

**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**

**道路状況調査編**

**令和7年 4 月**

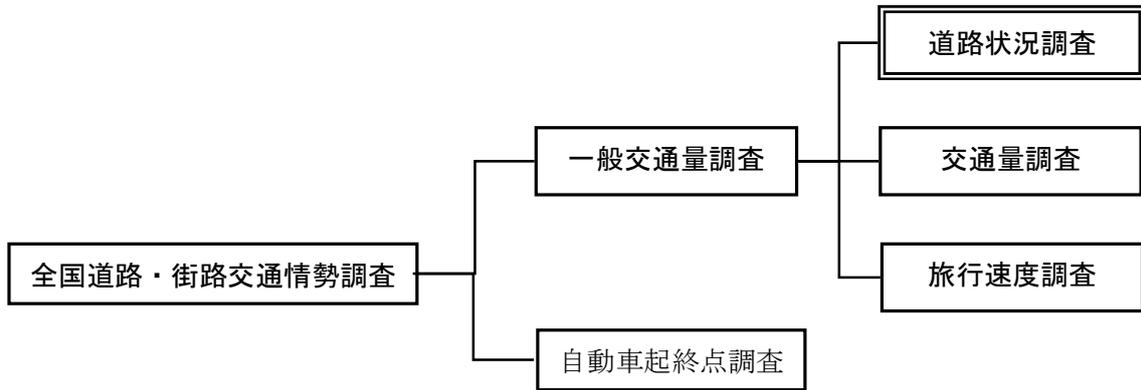
**国土交通省**



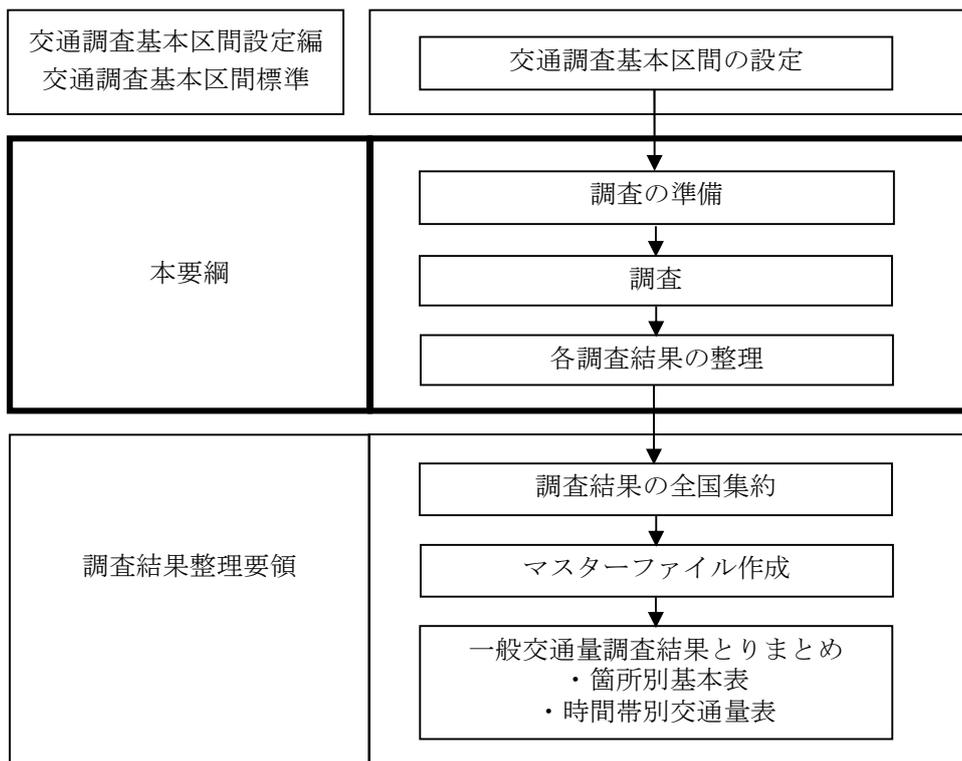
# まえがき

## 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道路状況調査に適用する。



地方整備局（北海道にあつては北海道開発局、沖縄にあつては沖縄総合事務局）及び都道府県等が実施する道路状況調査の調査方法や調査項目を示し、調査票の様式を定めている。調査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

## 別添資料

- 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
- 別添6. 道路状況総括表調査方法の例

## 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年に初めて実施され、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。

## 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

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 <sup>\*1</sup>

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) 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、この区間における令和7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、令和7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、令和7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

#### [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令和7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、道路状況の調査結果が変わる（代表断面の状況を調査する項目について、道路状況総括表（様式2-2）の記入内容が変わる）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、OD調査も交通量調査を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設定方法は、「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。

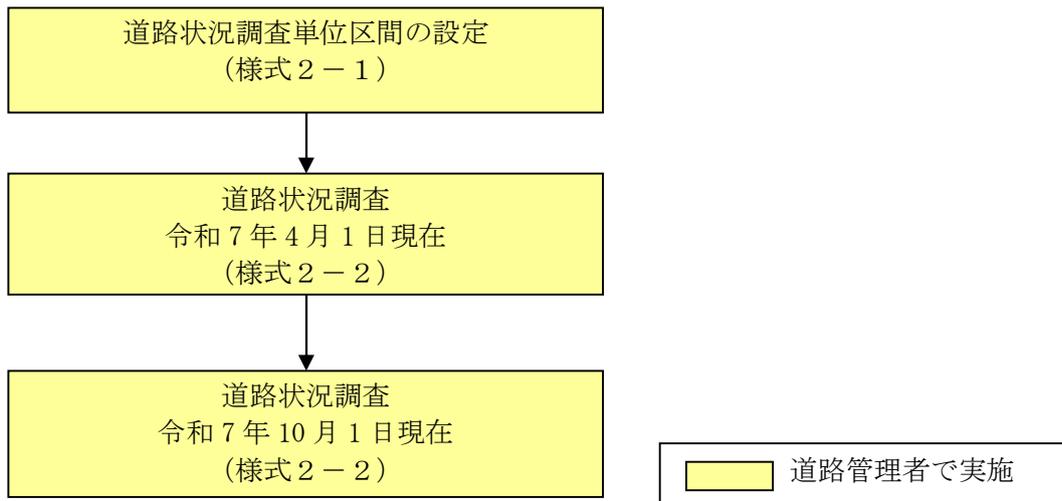
##### [解説]

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	令和7年												令和8年			
				1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
調査要綱(案)の配布	◎	○	○				☆												
1. 道路状況調査単位区間の設定			◎				.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....						
2. 道路状況調査 (令和7年4月1日現在)			◎				.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....						
3. 道路状況調査 (令和7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。

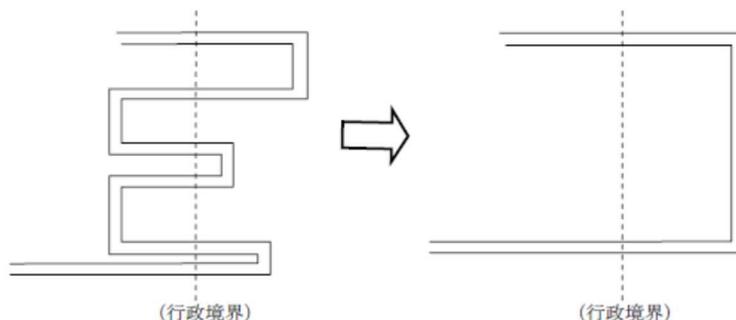
なお、集約を判断する際の道路状況の変化点としては、データ利用時に道路状況調査単位区間内の道路状況は同様であるとして分析が行われることに配慮し、特に以下の点に注意する。

- ① 車線数、代表沿道状況、中央分離帯等、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 令和7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>

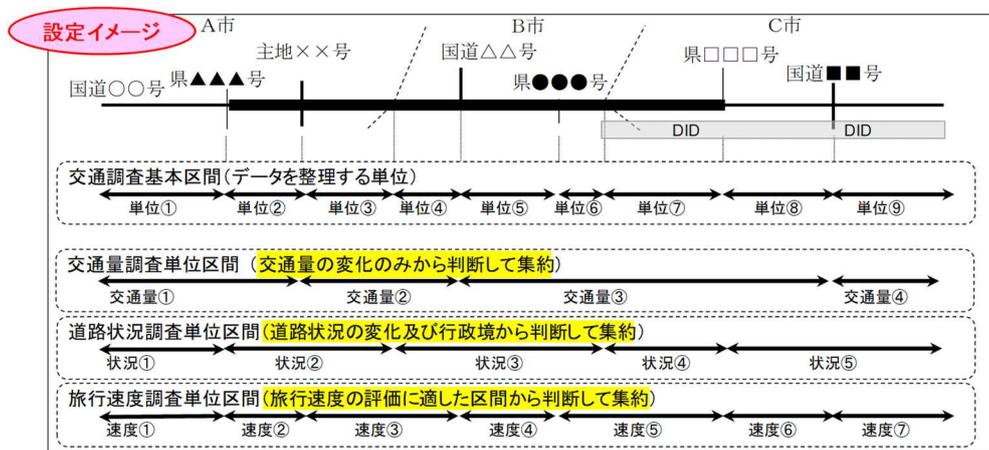
平成17年度調査までは、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを1つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、調査単位区間内で車線数が混在している区間等が見受けられた。

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、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。

過去の調査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、令和3年度全国道路・街路交通情勢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、令和7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）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令和3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

令和7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。

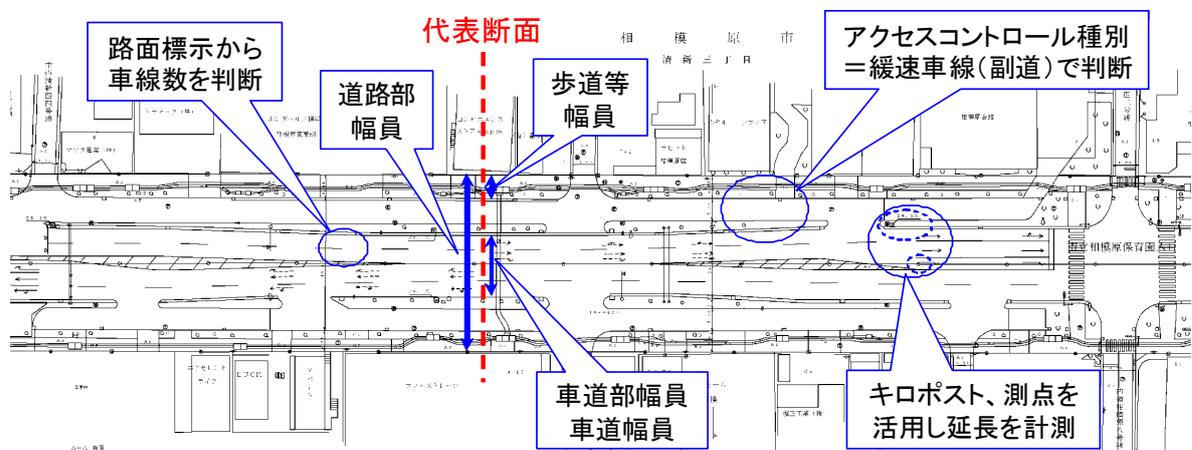
### [解説]

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。

各調査項目の調査方法については、「別添6. 道路状況総括表調査方法の例」を参照のこと。

### <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) 中央分離帯等
  - ① 中央分離帯等の種類
  - ② 中央分離帯等の設置状況
- 15) バス優先・専用レーンの有無
- 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
- 21) 歩行者利便増進道路（ほこみち）

## [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。令和7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、令和7年秋季の道路状況が令和7年4月1日現在と異なる場合は、令和7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、令和3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
- ③ 車道幅員
- ④ 中央帯幅員

###### 4) 車線数

###### 7) 信号交差点数

###### 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（秋季調査）
- 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

###### 13) 代表沿道状況

###### 15) バス優先・専用レーンの有無

###### 17) 自転車通行可能区分

###### 19) リバーシブルレーン運用の有無

##### (ii) 他の諸元

###### 1) 道路状況調査単位区間延長

###### 1.1) 指定最高速度

- 20) アクセスコントロール
- (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
    - 14) 中央分離帯等
      - ① 中央分離帯等の種類
      - ② 中央分離帯等の設置状況
- (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
  - 3) 幅員構成
    - ① 道路部幅員
    - ⑤ 歩道幅員
    - ⑥ 自転車道幅員
    - ⑦ 停車帯等幅員
  - 5) 交通安全施設等
    - ① 歩道設置延長
    - ② 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 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
    - 12) 付加車線及び登坂車線設置箇所数
    - 16) 軌道の有無
    - 18) 異常気象時等通行規制区分
    - 21) 歩行者利便増進道路（ほこみち）

## 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。

## 1 1. 調査結果の提出

地方道路公社（指定都市高速道路を管理する地方道路公社を除く）は、管轄する県等に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 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 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. 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。

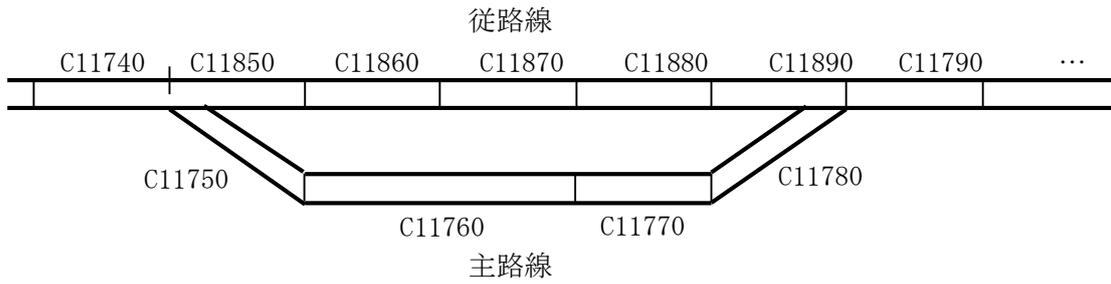
（例：C11,760 としないこと。C11760 とする。）

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

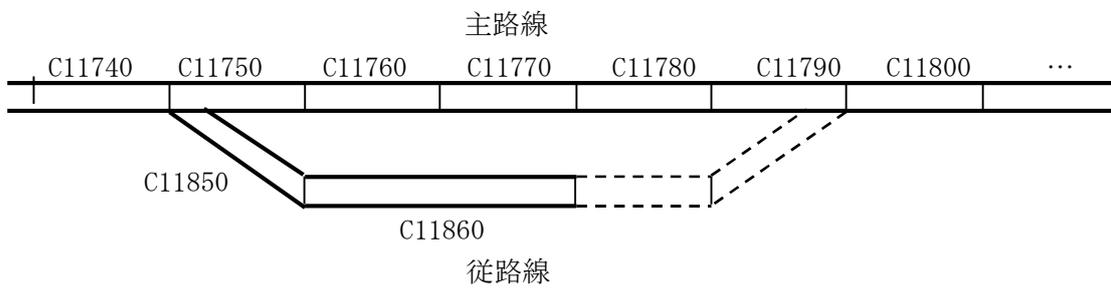
- ② “C” に続く 5 桁の番号は、路線番号順に各路線の起点側から昇順に付す。
- ③ バイパス等の供用で同一の路線が並行している区間は、原則として主路線については前後の区間と繋がる番号を付し、従路線には主路線の最後の番号に続く番号を付す。なお、主路線に直結していない同一路線の従路線も同様とする。
- ④ 令和 7 年 4 月 1 日現在の番号は、令和 7 年秋季までに道路状況調査単位区間の設定変更が必要となる場合等を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。  
なお、予め令和 7 年秋季までの変更を見込んだ道路状況調査単位区間を設定しておくこととする。
- ⑤ 道路状況調査単位区間の設定後に、やむを得ず調査単位区間の分割等の変更が生じる場合は、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]

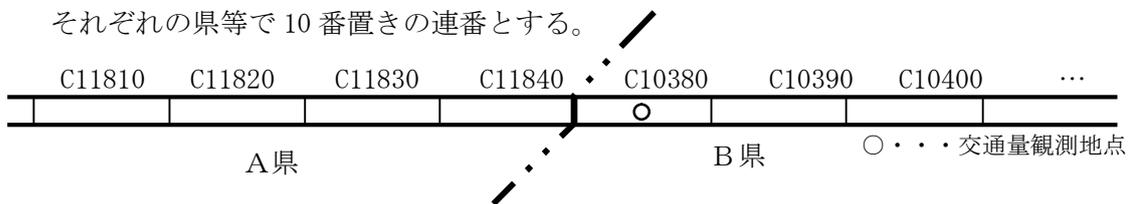
a) バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合



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）」の令和 7 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

令和 7 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）

令和7年4月1日から令和7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

令和7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	令和7年4月1日現在	1
	令和7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]

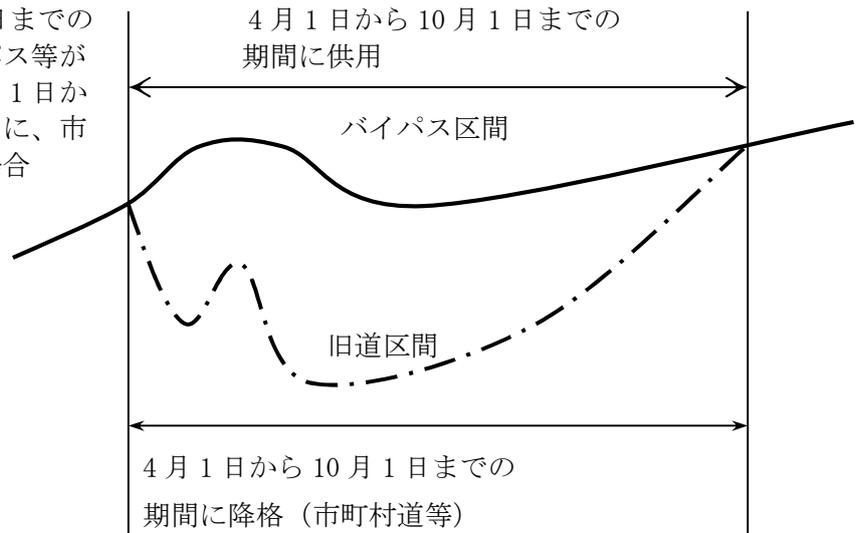
(例1) 車線数が4月1日と異なる場合(拡幅工事等が行われた場合)

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

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



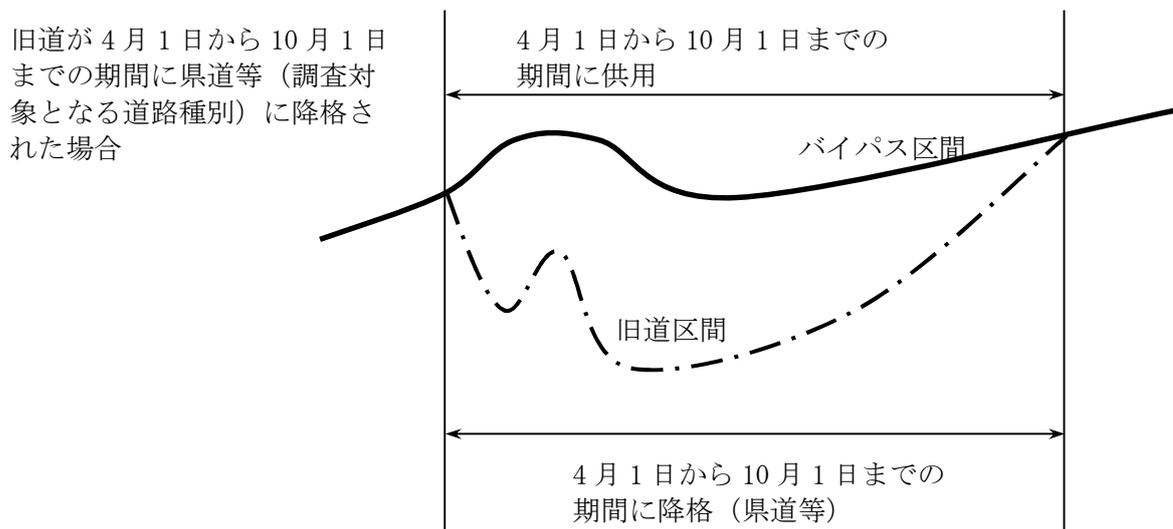
1) 旧道区間

- ① 4月1日現在のデータのみ作成する。追加コード1とする。

2) バイパス区間

- ① 10月1日現在のデータのみ作成する。追加コード2とする。

(例3) 旧道（国道）が県道等（全国道路・街路交通情勢調査対象道路）に降格する場合



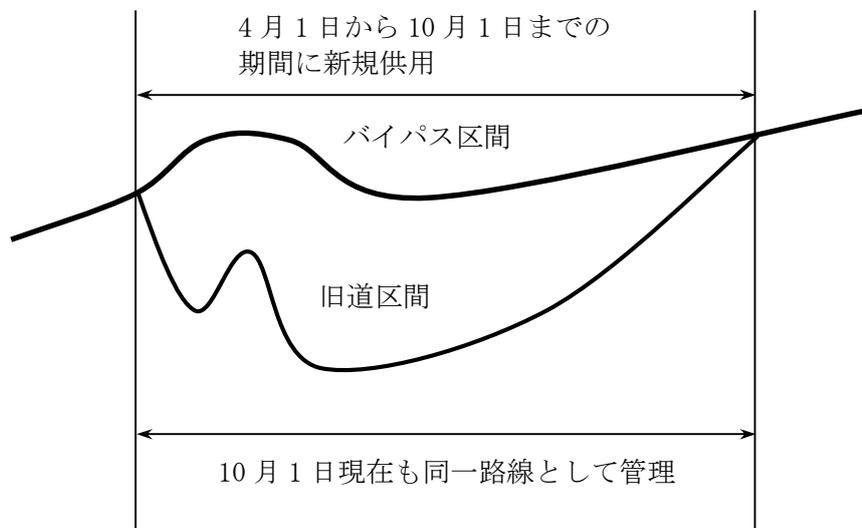
1) 旧道区間

- 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) 旧道が降格せず、同一路線の旧道として管理される場合



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。

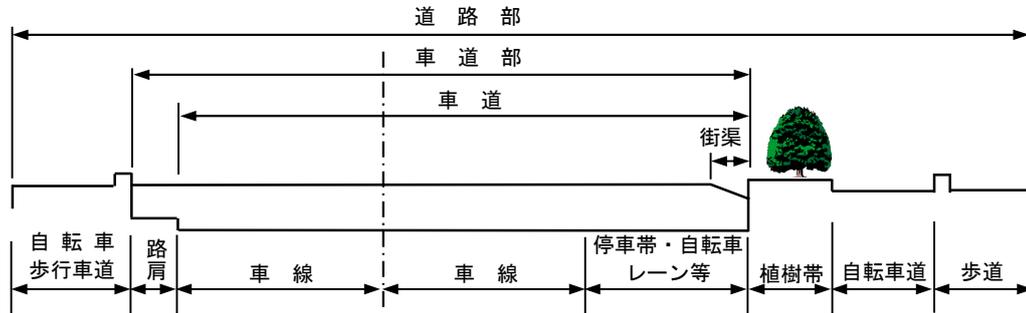
また、昭和 34 年 3 月 31 日以前に改築された道路については、道路構造令並びに同細則改正案（内務省土木局昭和 10 年 6 月全国土木主任官会議決定）の規格に適合するものを改良済みとする。昭和 10 年以前に改築された道路で道路構造令細則案の規格に適合しないものはすべて未改良とする。

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。

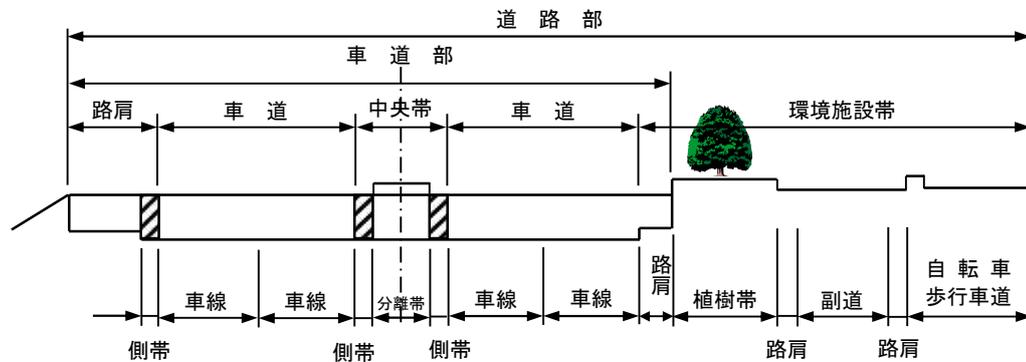
### 3) 幅員構成

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。

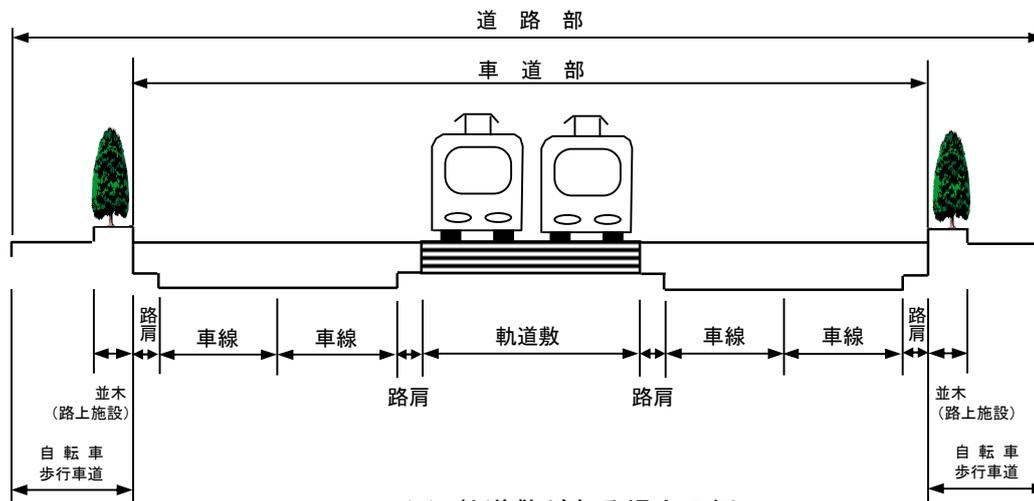
[道路横断面の構成要素]



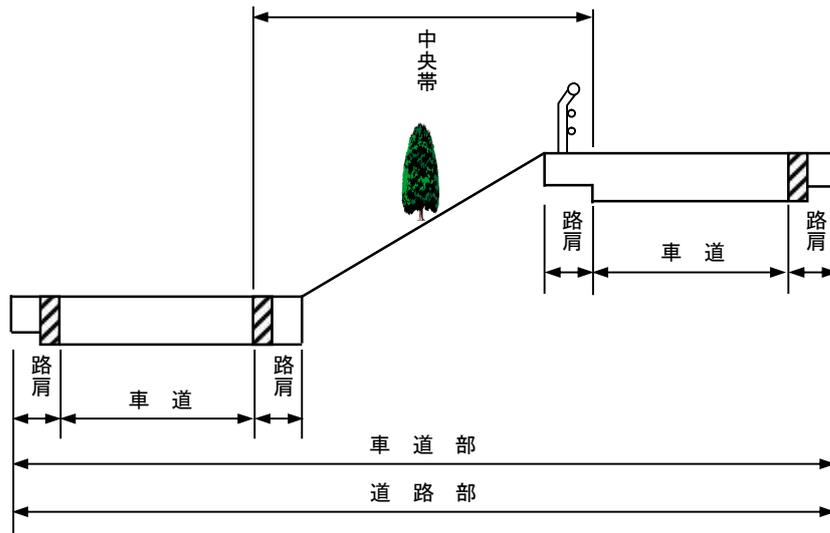
(a) 2車線の場合の例



(b) 4車線の場合の例

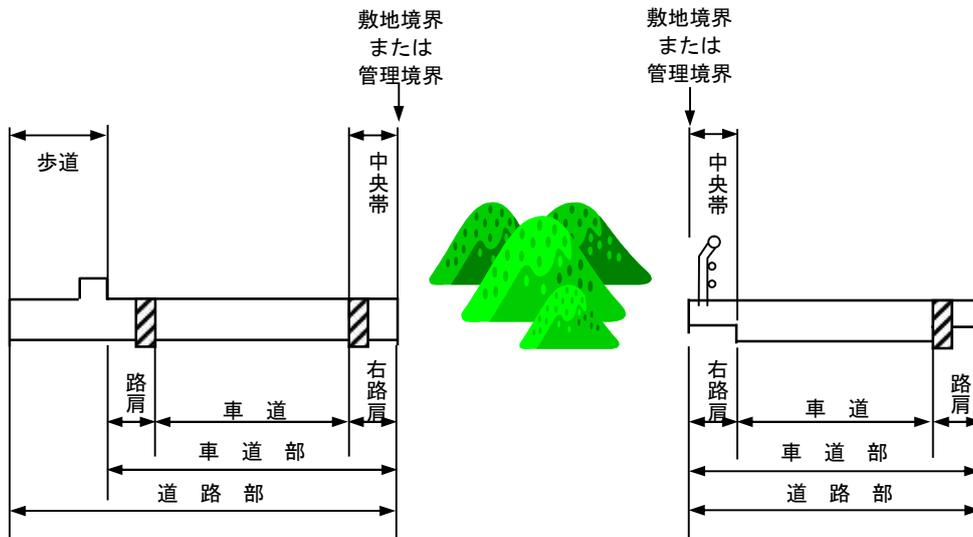


(c) 軌道敷がある場合の例



(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

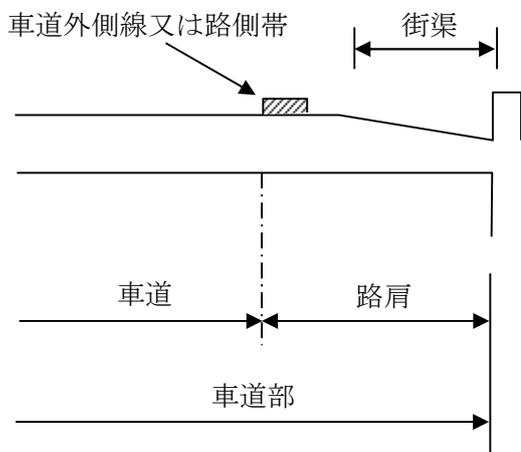
道路部幅員とは、車道、中央帯、路肩、植樹帯及び歩道等を加えた幅員をいう。

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。

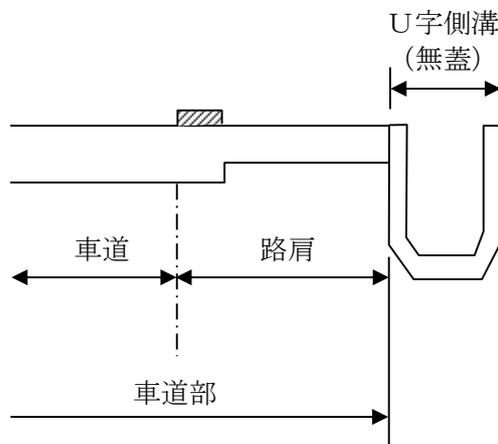
## ②車道部幅員

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]

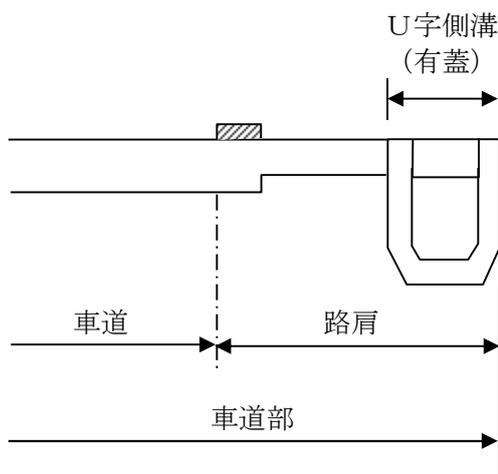
(例1) 車道外側線等がある場合（街渠）



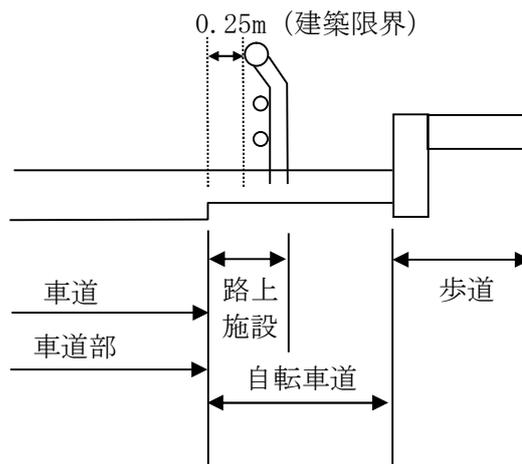
(例2) 車道外側線等がある場合  
(無蓋のU字側溝)



(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（道路鋏）、マーキング等によるものも含めるものとする。

なお、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。

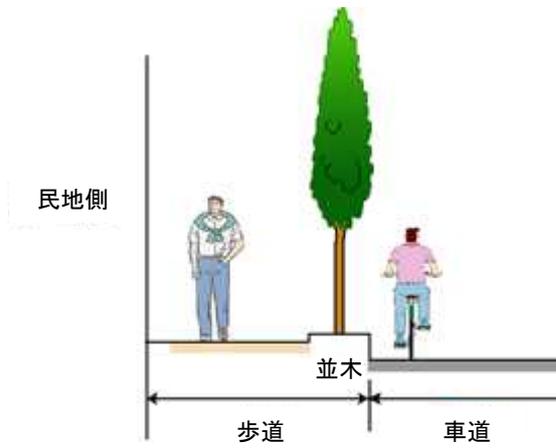
停車帯とは道路構造令第 2 条第 14 号に定めるものをいう。

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。なお、道路構造令第 9 条第 2 項に定める自転車通行帯に上記の規制が適用されている場合は、自転車レーンに含めるものとする。

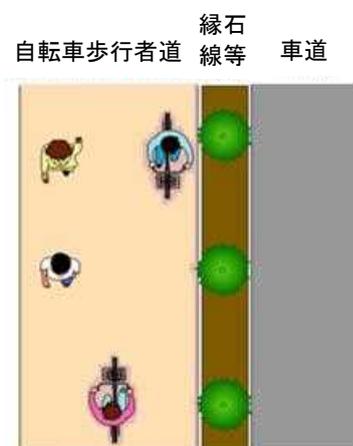
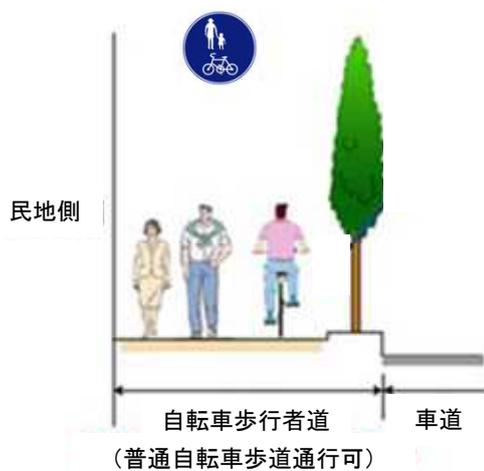
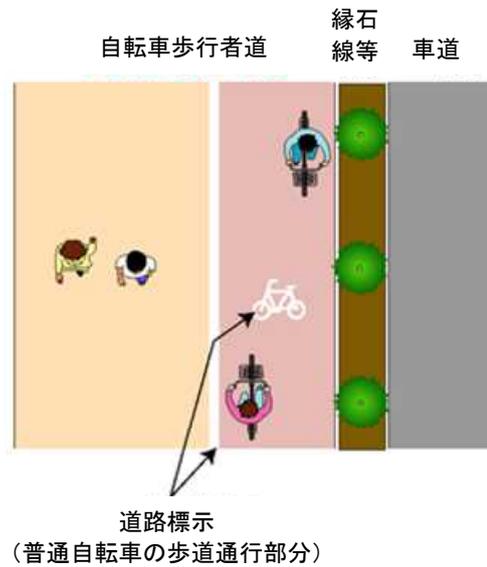
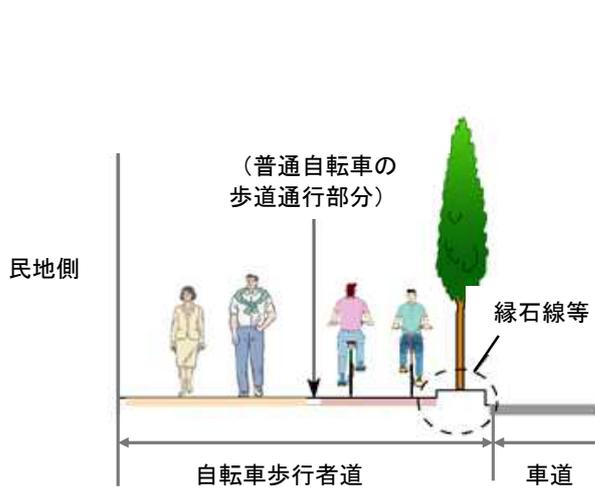
停車帯と自転車レーンが並行している場合は、両者を合計した幅員とする。

[歩道、自転車道等の幅員]

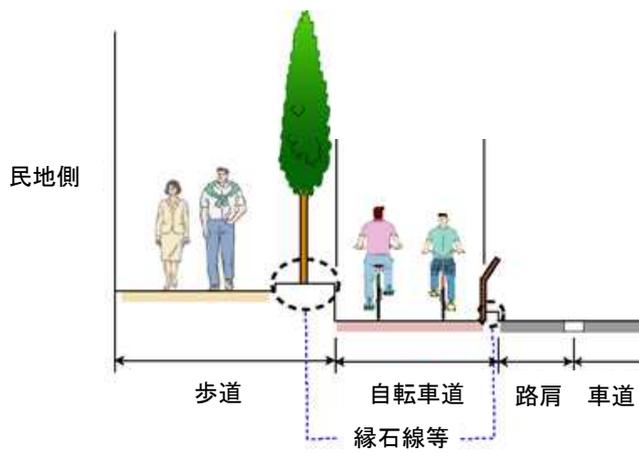
①歩道



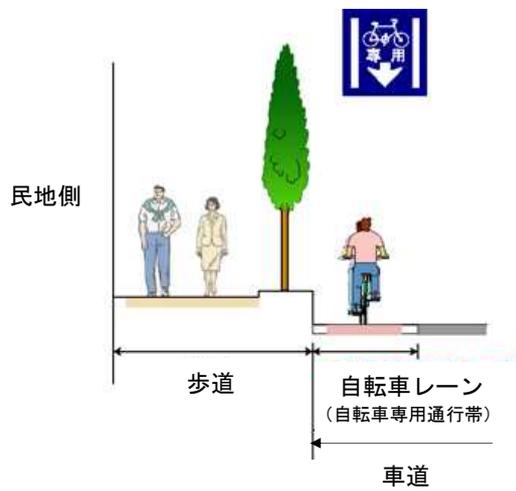
②自転車歩行者道



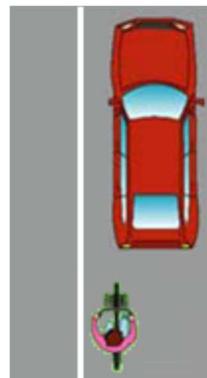
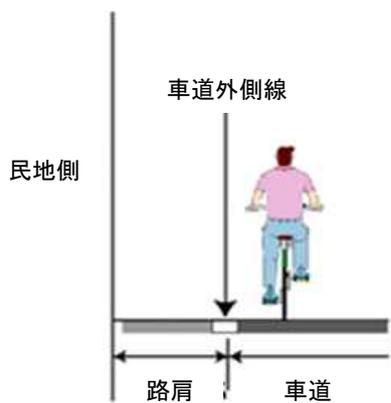
③自転車道



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とみなし、「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。また、1車線道路では、車線数の内訳は、記入しないこととする。

[車線数の記入例]

車線数		(記入例①)	(記入例②)
合計		6	5
内訳	上り	3	2
	下り	3	2
	リバーシブルレーン	0	1

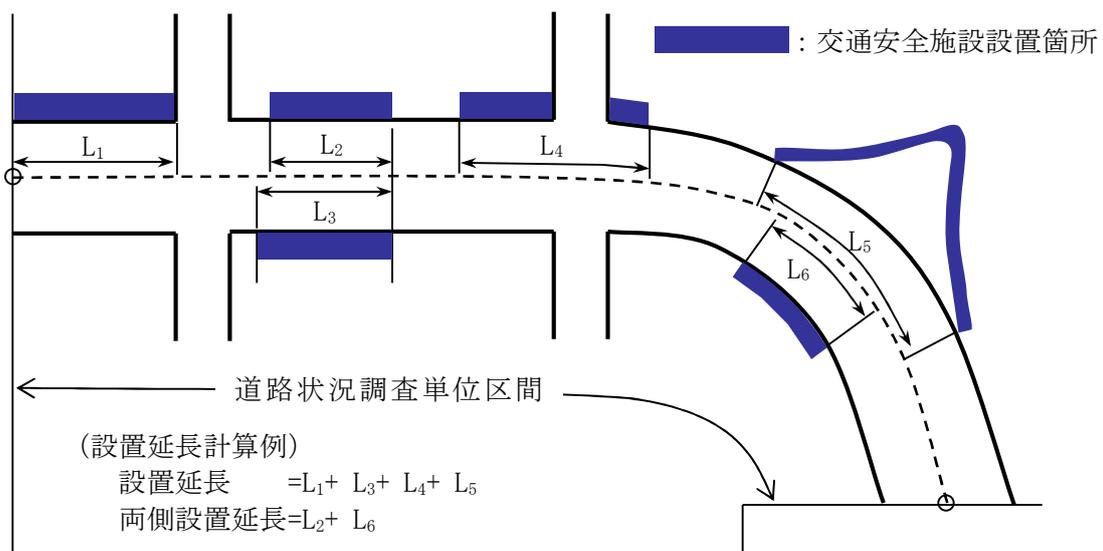
#### 5) 交通安全施設等

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。

[設置延長の考え方]



### ①歩道設置延長

道路状況調査単位区間のうち、歩道（自転車歩行者道を含む）が道路の片側または両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

### ②歩道のうち自転車歩行者道設置延長

歩道のうち、自転車歩行者道が道路の片側または両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

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

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

### ③自転車道設置延長

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

### ④自転車レーン設置延長

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

### ⑤両側歩道設置延長

道路状況調査単位区間のうち、歩道（自転車歩行者道を含む）が道路の両側に設置されている延長（車道中心線上の延長）を調査する。

### ⑥両側歩道設置延長のうち両側自転車歩行者道設置延長

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

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

### ⑦両側自転車道設置延長

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

### ⑧両側自転車レーン設置延長

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

[設置延長に関する注意事項]

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

⑨歩道代表幅員

3) の⑤に定める歩道の道路状況調査単位区間内における代表幅員を調査する。

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

代表となる幅員が2つ以上ある場合は、その中で最も幅員の大きいものとする。

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

⑩自転車道代表幅員

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

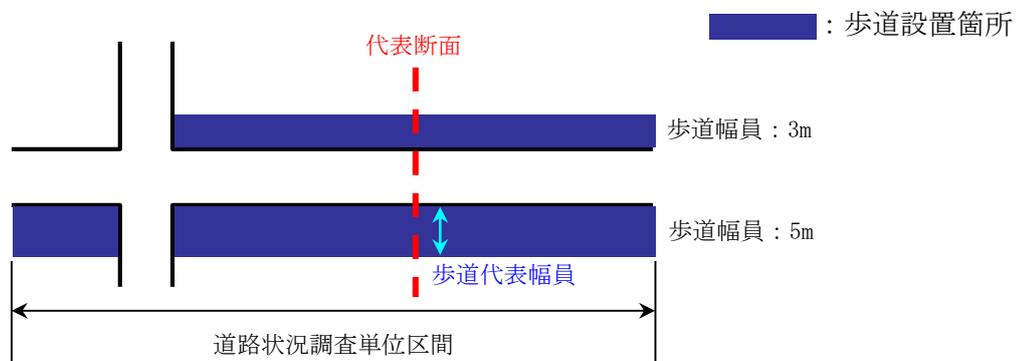
代表幅員のとり方は、自転車道の幅員構成が上り下りの延べ延長で最も長いものを対象とする。

代表となる幅員が2つ以上ある場合は、その中で最も幅員の大きいものとする。

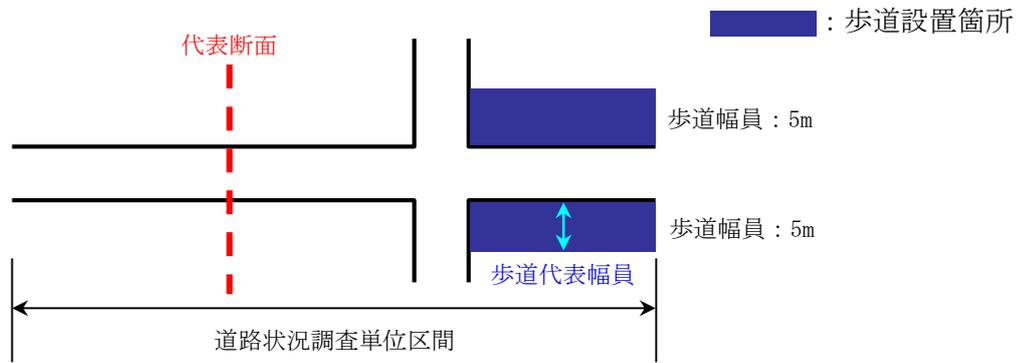
なお、自転車道代表幅員は、3) の⑥で調査する道路状況調査単位区間の代表断面における自転車道幅員とは値が異なる場合があるので注意すること。

[代表幅員の考え方]

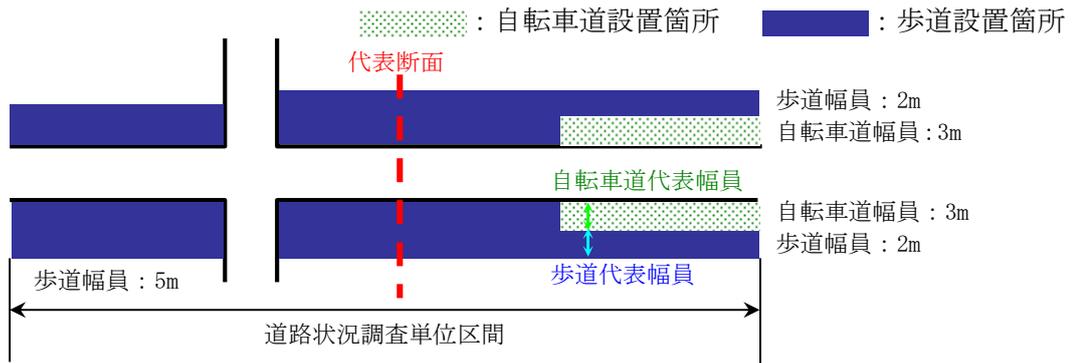
(例1) 道路状況調査単位区間の代表断面と歩道代表幅員の位置が一致する場合の例



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



(例3) 自転車道が設置されている場合の例



歩道幅員 5m の上り下り延べ延長が最も長い、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。

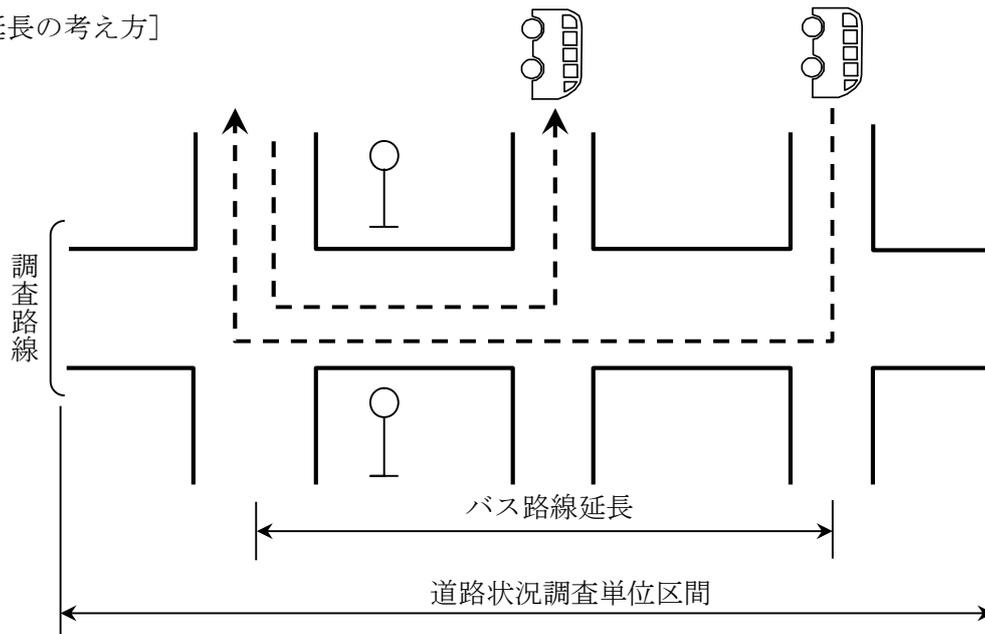
## 6) バス路線延長

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」「コミュニティバス」「デマンドバス」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。但し、「コミュニティバス」「デマンドバス」については、路線の経路が決まっていない「区域運行」の場合は、対象外とする。

[バス路線延長の考え方]



## 7) 信号交差点数

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

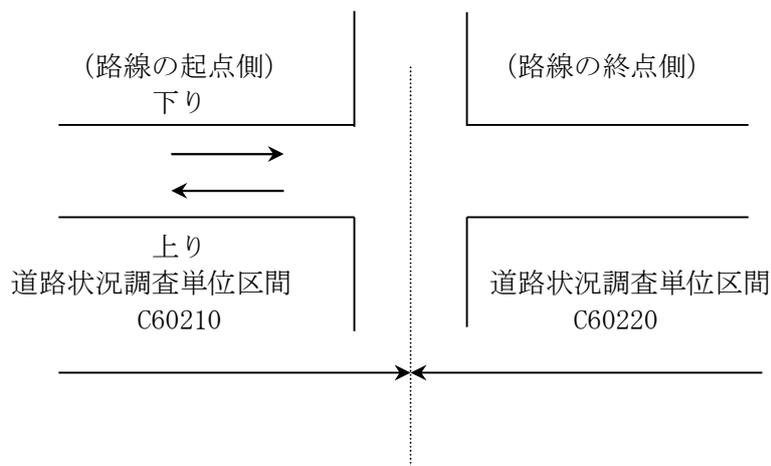
信号交差点には、信号機（押ボタン式を含む）のある横断歩道を含むものとし、 $W \geq 5.5\text{m}$  及び  $W < 5.5\text{m}$  の欄に記入する。交差道路が道路法上の道路でない場合も数える。ただし、信号や遮断機のある鉄道踏切は数えない。また、立体交差点の箇所は本線上に信号機がないかぎり数えない。交差道路の車道幅員は3)の③車道幅員で述べたように車線、停車帯からなるものとし路肩、中央帯を含まないことに注意すること。

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

### [信号交差点の考え方]

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

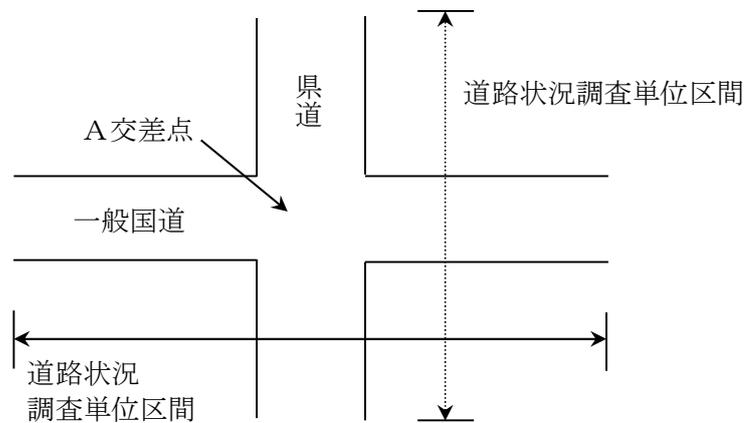
下図の場合は「C60210」の道路状況調査単位区間に含めて数える。



(例2) 複数の調査対象路線が信号交差点で交差する場合

それぞれ調査対象路線に着目して数える。

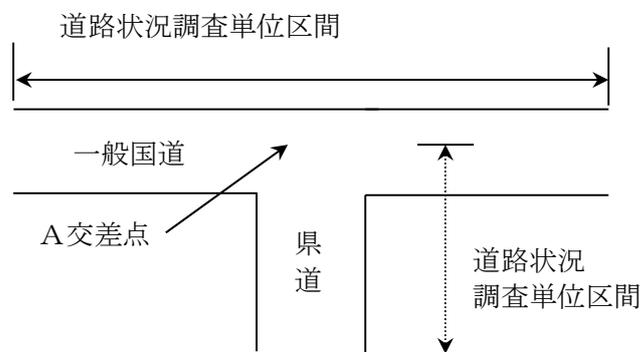
下図の場合、A交差点は国道の道路状況調査単位区間に含めて数えるとともに県道の道路状況調査単位区間にも数える。



(例3) 複数の調査単位区間が丁字路で交差する場合

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 ( $W \geq 5.5\text{m}$  及び  $W < 5.5\text{m}$ ) に調査する。

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

また、立体交差となっている箇所は除く。

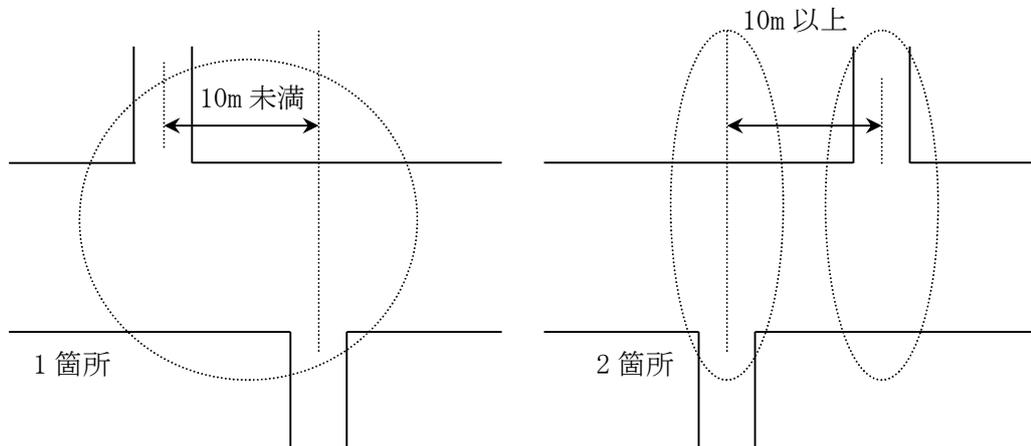
T字路、Y字路等交差点の形状にかかわらずすべて1箇所と数える。

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

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

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

[交差点の考え方]



## 9) 代表信号交差点 [3車線以上または一方通行2車線以上] ★秋季調査★

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

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

また、押しボタン式、感应式、半感应式の信号の交差点は、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等の利用が多く、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。

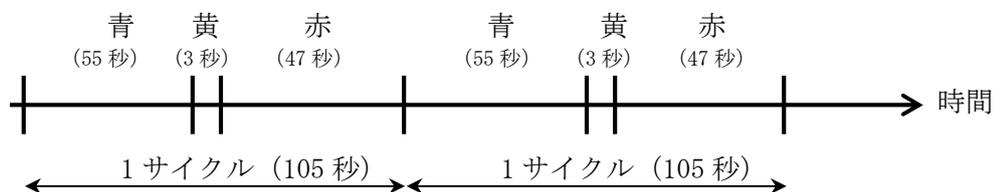
信号現示が時刻により異なる場合は、ピーク時間帯において複数回計測を行い、その平均値とする。

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。

## 1 2) 付加車線及び登坂車線設置箇所数

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

付加車線は、ゆずり車線及び追越車線のことをいう。

ゆずり車線とは、速度の低下している車両（以下「低速車」という）を低速車に追従する車両（以下「高速車」という）から分離して通行させることを目的として設置されるものをいう。

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

付加車線については、『道路構造令の解説と運用』を参照する。

登坂車線は道路構造令第21条によって設置されたものを調査する。

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

[ゆずり車線]

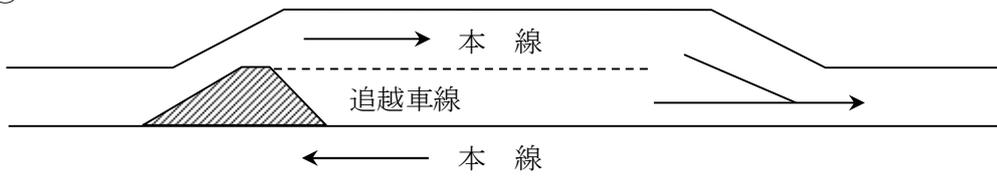


[追越車線]

形態①



形態②



### 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<sup>2</sup> 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、令和 2 年国勢調査において設定された区域として、「国勢調査 人口集中地区境界図」及び「地図で見る統計（jSTAT MAP）」として公開されている。

「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。

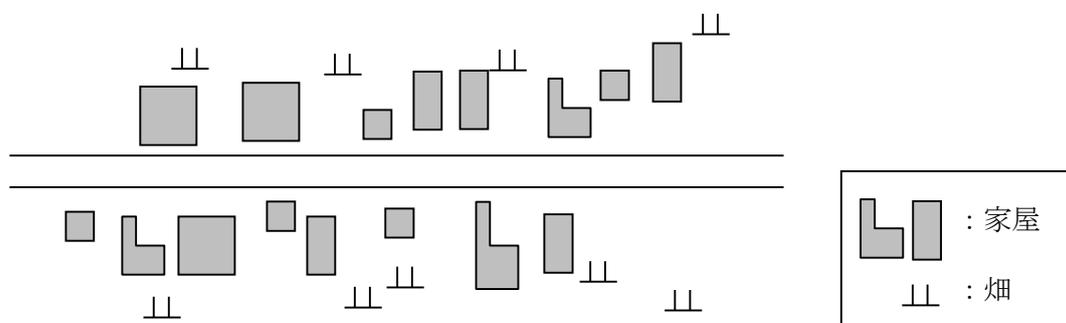
「その他市街部」とは、人口集中地区に含まれないが調査路線の道路の両側に人家が連担していて、車両の運転手から見て市街部を形成しているところをいう。従って、下図のように道路端に1列だけの家屋が並んでいて、その裏側には人家がないような箇所もここでいう「沿道状況」としての「その他市街部」に当たる。

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。

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。

[その他市街部の考え方]



## 14) 中央分離帯等

### ①中央分離帯等の種類

道路状況調査単位区間における中央分離帯等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	ワイヤーロープ、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
	中央線	8
	中央線等なし	9

道路構造令第2条第10号に定める中央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等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、中央線等なし「9」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。また、「防護柵の設置基準・同解説」に定められている車両用防護柵性能を有するワイヤーロープ式防護柵も含む。（高速道路の暫定2車線区間における暫定2車線用ワイヤーロープLD種は下述のとおり「ワイヤーロープ」に該当するものとする。）

「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。

「ワイヤーロープ、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。また、ワイヤーロープとは、高速道路の暫定2車線区間における暫定2車線用ワイヤーロープLD種とする。（「防護柵の設置基準・同解説」に定められている車両用防護柵性能を有するワイヤーロープ式防護柵を除く。）

「マーキング」は、上下線を分ける車道中央を明確化させるために設置された導流帯をいう。

「中央線」は、道路の中央を示す、白色の実線又は破線、黄色の実線、あるいはそれらの組み

合わせたものをいう。



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



ワイヤーロープ  
(暫定2車線用ワイヤーロープLD種)



ラバーポール



チャッターバー



マーキング



中央線

## ②中央分離帯等の設置状況

①項の中央分離帯等の種類が 1～5 のいずれかに該当する中央分離帯等の設置状況について次の区分で調査する。

中央分離帯等の設置状況区分	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等の設置延長が概ね 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等が切れる区間は設置されているものとする。

### 15) バス優先・専用レーンの有無

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

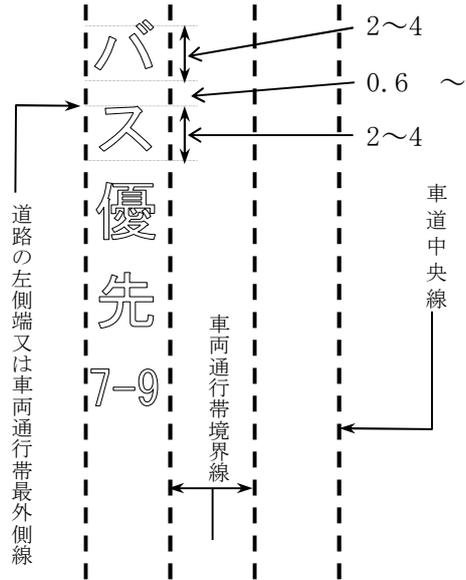
バス優先レーンとは、道路交通法第 20 条の 2 に定める「路線バス等優先通行帯」をいい、規制標識「路線バス等優先通行帯」（327 の 5）又は規制標示（109 の 7）が設置してあるものとする。

バス専用レーンとは、道路交通法第 20 条第 2 項により、次図の規制標識（327 の 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]

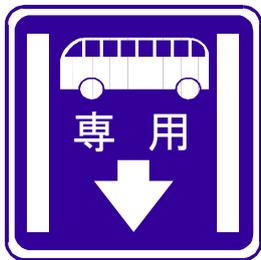


路線バス等優先通行帯 (327 の 5)

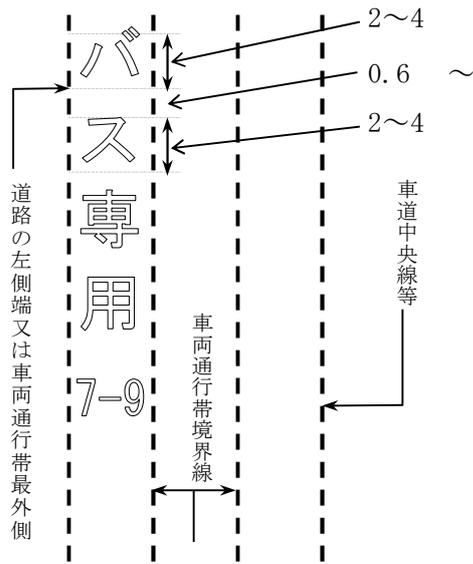


路線バス等優先通行帯 (109 の 7)

[バス専用レーン]



専用通行帯 (327 の 4)



専用通行帯 (109 の 6)

## 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

軌道敷内通行可とは、道路交通法第21条第2項より、軌道敷内の通行ができる場合をいう。

## 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号の道路標識等により、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、下図の道路標識又は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。

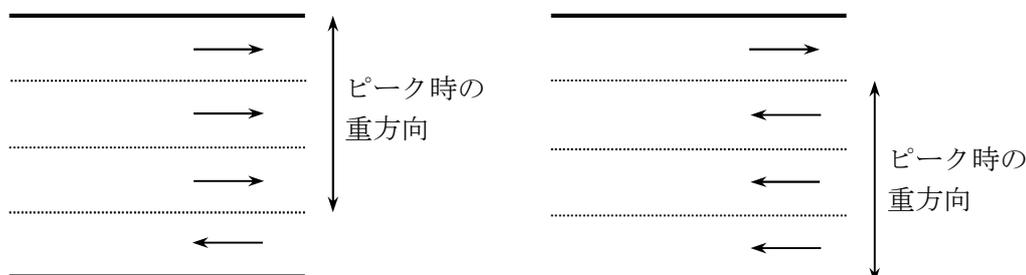
### 19) リバーシブルレーン運用の有無

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。

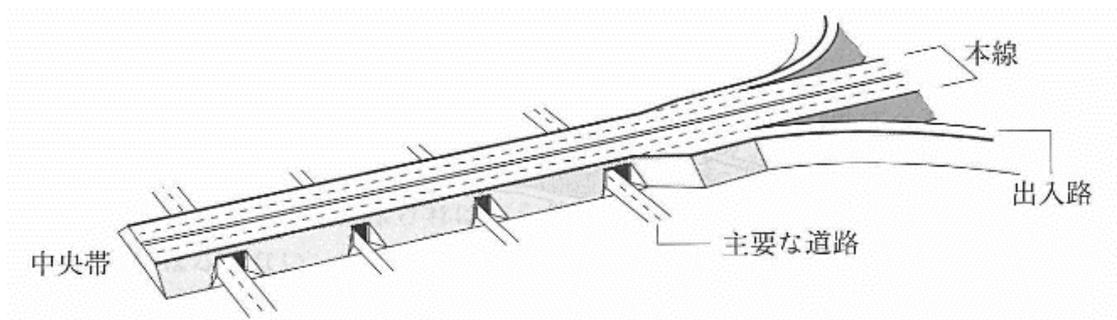
「部分出入制限」は、自動車の通行機能を重視し、部分的に出入制限された道路である。完全出入制限に部分的に集約した生活道路等を連結路として許容した部分出入制限道路と、部分的に平面交差を許容した部分出入制限道路がある。副道または側道を設けるものと設けないものとの2種類が考えられる。細街路にアクセスするための中央帯の開口部は設けない道路である。

「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。

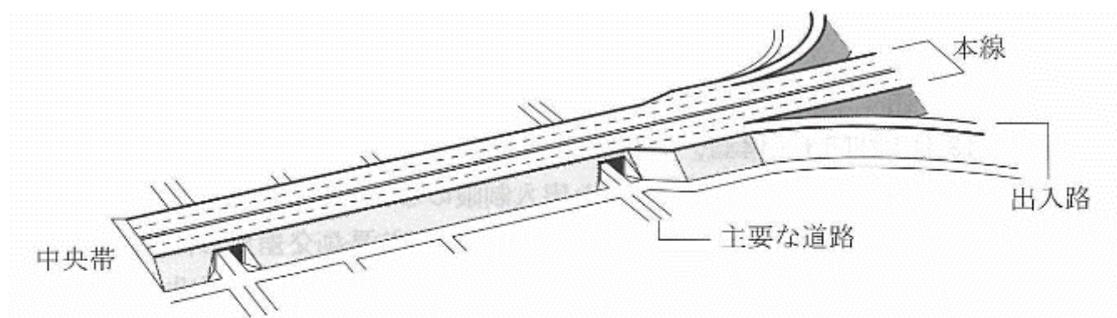
「出入自由」は、上記に該当しないものとする。

[アクセスコントロールの例]

### ①完全出入制限

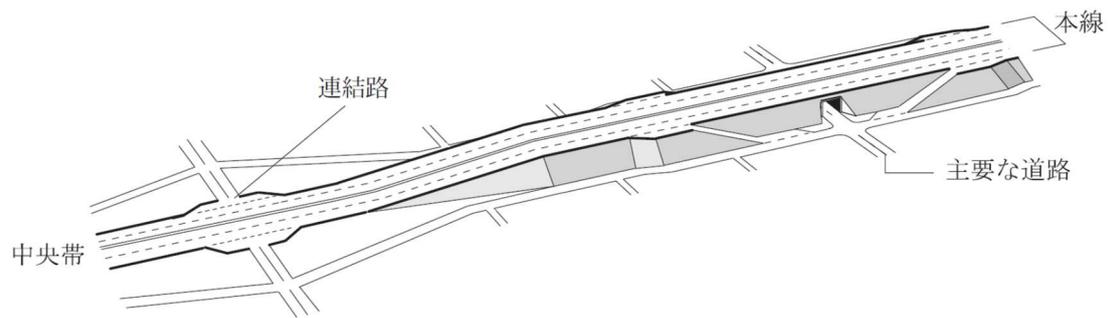


側道がない場合

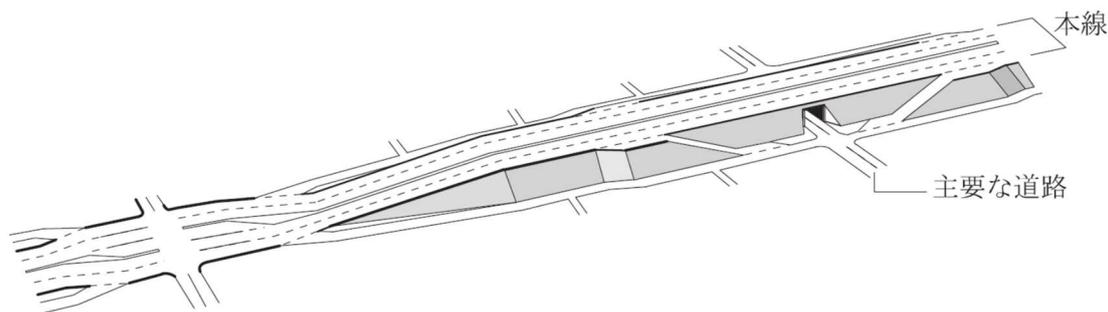


側道がある場合

②部分出入制限



中央帯に開口部を設けない場合

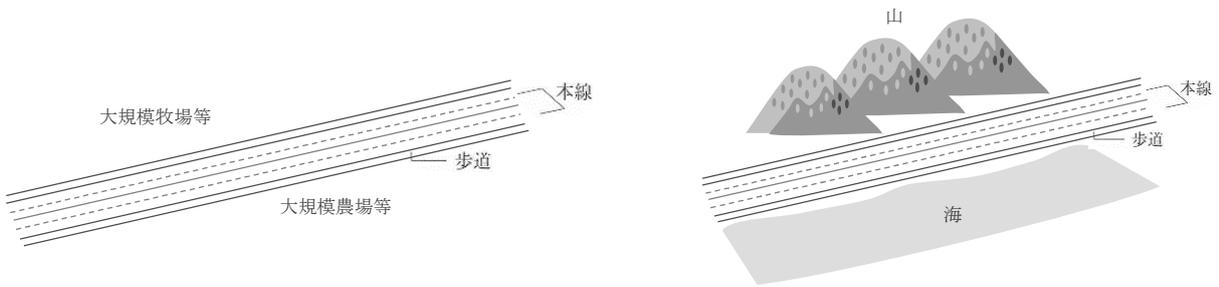


中央帯に開口部を設ける場合

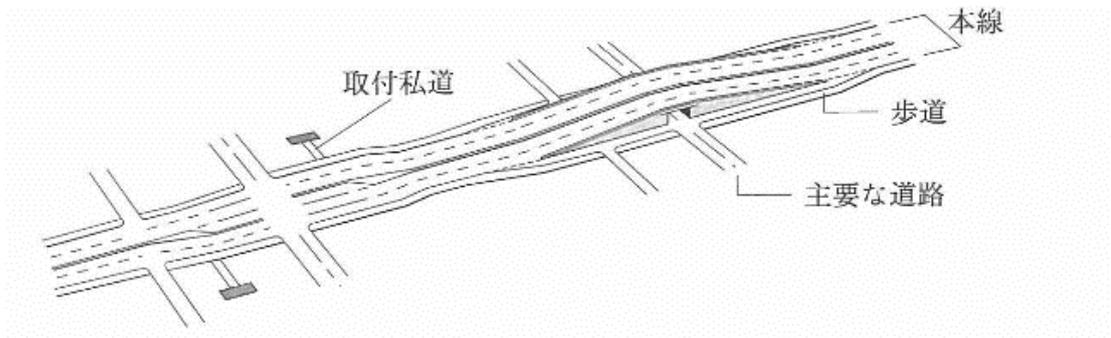


副道がある場合（部分出入制限）

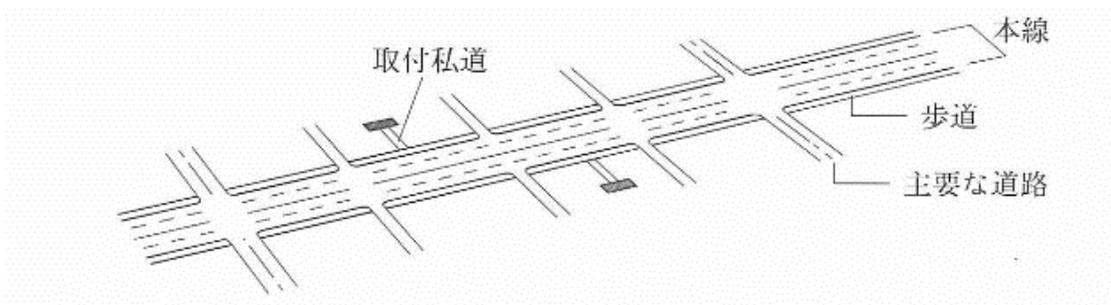
③地形要因等により出入路なし



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

## 2 1) 歩行者利便増進道路（ほこみち）

道路状況調査単位区間内における歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定区間の有無について次の区分で調査する。

歩行者利便増進道路指定区分	コード番号
指定区間あり	1
指定区間なし	2

歩行者利便増進道路の指定区間とは、道路法第 48 条の 20 に基づき、道路管理者によって指定された区間とする。道路状況調査単位区間のうち、一部でも指定されていれば、「指定区間あり」とする。道路管理者が保有している情報や、国土交通本省 HP に掲載されている「歩行者利便増進道路（ほこみち）指定一覧」の「場所（詳細）」の情報をもとに記入するものとする。

#### (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、建設管理部等
高速道路会社、公社	支社、道路公社等

##### 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。

<特殊な状況等の記入例>

- ・一部の調査項目（指定最高速度等）が一般的な基準と異なるもので設定。
- ・代表信号交差点が押しボタン式や需要予測信号である。
- ・その他、様式2-2のエラー要因等を記載。

### 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

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) 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	車道幅員	○		>(車道部幅員-中央帯幅員)である
1236		○		>車道部幅員である
1241		○		中央分離帯等の設置状況区分が1で中央帯幅員=0である
1242	中央帯幅員		○	中央分離帯等の種類が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		○
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(合計)	○		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
1321	車線数(内訳)	○		車線数(合計)が1の区間で入力
1322		○		車線数(合計)が2以上の区間で空白
1323		○		車線数(合計)が2以上で車線数(内訳)の合計が車線数(合計)と一致しない
1324		○		リバーシブルレーンの運用が2でリバーシブルレーンの車線数が0以外の数値が入力
1325		○		リバーシブルレーンの運用が1でリバーシブルレーンの車線数が0である

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	中央分離帯等の種類	○		1~9 以外の数値が入力
2312		○		車線数が 1 で 1~8 が入力
2321	中央分離帯等の設置状況	○		中央分離帯等の種類が 1~5 で 1~3 以外の数値が入力
2322		○		中央分離帯等の種類が 1~5 以外で 1~3 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
3011	歩行者利便増進道路	○		1～2 以外が入力
3012		○		自動車専用道路で 2 以外が入力

別添 4. 各種様式

様式 2 - 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

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

R7.4.1時点																											
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					備 考			
都道府 県			道 路 種 別				路 線 番 号			順 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									

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	
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） 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
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	年月日
	担当者	年月日
調査担当機関	機関名	
	責任者	年月日
	担当者	年月日
調査請負機関	会社名	
	責任者	年月日
	担当者	年月日

【調査時点】

追加コード	
なし	0.
あり	1. R7.4.1 現在のデータ 2. R7.10.1 現在のデータ

備考
----

【道路状況等】

<p>区間延長等 (0.1km)</p> <p>道路状況調査単位区間延長</p> <p>規格改良済区間延長</p> <p>幅員5.5m以上改良済区間延長</p>	<p>バス路線延長 (0.1km)</p> <p>バス路線延長</p> <p>交差点数 (箇所)</p> <p>信号あり 信号なし</p> <p>幅員 ≥ 5.5m 幅員 ≥ 5.5m</p> <p>幅員 &lt; 5.5m 幅員 &lt; 5.5m</p> <p>代表信号交差点</p> <p>信号サイクル長 (秒) 青時間 (秒)</p> <p>右折専用車線の有無等</p> <p>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</p> <p>代表信号交差点名</p>	<p>中央分離帯等</p> <p>中央分離帯等の種類 中央分離帯等の設置状況</p> <p>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. ワイヤロープ、ラバーポール、チャッターバー等 7. マーキング 8. 中央線 9. 中央線等なし</p> <p>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</p>
<p>幅員構成 (0.25m~0.01m)</p> <p>道路部幅員</p> <p>車道部幅員</p> <p>車道幅員</p> <p>中央帯幅員</p> <p>歩道幅員 上り 下り</p> <p>自転車道幅員 上り 下り</p> <p>停車帯等幅員 上り 下り</p>	<p>鉄道との平面交差箇所数</p> <p>指定最高速度 (km/h)</p> <p>付加車線、登坂車線設置箇所数 (箇所)</p> <p>上り 下り</p>	<p>バス優先・専用レーンの有無</p> <p>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</p> <p>軌道の有無</p> <p>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) 4. 軌道なし</p> <p>自転車通行可能区分</p> <p>1. 全区間通行可 2. 一部通行可 又は 通行可能な歩道なし</p>
<p>車線数</p> <p>内訳 上り 下り</p> <p>リバーシブルレーン</p>	<p>代表沿道状況</p> <p>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</p>	<p>異常気象時等通行規制</p> <p>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)</p>
<p>交通安全施設等</p> <p>歩道設置延長 (0.1km)</p> <p>自転車歩行者道設置延長 (0.1km)</p> <p>自転車道設置延長 (0.1km)</p> <p>自転車レーン設置延長 (0.1km)</p> <p>両側歩道設置延長 (0.1km)</p> <p>両側自転車歩行者道設置延長 (0.1km)</p> <p>両側自転車道設置延長 (0.1km)</p> <p>両側自転車レーン設置延長 (0.1km)</p> <p>歩道代表幅員 (0.25m~0.01m)</p> <p>自転車道代表幅員 (0.25m~0.01m)</p>		<p>リバーシブルレーン運用の有無</p> <p>1. 運用あり 2. 運用なし</p> <p>アクセスコントロール</p> <p>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</p> <p>歩行者利便増進道路 (ほこみち)</p> <p>1. 指定区間あり 2. 指定区間なし</p>

## 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。

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
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。

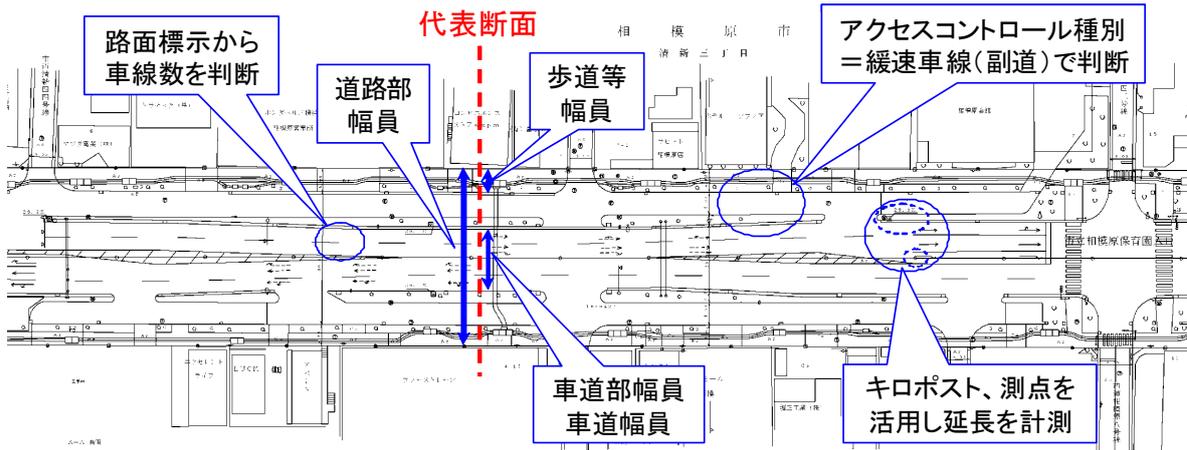
## 別添 6. 道路状況総括表調査方法の例

道路状況調査は、下表の既存資料等を活用し整理する。但し、既存の資料等を活用する際は、最新のデータであるか等十分に留意すること。

調査項目	調査方法 (参考データ)
1) 道路状況調査単位区間延長	道路台帳
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	道路台帳
3) 幅員構成	道路台帳、道路情報便覧
4) 車線数	道路台帳
5) 交通安全施設等	道路台帳
6) バス路線延長	地図等
7) 信号交差点数	地図等
8) 信号のない交差点数	地図等
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]	地図等 一般道路の「交差点制御情報」(JARTIC)
10) 鉄道との平面交差箇所数	地図等
11) 指定最高速度	「交通規制情報」(JARTIC)
12) 付加車線及び登坂車線設置箇所数	道路台帳
13) 代表沿道状況	地図等、国勢調査
14) 中央分離帯等	道路台帳、地図等
15) バス優先・専用レーンの有無	地図等
16) 軌道の有無	地図等
17) 自転車通行可能区分	地図等
18) 異常気象時等通行規制区分	各道路管理者 HP 等
19) リバーシブルレーン運用の有無	地図等
20) アクセスコントロール	道路台帳
21) 歩行者利便増進道路	国土交通省 HP、各道路管理者 HP 等

# ① 道路台帳

<道路台帳から行う調査の例>



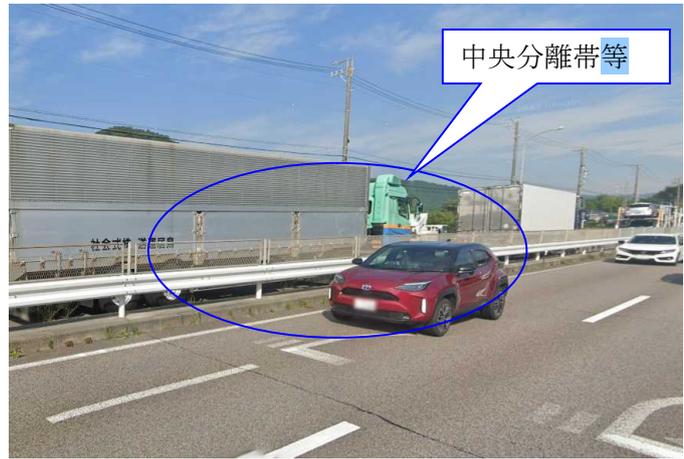
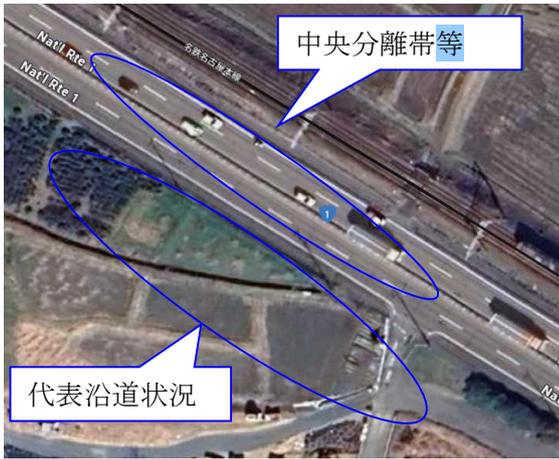
# ② 地図等

## ②-1 WEB 地図



出典：Google マップ

②-2 WEB 地図 (航空写真・ストリートビュー等)



出典 : Google マップ

②-3 バス路線図

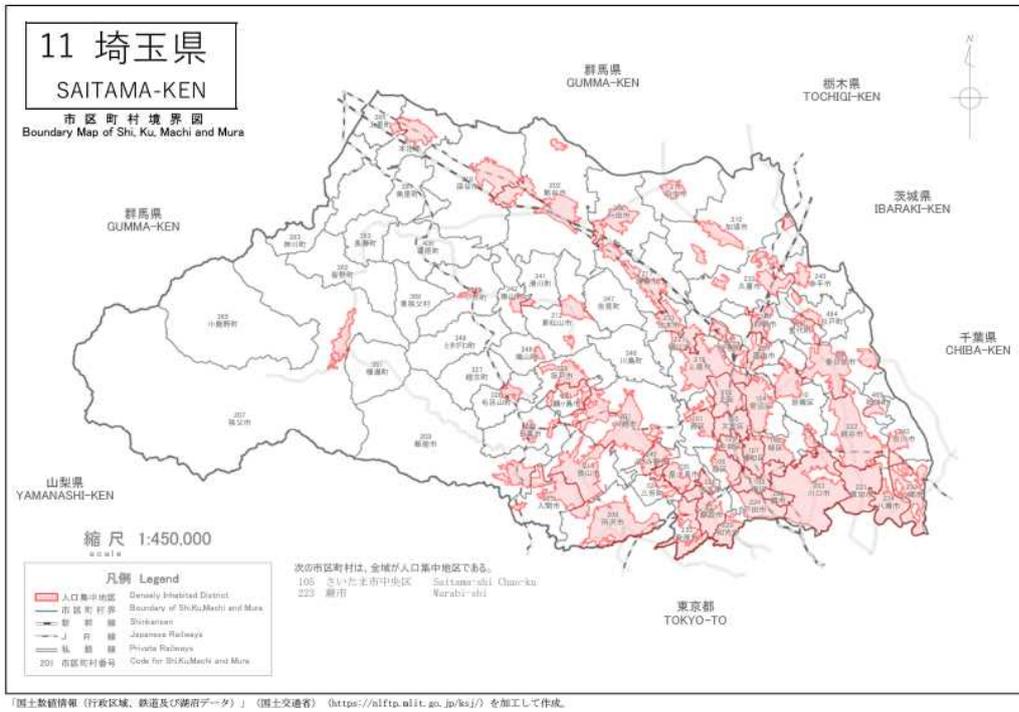


出典 : 東京都交通局

③ 道路情報便覧



④ 国勢調査



出典：総務省統計局 国勢調査 人口集中地区境界図

[https://www.stat.go.jp/data/chiri/map/c\\_koku/kyokaizu/index.html](https://www.stat.go.jp/data/chiri/map/c_koku/kyokaizu/index.html)

⑤ 交通規制情報 (JARTIC)

「交通規制情報」

更新日 2024年12月01日

各都道府県警察が保有する交通規制データベースに入力された交通規制情報を交通規制に係る標準フォーマット(※1)に合わせて変換した情報です。

一部の県(大分県、宮崎県)では、各県警察保有の交通規制情報を交通規制に係る拡張版標準フォーマット(※2)に合わせて変換した情報も提供しております。

なお、拡張版標準フォーマットについては現在試行版であり、今後データ内容を変更する可能性があります。

(該当県は下記ボタンの各県情報(zipファイル)に標準フォーマット、拡張版標準フォーマットの両情報が格納されています。)

交通規制情報の作成基準日については、ダウンロード前に「作成基準日データ」をお読みください。

情報は毎月初の更新を基本としておりますが、作業状況により更新が遅れる場合がありますのでご了承ください。

※1「交通規制情報」の説明書(必ずお読みください。)

※2「交通規制情報(拡張版用)」の説明書(必ずお読みください。)

北海道

青森県

岩手県

宮城県

秋田県

山形県

福島県

茨城県

栃木県

群馬県

埼玉県

千葉県

東京都

神奈川県

山梨県

長野県

新潟県

富山県

石川県

福井県

岐阜県

静岡県

愛知県

三重県

滋賀県

京都府

大阪府

兵庫県

奈良県

和歌山県

鳥取県

島根県

岡山県

広島県

山口県

徳島県

香川県

愛媛県

高知県

福岡県

佐賀県

長崎県

熊本県

大分県

宮崎県

鹿児島県

沖縄県

出典：日本道路交通情報センター (JARTIC) HP

⑥ 異常気象時情報 (各道路管理者 HP)

道路防災情報Webマップ

出典：国土交通省 近畿地方整備局 道路防災情報 WEB マップ

⑦ 歩行者利便増進道路

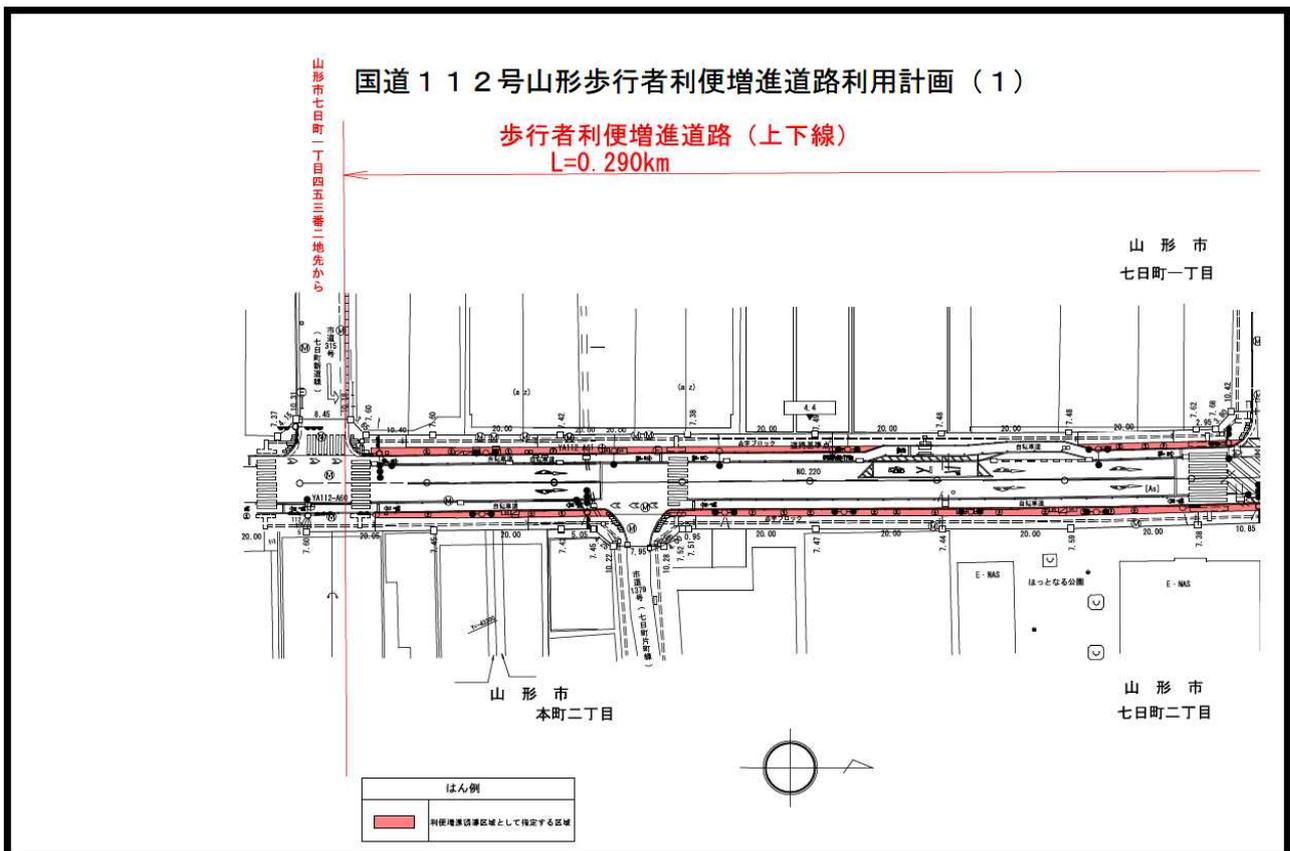
歩行者利便増進道路（ほこみち）指定一覧

2024年3月31日時点

No.	都道府県 市町村	道路管理者	路線名	場所（詳細）	指定（変更）日
岩手県					
1	盛岡市	岩手県	県道盛岡停車場線	盛岡市盛岡駅前通3番19地先から盛岡市盛岡駅前通2番4地先まで	令和3年8月25日
2		盛岡市	市道盛岡駅前通線	盛岡市盛岡駅前通10番2地先から盛岡市盛岡駅前通5番3地先まで	令和3年9月30日
宮城県					
3	仙台市	仙台市	市道定禅寺通線	仙台市青葉区一番町四丁目11番10地先から仙台市青葉区立町22番8地先まで	令和4年7月27日
4			市道国分町2号線	仙台市青葉区国分町二丁目1番1地先から仙台市青葉区国分町二丁目15番6地先まで	令和4年7月27日
5			市道虎屋横丁線	仙台市青葉区国分町二丁目10番8地先から仙台市青葉区一番町四丁目4番1地先まで	令和6年3月27日
6			市道宮城野通線	仙台市宮城野区榴岡二丁目5番7地先から仙台市宮城野区榴岡三丁目10番5地先まで	令和6年3月27日
山形県					
7	山形市	国土交通省 (東北地方整備局)	国道112号	山形市七日町1丁目453番2地先から山形市七日町1丁目479番5地先まで	令和5年3月30日

出典：国土交通省 HP <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html>

(指定路線ごとの公表情報の例)



出典：東北地方整備局山形河川国道事務所 HP <https://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/road/hokomichi/>