

特記事項

長野県道路公社

1 業務箇所

	市町村名	箇所名
	上田市	鹿教湯温泉 三才山トンネル有料道路 外6

2 業務内容

	業務内容	備考
全国道路・街路 交通情勢調査業務	道路状況調査 7箇所 交通量調査 7箇所 旅行速度調査 29.9km	

3 履行期間

着手日から平成23年3月10日まで

4 成果品

電子納品の対象です。

電子納品については、電子納品対象業務委託特記仕様書を参照してください。

調査業務	報告書2部、電子成果品2部(正副)
------	-------------------

5 業務委託をするにあたっての条件等

項目	内容	備考
道路状況調査 交通量調査 旅行速度調査	契約後すみやかに作業計画にとりかかり、10月中に観測・実査を行うものとする。 他、特記仕様書のとおり。	

技術者の配置について

配置技術者の要件は、入札公告に記載のとおりです。

- 6 長野県が定めた共通仕様書および特記事項を熟読し、疑義がある場合は入札前(予め指定された期日まで)に質問書を提出してください。なお、回答はホームページに掲載されます。

平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査業務特記仕様書

1 適用範囲

本特記仕様書は、平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（以下、「道路交通センサス」という。）の業務委託に適用します。

2 業務目的

県内の道路の改良計画、維持修繕その他管理のための資料とするほか、今後の道路整備計画立案のための基礎資料を得るため、道路及び道路交通の現況を把握することを目的とします。

3 業務の実施基準

本業務は、特記仕様書のほか、測量作業共通仕様書、委託設計書、委託契約書、全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査実施要綱（以下、「実施要綱」という。）および長野県測量作業規定等関係する基準を遵守し、長野県建設工事事務処理規定第 29 条により所長の指定する職員（以下、「監督員」という。）の指示を受け正確に実施するものとします。

4 数量

本業務の数量は別紙数量総括表のとおりとしますが、数量は平成 17 年度道路交通センサスを基にした概算数量であるため、新センサス区間による調査単位区間の決定により、数量変更が生じた場合は変更契約の対象とします。

5 打合せ協議

本業務の遂行にあたって、業務着手時、業務完了時において業務遂行に支障のないよう、適宜打合せを行うものとします。

また、交通量調査、旅行速度調査に先立ち、適宜中間打合せを行うものとします。
なお、新たな業務の追加がない限り、回数は変更契約の対象とはなりません。

6 旅費交通費

旅費交通費の運転算出に用いる運転距離は、変更協議の対象となりません。

7 疑義

本特記仕様書および実施要綱等に記載のない事項、または疑義が生じた場合は、監督員と受注者が協議のうえ、決定するものとします。

8 資料等の貸与

- (1) 受注者は業務上必要な資料等について、監督員に貸与を求めることができます。
- (2) 監督員は、受注者から請求があった資料等について、業務上必要と認められた場

合は貸与するものとします。

(3) 受注者は、貸与された資料等について、責任をもって返還するものとします。

(4) 各調査の指定様式および様式作成の支援ツールについては、第 1 回打合せ時に貸与するものとします。

9 安全対策

受注者は、調査の実施にあたり安全に調査が実施できるよう、事前に現場状況を確認し、調査員の配置計画等の安全対策や一般通行者への公衆災害防止に十分留意してください。

特に夜間の調査にあたっては、一般通行者および調査員等の安全対策について、十分留意してください。

また、緊急時の連絡体制の確立や自然災害等の発生時の対応にも留意してください。

10 業務ごとの特記事項

(1) 道路状況調査

1) 業務内容

本業務は、調査対象路線の道路種類や道路状況別の延長等について調べるものです。詳細については、実施要綱によるものとします。

2) 成果品

成果については、以下によりとりまとめるものとします。

- ・ 調査報告書(任意様式)
- ・ 道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表、道路状況総括表、道路状況変更対応表(実施要綱に定める様式)

(2) 交通量調査

1) 業務内容

- ・ 本業務は、平日・休日の 12 時間交通量、平日・休日の 24 時間交通量を調査するものです。詳細については、実施要綱によるものとします。
- ・ 観測日については 10 月を想定していますが、実施要綱に記載のある特定日を除く日で、監督員と協議のうえ決定するものとします。
- ・ 観測時間帯は、実施要綱に記載のとおり、下記によるものとします。

調査区分	観測時間帯
平日・休日-12 時間交通量調査	7 : 0 0 から 1 9 : 0 0
平日・休日-24 時間交通量調査	0 : 0 0 から 2 4 : 0 0

- ・ 観測は、設計書の調査区分、車種区分等の観測対象に基づき観測するものとします。
- ・ 交通量の観測は人手による観測を基本とし、簡易トラフィックカウンター等を用いる場合は、監督員と協議のうえ実施するものとします。なお、観測方法の変更は、変更契約の対象とします。

2) 担当技術者の配置

分散した観測点における交通量観測を円滑かつ正確に実施するため、担当技術者を配置するものとします。担当技術者は各観測点を巡回して調査員に必要な指示を与えることから、観測地点数に応じて必要な人数を配置してください。

3) 成果品

成果品について、以下によりとりまとめるものとします。

- ・ 調査報告書(任意様式)
- ・ 交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表、交通量調査原票、交通量データ整理表(実施要綱に定める様式)

(3) 旅行速度調査

1) 業務内容

- ・ 本業務は実走行により、所定の事項について調査を行うものであり、調査の詳細については実施要綱に記載のとおり、下記によるものとします。

観測時間	平日	混雑時	朝(午前7時～午前9時)または夕方(午後5時～午後7時)のいずれかのラッシュ時間帯
		非混雑時	午前9時～午後5時までの任意の時間
調査回数	DID地区	各方向3回	
	非DID地区	各方向1回	

- ・ 旅行速度調査は人手による調査を基本とし、プローブカー等を用いる場合は、監督員と協議のうえ実施するものとします。なお、調査方法の変更は、変更契約の対象とします。

2) 調査にあたっての留意点

調査にあたっては、「流れに沿った」走行とし、平均的な速度で走行している車輦に追従して走行することにより調査するものとしますが、道路交通法を遵守するとともに安全運転に十分留意してください。

3) 成果品

成果品について、以下によりとりまとめるものとします。

- ・ 調査報告書(任意様式)
- ・ 旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表、旅行速度計測原票、旅行速度データ整理表(実施要綱に定める様式)

1.1 照査

照査は、業務の主要な区切りおよび業務完了前に、次の事項について行うものとします。

- (1) 特記仕様書、実施要綱との整合
- (2) 打合せ記録との整合

1.2 業務の再委託

当該業務は広範囲にわたる調査を、短期間で実施しなければならないという特殊性

を考慮して、発注者の承諾を得たうえで業務の一部について再委託を認めることとします。

(1) 再委託することができる業務の項目

契約書第7条第1項に規定する業務(主たる部分)及び、第2項に規定する業務(再委託を禁止する部分)を除く、再委託することができる業務の項目は下記のとおりとします。

- 1) 交通量調査のうち、観測準備及び交通量観測
- 2) 旅行速度調査のうち、事前調査及び実査

(2) 再委託先の条件等

- 1) 再委託を行う場合は、契約書第7条第3項に基づく発注者の承諾を得るとともに、業務の実施体制を明確にした業務実施体制図(様式1)を提出するものとします。
- 2) 再委託先の資格要件は、下記のとおりとします。
 - ・ 「建設コンサルタント等の業務に係る受注希望型競争入札実施要領」第3(1)に規定する入札参加資格要件を満たすこと。
 - ・ 「測量」の入札参加資格を有し、測量法第55条第1項の規定による登録を受けていること。
 - ・ 入札公告に示す「配置技術者に関する要件」を満たす技術者(主任技術者として「測量士」)を配置すること。

業務実施体制図

発注者名	
業務名	
工期	

受託者	〇〇測量株式会社
主任技術者	
現場代理人	

【再委託先】

会社名	
主任技術者	
工期	
業務内容	

【再委託先】

会社名	
主任技術者	
工期	
業務内容	

【再委託先】

会社名	
主任技術者	
工期	
業務内容	

【再委託先】

会社名	
主任技術者	
工期	
業務内容	

※ 再委託先の業者登録に関する要件を満たすことを証する書類、主任技術者の資格、当該技術者との雇用関係を証する書類、入札公告日の直前の7月1日以降交付された「納税証明書」を添付すること。

【別記1】長野県が準用する「要領・基準類」及び「運用に関する手引き」等

(平成21年 8月1日現在)

国土交通省「要領・基準類」は以下のとおり。

要領・基準

- ・ 工事完成図書の電子納品要領(案) 平成20年 5月
- ・ 土木設計業務等の電子納品要領(案) 平成20年 5月
- ・ CAD製図基準(案) 平成20年 5月
- ・ デジタル写真管理情報基準(案) 平成20年 5月
- ・ 測量成果電子納品要領(案) 平成20年12月
- ・ 地質・土質調査成果電子納品要領(案) 平成20年12月

ガイドライン類

- ・ 電子納品運用ガイドライン(案)【土木工事編】 平成21年 6月
- ・ 電子納品運用ガイドライン(案)【業務編】 平成21年 6月
- ・ CAD製図基準に関する運用ガイドライン(案) 平成21年 6月
- ・ 電子納品運用ガイドライン(案)【測量編】 平成21年 6月
- ・ 電子納品運用ガイドライン(案)【地質・土質調査編】 平成18年 9月

国土交通省関東地方整備局「運用に関する手引き」は以下のとおり。

- ・ 電子納品に関する手引き(案)[土木工事編] 平成20年 3月
- ・ 電子納品に関する手引き(案)[業務編] 平成20年 3月

納品時に使用するチェックシステムは以下のとおり。

- ・ 電子納品チェックシステムVer7.0 平成21年 3月
- ・ S X F ブラウザVer3.16(CAD製図基準案H16.6に基づいて作成された図面を見る場合) 平成20年 8月
- ・ S X F ブラウザVer3.20 平成21年 3月

注) 要領・基準類の適用世代は、国土交通省と同時とし、原則として工事等の着手時の最新版を適用する。ただし、工期内に要領・基準類の改訂があった場合や、過渡期において受発注者の環境が整わない等の場合は、協議の上、適用世代を定めることができることとする。

<参考資料>

- 国土交通省「電子納品に関する要領・基準」：
http://www.cals-ed.go.jp/index_denshi.htm
- 関東地方整備局「CALS/EC ホームページ」：
<http://www.ktr.ml.it.go.jp/kyoku/tech/cals/index.html>
- 電子納品チェックシステム：http://www.cals-ed.go.jp/index_dl.htm
- S X F ブラウザ：http://www.cals-ed.go.jp/index_dl2.htm

【別記3】委託業務における電子納品・情報共有特記仕様書

(電子納品)

第1 本業務は、電子納品対象業務とする。「電子納品」とは、調査、設計、工事などの各業務段階の最終成果を電子データで納品することで、業務の次段階における再利用を容易にし、品質の向上や業務の効率化を図ることをいう。ここでいう電子データとは、各電子納品要領(案)等に示されたファイルフォーマットに基づいて作成されたものを指す。

(情報共有)

第2 本業務は、情報共有対象業務とする。「情報共有」とは、工事等の各業務段階に受発注者間でやり取りされる各種情報を電子データにより交換・共有することで、資料の提出や打ち合わせのための移動時間を短縮するなど業務の効率化を図ることをいう。

(要領・基準)

第3 電子納品及び情報共有は、長野県の「電子納品及び情報共有に係る実施要領」及び「運用の手引き」に基づき実施するほか、特に記載のない限り国土交通省の電子納品要領及び関連基準(以下「要領・基準類」という。)を準用する。

(着手時協議)

第4 着手時協議を必ず行うこと。協議にあたっては、事前に作成した着手時協議チェックシートを、協議前に電子データで監督員に提出すること。

(電子納品対象書類)

第5 着手時協議チェックシートで定められた書類及び、下記の書類を必須とする。

書類名	備考

(情報共有対象書類)

第6 着手時協議チェックシートで定められた書類及び、下記の書類を必須とする。

書類名	備考

(業務完成図書の提出部数)

第7 本業務の業務完成図書の提出部数は以下のとおりとする。

- | | | |
|-------------|------------------|------------------|
| 1) 電子納品対象書類 | 電子媒体(CD-R・DVD-R) | 2部(正・副) |
| | 紙媒体 | 1部(その他、協議による) |
| 2) 上記以外 | 紙媒体 | 3部(その他、特記仕様書による) |

<参考資料>

長野県における CALS/EC の取組み：

<http://www.pref.nagano.jp/doboku/kanri/gikan/system/cals/cals-main.htm>

- ・電子納品及び情報共有に係る実施要領
- ・電子納品及び情報共有に係る運用の手引き
「運用の手引き」協議チェックシート(業務用)
- ・ITアドバイザーを活用した電子納品推進事業実施要領

平成22年度

**全国道路・街路交通情勢調査
(道路交通センサス)**

**一般交通量調査実施要綱
道路状況調査編(案)**

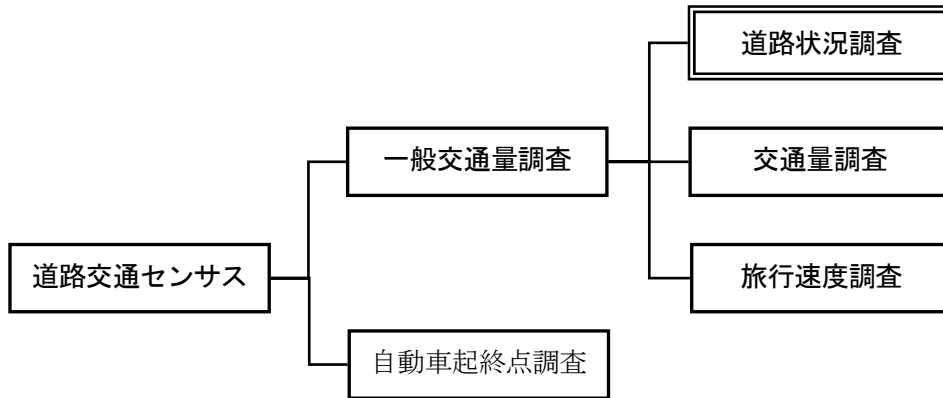
平成22年5月

国土交通省

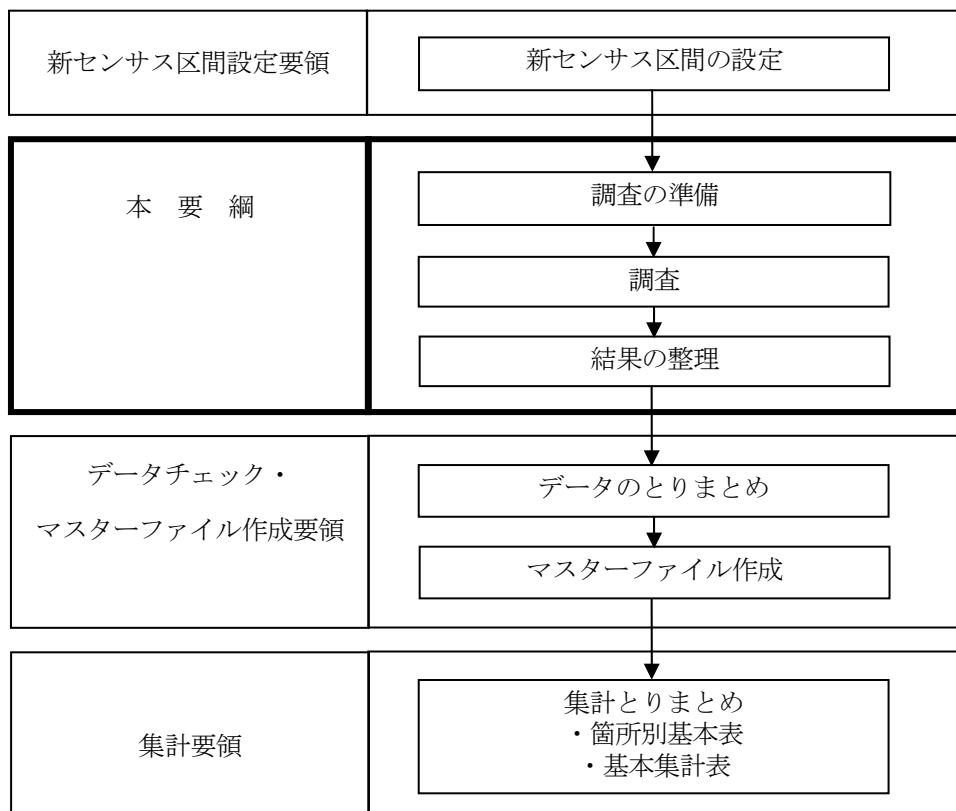
まえがき

1. 本要綱の位置づけ

本要綱は平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として実施する一般交通量調査の道路状況調査に適用する。



地方整備局（北海道にあつては北海道開発局、沖縄にあつては沖縄総合事務局）及び都道府県等が実施する道路状況調査の調査方法や調査項目を示し、調査票の様式を定めている。調査データのチェックや集計に関しては、別途配布する「データチェック・マスターファイル作成要領」、「集計要領」を参照のこと。



2. 安全の確保について

道路状況調査は道路管理台帳や道路管理データベース等から調査することから事故等の危険性はほとんどないが、現地におもむいて実測等を行うときは、走行車両に十分注意するとともに歩行者の安全にも注意する必要がある。

なお、車道や中央帯の幅員を実測するために車道を横断する場合は必ず車両誘導員をおいて安全であることを確認して計測する。

調査中に危険な状況が想定される場合は、すぐに調査を中止し、安全の確保を優先するものとする。

また、緊急時の連絡体制の確立や自然災害等の発生時の対応も行うこととする。

目 次

1. 調査の目的	道-1
2. 用語の定義	道-2
3. 調査の方針	道-4
4. 調査対象区間	道-5
5. 調査実施機関	道-5
6. 調査フローとスケジュール	道-6
7. 道路状況調査単位区間の設定及び対応表の整理	道-7
7. 1 道路状況調査単位区間の設定	道-7
7. 2 道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表	道-10
8. 調査方法	道-11
9. 調査	道-12
9. 1 道路状況総括表に関する調査	道-12
9. 2 道路状況変更対応表に関する調査	道-15
10. 調査結果のチェック	道-17
11. 調査結果の提出	道-18

別添 1. 道路状況調査単位区間番号のつけ方

別添 2. 道路状況総括表調査事項

別添 3. 道路状況変更対応表の記入について

別添 4. 道路状況調査に関する調査結果のチェック項目一覧表

別添 5. 各種様式

別添 6. 各種コード表

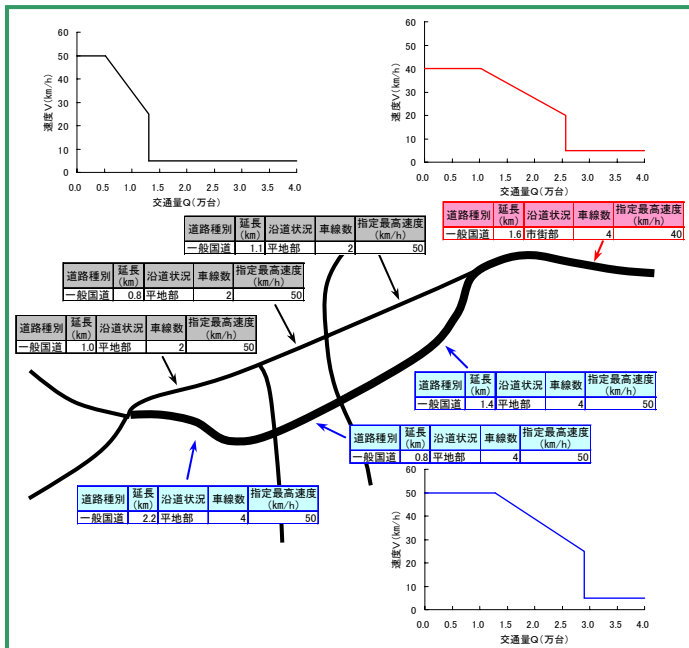
1. 調査の目的

道路状況調査は、全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として、全国の幹線道路の構造と交通管理の現況を把握するもので、道路の計画、建設、維持修繕その他管理などについての基礎資料を得ることを目的に実施する。

[解説]

道路状況調査は昭和3年に始めて実施され、延長、車道幅員、舗装の種類、歩道幅員を調査し、昭和40年代までは道路構造の調査が大半であった。昭和50年代になると調査項目は飛躍的に増えて道路構造に関する項目のほか信号青時間比や指定最高速度などの交通管理データも調査するようになり、これらの調査結果をもとに混雑度などの道路整備指標を算出して道路整備計画立案のための基礎資料となるものである。また調査結果は将来交通需要予測のパラメータ算出の資料となるものである。

①交通量推計の基礎データ



②事業評価の基礎データ

交通事故損失額の算定式

道路状況調査の調査項目

道路・沿道区分		交通事故損失算定式
一般道路	D I D	2車線 $AA_{iI} = 2150 \times X_{iI} + 530 \times X_{2iI}$
	D I D	4車線以上 中央帯無 $AA_{iI} = 2000 \times X_{iI} + 530 \times X_{2iI}$
		4車線以上 中央帯有 $AA_{iI} = 1700 \times X_{iI} + 530 \times X_{2iI}$
	その他市街地	2車線 $AA_{iI} = 1670 \times X_{iI} + 550 \times X_{2iI}$
		4車線以上 中央帯無 $AA_{iI} = 1580 \times X_{iI} + 500 \times X_{2iI}$
	非市街部	4車線以上 中央帯有 $AA_{iI} = 1140 \times X_{iI} + 500 \times X_{2iI}$
2車線 $AA_{iI} = 1330 \times X_{iI} + 660 \times X_{2iI}$		
高速道路	4車線以上 中央帯無 $AA_{iI} = 1100 \times X_{iI} + 570 \times X_{2iI}$	
		中央帯有 $AA_{iI} = 950 \times X_{iI} + 570 \times X_{2iI}$

「費用便益分析マニュアル（平成20年11月）」

AA_{iI} : 整備*i*の場合のリンク*I*における交通事故の社会的損失(千円/年)
 X_{iI} : 整備*i*の場合のリンク*I*における走行台キロ(千台km/日)
 X_{2iI} : 整備*i*の場合のリンク*I*における走行台箇所(千台箇所/日)
 ※走行台箇所=交通量(千台/日) × 交差点数(箇所)

2. 用語の定義

本要綱において使用する用語の定義は次のとおりである。

(1) 道路管理者

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項に規定する会社管理高速道路にあつては同法第 2 条第 6 項に規定する会社等、同法 31 条に規定する公社管理道路にあつては地方道路公社、その他の道路にあつては道路法第 18 条に規定する道路管理者をいう。

(2) 地方整備局等

国土交通省地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局をいう。

(3) 高速道路会社

高速道路株式会社法第 1 条に規定する東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

(4) 県等

都道府県及び指定市（地方自治法第 252 条の 19 第 1 項に規定する市）をいう。

(5) 指定都市高速道路

道路整備特別措置法第 12 条に規定する「指定都市高速道路」をいう。

(6) 都市高速道路

首都高速道路株式会社が管理する道路、阪神高速道路株式会社が管理する道路及び指定都市高速道路をいう。

(7) 県境等

都道府県及び指定市の行政区分の境界、東京都の区部と市郡部の境界及び北海道の振興局管内の境界をいう。

(8) センサス対象路線

道路交通センサスの一般交通量調査の対象とする全路線をいう。平成 22 年度道路交通センサスにおいては、すなわち道路状況調査の全調査対象区間をいう。

(9) 新センサス区間^{*1}

一般交通量調査の作業の最小単位として、センサス対象路線をセンサス対象路線同士の接続箇所(交差点, IC, JCT 等)、道路管理者境、自動車専用道路の端点及び市区町村境で分割し、センサス対象路線全線に漏れ重複なく設定する調査の基本となる区間をいう。

(10) 道路状況調査単位区間

路線毎、管理者毎、自動車専用道の別毎、市区町村毎に道路構造が同等な新センサス区間を集約したものをいう。

(1 1) 主路線区間

道路状況調査単位区間が現道から構成される区間をいう。

(1 2) 従路線区間

道路状況調査単位区間が主路線区間以外で、旧道あるいは新道から構成される区間をいう。

(1 3) 道路施設現況調査

国土交通省道路局企画課が毎年集計を行う調査であり、その最終的な成果は「道路統計年報」となる。

(1 4) OD 調査（自動車起終点調査）

一般交通量調査の地点別交通量調査では把握できない自動車交通の出発地、目的地、移動目的、1日の移動状況等を調査するものである。

*1) 具体には、別冊の「新センサス区間設定要領」を参照。

3. 調査の方針

調査は、センサス対象路線を道路状況調査単位区間に分割し、この区間における平成22年4月1日現在の道路状況及び交通管理について調査する。

また、平成22年秋季（9月～11月）の道路状況が同年4月1日と異なる道路状況調査単位区間については、平成22年10月1日現在の道路状況及び交通管理についても調査する。ただし、秋季の調査日については、状況により、交通量調査日とすることができる。

[解説]

道路状況調査は、センサス対象路線の横断面構成や沿道状況等について調べるもので、漏れや重複なく効率的に調査を進めるため、路線を道路状況調査単位区間に分割し^{*1}、この区間ごとにデータを整理する。

調査は、道路統計年報など他の統計調査結果と比較できる4月1日現在の状況を基本に行う。

加えて、4月1日以降、OD調査及び交通量調査を行う平成22年秋季までに、バイパスや現道拡幅部分の供用等が行われ、道路状況が変化した（代表的な状況を調査する項目について、代表的な状況に変更を与えない軽微な変化は除く）区間においては、交通需要予測モデルの係数設定等に用いる調査結果として、OD調査及び交通量調査と同時期の道路状況の調査結果が必要であるため、秋季の状況についても調査を行う。

なお、今回の道路交通センサスでは、一部OD調査を郵送方式とすることや、交通量調査を9月～11月の幅を持った期間で実施することとしており、「OD調査及び交通量調査と同時期」の日付を特定しづらいことから、秋季の代表日として10月1日を提示しているが、秋季調査の目的に照らせば交通量観測日でもよいので、各道路管理者等における交通量調査の実施日を踏まえ、適宜10月1日以降の日付としてもよい。

道路状況調査単位区間の分割方法は、「7. 1道路状況調査単位区間の設定」を参照のこと。

4. 調査対象区間

調査は、一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の全路線及び指定市の一般市道の一部を対象とする。

[解説]

道路状況調査は、高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、主要地方道である都道府県道及び指定市の市道、一般都道府県道は、全路線を調査の対象とする。ただし、大規模自転車道など都道府県道となっている自転車専用道路、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路は、調査対象としない。自動車交通不能区間については、道路状況調査の一部を行う。

また、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の一部を調査の対象とし、一般都道府県道と同一内容で調査を実施する。

5. 調査実施機関

調査は、道路管理者が行う。

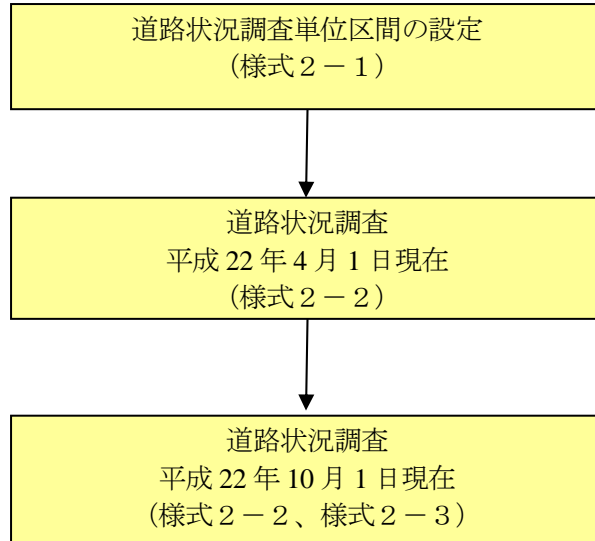
[解説]

道路状況調査は、道路台帳等を調製し保管している者が行うことが合理的であることから、各道路管理者が行うものとする。

高速道路会社および地方道路公社が管理する区間については、それぞれの高速道路会社、公社が行うものとする。

6. 調査フローとスケジュール

調査は、以下のフローによって行う。



道路管理者で実施

道路状況調査は、下図に示すスケジュールによって行う。

[スケジュール]

項目	本省・国総研	地方整備局等	道路管理者	平成22年												平成23年			
				1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
調査要綱(案)の配布	◎	○	○		☆			☆											
1. 道路状況調査単位区間の設定			◎					■											
2. 道路状況調査 (平成22年4月1日現在)			◎					■	■	■	■	■	■	■	■				
3. 道路状況調査 (平成22年10月1日現在)			◎									■	■	■	■				

注)◎担当主体 ○関連主体

7. 道路状況調査単位区間の設定及び対応表の整理

7. 1 道路状況調査単位区間の設定

道路状況調査単位区間は、路線毎、道路管理者毎、自動車専用道の別毎、市区町村毎に、道路状況が著しく変化しない範囲の新センサス区間を集約して設定する。ただし、市区町村境を複雑に跨ぐ路線は、道路状況が変化しない範囲で集約できるものとする。

また、各道路状況調査単位区間には、都道府県指定市、北海道の振興局別に固有の道路状況調査単位区間番号を付す。

[解説]

道路状況調査を効率的に進めるため、調査は、必ずしも新センサス区間単位で行う必要はなく、新センサス区間単位で見た際に、道路状況が著しく変化しない範囲の新センサス区間は集約して、調査を行うこととする。

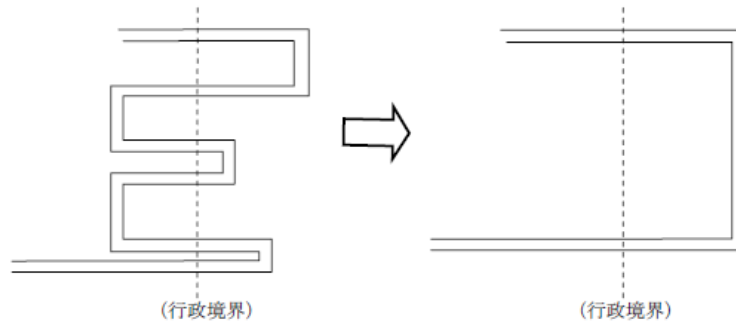
なお、集約を判断する際の道路状況の変化点としては、データ利用時に道路状況調査単位区間内の道路状況は同様であるとして分析が行われることに配慮し、特に以下の点に注意する。

- ① 車線数、代表沿道状況、中央分離帯、軌道の有無、アクセスコントロールなど道路状況調査単位区間の代表的な状況で表現する道路状況の変化。
- ② 道路横断面の構成要素の有無の変化。

また、以下の点についても留意して設定する必要がある。

- ③ 1つの道路状況調査単位区間内に主路線と従路線が混在するような集約は避ける。
- ④ 整備延長等の集計ニーズがある単位（市区町村別、管理者別、一般/自専の別）を越えての新センサス区間の集約は行わない。
- ⑤ 平成 22 年秋季までに改築等により、道路状況の大きな変化が見込まれる区間では、予め道路状況調査単位区間を分割・統合等しておく。
- ⑥ 路線が重用している区間は、新センサス区間に設定している路線の区間として調査する。なお、調査ミスを防止するため、重用区間を間に挟んでの道路状況調査単位区間設定を避けることが望ましい（路線が連続していない場合も同様）。

- ⑦ 市区町村境を複雑に跨ぐ場合は、市区町村境で分割される区間を足し合わせ、下図のように集約して取り扱うことができる。この扱いについては、原則として道路施設現況調査における定義に準ずる。



- ⑧ 新センサス区間が上下線で分離している場合、上下方向で道路状況が同じであれば 1 つの道路状況調査単位区間としてよい。

<平成 17 年度道路交通センサス調査からの変更点について>

従来は、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、調査単位区間内で車線数が混在している区間等が見受けられた。

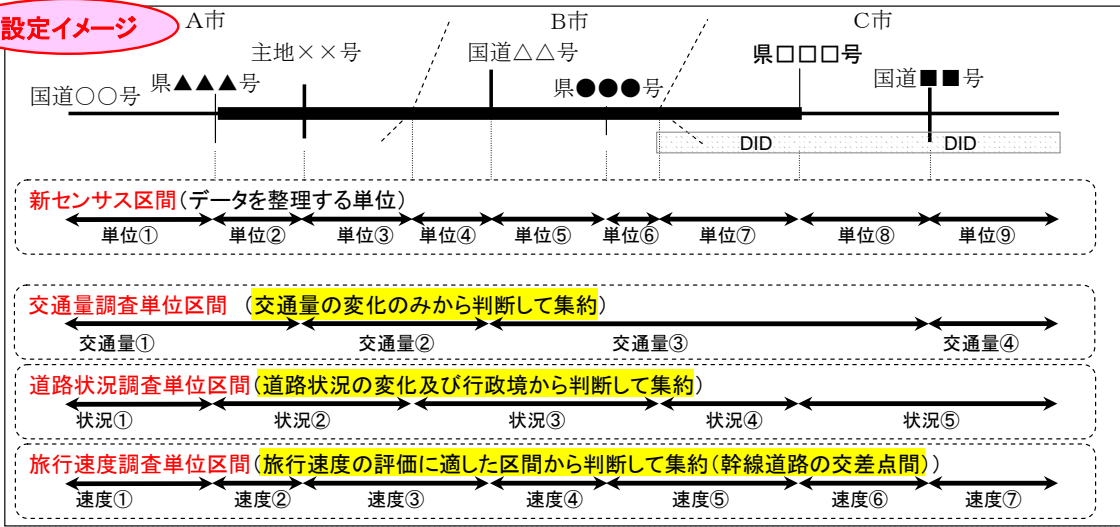
また過去のセンサス結果と結びつけて利用するために、従来は、調査単位区間を原則変えないこととしていたため、交通量や道路状況の変化に十分追従出来ていなかった。

この問題を解消するため、今回からは各調査結果を相互に結びつけた利用は、新センサス区間を介して位置を参照することで行うこととし、それぞれの調査の調査単位区間は、他の調査とは独立して、各調査に適した区間をそれぞれに設定することとしている。

過去のセンサス結果と結びつけた利用も新センサス区間を介して行うこととするので、過去の調査単位区間とも合わせる必要はなく、現在の道路交通状況の変化点を素直に判断し、調査単位区間を設定することが望ましい。

なお、従前より道路状況の変化点を適切に踏まえている場合は、平成 17 年度道路交通センサス調査の調査単位区間をベースに調査単位区間を設定してもよい。その場合でも、市区町村境、自動車専用道路の起点終点で新たに分割する必要があることに注意する。

設定イメージ



7. 2 道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表

道路状況調査単位区間の位置を明確化するため、平成 22 年 4 月 1 日現在の道路状況調査単位区間と新センサス区間との対応表を作成する。

調査事項は次の通りとし、調査結果は道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式 2-1）にとりまとめる。

- (1) 新センサス区間番号
- (2) 都道府県指定市コード
- (3) 道路状況調査単位区間番号

[解説]

道路状況調査単位区間の位置を明確化し、交通量調査及び旅行速度調査並びに平成 17 年度道路交通センサスとの関連づけを行うため、各道路管理者において、道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式 2-1）を作成する。

各項目の具体的な調査方法は次のとおりとする。

(1) 新センサス区間番号

別冊の「新センサス区間標準」に従って、新センサス区間に設定した番号である。

(2) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添 6. 各種コード表」を参照して記入する。

なお、このコードは、「都道府県市区町村コード」（都道府県コード 2 桁と市区町村コード 3 桁からなる 5 桁のコード）とは異なることに注意する。

(3) 道路状況調査単位区間番号

平成 22 年度の道路状況調査単位区間番号を記入する。道路状況調査単位区間番号のつけ方については、「別添 1. 道路状況調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

8. 調査方法

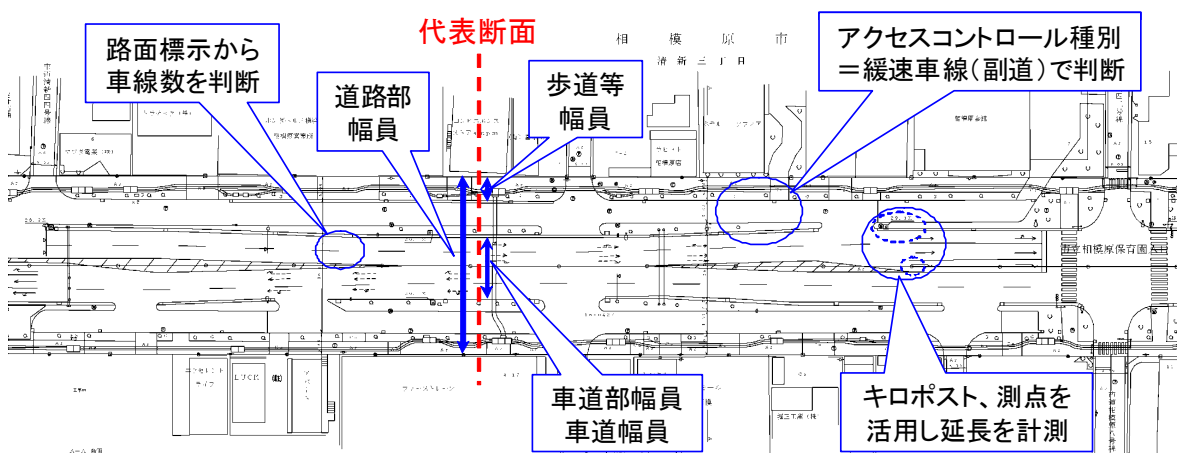
調査は、道路台帳等を利用し、又は必要に応じて現地調査を実施し、道路状況調査単位区間毎に、所定の調査項目を整理する。

[解説]

道路状況調査は、道路台帳、地図、道路施設現況調査データ、道路管理用のデータベース、その他のシステム等を利用し、既存資料から情報を得ることが可能な項目は、資料から整理する。

既存資料から分からない項目についても、道路状況調査単位区間の代表的な状況を整理する項目については、日常業務等で当該区間を通行する機会を利用して調査する等、効率的に調査を進めることが望ましい。

<道路台帳から行う調査の例>



9. 調査

9. 1 道路状況総括表に関する調査

以下の道路状況等に関わる項目について調査を行う。調査結果は道路状況調査単位区間ごとに道路状況総括表（様式2-2）にとりまとめる。

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1) 道路状況調査単位区間延長 | 6) バス路線延長 |
| 2) 改良済み区間延長（規格改良済み延長）、5.5m以上改良済み区間延長 | 7) 信号交差点数 |
| 3) 幅員構成 | 8) 信号のない交差点数 |
| ① 道路部幅員 | 9) 代表信号交差点 [3車線以上または一方通行2車線以上] |
| ② 車道部幅員 | ① 信号サイクル長及び青時間 |
| ③ 車道幅員 | ② 右折専用車線の有無等 |
| ④ 中央帯幅員 | ③ 代表信号交差点名 |
| ⑤ 歩道幅員 | 10) 鉄道との平面交差箇所数 |
| ⑥ 自転車道幅員 | 11) 指定最高速度 |
| ⑦ 停車帯等幅員 | 12) 付加車線及び登坂車線設置箇所数 |
| 4) 車線数 | 13) 代表沿道状況 |
| 5) 交通安全施設等 | 14) 中央分離帯 |
| ① 歩道設置延長 | ① 中央分離帯の種類 |
| ② うち自転車歩行者道設置延長 | ② 中央分離帯の設置状況 |
| ③ 自転車道設置延長 | 15) バス専用・優先レーンの有無 |
| ④ 自転車レーン設置延長 | 16) 軌道の有無 |
| ⑤ 両側歩道設置延長 | 17) 自転車通行可能区分 |
| ⑥ うち両側自転車歩行者道設置延長 | 18) 異常気象時等通行規制区分 |
| ⑦ 両側自転車道設置延長 | 19) リバーシブルレーン運用の有無 |
| ⑧ 両側自転車レーン設置延長 | 20) アクセスコントロール |
| ⑨ 歩道代表幅員 | |
| ⑩ 自転車道代表幅員 | |

[解説]

調査項目は、平成 17 年度道路交通センサスを基本に交通量推計、事業評価、各種施策等の行政ニーズを踏まえ、また調査の連続性にも配慮し設定した。

各項目の具体的な調査方法については、「別添 2. 道路状況総括表調査事項」を参照のこと。

- (1) 道路状況調査単位区間の位置等
- (2) 調査時点（追加コード）
- (3) 道路状況等
- (4) その他

なお、交通不能区間については、必要な道路状況の項目だけ調査を行うものとする。
調査項目によっては調査時期が異なるものもあるので各項目の定義に注意する。

各項目を調査結果の用途別に整理すると、以下の通り。

(I) 主として交通量推計に関連する項目

(i) 交通容量関連

3) 幅員構成

② 車道部幅員 [継続]

③ 車道幅員 [継続]

④ 中央帯幅員 [継続]

4) 車線数 [継続]

7) 信号交差点数 [継続]

9) 代表信号交差点（3 車線以上または一方通行 2 車線以上）

① 信号サイクル長及び青時間 [調査対象を変更]

② 右折専用車線の有無等 [調査対象を変更]

③ 代表信号交差点名 [調査対象を変更]

1 0) 鉄道との平面交差箇所数 [継続]

1 3) 代表沿道状況 [延長調査から区分調査への変更]

1 5) バス専用・優先レーンの有無 [延長調査から区分調査へ変更]

1 7) 自転車通行可能区分 [延長調査から区分調査へ変更]

1 9) リバーシブルレーン運用の有無 [継続]

(ii) 他の諸元

- 1) 道路状況調査単位区間延長 [継続]
- 1 1) 指定最高速度 [継続]
- 2 0) アクセスコントロール [新規]
- (II) 主として事業評価に関連する項目
 - 8) 信号のない交差点数 [継続]
 - 1 4) 中央分離帯
 - ① 中央分離帯の種類 [新規]
 - ② 中央分離帯の設置状況 [延長調査から区分調査へ変更]
- (III) その他項目 (各施策での必要性等)
 - 2) 改良済み区間延長 (規格改良済み延長)、5.5m 以上改良済み区間延長 [継続]
 - 3) 幅員構成
 - ① 道路部幅員 [新規]
 - ⑤ 歩道幅員 [調査方法を変更]
 - ⑥ 自転車道幅員 [新規]
 - ⑦ 停車帯等幅員 [新規]
 - 5) 交通安全施設等
 - ① 歩道設置延長 [継続]
 - ② 自転車歩行者道設置延長 [新規]
 - ③ 自転車道設置延長 [新規]
 - ④ 自転車レーン設置延長 [新規]
 - ⑤ 両側歩道設置延長 [継続]
 - ⑥ 両側自転車歩行者道設置延長 [新規]
 - ⑦ 両側自転車道設置延長 [新規]
 - ⑧ 両側自転車レーン設置延長 [新規]
 - ⑨ 歩道代表幅員 [継続]
 - ⑩ 自転車道代表幅員 [新規]
 - 6) バス路線延長
 - 1 2) 付加車線及び登坂車線設置箇所数 [延長調査から箇所数調査へ変更]
 - 1 6) 軌道の有無 [新規]
 - 1 8) 異常気象時等通行規制区分 [延長調査から区分調査へ変更]

9. 2 道路状況変更対応表に関する調査

平成 22 年 10 月 1 日又は交通量観測日現在における道路状況の調査を行う道路状況調査単位区間を調査し、道路状況変更対応表（様式 2-3）にとりまとめる。

調査事項は次のとおりとする。

（1）平成 22 年 4 月 1 日現在

- ①新センサス区間番号
- ②都道府県指定市コード
- ③道路状況調査単位区間番号

（2）平成 22 年 10 月 1 日又は交通量観測日現在

- ①新センサス区間番号
- ②都道府県指定市コード
- ③道路状況調査単位区間番号
- ④変更コード
- ⑤変更の発生日

また、道路状況の追加調査結果を、道路状況総括表（様式 2-2）にとりまとめる。

[解説]

平成 22 年秋季の道路状況が平成 22 年 4 月 1 日現在と異なるとして、10 月 1 日現在（又は交通量観測日）の調査を行う道路状況調査単位区間の一覧を整理する様式である。

本様式の作成対象は、「8. 調査方法」に従い追加調査を行う区間であるが、以下の場合に該当する区間が一通り整理されていることを確認する。

- a) 現道拡幅等により、道路状況が変化する場合
- b) 新規供用又は昇格により、新たにセンサス対象路線として追加する場合
- c) 降格又は廃道により、センサス対象路線からはずれる場合
- d) 異なる道路管理者間でセンサス対象路線の路線・区間を移管する場合
- e) 道路管理者に変更はないが、道路種別が変化する場合

各項目の具体的な調査方法については、「別添3. 道路状況変更対応表の記入について」を参照のこと。

なお、様式2-3に記入した道路状況調査単位区間については、調査対象外路線への降格または廃止の場合を除き、新たに平成22年10月1日現在の道路状況を道路状況総括表（様式2-2）にとりまとめる。

10. 調査結果のチェック

各道路管理者において、道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式2-1）、道路状況総括表（様式2-2）、道路状況変更対応表（様式2-3）の内容について、記載漏れ、調査票又は記載事項の重複、調査結果間の矛盾、異常値等がないかをチェックする。

[解説]

各道路管理者がチェックする具体事項については、「別添4. 道路状況調査に関する調査結果のチェック項目一覧」のとおりとする。

各道路管理者の出先機関等が分担して調査を行っている場合は、各出先機関において担当する区間に関するチェックを行った後、本庁・本社・本局等でとりまとめ、各道路管理者の調査結果として、漏れ、重複、調査結果間の矛盾等がないか、再度チェックを行う。

1 1. 調査結果の提出

地方道路公社（指定都市高速道路を管理する地方道路公社を除く）は管轄する県等に成果を提出する。

高速道路会社、都道府県・指定市、指定都市高速道路を管理する地方道路公社は、それぞれの調査を担当した出先機関の調査成果（最終的なデータチェックが終わったもの）をとりまとめて、次のとおり関係地方整備局（北海道にあっては北海道開発局、沖縄にあっては沖縄総合事務局）へ電子媒体で提出する。

成果の種類（調査実施機関→地方整備局等）	部数
----------------------	----

《4/19 時点、未確定^{*1}》

提出期限は地方整備局等と協議して定めるものとする。

地方整備局等または本省へ提出するデータ及びファイルはデータチェック済みの確定ファイルを提出する。

*1 各様式を電子化したものの提出をお願いする予定であるが、具体的な電子媒体の提出方法については、センサス関連の各種システム類の設計が終わり次第、要綱に記載する。

別添 1. 道路状況調査単位区間番号のつけ方

- ① 道路状況調査単位区間番号は頭文字を“C”（大文字）とし、続く 5 桁の番号を付す。
また、都（区部及び市郡部ごと）府県、北海道の振興局、指定市ごと、道路種別により下記の番号から始まる番号とする。

高速自動車国道	C00010	～
都市高速道路	C05010	～
一般国道.....	C10010	～
主要地方道（指定市の主要市道を含む）	C40010	～
一般都道府県道	C60010	～
指定市の一般市道	C80010	～

※ “C” に続く 5 桁の番号の 100 の位と 1000 の位の間にコンマをつけてはいけない。

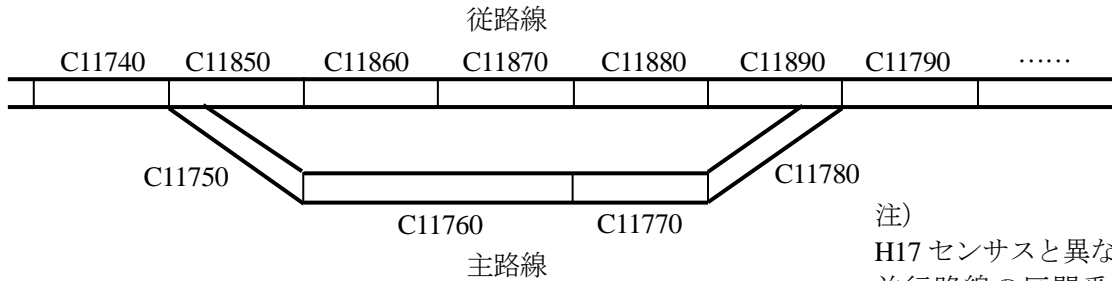
（例：C11,760 としないこと。C11760 とする。）

また、番号は必ず 6 桁で入力を行う。（例：C10 としないこと。C00010 とする。）

- ② 番号は路線番号順に各路線の起点側から昇順に付す。
- ③ バイパス等の供用で同一の路線が並行している区間は、原則として主路線については前後の区間と繋がる番号を付し、従路線には主路線の最後の番号に続く番号を付す。なお、主路線に直結していない同一路線の従路線も同様とする。
- ④ 平成 22 年 4 月 1 日現在の番号は、平成 22 年秋季までに道路状況調査単位区間の設定変更が必要となる場合等を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。
なお、予め平成 22 年秋季までの変更を見込んだ道路状況調査単位区間を設定しておくことが望ましい。
- ⑤ 平成 22 年 10 月 1 日（又は交通量観測日）現在で、当初見込みになかった道路状況調査単位区間の分割が発生する場合は、起点側の区間は既存の番号を継続し、終点側の区間は既存の番号の下 1 桁を調整して付す。なお、必ずしも 1 から付す必要はない。
- ⑥ 一般国道においては、地方整備局等の国道事務所、高速道路会社、県等、公社が道路状況調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と道路状況調査単位区間番号の調整を行うこと。

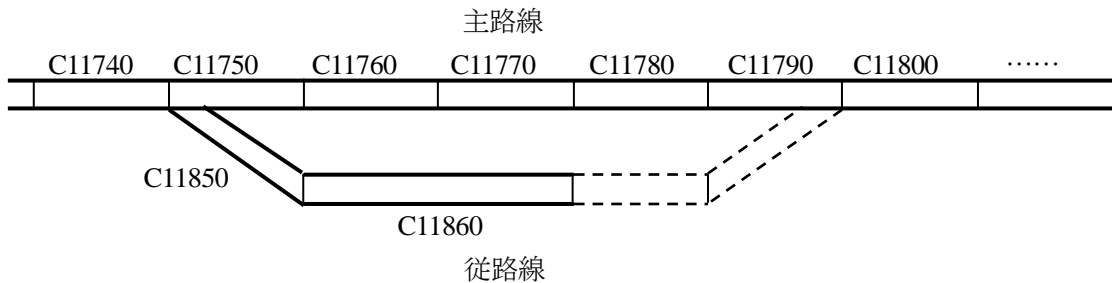
[道路状況調査単位区間番号の付番方法]

a) バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合

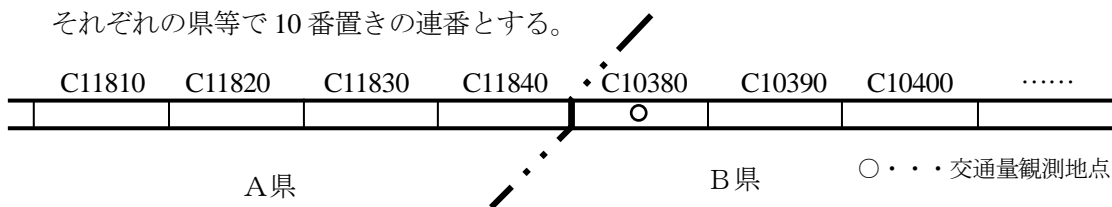


注)
H17 センサスと異なり、
並行路線の区間番号の
下4桁を合わせる必要は
ない

b) バイパス部分供用中で、主路線が現道経由になる場合



c) 路線が県境等を挟む場合



それぞれの県等で10番置きの連番とする。

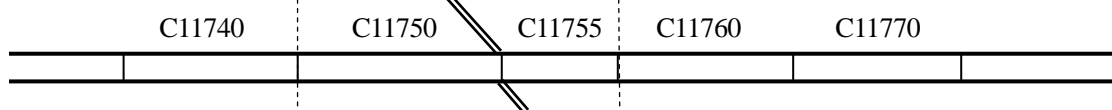
注)
H17 センサスと異なり、
県境を挟んで下4桁を
合わせる必要はない

[道路状況調査単位区間分割による変更]

平成22年4月1日現在



平成22年10月1日現在



改築等により道路状況調査単位区間内の
一部区間で道路状況が変化する場合

※変更が見込まれる区間では、予め道路状況調査単位区間を分割しておくことが望ましい。

別添2. 道路状況総括表調査事項

(1) 道路状況調査単位区間の位置等

1) 都道府県指定市コード

道路状況調査単位区間（以下、別添2において調査単位区間という。）の都道府県指定市コードを「別添6. 各種コード表」を参照して記入する。

2) 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）」平成22年4月1日現在に定める標準コードを記入する。

3) 道路状況調査単位区間番号

平成22年度の道路状況調査単位区間番号を記入する。道路状況調査単位区間番号のつけ方については、「別添1. 道路状況調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

4) 道路種別

当該調査単位区間の道路種別について、新センサス区間の属性情報をもとに記入する。なお、道路種別のコードは以下のとおりである。

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

5) 路線番号、路線名

当該調査単位区間の路線番号と路線名を記入する。なお、路線番号については新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

6) 起点の接続路線名、終点の接続路線名

調査単位区間の起点と終点を確認しながら作業を進めるため、当該調査単位区間の起点側（又は終点側）に接続している道路のうち最上位のもの路線名を、新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

7) 管理区分、管理事務所

当該調査単位区間の道路管理者について、次のコードで管理区分を記入する。なお、管理事務所コードについては新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

道路管理者	コード番号
国土交通大臣	1
都道府県知事	2
指定市の長	3
NEXCO3 社	4
首都高	5
阪高	6
本四	7
地方公社等	8

(2) 調査時点（追加コード）

平成 22 年 4 月 1 日から平成 22 年秋季までに、次の場合に該当する変化が発生した区間は、10 月 1 日現在（又は交通量調査日）の道路状況を調査し、様式にとりまとめる。

- a) 現道拡幅等により、道路状況が変化する場合
- b) 新規供用又は昇格により、新たにセンサス対象路線として追加する場合
- c) 降格又は廃道により、センサス対象路線からはずれる場合
- d) 異なる道路管理者間でセンサス対象路線の路線・区間を移管する場合
- e) 道路管理者に変更はないが、道路種別が変化する場合

平成 22 年 4 月 1 日現在と変更後のデータを区分するためのコード番号は次のとおりとする。

追加データの区分		コード番号
なし		0
あり	平成 22 年 4 月 1 日現在	1
	平成 22 年 10 月 1 日現在 (又は交通量観測日現在)	2

追加データを作成する場合は全ての道路状況調査項目について記入するものとする。

[追加コードの考え方]

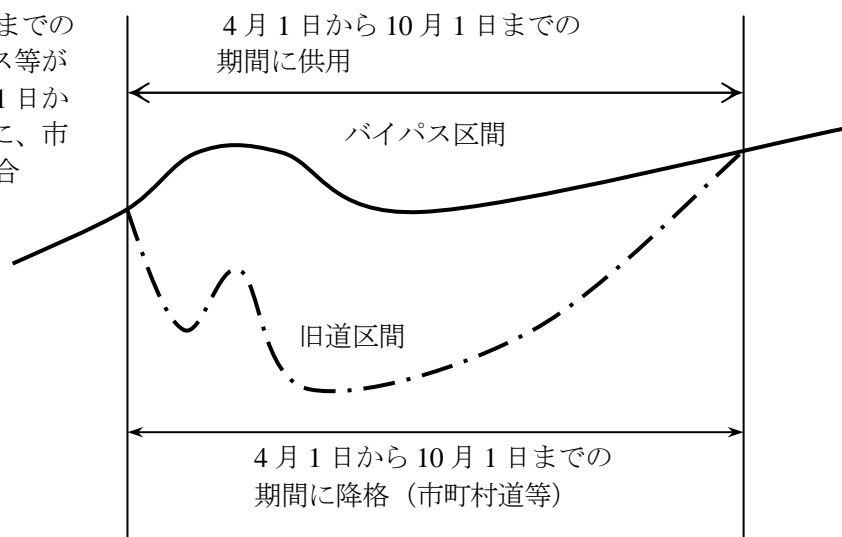
(例1) 車線数が4月1日と異なる場合(拡幅工事等が行われた場合)

次の2枚の様式2-2を作成する。

- ① 4月1日現在のデータを作成し、追加コード1とする。
- ② 車線数を拡幅後の値とした10月1日現在のデータを作成する。車線数以外に変化がない場合は、4月1日と同値でよい。追加コード2とする。

(例2) 旧道が市町村道等(センサス対象道路でない道路)に降格する場合

4月1日から10月1日までの期間において、バイパス等が供用され、旧道が4月1日から観測現在までの期間に、市町村道に降格された場合



1) 旧道区間

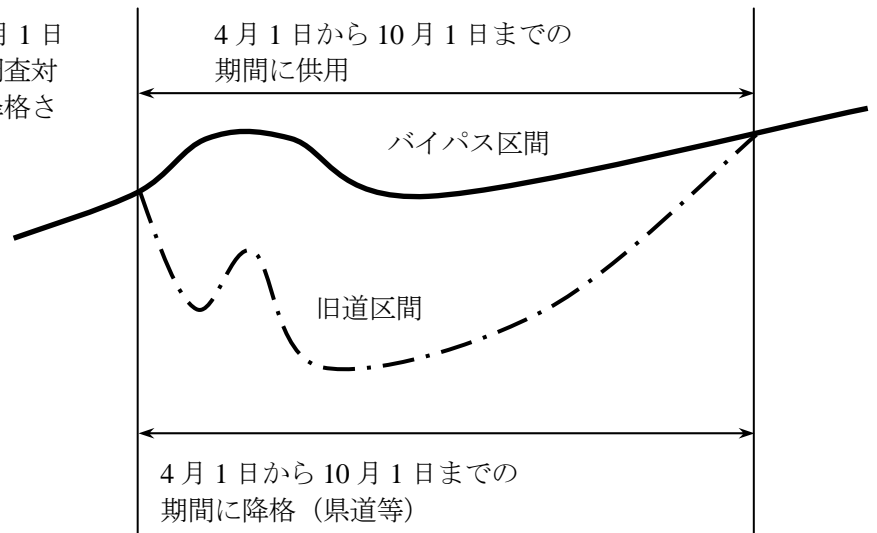
- ① 4月1日現在のデータのみ作成する。追加コード1とする。

2) バイパス区間

- ① 10月1日現在のデータのみ作成する。追加コード2とする。

(例3) 旧道（国道）が県道等（センサス対象道路）に降格する場合

旧道が4月1日から10月1日までの期間に県道等（調査対象となる道路種別）に降格された場合



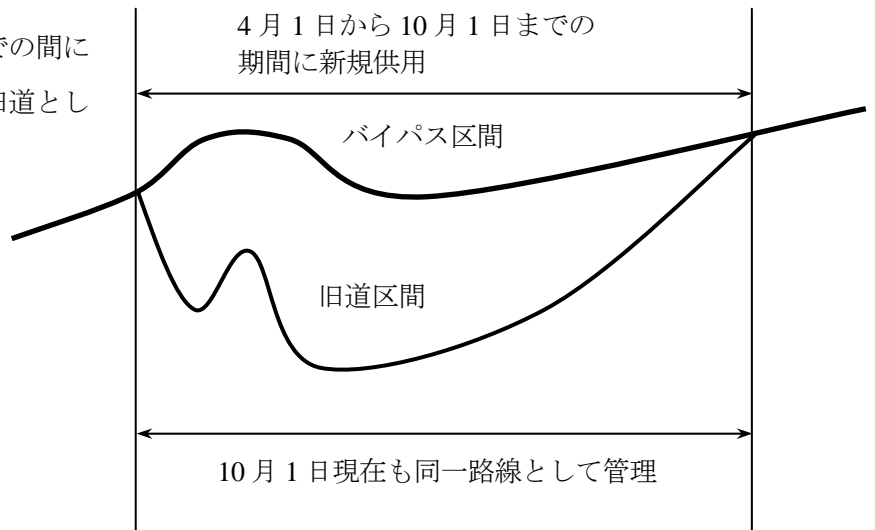
1) 旧道区間

- ①4月1日現在のデータを作成する。追加コード1とする。
- ②10月1日現在のデータを作成する。道路状況に特に変化がなければ、道路種別、路線番号以外は4月1日と同値でよい。追加コード2とする。

2) バイパス区間

- ①10月1日現在のデータのみ作成する。追加コード2とする。

(例4) 旧道が10月1日までの間に降格せず、同一路線の旧道として管理する場合



1) 旧道区間

- ・4月1日現在のデータのみ作成する。追加コード0とする。

2) バイパス区間

- ・10月1日現在のデータのみ作成する。追加コード2とする。

(3) 道路状況等

1) 道路状況調査単位区間延長

新センサス区間で調査している延長を合計して、道路状況調査単位区間延長とする。

ただし、新センサス区間が上下線で分離している場合は、上下線の延長の長い方を計上する。

なお、路線延長は、別途行われる道路施設現況調査の実延長と整合させる必要がある。延長を整合させる作業は新センサス区間設定作業の中で行うこととしているので、新センサス区間延長を合計した道路状況調査単位区間延長についても、それを合計することにより道路施設現況調査と路線延長の整合することとなるが、適宜確認することが望ましい。

2) 改良済み区間延長（規格改良済み延長）、5.5m 以上改良済み区間延長

改良済み区間（規格改良済み区間、5.5m 以上改良済み区間）の延長を距離標又は実測等にもとづいて 0.1km 単位で調査する。

規格改良済み区間とは、道路構造令（昭和 45 年 10 月 29 日政令第 320 号）の規格に適合するものである。ただし、昭和 46 年 3 月 31 日以前に改築された道路は、旧道路構造令（昭和 33 年 8 月 1 日政令第 244 号）の規格に適合するものを改良済みとする。

また、昭和 34 年 3 月 31 日以前に改築された道路については、道路構造令並びに同細則改正案（内務省土木局昭和 10 年 6 月全国土木主任官会議決定）の規格に適合するものを改良済みとする。昭和 10 年以前に改築された道路で道路構造令細則案の規格に適合しないものはすべて未改良とする。

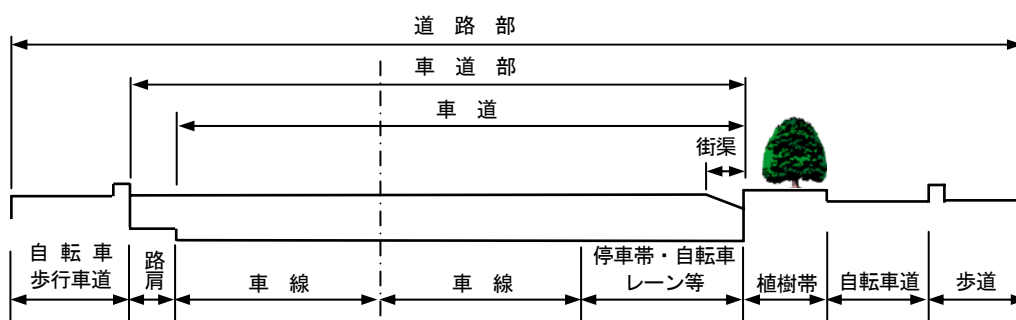
5.5m 以上改良済み区間とは上記のうち車道幅員が 5.5m 以上のものをいう。

3) 幅員構成

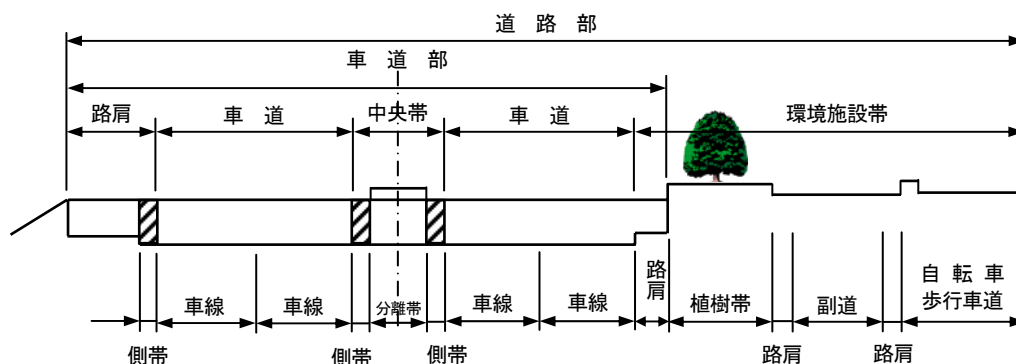
道路状況調査単位区間の代表断面における道路横断面の構成要素の幅員を0.25m単位を標準として調査する。なお、0.1m単位やさらに細かい単位（最小0.01m単位まで）で調査しても構わない。

代表断面とは、道路状況調査単位区間内で最もその幅員構成の延長が長い幅員である。

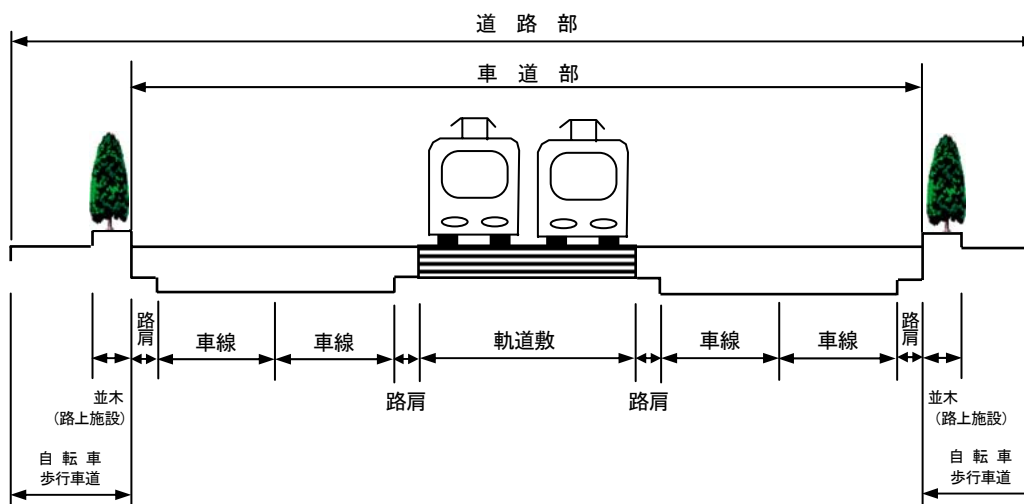
[道路横断面の構成要素]



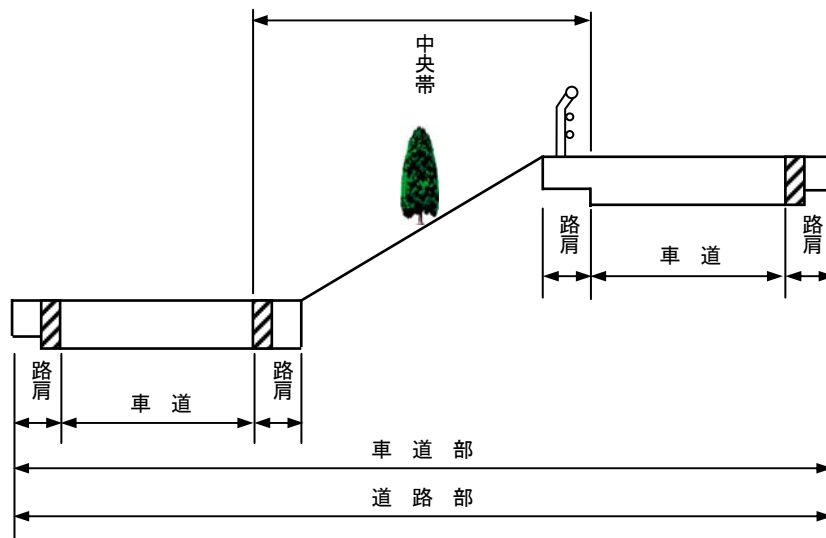
(a) 2車線の場合の例



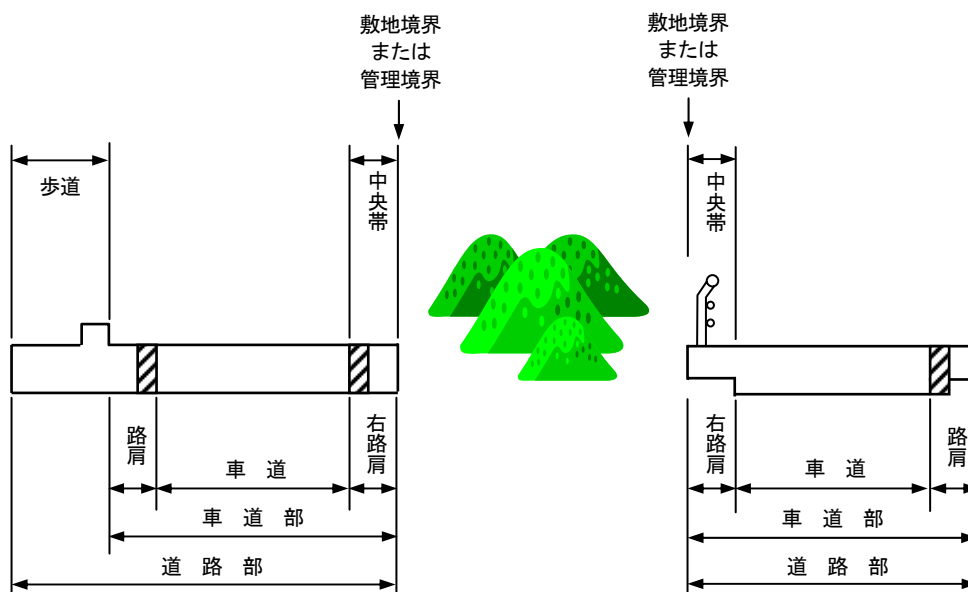
(b) 4車線の場合の例



(c) 軌道敷がある場合の例



(d) 上下線間で高低差がある場合の例



(e) 上下線間に道路管理者以外の敷地がある場合の例

①道路部幅員

道路部幅員とは、車道、中央帯、路肩、植樹帯及び歩道等を加えた幅員をいう。

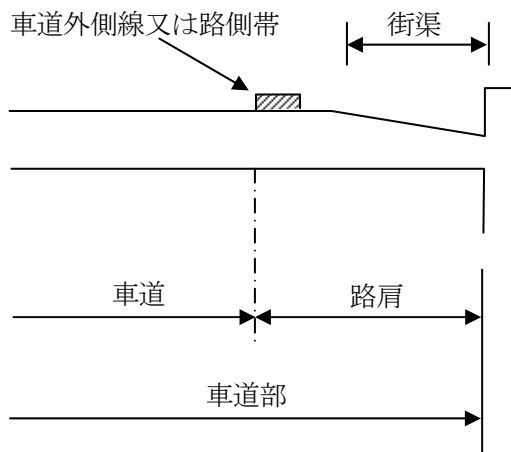
また、副道または側道を有する道路の場合、当該副道または側道の管理者が当該区間の管理者と同一であれば道路部幅員に含める。

②車道部幅員

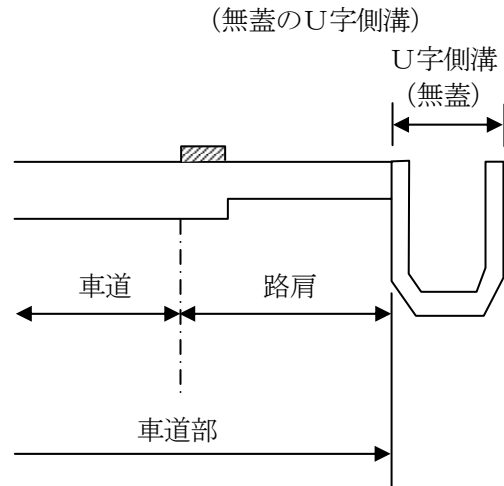
車線、停車帯、路肩（有蓋の側溝を含む。）及び中央帯の幅員を合計した幅員をいう。

[車道部の考え方]

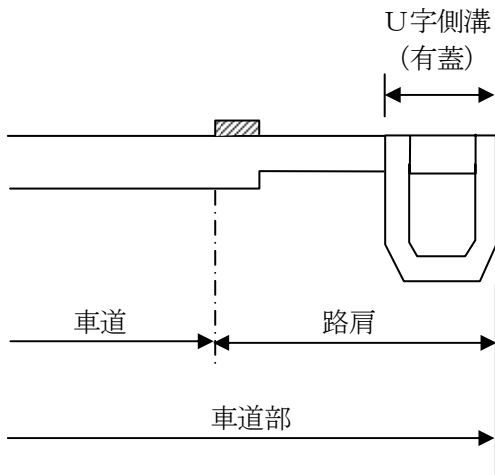
(例1) 車道外側線等がある場合（街渠）



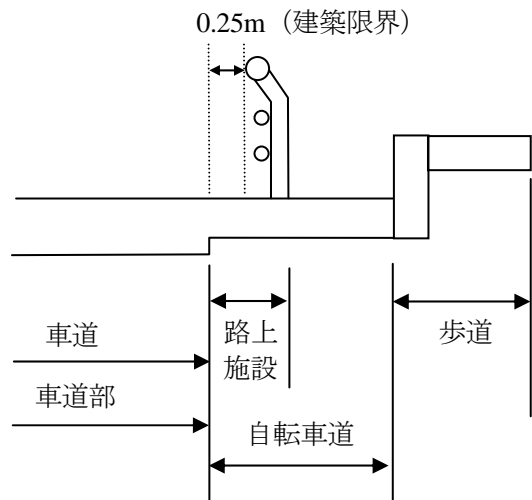
(例2) 車道外側線等がある場合



(例3) 車道外側線等がある場合（有蓋U字側溝）



(例4) 車道外側線等がない場合



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）の幅員の合計であり、中央帯及び路肩の幅員は含まない。

なお、車道部に軌道がある場合の軌道敷の取扱いは、軌道敷内通行可のときは車道幅

員に含め、軌道敷内通行不可のときは中央帯幅員に含めることを原則とする。

④中央帯幅員

中央帯とは道路構造令第2条第10号に定めるものをいう。分離帯がある場合には側帯を加えた幅となる。構造上明らかなもののほか、あらかじめ幅員構成として考慮されている場合には、チャッターバー(道路鋸)、マーキング等によるものも含めるものとする。

なお、道-別添 2-7 ページの図 (e) のように1つの道路状況調査単位区間が上下線分離している場合は、管理境界または敷地境界の右路肩の合計を中央帯とする。

⑤歩道幅員

上下線別の歩道幅員を調査する。

歩道とは、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をいい、路上施設帯を含めるものとする。また、副道及び植樹帯は歩道幅員に含めないものとする。

⑥自転車道幅員

上下線別の自転車道幅員を調査する。

自転車道とは道路構造令第2条第2号に定めるもので、縁石線または柵等の工作物により区画して設けられもっぱら自転車の通行の用に供するものをいい、路上施設帯を含めるものとする。道路交通法上の扱いによらず、道路構造として判断する。

また、副道及び植樹帯は自転車道幅員に含めないものとする。

⑦停車帯等幅員

路側に設けられた停車帯、又は旧道路構造令の緩速車道等(自転車レーンを含む)の幅員を上下線別に調査する。

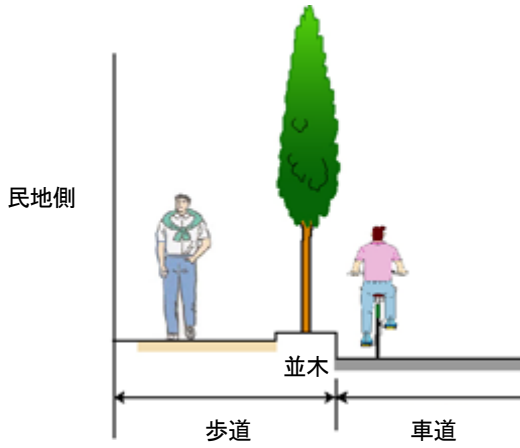
停車帯とは道路構造令第2条第14号に定めるものをいう。

自転車レーンとは、道路交通法第20条第2項により自転車専用に規制された車両通行帯をいう。

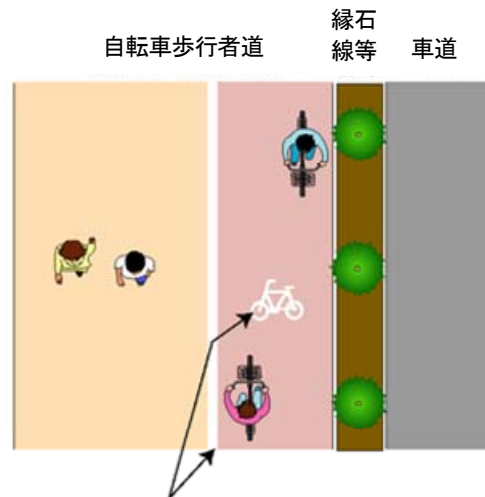
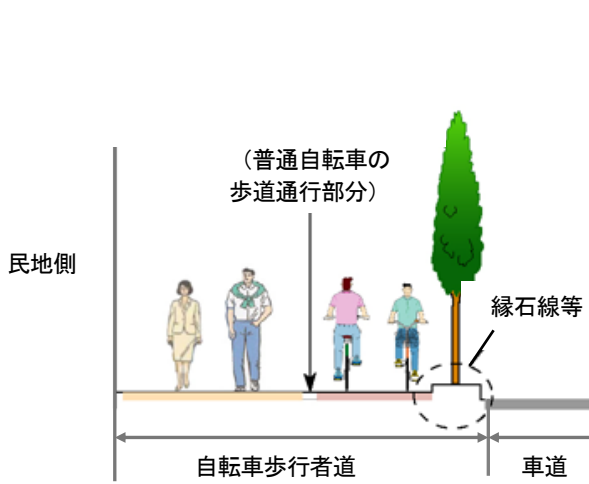
停車帯と自転車レーンが並行している場合は、両者を合計した幅員とする。

[歩道、自転車道等の幅員]

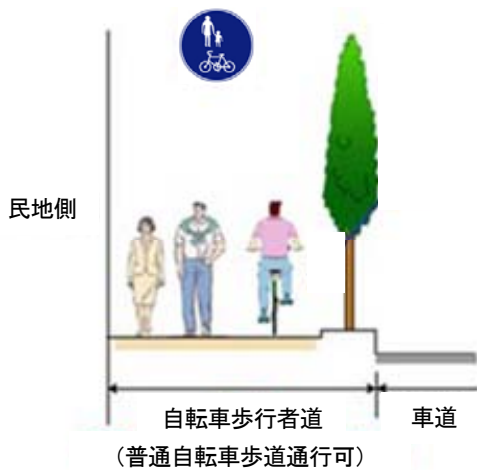
①歩道



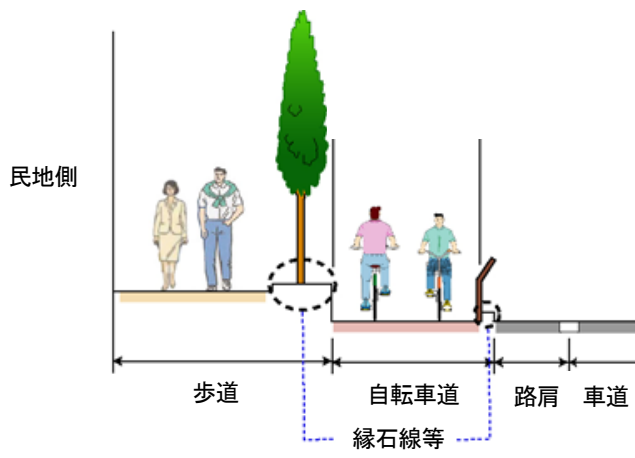
②自転車歩行者道



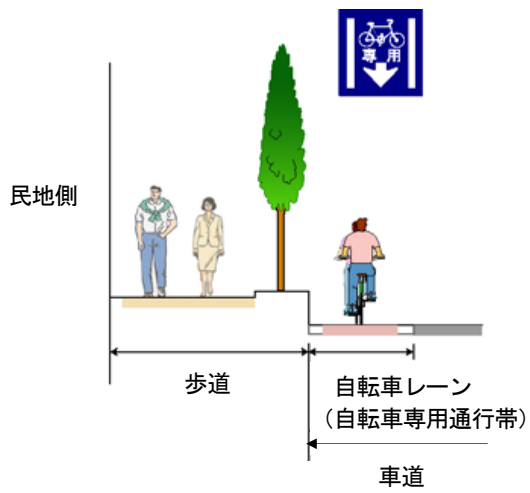
または



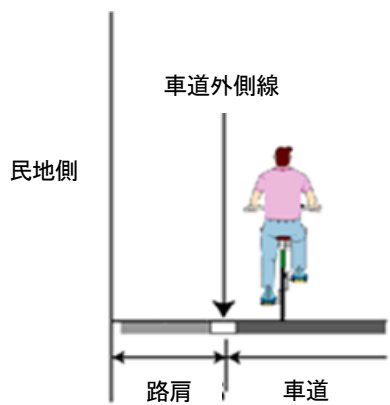
③自転車道



④自転車レーン (自転車専用通行帯)



⑤歩道なし



4) 車線数

前項3)の代表断面における車線数を調査する。

車線数は、上下線合計で数える。ただし、上下線が分離する区間で道路状況調査単位区間を上下別々に設定した場合は、合計しない。

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含めない。

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とみなす。「1車線道路」は3)の③項の車道幅員が5.5m未満の場合とする。

5) 交通安全施設等

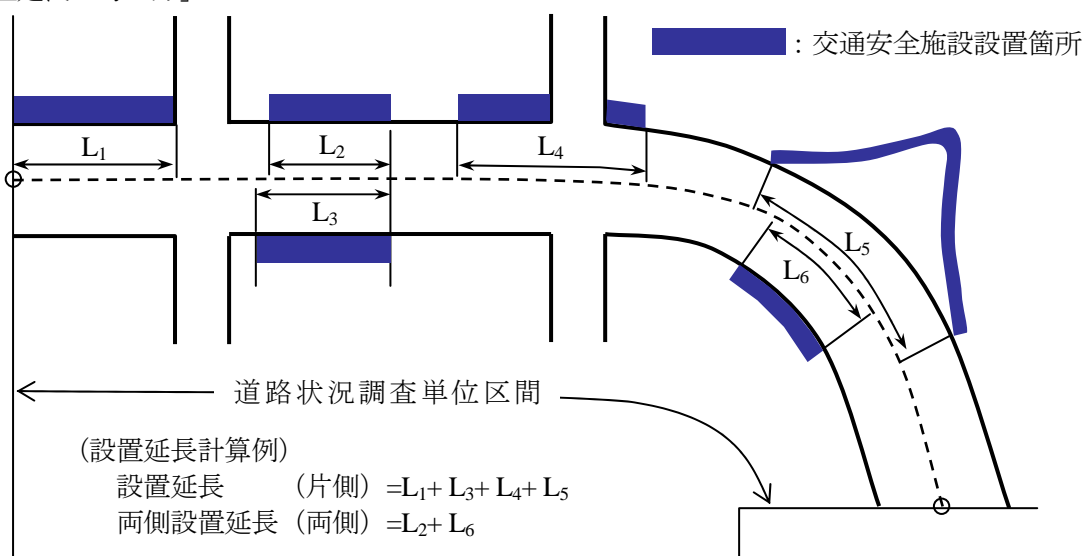
歩道、歩道のうち自転車歩行者道、自転車道、自転車レーン（自転車専用通行帯）の設置延長について0.1km単位で車道中心線上の延長を調査する。

また、歩道及び自転車道の代表幅員を0.25m単位を標準として調査する。代表幅員は、0.1m単位やさらに細かい単位（最小0.01m単位まで）で調査しても構わない。

設置延長とは道路の片側または両側に設置されている延長であり、両側設置延長とは道路の両側に設置されている延長である。歩道や自転車道等が交差道路で分断されている場合は、交差点（交差道路）上の延長も含める。

なお、交通安全施設現況調査との延長の整合には留意する必要がある。

[設置延長の考え方]



①歩道設置延長

道路状況調査単位区間のうち、歩道（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延長（車道中心線上の延長）を調査する。

②歩道のうち自転車歩行者道設置延長

歩道のうち、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延長（車道中心線上の延長）を調査する。

ただし、片側に自転車歩行者道、もう一方に自転車道が設置されている場合は、自転車道設置延長として計上する。

なお、自転車歩行者道とは、道路構造令に従い自転車歩行者道として設置されたものをいう。

③自転車道設置延長

3) の⑥に定める自転車道が道路の片側または両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

④自転車レーン設置延長

3) の⑦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延長（車道中心線上の延長）を調査する。

⑤両側歩道設置延長

道路状況調査単位区間のうち、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延長（車道中心線上の延長）を調査する。

⑥両側歩道設置延長のうち両側自転車歩行者道設置延長

両側歩道設置延長のうち、自転車歩行者道が道路の両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

ただし、道路の片側に自転車歩行者道、もう一方に自転車道が設置されている場合は、両側に自転車歩行者道が設置されているものとし、両側自転車道設置延長には含めない。

⑦両側自転車道設置延長

3) の⑥に定める自転車道が道路の両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

⑧両側自転車レーン設置延長

3) の⑦に定める自転車レーンが道路の両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

[設置延長に関する注意事項]

- i. 自転車道が設置されている区間には必ず歩道が設置されているので、歩道設置延長は自転車道設置延長以上となることに注意すること。
- ii. 自転車道と自転車歩行者道は同時に設置できないので、自転車道設置延長と自転車歩行者道設置延長の合計は、必ず道路状況調査単位区間延長以下となることに注意すること。

⑨歩道代表幅員

3) の⑤に定める歩道の道路状況調査単位区間内における代表幅員を調査する。

代表幅員のとり方は、歩道の幅員構成が上り下りの延べ延長で最も長いものを対象とする。ただし、道路状況調査単位区間内に自転車道が設置されている場合は、⑩の自転車道代表幅員と同じ箇所を調査する。

代表となる幅員が2つ以上ある場合は、その中で最も幅員の大きいものとする。

なお、歩道代表幅員は、3) の⑤で調査する道路状況調査単位区間の代表断面における歩道幅員とは値が異なる場合があるので注意すること。

⑩自転車道代表幅員

3) の⑥に定める自転車道の道路状況調査単位区間内における代表幅員を調査する。

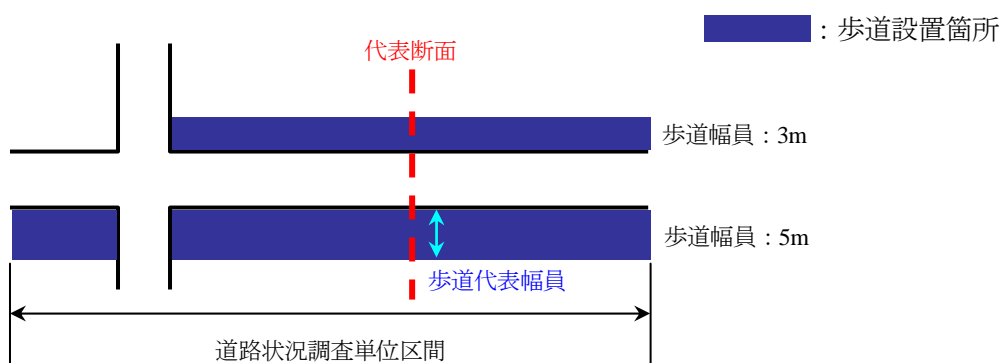
代表幅員のとり方は、自転車道の幅員構成が上り下りの延べ延長で最も長いものを対象とする。

代表となる幅員が2つ以上ある場合は、その中で最も幅員の大きいものとする。

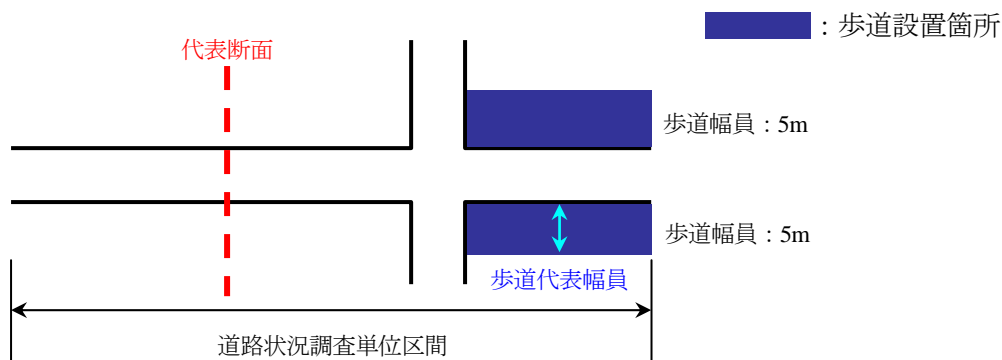
なお、自転車道代表幅員は、3) の⑥で調査する道路状況調査単位区間の代表断面における自転車道幅員とは値が異なる場合があるので注意すること。

[代表幅員の考え方]

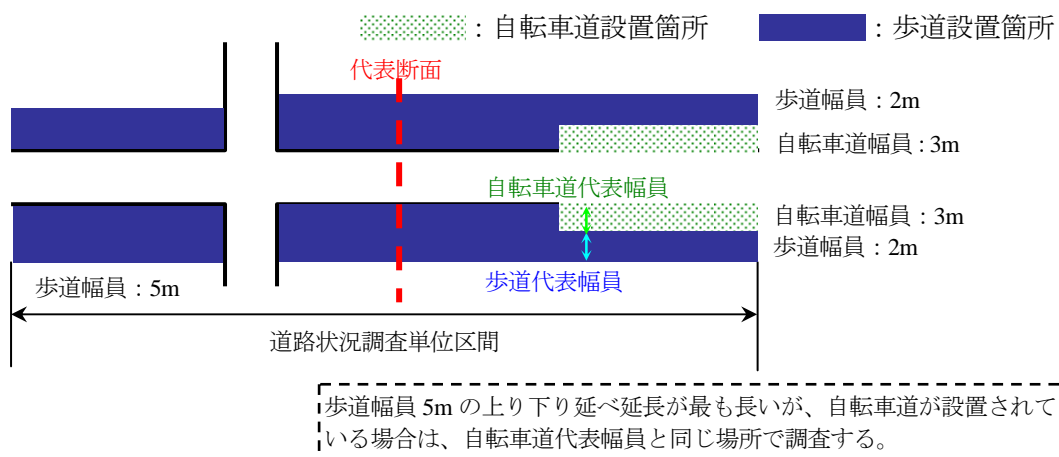
(例1) 道路状況調査単位区間の代表断面と歩道代表幅員の位置が一致する場合の例



(例2) 道路状況調査単位区間の代表断面と歩道代表幅員の位置が一致しない場合の例



(例3) 自転車道が設置されている場合の例



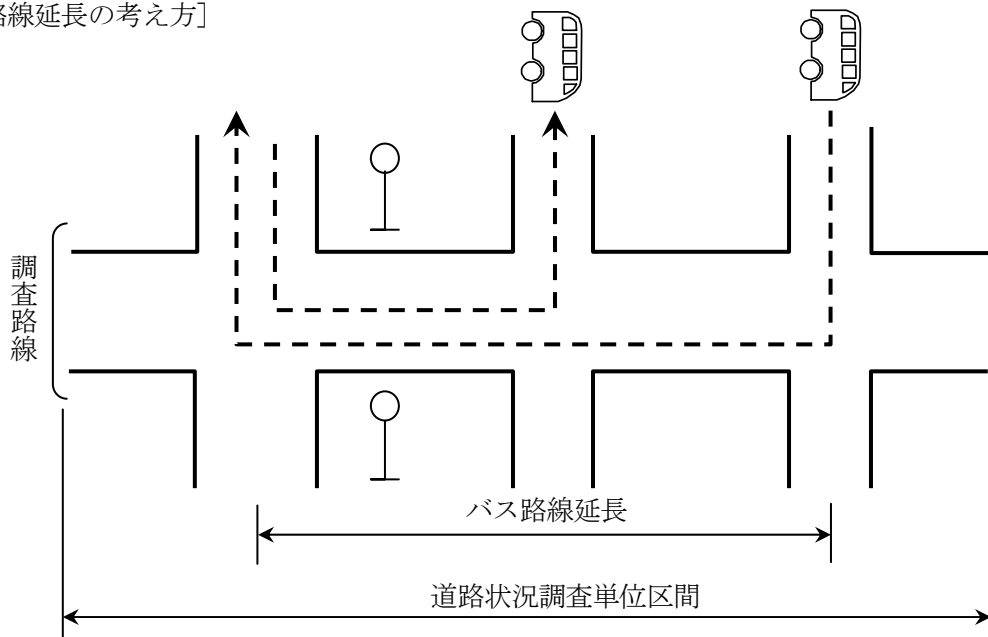
6) バス路線延長

道路状況調査単位区間にバスの運行区間がある場合にその延長を 0.1km 単位で調査する。

バス路線延長は、道路延長に対応する延長（すなわち道路中心線上の延長）とし、一方だけの場合もその延長に含める。

ここでいうバス路線とは、いわゆる「路線バス」の路線（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）をいい、貸切バス、臨時運行バス（道路運送法第21条の許可を受けた乗合バス）、自家用自動車に該当するバスを除く。

[バス路線延長の考え方]



7) 信号交差点数

道路状況調査単位区間のうち、信号交差点の数を交差道路の車道幅員別 ($W \geq 5.5\text{m}$ 及び $W < 5.5\text{m}$) に調査する。

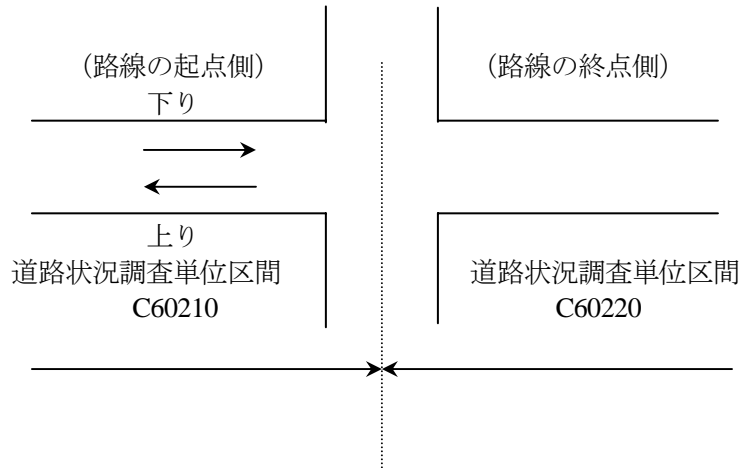
信号交差点には、信号機 (押ボタン式を含む) のある横断歩道を含むものとし、 $W \geq 5.5\text{m}$ 及び $W < 5.5\text{m}$ の欄に記入する。交差道路が道路法上の道路でない場合も数える。ただし、信号や遮断機のある鉄道踏切は数えない。また、立体交差点の箇所は本線上に信号機がないかぎり数えない。交差道路の車道幅員は3)の③車道幅員で述べたように車線、停車帯からなるものとし路肩、中央帯を含まないことに注意すること。

また、①信号交差点が道路状況調査単位区間の境界となっている場合は、その信号交差点は起点側の道路状況調査単位区間に含めて数える。②交差道路が交差点を境に幅員が $W \geq 5.5\text{m}$ と $W < 5.5\text{m}$ である場合には、 $W < 5.5\text{m}$ に数える。③押ボタン式の単独信号による横断歩道は、 $W < 5.5\text{m}$ に数える。

[信号交差点の考え方]

(例1) 信号交差点が道路状況調査単位区間の境界となっている場合
起点側の道路状況調査単位区間に含めて数える。

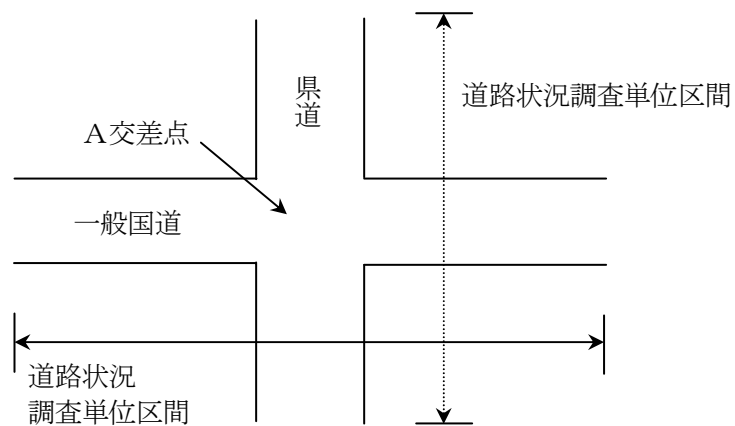
下図の場合は「C60210」の道路状況調査単位区間に含めて数える。



(例2) 複数の調査対象路線が信号交差点で交差する場合

それぞれ調査対象路線に着目して数える。

下図の場合、A交差点は国道の道路状況調査単位区間に含めて数えるとともに県道の調査単位区間にも数える。



8) 信号のない交差点数

道路状況調査単位区間のうち、信号のない交差点の数を交差道路の車道幅員別 ($W \geq 5.5\text{m}$ 及び $W < 5.5\text{m}$) に調査する。

交差道路が道路法上の道路でない場合も数える。ただし、沿道家屋等からの取付道路などのように「交差点」とは考えられないものは除く。

また、立体交差となっている箇所は除く。

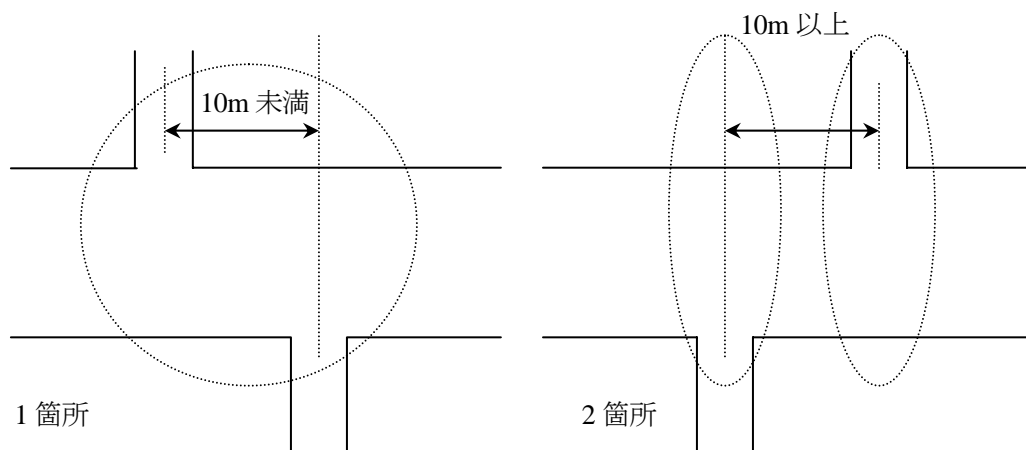
T字路、Y字路等交差点の形状にかかわらずすべて1箇所と数える。

交差道路が調査路線に食い違って交差している場合には、原則として道路中心線間の距離が10m未満であれば1箇所とし、10m以上であれば2箇所とするが、大きな交差点等で10m以上であっても、路面標示や交通の流れからみて1箇所と数えるほうが適当と考えられる場合は1箇所とする。

逆に交差道路の中心線間の距離が10m未満であっても、2箇所と数えるほうが適当であれば、2箇所としてよい。

交差点が道路状況調査単位区間の境界となっている場合は、その交差点は起点側の道路状況調査単位区間に含めて数える。

[交差点の考え方]



9) 代表信号交差点 [3車線以上または一方通行2車線以上] ★秋季調査★

4) 項の車線数が3車線以上(一方通行区間の場合は2車線以上)の道路状況調査単位区間で信号交差点がある場合、その区間の代表的な信号交差点における信号サイクル長と青時間、右折専用車線の有無、代表交差点名を調査する。

代表信号交差点は平面交差点でかつ交通容量に最も影響の大きい交差点(例えば、調査道路の青時間比が小さい交差点、交差道路の交通量が多い交差点)とする。

また、押しボタン式信号の交差点は、原則として代表信号交差点としないが、ピーク時等に押しボタン式信号の利用が多く、交通容量に与える影響が大きい場合はこの限りではない。

なお、代表信号交差点は必ずしも道路状況調査単位区間内の信号交差点である必要はなく、隣接区間の信号交差点が当該区間の交通容量に最も影響を与えている場合は、その信号交差点を代表信号交差点としてよい。

★調査日注意★

この調査は4月1日現在ではなく、すべての区間で交通量調査を行う秋季に実施する。

秋季とは、10月1日ではなく、9月～11月の間で調査すればよいものとする。但し、交通量調査を行う区間は、交通量調査日が望ましい。

なお、秋季において道路状況が変化している道路の4月1日現在の道路状況調査(追加コード1となる様式)においては、この調査は行わなくてよい。

①信号サイクル長及び青時間

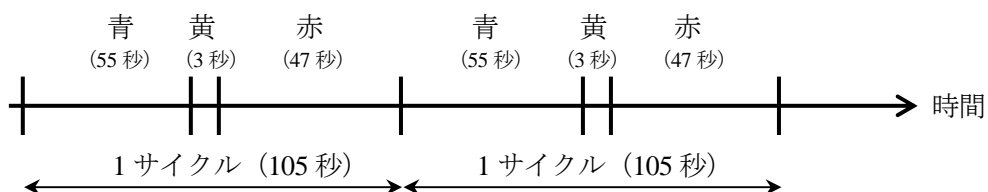
代表信号交差点の平日の信号サイクル長と青時間を調査する。

信号現示が時刻により異なる場合は、ピーク時間帯における値を調査する。

調査路線が、代表交差点で右折又は左折するような場合等で直進は赤時間でも、右・左折信号(青矢印)が青時間の場合は、その時間は青時間に含めるものとする。また、上り下りで青時間が異なるときは、青時間が短い方向の信号現示を調査する。

なお調査は、信号サイクル長及び青時間を秒単位で計測する。

[信号サイクル長の考え方]



②右折専用車線の有無等

代表交差点における右折専用車線の有無等を次の区分で調査する。

右折専用車線等の有無等	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

調査路線自体が右折しているものはコード「4」と付す。

また、上り側、下り側の一方にだけ右折専用車線がある場合、または一方だけが右折禁止となっているものはピーク時（時間交通量が最大となる時間帯）の重方向（交通量が多い方向）における右折専用車線又は右折禁止の有無を記入する。

③代表信号交差点名

代表信号交差点の交差点名を記入する。交差点名がわからない場合は交差道路の路線名を記入する。

なお、新センサス区間を設定する際に交差点名を入力している場合は、その名称と一致させる。

10) 鉄道との平面交差箇所数

道路状況調査単位区間のうち、鉄道との平面（踏切）交差箇所数を調査する。

平面交差すなわち踏切は遮断機の有無にかかわらず数える。2 つ以上の鉄道（例えば、JR と私鉄）と同じ軌道敷内で交差する場合は1 か所と数える。

11) 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記入する。

指定最高速度は、道路交通法第22条に示されており、道路標識等により表示されている。区間内で最高速度が複数設置されている場合は、もっとも延長が長い最高速度を記入する。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を記入するものとする（高速自動車国道は100km/h、一般道路は60km/hとする）。

また、指定最高速度が車種別に異なる場合については、普通乗用車の値を用いることとする。

1 2) 付加車線及び登坂車線設置箇所数

道路状況調査単位区間内における付加車線及び登坂車線の合計の箇所数を上下別に調査する。

付加車線は、ゆずり車線及び追越車線のことをいう。

ゆずり車線とは、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両（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るものをいう。

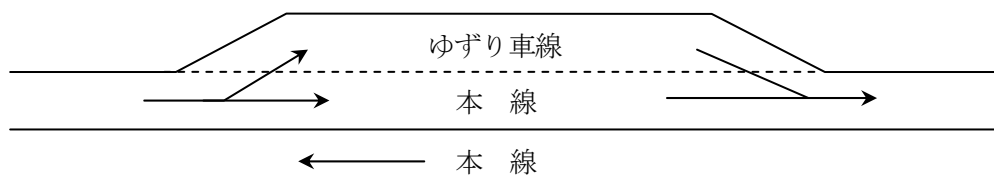
追越車線とは、高速車を低速車から分離して通行させることを目的として設置されているものをいう。

付加車線については、『道路構造令の解説と運用』を参照する。

登坂車線は道路構造令第21条によって設置されたものを調査する。

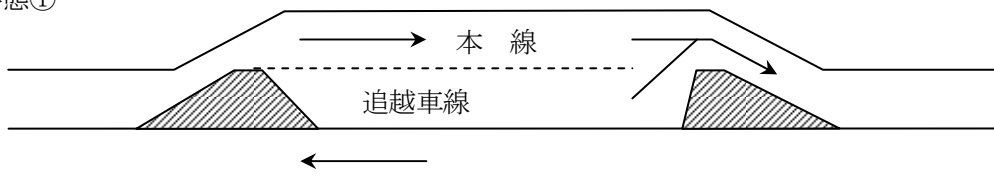
付加車線及び登坂車線が道路状況調査単位区間を跨いで設置されている場合は、設置延長が概ね長い方の道路状況調査単位区間に含めて数え、一つの付加車線及び登坂車線を2重に数えないようにする。設置延長がほぼ同等である場合は、起点側の道路状況調査単位区間に含めるものとする。

[ゆずり車線]

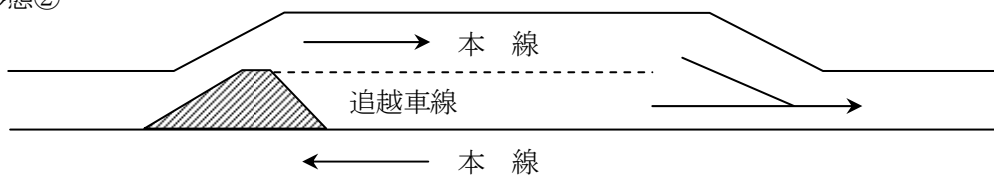


[追越車線]

形態①



形態②



1 3) 代表沿道状況

道路状況調査単位区間の代表沿道状況を次の区分で調査する。代表沿道状況とは、道路状況調査単位区間内で概ね最も延長が長い沿道状況区分をいう。

概ね最も延長が長い沿道状況が2つ以上あるときは、コード番号が小さい沿道状況区分とする。

沿道状況区分	コード番号
人口集中地区かつ商業地域	1
人口集中地区（商業地域を除く）	2
その他市街部	3
平地部	4
山地部	5

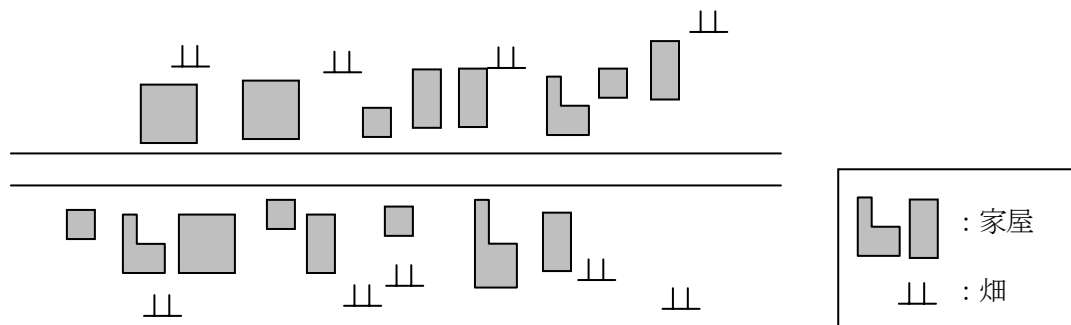
「人口集中地区（DID）」とは、「市区町村の区域内で人口密度の高い（約 4,000 人/km² 以上）調査区がたがいに隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地域」をいう。人口集中地区は、平成 17 年国勢調査において設定された区域として、「平成 17 年国勢調査報告別巻我が国の人口集中地区（総務省統計局）」に収録されている。

「商業地域」とは、都市計画で沿道の用途が商業地域又は近隣商業地域に指定されている状況をいう。他の用途又は用途指定がない人口集中地区の場合は、コード番号 2 とする。

「その他市街部」とは、人口集中地区に含まれないが調査路線の道路の両側に人家が連担していて、車両の運転手から見て市街部を形成しているところをいう。従って、下図のように道路端に一直列だけの家屋が並んでいて、その裏側には人家がないような箇所もここでいう「沿道状況」としての「その他市街部」に当たる。

なお、市街部的でありながら、それ程人家もこみ合っていないようなその他市街部と平地部の境界については、それぞれ現地の実情を考慮のうえ調査責任者が定めるものとする。

[その他市街部の考え方]



平地部とは、人家が連担していない地域で、一般的に平野、低地、盆地など道路の縦断のこう配がゆるやかな地域をいう。

山地部とは、山地、丘陵及び山麓等をいい、一般に道路の横断勾配や線形がよくない場合が多い。

1 4) 中央分離帯

①中央分離帯の種類

道路状況調査単位区間における中央分離帯の種類を次の区分で調査する。

	上下線を分離している構造等	コード番号
物理的分離	高架道路等の橋脚、地形要因による分離	1
	剛性防護柵	2
	たわみ性防護柵	3
	その他の柵	4
	植樹施設、マウントアップ	5
簡易な分離	ポストコーン、チャッターバー等	6
構造物なし	マーキングまたは中央分離帯なし	7

中央分離帯が設置されている場合は、1～5のいずれかに該当させるものとする。

車道部中央に軌道がある場合は、軌道敷き内に上下線を分離する柵等があるかどうか等の状況で区分する。

また、2種類以上の構造物で中央分離帯が構成されている場合は、コード番号の若い方を入力する。

「高架道路等の橋脚」は、並行する高架の道路や鉄道等の橋脚により、上下線が分離している場合をいう。

「地形要因による分離」は、上下線で分離している新センサス区間を1つの道路状況調査単位区間としている場合や、上下線間で高低差がある（二階建て構造を含む）場合をいう。ただし、一方通行の道路状況調査単位区間は、中央分離帯なし「7」とする。

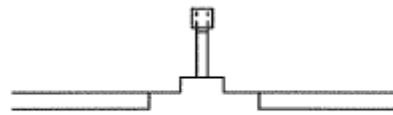
「剛性防護柵」は、柵全面がコンクリート等の垂直面または傾斜面の構造となっているものをいう。

「たわみ性防護柵」は、ガードレール、ガードパイプ、ボックスビーム、ガードケーブルなどのパイプやロープ等を支柱で支えた構造となっているものをいう。

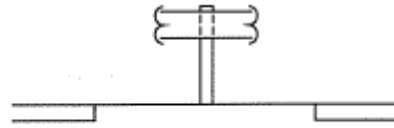
「その他の柵」は、防護柵としての機能はなく、遮光、遮音等のために設置されている柵のことをいう。

「植樹施設」は、高・中・低木および芝等の植栽を有するものをいう。

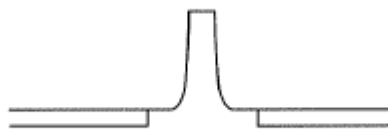
「ポストコーン、チャッターバー等」には、ランブルストリップスも含める。



(c) ボックスビーム型のたわみ性
防護柵を設置した中央帯



(d) たわみ性防護柵を設置
した中央帯



(e) 剛性防護柵を設置した中央帯

②中央分離帯の設置状況

①項の中央分離帯の種類が1～5に該当する場合に、中央分離帯の設置状況について次の区分で調査する。

中央分離帯の設置状況区分	コード番号
区間全体に設置	1
一部区間に設置（区間の概ね3分の2以上）	2
あまり設置されていない	3

道路状況調査単位区間延長に対して中央分離帯の設置延長が概ね3分の2を満たしている場合は「一部区間に設置」、それよりも短い場合は「あまり設置されていない」とする。

交差点付近など機能上部分的に中央分離帯が切れる区間は設置されているものとする。

15) バス専用・優先レーンの有無

3) 幅員構成の代表断面におけるバス専用・優先レーンの有無について次の区分で調査する。

バス専用・優先レーンの有無	コード番号
バス専用レーンあり	1
バス優先レーンあり	2
バス専用・優先レーンなし	3

バス専用レーンとバス優先レーンの両方がある場合には、「バス専用レーンあり」とする。

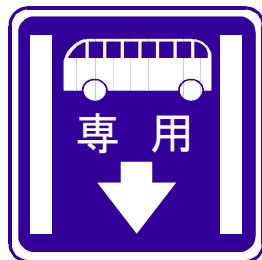
バス専用レーンとは、道路交通法第20条第2項により、次図の規制標識(327の2)又は規制標示(109の4)を設置したバス(路線バスに限らない)の専用通行帯をいう。

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3)又は規制標示(109の5)が設置してあるものとする。

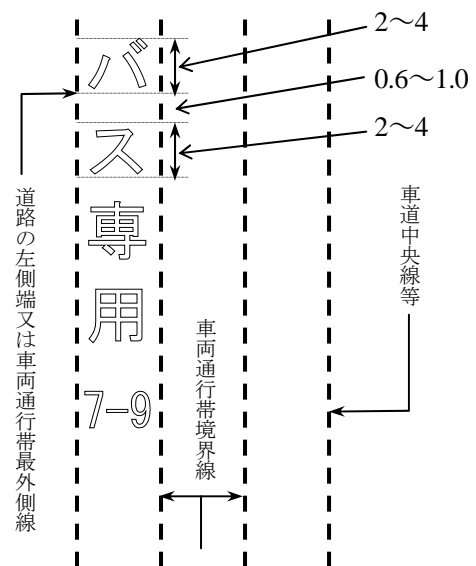
また次の場合は、「あり」とする。

- ① バス専用・優先レーンが、上下線の一方にだけ設けられている場合
- ② 時間や曜日を限って規制が行われている場合
- ③ 中央線変移方式(リバーシブルレーン)と共に実施される場合

[バス専用レーン]

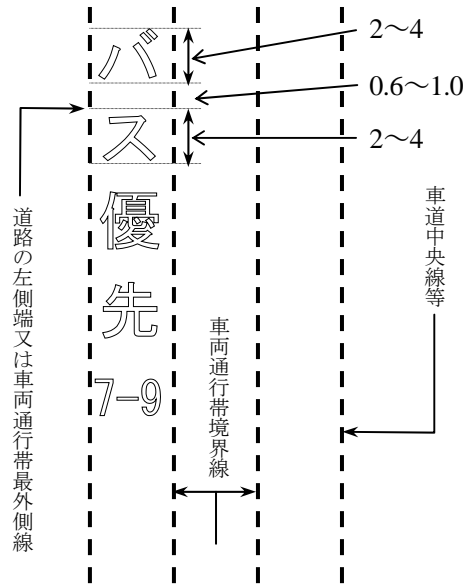
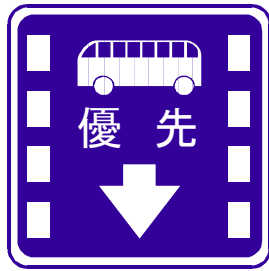


専用通行帯 (327 の 2)



専用通行帯 (109 の 4)

[バス優先レーン]



路線バス等優先通行帯（327 の 3）

路線バス等優先通行帯（109 の 5）

1 6) 軌道の有無

道路状況調査単位区間の車道部 { 3) の①項} における軌道の有無について次の区分で調査する。

なお、車道部内に橋脚をもつ高架の軌道は「軌道なし」とする。

軌道の有無		コード番号
軌道あり	軌道敷内通行可	1
	軌道敷内通行不可	2
軌道なし		3

1 7) 自転車通行可能区分

道路状況調査単位区間内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調査する。

自転車通行可能区分	コード番号
全区間通行可	1
一部通行可 又は 通行不可	2

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、普通自転車が歩道を通行できること又は道路法第 48 条の 13 第 2 項に規定する自転車歩行者専用道路が当該道路に併設されていることをいい、下図の道路標識及び道路標示がされている箇所とする。

[道路標識]



自転車及び歩行者専用
(325 の 3)

[路面標示]



普通自転車の歩道通行部分
(114 の 2)

なお、「全区間通行可」とは、道路状況調査単位区間の全延長に自転車通行可能な歩道又は自転車道が設置されていることをいう。

1 8) 異常気象時等通行規制区分

道路状況調査単位区間内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の区分で調査する。

異常気象時等通行規制	コード番号
異常気象時等通行規制なし（冬期通行規制なし）	1
雨量規制あり（冬期通行規制なし）	2
雪規制あり（冬期通行規制なし）	3
その他規制あり（冬期通行規制なし）	4
異常気象時等通行規制なし（冬期通行不可）	5
雨量規制あり（冬期通行不可）	6
雪規制あり（冬期通行不可）	7
その他規制あり（冬期通行不可）	8

異常気象時等通行規制とは、以下の 2 つの通達によってあらかじめ定められた区間とする。

- ①異常気象時における道路通行規制について（昭和 44 年 4 月 1 日付建設省道政発第 16 号 道路局長通達）
- ②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 4 月 25 日付建設省道

交発第 11 号 建設省道路局路政課道路交通管理室長通達)

また、冬期通行不可とは、あらかじめ期間と区間を定めて、道路法 46 条により通行を禁止する区間とする。

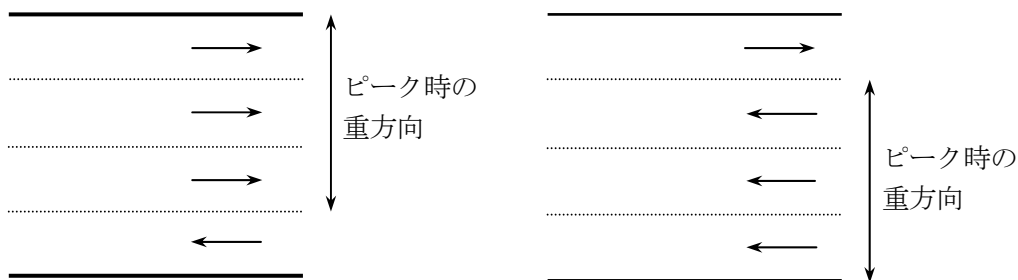
19) リバーシブルレーン運用の有無

道路状況調査単位区間内におけるリバーシブルレーン（可逆車線）の運用について次の区分で調査する。

リバーシブルレーンの運用	コード番号
運用あり	1
運用なし	2

[リバーシブルレーンの考え方]

(例) 全体が 4 車線でピーク時重方向を 3 車線として運用する場合



20) アクセスコントロール

道路状況調査単位区間内における出入制限について次の区分で調査する。

アクセスコントロール区分	コード番号
完全出入制限	1
部分出入制限	2
地形要因等により出入路なし	3
出入自由	4

「完全出入制限」は、自動車の通行機能に特化し、完全に出入制限された道路であり、他のすべての道路とは立体交差し、本線への出入は限られた出入路により行われるものをいう。道路法による自動車専用道路のほか、高架道路等により事実上完全に出入が制限されているものが該当する。

「部分出入制限」は、自動車の機能を重視し、副道により部分的に集約した生活道路等

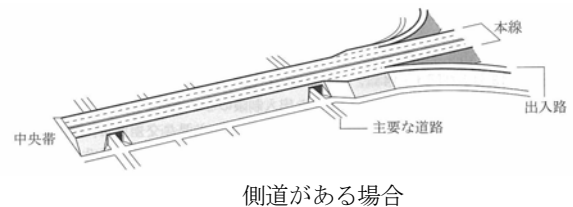
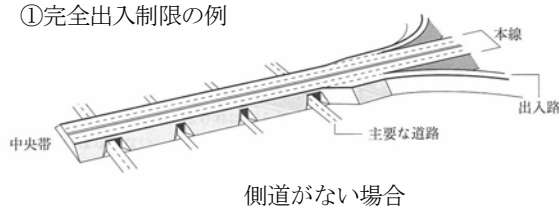
を平面交差の連結路として許容した部分的に出入制限を設けたものをいう。必ずしも立体化されている必要はなく、同一平面上で緩速分離されている道路等も含める。

「地形要因等により出入路なし」は、出入制限を設けているわけではないが、地形要因により基本的に出入路がない道路（両側の沿道が海岸、河川、崖等に該当）や協定等により出入り口を設けないこととしている道路、大規模な農場等で出入が極めて少ない道路とする。

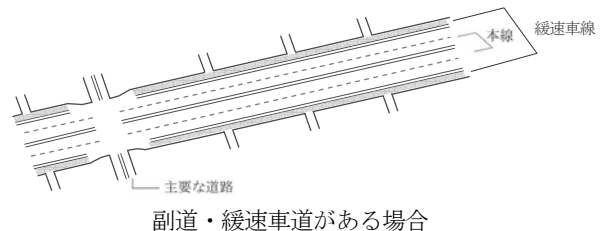
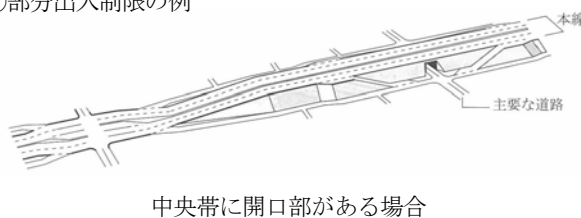
「出入自由」は、上記に該当しないものとする。

[アクセスコントロールの考え方]

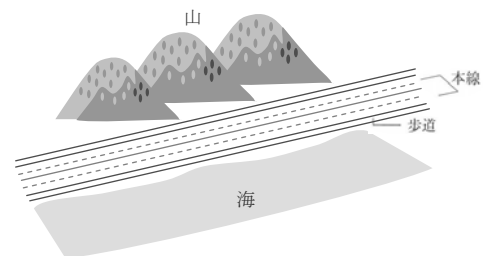
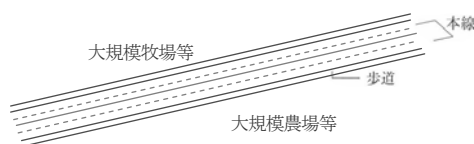
①完全出入制限の例



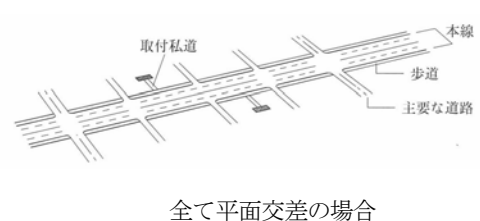
②部分出入制限の例



③地形要因等により出入路なしの例



④出入自由の例



(4) その他

1) 調査実施機関、調査担当機関

調査実施機関およびその下部で調査を担当する機関の、機関名、責任者及び担当者の氏名、記入又は確認した年月日を記入する。

調査実施機関	調査担当機関
地整等	開発建設部、国道事務所等
都道府県指定市	土木事務所、建設事務所、土木現業所等
高速道路会社、公社	建設局工事事務所等、 管理局管理工事事務所等

2) 調査請負会社

調査を請負で行う場合は、その会社名、責任者及び担当者の氏名、記入又は確認した年月日を記入する。

3) 備考

特殊な状況等について記入する。

別添3. 道路状況変更対応表の記入について

(1) 平成22年4月1日現在

平成22年4月1日以降に変更がある道路状況調査単位区間の平成22年4月1日現在における道路状況調査単位区間番号とその道路状況調査単位区間を構成する新センサス区間番号を記入する。

ただし、平成22年4月1日以降に新規供用または移管により他の道路管理者から譲受けた路線の場合、平成22年4月1日現在は空欄とする。

(2) 平成22年10月1日現在（またはその前後）

平成22年4月1日以降に追加または変更がある道路状況調査単位区間の平成22年10月1日現在における道路状況調査単位区間番号とその道路状況調査単位区間を構成する新センサス区間番号を記入する。新規供用、他の道路管理者からの移管の場合を除き、(1)の平成22年4月1日現在からの変更箇所が分かるように区間を対応させて記入する。平成22年4月1日以降に他の道路管理者に移管または廃止する場合は、新センサス区間番号、都道府県指定市コード、道路状況調査単位区間番号は空欄とする。

また、平成22年10月1日までの変更の発生日および変更コードを記入する。変更の発生日は、平成年、月、日を記入し、月、日が1桁のときは右詰めで記入する。なお、変更が段階的に行われる場合は、最も大きく道路状況が変化した日を記入する。

[変更コードについて]

変更コード	コード番号
新規追加区間	1
廃止区間	2
移管区間（調査対象への譲渡）	3
移管区間（調査対象からの譲受け）	4
道路種別変更区間（移管なし）	5
道路状況変更区間	6

(i) 新規追加区間

「新規追加区間」は、新規供用した路線・区間又はセンサス対象路線でない市町村道等からセンサス対象路線に昇格した路線・区間をいう。

(ii) 廃止区間

「廃止区間」は、センサス対象路線でない市町村道等に降格した路線・区間または廃道となる路線・区間で、調査対象からはずれる場合をいう。

(iii) 移管区間

「移管区間（調査対象への譲渡）」は、他の道路管理者に移管（譲渡）した路線・区間で、移管後も調査対象となる場合をいう。

「移管区間（調査対象からの譲受け）」は、他の道路管理者から移管（譲受け）された路線・区間で、移管前も調査対象であった場合をいう。

移管前の道路状況調査単位区間を統合して道路状況調査単位区間を設定することはさける。

また、一般国道が道路種別、路線番号を引き継いで移管される場合は、道路状況調査単位区間番号の変更は行わない。

(iv) 道路種別変更区間（移管なし）

「道路種別変更区間（移管なし）」は、移管をともなわずに道路種別を変更した路線・区間をいう。

(v) 道路状況変更区間

「道路状況変更区間」は、改築等により道路状況が変更となる場合をいう。

道路状況の変更とは以下のような場合をいう。

- ① 改築等により道路横断面の構成が道路状況調査単位区間内で全面的または部分的に変化。部分的に変化した場合は、道路横断面構成が変化する箇所道路状況調査単位区間を分割することが望ましい。
- ② 交差点数（新センサス区間の分割を含む）、付加車線・登坂車線等の新設・延伸等による変化。
- ③ 改築等により道路横断面の構成が変わらずに路線が延伸。
- ④ 道路状況調査単位区間内の一部が移管（譲渡）、廃道により短縮。

[変更の発生日について]

変更の発生日とは新規路線は供用開始日、市町村道等の調査対象外路線が昇格した場合は移管先が管理を開始した日とする。

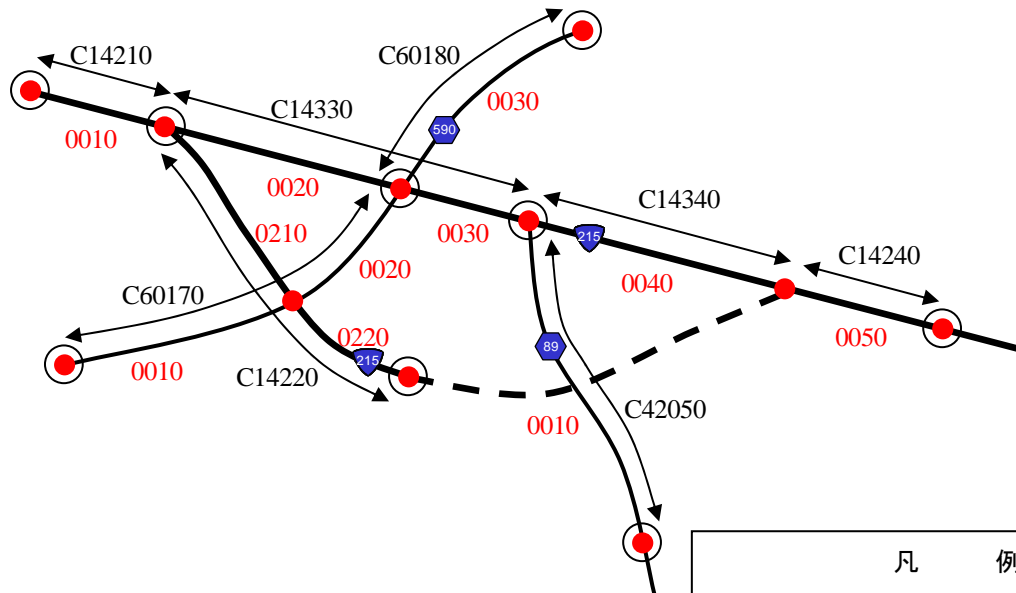
道路状況が変更となったときの「変更の発生日」は、改築等の工事が完了して供用が開始された日とする。ただし、バス路線延長や信号交差点数等の変更の発生日が不明のときは平成22年10月1日としてよい。

また、移管区間の変更の発生日は、移管先が管理を開始した日、管理者は同じで道路種別が変更（昇格・降格）された場合は道路種別を変更して運用を開始した日とする。

廃止区間の変更発生日は、市町村道に移管または廃道となって管理を停止した日とする。

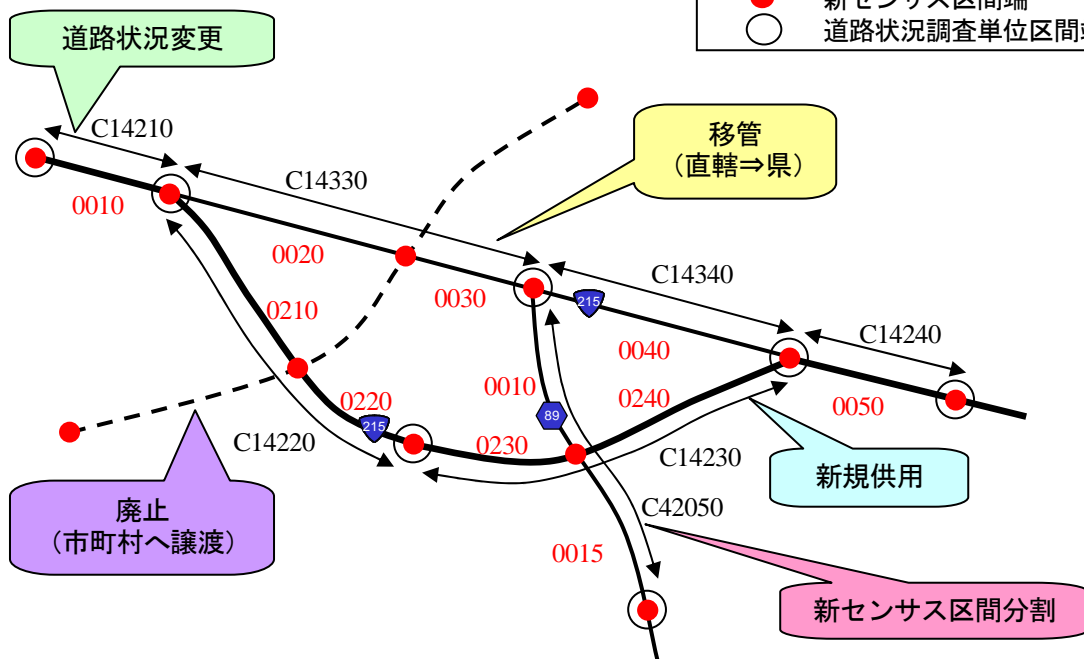
平成22年4月1日現在と平成22年10月1日現在の道路状況の追加・変更をもとに記入例を次ページに示す。

平成 22 年 4 月 1 日現在



凡 例	
	直轄管理
	県管理
	未供用区間
	センサス対象外
0010	新センサス区間番号(下4桁のみ)
C14210	道路状況調査単位区間番号
●	新センサス区間端
○	道路状況調査単位区間端

平成 22 年 10 月 1 日現在



別添4. 道路状況調査に関する調査結果のチェック項目一覧

(1) 道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表(様式2-1) チェック項目一覧表

道路状況調査単位区間と新センサス区間の対応表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
101	新センサス区間番号	○		空白
102		○		新センサス区間番号が欠損
103		○		新センサス区間番号が重複
201	都道府県指定市コード	○		空白
202		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
301	道路状況調査単位区間番号	○		空白
302		○		頭文字が“C”以外
303		○		6桁以外
401	道路状況調査単位区間	○		調査単位区間内で複数の道路種別が混在
402		○		調査単位区間内で複数の路線番号が混在
403		○		調査単位区間内で複数の管理区分が混在
404		○		調査単位区間内で複数の自動車専用道路の別が混在
405			○	調査単位区間内で複数の市区町村が混在
406			○	調査単位区間内で複数の現道旧道区分が混在

※チェック項目 No. 401 以降は、新センサス区間の属性情報を用いてチェック

(2) 道路状況総括表（様式2-2）チェック項目一覧表

表 道路状況総括表チェック項目一覧表（1/4）

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
	市区町村コード	○		存在しない市区町村コードが入力
	道路状況調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
1031	調査時点（追加コード）	○		0~2 以外の数値が入力
1032		○		同じ調査単位区間番号で0、1 あるいは0、2 の追加コードが存在する
1111	道路状況調査単位区間延長		○	>200 である
1112			○	=0 である
1113		○		新センサス区間延長の合計と等しくない
1122	改良済み区間延長	○		> 調査単位区間延長である
1133	5.5m 以上改良済み区間延長	○		> 改良済み区間延長である
1211	道路部幅員	○		< (車道部幅員+歩道幅員+自転車道幅員) である
1221	車道部幅員		○	300~4500 以外の数値が入力
1222		○		> (道路部幅員-歩道幅員-自転車道) である
1233		○		> (車道部幅員-中央帯幅員) である
	車道幅員	○		> 車道部幅員である
1241	中央帯幅員	○		中央分離帯の設置状況区分が1 で中央帯幅員=0 である
1242			○	中央分離帯の種類が1~6 で中央帯幅員=0 である
1244		○		> (車道部幅員-車道幅員) である
1251	歩道幅員		○	>1000 である
1252			○	<200 である
1253			○	自転車通行可能で上り下りともに歩道幅員<300 である
1255			○	歩道設置延長> (調査単位区間延長×0.5) で上り下りともに歩道幅員=0 である
1256		○		歩道設置延長=0 で上り又は下りの歩道幅員>0 である
1257		○		自動車専用道路で上り又は下りの歩道幅員>0 である
1261		自転車道幅員		○
1262			○	<150 である
1263			○	自転車道設置延長> (調査単位区間延長×0.5) で上り下りともに自転車道幅員=0 である
1264	○			自転車道設置延長=0 で上り又は下りの自転車道幅員>0 である
1265	○			自動車専用道路で上り又は下りの自転車道幅員>0 である
1271	停車帯等幅員		○	>1000 である
1272			○	<150 である
1311	車線数	○		交通不能区間以外で空白
1312			○	1~10 以外の数値が入力
1313			○	1 車線あたり車道幅員が3.75m 以上である
			○	1 車線あたり車道幅員が2.5m 未満である
1314			○	リバーシブルレーンで6 以上の数値が入力

表 道路状況総括表チェック項目一覧表（2/4）

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
1412	歩道設置延長	○		>調査単位区間延長である
1414		○		上り又は下りの歩道幅員>0で設置延長=0である
1415		○		自動車専用道路で歩道設置延長>0
1421	自転車歩行者道設置延長	○		>歩道設置延長である
1426		○		自動車専用道路で自転車歩行者道設置延長>0である
1431	自転車道設置延長	○		上り又は下りの自転車道幅員>0で自転車道設置延長=0である
1435		○		(自転車歩行者道設置延長+自転車道延長)>調査単位区間延長である
1436		○		>歩道設置延長である
1438		○		自動車専用道路で自転車道設置延長>0
1441	自転車レーン設置延長		○	停車帯等幅員=0で自転車レーン設置延長>(調査単位区間延長×0.5)である
1443		○		>調査単位区間延長である
1445		○		自動車専用道路で自転車レーン設置延長>0
1451	両側歩道設置延長	○		上り下りともに歩道幅員>0で両側歩道設置延長=0である
1452			○	上り又は下りの歩道幅員=0で両側歩道延長>(調査単位区間延長×0.5)である
1454		○		>歩道設置延長である
1461		両側自転車歩行者道設置延長	○	
1462	○			>両側歩道設置延長である
1463			○	上り下りともに歩道幅員=0で両側自転車歩行者道設置延長>0である
1472	両側自転車道設置延長	○		>自転車道設置延長である
1473		○		(両側自転車歩行者道設置延長+両側自転車道設置延長)>調査単位区間延長である
1474		○		>両側歩道設置延長である
1475		○		上り下りともに自転車道幅員>0で両側自転車道設置延長=0である
1476			○	上り又は下りの自転車道幅員=0で両側自転車レーン設置延長>(調査単位区間延長×0.5)である
1482	両側自転車レーン設置延長	○		>自転車レーン設置延長である
1483			○	上り又は下りの停車帯等幅員=0で両側自転車レーン延長>0
1512	バス路線延長	○		>調査単位区間延長である
1611	5.5m以上信号交差点数		○	0~20以外の数値が入力
1612		○		自動車専用道路で信号交差点>0である
1621	5.5m未満信号交差点数		○	0~20以外の数値が入力
1622		○		自動車専用道路で信号交差点>0である
1711	5.5m以上信号のない交差点数		○	0~50以外の数値が入力
1712		○		自動車専用道路で信号のない交差点≥2である
1713		○		高速道路で信号のない交差点>0である
1721	5.5m未満信号のない交差点数		○	0~50以外の数値が入力
1722		○		自動車専用道路で信号のない交差点≥2である
1723		○		高速道路で信号のない交差点>0である

表 道路状況総括表チェック項目一覧表（3/4）

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
1811	代表交差点信号サイクル長	○		一般道路の3車線以上又は一方通行2車線以上で空白
1812			○	60~200以外の数値が入力
1813		○		信号交差点数>0でサイクル長=0である
1821	代表交差点青時間	○		一般道路の3車線以上又は一方通行2車線以上で空白
1822			○	20~140以外の数値が入力
1823		○		信号交差点数>0で青時間=0である
1825		○		>信号サイクル長である
1826		○		>140である
1831	代表交差点右折専用車線の有無	○		一般道路の3車線以上又は一方通行2車線以上で空白
1832		○		1~4以外の数値が入力
1833		○		信号交差点数>0で空白である
1841	代表交差点名	○		一般道路の3車線以上又は一方通行2車線以上かつ信号交差点数>0で空白
1912	鉄道との平面交差箇所数	○		自動車専用道路で0以外の数値が入力
2011	指定最高速度	○		空白
2012		○		20、30、40、50、60、70、80、100以外の数値が入力
2013		○		自動車専用道路で30以下である
2014		○		自動車専用道路以外で70以上である
	付加車線、登坂車線設置箇所数		○	>（調査単位区間延長/75）である
2211	代表沿道状況	○		1~5以外の数値が入力
2311	中央分離帯の種類	○		1~7以外の数値が入力
2321	中央分離帯の設置状況	○		中央分離帯の種類が1~5で1~3以外の数値が入力
2411	バス専用・優先レーンの有無	○		1~3以外の数値が入力
2412		○		バス路線延長=0で1又は2が入力
2511	軌道の有無	○		1~3以外の数値が入力
2611	自転車通行可能区分	○		1~2以外の数値が入力
2612		○		自転車歩行者道設置延長=0かつ自転車道設置延長=0で1が入力
2613		○		自転車歩行者道設置延長>0または自転車道設置延長>0で2が入力
2711	異常気象通行規制区分	○		1~8以外の数値が入力
2811	リバーシブルレーンの運用	○		1~2以外の数値が入力
2812		○		車線数≤2で1が入力
2813		○		一方通行区間で1が入力
2911	アクセスコントロール	○		1~4以外の数値が入力
2912		○		自動車専用道路で1以外が入力

(3) 道路状況変更対応表（様式2-3）チェック項目一覧表

表 道路状況変更対応表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
	新センサス区間番号 (H22. 4. 1 時点)	○		変更コードが1又は4以外で空白
		○		存在しない新センサス区間番号が入力
		○		新センサス区間番号が重複
	都道府県指定市コード (H22. 4. 1 時点)	○		変更コードが1又は4以外で空白
		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
	道路状況調査単位区間番号 (H22. 4. 1 時点)	○		変更コードが1又は4以外で空白
		○		存在しない調査単位区間番号が入力
	新センサス区間番号 (H22. 10. 1 時点)	○		変更コードが2又は3以外で空白
		○		新センサス区間番号が重複
	都道府県指定市コード (H22. 10. 1 時点)	○		変更コードが2又は3以外で空白
		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
	道路状況調査単位区間番号 (H22. 10. 1 時点)	○		変更コードが2又は3以外で空白
		○		頭文字が“C”以外
		○		6桁以外
	変更コード	○		1~6以外
	変更の発生日	○		22年4月2日~22年11月30日以外である
		年	○	22以外である
		月	○	4~11以外である
		日	○	1~31以外である
			○	日付以外である
	道路管理者間の整合	○		変更コード3と4の新センサス区間が不一致

道路管理者名

道路状況総括表

【道路状況調査単位区間の位置等】

都道府県指定市コード		市区町村コード	
道路状況調査単位区間番号	C		
道路種別		1. 高速国道 2. 都市高速 3. 国道 4. 主要地方道（都道府県道） 5. 主要市道 6. 一般県道府県道 7. その他指定市道	
路線番号			
路線名			
起点の接続路線名			
終点の接続路線名			
管理区分	1. 国直轄 2. 都道府県 3. 指定市 4. NEXCO 3 社 5. 都府県 6. 国高 7. 本邦 8. 地方公社等		
管理事務所コード			

記入者又は確認者	氏名	記入又は確認の日付
調査実施機関	責任者	22年 月 日
	担当者	22年 月 日
調査担当機関	機関名	
	責任者	22年 月 日
	担当者	22年 月 日
調査請負機関	会社名	
	責任者	22年 月 日
	担当者	22年 月 日

【調査時点】

追加コード	
なし	0.
あり	1. H22.4.1 現在のデータ 2. H22.10.1現在のデータ

備考

【道路状況等】

<table border="1"> <tr> <td>区間延長等 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>道路状況調査単位区間延長</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>規格改良済区間延長</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>幅員5.5m以上改良済区間延長</td> <td> </td> </tr> </table>	区間延長等 (0.1km)		道路状況調査単位区間延長		規格改良済区間延長		幅員5.5m以上改良済区間延長		<table border="1"> <tr> <td>バス路線延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>バス路線延長</td> <td> </td> </tr> </table>	バス路線延長 (0.1km)		バス路線延長		<table border="1"> <tr> <td>中央分離帯</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>中央分離帯の種類</td> <td>中央分離帯の設置状況</td> </tr> <tr> <td>1. 高架道路等の橋脚、地形要因による分離</td> <td>1. 区間全体に設置</td> </tr> <tr> <td>2. 剛性防護柵</td> <td>2. 一部区間に設置</td> </tr> <tr> <td>3. たわみ性防護柵</td> <td>3. あまり設置されていない</td> </tr> <tr> <td>4. その他の柵</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>5. 植樹施設、マウンドアップ</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>6. ポストコーン、チャッカーバー等</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>7. マーキングまたは中央分離帯なし</td> <td> </td> </tr> </table>	中央分離帯		中央分離帯の種類	中央分離帯の設置状況	1. 高架道路等の橋脚、地形要因による分離	1. 区間全体に設置	2. 剛性防護柵	2. 一部区間に設置	3. たわみ性防護柵	3. あまり設置されていない	4. その他の柵		5. 植樹施設、マウンドアップ		6. ポストコーン、チャッカーバー等		7. マーキングまたは中央分離帯なし																			
区間延長等 (0.1km)																																																		
道路状況調査単位区間延長																																																		
規格改良済区間延長																																																		
幅員5.5m以上改良済区間延長																																																		
バス路線延長 (0.1km)																																																		
バス路線延長																																																		
中央分離帯																																																		
中央分離帯の種類	中央分離帯の設置状況																																																	
1. 高架道路等の橋脚、地形要因による分離	1. 区間全体に設置																																																	
2. 剛性防護柵	2. 一部区間に設置																																																	
3. たわみ性防護柵	3. あまり設置されていない																																																	
4. その他の柵																																																		
5. 植樹施設、マウンドアップ																																																		
6. ポストコーン、チャッカーバー等																																																		
7. マーキングまたは中央分離帯なし																																																		
<table border="1"> <tr> <td>幅員構成 (0.25m~0.01m)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>道路部幅員</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>車道部幅員</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>車道幅員</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>中央帯幅員</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>歩道幅員</td> <td>上り</td> </tr> <tr> <td> </td> <td>下り</td> </tr> <tr> <td>自転車道幅員</td> <td>上り</td> </tr> <tr> <td> </td> <td>下り</td> </tr> <tr> <td>停車帯等幅員</td> <td>上り</td> </tr> <tr> <td> </td> <td>下り</td> </tr> </table>	幅員構成 (0.25m~0.01m)		道路部幅員		車道部幅員		車道幅員		中央帯幅員		歩道幅員	上り		下り	自転車道幅員	上り		下り	停車帯等幅員	上り		下り	<table border="1"> <tr> <td>代表信号交差点</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>信号サイクル長 (秒)</td> <td>青時間 (秒)</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>右折専用車線の有無等</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 右折専用車線あり</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 右折専用車線なし</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>3. 右折禁止</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>4. 調査路線が右折</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>代表信号交差点名</td> <td> </td> </tr> </table>	代表信号交差点		信号サイクル長 (秒)	青時間 (秒)			右折専用車線の有無等		1. 右折専用車線あり		2. 右折専用車線なし		3. 右折禁止		4. 調査路線が右折		代表信号交差点名		<table border="1"> <tr> <td>バス優先・専用レーンの有無</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. バス優先レーンあり</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. バス専用レーンあり</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>3. バス優先・専用レーンなし</td> <td> </td> </tr> </table>	バス優先・専用レーンの有無		1. バス優先レーンあり		2. バス専用レーンあり		3. バス優先・専用レーンなし	
幅員構成 (0.25m~0.01m)																																																		
道路部幅員																																																		
車道部幅員																																																		
車道幅員																																																		
中央帯幅員																																																		
歩道幅員	上り																																																	
	下り																																																	
自転車道幅員	上り																																																	
	下り																																																	
停車帯等幅員	上り																																																	
	下り																																																	
代表信号交差点																																																		
信号サイクル長 (秒)	青時間 (秒)																																																	
右折専用車線の有無等																																																		
1. 右折専用車線あり																																																		
2. 右折専用車線なし																																																		
3. 右折禁止																																																		
4. 調査路線が右折																																																		
代表信号交差点名																																																		
バス優先・専用レーンの有無																																																		
1. バス優先レーンあり																																																		
2. バス専用レーンあり																																																		
3. バス優先・専用レーンなし																																																		
<table border="1"> <tr> <td>車線数</td> <td> </td> </tr> </table>	車線数		<table border="1"> <tr> <td>鉄道との平面交差箇所数</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>指定最高速度 (km/h)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>付加車線、登坂車線設置箇所数 (箇所)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>上り</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>下り</td> <td> </td> </tr> </table>	鉄道との平面交差箇所数		指定最高速度 (km/h)		付加車線、登坂車線設置箇所数 (箇所)		上り		下り		<table border="1"> <tr> <td>軌道の有無</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 軌道あり (軌道敷内通行可)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 軌道あり (軌道敷内通行不可)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>3. 軌道なし</td> <td> </td> </tr> </table>	軌道の有無		1. 軌道あり (軌道敷内通行可)		2. 軌道あり (軌道敷内通行不可)		3. 軌道なし																													
車線数																																																		
鉄道との平面交差箇所数																																																		
指定最高速度 (km/h)																																																		
付加車線、登坂車線設置箇所数 (箇所)																																																		
上り																																																		
下り																																																		
軌道の有無																																																		
1. 軌道あり (軌道敷内通行可)																																																		
2. 軌道あり (軌道敷内通行不可)																																																		
3. 軌道なし																																																		
<table border="1"> <tr> <td>交通安全施設等</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>歩道設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>自転車歩行者道設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>自転車道設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>自転車レーン設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>両側歩道設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>両側自転車歩行者道設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>両側自転車道設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>両側自転車レーン設置延長 (0.1km)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>歩道代表幅員 (0.25m~0.01m)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>自転車道代表幅員 (0.25m~0.01m)</td> <td> </td> </tr> </table>	交通安全施設等		歩道設置延長 (0.1km)		自転車歩行者道設置延長 (0.1km)		自転車道設置延長 (0.1km)		自転車レーン設置延長 (0.1km)		両側歩道設置延長 (0.1km)		両側自転車歩行者道設置延長 (0.1km)		両側自転車道設置延長 (0.1km)		両側自転車レーン設置延長 (0.1km)		歩道代表幅員 (0.25m~0.01m)		自転車道代表幅員 (0.25m~0.01m)		<table border="1"> <tr> <td>代表沿道状況</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 人口集中地区かつ商業地域</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 人口集中地区 (商業地域を除く)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>3. その他市街部</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>4. 平地部</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>5. 山地部</td> <td> </td> </tr> </table>	代表沿道状況		1. 人口集中地区かつ商業地域		2. 人口集中地区 (商業地域を除く)		3. その他市街部		4. 平地部		5. 山地部		<table border="1"> <tr> <td>自転車通行可能区分</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 全区間通行可</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 一部通行可 又は 通行不可</td> <td> </td> </tr> </table>	自転車通行可能区分		1. 全区間通行可		2. 一部通行可 又は 通行不可									
交通安全施設等																																																		
歩道設置延長 (0.1km)																																																		
自転車歩行者道設置延長 (0.1km)																																																		
自転車道設置延長 (0.1km)																																																		
自転車レーン設置延長 (0.1km)																																																		
両側歩道設置延長 (0.1km)																																																		
両側自転車歩行者道設置延長 (0.1km)																																																		
両側自転車道設置延長 (0.1km)																																																		
両側自転車レーン設置延長 (0.1km)																																																		
歩道代表幅員 (0.25m~0.01m)																																																		
自転車道代表幅員 (0.25m~0.01m)																																																		
代表沿道状況																																																		
1. 人口集中地区かつ商業地域																																																		
2. 人口集中地区 (商業地域を除く)																																																		
3. その他市街部																																																		
4. 平地部																																																		
5. 山地部																																																		
自転車通行可能区分																																																		
1. 全区間通行可																																																		
2. 一部通行可 又は 通行不可																																																		
		<table border="1"> <tr> <td>異常気象時等通行規制</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 異常気象時等通行規制なし (冬期通行規制なし)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 雨量規制あり (冬期通行規制なし)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>3. 雪規制あり (冬期通行規制なし)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>4. その他規制あり (冬期通行規制なし)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>5. 異常気象時等規制なし (冬期通行不可)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>6. 雨量規制あり (冬期通行不可)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>7. 雪規制あり (冬期通行不可)</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>8. その他規制あり (冬期通行不可)</td> <td> </td> </tr> </table>	異常気象時等通行規制		1. 異常気象時等通行規制なし (冬期通行規制なし)		2. 雨量規制あり (冬期通行規制なし)		3. 雪規制あり (冬期通行規制なし)		4. その他規制あり (冬期通行規制なし)		5. 異常気象時等規制なし (冬期通行不可)		6. 雨量規制あり (冬期通行不可)		7. 雪規制あり (冬期通行不可)		8. その他規制あり (冬期通行不可)																															
異常気象時等通行規制																																																		
1. 異常気象時等通行規制なし (冬期通行規制なし)																																																		
2. 雨量規制あり (冬期通行規制なし)																																																		
3. 雪規制あり (冬期通行規制なし)																																																		
4. その他規制あり (冬期通行規制なし)																																																		
5. 異常気象時等規制なし (冬期通行不可)																																																		
6. 雨量規制あり (冬期通行不可)																																																		
7. 雪規制あり (冬期通行不可)																																																		
8. その他規制あり (冬期通行不可)																																																		
		<table border="1"> <tr> <td>リバーシブルレーン運用の有無</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 運用あり</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 運用なし</td> <td> </td> </tr> </table>	リバーシブルレーン運用の有無		1. 運用あり		2. 運用なし																																											
リバーシブルレーン運用の有無																																																		
1. 運用あり																																																		
2. 運用なし																																																		
		<table border="1"> <tr> <td>アクセスコントロール</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>1. 完全出入制限</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>2. 部分出入制限</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>3. 地形要因等により出入路なし</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>4. 出入自由</td> <td> </td> </tr> </table>	アクセスコントロール		1. 完全出入制限		2. 部分出入制限		3. 地形要因等により出入路なし		4. 出入自由																																							
アクセスコントロール																																																		
1. 完全出入制限																																																		
2. 部分出入制限																																																		
3. 地形要因等により出入路なし																																																		
4. 出入自由																																																		

別添6. 各種コード表

高速自動車国道の路線番号については、下記の番号を使用すること。

ただし、新直轄区間は、次ページの路線番号を使用するものとする。

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	1910	新名神高速道路

新直轄区間における路線番号を下表に示す。

路線名	道路名	区間	センサ 路線番号	(参考資料) H20道路施設 現況調査コード*
北海道縦貫自動車道（函館名寄線）	道央自動車道	士別剣淵～名寄間	3101	0101
		七飯～大沼間	3102	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	3201	0201
北海道横断自動車道（黒松内釧路線）		本別～釧路間	3202	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	3401	0401
		宮守～東和間	3402	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	3501	0501
		本庄～岩城間	3502	0502
		荒川～朝日間	3504	0504
	秋田自動車道	大館～小坂JCT間	3503	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	3601	0601
		米沢～米沢北間	3602	0602
		東根～尾花沢間	3603	0603
中部横断自動車道	中部横断自動車道	八千穂～佐久南間	4601	1601
		佐久南～佐久JCT間	4602	1602
		富沢～六郷間	4603	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	4801	1801
		田辺～白浜間	4803	1803
近畿自動車道（尾鷲勢和線）		尾鷲北～紀伊長島間	4802	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	5201	2201
		智頭～鳥取間	5202	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	5203	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	5204	2204
	松江自動車道	三次JCT～三刀屋木次間	5205	2205
四国横断自動車道（阿南中村線）		阿南～小松島間	5501	2501
		須崎新庄～窪川間	5502	2502
		小松島～徳島東間	5504	2504
四国横断自動車道（内海大洲線）		宇和島北～西予宇和間	5503	2503
九州横断自動車道（延岡線）		嘉島JCT～矢部間	5801	2801
東九州自動車道	東九州自動車道	蒲江～北川間	5901	2901
		清武JCT～北郷間	5902	2902
		北郷～日南間	5903	2903
		志布志～末吉財部間	5904	2904
		佐伯～蒲江間	5905	2905

※ここで指定する路線番号は、H20道路施設現況調査のコード番号に3000を加えた値を使用している。

平成 22 年度都道府県指定市コード

都道府県指定市名	コード	都道府県指定市名	コード
札幌市	01 100	山梨県	19 000
石狩振興局	01 300	長野県	20 000
渡島総合振興局	01 330	岐阜県	21 000
檜山振興局	01 360	静岡県（静岡市、浜松市を除く）	22 000
後志総合振興局	01 390	静岡市	22 100
空知総合振興局	01 420	浜松市	22 130
上川総合振興局	01 450	愛知県（名古屋市を除く）	23 000
留萌振興局	01 480	名古屋市	23 100
宗谷総合振興局	01 510	三重県	24 000
オホーツク総合振興局	01 540	滋賀県	25 000
胆振総合振興局	01 570	京都府（京都市を除く）	26 000
日高振興局	01 600	京都市	26 100
十勝振興局	01 630	大阪府（大阪市、堺市を除く）	27 000
釧路総合振興局	01 660	大阪市	27 100
根室振興局	01 690	堺市	27 140
青森県	02 000	兵庫県（神戸市を除く）	28 000
岩手県	03 000	神戸市	28 100
宮城県（仙台市を除く）	04 000	奈良県	29 000
仙台市	04 100	和歌山県	30 000
秋田県	05 000	鳥取県	31 000
山形県	06 000	島根県	32 000
福島県	07 000	岡山県（岡山市を除く）	33 000
茨城県	08 000	岡山市	33 100
栃木県	09 000	広島県（広島市を除く）	34 000
群馬県	10 000	広島市	34 100
埼玉県（さいたま市を除く）	11 000	山口県	35 000
さいたま市	11 100	徳島県	36 000
千葉県（千葉市を除く）	12 000	香川県	37 000
千葉市	12 100	愛媛県	38 000
東京都（特別区を除く）	13 000	高知県	39 000
東京都特別区	13 100	福岡県（北九州市、福岡市を除く）	40 000
神奈川県（横浜市、川崎市、相模原市を除く）	14 000	北九州市	40 100
横浜市	14 100	福岡市	40 130
川崎市	14 130	佐賀県	41 000
相模原市	14 150	長崎県	42 000
新潟県（新潟市を除く）	15 000	熊本県	43 000
新潟市	15 100	大分県	44 000
富山県	16 000	宮崎県	45 000
石川県	17 000	鹿児島県	46 000
福井県	18 000	沖縄県	47 000

注) このコードは「都道府県市区町村コード」（総務省）とは異なることに注意すること。

平成22年度

**全国道路・街路交通情勢調査
(道路交通センサス)**

**一般交通量調査実施要綱
交通量調査編(案)**

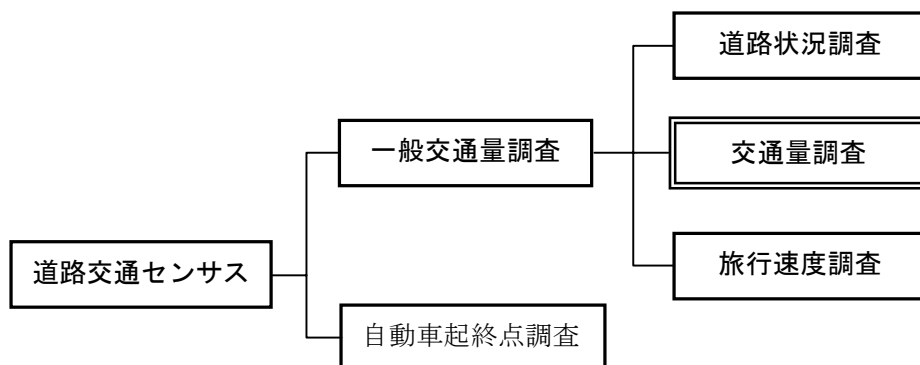
平成22年5月

国土交通省

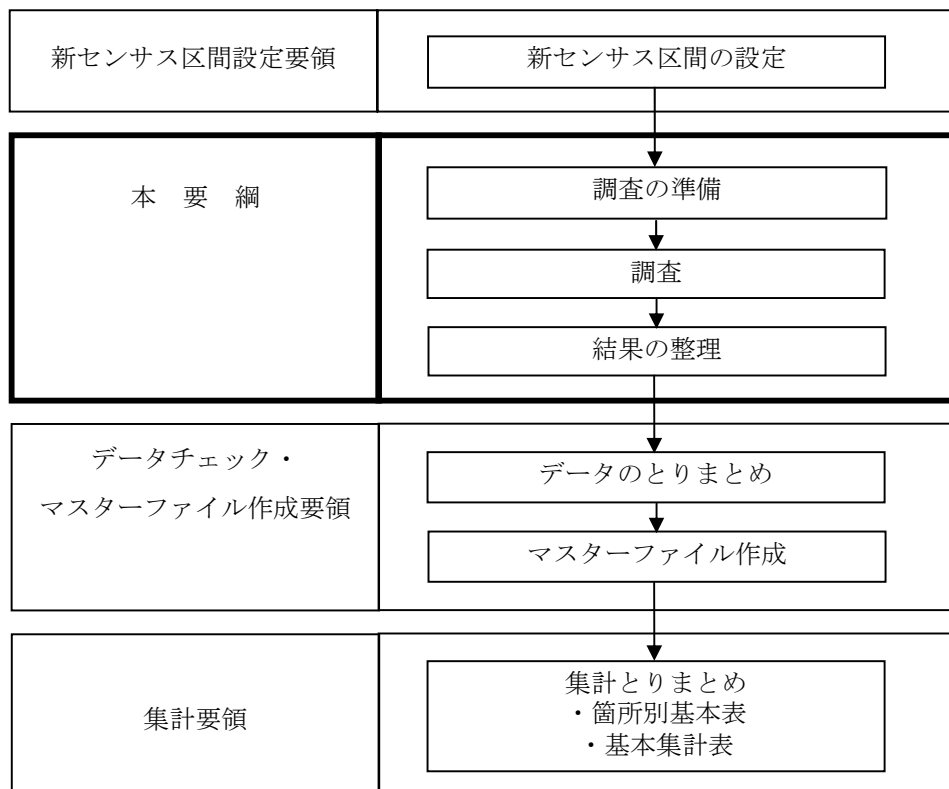
まえがき

1. 本要綱の位置づけ

本要綱は平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として実施する交通量調査に適用する。



地方整備局（北海道にあっては北海道開発局、沖縄にあっては沖縄総合事務局）及び都道府県等が実施する交通量調査の調査方法や調査項目を示し、調査票の様式を定めている。調査データのチェックや集計に関しては、別途配布する「データチェック・マスターファイル作成要領」、「集計要領」を参照のこと。



2. 安全の確保について

交通量調査は、路側の比較的安全な場所で調査を実施することとしており、事故等の危険性は低いと考えられる。しかしながら、過去の調査で残念ながら死傷事故が発生している。このため、一般に想定できない車両の飛び出し等が発生しても十分安全が確保できるような対応が必要である。

調査中に危険な状況が想定される場合は、すぐに調査を中止し、安全の確保を優先するものとする。

また、緊急時の連絡体制の確立や自然災害等の発生時の対応も行うこととする。

目 次

1. 調査の目的	交-1
2. 用語の定義	交-2
3. 調査の方針	交-4
4. 調査対象区間	交-5
5. 調査実施機関	交-6
6. 調査フローとスケジュール	交-7
7. 交通量調査単位区間の設定及び対応表の整理	交-9
7. 1 交通量調査単位区間の設定	交-9
7. 2 交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表	交-12
8. 調査対象区間の整理及び観測地点の選定	交-13
9. 観測計画の立案及び観測	交-14
9. 1 観測計画の立案	交-14
9. 2 観測の実施	交-17
10. 調査結果の整理	交-18
11. 調査結果のチェック	交-19
12. 調査結果の提出	交-20

別添資料

- 別添1. 交通量調査単位区間番号のつけ方
- 別添2. 交通量調査原票調査事項
- 別添3. 交通量データ整理表調査事項
- 別添4. 交通量機械観測
- 別添5. 交通量調査に関する調査結果のチェック項目一覧
- 別添6. 交通量機械観測データのセンサスデータへの車種補正について
- 別添7. 各種様式
- 別添8. 各種コード表

1. 調査の目的

交通量調査は、全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として、自動車起終点調査（OD 調査）に合わせて把握すべき全国の幹線道路の交通量を調査するもので、道路の計画、建設、維持修繕その他の管理などについての基礎資料を得ることを目的に実施する。

[解説]

全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）は、昭和3年度以降全国的な規模で実施され、交通量調査も昭和3年度から実施されている。一般都道府県道以上の道路を対象とした秋季1日の調査スタイルは昭和58年に始まり、以降、自動車の車種区分の見直し、観測区間の統合、中間中止区間の導入、機械観測の導入等、調査の合理化が進められてきた。

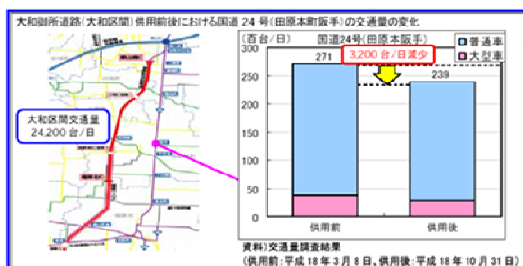
今回の平成22年度調査では、さらなる調査の効率化、合理化を図る目的から、調査全体の体系を抜本的に見直し、交通量調査結果の利用目的からOD調査と同時期に観測することが必要な箇所を調査対象として選定するとともに、調査を行う箇所についても、道路管理者や交通管理者が常時設置している交通量機械観測地点データの活用や可搬式トラコンの利用など、観測の機械化を一層進めることとし、それを可能とする観測車種区分の見直しを行うこととした。

交通量調査の結果は、道路計画や建設等の基礎資料となるほか、各種の事業・施策の効果の把握や事業の優先順位の決定等の資料としても活用されるものである。

① バイパス整備に伴う混雑緩和と評価

京奈和自動車道 大和御所道路(大和区間)の供用により、国道24号現道の交通量が約12%減少し、交差点の渋滞が緩和・解消するとともに、地区内道路の交通量も約21%減少。

資料: 奈良国道事務所プレス発表資料(平成19年3月29日)

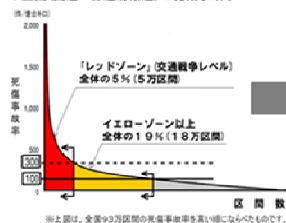


② 事故危険箇所重点対策

交通事故率など交通量で正規化する指標に基づき対策優先順位を決定する

○ 事故危険箇所の選定

● 全国(国道・都道府県道)の死傷事故率



○ 事故危険箇所対策



$$\text{死傷事故率} = \frac{\text{死傷事故件数}}{\text{交通量}} \times \text{区間延長}$$

2. 用語の定義

本要綱において使用する用語の定義は次のとおりである。

(1) 道路管理者

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項に規定する会社管理高速道路にあつては同法第 2 条第 6 項に規定する会社等、同法 31 条に規定する公社管理道路にあつては地方道路公社、その他の道路にあつては道路法第 18 条に規定する道路管理者をいう。

(2) 地方整備局等

国土交通省地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局をいう。

(3) 高速道路会社

高速道路株式会社法第 1 条に規定する東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

(4) 県等

都道府県及び指定市（地方自治法第 252 条の 19 第 1 項に規定する市）をいう。

(5) 指定都市高速道路

道路整備特別措置法第 12 条に規定する「指定都市高速道路」をいう。

(6) 都市高速道路

首都高速道路株式会社が管理する道路、阪神高速道路株式会社が管理する道路及び指定都市高速道路をいう。

(7) 県境等

都道府県及び指定市の行政区分の境界、東京都の区部と市郡部の境界及び北海道の各振興局管内の境界をいう。

(8) センサス対象路線*¹

道路交通センサスの一般交通量調査の対象とする全路線をいう。平成 22 年度道路交通センサスにおいては、すなわち道路状況調査の全調査対象区間をいう。

(9) 新センサス区間*²

一般交通量調査の作業の最小単位として、センサス対象路線をセンサス対象路線同士の接続箇所（交差点、IC、JCT 等）、道路管理者境、自動車専用道路の端点及び市区町村境で分割し、センサス対象路線全線に漏れ重複なく設定する調査の基本となる区間をいう。

(10) 交通量調査単位区間

調査を効率的に行うため、交通量の状況が同様であると考えられる範囲で新センサス区間を集約した区間をいう。

(1 1) 交通量調査対象区間

平成 22 年度道路交通センサスの交通量調査として、トラフィックカウンター等の機械観測又は人手観測により交通量を調査する区間をいう。

(1 2) 観測地点

交通量調査対象区間の交通量を代表して、トラフィックカウンター等の機械観測又は人手観測により交通量の観測を行う地点をいう。

(1 3) OD 調査（自動車起終点調査）

一般交通量調査の地点別交通量調査では把握できない自動車交通の出発地、目的地、移動目的、1 日の移動状況等を調査するものである。

- *1 具体には、別冊の「道路状況調査実施要綱」を参照のこと。
- *2 具体には、別冊の「新センサス区間設定要領」を参照のこと。

3. 調査の方針

調査は、センサス対象路線を交通量調査単位区間に分割し、そのうち交通量の調査対象として選定した区間（調査対象区間）において、区間を代表する地点を設定して、この地点を通過する秋季（9月～11月）の平日の方向別2車種別（大型車・小型車別）12時間交通量または24時間交通量の調査を行う。

なお、必要に応じて、休日交通量や4車種区分交通量、歩行者類・自転車類・動力付き二輪車類交通量の調査を行うことができる。

[解説]

交通量は地点に関する情報であるので、センサス対象路線を区間に分割した上で、区間を代表する地点を定めて、この断面を通過する交通を調査する。

調査は、年間の平均的な交通量を把握するために行われるものであり、年間のうち交通量の変動が少なくかつ年平均日交通量に近い交通量が観測されやすい秋季の平日（火曜日、水曜日又は木曜日）に、上り下り別、車種別に1時間毎の通過台数を観測する。

車種区分は、調査の効率化のため、機械観測でも把握が可能な大型車・小型車の2車種区分を基本とするが、4車種区分（乗用車、小型貨物車、バス、普通貨物車）での調査結果が必要となる場合は4車種区分で調査を行うことができる。

また、交通安全対策事業の実施等のため、歩行者類・自転車類・動力付き二輪車類交通量が必要となる場合には、自動車交通量と合わせて調査を行うことができる。

観測時間は、昼間12時間観測（午前7時～午後7時）を基本とするが、昼夜率算出の必要性などを考慮し、24時間交通量を調査する地点を検討する。また、機械観測を行う箇所については、12時間観測と24時間観測に大きなコスト差がないと考えられるため、可能な限り24時間観測とすることが望ましい。

詳細は、次項以降を参照のこと。

4. 調査対象区間

調査は、センサス対象路線のうち、OD 調査結果の発生集中交通量照査など交通量需要推計に係わる区間を主体に、道路交通センサスの一環として OD 調査と同時期に交通量を把握すべき区間を対象とする。

[解説]

交通量調査はセンサス対象路線のうち、以下の例のような観点から、道路交通センサスの一環として交通量の把握が必要と考えられる交通量調査単位区間を選定して行う。

<例>

イ) 国における OD 調査結果の発生集中交通量照査などに関わる区間

① 都府県境、北海道にあつては振興局境（以下「県境等」）に接する区間

- ・ 同一路線であり、交通量が同等と見なせる範囲で県境等を数度跨ぐ場合は適宜集約。
- ・ 厳密に県境等とはせず、県境等付近の河川や峠などを考慮し、ゾーン間交通を捉えるのに適した箇所を選定。
- ・ 2 都府県間の断面交通量の総和に比し、交通量が極めて少ない区間は除く。

② その他、ゾーン境界のうち、都道府県内々のゾーン間交通を捉えるのに適した線（コードンライン）に該当する境界を跨ぐ区間から、道路種別、沿道状況、交通量変動要因の有無等を考慮し、選定

ロ) 交通需要推計に関わる区間

- ・ ゾーン内の交通が主となる計画における推計の現況再現性確認に必要な区間

ハ) OD 調査と同時期の交通量を把握することが望ましい区間

- ・ 平成 17 年度調査時点以降に、周辺道路ネットワークに変化があった区間
- ・ 各種アセスメント等に必要な区間
- ・ 交通安全対策や事業評価などのために交通量調査が必要な区間
- ・ 昼夜率を設定するのに必要な道路種別々沿道状況別の代表的な区間（24H 観測）

二) 常時の交通量を取得することができる区間

- ・ 道路管理者や交通管理者が設置している交通量常時観測装置の設置区間等は、原則として調査対象区間とする。

なお調査対象区間の選定にあたっては、関係する道路管理者間で十分な調整を行う。

5. 調査実施機関

OD 調査の発生集中交通量照査のために行う交通量調査は、原則、国が実施する。その他交通量調査については、各道路管理者が実施する。

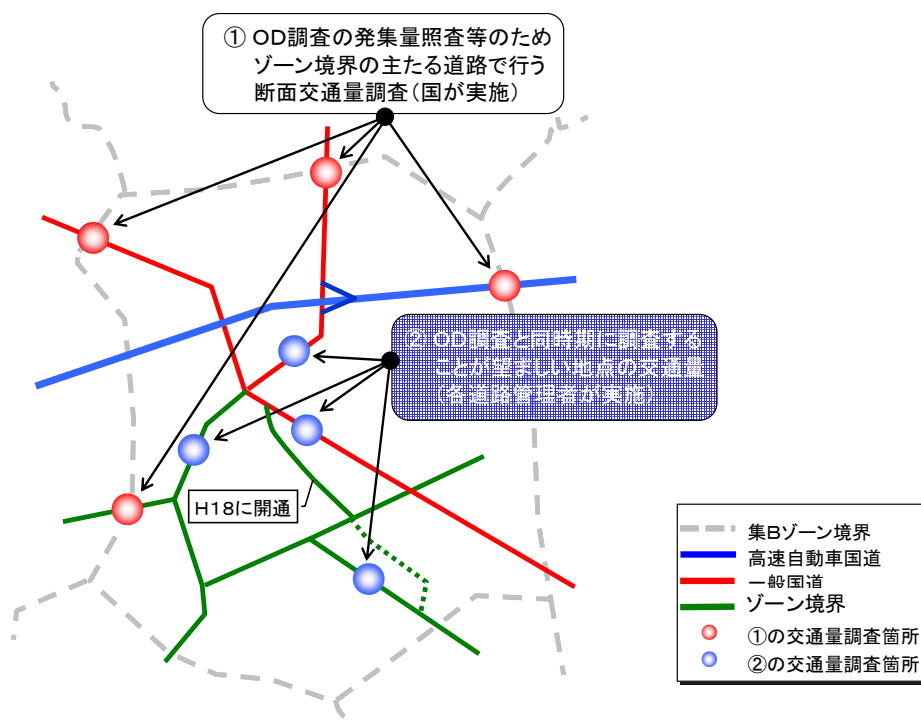
[解説]

今回の道路交通センサスにおいては、OD 調査は国が行うこととするため、OD 調査の発生集中交通量照査のために行う交通量調査は、国が実施することとした。

ただし、国が行う交通量調査は、原則として、自動車類（2車種区分）の機械観測を予定しているため、歩行者類・自転車類・動力付き二輪車類の交通量が必要な箇所など道路管理者が調査を行うことが合理的な場合は、当該道路管理者が調査を実施することができるものとする。

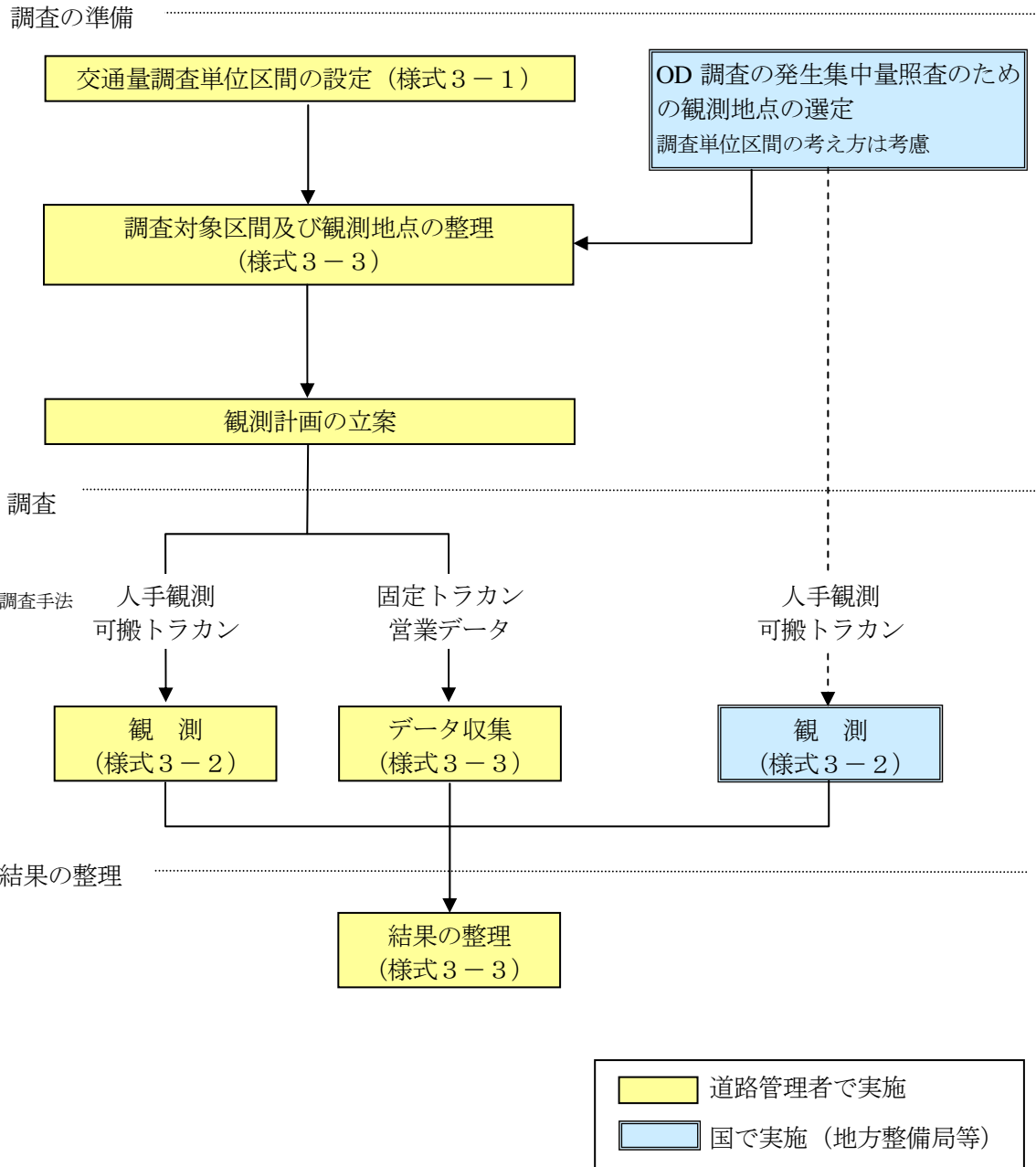
上記以外の地点で OD 調査と同時期に交通量の実態を把握することが望ましい地点については、各道路管理者において調査を実施する。

なお、高速道路会社及び地方道路公社が管理する区間については、それぞれの高速道路会社、公社が実施する。



6. 調査フローとスケジュール

調査は、以下のフローによって行う。



交通量調査は、下図に示すスケジュールによって行う。

[スケジュール]

項目	本省・国総研	地方整備局等	道路管理者	平成22年												平成23年			
				4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月			
調査要綱(案)の配布	◎	○	○	☆															
1. 調査の準備																			
・交通量調査単位区間の設定			◎	■	■														
・調査対象区間の選定	◎	◎	◎	■	■														
・観測地点の整理			◎		■	■													
・観測計画の立案			◎			■	■												
2. 調査																			
・観測			◎	◎					■	■	■								
・データ収集				◎					■	■	■								
3. 結果の整理		◎	◎										■	■					

注)◎担当主体 ○関連主体

7. 交通量調査単位区間の設定及び対応表の整理

7. 1 交通量調査単位区間の設定

交通量調査単位区間は、連続する新センサス区間のうち交通量が著しく変化しないと考えられる区間を複数集約して設定する。

交通量調査単位区間は、センサス対象路線のすべてに対して設定を行う。

[解説]

交通量調査単位区間は、路線に沿って連続する新センサス区間のうち交通量が著しく変化しない範囲を複数集約して設定する。集約する範囲は、平成 17 年度道路交通センサスにおける調査単位区間及び交通量の観測統合区間並びに平成 17 年度以降の交通量調査結果を参考に、1 つの交通量調査単位区間内における交通量の差異が、最大交通量の概ね 10% 以内に納まる区間となるような範囲を目安とする。

また、以下の点についても留意して設定する必要がある。

- ① 交通量調査単位区間番号の都合上、管理者を越えての集約は行わない。
- ② 路線が重用している区間は、新センサス区間に設定している路線の区間として交通量調査単位区間を設定する。
- ③ 新センサス区間に複断面区間が設定されている場合、主断面と複断面は別々の交通量調査単位区間として設定する。
- ④ 新センサス区間が上下線で分離している場合、対となる上下線を 1 つの交通量調査単位区間として設定する。
- ⑤ 平成 22 年秋季までに改築等により、交通状況の大きな変化が見込まれる区間では、予め交通量調査単位区間を分割・統合等しておくことが望ましい。
- ⑥ 平成 22 年秋季までに降格、廃道等により、センサス対象路線ではなくなると見込まれる区間には、交通量調査単位区間は設定しなくてよい。

交通量調査単位区間については、将来の交通量調査の実施や推計のベースとして用いることを勘案して、調査対象区間以外についても設定を行う。

＜平成 17 年度道路交通センサス調査からの変更点について＞

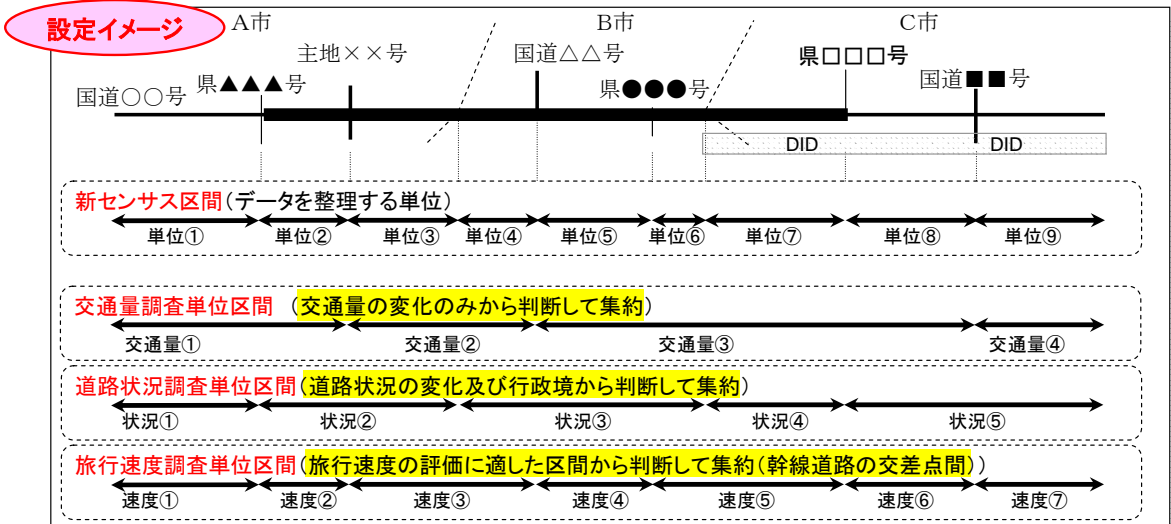
従来は、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、交通量の変化に対して詳細すぎる調査単位区間が設定されている箇所等が見受けられた。

また過去のセンサス結果と結びつけて利用するために、従来は、調査単位区間を原則変えないこととしていたため、交通量や道路状況の変化に十分追従出来ていなかった。

この問題を解消するため、今回からは各調査結果を相互に結びつけた利用は、新センサス区間を介して位置を参照することで行うこととし、それぞれの調査の調査単位区間は、他の調査とは独立して、各調査に適した区間をそれぞれに設定することとしている。

過去のセンサス結果と結びつけた利用も新センサス区間を介して行うこととするので、過去の調査単位区間とも合わせる必要はなく、現在の交通量の変化点を素直に判断し、交通量調査単位区間を設定することが望ましい。

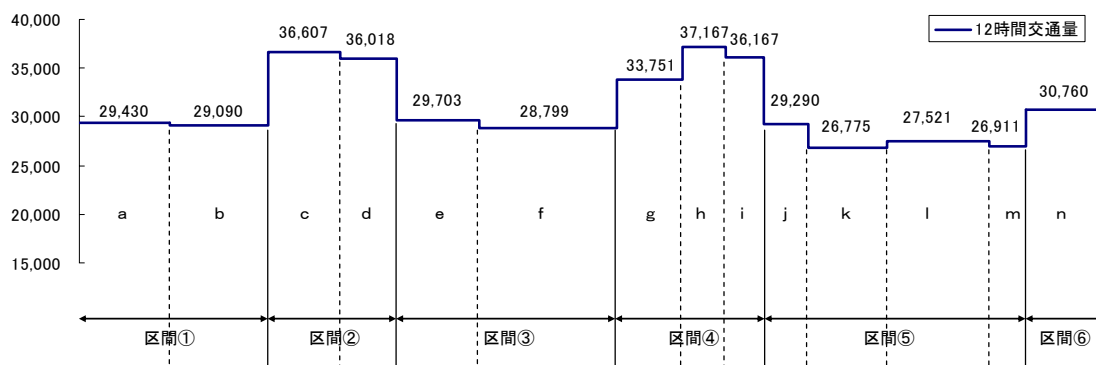
なお、従前より交通量の変化点を適切に踏まえている場合は、平成 17 年度道路交通センサス調査の調査単位区間をベースに調査単位区間を設定してもよい。



<交通量調査単位区間の集約範囲の目安について>

交通量調査単位区間は、平成 17 年度道路交通センサス調査結果や平成 17 年度以降の交通量調査結果を参考にして、交通量が著しく変化しない範囲で新センサス区間を集約して設定を行う。新センサス区間の集約においては、集約する範囲内で昼間 12 時間交通量が最大となる区間に対して、概ね 10%以内の差異に納まる範囲を目安とし、連続する区間とする。

以下に示す交通量調査単位区間の集約のイメージでは、区間④は当該区間で 12 時間交通量が最大となる区間 h の 37,167 台に対して、概ね 10%以内の差異に納まる（33,450 台以上）区間 g、i が 1 つの交通量調査単位区間として集約される。



7. 2 交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表

交通量調査単位区間の位置を明確化するため、交通量調査単位区間と新センサス区間との対応表を作成する。

調査事項は次の通りとし、調査結果は交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式3-1）にとりまとめる。

- (1) 新センサス区間番号
- (2) 都道府県指定市コード
- (3) 交通量調査単位区間番号

[解説]

交通量調査単位区間の位置を明確化し、道路状況調査及び旅行速度調査並びに平成17年度道路交通センサスとの関連づけを行うため、各道路管理者において、交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式3-1）を作成する。

各項目の具体的な調査方法は次の通りとする。

(1) 新センサス区間番号

別冊の「新センサス区間標準」に従って、新センサス区間に設定した番号である。

(2) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添8. 各種コード表」を参照して記入する。

なお、このコードは、「都道府県市区町村コード」（都道府県コード2桁と市区町村コード3桁からなる5桁のコード）とは異なることに注意する。

(3) 交通量調査単位区間番号

平成22年度の交通量調査単位区間番号を記入する。交通量調査単位区間番号のつけ方については、「別添1. 交通量調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

なお、平成22年秋季までにセンサス対象ではなくなると見込まれる区間は空欄として、備考欄にセンサス対象でなくなる理由と降格、廃道となる日を記入しておく。

8. 調査対象区間の整理及び観測地点の選定

調査対象区間とする交通量調査単位区間毎に、代表する観測地点を選定する。

観測地点が存在する新センサス区間番号は、調査対象区間とする交通量調査単位区間番号及び各区間の調査実施機関とともに、各区間の交通量観測地点の新センサス区間番号を、各道路管理者において交通量データ整理表（様式3-3）にとりまとめる。

[解説]

(1) 調査対象区間の整理

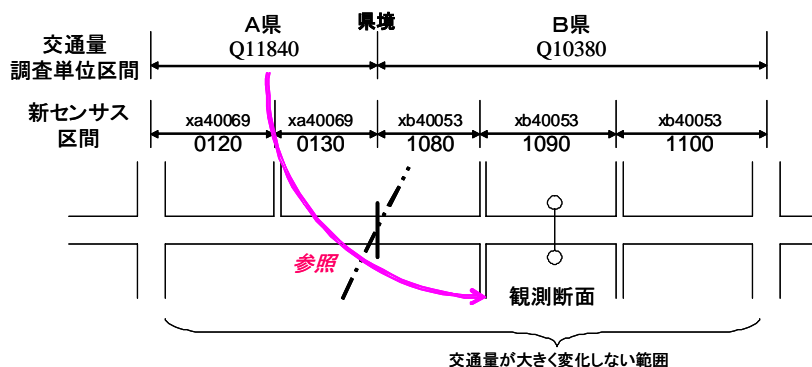
「4. 調査対象区間」に基づいて選定した調査対象区間の交通量調査単位区間番号を、道路管理者毎に交通量データ整理表（様式3-3）に整理する。その際、調査実施機関を併せて整理する。

(2) 観測地点の選定

調査対象区間となる交通量調査単位区間毎に、区間を代表する各1箇所の観測地点（国による観測を行う区間は国が観測を行う地点、常時観測機器が設置されている場合は、その地点。）を選定する。また、観測地点が存在する新センサス区間番号を交通量データ整理表（様式3-3）に整理する。

なお、県境等を挟んで、又は路線が異なる等のため交通量調査単位区間が別となるが、連続する区間で交通量が著しく変化しない場合は、関係する道路管理者間で協議の上、連続する交通量調査単位区間のいずれか1つに観測地点を設定してもよい。

右の場合、交通量調査単位区間は県別に定義するが、協議の上、A県 Q11840 の観測地点を、B県の新センサス区間 xb400531090 とすることができる。



9. 観測計画の立案及び観測

9. 1 観測計画の立案

秋季（9月～11月）の平日の方向別2車種別（大型車・小型車別）12時間交通量または24時間交通量を観測する計画を立てる。

観測方法は、観測コストを勘案して、適切な方法を選択する。

[解説]

(1) 観測日の選定

観測日は、9月～11月の平日中で任意に選定してよいが、月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日及び台風等の異常気象の場合その他の通常と異なる交通状態が予想される日避けるようにする。

調査開始後に事故等で通常と異なる交通状態が発生した場合は、影響の程度から調査の継続または中止を判断し、中止した場合には別途調査を行う。

なお、調査負荷の平準化によるコスト抑制のため、他の調査と同日である必要はない。また、交通量調査を同日に一斉に行う必要もない。

休日の交通量観測を行う場合については、9月～11月の休日（日曜日）の中で任意に設定し調査することとするが、平日と同様、台風等の異常気象の場合、その他通常と異なる交通状態が予想される日避けるようにする。

8月～10月の新規供用区間及びその周辺の区間は、供用後1ヶ月程度経過期間をおき、交通の状況が安定した頃に観測日を設定することが望ましい。なお、供用時期が11月以降となる場合は、1ヶ月の経過期間を置くことができないため、経過期間を短縮するか、供用前に観測日を設定することとする。

交通量常時観測装置により観測する区間については、10月の平日（月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日を除く）の交通量常時観測データをすべて取得する。

(2) 観測対象の選定

観測は、自動車（二輪車を除く）について2車種区分で行うものとするが、必要に応じて、同時に歩行者・自転車・二輪車の交通量や4車種区分での自動車交通量（以下、歩行者自転車交通量等という。）、休日交通量を観測する。

国で観測を行う区間は、主に機械観測で行うため、原則2車種区分の自動車交通量観測となる。国で観測を行う区間に対して、自治体等が歩行者自転車交通量等の観測を希望する場

合は、道路管理者による観測箇所に切り替える等、地方整備局等と調整する。

なお、人手観測を行う区間について、歩行者自転車交通量等を合わせて観測しても観測コストに大差がないならば、歩行者自転車交通量等も観測することが望ましい。

(3) 観測時間帯の選定

12 時間観測か 24 時間観測を選定する。24 時間観測地点は、昼夜率算出の必要性などを考慮し選定する。

なお、それぞれの観測時間帯は以下の通りとする。

- ・ 12 時間観測：午前 7 時～午後 7 時
- ・ 24 時間観測：午前 7 時～翌日午前 7 時または午前 0 時～翌日午前 0 時

24 時間観測の時間帯は、観測コストを勘案して上記の 2 つの時間帯から選択してよい。ただし、休日の 24 時間観測を行う場合は、平日早朝の交通状況を避けるため、午前 0 時～翌日午前 0 時で観測することが望ましい。

なお、機械観測を行う区間については、観測時間が 12 時間でも 24 時間でもコストに大差がないことから、原則 24 時間観測を行うことが望ましい。

(4) 観測方法の選定

道路管理者や交通管理者が設置している交通量常時観測装置の結果を用いる方法、簡易型トラカン（路面設置型、路側設置型など）を設置して交通量を観測する方法、人手により観測する方法、営業データから算出する方法などから、適切な方法を選定する。

交通量常時観測装置が設置されている調査対象区間は、常時観測データを優先して活用することとする。その他の調査対象区間は、観測対象、観測コスト等を勘案して、簡易型トラカンによる機械観測を行うか、人手観測を行うかを判断する。

(5) その他

人手観測による場合や簡易型トラカンを用いる場合は、観測員及び歩行人の安全に十分配慮した作業計画とする。

＜参考：平成 17 年度道路交通センサスにおける 24 時間観測地点の選定について＞

■24 時間観測地点選定

平成 17 年度道路交通センサスでは、24 時間観測地点は、原則として、前回（平成 11 年度）と同じ観測地点としたが、以下の点についても考慮して選定した。

① 廃止する箇所

バイパス等の供用により、旧道が市町村道等に降格した場合、旧道にほとんど交通量が残らないと考えられる場合等の旧道の観測地点は廃止する。

② 新設する箇所

バイパス等が供用した場合、バイパス等の供用により周辺道路の交通が大きく変化した場合、比較的大きな規模の宅地開発があった場合等、及び夜間交通量が特に多く、環境対策上、夜間 12 時間交通量又は夜間ピーク時間交通量を知る必要がある箇所については新設する。

③ 交通量常時観測調査地点

平成 11 年度観測地点とは異なるものの、交通量常時観測調査地点などで 24 時間交通量データが存在し、地点間で交通状況に大きな変化がなく、センサスデータとして活用可能な場合は、24 時間交通量のデータの有効活用の観点から 24 時間観測地点とする。

④ 簡易トラカンにより計測する地点

簡易トラカンにより、24 時間観測が可能な場合、24 時間交通量のデータの有効活用の観点から 24 時間観測地点とする。

■昼夜率の設定方法

平成 17 年度道路交通センサスでは、24 時間観測が行われた区間の結果を用いて、12 時間観測区間の昼夜率を以下のように設定することとしていた。

① 一般国道

道路ネットワーク特性、道路の形状などを考慮し、近隣地点又は類似地点の値を用いて設定するものとする。設定にあたってはそれぞれの地点に応じた値を用いるものとするが、隣接する地整等における調査地点との整合についてはそれぞれの地整等の間で調整する。

② 都道府県道及び指定市市道

都道府県道及び指定市市道の昼夜率については、24 時間調査地点を都府県支庁指定市別、道路種別別、沿道状況別に整理し、その値を用いてそれぞれ設定するものとする。

なお、隣接県間又は、その他に準ずるもので地点別に修正が必要なものについては、別途状況に応じて地点別に設定する。

9. 2 観測の実施

観測を実施し、交通量調査原票（様式3-2）にとりまとめる。

[解説]

交通量調査原票（様式3-2）は、実際に観測された事実を直接記入し、調査結果の根拠となる大切な記録である。

交通量調査原票の作成は1観測地点につき平日（休日調査を実施した場合には平・休別）、上り・下り別に1枚ずつ、「8. 調査対象区間の整理及び観測地点の選定」で整理した交通量データ整理表（様式3-3）に記載された全ての交通量調査単位区間について、各調査実施機関が作成する。

調査事項は次のとおりとする。具体的な記載方法については、「別添2. 交通量調査原票調査事項」を参照のこと。

- (1) 交通量調査単位区間の位置等
- (2) 観測の諸条件
- (3) 交通量
- (4) その他

10. 調査結果の整理

交通量観測結果に基づき、各道路管理者において交通量データ整理表（様式3-3）を整理する。

なお、様式の記載済み事項に変更が生じた場合は修正を行う。

[解説]

「8. 観測区間及び観測地点の選定」で整理された様式3-3に対して、各道路管理者は、実際に観測が行われ、様式3-2が作成されたことを確認し、下記事項について整理する。

国による調査としている区間についても、国から調査結果の提供を受けて、各道路管理者において、様式3-3を整理する。

具体的な整理方法については、「別添3. 交通量データ整理表調査事項」を参照のこと。

- (1) 都道府県指定市コード
- (2) 交通量調査単位区間番号
- (3) 交通量調査実施機関
- (4) 観測地点の新センサス区間番号
- (5) 上り／下りの別
- (6) 12時間／24時間観測の別
- (7) 交通量観測の別
- (8) 昼間12時間自動車類交通量
- (9) 夜間12時間自動車類交通量
- (10) 24時間自動車類交通量

11. 調査結果のチェック

各道路管理者において、交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式3-1）、交通量調査原票（様式3-2）、交通量データ整理表（様式3-3）の内容について、記載漏れ、調査票又は記載事項の重複、調査結果間の矛盾、異常値等がないかをチェックする。

[解説]

各道路管理者がチェックする具体事項については、「別添5. 交通量調査に関する調査結果のチェック項目一覧」のとおりとする。

各道路管理者の出先機関等が分担して調査を行っている場合は、各出先機関において担当する区間に関するチェックを行った後、本庁・本社・本局等でとりまとめ、各道路管理者の調査結果として、漏れ、重複、調査結果間の矛盾等がないか、再度チェックを行う。

12. 調査結果の提出

地方道路公社（指定都市高速道路を管理する地方道路公社を除く）は、管轄する県等に調査結果を提出する。

高速道路会社、都道府県・指定市、指定都市高速道路を管理する地方道路公社は、それぞれの調査を担当した出先機関の調査成果（最終的なデータチェックが終わったもの）をとりまとめて、次のとおり関係地方整備局（北海道にあっては北海道開発局、沖縄にあっては沖縄総合事務局）へ電子媒体で提出する。

成果の種類（調査実施機関→地方整備局等）	部数
----------------------	----

《4/19 時点、未確定^{*1}》

提出期限は地方整備局等と協議して定めるものとする。

地方整備局等または本省へ提出するデータ及びファイルはデータチェック済みの確定ファイルを提出する。

*1 各様式を電子化したものの提出をお願いする予定であるが、具体的な電子媒体の提出方法については、センサス関連の各種システム類の設計が終わり次第、要綱に記載する。

別添 1. 交通量調査単位区間番号のつけ方

(1) 交通量調査単位区間番号のつけ方

- ① 交通量調査単位区間番号は頭文字を“Q”（大文字）とし、続く 5 桁の番号を付す。
また、都（区部及び市郡部ごと）府県、北海道の振興局、指定市ごと、道路種別により下記の番号から始まる番号とする。

高速自動車国道	Q00010	～
都市高速道路	Q05010	～
一般国道	Q10010	～
主要地方道（指定市の主要市道を含む）	Q40010	～
一般都道府県道	Q60010	～
指定市の一般市道	Q80010	～

※ “Q” に続く 5 桁の番号の 100 の位と 1000 の位の間にコンマをつけてはいけない。

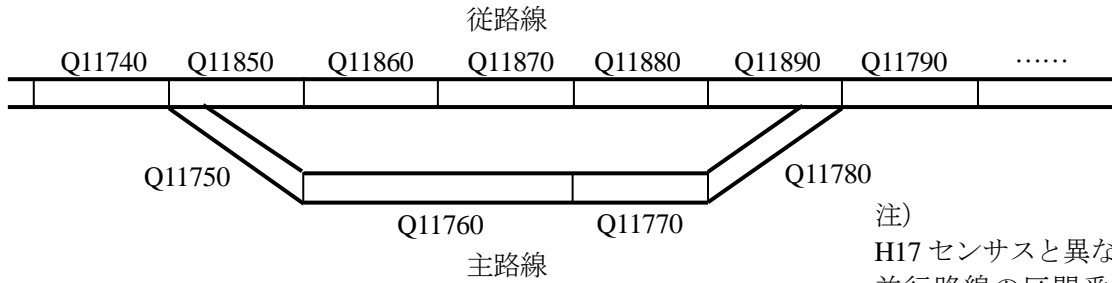
（例：Q11,760 としないこと。Q11760 とする。）

また、番号は必ず 6 桁で入力を行う。（例：Q10 としないこと。Q00010 とする。）

- ② 番号は路線番号順に各路線の起点側から昇順に付す。
- ③ バイパス等の供用で同一の路線が並行している区間は、原則として主路線については前後の区間と繋がる番号を付し、従路線には主路線の最後の番号に続く番号を付す。なお、主路線に直結していない同一路線の従路線も同様とする。
- ④ 交通量調査単位区間の設定変更が必要となる場合等を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。
- ⑤ やむを得ず交通量調査単位区間の分割が発生する場合は、起点側の区間は既存の番号を継続し、終点側の区間は既存の番号の下 1 桁を調整して付す。なお、必ずしも 1 から付す必要はない。
- ⑥ 一般国道においては、地方整備局等の国道事務所、高速道路会社、県等、公社が交通量調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と交通量調査単位区間番号の調整を行うこと。

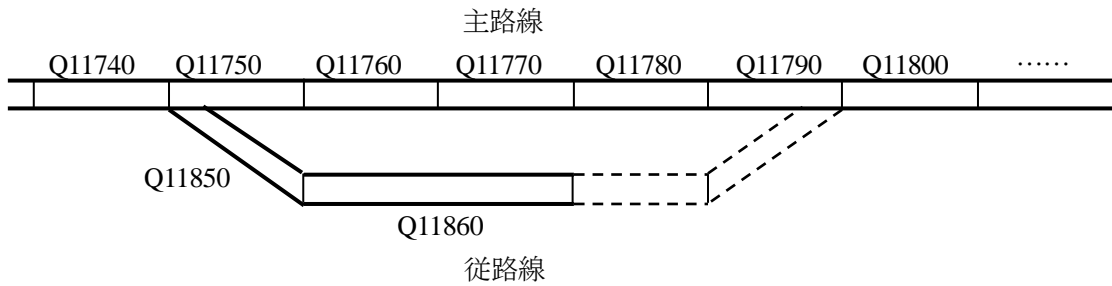
[交通量調査単位区間番号の付番方法]

a) バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合

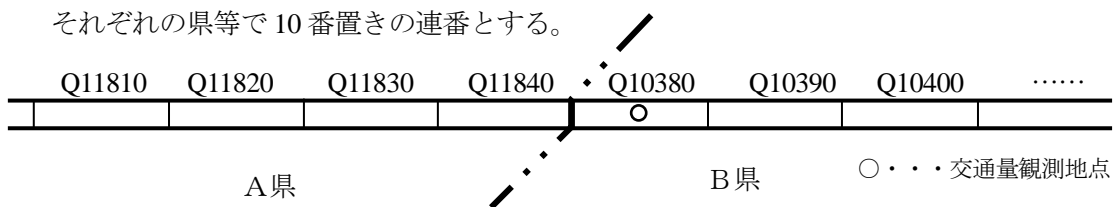


注)
H17 センサスと異なり、
並行路線の区間番号の
下4桁を合わせる必要は
ない

b) バイパス部分供用中で、主路線が現道経由になる場合



c) 路線が県境等を挟む場合



注)
H17 センサスと異なり、
県境を挟んで下4桁を
合わせる必要はない

別添2. 交通量調査原票調査事項

(1) 交通量調査単位区間の位置等

1) 都道府県指定市コード

観測を行った交通量調査単位区間（以下、別添2において調査単位区間という。）の都道府県指定市コードを「別添8. 各種コード表」を参照して記入する。

2) 交通量調査単位区間番号

平成22年度の交通量調査単位区間番号を記入する。交通量調査単位区間番号のつけ方については、「別添1. 交通量調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

3) 道路種別

当該調査単位区間の道路種別について、新センサス区間の属性情報をもとに記入する。なお、道路種別のコードは以下のとおりである。

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

4) 路線番号、路線名

当該調査単位区間の路線番号と路線名を記入する。なお、路線番号については新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

5) 起点の接続路線名、終点の接続路線名

調査単位区間の起点と終点を確認しながら作業を進めるため、当該調査単位区間の起点側（又は終点側）に接続している道路のうち最上位のものの路線名を、新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

6) 管理区分

当該調査単位区間の道路管理者について、次のコードで管理区分を記入する。

なお、国が観測する区間についても、道路管理者に基づき記入する。

道路管理者	コード番号
国土交通大臣	1
都道府県知事	2
指定市の長	3
NEXCO3 社	4
首都高	5
阪高	6
本四	7
地方公社等	8

7) 調査実施機関

当該調査単位区間の調査実施機関を次のコードで記入する。

なお、道路管理者が国土交通大臣（直轄国道）である場合も、OD 調査の発集量照査に必要な区間についてはコード番号 1、それ以外の地点はコード番号 2 を使い分ける。

調査実施機関	コード番号
国（OD 調査の発集量照査に必要な地点の調査）	1
道路管理者	2

(2) 観測の諸条件

1) 観測年月日

観測を開始した時間が属する日を「平成 22 年 月 日 曜日」で記入する。

なお、交通量常時観測データを用いる場合は、日、曜日は空白とする。

2) 観測地点地名

交通量観測を行う地点の地名を市・郡、区・町・村、町・丁目・字、番地、小字等を記入する。

3) 観測地点新センサス区間番号

観測地点を設定した新センサス区間番号を記入する。

4) 平日・休日の別

交通量観測の平日・休日の別を次のコード番号で入力する。

平日・休日の別	コード番号
平日	1
休日	2

5) 天候

観測日の代表的な天候のコードを記入する。

なお、機械観測を実施した場合は、コード番号6を用いることとする。

天候	コード番号
晴	1
曇	2
雨	3
霧	4
雪	5
その他	6

6) 上り・下りの別

観測の上り、下りの別を次コード番号で入力する。

上りとは路線の終点から起点に向かう方向であり、下りは路線の起点から終点に向かう方向である。方向を記入する際は必ず起点と終点の向きを確認する。

方向	コード番号
上り	1
下り	2

7) 12h・24h 観測の別

12時間観測地点・24時間観測地点の別を次のコード番号で記入する。

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

8) 交通量観測の別

交通量観測の別を次のコード番号で記入する。

交通量観測の別	コード番号
人手観測	1
機械観測（交通量常時観測地点）	2
機械観測（簡易型トラフィックカウンター）	3
機械観測（交通管理者トラカン）	4
通行データ	5

(3) 交通量

1) 時間帯別車種別自動車類交通量

通行した自動車を大型／小型の別に区分し、1時間ごとの方向別交通量を記入する。

2車種区分を基本としているが、調査原票では4車種区分にも対応できる様式とし、記録に残すこととしている。

種 別		単位
自動車類	大型車	台
	小型車	台

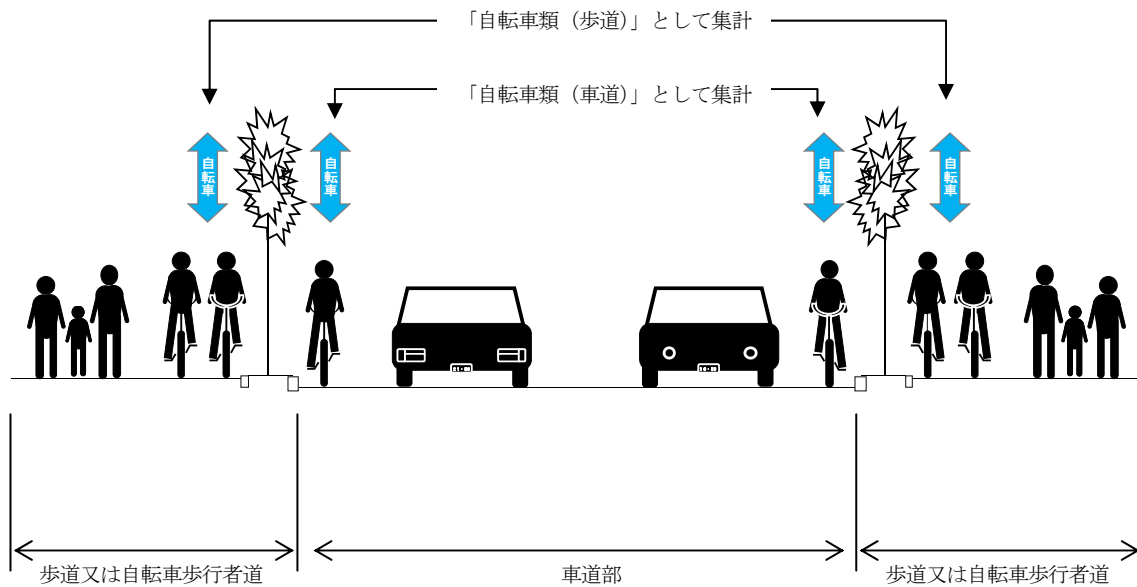
2) 時間帯別歩行者・自転車・動力付き二輪車交通量

歩行者・自転車・動力付き二輪車交通量を観測する場合は、それらの1時間ごとの上り側・下り側別交通量を記入する。なお、自転車交通量調査を行う場合は、今後の自転車通行空間整備の方向性として歩行者と自転車の分離が推進されていることに鑑み、通行位置別（歩道／車道別）に観測することが望ましい。

様式3-2には、「自転車類（歩道）」とは歩道又は自転車歩行者道を通行した台数を記入し、また「自転車類（車道）」とは「歩道」以外の部分、すなわち車道部（車道、路肩、停車帯又は自転車レーン）、副道又は自転車道を通行した台数を記入する。歩道と車道の区分のない道路においては、通行した自転車はすべてを「自転車類（車道）」に記入する。

歩道の有無については、交通量観測地点の属する新センサス区間の道路現況調査の横断構成との整合性に注意する。

自転車交通量調査については、次に一般的な概念図を示す。



(4) その他

1) 調査実施機関、観測担当機関

調査実施機関およびその下部で観測を担当する機関の、機関名、責任者及び担当者の氏名、記入又は確認した年月日を記入する。

調査実施機関	観測担当機関
地整等	開発建設部、国道事務所等
都道府県指定市	土木事務所、建設事務所、土木現業所等
高速道路会社、公社	建設局工事事務所等、 管理局管理工事事務所等

2) 観測請負会社

観測を請負で行う場合は、その会社名、責任者及び担当者の氏名、記入又は確認した年月日を記入する。

3) 代表観測員氏名

交通量観測にたずさわった観測員の代表者の氏名を記入する。押印は必要ない。

4) 注記

観測中のトラブル、その他交通の特殊な状況、2車種交通量の推計等について記入する。

<交通量及び車種等分類の定義>

① 人手観測による場合

イ) 自動車交通量及び車種分類の定義

人手観測による場合の交通量は、観測断面を通過した自動車（歩行者、自転車、二輪車）を目視で捉え、カウンターを用いてカウントした値を1時間毎に整理したものとする。

時間ごとに通過交通量を記入するためには、記入後、即通行車両種別分のカウンターをクリアしなければならないため、交通量の多い地点及び多い時間帯では、その間カウントミスが起こりやすい。そこで、カウンターを時間ごとにクリアせず累積した値を用いて調査後1時間ごとの交通量に直してもよい。

自動車類の分類はナンバープレートの形状、塗色、分類番号によるのを原則とするが、夜間12時間観測で照明が不十分なために、ナンバープレートの識別が困難な場合には、車両の形態により分類することもやむを得ない。

通行車両等の分類は次のとおりとする。なお、ナンバープレートの塗色は特記しない限り白地に青文字（家用）又は青地に白文字（営業用）とする。

簡単な見分け方は次の通りである。

観測区分	種別	内容
大型車	バス	ナンバー2
	普通貨物車	ナンバー1 ナンバー8、9、10
小型車	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
	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

A 大型車

a. バス

分類番号が2、20から29まで及び200～299までのものとする。

b. 普通貨物車

分類番号1、10から19まで及び100から199までの自動車とする。

c. 特種（殊）車

次のいずれかに該当する自動車とする。

ナンバープレートの塗色が黄地に黒文字又は黒地に黄文字のものうち、分類番号が8、80から89まで及び800から899まで、9、90から99まで及び900から999まで、0、00から09まで及び000から099までの自動車。

注) 分類番号が8、80から89まで及び800から899までの自動車を特種用途自動車という。分類番号が9、90から99まで及び900から999まで、0、00から09まで及び000から099までの自動車を特殊自動車という。

- ・特種用途自動車とは、特種の目的に使用され、かつその目的遂行に必要な構造装置をそなえたもので、緊急自動車、タンク車、撒水車、霊柩車、放送宣伝車、クレーン車等がある。
- ・特殊自動車とは、キャタピラを有する自動車、ロード・ローラ、タイヤ・ローラ、スタビライザ等をいう。荷物車、故障車等をけん引していく場合は、けん引車だけを調査の対象とし、披けん引車は数えない。

外交官用車両（外交団用、領事団用、代表部用）、在日米軍用車両、自衛隊用車両、臨時運行車両、回送運行車両等独自の番号を付しているものは、それぞれの形態、使用目的に応じて車種を想定し、上記の自動車類のなかに含めて観測するものとする。

B 小型車

a. 軽乗用車

ナンバープレートの塗色が黄地に黒文字（自家用）又は黒地に黄文字（営業用）であり、かつ分類番号が50～59の自動車とする。

注) 昭和48年10月1日以前に届出した軽乗用車には、白地に青又は青地に白の小型ナンバープレートで分類番号が3及び33又は8及び88のものがあり、当分の間、これらも軽乗用車として観測する。

b. 乗用車

分類番号が次のいずれかに該当するものとする。

- 1) 3、30から39まで及び300から399まで（普通乗用自動車）
- 2) 5、7、50から59まで、70から79まで、500から599まで及び700から799まで（小型乗用自動車）

c. 軽貨物車

ナンバープレートの塗色が黄地に黒文字（自家用）又は黒地に黄文字（営業用）であり、かつ分類番号が40～49の自動車とする。

注) 昭和48年10月1日以前に届出した軽貨物車には、白地に青又は青地に白の小型ナンバープレートで分類番号が3及び33又は6及び66のものがあり、当分の間、これらも軽貨物車として観測する。

d. 小型貨物車

分類番号が次のいずれかに該当するものとする。

4、6、40～49まで、60から69まで、400から499まで及び600から699まで（小型貨物自動車）

C 自動車類合計

上記A、Bの自動車類の合計を記入する。

[参考] 過去のセンサス対象道路

平成22年度の観測区分（2車種）と平成11年度、17年度の観測区分（4車種）及び平成9年度までの観測区分（8車種）の対応を以下の表に示す。

平成22年度観測区分	平成11・17年度観測区分	平成9年度までの観測区分
大型車	バス	バス
	普通貨物車	普通貨物車 特種（殊）車
小型車	乗用車	軽乗用車
		乗用車
	小型貨物車	軽貨物車 小型貨物車 貨客車

[参考] 自動車区分の相違

・道路運送車両法施行規則第2条

自動車の種別	自動車の構造及び原動機	自動車の大きさ		
		長さ	幅	高さ
普通自動車	小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外の自動車			
小型自動車	四輪以上の自動車及び被けん引自動車で自動車の大きさが右欄に該当するもののうち軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの(内燃機関を原動機とする自動車(軽油を燃料とする自動車及び天然ガスのみを燃料とする自動車を除く。))にあっては、その総排気量が 2.00L 以下のものに限る。)	4.70m 以下	1.70m 以下	2.00m 以下
	二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)及び三輪自動車で軽自動車、大型特殊二輪自動車及び小型特殊自動車以外のもの			
軽自動車	二輪自動車(側車付自動車を含む。)以外の自動車及び被けん引自動車 で自動車の大きさが右欄に該当するもののうち大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの(内燃機関を原動機とする自動車にあっては、その総排気量が 0.660L 以下のものに限る。)	3.40m 以下	1.48m 以下	2.00m 以下
	二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。)で自動車の大きさが右欄に該当するもののうち大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの(内燃機関を原動機とする自動車にあっては、その総排気量が 0.250L 以下のものに限る。)	2.50m 以下	1.30m 以下	2.00m 以下
大型特殊自動車	一 次に掲げる自動車であって、小型特殊自動車以外のもの イ ショベル・ローダ、タイヤ・ローラ、ロード・ローラ、グレーダ、ロード・スタビライザ、スクレーパ、ロータリ除雪自動車、アスファルト・フィニッシャ、タイヤ・ドーザ、モータ・スイーパー、ダンパ、ホイール・ハンマ、ホイール・ブレーカ、フォーク・リフト、フォーク・ローダ、ホイール・クレーン、ストラドル・キャリア、ターレット式構内運搬自動車、自動車の車台が屈折して操向する構造の自動車、国土交通大臣の指定する構造のカタピラを有する自動車及び国土交通大臣の指定する特殊な構造を有する自動車 ロ 農耕トラクタ、農業用薬剤散布車、刈取脱穀作業車、田植機及び国土交通大臣の指定する農耕作業用自動車			
	二 ボール・トレーラ及び国土交通大臣の指定する特殊な構造を有する自動車			
小型特殊自動車	一 前項第一号イに掲げる自動車であって、自動車の大きさが右欄に該当するもののうち最高速度 15 km/h 以下のもの	4.70m 以下	1.70m 以下	2.80m 以下
	二 前項第一号ロに掲げる自動車であって、最高速度 35 km/h 未満のもの			

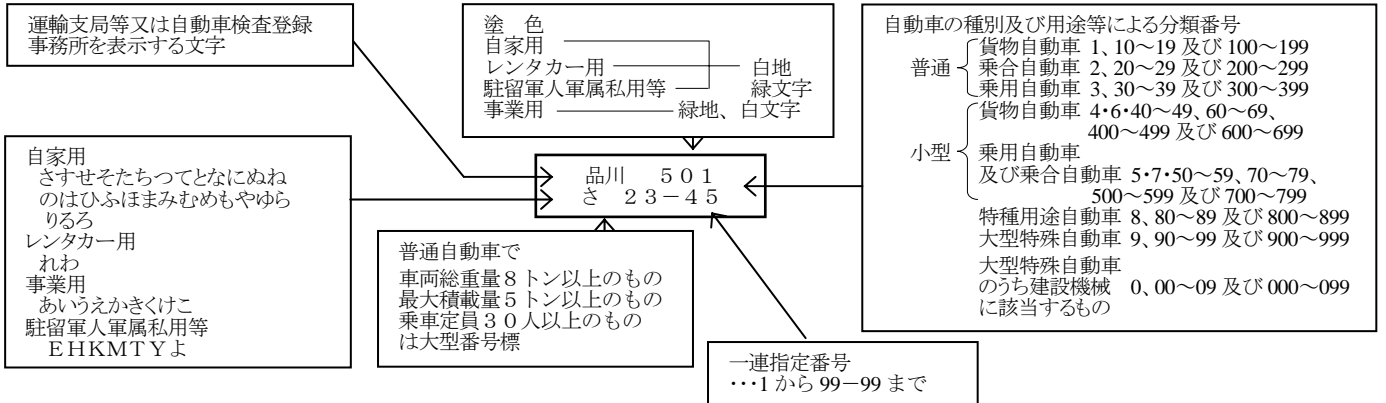
・道路交通法施行規則第2条

自動車の種類	車体の大きさ等			
大型自動車	大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量が11,000kg以上のもの、最大積載量が6,500kg以上のもの又は乗車定員が30人以上のもの			
中型自動車	大型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量が5,000kg以上11,000kg未満のもの、最大積載量が3,000kg以上6,500kg未満のもの又は乗車定員が11人以上29人以下のもの			
普通自動車	車体の大きさ等が、大型自動車、中型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車又は小型特殊自動車について定められた車体の大きさ等のいずれにも該当しない自動車			
大型特殊自動車	カタピラを有する自動車(内閣総理大臣が指定するものを除く。)、ロード・ローラ、タイヤ・ローラ、ロード・スタビライザ、タイヤ・ドーザ、グレーダ、スクレーパ、ショベル・ローダ、ダンパ、モータ・スイーパー、フォーク・リフト、ホイール・クレーン、ストラドル・キャリア、アスファルト・フィニッシャ、ホイール・ハンマ、ホイール・プレーカ、フォーク・ローダ、農耕作業用自動車、ロータリ除雪車、ターレット式構内運搬車、自動車の車台が屈折して操向する構造の自動車及び内閣総理大臣が指定する特殊な構造を有する自動車(この表の小型特殊自動車の項において「特殊自動車」という。)で、小型特殊自動車以外のもの			
大型自動二輪車	総排気量0.400Lを超える内燃機関を原動機とする二輪の自動車(側車付のものを含む。)で、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの			
普通自動二輪車	二輪の自動車(側車付きのものを含む。)で、大型特殊自動車、大型自動二輪車及び小型特殊自動車以外のもの			
小型特殊自動車	特殊自動車 車体の大きさが右欄に該当するものうち、15km/hを超える速度を出すことができない構造のもの	車体の大きさ		
		長さ	幅	高さ
		4.70m以下	1.70m以下	2.00m(ヘッドガード、安全キャブ、安全フレームその他これらに類する装置が備えられている自動車で、当該装置を除いた部分の高さが2.00m以下のものにあつては、2.80m)以下
備考	車体の構造上その運転に係る走行の特性が二輪の自動車の運転に係る走行の特性に類似するものとして内閣総理大臣が指定する三輪の自動車については、二輪の自動車とみなして、この表を適用する。			

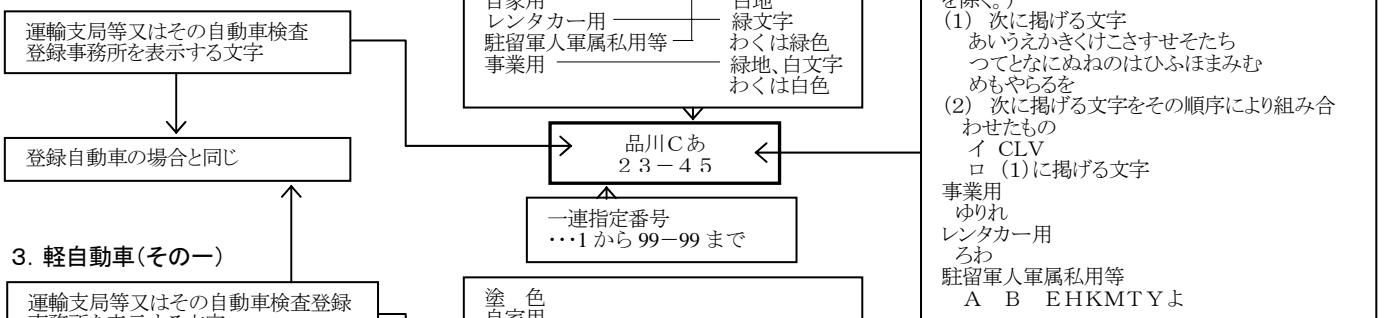
・道路構造令第4条第2項(設計車両)

諸元(単位m)	長さ	幅	高さ	前端オーバーハング	軸距	後端オーバーハング	最小回転半径
設計車両							
小型自動車	4.7	1.7	2	0.8	2.7	1.2	6
小型自動車等	6.0	2.0	2.8	1.0	3.7	1.3	7
普通自動車	12	2.5	3.8	1.5	6.5	4	12
セミトレーラ連結車	16.5	2.5	3.8	1.3	前軸距4 後軸距9	2.2	12

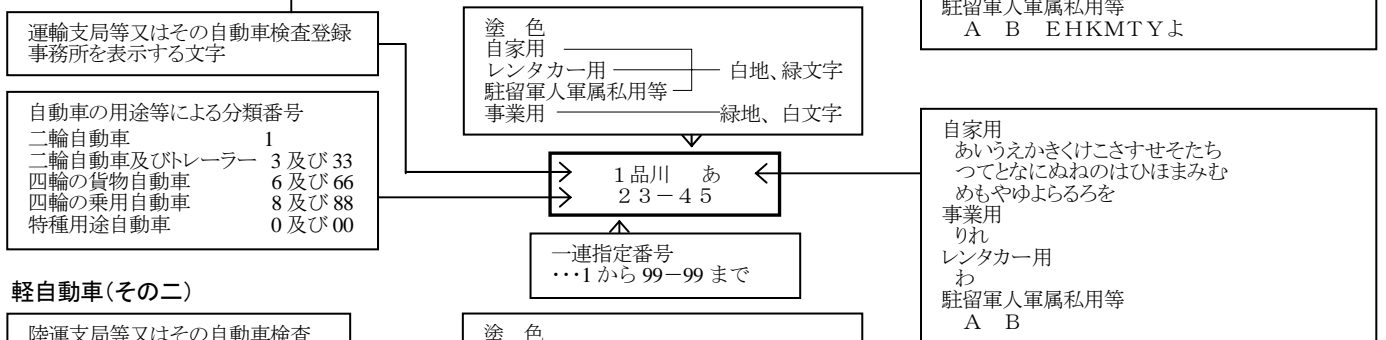
1. 登録自動車



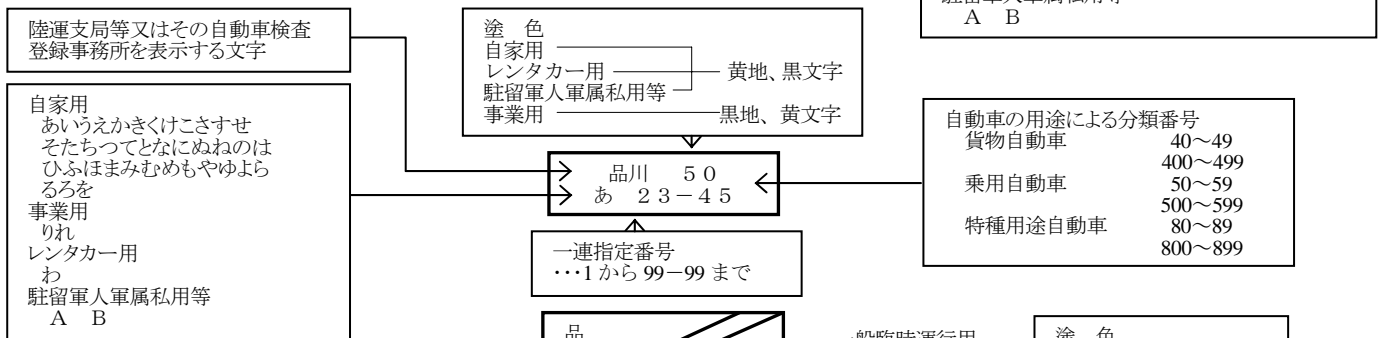
2. 小型二輪自動車



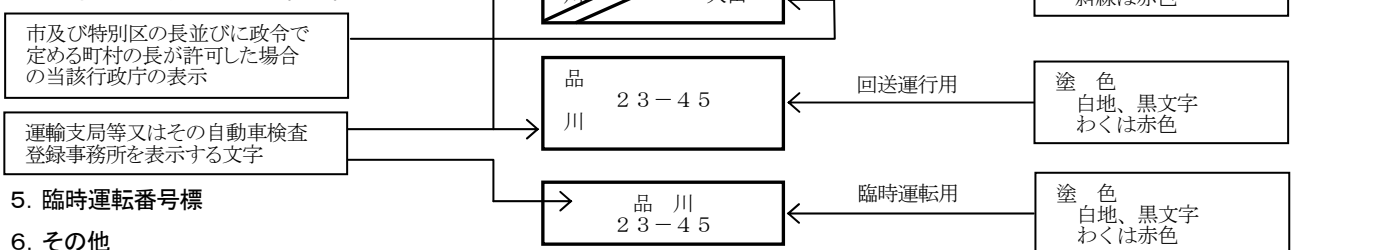
3. 軽自動車(その一)



軽自動車(その二)



4. 臨時運行・回送運行許可番号標



5. 臨時運転番号標

6. その他



ロ) 歩行者類・自転車類・動力付き二輪車類 (※調査する場合についての参考)

歩行者類・自転車類・動力付き二輪車類の調査が必要となる場合には、原則として以下の調査方法とする。

A. 歩行者類

・対象とするもの

歩いている人、走っている人、身体障害者用車いすに乗っている人、乳母車を押す人、小児用の車（小児用三輪車、6才未満の者が乗車する自転車で、かつ、走行、制動操作が簡単で速度が4～8km/h程度しか出せない自転車）に乗っている人、動力付き二輪車又は二輪若しくは三輪の自転車（これらの車両で側車付きのもの及び他の車両をけん引しているものを除く。）を押して歩いている人、親に手を引かれている子供、ローラースケート等によって通行している人、買物車（ショッピングカート）を引いている人。

・対象としないもの

軽車両（リヤカー、牛馬車等）を引いている人、背負われている子供、乳母車の中にいる子供、路上で遊んでいる人、デモ隊、葬列、通園・通学途中でない教師等に引率された学生・生徒・園児の隊列。

B. 自転車類

自転車とは、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（道路交通法第2条第1項第11の2号）とし、二輪のものに限らない。リヤカー等を引く自転車は自転車類に含む。

また、自転車類の調査については、走行位置が特定可能となるように、歩道部と車道部に分けて調査を行うことが望ましい。

C. 動力付き二輪車類

道路交通法施行規則第2条に規定する「大型自動二輪車」、「普通自動二輪車」、道路交通法第2条第1項第10号に規定する「原動機付自転車」及びその他の二輪の自動車とする。側車付きのもの及び他の車両をけん引しているものを含む。

②機械観測による場合

イ) 交通量常時観測地点の結果を用いる場合

原則として、10月の平日（月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日を除く）の交通量常時観測データについて、異常値及び台風等の異常気象日の値を除去し、車種判別不能台数の按分、補正観測に基づく補正、欠測処理等の確定値処理を行い、その平均値を採用する。

車種分類区分は、交通量常時観測装置の仕様による。

交通管理者のトラカンデータを用いる場合については、国交省本省が警察庁と協議した方法を別途通知する。

ロ) 簡易型トラカンを設置して交通量を観測する場合

簡易型トラカンのデータは、1日の観測値について、車種判別不能台数の按分処理を行った値を採用する。但し、欠測や異常値が見られた場合は、12時間又は24時間分のデータをすべて無効とし、再調査を行う。

再調査を回避するため、可能であれば、簡易型トラカンの設置スケジュールは、月曜に設置し、火曜～木曜の3日間観測し、金曜に撤去することが望ましい。

複数日の観測データを得た場合は、その中から、3日間の中央値に近い状態の1日を選定し、その日を観測日として、各時間値を採用する。

別添3. 交通量データ整理表調査事項

(1) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添8. 各種コード表」を参照して記入する。

なお、このコードは、「都道府県市区町村コード」（都道府県コード2桁と市区町村コード3桁からなる5桁のコード）とは異なることに注意する。

(2) 交通量調査単位区間番号

平成22年度の交通量調査単位区間番号を記入する。交通量調査単位区間番号のつけ方については、「別添1. 交通量調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

(3) 調査実施機関

交通量調査を実施する機関について、次のコードで記入する。

調査実施機関	コード番号
国（OD調査発集量照査箇所）	1
道路管理者	2

(4) 観測地点の新センサス区間番号

観測地点を設定した新センサス区間番号を記入する。

(5) 上り／下りの別

観測の上り、下りの別を次コード番号で入力する。

上りとは路線の終点から起点に向かう方向であり、下りは路線の起点から終点に向かう方向である。方向を記入する際は必ず起点と終点の向きを確認する。

方向	コード番号
上り	1
下り	2

(6) 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コード番号で記入する。

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

(7) 交通量観測の別

交通量観測の別を次のコード番号で記入する。

交通量観測の別	コード番号
人手観測	1
機械観測 (交通量常時観測地点)	2
機械観測 (簡易型トラフィックカウンター)	3
機械観測 (交通管理者トラカン)	4
通行データ	5

(8) 昼間 12 時間自動車類交通量

昼間 12 時間の自動車類交通量を 2 車種区分 (小型車・大型車) 及び合計で記入する。

(9) 夜間 12 時間自動車類交通量

24 時間観測の場合は、夜間 12 時間交通量の自動車類交通量を 2 車種区分で記入する。

(10) 24 時間自動車類交通量

24 時間観測の場合は、24 時間自動車類交通量の合計を記入する。

別添4. 交通量機械観測

交通量調査においてはこれまで人手によるカウントを行ってきた。しかし、近年、人員確保や費用、精度の問題があり、交通量の機械計測を進める必要性はますます高くなってきている。

平成17年度調査では、山地部や平地部において機械による交通量観測を行ってよいこととし、機械化を図った。また、交通量常時観測調査（以下、常観）地点では人手観測を行わず常観交通量を車種補正してセンサス交通量とした。

平成22年度調査においては、さらなる機械化を図るため、山地部や平地部以外でも機械観測を進めることとし、車種分類も機械化に合わせて小型車、大型車の2車種区分を原則とすることにした。また、4車種分類の常観観測値についても、その分類精度を考慮して上記の2車種区分のデータに統合してセンサス交通量とする。

- ① 4車種分類型車両感知器による常観地点の観測値を用いる方法
- ② 簡易型トラカンによる計測
- ③ 交通管理者等が常設している車両感知器（トラカン）の観測値を用いる方法

（1）交通量常時観測地点

①の「交通量常時観測地点」については、方向別時間帯別車種別（4車種区分）交通量データを抽出し、これを小型車、大型車の2車種区分に統合して用いる。

なお、対象は平日の24時間とする。

（2）簡易型トラカンにより計測する地点

②の「簡易型、路側設置型トラフィックカウンターにより計測する地点」は、2車種区分が可能なトラカンを用いて小型車、大型車の方向別時間帯別交通量を計測し、これをセンサスデータとする。

観測対象日は平日の24時間を原則とし、火曜日から木曜日までの連続3日間設置を基本とする。

なお、簡易型及び路側設置型トラフィックカウンター等により計測する場合においては、設置作業や撤収作業における事故防止に十分注意する必要がある。

また、設置したトラフィックカウンター等が走行する車両や二輪車あるいは歩行者等の障害とならないよう配慮する必要がある。

(3) 交通管理者等が常設している車両感知器での観測地点

③の「交通管理者等が常設している車両感知器」についても、上記(1)と同様に平日の2車種区分の方向別時間交通量を対象としてセンサス交通量とする。

なお、車種を分類する機能がなく「全車計」の観測値の場合は、平成17年度の当該区間の車種構成比、または、隣接地点の車種構成比を用いてセンサスデータとする。

車種構成比設定方法については「別添6. 交通量機械観測データのセンサスデータへの車種補正について」を参照のこと。

別添5. 交通量調査に関する調査結果のチェック項目一覧

(1) 交通量調査単位区間設定と新センサス区間の対応表(様式3-1)チェック項目一覧

表 交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
101	新センサス区間番号	○		空白
102		○		新センサス区間番号が欠損
103		○		新センサス区間番号が重複
201	都道府県指定市コード	○		空白かつ備考欄が空白
202		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
301	交通量調査単位区間番号	○		空白かつ備考欄が空白
302		○		頭文字が“Q”以外
303		○		6桁以外
401	交通量調査単位区間	○		調査単位区間内で複数の道路種別が混在
402		○		調査単位区間内で複数の路線番号が混在
403		○		調査単位区間内で複数の管理区分が混在

※チェック項目 No. 401 以降は、新センサス区間の属性情報を用いてチェック

(2) 交通量調査原票（様式3-2）チェック項目一覧

表 交通量調査原票チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
0121	交通量調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
	調査実施機関	○		1 又は 2 以外の数値が入力
0431	観測年月日		○	2010 年 9 月 1 日～2010 年 11 月 30 日以外である
	年	○		22 以外である
	月	○		1～12 以外である
	日	○		1～31 以外である
		○		日付以外である
	観測地点新センサス区間番号	○		存在しない新センサス区間番号が入力
0211	平日・休日の別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
0511	天候	○		1～6 以外の数値が入力
0311	上り・下りの別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
0411	12h、24h 観測の別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
0416		○		同一区間で上下の 12h・24h の別が異なる
0727			○	高速道路で 2 以外の数値が入力
0728			○	機械観測で 2 以外の数値が入力
0421	交通量観測の別	○		1～5 以外の数値が入力
0616	交通量	○		昼間時間帯の自動車類交通量が未入力又は負の値が入力
0412		○		12h 観測で夜間時間帯に交通量が入力
0413		○		24h 観測で夜間時間帯の自動車類交通量が未入力又は負の値が入力
0717		○		昼間 12 時間自動車類交通量合計が 0 である
		○		自動車専用道路で歩行者類交通量 > 0 である
		○		自動車専用道路で自転車類交通量 > 0 である
0711	前回交通量との比較		○	$0.5 \leq (H22 \text{ 自動車類交通量} / H17 \text{ 自動車類交通量}) \leq 1.5$ の範囲外である (H22 で 1,000 台/12h 以上の地点)

(3) 交通量データ整理表（様式3-3）チェック項目一覧

表 交通量データ整理表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
	交通量調査単位区間番号	○		調査単位区間番号以外である
	調査実施機関	○		1 又は 2 以外の数値が入力
	観測地点新センサス区間番号	○		存在しない新センサス区間番号が入力
	上り／下りの別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
	12 時間／24 時間観測の別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
		○		同一区間で上下の 12h・24h の別が異なる
			○	高速道路で 2 以外の数値が入力
			○	機械観測で 2 以外の数値が入力
	交通量観測の別	○		1～5 以外の数値が入力
	昼間 12 時間自動車類交通量	○		交通量が未入力
		○		交通量<0 である
	夜間 12 時間自動車類交通量	○		24 時間観測で交通量が未入力
		○		24 時間観測で交通量<0 である
		○		12 時間観測で交通量>0 である
	24 時間自動車類交通量	○		24 時間観測で交通量が未入力
		○		24 時間観測で交通量<0 である
		○		12 時間観測で交通量>0 である

別添6. 交通量機械観測データのセンサデータへの車種補正について

○全車交通量から2車種交通量の推計

交通管理者により提供される機械計測データなどで、2車種分類（大型車／小型車）されていない場合、以下の方法で車種補正を行うものとする。

算定方法を以下に示す。

なお、この際、時間帯別方向別の小型車の補正係数及び大型車の補正係数が推計上必要である。

この補正係数は以下の方法で時間帯別に求め、外生データとする。

- ① 平成17年度の当該区間の車種構成比あるいは平成22年度交通量調査単位区間のうち車種構成比が同様と考えられる区間を1つ選択し、その時間帯別（t）方向別（d）交通量を車種別（Sktd：小型車、Sotd：大型車）に抽出する。

- ② 小型車の補正係数（Rktd）を計算する。

$$Rktd = Sktd / (Sktd + Sotd)$$

- ③ 大型車の補正係数（Rotd）を計算する。

$$Rotd = Sotd / (Sktd + Sotd)$$

小型車の補正係数（②）、及び大型車の補正係数（③）を用いて時間帯別方向別車種別に集計する。

- ④ $Cktd = SUMtd \times Rktd$

- ⑤ $Cotd = SUMtd \times Rotd$

ここに、

Cktd：時間帯別方向別小型車交通量

Cotd：時間帯別方向別大型車交通量

SUMtd：簡易型トラフィックカウンターによる時間帯別交通量トータル数

ただし、④は少数第1位を四捨五入して整数化し、⑤の大型車で時間ごとのトータル数を合わせるものとする。なお、ここでは機械計測による全車の時間帯別方向別交通量（トータル数）は真値とみなしており、補正はしていない。

従って、時間帯別の全車の合計が、12時間または24時間の交通量と一致しなければならない。

なお、全車交通量から2車種交通量の推計を行った場合は、交通量調査原票（様式3-2）の注記欄に「車種別交通量は推計」と記入すること。

別添7. 各種様式

様式3-1

平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路センサス） 一般交通量調査

交通量調査単位区間と新センサス区間の対応表

道路管理者名

新センサス区間番号											都道府県 指定市 コード				交通量調査 単位区間番号						備 考						
道路種別			路線番号				順番号																				
都道府県	道	路種別	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	備	考	
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								
																			Q								

交通量調査原票

道路管理者名

【交通量調査単位区間の位置等】

都道府県指定市コード							
交通量調査単位区間番号	Q						
道路種別	1. 高速国道 2. 都市高速 3. 国道 4. 主要地方道（都道府県） 5. 主要市道 6. 一般都道府県道 7. その他指定市道						
路線番号							
路線名							
起点の接続路線名							
終点の接続路線名							
管理区分	1. 国（直轄） 2. 都道府県 3. 指定市 4. NEXCO3社 5. 首都高 6. 阪高 7. 本四 8. 地方公社等						
調査実施機関	1. 国（00調査の発集量照査に必要なゾーン境界等） 2. 道路管理者						

記入者又は確認者	氏名	記入又は確認の日付
調査実施機関	責任者	22年 月 日
	担当者	22年 月 日
観測機関	機関名	
	責任者	22年 月 日
観測請負会社	担当者	22年 月 日
	会社名	
責任者	責任者	22年 月 日
	担当者	22年 月 日

代表観測員氏名

注 記

【観測の諸条件】

観測年月日	平成22年 月 日 曜日
観測地点地名	市 区 町 郡 町・村 丁目・字
観測地点新センサス区間番号	
平日・休日の別	1:平日 2:休日
天候	1:晴 2:曇 3:雨 4:霧 5:雪 6:その他
上り・下りの別	1:上り 2:下り
12h・24h観測の別	1:12h 2:24h
交通量観測の別	1:人手観測 2:機械観測（交通量常時観測地点） 3:機械観測（簡易型トラフィックカウンター） 4:機械観測（交通管理者トラカン） 5:通行データ

【交通量】

観測時間帯	歩行者類	自転車類(歩道)	自転車類(車道)	動力付き二輪車類	自動車類						自動車類合計
					小型車			大型車			
					乗用	小型貨物車	小型車計	バス	普通貨物車	大型車計	
0~1											
1~2											
2~3											
3~4											
4~5											
5~6											
6~7											
7~8											
8~9											
9~10											
10~11											
11~12											
12~13											
13~14											
14~15											
15~16											
16~17											
17~18											
18~19											
19~20											
20~21											
21~22											
22~23											
23~24											

別添 8. 各種コード表

高速自動車国道の路線番号については、下記の番号を使用すること。

ただし、新直轄区間は、次ページの路線番号を使用するものとする。

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	1910	新名神高速道路

新直轄区間における路線番号を下表に示す。

路線名	道路名	区間	センサ 路線番号	(参考資料) H20道路施設 現況調査コード*
北海道縦貫自動車道（函館名寄線）	道央自動車道	士別剣淵～名寄間	3101	0101
		七飯～大沼間	3102	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	3201	0201
北海道横断自動車道（黒松内釧路線）		本別～釧路間	3202	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	3401	0401
		宮守～東和間	3402	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	3501	0501
		本庄～岩城間	3502	0502
		荒川～朝日間	3504	0504
	秋田自動車道	大館～小坂JCT間	3503	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	3601	0601
		米沢～米沢北間	3602	0602
		東根～尾花沢間	3603	0603
中部横断自動車道	中部横断自動車道	八千穂～佐久南間	4601	1601
		佐久南～佐久JCT間	4602	1602
		富沢～六郷間	4603	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	4801	1801
		田辺～白浜間	4803	1803
近畿自動車道（尾鷲勢和線）		尾鷲北～紀伊長島間	4802	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	5201	2201
		智頭～鳥取間	5202	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	5203	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	5204	2204
	松江自動車道	三次JCT～三刀屋木次間	5205	2205
四国横断自動車道（阿南中村線）		阿南～小松島間	5501	2501
		須崎新庄～窪川間	5502	2502
		小松島～徳島東間	5504	2504
四国横断自動車道（内海大洲線）		宇和島北～西予宇和間	5503	2503
九州横断自動車道（延岡線）		嘉島JCT～矢部間	5801	2801
東九州自動車道	東九州自動車道	蒲江～北川間	5901	2901
		清武JCT～北郷間	5902	2902
		北郷～日南間	5903	2903
		志布志～末吉財部間	5904	2904
		佐伯～蒲江間	5905	2905

※ここで指定する路線番号は、H20道路施設現況調査のコード番号に3000を加えた値を使用している。

平成 22 年度都道府県指定市コード

都道府県指定市名	コード	都道府県指定市名	コード
札幌市	01 100	山梨県	19 000
石狩振興局	01 300	長野県	20 000
渡島総合振興局	01 330	岐阜県	21 000
檜山振興局	01 360	静岡県（静岡市、浜松市を除く）	22 000
後志総合振興局	01 390	静岡市	22 100
空知総合振興局	01 420	浜松市	22 130
上川総合振興局	01 450	愛知県（名古屋市を除く）	23 000
留萌振興局	01 480	名古屋市	23 100
宗谷総合振興局	01 510	三重県	24 000
オホーツク総合振興局	01 540	滋賀県	25 000
胆振総合振興局	01 570	京都府（京都市を除く）	26 000
日高振興局	01 600	京都市	26 100
十勝振興局	01 630	大阪府（大阪市、堺市を除く）	27 000
釧路総合振興局	01 660	大阪市	27 100
根室振興局	01 690	堺市	27 140
青森県	02 000	兵庫県（神戸市を除く）	28 000
岩手県	03 000	神戸市	28 100
宮城県（仙台市を除く）	04 000	奈良県	29 000
仙台市	04 100	和歌山県	30 000
秋田県	05 000	鳥取県	31 000
山形県	06 000	島根県	32 000
福島県	07 000	岡山県（岡山市を除く）	33 000
茨城県	08 000	岡山市	33 100
栃木県	09 000	広島県（広島市を除く）	34 000
群馬県	10 000	広島市	34 100
埼玉県（さいたま市を除く）	11 000	山口県	35 000
さいたま市	11 100	徳島県	36 000
千葉県（千葉市を除く）	12 000	香川県	37 000
千葉市	12 100	愛媛県	38 000
東京都（特別区を除く）	13 000	高知県	39 000
東京都特別区	13 100	福岡県（北九州市、福岡市を除く）	40 000
神奈川県（横浜市、川崎市、相模原市を除く）	14 000	北九州市	40 100
横浜市	14 100	福岡市	40 130
川崎市	14 130	佐賀県	41 000
相模原市	14 150	長崎県	42 000
新潟県（新潟市を除く）	15 000	熊本県	43 000
新潟市	15 100	大分県	44 000
富山県	16 000	宮崎県	45 000
石川県	17 000	鹿児島県	46 000
福井県	18 000	沖縄県	47 000

注) このコードは「都道府県市区町村コード」（総務省）とは異なることに注意すること。

平成22年度

**全国道路・街路交通情勢調査
(道路交通センサス)**

**一般交通量調査実施要綱
旅行速度調査編(案)**

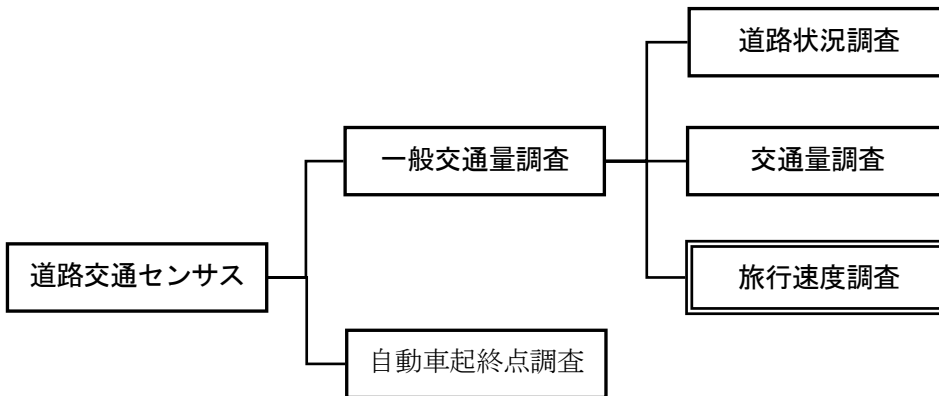
平成22年5月

国土交通省

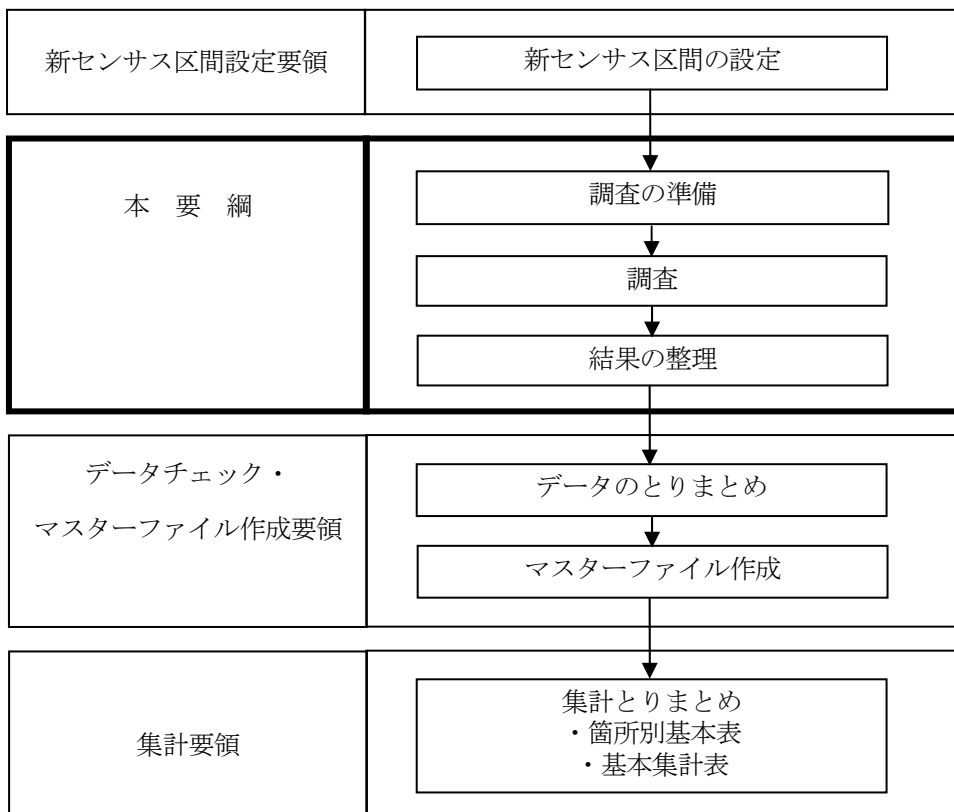
まえがき

1. 本要綱の位置づけ

本要綱は平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として実施する旅行速度調査に適用する。



地方整備局（北海道にあつては北海道開発局、沖縄にあつては沖縄総合事務局）及び都道府県等が実施する旅行速度調査の調査方法や調査項目を示し、調査票の様式を定めている。調査データのチェックや集計に関しては、別途配布する「データチェック・マスターファイル作成要領」、「集計要領」を参照のこと。



2. 安全の確保について

旅行速度調査は、一般車プローブデータを活用することから、過年度までと比べて事故等の危険性は大幅に軽減されるが、車両による実際の走行を行う場合は、特に安全に留意する必要がある。「流れに沿った走行」ということだが無理に前車に追従するなどの誤った走行は正しいデータが収集できないばかりではなく、事故を誘発する危険があり、このような走行を決してしないよう、十分注意（指導）する必要がある。前車への追従は、前車と同様なスタイルで運行することであり、踏み切りでの一旦停止や信号で遅れたからといって、スピードを加速して無理に追いつくような走行は正しいデータとはならないことを十分理解し、安全な環境で調査を実施するものとする。

調査中に危険な状況が想定される場合は、すぐに調査を中止し、安全の確保を優先するものとする。

また、緊急時の連絡体制の確立や自然災害等の発生時の対応も行うこととする。

目 次

1. 調査の目的	旅-1
2. 用語の定義	旅-2
3. 調査の方針	旅-4
4. 調査対象区間	旅-5
5. 調査実施機関	旅-6
6. 調査フローとスケジュール	旅-7
7. 旅行速度調査単位区間の設定及び対応表の作成	旅-9
7. 1 旅行速度調査単位区間の設定	旅-9
7. 2 旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表	旅-11
8. 調査対象区間の整理及び調査方法の整理	旅-12
9. 計測計画の立案及び計測	旅-13
9. 1 計測計画の立案	旅-13
9. 2 計測の実施	旅-16
10. 調査結果の整理	旅-17
10. 1 一般車プローブデータの整理	旅-17
10. 2 追加計測等の実施	旅-17
10. 3 旅行速度データの整理	旅-18
11. 調査結果のチェック	旅-19
12. 調査結果の提出	旅-20

別添1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方

別添2. 旅行速度計測原票調査事項

別添3. 旅行速度データ整理表調査事項

別添4. 道路管理者プローブによる旅行速度計測要領

別添5. 一般車プローブを用いた旅行速度の算定

別添6. 旅行速度調査に関する調査結果のチェック項目一覧

別添7. 各種様式

別添8. 各種コード表

1. 調査の目的

旅行速度調査は、全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一環として、圏域間移動の代表経路や混雑が発生している地域の幹線道路の旅行速度を調査するもので、道路のサービス水準を把握・評価するとともに、道路の計画、建設、維持修繕その他の管理などについての基礎資料を得ることを目的に実施する。

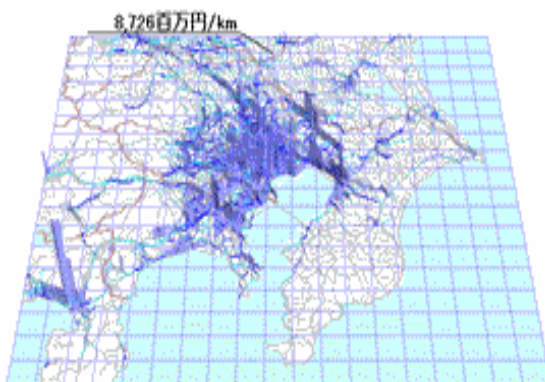
[解説]

全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）は、昭和3年度以降全国的な規模で実施されてきたが、旅行速度調査は昭和43年に始めて実施された。当初はドライバーの他に、記録する調査員を同乗させる方法で調査を行っていたが、平成17年度にはプローブカーを導入し、調査コストの縮減、集計処理の効率化、精度向上を図ったところである。

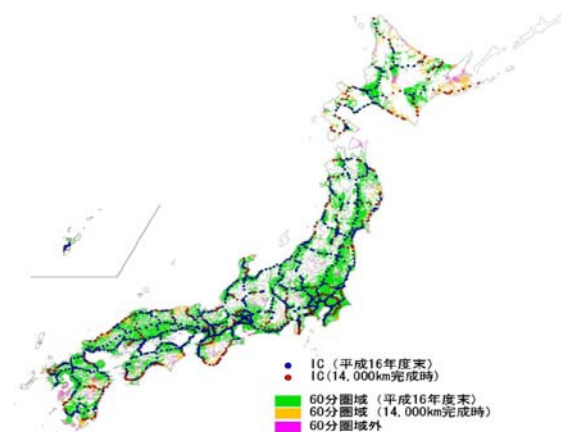
平成22年度調査では、民間事業者等が収集した一般車プローブデータを積極的に活用することにより、さらなる調査にかかる負担の軽減、データ精度の向上、内容の充実に努める。

この調査結果は、渋滞損失時間や地域間所要時間の算定など、道路交通サービス実態の把握・評価に用いるとともに、道路計画の立案・策定、維持修繕・管理の基礎資料とする。

①渋滞損失時間の算定(渋滞損失3Dマップ)



②高規格幹線道路ICの1時間カバー圏域



2. 用語の定義

本要綱において使用する用語の定義は次のとおりである。

(1) 道路管理者

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項に規定する会社管理高速道路にあつては同法第 2 条第 6 項に規定する会社等、同法 31 条に規定する公社管理道路にあつては地方道路公社、その他の道路にあつては道路法第 18 条に規定する道路管理者をいう。

(2) 地方整備局等

国土交通省地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局をいう。

(3) 高速道路会社

高速道路株式会社法第 1 条に規定する東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

(4) 県等

都道府県及び指定市（地方自治法第 252 条の 19 第 1 項に規定する市）をいう。

(5) 指定都市高速道路

道路整備特別措置法第 12 条に規定する「指定都市高速道路」をいう。

(6) 都市高速道路

首都高速道路株式会社が管理する道路、阪神高速道路株式会社が管理する道路及び指定都市高速道路をいう。

(7) 県境等

都道府県及び指定市の行政区分の境界、東京都の区部と市郡部の境界及び北海道の各振興局管内の境界をいう。

(8) センサス対象路線*¹

道路交通センサスの一般交通量調査の対象とする全路線をいう。平成 22 年度道路交通センサスにおいては、すなわち道路状況調査の全調査対象区間をいう。

(9) 新センサス区間*²

一般交通量調査の作業の最小単位として、センサス対象路線をセンサス対象路線同士の接続箇所(交差点, IC, JCT 等)、道路管理者境、自動車専用道路の端点及び市区町村境で分割し、センサス対象路線全線に漏れ重複なく設定する調査の基本となる区間をいう。

(10) 旅行速度調査単位区間

調査を効率的に行うため、旅行速度サービス実態を把握するために適した範囲で新センサス区間を集約した区間をいう。

(1 1) 旅行速度調査対象区間

平成 22 年度道路交通センサスの旅行速度調査として、計測又は一般車プローブデータの集計分析により旅行速度を調査する区間をいう。

(1 2) 計測区間

調査対象区間のうち、各調査実施機関が、人手計測、機械計測その他の方法により旅行速度を計測する区間をいう。

(1 3) プローブ区間

調査対象区間のうち、国が一般車プローブデータの集計分析により旅行速度を整理する区間をいう。

(1 4) 一般車プローブデータ

一般車両が道路を通行した時のプローブデータを用いて得た旅行時間のデータを指す。民間事業者等から国がデータを取得する。

(1 5) OD 調査（自動車起終点調査）

一般交通量調査の地点別交通量調査では把握できない自動車交通の出発地、目的地、移動目的、1 日の移動状況等を調査するものである。

*1 具体には、別冊の「道路状況調査実施要綱」を参照のこと。

*2 具体には、別冊の「新センサス区間設定要領」を参照のこと。

3. 調査の方針

調査は、センサス対象路線を旅行速度調査単位区間に分割し、そのうち旅行速度の調査対象として選定した区間（調査対象区間）において、秋季（9月～11月）の平日の方向別旅行速度（混雑時及び昼間非混雑時）の調査を行う。

基本的には、プローブデータを活用し、調査を実施する。

[解説]

旅行速度は区間に関する情報であるので、センサス対象路線を区間に分割して行う。

全区間に対する調査とはせず、調査対象区間を選定して行う。

旅行速度に関しては、国として、今後プローブデータを活用し、日々の変化を把握できる体制を構築する予定である。それに向け、平成22年度は国において一般車プローブデータを取得する予定であるため、センサスにおいてもプローブデータの活用を基本に調査を行う。

調査は、他の道路交通センサスの調査（以下、他の調査）結果と比較・参照できることが望ましいことから、他の調査が行われる秋季の平日に行う。

また、時間・空間的に広く取得されている一般車プローブデータの特性を活かし、従来の混雑時（7～9時、17～19時）に加え、生産活動のコアタイムとなる日中の平均的な道路交通のサービス水準を把握する観点から、昼間非混雑時（9～17時）についても調査するとともに、方向（上り・下り）別のサービス水準の違いを把握する観点から、上り・下り別に調査する。

ただし、混雑の影響が少ない場合や、道路管理者が計測を行う場合など、必要に応じて、調査の簡素化を行うことができるものとする。

詳細は、次項以降を参照のこと。

4. 調査対象区間

調査は、センサス対象路線のうち道路交通センサスの一環として、他の調査と同時期に旅行速度を把握すべき区間を対象とする。

[解説]

旅行速度調査は、センサス対象路線のうち、以下の例のような観点から、道路交通センサスの一環として旅行速度の把握が必要と考えられる路線（又は路線の区間）を道路管理者が選定して行う。

また、各道路管理者が必要とする地域の旅行速度を効率的に調査するため、関係する道路管理者間で、調査地域、調査実施時期などを調整することが必要である。

<例>

- イ) 混雑が発生している区間
- ロ) 広域交通のサービス実態を把握するための圏域間移動の代表的経路（OD 調査の発生集中交通量照査等のため交通量を観測する地点を通る経路）に該当する路線又は区間

5. 調査実施機関

調査は、国において取得する一般車プローブデータを利用できる区間（高速道路会社の管理する道路及び指定都市高速道路を除く）については国が実施を行い、それ以外の調査対象区間については、各道路管理者が実施する。

[解説]

旅行速度調査は、原則として各道路管理者が実施するものであるが、国として、プローブデータを活用し、旅行速度の日々の変化を把握できる体制を構築する予定であり、平成 22 年は、国においてデータを取得する予定である。従って、このデータを利用できる区間（＝プローブ区間）については国が調査を行う。

上記以外の区間では、各道路管理者において計測を行う（＝計測区間）。

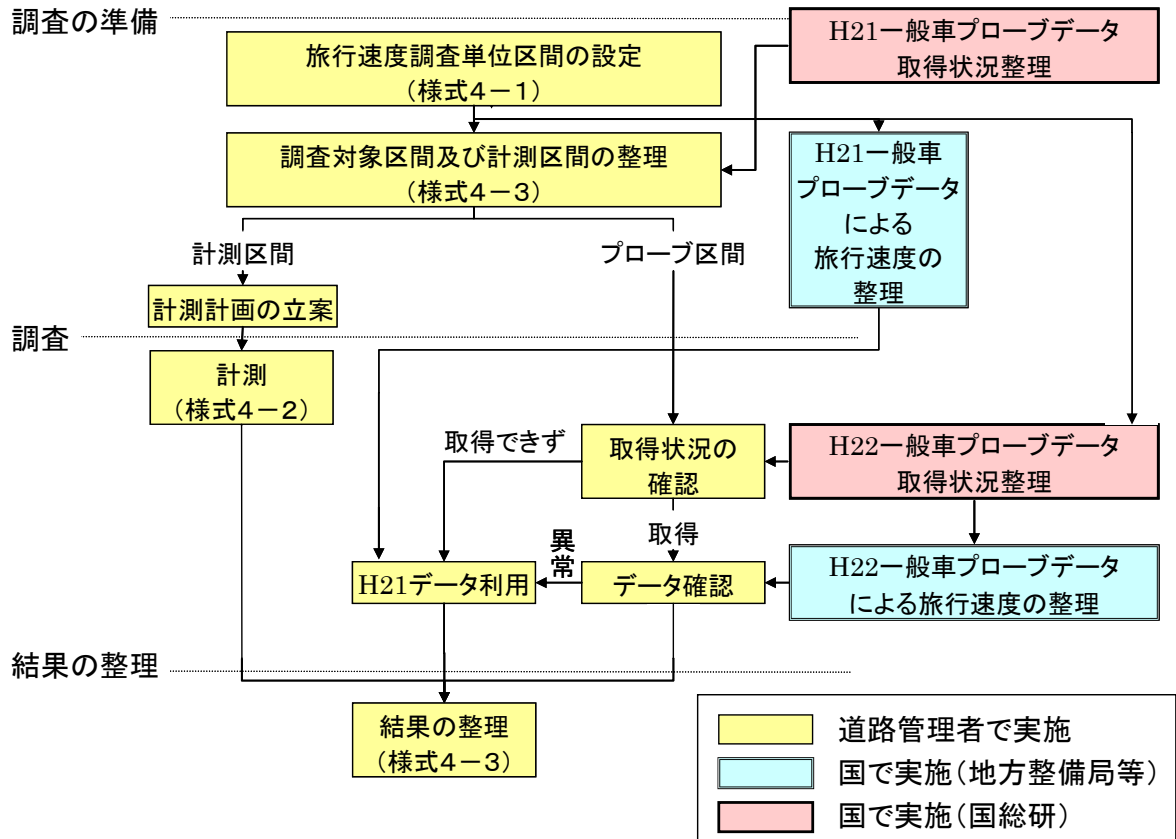
但し、高速道路会社が管理する道路及び指定都市高速道路は、トラカン地点速度や通行データ等、旅行速度を把握しうるデータが充実しているため、それぞれの道路管理者が独自の方法により実施する。

一般車プローブデータを活用して旅行速度を把握できる見込みの区間については、国から平成 21 年 9 月～11 月に取得された一般車プローブデータ（21 年度データ）の取得状況を提示するので、それを踏まえ、各道路管理者は、自らが平成 22 年 9 月～11 月に行う旅行速度調査の調査実施機関となる区間を選定する。

ただし、21 年度データの取得状況からプローブ区間を予定したが、結果として平成 22 年の一般車プローブデータが取得できなかったときは、必要に応じて各道路管理者が調査実施機関として追加計測を実施するものとする。

6. 調査フローとスケジュール

調査は、以下のフローによって行う。



旅行速度調査は、下図に示すスケジュールによって行う。

[スケジュール]

項目	本省・国総研	地 方 整 備 局 等	道 路 管 理 者	平成 22 年												平成 23 年			
				4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月			
調査要綱(案)の配布	◎	○	○	☆															
1. 調査の準備																			
・旅行速度調査単位区間の設定			◎		■	■													
・H21 一般車プローブデータ取得状況整理	◎				■	■													
・調査対象区間の整理			◎		■	■													
・H21 一般車プローブデータによる旅行速度の整理		◎			■	■													
・計測計画の立案			◎		■	■													
2. 調査																			
・計測	◎		◎						■	■	■								
・H22 一般車プローブデータ取得状況整理	◎								■	■	■								
・H22 一般車プローブデータの取得レベルの確認		◎	◎									■							
・H22 一般車プローブデータによる旅行速度の整理			◎									■	■	■					
3. 結果の整理	○	◎	○									■	■	■					

注)◎担当主体 ○関連主体

7. 旅行速度調査単位区間の設定及び対応表の作成

7. 1 旅行速度調査単位区間の設定

旅行速度調査単位区間は、市区町村界を挟んで隣接する新センサス区間を統合して設定する。

旅行速度調査単位区間は、センサス対象路線のすべてを対象に設定する。

[解説]

旅行速度調査は、混雑時のサービス実態、及び広域交通のサービス実態を把握することを目的としており、その調査結果は、交通円滑化に関する状況の把握、施策の立案、事業の優先順位の検討などに用いられる。そのため、旅行速度調査単位区間は、幹線道路網の細かさと整合していることが望ましい。これを勘案し、旅行速度調査単位区間は、幹線道路同士の間、すなわち新センサス区間を基本とする。ただし、新センサス区間の分割箇所のうち市区町村境は、通常旅行速度の変化点とはなり得ないと考えられるため、市区町村境での調査単位区間の分割は行わない。

また、以下の点についても留意して設定する必要がある。

①平成 22 年秋季までに改築等により、交通状況の大きな変化が見込まれる区間では、予め旅行速度調査単位区間を分割・統合等しておくことが望ましい。

②平成 22 年秋季までに降格・廃道等により、センサス対象路線ではなくなると見込まれる区間には、旅行速度調査単位区間は設定しなくてよい。

旅行速度調査単位区間は、将来の旅行速度調査の実施やプローブ集計のベースとして用いることを勘案して、調査対象区間以外についても設定を行う。

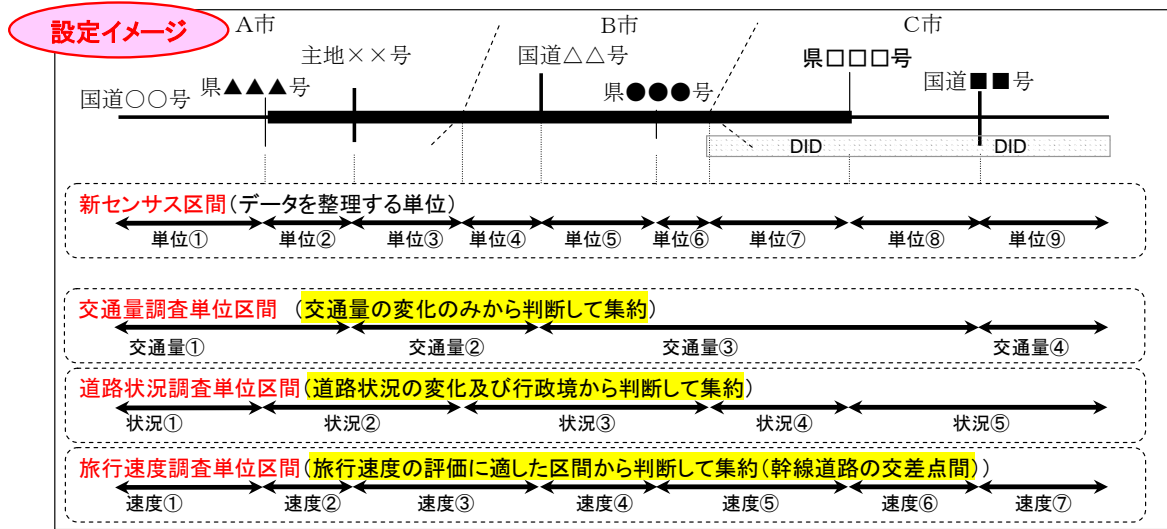
<平成 17 年度道路交通センサス調査からの変更点について>

従来は、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、旅行速度の変化に対して粗く設定されている区間等が見受けられた。

また過去のセンサス結果と結びつけて利用するために、従来は、調査単位区間を原則変えないこととしていたため、旅行速度の変化に十分追従出来ていなかった。

この問題を解消するため、今回からは各調査結果を相互に結びつけた利用は、新センサス区間を介して位置を参照することで行うこととし、それぞれの調査の調査単位区間は、

他の調査とは独立して、各調査に適した区間をそれぞれに設定することとしている。



7. 2 旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表

旅行速度調査単位区間の位置を明確化するため、旅行速度調査単位区間と新センサス区間との対応表を作成する。

調査事項は次の通りとし、調査結果は各道路管理者において、旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式4-1）にとりまとめる。

- (1) 新センサス区間番号
- (2) 都道府県指定市コード
- (3) 旅行速度調査単位区間番号

[解説]

旅行速度調査単位区間の位置を明確化し、道路状況調査及び交通量調査並びに平成17年度道路交通センサスとの関連付けを行うため、各道路管理者において、旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式4-1）を作成する。

各項目の具体的な調査方法は次のとおりとする。

(1) 新センサス区間番号

別冊の「新センサス区間標準」に従って、新センサス区間に設定した番号である。

(2) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添8. 各種コード表」を参照して記入する。

なお、このコードは、「都道府県市区町村コード」（都道府県コード2桁と市区町村コード3桁からなる5桁のコード）とは異なることに注意する。

(3) 旅行速度調査単位区間番号

平成22年度の旅行速度調査単位区間番号を記入する。旅行速度調査単位区間番号のつけ方については「別添1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

なお、平成22年秋季までにセンサス対象路線ではなくなると見込まれる区間は空欄として、備考欄にセンサス対象でなくなる理由と降格、廃道となる日を記入しておく。

8. 調査対象区間の整理及び調査方法の整理

調査対象区間とする旅行速度調査単位区間番号を、一般車プローブデータの取得見込みを踏まえ、各道路管理者において、調査方法とともに旅行速度データ整理表（様式4-3）に整理する。

[解説]

「4. 調査対象区間の選定」に基づいて調査対象区間を選定した調査対象路線の旅行速度調査単位区間番号を、各道路管理者毎に旅行速度データ整理表（様式4-3）に整理する。その際、調査方法を併せて整理する。

調査方法の整理に当たっては、国から平成21年9月～11月に取得された一般車プローブデータ（21年度データ）の取得状況を取得レベルに分けて提示するので、それを踏まえ、道路管理者において一般車プローブによる調査とするプローブ区間と、道路管理者が計測車両を走行させる計測区間を決定し整理する。

なお、プローブ区間において、結果として平成22年度データが取得できなかった場合は平成21年度データを用いるため、平成21年度のプローブデータが取得できていない区間は、原則として計測区間とする。平成21年度データの取得レベルが3ヶ月で1～2件の区間も、22年度データが取得できない可能性が比較的大きいので、計測区間とする。

また、平成21年12月以降平成22年11月までに当該区間の旅行速度に影響を与えるような道路または周辺道路網の改変が行われる区間（見込みを含む）は、結果として平成22年度データが得られなかった場合に平成21年度データを用いるのが適切な調査とは言えないため、極力計測区間とすることが望ましい。

高速道路会社の管理する道路及び都市高速道路については、原則として各道路会社で独自に収集している情報を用いることとするが、独自に収集している情報が不足する区間において一般車プローブデータが取得できている場合は、プローブ区間としてもよい。

9. 計測計画の立案及び計測

9. 1 計測計画の立案

計測区間に対して、秋季（9月～11月）の平日の方向別旅行速度（混雑時及び昼間非混雑時）を計測する計画を立てる。

計測方法については、日常業務等を兼ねた方法とプローブカーを使用する方法がある。

[解説]

(1) 計測日

調査は、他の道路交通センサスの調査（以下、他の調査）結果と比較・参照できることが望ましいことから、他の調査が行われる秋季（9月～11月）の平日から、任意の日を実施してよいが、月曜日、金曜日、祝祭日の前後の日及び台風等の異常気象の場合その他の通常と異なる交通状態が予想される日は避けるようにする。

なお、調査負荷の平準化によるコスト抑制のため、他の調査と同日である必要はない。また、他の日常業務等で当該調査対象区間を通行する予定についても十分に把握し、それら業務と兼ねて調査日を設定する等により、更なるコスト抑制に努めることが望ましい。

旅行速度調査単位区間が長い場合や、日常業務を兼ねた通行はあるが、旅行速度調査単位区間を一度に通過する機会がない場合等において、旅行速度調査単位区間を分割して別の日に調査を行うことが合理的な場合は、朝夕、日中ともあまり混雑が見られない区間に限り、分割することも可とする。

(2) 計測時間帯及び計測方向

混雑時については、朝のラッシュ時間帯（午前7時～午前9時）又は夕方のラッシュ時間帯（午後5時～午後7時）のうち、上下線それぞれが混雑する時間帯に、それぞれ計測するものとする。

昼間非混雑時については、日中の時間帯（午前9時～午後5時）のうち、任意の時間帯に、上下線それぞれ計測するものとする。但し、上下線で旅行速度が大きく異なることはないと考えられる場合は、上下線共通の調査としてどちらか1方向のみの計測としてもよい。

また、朝夕も混雑が見られない区間については、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）の任意の時間帯の計測としてもよい。なお、工事

や作業に伴う通行規制（通行止め、片側交互通行規制、車線通行規制）の実施時間帯はこれを避けるようにする。

（３）計測回数

計測回数は、原則 1 回とする。ただし、代表沿道状況（区間内での沿道状況別延長のうちもっとも長い沿道状況）が人口集中地区（DID）の区間については 3 回計測するものとする。3 回調査は同一日ではなくてもよい。

また、計測中に事故や災害など不測の事態が発生し、計測車両の走行に支障をきたした場合には、これを無効とし、別の日に改めて不足回数分の計測を行うこととする。

（４）計測方法

計測方法としては、道路管理者が日常業務を兼ねた計測方法とプローブカーを使用した計測方法がある。

①日常業務等を兼ねた計測方法

日常業務等を兼ねて旅行速度調査単位区間ごとに調査の開始地点及び終了地点の通過時刻を記録する。

②プローブカーによる計測方法

プローブカーによる位置座標データ（緯度・経度）の取得時間間隔は可能な限り 1 秒ピッチで取得する。プローブカーの利用に際しては、計測機器の不具合や取得データの誤消去など問題が発生する可能性があるため、計測前に機器の取扱いについて十分機能確認を行うこと。計測時には走行の妨げにならないように設置場所などを考慮し、安全には十分注意すること。

なお、具体的な計測方法については「別添 4. 道路管理者プローブによる旅行速度計測要領」を参照のこと。

注) プローブカーについて

プローブカーとは GPS を搭載したカーナビや PDA などの計測機器（あるいはその他の簡易的な GPS 機器）を装備した車両のことで、主に時刻や位置座標（緯度・経度）などの車両の位置情報を一定時間間隔（1 秒ごとなど）で収集（記録）することが可能である。収集データを地図データに対応付け（マップマッチング）、調査対象区間の起終点を通過した時刻を抽出することにより、区間の旅行時間（速度）を算定するものである。

(5) 走行方法

計測時の走行方法は、車群の流れに沿って走行する。具体的には、車群のうち、平均的な速度で走行している車両に追従して走行する。ただし、信号停止や踏切の一旦停止は必ず実施し、安全を確認して走行する。停止により前車との間隔が開いても、無理に追いつこうとせず、前車の走行スタイルと同様な走り方で安全走行を行うものとする。大型貨物車やバス等が前方を低速度で走行している場合は適宜、追越してもよい。4車線以上の道路も同様であり、常に走行車線を通行する必要はない。

また、今回の調査においては、旅行速度の変化の実態に合わせて旅行速度調査単位区間を設定しているため、区間が長い等の理由によって一度に計測することが非合理である場合を除き、更なる区間を分割した走行は原則行わないこととする。

9. 2 計測の実施

計測を実施し、旅行速度計測原票（様式4-2）にとりまとめる。

[解説]

旅行速度計測原票（様式4-2）は、実際に計測された事実を直接記入し、調査結果の根拠となる大切な記録である。

旅行速度計測原票は、1 調査単位区間につき上り・下り別、混雑時・昼間非混雑時別に各1 枚ずつの計4 枚を、「8. 計測区間の整理」で整理した旅行速度データ整理表（様式4-3）に記載の旅行速度調査単位区間のうち、調査方法をプローブカー等の機械計測又は人手計測とした全ての区間について、各道路管理者が作成する。ただし、上り・下り共通または混雑時・昼間非混雑時共通の場合には作成する枚数を省略することができる（例えば、上り・下り共通の場合には1 調査単位区間につき混雑時・昼間非混雑時別に各1 枚ずつの計2 枚など）。

調査事項は次のとおりとする。具体的な調査方法については、「別添2. 旅行速度計測原票調査事項」を参照のこと。

また、記入ミスを防止するため、様式4-2は旅行速度調査単位区間の位置等についても記入する。

- (1) 旅行速度調査単位区間の位置等
- (2) 計測の諸条件
- (3) 旅行速度
- (4) 計測記録
- (5) その他

10. 調査結果の整理

10.1 一般車プローブデータの整理

一般車プローブデータが取得できた区間については、各地方整備局等において旅行速度を整理する。

[解説]

プローブデータが取得できた区間については、旅行速度データ整理表に整理できるように、地方整備局等において整理を行う。具体的な旅行速度の算出方法については「別添5. 一般車プローブを用いた旅行速度の算定」を参照のこと。

10.2 旅行速度データの整理

一般車プローブデータによる旅行速度データ、計測による旅行速度調査結果等を各道路管理者において旅行速度データ整理表（様式4-3）に整理する。

なお、様式の記載済み事項に変更が生じた場合は修正を行う。

[解説]

調査事項は次のとおりとする。なお、各項目の具体的な調査方法については、「別添3. 旅行速度データ整理表調査事項」を参照のこと。

- (1) 都道府県指定市コード
- (2) 旅行速度調査単位区間番号
- (3) 区間延長
- (4) 旅行速度調査方法の別
- (5) 一般車プローブデータ取得レベル
- (6) 混雑時旅行時間
- (7) 昼間非混雑時旅行時間
- (8) 混雑時旅行速度
- (9) 昼間非混雑時旅行速度

なお、計測区間としてプローブカー等の機械計測又は人手計測を行った区間において、結果として一般車プローブデータが取得できた場合については、プローブカー等の機械計測又は人手計測の結果を優先することとする。

11. 調査結果のチェック

各道路管理者において、旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式4-1）、旅行速度計測原票（様式4-2）、旅行速度データ整理表（様式4-3）の内容について、記載漏れ、調査票又は記載事項の重複、調査結果間の矛盾、異常値等がないかをチェックする。

[解説]

各道路管理者がチェックする具体事項については、「別添6. 旅行速度調査に関する調査結果のチェック項目一覧」のとおりとする。

各道路管理者の出先機関等が分担して調査を行っている場合は、各出先機関において担当する区間に関するチェックを行った後、本庁・本社・本局等でとりまとめ、各道路管理者の調査結果として、漏れ、重複、調査結果間の矛盾等がないか、再度チェックを行う。

12. 調査結果の提出

地方道路公社（指定都市高速道路を管理する地方道路公社を除く）は、管轄する県等に調査結果を提出する。

高速道路会社、都道府県・指定都市、指定高速道路を管理する地方道路公社は、それぞれの調査を担当した出先機関の調査成果（最終的なデータチェックが終わったもの）をとりまとめて、次のとおり関係地方整備局（北海道にあっては北海道開発局、沖縄にあっては沖縄総合事務局）へ電子媒体で提出する。

成果の種類（道路管理者→地方整備局等）

部数

《4/19 時点、未確定*1》

提出期限は地方整備局等と協議して定めるものとする。

地方整備局等または本省へ提出するデータ及びファイルはデータチェック済みの確定ファイルを提出する。

*1 各様式を電子化したものの提出をお願いする予定であるが、具体的な電子媒体の提出方法については、センサス関連の各種システム類の設計が終わり次第、要綱に記載する。

別添 1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方

- ① 旅行速度調査単位区間番号は頭文字を“V”（大文字）とし、続く 5 桁の番号を付す。また、都（区部及び市郡部ごと）道府県、北海道の振興局、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する。

高速自動車国道	V00010	～
都市高速道路	V05010	～
一般国道.....	V10010	～
主要地方道（指定市の主要市道を含む）	V40010	～
一般都道府県道	V60010	～
指定市の一般市道	V80010	～

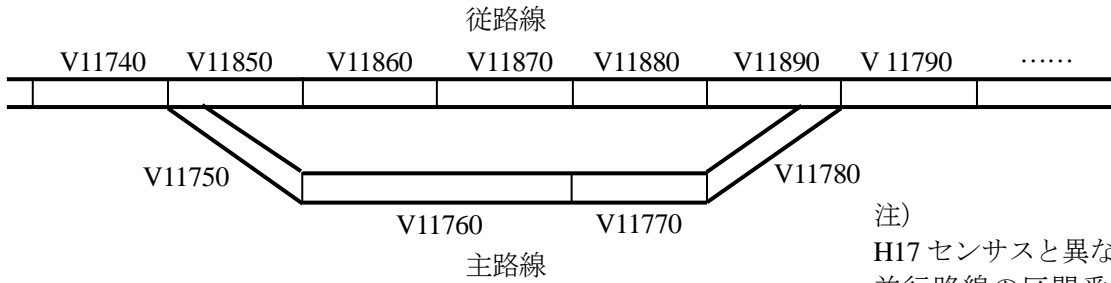
※ “V” に続く 5 桁の番号の 100 の位と 1000 の位の間にコンマをつけてはいけない。（例：V11,760 としないこと。V11760 とする。）

また、番号は必ず 6 桁で入力を行う。（例：V10 としないこと。V00010 とする。）

- ② 番号は路線番号順に各路線の起点側から昇順に付す。
- ③ バイパス等の供用で同一の路線が並行している区間は、原則として主路線については前後の区間と繋がる番号を付し、従路線には主路線の最後の番号に続く番号を付す。なお、主路線に直結していない同一路線の従路線も同様とする。
- ④ 旅行速度調査単位区間の設定変更が必要となる場合を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。
- ⑤ やむを得ず旅行速度調査単位区間の分割が発生する場合は、起点側の区間は既存の番号を継続し、終点側の区間は既存の番号の下 1 桁を調整して付す。なお、必ずしも 1 から付す必要はない。
- ⑥ 一般国道においては、地方整備局等の国道事務所、高速道路会社、県等、公社が旅行速度調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と旅行速度調査単位区間番号の調整を行うこと。

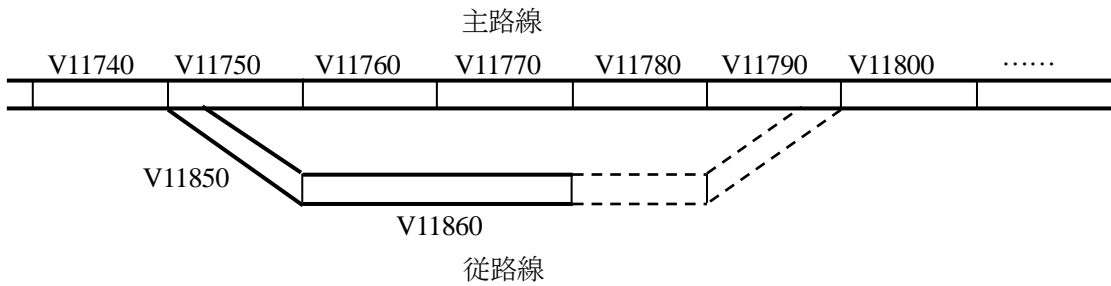
[旅行速度調査単位区間番号の付番方法]

a) バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合

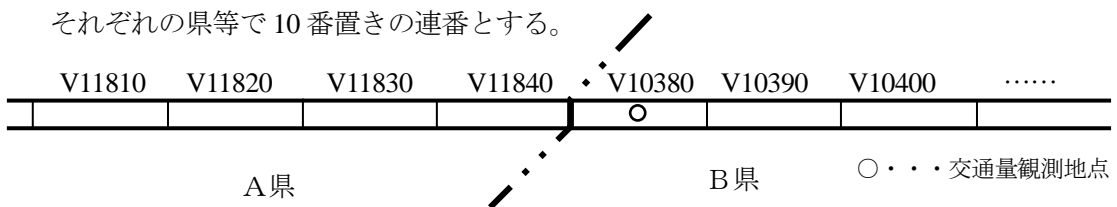


注)
H17 センサスと異なり、
並行路線の区間番号の
下4桁を合わせる必要は
ない

b) バイパス部分供用中で、主路線が現道経由になる場合



c) 路線が県境等を挟む場合



注)
H17 センサスと異なり、
県境を挟んで下4桁を
合わせる必要はない

別添2. 旅行速度計測原票調査事項

(1) 旅行速度調査単位区間の位置等

1) 都道府県指定市コード

計測を行った旅行速度調査単位区間（以下、別添2において調査単位区間という。）の都道府県指定市コードを「別添8. 各種コード表」を参照して記入する。

2) 旅行速度調査単位区間番号

平成22年度の旅行速度調査単位区間番号を記入する。旅行速度調査単位区間番号のつけ方については、「別添1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

3) 道路種別

当該調査単位区間の道路種別について、新センサス区間の属性情報をもとに記入する。なお、道路種別のコードは以下のとおりである。

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

4) 路線番号、路線名

当該調査単位区間の路線番号と路線名を記入する。なお、路線番号については新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

5) 起点の接続路線名、終点の接続路線名

調査単位区間の起点と終点を確認しながら作業を進めるため、当該調査単位区間の起点側（又は終点側）に接続している道路のうち最上位のものの路線名を、新センサス区間の属性情報をもとに記入する。

6) 管理区分

当該調査単位区間の道路管理者について、次のコードで管理区分を記入する。

道路管理者	コード番号
国土交通大臣	1
都道府県知事	2
指定市の長	3
NEXCO3 社	4
首都高	5
阪高	6
本四	7
地方公社等	8

(2) 計測の諸条件

1) 計測年月日

計測を実施した日を「平成 22 年 月 日 曜日」で記入する。なお、計測実施日が複数に跨っている場合においては代表となる計測年月日及び曜日を記入する。

2) 天候

調査時の天候を次のコード番号で記入する。

天 候	コード番号
晴	1
曇	2
雨	3
霧	4
雪	5
その他	6

3) 旅行速度調査の別

旅行速度調査の別を次のコード番号で記入する。

計測方法	コード番号
プローブカー等の機械計測	2
人手計測	3
プローブカー等の機械計測 (追加計測)	4
人手計測 (追加計測)	5

4) 計測方向

計測方向を次のコード番号で記入する。

上下線で旅行速度に大きな違いがなく、どちらか1方向のみの計測とした場合でも、計測した方向のコード番号を記入する。

方向	コード番号
上り	1
下り	2

「上り」とは路線の終点から起点に向かう方向であり、「下り」は路線の起点から終点に向かう方向である。方向を記入する際は必ず起点と終点の向きを確認すること。

5) 計測時間帯区分

計測時間帯区分を次のコード番号で記入する。

朝夕で混雑が見られずに、混雑時と昼間非混雑時の共通の計測とした場合でも、計測した時間帯のコード番号を記入する。

時間帯区分	コード番号
混雑時	1
昼間非混雑時	2

6) 調査単位区間延長

新センサス区間で調査している延長を合計して、旅行速度調査単位区間延長とし、0.1km 単位で記入する。ただし、新センサス区間が上下線で分離している場合は、旅行速度データの方向と同一方向の延長を計上する。

また、調査単位区間延長が0.1km 未満の場合においては、調査単位区間は0km となることから距離を計測し、1m 単位で記入する。

なお、計測原票においては、距離が0.1km 以上と0.1km 未満で距離を入力する場所が異なるので留意すること。

(3) 旅行速度

1) 回数番号

複数回調査する区間について、何回目の調査であるかを記入する。なお、1 回のみの調査区間は 1 を記入する。

2) 通過所要時間

調査区間の調査開始地点から調査終了地点の通過所要時間を秒で記入する。

3) 旅行速度

調査単位区間延長と計測した通過所要時間より旅行速度を算出して 0.1km/h 単位で記入する。

4) 備考

調査実施日が複数に跨っている場合においてはそれぞれ調査を行った年月日を記入する。

(4) 計測記録

1) 回数番号

複数回調査する区間について、何回目の調査であるかを記入する。なお、1 回のみの調査区間は 1 を記入する。

2) 分割番号

旅行速度の変動が少ないと考えられる区間で区間延長が非常に長く一度に走行することが難しい場合については、区間を分割して走行できるものとしている。その場合、旅行速度調査単位区間の起点よりの分割走行区間から順に 1、2、3・・・という連続番号を付し、これを分割番号とする。

3) 計測時間帯

計測時間帯を 24 時間表示法で記入する。

4) 通過時刻

分割走行する区間の開始地点、終了地点のそれぞれの通過所要時間を 24 時間表示法で

記入する。

5) 計測距離

分割走行する区間のそれぞれの距離を計測し、0.1km 単位で記入する。

6) 備考

分割走行の各区間の位置がわかるように、それぞれの起終点の目印などを記載する。

(5) その他

1) 調査実施機関、計測担当機関

調査実施機関およびその下部で計測を担当する機関の、機関名、責任者及び担当者の氏名、記入又は確認した年月日を記入する。

調査実施機関	計測担当機関
地整等	開発建設部、国道事務所等
都道府県指定市	土木事務所、建設事務所、土木現業所等
高速道路会社、公社	建設局工事事務所等、 管理局管理工事事務所等

2) 計測請負会社

計測を請負で行う場合は、その会社名、責任者及び担当者の氏名、記入又は確認した年月日を記入する。

3) 計測員氏名

計測にたずさわった計測員全員の氏名を記入する。押印は必要ない。

4) 注記

計測中のトラブル、その他交通の特殊な状況等について記入する。

別添3. 旅行速度データ整理表調査事項

(1) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添8. 各種コード表」を参照して記入する。

なお、このコードは、「都道府県市区町村コード」（都道府県コード2桁と市区町村コード3桁からなる5桁のコード）とは異なることに注意する。

(2) 旅行速度調査単位区間番号

平成22年度の旅行速度調査単位区間番号を記入する。旅行速度調査単位区間のつけ方については、「別添1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

(3) 区間延長

新センサス区間で調査している延長を合計して、旅行速度調査単位区間延長とし、0.1km単位で記入する。

ただし、新センサス区間が上下線で分離している場合は、旅行速度データの方向と同一方向の延長を計上する。

(4) 旅行速度調査方法の別

旅行速度の調査方法を次のコード番号で記入する。

調査方法	コード番号
一般車プローブデータ (H22年)	1
プローブカー等の機械計測	2
人手計測	3
プローブカー等の機械計測 (追加計測)	4
人手計測 (追加計測)	5
その他 (H22年の計測)	6
一般車プローブデータ (H21年)	7
共通	8

「共通」とは、上下線で旅行速度が大きな違いがなく、上下線どちらか1方向のみを調査した場合、及び朝夕の混雑が見られず、混雑時と昼間非混雑時の共通の調査とした場合に、調査しなかった方向、時間帯に用いるコードとする。

[旅行速度調査方法の別の考え方]

(例1) 上り・下り別、混雑時・昼間非混雑時別に調査した場合

上り・下り別、混雑時・昼間非混雑時別に一般車プローブデータ（H22）が取得できた場合は、混雑時の上り・下り、昼間非混雑時の上り・下りのすべてにおいて調査方法をコード1とする。

(例2) 混雑時・昼間非混雑時ともに上り方向のみ調査した場合

一般車プローブデータ（H22）の取得が見込まれない区間等で、混雑時・昼間非混雑時ともに上下線で旅行速度に大きな違いがないため上り方向のみ機械計測によりデータを取得した場合は、混雑時の上り、昼間非混雑時の上りの調査方法をコード2とし、混雑時の下り、昼間非混雑時の下りはコード8とする。

(例3) 上り・下りともに昼間非混雑時のみ調査した場合

一般車プローブデータ（H22）の取得が見込まれない区間等で、上り・下りともに朝夕で混雑が見られず昼間非混雑時のみ機械計測によりデータを取得した場合は、昼間非混雑時の上り・下りの調査方法をコード2とし、混雑時の上り・下りはコード8とする。

(例4) 上りの昼間非混雑時のみ調査した場合

一般車プローブデータ（H22）の取得が見込まれない区間等で、朝夕で混雑が見られず、また上下線で旅行速度に大きな違いがないため、上り方向の昼間非混雑時のみ人手計測によりデータを取得した場合は、昼間非混雑時の上りの調査方法をコード3とし、混雑時の上り・下り及び昼間非混雑時の下りはコード8とする。

(5) 一般車プローブデータ取得レベル

一般車プローブデータの取得レベルを次のコード番号で記入する。

取得レベル	コード番号
一般車プローブデータではない	0
レベル1	1
レベル2	2
レベル3	3
レベルⅡ	4
レベルⅢ	5

＜参考＞取得レベルの定義

取得レベル	混雑・非混雑	集計期間		時間帯	取得件数
		1ヶ月	10月		
レベル1	混雑時	1ヶ月	10月	7, 8, 17, 18時台	各時間帯それぞれ合計3件以上
		3ヶ月	9月～11月	7, 8, 17, 18時台	各時間帯それぞれ合計3件以上
レベル2	混雑時	3ヶ月	9月～11月	7, 8, 17, 18時台	4つの時間帯合計で3件以上
レベル3	混雑時	3ヶ月	9月～11月	7, 8, 17, 18時台	4つの時間帯合計で1又は2件以上
レベルⅡ	昼間非混雑時	1ヶ月	10月	9-16時台	各時間帯それぞれに1件以上
		3ヶ月	9月～11月	9-16時台	8つの時間帯合計で3件以上
レベルⅢ	昼間非混雑時	3ヶ月	9月～11月	9-16時台	いずれかの時間帯に1件以上

(6) 混雑時旅行時間

当該区間の混雑時旅行時間を秒単位で上り・下りの別に記入する。

(7) 昼間非混雑時旅行時間

当該区間の昼間非混雑時旅行時間を秒単位で上り・下りの別に記入する。

(8) 混雑時旅行速度

当該区間の混雑時旅行時間を 0.1km/h 単位で旅行速度に換算し、上り・下りの別に記入する。

(9) 昼間非混雑時旅行速度

当該区間の昼間非混雑時旅行時間を 0.1km/h 単位で旅行速度に換算し、上り・下りの別に記入する。

別添4. 道路管理者プローブによる旅行速度計測要領

調査実施時は安全確保を第一優先として考え、事故等が生じないよう十分に注意すること。また、走行方法は「流れに沿った」走行とする。すなわち信号交差点での停止等には安全のため十分配慮しつつ、試験車と同じ車種による追越し、被追越しが起こらないように、又は追越し、被追越しの回数がほぼ等しくなるように平均的な走行を行う。

調査実施に向けての留意点や走行計測中の留意点は、以下のようになる。

(1) 調査実施に向けての留意点等

- ① 調査に用いるプローブ車載端末機器の性能や機能を確認する。(データサンプリング周期や取得データ内容、測地系、自律航法機能の有無など)
- ② 調査員への安全確保の義務付け
- ③ 調査対象区間の事前現地調査

①に関しては、事前調査を行ってデータが正常に取得できるか確認すること。特に自律航法を有していない機器を用いる場合、高架道路下やビルの谷間のような箇所では、GPS測位環境の乱れ(マルチパスの影響等)や車載端末機器の不具合等に起因し、データを取得できない場合も生じる可能性もある。事前調査結果を踏まえ、このような区間は本調査では人手により調査を実施すること。②に関しては、調査実施機関のもと厳守し、安全優先の調査を心掛けること。また③に関しては、走行調査の折り返し端点を予め設けておくことが望ましい。例えば、DID区間では3回調査を行うこととしているため、これらの折り返し端点を統一しておくことが賢明である(走行回数によってバラツキがあってはならない)。

(2) 計測走行中の留意点等

- ① 安全な場所にて車両を停止させ、調査開始前に車載端末機器のセットアップ、稼働を確認すること。
- ② 調査計測時の走行中は、車載端末類の操作を一切行わない。(車載端末の不具合が認められた場合等、安全な場所に一旦車両を止めてから、確認すること。停止する際はハザードランプを点灯する。)
- ③ 調査区間端点通過では、右左折をすることなく、直進走行で通過すること。
- ④ 予め設けた調査区間端点折り返し地点では、十分な休憩をとり、疲労状態での計測は決して行わないこと。
- ⑤ 計測区間中の事象等を走行管理メモとして、整理しておくこと。ただし、必ず折り返し端点の休憩時や安全な場所へ車を停止してから記録すること。

計測走行時は、安全を優先した調査を行い、調査実施機関の指示のもと、適宜調査を実施する。

別添5. 一般車プローブを用いた旅行速度の算定

一般車プローブデータを用いた旅行速度の算定は、データの取得レベルに応じて、以下のように行う。

(1) 混雑時

取得レベル	記号	集計期間		時間帯	取得件数	定義(計算方法)
レベル1	Lv.1A	1ヶ月	10月	7,8,17,18時台	各時間帯それぞれ合計3件以上	各時間帯毎の平均旅行速度のうち、最も遅いもの
	Lv.1B	3ヶ月	9月～11月	7,8,17,18時台	各時間帯それぞれ合計3件以上	
レベル2	Lv.2	3ヶ月	9月～11月	7,8,17,18時台	4つの時間帯合計で3件以上	取得された全件の平均
レベル3	Lv.3	3ヶ月	9月～11月	7,8,17,18時台	いずれかの時間帯に1件以上	1件の取得値又は2件の平均

(2) 昼間非混雑時

取得レベル	記号	集計期間		時間帯	取得件数	定義(計算方法)
レベルII	Lv.IIA	1ヶ月	10月	9-16時台	各時間帯それぞれに1件以上	各時間帯毎の平均旅行速度の単純平均
	Lv.IIB	3ヶ月	9月～11月	9-16時台	8つの時間帯合計で3件以上	
レベルIII	Lv.III	3ヶ月	9月～11月	9-16時台	いずれかの時間帯に1件以上	1件の取得値又は2件の平均

一般車プローブデータを用いた旅行速度算定パターン

<集計方法の詳細>

① DRM 毎の平均旅行時間の算出方法

DRM リンクごとの旅行時間情報及び取得件数情報が記録された一般車プローブデータから、平均旅行時間を求めるにあたっては、平均を求める範囲毎に、各旅行時間情報の値(秒)にその取得件数情報(件)の値を乗じた値の総和を、取得件数情報の総和で除して求める。

② 旅行速度調査単位区間の旅行時間算出方法

旅行速度調査単位区間の旅行時間は、当該調査単位区間を構成する DRM リンクごとに求めた旅行時間の和により求める。

③ 調査単位区間の一部でデータが取得できない場合の有効性判定

旅行速度調査単位区間を構成する DRM リンクの一部でデータが取得できない場合は、当該旅行速度調査区間長に対して、データ取得 DRM リンクの延べ延長が 90%以上を占めるとき、全リンクでデータ取得された場合の旅行時間との差異が小さいものとして、有効と判定

し、当該調査単位区間の旅行時間を算定する。

当該調査単位区間の旅行時間は、データ取得できたリンク旅行時間の和に拡大係数（＝調査単位区間長／データ取得リンクの延べ延長）を乗じて算定する。

④ 旅行速度の算出方法

混雑時・昼間非混雑時旅行速度は、当該旅行速度調査単位区間長 L を旅行時間 T で除して算定する。

別添6. 旅行速度調査に関する調査結果のチェック項目一覧

(1) 旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表（様式4-1）チェック項目一覧表

表 旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
101	新センサス区間番号	○		空白
102		○		新センサス区間番号が欠損
103		○		新センサス区間番号が重複
201	都道府県指定市コード	○		空白かつ備考欄が空白
202		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
301	旅行速度調査単位区間番号	○		空白かつ備考欄が空白
302		○		頭文字が“V”以外になっている。
303		○		6桁以外
401	旅行速度調査単位区間	○		調査単位区間内で複数の道路種別が混在
402		○		調査単位区間内で複数の路線番号が混在
403		○		調査単位区間内で複数の管理区分が混在
404		○		調査単位区間内で複数の自動車専用道路の別が混在
405		○		調査単位区間内で複数の市区町村が混在
406		○		調査単位区間内で複数の現道旧道区分が混在

※チェック項目 No. 401 以降は、新センサス区間の属性情報を用いてチェック

(2) 旅行速度計測原票（様式4-2）チェック項目一覧表

表 旅行速度計測原票チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
	旅行速度調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
	計測年月日		○	2010年9月1日～2010年11月30日以外である
		年	○	22以外である
		月	○	1～12以外である
		日	○	1～31以外である
			○	日付以外である
	天候	○		1～6以外の数値が入力
	旅行速度調査の別	○		2～5以外の数値が入力
	計測方向	○		1～2以外の数値が入力
	計測時間帯区分	○		1～2以外の数値が入力
	調査単位区間延長	○		新センサス区間延長の合計と等しくない
	回数番号		○	回数番号が未入力
			○	回数番号>3である
	通過所要時間		○	(調査単位区間延長/通過所要時間)×3600<5である
			○	(調査単位区間延長/通過所要時間)×3600>100である
	旅行速度		○	<5km/hである
			○	>100km/hである
	回数番号		○	回数番号が未入力
			○	回数番号>3である
	分割番号		○	1～9以外の数値が入力
	計測時間帯		○	0～23以外の数値が入力
	計測開始地点通過時刻	時	○	0～23以外である
		分	○	0～59以外である
		秒	○	0～59以外である
			○	計測終了地点通過時刻以後の時刻である
			○	時刻以外である
	計測終了地点通過時刻	時	○	0～23以外である
		分	○	0～59以外である
		秒	○	0～59以外である
			○	計測開始地点通過時刻以前の時刻である
			○	時刻以外である
	計測距離		○	>調査単位区間延長である
			○	分割走行区間の計測距離の合計が調査単位区間延長と等しくない

(3) 旅行速度データ整理表（様式4-3）チェック項目一覧表

表 旅行速度データ整理表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
	旅行速度調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
	区間延長	○		新センサス区間延長の合計と等しくない
	旅行速度調査方法の別			1~8 以外の数値が入力
	一般車プローブデータ取得レベル	○		未入力又は0~5 以外の数値が入力
	混雑時旅行時間		○	(区間延長/混雑時旅行時間) × 3600 < 5 である
			○	(区間延長/混雑時旅行時間) × 3600 > 100 である
	昼間非混雑時旅行時間		○	(区間延長/昼間非混雑時旅行時間) × 3600 < 5 である
			○	(区間延長/昼間非混雑時旅行時間) × 3600 > 100 である
			○	> 混雑時旅行時間である
	混雑時旅行速度		○	< 5 km/h である
			○	> 100km/h である
	昼間非混雑時旅行速度		○	< 5 km/h である
			○	> 100km/h である
			○	< 混雑時旅行速度である

別添 7. 各種様式

様式 4-1

平成 22 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路センサス） 一般交通量調査

旅行速度調査単位区間と新センサス区間の対応表

道路管理者名

新センサス区間番号											都道府県 指定市 コード				旅行速度調査 単位区間番号						備 考			
都道府県		道路種別			路線番号			順番号																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								
																V								

別添8. 各種コード表

高速自動車国道の路線番号については、下記の番号を使用すること。

ただし、新直轄区間は、次ページの路線番号を使用するものとする。

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	1910	新名神高速道路

新直轄区間における路線番号を下表に示す。

路線名	道路名	区間	センサ 路線番号	(参考資料) H20道路施設 現況調査コード*
北海道縦貫自動車道（函館名寄線）	道央自動車道	士別剣淵～名寄間	3101	0101
		七飯～大沼間	3102	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	3201	0201
北海道横断自動車道（黒松内釧路線）		本別～釧路間	3202	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	3401	0401
		宮守～東和間	3402	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	3501	0501
		本庄～岩城間	3502	0502
		荒川～朝日間	3504	0504
	秋田自動車道	大館～小坂JCT間	3503	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	3601	0601
		米沢～米沢北間	3602	0602
		東根～尾花沢間	3603	0603
中部横断自動車道	中部横断自動車道	八千穂～佐久南間	4601	1601
		佐久南～佐久JCT間	4602	1602
		富沢～六郷間	4603	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	4801	1801
		田辺～白浜間	4803	1803
近畿自動車道（尾鷲勢和線）		尾鷲北～紀伊長島間	4802	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	5201	2201
		智頭～鳥取間	5202	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	5203	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	5204	2204
	松江自動車道	三次JCT～三刀屋木次間	5205	2205
四国横断自動車道（阿南中村線）		阿南～小松島間	5501	2501
		須崎新庄～窪川間	5502	2502
		小松島～徳島東間	5504	2504
四国横断自動車道（内海大洲線）		宇和島北～西予宇和間	5503	2503
九州横断自動車道（延岡線）		嘉島JCT～矢部間	5801	2801
東九州自動車道	東九州自動車道	蒲江～北川間	5901	2901
		清武JCT～北郷間	5902	2902
		北郷～日南間	5903	2903
		志布志～末吉財部間	5904	2904
		佐伯～蒲江間	5905	2905

※ここで指定する路線番号は、H20道路施設現況調査のコード番号に3000を加えた値を使用している。

平成 22 年度都道府県指定市コード

都道府県指定市名	コード	都道府県指定市名	コード
札幌市	01 100	山梨県	19 000
石狩振興局	01 300	長野県	20 000
渡島総合振興局	01 330	岐阜県	21 000
檜山振興局	01 360	静岡県（静岡市、浜松市を除く）	22 000
後志総合振興局	01 390	静岡市	22 100
空知総合振興局	01 420	浜松市	22 130
上川総合振興局	01 450	愛知県（名古屋市を除く）	23 000
留萌振興局	01 480	名古屋市	23 100
宗谷総合振興局	01 510	三重県	24 000
オホーツク総合振興局	01 540	滋賀県	25 000
胆振総合振興局	01 570	京都府（京都市を除く）	26 000
日高振興局	01 600	京都市	26 100
十勝振興局	01 630	大阪府（大阪市、堺市を除く）	27 000
釧路総合振興局	01 660	大阪市	27 100
根室振興局	01 690	堺市	27 140
青森県	02 000	兵庫県（神戸市を除く）	28 000
岩手県	03 000	神戸市	28 100
宮城県（仙台市を除く）	04 000	奈良県	29 000
仙台市	04 100	和歌山県	30 000
秋田県	05 000	鳥取県	31 000
山形県	06 000	島根県	32 000
福島県	07 000	岡山県（岡山市を除く）	33 000
茨城県	08 000	岡山市	33 100
栃木県	09 000	広島県（広島市を除く）	34 000
群馬県	10 000	広島市	34 100
埼玉県（さいたま市を除く）	11 000	山口県	35 000
さいたま市	11 100	徳島県	36 000
千葉県（千葉市を除く）	12 000	香川県	37 000
千葉市	12 100	愛媛県	38 000
東京都（特別区を除く）	13 000	高知県	39 000
東京都特別区	13 100	福岡県（北九州市、福岡市を除く）	40 000
神奈川県（横浜市、川崎市、相模原市を除く）	14 000	北九州市	40 100
横浜市	14 100	福岡市	40 130
川崎市	14 130	佐賀県	41 000
相模原市	14 150	長崎県	42 000
新潟県（新潟市を除く）	15 000	熊本県	43 000
新潟市	15 100	大分県	44 000
富山県	16 000	宮崎県	45 000
石川県	17 000	鹿児島県	46 000
福井県	18 000	沖縄県	47 000

注) このコードは「都道府県市区町村コード」（総務省）とは異なることに注意すること。

平成22年度

全国道路・街路交通情勢調査
(道路交通センサス)

一般交通量調査実施要綱
新センサス区間設定要領(案)

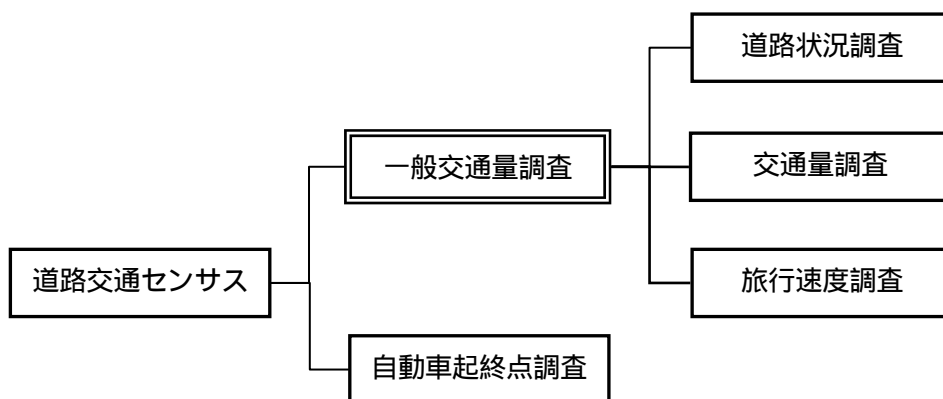
平成22年5月

国土交通省

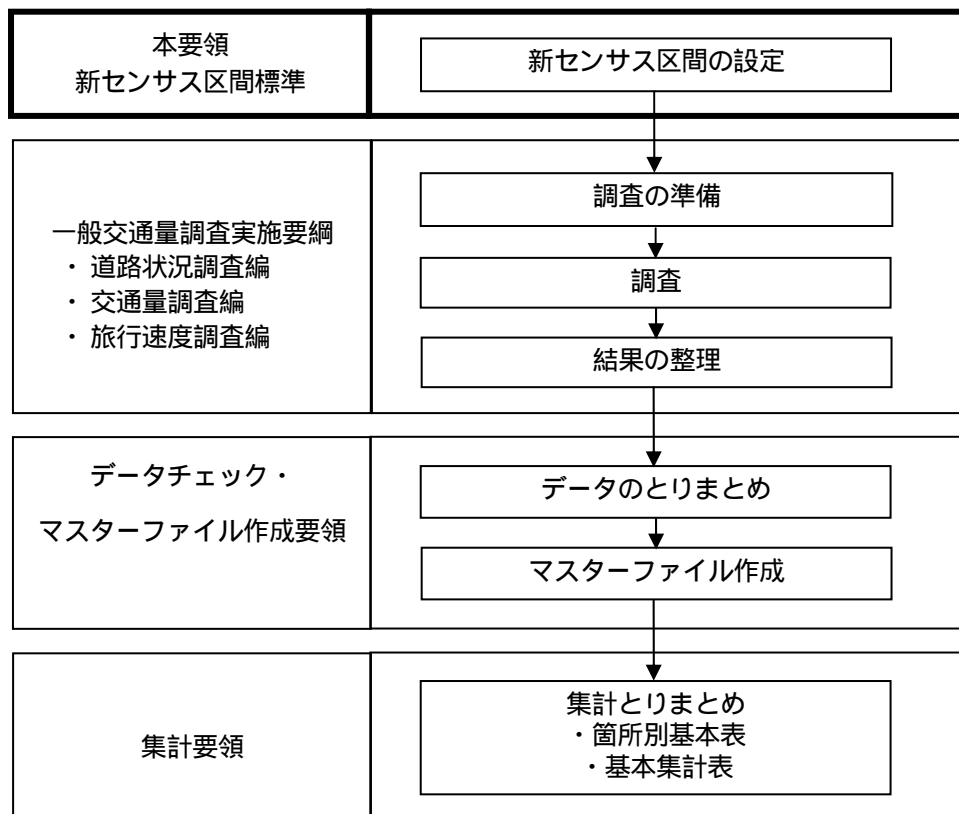
まえがき

1. 本要領の位置づけ

本要領は平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一般交通量調査に共通して実施する、新センサス区間の設定に適用する。



本要領には、地方整備局（北海道にあっては北海道開発局、沖縄にあっては沖縄総合事務局）及び都道府県等が設定する新センサス区間の標準仕様及び作業手順を示している。



目 次

1 . 新センサス区間設定の目的	区-1
2 . 用語の定義	区-3
3 . 新センサス区間の設定方針	区-5
4 . 新センサス区間の設定対象路線	区-6
5 . 新センサス区間の設定機関	区-9
6 . 設定フローとスケジュール	区-10
7 . 新センサス区間一覧表	区-11
8 . 新センサス区間の設定	区-13
8 . 1 区間の起点及び終点の設定	区-13
8 . 2 属性情報の設定	区-16
9 . 設定結果の提出	区-17

別添資料

別添 1 . 新センサス区間標準（案）

別添 2 . 新センサス区間設定に関する設定結果のチェック項目一覧

別添 3 . 各種様式

1. 新センサス区間設定の目的

本要領は、全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の一般交通量調査において、次の事項を達成するために、調査の基本となる区間（新センサス区間）を適切に設定することを目的とする。

- (1) 漏れや重複を回避した、効率的かつ確実な調査の実施
- (2) 各調査結果の利用ニーズに合った、調査の実施及び結果の整理
- (3) 代表する区間が異なる調査結果を相互に関連づける仕組みの構築

[解説]

道路交通センサスでは従前より、センサス対象路線を区間に分割し、これを調査単位区間として管理しながら調査を進めることで、調査の漏れや重複を回避し、効率的かつ確実な調査を行うようにしていた。今回の道路交通センサスにおいて新センサス区間の設定を行う第一の目的もこの効率的かつ確実な調査の実施にある。

第一の目的のため、従前は一般交通量調査の3調査（交通量調査、道路状況調査、旅行速度調査）に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点異なるはずのものを1つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、例えば調査単位区間内で車線数が混在している区間等が見受けられた。また、過去のセンサス結果と結びつけて利用するために調査単位区間を原則変えないこととしており、交通量や道路状況の変化点の変化に十分な対応が出来ていないケースも見受けられた。

そこで今回は、センサス対象路線を調査の基本となる区間（これを「新センサス区間」と呼称する。）に分割し、これを最小単位として作業を管理するとともに、一般交通量調査の3調査それぞれの調査単位区間は、他の調査と独立させ、各調査結果の利用ニーズに見合った調査を実施するのに適切な区間を、新センサス区間を集約して設定することとした。

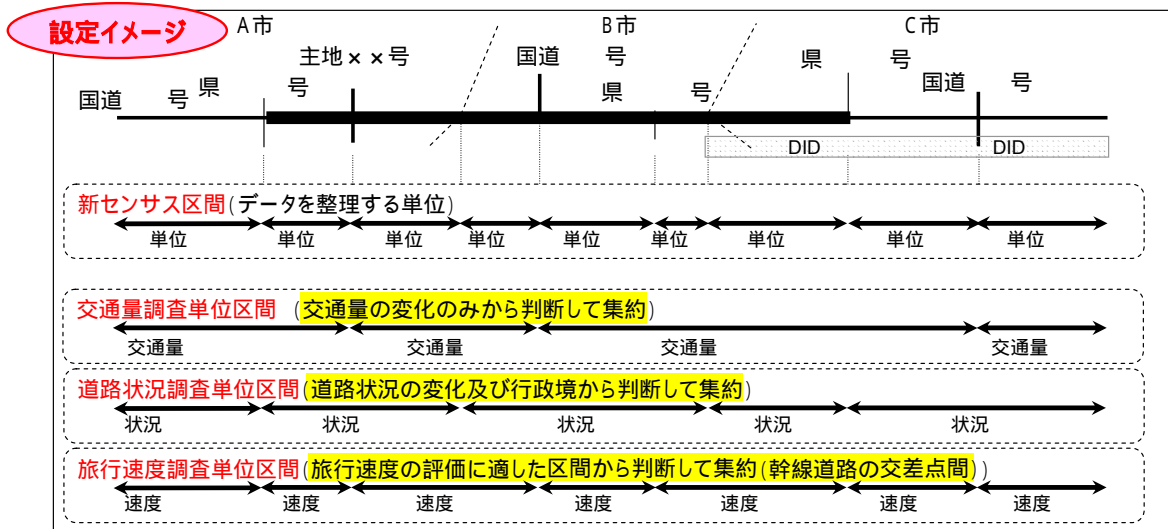
3調査それぞれに調査単位区間を設定すると、区間の起終点の異なる調査結果を相互に関連づけて調査結果を整理する仕組みが必要となる。新センサス区間は、その仕組みとしての役割を担うため、客観的に道路上の位置を参照し易く、かつ調査の実施や結果の利用においても最小の作業単位として使い勝手の良い単位で区間となるよう設定することとした。

なお、新センサス区間は、平成22年度の道路交通センサスにおいて上記役割を果たすのみでなく、今後の日々の各種交通調査やその結果の整理にも利用していくものと考えており、そのため新センサス区間の毎年の更新も行うことも予定している。

<参考> 新センサス区間を集約した、一般交通量各調査それぞれの調査単位区間の設定

新センサス区間毎のデータを得る観測等実査を効率的に行うため、道路状況、交通量、旅行速度に対しそれぞれ、次の観点から新センサス区間を集約した調査単位区間を設定して調査を行い、データを整理する。

- 1) 交通量及び道路状況は、路線毎にそれぞれが同様であると考えられる範囲で区間を集約
- 2) 但し、道路状況は、延長調査の集計ニーズがある単位（市町村等）を超えて集約しない
- 3) 旅行速度は、センサス対象路線の交差点間で区間を集約



<参考> 調査結果の整理

それぞれの調査単位区間毎に得た調査結果は、各調査単位区間に集約した新センサス区間に基づいて関連づけ、調査結果を整理する。

国道129号

起 点 交差路線等	県 政令市 コード	新センサス 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		
							1,171	...	24.0	...	車線 数	沿道	...
県道607号	14000	101290410	1041	一般国道	129	0.7	1,171	...	24.0	...	2	DID	...
国道1号	14000	101290420	1041	一般国道	129	0.9	1,171	...	20.2	...	2	DID	...
県道44号	14000	101290430	1042	一般国道	129	4.9	1,171	...	21.7	...	4	DID	...
県道22号	14000	101290440	1043	一般国道	129	2.0	4,906	...	34.5	...	4	平地	...
平塚厚木市境	14000	101290450	1044	一般国道	129	1.2	4,906	...	31.3	...	4	平地	...
県道601号	14000	101290460	1044	一般国道	129	1.0	4,906	...	31.3	...	4	平地	...
東名厚木IC	14000	101290470	1044	一般国道	129	0.8	4,906	...	23.5	...	4	平地	...
終 点	∴												

2.用語の定義

本要領において使用する用語の定義は次のとおりである。

(1) 道路管理者

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項に規定する会社管理高速道路にあつては同法第 2 条第 6 項に規定する会社等、同法 31 条に規定する公社管理道路にあつては地方道路公社、その他の道路にあつては道路法第 18 条に規定する道路管理者をいう。

(2) 地方整備局等

国土交通省地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局をいう。

(3) 高速道路会社

高速道路株式会社法第 1 条に規定する東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社をいう。

(4) 県等

都道府県及び指定市（地方自治法第 252 条の 19 第 1 項に規定する市）をいう。

(5) 指定都市高速道路

道路整備特別措置法第 12 条に規定する「指定都市高速道路」をいう。

(6) 都市高速道路

首都高速道路株式会社が管理する道路、阪神高速道路株式会社が管理する道路及び指定都市高速道路をいう。

(7) 県境等

都道府県及び指定市の行政区分の境界、東京都の区部と市郡部の境界及び北海道の各振興局管内の境界をいう。

(8) センサス対象路線

道路交通センサスの一般交通量調査の対象とする全路線をいい、一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の全路線及び指定市の一般市道の一部とする。ただし、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。

(9) 新センサス区間*¹

一般交通量調査の作業の最小単位として、センサス対象路線をセンサス対象路線同士の接続箇所(交差点, IC, JCT 等)、道路管理者境、自動車専用道路の端点及び市区町村境で分割し、センサス対象路線全線に漏れ重複なく設定する調査の基本となる区間をいう。

(10) 調査単位区間

調査を効率的に行うため、各調査の状況が同様であると考えられる範囲で新センサス区間を集約した区間をいう。

*1 具体には、「別添 1 . 新センサス区間標準(案)」を参照のこと。

3 . 新センサス区間の設定方針

新センサス区間は、路線を以下のいずれかに該当する箇所で分割し設定する。

- (1) 他の路線と接続する箇所 (センサス対象路線同士の交差点、IC、JCT)
- (2) 道路管理者が異なる箇所
- (3) 自動車専用道路の指定区間の起点終点
- (4) 市区町村界と交差する箇所

[解説]

一般交通量調査の調査結果の主たる利用の観点から区間を考えると、作業の最小単位であり調査結果を整理する単位である新センサス区間は、以下の点を考慮して設定方針を定めることとした。

- (1) 交通量配分モデルにおける配分パラメーターの設定に道路状況調査を用いるには、幹線道路網を構成するリンク毎に結果が整理されていることが望ましい。
- (2) 渋滞損失の大小を区間単位で比較評価するには、渋滞要因となりやすい幹線道路同士の交差点間を単位として、一連の速度低下区間を的確に捉えることが望ましい。
- (3) 行政単位毎に面的な評価を行うためには、市区町村毎に調査結果を分割して集計できることが望ましい。
- (4) 交通特性の異なる一般道と自動車専用道路は、分けて分析できることが望ましい。
- (5) 道路管理者単位で作業を行うことが多い点を考慮すると、道路管理者毎に区間を分けて作業を整理できることが望ましい。

なお、区間の定義の詳細は「別添 1 . 新センサス区間標準 (案)」に定める。

4. 新センサス区間の設定対象路線

新センサス区間は、センサス対象路線の全路線及びセンサス対象道路同士を接続する一部の市区町村道に対し、漏れ重複なく設定する。

新センサス区間の設定対象路線（以下「設定対象路線」という。）は、平成 22 年 4 月 1 日現在の道路網に基づき選定する。

但し、平成 22 年秋季（10 月 1 日又は交通量観測日）までにセンサス対象道路の新規供用が予定され、秋季の道路網が同年 4 月 1 日と異なると考えられる場合は、秋季までの供用見込みを含むものとする。

[解説]

本要領に基づく設定対象路線は、以下に該当する路線となる。

1) センサス対象路線

一般都道府県道（政令市の主要市道を含む）以上の道路

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）

2) センサス対象道路同士を接続する市区町村道

自動車専用道路の出入口（IC）とセンサス対象路線を接続する市区町村道¹

センサス対象路線とセンサス対象路線を接続する市区町村道²

同一路線が専用部と一般部からなる複断面区間については、専用部および一般部の両道路を設定対象路線とする。

設定対象路線は、その延長等を「道路施設現況調査」ほか各種調査と整合させるため、平成 22 年 4 月 1 日現在の幹線道路網に基づき選定する。

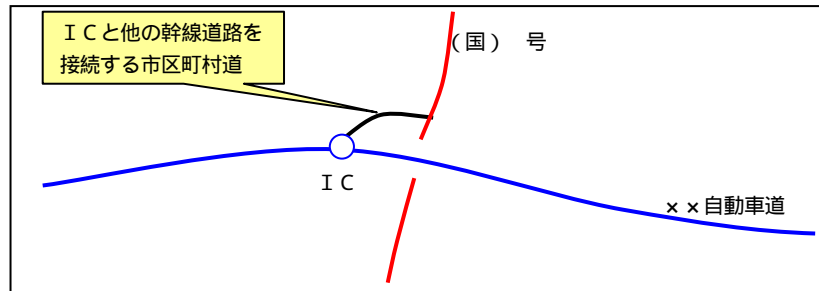
但し、道路交通センサスの各調査（OD 調査、交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査）を実施する時期は平成 22 年の秋季であるため、平成 22 年秋季までの道路網の変化を見込んで新センサス区間を設定し、一般交通量調査の各調査における調査単位区間設定に支障がないようにすることとする。

1 ICとセンサ対象路線を接続する市区町村道について

本要領でいうICとは、道路法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と他のセンサ対象路線とを接続する箇所をいう。ICとセンサ対象路線の接続点は、交通の変化をとらえる上で重要であるが、市区町村道を介して接続していることも多く、これら市区町村道を対象道路に組み入れないと、適切に新センサ区間の設定が行われなくなる（主要な接続点を見落とす）おそれがあるため、今回の設定対象路線に組み入れている。

なお、組み入れるのは当該市区町村道の起点から終点までではなく、原則としてICから最寄りのセンサ対象路線までの1区間でよい。

(例1) ICとセンサ対象路線を接続する市区町村道

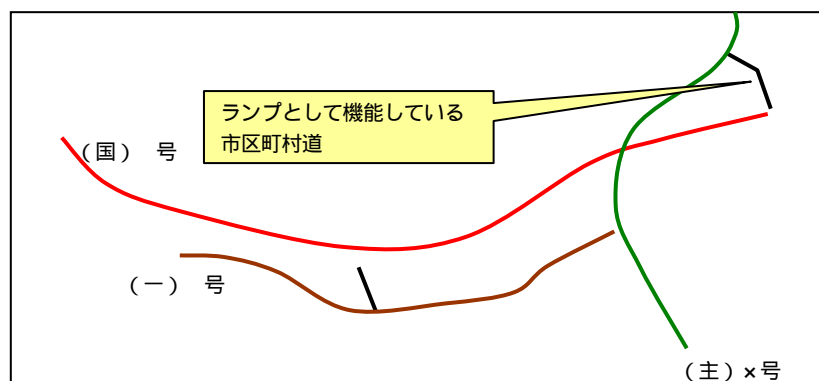


2 センサ対象路線同士を接続する市区町村道について

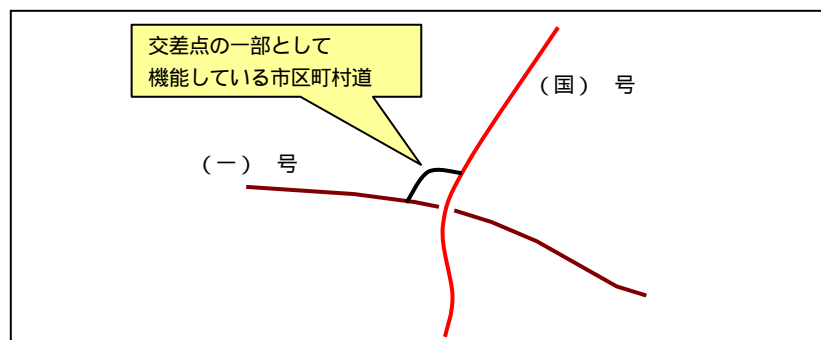
アクセスコントロールがされている道路や、地形上高低差のある道路と他の道路の接続点も、交通の変化を捉える上で重要であるが、IC接続同様、市区町村道を介して接続していることも多い。したがって、これらも今回の設定対象路線に組み入れている。

またIC接続同様、組み入れるのはセンサ対象路線間をつなぐ1区間でよい。

(例2) 一般道路同士を接続する市区町村道(その1)



(例3) 一般道路同士を接続する市区町村道の例(その2)



5 . 新センサス区間の設定機関

新センサス区間の設定は、原則として各道路管理者が行う。
但し、初回に関しては、国が中心となって設定作業を行う。

[解説]

新センサス区間は、それぞれの道路管理者が管理する道路に対して定める区間であり、また今後は毎年更新していくことも予定していることから、各道路管理者が設定し、管理するのが妥当と考えている。

但し、新センサス区間の設定作業は今回のセンサスで初めて行う作業であり、新センサス区間の設定の考え方を十分に浸透させることができる少人数でまとめて作業した方が効率的であるため、平成22年度の道路交通センサス調査に限っては、国において

- (1) はじめに、デジタル道路地図等に基づいて新センサス区間の暫定版を作成
- (2) 暫定版について、各道路管理者に意見照会
- (3) 暫定版に対する意見を踏まえた修正・調整を行い、新センサス区間を確定することで、新センサス区間の設定作業を進めるものとする。

なお平成22年秋季以降、日々の各種交通調査やその結果の整理にも利用していくための毎年の更新については、各道路管理者に協力をお願いすることを考えている。

6. 設定フローとスケジュール

新センサス区間の設定は、一般交通量調査全体のスケジュールを踏まえ、以下のスケジュールで行う。

第1段階データ作成（区間の起点及び終点の設定）

項目	担当者	4月				5月			
		16	19	26	3	10	17	24	31
各道路管理者への依頼	国(整備局)		●	●					
配布済み新センサス区間の修正依頼	国総研	●							
新センサス区間(暫定版)作成	国(整備局)								
管理者へ新設道路の情報収集	道路管理者								
新センサス区間番号振り直しツール配布	国総研								
新センサス区間番号振り直し	国(整備局)								
管理者確認用資料(様式1-1)作成	国(整備局)								
暫定版の照査	国総研								
暫定版の管理者確認	道路管理者								
新センサス区間(区間確定版)作成	国(整備局)								
新センサス区間(区間確定版)提出	国(整備局)								

スケジュール詳細:

- 4月16日: 国(整備局)から各道路管理者へ依頼。4月19日: 国総研から配布済み新センサス区間の修正依頼。
- 4月19日: 国(整備局)が新センサス区間(暫定版)を作成。4月26日: 新設道路等の情報反映。4月3日 (5月): 修正終了。
- 4月19日: 道路管理者が新設道路の情報収集。4月26日: 新設道路の確認。4月3日 (5月): 報告。
- 4月19日: 国総研がツールを配布。4月26日: ツールの配布。
- 4月19日: 国(整備局)が新センサス区間番号振り直しを実施。4月26日: センサス番号の振り直し。
- 4月19日: 国(整備局)が管理者確認用資料(様式1-1)を作成。4月26日: 問題箇所の有無チェック → 地整へ確認、適宜修正。
- 4月19日: 国総研が暫定版の照査を実施。4月26日: 暫定版受取。5月10日: 各管理者と調整。5月17日: 照合。
- 4月19日: 道路管理者が暫定版の管理者確認を実施。5月10日: 意見提出。5月17日: 照合。
- 5月10日: 国(整備局)が新センサス区間(区間確定版)を作成。5月17日: 区間確定版完成。
- 5月17日: 国(整備局)が新センサス区間(区間確定版)を提出。5月24日: 国総研へ報告。

第2段階データ作成（属性情報の設定）

項目	担当者	6月				7月		
		1	7	14	21	28	5	12
各道路管理者への依頼	国(整備局)	●						
属性情報の設定依頼	国総研	●						
属性情報の設定	国(整備局)							
管理者確認用資料(様式1-1)作成	国(整備局)							
延長対応表(様式1-2)作成	道路管理者							
属性情報の管理者確認	道路管理者							
新センサス区間(確定版)作成	国(整備局)							
新センサス区間(確定版)提出	国(整備局)							

スケジュール詳細:

- 6月1日: 国(整備局)から各道路管理者へ依頼。6月7日: 国総研から属性情報の設定依頼。
- 6月1日: 国(整備局)が属性情報の設定を実施。
- 6月1日: 国(整備局)が管理者確認用資料(様式1-1)を作成。6月7日: 様式1-1作成。
- 6月1日: 道路管理者が延長対応表(様式1-2)を作成。6月7日: 様式1-2作成。
- 6月1日: 道路管理者が属性情報の管理者確認を実施。6月7日: 確認。
- 6月14日: 国(整備局)が新センサス区間(確定版)を作成。6月21日: 意見反映。
- 6月21日: 道路管理者が属性情報の管理者確認を実施。6月28日: 意見提出。
- 6月28日: 国(整備局)が新センサス区間(確定版)を提出。7月5日: 国総研に提出。

7. 新センサス区間一覧表

各新センサス区間について「別添1. 新センサス区間標準(案)」に定める項目および次の追加項目を整理する。結果は、様式1-1にとりまとめる。

(1) 平成17年度道路交通センサス 都道府県支庁指定市コード

(2) 平成17年度道路交通センサス 調査単位区間番号

[解説]

設定する個々の区間の定義は、道路交通センサスの調査を実施する人、結果を利用する人の中で共通認識できる情報として、整理する必要がある。平成6年度道路交通センサスまでは区間の起点と終点の地先地番を整理していたが、一つの地番が表す土地が大きく、場所を特定できないこともあるため、各地方建設局(現. 地方整備局)単位で、区間の起終点を記入した図(交通量観測地点及び交通量も記入していたので「交通量図」と呼ばれていた)を作成していた。平成9年度から平成17年度の道路交通センサスでは、交通量図の作成プロセスにデジタル道路地図を用いることとした。

今回「3. 新センサス区間の設定方針」に従えば、各新センサス区間の起点及び終点は、接続路線の名称などで十分特定可能となるため、本要領において整理するのは原則として様式1-1の一覧表のみとし、作業負荷の軽減を図っている。

様式1-1には、「3. 新センサス区間の設定方針」に定める区間の分割箇所を判別するのに必要な情報として、接続道路(起点側・終点側)、管理区分、自動車専用道路の別、市区町村コードなどの項目を整理する。なお同時に整理することが効率的な、路線の行政上の区分などの属性についても項目に含んでいる。定義の詳細は「別添1. 新センサス区間標準(案)」に定める。

また新センサス区間は、平成17年道路交通センサスの調査単位区間と今回の道路交通センサスにおける交通量、道路状況、旅行速度の各調査単位区間を関連づける役割も担っている。関連づけに必要な対応表の整理を、これら3種類の調査それぞれで行うのは非効率であるため、この要領において項目を追加し整理する。

表 様式 1 - 1 における整理項目

黄色：標準（案）に対し本要領で追加する項目

灰色：標準（案）にあるが様式 1 - 1 に含めない項目（前後の行から判別）

No.	項目名		備考
-	新センサス区間番号		管理者追加の新センサス区間のみ
1	道路種別		
2	路線番号		
3	路線名		
4	現道旧道区分		
5	管理区分		
6	市区町村コード		
7	自動車専用道路の別		
8	起点側	分割区分	
(9)		路線内の前の新センサス区間番号	入力不要
10		接続新センサス区間番号	枝路線の起点の場合、都道府県境の場合のみ入力 ¹
11		備考 1	位置を特定できる名称等 ²
12	終点側	分割区分	
(13)		路線内の次の新センサス区間番号	入力不要
14		接続新センサス区間番号	
15		備考 2	交差点名等（任意入力）
16	H17	都道府県支庁指定市コード	
17	センサス	調査単位区間番号	
18	道路施設現況調査	路線コード	
19		路線分割番号	
20	区間種別		
21	分離区間	分離区分	
22		新センサス区間番号	
23		延長集計フラグ	
24	区間延長	区間延長（0.1km）	
25		DRM計算値（m）	参考値（自動入力）
26	高規格道路の別		
27	一般国道指定区間		
28	一方通行フラグ		

- 1：起点側 接続新センサス区間番号 は、枝路線の起点となる場合及び都道府県境となる場合のみ入力することとし、それ以外の場合には空欄とする。
- 2：「3．新センサス区間の設定方針」に掲げる事由以外で分割する場合は、備考欄に分割事由を必ず記入する。（例：工業団地、市道が接続等）
それ以外の場合は、新センサス区間の起点側または終点側の交差点名等のメモ欄として使用してもよい。

8. 新センサス区間の設定

8.1 区間の起点及び終点の設定

新センサス区間の設定対象路線を抽出し、抽出した路線について、分割事由にあたる項目を調査して、区間の起終点を定める。

[解説]

本要領における設定作業は、下図のとおり大きく2つの段階に区分される。

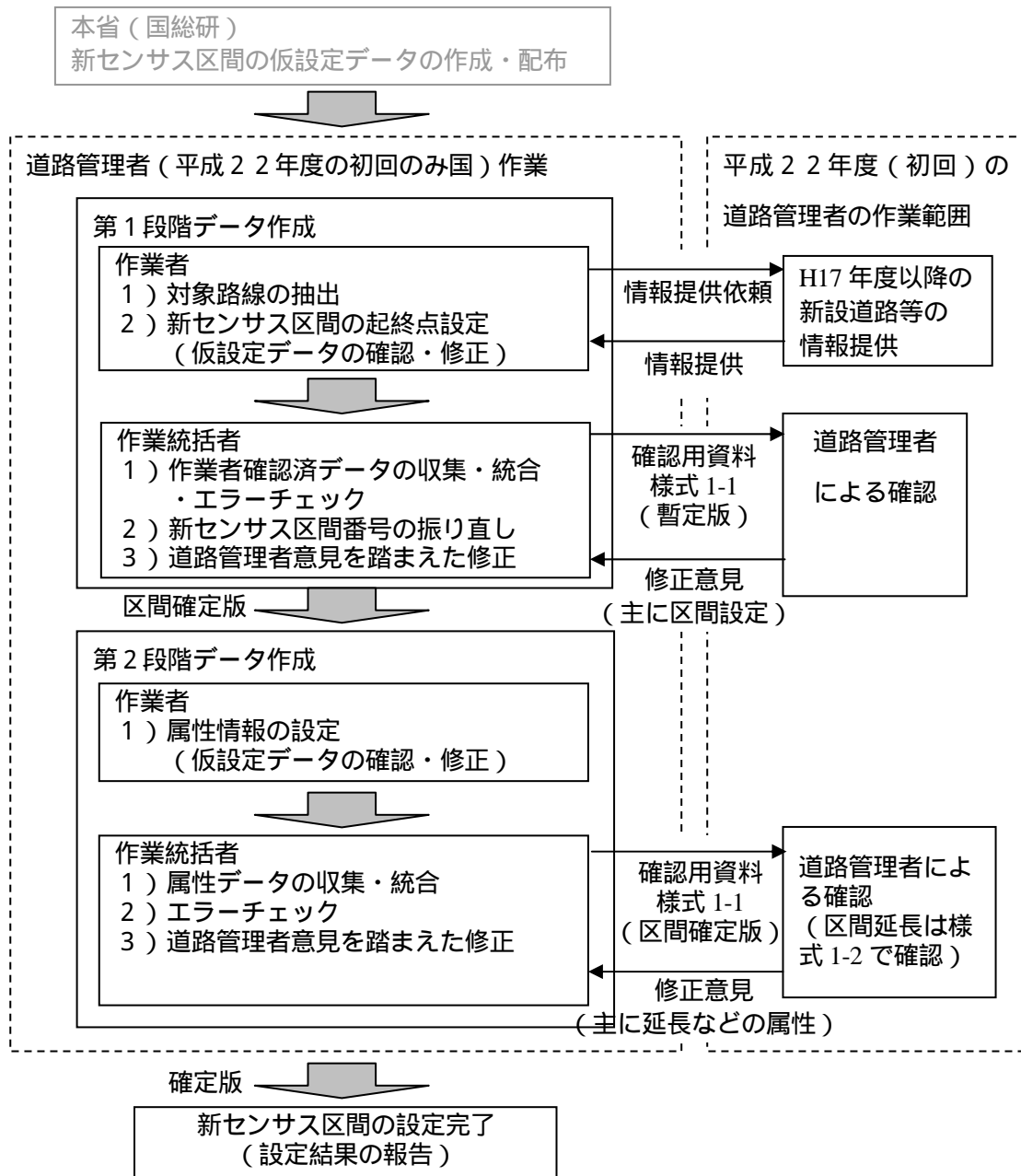


図 作業の流れ

(1) 新センサス区間設定対象路線の抽出

第 1 段階では、まず、作業者が管内における全ての新センサス区間設定対象路線の抽出を行う。今回の設定作業において、平成 17 年センサス対象路線については国総研より提供する仮設定データに含まれるが、平成 17 年センサス以降の路線の新設、変更、廃止については、各道路管理者から整備局に資料提供を行う等により確認する。

(2) 新センサス区間の設定

次に、路線別に起点から終点まで（枝路線がある場合は、枝路線の分岐点から端点まで）新センサス区間を設定し、各新センサス区間の分割事由を判別するのに必要な属性情報の確認、修正を行う。この段階において確認、修正が必要な項目は、次ページ表のとおりである。様式 1 - 1 においては、1 行が 1 つの新センサス区間となる。

(3) データの収集、統合及びエラーチェック

複数の作業者により作業を実施した場合には、管内の全てのデータを収集・統合し、再度エラーチェックを行う。統合したデータに対し、エラーチェックを行い、エラーがあれば修正する。エラーとなる項目は「別添 2 . 新センサス区間設定に関する設定結果のチェック項目一覧」のとおりである。

(4) 新センサス区間番号の振り直し

以上の作業を終えたら、「別添 1 . 新センサス区間標準（案）」に従った新センサス区間番号を付与するための番号振り直しを行い、様式 1 - 1 にとりまとめて、各道路管理者への意見照会を行う。

(5) 区間の修正

道路管理者の修正意見を踏まえ、区間の修正を行う。

表 各段階で設定する属性情報

No.	項目名		: 第1段階		備考
			: 第2段階		
-	新センサス区間番号				管理者追加の新センサス区間のみ
1	道路種別				
2	路線番号				
3	路線名				
4	現道旧道区分				
5	管理区分				
6	市区町村コード				
7	自動車専用道路の別				
8	起 点 側	分割区分			
9		接続新センサス区間番号			枝路線の起点の場合、 都道府県境の場合のみ入力 ¹
10		備考1			位置を特定できる名称等 ²
11	終 点 側	分割区分			
12		接続新センサス区間番号			
13		備考2			交差点名等（任意入力）
14	H17 センサス	都道府県支庁指定市コード			
15		調査単位区間番号			
16	道路施設現況調査	路線コード			
17		路線分割番号			
18	区間種別				
19	分離区間	分離区分			
20		新センサス区間番号			
21		延長集計フラグ			
22	区間延長	区間延長（0.1km）			
23		DRM計算値（m）			参考値
24	高規格道路の別				
25	一般国道指定区間				
26	一方通行フラグ				

8.2 属性情報の設定

新センサス区間について、「別添1.新センサス区間標準(案)」に従い、路線の行政上の区分などの属性について整理する。

[解説]

(1) 属性情報の設定

第2段階では、第1段階で設定しなかった区間延長や一方通行フラグ等の属性情報の確認、修正を行う。高規格道路の別、一般国道指定区間は直轄国道や有料道路に関する項目であること、道路施設現況調査における路線コードにおいては国において調査結果を有しているものであること、区間延長は DRM から算出した延長が参考値として示してあることから、特段各道路管理者からの資料提供がなくても、国において調査可能と考えられるが、不足があれば、各道路管理者から整備局等へ資料提供を行う。

なお、属性のうち区間延長については、平成22年度4月1日現在の都道府県別、道路種別別、路線番号別、市区町村別の集計値が、別途行われる予定の道路施設現況調査の結果と整合している必要があるため、後日、両者の対応を様式1-2にとりまとめ、各道路管理者において確認する。

不整合が生じていた場合は、各道路管理者において区間延長の修正案を作成し、整備局に修正意見を提出する。

(2) データの収集、統合及びエラーチェック

複数の作業者により作業を実施した場合には、管内の全てのデータを収集・統合し、再度エラーチェックを行う。統合したデータに対し、エラーチェックを行い、エラーがあれば修正する。エラーとなる項目は「別添2.新センサス区間設定に関する設定結果のチェック項目一覧」のとおりである。

(3) 道路管理者への意見照会

様式1-1にとりまとめて、各道路管理者への意見照会を行う。

(4) 属性等の修正

道路管理者の修正意見を踏まえ、区間の修正、属性情報の設定を行う。
修正の後、必要に応じて新センサス区間番号の振り直しを行う。

9. 設定結果の提出

新センサス区間の設定結果は、すみやかに、各整備局等から国総研及び各道路管理者に配布し、共有する。

[解説]

新センサス区間設定は、道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査を進める上でベースとなる作業であるため、設定結果はすみやかに各道路管理者に配布し共有する。

また、今回のセンサスにおいては、一般車プローブデータを用いて旅行速度調査の一部を実施予定であるが、一般車プローブデータの取得状況等を国総研において作業を行う予定としているため、新センサス区間の起終点情報は、国総研においても必要としている。従って、設定結果はすみやかに国総研に提供することとする。

具体の期日については、別途連絡する。

別添 1 . 新センサス区間標準 (案)

目 次

新センサス区間標準 (案)

1 . 目的及び適用	1
2 . 路線、主路線・従路線の定義	2
2 . 1 . 路線の定義	2
2 . 2 . 主路線・従路線の定義	3
2 . 3 . 枝路線の起点および終点の定義	6
2 . 4 . 重用路線の扱い	6
3 . 新センサス区間の定義	7
4 . 新センサス区間データの定義	10
4 . 1 . 新センサス区間データレイアウト	10
4 . 2 . 新センサス区間番号	11
4 . 3 . 新センサス区間属性情報	13
別添 1-1 「接続する箇所」の定義	1-1
別添 1-2 「接続する箇所」の現地参照性	2-1
別添 1-3 「分割区分」「接続新センサス区間番号」の例	3-1

1. 目的及び適用

新センサス区間標準(案)(以下「本標準」という。)は、平成 22 年度道路交通センサスにおける新センサス区間設定作業要領(案)に従った、新センサス区間設定作業の詳細定義を行うことを目的とし、同作業に適用する。

[解説]

新センサス区間は、平成 22 年度の道路交通センサスにおいて上記役割を果たすのみでなく、今後の日々の各種交通調査やその結果の整理にも利用していくものと考えており、そのため新センサス区間の毎年の更新を行うことも予定しているものであるが、具体の更新方法等については、検討途上の部分も多いため、標準案としてとりまとめるには至っていない。このため、新センサス区間標準として整理すべき事項のうち、平成 22 年度道路交通センサスに必要な範囲に限定して本標準を整理した。「1. 目的及び適用」は、そのことを明確にするために、記述している。

2. 路線、主路線・従路線の定義

2.1. 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、また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、路線について、都道府県別、新道旧道等のルート別に区分したものをいう。

[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が1路線である。

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する。

しかし、道路法上同一路線であっても、新道旧道等の別ルート、上下線分離、複断面等、道路網の実態としては別路線と考えた方がよい枝線がある。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。

従って本標準では、路線を都道府県別、新道旧道等の枝線別に区分したものを「枝路線」として扱うこととする。

2.2. 主路線・従路線の定義

主路線とは、枝路線のうち、道路法に基づく起点から終点まで現道で構成される一連のものをいう。

従路線とは、枝路線のうち、主路線以外のものをいう。

[解説]

路線は通常、複数の枝路線を単位として構成されるが、そのうち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。従って、本標準では便宜上、主路線と従路線を区分して扱うこととする。

主路線は、道路法に基づく起点から終点まで現道で構成される一連の道路をいう。途中、管理者が異なる区間が存在しても、一連の道路であるかぎり、一つの主路線として扱う。ただし、重用路線等がある場合には、必ずしも起点から終点までが連続しているとは限らない。また、同一路線内で管理者が異なる区間が並行している場合は、それぞれに現道が存在している（現道が枝分かれしている）ことがあるが、その場合は、その路線を構成する上で主たる管理者の現道を主路線とすることとする。

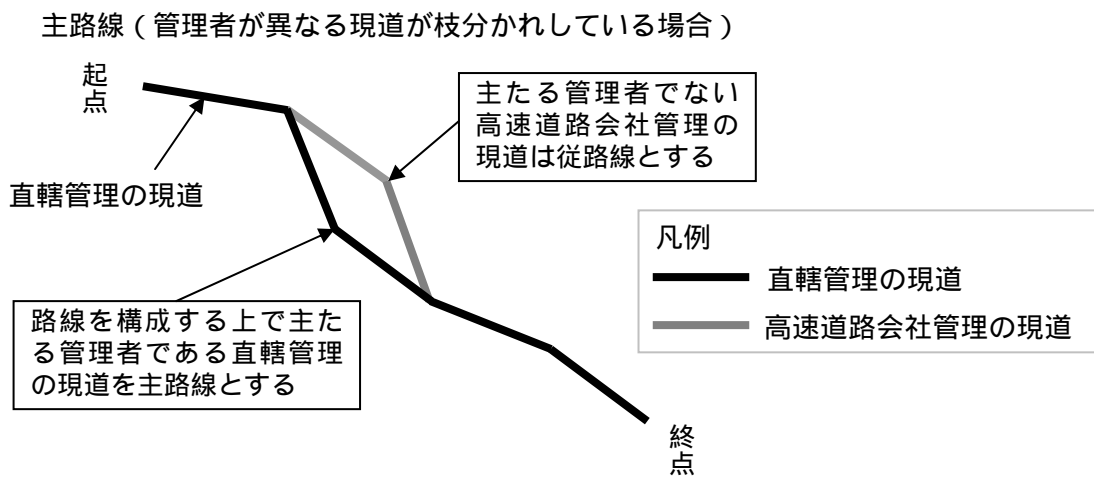
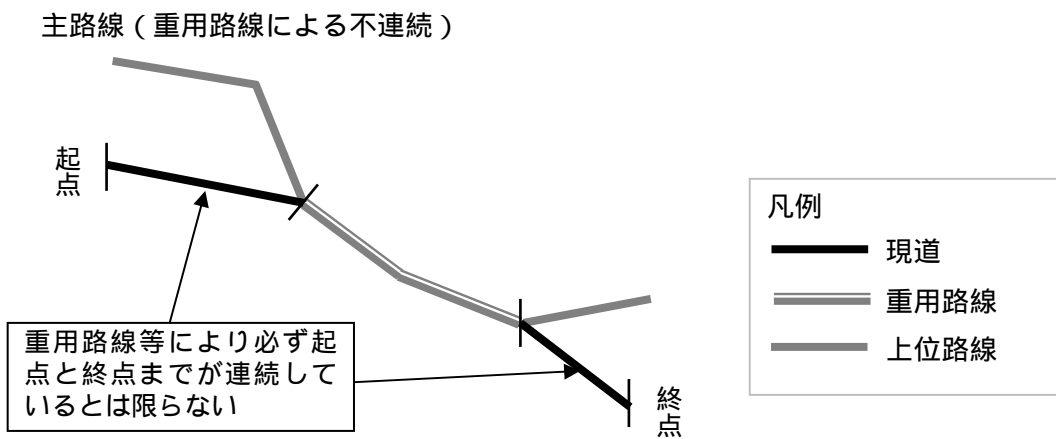
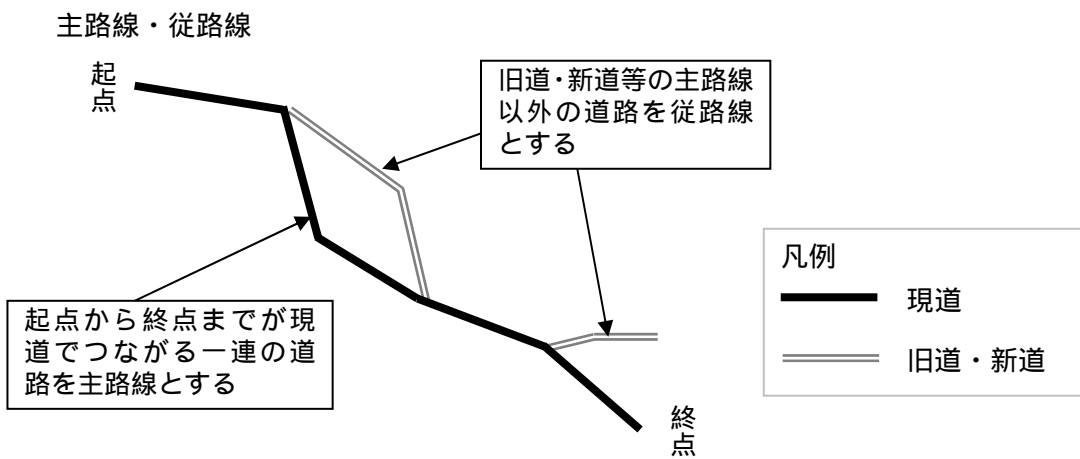
従路線とは、路線のうち主路線以外のものをいう。具体的には、新道旧道等、上下線分離路線の上り線及び複断面路線のうち主路線でないものが該当する。

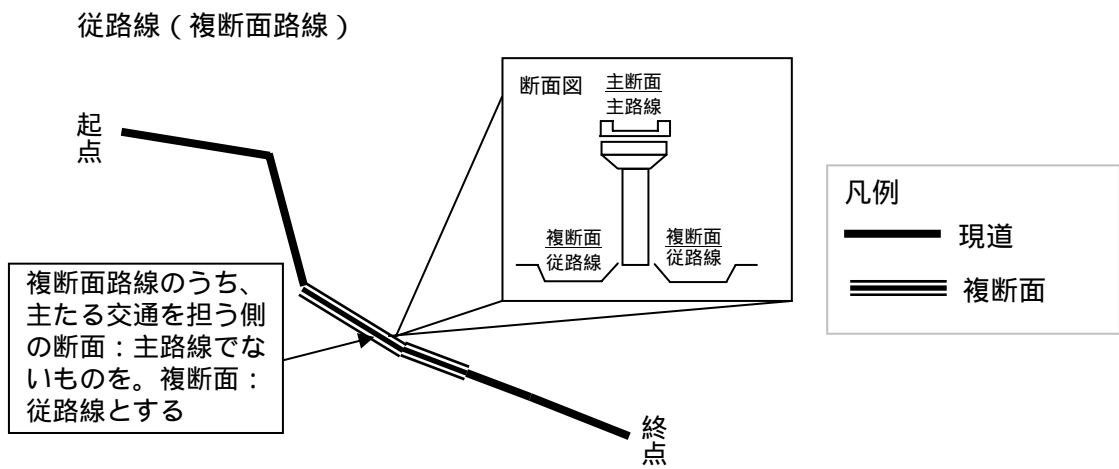
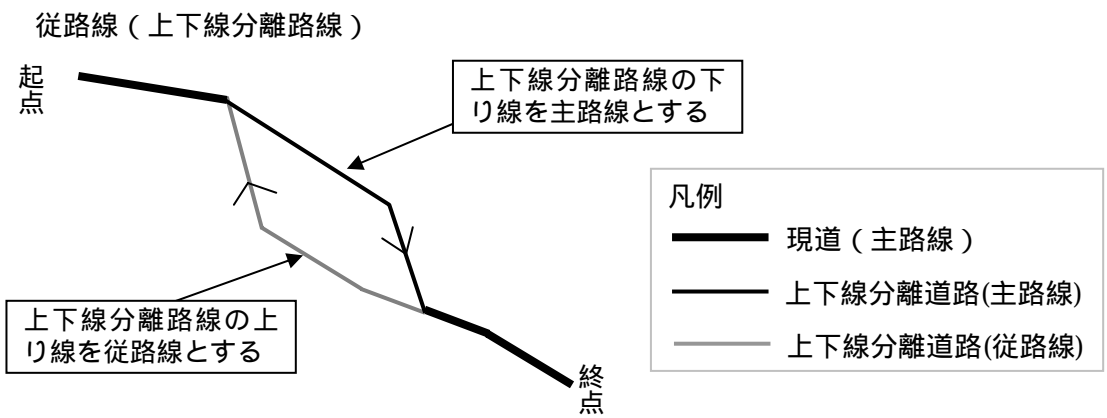
なお、以下の道路は本標準で扱う道路からは除く（従路線にも含めない）。

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

注1．上下線分離の定義は、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、または上下線間がおよそ100m以上の場合とする。

注2．複断面の定義は、同一路線が専用部と一般部からなる場合とする。





2.3. 枝路線の起点および終点の定義

枝路線の起点（終点）は、道路法に基づく路線の起点（終点）又は枝路線の端点のうち道路法に基づく路線の起点側（終点側）をいう。

[解説]

本標準では、区間を特定するための番号を、路線の起点から順に一意に付すこととしているが、枝路線についても同様に番号を付すため、枝路線の起点を定義しておく必要がある。

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]

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、一般国道で、実延長区間が指定区間と指定区間外の国道で重複する場合、当該重用区間は、指定区間の取り扱いとなるので、原則として一般国道（指定区間）に属するものとする。

3. 新センサス区間の定義

新センサス区間は、枝路線を以下のいずれかに該当する箇所で分割し設定する。

他の枝路線と接続する箇所

道路管理者が異なる箇所

自動車専用道路に指定されている区間の起点終点

市区町村界と交差する箇所

[解説]

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る。

は、調査は主に道路管理者単位で行われるため、調査の利便上、分割するものである。

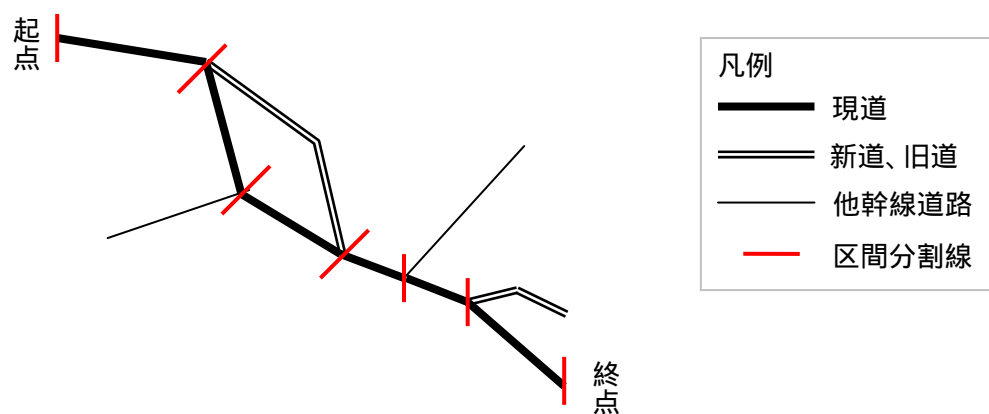
は、自動車専用道路の交通特性が大きく異なること、自動車専用道路のみの統計作成や分析がしばしば行われることに配慮したものである。

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。

注1. 自動車専用道路の定義は、道路法により自動車専用道路に指定されている路線または区間とする。

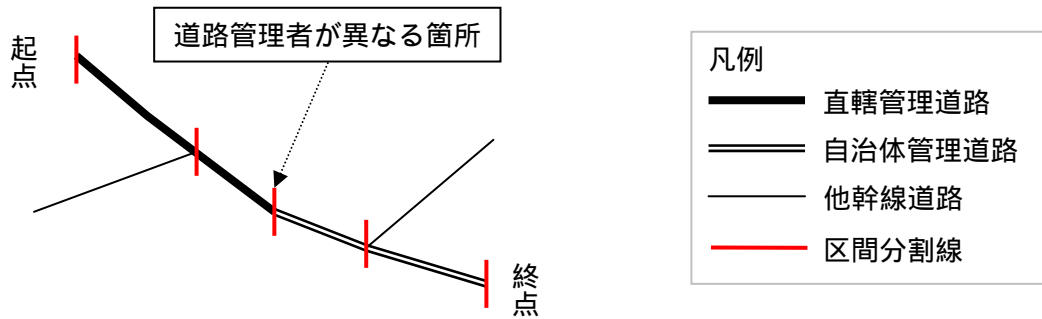
注2. 行政境界線に沿って道路に設けられている場合は、道路施設現況調査の処理方法に従うこととする。

(1) 他の枝路線 (同一路線の他の従路線 (主路線) を含む) と接続する箇所

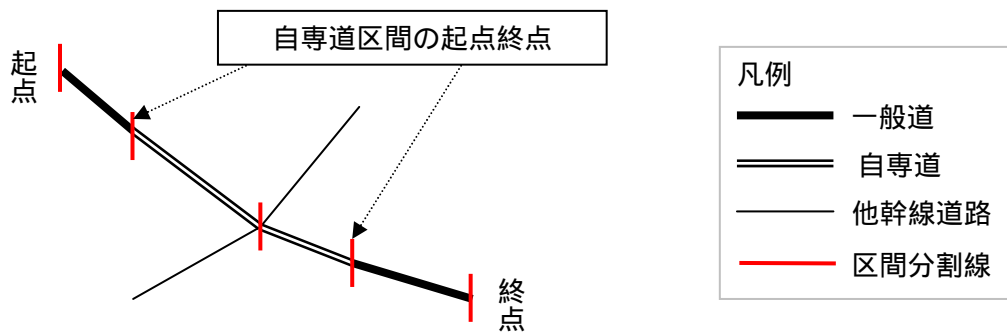


ある路線と他の路線が接続する箇所、すなわち交差点等は、道路網を抽象化して定義するものとする。基本的な抽象化の方法は、別添 1-1 に分類して巻末に示す。

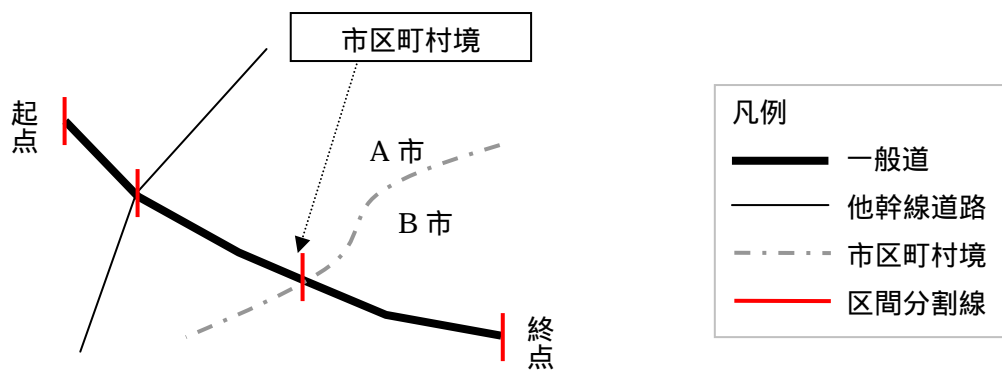
(2) 道路管理者が異なる箇所



(3) 自動車専用道路に指定されている区間の起点終点



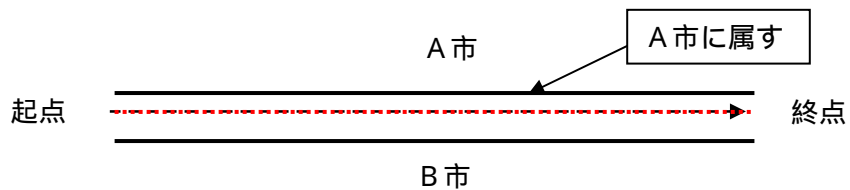
(4) 市区町村界（東京特別区及び指定市の行政区境を含む）と交差する箇所



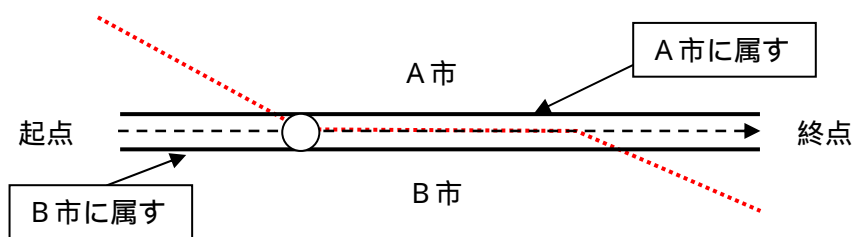
行政境界線に沿って道路が設けられている場合

行政境界線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うこととし、起点から終点に向かって左側の区域に道路が属するものとして区間を分割する。

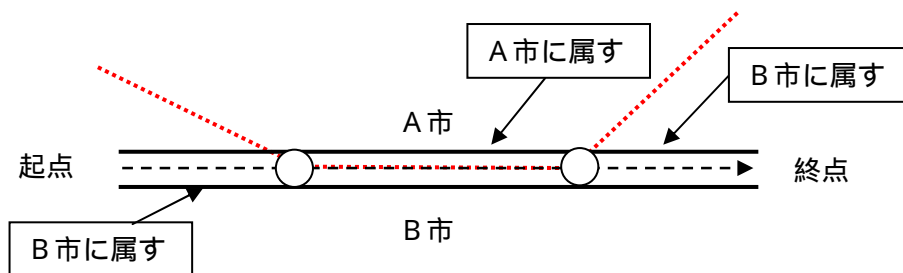
1) 行政境界線に沿って起点から終点まで道路が設けられている場合



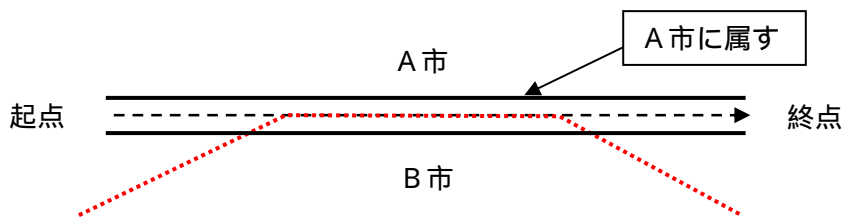
2) 起点から終点に向かって左側の区域から入って右側の区域に抜ける場合



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

4. 新センサス区間データの定義

4.1. 新センサス区間データレイアウト

新センサス区間データは、新センサス区間のIDである新センサス区間番号と新センサス区間属性から構成される。新センサス区間データレイアウトは以下のとおりとする。

表 4-1 新センサス区間データレイアウト

No.	項目名		単位	桁数	備考
-	新センサス区間番号			11	表現上の区間番号
1	道路種別			1	
2	路線番号			4	
3	路線名			32	
4	管理区分			1	
5	現道旧道区分			1	
6	道路施設現況調査	路線コード		4	
7		路線分割番号		2	
8	市区町村コード			5	
9	自動車専用道路の別			1	
10	区間種別			1	
11	分離区間	分離区分		1	
12		新センサス区間番号		11	
13		延長集計フラグ		1	
14	区間延長		0.1km	5	交差点間延長
15	高規格道路の別			1	
16	一般国道指定区間			1	
17	一方通行フラグ			1	
18	起点側	分割区分		1	交差点、県境、市区町村境等
19		路線内の前の新センサス区間番号		11	
20		接続新センサス区間番号		11	
21		備考1		32	交差点名等（任意）
22	終点側	分割区分		1	県境、交差点、市区町村境等
23		路線内の次の新センサス区間番号		11	
24		接続新センサス区間番号		11	
25		備考2		32	交差点名等（任意）

4.2. 新センサス区間番号

(1) 新センサス区間番号の新規設定

新センサス区間番号は、全国で同じ番号が存在しないよう設定する。新センサス区間番号は、路線ごとに、起点から終点に向けて昇順となる順番号を設定することを原則とする。

[解説]

新センサス区間番号は、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、言わば道路の住所の役割を果たすものであるため、同じ新センサス区間番号が全国に重複して存在してはならない。

この条件を満たすよう、新センサス区間番号は「都道府県(2桁)」+「道路種別(1桁)」+「路線番号(4桁)」+「順番号(4桁)」の計11桁とする。

初期値設定において、都道府県、道路種別、路線番号は、原則として、それぞれ「4.3. 新センサス区間属性情報」に設定する市区町村コードの上2桁、道路種別、路線番号とする。

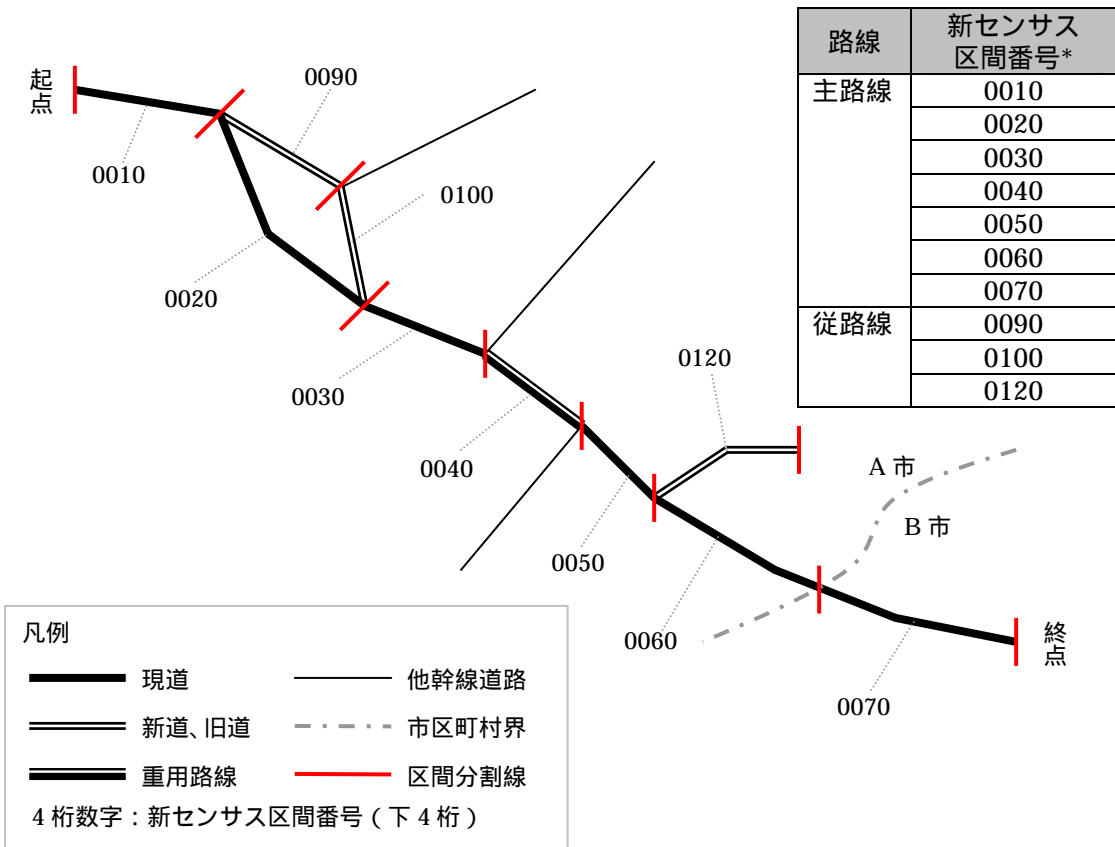
主路線の順番号は、路線の起点に続く新センサス区間を0010とし、主路線に沿って昇順となる番号を付す。

初期値設定においては、今後の新センサス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こととする。

重用区間においては、「2.4. 重用路線の扱い」に従い、最上位となる路線の新センサス区間番号を付す。

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変えたうえ、主路線に続く番号を付す。また、各従路線および重用等により路線が連続していない場合の最初の区間番号は、それまでに使用した最後の番号から20を加えた番号から始める。

バイパスの全線開通等に伴い路線の組み替えが生じることがわかっている場合は組み替え後を想定した番号を付してよいものとする。



4.3. 新センサス区間属性情報

新センサス区間の属性情報は、以下のコード体系とする。

(1) 道路種別

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。

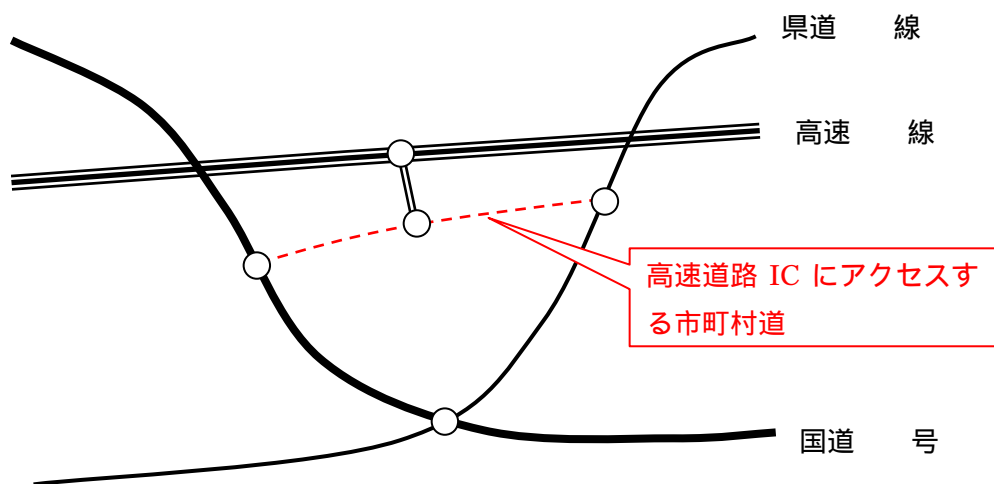
都市高速道路には、指定都市高速道路（名古屋市、広島市及び福岡市・北九州市の都市高速道路）を含む。

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。

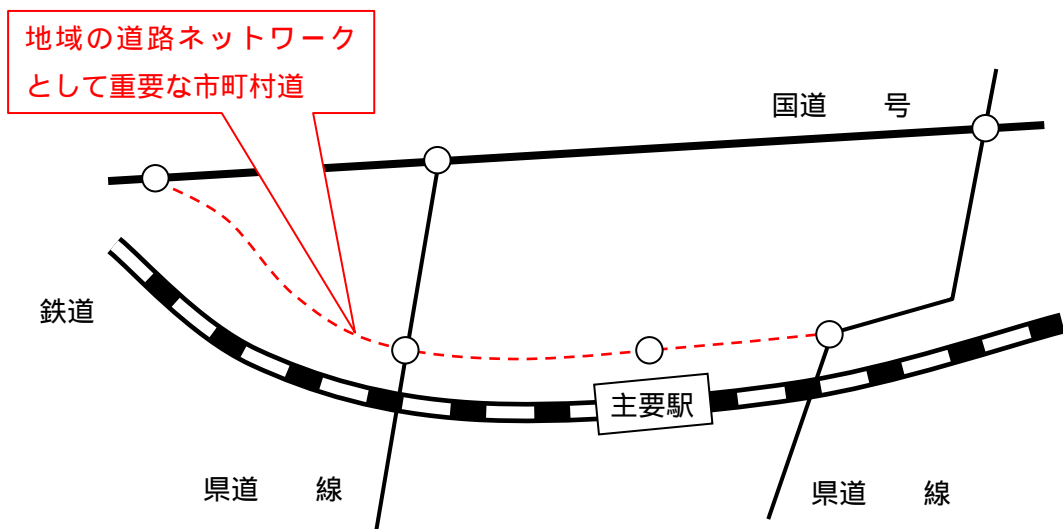
指定市の一般市道の選定基準は、原則として4車線以上の道路で、一般都道府県道以上の道路と同等の機能を有する路線である。

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町村道（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。

[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		新センサス区間分割点
	都道府県道		

(2) 路線番号

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 4-2 の路線番号とする。また、新直轄区間は、表 4-3 の道路施設現況調査の路線コードに 3000 を加えた値とする。

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。

一般国道では、国道番号とする。

都道府県道では、標識等で表示されている路線番号とする。なお、案内を分かりやすくする等のため同一路線の一部に番号が異なる標識が表示してある場合は、標識の番号とはせず、当該路線に標準的に付されている路線番号を付すこととする。(1つの路線には1つの路線番号)

政令市道では、4桁の路線番号のうち上1桁に、右表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。

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

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。

[市町村道の付番(重複しない番号を設定)]

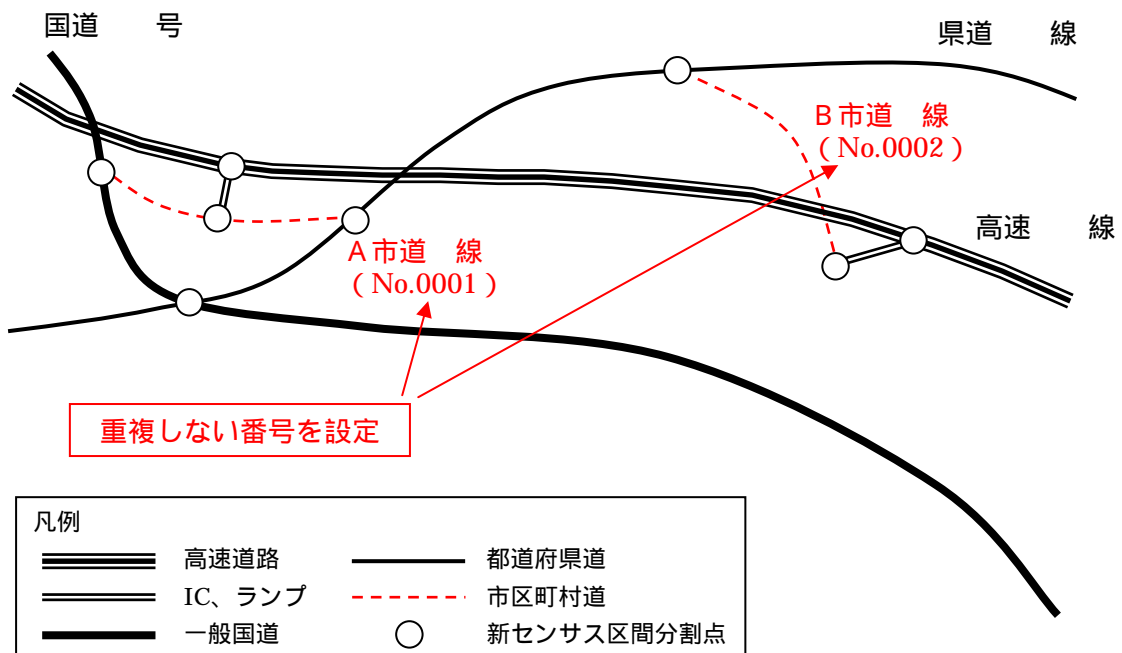


表 4 - 2 平成 22 年度 高速自動車国道路線番号表（高速道路会社管理路線）

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	1910	新名神高速道路

表 4 - 3 平成 20 年度 道路施設現況調査 新直轄区間路線コード表

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	士別剣淵～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

政令、告示等による正式な路線名を入力する。高速自動車国道は、表 4-2 または、表 4-3 の路線名とする。

(4) 管理区分

管理区分を次の区分により分類する。

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の道路管理者名で入力する。

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もの、また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、上記 1～8 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町村道（空港、IC 等へのアクセス道路等）の管理者である。

(5) 現道旧道区分

「道路施設現況調査要項」に準じ、以下のとおりとする。

現道旧道区分	コード番号
現道	1
旧道	2
新道	3

(6) 道路施設現況調査の路線コード

道路施設現況調査の路線コードと(2)の路線番号が異なる場合に記入される。
道路施設現況調査の路線コードは、「道路施設現況調査要項」に準ずる。

(7) 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、「道路施設現況調査要項」に準ずる。

(8) 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)」平成22年4月1日時点に定める標準コードとする。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。

(9) 自動車専用道路の別

自動車専用道路の別を次の区分で分類する。

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

自動車専用道路区間とは、高速自動車国道または道路法第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う。

(10) 区間種別

新センサス区間を次の区分で分類する。

新センサス区間種別		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		7
部分供用区間		8
未供用区間		9

「上下線分離区間」は、2.2の解説の例のように、対となる上り線と下り線が大きく離れているため、上下線それぞれに新センサス区間を設定する区間をいう。

「複断面区間」は、2.2の解説の例のように、同一路線の一般部と専用部がそ

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、一般部と専用部それぞれに新センサス区間を設定する区間をいう。

なお道路の実延長を問われた場合、(5) 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のに対し、「上下線分離区間」「複断面区間」(以下、これら2区分を合わせて「分離区間」という。)においては、「上下線分離区間」は最も延長の長い経路、「複断面区間」は専用部のみを集計対象とする違いがあることに留意する。

「交通不能区間」は、「幅員、曲線半径、勾配、路面、建築限界、設計荷重、その他の道路の状況により、最大積載量4トン以上の貨物自動車が行き通れない区間」をいう。したがって、新センサス区間の全区間が交通不能区間とは限らない(乗用車等が行き通れる場合がある)が、ここでは一部に交通不能区間を含む区間をいう。

「部分供用区間」は、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。

「未供用区間」は、平成22年4月1日以降に供用される予定の区間をいう。なお、平成22年秋季までに供用される予定の道路は「未供用区間」として、新センサス区間を設定することとする。

(11) 分離区間の分離区分

分離区分は、(10)の区間種別に応じ、次の区分で分類する。

分離区間の分離区分				コード番号
通常区間	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
			上り複断面	3
		複断面	下り複断面	4

主路線

「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。

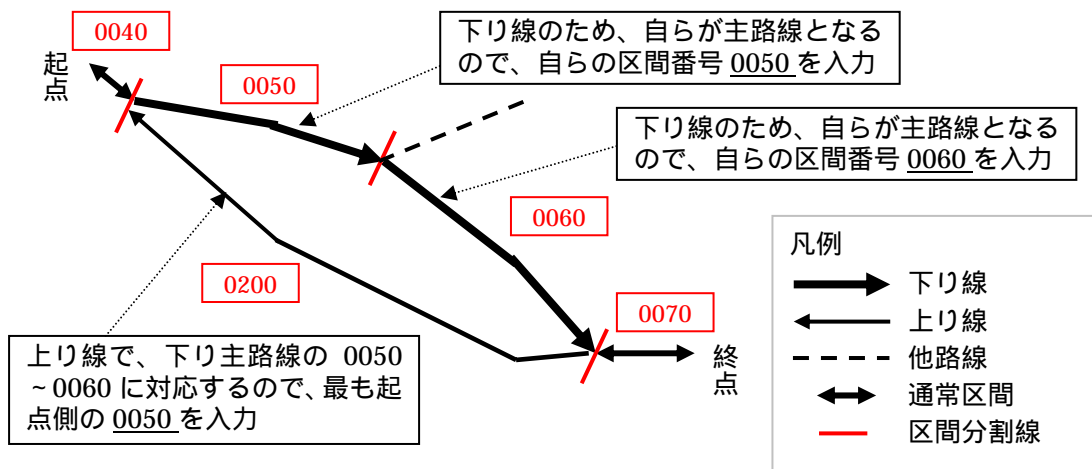
「複断面区間」の主断面は、複断面区間の専用部・一般部のうち主たる交通を担っている側(専用部が多い)をいい、複断面は他の一方(一般部が多い)をいう。

分離区間以外の通常区間は、全て分離なし(コード0)とする。

(1 2) 分離区間の新センサス区間番号

分離区間の従路線 ((1 1) で設定した分離区分コードが 1、または 3 ~ 4) について、対応する主路線 ((1 1) で設定した分離区分コードが 2 の区間) の新センサス区間番号を入力する。なお、1 区間に対して複数の区間が対応している場合は、最も起点側の新センサス区間番号とする。

[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]



(1 3) 分離区間の延長集計フラグ

延長集計フラグを次の区分で分類する。

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

「集計対象区間」とは、(1 0) の区間種別が通常区間、交通不能区間、部分供用区間、分離区間の上下線分離区間は上り線・下り線で最も延長の長い経路、複断面区間は専用部・一般部で専用部をいう。

「集計非対象区間」とは、(1 0) の区間種別が分離区間で「集計対象区間」以外の区間及び未供用区間をいう。

(1 4) 区間延長

新センサス区間の延長 (車道中心線上の延長) で 0.1 km 単位とする。

なお、(1 8) 分割区分が「他の枝路線 (同一路線の他の従路線 (主路線) を含む) と接続する箇所」に該当する場合、別添 1-2 で示す位置を基準とし道路中心線に沿った区間延長とする。

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には、上記の限りではない。

(1 5) 高規格道路の別

高規格道路の別を次の区分で分類する。

高規格道路の別	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、また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また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。

(1 6) 一般国道指定区間

一般国道の指定区間を次の区分で分類する。

一般国道指定区間	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。

(17) 一方通行フラグ

新センサス区間のうち、恒常的な一方通行規制について次の区分で整理する。

なお、区間の一部でも一方通行であればコード番号 1 または 2 とする。

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

幅員狭小なために行うもの及び都市内等における交通運用上の一方通行規制を対象とする。

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。

(18) 分割区分

新センサス区間の端点の起点側及び終点側のそれぞれについて次の区分で分類する。

複数の分割区分が該当する場合は、コード番号が最も小さいものとする。

分割区分	コード番号
他の枝路線（同一路線の他の従路線（主路線）を含む）と接続する箇所	1
道路管理者が異なる箇所	2
自動車専用道路に指定されている区間の起点終点	3
都道府県境	4
市区町村境	5
路線の起点または終点	6
大規模施設等へのアクセス点	7
路線の不連続箇所等	8

「他の枝路線（同一路線の他の従路線（主路線）を含む）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、整備計画に位置付けられているスマート IC も含める（社会実験中のスマート IC は含めない）。

「大規模施設等へのアクセス点」は、交通流の変化点として重要な、大規模施設・住宅団地等への出入口に接続している場合、又は幹線道路が大規模施設・住宅団地等へのアクセス道路と接続している場合をいう。

「路線の不連続箇所等」は、一部未供用等により、路線の起点または終点以外の箇所で、他の路線と交差せずに途切れている場合等をいう。

なお、分割区分の設定の例は、別添 1 - 3 に示す。

(1 9) 路線内の前(次)の接続新センサス区間番号

新センサス区間の端点の起点側及び終点側のそれぞれについて整理する。

新センサス区間の端点に接続し同一路線に属する新センサス区間のうち自新センサス区間以外で新センサス区間番号が最小のものとする。

(2 0) 接続新センサス区間番号

(1 8) で設定した分割区分が 1 または 4 の箇所について、新センサス区間の端点の起点側及び終点側のそれぞれについて整理する。

「 1 : 他の枝路線(同一路線の他の従路線(主路線)を含む)と接続する箇所」には、新センサス区間の端部に接続する新センサス区間のうち、自新センサス区間が属する枝路線以外のうち、新センサス区間番号が最も小さいものとする。必ずしも現地で広く認知されている代表的な接続路線とならないことに注意が必要である。

なお、同一路線の主路線・従路線との接続も交差とみなす。

「 4 : 都道府県境」は、路線が都道府県を跨ぐ場合であり、起点および終점에接続する隣接都道府県側の新センサス区間番号とする。

なお、接続新センサス区間番号の設定の例は、別添 1 - 3 に示す。

(2 1) 備考欄

(1 8) 分割区分が「 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。(例： 工業団地、 空港、 旧国道 号(市道)と接続 等)

それ以外の場合は、新センサス区間の起点側または終点側の交差点名等のメモ欄として使用してもよい。

別添 1-1 「接続する箇所」の定義

ある路線と他の路線が接続する箇所、すなわち交差点等は、道路網を抽象化して定義するものとする。基本的な抽象化の方法は、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) 筋違いでの交差
- (3) 隣接箇所での複数交差

参考図の凡例は以下の通りである。

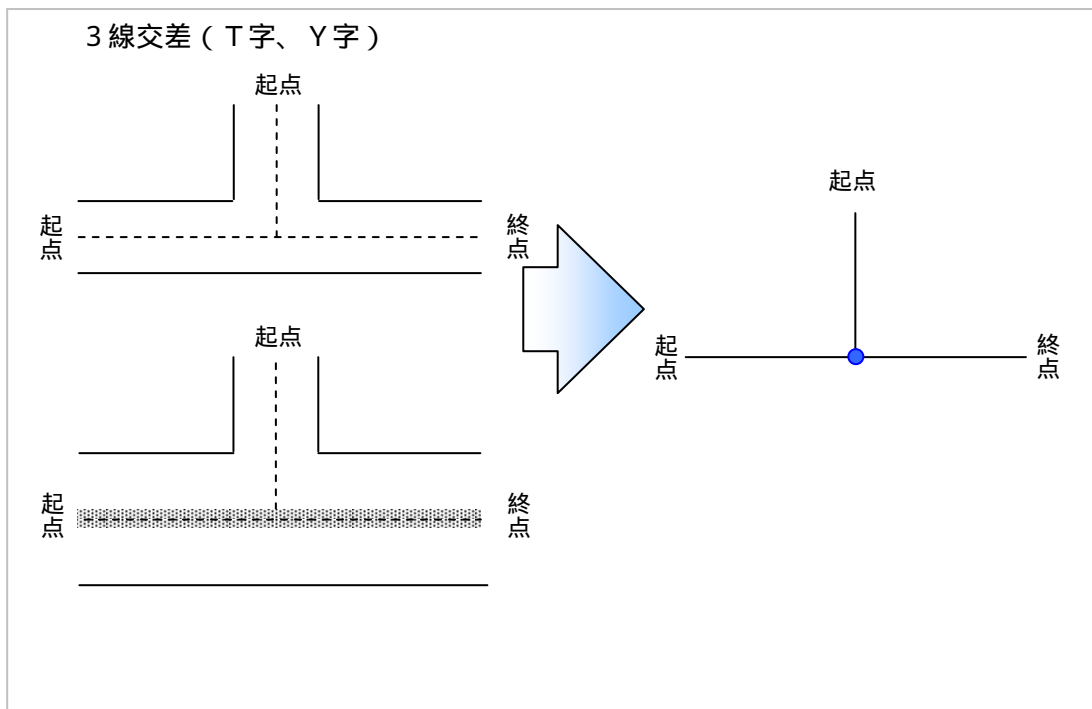
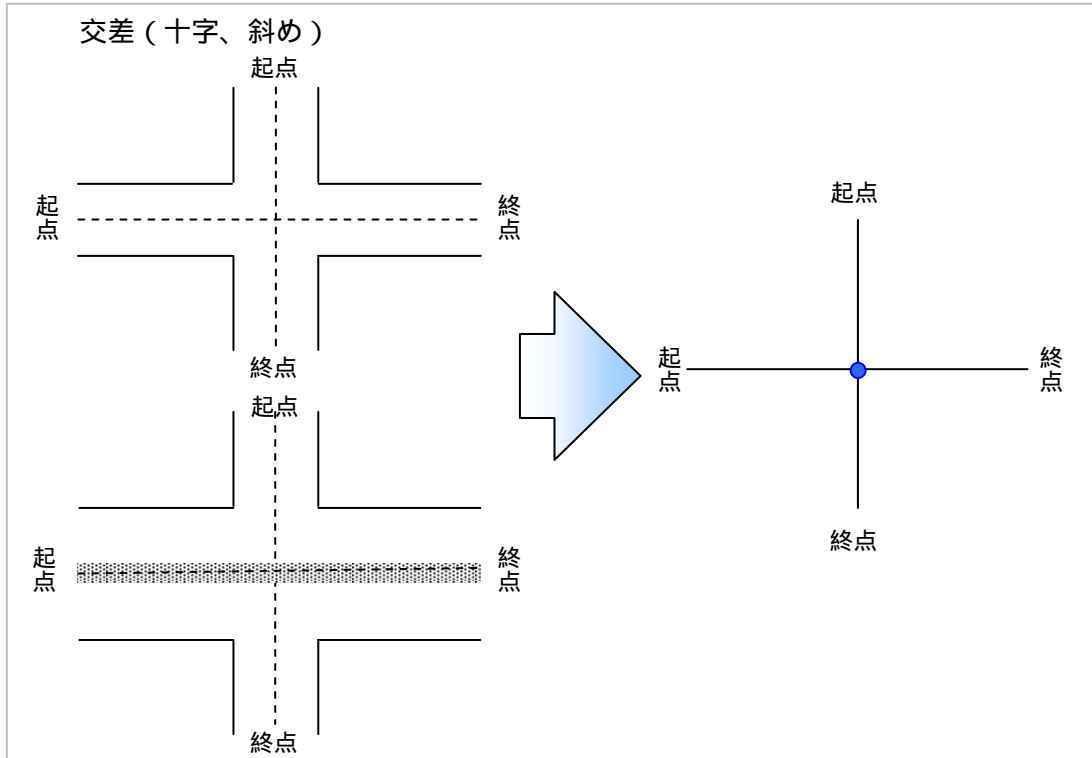
	自専道 (1)		一般道
	非幹線道路等 (2)		側道、ランプ等
	道路中心線 (3)		中央分離帯
			接続点 (4)

- 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（新センサス区間を設定しない道路）
- 3 道路中心線は、中央分離帯がある道路の上下線別の中心線、またはランプ等の中心線
- 4 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

A. 一般的な形状

(1) 平面交差

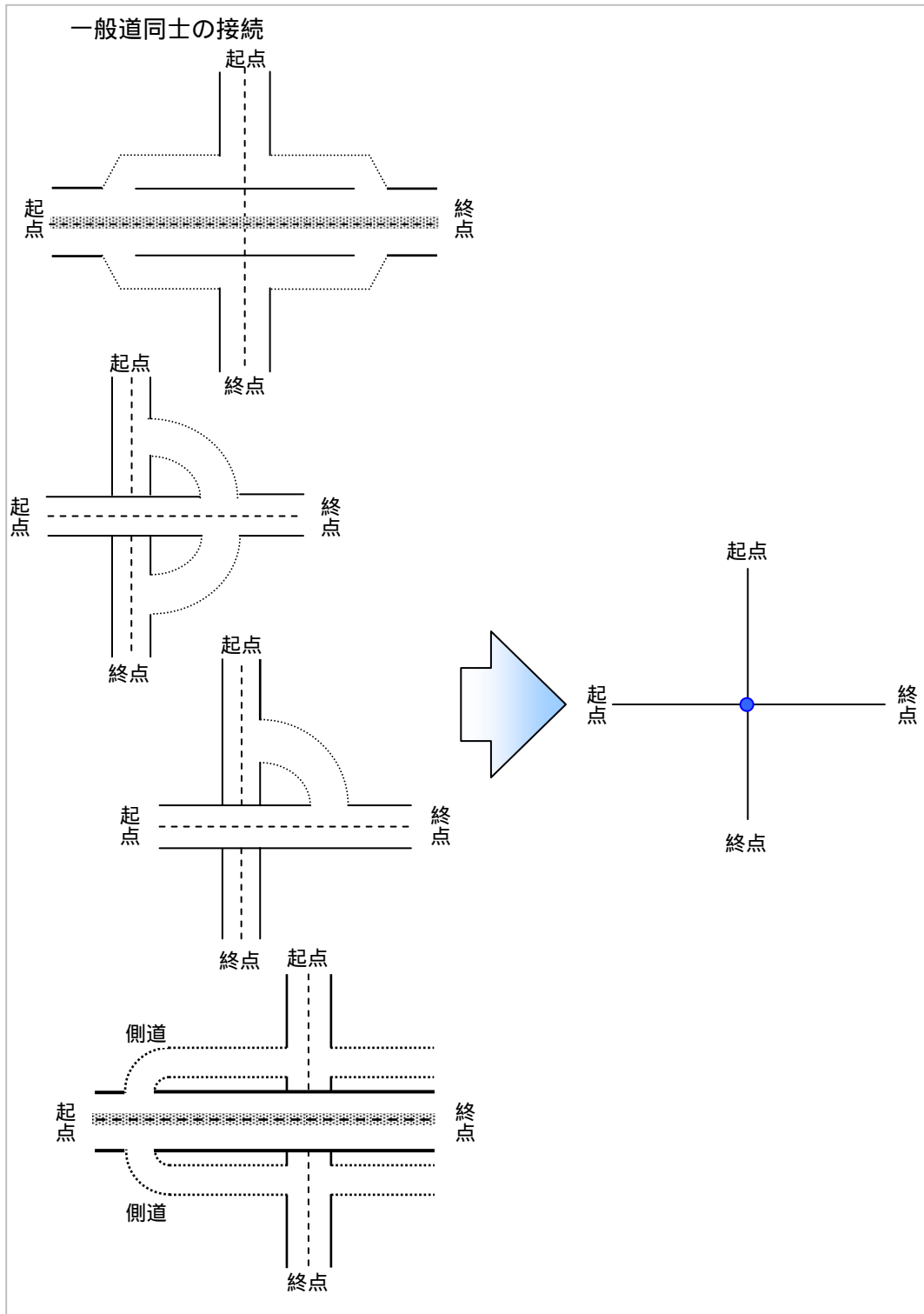
路線同士が平面交差により接続する場合は、それぞれの路線が1箇所接続されるものとして抽象化する。



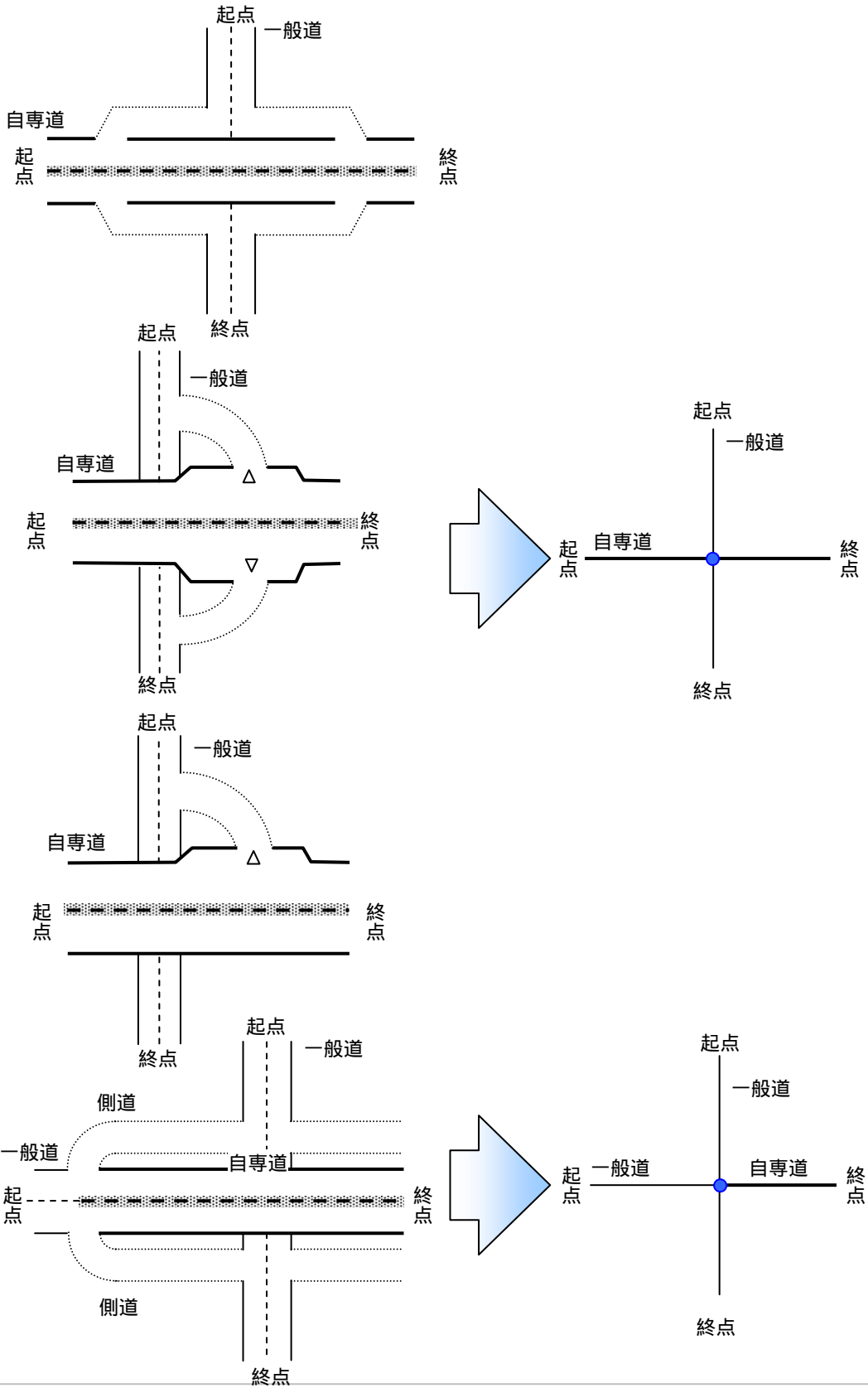
(2) 立体交差

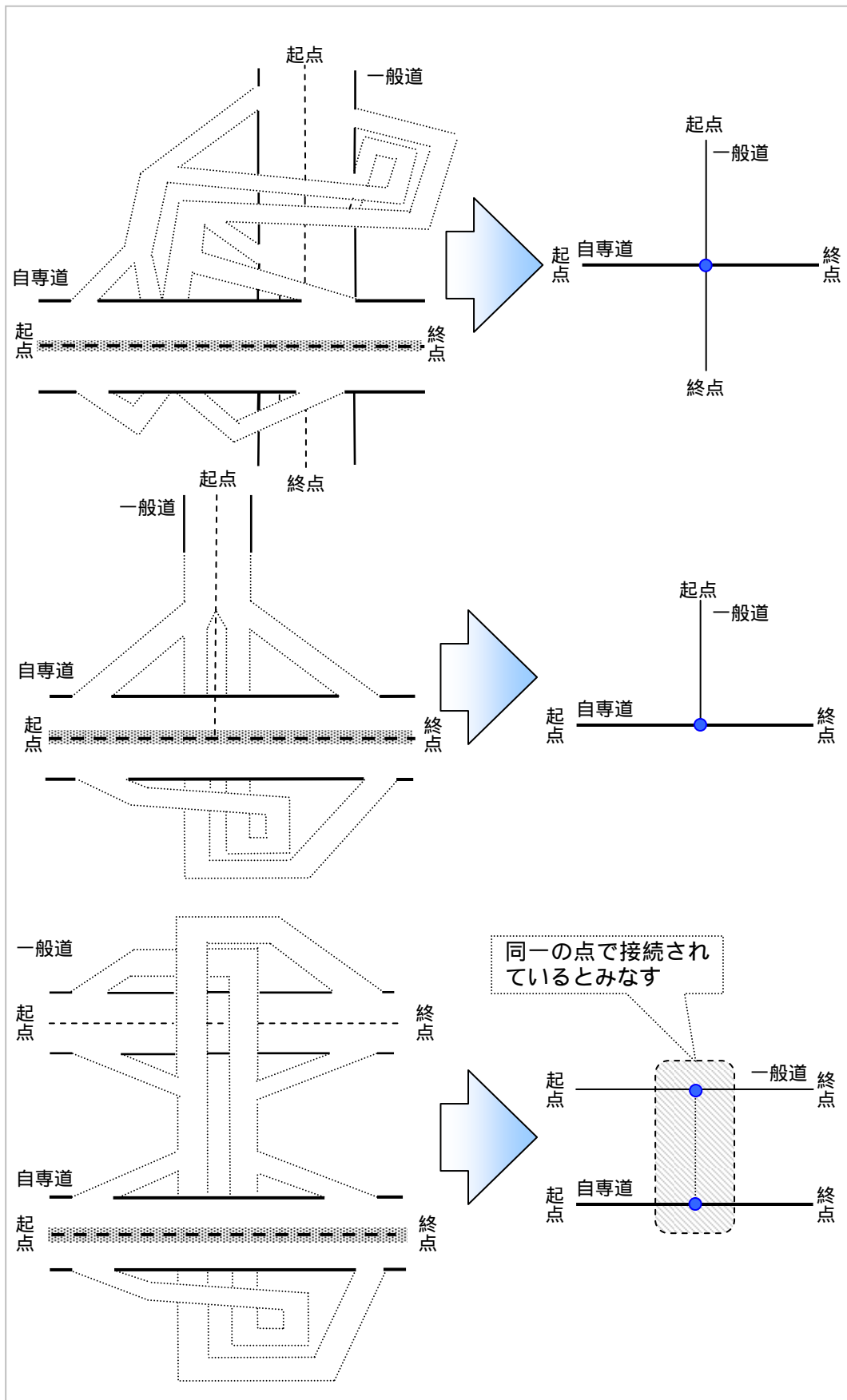
路線同士が立体交差により接続する場合は、それぞれの路線が1箇所接続されるものとして抽象化する。なお、路線同士が立体交差するが、ランプ、側道等の連結路がなく交通量出入りができない場合には、接続箇所として扱わない。

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。

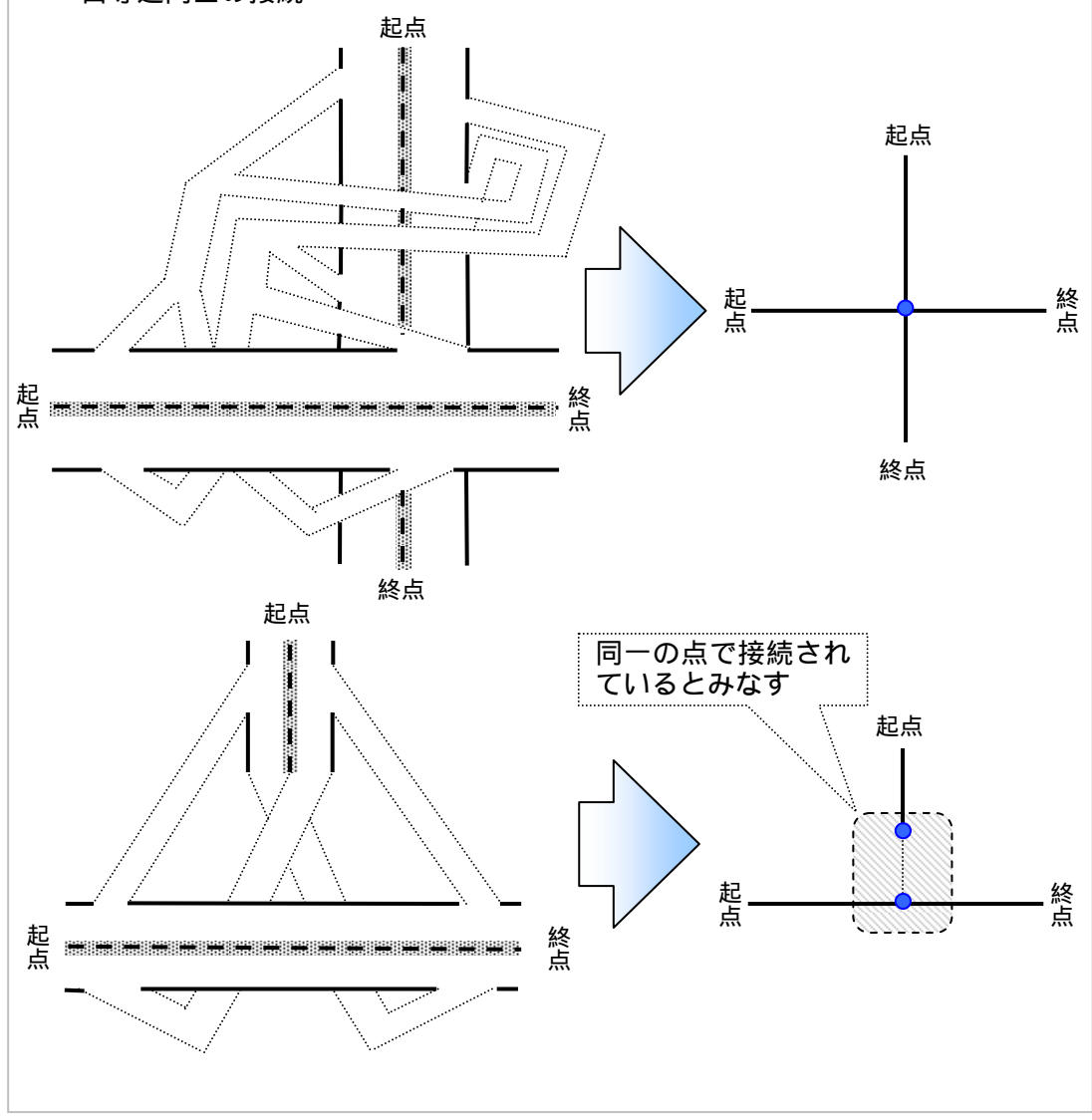


自専道と一般道の接続





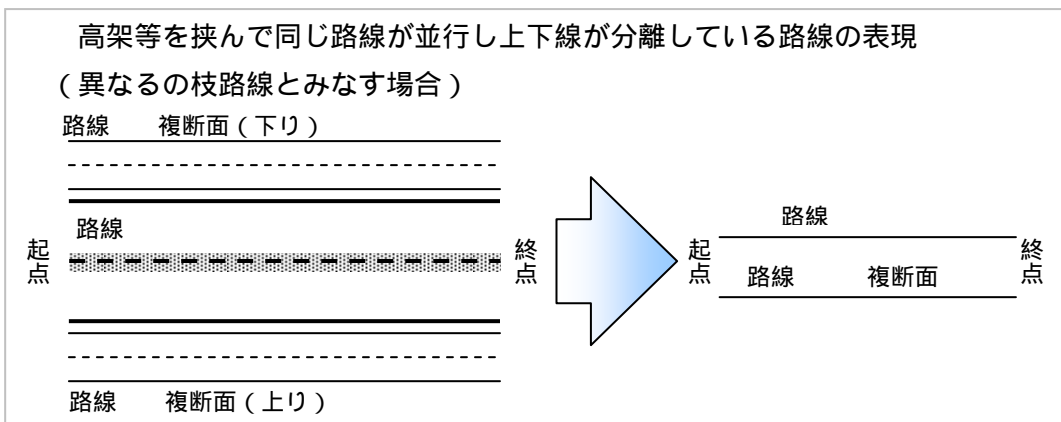
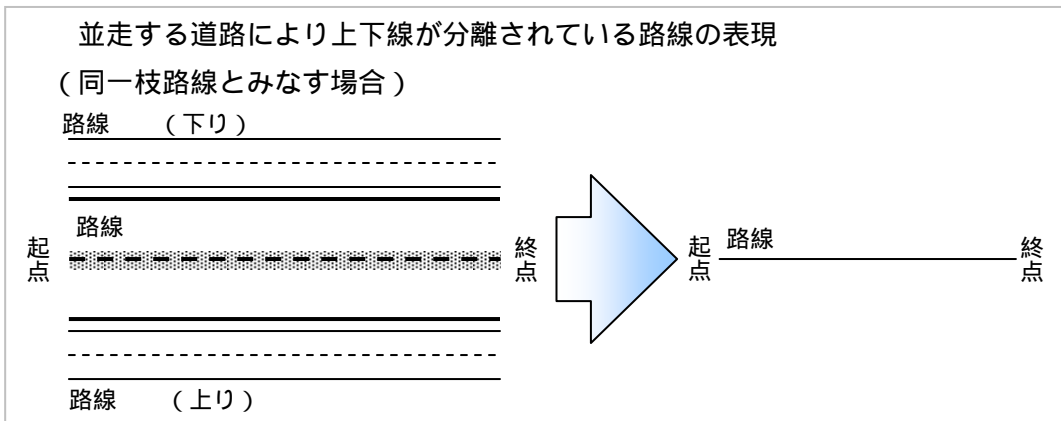
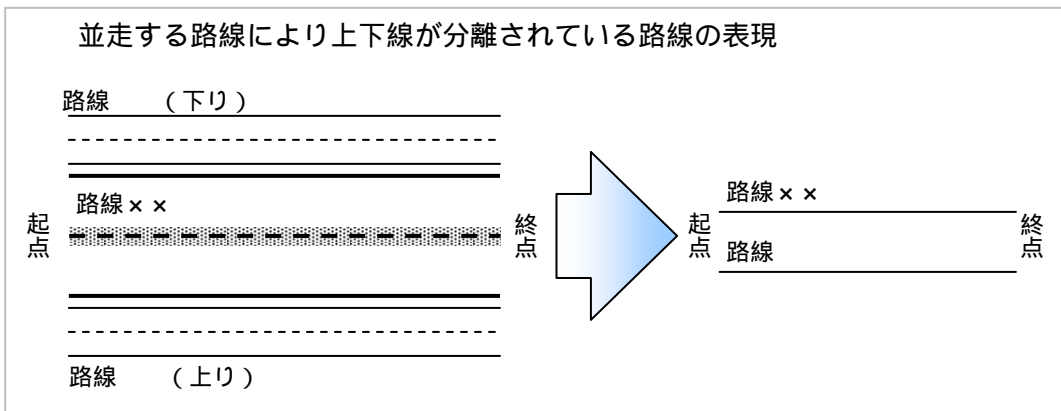
自専道同士の接続

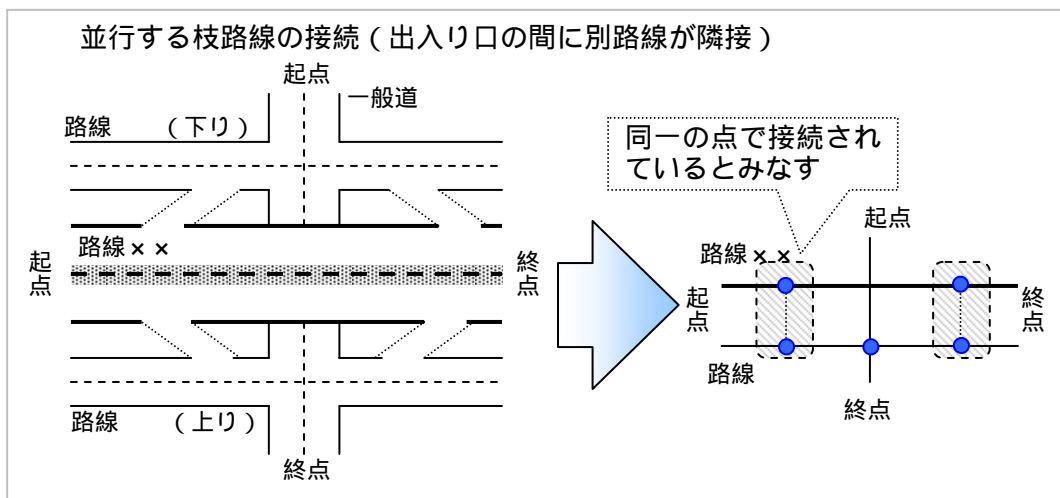
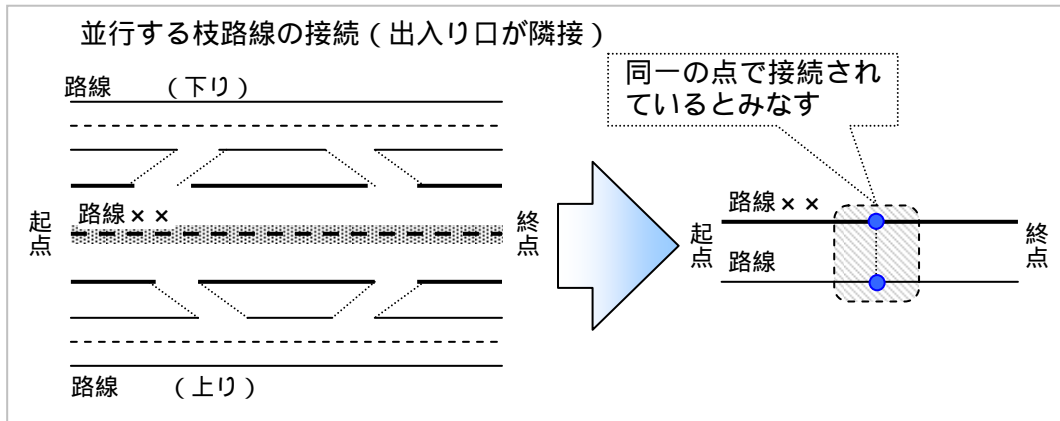


(3) 並走する路線

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の扱いが異なる。

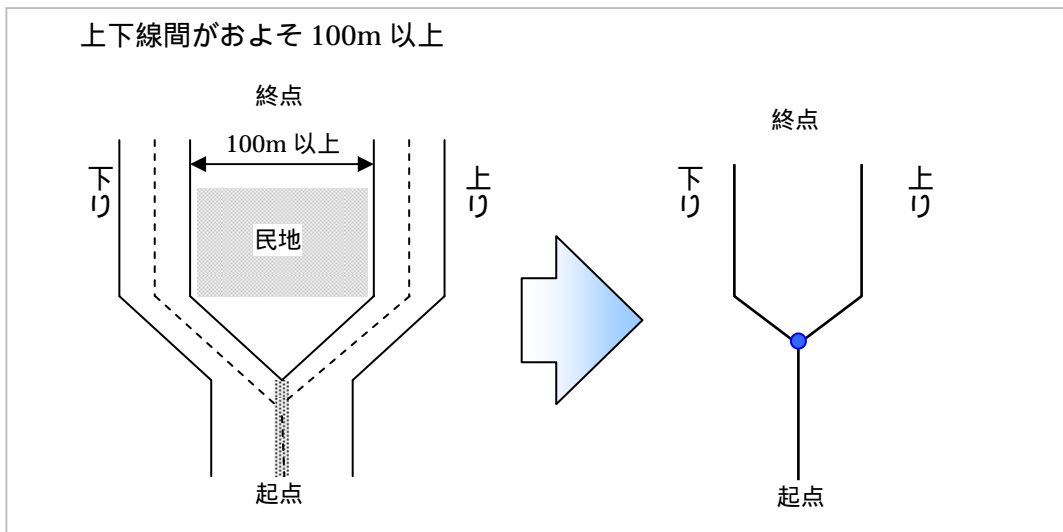
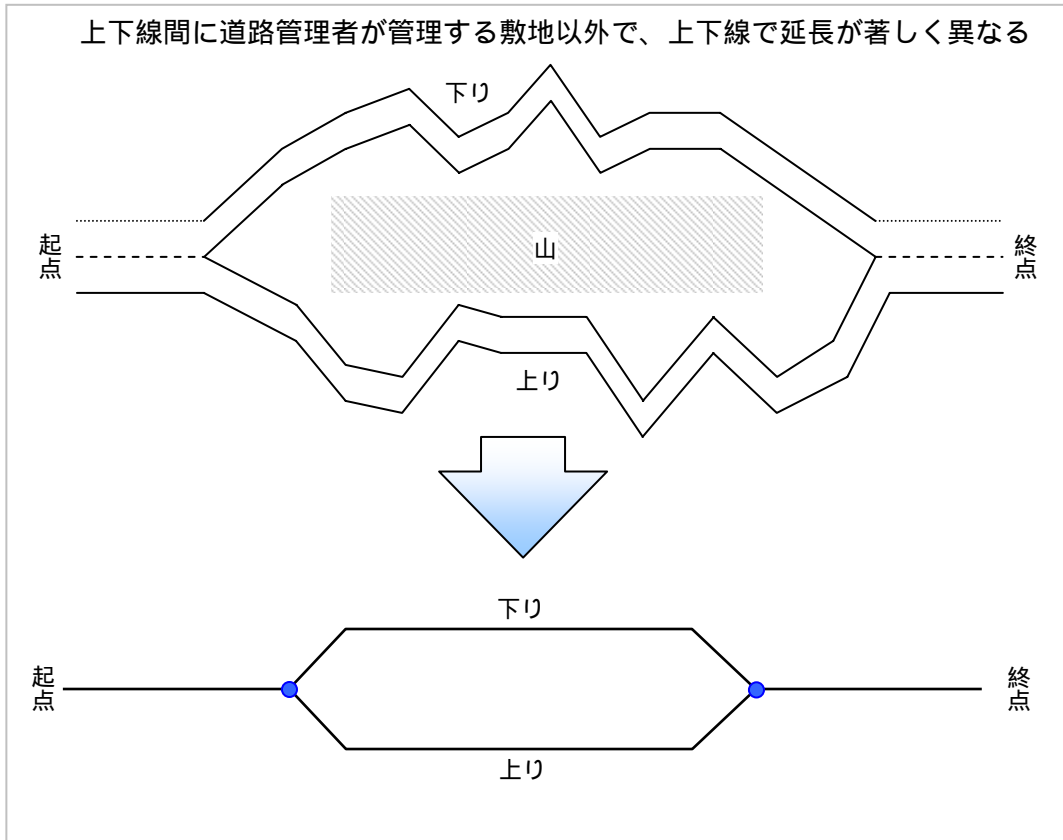




B. 特殊な形状

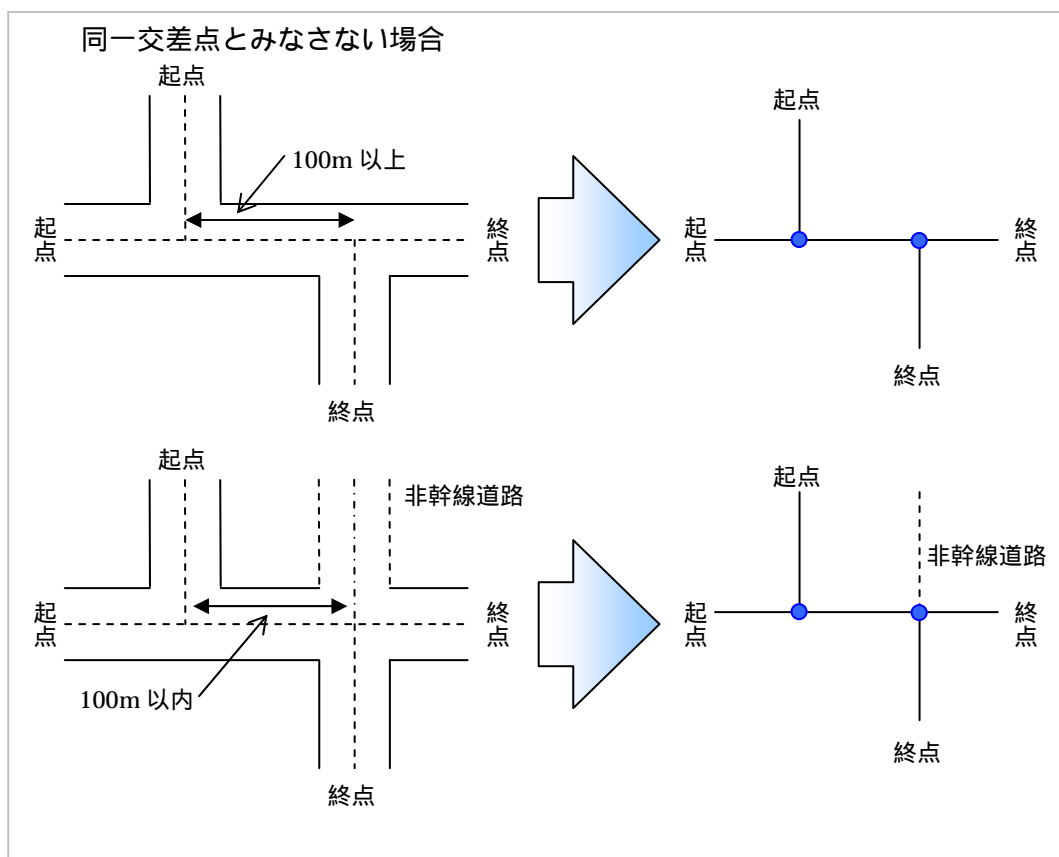
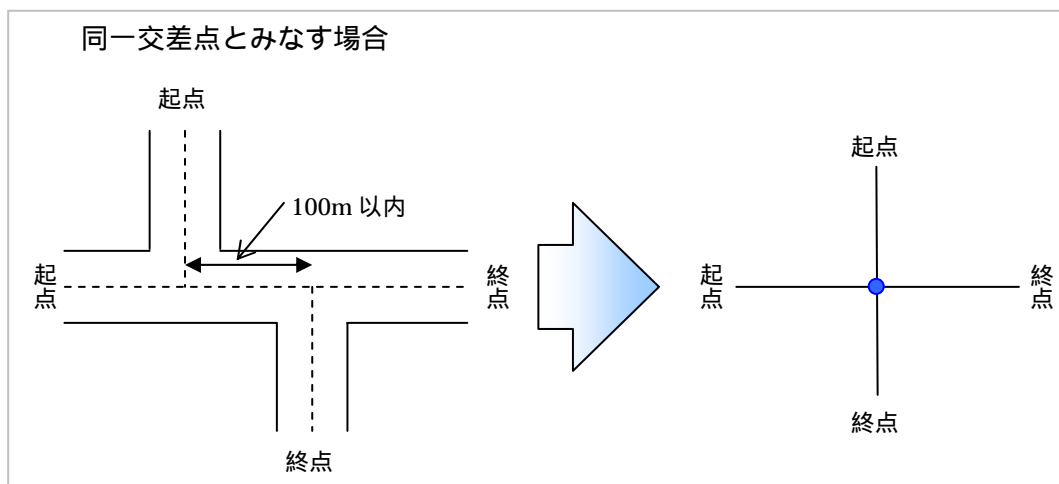
(1) 上下線で大きく分離

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。



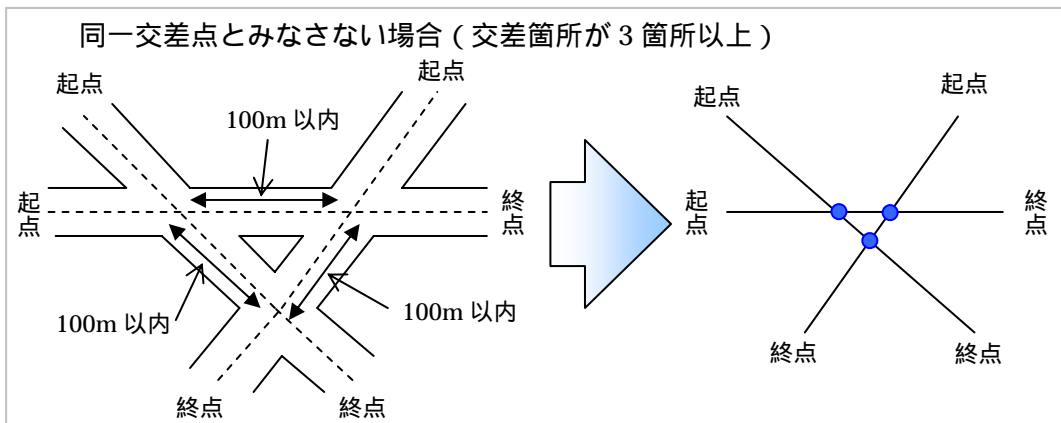
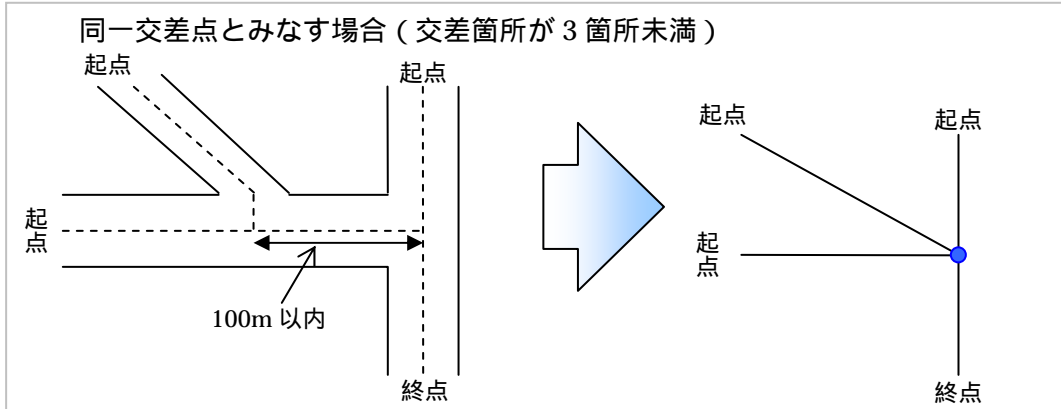
(2) 筋違い交差点

隣接箇所（およそ 100m 以内）で筋違いで接続している場合は統合して同一の接続する箇所とみなして抽象化する。ただし、交差点内で非幹線道路に接続している場合等は同一の接続する箇所としない。



(3) 隣接箇所での複数交差

隣接箇所（およそ 100m 以内）で別路線と複数交差している場合は統合して同一交差点とみなして管理する。ただし、3 路線以上が交差しており、交差点箇所が 3 箇所以上ある場合は統合しない。











別添 1-2 「接続する箇所」の現地参照性

ある路線と他の路線が接続する箇所、すなわち交差点等の現地参照点は、基本的に交差点内の中央を基準点とする。現地参照点とは、延長等を調査する場合に現地の位置を参照（新センサス区間を分割）する点であり、交差点内の中央とは、前述の「5. 「接続する箇所」の定義」で記述している接続点である。交差点毎の現地参照点は以下の通りである。

- (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

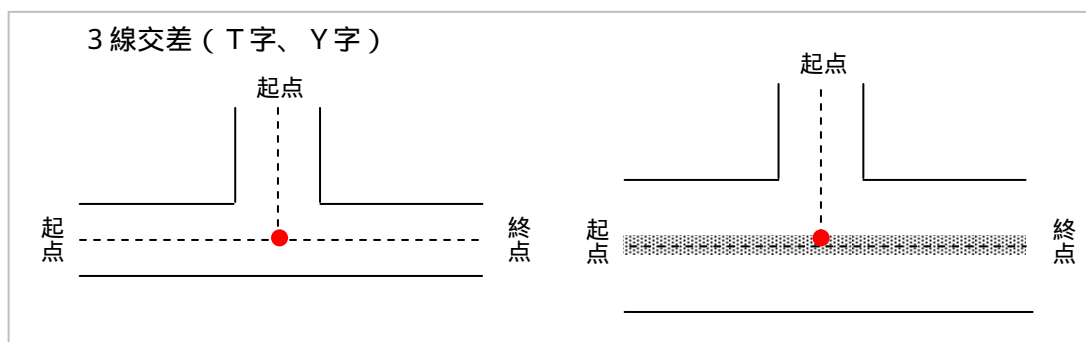
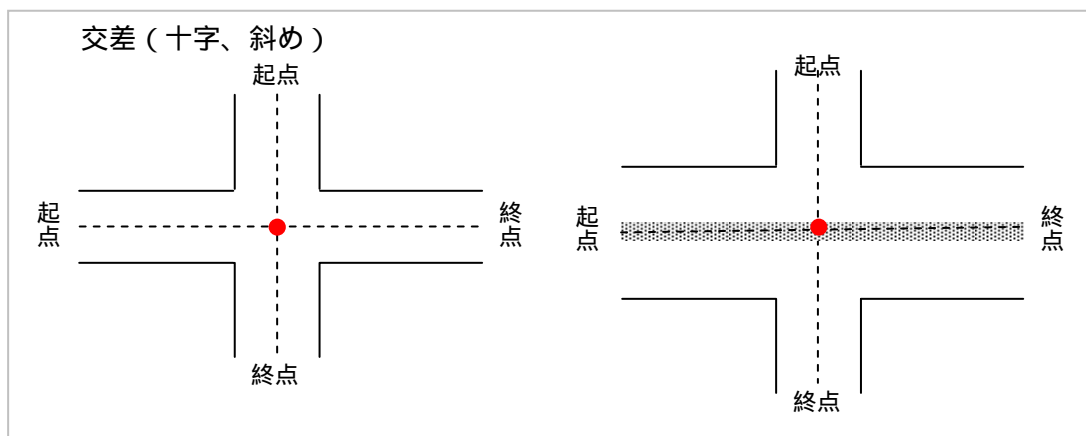
参考図の凡例は以下の通りである。

	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 (3)		中央分離帯
	現地参照点		接続点 (4)

- 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（新センサス区間を設定しない道路）
- 3 道路中心線は、中央分離帯がある道路の上下線別の中心線、またはランプ等の中心線
- 4 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

(1) 平面交差

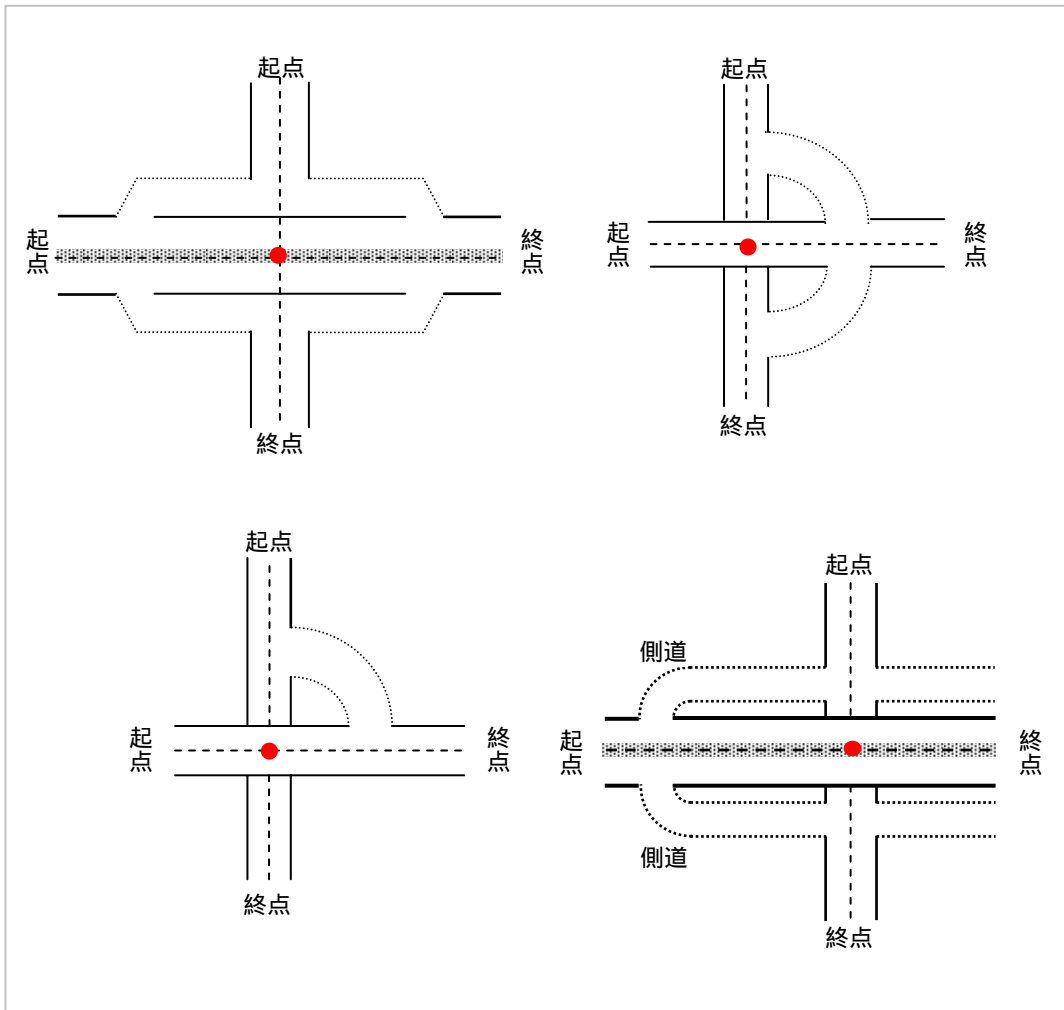
道路中心線同士の交点をそれぞれの路線の現地参照点とする。



(2) 立体交差

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。



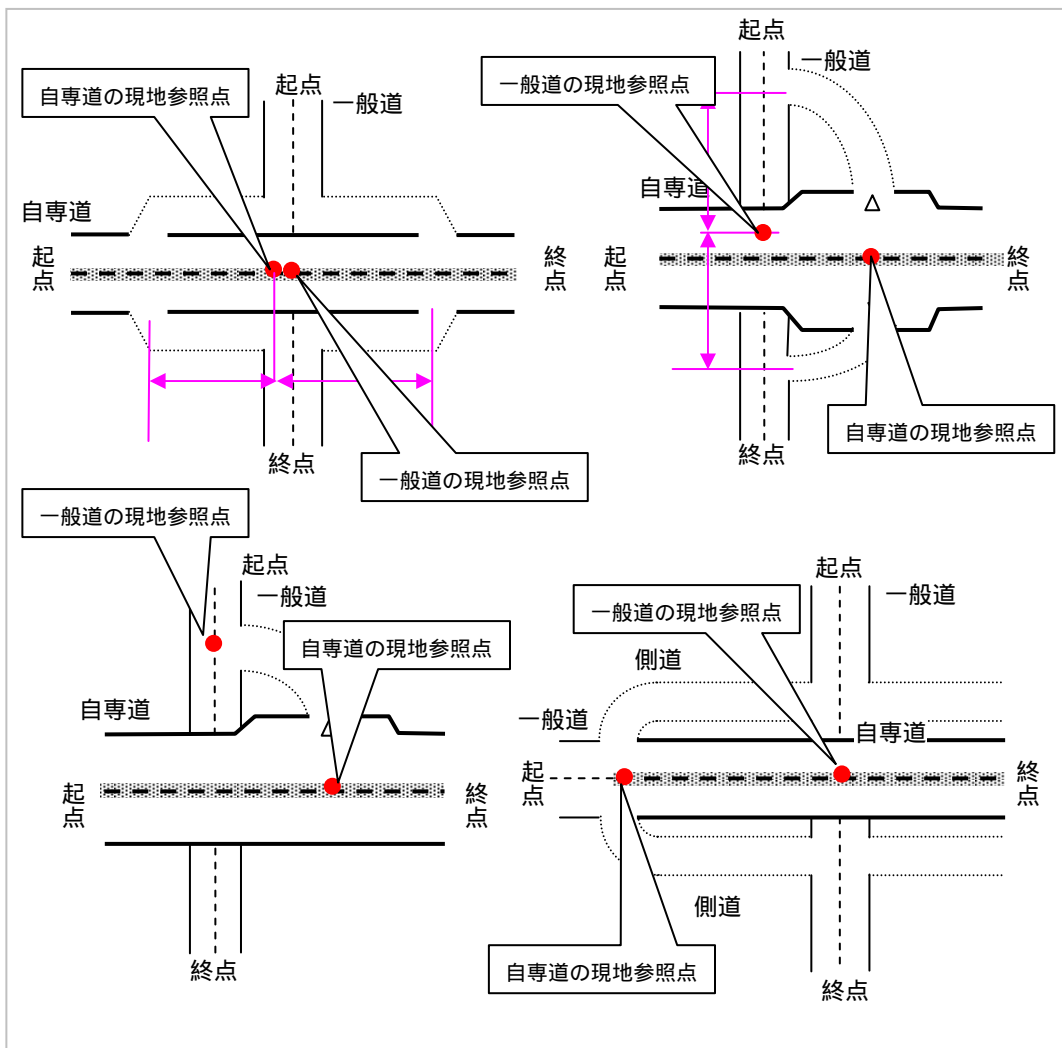
自専道と一般道の接続

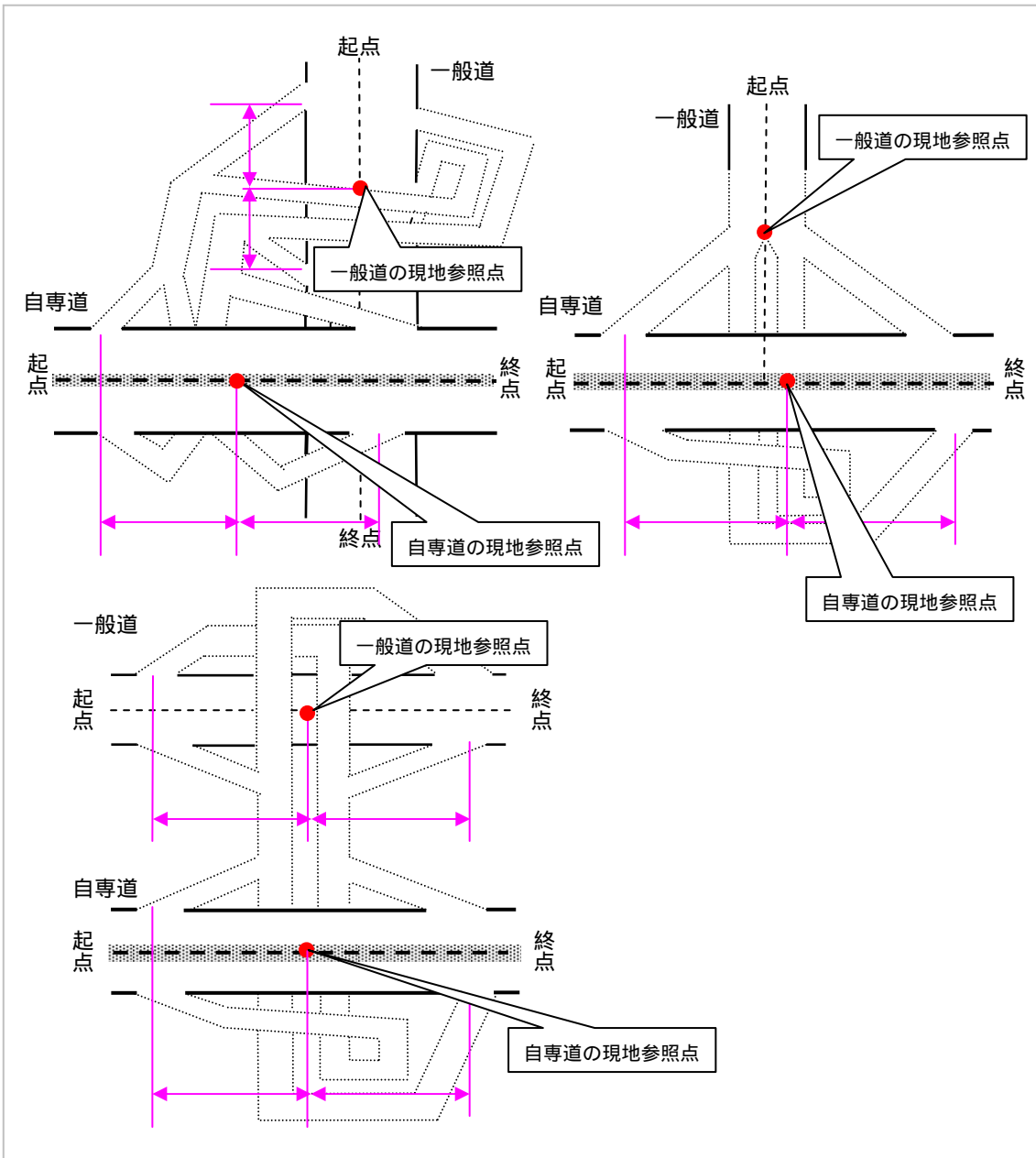
自専道と一般道が接続する箇所では、自専道と一般道のそれぞれの路線に現地参照点を設定する。

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中点に設定する。

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。



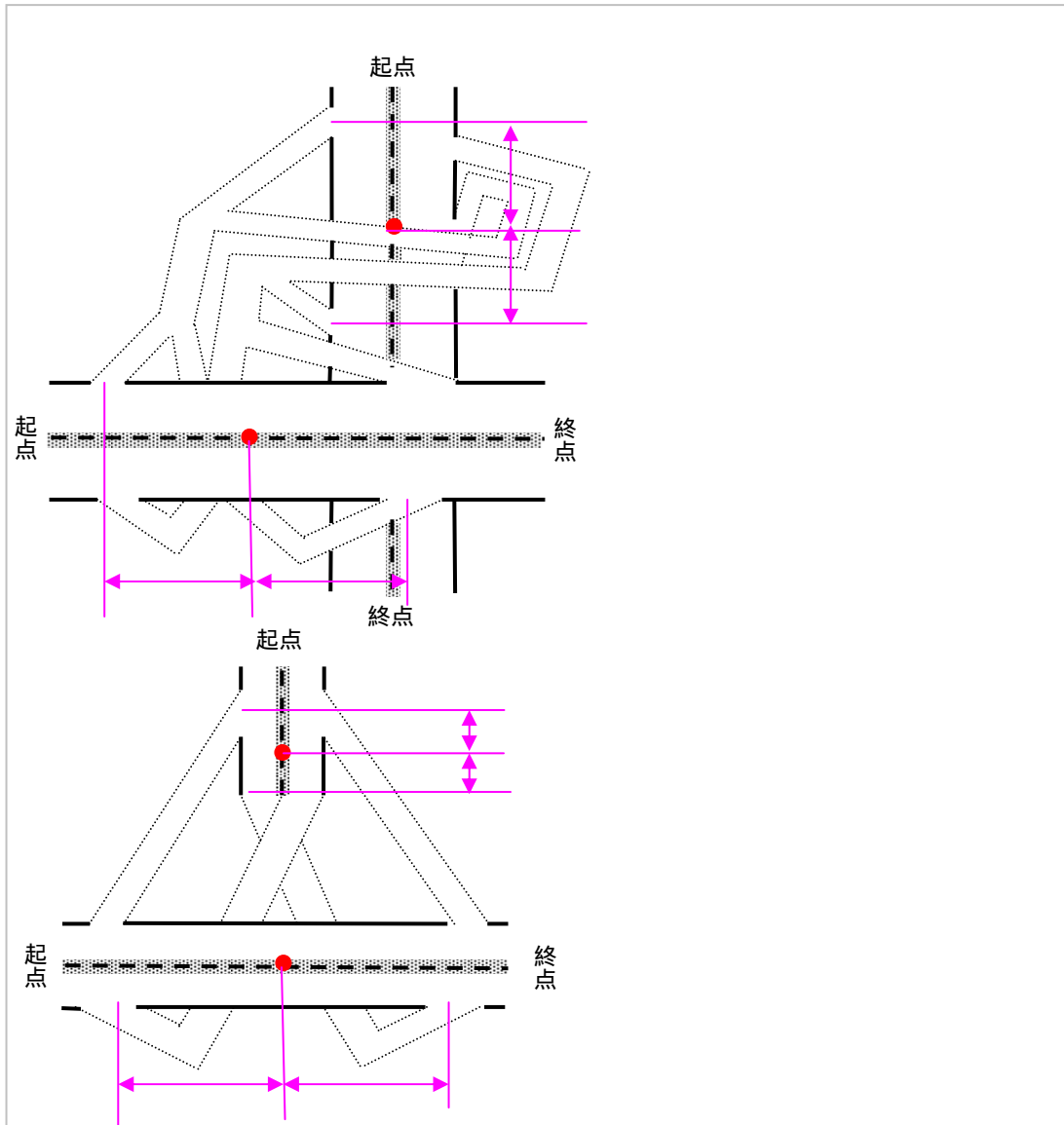


自専道同士の接続

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。

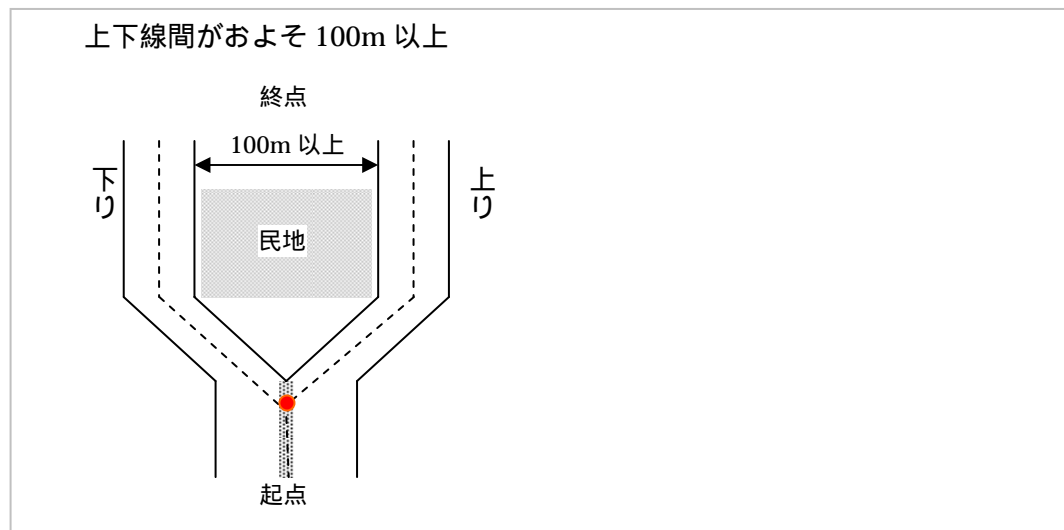
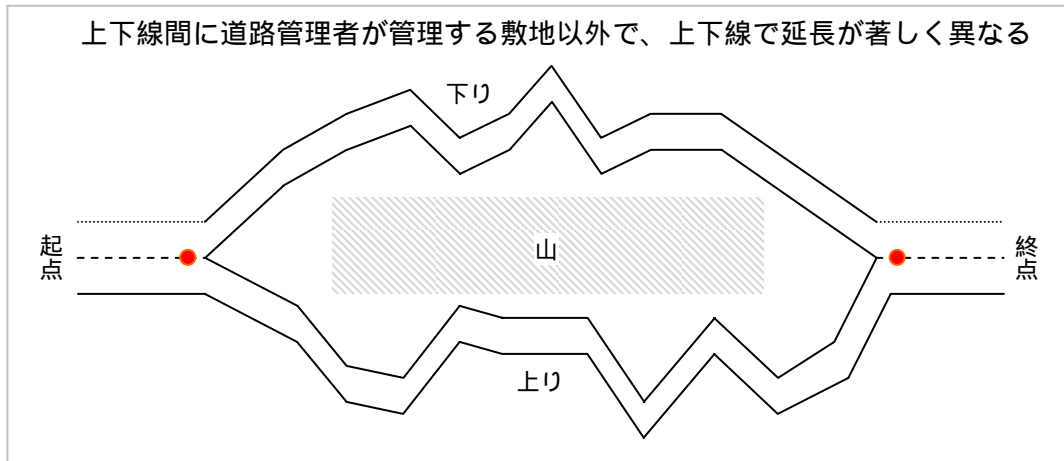
一般道と自専道の接続する箇所における現地参照点の設定と同様とする。

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。



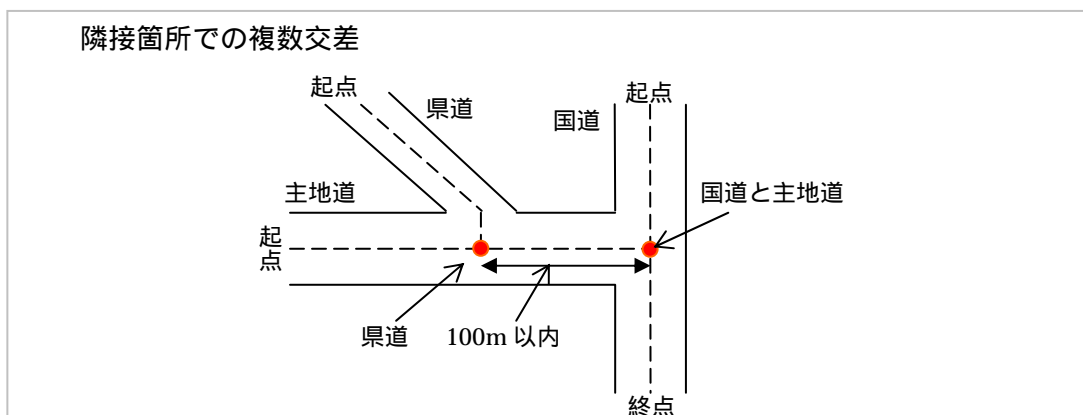
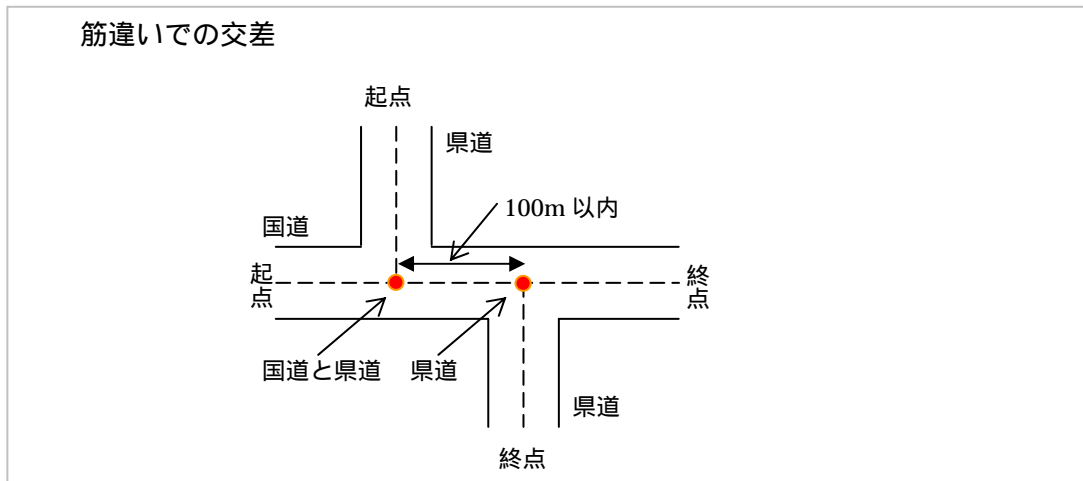
(3) 上下線で大きく分離

上下線が分離する箇所を現地参照点とする。



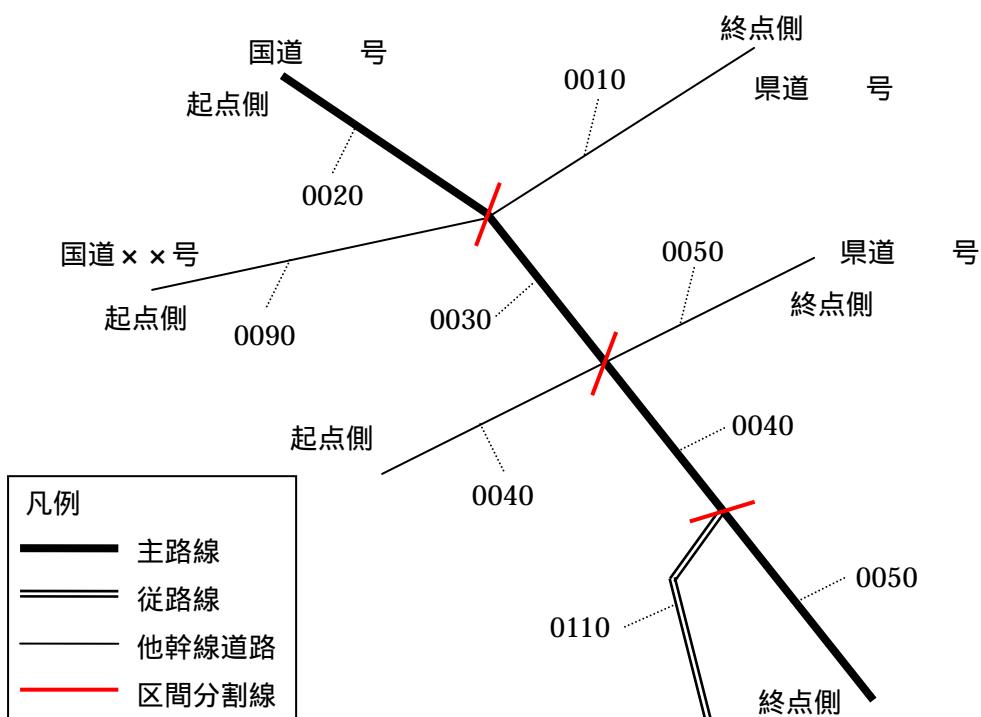
(4) 統合交差点

統合した交差点では下図のとおり複数の現地参照点を設定する。



別添 1-3 「分割区分」「接続新センサス区間番号」の例

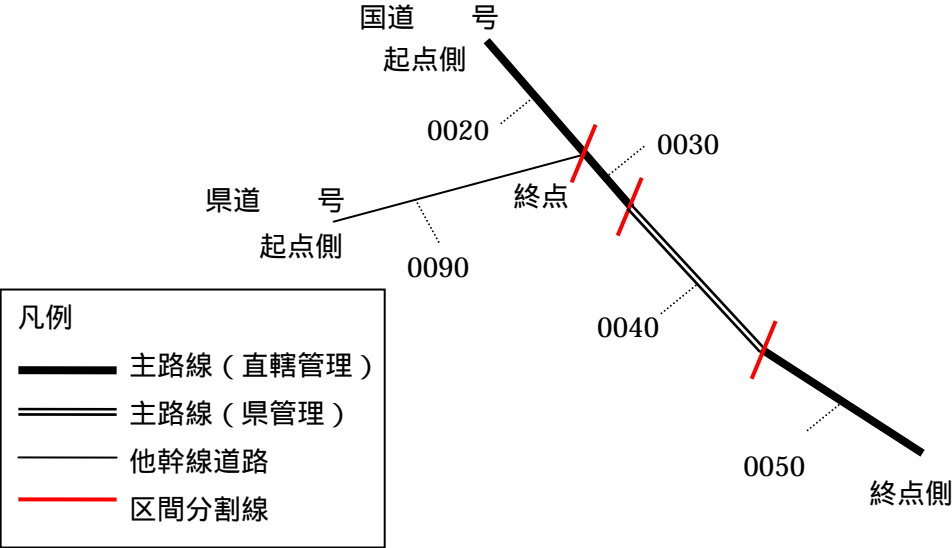
分割区分：1
 他の枝路線（同一路線の他の従路線（主路線）を含む）と接続する箇所



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0020			1	国道 × × 号 0090
0030			1	県道 号 0040
0040			1	国道 号 0110
0050		
:				
0110	1	国道 号 0040

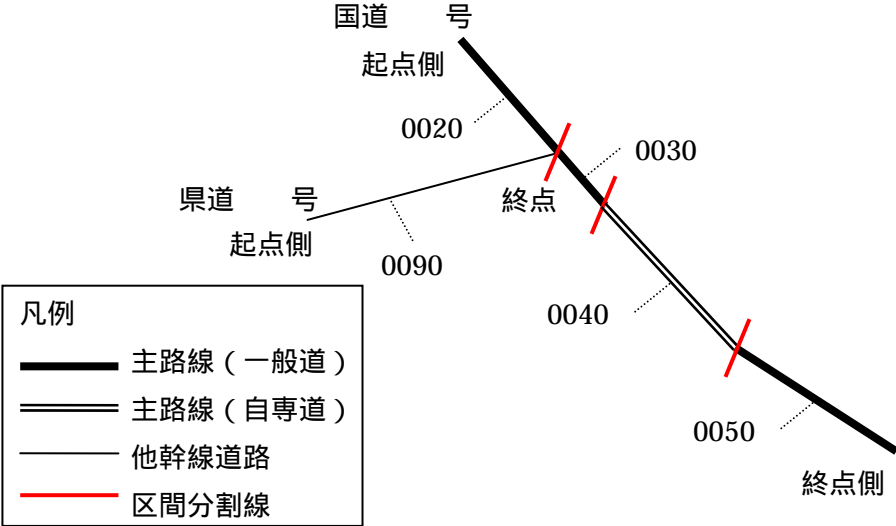
分割区分：2
 道路管理者が異なる箇所



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0020			1	県道 号 0090
0030			2	
0040			2	
0050		

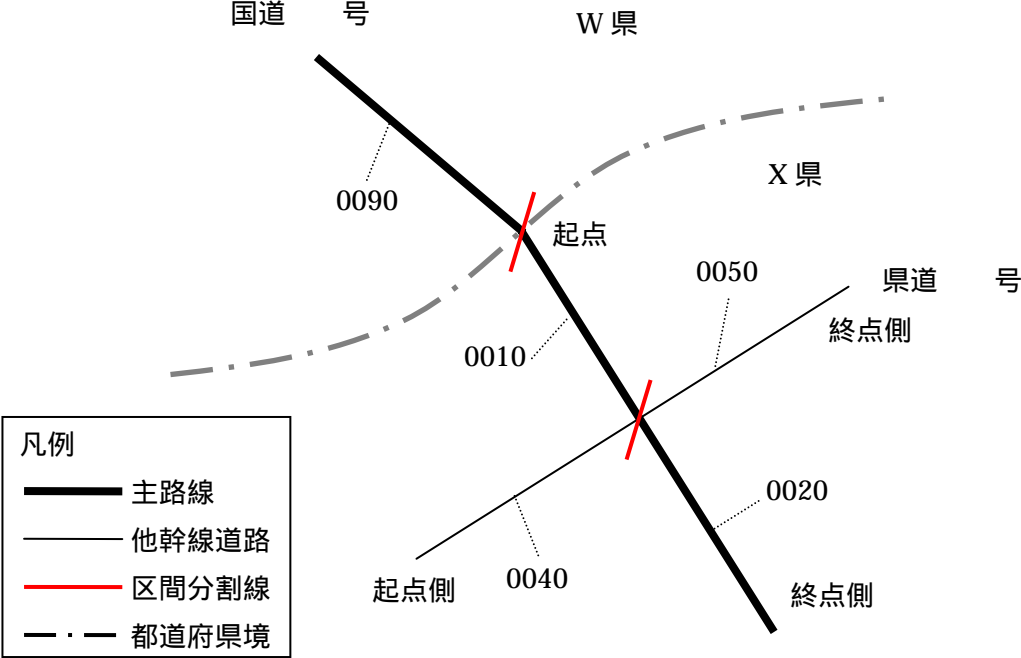
分割区分：3
自動車専用道路に指定されている区間の起点終点



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0020			1	県道 号 0090
0030			3	
0040			3	
0050		

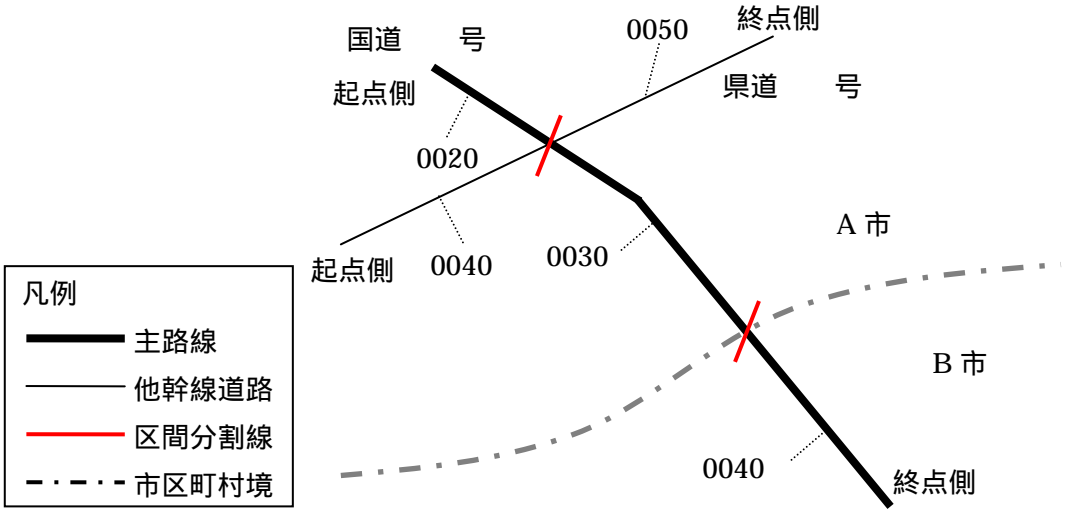
分割区分：4
都道府県境



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0010	4	(W県)国道 号 0090	1	県道 号 0040
0020		

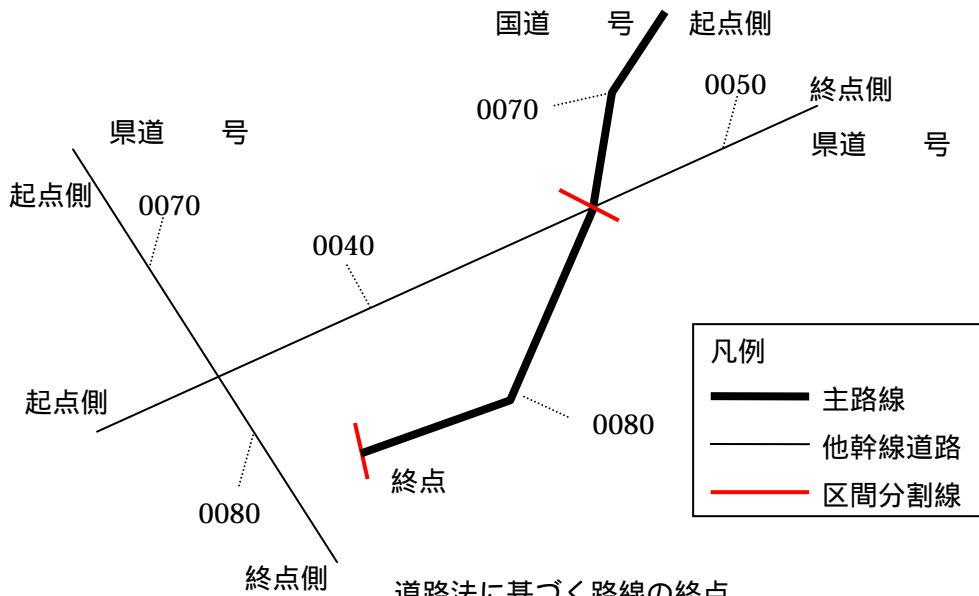
分割区分：5
市区町村境



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0020			1	県道 号 0040
0030			5	
0040		

分割区分：6
 路線の起点または終点

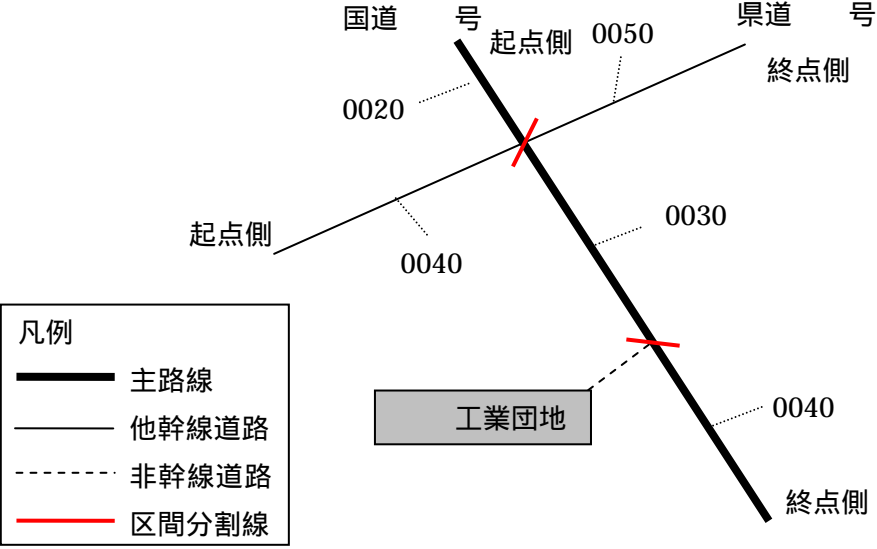


道路法に基づく路線の終点。
 建設中のバイパス等が途中で終わっている箇所は、
 分割区分 8

国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0070			1	県道 号 0040
0080			6	

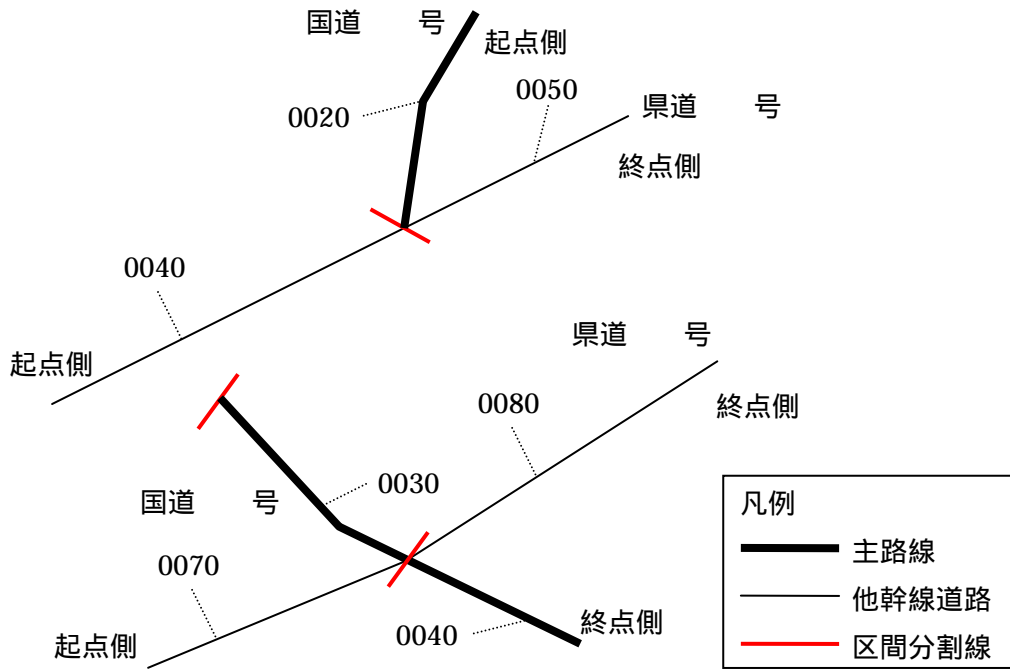
分割区分：7
大規模施設等へのアクセス点



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側		備考
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間	
0020			1	県道 号 0040	
0030			7		工業 団地入口
0040			

分割区分：8
 路線の不連続箇所等



国道 号の接続新センサス区間

新センサス 区間番号 (下4桁)	起点側		終点側	
	分割区分	接続新センサス区間	分割区分	接続新センサス区間
0020			1	県道 号 0040
0030	8		1	県道 号 0070
0040		

別添 2 . 新センサス区間設定に関する設定結果のチェック項目一覧

(1) 新センサス区間設定 (様式 1 - 1) チェック項目一覧表

新センサス区間設定チェック項目一覧表 (1 / 2)

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
111	都道府県コード			存在しない都道府県コード
121	道路種別			1~8 以外が入力
122				前回と同一でない
131	路線番号			未入力
141	新センサス区間番号			未入力
211	道路施設現況調査/路線コード			未入力
221				一般国道で頭 1 桁が 0 以外
222				主要地方道で頭 1 桁が 1,2 以外
223				一般都道府県道で頭 1 桁が 3,4 以外
224				市町村道で頭 1 桁が 5~7 以外
311	管理区分			1~9 以外が入力
312				道路種別と整合がとれない
321	市区町村コード			存在しない市区町村コード
331	高規格道路の別			0~2 以外が入力
332				一般国道未満で高規格幹線道路
341	一般国道指定区間			0~2 以外が入力
342				一般国道で 0 が入力
343				一般国道以外で 1,2 が入力
351	自動車専用道路の別			0,1 以外が入力
352				高速道路で自動車専用道路でない
361	現道旧道区分			1~3 以外が入力
371	区間種別			0~3,7~9 以外が入力
381	分離区間/分離区分			0~4 以外が入力
391	分離区間/新センサス区間番号			区間種別が 1~3 で未入力
392				区間種別が 1~3 以外で入力
393				存在しない新センサス区間番号
394				同一路線以外が入力
395	分離区間/延長集計フラグ			区間種別が 1~3, 9 以外で 1 が入力
401	前回/都県市コード			存在しない前回都県市コード
411	前回/区間番号			存在しない前回区間番号
412				前回区間番号が今回に存在しない
421	区間延長(0.1km)			未入力
422				延長が 0.0km である
431	一方通行フラグ			0~2 以外が入力
432				分離区分が 2 で一方通行でない
441	管理事務所コード			未入力

新センサス区間設定チェック項目一覧表 (2 / 2)

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
511	起点側/分割区分			1~8以外が入力
521	起点側/接続新センサス区間番号			存在しない新センサス区間番号
522				分割区分が1,4で未入力
523				分割区分が1,4以外で入力
531	終点側/分割区分			未入力
532				1~8以外が入力
541	終点側/接続新センサス区間番号			存在しない新センサス区間番号
542				分割区分が1,4で未入力
543				分割区分が1,4以外で入力
621	起点側/分割区分			分割区分に2が入力
622				分割区分に3が入力
623				分割区分が4で前区間と同じ都道府県
624				分割区分に5が入力
625				分割区分が6で前区間と同じ路線
626				分割区分に7が入力
631	終点側/分割区分			分割区分が2で後区間と管理区分が同じ
632				分割区分が3で後区間と自専道の別が同じ
633				分割区分が4で後区間と同じ都道府県
634				分割区分が5で後区間と同じ市区町村
635				分割区分が6で前区間と同じ路線
651	起点側/接続新センサス区間番号			前区間の新センサス区間番号
652				前区間の終点側接続新センサス区間番号と同じ
653	終点側/接続新センサス区間番号			同じ新センサス区間番号が連続して入力

(2) 新センサス区間延長対応表 (様式 1 - 2) チェック項目一覧表

新センサス区間延長チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
1011	路線番号			新センサス区間にあり道路施設現況調査にない
1012				道路施設現況調査にあり新センサス区間にない
1021	市区町村コード			新センサス区間にあり道路施設現況調査にない
1022				道路施設現況調査にあり新センサス区間にない
1031	延長			延長の整合が取れない (「 ± (区間数-1) × 0.1 」 は許容範囲内)

別添 3 . 各種様式

新センサス区間設定一覧

都道府県名

新センサス 区間番号	道路種別	路線番号	路線名	現道旧道 管理区分	市区町村 コード	市区町村名	自 専 道 の 別

分 割 区 分		起 点 側 接 続 路 線 等					
新センサス 区間番号		路線名等					備 考

分 割 区 分		終 点 側 接 続 路 線 等					
新センサス 区間番号		路線名等					備 考

H17センサス		道路施設 現況調査		区間種別		分離区間		区間延長		一般国道指定区間		一方通行フラグ	
都 道 指 定 支 庁	調 査 単 位 番 号	路 線 コ ー ド	路 線 分 割 番 号	分 離 区 分	新センサス 区間番号	延 長 計 ラ フ	区 間 延 長 (0.1km)	DRM 計 算 値 (m)					

