

一般交通量調査について

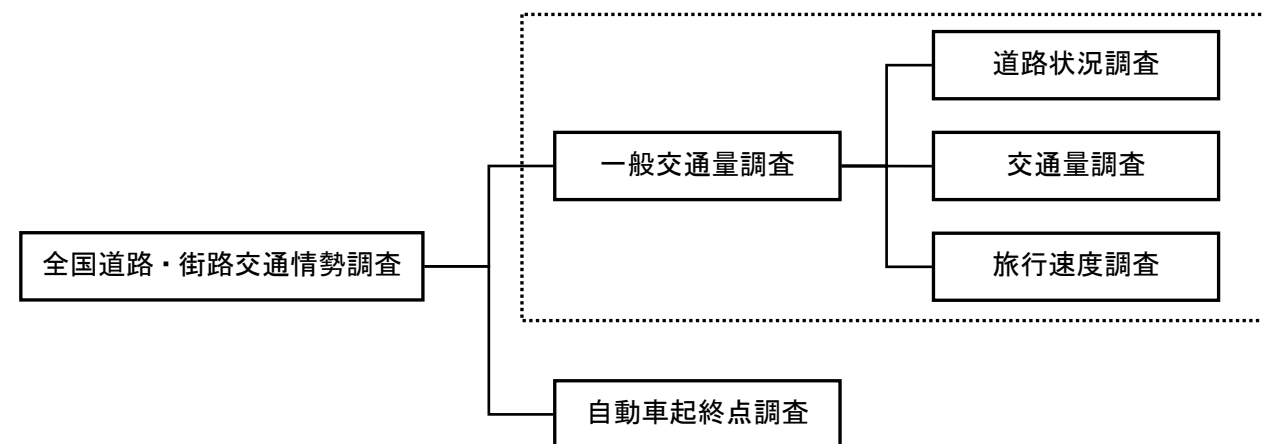
1. 調査の目的

一般交通量調査は、全国道路・街路交通情勢調査の一環として、全国の道路の交通量及び道路現況等を調査し、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したものである。

2. 調査方針

(1) 調査体系

一般交通量調査は、道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査から構成される。本調査の体系を以下に示す。



(2) 道路状況調査の実施方針

道路状況調査は、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、路線を道路状況調査単位区間に分割し、この区間ごとに調査を行った。調査は、4月1日現在の状況を基本に行い、その時点で秋季までに改築が予定されている道路状況調査単位区間については、秋季も調査を行い、その結果を反映した。

(3) 交通量調査の実施方針

交通量調査は、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の平日の方向別2車種別（小型車・大型車別）12時間交通量または24時間交通量の調査を行った。

交通量調査は、旅行速度調査等に比べ、労力・経費が大きいことから、自動車起終点調査（OD調査）結果の照査に必要な区間や新規供用等周辺ネットワークの変化により交通流が大きく変化した区間について実測を行い、その他の区間については、非観測区間における交通量推定手法に一定の精度が確認されたことを踏まえ、「4. 調査方法」に記載した方法にて国土交通省が交通量推定を行った。区間によっては、推定値が実態と乖離している可能性があるため、使用にあたっては留意する必要がある。

なお、当該区間の交通量が、実測値・推定値のどちらかについては、平成27年度調査交通量観測・非観測の別により判別可能となっている。

(4) 旅行速度調査の実施方針

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

なお、ETC2.0プローブ情報、民間プローブデータを利用できる区間については国土交通省が調査を行い、それ以外の調査対象区間については各道路管理者が実施した。

3. 調査対象路線と調査対象区間

(1) 調査対象路線

一般交通量調査は、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、指定市の一部の一般市道を調査の対象とした。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、調査対象としていない。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った。

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うち一部を調査対象とし、一般都道府県道と同一内容で調査を実施した。

(2) 調査対象区間

1) 道路状況調査

道路状況調査は、調査対象路線の全ての区間において調査を実施した。

2) 交通量調査

交通量調査は、調査対象路線のうち、OD調査結果の照査等交通需要推計に関わる区間を主体に、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等を対象とした。

① OD調査結果の照査等に関わる区間

- 都府県境、北海道にあつては振興局境を跨ぐ区間。

② OD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。

3) 旅行速度調査

旅行速度調査は、調査対象路線のうち、全国道路・街路交通情勢調査の一環として他の調査と同時期に旅行速度を把握すべき区間を対象とした。

- 混雑が発生している区間、交通量が多い区間。
- 広域交通のサービス実態を把握するための圏域間移動の代表的経路（都府県境や河川等の断面に位置する主要幹線道路等）に該当する路線または区間。
- バイパス機能があるなど、地域の道路交通を評価する上で重要と考えられる路線又は区間。

4. 調査方法

(1) 道路状況調査

道路状況調査は、道路台帳、地図、道路施設現況調査データ、道路管理者用のデータベース、その他のシステム等の既存資料の情報を利用し、必要に応じて現地調査を実施し、道路状況調査単位区間ごとに所定の調査項目を整理した。

(2) 交通量調査

1) 実測による交通量調査の方法

① 観測日

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

② 観測時間帯

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した。

なお、12時間及び24時間の観測時間帯は以下の通りとし、24時間観測については、観測コストを勘案して2つの時間帯から選択することとした。また、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、原則として、午前0時～翌日午前0時で観測することとした。

| 観測区分 | 観測時間帯 |
|--------|--------------------------------|
| 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 |

③ 観測方法

交通量観測は機械観測を基本とし、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、適切な方法を選定した。

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した。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した。

④ 人手観測における自動車類の車種分類

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したが、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とした。

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）とした。

| 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した。

i. 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、500～599及び700～799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、400～499及び600～699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。

ii. 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。

2) 推定による交通量調査の方法

①交通量の推定方法

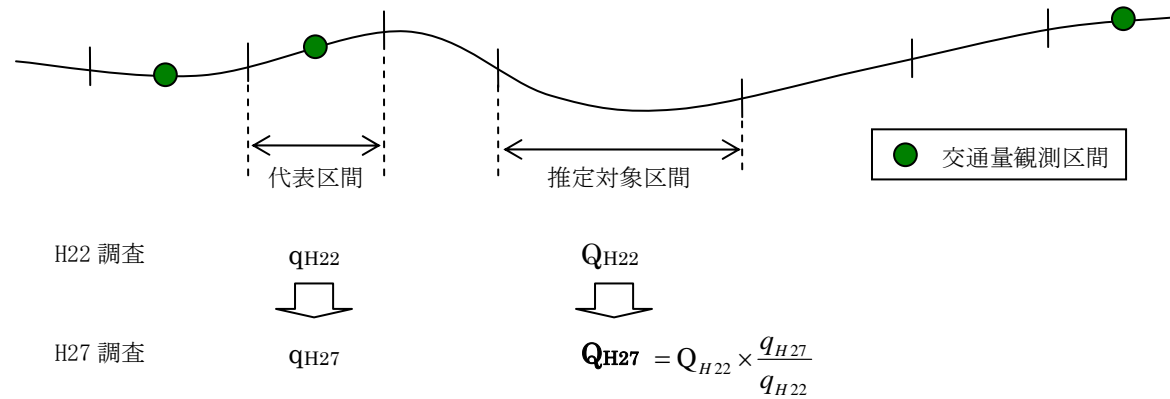
交通量の調査対象としなかった交通量調査単位区間については、交通量観測を実施した区間の交通量調査結果と平成22年度交通量を用いて推定を行った。

直轄国道については、「路線推定」を基本として交通量の推定を行い、また、補助国道、主要地方道（指定市の主要市道を含む）、一般都道府県道、指定市の市道については、「地域推定」を基本として交通量の推定を行った。なお、災害等による調査の中止、新規全国道路・街路交通情勢調査対象路線等により平成22年度交通量調査結果がないために推定できない区間は「推定不能」とした。

i 路線推定

交通量推定の路線推定は以下の方法により行った。

- 交通量の推定対象区間と交通動向の関連性が最も高いと考えられる交通量調査単位区間を、交通量観測区間の中から1つの区間を代表区間として選定。
- 推定対象区間の平成22年度交通量に、代表区間の平成22年度から平成27年度までの交通量の伸び率を乗じて推定対象区間の平成27年度の12時間交通量を推定。



ii 地域推定

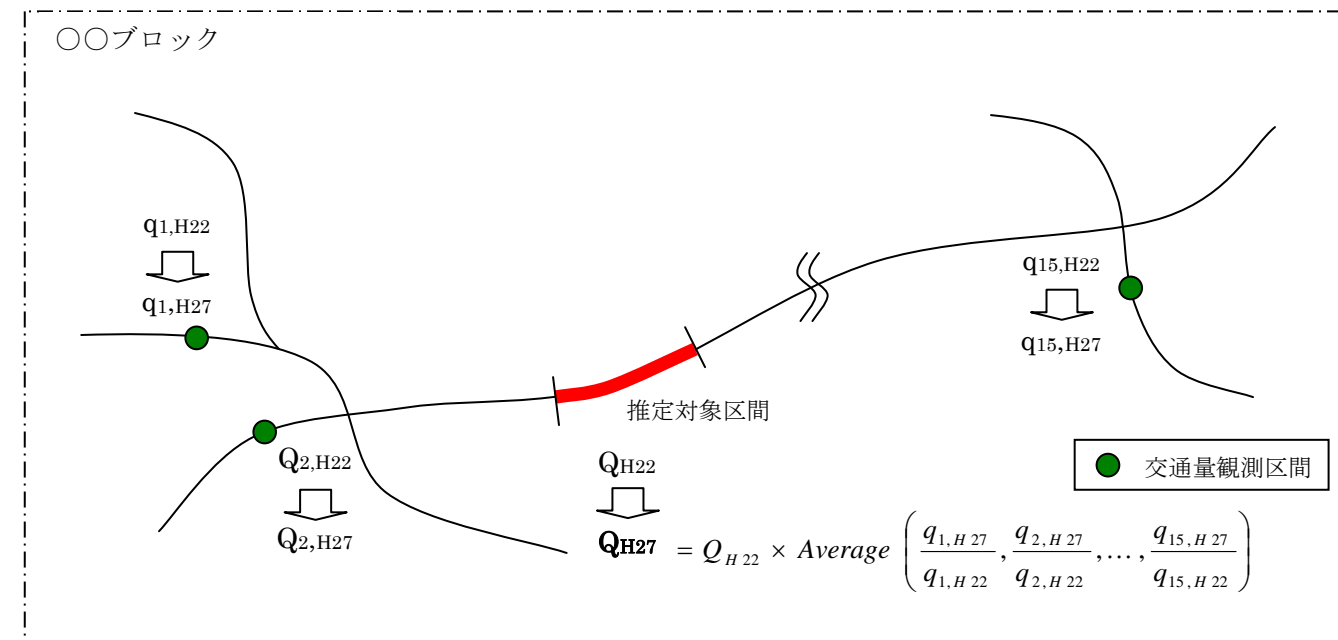
交通量推定の地域推定は以下の方法により行った。

- 15 ブロック別に交通量が同程度の区間を推定群として複数選定。
- 推定対象区間の平成22年度交通量に、推定群に属する各区間の平成22年度から平成27年度までの交通量の伸び率の平均値（算術平均）を乗じて推定対象区間の平成27年度の12時間交通量を推定。

地域推定の推定群に含まれる区間数が少ない場合には、15 ブロック別の区間を推定群とした交通量の伸び率の平均値を用いる「地域推定（ブロック内平均）」を用いても良いこととした。全国15ブロックは以下の区分で分類した。

| ブロック | 対応する都道府県 |
|------|---------------------|
| 北海道 | 北海道 |
| 北東北 | 青森県、岩手県、秋田県 |
| 南東北 | 宮城県、山形県、福島県 |
| 関東内陸 | 茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県 |
| 関東臨海 | 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 |
| 北陸 | 新潟県、富山県、石川県 |
| 東海 | 岐阜県、静岡県、愛知県、三重県 |
| 近畿内陸 | 福井県、滋賀県、京都府、奈良県 |
| 近畿臨海 | 大阪府、兵庫県、和歌山県 |
| 山陰 | 鳥取県、島根県 |
| 山陽 | 岡山県、広島県、山口県 |
| 四国 | 徳島県、香川県、愛媛県、高知県 |
| 北九州 | 福岡県、佐賀県、長崎県、大分県 |
| 南九州 | 熊本県、宮崎県、鹿児島県 |
| 沖縄 | 沖縄県 |

なお、周辺道路網の改変等により、平成22年度調査以降に交通量が大きく変動している箇所は平均交通量算定の対象から除くこととした。



②昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率の設定方法

24 時間交通量を観測しなかった交通量調査単位区間については、平成 22 年度あるいは個別調査の 24 時間観測値による昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率の設定、または平成 27 年度に 24 時間観測を実施した区間の交通量調査結果を用いた「路線設定」もしくは「地域設定」により昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率の設定を行った。

24 時間交通量を観測しなかった交通量調査単位区間で、平成 22 年度に 24 時間観測を実施した区間については、「H22 観測昼夜率」を設定した。24 時間交通量を観測しなかった交通量調査単位区間で、平成 22 年度に 24 時間観測を実施しなかった区間は、直轄国道については「路線設定」により昼夜率の設定を行い、補助国道、主要地方道（指定市の主要市道を含む）、一般都道府県道、指定市の市道については「地域設定」により昼夜率の設定を行った。なお、交通量調査対象区間外で交通量の推定ができない区間は設定していない。

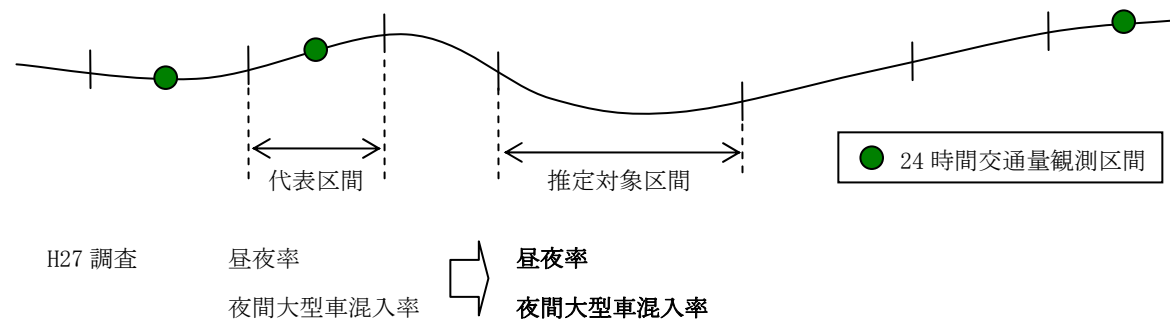
i 平成 22 年度 24 時間観測値

平成 22 年度の 24 時間観測値による昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率の設定は、推定区間に対応する主たる平成 22 年度調査単位区間が 24 時間観測区間の場合に限り可能とした。

ii 路線設定

昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率の路線設定は以下の方法により行った。

- 推定対象区間と交通動向の関連性が高いと考えられる交通量調査単位区間を、24 時間観測を実施した区間の中から 1 つの区間を代表区間として選定。
- 代表区間の昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率を、推定対象区間の昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率として設定。

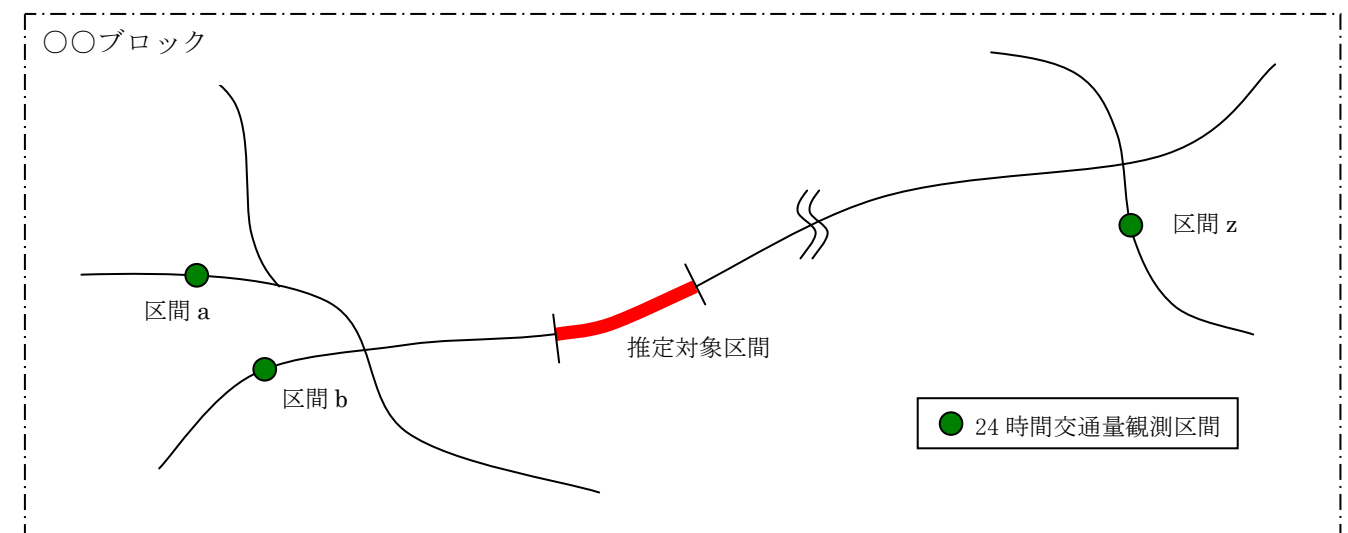


iii 地域設定

昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率の地域設定は以下の方法により行った。

- 15 ブロック別に交通量が同程度の区間を推定群として複数選定。
- 推定群の昼夜率の平均値を当該交通量調査単位区間の昼夜率として設定。
- 推定群の 24 時間観測区間・夜間 12 時間大型車混入率の平均値を当該交通量調査単位区間の夜間 12 時間平均大型車混入率として設定。

地域設定のグループは、交通量の推定と同様に、全国 15 ブロックとした。



【地域設定による推定対象区間昼夜率、夜間 12 時間大型車混入率の設定】

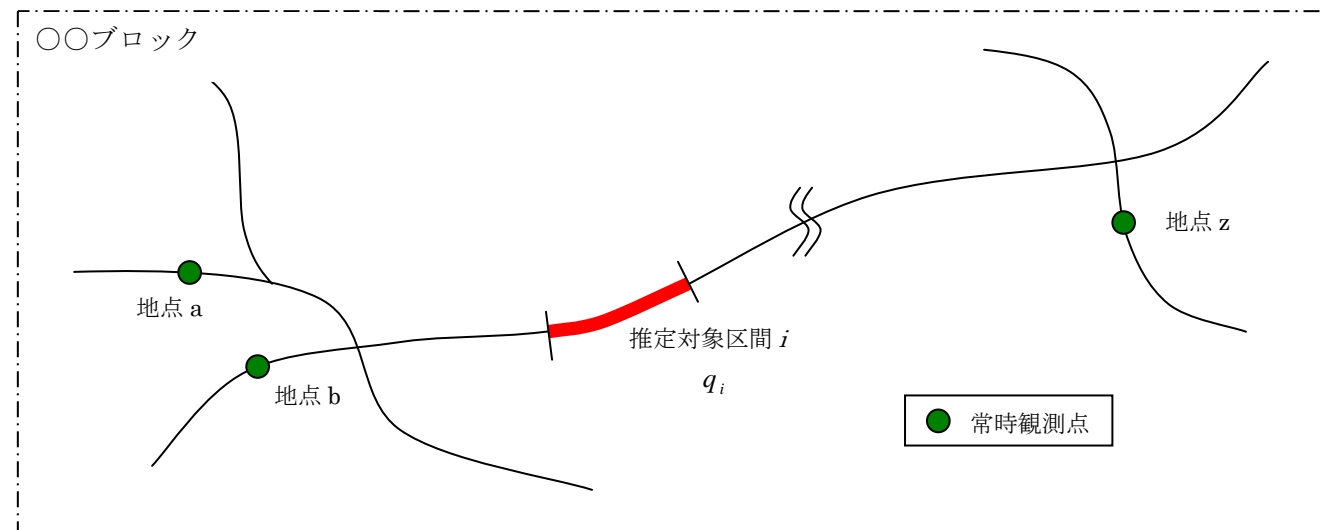
$$\text{昼夜率} = \text{Average} (\text{区間 } a \text{ の昼夜率}, \text{区間 } b \text{ の昼夜率}, \dots, \text{区間 } z \text{ の昼夜率})$$

$$\text{夜間 12 時間大型車混入率} = \text{Average} (\text{区間 } a \text{ の大型車混入率}, \dots, \text{区間 } z \text{ の大型車混入率})$$

③個別調査観測値活用区間の平成 27 年交通量推定方法

平成 22 年度道路交通センサス以降の個別調査で交通量を観測している場合は、その結果を活用してもよいこととした。ただし、常時観測点交通量を用いることにより個別調査時点の交通量から平成 27 年値（年平均日交通量（AADT）に相当）を推定している。推定方法を以下に示す。

- 個別調査観測値活用区間では、15 ブロック別に常時観測点をグルーピングし、同一グループ内の常時観測点の交通量データ（個別調査観測日におけるブロック内の平均と平成 27 年 1～12 月全日のブロック内の平均）から平均的な日間変動指数を設定。



【個別調査観測値活用区間における 24 時間自動車類推定交通量（AADT 相当）の推定】

$$AADT_i = q_i \times \frac{AADT'}{q'}$$

- $AADT_i$: 推定区間 i の平成 27 年 24 時間自動車類推定交通量（AADT 相当）
- $AADT'$: ブロック内常時観測点の AADT 平均値（台/日）（平成 27 年 1～12 月）
- q_i : 推定区間 i の 24 時間断面交通量（台/日）（個別調査観測日）
- q' : 推定区間 i の観測日におけるブロック内常時観測区間の 24 時間断面交通量の平均値
- $\frac{AADT'}{q'}$: 日間変動指数

【個別調査観測値活用区間における昼間 12 時間自動車類推定交通量（AADT 相当）の推定】

$$AADT^{12}_i = AADT_i \times \frac{1}{\text{昼夜率}}$$

- $AADT^{12}_i$: 推定区間 i の平成 27 年昼間 12 時間自動車類推定交通量（AADT 相当）
- $AADT_i$: 推定区間 i の平成 27 年 24 時間自動車類推定交通量（AADT 相当）
- 昼夜率 : 推定区間 i の平成 22 年度あるいは個別調査の 24 時間観測値による昼夜率

(3) 旅行速度調査

旅行速度調査では、高速道路においては ETC2.0 プローブ情報の活用を基本とするなど、プローブデータを積極的に活用することとし、調査負担軽減、データ整理単位の細分化等を図った。

また、時間的・空間的に広く取得されているプローブデータの特徴を活かし、混雑時（午前 7 時～午前 9 時、午後 5 時～午後 7 時）及び生産活動のコアタイムとなる日中の平均的な道路交通のサービス水準を把握する観点から、昼間非混雑時（午前 9 時～午後 5 時）についても調査するとともに、方向（上り・下り）別のサービス水準の違いを把握する観点から、上り・下り別に調査を行った。

ただし、混雑の影響が少ない場合や、道路管理者が計測を行う場合など、必要に応じて、調査の簡素化を図った。

山地部等、交通量が少なく、プローブデータの取得が見込まれない旅行速度調査対象区間においては、平成 22 年度と同様に日常業務等を兼ねた方法とプローブカーを使用する方法で計測を行った。以下に計測方法を示した。

① 計測日

調査は、他の全国道路・街路交通情勢調査の調査結果と比較・参照できることが望ましいことから、他の調査が行われる秋季（9 月～11 月）の平日から、任意の日を実施したが、月曜日、金曜日、祝祭日の前後の日及び台風等の異常気象の場合その他の通常と異なる交通状態が予想される日は避けるようにした。

② 計測時間帯及び計測方向

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

昼間非混雑時については、日中の時間帯（午前 9 時～午後 5 時）のうち、任意の時間帯に、上下線それぞれ計測するものとした。

但し、上下線で旅行速度が大きく異なることはないと考えられる場合は、上下線共通の調査としてどちらか 1 方向のみの計測とした。

また、朝夕も混雑が見られない区間については、混雑時と昼間非混雑時の共通の調査として、昼間 12 時間（午前 7 時～午後 7 時）の任意の時間帯の計測とした。

③ 計測回数

計測回数は、原則 1 回とした。ただし、代表沿道状況（旅行速度調査単位区間内での沿道状況別延長のうちもっとも長い沿道状況）が人口集中地区（DID）の区間については 3 回計測するものとした。

④ 計測方法

i. 日常業務等を兼ねた計測方法

道路巡回などの日常業務等を兼ねて旅行速度調査単位区間ごとに調査の開始地点及び終了地点の通過時刻を記録した。

ii. プロブカーによる計測方法

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

⑤ 走行方法

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

なお、新直轄区間を除く高速自動車国道の旅行速度について、平成 22 年度道路交通センサスでは主に ETC 及び通行券の料金所出入時刻差等から算出していたが、平成 27 年度道路・街路交通情勢調査では主に ETC2.0 プロブ情報により算出している。このため、調査方法の変更に起因した傾向の変化が生じうることに留意されたい。

5. 箇所別基本表記載の調査事項

箇所別基本表に記載した調査事項は以下のとおりである。なお、箇所別基本表は交通量観測時点（秋季）の結果である。

(1) 交通調査基本区間番号及び世代管理番号

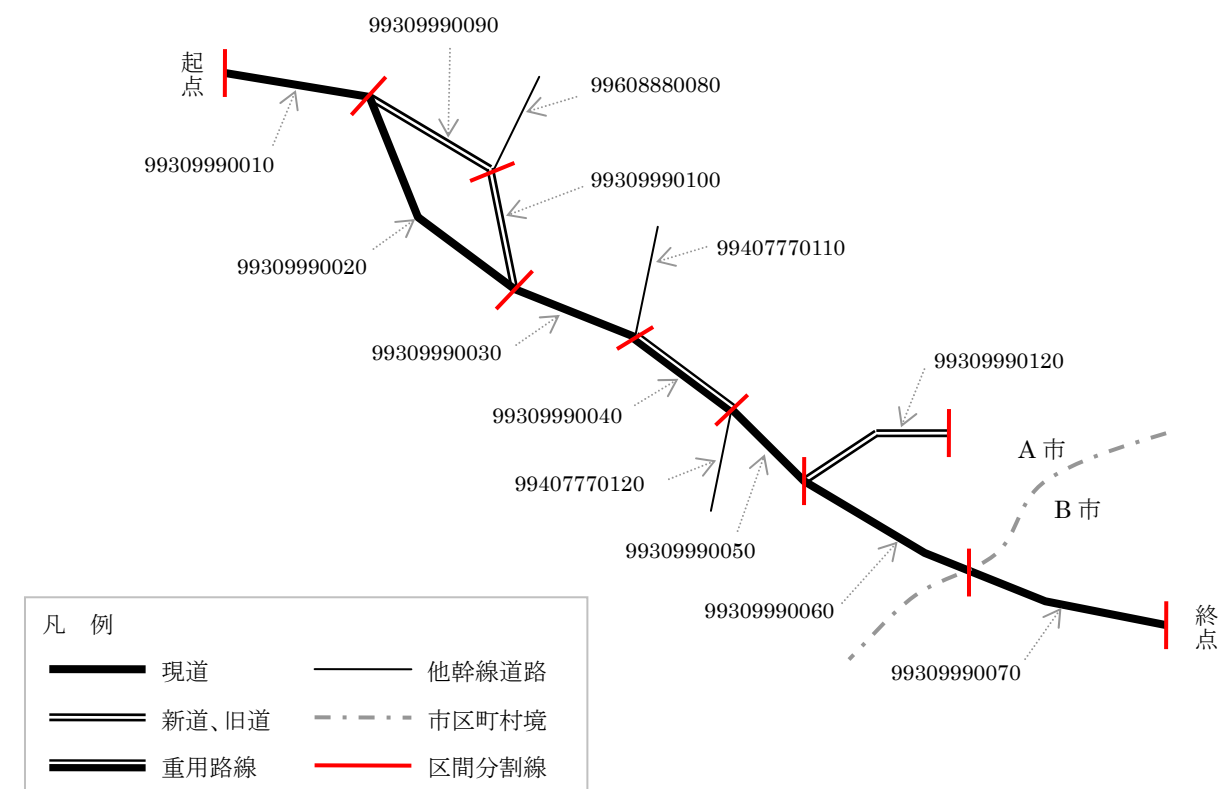
交通調査基本区間番号は原則として「都道府県（2 桁）」＋「道路種別（1 桁）」＋「路線番号（4 桁）」＋「順番号（4 桁）」からなる 11 桁の番号で、路線の起点から終点に向けて昇順となるように番号を付した。一度付与した番号は、原則として変更しないこととした。

世代管理番号（2 桁）は、平成 22 年度道路交通センサス以降に交通調査基本区間の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ものとした。

交通調査基本区間は、枝路線を以下のいずれかに該当する箇所で分割した区間である。

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

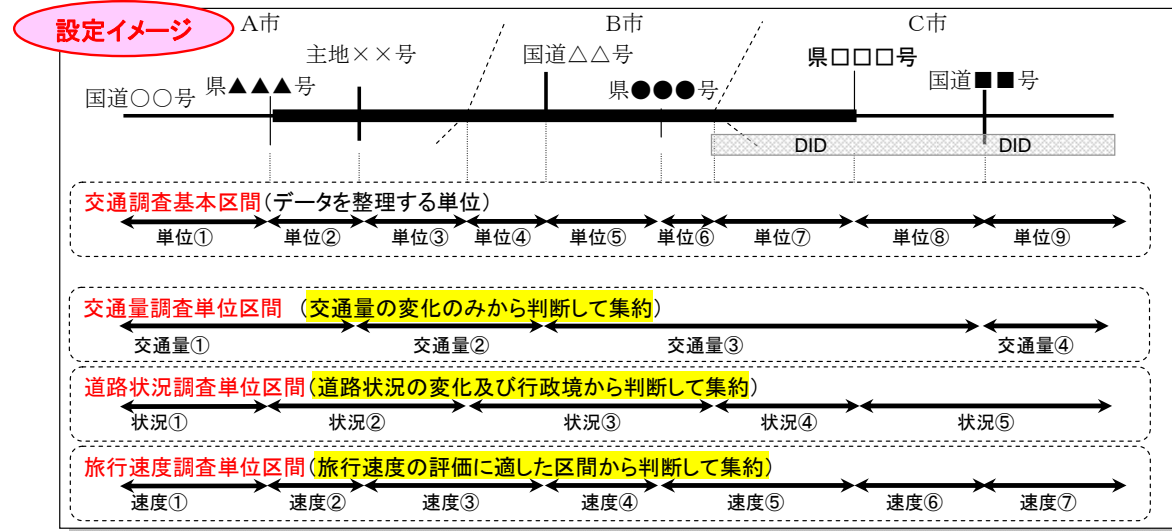
枝路線とは、路線を都道府県別、新道旧道等のルート別に区分したものをいう。



道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査のそれぞれの調査単位区間は、それぞれの調査に適した区間として、交通調査基本区間を集約して設定した。

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

但し、ETC2.0プローブ情報、民間プローブデータを活用する区間においては、旅行速度調査単位区間への集約を行わず、交通調査基本区間単位で旅行速度を整理した。



(2) 道路種別

当該交通調査基本区間の道路種別を次の区分で分類した。

| 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 |

(3) 路線

① 路線番号

高速自動車国道は、高速道路会社が管理する路線は「8. 各種コード表」の（1）高速自動車国道路線番号表に示す路線番号、新直轄区間は「8. 各種コード表」の（2）新直轄区間路線番号表に示す路線番号。

都市高速道路は、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び地方道路公社が設定している路線番号。

一般国道は、国道番号とする。

都道府県道は、標識等で表示されている路線番号。

指定市の一般市道は、4桁の路線番号のうち上1桁に、同一県内の指定市を区分する番号を付し、下3桁に指定市内で重複しないように任意に定めた番号。

② 路線名

政令、告示等による正式な路線名。

(4) 起点側・終点側

① 接続区分

当該交通調査基本区間の起点側、終点側の端点の接続形態について次の区分で分類した。

| 接続区分 | コード番号 |
|---|-------|
| 他の枝路線と接続する箇所(3つ以上の交通調査基本区間が接続する接続点に限り、コード番号2に該当する場合を除く) | 1 |
| 他の枝路線の起点と接続する箇所(3つ以上の交通調査基本区間が接続する接続点に限る) | 2 |
| 都道府県境 | 3 |
| 2つの枝路線の端点同士だけが接続し、他の交通調査基本区間は接続していない箇所 | 4 |
| 道路管理者が異なる箇所、又は自動車専用道路に指定されている区間の起点終点 | 5 |
| 市区町村境 | 6 |
| 大規模施設等へのアクセス点 | 7 |
| 枝路線の端点が他の枝路線と接続しない箇所 | 8 |
| 旧分割点 | 9 |

② 接続路線等

①の接続区分が「他の枝路線と接続する箇所」（コード番号：1）又は「他の枝路線の起点と接続する箇所」（コード番号：2）の箇所には、端点に接続する他の路線の交通調査基本区間のうち、最も番号が小さい交通調査基本区間の区間番号と世代管理番号、路線名を記載。

①の接続区分が「都道府県境」（コード番号：3）の箇所には、隣接都府県側の同一路線の交通調査基本区間番号とその路線名を記載。

①の接続区分が「市区町村境」（コード番号：6）の箇所には、市区町村境界（〇〇市・△△町 境等）を記載。

③ 備考

高速自動車国道及び都市高速道路、一般国道の自動車専用道路において、IC名、JCT名を記載。
また、①の接続区分が「大規模施設等へのアクセス点」(コード番号：7)の箇所には、大規模施設名を記載。

(5) 現道旧道区分

「交通調査基本区分標準」に準じ、次の区分で分類した。

| 現道旧道区分 | コード番号 |
|--------|-------|
| 現道 | 1 |
| 旧道 | 2 |
| 新道 | 3 |
| 旧道集約 | 4 |

(6) 管理区分

当該調査単位区間の道路管理者の別を次の区分で分類した。
権限代行区間は実際の道路の管理者名とした。

| 管理区分 | コード番号 |
|---------------------|-------|
| 国土交通大臣 | 1 |
| 都道府県知事又は都道府県 | 2 |
| 指定市の長又は指定市 | 3 |
| 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社 | 4 |
| 首都高速道路株式会社 | 5 |
| 阪神高速道路株式会社 | 6 |
| 本州四国連絡高速道路株式会社 | 7 |
| 地方道路公社等 | 8 |
| その他 | 9 |

(7) 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日時点に定める標準コードとした。また、指定市については、指定市の標準コードではなく、区毎に定める標準コードとした。

(8) 自動車専用道路の別

自動車専用道路(高速自動車国道または道路法第48条の2)の別を次の区分で分類した。

| 自動車専用道路の別 | コード番号 |
|--------------|-------|
| 自動車専用道路の区間 | 1 |
| 自動車専用道路以外の区間 | 0 |

(9) 区間種別

当該交通調査基本区間を次の区分で分類した。

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

(10) 分離区間

① 分離区分

(9)の区間種別に応じ、次の区分で分類した。

| 分離区間の分離区分 | | | | コード番号 |
|-----------|-------|-----|------------|-------|
| 通常区間 | 上下線分離 | 複断面 | 上下線分離かつ複断面 | |
| 分離なし | | | | 0 |
| | 上り線 | | 上り主断面 | 1 |
| | 下り線 | 主断面 | 下り主断面 | 2 |
| | | | 上り複断面 | 3 |
| | | 複断面 | 下り複断面 | 4 |

② 交通調査基本区間番号

分離区分コードが1または3、4の場合に、対応する主路線の交通調査基本区間番号を記載。

(11) 区間延長(km)

当該交通調査基本区間の延長(道路中心線上の延長)。

(12) 高規格道路の別

高規格道路の別を次の区分で分類した。

| 高規格道路の別 | コード番号 |
|------------|-------|
| 高規格幹線道路 | 1 |
| 地域高規格道路 | 2 |
| 高規格道路以外の道路 | 0 |

(13) 一般国道指定区間

一般国道の指定区間を次の区分で分類した。

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

(14) 一方通行フラグ

恒常的な一方通行規制について次の区分で分類した。

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

(15) 平成 22 年度交通調査基本区間番号

当該交通調査基本区間に対応する平成 22 年度の交通調査基本区間番号。

(16) 交通量調査単位区間番号

交通量調査単位区間番号は、交通調査基本区間を集約して設定した交通量調査単位区間のそれぞれに付した 5 桁の番号で、都（区部及び市郡部ごと）府県、北海道振興局、指定市ごとに、道路種別により下記の番号から始まる番号とした。

- 高速自動車国道00010 ～
- 都市高速道路05010 ～
- 一般国道10010 ～
- 主要地方道（指定市の主要市道を含む）40010 ～
- 一般都道府県道60010 ～
- 指定市の一般市道80010 ～

(17) 観測地点交通調査基本区間番号

交通量観測を行った交通量調査単位区間において、交通量観測地点を設定した交通調査基本区間番号を記載。

(18) 交通量観測地点地名

交通量観測を行った交通量調査単位区間において、交通量観測を行った地点の地名（市・郡、区・町・村、町・丁目・字、番地、小字等）または IC 区間名（○○IC～○○IC 等）を記載。

(19) 平成 27 年度調査交通量観測・非観測の別

平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査で交通量観測を行った区間、交通量推定を行った区間の別を次の区分で分類した。

| 交通量観測・非観測の別 | コード番号 |
|-------------|-------|
| 観測 | 1 |
| 非観測（推定値） | 2 |
| データなし（推定不能） | 空白 |

なお、交通量推定を行った区間（コード番号：2）の交通量、ピーク比率、大型車混入率、混雑度については、PDF あるいは Excel 版では斜体表示とした。

(20) 個別調査観測値活用の別

平成 22 年度道路交通センサス以降に実施された個別調査における観測値の活用の別を次の区分で分類した。

| 個別調査観測値活用の別 | コード番号 |
|-------------|-------|
| 活用あり | 1 |
| 活用なし | 0 |

(21) 12 時間・24 時間観測の別

平成 27 年度調査及び個別調査の 12 時間観測地点、24 時間観測地点の別を次の区分で分類した。

| 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 |
| 調査対象区間外（非観測） | 0 |

(22) 交通量観測年月日

平成 27 年度調査及び個別調査の観測年月日を記載した。なお、機械観測（道路管理者が設置している交通量常時観測装置）等で観測した複数日のデータを用いた場合には観測年月を記載するものとし、日付は“00”とした。

(23) 昼間 12 時間自動車類交通量（台/12h）

午前 7 時～午後 7 時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数。

交通量を観測していない区間については、当該交通調査基本区間等で構成する交通量調査単位区間に対応する主たる平成 22 年度調査単位区間の平成 22 年度交通量と平成 22 年度及び平成 27 年度ともに交通量を観測した区間の交通量データを用いて推定した昼間 12 時間交通量を記載。個別調査観測値活

用区間については当該区間交通量及び常時観測点の交通量データから算定した平成 27 年の午前 7 時～午後 7 時までの自動車類の台数（年平均日交通量）を記載。なお、PDF 版あるいは Excel 版では推定値を斜体表示とした。

(24) 24 時間自動車類交通量（台/24h）

午前 7 時～翌日午前 7 時または午前 0 時～翌日午前 0 時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数。

12 時間観測区間については、昼間 12 時間交通量と昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率を用いて推定した 24 時間交通量を記載。

交通量を観測していない区間については、推定した昼間 12 時間交通量と昼夜率及び夜間 12 時間大型車混入率を用いて推定した 24 時間交通量を記載。個別調査観測値活用区間については当該区間交通量及び常時観測点の交通量から算定した、平成 27 年の午前 7 時～翌日午前 7 時または午前 0 時～翌日午前 0 時までの自動車類の台数（年平均日交通量）を記載。なお、PDF 版あるいは Excel 版では推定値を斜体表示とした。

(25) 昼夜率

昼間 12 時間自動車類交通量に対する 24 時間自動車類交通量の割合。

$$\text{昼夜率} = \frac{\text{24時間自動車類交通量}}{\text{昼間12時間自動車類交通量}}$$

12 時間観測区間及び交通量観測をしていない区間では、24 時間観測を行った区間の交通量データをもとに、昼夜率を設定した。

(26) 昼間 12 時間ピーク比率（％）

ピーク時間交通量（上り下りの合計の交通量が最も多い時間帯の交通量）の昼間 12 時間交通量に対する割合。

$$\text{ピーク比率} = \frac{\text{ピーク時間自動車類交通量}}{\text{昼間12時間自動車類交通量}} \times 100 \text{（％）}$$

なお、PDF 版あるいは Excel 版では推定値を斜体表示とした。

(27) 昼間 12 時間大型車混入率（％）

自動車類交通量に対する大型車交通量の割合。

$$\text{大型車混入率} = \frac{\text{大型車交通量}}{\text{全車交通量}} \times 100 \text{（％）}$$

なお、PDF 版あるいは Excel 版では推定値を斜体表示とした。

(28) 混雑度

交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量（台/12h）}}{\text{交通容量（台/12h）}}$$

なお、PDF 版あるいは Excel 版では推定値を斜体表示とした。

交通容量については、「7. 交通容量の算定方法」を参照のこと。

(29) 平成 22 年度交通量調査単位区間番号・自動車類交通量

当該交通調査基本区間等で構成する交通量調査単位区間に対応する主たる平成 22 年度調査単位区間の調査単位区間番号、12 時間自動車類交通量と 24 時間自動車類交通量。

(30) 旅行速度調査単位区間番号

旅行速度調査単位区間番号は、交通調査基本区間を集約して設定した旅行速度調査単位区間のそれぞれに付した 5 桁の番号で、都（区部及び市郡部ごと）府県、北海道振興局、指定市ごとに、道路種別により下記の番号から始まる番号とした。

- 高速自動車国道.....00010 ～
- 都市高速道路.....05010 ～
- 一般国道.....10010 ～
- 主要地方道（指定市の主要市道を含む）.....40010 ～
- 一般都道府県道.....60010 ～
- 指定市の一般市道.....80010 ～

(31) 旅行速度計測・非計測の別

旅行速度の計測を行った区間（ETC2.0 プローブ情報、民間プローブデータによる取得を含む）と計測を行っていない区間の別を次の区分で分類した。

| 旅行速度計測・非計測の別 | コード番号 |
|----------------------|-------|
| 計測 | 1 |
| 非計測（反対方向・他の時間帯の値で補完） | 2 |
| 非計測（H22 道路交通センサス値） | 3 |
| データなし | 空白 |

※ 旅行速度非計測区間の「共通」及び「H22 道路交通センサス値」については「(32)旅行速度」の説明を参照。

(32) 旅行速度 (km/h)

日常業務等を兼ねた計測およびプローブカーで計測した旅行速度は、当該交通調査基本区間等で構成する旅行速度調査単位区間の混雑時・昼間非混雑時別、上り・下り別の走行所要時間（信号や渋滞等による停止時間を含む）で旅行速度調査単位区間延長を除して算出した速度。

ETC2.0 プローブ情報、民間プローブデータによる旅行速度は、交通調査基本区間単位の混雑時・昼間非混雑時別、上り・下り別の平均旅行時間（但し、混雑時は朝（午前 7 時台～午前 8 時台）または夕方（午後 5 時台～午後 6 時台）のうち長い方の平均旅行時間（速度としては遅くなる））で交通調査基本区間延長を除して算出した速度。

上下方向別、混雑時・昼間非混雑時別のいずれかの区分で旅行速度データが取得できなかった場合又は計測を行わなかった場合については、反対方向や他の時間帯区分で取得できた旅行速度データで補うこととし、欠落部分に補う旅行速度データの優先順位は以下のとおりとした。

- ① 同一時間帯区分で反対方向の旅行速度データ
- ② 他の時間帯区分で同一方向の旅行速度データ
- ③ 他の時間帯区分で反対方向の旅行速度データ

上記により同一区間内で旅行速度データを補完した区分については、旅行速度計測・非計測の別を「2：非計測（反対方向・他の時間帯の値で補完）」とした。また、いずれの区分においても旅行速度を取得していない区間では、当該交通調査基本区間に対応する平成22年度の同一時間帯区分で同一方向の旅行速度で補うこととし、旅行速度計測・非計測の別を「3：非計測（H22道路交通センサス値）」とした。なお、上記の補完区間においてはPDF版あるいはExcel版では斜体表示とした。

(33) 昼間 12 時間平均旅行速度 (km/h)

交通調査基本区間を通過する自動車類の昼間 12 時間の平均速度。

$$\text{昼間12時間平均旅行速度} = \frac{\sum_{\text{昼間12時間}} (\text{時間帯別交通量})}{\sum_{\text{昼間12時間}} (\text{時間帯別交通量} / \text{時間帯別旅行速度})}$$

時間帯別旅行速度は、午前 7 時台～午前 8 時台、午後 5 時台～午後 6 時台は混雑時旅行速度、午前 9 時台～午後 4 時台は昼間非混雑時旅行速度を用いた。

なお、交通量が取得できていない区間では、時間帯別交通量は考慮せず、各時間帯別旅行速度（午前 7 時台～午前 8 時台、午後 5 時台～午後 6 時台は混雑時旅行速度、午前 9 時台～午後 4 時台は昼間非混雑時旅行速度）の調和平均とした。

$$\text{昼間12時間平均旅行速度} = \frac{12}{4 \times (1/\text{混雑時旅行速度}) + 8 \times (1/\text{昼間非混雑時旅行速度})}$$

(34) 平成 22 年度旅行速度調査単位区間番号・旅行速度 (km/h)

当該交通調査基本区間で構成する旅行速度調査単位区間に対応する主たる平成 22 年度調査単位区間の調査単位区間番号、混雑時・昼間非混雑時別、上り・下り別旅行速度を表示した。

(35) 道路状況調査単位区間番号

道路状況調査単位区間番号は、交通調査基本区間を集約して設定した道路状況調査単位区間のそれぞれに付した 5 桁の番号で、都（区部及び市郡部ごと）府県、北海道振興局、指定市ごとに、道路種別により下記の番号から始まる番号とした。

- 高速自動車国道.....00010 ～
- 都市高速道路.....05010 ～
- 一般国道.....10010 ～
- 主要地方道（指定市の主要市道を含む）.....40010 ～
- 一般都道府県道.....60010 ～
- 指定市の一般市道.....80010 ～

(36) 改良済み区間延長率 (%)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における規格改良済み区間及び 5.5m 以上改良済区間の延長の割合。

規格改良済み区間とは、道路構造令の規格に適合するものをいう。

$$\text{改良済み区間延長率} = \frac{\text{改良済み区間延長}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \times 100 (\%)$$

(37) 幅員構成 (m)

当該交通調査基本区間等で構成する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各構成要素の幅員。

① 道路部幅員

車道、中央帯、路肩、植樹帯及び歩道等を合計した幅員。

副道または側道を有する道路の場合、副道または側道の管理者が同一であれば道路部幅員に含めた。

② 車道部幅員

車線、停車帯、路肩及び中央帯の幅員を合計した幅員。

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）の合計であり、中央帯及び路肩の幅員は含まない。

④ 中央帯幅員

道路構造令第 2 条第 10 号に定める中央帯の幅員。

⑤ 歩道幅員

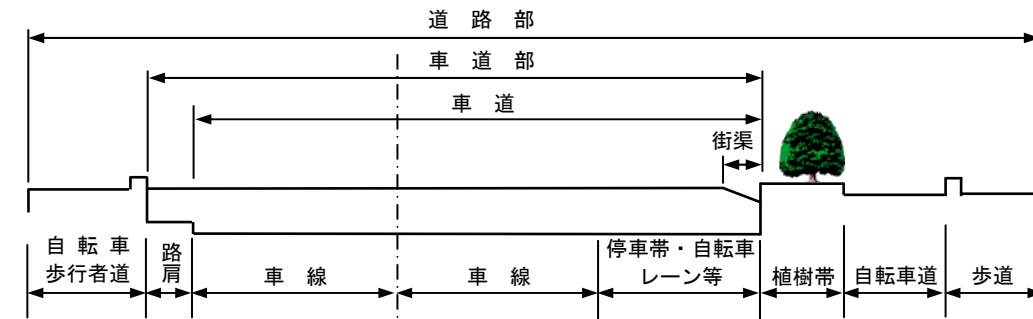
道路構造令第 2 条第 1 号に定める歩道及び同第 2 条第 3 号に定める自転車歩行者道の幅員。

⑥ 自転車道幅員

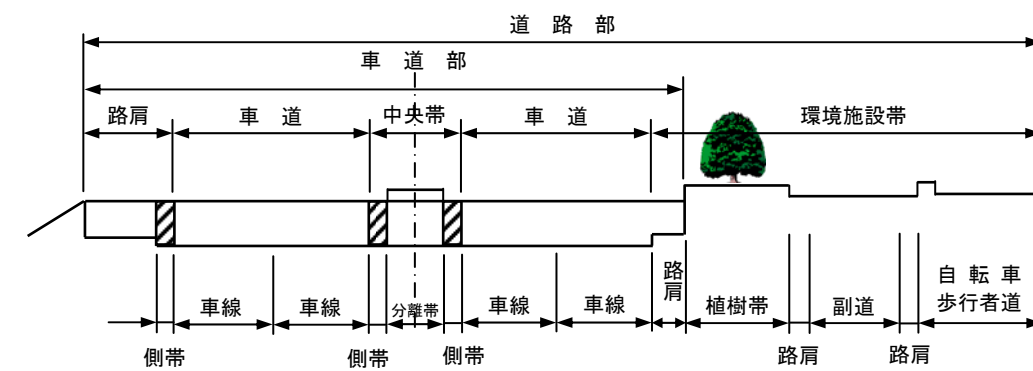
道路構造令第 2 条第 2 号に定める自転車道の幅員。

⑦ 停車帯等幅員

路側に設けられた停車帯（道路構造令第 2 条第 14 号）又は旧道路構造令の緩速車道等（自転車レーン（道路交通法第 20 条第 2 項）を含む）の幅員。



(a) 2車線の場合の例



(b) 4車線の場合の例

(38) 車線数

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面における車線数。

車線数は、上下線合計（一方通行区間の場合を除く）とした。

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は含まれていない。

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とした。「1車線道路」は車道幅員が 5.5m 未満の場合とした。

(39) 交通安全施設等

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における交通安全施設等の設置延長割合及び代表幅員。

$$\text{交通安全施設等設置延長率} = \frac{\text{交通安全施設等設置延長}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \times 100 (\%)$$

① 歩道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第1号に定める歩道（道路構造令第2条第3号に定める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区間の延長の割合。

② 自転車歩行者道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第3号に定める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区間の延長の割合。

③ 自転車道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第2号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区間の延長の割合。

④ 自転車レーン設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路交通法第20条第2号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区間の延長の割合。

⑤ 両側歩道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、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区間の延長の割合。

⑥ 両側自転車歩行者道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、自転車歩行者道が道路の両側に設置されている区間の延長の割合。

⑦ 両側自転車道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、自転車道が道路の両側に設置されている区間の延長の割合。

⑧ 両側自転車レーン設置延長率 (%)

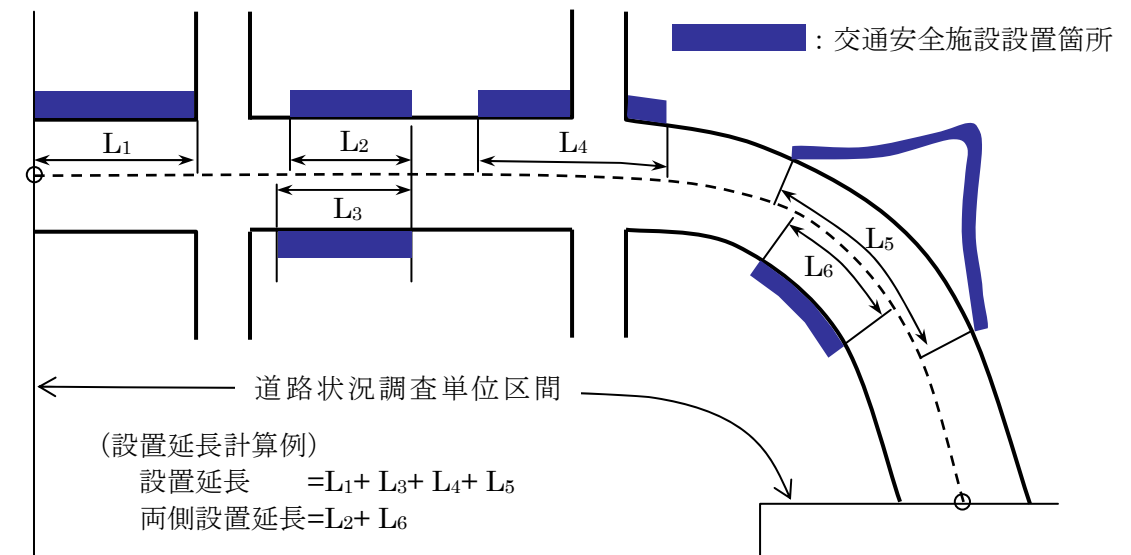
道路状況調査単位区間において、自転車レーンが道路の両側に設置されている区間の延長の割合。

⑨ 歩道代表幅員 (m)

道路状況調査単位区間に設置されている歩道（自転車歩行者道を含む）の代表幅員。

⑩ 自転車道代表幅員 (m)

道路状況調査単位区間に設置されている自転車道の代表幅員。



(40) バス路線

① バス路線延長率 (%)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間におけるバスの運行区間の延長の割合。バス路線とは、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のことをいう。

$$\text{バス路線延長率} = \frac{\text{バス路線延長}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \times 100 (\%)$$

② バス優先・専用レーンの有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面におけるバス優先・専用レーンの有無を次の区分で分類した。

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

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をいう。

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

(41) 交差点密度 (箇所/km)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における信号あり・信号なし別の 1km あたりの交差点箇所数。

$$\text{交差点密度} = \frac{\text{交差点箇所数}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \quad (\text{箇所/km})$$

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、交差道路が道路法上の道路でない場合も数えている。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ていない。

信号のない交差点には、交差道路が道路法上の道路でない場合も数えている (沿道家屋等からの取付道路のような「交差点」と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いた。

(42) 代表信号交差点

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間が、3 車線以上または一方通行区間の 2 車線以上で信号交差点がある場合に代表交差点の調査を行った。

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) とした。

① 青時間比 (%)

代表交差点における信号サイクル長に対する青時間の割合。

なお、信号現示が時刻により異なる場合は、ピーク時間帯における値とした。

$$\text{青時間比} = \frac{\text{青時間}}{\text{信号サイクル長}} \times 100 \quad (\%)$$

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分類した。

上り側、下り側の一方にだけ右折専用車線がある場合又は一方だけが右折禁止となっているものはピーク時間帯の重方向における右折専用車線又は右折禁止の有無を調査した。

| 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 |

(43) 鉄道との平面交差箇所の有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における鉄道との平面交差 (踏切) 箇所の有無について次の区分で分類した。

なお、遮断機の有無にかかわらず、平面交差 (踏切) する箇所がある場合は、交差点ありとした。

| 鉄道平面交差箇所の有無 | コード番号 |
|-------------|-------|
| 平面交差箇所あり | 1 |
| 平面交差箇所なし | 2 |

(44) 指定最高速度 (km/h)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間において、道路標識等により表示されている最高速度。

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とした。

(45) 付加車線及び登坂車線設置箇所の有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における付加車線及び登坂車線設置箇所の有無について次の区分で分類した。

| 付加車線及び登坂車線設置箇所の有無 | コード番号 |
|-------------------|-------|
| 設置あり | 1 |
| 設置なし | 2 |

(46) 代表沿道状況

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表沿道状況を次の区分で分類した。代表沿道状況は、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とした。

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

「人口集中地区 (DID)」とは、「市区町村の区域内で人口密度の高い (約 4,000 人/km² 以上) 調査区がたがいに隣接して、その人口が 5,000 人以上の地域」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 年国勢調査報告別巻我が国の人口集中地区 (総務省統計局)」に収録されている。

「商業地域」とは、都市計画で沿道の用途が商業地域又は近隣商業地域に指定されている状況をいう。

他の用途又は用途指定がない場合には該当しない。

「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。

「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。

(47) 中央分離帯

① 種類

当該交通調査基本区間等で構成する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分類した。

| 上下線を分離している構造等 | | コード番号 |
|---------------|--------------------|-------|
| 物理的分離 | 高架道路等の橋脚、地形要因による分離 | 1 |
| | 剛性防護柵 | 2 |
| | たわみ性防護柵 | 3 |
| | その他の柵 | 4 |
| | 植樹施設、マウントアップ | 5 |
| 簡易な分離 | ポストコーン、チャッターバー等 | 6 |
| 構造物なし | マーキング | 7 |
| | 中央分離帯なし | 8 |

② 設置状況

中央分離帯の種類が物理的分離（コード番号：1～5）のいずれかに該当する区間において、中央分離帯の設置状況を次の区分で分類した。

| 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 |

(48) 軌道の有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の車道部における軌道の有無について次の区分で分類した。

| 軌道の有無 | | コード番号 |
|-------|-----------|-------|
| 軌道あり | 軌道敷内通行可 | 1 |
| | 軌道敷内一部通行可 | 2 |
| | 軌道敷内通行不可 | 3 |
| 軌道なし | | 4 |

(49) 自転車通行可能区分

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間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分類した。

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通行可能な歩道をいう。

| 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 |

(50) 異常気象時等通行規制区分

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間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分類した。

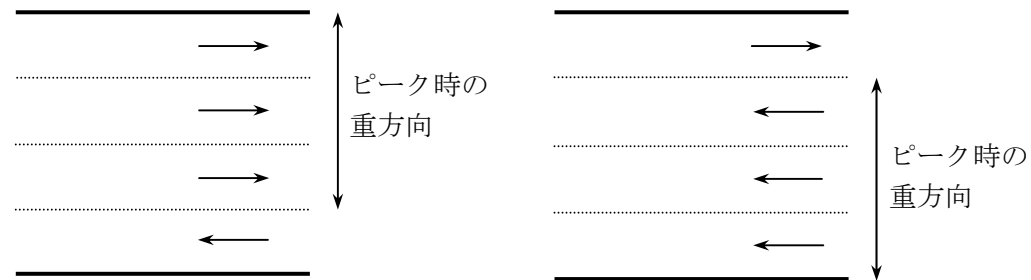
| 異常気象時等通行規制 | コード番号 |
|------------------------|-------|
| 異常気象時等通行規制なし（冬期通行規制なし） | 1 |
| 雨量規制あり（冬期通行規制なし） | 2 |
| 雪規制あり（冬期通行規制なし） | 3 |
| その他規制あり（冬期通行規制なし） | 4 |
| 異常気象時等通行規制なし（冬期通行不可） | 5 |
| 雨量規制あり（冬期通行不可） | 6 |
| 雪規制あり（冬期通行不可） | 7 |
| その他規制あり（冬期通行不可） | 8 |

(51) リバーシブルレーン運用の有無

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間におけるリバーシブルレーン（可逆車線）の運用の有無について次の区分で分類した。

| 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 |

(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

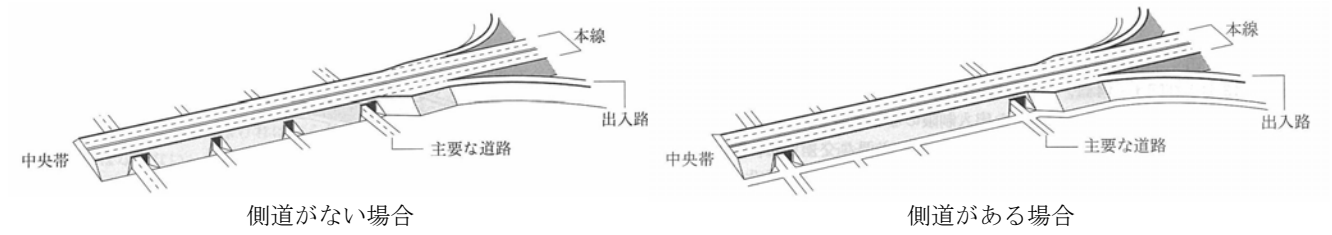


(52) アクセスコントロール

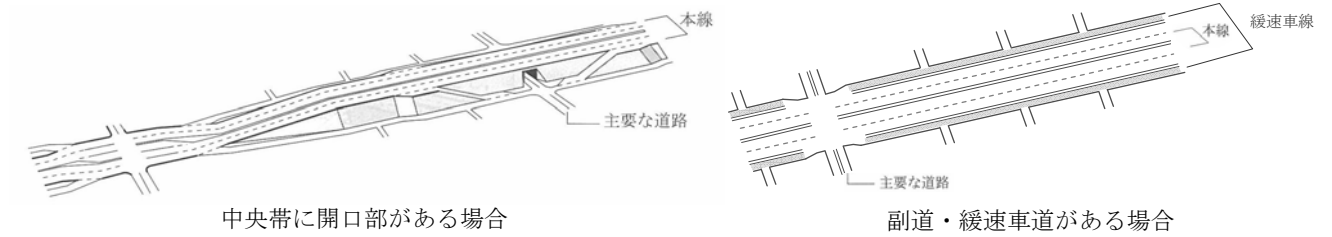
当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における出入制限について次の区分で分類した。

| 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 |

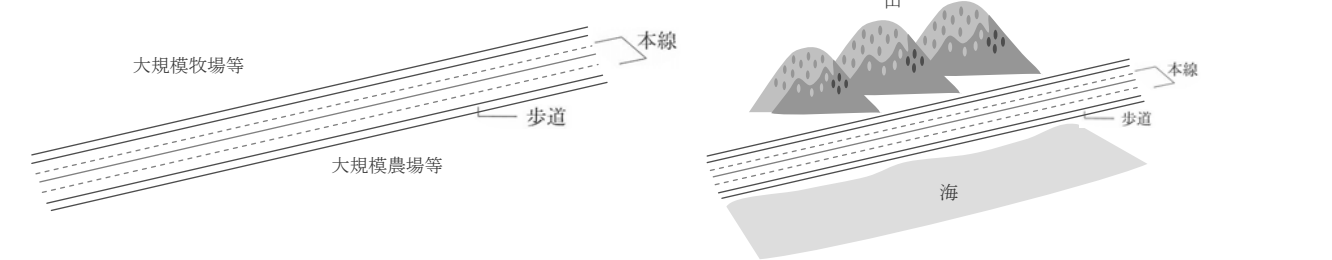
①完全出入制限



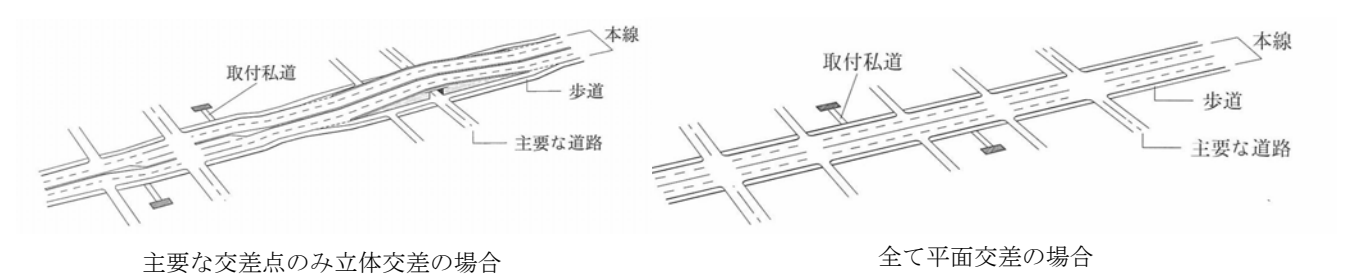
②部分出入制限



③地形要因等により出入路なし



④出入自由



(53) 平成 22 年度道路状況調査単位区間番号

当該交通調査基本区間で構成する道路状況調査単位区間に対応する主たる平成 22 年度調査単位区間の調査単位区間番号を表示した。

6. 時間帯別交通量表記載の調査事項

時間帯別交通量表に記載した調査事項は以下のとおりである。なお、時間帯別交通量表は交通量観測時点（秋季）の結果である。

(1) 都道府県指定市コード

「8. 各種コード表」の(3) 都道府県指定市コード一覧表を参照。

(2) 交通量調査単位区間番号

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(16)を参照。

(3) 道路種別

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(2)を参照。

(4) 路線番号

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(3)を参照。

(5) 平成27年度調査交通量観測・非観測の別

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(19)を参照。

(6) 個別調査観測値活用の別

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(20)を参照。

(7) 12時間・24時間観測の別

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(21)を参照。

(8) 交通量観測年月日

「5. 箇所別基本表記載の調査事項」の(22)を参照。

(9) 天候

交通量観測を行った区間の調査時の天候を次の区分で分類した。

なお、機械観測を実施した場合は、「不明」とした。

| 天候 | コード番号 |
|----|-------|
| 晴 | 1 |
| 曇 | 2 |
| 雨 | 3 |
| 霧 | 4 |
| 雪 | 5 |
| 不明 | 6 |

(10) 上り・下りの別

上り、下りの別を次の区分で分類した。

| 上り・下りの別 | コード番号 |
|---------|-------|
| 上り | 1 |
| 下り | 2 |

(11) 車種区分

車種区分を次の区分で分類した。

なお、小型車・大型車の車種の分類方法については、「4. 調査方法」の(2) 1) ④を参照。

| 車種区分 | コード番号 |
|------|-------|
| 小型車 | 1 |
| 大型車 | 2 |

(12) 時間帯別自動車類交通量（台/h）

平成27年度調査を実施した区間は、各時間帯に交通量観測地点を通過した自動車類の台数。

交通量を観測していない区間は、昼間12時間について、交通量調査単位区間に対応する主たる平成22年度調査単位区間の平成22年度交通量と平成22年度及び平成27年度ともに交通量を観測した区間の交通量データを用いて推定した時間帯別交通量を記載。個別調査観測値活用区間は、当該区間交通量及び常時観測点の交通量データから算定した時間帯別交通量を記載。なお、PDF版あるいはExcel版では推定値を斜体表示とした。

なお、推定は、「4. 調査方法」の(2) 2) ①～③と同様の方法で行った。

(13) 昼間12時間自動車類交通量（台/12h）

午前7時台～午後6時台までの時間帯別交通量の合計。なお、PDF版あるいはExcel版では推定値を斜体表示とした。

(14) 24時間自動車類交通量（台/24h）

全時間帯別交通量の合計。なお、PDF版あるいはExcel版では推定値を斜体表示とした。

7. 交通容量の算定方法

(1) 交通容量の種類

交通容量の種類をその用途により次のように区分する。

① 基準交通容量

基準交通容量とは、道路の部分ごとに道路条件及び交通条件が基本的な条件を満たしている場合に1時間に1つの車線を通過することができる最大値で、どの道路の交通容量を算定する場合にも基準となるものである。

② 可能交通容量

可能交通容量は、基準交通容量に、当該道路の車線幅員、側方余裕及び沿道条件の影響による補正を行ったものである。

③ 設計交通容量

設計交通容量は、可能交通容量にその道路の計画水準に応じ補正を行ったものである。

④ 日交通容量

日交通容量は、設計交通容量を年平均日交通量に対する30番目時間交通量の割合と重方向率による換算を行って算定したものである。

交通容量は、基本として乗用車換算の台数を用いる。交通容量の単位は、①、②及び③が台/時で、④が台/12時間あるいは台/日となっている。

(2) 基準交通容量の設定

基準交通容量を以下のように設定する。

- ① 2方向2車線道路の基準交通容量を2,500台/時/2車線とする。
- ② 多車線道路及び1方向道路の基準交通容量を2,200台/時/車線とする。
- ③ リバーシブルレーンと3車線道路は、片側車線ずつ設定する。

1方向1車線の基準交通容量は2,500台/時/2車線とする。

なお、1方向道路とは区間全部が1方向であること。

リバーシブルレーンの基準交通容量は、片側車線を両方向車線として別個に設定する。例えば、4車線(3車と1車のリバーシブルレーン)は、6車線の2,200台/時と2車線の2,500台/時に設定する。

(3) 可能交通容量の算定

可能交通容量 C の算定は次のとおりとする。

$$C = CB' \times \gamma I \times \gamma N$$

ここに、 C : 可能交通容量 (台/時)

CB' : 車線幅員及び側方余裕による補正後の可能時間交通容量 (台/時)

γI : 沿道条件による補正率

γN : 動力付き二輪車類及び自転車類による補正率

1) CB' : 車線幅員及び側方余裕による補正後の可能交通容量

2車線以上の道路の CB' は次の基本式から算定する。

$$CB' = CB \times \gamma L \times \gamma C \times N \quad (1 \text{ 方向 } 2 \text{ 車、多車線})$$

$$CB' = CB \times \gamma L \times \gamma C \quad (2 \text{ 方向 } 2 \text{ 車、1 方向 } 1 \text{ 車})$$

ここに、 CB : 基準交通容量 (台/時)

γL : 車線幅員による補正率

γC : 側方余裕による補正率

N : 車線数

各々の補正率は、次式により計算する。

$$\gamma L = 0.24 \times \text{車線幅員} + 0.22$$

$$\gamma C = 0.187 \times \text{側方余裕幅} + 0.86$$

ただし、 γL 、 γC とも 1.00 を超えるものは 1.00 とする。

車線幅員と側方余裕とは深い相互関係があるため、実用上は各々の影響を別個に考えず、次のようにして車線幅員及び側方余裕を決める。

① 車線幅員及び側方余裕幅の設定

$$\text{車線幅員} = \frac{\text{車道幅員}}{\text{車線数}}$$

$$\text{側方余裕幅} = \frac{\text{車道部幅員} - \text{車道幅員} - \text{中央帯幅員} + \alpha}{M}$$

ただし、 $\alpha = \begin{cases} 1.5\text{m} & (\text{高速道路、都市高速道路}) \\ 1.0\text{m} & (\text{一般国道、都道府県道、指定市市道}) \\ 0.0\text{m} & (\text{中央帯がない場合}) \end{cases}$

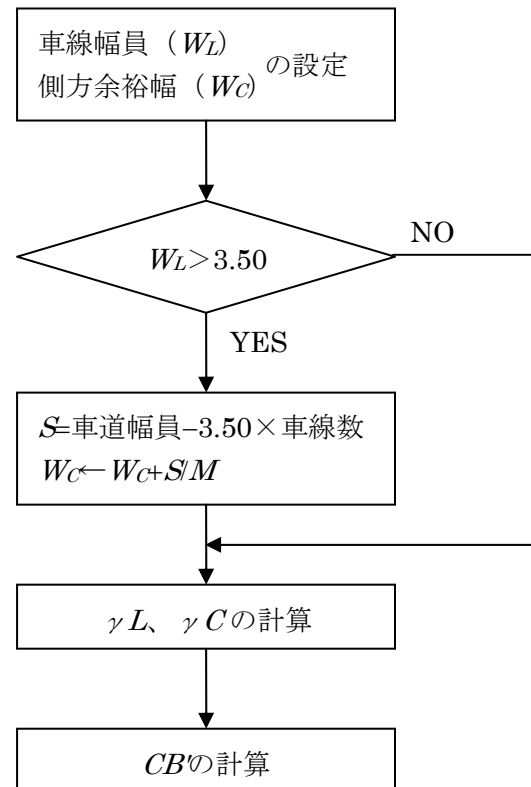
$$M = \begin{cases} 2 & (2 \text{ 車線道路}) \\ 4 & (多車線道路) \end{cases}$$

車道部幅員、車道幅員、中央帯幅員は代表断面における幅員を用いる。

② 車線幅員の余裕を側方余裕幅の増分へ還元

車線幅員の余裕を側方余裕幅の増分に還元するのは、車線幅員が 3.50m を超えた場合だけで、車道幅員のうち (3.50m×車線数) を除いた残りを①の M で除したものを側方余裕幅の増分とする。

以上をまとめると次のようになる。



2) γI : 沿道条件による補正率

| | | 2車線 | 多車線 |
|----------------------|------|------|------|
| 自動車専用道路 (自専道的な道路を含む) | | 1.00 | 1.00 |
| バス専用 がない 区間 | 山地部 | 0.90 | 0.95 |
| | 平地部 | 0.85 | 0.90 |
| | 市街地部 | 0.70 | 0.75 |
| 踏切あり | | 0.55 | |
| バス専用レーンあり | | 0.75 | |

沿道条件による補正は、市街地部の踏切のある区間、バス専用レーンのある区間及び、自専道的な道路についても補正を行う。

自専道的な道路とは、山地部以外でアクセスコントロール (完全出入制限、地形要因等により出入路なし) された区間をいう。ただし、市街地部において踏切がある場合を除く。

バス専用レーンの有無は、道路状況調査単位区間の代表断面において判断する。

なお、バス専用レーンがない区間の沿道条件の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「人口集中地区かつ商業地域」、「人口集中地区 (商業地域を除く)」、「その他市街部」の区間は、「市街地部」とする。

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

※以下、「人口集中地区かつ商業地域」と「人口集中地区 (商業地域を除く)」を併せて「DID」という。

3) γN : 動力付き二輪車類及び自転車類による補正率

動力付き二輪車類及び自転車類による補正率は、二輪車類交通量を観測している区間と観測していない区間で分けて算定を行う。

(i) 二輪車類交通量を観測している区間

二輪車類交通量を観測している区間では、次式より二輪車類による補正率を計算する。

$$\gamma N = \frac{T_p}{T_p + \alpha N_a + \beta N_b}$$

ここに、 T_p : ピーク時自動車類交通量 (上り下り合計)

N_a : ピーク時動力付き二輪車類交通量 (上り下り合計)

N_b : ピーク時自転車類交通量 (上り下り合計)

α : 動力付き二輪車類による影響係数

β : 自転車による影響係数

| 沿道条件 | α | β |
|------|----------|---------|
| 都市部 | 0.50 | 0.33 |
| 地方部 | 0.75 | 0.50 |

ただし、自転車通行可能な歩道がある場合は、ピーク時自転車類交通量を 0 として計算する。

(ii) 二輪車類交通量を観測していない区間

二輪車類交通量を観測していない区間では、ピーク時自動車類交通量をもとに、次のとおりとする。

(ピーク時自動車類交通量が 1,000 台以上の区間)

二輪車類による補正率は次式より計算する。

$$\gamma N = \frac{T_p}{T_p + \alpha}$$

ここに、 T_p : ピーク時自動車類交通量 (上り下り合計)

α : 二輪車類による影響係数

| 道路区分 | | α | |
|------|-------------|----------|------|
| | | 都市部 | 地方部 |
| 高速道路 | | 8.3 | 5.4 |
| 一般道路 | 自転車通行可能な歩道 | 50.0 | 16.3 |
| | 自転車通行不可能な歩道 | 54.8 | 22.9 |

(ピーク時自動車類交通量が 1,000 台未満の区間)

二輪車類による補正率は、道路区分、沿道区分別に次の値を用いる。

| 道路区分 | | γN | |
|------|-------------|------------|-------|
| | | 都市部 | 地方部 |
| 高速道路 | | 0.992 | 0.995 |
| 一般道路 | 自転車通行可能な歩道 | 0.952 | 0.984 |
| | 自転車通行不可能な歩道 | 0.948 | 0.978 |

二輪車類による補正率は、二輪車類が車道を通行することにより自動車類の交通に与える影響を示す度合いである。

自転車通行可能な歩道がある場合は、自転車は車道を走行しないものと考え補正の対象に加えないこととする。

二輪車類による影響係数及びピーク時自動車類交通量が 1,000 台未満の区間の補正率は、平成 17 年度一般交通量調査結果より道路区分、沿道区分別の平均値を求めたものである。

なお、都市部、地方部の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「都市部」とする。

代表沿道状況区分が「平地部」または「山地部」の区間は、「地方部」とする。

4) 車線数の補正

4車線道路で車線幅員が2.5m以下の道路は、車線数を2とする。

4車線道路ではあるが、車線幅員が狭いため4車線として機能しないものについては、2車線とする。ただし、側方余裕補正及び車線幅員補正はいずれも1.0とする。

5) リバーシブルレーンの可能交通容量

リバーシブルレーン及び3車線道路は、片側ずつ計算しそれらの単純平均したものを可能交通容量とする。

リバーシブルレーン及び3車線の可能交通容量は、片側車線を1つの区間とみてそれぞれ計算する。ただし、側方余裕補正等は、もともとの車線、幅員で補正を行なう。片側ずつの容量を足して2で割って可能交通容量とする。

6) 1車線道路の可能交通容量

1車線道路の可能交通容量は、方向別に次のとおりとする。

(i) 1方向1車線道路
 車道部幅員、車道幅員より1)に従い、 CB' を算定する。
 ただし、 M を2として、側方余裕幅を計算する。

(ii) 2方向1車線道路
 車道幅員別に次の値とする。

$$\begin{cases} \frac{600}{(5.5-3.5)}(W-3.5)+50 & (3.5m < W \leq 5.5m) \\ 50 & (W \leq 3.5m) \end{cases}$$

W : 車道幅員

1車線道路の可能交通容量は、それぞれ次のように考えた。

(1方向1車線道路)

車道部幅員、車道幅員より1)に従い、 CB' を算定する。
 なお、基準交通容量は、2,500台/時/2車線。

側方余裕幅の計算は、 M を2とする。

(2方向1車線道路)

2方向1車線道路の可能交通容量は、「道路の交通容量(日本道路協会)」による。この値は、沿道条件及びサービス水準が考慮されているので、それらの補正がなされているとみなし、信号交差点による補正は2車線の場合について行うこととする。

(4) 設計交通容量の算定

設計交通容量は、可能交通容量にその道路の交通量・交通容量比(Q/C)を乗じ、さらに当該区間の信号交差点等により適宜補正して求めるものとする。
 設計交通容量 CD の算定は次のとおりとする。

$$CD = C \times S \times \gamma J$$

ここに、

CD : 設計交通容量 (台/時) C : 可能交通容量 (台/時)
 S : サービス水準 γJ : 信号交差点による補正率

可能交通容量は、現実の道路において実現される最大の交通量であって、このときの交通量においては車頭間隔が短く、頻繁な停止や極端な遅れを伴って、速度は設計速度の1/2程度以下となる。このような状態の交通量が、30分目時間交通量時のものであるとはいえ、道路がもつべきサービス水準としては不適當である。

現実の道路の「区間」の交通容量を考えると、一般道路においては、交差点(特に信号交差点)の影響の問題を避けることはできない。

1) S : サービス水準による補正率

設計交通容量は、可能交通容量にその道路の交通量・交通容量比(Q/C)を乗じて求めるものとする。交通量・交通容量比は、沿道状況に応じ、以下の表の計画水準2の値で低減させる。

| 計画水準 | 低減率 (交通量・交通容量比) | |
|------|-----------------|------|
| | 地方部 | 都市部 |
| 1 | 0.75 | 0.80 |
| 2 | 0.85 | 0.90 |
| 3 | 1.00 | 1.00 |

道路を計画・設計する場合に、その道路が提供すべきサービスの質の程度のことを計画水準という。計画水準は、各々の道路の性格等に応じて3つのランクに分けて設定される。そして、その各ランクの計画水準ごとに、可能交通容量から設計交通容量を算出するための低減率が定められている。

ここでは、計画水準2の低減率を用いる。

計画水準1：計画目標年次において、予想される年間最大ピーク時間交通量が、可能交通容量を突破することはない。年間30番目時間交通量が流れる状態においては、ある程度の速度（速度の自由な選択は出来ない）での定常的走行が可能である。

計画水準2：計画目標年次において、年間10時間程度は予想されるピーク時間交通量が可能交通容量を突破して大きな交通渋滞を発生することがある。年間30番目時間交通量が流れる状態においては、一定速度の走行は難しくなり、速度の変動が現れる。

計画水準3：計画目標年次において、年間30時間程度は予想されるピーク時間交通量が可能交通容量を突破して大きな交通渋滞を発生する。年間30番目時間交通量が流れる状態においては、走行速度は常に変動し、停止に至ることもある。

なお、都市部、地方部の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「都市部」とする。

代表沿道状況区分が「平地部」または「山地部」の区間は、「地方部」とする。

2) γJ : 信号交差点による補正率

信号交差点による補正率は、2車線道路、4車線以上の道路別に行う。

(i) 2車線道路

信号交差点による補正率は、信号交差点密度 D' より次式を用い求める。

$$\gamma J = \begin{cases} 1.0 - 0.05D' & (0 \leq D' < 4) \\ 0.8 & (4 \leq D') \end{cases}$$

ここに、

$$D' = \frac{\text{信号交差点数}}{\text{道路状況調査単位区間延長}} \quad (\text{箇所/km})$$

ただし、道路状況調査単位区間延長が0.0km（50m未満）の場合は、信号交差点数より以下のとおり設定する。

$$\gamma J = \begin{cases} 1.0 & (\text{信号交差点数が0}) \\ 0.8 & (\text{信号交差点数が1以上：} 4 \leq D' \text{に該当}) \end{cases}$$

《次頁に続く》

(ii) 4車線以上、または1方向2車線の道路

信号交差点による補正率は、車線数、代表交差点の青時間比及び右折コードより次式を用い求める。

(4車線、1方向2車線)

(a) 右折専用車線なし

$$\gamma J = (\alpha L + \alpha R)(0.004G + 0.1)$$

(b) 右折専用車線あり

$$\gamma J = (\alpha L + \alpha R)(0.004G + 0.1) + 0.004G(1 - \alpha R)$$

(c) 右折禁止

$$\gamma J = (\alpha L + \alpha R)(0.004G + 0.1) + 0.004G(1 - \alpha R) + 0.001G$$

ここに、

αL : 左折率が交通量全体の10%のときの左折車混入による補正率

αR : 右折率が交通量全体の10%のときの右折車混入による補正率

G : 青時間比 (%)

である。

(6車線以上)

(a) 右折専用車線なし

$$\gamma J = \gamma J_{(4\text{車線})} + 0.002G\{(1 - 2\alpha L + \beta L) + (1 - 2\alpha R + \beta R)\}$$

(b) 右折専用車線あり

$$\gamma J = \gamma J_{(4\text{車線})} + 0.002G(1 - 2\alpha L + \beta L)$$

(c) 右折禁止

$$\gamma J = \gamma J_{(4\text{車線})} + 0.002G(1 - 2\alpha L + \beta L)$$

ここに、

βL : 左折率が交通量全体の10%のときの左折車混入による補正率

βR : 右折率が交通量全体の10%のときの右折車混入による補正率

である。

αL 、 αR 、 βL 、 βR は沿道状況別に次の値を用いる。

| 沿道状況 | 右折車混入による補正率 | | 左折車混入による補正率 | |
|--------|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| | αR | βR | αL | βL |
| DID | $1 - \frac{79G + 940}{619G - 3760}$ | $1 - \frac{79G + 940}{403G - 1880}$ | $1 - \frac{6G - 25}{31G + 100}$ | $1 - \frac{6G - 25}{21G + 50}$ |
| その他市街部 | $1 - \frac{23G + 142}{315G - 568}$ | $1 - \frac{115G + 710}{991G - 1420}$ | $1 - \frac{G - 3}{18G + 12}$ | $1 - \frac{5G - 15}{56G + 30}$ |
| 平地部 | $1 - \frac{47G + 50}{875G - 200}$ | $1 - \frac{47G + 50}{533G - 100}$ | $\frac{50}{51}$ | $\frac{50}{51}$ |
| 山地部 | $1 - \frac{13G - 130}{377G + 520}$ | $1 - \frac{65G - 650}{1157G + 1300}$ | $\frac{50}{51}$ | $\frac{50}{51}$ |

ただし、調査路線が右折の場合は、右折専用車線ありの場合の計算式を用いる。

なお、 γJ が1を超える場合は1とする。また、DIDにおいて G が8%未満となる場合は8%、その他市街部において G が3%未満となる場合は3%として算定する。

4車線以上でかつ信号交差点がある道路状況調査単位区間は、その区間の交通容量に最も影響を及ぼす交差点を代表交差点とし、この交差点の当該道路の青時間比及び右折コードを用いて補正率を算定する。2車線道路については、交差点の密度で補正率を算定する。

青時間比及び右折コードを用いる補正式は、「最新平面交差の計画と設計」を参考に次の仮定を設定して導いたものである。

なお、沿道状況は、代表沿道状況区分により判定する。

(仮定)

① 交差道路から右左折で対象路線へ流出する量と、交差道路に右左折で対象路線から流出する量は等しい。

② 信号サイクル長 100 秒

有効青時間、歩行者用青時間差 5 秒

信号現示が変わるときにさばける右折車の台数 2 台/サイクル

右折専用現示なし

③ 方向別交通量

左折 10% (10%)

直進 80% (90%)

右折 10%

() は右折禁止の場合

④ 沿道状況別低減率

| 沿道状況 | 横断歩行者による低減率 | 対向直進車による低減率 |
|--------|-------------|-------------|
| DID | 0.50 | 0.54 |
| その他市街部 | 0.15 | 0.73 |
| 平地部 | 0.00 | 0.81 |
| 山地部 | 0.00 | 0.91 |

以上の仮定により右左折車の混入が 20%、33%の時の混入による補正率を求めると下表のとおりになる。

表 右左折車混入による補正率

| 沿道状況 | 右折車混入による補正率 | | 左折車混入による補正率 | |
|--------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | αR (20%) | βR (33%) | αL (20%) | βL (33%) |
| DID | $1 - \frac{79G+940}{619G-3760}$ | $1 - \frac{79G+940}{403G-1880}$ | $1 - \frac{6G-25}{31G+100}$ | $1 - \frac{6G-25}{21G+50}$ |
| その他市街部 | $1 - \frac{23G+142}{315G-568}$ | $1 - \frac{115G+710}{991G-1420}$ | $1 - \frac{G-3}{18G+12}$ | $1 - \frac{5G-15}{56G+30}$ |
| 平地部 | $1 - \frac{47G+50}{875G-200}$ | $1 - \frac{47G+50}{533G-100}$ | $\frac{50}{51}$ | $\frac{50}{51}$ |
| 山地部 | $1 - \frac{13G-130}{377G+520}$ | $1 - \frac{65G-650}{1157G+1300}$ | $\frac{50}{51}$ | $\frac{50}{51}$ |

信号交差点による補正を信号交差点を通過することによる容量の低減と考え、単路部の容量に対する信号交差点の流出部を通過する台数の比で与えることとする。

右折専用車線がある場合は下図のように考える。

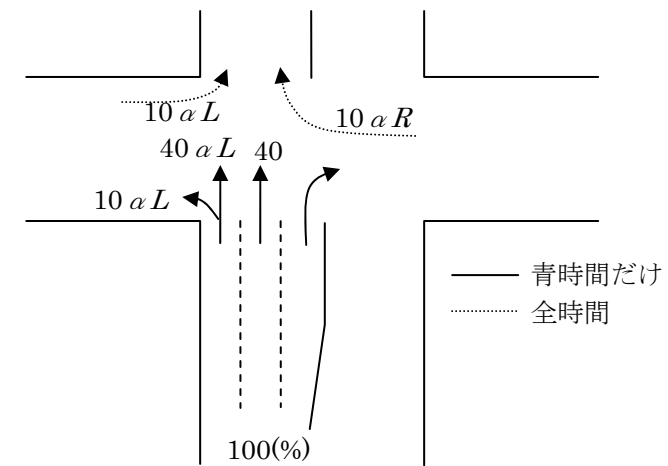


図 右左折専用車線がある場合の考え方

よって、補正率は、

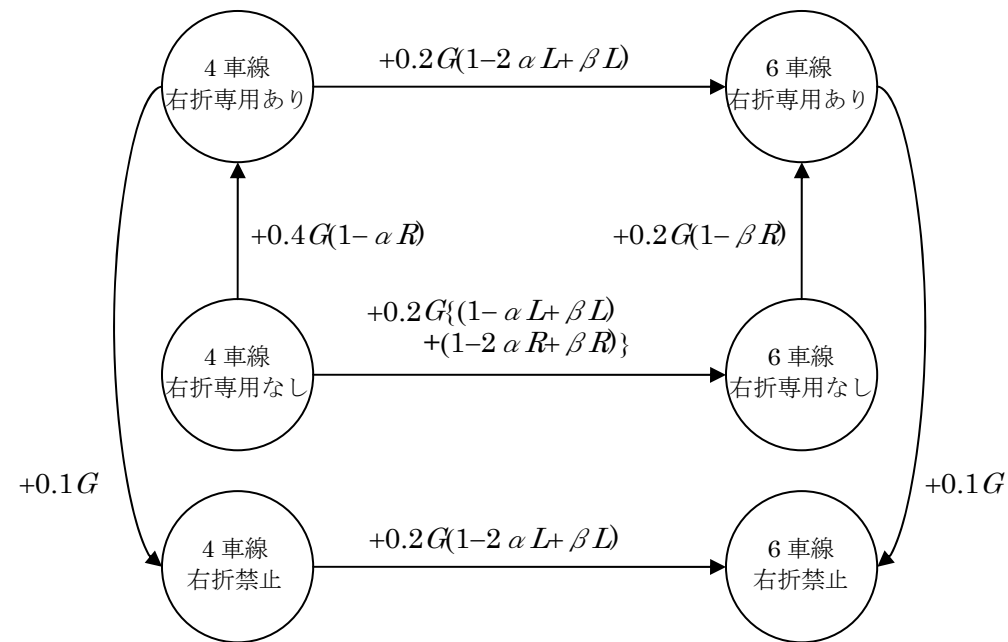
$$\gamma J = \left\{ (40\alpha L + 40) \times \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R) \right\} / 100$$

で与える。

右折専用車線がない場合は 40 が $40\alpha R$ に、右折禁止の場合は 40 が 50 に変わるだけである。また、6車線についても同様に考え、4車線の場合と比較すると、次のようになる。

表 4車線及び6車線の信号交差点による補正率

| 右折コード | 4車線の補正率 (%) | 6車線の補正率 (%) |
|----------|---|--|
| 右折専用車線あり | $(40\alpha L + 40) \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R)$ | $(20\beta L + 60) \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R)$ |
| 右折専用車線なし | $(40\alpha L + 40\alpha R) \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R)$ | $(20\beta L + 40 + 20\beta R) \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R)$ |
| 右折禁止 | $(40\alpha L + 50) \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R)$ | $(20\beta L + 70) \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R)$ |



(5) 日交通容量の算定

12 時間及び日交通容量は、設計交通容量に K 値及び D 値による換算を行って算定する。

$$C_{12} = CD \times \frac{5000}{K' \times D}$$

$$C_{24} = C_{12} \times \text{昼夜率}$$

ここに、

C_{12} : 12 時間交通容量 (乗用車換算) (台/12 時間)

C_{24} : 日交通容量 (乗用車換算) (台/日)

CD : 設計交通容量 (台/時)

K' : 年平均 12 時間交通量に対する 30 番目時間交通量の割合 (%)

D : ピーク時重方向率 (乗用車換算) (%)

である。

日交通容量は、12 時間交通容量に昼夜率を乗じて算定する。

なお、1 方向道路、リバーシブルレーン、3 車線道路の D 値は 50 として計算する。

1) K 値

K 値の算定は次の通りとする。

$$K' = \frac{a \times T_p + b}{T_{12}} \times 100$$

ここに、

K' : 年平均 12 時間交通量に対する 30 番目時間交通量の割合 (%)

T_p : ピーク時間交通量 (上り下り合計) (台/時)

a, b : ピーク時間交通量から 30 番目時間交通量を算出する係数

| 沿道状況 | a | b |
|------|------|-------|
| 市街部 | 1.12 | 20.4 |
| 平地部 | 1.06 | 167.5 |
| 山地部 | 1.01 | 377.6 |

T_{12} : 昼間 12 時間自動車類交通量 (上り下り合計) (台/12 時間)

である。なお、 K 値が 20 以上となるものは、20 とする。

一般交通量調査時は、年平均の交通量を示す時期であるから、一般交通量調査結果の 12 時間交通量をそのまま用いることとする。また、ピーク時間交通量から 30 番目時間交通量を算出する係数は、昭和 52 年度交通量常時観測調査結果より回帰して求めたものである。

なお、沿道状況の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「市街部」とする。

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

2) *D*値

*D*値の算定は次のとおりとする。

$$D = \frac{\text{MAX}(P_u, P_d)}{P_u + P_d} \times 100$$

ここに、

D: ピーク時重方向率 (乗用車換算) (%)

P_u: ピーク時上り乗用車換算台数 (台/時)

P_d: ピーク時下り乗用車換算台数 (台/時)

である。

*D*値は、本来 30 番目時間交通量のものを用いるべきものであるが、1 日のピーク時や年間のうちで交通量の多い時間での *D*値は、ほとんど変化しないためここではピーク時の重方向率を用いることにする。

ピーク時とは、実交通量の上り下り合計が最大の時間をいう。また、乗用車換算をしている理由は、交通容量を乗用車換算した台数で算定しているからである。

ピーク時上り (下り) 交通量を乗用車換算するには以下の計算による。

$$P_{ud} = Q_{ud} + (E - 1) \times L_{ud}$$

P_{ud}: ピーク時上り (下り) 乗用車換算交通量

Q_{ud}: ピーク時上り (下り) 交通量

L_{ud}: ピーク時上り (下り) 大型車類

E: 大型車の乗用車換算係数

| 沿道状況 | 大型車の乗用車換算係数 | |
|------|-------------|-----|
| | 2車線 | 多車線 |
| 市街部 | 2.0 | 2.0 |
| 平地部 | 2.0 | 2.0 |
| 山地部 | 3.5 | 3.0 |

なお、沿道状況の判定は、以下のとおりとする。

代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「市街部」とする。

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

(6) 混雑度の算定

混雑度の算定は、実交通量を乗用車換算した台数を 12 時間交通容量で除して行う。

実交通量を乗用車換算する拡大率は次式より計算する。

$$F = 1 + (E - 1) \times P_t$$

ここに、

F: 拡大率

E: 大型車の乗用車換算係数 (※前頁参照)

P_t: ピーク時重方向大型車混入率

$$P_t = \frac{\text{ピーク時重方向大型車類交通量}}{\text{ピーク時重方向自動車類交通量}}$$

実交通量の乗用車換算台数は次式により計算する。

$$A_{12} = T_{12} \times F$$

ここに、

A₁₂: 実交通量の乗用車換算台数 (台/12 時間)

T₁₂: 12 時間自動車類合計 (台/12 時間)

F: 拡大率

混雑度の算定式は次のようにする。

$$\text{混雑度} = \frac{A_{12}}{C_{12}}$$

ここに、

A₁₂: 実交通量の乗用車換算台数 (台/12 時間)

C₁₂: 12 時間交通容量 (台/12 時間)

12 時間交通容量 *C₁₂* は乗用車換算された値であり、12 時間実交通容量 *R₁₂* は、

$$R_{12} = \frac{C_{12}}{F}$$

(7) 特殊状況下における交通容量

これまでに示した方式で算定された容量が、実際の道路の状況と比べて差が著しくその原因が下記の項目に該当するときは、算出された容量を、以下に示す修正の係数を乗じて算定しても良い。なお、1つの区間で2つ以上に該当する修正項目があるときは、最も容量に影響を与えていると思われる項目の係数を乗じるものとする。

表 修正係数一覧

| 修正コード | 項目 | 修正係数 | 備考 |
|-------|---------------------------------------|------|---|
| 1 | 2方向1車線道路の容量が過少に評価されている。 | ☆ | 修正係数の算定が必要な項目（次頁参照）。 |
| 2 | 4車線道路で車線構成が変則（3車と1車）である容量が過少に算定されている。 | 2.00 | リバーシブルレーンは除く。 |
| 3 | 山地部であるが登坂車線がある。 | 1.85 | |
| 4 | 駐車により実質車線数が減少する。 | 0.65 | 2列駐車等、駐車の状況が著しい区間。 |
| 5 | 踏切の補正が少ない。 | 0.65 | ピーク時の遮断時間が特に長い等の区間に限る。 |
| 6 | 軌道の補正が少ない。 | 0.70 | 軌道敷内通行不可の区間。通行可であっても著しい影響があるときは修正してもよい。 |
| 7 | 大型店舗、商店街、工場等の出入り交通が多い。 | 0.70 | |
| 8 | 市街地の交差する（細）街路の出入り交通の影響が大きい。 | 0.75 | |
| 9 | バス停やタクシー乗場による影響。 | 0.65 | |
| 10 | 自専道的な道路の補正が十分でない。 | 2.00 | |
| 11 | バス専用レーンの補正が十分でない。 | 0.70 | |
| 12 | 代表交差点が三差路や五差路であって混雑する。 | 0.65 | |
| 13 | 右折専用レーンの滞留長が短いので直進車に影響する。 | 0.85 | |
| 14 | 感応式や押ボタン式信号のため青時間が不規則である。 | 1.35 | 車の流れはよい。 |
| 15 | | 0.65 | 混雑している。 |
| 16 | 系統信号化、総量規制信号なので流れはよい。 | 1.80 | |
| 17 | 右折車両が多いので直進車に影響を受ける。 | 0.70 | |
| 18 | 車種別走行規制を行っている。 | 0.85 | バス専用レーンは除く。 |
| 19 | 区間の中に代表断面と異なるところがある。 | 2.80 | 広幅員がある場合。 |
| 20 | | 0.65 | 狭幅員がある場合。 |

[2方向1車線道路（修正コード1）の係数算定について]

2方向1車線道路で路肩等を利用してすれ違いが可能であるのに、容量が小さく算定されている場合は、以下の方法で修正係数を算定する。

① 車道幅員による可能交通容量

$$C_p = \frac{600}{5.5 - 3.5} (WR - 3.5) + 50 \quad (3.5\text{m} \leq WR)$$

$$C_p = 50 \quad (WR < 3.5\text{m})$$

ここに、 WR は車道幅員である。

② 車道幅員による可能交通容量

①の式で WR を車道幅員として計算する。

③ 車道幅員による可能交通容量

修正係数 δ は、以下のように計算する。

$$\delta = \frac{\text{車道幅員による可能交通容量}}{\text{車道幅員による可能交通容量}}$$