自動車専用道路に指定されている道路

※2 非幹線道路等は、幹線道路以外の道路及び道路法以外の道路（交通調査本区間を設定しない道路）

※3 接続点は、幹線道路同士が接続している箇所、またはランプ等で幹線道路と合流している箇所

図 1-18 参考図の凡例

A. 一般的な形状

(1) 平面交差

路線同士が平面交差により接続する場合は、それぞれの路線が1箇所接続されるものとして抽象化する。

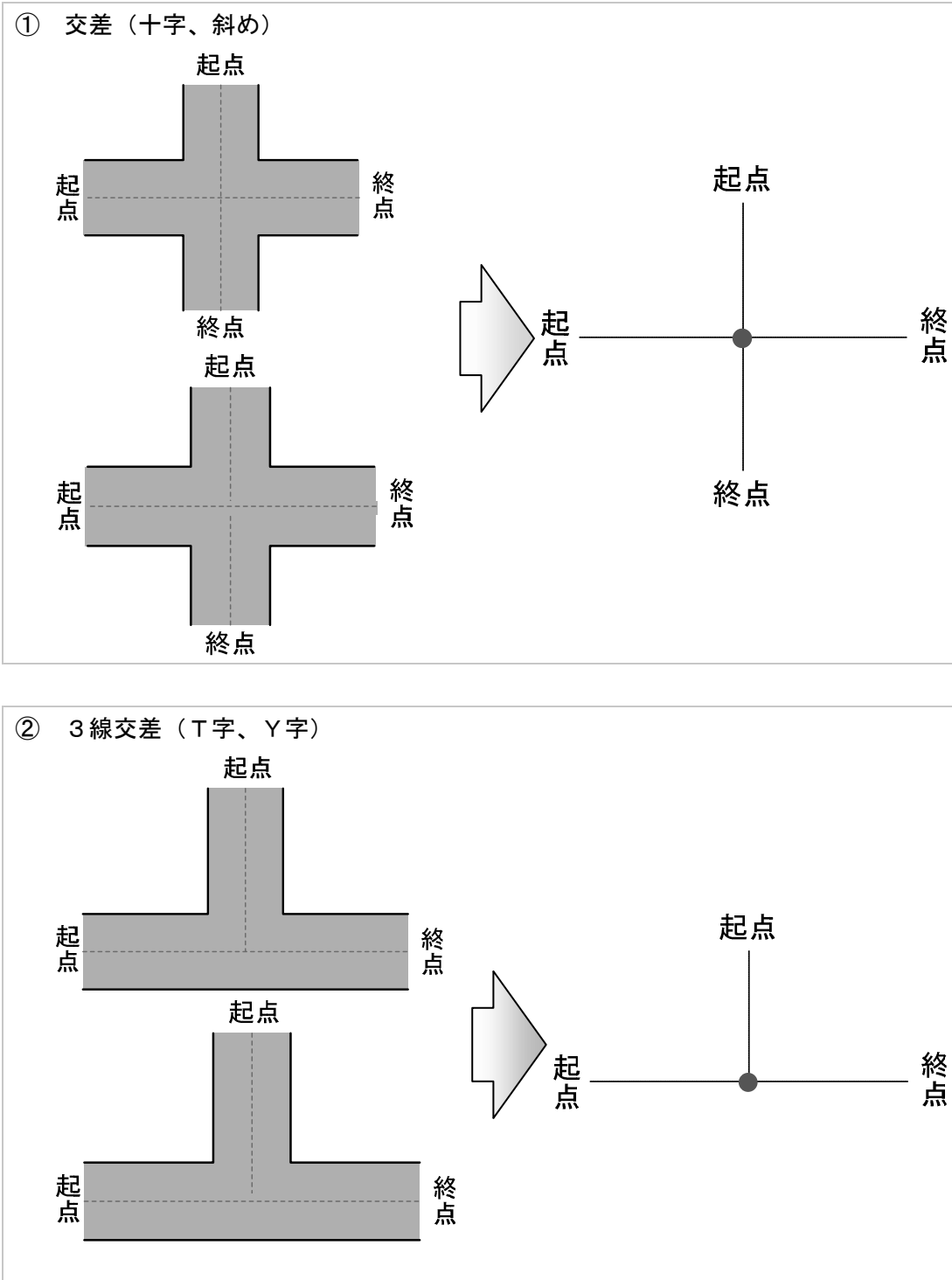


図1-19 平面交差により接続する場合の参考図

(2) 立体交差

路線同士が立体交差により接続する場合は、それぞれの路線が1箇所接続されるものとして抽象化する。なお、路線同士が立体交差するが、ランプ、側道等の連結路がなく交通量出入りができない場合には、接続箇所として扱わない。

接続する路線が一般道及び自専道のどの組合せであるかを問わず同様の扱いとする。

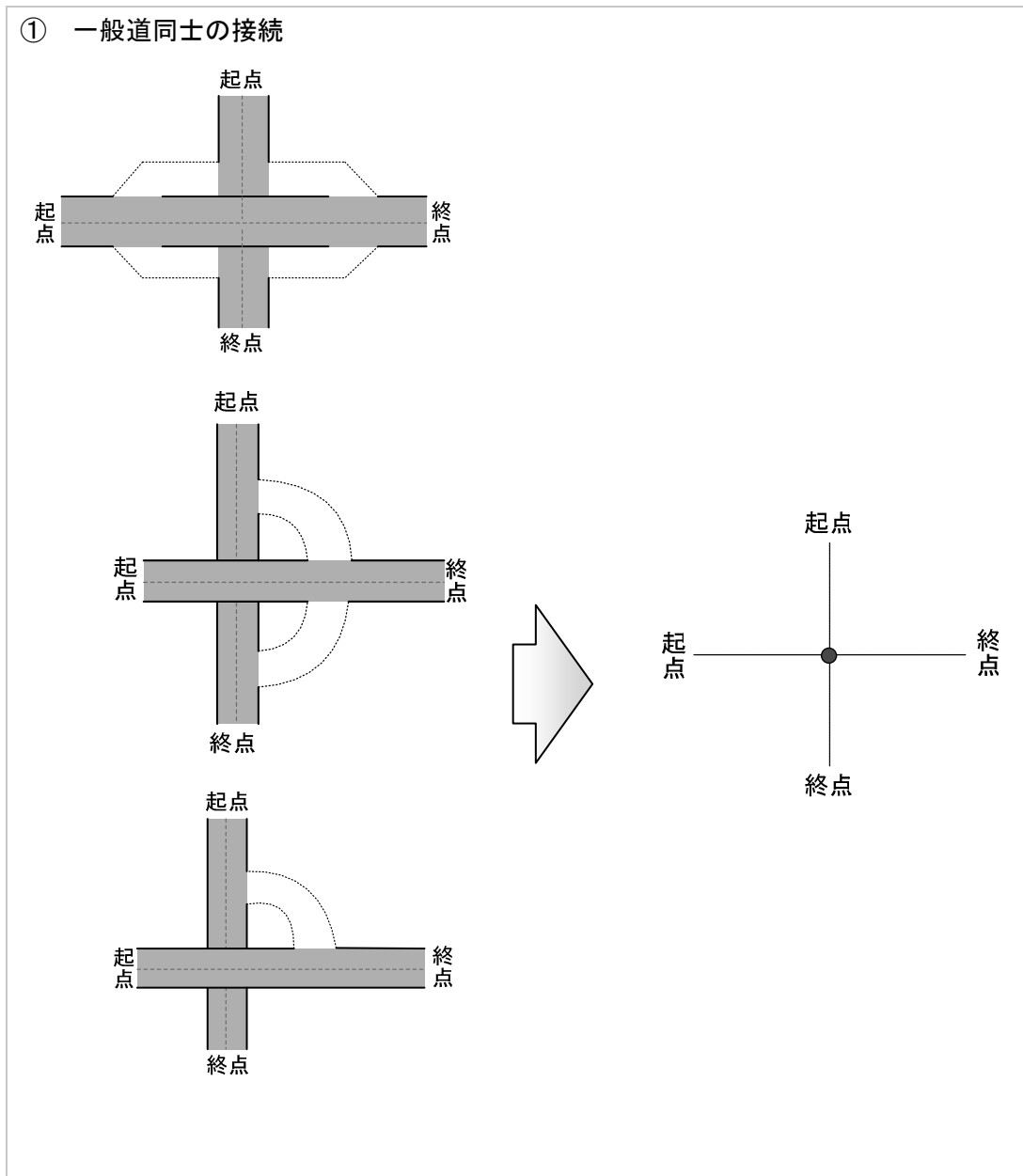


図 1-20 (1) 立体交差により接続する場合の参考図

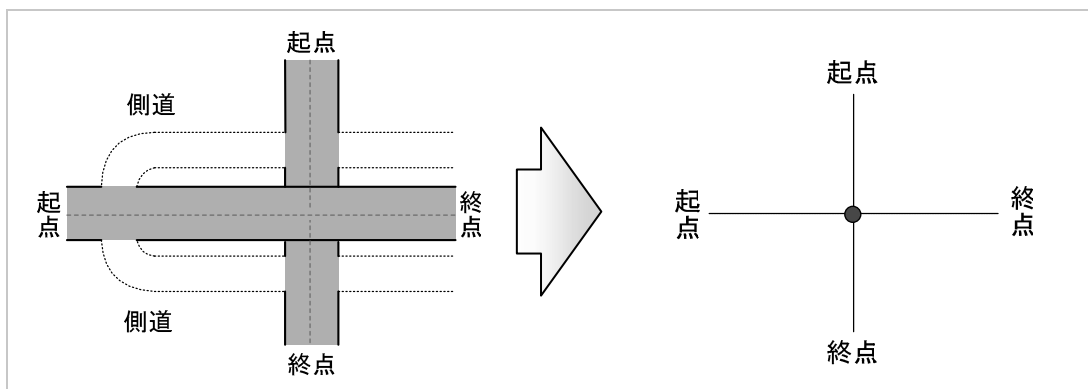


図 1-20 (1) 立体交差により接続する場合の参考図 (続き)

② 自専道と一般道の接続

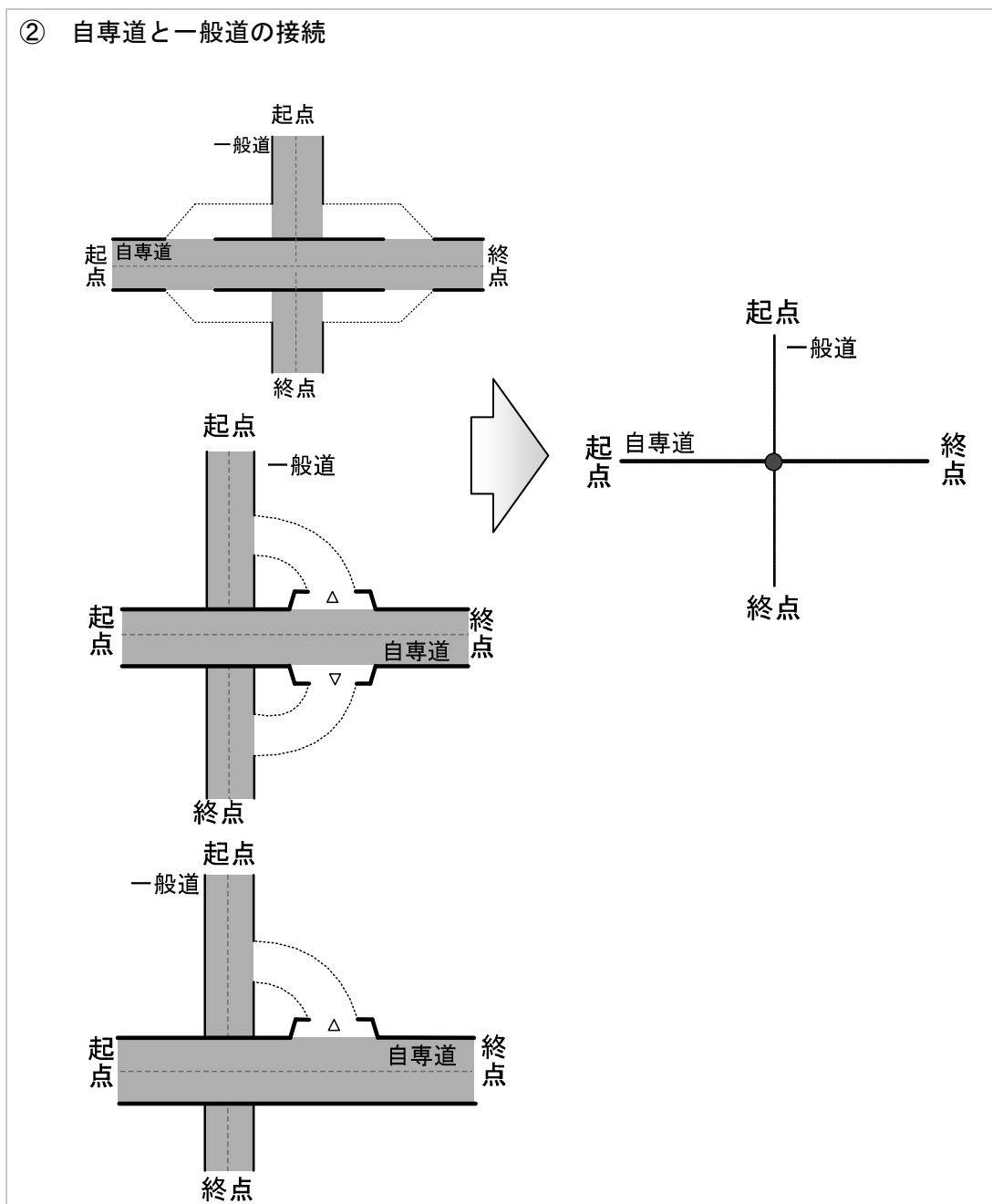


図 1-20 (2) 立体交差により接続する場合の参考図

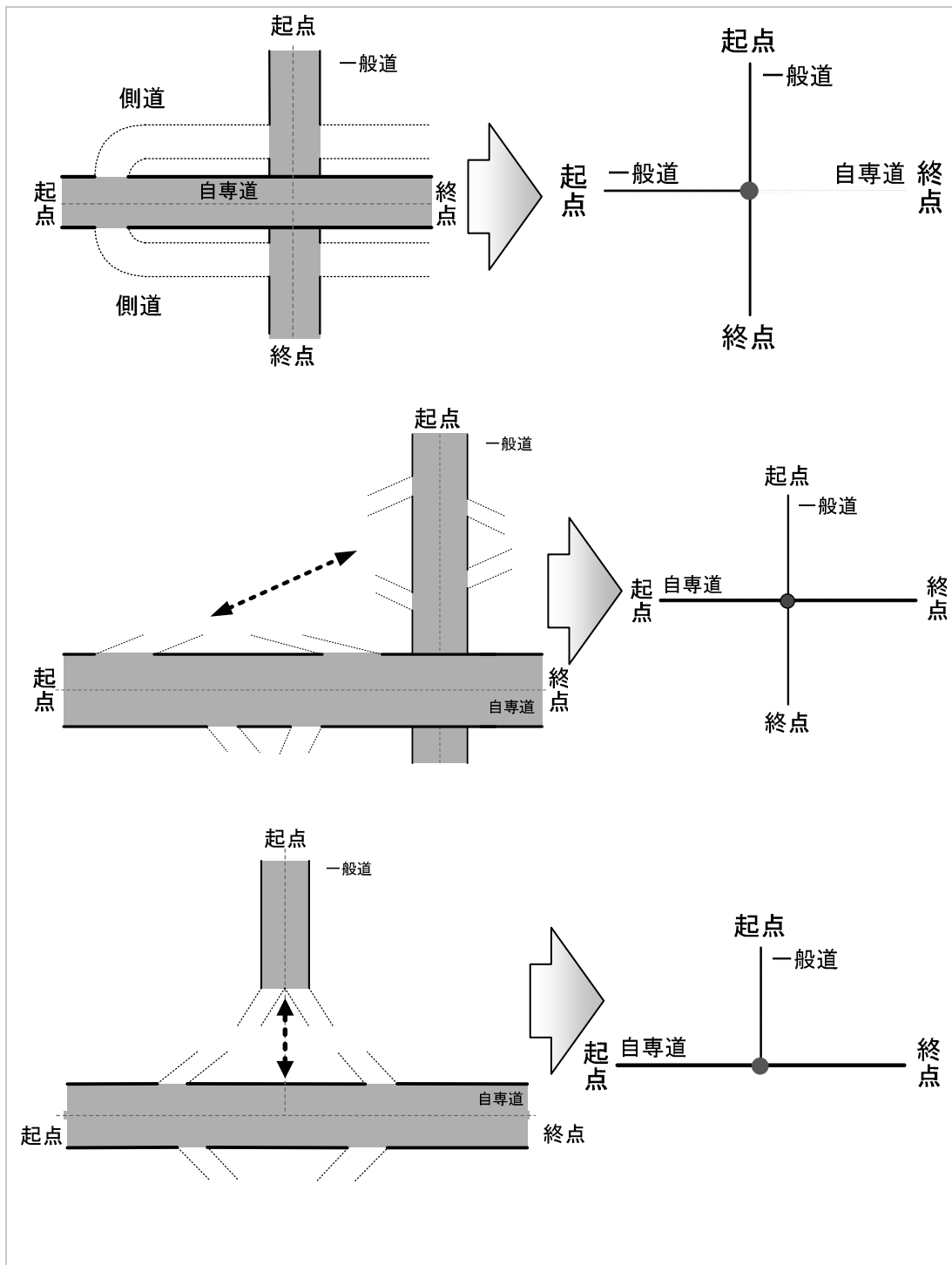


図 1 - 2 0 (3) 立体交差により接続する場合の参考図

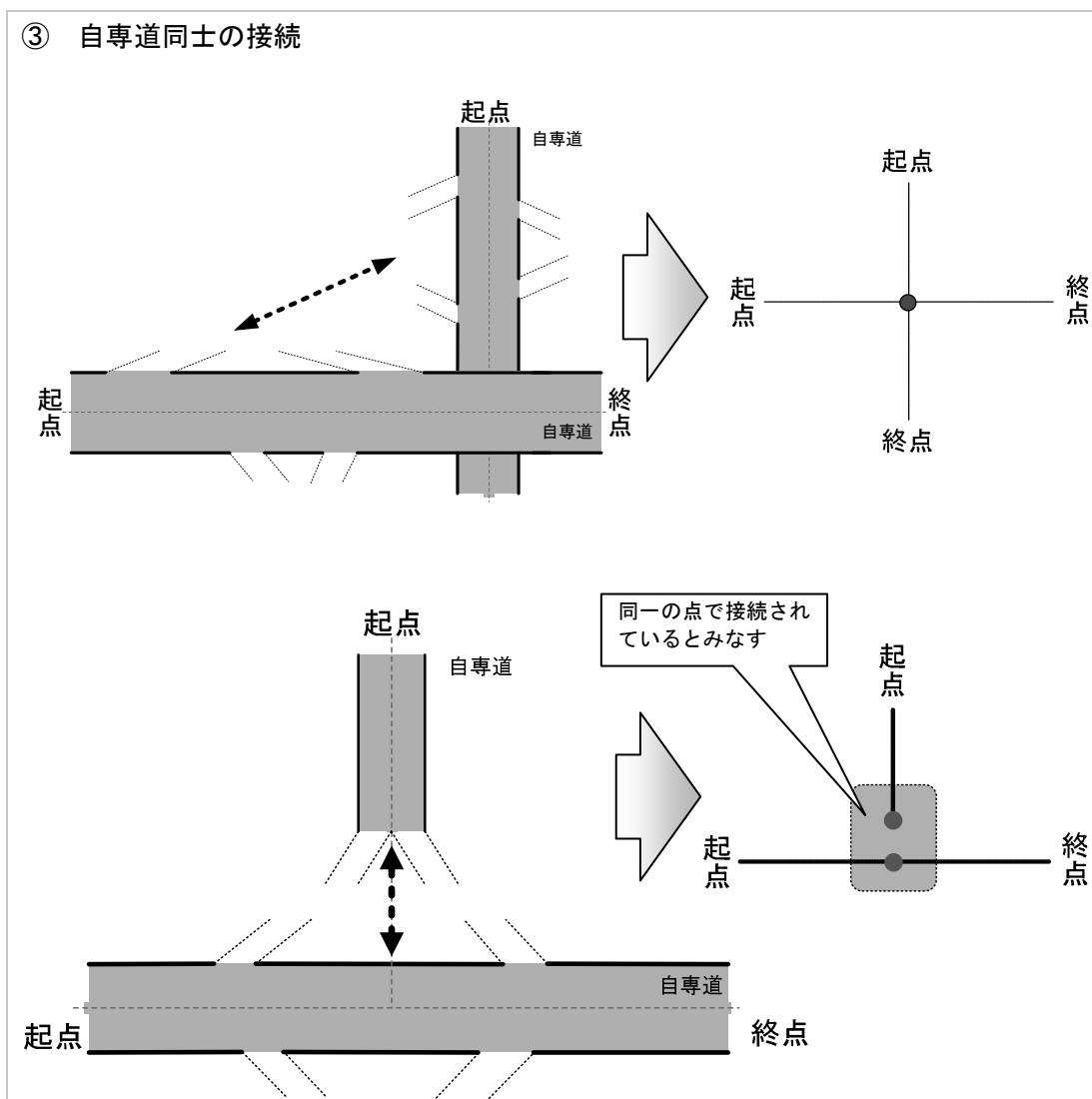
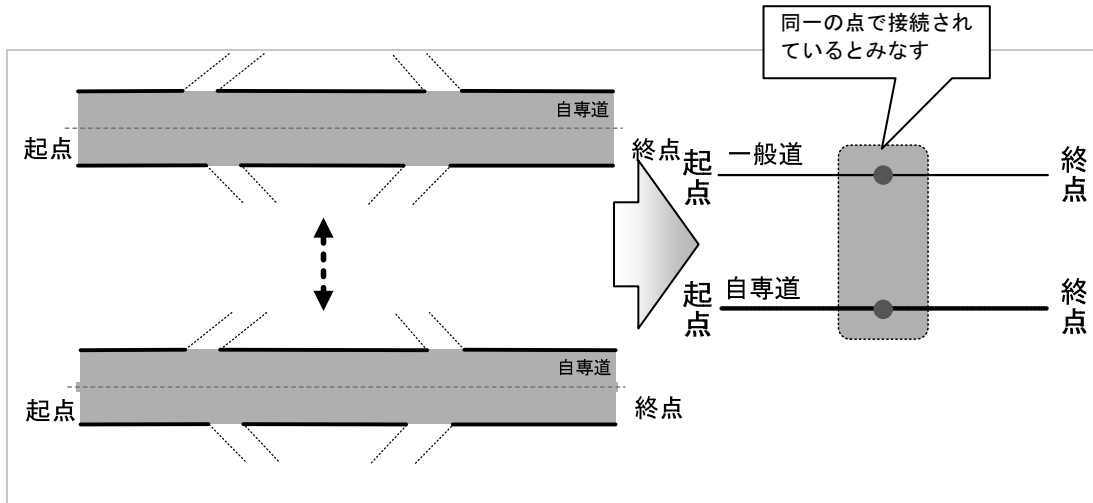


図1-20(4) 立体交差により接続する場合の参考図

(3) 並走する路線

高架等を挟んで上下線が分離されている路線は、統合して一本の路線として扱う。ランプ等で接続されている場合には、それぞれの路線が同一の点で接続されているものとみなす。

ただし、同じ路線同士が並走している場合には、両路線を同一の枝路線として扱う場合と一方を複断面路線等の別の枝路線とみなす場合で接続する箇所での扱いが異なる。

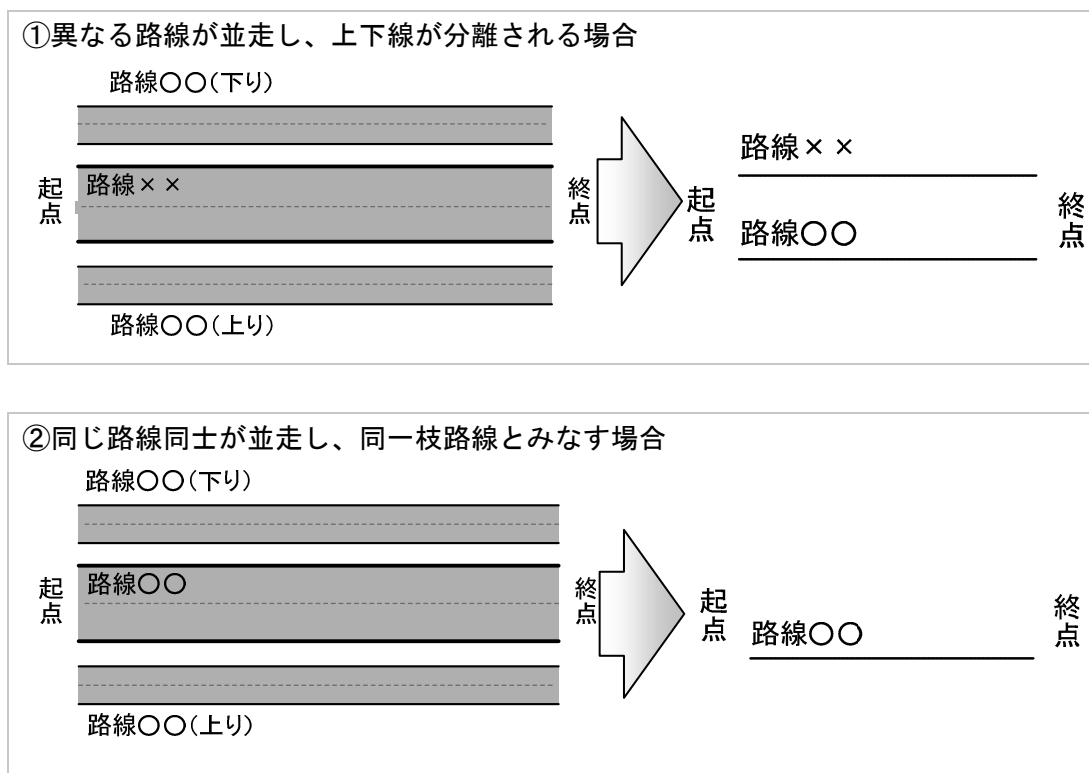
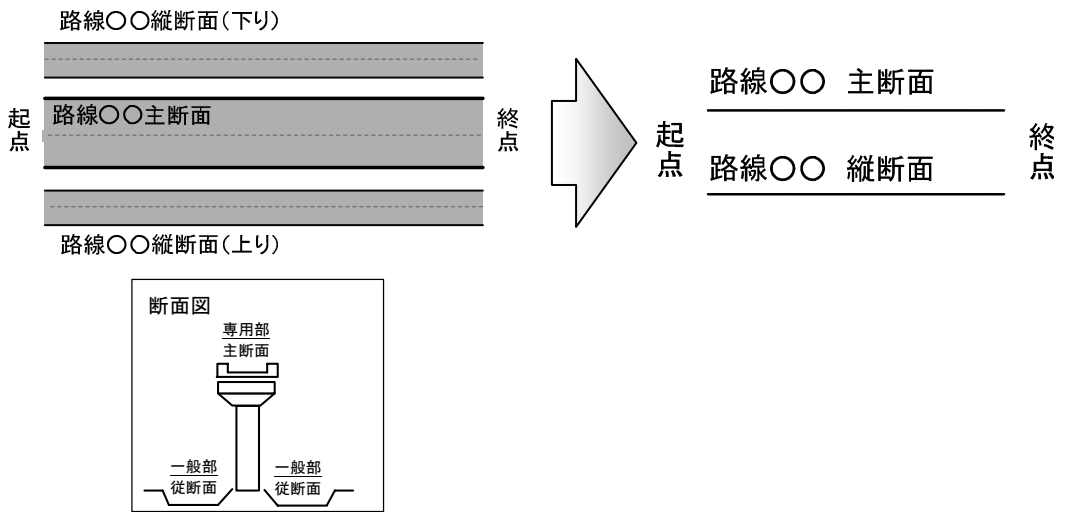
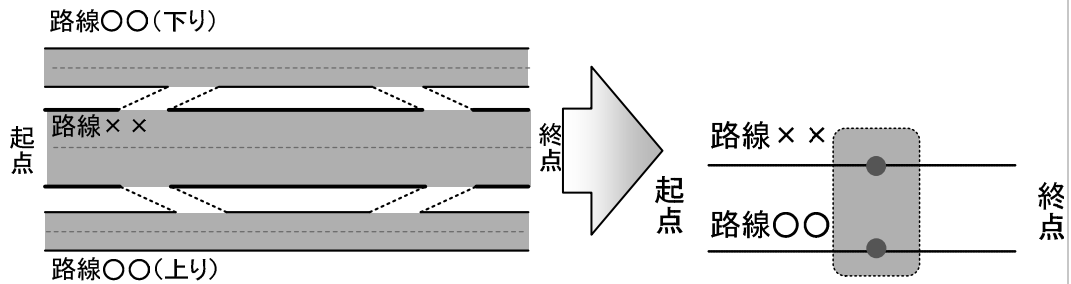


図1-21(1) 並走する場合の参考図

③ 同じ路線同士が並走し、異なる枝路線とみなす場合



④ 並行する枝路線が接続する場合（出入り口が隣接）



⑤ 並行する枝路線が接続する場合（出入り口の間に別路線が隣接）

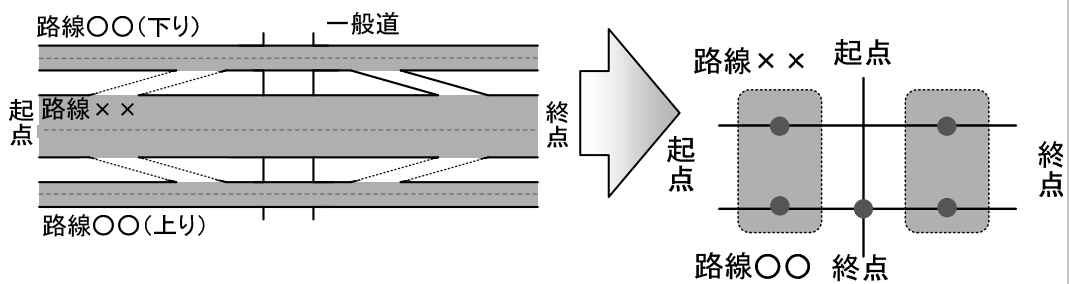


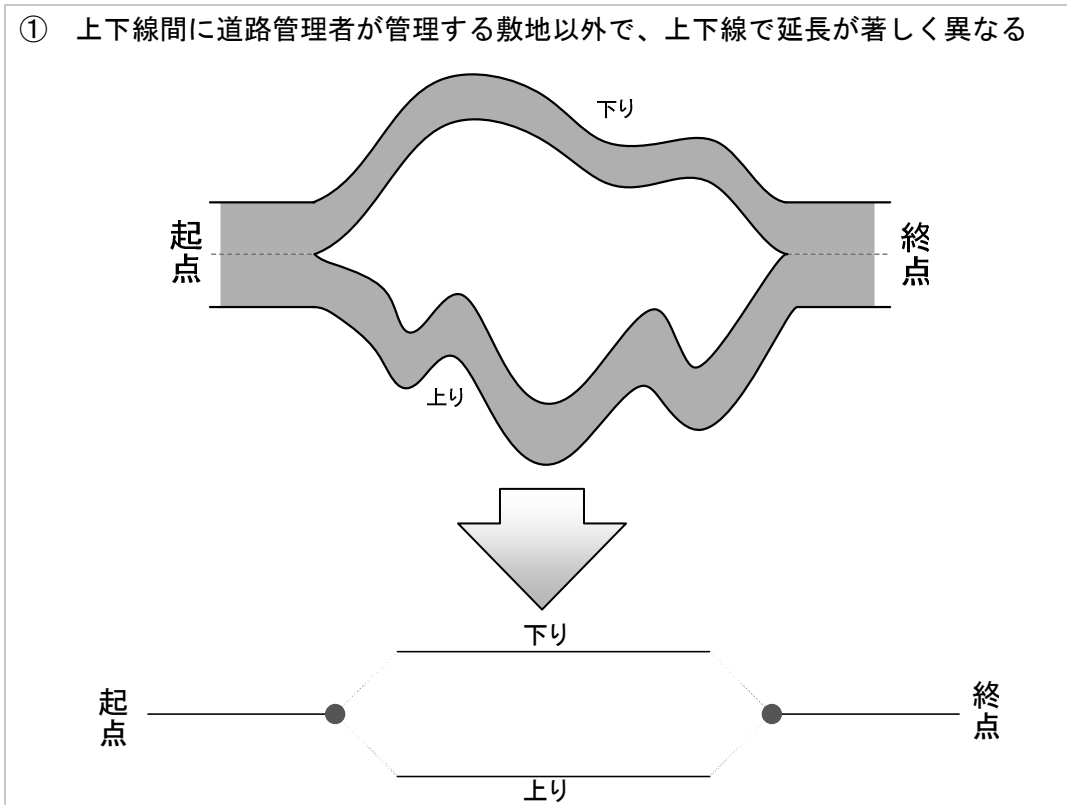
図 1-21 (2) 並走する場合の参考図

B. 特殊な形状

(1) 上下線で大きく分離

上下線が大きく分離している路線については、上下線を別の枝路線（分離路線）として抽象化する。”大きく分離”とは、上下線間に道路管理者が管理する敷地以外があり、上下線で延長が著しく異なる場合、上下線間がおよそ 100m 以上の場合をいう。

① 上下線間に道路管理者が管理する敷地以外で、上下線で延長が著しく異なる



② 上下線間がおよそ 100m 以上

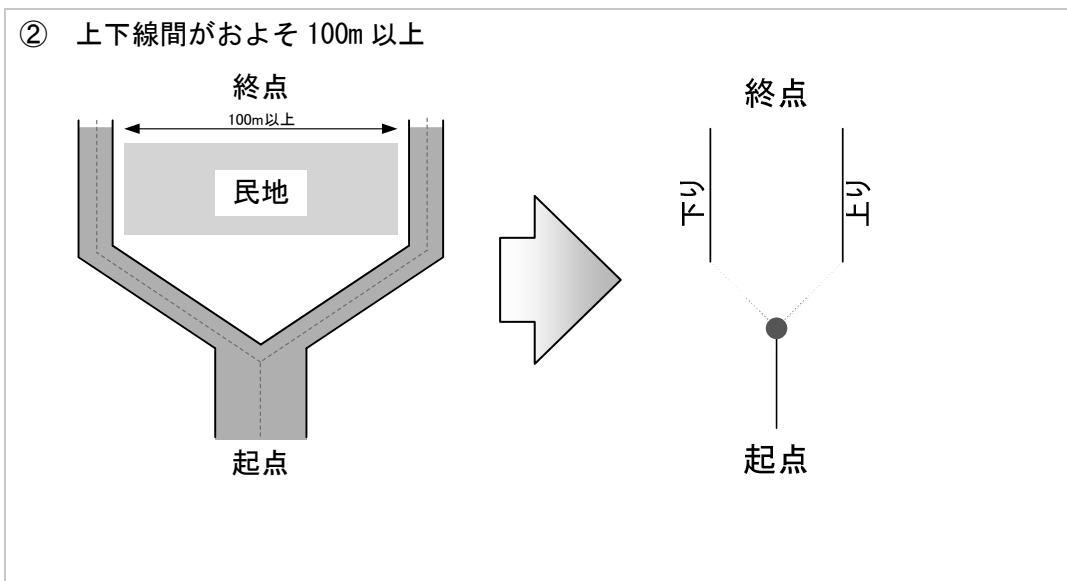


図 1-2-2 上下線で大きく分離する場合の参考図

(2) 筋違い交差点

筋違い交差点は、隣接（その距離がおよそ 100m 以内）している場合は統合して抽象化し同一交差点とみなす。一方、およそ 100m 以上離れている場合は、同一交差点とみなさない。

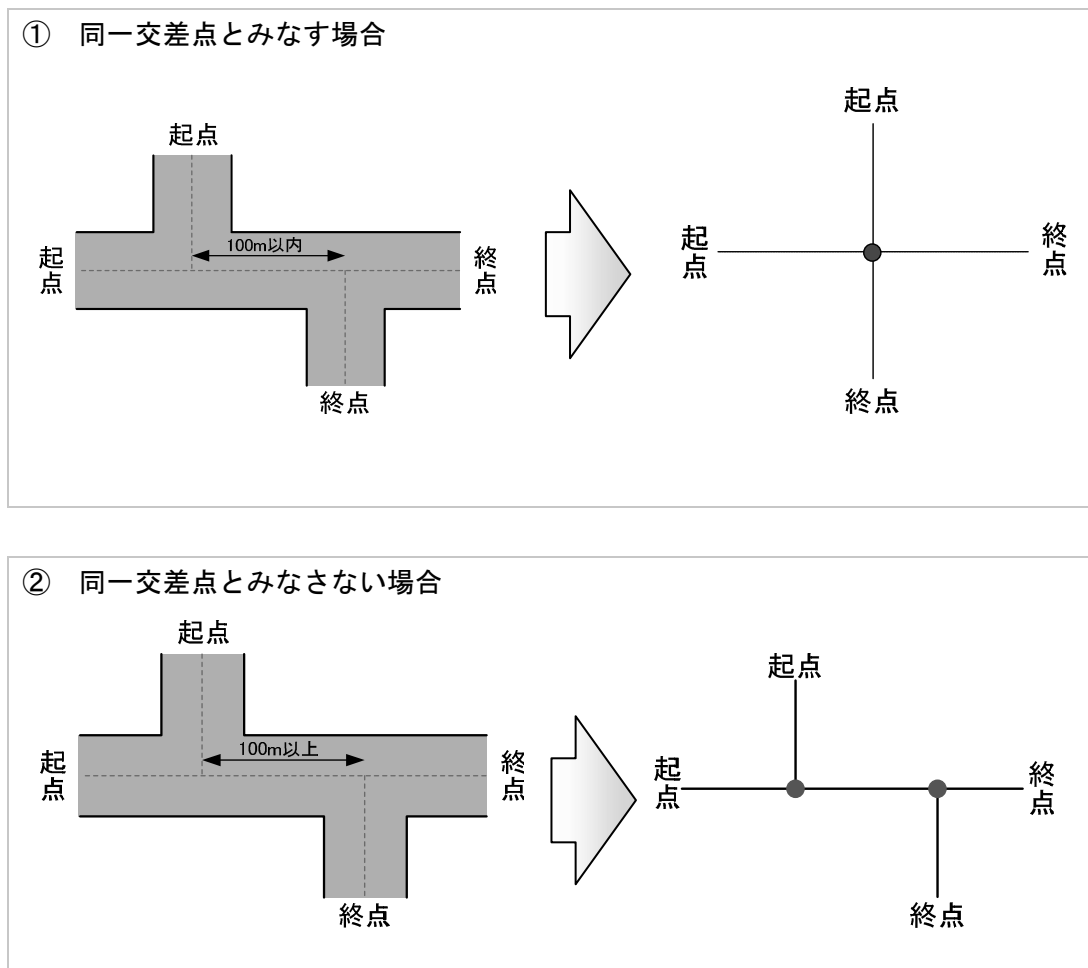


図 1 - 2 3 筋違い交差点の場合の参考図

(3) 複数交差点の隣接

「隣接（およそ 100m 以内）する複数の交差点」または「自専道のジャンクション部分」は統合して抽象化し、同一接続点とみなす。

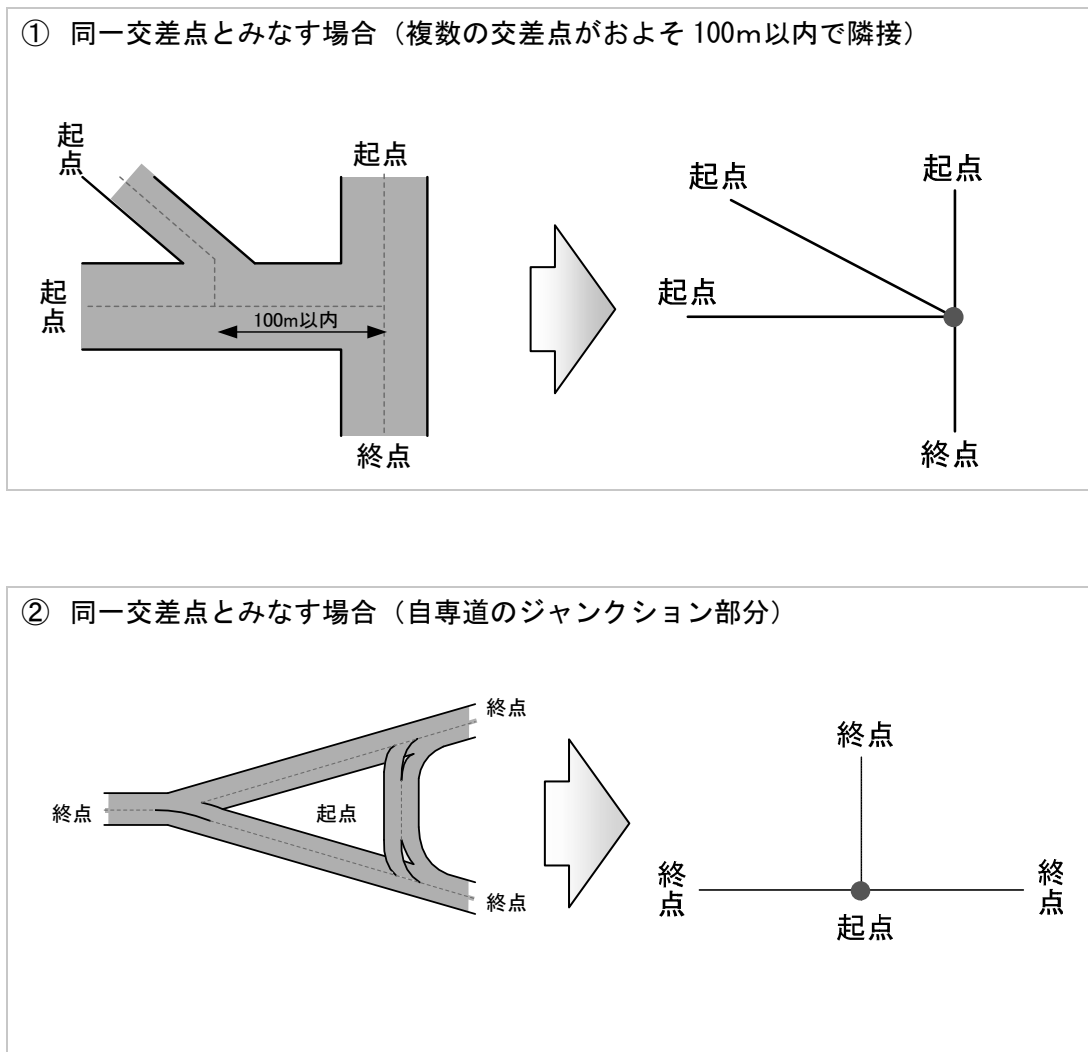


図 1-24 複数交差点が隣接する場合の参考図








別添 1-2 接続点の現地参照点の設定方法

交通調査基本区間の延長を求める際には、「別添 1-1 幹線道路網の抽象化による接続点の設定方法」において抽象化した接続点が、現地で物理的にどの点に位置するかを明確化する必要がある。この点のことを「接続する箇所¹の現地参照点（以下、単に「現地参照点」という。）²」という。基本的には、現地参照点は交差点内の中央の点とする。

以下、(1)～(4)の交差点における現地参照点について具体的に示す。

- (1) 平面交差
- (2) 立体交差
- (3) 上下線で大きく分離
- (4) 統合交差点

参考図の凡例は図 1-25 のとおりである。

	自専道(※1)		一般道
	非幹線道路等(※2)		側道、ランプ等
	道路中心線		中央分離帯
	現地参照点		

※1 自専道は、道路法で自動車専用道路として指定している道路

※2 非幹線道路等は、幹線道路以外の道路及び道路法以外の道路（交通調査本区間を設定しない道路）

図 1-25 参考図の凡例

(1) 平面交差

道路中心線同士の交点をそれぞれの路線の現地参照点とする。

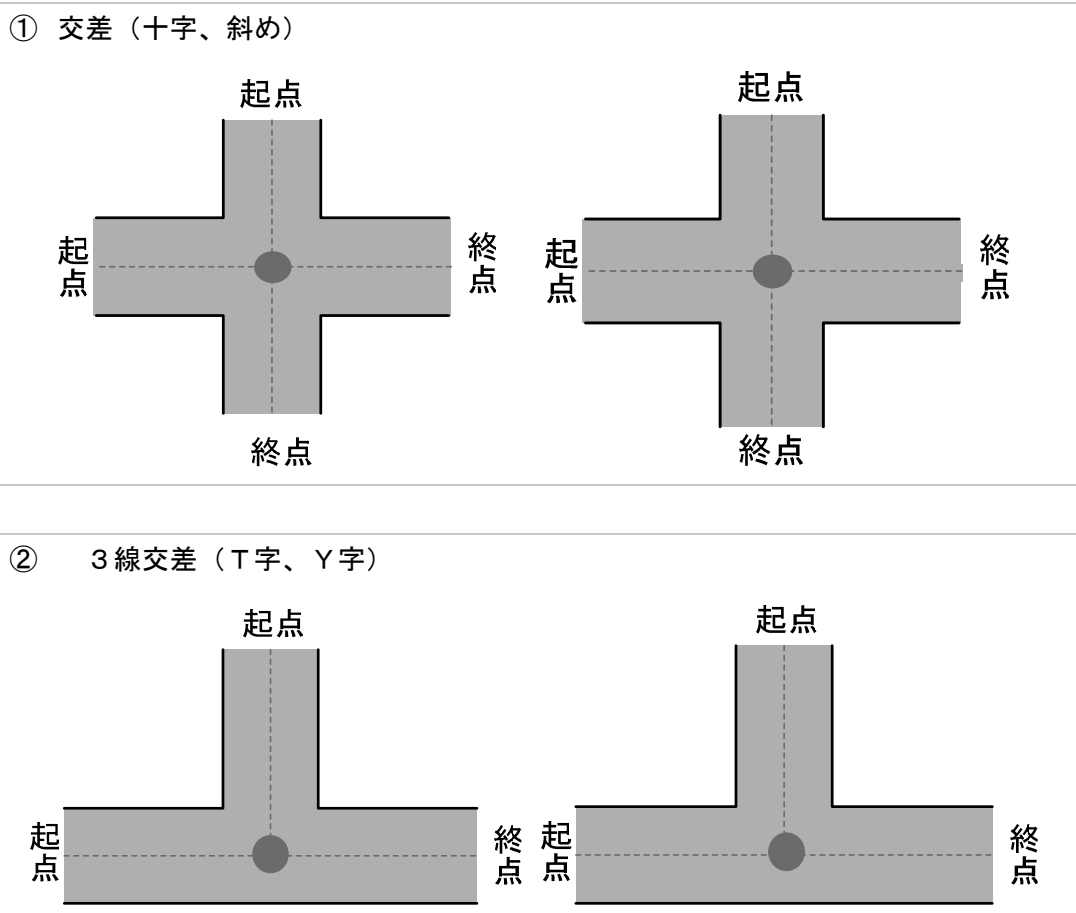


図1-26 平面交差により接続する場合の現地参照点

(2) 立体交差

① 一般道同士の接続

一般道路同士が接続する場合、道路中心線同士の交点をそれぞれの路線の現地参照点とする。

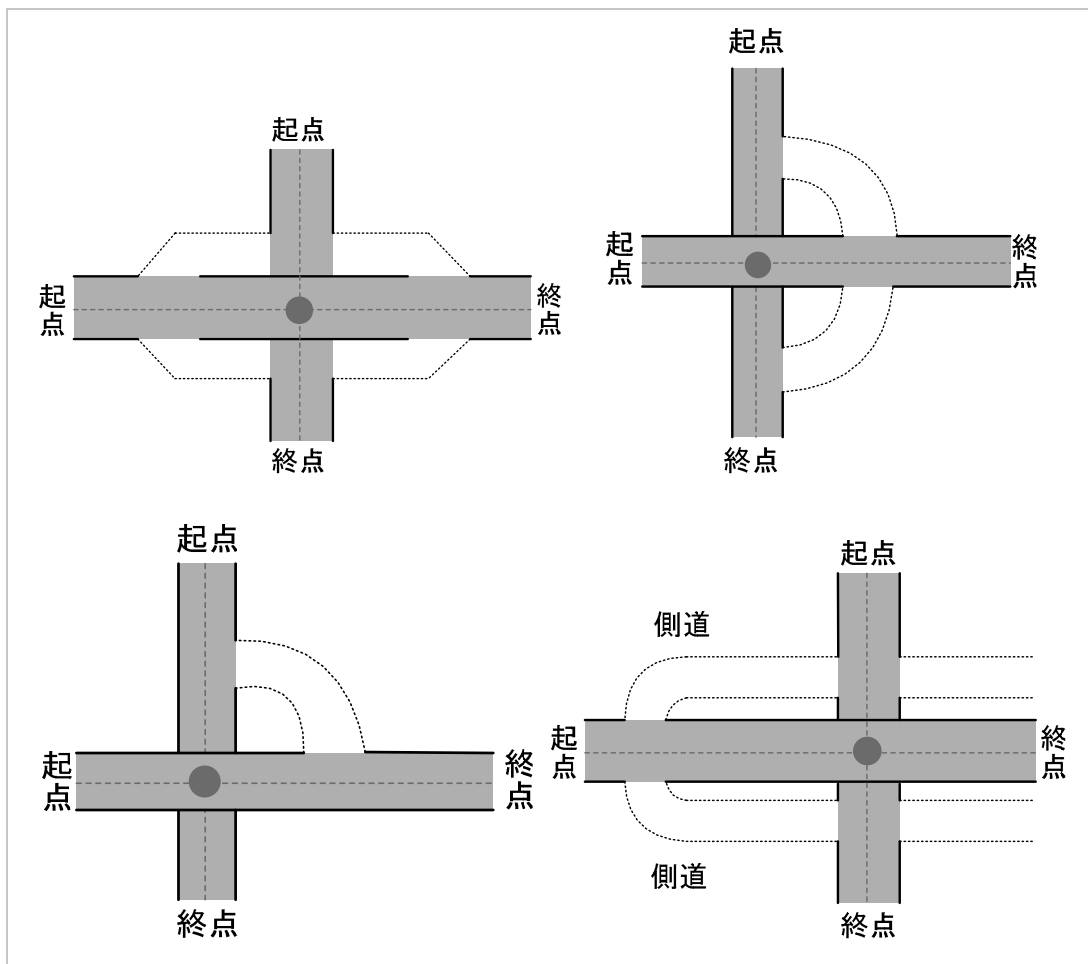


図1-27(1) 立体交差により接続する場合の現地参照点

② 自専道と一般道の接続

自専道と一般道が接続する箇所では、自専道と一般道のそれぞれの路線に現地参照点を設定する。

自専道側の現地参照点は、路線の起点に最も近い分合流部と路線の終点に最も近い分合流部の midpoint に設定する。

一般道側の現地参照点は、ランプ等が平面交差で接続されている場合には、平面交差の現地参照点の設定に従う。ランプ等が分合流により接続されている場合は、自専道側の現地参照点の設定と同様とする。ランプ等が平面交差と分合流の両方により接続されている場合は、平面交差の現地参照点の設定に従う。

なお、自専道側の現地参照点について高速道路会社等が独自に設定している場合には、この限りではない。

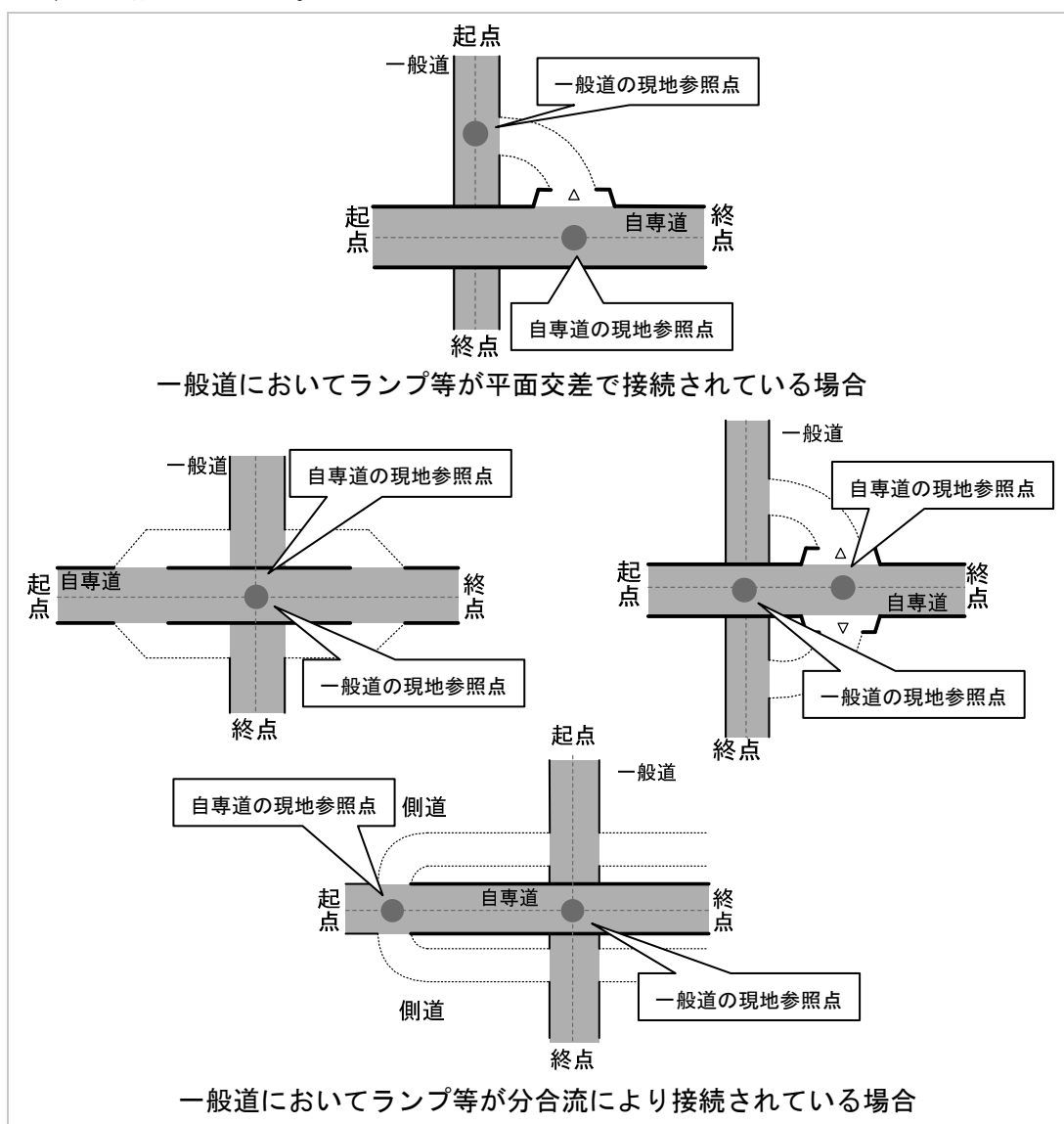
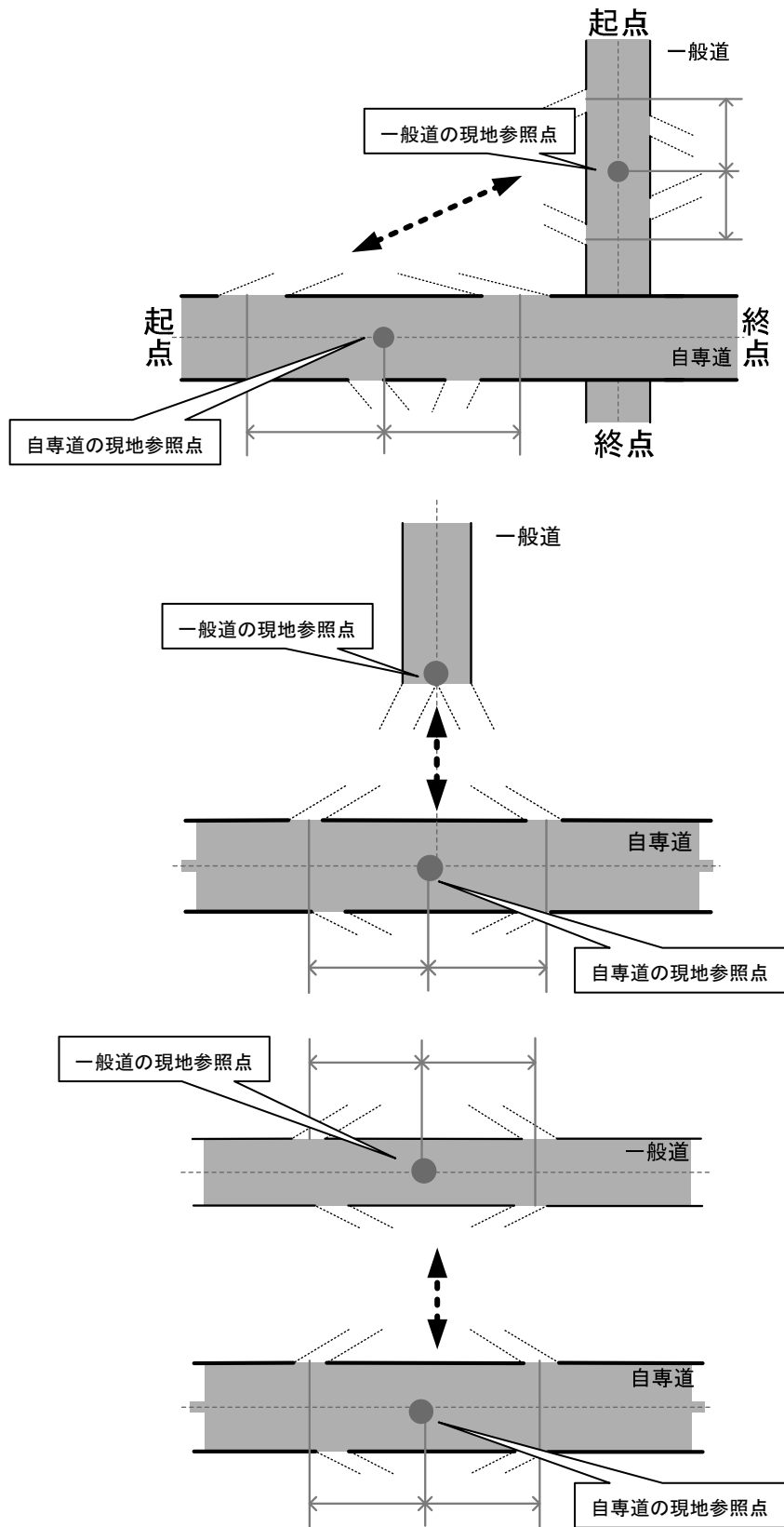


図1-27 (2) 立体交差により接続する場合の現地参照点



一般道においてランプ等が平面交差と分合流の両方により接続されている場合

図 1-27 (3) 立体交差により接続する場合の現地参照点

③ 自専道同士の接続

自専道同士が接続する箇所では、それぞれの路線に現地参照点を設定する。

一般道と自専道の接続する箇所における現地参照点の設定と同様とする。

なお、自専道側の現地参照点について高速道路会社等が独自に設定している場合には、この限りではない。

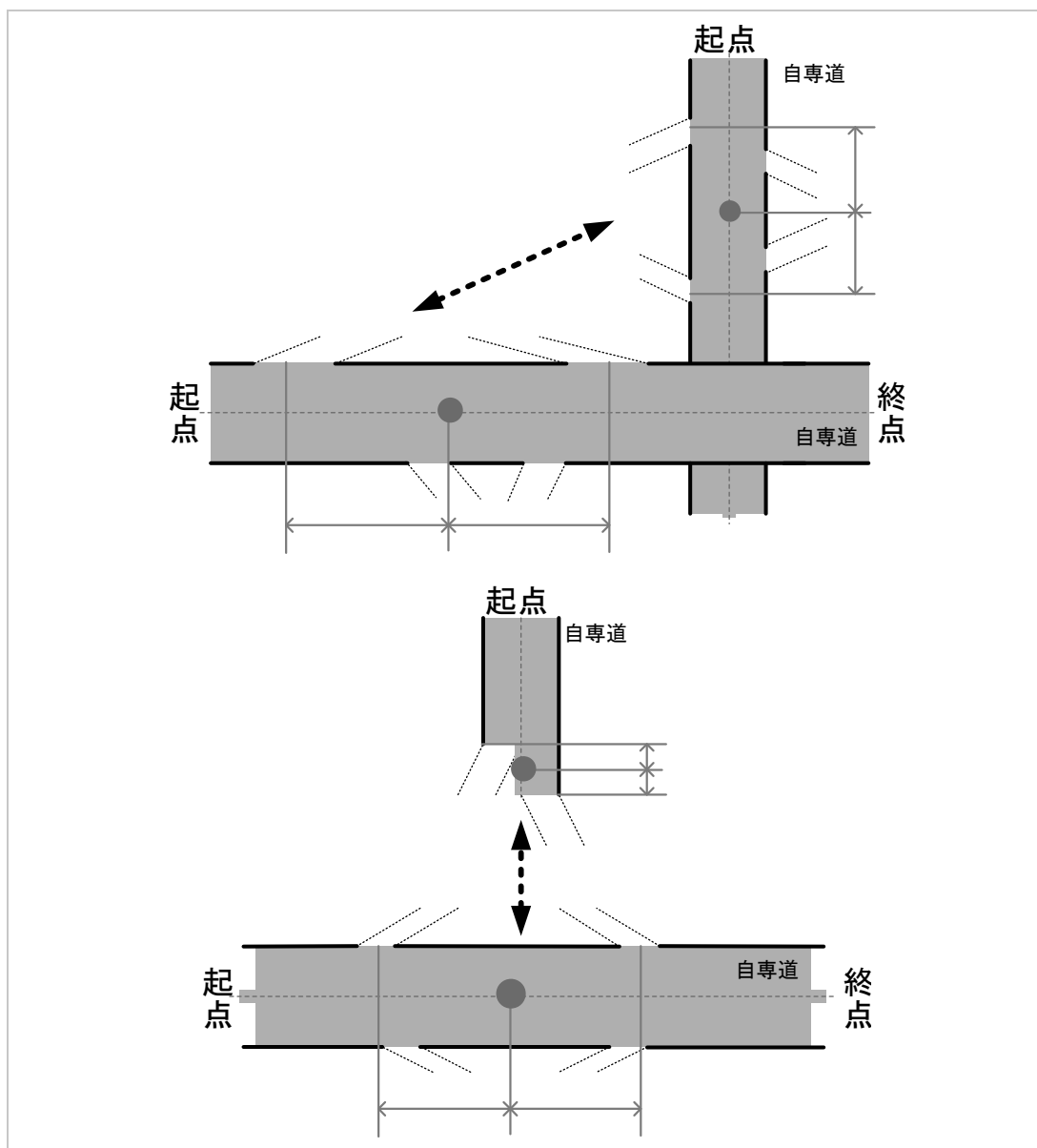
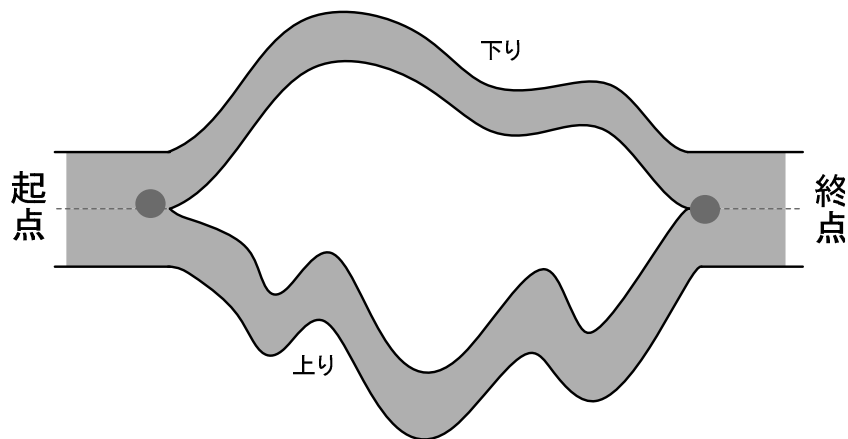


図 1-27 (4) 立体交差により接続する場合の現地参照点

(3) 上下線で大きく分離

上下線が分離する箇所を現地参照点とする。

- ① 上下線間に道路管理者が管理する敷地以外で、上下線で延長が著しく異なる



- ② 上下線間がおおよそ 100m 以上

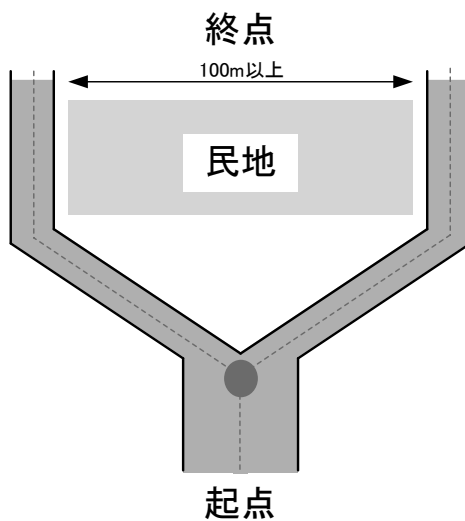


図 1-28 上下線で大きく分離する場合の現地参照点

(4) 統合交差点

統合した交差点では図1-29のとおり複数の現地参照点を設定する。

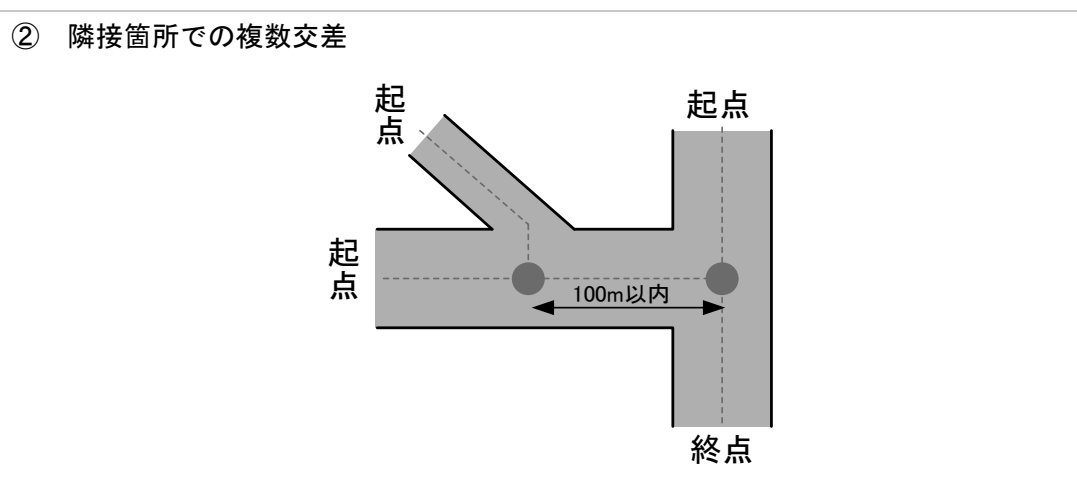
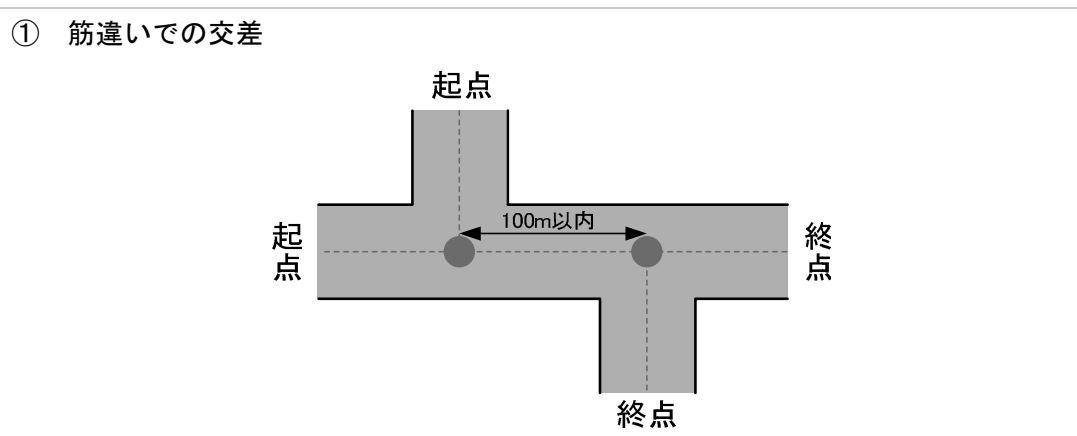


図1-29 統合交差点の場合の現地参照点

別添 1-3 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

○接続区分：1
 他の枝路線と接続し、接続先交通調査基本区間の「終点側」端点と接続する箇所（3 つ以上の交通調査基本区間が接続する接続点に限る。）

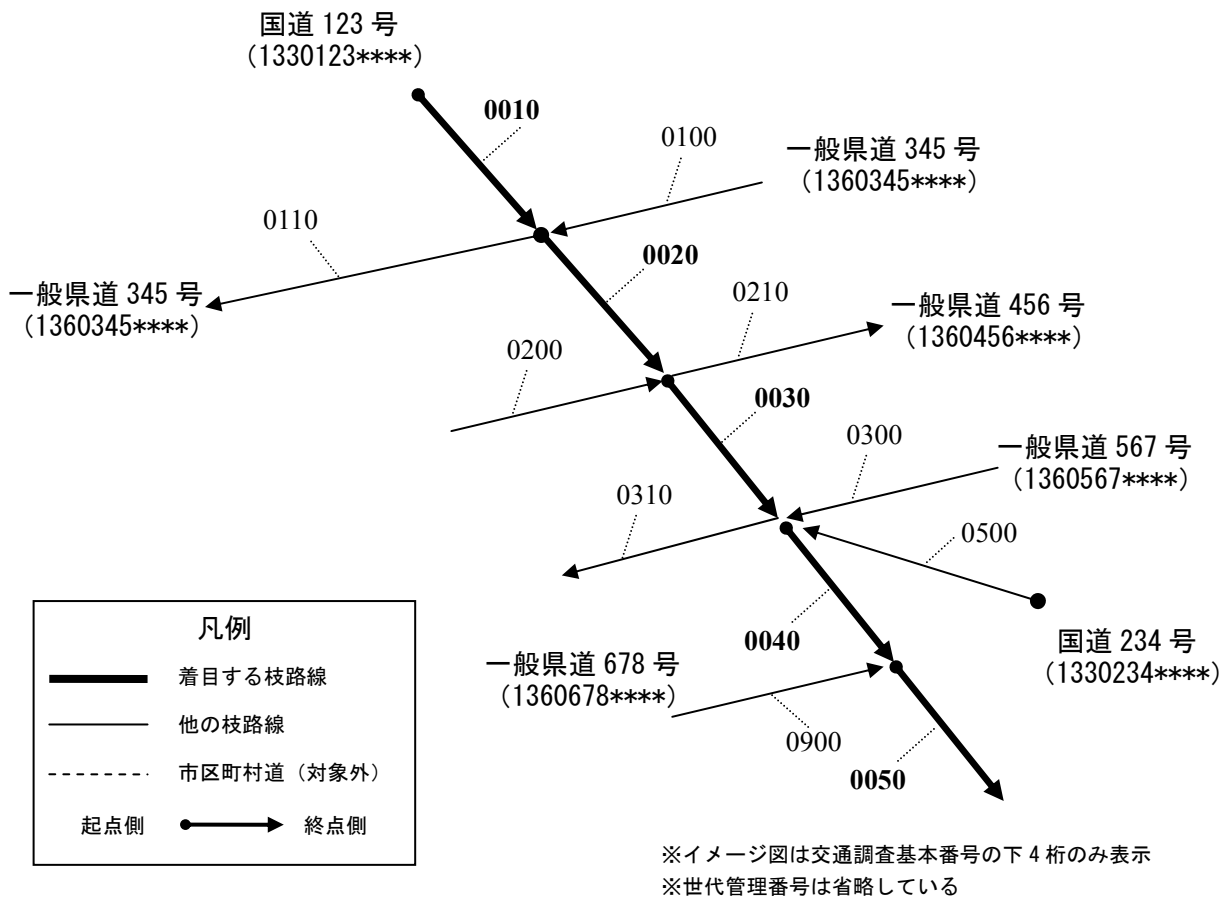


図 1-30 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表 1-25 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230010	...	...	...	1	13603450100	13301230020
13301230020	1	13603450100	13301230010	1	13604560200	13301230030
13301230030	1	13604560200	13301230020	1	13302340500	13301230040
13301230040	1	13302340500	13301230030	1	13606780090	13301230050
13301230050	1	13606780900	13301230040	...	...	...

※「…」の欄は記載の省略を示す
 ※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：1（バイパス道路の例）

路線名が同じでも旧道は他の枝路線となる

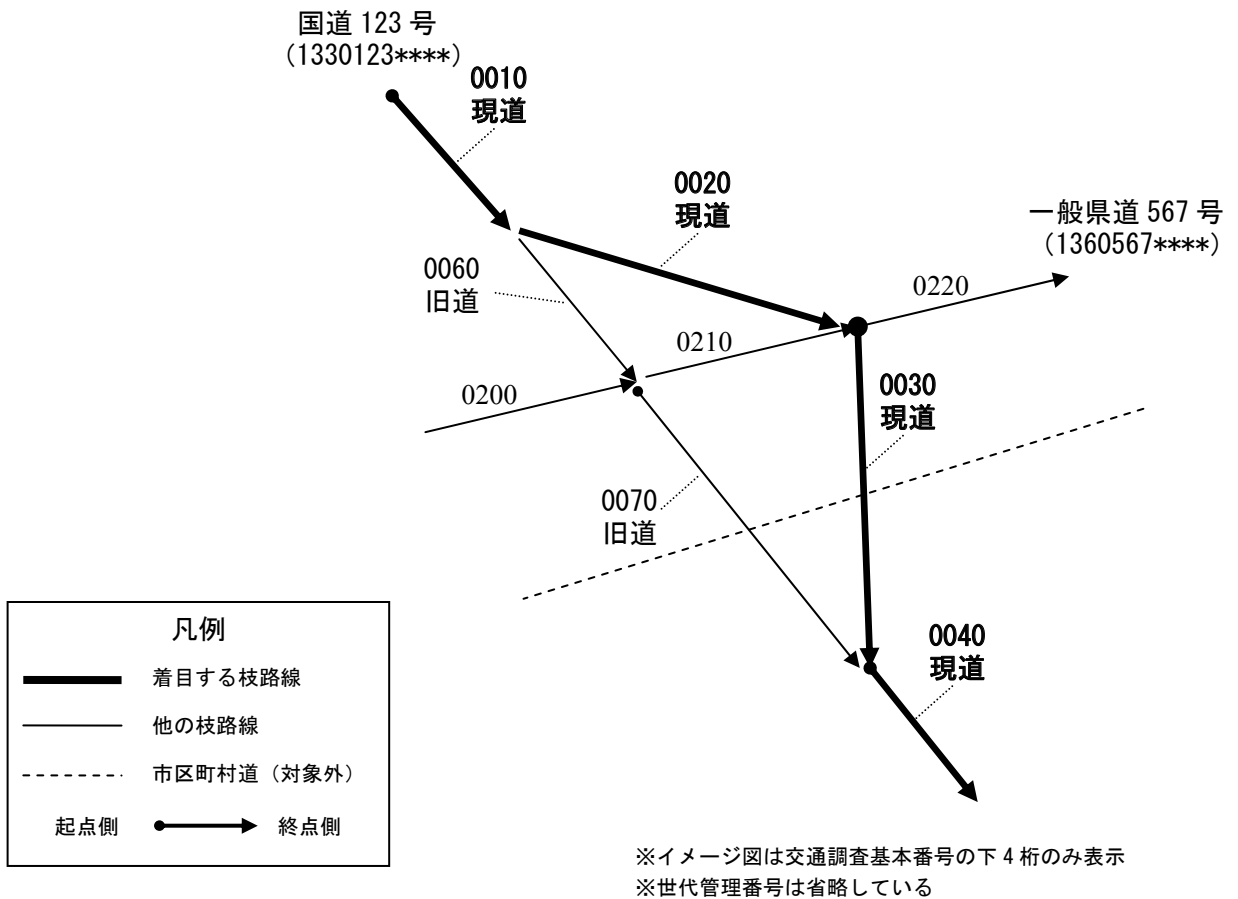


図1-31 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表1-26 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230010	...	...	...	1	13301230060	13301230020
13301230020	1	13301230060	13301230010	1	13605670210	13301230030
13301230030	1	13605670210	13301230020	1	13301230070	13301230040
13301230040	1	13301230070	13301230030	...	...	...

※「…」の欄は記載の省略を示す
 ※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：1

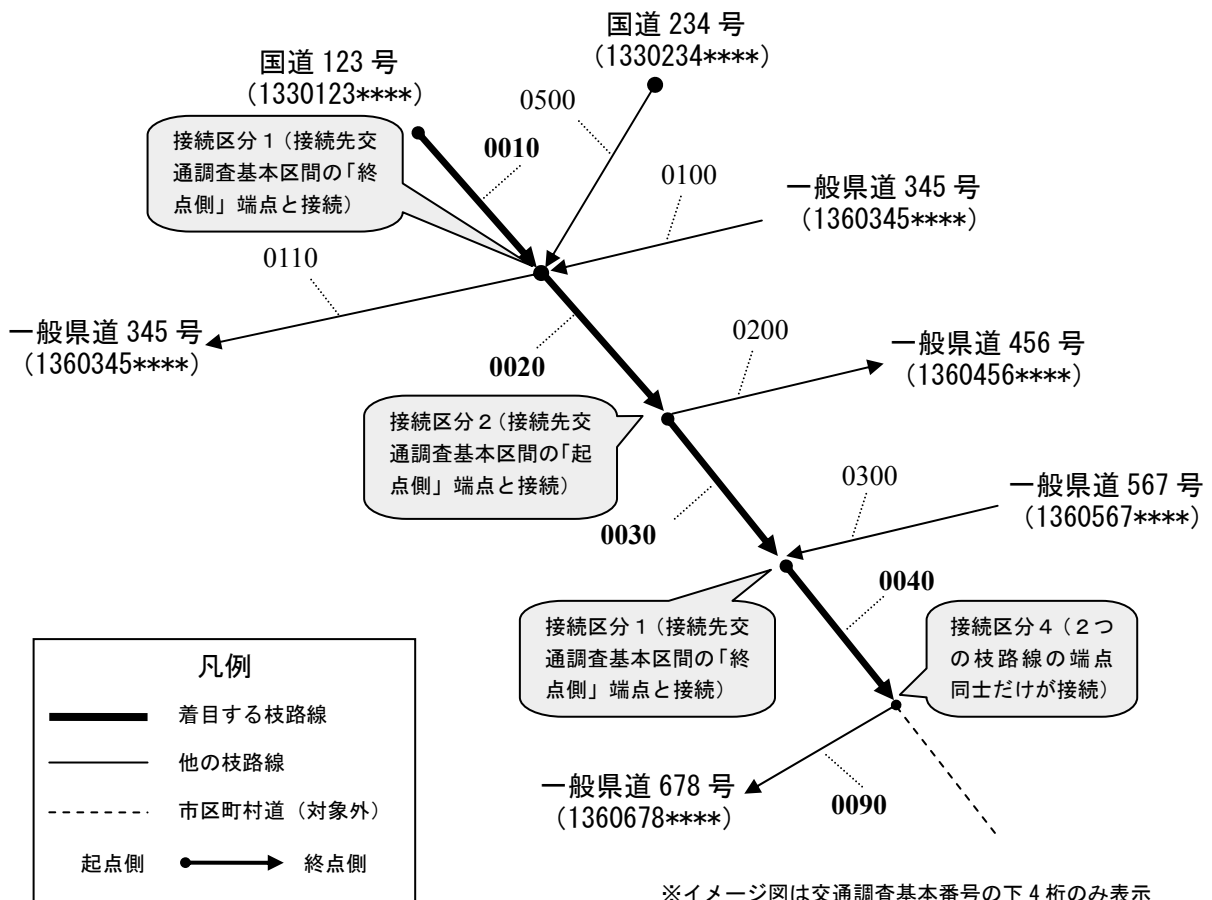
他の枝路線と接続し、接続先交通調査基本区間の「終点側」端点と接続する箇所（3つ以上の交通調査基本区間が接続する接続点に限る。）

○接続区分：2

他の枝路線と接続し、接続先交通調査基本区間の「起点側」端点と接続する箇所（3つ以上の交通調査基本区間が接続する接続点に限る。）

○接続区分：4

2つの枝路線の端点同士だけが接続し、他の交通調査基本区間は接続していない箇所



※イメージ図は交通調査基本番号の下4桁のみ表示
 ※世代管理番号は省略している

図1-32 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表1-27 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230010	...	...	...	1	13302340500	13301230020
13301230020	1	13302340500	13301230010	2	13604560200	13301230030
13301230030	2	13604560200	13301230020	1	13605670300	13301230040
13301230040	1	13605670300	13301230030	4	13606780090	

※「...」の欄は記載の省略を示す
 ※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：1、4（交通不能区間の例）

路線名が同じでも交通不能区間は他の枝路線となる

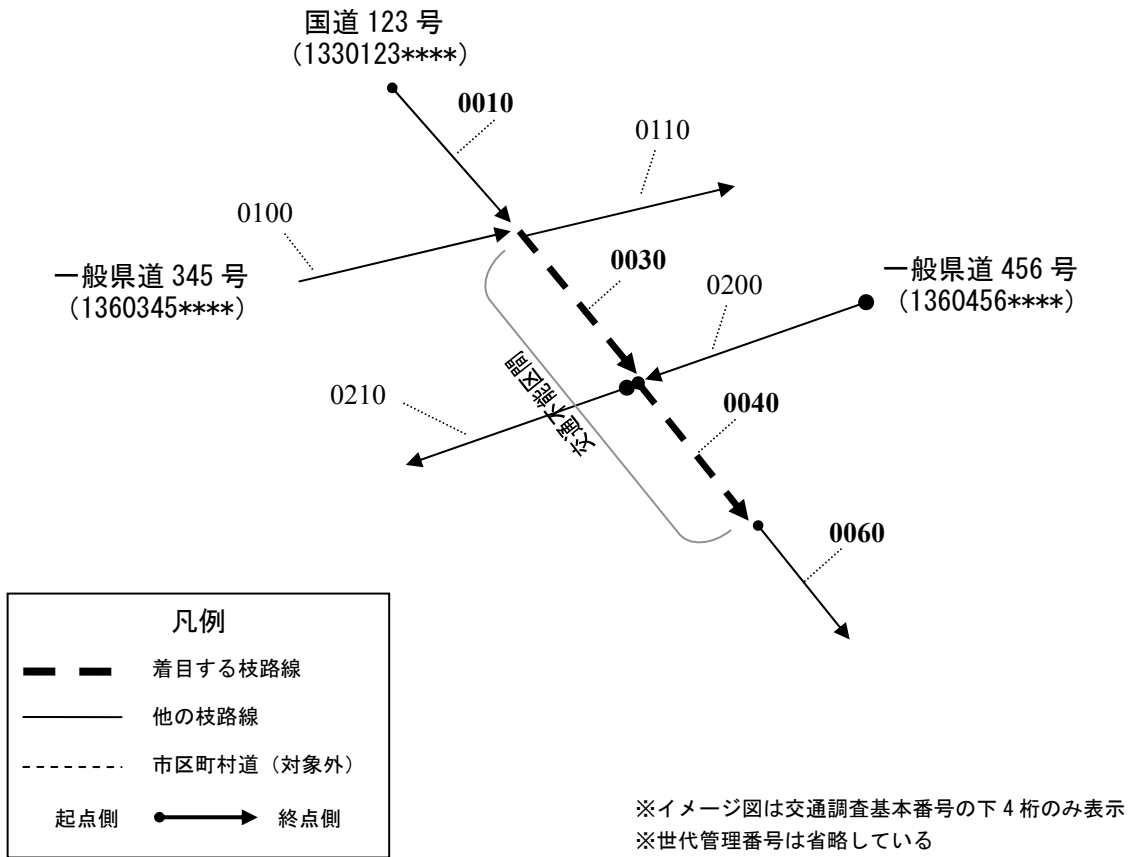


図 1-33 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

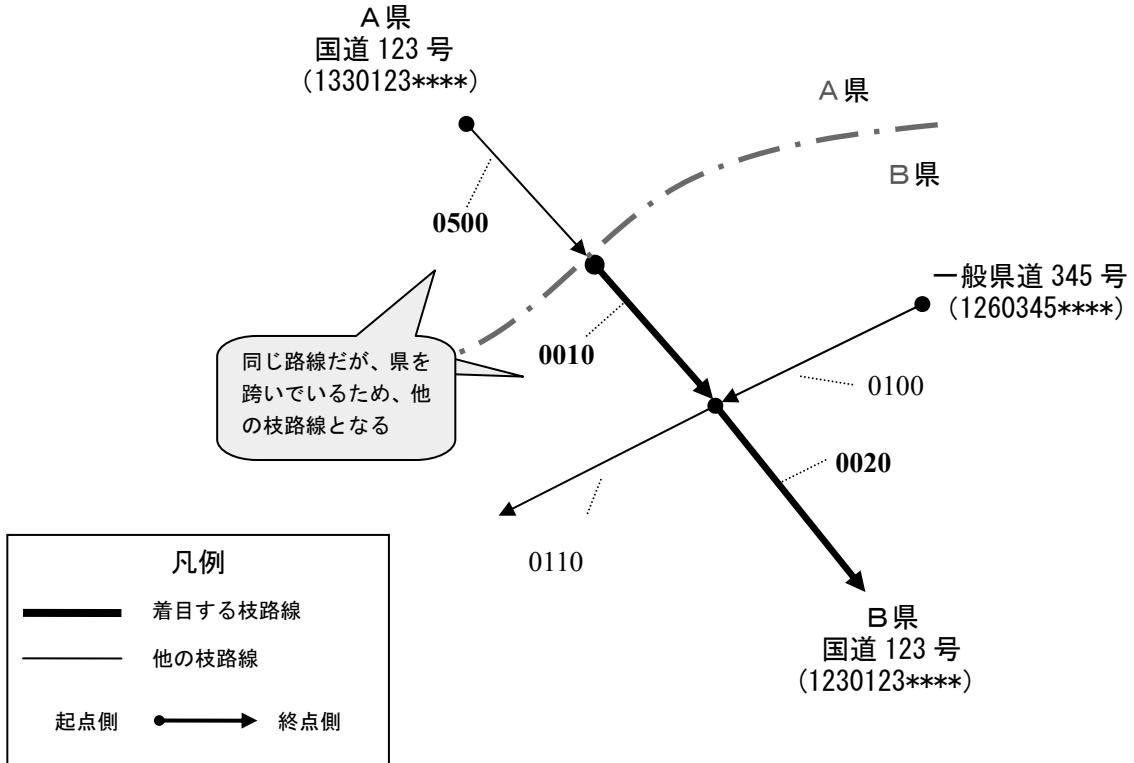
表 1-28 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230030	1	13603450100		1	13604560200	13301230040
13301230040	1	13604560200	13301230030	4	13301230060	

※「…」の欄は記載の省略を示す
 ※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：3

都道府県境（2つの交通調査基本区間が接続する接続点に限る。）



※イメージ図は交通調査基本番号の下4桁のみ表示
 ※世代管理番号は省略している

図1-34 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表1-29 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230500	...	...	...	3	12301230010	
12301230010	3	13301230500		1	12603450100	12301230020
12301230020	1	12603450100	12301230010	...	...	...

※「…」の欄は記載の省略を示す
 ※記載の無い欄は空欄を示す

- 接続区分：5
管理区分が異なる箇所、または自動車専用道路に指定されている区間の起点終点
(2つの交通調査基本区間が接続する接続点に限る。)
- 接続区分：6
市区町村境 (2つの交通調査基本区間が接続する接続点に限る。)

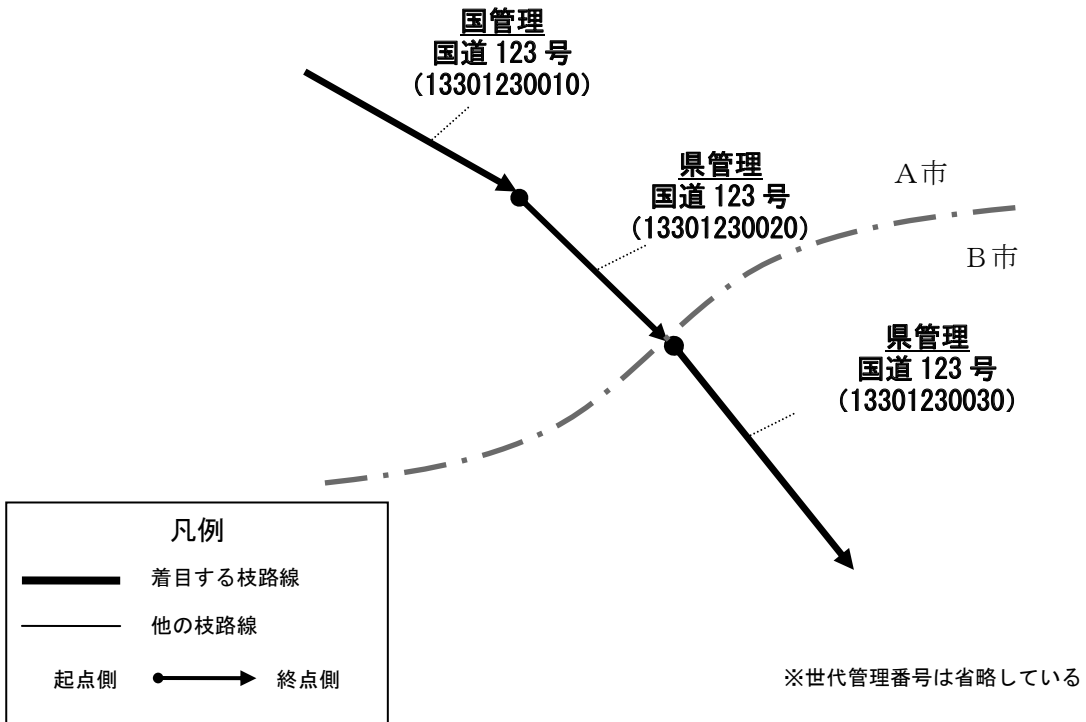


図 1-35 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表 1-30 交通調査基本区間データ (着目する枝路線)

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230010	...	...	...	5		13301230020
13301230020	5		13301230010	6		13301230030
13301230030	6		13301230020	...	...	...

※「…」の欄は記載の省略を示す
※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：7

大規模施設等へのアクセス点（2つの交通調査基本区間が接続する接続点に限る。）

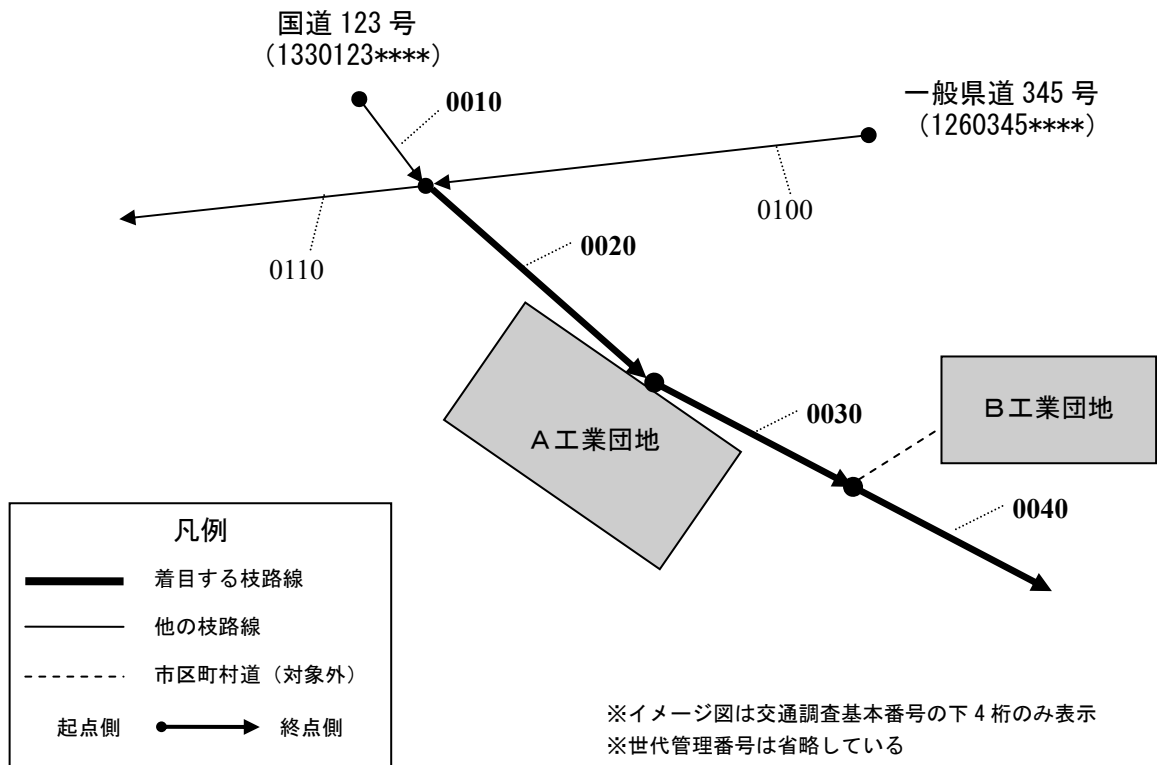


図 1-36 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表 1-31 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230020	1	12603450100	13301230010	7		13301230030
13301230030	7		13301230020	7		13301230040
13301230040	7		13301230030	7		...

※「…」の欄は記載の省略を示す
 ※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：8（部分供用および路線の終点の例）

枝路線の端点が他の枝路線と接続しない箇所

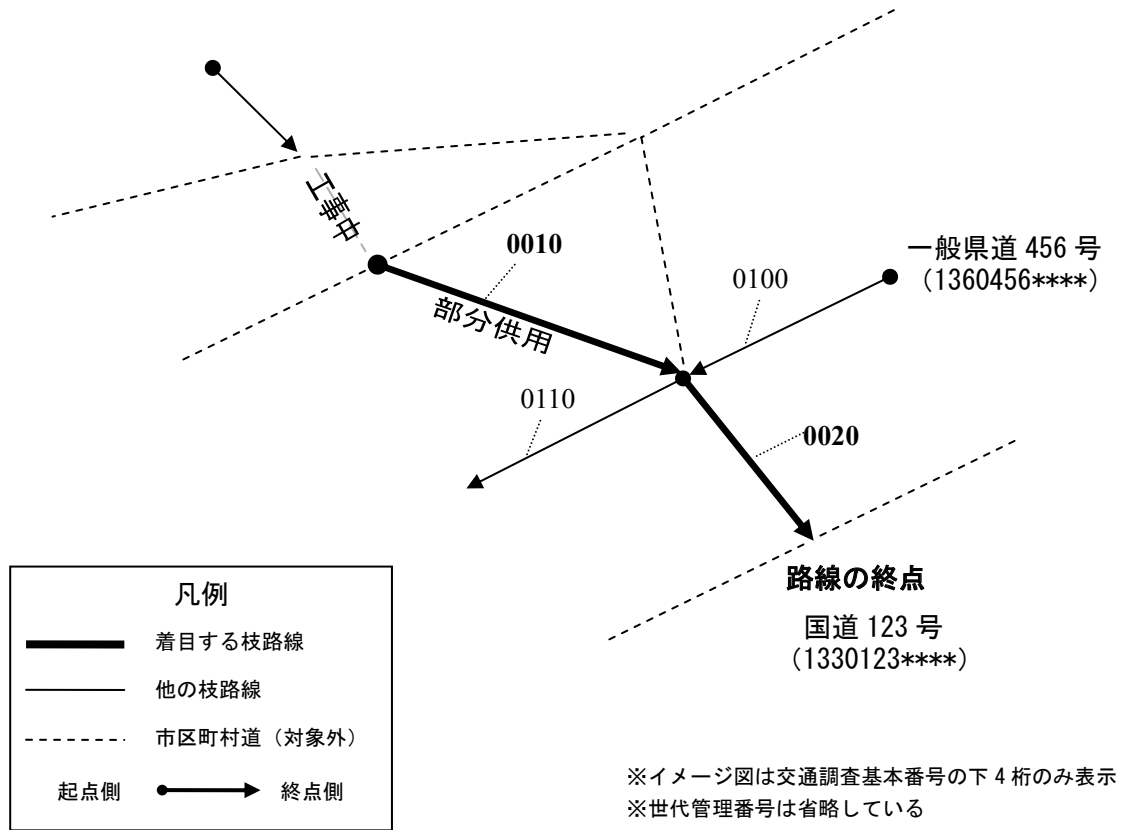


図1-37 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

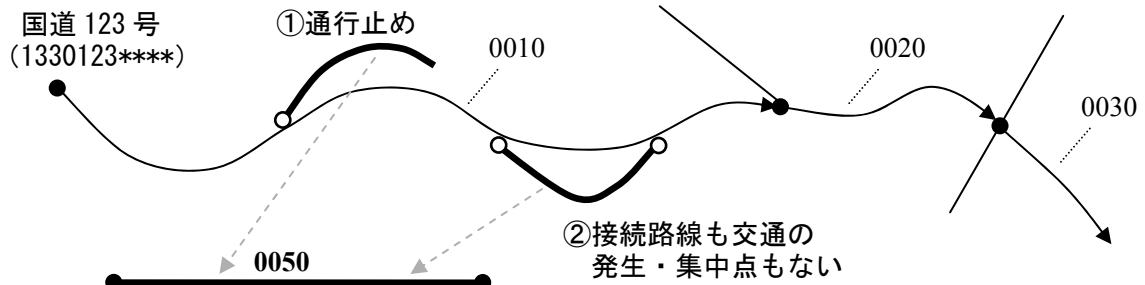
表1-32 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230010	8			1	13604560100	
13301230020	1	13604560100		8		

※「…」の欄は記載の省略を示す
※記載の無い欄は空欄を示す

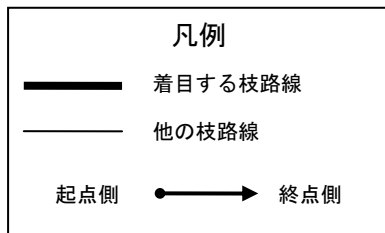
○接続区分：8（旧道集約の例）

枝路線の端点が他の枝路線と接続しない箇所



※①と②は、原則それぞれ1つの交通調査基本区間となる。

但し、それぞれの区間とすると管理が煩雑になる場合は、同一路線内で同一属性毎に集約して、1つの区間として扱ってもよいこととする。（旧道集約）



※イメージ図は交通調査基本番号の下4桁のみ表示
※世代管理番号は省略している

図 1-38 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表 1-33 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230050	8			8		

※「…」の欄は記載の省略を示す
※記載の無い欄は空欄を示す

○接続区分：9

旧分割点

国道 123 号
(1330123****)

0010

0020

旧市区町村境
(市町村合併に伴い、市区町村境でなくなった箇所)

凡例

—— 着目する枝路線

起点側 → 終点側

※イメージ図は交通調査基本番号の下4桁のみ表示
※世代管理番号は省略している

図 1-39 接続区分及び接続先交通調査基本区間番号等の設定例

表 1-34 交通調査基本区間データ（着目する枝路線）

交通調査基本区間番号	起点側			終点側		
	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の前の交通調査基本区間番号	接続区分	接続先交通調査基本区間番号	枝路線内の次の交通調査基本区間番号
13301230010	...	...	...	9		13301230020
13301230020	9		13301230010	...	...	...

※「…」の欄は記載の省略を示す
※記載の無い欄は空欄を示す

第 2 章 基本交差点標準

Ver. 1.1

1. 目的及び適用

基本交差点データは、次の目的のため、「1章 交通調査基本区間標準」に基づき設定された交通調査基本区間データから生成される。

- ①交通調査基本区間に関連づけられた各種情報を基本交差点単位で集計・評価する
- ②交通調査基本区間を道路ネットワークとして活用する

基本交差点標準（以下、「本標準」という。）は、上記目的を踏まえた基本交差点データの生成作業に必要な技術的事項を定めたものであり、同作業に適用する。

[解説]

（1）本標準を定める意義

交通調査基本区間（「1章 交通調査基本区間標準」参照）を用いることにより、交通量、旅行速度、道路状況等の各種の道路交通調査の結果を関連づけて整理することができる。したがって、交通調査基本区間の活用により、調査結果相互の比較分析や路線単位での調査結果の集約が容易となり、道路交通の現況課題の把握（渋滞発生状況等）や道路整備効果の算定等の高度化・効率化等が見込まれる。

一方、これらの調査・分析結果は、交通調査基本区間単位や路線単位で整理し評価するだけではなく、交差点単位で集計して評価を行う場合もある。たとえば渋滞による損失時間を、渋滞原因であるボトルネック交差点単位で集計し、交差点改良すべき箇所の優先順位の検討に役立てることができる。

このようなニーズに対しては、交通調査基本区間データだけでは容易に対応することができない。交通調査基本区間は、「接続区分」や「接続先交通調査基本区間番号」等の接続情報を保持しているものの、交差点を一意に指定する番号や交差点に接続する全ての交通調査基本区間が明示的に示されていないためである。

そこで、これらのニーズに応えるため、基本交差点（2.1参照）を定義し、基本交差点に接続する全ての交通調査基本区間を示した「基本交差点データ」を整備することとした。基本交差点データは交通調査基本区間データから2次的に生成することができ、交通調査基本区間を道路ネットワークとして活用するための位相情報としても活用できる。

(2) 基本交差点データの利活用例

① 交差点毎の損失時間等の集計

交通調査基本区間単位で算出した損失時間等を交差点単位で再集計し、ボトルネックになっている交差点単位で損失時間を算出して比較する。基本交差点データによって、交差点に接続している全ての交通調査基本区間を把握することができるため、交通調査基本区間単位のデータを交差点単位のデータに変換できる（図2-1参照）。

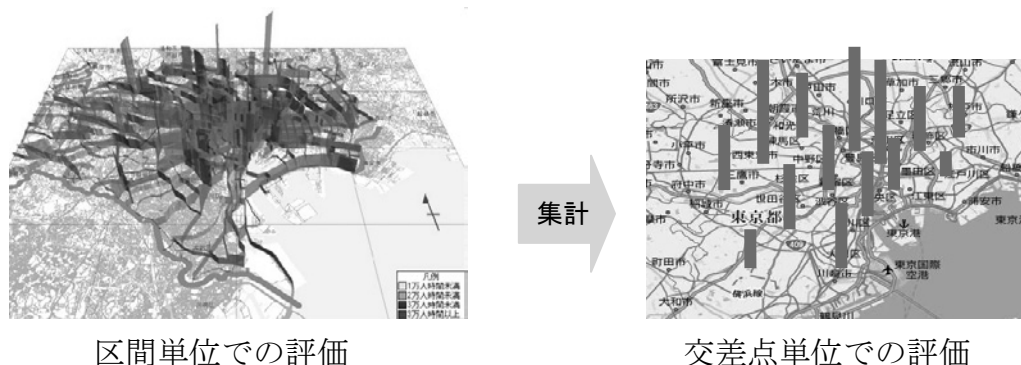


図2-1 交差点単位での損失時間の評価イメージ

② 交差点を基準点とした各種データの管理

交差点を、道路ネットワーク上の位置を表す基準点として活用し、交差点や道路ネットワークと関連づけて整理される情報（ex.交通事故データ）の管理に利用する。これらの情報は、交通調査基本区間単位で整理された道路交通調査結果等とも関連付けて分析することが可能である。

③ 交通調査基本区間に基づく道路ネットワークの形成

基本交差点データは、交通調査基本区間に位相と位置情報を与えるため、交通調査基本区間をリンクとする道路ネットワークを形成することができる。このことにより、交通調査基本区間同士の接続を考慮した分析や、交通調査基本区間単位や交差点単位で整理した結果のGIS上等での表示が可能となる。

2. 基本交差点の定義と基本交差点データの生成

2. 1. 基本交差点の定義

基本交差点とは、交通調査基本区間相互の接続点（他と接続しない交通調査基本区間の端点を含む。）として定義される。

[解説]

交通調査基本区間が区間（リンク）単位で整理した情報であることに対し、基本交差点は、交差点（ノード）単位で整理した情報のことである。交通調査基本区間は、①他の幹線道路が接続する箇所（幹線道路同士の交差点、IC等）、②大規模施設のアクセス点、③道路管理者が異なる箇所、④自動車専用道路に指定されている区間の起終点、⑤市区町村境と交差する箇所を分割される（「1章 交通調査基本区間標準」参照）ため、これらの分割点、すなわち交通調査基本区間相互の接続点を、基本交差点と定義する。したがって、基本交差点は、（1）実際の交差点（本標準では、実際の交差点は、単に「交差点」と表記し、基本交差点と区別する。）、（2）実際の交差点でない接続点、（3）他と接続しない交通調査基本区間の端点も、基本交差点に含める（図2-2参照）。

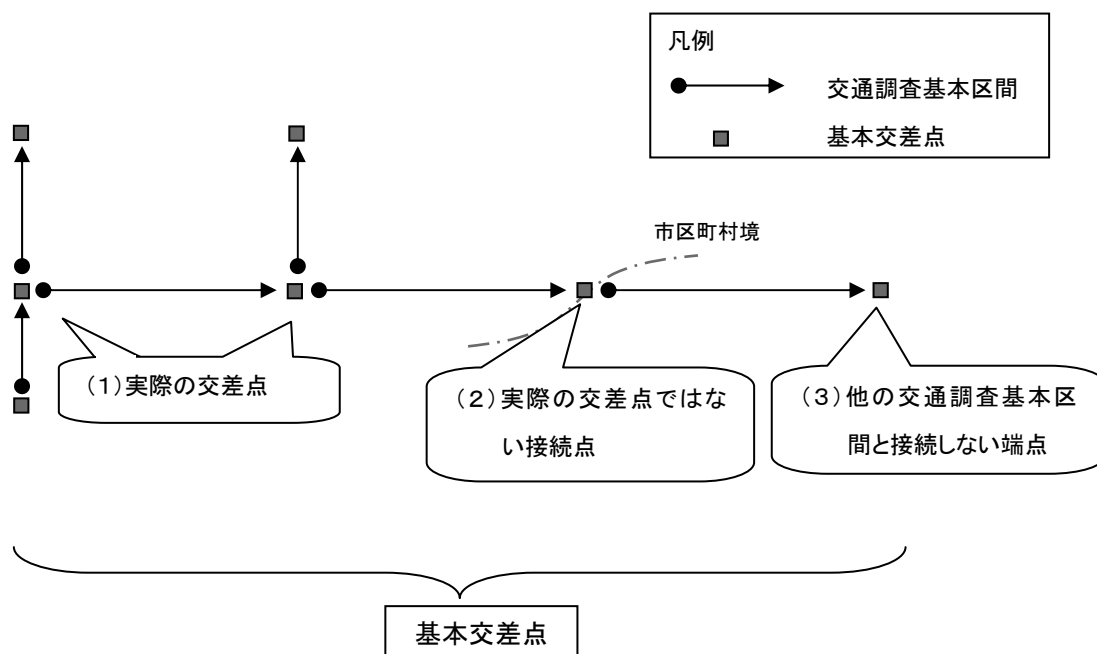


図2-2 基本交差点の対象箇所

2. 2. 基本交差点データの生成

基本交差点データは、交通調査基本区間から生成される二次データである。
したがって、交通調査基本区間が更新された場合、基本交差点も併せて更新を行うものとする。

[解説]

基本交差点データは、交通調査基本区間データの属性（交通調査基本区間番号、接続区分、接続先交通調査基本区間番号、枝路線内の前(次)の交通調査基本区間番号）から生成することができる（図2-3参照）。

したがって、基本交差点データは、交通調査基本区間が更新された場合、併せて更新するものであり、基本交差点データを単独で更新することはない。

3. 1で後述するように、基本交差点は、交通調査基本区間の全ての接続関係を明示的に定義するものである。一方、交通調査基本区間データにおいては、当該区間に接続する他の枝路線の交通調査基本区間のうち番号の最も小さい区間の接続情報は保持しているものの、全ての交通調査基本区間の接続関係は明示されていない。

なお、基本交差点データは、交通調査基本区間データが保持しているような各種の属性情報を有していないため、解析等に用いる場合には、交通調査基本区間データと基本交差点データをセットで用いることで、道路計画、道路管理等における利便性を高めることができる。

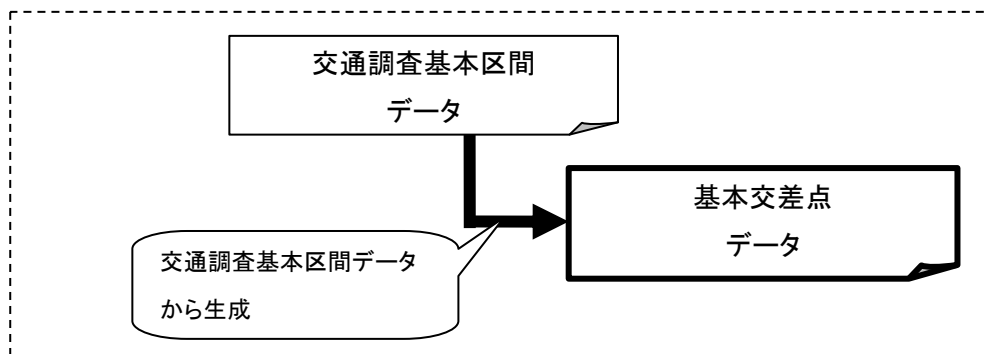


図2-3 交通調査基本区間データと基本交差点データの関係

3. 基本交差点標準のデータ仕様と解説

3. 1. 基本交差点データベースの項目とレコードフォーマット

基本交差点データベースの項目とレコードフォーマットは表2-1のとおりであり、①データ基準日 (No. 1~No. 2)、②基本交差点番号 (No. 3)、③生成項目 (No. 3~No. 45) ④入力項目 (No. 46~No. 50) から構成される。

[解説]

表2-1で示された各項目の詳細な仕様と解説については、3. 2~3. 5で示す。

表2-1 基本交差点データベースの項目とレコードフォーマット

No.	項目名		単位	桁数	主キー	重複許可*	備考	
1	交通調査基本区間データ作成基準日		年月日	8		○		
2	基本交差点データ生成基準日		年月日	8		○		
3	基本交差点番号			11	○		主キーとなる (番号の重複なし)	
4	接続区分			1		○	最小の交通調査基本区間の接続区分	
5	接続する交通調査基本区間数			2		○		
6	接続する交通調査基本区間	接続1	交通調査基本区間番号			11	○	接続している交通調査基本区間
7			世代管理番号	十の位		1	○	
8				一の位		1	○	
9		起点側・終点側フラグ			1		○	交通調査基本区間の接続側
...	接続2~10は接続1と同じ項目名・桁数					○	※接続1~10は、交通調査基本区間番号の小さい区間順に整理	
46	座標	緯度			8	○	基本交差点の緯度経度	
47		経度			9	○		
48	道路の区間ID方式の参照点ID			11			(番号の重複なし)	
49	交差点名称等			32		○	(任意)	
50	備考			32		○		

※重複許可とは、同一項目に同じ値の入力が可能であることを示す。

3. 2. データ基準日

交通調査基本区間データ作成基準日は、基本交差点データを生成する際に用いた交通調査基本区間データベースの「データ作成基準日」から取得する。

基本交差点データ生成基準日は、複数時点のデータが含まれる交通調査基本区間データベースから、ある一時点の基本交差点データを生成する際に、基準とした日を設定する。

[解説]

(1) 交通調査基本区間データ作成基準日

基本交差点データを生成する際に用いた交通調査基本区間データベースの版を特定するため、元となった交通調査基本区間データベースの「データ作成基準日」の項目から取得する。（「データ作成基準日」は「1章 交通調査基本区間標準」を参照。）

(2) 基本交差点データ生成基準日

交通調査基本区間データベースには、交通調査基本区間データ作成基準日より以前の確定した情報と、以降の見込みの情報が含まれている。基本交差点データの生成においては、これら複数時点のデータから、ある一時点に存在した交通調査基本区間データのみを抽出する必要がある。この抽出において基準とした日を、基本交差点データ生成基準日として設定する。

3. 3. 基本交差点番号

基本交差点番号は、当該基本交差点に接続する交通調査基本区間のうち番号が最も小さい交通調査基本区間の番号を利用することを基本とし、全国で同じ番号が存在しないよう付与する。なお、一度付与した基本交差点番号は変更しない。

[解説]

基本交差点番号は、交差点を一意に特定するためのものであるため、同じ基本交差点番号が全国に重複して存在してはならない。したがって、基本交差点番号は、以下のルールに基づき設定する。

- 1) 番号が最も小さい区間の「終点側」と基本交差点が接続している場合は、区間番号が最も小さい区間の区間番号を基本交差点番号とする（図2-4参照）。
- 2) 番号が最も小さい区間の「起点側」と基本交差点が接続している場合は、「当該区間番号より小さい最大の10の倍数」を基本交差点番号とする（図2-5参照）。

上記2)のルールは、番号が最も小さい交通調査基本区間の「起点側」と「終点側」で基本交差点番号が重複する事を避けるためである。

なお、道路の移管等により、番号が最も小さい区間の路線の上下方向が交通調査基本区間を最初に設定した時と比較して逆転する場合は、上記1)の「終点側」を「起点側」と、2)の「起点側」を「終点側」とそれぞれ読みかえることとする。

その他、次のような場合も、データ更新時に上記1)、2)のルールに従わない場合が発生する。しかし、一度付与した基本交差点番号は変更しない。

- ・基本交差点に接続する番号が最も小さい交通調査基本区間が、廃止される場合
- ・番号が最も小さい交通調査基本区間が追加され、基本交差点に接続される場合

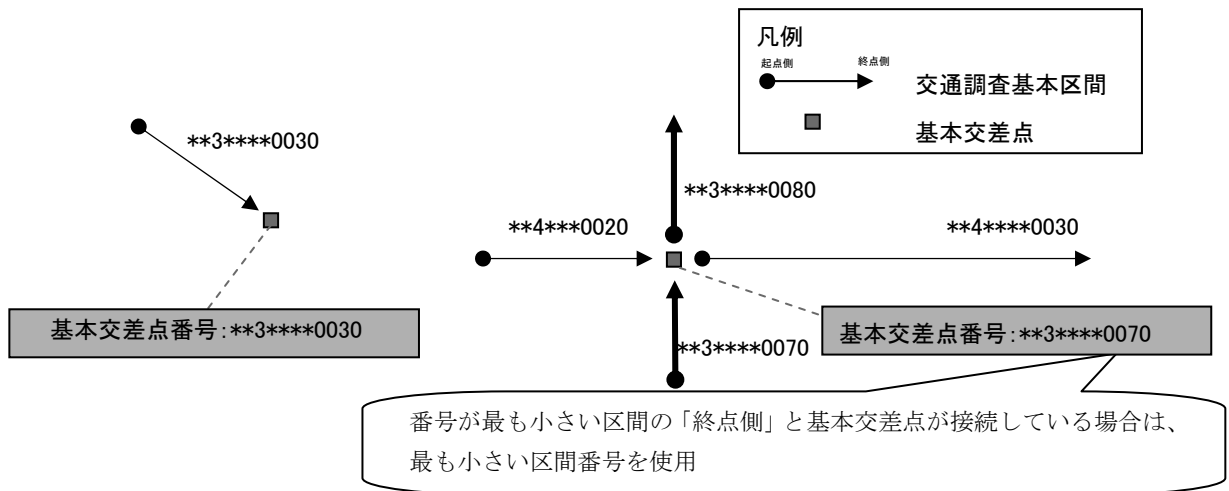


図2-4 基本交差点番号の付与例（終点側で接続している場合）

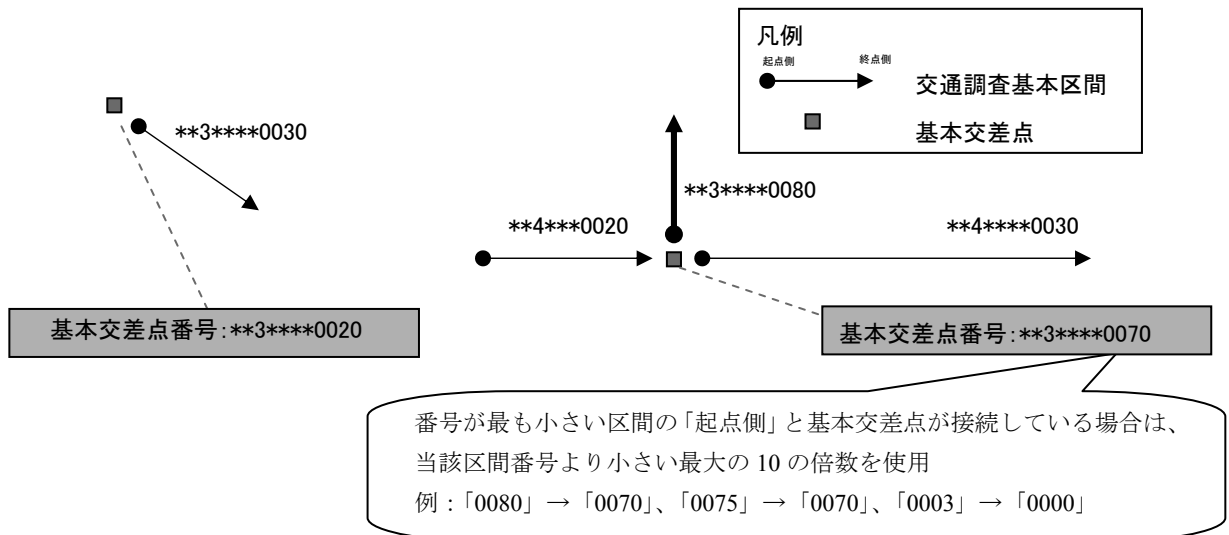


図2-5 基本交差点番号の付与例（起点側で接続している場合）

3. 4. 生成項目

「接続区分」、「接続する交通調査基本区間数」、「接続する交通調査基本区間」は、交通調査基本区間データベースより生成する。

[解説]

交通調査基本区間データベースより、プログラム処理により生成できる項目の定義を以下に示す。

(1) 接続区分

接続区分は、基本交差点に接続している交通調査基本区間のうち、番号が最も小さい交通調査基本区間の接続している側の接続区分を表す。(接続区分の詳細は、「1章 交通調査基本区間標準」を参照)

すなわち、当該基本交差点に接続する複数の交通調査基本区間のうち「接続1」の交通調査基本区間の接続している側の接続区分から取得している。

(2) 接続する交通調査基本区間数

接続する交通調査基本区間数は、基本交差点に接続する交通調査基本区間の総数である。なお、他と接続しない交通調査基本区間の端点の場合の接続する交通調査基本区間数は1となる。(図2-6参照)

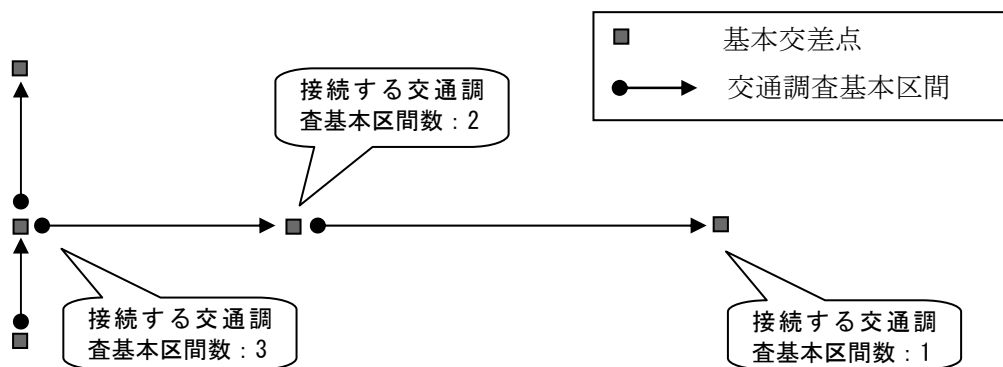


図2-6 接続する交通調査基本区間数

(3) 接続する交通調査基本区間

基本交差点に接続する全ての交通調査基本区間の「交通調査基本区間番号」と「世代管理番号(十の位)」「世代管理番号(一の位)」「起点側・終点側フラグ」を表す。記載の順序は交通調査基本区間番号の小さい順とし、接続1は番号が最も小さい交通調査基本区間となる。

「起点側・終点側フラグ」を除く各項目の詳細は、「1章 交通調査基本区間標準」

を参照されたい。

なお、「起点側・終点側フラグ」は、交通調査基本区間が、当該基本交差点と起点側、終点側のどちらの端点で接続しているかを示すものであり、表2-2の区分で整理する。

表 2-2 起点側・終点側フラグ

起点側・終点側フラグ	コード番号
起点側で接続	1
終点側で接続	2

3. 5. 入力項目

「座標」、「道路の区間 ID 方式の参照点 ID」、「交差点名称等」「備考」は、各基本交差点に固有の情報として入力する。

[解説]

各基本交差点に固有の情報として入力する項目の定義を以下に示す。

(1) 座標

基本交差点の緯度と経度を入力する。なお、測地座標系は原則として世界測地系とし、入力形式は、度分秒(秒は少数点以下2桁を含め4桁)とし、緯度8桁、経度9桁とする。(例：緯度36度7分21.32秒、経度140度4分21.53秒の場合、緯度36072132、経度140042153と入力。)

なお、当面は、交通調査基本区間-DRM対応テーブルを用いてDRMノードの緯度経度情報を世界測地系に変換して入力し、将来「(2)道路の区間ID方式の参照点ID」が整理された場合には、路上参照点の緯度経度情報(世界測地系)を入力する。

(2) 道路の区間ID方式の参照点ID

道路の区間ID方式と基本交差点を関連付け、それぞれの持つ関連データの相互利用を目的に、基本交差点に対応する道路の区間ID方式の参照点のIDを入力するものである。(詳細は「道路の区間IDテーブル標準(財団法人日本デジタル道路地図協会)」を参照)

当面は、道路の区間ID方式と関連が付くまでは空欄とする。

(3) 交差点名称等

交差点名称等は、必要に応じて交差点及びインターチェンジの名称を32文字以内で入力する。ただし、「3.4(1)接続区分」のコード番号が7(大規模施設等へのアクセス点)の場合は、大規模施設等を特定できる名称等を入力する。

(4) 備考

備考欄は、必要に応じて32文字以内の文字を入力する。

国土技術政策総合研究所資料
TECHNICAL NOTE of NILIM
No.666 January 2012

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所
本資料の転載・複写の問い合わせは
〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地
企画部 研究評価・推進課 TEL 029-864-2675