

## 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、道路交通関係者、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