特　記　事　項

１　業務箇所

上田市鹿教湯温泉　他６

２　業務内容

	業務内容	備考
一般交通量調査　一式	道路状況調査　　７区間 交通量データ整理　　６箇所	別添図の （有）・無

３　履行期間

着手日から平成２８年　１月２９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。

測量業務	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 交通量調査データ整理	契約後すみやかに作業計画にとりかかり、概ね 10 月中に調査を行うものとする。	

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。

特記仕様書

１　適用範囲

本特記仕様書は、平成 27 年度全国道路･街路交通情勢調査（道路交通調査）の業務委託に適用します。

２　業務目的

県内の道路の改築計画、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。ただし、契約後に数量変更が生じた場合は、監督員と協議の上で変更契約の対象とします。

なお、交通量調査の結果、予想交通量より観測交通量が多かった場合、調査に係る軽作業員の人員数は変更協議の対象となりません。

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、または疑義の生じた場合は、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

受注者は業務上必要な資料（道路台帳等）について、貸与を求めることができます。

９　安全対策

受注者は、事前に現場状況を確認し、軽作業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及び通行の妨げにならないように十分留意してください。また、夜間の調査にあたっては、特に留意してください。

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。

なお、調査地点の立ち入り許可は受注者が得るものとします。

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
- 交通調査基本区間と道路施設現況調査及び道路台帳の内容（区間番号・延長）について、整合をとって対応表にまとめること。その際、各内容に差異が生じた場合は、その内容について対応表に反映させ、まとめること。
- 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。
- 観測日については概ね 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	７：００から１９：００
平日･休日 24 時間交通量調査	０：００から２４：００

- 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観測により発注していますが、受注者から簡易トラフィックカウンターの使用希望があった際は、発注者と協議のうえで必要と認められる際は変更の対象とします。~~
- 交通量の観測は、料金所のトラフィックカウンターを使用するものとし、当業務ではそのデータ整理を行うものとします。
- トラフィックカウンターがデータ収集前に故障等してしまった場合の対応も監督員と協議するものとします。

2) 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
- 交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表、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観測により発注していますが、受注者からプローブカーの使用希望があった際は、発注者と協議のうえで必要と認められる際は変更の対象とします。

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輌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

・ 旅行速度調査単位区間と交通調査基本の対応表、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)

(4) その他

各工区でまとめた成果は、全県分をとりまとめる工区へ提供します。

全県データ統合の過程で修正等の必要が生じた際は、適宜対応してください。

１１　業務の再委託

業務の再委託は、長野県公式ホームページの「業務委託における再委託の適正な執行について (http://www.pref.nagano.lg.jp/gijukan/infra/kensetsu/gijutsu/saiitaku.html)」をご覧下さい。なお、業務の区分は以下のとおりとする。

(1)主たる部分(再委託できない)

・総合的企画、作業遂行管理及び技術的判断等の技術上の管理及び業務の統括を行う部分

(例)準備含む作業計画の立案、調査員の確保、実査・観測における統括、点検整理のとりまとめ、打合せ、対外交渉等

(2)軽微な部分(再委託可能(発注者の承諾が不要))

・簡易な業務

(例)点検整理におけるデータ入力や単純な集計、成果品の印刷・製本等

(3)その他(再委託可能(発注者の承諾が必要))

・準備及び実査・観測等にかかる作業の現業部分、ならびに監督業務の補助

(例)調査用器材の準備等、交通量調査における観測および監督業務補助等

※再委託を行う場合は、業務の実施体制を明確にした業務実施体制図を業務計画書に記載のこと。

１２　備考

本業務で用いる積算基準及び標準歩掛は、各合庁の行政情報コーナー等に配置しています。

実施要綱については、今後一部変更の可能性があります。

【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２２年７月１日現在）

〇国土交通省「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

〇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２１年１０月
・電子納品に関する手引き（案）[業務編]	平成２１年１０月

〇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Ver7.1	平成２１年　８月
・ＳＸＦ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
・ＳＸＦ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.mlit.go.jp/gijyutu/index00000009.html
- 電子納品チェックシステム：http://www.cals-ed.go.jp/index_dl.htm
- ＳＸＦ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　２部（その他、協議による）
２）上記以外　紙媒体　２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２７年度

全国道路･街路交通情勢調査

一般交通量調査実施要綱

交通調査基本区間設定編

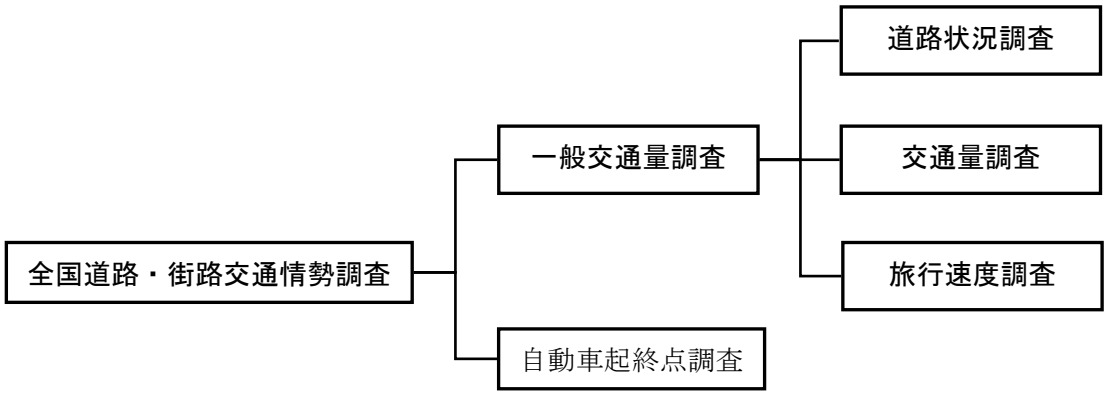
平成27年7月

国土交通省

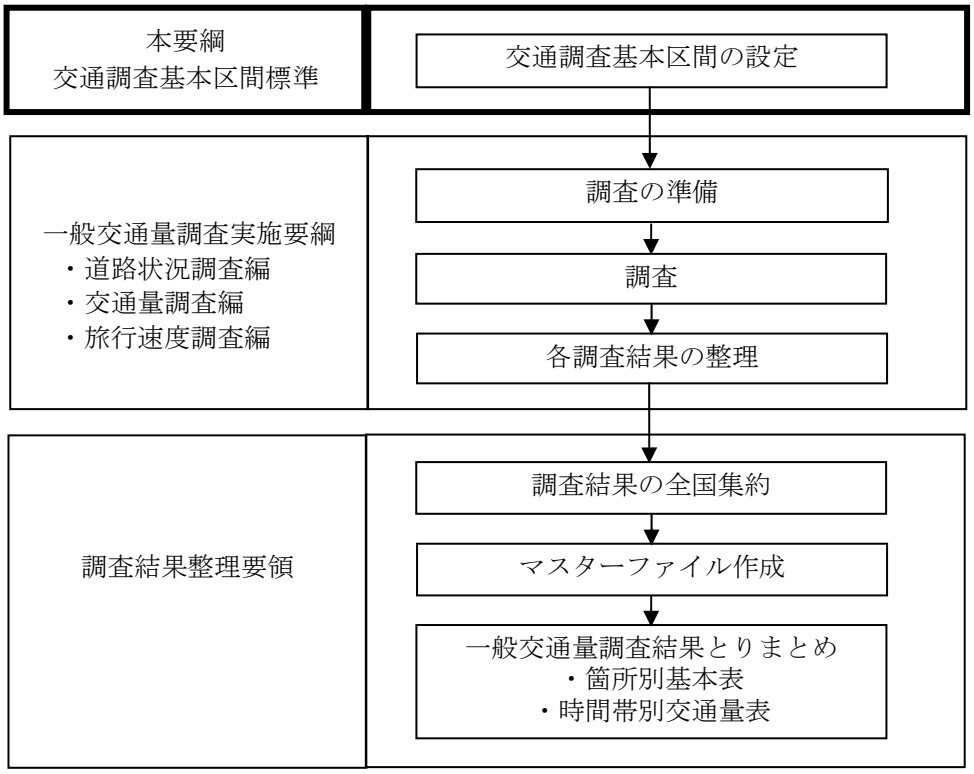
まえがき

１．本要綱の位置づけ

本要綱は平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査に共通して実施する、交通調査基本区間の設定に適用する。



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）が道路管理者の協力を得て更新した交通調査基本区間の全国道路・街路交通情勢調査での利用方法を示している。道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査の調査方法や調査項目、調査票の様式は各実施要綱を参照のこと。調査結果のとりまとめ作業、マスターファイル作成及び集計とりまとめ作業に関しては、別途配布する「調査結果整理要領」を参照のこと。



目　　次

１．交通調査基本区間設定の目的 ····· 区-1
２．用語の定義 ····· 区-2
３．交通調査基本区間の設定方針 ····· 区-3
４．交通調査基本区間の設定対象路線 ····· 区-5
５．交通調査基本区間の更新方法 ····· 区-8
　５．１　基本方針 ····· 区-8
　５．２　更新体制 ····· 区-9
６．設定フローとスケジュール ····· 区-10
７．交通調査基本区間一覧表 ····· 区-11
８．区間延長の整合確認 ····· 区-13
９．交通調査基本区間変更対応表の作成 ····· 区-14

別添資料

別添．交通調査基本区間標準（Ver.1.1）

１．交通調査基本区間設定の目的

本要綱は、**全国道路・街路交通情勢**調査の基本となる区間（交通調査基本区間）設定の目的及び全国道路・街路交通情勢調査での利用方法を説明するものである。

［解説］

これまでの道路交通センサス一般交通量調査では、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。今回の全国道路・街路交通情勢調査において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、平成 17 年度以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、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。

そこで平成 22 年度調査では、区間の設定方法を、調査の実施と結果の利用の両側面から検討し直し、今後の日々の各種交通調査やその結果の整理の基本となる区間（これを「交通調査基本区間」と呼称する。）を設定したうえで、調査を進めることとした。平成 27 年度調査においても平成 22 年度調査同様に調査を進めることとする。本要綱は、交通調査基本区間の標準仕様及び全国道路・街路交通情勢調査での利用方法を説明するものである。

＜参考＞平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査の結果とりまとめイメージ

調査結果は、交通調査基本区間に基づいて関連づけて整理する。

国道129号

交差路線等

起　　点
県道607号
国道　1号
県道　44号
県道　22号
平塚厚木市境
県道601号
東名　厚木IC
終　　点

県政令市コード	交通調査基本区間番号	H17センサス区間番号	道路種別	路線番号	区間延長(km)	12H交通量		旅行速度		道路状況		
										車線数	沿道	…
14000	14301290410	1041	一般国道	129	0.7	1,171	…	24.0	…	2	DID	…
14000	14301290420	1041	一般国道	129	0.9			20.2	…			
14000	14301290430	1042	一般国道	129	4.9	4,906	…	21.7	…			
14000	14301290440	1043	一般国道	129	2.0			34.5	…	4	DID	…
14000	14301290450	1044	一般国道	129	1.2			31.3	…	4	平地	…
14000	14301290460	1044	一般国道	129	1.0					4	平地	…
14000	14301290470	1044	一般国道	129	0.8			23.5	…			
：	：											

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っては同法第 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っては地方道路公社、その他の道路にあっては道路法第 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）全国道路・街路交通情勢調査対象路線

全国道路・街路交通情勢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）交通調査基本区間*[1]

全国道路・街路交通情勢調査の作業の最小単位として、全国道路・街路交通情勢調査対象路線を全国道路・街路交通情勢調査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、全国道路・街路交通情勢調査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。

交通調査基本区間は、平成 22 年度調査時における「新センサス区間」の名称を変更したものである。

（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交通調査基本区間を集約した区間をいう。

*1　具体には、「別添. 交通調査基本区間標準（Ver.1.1)」を参照のこと。

３．交通調査基本区間の設定方針

次の観点から各調査の基本となる区間（交通調査基本区間）を設定する。

(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］

全国道路・街路交通情勢調査対象路線は全国約 20 万 km のネットワークに及ぶ。この対象を漏れ重複なく確実に調査し、データを整理していくためには、調査の基本となる区間に分割して一覧化し、これを最小単位として作業を管理していくことが有効である。

作業の最小単位であり調査結果を整理する単位である、調査の基本となる区間は、全国道路・街路交通情勢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、以下の点を考慮して設定方針を定めることとする。

（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）渋滞等による損失時間の大小を区間単位で比較評価するには、その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）大規模な交通の発集点となる施設の出入口の前後では、交通状況が大きく異なることも多いため、別々の区間として捉えることが望ましい。

（４）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。

（５）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。

（６）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。

以上の点をいずれも満足する区間分割を行った場合、全国道路・街路交通情勢調査のある一つの調査からみれば、必要以上に区間が分割され、調査を非効率なものとする可能性がある。そこで、全国道路・街路交通情勢調査の 3 調査それぞれの調査単位区間は、それぞれの調査を実施するのに適切な区間として交通調査基本区間を集約して設定することとする。

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。交通調査基本区間は、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。

なお、区間の定義の詳細は「別添. 交通調査基本区間標準（Ver.1.1)」に定める。

＜参考＞交通調査基本区間を集約した各調査単位区間の設定

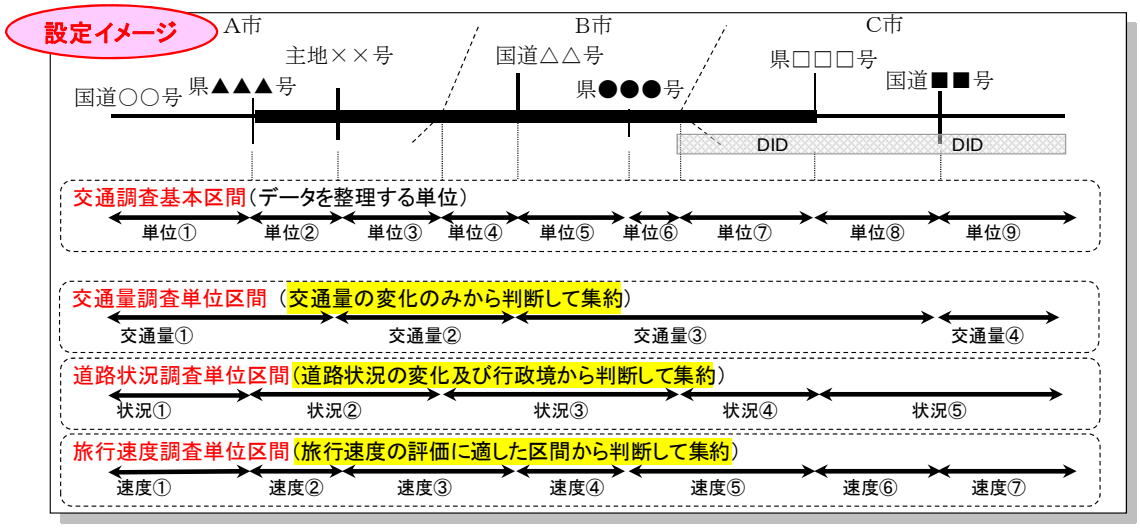
交通調査基本区間毎のデータを得る観測等実査を効率的に行うため、道路状況、交通量、旅行速度に対しそれぞれ、次の観点から交通調査基本区間を集約した調査単位区間を設定して調査を行い、データ

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）を越えて集約しない

3）旅行速度は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線の交差点間で区間を集約



４．交通調査基本区間の設定対象路線

交通調査基本区間は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線の全路線、及び全国道路・街路交通情勢調査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。

全国道路・街路交通情勢調査区間の設定対象路線（以下「設定対象路線」という。）は、平成 27 年 4 月 1 日現在の道路網に基づき選定する。

但し、平成 27 年秋季（10 月 1 日又は交通量観測日）までに全国道路・街路交通情勢調査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］

本要綱に基づく設定対象路線は、以下に該当する路線となる。

１）全国道路・街路交通情勢調査対象路線

① 一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の道路

② 指定市の一般市道の一部（原則 4 車線以上の道路で、一般都道府県道以上の道路と同等の機能を有する路線として、道路状況調査の対象に選定した路線）

２）全国道路・街路交通情勢調査対象道路同士を接続する市区町村道

③ 自動車専用道路の出入口（IC）と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道※1

④ 全国道路・街路交通情勢調査対象路線と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道※2

なお、「２）全国道路・街路交通情勢調査対象路線同士を接続する市区町村道」として、道路ネットワークを構成するために必要な道路として交通調査基本区間を設定した市区町村道は、交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査の対象としなくてもよい。

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 27 年 4 月 1 日現在の幹線道路網に基づき選定する※3。

但し、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査の各調査（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 27 年の秋季であるため、平成 27 年秋季までの道路網の変化を見込んで交通調査基本区間を設定し、全国道路・街路交通情勢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。

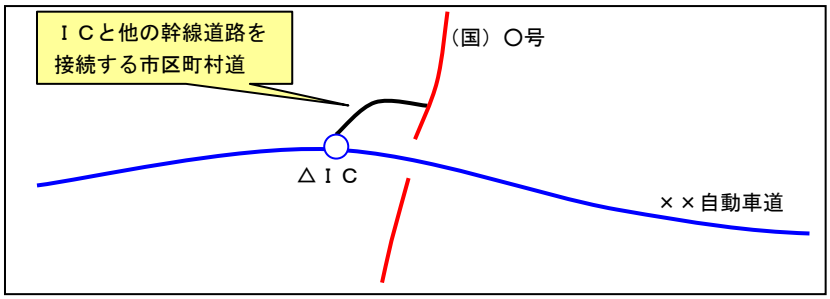
※1　IC と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道について

本要綱でいう 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全国道路・街路交通情勢調査対象路線とを接続する箇所のことをいう。IC と全国道路・街路交通情勢調

査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、適切に交通調査基本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 から最寄りの全国道路・街路交通情勢調査対象路線までの 1 区間でよい。

（例 1）IC と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道

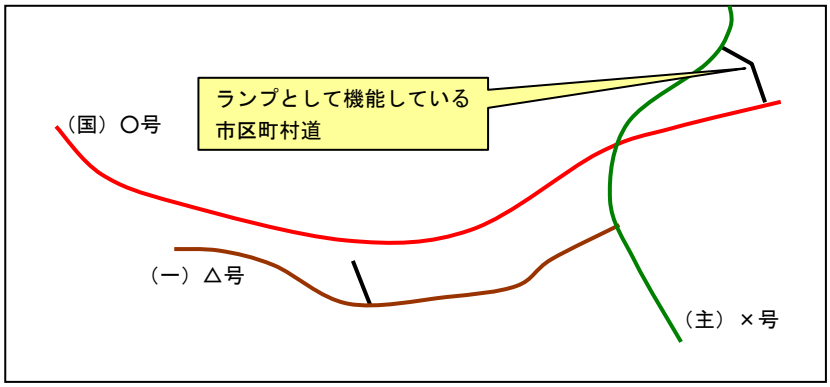


※2　全国道路・街路交通情勢調査対象路線同士を接続する市区町村道について

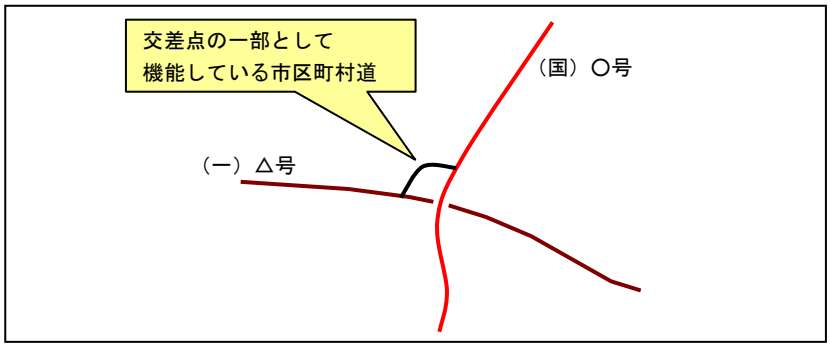
アクセスコントロールがされている道路や、地形上高低差のある道路と他の道路の接続点も、交通の変化を捉える上で重要であるが、IC 接続同様、市区町村道を介して接続していることも多い。したがって、これらも今回の設定対象路線に組み入れている。

また IC 接続同様、組み入れるのは全国道路・街路交通情勢調査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）



※3　道路施設現況調査との対象道路の整合～線形改良等に伴う小区間の扱いについて

主に山間部において、道路線形を局所的に改良した後の旧道（小区間）を同一路線として残しているとき、道路施設現況調査と整合させるため、以下のように取り扱う。

① 道路施設現況調査において、現道と別に当該小区間の実延長を計上している場合は、当該小区間を現道とは別の旧道として、区間設定の対象とする。

② 道路施設現況調査において、当該小区間の実延長を計上していない場合は、現道と一体となって副道的機能を果たす道路とみなし、区間設定の対象としない。

５．交通調査基本区間の更新方法

５．１　基本方針

交通調査基本区間は、毎年度、当該年度の翌年度末までの更新見込みに基づき、対象路線の新規追加、廃止、その他の幹線道路網の変化（以下「更新事象」という。）を踏まえ更新する。

また、併せて、見込みであった前年度末までの更新事象を確定させる。

［解説］

（１）更新対象路線

本要綱に基づく更新対象路線は、「４．交通調査基本区間の設定対象路線」に定める交通調査基本区間の設定対象路線とする。

（２）更新事象

毎年更新作業が必要な「更新事象」は以下に該当するものをいい、見込みの場合も含む。

①供用開始又は市町村道から新たに交通調査基本区間対象路線となる場合において、区間が追加される場合

②追加された交通調査基本区間が接続することより、区間が分割される場合

③廃道等により、交通調査基本区間対象路線から外れる場合

④道路種別、路線番号等の交通調査基本区間の属性情報が変化する場合

（３）更新作業と対象期間

交通調査基本区間の更新作業とその対象期間は以下のとおりとする。

１）翌年度末までの更新事象の見込みの登録等の作業

道路交通調査は幹線道路網の変化が生じた際に実施されることが多い。この場合、幹線道路網の変化を踏まえて更新された交通調査基本区間に対して、道路交通調査の結果を整理することが重要である。

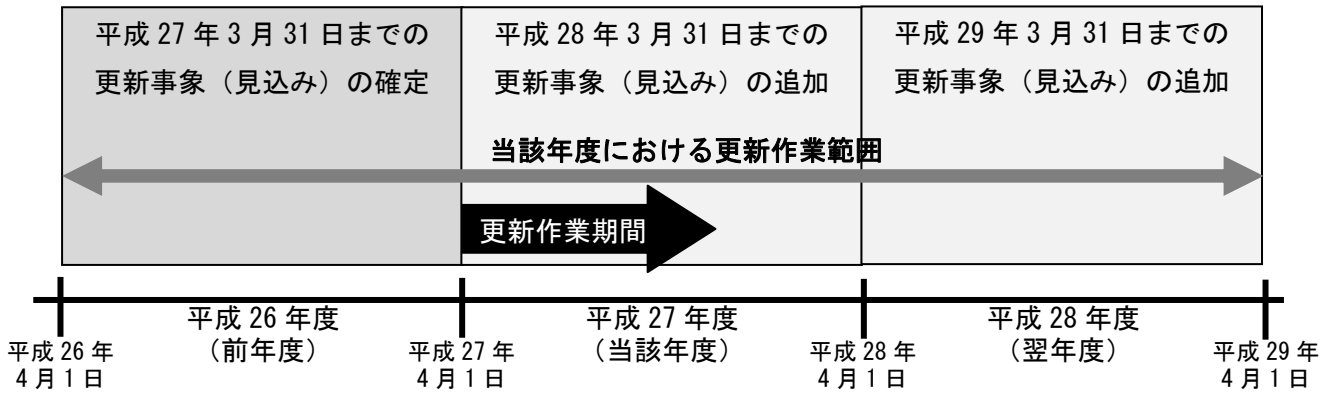
したがって、翌年度末までの近い将来に予想される更新事象を見込みとして登録し、区間番号及び世代管理番号を予め設定しておくことにより、原則として毎年１回全国的に実施される交通調査基本区間の確定作業を待たずして、調査結果の整理や分析が可能となる。

また、必要に応じ、更新事象見込みの内容変更や見込みの削除を行う。

２）前年度末までに登録した更新事象見込み等の確定作業

前年度末までに見込みとして登録していた更新事象については、原則として、毎年 4 月 1 日現在の幹線道路網の現況を踏まえ、更新事象見込みを確定する。

また、更新事象見込みが登録されていないにもかかわらず、すでに更新事象が発生している場合は、直接、更新事象を確定済みとして登録する。



５．２　更新体制

交通調査基本区間の設定（更新）は、地方整備局等が道路管理者の協力を得て実施する。

［解説］

道路の供用をはじめ交通調査基本区間の更新事象に関する情報は各道路管理者が把握していることから、交通調査基本区間の更新には、道路管理者の協力が不可欠である。一方、交通調査基本区間の更新にあたっては、一つの更新事象に対して、複数の主体が管理する道路の修正が必要になる事から、各道路管理者が関連する他の道路管理者の道路の更新を行う事が難しいため、エリアを統括する地方整備局等が一括して処理することが合理的である。したがって、更新作業は地方整備局等が主体的に実施し、作業結果について道路管理者に確認することとする。

なお、基本区間の設定対象道路として組み込んだ市区町村道についても同様に、地方整備局等が更新を実施することとする。

また、全国分の交通調査基本区間データベースの更新は、特定の主体が一元的に行う方が効率的であるため、本省において行う。たとえば、交通調査基本区間の追加や分割が行われた場合、交通調査基本区間更新伝票により明示された区間のデータが更新されるだけでなく、それらの区間が接続する区間の接続属性や世代管理番号も変更になる。これらのデータの更新は、一括して本省が行う。

以下、本省が行う作業を示す。

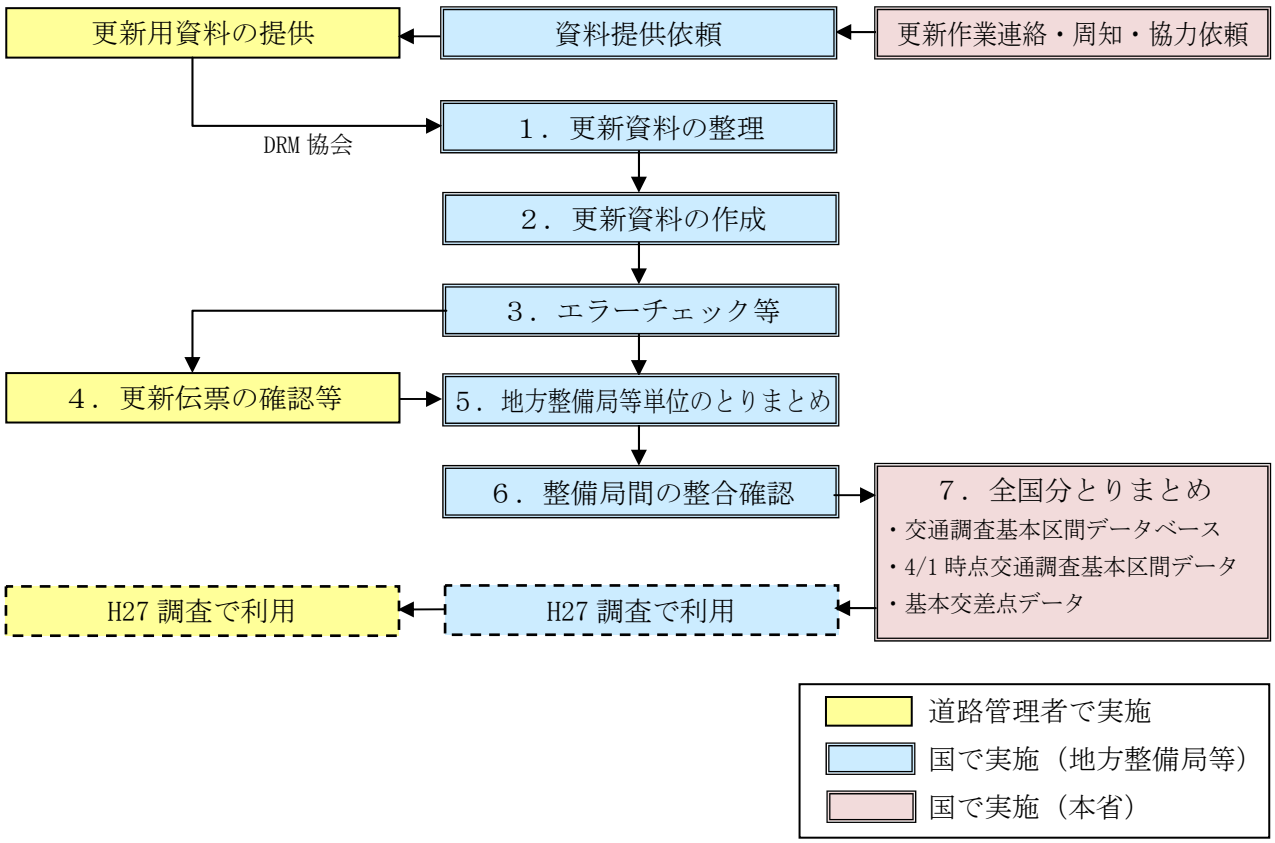
①地方整備局等から提出された交通調査基本区間更新伝票のとりまとめ

②交通調査基本区間データベースの更新

③基本交差点データの作成

６．設定フローとスケジュール

交通調査基本区間の設定（更新）は以下のフローによって行い、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査のとりまとめに利用する。



交通調査基本区間の設定は、下図に示すスケジュールによって行う。

項　目	本省・国総研	地方整備局等	道路管理者	平成 27 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	平成 28 年 1月	2月	3月	4月
更新作業連絡・周知・協力依頼	◎							☆											
資料提供依頼		◎						☆											
更新用資料の提供			◎																
1. 更新資料の整理		◎						━	━										
2. 更新資料の作成		◎						━	━										
3. エラーチェック等		◎						━	━										
4. 更新伝票の確認等		○	◎					━	━										
5. 地方整備局等のとりまとめ		◎						━	━										
6. 整備局間の整合確認		◎								━									
7. 全国分とりまとめ 交通調査基本区間データベース更新 4/1 時点交通調査基本区間データ作成 基本交差点データ作成	◎									━	━	━	━						

注)◎担当主体　○関連主体

７．交通調査基本区間一覧表

本省は、各交通調査基本区間について「別添．交通調査基本区間標準（Ver.1.1）」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 22 年度道路交通センサス　交通調査基本区間番号

［解説］

設定する個々の区間の定義は、全国道路・街路交通情勢調査を実施する人、結果を利用する人の間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。平成 22 年度の道路交通センサスでは、各交通調査基本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、本要綱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。平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査では、「３．交通調査基本区間の設定方針」に従い、平成 22 年度と同様に区間設定を実施する。

様式１－１には、「３．交通調査基本区間の設定方針」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．交通調査基本区間標準（Ver.1.1）」に定める。

また交通調査基本区間は、平成 22 年道路交通センサスの交通調査基本区間と今回の全国道路・街路交通情勢調査における交通量、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、この要綱において項目を追加し整理する。

本様式は、本省において整理を行い、地方整備局等を通じて各道路管理者に送付する。各道路管理者において確認を行い、修正があれば地方整備局等へ提出する。

表　様式１－１における整理項目

No	項目名		備考
1	交通調査基本区間番号		
2	世代管理番号	十の位	
3		一の位	
4	データ作成基準日年月日		
5	データ確定・見込みフラグ		
6	データ有効期限（自）		
7	データ有効期限（至）		
8	道路種別		
9	路線番号		
10	路線名		
11	主路線・従路線フラグ		
12	管理区分		
13	現道旧道区分		
14	路線名コード		
15	路線分割番号		
16	市区町村コード		
17	自動車専用道路の別		
18	区間種別		
19	分離区間	分離区分	
20		主路線の交通調査基本区間番号	
21		延長非集計フラグ	
22	区間延長		
23	高規格道路区分 1		
24	一般国道区分 1		
25	一方通行フラグ		
26	起点側	接続区分	
27		接続先交通調査基本区間番号	
28		世代管理番号十の位	
29		枝路線内の前の交通調査基本区間番号	
30		世代管理番号十の位	
31		備考	
32	終点側	接続区分	
33		接続先交通調査基本区間番号	
34		世代管理番号十の位	
35		枝路線内の次の交通調査基本区間番号	
36		世代管理番号十の位	
37		備考	
38	平成 22 年度道路交通センサス 交通調査基本区間番号		

項目 No.1～37　　：交通調査基本区間データベース
項目 No.38（黄色）：交通調査基本区間標準（Ver.1.1）の交通調査基本区間データベースに対し、本要綱で追加する項目

８．区間延長の整合確認

設定した交通調査基本区間の路線別市町村別延長が、道路施設現況調査の延長と整合していることを確認する。結果は、様式１－２にとりまとめる。

［解説］

属性のうち区間延長については、平成 27 年 4 月 1 日現在の路線別、市町村別の集計値が、別途行われる平成 27 年度の道路施設現況調査の結果と整合している必要がある。そのため、平成 27 年度の道路施設現況調査の結果が各道路管理者においてまとまり次第、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。

具体的なとりまとめ方法については、「別添．交通調査基本区間標準（Ver.1.1）」を参照のこと。

なお、万一不整合が生じていた場合は、原則として道路施設現況調査の調査結果を正として、様式１－１の区間延長を修正する。

区間延長の修正を行った場合は、一般交通量調査の道路状況調査結果との整合についても、再度確認する。

表　様式１－２における整理項目

No	項目名		備考
1	道路種別		
2	路線コード		
3	路線名		
4	市区町村コード		
5	市区町村名		
6	調査期間区分		
7	自動車専用区分		
8	道路施設現況調査実延長（0.1km）		
9	交通調査基本区間延長（0.1km）		
10	分離区間延長（0.1km）	上下線分離	
11		複断面	
12		上下線分離かつ複断面	
13		未供用	
14	備考		

９．交通調査基本区間変更対応表の作成

平成 27 年 4 月 1 日から平成 27 年秋季までに交通調査基本区間の設定対象路線において発生した道路の新規供用や廃止、移管、属性変更、路線方向の逆転の事象について、交通調査基本区間変更対応表（様式１－３）にとりまとめる。

［解説］

平成 27 年 4 月 1 日現在と平成 27 年秋季で交通調査基本区間情報等が異なる場合に、変更がある交通調査基本区間の一覧表を整理する様式である。

本様式の作成対象は、以下の場合に該当する交通調査基本区間である。

a) 新規供用又は市町村道からの昇格により、新たに全国道路・街路交通情勢調査対象路線となる場合
b) 廃道又は市町村道への降格により、全国道路・街路交通情勢調査対象路線から外れる場合
c) 全国道路・街路交通情勢調査対象路線の道路管理者間で移管（譲渡又は譲受）する場合
d) 移管はないが、道路種別、路線番号等の交通調査基本区間の属性情報が変化する場合

本様式は、各道路管理者において整理を行い、地方整備局等に提出する。但し、移管（全国道路・街路交通情勢調査対象道路外との昇格・降格を含む）を伴う変更がある場合については、以下のように分担することとする。

① 管理区分が「国土交通大臣」となる区間の譲受又は譲渡…… 地方整備局等
② ①以外 …… 各都道府県又は指定市

具体的なとりまとめ方法については、「別添．交通調査基本区間標準（Ver.1．1）」を参照のこと。

表　様式１－３における整理項目

No	作成時点	項目名			備考
1		交通調査基本区間番号			
2		世代管理番号	十の位		
3			一の位		
4	平成27年4月1日現在	道路種別			
5		路線番号			
6		路線名			
7		現道旧道区分			
8		管理区分			
9		自動車専用道路の別			
10		起点側	分割区分		
11			接続先交通調査基本区間番号		
12			世代管理番号	十の位	
13				一の位	
14		終点側	分割区分		
15			接続先交通調査基本区間番号		
16			世代管理番号	十の位	
17				一の位	
18		区間種別			
19		分離区間	分離区分		
20			延長集計フラグ		
21			交通調査基本区間番号		
22			世代管理番号	十の位	
23				一の位	
24		区間延長	区間延長(0.1km)		
25		一般国道指定区間			
26		一方通行フラグ			
27～52	平成27年秋季現在を入力する。(項目は1～26と同様)				
53		更新事象コード			
54		路線方向逆転区分			
55		変更年月日			

※様式１－３では4月1日時点、10月1日時点ともに起点側分割区分、接続先交通調査基本区間番号、世代管理番号を設定する。

目　　次

第１章　交通調査基本区間標準 Ver.1.1

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

第２章　基本交差点標準 Ver.1.1

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

【参照】http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0666.htm

平成２７年度

全国道路･街路交通情勢調査

一般交通量調査実施要綱

道路状況調査編

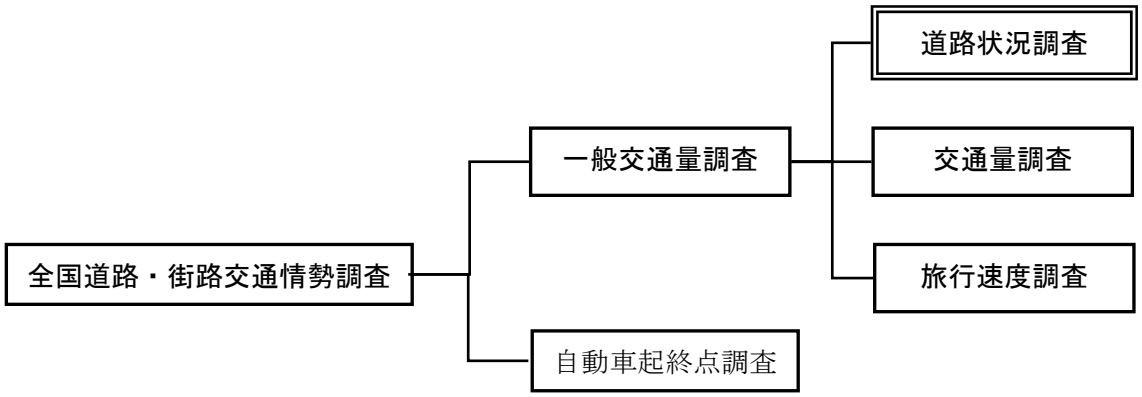
平成27年7月

国土交通省

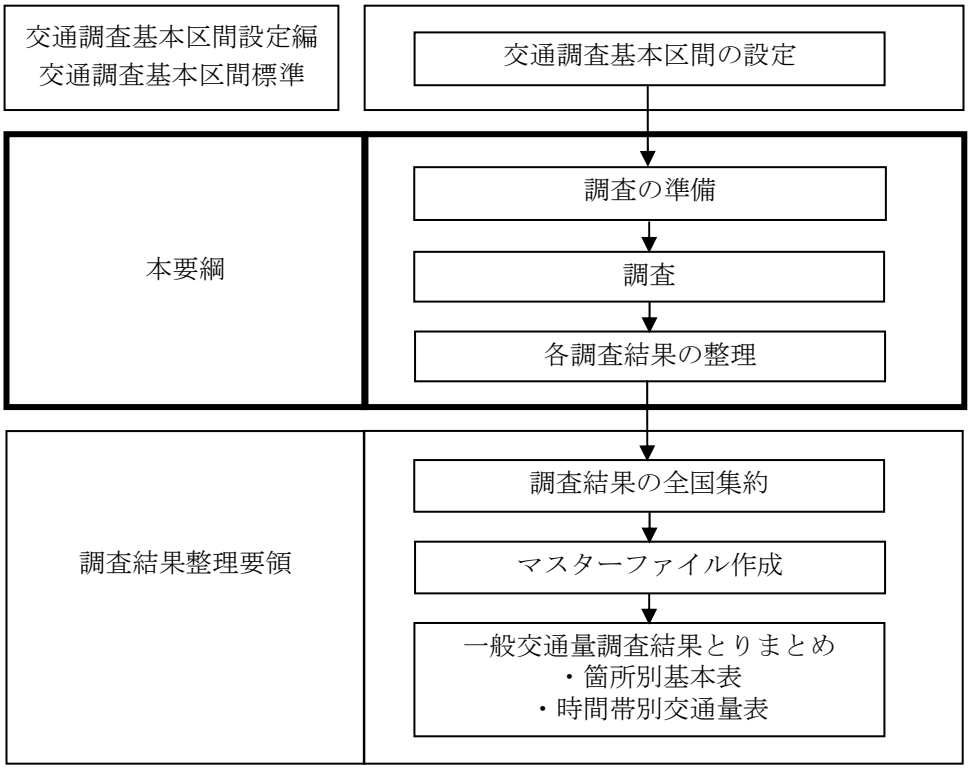
まえがき

１．本要綱の位置づけ

本要綱は平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査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。調査結果のとりまとめ作業、マスターファイル作成及び集計とりまとめ作業に関しては、別途配布する「調査結果整理要領」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交通調査基本区間の対応表 .. 道-9
８．調査方法 道-10
９．道路状況総括表に関する調査 道-11
１０．調査結果のチェック 道-14
１１．調査結果の提出 道-15

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．道路状況調査に関する調査結果のチェック項目一覧表
別添４．各種様式
別添５．各種コード表

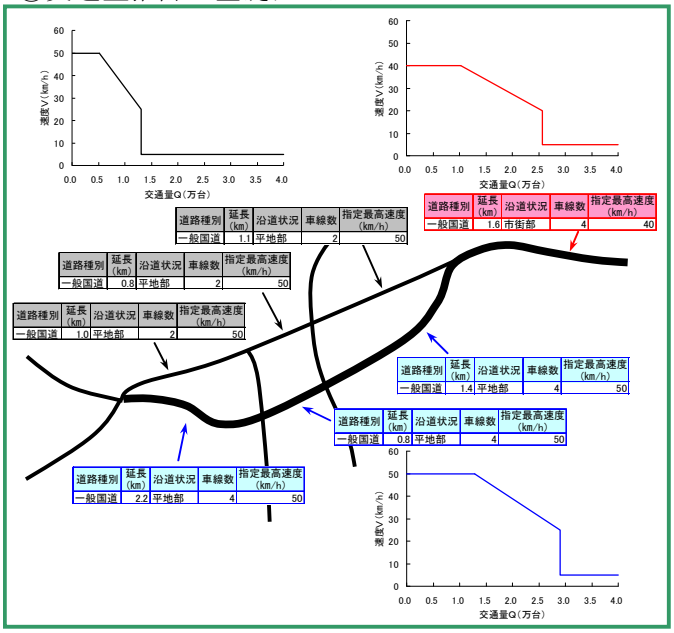
１．調査の目的

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	DID	2車線		$AA_{il}=2150\times X_{1il}+530\times X_{2il}$
		4車線以上	中央帯無	$AA_{il}=2000\times X_{1il}+530\times X_{2il}$
			中央帯有	$AA_{il}=1700\times X_{1il}+530\times X_{2il}$
	その他市街地	2車線		$AA_{il}=1670\times X_{1il}+550\times X_{2il}$
		4車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1580\times X_{1il}+500\times X_{2il}$
			中央帯有	$AA_{il}=1140\times X_{1il}+500\times X_{2il}$
	非市街部	2車線		$AA_{il}=1330\times X_{1il}+660\times X_{2il}$
		4車線以上	中央帯無	$AA_{il}=1100\times X_{1il}+570\times X_{2il}$
			中央帯有	$AA_{il}=950\times X_{1il}+570\times X_{2il}$
高速道路				$AA_{il}=360\times X_{1il}$

「費用便益分析マニュアル（平成20年11月）」

AA_{il}：整備iの場合のリンクlにおける交通事故の社会的損失(千円／年)
X_{1il}：整備iの場合のリンクlにおける走行台キロ(千台km／日)
X_{2il}：整備iの場合のリンクlにおける走行台個所(千台個所／日)
※走行台個所＝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っては同法第 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っては地方道路公社、その他の道路にあっては道路法第 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）全国道路・街路交通情勢調査対象路線

全国道路・街路交通情勢調査の一般交通量調査の対象とする全路線をいう。平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査においては、すなわち道路状況調査の全調査対象区間をいう。

（９）交通調査基本区間 [*1]

一般交通量調査の作業の最小単位として、全国道路・街路交通情勢調査対象路線を全国道路・街路交通情勢調査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、全国道路・街路交通情勢調査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。

交通調査基本区間は、平成 22 年度調査時における「新センサス区間」の名称を変更したものである。

（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交通調査基本区間を集約したものをいう。

（１１）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。

（１２）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。

（１３）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。

（１４）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「交通調査基本区間設定編」を参照。

３．調査の方針

調査は、全国道路・街路交通情勢調査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 27 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 27 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 27 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、全国道路・街路交通情勢調査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、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 27 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、今回の全国道路・街路交通情勢調査では、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。

なお、交通調査基本区間設定において、全国道路・街路交通情勢調査対象路線同士を接続する市区町村道等の道路ネットワークを構成するために必要な道路として交通調査基本区間を設定した市区町村道は、道路状況調査の対象にはならない。

５．調査実施機関

調査は、道路管理者が行う。

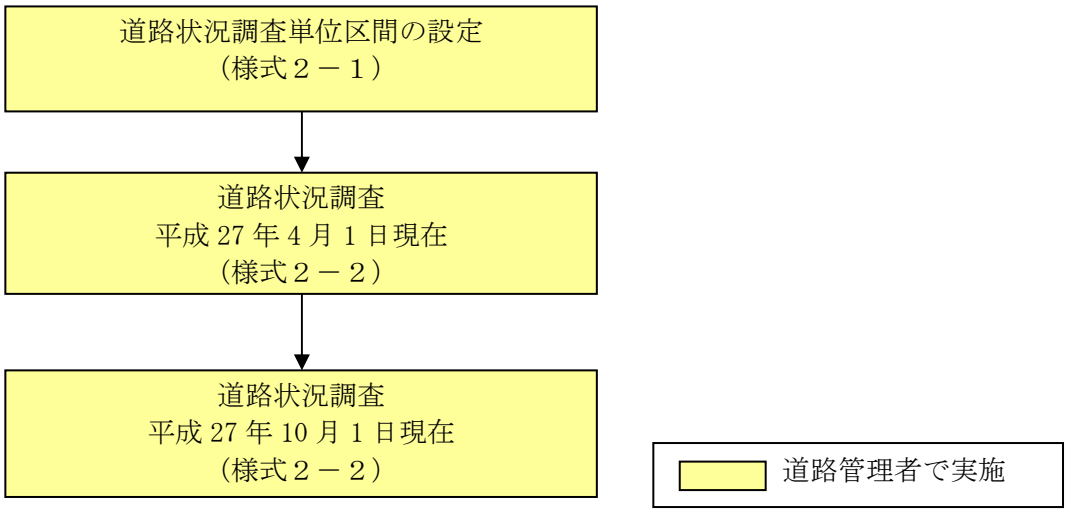
［解説］

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 27 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	平成 28 年 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 27 年 4 月 1 日現在）			◎				┅	┅	┅	┅	━	━	━	━					
3. 道路状況調査 （平成 27 年 10 月 1 日現在）			◎									━	━	━					
4. 結果の整理		◎	◎												━	━			

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交通調査基本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（区部及び市郡部ごと）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、必ずしも交通調査基本区間単位で行う必要はなく、交通調査基本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交通調査基本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。

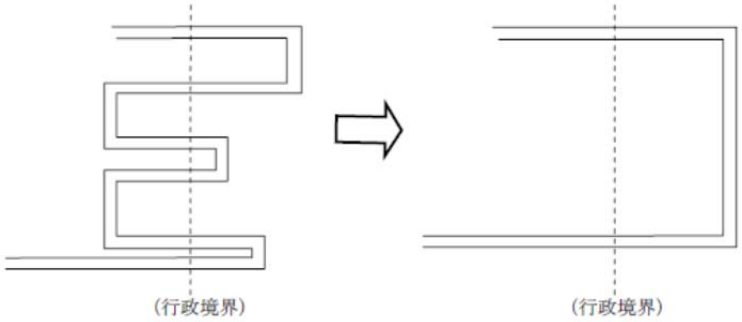
③ １つの道路状況調査単位区間内に主路線と従路線が混在するような集約は避ける。

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）を越えての交通調査基本区間の集約は行わない。

⑤ 平成 27 年秋季までに改築等により、道路状況の大きな変化または路線の組み替え・移管等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。

⑥ 路線が重用している区間は、交通調査基本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 交通調査基本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。ここで「道路状況が同じ」であることの判断基準は上記①～⑦とする。

＜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＞

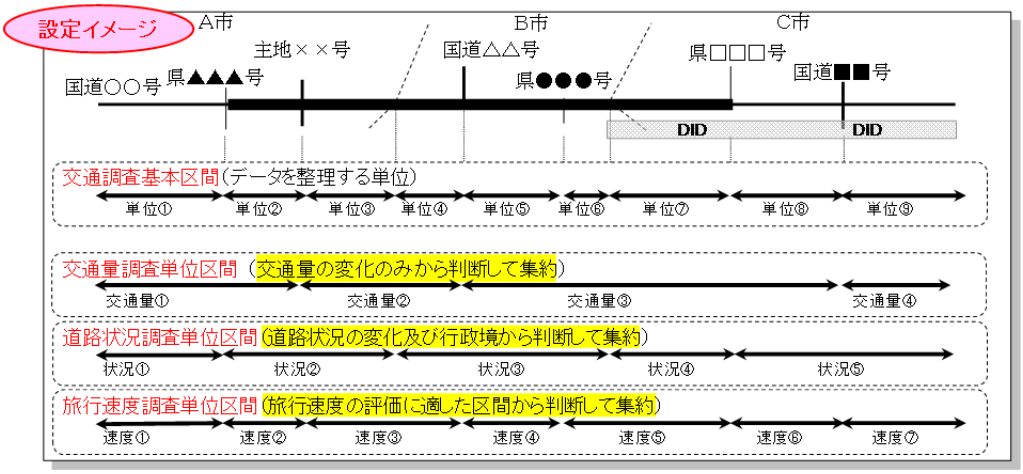
平成 17 年度調査までは、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、調査単位区間内で車線数が混在している区間等が見受けられた。

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、平成 22 年度調査からは各調査結果を相互に結びつけた利用は、交通調査基本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交通調査基本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 22 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。



７．２　道路状況調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

道路状況調査単位区間の位置を明確化するため、平成 27 年 4 月 1 日現在の道路状況調査単位区間と交通調査基本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交通調査基本区間の対応表（様式２－１）にとりまとめる。

（１）交通調査基本区間番号

（２）世代管理番号（十の位)、(一の位)

（３）都道府県指定市コード

（４）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 22 年度調査結果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交通調査基本区間の対応表（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）交通調査基本区間番号

別冊の「交通調査基本区間標準」に従って、交通調査基本区間に設定した番号である。

（２）世代管理番号（十の位)、(一の位)

世代管理番号（2 桁）は、ある交通調査基本区間において分割や属性変更等が生じた場合に、それらを区別して扱うために設定するものであり、十の位が交通調査基本区間の分割回数、一の位が属性変更回数を示す。ここでは平成 27 年 4 月 1 日現在の世代管理番号を記入する。

（３）都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添５．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。

（４）道路状況調査単位区間番号

平成 27 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

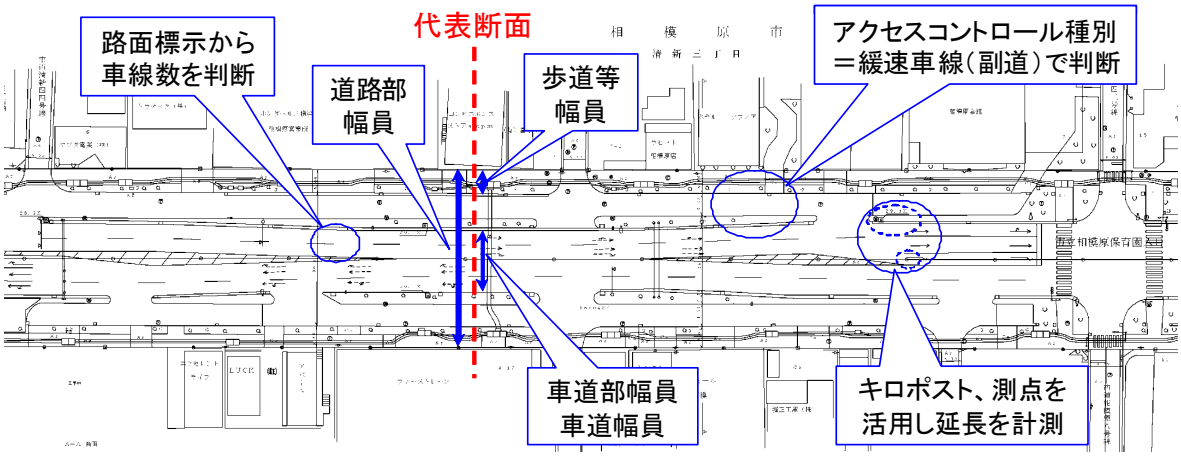
調査は、道路台帳等を利用し、又は必要に応じて現地調査を実施し、道路状況調査単位区間毎に、所定の調査項目を整理する。

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

［解説］

道路状況総括表（様式２－２）は、調査し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。平成 27 年 4 月 1 日現在の道路状況及び交通管理について調査し、道路状況総括表を、１道路状況調査単位区間につき 1 枚ずつ、各調査実施機関が作成する。

ただし、平成 27 年秋季の道路状況が平成 27 年 4 月 1 日現在と異なる場合は、平成 27 年秋季（原則として 10 月 1 日現在）についても調査を行い、１道路状況調査単位区間につき、4 月 1 日現在とは別に 1 枚、道路状況総括表を作成する。

調査事項は次の通りとする。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

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。

＜調査項目の設定について＞

調査項目は、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査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。

各項目を調査結果の用途別に整理すると、以下の通りとなる。

（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［継続］
② 右折専用車線の有無等［継続］
③ 代表信号交差点名［継続］
１０）鉄道との平面交差箇所数［継続］
１３）代表沿道状況［継続］
１５）バス専用・優先レーンの有無［継続］
１７）自転車通行可能区分［継続］
１９）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］

１１）指定最高速度［継続］
２０）アクセスコントロール［定義を変更］
（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］
１４）中央分離帯
① 中央分離帯の種類［区分見直し］
② 中央分離帯の設置状況［継続］
（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［継続］
⑤ 歩道幅員［継続］
⑥ 自転車道幅員［継続］
⑦ 停車帯等幅員［継続］
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［継続］
③ 自転車道設置延長［継続］
④ 自転車レーン設置延長［継続］
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［継続］
⑦ 両側自転車道設置延長［継続］
⑧ 両側自転車レーン設置延長［継続］
⑨ 歩道代表幅員［継続］
⑩ 自転車道代表幅員［継続］
６）バス路線延長
１２）付加車線及び登坂車線設置箇所数［継続］
１６）軌道の有無［区分見直し］
１８）異常気象時等通行規制区分［継続］

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交通調査基本区間の対応表（様式２－１）、道路状況総括表（様式２－２）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３．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。

１１．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。

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等（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。

＜道路管理者→地方整備局等＞

成果の種類　　道路状況調査結果（様式２ファイル）

提出期限は地方整備局等と協議して定めるものとする。

地方整備局等は、自局の調査結果を含めて管内分のデータをとりまとめ、次のとおり本省・国総研へ提出する。

＜地方整備局等→本省・国総研＞

成果の種類　　道路状況調査結果（様式２ファイル）地整統合データ

提出期限　　平成 28 年 1 月 29 日

高速道路会社は、自社の調査結果をとりまとめ、次のとおり本省・国総研へ提出する。

＜高速道路会社→本省・国総研＞

成果の種類　　道路状況調査結果（様式２ファイル）

提出期限　　平成 28 年 1 月 29 日

地方整備局等または本省・国総研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。

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。

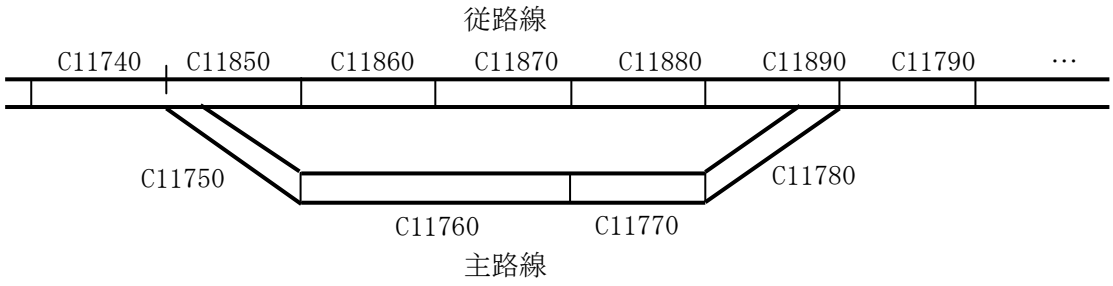
④ 平成 27 年 4 月 1 日現在の番号は、平成 27 年秋季までに道路状況調査単位区間の設定変更が必要となる場合等を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。
なお､予め平成 27 年秋季までの変更を見込んだ道路状況調査単位区間を設定しておくこととする。

⑤ 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。

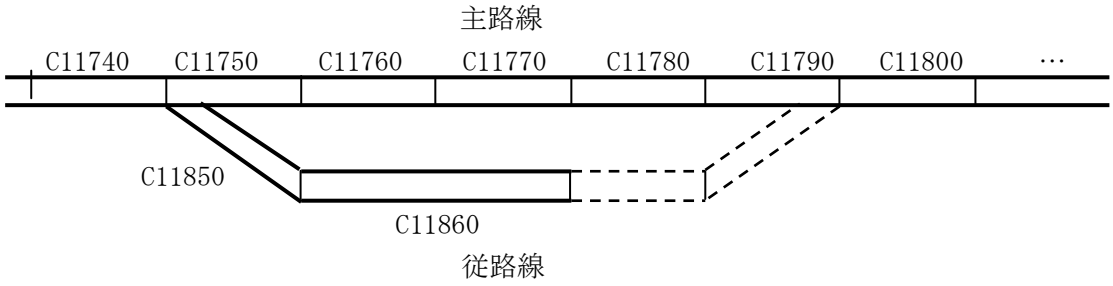
⑥ 一般国道においては、地方整備局等の国道事務所、高速道路会社、県等、公社が道路状況調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と道路状況調査単位区間番号の調整を行うこと。

［道路状況調査単位区間番号の付番方法］

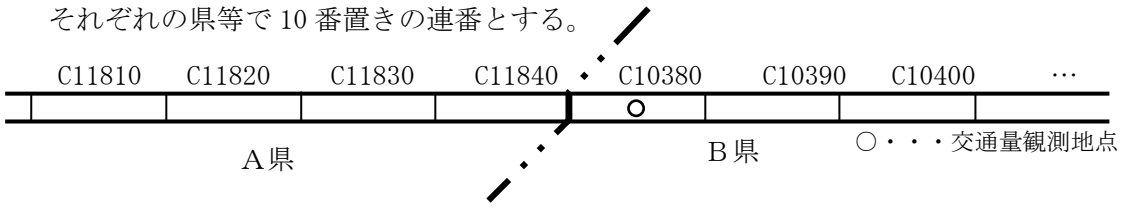
a）バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合



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



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の都道府県指定市コードを「別添５．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 27 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 27 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

当該道路状況調査単位区間の道路種別について、交通調査基本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

当該道路状況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交通調査基本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

道路状況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、当該道路状況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、交通調査基本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

当該道路状況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交通調査基本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
その他	9

「その他」とは、道路種別は一般都道府県道以上であるものの権限移譲路線のため指定市以外の市町村が管理する場合に用いる。

（2）調査時点（追加コード）

平成 27 年 4 月 1 日から平成 27 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）新規供用又は市町村道からの昇格により、新たに全国道路・街路交通情勢調査対象路線として追加する場合

c)廃道又は市町村道への降格により、全国道路・街路交通情勢調査対象路線からはずれる場合

平成 27 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 27 年 4 月 1 日現在	1
	平成 27 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］

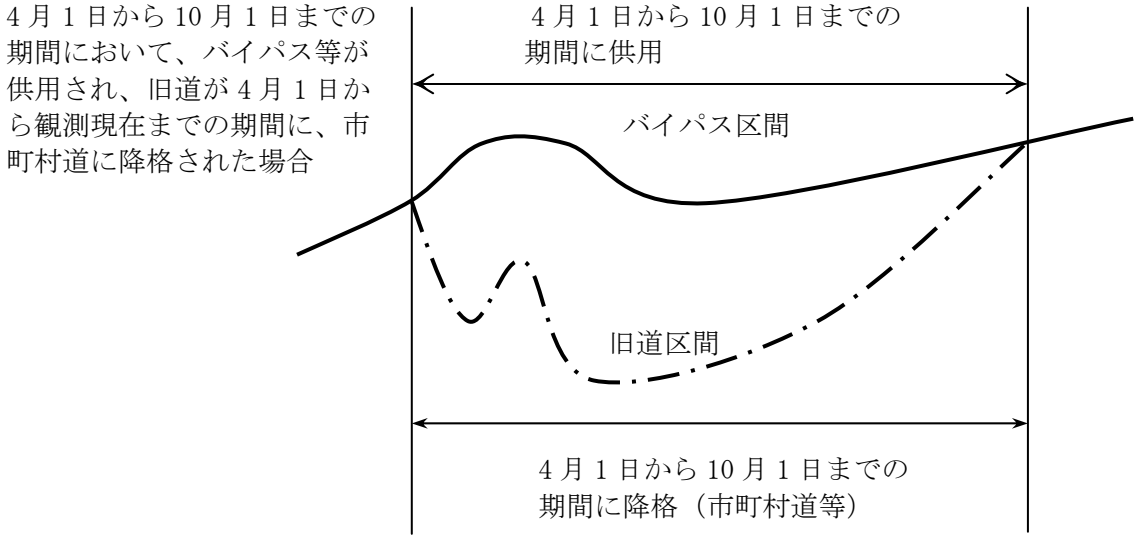
（例１）車線数が 4 月 1 日と異なる場合（拡幅工事等が行われた場合）

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（全国道路・街路交通情勢調査対象道路でない道路）に降格する場合



１）旧道区間

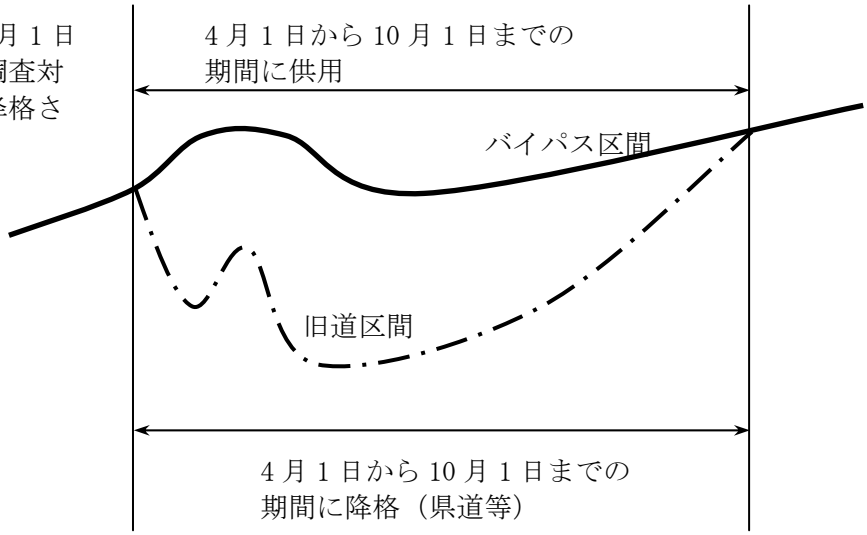
①4 月 1 日現在のデータのみ作成する。追加コード 1 とする。

２）バイパス区間

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３）旧道（国道）が県道等（全国道路・街路交通情勢調査対象道路）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

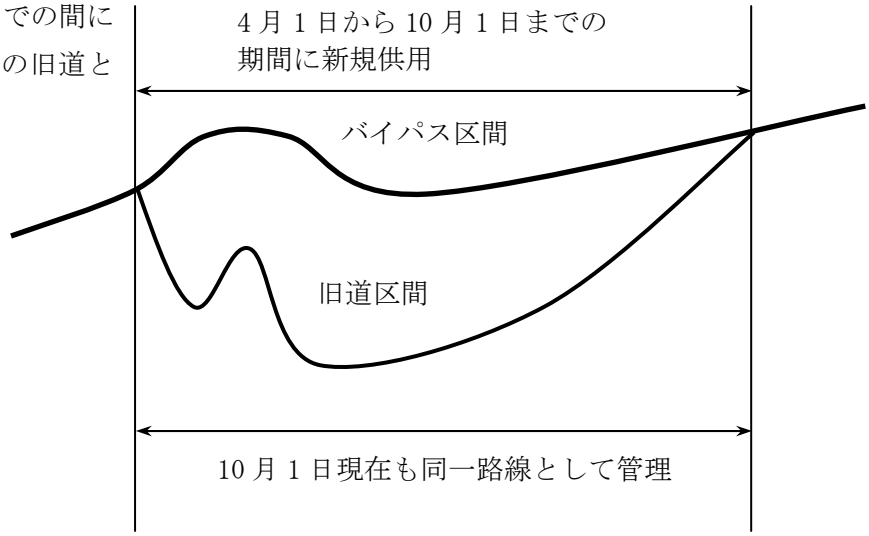
①4 月 1 日現在のデータを作成する。追加コード 1 とする。

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

交通調査基本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、交通調査基本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交通調査基本区間設定作業の中で行うこととしているので、交通調査基本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。

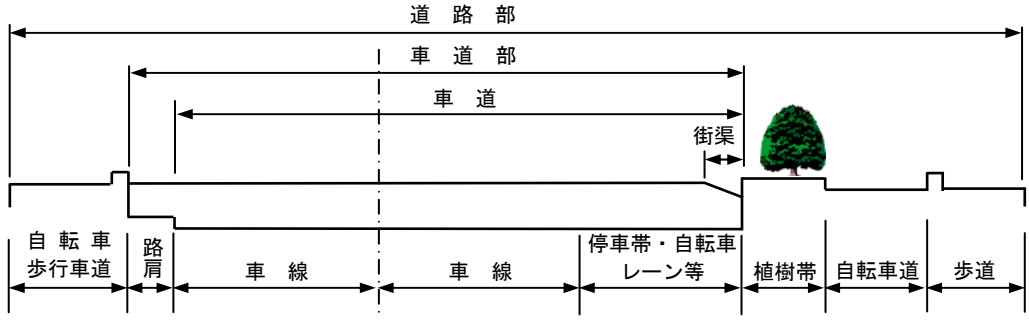
5.5m 以上改良済み区間とは上記のうち車道幅員が 5.5m 以上のものをいう。

3）幅員構成

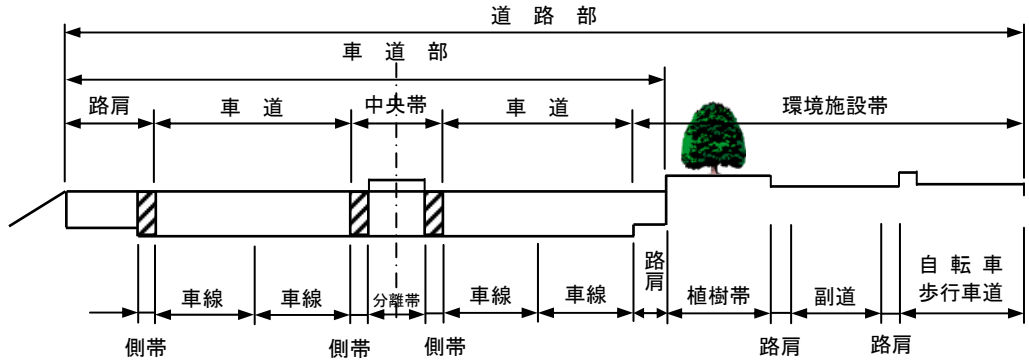
道路状況調査単位区間の代表断面における道路横断面の構成要素の幅員を 0.25m 単位を標準として調査する。なお、0.1m 単位やさらに細かい単位（最小 0.01m 単位まで）で調査しても構わない。

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。

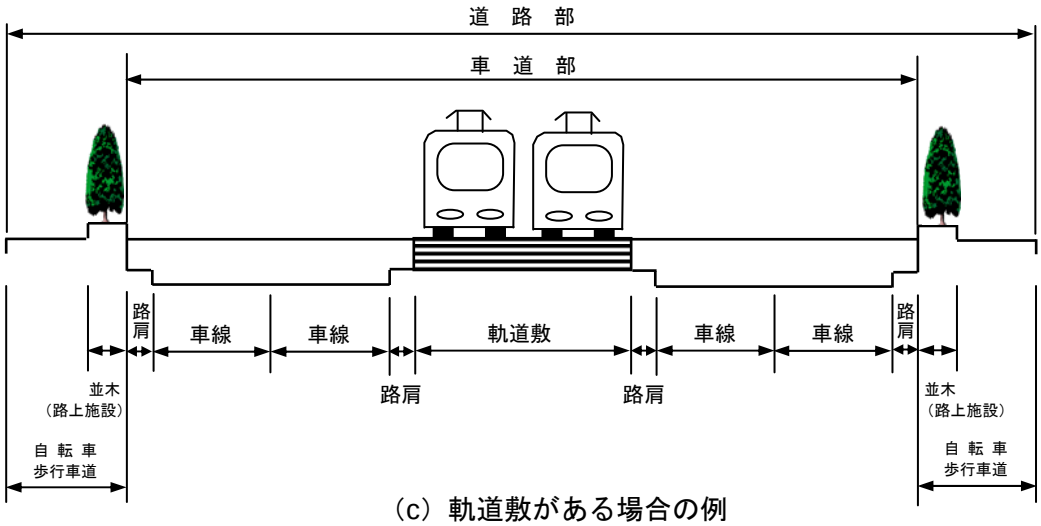
［道路横断面の構成要素］



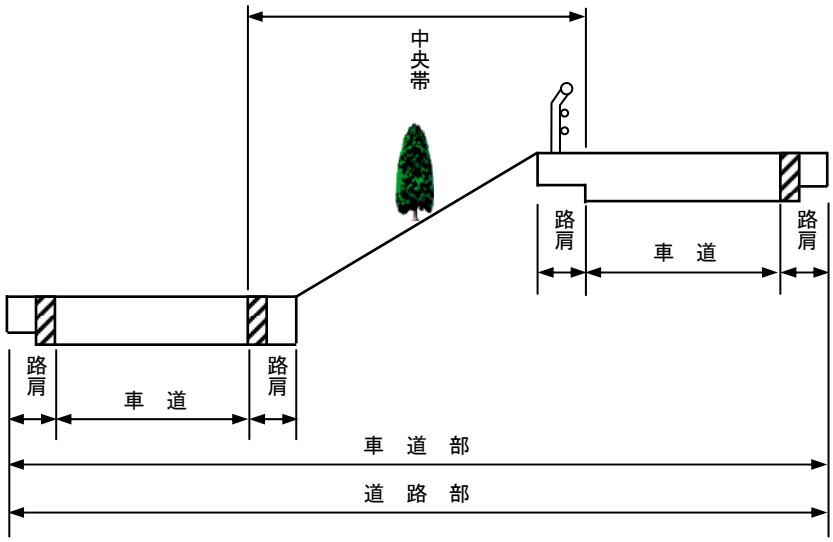
（a）2 車線の場合の例



（b）4 車線の場合の例

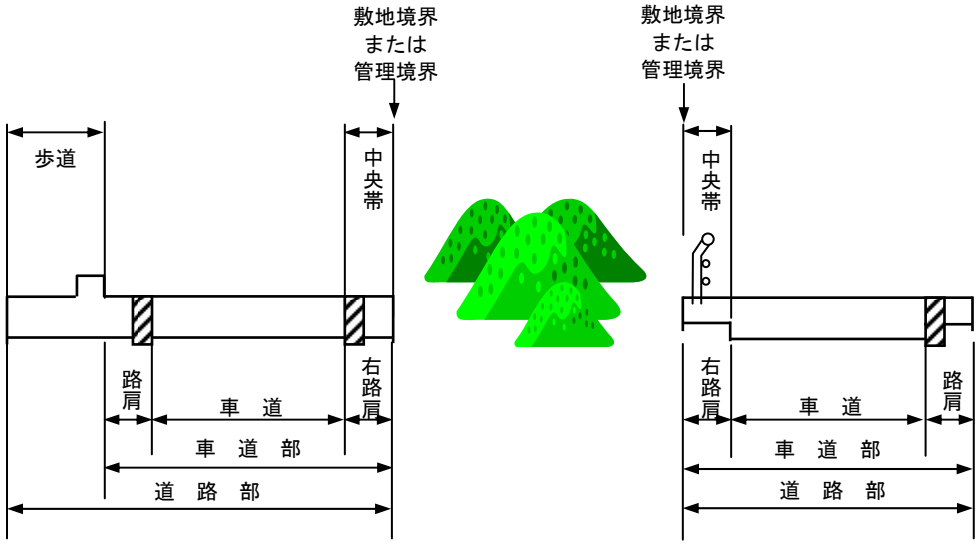


（c）軌道敷がある場合の例



（d）上下線間で高低差がある場合の例

道　路　部



（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。

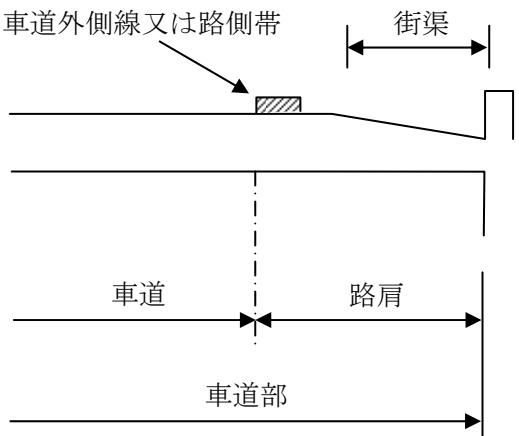
また、副道または側道を有する道路の場合、当該副道または側道の管理者が当該区間の管理者と同一であれば道路部幅員に含める。

②車道部幅員

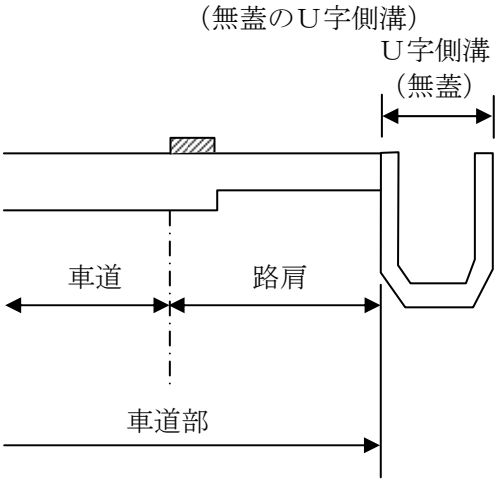
車線、停車帯、路肩（有蓋の側溝を含む。）及び中央帯の幅員を合計した幅員をいう。

［車道部の考え方］

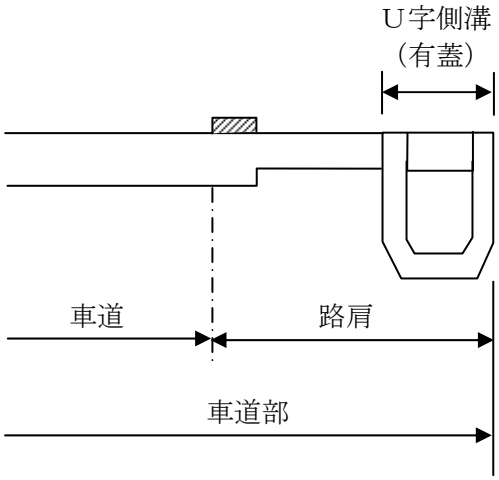
（例１）車道外側線等がある場合（街渠）



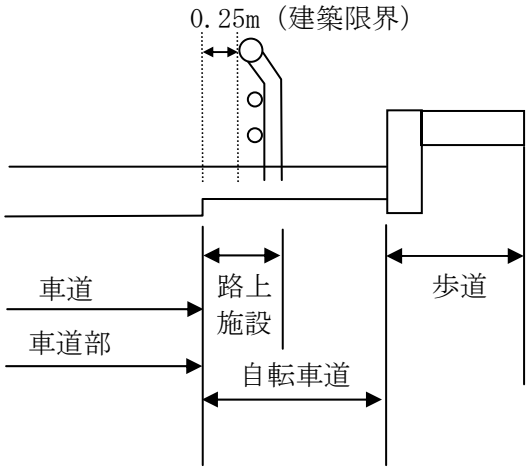
（例２）車道外側線等がある場合



（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（道路鋲）、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。

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。秋季の調査が必要な場合は、4 月 1 日現在における起点及び終点をもって上り下りを定義する。（以下、上下線別の調査項目については同様とする。）

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。

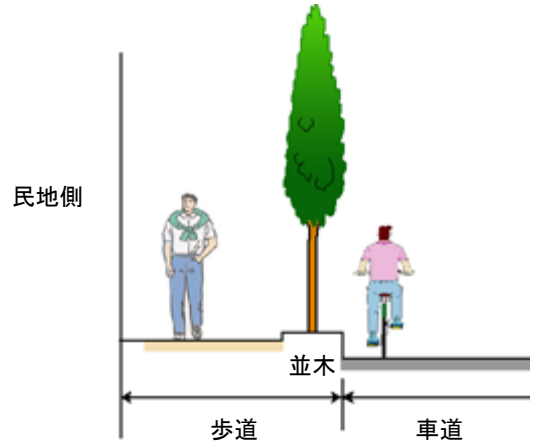
停車帯とは道路構造令第 2 条第 14 号に定めるものをいう。

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。

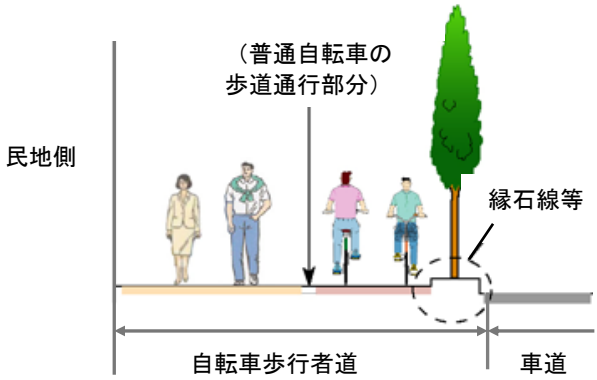
停車帯と自転車レーンが並行している場合は、両者を合計した幅員とする。

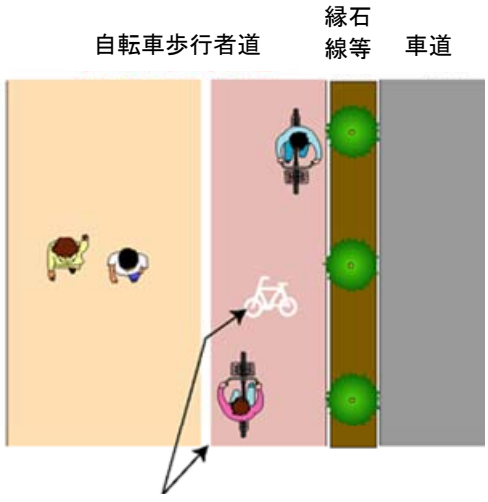
［歩道、自転車道等の幅員］

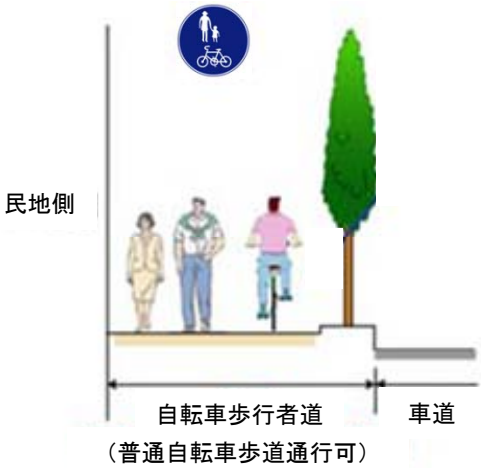
①歩道

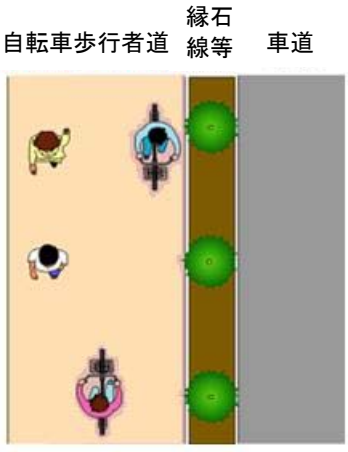


②自転車歩行者道

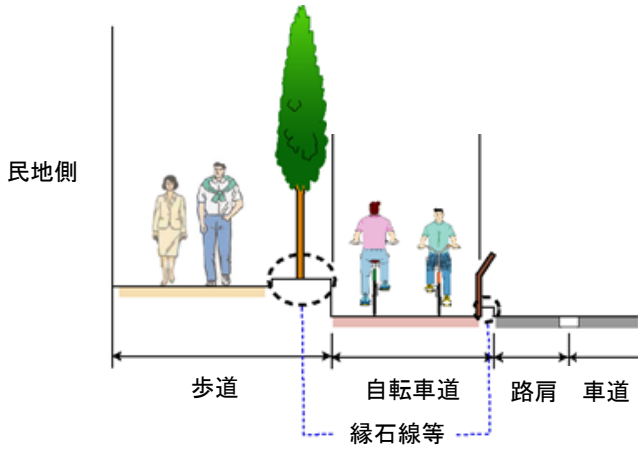


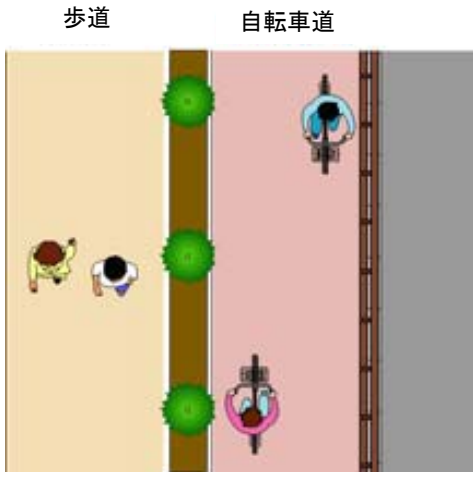




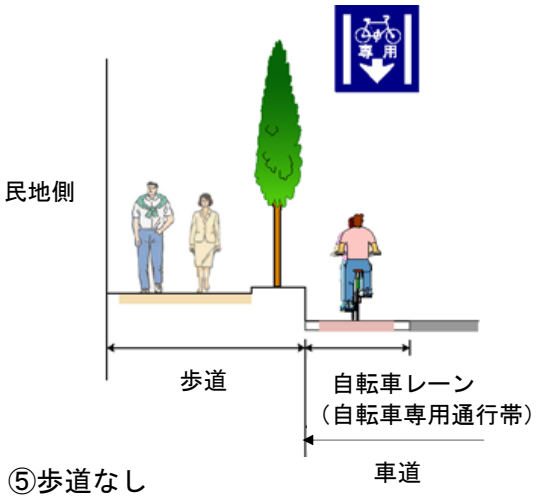


③自転車道

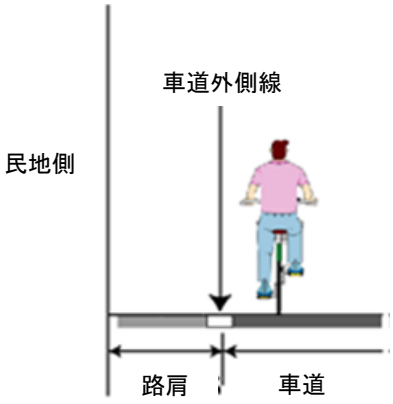


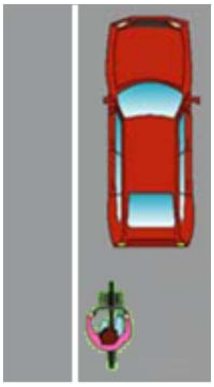


④自転車レーン（自転車専用通行帯）



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

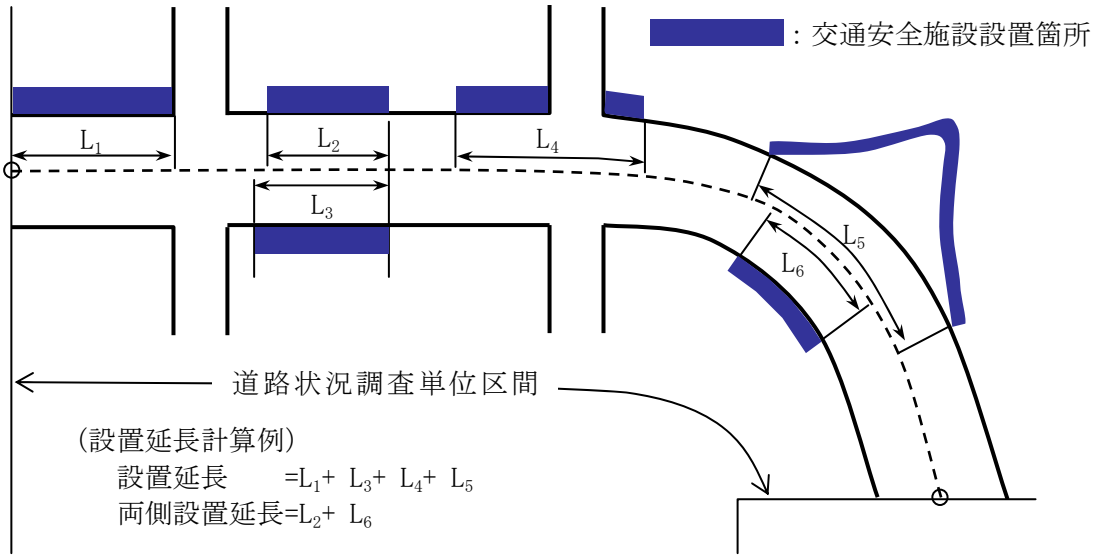
歩道、歩道のうち自転車歩行者道、自転車道、自転車レーン（自転車専用通行帯）の設置延長について 0.1km 単位で車道中心線上の延長を調査する。

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）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で調査する。

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。

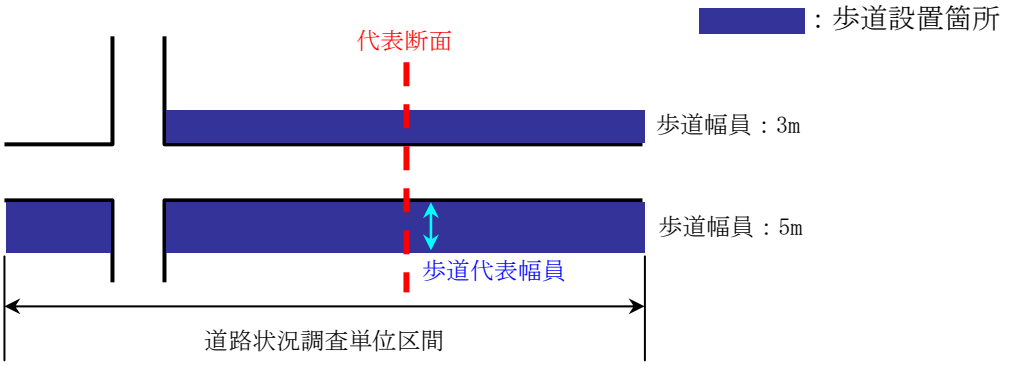
代表幅員のとり方は、自転車道の幅員構成が上り下りの延べ延長で最も長いものを対象とする。

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。

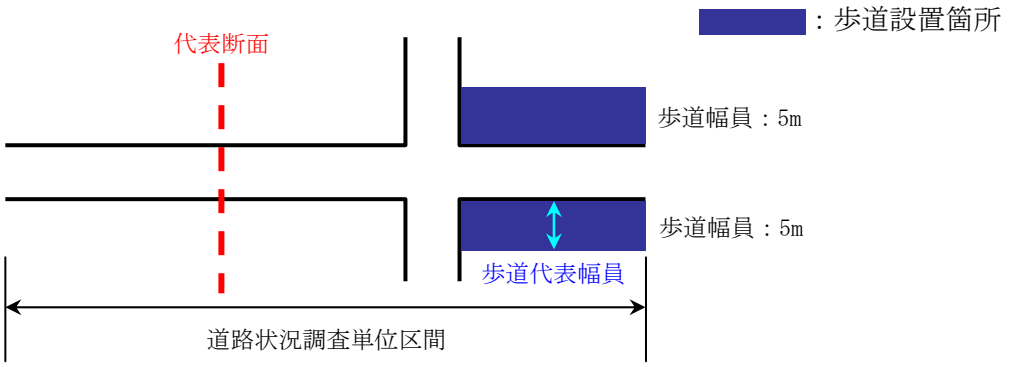
なお、自転車道代表幅員は、３）の⑥で調査する道路状況調査単位区間の代表断面における自転車道幅員とは値が異なる場合があるので注意すること。

［代表幅員の考え方］

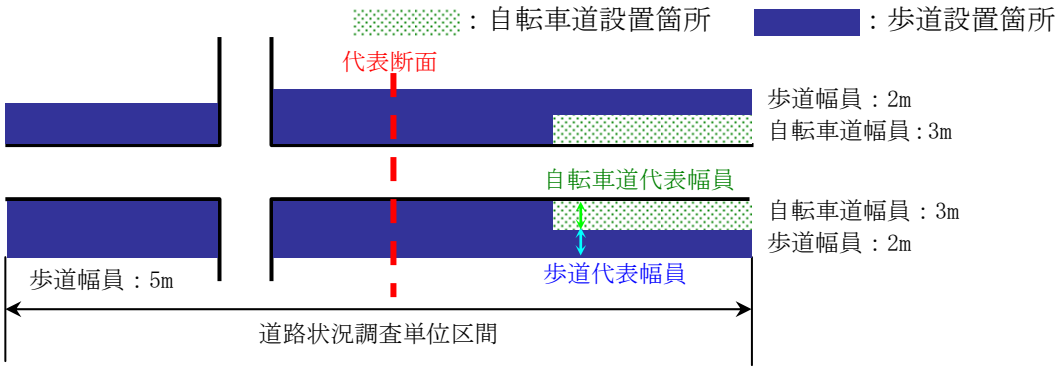
（例１）道路状況調査単位区間の代表断面と歩道代表幅員の位置が一致する場合の例



（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



歩道幅員 5m の上り下り延べ延長が最も長いが、自転車道が設置されている場合は、自転車道代表幅員と同じ場所で調査する。

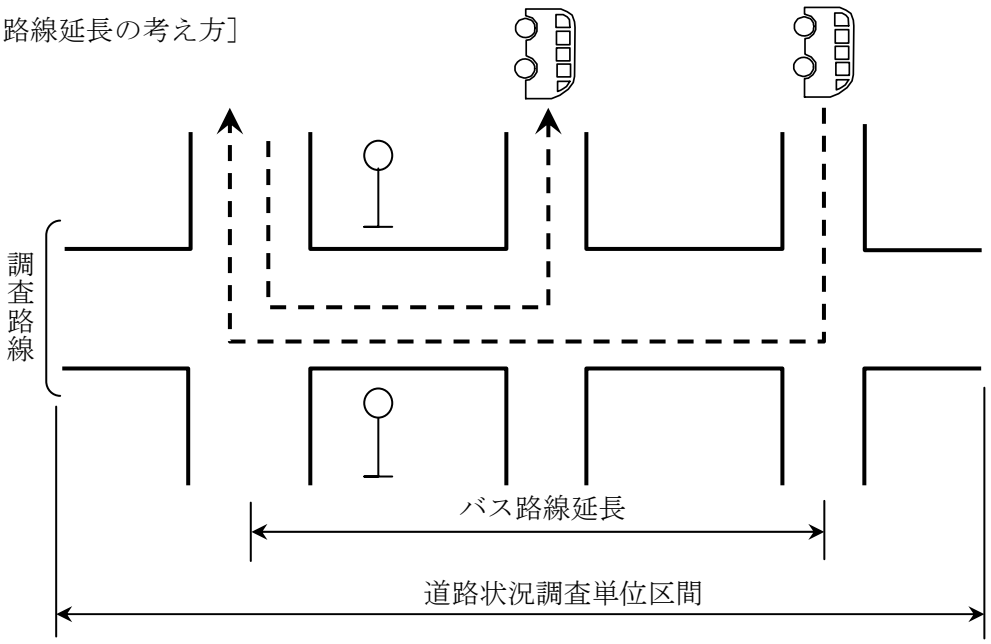
６）バス路線延長

道路状況調査単位区間内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、一方向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≧5.5m 及び W＜5.5m）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≧5.5m 及び W＜5.5m 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。

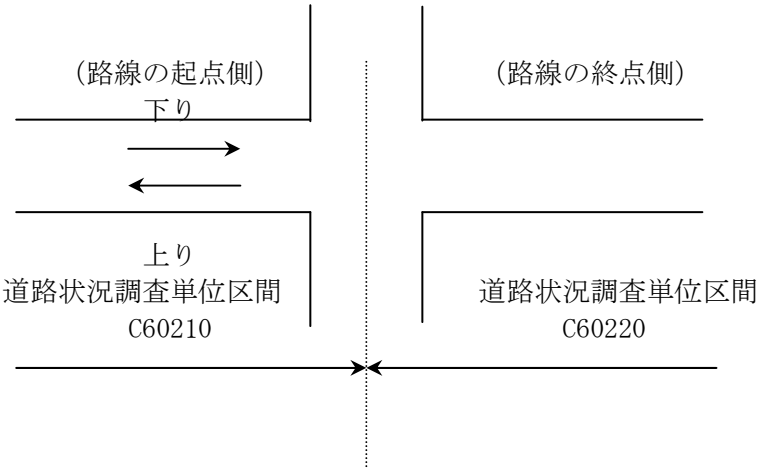
また、①信号交差点が道路状況調査単位区間の境界となっている場合は、その信号交差点は起点側の道路状況調査単位区間に含めて数える。②交差道路が交差点を境に幅員が W≧5.5m と W＜5.5m である場合には、W＜5.5m に数える。③押ボタン式の単独信号による横断歩道は、W＜5.5m に数える。

［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。

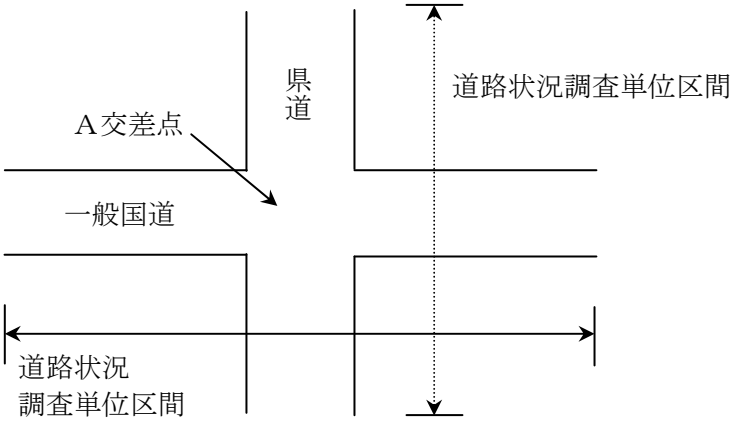
下図の場合は「C60210」の道路状況調査単位区間に含めて数える。



（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道路状況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≧5.5m 及び W＜5.5m）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。

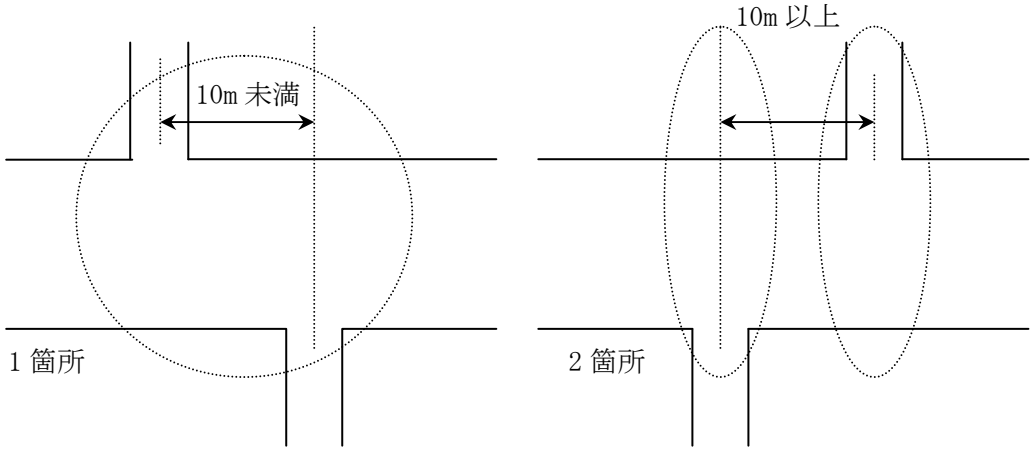
T 字路、Y 字路等交差点の形状にかかわらずすべて 1 箇所と数える。

交差道路が調査路線にく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。

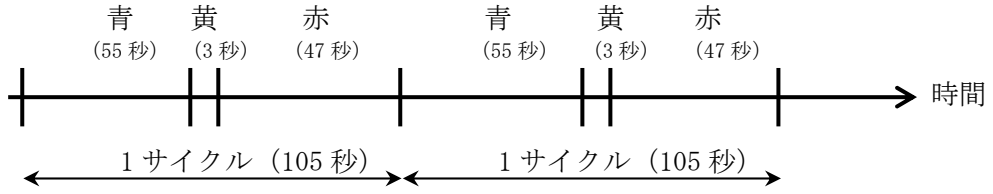
信号現示が時刻により異なる場合は、ピーク時間帯において複数回計測を行い、その平均値とする。

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。

警察等から情報提供があった場合はその結果を使用してよい。

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、交通調査基本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。

１２）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）を低速車に追随する車両（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。

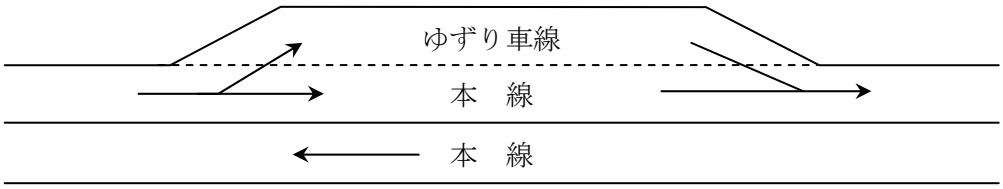
追越車線とは、高速車を低速車から分離して通行させることを目的として設置されているものをいう。

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。

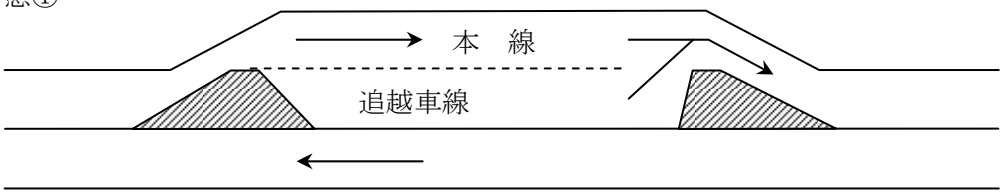
付加車線及び登坂車線が道路状況調査単位区間を跨いで設置されている場合は、設置延長が概ね長い方の道路状況調査単位区間に含めて数え、一つの付加車線及び登坂車線を 2 重に数えないようにする。設置延長がほぼ同等である場合は、起点側の道路状況調査単位区間に含めるものとする。

［ゆずり車線］

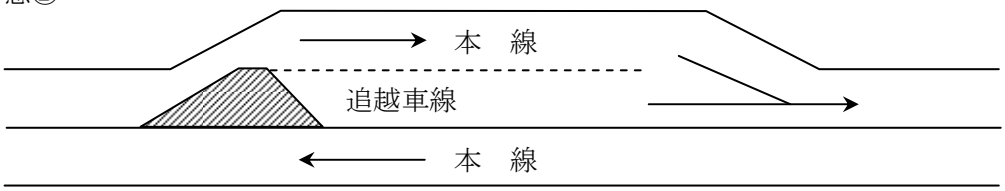


［追越車線］

形態①



形態②



１３）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

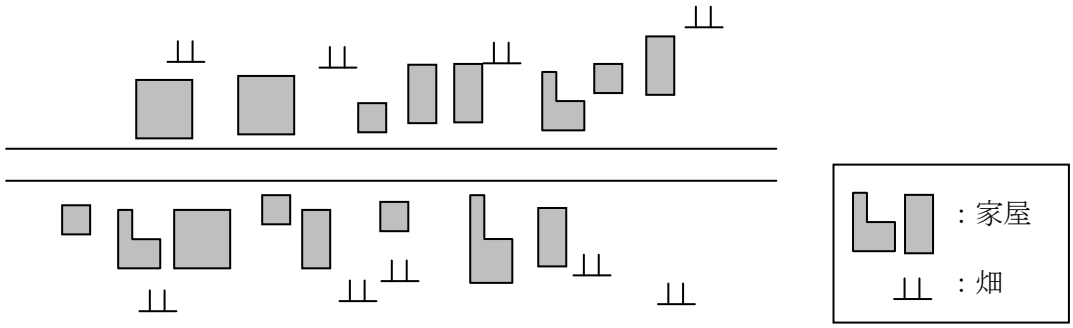
「人口集中地区（DID)」とは、「市区町村の区域内で人口密度の高い（約 4,000 人/km^2 以上）調査区がたがいに隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地域」をいう。人口集中地区は、平成 22 年国勢調査において設定された区域として、「平成 22 年国勢調査地図シリーズ 我が国の人口集中地区（総務省統計局)」に収録されている。

「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。

１４）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	ラバーポール、チャッターバー等	6
構造物なし	マーキング	7
	中央分離帯なし	8

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交通調査基本区間を 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、車両用防護柵の機能を有し、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、車両用防護柵としての機能がないもので、遮光、乱横断防止等のために設置されている柵等のことをいう。

「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。

「ラバーポール、チャッターバー等」には、ランブルストリップスも含める。

高架道路等の橋脚

剛性防護柵

たわみ性防護柵

その他の柵

植樹施設

マウントアップ

ラバーポール

チャッターバー

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 のいずれかに該当する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。

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

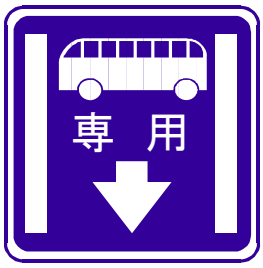
③ 中央線変移方式（リバーシブルレーン）と共に実施される場合

バス専用・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

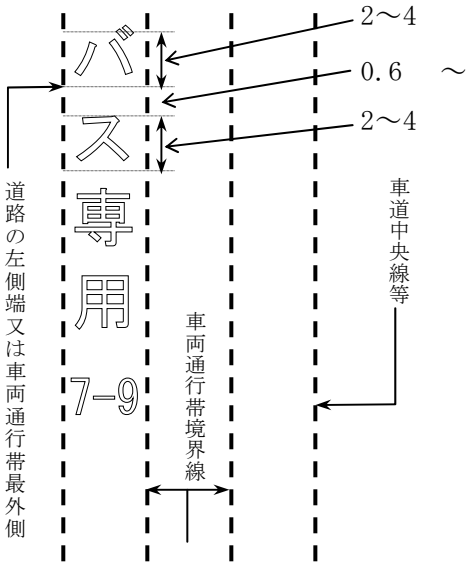
バス専用レーンとは、道路交通法第 20 条第 2 項により、次図の規制標識（327 の 4）又は規制標示（109 の 6）を設置したバス（路線バスに限らない）の専用通行帯をいう。

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 5）又は規制標示（109 の 7）が設置してあるものとする。

［バス専用レーン］

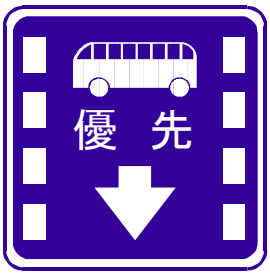


専用通行帯（327 の 4）

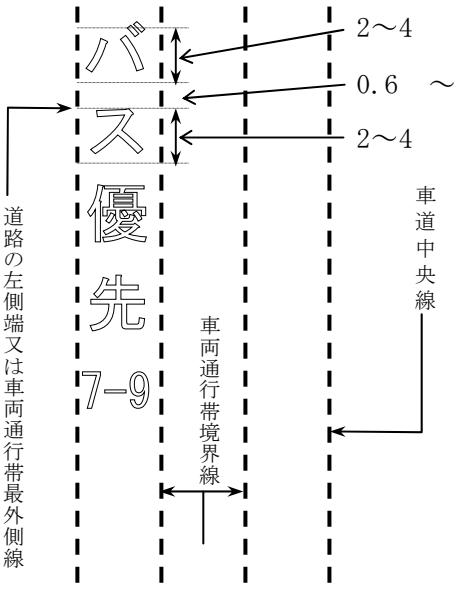


専用通行帯（109 の 6）

［バス優先レーン］



路線バス等優先通行帯（327 の 5）



路線バス等優先通行帯（109 の 7）

１６）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	軌道敷内全て通行可	1
	軌道敷内一部通行可	2
	軌道敷内全て通行不可	3
軌道なし		4

１７）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。

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。

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 通行可能な歩道なし	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 3)

１８）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次の区分で調査する。

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。

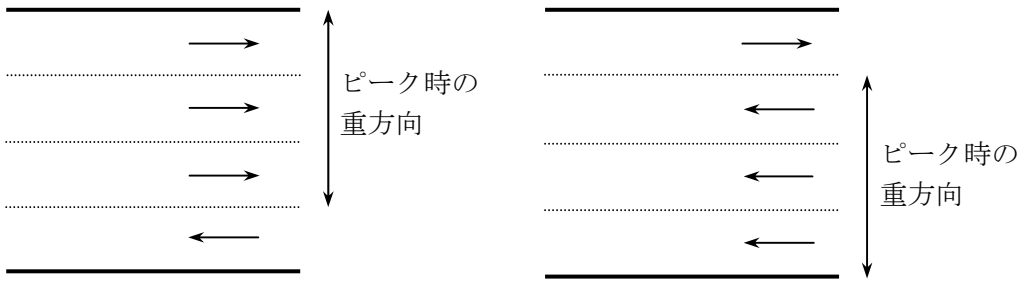
１９）リバーシブルレーン運用の有無

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に、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。

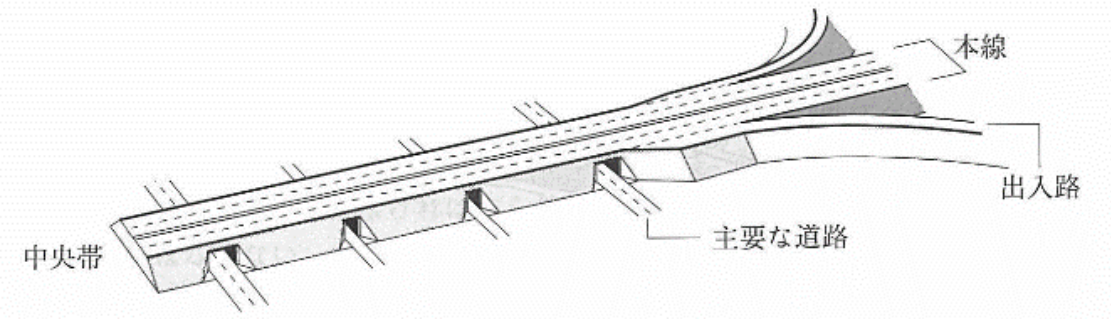
「部分出入制限」は、自動車の通行機能を重視し，部分的に出入制限された道路である。完全出入制限に部分的に集約した生活道路等を連結路として許容した部分出入制限道路と，部分的に平面交差を許容した部分出入制限道路がある。副道または側道を設けるものと設けないものとの 2 種類が考えられる。細街路にアクセスするための中央帯の開口部は設けない道路である。

「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。

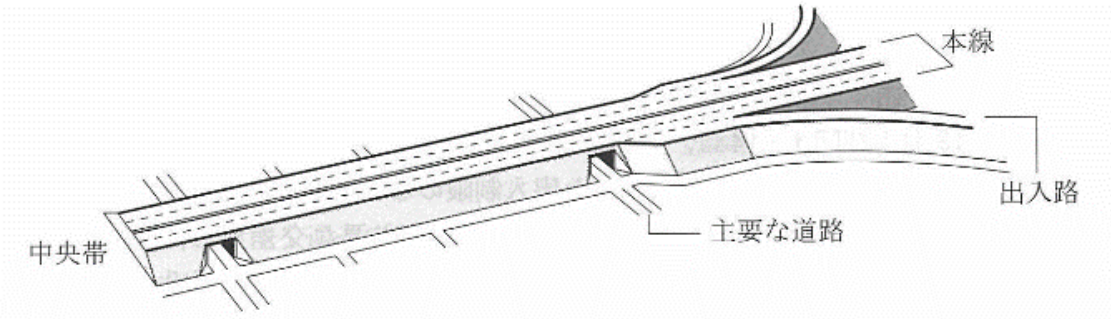
「出入自由」は、上記に該当しないものとする。

［アクセスコントロールの例］

①完全出入制限

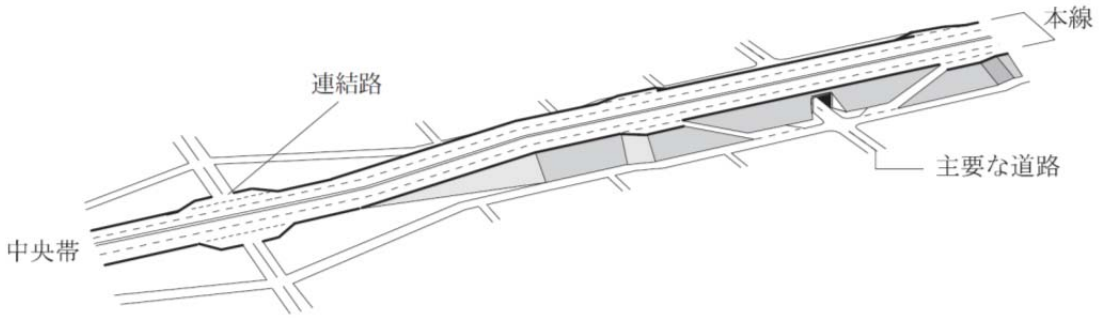


側道がない場合

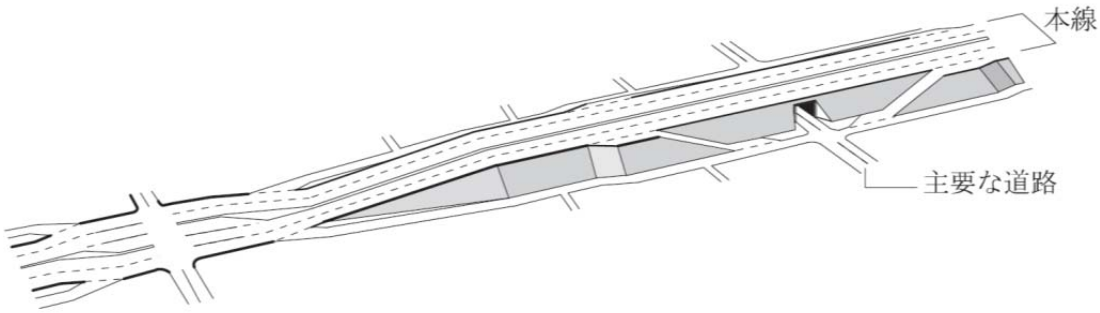


側道がある場合

②部分出入制限



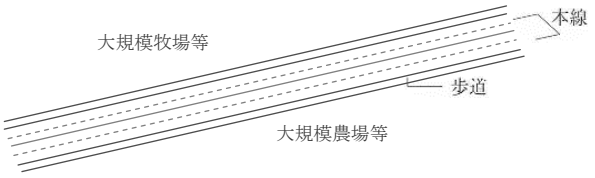
中央帯に開口部を設けない場合

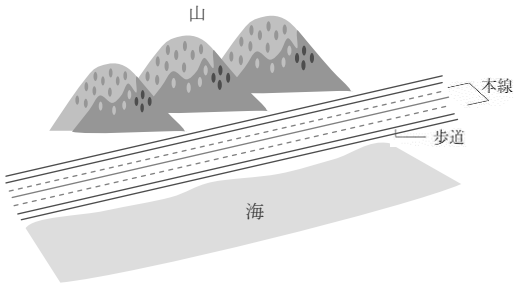


中央帯に開口部を設ける場合

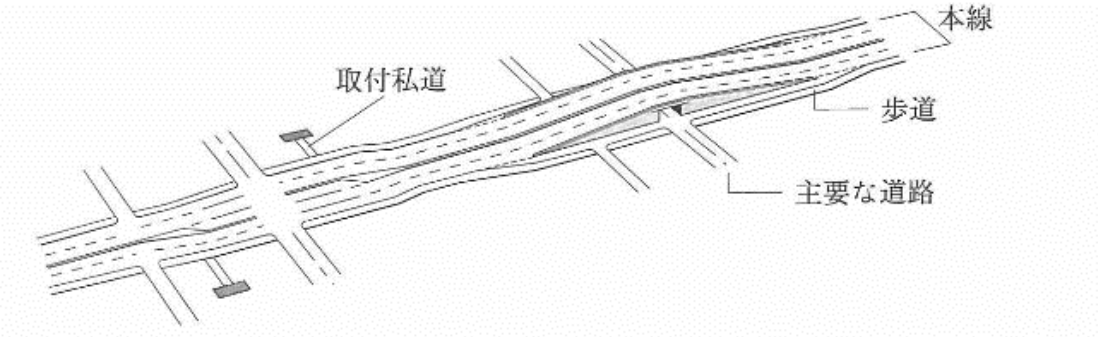
副道がある場合（部分出入制限）

③地形要因等により出入路なし

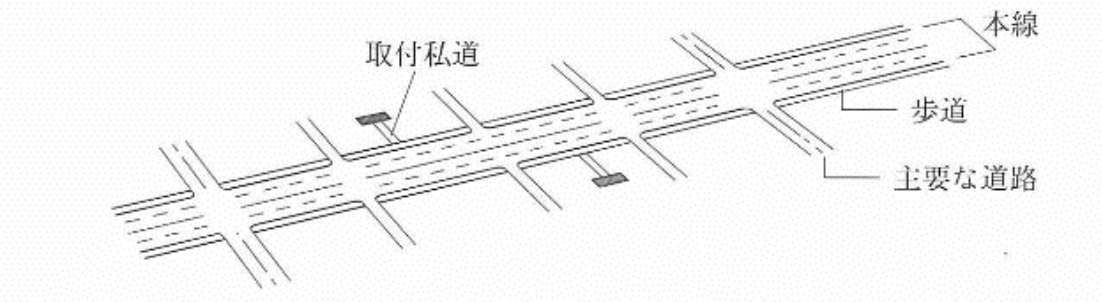




④出入自由



主要な交差点のみ立体交差の場合



全て平面交差の場合

（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交通調査基本区間の対応表（様式２－１）チェック項目一覧表

道路状況調査単位区間と交通調査基本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	交通調査基本区間番号	○		空白
102		○		交通調査基本区間番号が欠損
103		○		交通調査基本区間番号が重複
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
304			○	道路種別との不整合
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一方通行フラグが混在
406			○	調査単位区間内で複数の市区町村が混在
407			○	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.304 以降は、交通調査基本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
1011	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
1021	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		○		交通調査基本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－自転車道幅員）である
1233		○		＞（車道部幅員－中央帯幅員）である
1236	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 1～7 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			○	0 以外で＜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		○	＞1000 である
1262			○	0 以外で＜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			○	0 以外で＜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
1314		○		1 車線あたり車道幅員が 2.5m 未満である
1315			○	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 で歩道設置延長＝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		○	上り又は下りの停車帯等幅員＝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	○		＞自歩道設置延長である
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
1491	歩道代表幅員		○	＞1000 である
1492			○	0 以外で＜200 である
1493			○	自転車通行可能で上り下りともに歩道代表幅員＜300 である
1495			○	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
1496		○		歩道設置延長＝0 で上り又は下りの歩道代表幅員＞0 である
1497		○		自動車専用道路で上り又は下りの歩道代表幅員＞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
1501	自転車道代表幅員		○	＞1000 である
1502			○	0 以外で＜150 である
1503			○	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代表幅員＝0 である
1504		○		自転車道設置延長＝0 で上り又は下りの自転車道代表幅員＞0 である
1505		○		自動車専用道路で上り又は下りの自転車道代表幅員＞0 である
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
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
2111	付加車線、登坂車線設置箇所数		○	＞（調査単位区間延長／70）+1 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	○		1～8 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

表　道路状況総括表チェック項目一覧表（４／４）

No	項目名	ｴﾗｰ	警告	エラー内容
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	○		1～4 以外の数値が入力
2611	自転車通行可能区分	○		1 又は 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 又は 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

別添４．各種様式

様式２－１

平成２７年度　全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査

道路状況調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

道路管理者名

H27.4.1時点																								備考
交通調査基本区間番号													都道府県指定市コード					道路状況調査単位区間番号						
都道府県		道路種別	路線番号				順番号				世代管理番号													
											十の位	一の位												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						
																		C						

様式２－２

平成２７年度　全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査

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） 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
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		27年　月　日
	担当者		27年　月　日
調査担当機関	機関名		
	責任者		27年　月　日
	担当者		27年　月　日
調査請負機関	会社名		
	責任者		27年　月　日
	担当者		27年　月　日

【調査時点】

追加コード	
なし	0.
あり	1. H27.4.1 現在のデータ 2. H27.10.1現在のデータ

備考

【道路状況等】

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

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	

車線数	

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）	

バス路線延長　（0.1km）
バス路線延長

交差点数（箇所）	
信号あり	信号なし
幅員 ≧ 5.5m	幅員 ≧ 5.5m
幅員 ＜ 5.5m	幅員 ＜ 5.5m

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	

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	

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

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 2. 剛性防護柵 3. たわみ性防護柵 4. その他の柵 5. 植樹施設、マウントアップ 6. ラバーポール、チャッターバー等 7. マーキング 8. 中央分離帯なし	1. 区間全体に設置 2. 一部区間に設置 3. あまり設置されていない

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

軌道の有無
1. 軌道あり（軌道敷内全て通行可） 2. 軌道あり（軌道敷内一部通行可） 3. 軌道あり（軌道敷内全て通行不可） 3. 軌道なし

自転車通行可能区分
1. 全区間通行可 2. 一部通行可 又は 通行可能な歩道なし

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）

リバーシブルレーン運用の有無
1. 運用あり 2. 運用なし

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

様式２－３

平成２７年度　全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査

道路状況変更対応表

道路管理者名

H27.4.1時点																								H27.10.1時点																															備考
交通調査基本区間番号											世代管理番号		都道府県指定市コード					道路状況調査単位区間番号						交通調査基本区間番号											世代管理番号		都道府県指定市コード					道路状況調査単位区間番号						変更コード	変更の発生日						
											十の位	一の位																							十の位	一の位													年		月		日		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					
																		C																																					

別添５．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 27 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
1069	名古屋第二環状自動車道	1412	青森自動車道
1070	東名阪自動車道	1420	秋田自動車道
1072	西名阪自動車道	1421	釜石自動車道
1073	近畿自動車道	1430	山形自動車道
1080	北陸自動車道	1440	磐越自動車道
1081	日本海東北自動車道	1450	東北中央自動車道
1100	中央自動車道西宮線	1460	北関東自動車道
1101	中央自動車道富士吉田線	1510	札樽自動車道
1110	東京外環自動車道	1530	道東自動車道
1120	東関東自動車道	1611	高松自動車道
1121	新空港自動車道	1612	高知自動車道
1130	館山自動車道	1710	伊勢自動車道
1140	中部横断自動車道	1720	阪和自動車道
1201	中国自動車道	1721	関西空港自動車道
1202	関門橋	1730	紀勢自動車道
1210	舞鶴若狭自動車道	1800	関越自動車道
1221	岡山自動車道	1810	上信越自動車道
1222	米子自動車道	1820	長野自動車道
1231	広島自動車道	1830	東海北陸自動車道
1232	浜田自動車道	1840	伊勢湾岸自動車道
1241	播磨自動車道	1900	新東名高速道路
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	全国道路・街路交通情勢調査路線番号	（参考資料）H20道路施設現況調査ｺｰﾄﾞ
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～大沼公園間	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
		本荘～岩城間	3502	0502
		荒川胎内～朝日まほろば間	3504	0504
		酒田みなと～遊佐間	3505	0505
	秋田自動車道	大館北～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
東関東自動車道（水戸線）	東関東自動車道	潮来～鉾田間	3901	0901
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～佐久小諸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～串本間	4801	1801
		田辺～白浜間	4803	1803
近畿自動車道（尾鷲多気線）		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
		須崎西～四万十町中央間	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 27 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	長野県	20 000
石狩振興局	01 300	岐阜県	21 000
渡島総合振興局	01 330	静岡県（静岡市、浜松市を除く）	22 000
檜山振興局	01 360	静岡市	22 100
後志総合振興局	01 390	浜松市	22 130
空知総合振興局	01 420	愛知県（名古屋市を除く）	23 000
上川総合振興局	01 450	名古屋市	23 100
留萌振興局	01 480	三重県	24 000
宗谷総合振興局	01 510	滋賀県	25 000
オホーツク総合振興局	01 540	京都府（京都市を除く）	26 000
胆振総合振興局	01 570	京都市	26 100
日高振興局	01 600	大阪府（大阪市、堺市を除く）	27 000
十勝総合振興局	01 630	大阪市	27 100
釧路総合振興局	01 660	堺市	27 140
根室振興局	01 690	兵庫県（神戸市を除く）	28 000
青森県	02 000	神戸市	28 100
岩手県	03 000	奈良県	29 000
宮城県（仙台市を除く）	04 000	和歌山県	30 000
仙台市	04 100	鳥取県	31 000
秋田県	05 000	島根県	32 000
山形県	06 000	岡山県（岡山市を除く）	33 000
福島県	07 000	岡山市	33 100
茨城県	08 000	広島県（広島市を除く）	34 000
栃木県	09 000	広島市	34 100
群馬県	10 000	山口県	35 000
埼玉県（さいたま市を除く）	11 000	徳島県	36 000
さいたま市	11 100	香川県	37 000
千葉県（千葉市を除く）	12 000	愛媛県	38 000
千葉市	12 100	高知県	39 000
東京都（特別区を除く）	13 000	福岡県（北九州市、福岡市を除く）	40 000
東京都特別区	13 100	北九州市	40 100
神奈川県（横浜市、川崎市、相模原市を除く）	14 000	福岡市	40 130
横浜市	14 100	佐賀県	41 000
川崎市	14 130	長崎県	42 000
相模原市	14 150	熊本県（熊本市を除く）	43 000
新潟県（新潟市を除く）	15 000	熊本市	43 100
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
山梨県	19 000		

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２７年度

全国道路･街路交通情勢調査

一般交通量調査実施要綱

交通量調査編

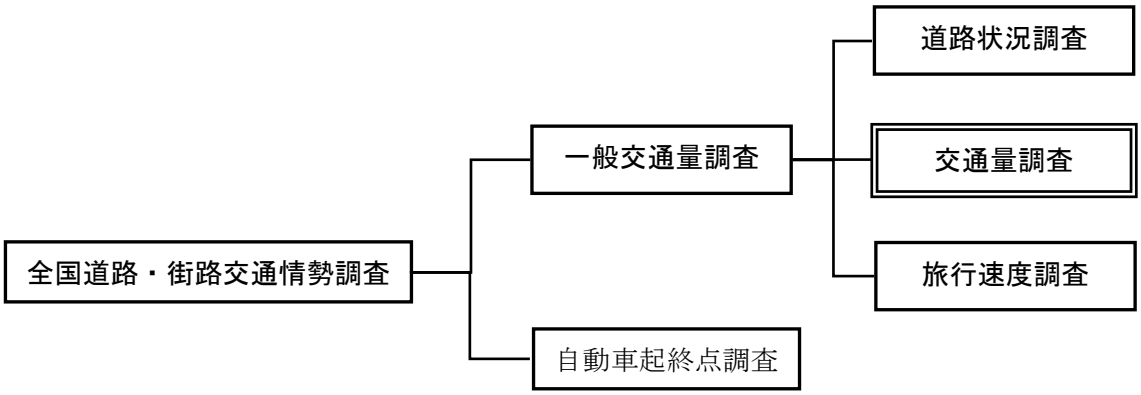
平成27年7月

国土交通省

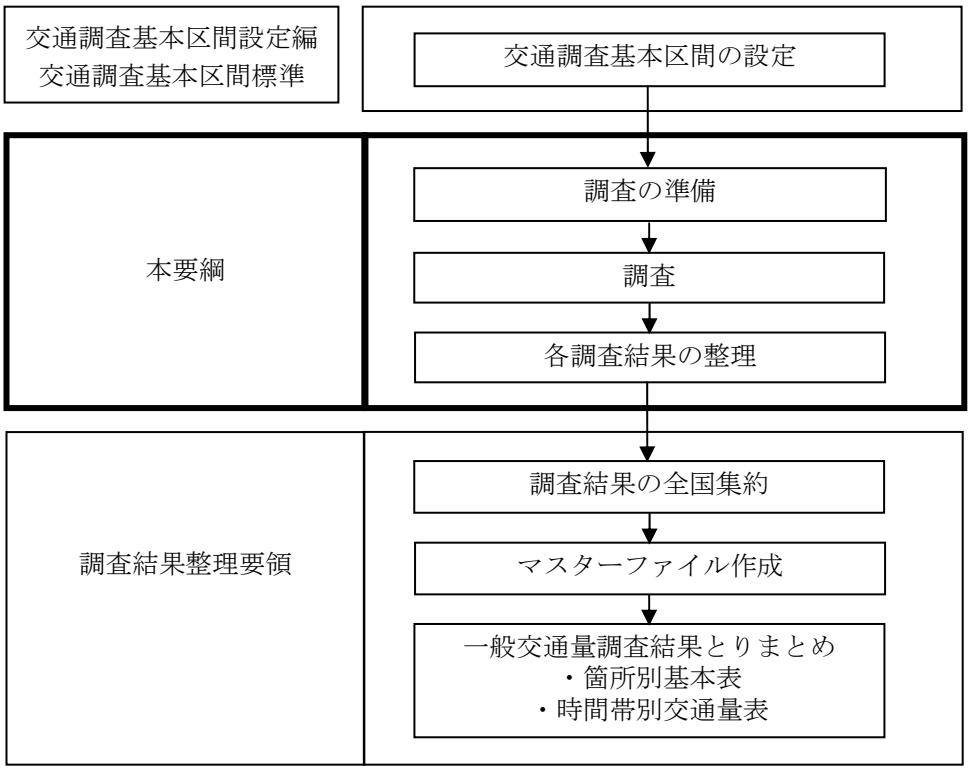
まえがき

１．本要綱の位置づけ

本要綱は平成 27 年度全国道路･街路交通情勢調査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。調査結果のとりまとめ作業、マスターファイル作成及び集計とりまとめ作業に関しては、別途配布する「調査結果整理要領」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交通調査基本区間の対応表･･･ 交-12
８．調査対象区間の整理及び観測地点の選定 ･･･････････････ 交-14
９．観測計画の立案及び観測 ･････････････････････････････ 交-15
　９．１　観測計画の立案･････････････････････････････････ 交-15
　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．観測方法別の運用
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全国道路・街路交通情勢調査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。

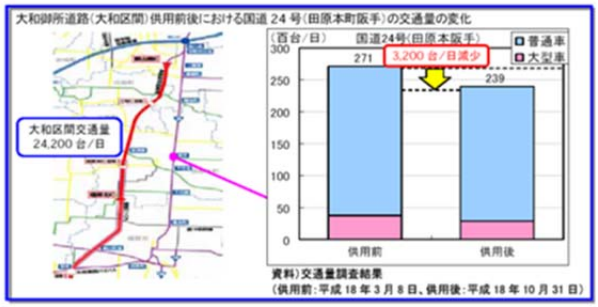
今回の平成 27 年度調査では、調査の効率化、合理化を図る目的から、交通量調査結果の利用目的から OD 調査と同時期に観測することが必要な箇所を調査対象として選定するとともに、調査を行う箇所についても、道路管理者が設置している交通量常時観測装置の活用や可搬式トラカンの利用など、観測の機械化を一層進めることとし、それを可能とする観測車種区分を行うこととした。

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。

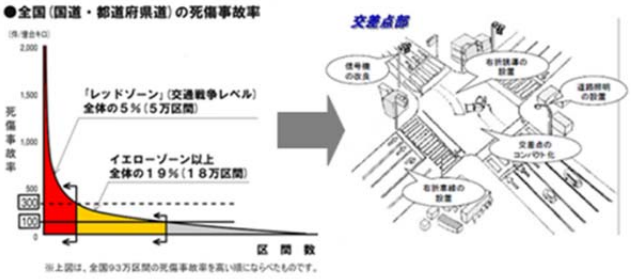
資料：奈良国道事務所プレス発表資料（平成19年3月29日）



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　　○事故危険箇所対策



死傷事故率＝死傷事故件数／交通量×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っては同法第 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っては地方道路公社、その他の道路にあっては道路法第 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）全国道路・街路交通情勢調査対象路線*[1]

全国道路・街路交通情勢調査の一般交通量調査の対象とする全路線をいう。平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査においては、すなわち道路状況調査の全調査対象区間をいう。

（９）交通調査基本区間*[2]

一般交通量調査の作業の最小単位として、全国道路・街路交通情勢調査対象路線を全国道路・街路交通情勢調査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、全国道路・街路交通情勢調査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。

交通調査基本区間は、平成 22 年度調査時における「新センサス区間」の名称を変更したものである。

（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交通調査基本区間を集約した区間をいう。

（１１）交通量調査対象区間

平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査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。

（１２）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。

（１３）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「道路状況調査編」を参照のこと。
*2　具体には、別冊の「交通調査基本区間設定編」を参照のこと。

３．調査の方針

調査は、全国道路・街路交通情勢調査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、全国道路・街路交通情勢調査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（祝日の前後を除く））に、上り下り別、車種別に 1 時間毎の通過台数を観測する。なお、平成 22 年度道路交通センサス以降の個別の調査で交通量を観測している場合は、その結果を利用してもよい。

直轄国道では、原則「機械観測」とし、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。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。

個別調査結果の活用方法については検討中

４．調査対象区間

調査は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線のうち、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、全国道路・街路交通情勢調査の一環として 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］

交通量調査は全国道路・街路交通情勢調査対象路線のうち、以下の例のような観点から、全国道路・街路交通情勢調査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＞

①OD 調査結果の発生集中交通量照査などに関わる区間

○ 都府県境、北海道にあっては振興局境（以下「県境等」）を跨ぐ区間

・ 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、生活圏などを基に、ゾーン間交通を捉えるのに適した箇所（コードンライン）を考慮して選定。

・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。

②OD 調査と同時期に交通量を把握すべき区間

○ 平成 22 年度道路交通センサス以降に、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のために実測による交通量調査が必要不可欠な区間

また、道路管理者の交通量常時観測装置が設置されている交通量調査単位区間は、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 調査結果の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。

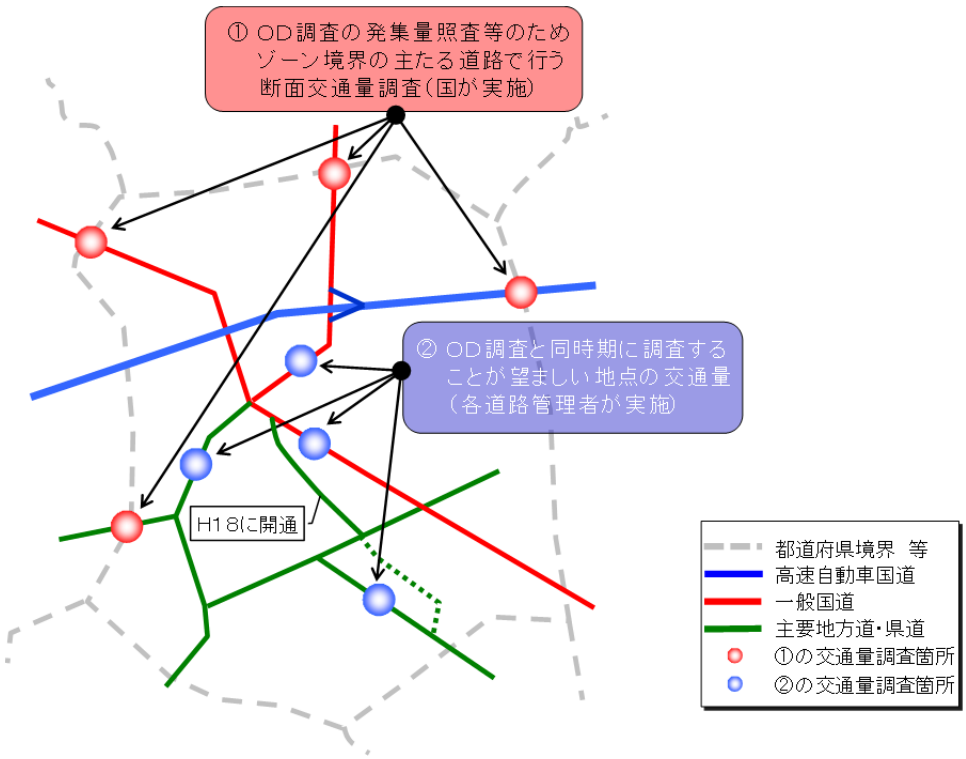
［解説］

平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査においては、OD 調査は国が行うこととするため、OD 調査結果の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ので、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。

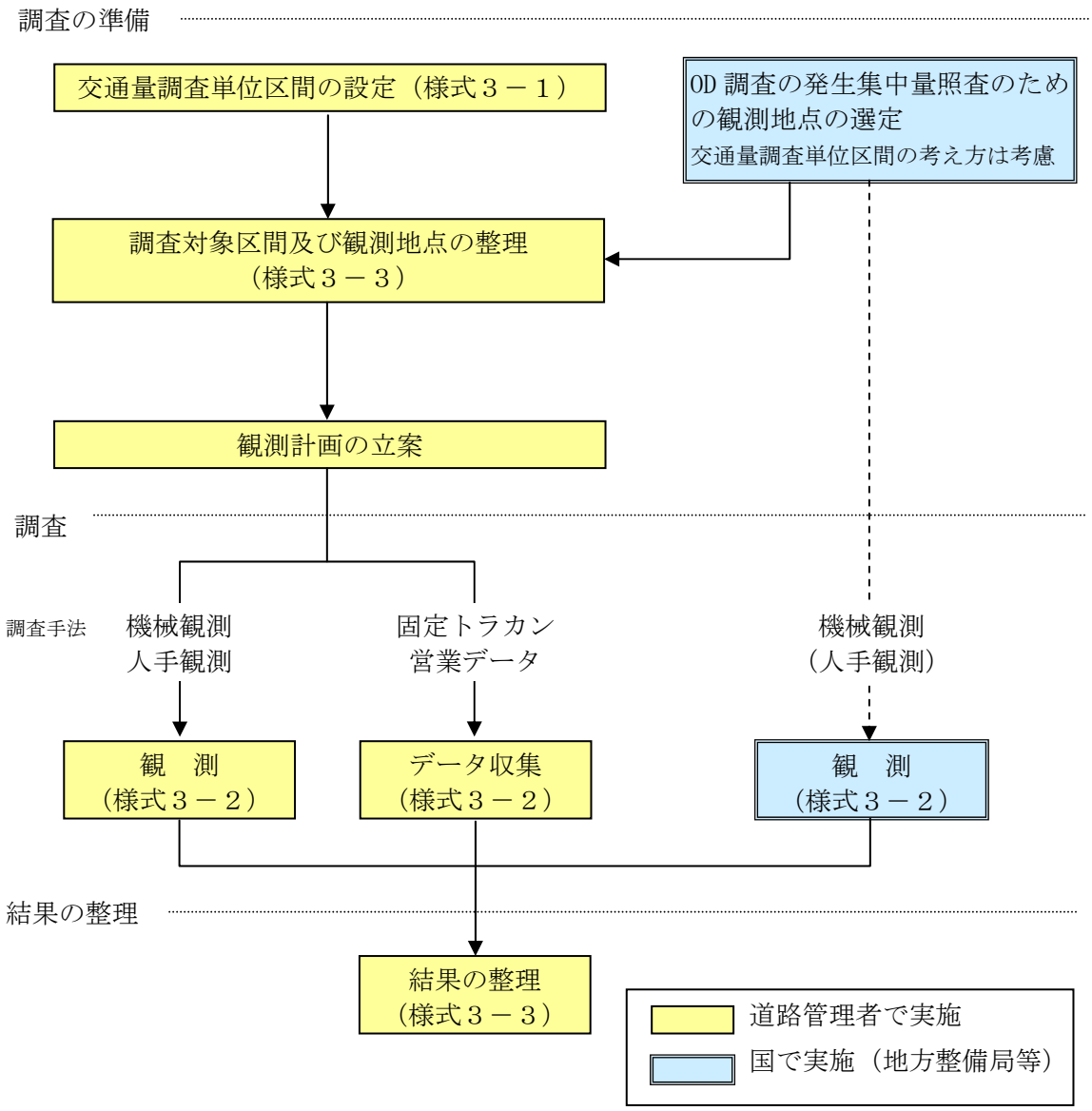
上記以外の地点で OD 調査と同時期に交通量の実態を把握することが望ましい地点については、原則として各道路管理者において調査を実施する。

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27年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平成28年 1月	2月	3月	4月
調査要綱(素案)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、連続する交通調査基本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、全国道路・街路交通情勢調査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交通調査基本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。区間の集約については、平成 22 年度道路交通センサスにおける交通量調査単位区間及び平成 22 年度以降の交通量調査結果を参考にして行う。集約範囲の目安は、1 つの集約範囲（交通量調査単位区間）内で、昼間 12 時間交通量が最大となる区間に対して、交通量の差異が概ね 10%以内に納まる範囲とする。ただし、交通量の少ない区間でこの目安に拠りがたい場合は、この限りでない。

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 調査実施機関が不明確になるのを回避するため、原則として管理者を越えての集約は行わない。なお県境等は、状況に応じ、それを越えて集約してもよい。

ex. 県境を跨ぐトンネルを、一方の管理者が管理している場合。

② 路線別の集約が合理性を欠く場合は、路線を越えた集約を検討してよい。

ex. 重用等の関係で路線番号は異なるものの、交通量は同等と見なせる一連の区間

③ 交通調査基本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 交通調査基本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 27 年秋季の交通状況を見込んで、交通量調査単位区間を設定すること。

⑥ 平成 27 年秋季までに降格、廃道等により、全国道路・街路交通情勢調査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＞

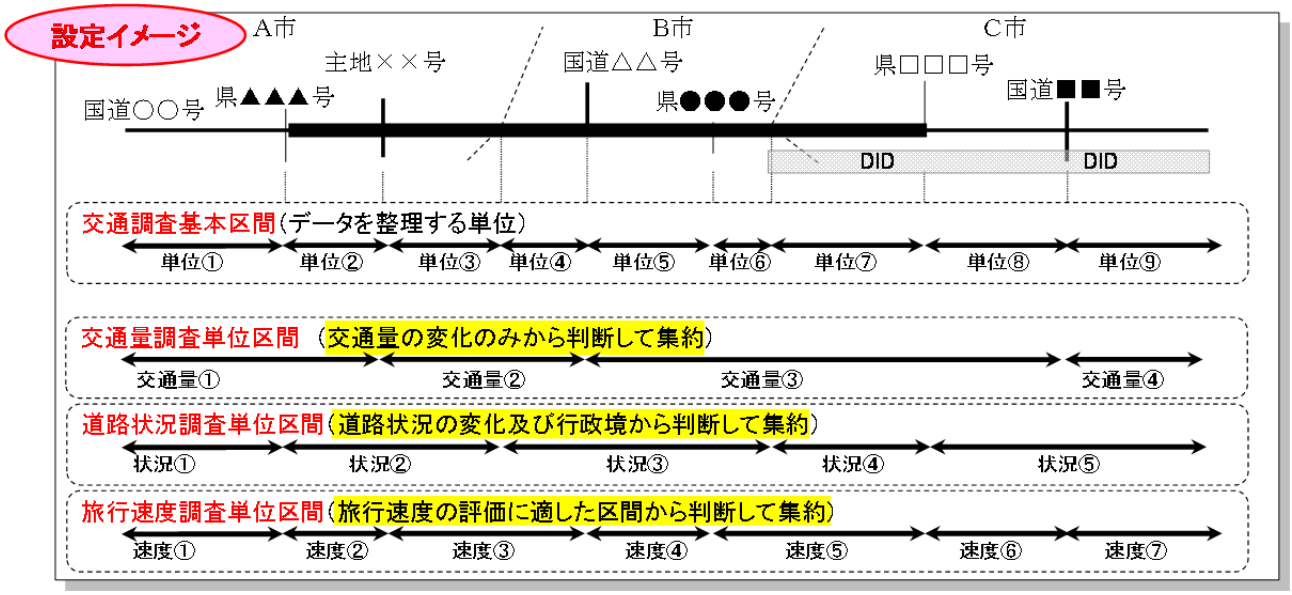
平成 17 年度調査までは、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を想定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、交通量の変化に対して詳細すぎる調査単位区間が設定されている箇所等が見受けられた。

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、平成 22 年度調査からは各調査結果を相互に結びつけた利用は、交通調査基本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交通調査基本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。

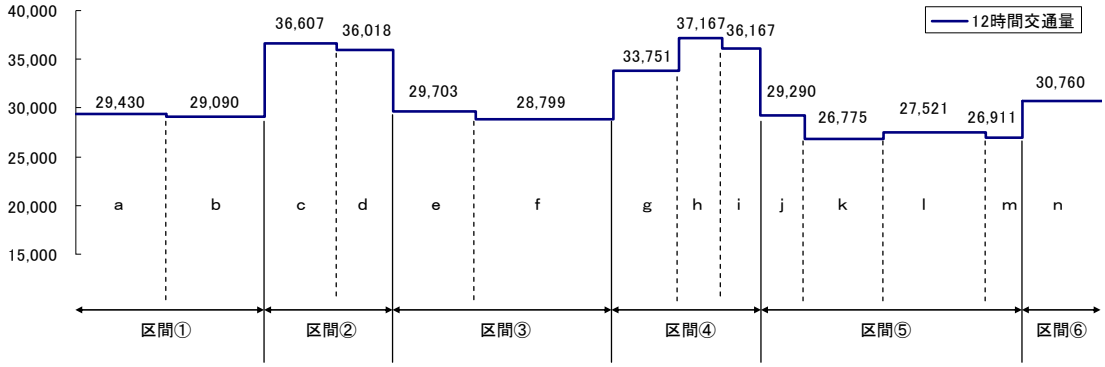
なお、従前よりも交通量の変化点を適切に踏まえている場合は、平成 22 年度道路交通センサス調査の調査単位区間をベースに調査単位区間を設定してもよい。



＜交通量調査単位区間の設定の目安について＞

交通量調査単位区間は、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連続した交通調査基本区間を集約した区間をいう。1 つの交通量調査単位区間における昼間 12 時間交通量が最大となる区間に対して、交通量の差異が概ね 10%以内に納まる範囲を目安とし、連続する区間として設定する。平成 27 年度調査においては、平成 22 年度道路交通センサス調査結果や平成 22 年度以降の交通量調査結果を参考にして、交通量が大きく変化している場合は、必要に応じて平成 22 年度の交通量調査単位区間を分割すること。

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設定する。



７．２　交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

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交通調査基本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交通調査基本区間の対応表（様式３－１）にとりまとめる。

（１）交通調査基本区間番号

（２）世代管理番号

（３）都道府県指定市コード

（４）交通量調査単位区間番号

（５）上下反転フラグ

［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 22 年度全国道路・街路交通情勢調査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交通調査基本区間の対応表（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）交通調査基本区間番号

別冊の「交通調査基本区間標準」に従って、交通調査基本区間に設定した番号である。

（２）世代管理番号

世代管理番号（2 桁）は、ある交通調査基本区間において分割や属性変更等が生じた場合に、それらを区別して扱うために設定するものであり、十の位が交通調査基本区間の分割回数、一の位が属性変更回数を示す。ここでは平成 27 年 4 月 1 日現在の世代管理番号を記入する。

（３）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。

（４）交通量調査単位区間番号

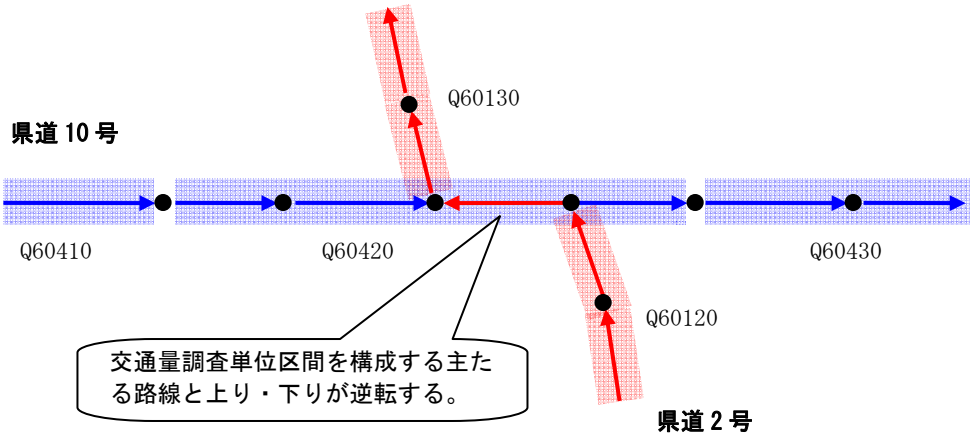
平成 27 年度の交通量調査単位区間番号を記入する。交通量調査単位区間番号のつけ方については、「別添１．交通量調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

なお、平成 27 年秋季までに全国道路・街路交通情勢調査対象ではなくなると見込まれる区間は空欄として、備考欄に全国道路・街路交通情勢調査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。

（５）上下反転フラグ

交通量調査単位区間の設定において、路線を越えて交通調査基本区間の集約を行った場合、交通量調査単位区間を構成する主たる路線と従となる路線で方向が逆転することがある。

その場合は、従となる路線の交通調査基本区間に、上下反転フラグ「1」を記入する。



※個々の矢印は交通調査基本区間を表しており、矢印の方向に向かう方向を下りとする。

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交通調査基本区間番号は、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交通調査基本区間番号を、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

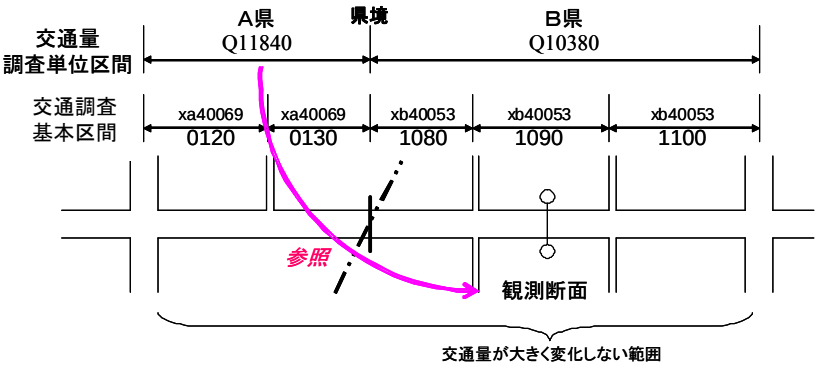
「４．調査対象区間」に基づいて選定した調査対象区間の交通量調査単位区間番号を、道路管理者毎に交通量データ整理表（様式３－３）に整理する。その際、調査実施機関及び周辺道路網改変の有無（平成 22 年度調査時点以降に周辺道路ネットワークに変化があった区間として交通量を把握する区間かどうか）を併せて整理する。

（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交通調査基本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県の全国道路・街路交通情勢調査区間 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を避けるようにする。

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を避けるようにする。

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

交通量観測は機械観測を基本とするが、道路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）観測方法別の運用

簡易型トラカンを用いる場合における観測日の選定や観測方法毎の車種区分の取り扱いなど運用の詳細は、「別添４．観測方法別の運用」を参照のこと。

（６）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、観測員及び通行人の安全に十分配慮した作業計画とする。

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。

なお、上りとは交通量調査単位区間を構成する主たる路線の終点から起点に向かう方向であり、下りは同起点から終点に向かう方向である。

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）周辺道路網改変の有無
（５）観測地点の交通調査基本区間番号
（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交通調査基本区間の対応表（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。

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等（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。

＜道路管理者→地方整備局等＞

成果の種類　　交通量調査結果（様式３ファイル）

提出期限は地方整備局等と協議して定めるものとする。

地方整備局等は、自局の調査結果を含めて管内分のデータをとりまとめ、次のとおり本省・国総研へ提出する。

＜地方整備局等→本省・国総研＞

成果の種類　　交通量調査結果（様式３ファイル）地整統合データ

提出期限　　平成 28 年 1 月 29 日

高速道路会社は、自社の調査結果をとりまとめ、次のとおり本省・国総研へ提出する。

＜高速道路会社→本省・国総研＞

成果の種類　　交通量調査結果（様式３ファイル）

提出期限　　平成 28 年 1 月 29 日

地方整備局等または本省・国総研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。

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。

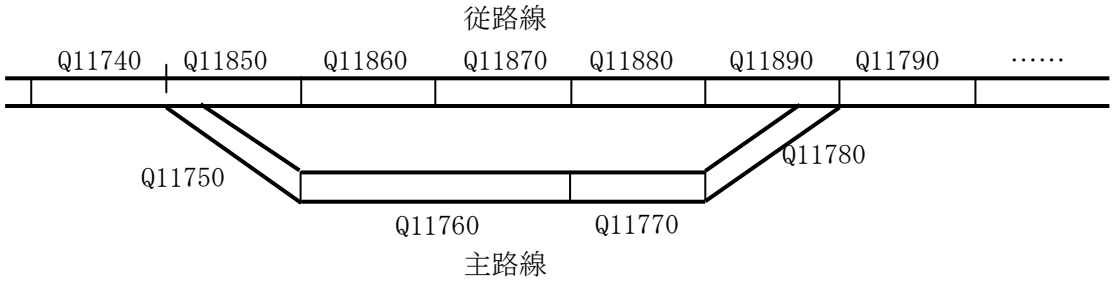
⑥ 一般国道においては、地方整備局等の国道事務所、高速道路会社、県等、公社が交通量調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と交通量調査単位区間番号の調整を行うこと。

⑦ 県境等を越えて集約した区間の番号体系は、道路管理者の帰属に従う。

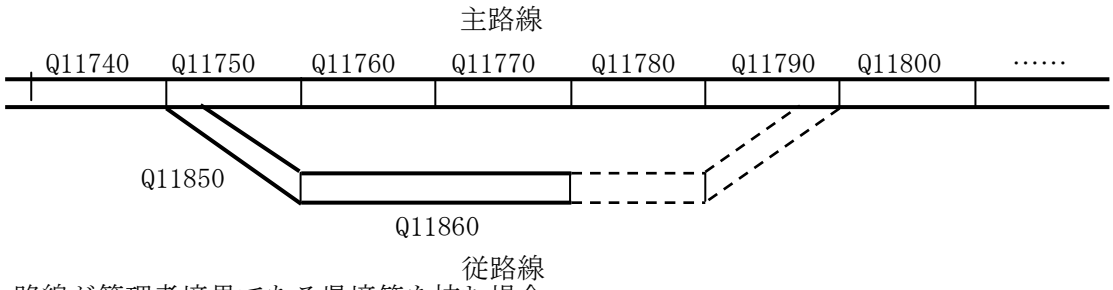
⑧ 路線を越えて集約した区間の番号体系は、区間を構成する主たる路線の帰属に従う。

［交通量調査単位区間番号の付番方法］

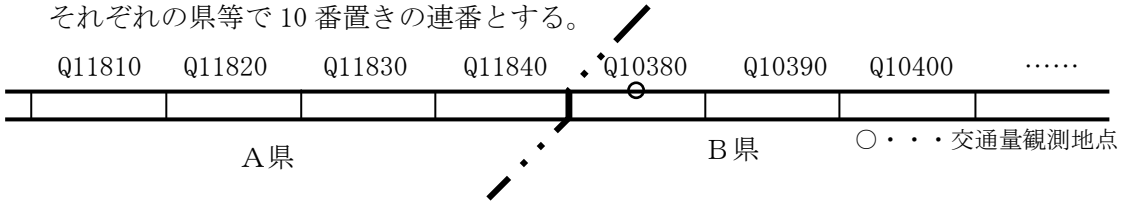
a）バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合



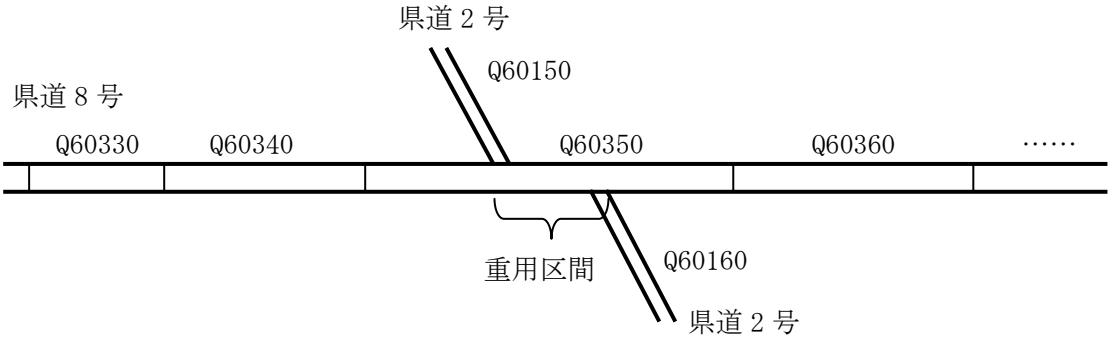
b）バイパス部分供用中で、主路線が現道経由になる場合



c）路線が管理者境界である県境等を挟む場合



d）路線を越えた集約を行う場合



下位路線の方が主要な路線としての機能を有しており、重用区間において交通量が著しく変化しない場合に、路線を越えた集約をしてもよい。

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 27 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

当該交通量調査単位区間の道路種別について、交通調査基本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

当該交通量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交通調査基本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

交通量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、当該交通量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、交通調査基本区間の属性情報をもとに記入する。

６）管理区分

当該交通量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
その他※	9

※「その他」とは、道路種別は一般都道府県道以上であるものの権限移譲路線のため指定市以外の市町村が管理する場合に用いる。

７）調査実施機関

当該交通量調査単位区間の調査実施機関を次のコードで記入する。

調査実施機関	コード番号
国（OD 調査の発集量照査に必要な地点の調査）	1
道路管理者	2
その他	3

注１）直轄国道については、OD 調査の発集量照査に用いる箇所をコード１とし、それ以外をコード２又はコード３とする。

注２）コード３は、管理する道路を他機関が調査する場合などに記入する。（例えば、B 県が B 県の事業評価のために、A 県管理の道路上で観測した交通量を A 県が取得して調査結果とする場合。）

（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 27 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）観測地点交通調査基本区間番号

観測地点を設定した交通調査基本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。

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。

なお、24 時間観測の場合は、観測開始時刻（7 時または 0 時）を記入すること。

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。

なお、「その他」の場合は、具体的な観測方法を記入すること。

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（警察トラカン）	4
通行データ※	5
その他	6

※NEXCO が ETC データや料金所通過の際に手渡される通行券を用いて交通量を把握する方法

（３）交通量

１）時間帯別車種別自動車類交通量

通行した自動車を小型／大型の別に区分し、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	小型車	台
	大型車	台

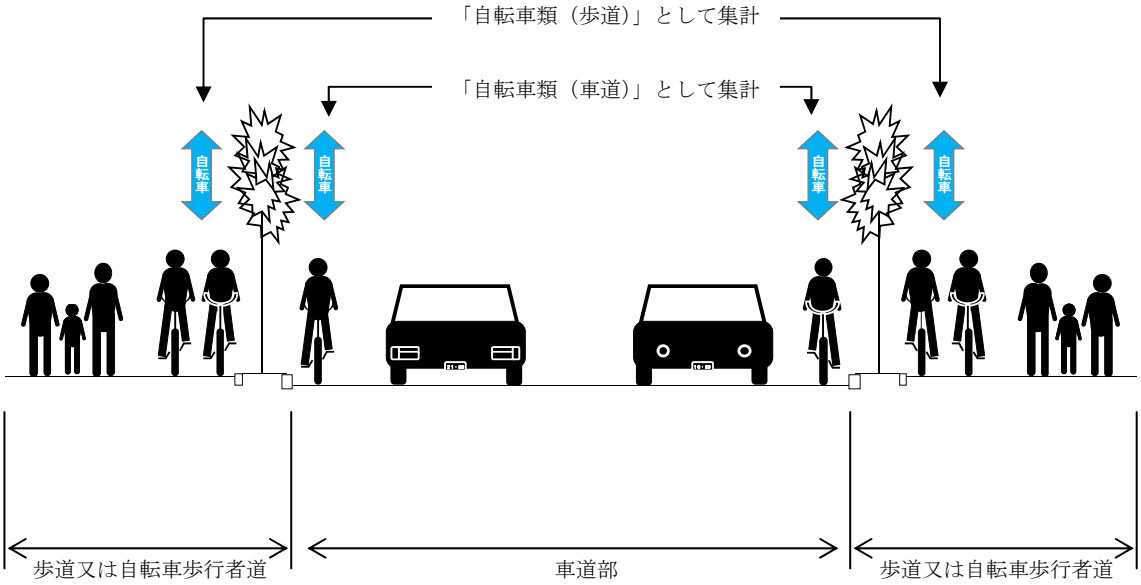
２）時間帯別歩行者・自転車・動力付き二輪車交通量

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交通調基本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。

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 27 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 調査の発集量照査に必要な地点の調査）	1
道路管理者	2
その他	3

注１）直轄国道については、OD 調査の発集量照査に用いる箇所をコード１とし、それ以外をコード２又はコード３とする。

注２）コード３は、管理する道路を他機関が調査する場合などに記入する。（例えば、B 県が B 県の事業評価のために、A 県管理の道路上で観測した交通量を A 県が取得して調査結果とする場合。）

（４）周辺道路網改変の有無

周辺道路網の改変の有無について、次のコードで記入する。

周辺道路網の改変の有無	コード番号
改変なし	0
改変あり	1

平成 22 年度以降に周辺道路網の改変があったなどのため、平成 22 年度調査時点に対する交通量の地域の平均変化率を算出するのに用いるべきではないと考えられる区間に「1」を記入する。

（５）観測地点の交通調査基本区間番号

観測地点を設定した交通調査基本区間番号を記入する。なお、上りと下りで観測地点の交通調査基本区間番号が異なる場合は、下りの観測地点の交通調査基本区間番号を記入し、備考欄に上りの観測地点の交通調査基本区間番号を記入する。

上りとは路線の終点から起点に向かう方向であり、下りとは路線の起点から終点に向かう方向である。

（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（警察トラカン）	4
通行データ※	5
その他	6

※NEXCO が ETC データや料金所通過の際に手渡される通行券を用いて交通量を把握する方法

（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．観測方法別の運用

（１）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、交通量の機械観測を進める必要性はますます高くなっている。

平成 27 年度調査においては、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全国道路・街路交通情勢調査交通量とする。

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観測値を用いる方法

③ 警察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

4 車種区分の方向別時間帯別車種別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全国道路・街路交通情勢調査データとする。

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（平均による端数は時間交通量で調整すること）。車種分類区分は、交通量常時観測装置の仕様による。

なお、24 時間を原則とする。

２）簡易型トラカンにより観測する地点

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観測し、これを全国道路・街路交通情勢調査データとする。2 車種で計測できない場合は「別添６．交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査データへの車種補正について」を参照のこと。

平日 24 時間観測を原則とし、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。

欠測等による再調査を回避するため、火曜日から木曜日までの連続 3 日間の観測（月曜日に設置、金曜日に撤去）を行うことが望ましい。その場合は、3 日間の中央値となる 1 日を観測日として選定し、各時間値を採用する。

なお、簡易型トラカンにより観測する場合においては、設置作業や撤去作業における事故防止に十分注意する必要がある。

また、設置した機器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。

簡易トラカンによる計測結果の補正方法については検討中

３）警察等が常設している車両感知器での観測地点

警察等が常設している車両感知器についても同様に、2 車種区分の方向別時間交通量を全国道路・街路交通情勢調査データとする。

なお、車両感知器に車種を分類する機能がなく「全車計」の観測値となる場合は、平成 22 年度又は平成 22 年度以降交通量調査結果を基にした当該区間の車種構成比又は隣接地点の車種構成比を用いて 2 車種交通量の推計を行う。全車交通量から 2 車種交通量を推計する方法については「別添６．交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査データへの車種補正について」を参照のこと。

また、警察トラカンの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（観測日等）を別途通知する。

（２）人手観測

人手観測による場合は、観測断面を通過した自動車（歩行者、自転車、二輪車は必要に応じて観測）を目視で捉え、カウンターでカウントした交通量を 1 時間ごとに整理したものとする。

1 時間ごとに調査票にカウンターの数値を記入する必要があるため、交通量の多い地点及び多い時間帯では、記入後、即通行車両種別分のカウンターをクリアしていると、その間にカウントミスが起こりやすくなる。そのため、カウンターは時間ごとにクリアせず、累積した値を調査票に記入し、調査後に 1 時間ごとの交通量に直すことが望ましい。

観測日は「９．観測計画の立案及び観測」に記載したとおり、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を避けるようにすること。

１）自動車類の車種分類の定義

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。ナンバープレートの塗色は特記しない限り白地に緑文字（自家用）又は緑地に白文字（営業用）とする。

観測区分	種　別	内　容
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
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、0

なお、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、それぞれの形状、寸法に応じて車種を想定し、自動車類に含めて観測するものとする。

①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。

なお、昭和 48 年 10 月 1 日以前に届出した軽乗用車には、白地に緑又は緑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 のものがあるが、これらも軽乗用車として観測する。

ｂ．乗用車

分類番号が 3、30～39 及び 300～399（普通乗用自動車）、または 5、7、50～59、70～79、500～599 及び 700～799（小型乗用自動車）の自動車とする。

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。

なお、昭和 48 年 10 月 1 日以前に届出した軽貨物車には、白地に緑又は緑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 のものがあるが、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 4、6、40～49、60～69、400～499 及び 600～699 の自動車（小型貨物自動車）とする。

②大型車

ａ．バス

分類番号が 2、20～29 及び 200～299 の自動車とする。

ｂ．普通貨物車

分類番号が 1、10～19 及び 100～199 の自動車とする。

ｃ．特種（殊）車

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のうち、分類番号が 8、80～89 及び 800～899、9、90～99 及び 900～999、0、00～09 及び 000～099 の自動車とする。

分類番号が 8、80～89 及び 800～899 の自動車を特種用途自動車という。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。

分類番号が 9、90～99 及び 900～999、0、00～09 及び 000～099 の自動車を特殊自動車という。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。

③自動車類合計

上記①、②の自動車類の合計を記入する。

［参考］過去のセンサス観測区分

平成 27 年度、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・27 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
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
大型車	バス	バス
	普通貨物車	普通貨物車
		特種（殊）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

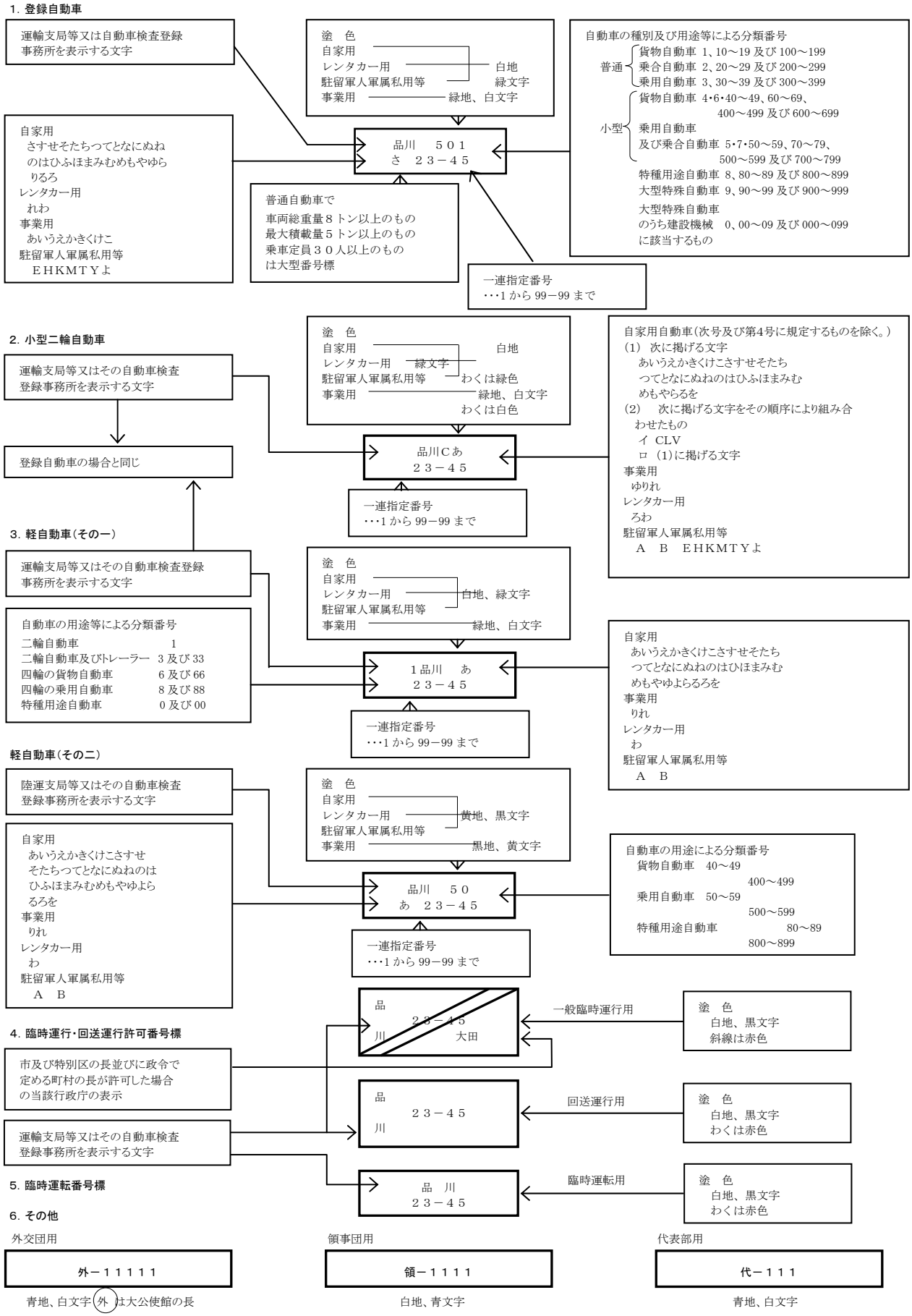
自動車の種別	自動車の構造及び原動機	自動車の大きさ		
		長 さ	幅	高 さ
普通自動車	小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外の自動車			
小型自動車	四輪以上の自動車及び被けん引自動車で自動車の大きさが右欄に該当するもののうち軽自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車以外のもの（内燃機関を原動機とする自動車（軽油を燃料とする自動車及び天然ガスのみを燃料とする自動車を除く。）にあっては、その総排気量が 2.00L 以下のものに限る。）	4.70m 以下	1.70m 以下	2.00m 以下
	二輪自動車（側車付二輪自動車を含む。）及び三輪自動車で軽自動車、大型特殊二輪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、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、刈取脱穀作業者、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 ポール・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

<table>
<tr><th>自動車の種類</th><th colspan="4">車 体 の 大 き さ 等</th></tr>
<tr><td>大型自動車</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td>中型自動車</td><td colspan="4">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 5,000 kg以上 11,000 kg未満のもの、最大積載量が 3,000 kg以上 6,500 kg未満のもの又は乗車定員が 11 人以上 29 人以下のもの</td></tr>
<tr><td>普通自動車</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td>大型特殊自動車</td><td colspan="4">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、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・ブレーカ、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</td></tr>
<tr><td>大型自動二輪車</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td>普通自動二輪車</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td rowspan="3">小型特殊自動車</td><td rowspan="3">特殊自動車で車体の大きさが右欄に該当するもののうち、15km/h を超える速度を出すことができない構造のもの</td><td colspan="3">車体の大きさ</td></tr>
<tr><td>長さ</td><td>幅</td><td>高さ</td></tr>
<tr><td>4.70m 以下</td><td>1.70m 以下</td><td>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 以下のものにあっては、2.80m)以下</td></tr>
<tr><td>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。</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

・道路構造令第 4 条第 2 項（設計車両）

諸元(単位m) / 設計車両	長さ	幅	高さ	前端オーバハング	軸距	後端オーバハング	最小回転半径
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



出典：国土交通省「陸運統計要覧」平成１６年版

２）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。

①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。

②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。

③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。

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交通調査基本区間の対応表（様式３－１）チェック項目一覧

表　交通量調査単位区間と交通調査基本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
1101	交通調査基本区間番号	○		空白
1102		○		交通調査基本区間番号が重複
1103		○		上下線分離区間で対応する交通調査基本区間番号が存在しない
1111	都道府県指定市コード	○		空白かつ備考欄が空白
1112		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
1121	交通量調査単位区間番号	○		空白かつ備考欄が空白
1122		○		頭文字が“Q”以外
1123		○		6 桁以外
1124			○	道路種別との不整合
1131	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
1132			○	調査単位区間内で複数の路線番号が混在
1133			○	調査単位区間内で複数の管理区分が混在
1134		○		主断面と複断面が同一の調査単位区間番号
1135		○		上下線分離区間で上下区間が異なる調査単位区間番号
1136			○	対象範囲外に調査単位区間番号が入力
1141	上下反転フラグ	○		調査単位区間内の全ての交通調査基本区間に 1 が入力

※チェック項目 No.304 以降は、交通調査基本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
2101	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
2111	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
2121	調査実施機関		○		1～3 以外の数値が入力
2131	観測年月日			○	2015 年 9 月 1 日～2015 年 11 月 30 日以外である
2132		年	○		27 以外である
2133		月	○		1～12 以外である
2134		日	○		1～31 以外である
2135			○		日付以外である
2136				○	平日・休日の別が 1 で観測日が火～木曜日以外
2137				○	平日・休日の別が 2 で観測日が日曜日以外
2138				○	交通量観測の別が 6 で観測年月日が月のみ入力
2141	観測地点交通調査基本区間番号			○	存在しない交通調査基本区間番号が入力
2142				○	調査単位区間と道路種別が異なる
2143				○	調査単位区間と路線番号が異なる
2151	平日・休日の別		○		1 又は 2 以外の数値が入力
2161	天候		○		1～6 以外の数値が入力
2171	上り・下りの別		○		1 又は 2 以外の数値が入力
2181	12h、24h 観測の別		○		1 又は 2 以外の数値が入力
2182			○		同一区間で上下の 12h･24h の別が異なる
2183				○	高速道路で 2 以外の数値が入力
2184				○	機械観測で 2 以外の数値が入力
2191	12h、24h 観測の別（開始時刻）		○		0 または 7 以外が入力
2192			○		12h、24h 観測の別が 2 で空白
2193			○		12h、24h 観測の別が 1 で開始時刻が入力
2194			○		管理区分が 4～7 で 0,7,10 以外が入力
2201	交通量観測の別		○		1～6 以外の数値が入力
2202			○		交通量観測の別が 6 で空白
2203			○		交通量観測の別が 6 以外で観測方法が入力
2211	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
2212			○		12h 観測で夜間時間帯に交通量が入力
2213			○		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
2214				○	昼間 12 時間自動車類交通量合計が 0 である
2215			○		自動車専用道路で歩行者類交通量＞0 である
2216			○		自動車専用道路で自転車類交通量＞0 である
2217			○		交通量の総計が 0 である
2218				○	平日と休日の交通量が同じ
2221	交通量　小型車計		○		乗用車と小型貨物車の合計と等しくない
2231	交通量　大型車計		○		バスと普通貨物車の合計と等しくない
2241	前回交通量との比較			○	0.5≦（H27 自動車類交通量／H22 自動車類交通量）≦1.5 の範囲外である（H27 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
3101	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
3111	交通量調査単位区間番号	○		様式 3-1 に存在しない調査単位区間番号
3112				重複
3121	調査実施機関	○		1～3 以外の数値が入力
3122	周辺道路網改変の有無	○		0,1 以外の数値が入力
3131	観測地点交通調査基本区間番号		○	様式 1-1 に存在しない交通調査基本区間番号
3132			○	調査単位区間と道路種別が異なる
3133			○	調査単位区間と路線番号が異なる
3141	12 時間／24 時間観測の別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
3142			○	高速道路で 2 以外の数値が入力
3143			○	機械観測で 2 以外の数値が入力
3151	交通量観測の別	○		1～6 以外の数値が入力
3161	昼間 12 時間自動車類交通量	○		交通量＜0 である
3171	夜間 12 時間自動車類交通量	○		24 時間観測で交通量＜0 である
3172		○		12 時間観測で交通量＞0 である
3181	24 時間自動車類交通量	○		24 時間観測で交通量＜0 である
3182		○		12 時間観測で交通量＞0 である
3191	自動車類交通量	○		上りの一方通行区間で下りが入力
3192		○		下りの一方通行区間で上りが入力
3193			○	上りと下りの交通量が同じ

別添６．交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査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

警察より提供される機械観測データなどで、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 22 年度又は平成 22 年度以降交通量調査結果を基にした当該区間の車種構成比あるいは平成 27 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、ここでは機械観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２７年度　全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査

交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

道路管理者名

交通量調査基本区間番号													都道府県指定市コード					交通量調査単位区間番号						上下反転フラグ	備考
都道府県		道路種別	路線番号				順番号				世代管理番号 十の位	世代管理番号 一の位													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							
																		Q							

様式３－２

平成２７年度　全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

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（OD調査の発集量照査に必要なゾーン境界等） 2.道路管理者 3.その他

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

代表観測員氏名	

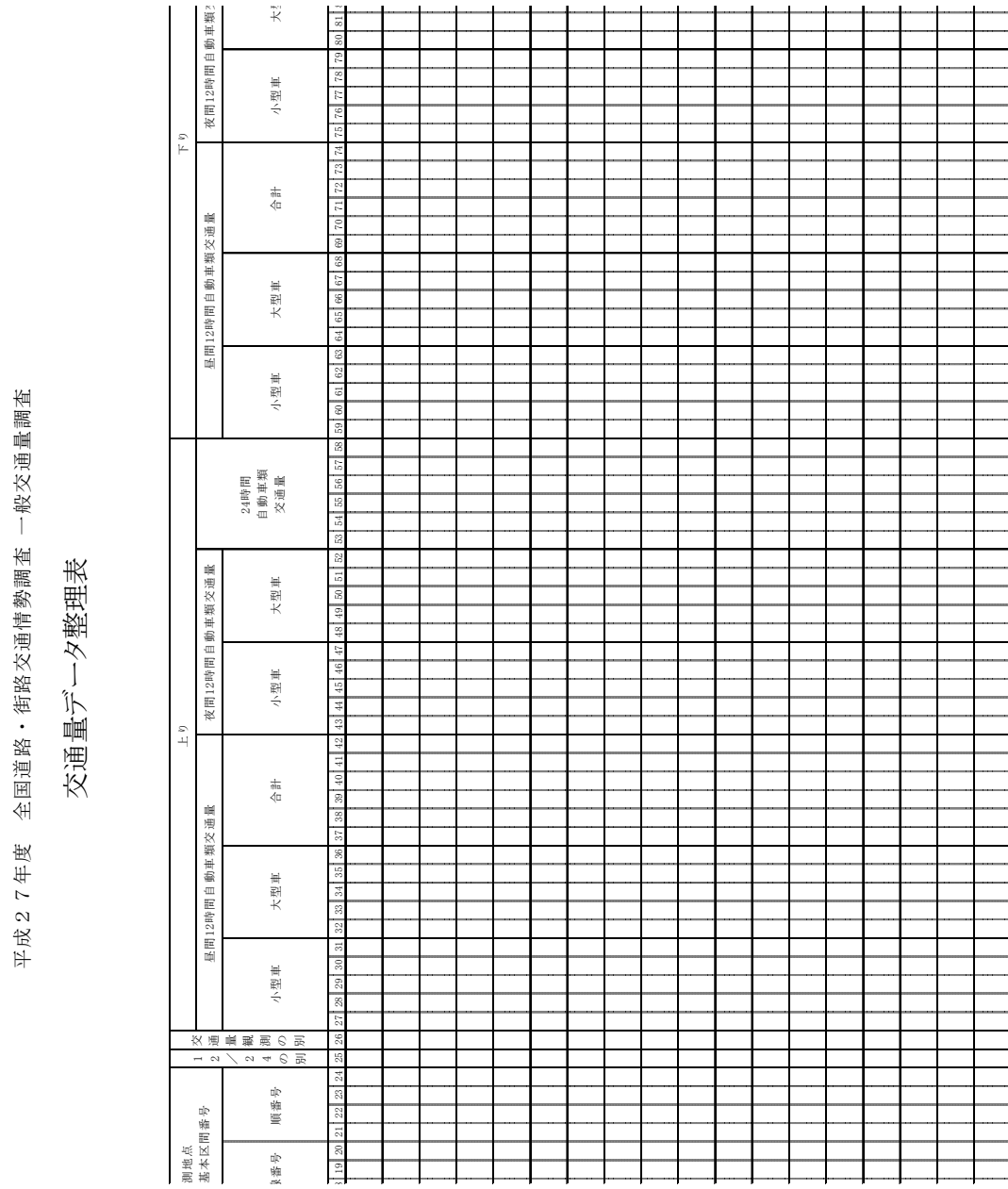
注記

【観測の諸条件】

観測年月日	平成 年 月 日 曜日
観測地点地名	市郡 区町村 町丁目・字
観測地点交通調査基本区間番号	
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（観測開始時刻 □ 時）
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（警察トラカン） 5:通行データ 6:その他（観測方法：）

【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
					乗用	小型貨物車	小型車計	バス	普通貨物車	大型車計	
7時台											
8時台											
9時台											
10時台											
11時台											
12時台											
13時台											
14時台											
15時台											
16時台											
17時台											
18時台											
19時台											
20時台											
21時台											
22時台											
23時台											
0時台											
1時台											
2時台											
3時台											
4時台											
5時台											
6時台											



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 27 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
1069	名古屋第二環状自動車道	1412	青森自動車道
1070	東名阪自動車道	1420	秋田自動車道
1072	西名阪自動車道	1421	釜石自動車道
1073	近畿自動車道	1430	山形自動車道
1080	北陸自動車道	1440	磐越自動車道
1081	日本海東北自動車道	1450	東北中央自動車道
1100	中央自動車道西宮線	1460	北関東自動車道
1101	中央自動車道富士吉田線	1510	札樽自動車道
1110	東京外環自動車道	1530	道東自動車道
1120	東関東自動車道	1611	高松自動車道
1121	新空港自動車道	1612	高知自動車道
1130	館山自動車道	1710	伊勢自動車道
1140	中部横断自動車道	1720	阪和自動車道
1201	中国自動車道	1721	関西空港自動車道
1202	関門橋	1730	紀勢自動車道
1210	舞鶴若狭自動車道	1800	関越自動車道
1221	岡山自動車道	1810	上信越自動車道
1222	米子自動車道	1820	長野自動車道
1231	広島自動車道	1830	東海北陸自動車道
1232	浜田自動車道	1840	伊勢湾岸自動車道
1241	播磨自動車道	1900	新東名高速道路
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	全国道路・街路交通情勢調査路線番号	（参考資料）H20道路施設現況調査ｺｰﾄﾞ
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～大沼公園間	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

		荒川胎内～朝日まほろば間	3504	0504
		酒田みなと～遊佐間	3505	0505
	秋田自動車道	大館北～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
東関東自動車道（水戸線）	東関東自動車道	潮来～鉾田間	3901	0901
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～佐久小諸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～串本間	4801	1801
		田辺～白浜間	4803	1803
近畿自動車道（尾鷲多気線）		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
		須崎西～四万十町中央間	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 27 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	長野県	20 000
石狩振興局	01 300	岐阜県	21 000
渡島総合振興局	01 330	静岡県（静岡市、浜松市を除く）	22 000
檜山振興局	01 360	静岡市	22 100
後志総合振興局	01 390	浜松市	22 130
空知総合振興局	01 420	愛知県（名古屋市を除く）	23 000
上川総合振興局	01 450	名古屋市	23 100
留萌振興局	01 480	三重県	24 000
宗谷総合振興局	01 510	滋賀県	25 000
オホーツク総合振興局	01 540	京都府（京都市を除く）	26 000
胆振総合振興局	01 570	京都市	26 100
日高振興局	01 600	大阪府（大阪市、堺市を除く）	27 000
十勝総合振興局	01 630	大阪市	27 100
釧路総合振興局	01 660	堺市	27 140
根室振興局	01 690	兵庫県（神戸市を除く）	28 000
青森県	02 000	神戸市	28 100
岩手県	03 000	奈良県	29 000
宮城県（仙台市を除く）	04 000	和歌山県	30 000
仙台市	04 100	鳥取県	31 000
秋田県	05 000	島根県	32 000
山形県	06 000	岡山県（岡山市を除く）	33 000
福島県	07 000	岡山市	33 100
茨城県	08 000	広島県（広島市を除く）	34 000
栃木県	09 000	広島市	34 100
群馬県	10 000	山口県	35 000
埼玉県（さいたま市を除く）	11 000	徳島県	36 000
さいたま市	11 100	香川県	37 000
千葉県（千葉市を除く）	12 000	愛媛県	38 000
千葉市	12 100	高知県	39 000
東京都（特別区を除く）	13 000	福岡県（北九州市、福岡市を除く）	40 000
東京都特別区	13 100	北九州市	40 100
神奈川県（横浜市、川崎市、相模原市を除く）	14 000	福岡市	40 130
横浜市	14 100	佐賀県	41 000
川崎市	14 130	長崎県	42 000
相模原市	14 150	熊本県（熊本市を除く）	43 000
新潟県（新潟市を除く）	15 000	熊本市	43 100
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
山梨県	19 000		

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。