

平成22年度道路交通センサス 一般交通量調査結果の概要

道路研究部

道路研究室 室長 (博士(工学)) 上坂 克巳 主任研究官 (博士(工学)) 門間 俊幸
研究官 松本 俊輔 研究官 橋本 浩良 部外研究員 水木 智英



(キーワード) 道路交通センサス、交通量調査、旅行速度調査、交通調査基本区間

1. はじめに

道路交通センサスは、概ね5年に1度、全国の道路と道路交通の実態を把握するため実施される。平成22年度はこの実施年にあたり、国総研レポート2011で報告したとおり、調査の高度化及び効率化を行った。この度、一般交通量調査（交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査）の結果がまとまり、国土交通省道路局と当所が連名で平成23年9月に記者発表を行った。ここでは、その後の検討結果も含め、概要を紹介する。

2. 調査結果の概要

図-1に平均交通量の推移を示す。都市高速道路では、ネットワーク整備による交通量分散等により、平成17年度から6.4%減少（全道路では2.6%減少）した。一方、高速自動車国道では、無料化社会実験等により、平均交通量が7.4%増加する一方、一般国道では5.8%減少、都道府県道等では4.3%減少しており、高速自動車国道へ交通が転換されていることが分かる。

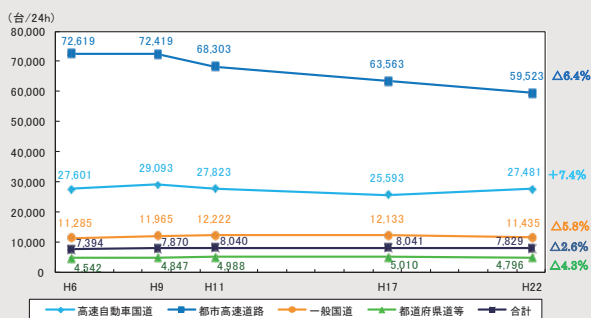


図-1 道路種別別平均交通量の推移

次に、今回新たに一般車のプローブデータを活用して、混雑時と非混雑時の両方の旅行速度を調査し比較した結果を図-2に示す。高速道路では、交通量の時間変動により大きな速度変化が起こっている一方、一般道路では混雑による

速度差は数km/h以下と小さい。一般道路では交通量の増減よりも信号の影響が支配的だと推測される。また、一般道では道路種別による旅行速度（サービスレベル）の差が小さく、道路機能の階層化が進んでいない。今後、一般国道の走行機能強化が必要と考える。

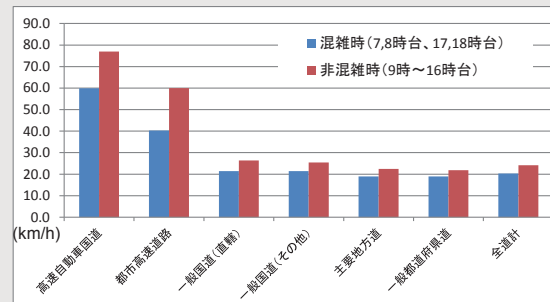


図-2 混雑時・非混雑時旅行速度の比較(DID)

その他、道路状況調査における調査項目の改善等により道路空間再構築の基礎的検討が可能となり、交通調査基本区間（新センサス区間）の導入（P. 115 参照）により道路時刻表の作成や市区町村別の調査・分析結果の集計が容易となった。一例として、交通量及び旅行速度調査の結果から市区町村別に算出した、道路延長1km当たりのCO₂排出量を示す。（図-3）

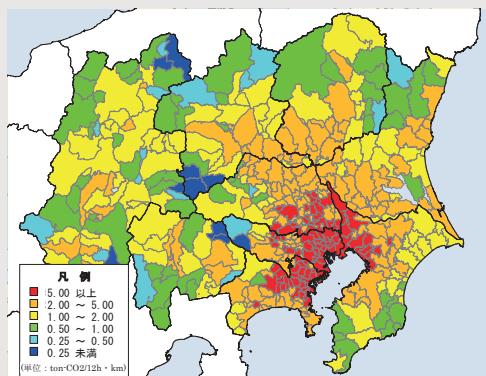


図-3 道路延長1km毎の市区町村別CO₂排出量

※H22年度道路交通センサスの調査結果は、国土交通省道路局IRサイトに公開しております。
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html>