

令和7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

旅行速度調査編

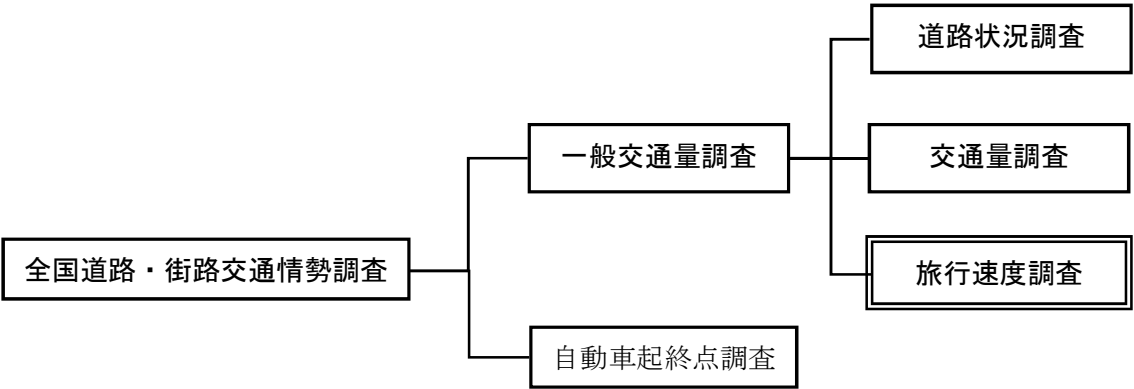
令和7年4月

国土交通省

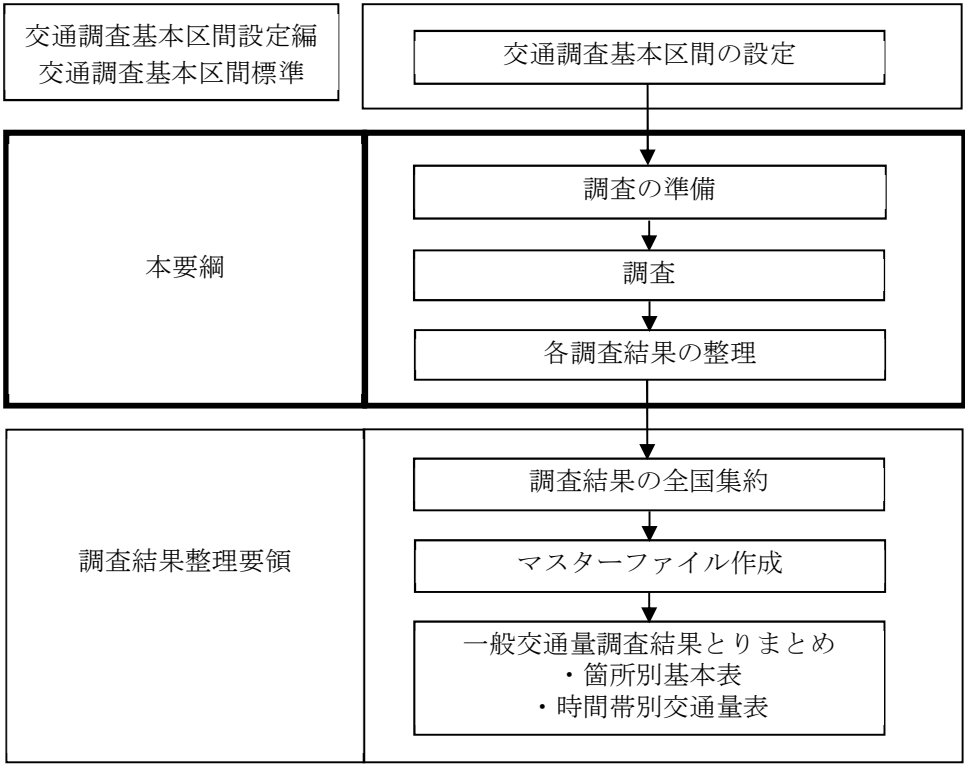
まえがき

1. 本要綱の位置づけ

本要綱は令和7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旅行速度調査に適用する。



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旅行速度調査の調査方法や調査項目を示し、調査票の様式を定めている。調査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

旅行速度調査は、ETC2.0 プローブ情報を活用することから、平成 17 年度調査までと比べて事故等の危険性は大幅に軽減されるが、車両による実際の走行を行う場合は、特に安全に留意する必要がある。「流れに沿った走行」ということであるが、無理に前車に追従するなどの誤った走行は正しいデータが収集できないばかりではなく、事故を誘発する危険があり、このような走行を決してしないよう、十分注意（指導）する必要がある。前車への追従は、前車と同様なスタイルで運行することであり、踏切での一旦停止や信号で遅れたからといって、スピードを加速して無理に追いつくような走行は正しいデータとはならないことを十分理解し、安全な環境で調査を実施するものとする。

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

また、緊急時の連絡体制の確立や自然災害等の発生時の対応も行うこととする。

目 次

1. 調査の目的	旅-1
2. 用語の定義	旅-2
3. 調査の方針	旅-4
4. 調査対象区間	旅-5
5. 調査実施機関	旅-6
6. 調査フローとスケジュール	旅-7
7. 旅行速度調査単位区間の設定及び対応表の作成	旅-9
7. 1 旅行速度調査単位区間の設定	旅-9
7. 2 旅行速度調査単位区間と交通調査基本区間の対応表	旅-11
8. 調査対象区間の整理及び調査方法の整理	旅-13
9. 計測計画の立案及び計測	旅-14
9. 1 計測計画の立案	旅-14
9. 2 計測の実施	旅-17
10. 調査結果の整理	旅-18
10. 1 ETC2.0 プローブ情報の整理	旅-18
10. 2 旅行速度データの整理	旅-19
11. 調査結果のチェック	旅-20
12. 調査結果の提出	旅-21

別添資料

別添 1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方

別添 2. 旅行速度計測原票調査事項

別添 3. 旅行速度データ整理表調査事項

別添 4. 道路管理者プローブによる旅行速度計測要領

別添 5. ETC2.0 プローブ情報を用いた旅行時間及び旅行速度の算定

別添 6. ETC2.0 プローブ情報の取得件数の算定

別添 7. ETC2.0 プローブ情報を用いた旅行時間及び旅行速度の算定（1 時間帯別）

別添 8. ETC2.0 プローブ情報の取得件数の算定（1 時間帯別）

別添 9. 旅行速度調査に関する調査結果のチェック項目一覧

別添 10. 各種様式

別添 11. 各種コード表

1. 調査の目的

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

[解説]

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

平成22年度調査からは民間事業者等が収集した一般車プローブデータを、平成27年度調査からは国土交通省が収集しているETC2.0プローブ情報を積極的に活用することにより、調査にかかる負担のさらなる軽減、データ精度の向上、内容の充実が行われた。

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

2. 用語の定義

本要綱において使用する用語の定義は次のとおりである。

(1) 道路管理者

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

(2) 地方整備局等

国土交通省地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局をいう。

(3) 高速道路会社

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

(4) 県等

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

(5) 指定都市高速道路

道路整備特別措置法第 12 条に規定する「指定都市高速道路」をいう。

(6) 都市高速道路

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

(7) 県境等

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

(8) 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。令和 7 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

全国道路・街路交通情勢調査の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) 旅行速度調査単位区間

調査を効率的に行うため、旅行速度サービス実態を把握するために適した範囲で交

通調査基本区間を集約した区間をいう。

(11) 旅行速度調査対象区間

令和7年度全国道路・街路交通情勢調査の旅行速度調査として、計測又は、ETC2.0プローブ情報の集計分析により旅行速度を調査する区間をいう。

(12) 計測区間

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

(13) ETC2.0 プローブ区間

調査対象区間のうち、国が ETC2.0 プローブ情報の集計分析により旅行速度を整理する区間をいう。

(14) ETC2.0 プローブ情報

ETC2.0 対応車載器を搭載した一般車両が道路を通行した時のプローブデータを用いて得た旅行時間のデータを指す。国が自らデータを取得している。

(15) 一般車プローブデータ

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

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

高速道路、一般道路ともに ETC2.0 プローブ情報の活用を基本とする。

[解説]

旅行速度は区間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て行う。

全区間に対する調査とはせず、調査対象区間を選定して行う。

旅行速度に関しては、国として、ETC2.0 プローブ情報を利用し、日々の変化を把握できる体制の構築を進めている。このため、令和7年度は国において収集している ETC2.0 プローブ情報の活用を基本に調査を行う。

調査は、他の全国道路・街路交通情勢調査（以下、他の調査）結果と比較・参照できることが望ましいことから、他の調査が行われる秋季の平日に行う。

また、時間・空間的に広く取得されている ETC2.0 プローブ情報の特性を活かし、朝夕（混雑時：7～9 時, 17～19 時）、昼間（非混雑時：9～17 時）についても調査するとともに、方向（上り・下り）別のサービス水準の違いを把握する観点から、上り・下り別に調査する。なお、ETC2.0 プローブ情報を活用する区間については、1 時間帯別の旅行速度も調査する。

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

詳細は、次項以降を参照のこと。

4. 調査対象区間

調査は、全国道路・街路交通情勢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する。

[解説]

旅行速度調査は、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旅行速度の把握が必要と考えられる路線（又は路線の区間）を道路管理者が選定して行う。

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

<例>

- イ) 混雑が発生している区間、交通量の多い区間
- ロ) 広域交通のサービス実態を把握するための圏域間移動の代表的経路（県境や河川等の断面に位置する主要幹線道路等）に該当する路線又は区間
- ハ) 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

5. 調査実施機関

調査は、国において取得する ETC2.0 プローブ情報を利用できる区間については国が実施を行い、それ以外の調査対象区間については、各道路管理者が実施する。

[解説]

旅行速度調査は、原則として各道路管理者が実施するものであるが、国として、ETC2.0 プローブ情報を利用し、旅行速度の日々の変化を把握できる体制の構築を進めているところであり、令和 7 年度調査では、国においてデータを取得する予定である。従って、このデータを利用できる区間（＝ETC2.0 プローブ区間）については国が調査を行う。

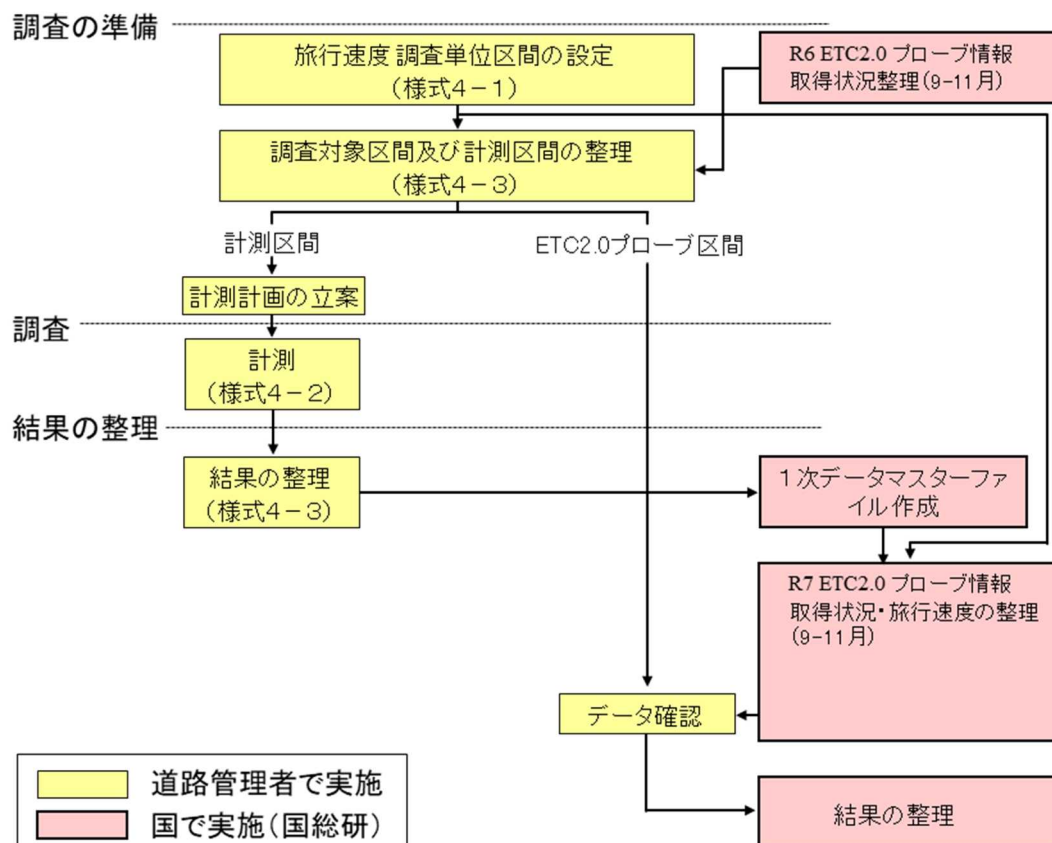
ETC2.0 プローブ情報が取得できない区間については、トラカン地点速度、通行データ、一般車プローブデータ等、旅行速度を把握しうるデータを利用してもよい。なお、一般車プローブデータを利用する場合は、「別添 5. ETC2.0 プローブ情報を用いた旅行速度の算定」に記載されている方法に準じて、各道路管理者が算定を行うものとする。

上記以外の区間では、必要に応じて、各道路管理者において計測を行う（＝計測区間）。

ETC2.0 プローブ情報を活用して旅行速度を把握できる見込みの区間については、国から令和 6 年 9 月～11 月に取得された ETC2.0 プローブ情報（令和 6 年度データ）の取得状況を提示するので、それを踏まえ、各道路管理者は、自らが令和 7 年 9 月～11 月に行う旅行速度調査の調査実施機関となる区間を選定する。令和 6 年度に ETC2.0 プローブ情報が取得できていない場合には令和 7 年度でも取得できない可能性があることに留意する。

6. 調査フローとスケジュール

調査は、以下のフローによって行う。



旅行速度調査は、下図に示すスケジュールによって行う。

[スケジュール]

項 目	本省・国総研 地方整備局等 道路管理者	令和 7 年												令和 8 年			
		3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	4 月		
調査要綱(案)の配布	◎ ○ ○		☆														
1. 調査の準備																	
・旅行速度調査単位区間の設定	◎																
・R6 ETC2.0 プローブ情報取得状況整理	◎																
・調査対象区間及び計測区間の整理	◎																
・計測計画の立案	◎																
2. 調査																	
・計測	◎ ◎																
・R7 ETC2.0 プローブ情報取得状況整理	◎																
・R7 ETC2.0 プローブ情報による旅行速度の整理	◎ ○																
3. 結果の整理	◎ ○ ○																

注)◎担当主体 ○関連主体

7. 旅行速度調査単位区間の設定及び対応表の作成

7. 1 旅行速度調査単位区間の設定

旅行速度調査単位区間は、市区町村界を挟んで隣接する交通調査基本区間を統合して設定する。

旅行速度調査単位区間は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線のすべてを対象に設定する。

[解説]

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

また、以下の点についても留意して設定する必要がある。

①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令和7年秋季までに改築等により、交通状況の大きな変化が見込まれる区間では、予め旅行速度調査単位区間を分割・統合等しておくことが望ましい。

③令和7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、旅行速度調査単位区間は設定しなくてよい。

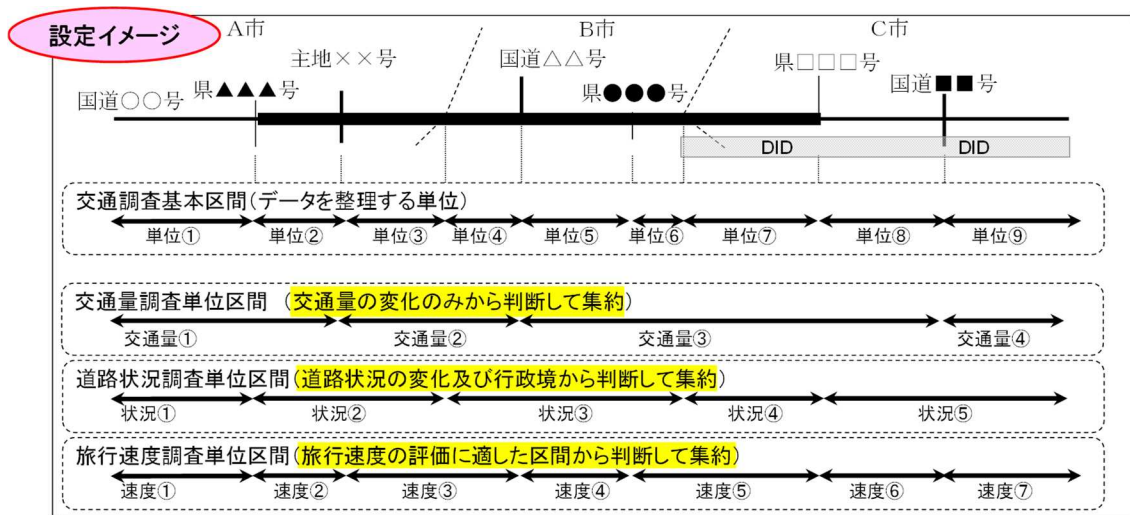
旅行速度調査単位区間は、将来の旅行速度調査の実施やプローブ集計のベースとして用いることを勘案して、調査対象区間以外についても設定を行う。

＜平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査以降の区間設定について＞

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、旅行速度の変化に対して粗く設定されている区間等が見受けられた。

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

この問題を解消するため、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。



7. 2 旅行速度調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

旅行速度調査単位区間の位置を明確化するため、旅行速度調査単位区間と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、調査結果は各道路管理者において、旅行速度調査単位区間と交通調査基本区間の対応表（様式4-1）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）旅行速度調査単位区間番号
- （5）上下反転フラグ

[解説]

旅行速度調査単位区間の位置を明確化し、道路状況調査及び交通量調査並びに令和3年度調査結果との関連付けを行うため、各道路管理者において、旅行速度調査単位区間と交通調査基本区間の対応表（様式4-1）を作成する。

各項目の具体的な調査方法は次のとおりとする。

（1）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。ここでは令和7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9. 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) 旅行速度調査単位区間番号

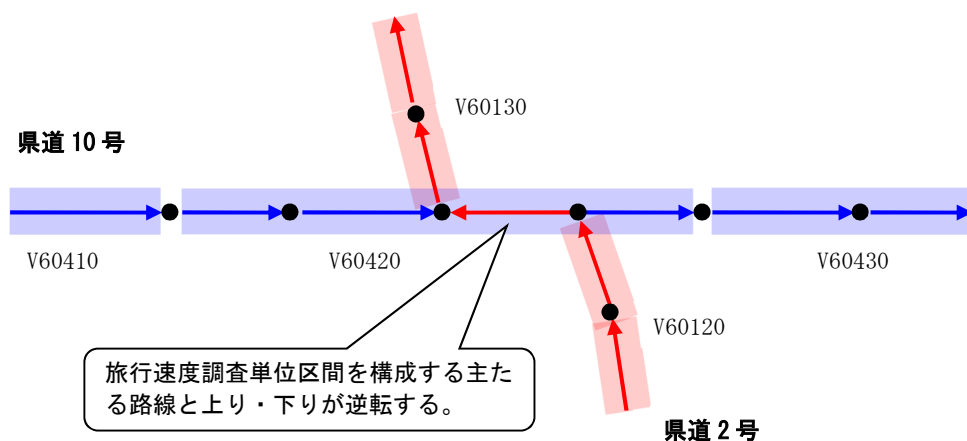
令和 7 年度の旅行速度調査単位区間番号を記入する。旅行速度調査単位区間番号のつけ方については「別添 1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

なお、令和 7 年秋季までに全国道路・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

旅行速度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、旅行速度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調査方法の整理

調査対象区間とする旅行速度調査単位区間番号を、ETC2.0プローブ情報の取得見込みを踏まえ、各道路管理者において、調査方法とともに旅行速度データ整理表（様式4－3）に整理する。

[解説]

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

調査方法の整理に当たっては、国から令和6年9月～11月に取得されたETC2.0プローブ情報（令和6年度データ）の取得状況を提示するので、それを踏まえ、道路管理者においてETC2.0プローブ情報による調査とするETC2.0プローブ区間と、道路管理者が計測車両を走行させる計測区間を決定し整理する。

9. 計測計画の立案及び計測

9. 1 計測計画の立案

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

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

[解説]

（1）計測日

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

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

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

（2）計測時間帯及び計測方向

朝夕（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する。

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

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

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

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

（３）計測回数

計測回数は、原則１回とする。ただし、代表沿道状況（区間内での沿道状況別延長のうちもっとも長い沿道状況）が人口集中地区（DID）の区間については３回計測するものとし、その平均値を旅行速度として採用する。３回調査は同一日でもよい。

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

（４）計測方法

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

①日常業務等を兼ねた計測方法

日常業務等を兼ねて旅行速度調査単位区間ごとに調査の開始地点及び終了地点の通過時刻を記録する。各区間の起終点が交差点に設定されている場合は、起終点を交差点の中心とし、交差点中心を通過する時間で計測を行う。赤信号で停止した場合にも、信号が青に変わって交差点中心を通過するまで計測を行う。

②プローブカーによる計測方法

プローブカーによる位置座標データ（緯度・経度）の取得時間間隔は可能な限り１秒ピッチで取得する。プローブカーの利用に際しては、計測機器の不具合や取得データの誤消去など問題が発生する可能性があるため、計測前に機器の取扱いについて十分機能確認を行い、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。

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

注）プローブカーについて

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

(5) 走行方法

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

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

9. 2 計測の実施

計測を実施し、旅行速度計測原票（様式４－２）にとりまとめる。

[解説]

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

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

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

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

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

10. 調査結果の整理

10. 1 ETC2.0 プローブ情報の整理

ETC2.0 プローブ情報が取得できた区間については、本省・国総研において旅行速度及び取得件数を整理する。

[解説]

ETC2.0 プローブ情報が取得できた区間については、本省・国総研において旅行速度及び取得件数の算定を行い、各道路管理者に旅行速度及び取得件数データを提供する。具体的な旅行速度の算定方法については「別添5. ETC2.0 プローブ情報を用いた旅行時間及び旅行速度の算定」を参照のこと。また、具体的な取得件数の算定方法については「別添6. ETC2.0 プローブ情報の取得件数の算定」を参照のこと。

道路管理者は、提供された旅行速度及び取得件数データを確認し、令和7年度調査結果として採用する旅行速度を選定する。なお、実際の整理方法については、「調査結果整理要領 別添12. 旅行速度調査データ整理表の整理事項」を参照のこと。

10.2 旅行速度データの整理

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

なお、様式の記載済み事項に変更が生じた場合は修正を行う。

[解説]

下記の事項について整理する。各項目の具体的な調査方法については、「別添3．旅行速度データ整理表調査事項」を参照のこと。

- (1) 都道府県指定市コード
- (2) 旅行速度調査単位区間番号
- (3) 区間延長
- (4) 旅行速度調査方法の別
- (5) 朝夕旅行時間（混雑時旅行時間）
- (6) 昼間旅行時間（非混雑時旅行時間）
- (7) 朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）
- (8) 昼間旅行速度（非混雑時旅行速度）

なお、計測区間としてプローブカー等の機械計測又は人手計測を行った区間において、結果としてETC2.0プローブ情報が取得できた場合については、プローブカー等の機械計測又は人手計測の結果を優先することとする。ETC2.0プローブ情報については、調査結果のとりまとめ作業で本省（国総研）が整理する。

11. 調査結果のチェック

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

[解説]

各道路管理者がチェックする具体事項については、「別添7. 旅行速度調査に関する調査結果のチェック項目一覧」のとおりとする。

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

12. 調査結果の提出

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

高速道路会社、都道府県・指定市、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（北海道にあつては北海道開発局、沖縄にあつ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 旅行速度調査結果（様式4ファイル）

提出期限は地方整備局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取りまとめ、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 旅行速度調査結果（様式4ファイル） 地整統合データ

提出期限 令和8年1月（予定）

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. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方

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

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

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

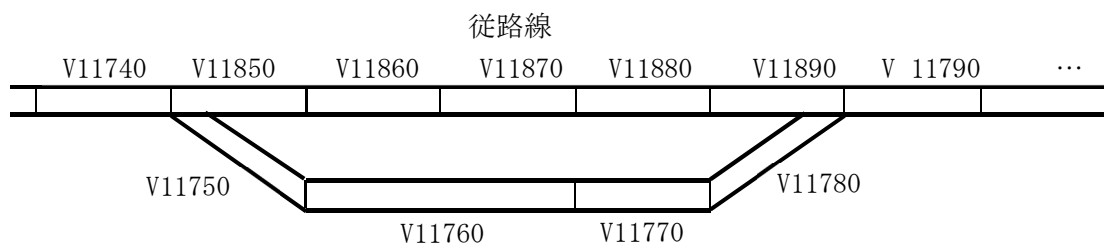
（例：V11,760 としないこと。V11760 とする。）

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

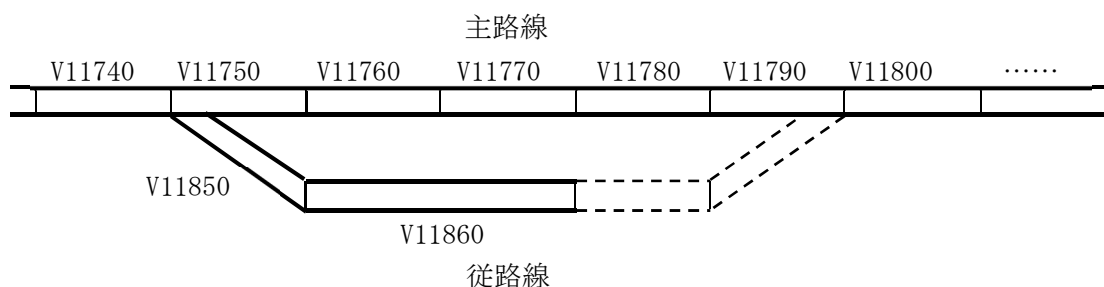
- ② “V” に続く 5 桁の番号は、路線番号順に各路線の起点側から昇順に付す。
- ③ バイパス等の供用で同一の路線が並行している区間は、原則として主路線については前後の区間と繋がる番号を付し、従路線には主路線の最後の番号に続く番号を付す。
なお、主路線に直結していない同一路線の従路線も同様とする。
- ④ 旅行速度調査単位区間の設定変更が必要となる場合を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。
- ⑤ 旅行速度調査単位区間の設定後に、やむを得ず調査単位区間の分割等が生じる場合は、起点側の区間は既存の番号を継続し、終点側の区間は既存の番号の下 1 桁を調整して付す。なお、必ずしも 1 から付す必要はない。
- ⑥ 一般国道においては、地方整備局等の国道事務所、高速道路会社、県等、公社が旅行速度調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と旅行速度調査単位区間番号の調整を行うこと。
- ⑦ 県境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。

[旅行速度調査単位区間番号の付番方法]

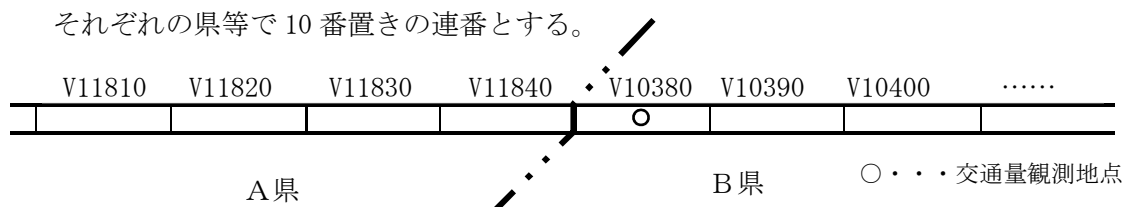
- a) バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合



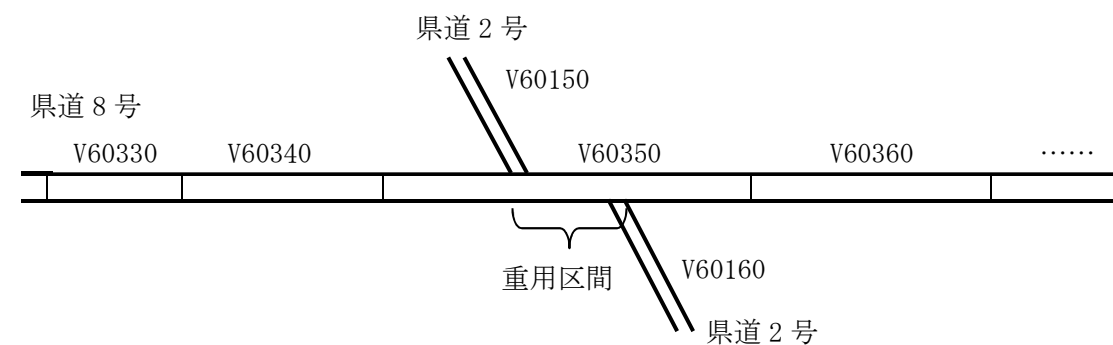
- b) バイパス部分供用中で、主路線が現道経由になる場合



- 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、重用区間において旅行速度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. 旅行速度計測原票調査事項

(1) 旅行速度調査単位区間の位置等

1) 都道府県指定市コード

計測を行った旅行速度調査単位区間の都道府県指定市コードを「別添 9. 各種コード表」を参照して記入する。

2) 旅行速度調査単位区間番号

令和 7 年度の旅行速度調査単位区間番号を記入する。旅行速度調査単位区間番号のつけ方については、「別添 1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

3) 道路種別

当該旅行速度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

当該旅行速度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

旅行速度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、当該旅行速度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

当該旅行速度調査単位区間の道路管理者について、次のコードで管理区分を記入する。

道路管理者	コード番号
国土交通大臣	1
都道府県知事	2
指定市の長	3
NEXCO3 社	4
首都高	5
阪高	6
本四	7
地方公社等	8
その他※	9

※「その他」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) 計測の諸条件

1) 計測年月日

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

2) 天候

調査時の天候を次のコード番号で記入する。

天 候	コード番号
晴	1
曇	2
雨	3
霧	4
雪	5
その他	6

3) 旅行速度調査の別

旅行速度調査の別を次のコード番号で記入する。

計測方法	コード番号
プローブカー等の機械計測	3
人手計測	4

4) 計測方向

計測方向を次のコード番号で記入する。

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

方向	コード番号
上り	1
下り	2

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

5) 計測時間帯区分

計測時間帯区分を次のコード番号で記入する。

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

時間帯区分	コード番号
朝夕（混雑時）	1
昼間（非混雑時）	2

6) 旅行速度調査単位区間延長

交通調査基本区間で調査している延長を合計して、旅行速度調査単位区間延長とし、0.1km 単位で記入する。ただし、交通調査基本区間が上下線で分離している場合は、旅行速度データの方角と同一方角の延長を計上する。

ただし、旅行速度調査単位区間延長が 0.1km 未満の場合においては、旅行速度調査単位区間の距離を計測し、1m 単位で記入する。

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

(3) 旅行速度

1) 回数番号

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

2) 通過所要時間

調査区間の調査開始地点から調査終了地点の通過所要時間を秒で記入する。

3) 旅行速度

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

4) 備考

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

(4) 計測記録

1) 回数番号

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

2) 分割番号

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

3) 計測時間帯

計測時間帯を24時間表示法で記入する。

4) 通過時刻

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

5) 計測距離

分割走行する区間のそれぞれの距離を計測し、0.1km単位で記入する。

6) 備考

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

(5) その他

1) 調査実施機関、計測担当機関

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

調査実施機関	計測担当機関
地整等	開発建設部、国道事務所等
都道府県指定市	土木事務所、建設事務所、建設管理部等
高速道路会社、公社	支社等、道路公社等

2) 計測請負会社

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

3) 代表計測員氏名

計測にたずさわった計測員の代表者の氏名を記入する。押印は必要ない。

4) 注記

計測中のトラブル、その他交通の特殊な状況等について記入する。

<観測中のトラブル、その他交通の特殊な状況の例>

- ・実査時に、一部箇所で行き止まりがあった。
- ・旅行速度調査単位区間延長と計測距離が異なる。

(旅行速度調査単位区間内に通行不可区間が含まれる場合)

別添 3. 旅行速度データ整理表調査事項

(1) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添 9. 各種コード表」を参照して記入する。

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

(2) 旅行速度調査単位区間番号

令和 7 年度の旅行速度調査単位区間番号を記入する。旅行速度調査単位区間のつけ方については、「別添 1. 旅行速度調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

(3) 区間延長

交通調査基本区間で調査している延長を合計して、旅行速度調査単位区間延長とし、0.1km 単位で記入する。

ただし、交通調査基本区間が上下線で分離している場合は、旅行速度データの方向と同一方向の延長を計上する。

(4) 旅行速度調査方法の別

旅行速度の調査方法を次のコード番号で記入する。

調査方法		コード番号
ETC2.0 プローブ情報 (令和 7 年)		1
一般車プローブデータ		2
実走	プローブカー等の機械計測	3
	人手計測	4
その他		5

え (5) 朝夕旅行時間 (混雑時旅行時間)

当該区間の朝夕旅行時間 (混雑時旅行時間) を秒単位で上り・下りの別に記入する。

(6) 昼間旅行時間 (非混雑時旅行時間)

当該区間の昼間旅行時間 (非混雑時旅行時間) を秒単位で上り・下りの別に記入する。

(7) 朝夕旅行速度 (混雑時旅行速度)

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

(8) 昼間旅行速度 (非混雑時旅行速度)

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

別添 4. 道路管理者によるプローブカーを利用した旅行速度計測要領

調査実施時は安全確保を第一優先として考え、事故等が生じないように十分に注意すること。また、走行方法は「流れに沿った」走行とする。すなわち信号交差点での停止等には安全のため十分配慮しつつ、試験車と同じ車種による追越し、被追越しが起こらないように、又は追越し、被追越しの回数がほぼ等しくなるように平均的な走行を行う。

調査実施に向けての留意点や走行計測中の留意点は、以下のようになる。

(1) 調査実施に向けての留意点等

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

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

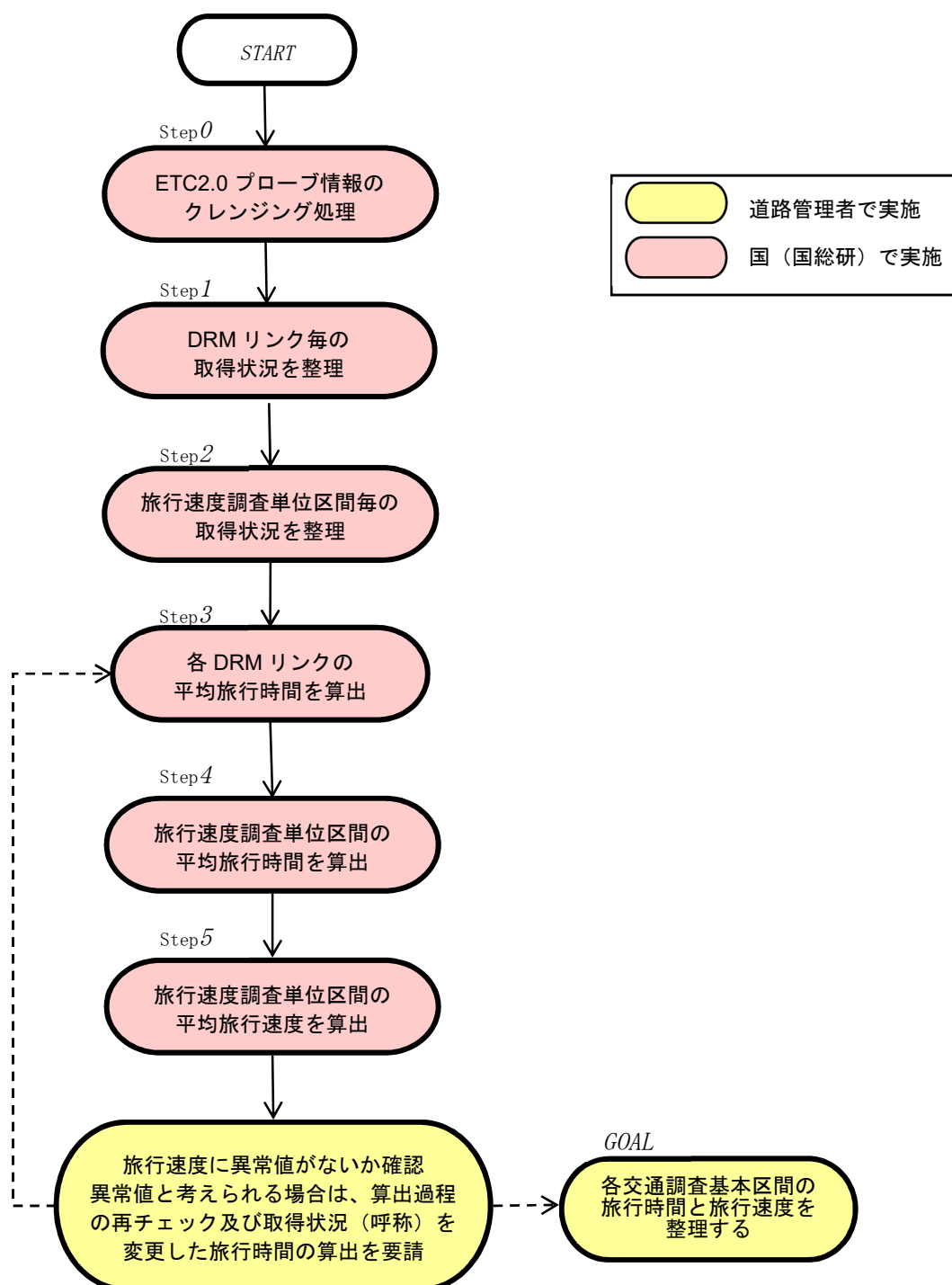
(2) 計測走行中の留意点等

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

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

別添 5. ETC2.0 プローブ情報を用いた旅行時間及び旅行速度の算定

ETC2.0 プローブ情報（様式 2-1（DRM リンク単位車両別旅行時間））を用いた旅行時間及び旅行速度の算定は、以下のフローに沿って行う。



＜各ステップの集計方法の詳細＞

Step0 ETC2.0 プローブ情報のクレンジング処理

使用する ETC2.0 プローブ情報に対して、異常値を除き、その区間を代表する旅行速度を算出するため、以下の観点からデータのクレンジング処理を実施する。

（１） 特異事象の影響の除去

- ① 路上工事または事故による車線規制が行われている DRM リンクを VICS 規制情報より抽出し、当該 DRM リンクを含む交通調査基本区間およびその上流側の交差点に接続する交通調査基本区間を対象に、車線規制が行われている時間帯（1 時間ごと）のデータを除去

（２） 高速度／低速度データの除去

- ① DRM リンク内の平均速度が時速 1km 未満または時速 150km 以上のデータを除去
- ② 同日時間帯における最速のサンプル（ただし、高速道路で時速 80km、一般道路で時速 30km を上回る場合は、これらを最高速度とする）を DRM リンク単位で算定し、そのサンプルから 600 秒以上遅れたデータを除去

Step1 DRM リンク毎の取得状況整理

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の DRM リンクについて、平日（月～金）のリンク毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、朝夕（混雑時）・昼間（非混雑時）それぞれ、下表のとおり分類整理する。

区分	取得状況	呼称
朝夕 （混雑時）	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間（7-9 時）、夕 2 時間（17-19 時）において、それぞれ 3 件以上データが取得できている状況。	L1（標準）
	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間（7-9 時）及び夕 2 時間（17-19 時）の計 4 時間において、3 件以上のデータが取得できている状況。	L2
昼間 （非混雑時）	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、昼 8 時間（9-17 時）において、3 件以上データが取得できている状況。	L1（標準）

Step2 旅行速度調査単位区間毎の取得状況整理

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の旅行速度調査単位区間（以下、本別添5において「区間」という。）について、Step1 で求めた DRM リンク毎の取得状況に基づき、区間毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、朝夕（混雑時）・昼間（非混雑時）それぞれ、下表のとおり分類整理を判定する。

区分	取得状況	呼称
朝夕 (混雑時)	小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・L1(標準)で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計(L_D)の90%以上を占める状況。	標準
	標準の状況に達しなかった区間のうち、小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・L2 で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の90%以上を占める状況。	特例 1
	特例 1 の状況に達しなかった区間のうち、小型車・大型車の合計の取得状況が、以下を満たす。 ・L2 で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の90%以上を占める状況。	特例 2

区分	取得状況	呼称
昼間 (非混雑時)	小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・L1(標準)で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計(L_D)の90%以上を占める状況。	標準
	標準の状況に達しなかった区間のうち、小型車・大型車の合計の取得状況が、以下を満たす。 ・L1 で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の90%以上を占める状況。	特例 2

特例 2 にも該当しない区間は「取得できず」とし、ETC2.0プローブ区間としない。

Step3 各 DRM リンクの平均旅行時間算出

ETC2.0プローブ区間とする各区間を構成する DRM リンクについて、それぞれ上下別に、Step2 で求めた各区間の集計期間に応じて、下表の方法でデータを集計し、平均旅行時間を求める。

区分	呼称	集計方法
朝夕 (混雑時)	標準	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間 (7-9 時)、夕 2 時間 (17-19 時) において、それぞれ車種別に集計
	特例 1	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間 (7-9 時) 及び夕 2 時間 (17-19 時) の計 4 時間において、車種別に集計
	特例 2	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間 (7-9 時) 及び夕 2 時間 (17-19 時) の計 4 時間において、車種区分せずに集計
昼間 (非混雑時)	標準	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、昼 8 時間 (9-17 時) において、車種別に集計
	特例 2	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、昼 8 時間 (9-17 時) において、車種区分せずに集計

DRM リンクの平均旅行時間を求めるにあたっては、当該時間帯に含まれる当該車種の（または、車種区分なしの）DRM リンク単位車両別旅行時間の値の総和を取得件数で除して求める。

$$T_i = (\sum t) / n$$

i : 当該 DRM リンクを表す文字

T_i : DRM リンクの平均旅行時間

t : DRM リンク単位車両別旅行時間の値

n : DRM リンク単位車両別旅行時間の取得件数

Step4 旅行速度調査単位区間の平均旅行時間算出

各区間の集計期間の集計方法に応じて取得できた DRM リンクのリンク延長合計を L_d (m)、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計を L_D 、Step3 で算出した各 DRM リンクの平均旅行時間を合計したものを T_d (秒)とし、次式により、当該区間の平均旅行時間 T (秒)を算出する。

区分	車種区分	算定方法
朝夕 (混雑時) ・ 昼間 (非混雑時)	車種別に 集計 (交通 量 デ ー タ が あ る 場 合)	$T_d^s = \Sigma T_i^s$ $T_d^l = \Sigma T_i^l$ $L_d^s = \Sigma L_i^s$ $L_d^l = \Sigma L_i^l$ $T^s = T_d^s / L_d^s \times L_D$ $T^l = T_d^l / L_d^l \times L_D$ $T = \frac{T^s \times Q^s + T^l \times Q^l}{Q^s + Q^l}$ ※T_d^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車) T_d^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (大型車) <i>i</i> : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車) T_i^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (大型車) L_d^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車) L_d^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (大型車) L_i^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車) L_i^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (大型車) T^s : 当該区間の平均旅行時間 (小型車) T^l : 当該区間の平均旅行時間 (大型車) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 T : 当該区間の平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) Q^s : 当該区間の当該時間帯の交通量 (小型車) Q^l : 当該区間の当該時間帯の交通量 (大型車)
	車種別に 集計 (交通 量 デ ー タ が な い 場 合)	$T_d^s = \Sigma T_i^s$ $T_d^l = \Sigma T_i^l$ $L_d^s = \Sigma L_i^s$ $L_d^l = \Sigma L_i^l$ $T^s = T_d^s / L_d^s \times L_D$ $T^l = T_d^l / L_d^l \times L_D$ ※T_d^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車) T_d^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (大型車) <i>i</i> : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車) T_i^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (大型車)

	L_d^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車) L_d^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (大型車) L_i^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車) L_i^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (大型車) T^s : 当該区間の平均旅行時間 (小型車) T^l : 当該区間の平均旅行時間 (大型車) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 $T_d = \Sigma T_i$ $L_d = \Sigma L_i$ $T = T_d / L_d \times L_D$ ※T_d : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車・大型車の合計) <i>i</i> : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_d : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車・大型車の合計) L_i : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車・大型車の合計) T : 当該区間の平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計
車種区分せずに集計	$T_d = \Sigma T_i$ $L_d = \Sigma L_i$ $T = T_d / L_d \times L_D$ ※T_d : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車・大型車の合計) <i>i</i> : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_d : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車・大型車の合計) L_i : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車・大型車の合計) T : 当該区間の平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計

混雑時については、朝夕それぞれで T を算出した後、遅い方の平均旅行時間を当該区間の平均旅行時間とする。(集計期間を特例 1 又は特例 2 とする区間を除く。)

Step5 旅行速度調査単位区間の平均旅行速度算出

当該区間を構成する交通調査基本区間の区間長の和で求める当該区間の区間長 L を、Step4 で求めた区間の平均旅行時間（小型車・大型車の合計） T で除して、当該区間の平均旅行速度（小型車・大型車の合計）を算定する。

$$V = L / T$$

V ：当該区間の平均旅行速度（小型車・大型車の合計）

L ：当該区間の区間長

T ：当該区間の平均旅行時間（小型車・大型車の合計）

車種別に集計する場合は、上記に加えて、当該区間を構成する交通量調査基本区間の区間長の和で求める当該区間の区間長 L を、Step4 で求めた区間の平均旅行時間（小型車） T^s あるいは平均旅行時間（大型車） T^l で除して、当該区間の小型車・大型車の平均旅行速度をそれぞれ算定する。

$$V^s = L / T^s$$

$$V^l = L / T^l$$

V^s ：当該区間の平均旅行速度（小型車）

V^l ：当該区間の平均旅行速度（大型車）

L ：当該区間の区間長

T^s ：当該区間の平均旅行時間（小型車）

T^l ：当該区間の平均旅行時間（大型車）

ただし、 L は0.1km単位となるため、実延長が0.1km未満の場合は正しく速度を算出できなくなる。この場合は、当該区間を構成する全DRMリンクのリンク延長合計 L_D (m)を用い、旅行速度を直接算出するものとする。

別添 6. ETC2.0 プローブ情報の取得件数の算定

別添 5 において旅行時間及び旅行速度の算定に用いた ETC2.0 プローブ情報の取得件数を以下の手順で算定する。

Step1 DRM リンク毎の取得状況整理 (別添 5 の Step1 と同様)

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の DRM リンクについて、平日(月-金)のリンク毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に(または、車種区分せずに)、朝夕(混雑時)・昼間(非混雑時)それぞれ、下表のとおり分類整理する。

区分	取得状況	呼称
朝夕 (混雑時)	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間(7-9 時)、夕 2 時間(17-19 時)において、それぞれ 3 件以上データが取得できている状況。	L1 (標準)
	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間(7-9 時)及び夕 2 時間(17-19 時)の計 4 時間において、3 件以上のデータが取得できている状況。	L2
昼間 (非混雑時)	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、昼 8 時間(9-17 時)において、3 件以上データが取得できている状況。	L1 (標準)

Step2 旅行速度調査単位区間に適用する集計期間の整理 (別添5のStep2と同様)

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の旅行速度調査単位区間（以下、本別添6において「区間」という。）について、Step1 で求めた DRM リンク毎の取得状況に基づき、区間毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、朝夕（混雑時）・昼間（非混雑時）それぞれ、下表のとおり分類整理する。

区分	取得状況	呼称
朝夕 (混雑時)	小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・L1(標準)で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計(L_D)の90%以上を占める状況。	標準
	標準の状況に達しなかった区間のうち、小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・L2 で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の90%以上を占める状況。	特例1
	特例1の状況に達しなかった区間のうち、小型車・大型車の合計の取得状況が、以下を満たす。 ・L2 で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の90%以上を占める状況。	特例2

区分	取得状況	呼称
昼間 (非混雑時)	小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・L1(標準)で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計(L_D)の90%以上を占める状況。	標準
	標準の状況に達しなかった区間のうち、小型車・大型車の合計の取得状況が、以下を満たす。 ・L2 で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の90%以上を占める状況。	特例2

特例2にも該当しない区間は「取得できず」とし、ETC2.0プロブ区間としない。

Step3 各 DRM リンクの取得件数の算出 (別添 5 の Step3 と同様)

ETC2.0 プローブ区間とする各区間を構成する DRM リンクについて、それぞれ上下別に、Step2 で求めた各区間の集計期間に応じて、下表の方法でデータを集計し、取得件数を求める。

区分	呼称	集計方法
朝夕 (混雑時)	標準	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間 (7-9 時)、夕 2 時間 (17-19 時) において、それぞれ車種別に集計
	特例 1	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間 (7-9 時) 及び夕 2 時間 (17-19 時) の計 4 時間において、車種別に集計
	特例 2	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、朝 2 時間 (7-9 時) 及び夕 2 時間 (17-19 時) の計 4 時間において、車種区分せずに集計
昼間 (非混雑時)	標準	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、昼 8 時間 (9-17 時) において、車種別に集計
	特例 2	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、昼 8 時間 (9-17 時) において、車種区分せずに集計

Step4 旅行速度調査単位区間の取得件数の算出

各区間の集計期間の集計方法に応じて取得できた各 DRM リンクの取得件数に対して、各 DRM リンク延長の区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 (L_D) に対する割合を用いて加重平均を行い、当該区間の取得件数を算出する。

朝夕（混雑時）については、別添 5 の Step4 で、朝夕それぞれで旅行速度調査単位区間の平均旅行時間 T を算出した後、平均旅行時間が遅い方の時間帯における取得件数を当該区間の取得件数とする。（集計期間を特例 1 又は特例 2 とする区間を除く。）

（標準、特例 1 の場合）

$$N^s = \Sigma (N_i^s \times L_i^s) / L_D$$

$$N^l = \Sigma (N_i^l \times L_i^l) / L_D$$

$$N = N^s + N^l$$

N^s : 当該区間の取得件数（小型車）

N^l : 当該区間の取得件数（大型車）

N : 当該区間の取得件数（小型車・大型車の合計）

i : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号

N_i^s : 取得できた当該 DRM リンクの取得件数（小型車）

N_i^l : 取得できた当該 DRM リンクの取得件数（大型車）

L_i^s : 取得できた当該 DRM リンクのリンク延長（小型車）

L_i^l : 取得できた当該 DRM リンクのリンク延長（大型車）

L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計

（特例 2 の場合）

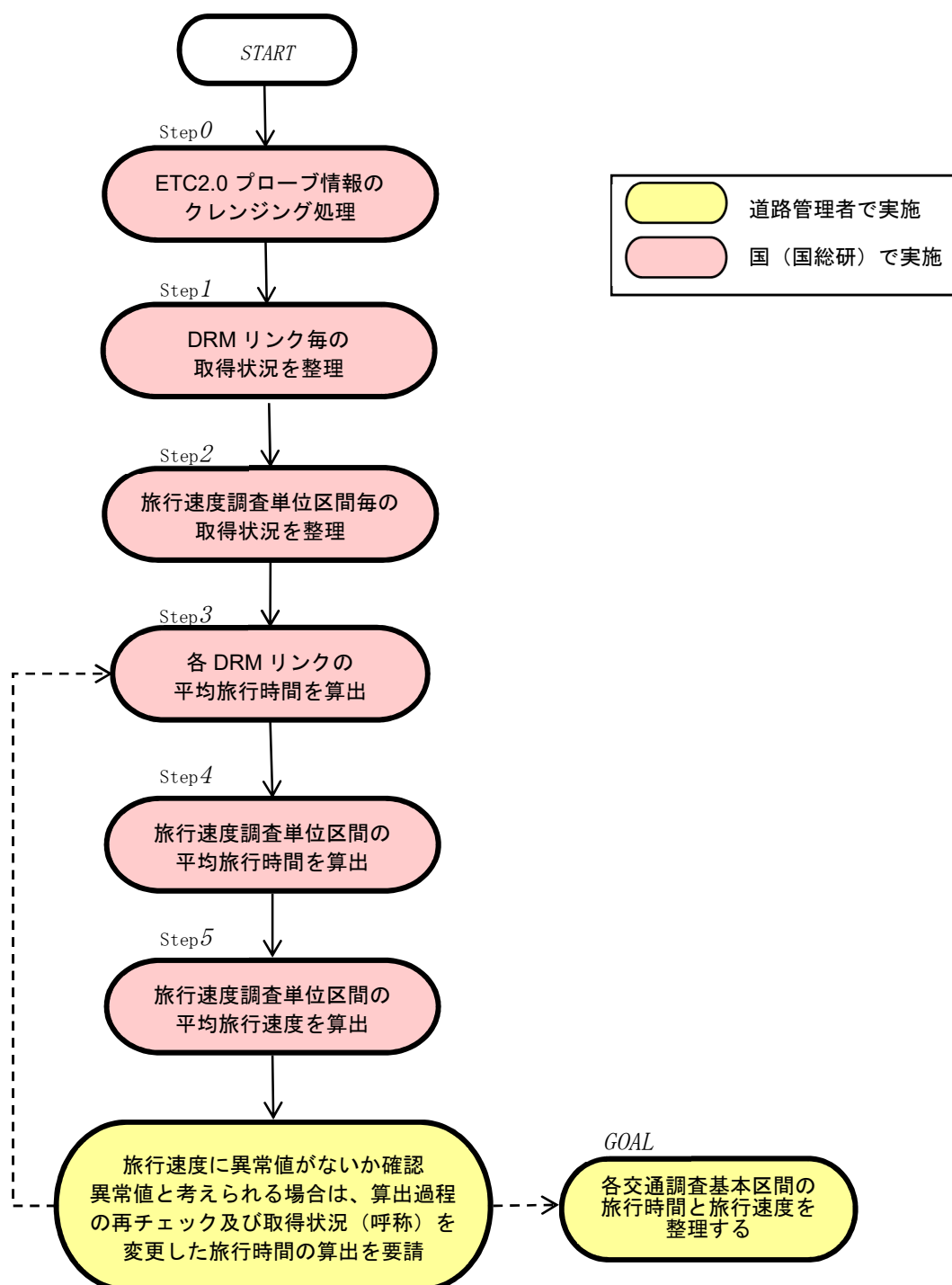
$$N = \Sigma (N_i \times L_i) / L_D$$

N_i : 取得できた当該 DRM リンクの取得件数（小型車・大型車の合計）

L_i : 取得できた当該 DRM リンクのリンク延長（小型車・大型車の合計）

別添 7. ETC2.0 プローブ情報を用いた旅行時間及び旅行速度の算定（1 時間帯別）

ETC2.0 プローブ情報（様式 2-1（DRM リンク単位車両別旅行時間））を用いた 1 時間帯別の旅行時間及び旅行速度の算定は、以下のフローに沿って行う。



＜各ステップの集計方法の詳細＞

Step0 ETC2.0 プローブ情報のクレンジング処理

使用する ETC2.0 プローブ情報に対して、異常値を除き、その区間を代表する旅行速度を算出するため、以下の観点からデータのクレンジング処理を実施する。

(1) 特異事象の影響の除去

- ① 路上工事または事故による車線規制が行われている DRM リンクを VICS 規制情報より抽出し、当該 DRM リンクを含む交通調査基本区間およびその上流側の交差点に接続する交通調査基本区間を対象に、車線規制が行われている時間帯（1 時間ごと）のデータを除去

(2) 高速度／低速度データの除去

- ① DRM リンク内の平均速度が時速 1km 未満または時速 150km 以上のデータを除去
- ② 同日時間帯における最速のサンプル（ただし、高速道路で時速 80km、一般道路で時速 30km を上回る場合は、これらを最高速度とする）を DRM リンク単位で算定し、そのサンプルから 600 秒以上遅れたデータを除去

Step1 DRM リンク毎の取得状況整理

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の DRM リンクについて、平日（月～金）のリンク毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、各 1 時間帯別にそれぞれ、下表のとおり分類整理する。

取得状況	呼称
R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、当該 1 時間帯において、3 件以上データが取得できている状況。	L1（標準）

なお、高速自動車国道・都市高速道路・一般国道については、24 時間（7 時～翌 7 時）を対象とし、主要地方道・一般都道府県道・指定市の一般市道については、12 時間（7 時～19 時）を対象とする。

Step2 旅行速度調査単位区間毎の取得状況整理

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の旅行速度調査単位区間（以下、本別添 7 において「区間」という。）について、Step1 で求めた DRM リンク毎の取得状況に基づき、区間毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、各 1 時間帯別にそれぞれ、下表のとおり分類整理する。

取得状況	呼称
小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・ L1（標準）で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計 (L_D) の 90%以上を占める状況。	標準
標準の状況に達しなかった区間のうち、小型車・大型車の合計の取得状況が、以下を満たす。 ・ L1（標準）で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の 90%以上を占める状況。	特例

特例にも該当しない区間は「取得できず」とし、旅行速度（1 時間帯別）を算定しない。

Step3 各 DRM リンクの平均旅行時間算出

ETC2.0 プローブ区間とする各区間を構成する DRM リンクについて、それぞれ上下別に、Step2 で求めた各区間の集計期間に応じて、下表の方法でデータを集計し、平均旅行時間を求める。

呼称	集計方法
標準	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、車種別に集計
特例	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、車種区分せずに集計

DRM リンクの平均旅行時間を求めるにあたっては、当該時間帯に含まれる当該車種の（または、車種区分なしの）DRM リンク単位車両別旅行時間の値の総和を取得件数で除して求める。

$$T_i = (\sum t) / n$$

i : 当該 DRM リンクを表す文字
 T_i : DRM リンクの平均旅行時間
 t : DRM リンク単位車両別旅行時間の値
 n : DRM リンク単位車両別旅行時間の取得件数

Step4 旅行速度調査単位区間の平均旅行時間算出

各区間の集計期間の集計方法に応じて取得できた DRM リンクのリンク延長合計を L_d (m)、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計を L_D 、Step3 で算出した各 DRM リンクの平均旅行時間を合計したものを T_d (秒)とし、次式により当該区間の平均旅行時間 T (秒)を算出する。

車種区分	算定方法
車種別に集計 (交通量データがある場合)	$T_d^s = \Sigma T_i^s$ $T_d^l = \Sigma T_i^l$ $L_d^s = \Sigma L_i^s$ $L_d^l = \Sigma L_i^l$ $T^l = T_d^l / L_d^l \times L_D$ $T = \frac{T^s \times Q^s + T^l \times Q^l}{Q^s + Q^l}$ ※T_d^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車) T_d^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (大型車) i : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車) T_i^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (大型車) L_d^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車) L_d^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (大型車) L_i^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車) L_i^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (大型車) T^s : 当該区間の平均旅行時間 (小型車) T^l : 当該区間の平均旅行時間 (大型車) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 T : 当該区間の平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) Q^s : 当該区間の当該時間帯の交通量 (小型車) Q^l : 当該区間の当該時間帯の交通量 (大型車)
車種別に集計 (交通量データがない場合)	$T_d^s = \Sigma T_i^s$ $T_d^l = \Sigma T_i^l$ $L_d^s = \Sigma L_i^s$ $L_d^l = \Sigma L_i^l$ $T^s = T_d^s / L_d^s \times L_D$ $T^l = T_d^l / L_d^l \times L_D$ ※T_d^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車) T_d^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (大型車) i : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i^s : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車) T_i^l : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (大型車) L_d^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車) L_d^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (大型車)

	L_i^s : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車) L_i^l : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (大型車) T^s : 当該区間の平均旅行時間 (小型車) T^l : 当該区間の平均旅行時間 (大型車) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 $T_d = \Sigma T_i$ $L_d = \Sigma L_i$ $T = T_d / L_d \times L_D$ ※T_d : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車・大型車の合計) i : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 L_d : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車・大型車の合計) L_i : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車・大型車の合計) T : 当該区間の平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計
車種区分 せずに集 計	$T_d = \Sigma T_i$ $L_d = \Sigma L_i$ $T = T_d / L_d \times L_D$ ※T_d : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間の合計 (小型車・大型車の合計) i : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号 T_i : 取得できた DRM リンクの平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_d : 取得できた DRM リンクのリンク延長合計 (小型車・大型車の合計) L_i : 取得できた DRM リンクのリンク延長 (小型車・大型車の合計) T : 当該区間の平均旅行時間 (小型車・大型車の合計) L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計

平均旅行時間 T を算出する際に用いる車種別時間帯別交通量について、12 時間観測区間、非観測（推定）区間における、夜間（19 時～翌 7 時）の時間帯別交通量は、以下の方法により推定を行う。

$$Q_{N12h} = Q_{24h} - Q_{D12h}$$

$$Q_{N12h}^m = Q_{N12h} \times r^m$$

$$q^m = Q_{N12h}^m \times d$$

Q_{N12h} ：夜間 12 時間自動車類交通量

Q_{24h} ：24 時間自動車類交通量

Q_{D12h} ：昼間 12 時間自動車類交通量

r^m ：夜間 12 時間車種別交通量の割合

Q_{N12h}^m ：夜間 12 時間車種別交通量

d ：昼夜率設定に用いる 24 時間交通量から算定

q^m ：車種別時間帯別交通量

Step5 旅行速度調査単位区間の平均旅行速度算出

当該区間を構成する交通調査基本区間の区間長の和で求める当該区間の区間長 L を、Step4 で求めた区間の平均旅行時間（小型車・大型車の合計） T で除して、当該区間の平均旅行速度（小型車・大型車の合計）を算定する。

$$V = L / T$$

V ：当該区間の平均旅行速度（小型車・大型車の合計）

L ：当該区間の区間長

T ：当該区間の平均旅行時間（小型車・大型車の合計）

車種別に集計する場合は、上記に加えて、当該区間を構成する交通量調査基本区間の区間長の和で求める当該区間の区間長 L を、Step4 で求めた区間の平均旅行時間（小型車） T^s あるいは平均旅行時間（大型車） T^l で除して、当該区間の小型車・大型車の平均旅行速度をそれぞれ算定する。

$$V^s = L / T^s$$

$$V^l = L / T^l$$

V^s ：当該区間の平均旅行速度（小型車）

V^l ：当該区間の平均旅行速度（大型車）

L ：当該区間の区間長

T^s ：当該区間の平均旅行時間（小型車）

T^l ：当該区間の平均旅行時間（大型車）

ただし、 L は0.1km単位となるため、実延長が0.1km未満の場合は正しく速度を算出できなくなる。この場合は、当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 $L_D(m)$ を用い、旅行速度を直接算出するものとする。

別添 8. ETC2.0 プローブ情報の取得件数の算定（1 時間帯別）

別添 7 において 1 時間帯別の旅行時間及び旅行速度の算定に用いた ETC2.0 プローブ情報の取得件数を以下の手順で算定する。

Step1 DRM リンク毎の取得状況整理 （別添 7 の Step1 と同様）

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の DRM リンクについて、平日(月-金)のリンク毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、各 1 時間帯別にそれぞれ、下表のとおり分類整理する。

取得状況	呼称
R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、当該 1 時間帯において、3 件以上データが取得できている状況。	L1（標準）

Step2 旅行速度調査単位区間に適用する集計期間の整理 （別添 7 の Step2 と同様）

全国道路・街路交通情勢調査対象路線の旅行速度調査単位区間（以下、本別添 6 において「区間」という。）について、Step1 で求めた DRM リンク毎の取得状況に基づき、区間毎の ETC2.0 プローブ情報の取得状況を、上下別、車種別に（または、車種区分せずに）、各 1 時間帯別にそれぞれ、下表のとおり分類整理する。

取得状況	呼称
小型車の取得状況、大型車の取得状況が、それぞれ以下を満たす。 ・ L1（標準）で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長の合計 (L_D) の 90%以上を占める状況。	標準
標準の状況に達しなかった区間のうち、小型車・大型車の合計の取得状況が、以下を満たす。 ・ L1（標準）で取得できた DRM リンクのリンク延長合計が、 L_D の 90%以上を占める状況。	特例

特例にも該当しない区間は「取得できず」とし、取得状況（1 時間帯別）を算定しない。

Step3 各 DRM リンクの取得件数の算出 （別添 7 の Step3 と同様）

ETC2.0 プローブ区間とする各区間を構成する DRM リンクについて、それぞれ上下別に、Step2 で求めた各区間の集計期間に応じて、下表の方法でデータを集計し、取得件数を求める。

呼称	集計方法
標準	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、車種別に集計
特例	R7 年 9 月～11 月の 3 ヶ月間で、車種区分せずに集計

Step4 旅行速度調査単位区間の取得件数の算出

各区間の集計期間の集計方法に応じて取得できた各 DRM リンクの取得件数に対して、各 DRM リンク延長の区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計 (L_D) に対する割合を用いて加重平均を行い、当該区間の取得件数を算出する。

(標準の場合)

$$N^s = \Sigma(N_i^s \times L_i^s) / L_D$$

$$N^l = \Sigma(N_i^l \times L_i^l) / L_D$$

$$N = N^s + N^l$$

N^s : 当該区間の取得件数 (小型車)

N^l : 当該区間の取得件数 (大型車)

N : 当該区間の取得件数 (小型車・大型車の合計)

i : 取得できた DRM リンクの区間内の順番号

N_i^s : 取得できた当該 DRM リンクの取得件数 (小型車)

N_i^l : 取得できた当該 DRM リンクの取得件数 (大型車)

L_i^s : 取得できた当該 DRM リンクのリンク延長 (小型車)

L_i^l : 取得できた当該 DRM リンクのリンク延長 (大型車)

L_D : 当該区間を構成する全 DRM リンクのリンク延長合計

(特例の場合)

$$N = \Sigma(N_i \times L_i) / L_D$$

N_i : 取得できた当該 DRM リンクの取得件数 (小型車・大型車の合計)

L_i : 取得できた当該 DRM リンクのリンク延長 (小型車・大型車の合計)

別添 9. 旅行速度調査に関する調査結果のチェック項目一覧

調査結果については、以降の表に記載されているチェック項目に基づいてチェックを行う。このうち、「エラー」については、解消されるまで修正し、「警告」については、必要に応じて修正を行うものとする。

(1) 旅行速度調査単位区間と交通調査基本区間の対応表（様式 4-1）チェック項目一覧表

表 旅行速度調査単位区間と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	○		空白かつ備考欄が空白
202		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
301	旅行速度調査単位区間番号	○		空白かつ備考欄が空白
302		○		頭文字が“V”以外になっている。
303		○		6 桁以外
304			○	道路種別との不整合
401	旅行速度調査単位区間		○	調査単位区間内で複数の道路種別が混在
402			○	調査単位区間内で複数の路線番号が混在
403			○	調査単位区間内で複数の管理区分が混在
404			○	調査単位区間内で複数の自動車専用道路の別が混在
405			○	調査単位区間内で複数の現道旧道区分が混在
501	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) 旅行速度計測原票（様式4-2）チェック項目一覧表

表 旅行速度計測原票チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
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	旅行速度調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
1111	計測年月日		○	2025年9月1日～2025年11月30日以外である
1112	年	○		2025以外である
1113	月	○		1～12以外である
1114	日	○		1～31以外である
1115		○		日付以外である
1121	天候	○		1～6以外の数値が入力
1131	旅行速度調査の別	○		3又は4以外の数値が入力
1141	計測方向	○		1又は2以外の数値が入力
1151	計測時間帯区分	○		1又は2以外の数値が入力
1161	旅行速度調査単位区間延長	○		交通調査基本区間延長の合計と等しくない
1171	回数番号	○		回数番号が未入力
1172			○	回数番号>3である
1181	通過所要時間		○	(調査単位区間延長/通過所要時間)×3600<5である
1182			○	(調査単位区間延長/通過所要時間)×3600>指定最高速度+20km/hである
1191	旅行速度		○	<5km/hである
1192			○	>指定最高速度+20km/hである
1211	回数番号	○		回数番号が未入力
1212			○	回数番号>3である
1221	分割番号		○	1～9以外の数値が入力
1231	計測時間帯	○		0～23以外の数値が入力
1241	計測開始地点通過時刻	時	○	0～23以外である
1242		分	○	0～59以外である
1243		秒	○	0～59以外である
1244			○	計測終了地点通過時刻以後の時刻である
1245			○	時刻以外である
1251	計測終了地点通過時刻	時	○	0～23以外である
1252		分	○	0～59以外である
1253		秒	○	0～59以外である
1254			○	計測開始地点通過時刻以前の時刻である
1255			○	時刻以外である
1261	計測距離	○		>調査単位区間延長である
1262		○		分割走行区間の計測距離の合計が調査単位区間延長と等しくない

(3) 旅行速度データ整理表（様式4-3）チェック項目一覧表

表 旅行速度データ整理表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
3011	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
3021	旅行速度調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
3111	区間延長	○		交通調査基本区間延長の合計と等しくない
3121	旅行速度調査方法の別	○		1～5 外の数値が入力
3141	朝夕旅行時間		○	(区間延長／朝夕旅行時間) × 3600 < 5 である
3142			○	(区間延長／朝夕旅行時間) × 3600 > 指定最高速度+20km/h である
3151	昼間旅行時間		○	(区間延長／昼間旅行時間) × 3600 < 5 である
3152			○	(区間延長／昼間旅行時間) × 3600 > 指定最高速度+20km/h である
3153			○	> 朝夕時旅行時間である
3161	朝夕旅行速度		○	< 5 km/h である
3162			○	> 指定最高速度+20km/h である
3171	昼間旅行速度		○	< 5 km/h である
3172			○	> 指定最高速度+20km/h である
3173			○	< 朝夕旅行速度である

別添 10. 各種様式

様式 4 - 1

令和 7 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

旅行速度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

交通調査基本区間番号													都道府県 指定市 コード					旅行速度調査 単位区間番号										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																		
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						
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												
																		V												

道路管理者名

都道府県指定市コード					
旅行速度	V				
調査単位区間番号					
道路種別		1.高速自動車国道 2.都市高速道路 3.一般国道 4.主要地方道（都道府県道） 5.主要地方道（指定市市道） 6.一般都道府県道 7.指定市の一般市道			
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.国土交通大臣 2.都道府県知事 3.指定市の長 4.NEXCO 3社 5.首都高 6.阪高 7.本四 8.地方公社等 9.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 機関	責任者		年 月	日
	担当者		年 月	日
調 査	機関名			
担 当	責任者		年 月	日
機 関	担当者		年 月	日
調 査	会社名			
請 負	責任者		年 月	日
会 社	担当者		年 月	日

計 測 年 月 日		令和7年 月 日 曜日					
天 候		1:晴 2:曇 3:雨 4:霧 5:雪 6:その他					
旅行速度調査の別		3:プローブカー等の機械計測 4:人手計測					
計 測 方 向		1:上り(終点から起点へ) 2:下り(起点から終点へ)					
計 測 時 間 帯 区 分		1:朝夕(混雑時) 2:昼間(非混雑時)					
調 査 単 位				調 査 単 位 区 間			
区 間 延 長 (0.1km)				延 長 (m) ※		※0.1km単位では旅行速度が 正しく算出できない場合	

回数 番号	通過所要 時間 (秒)	旅行速度 (0.1km/h)	備 考
1			
平均			

[illegible]

道路管理者名

備考

別添 11. 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。

令和 7 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	札幌自動車道
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) R6道路施設 現況調査コード*
北海道縦貫自動車道（函館名寄線）	道央自動車道	士別釧淵～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
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～小諸御影料金所間	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～西粟倉間	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	三次東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～日南北郷間	5902	2902
		日南北郷～日南東郷間	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、R6 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。

令和 7 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。