

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

交通量調査編

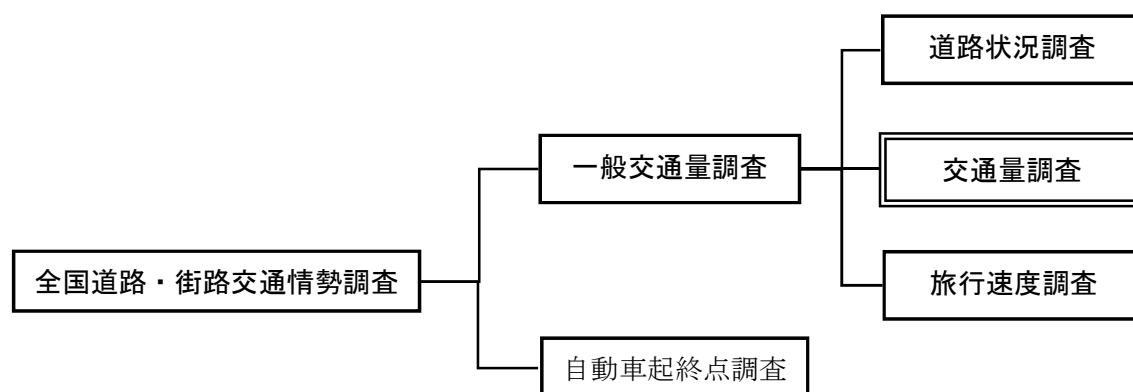
令和7年4月

国土交通省

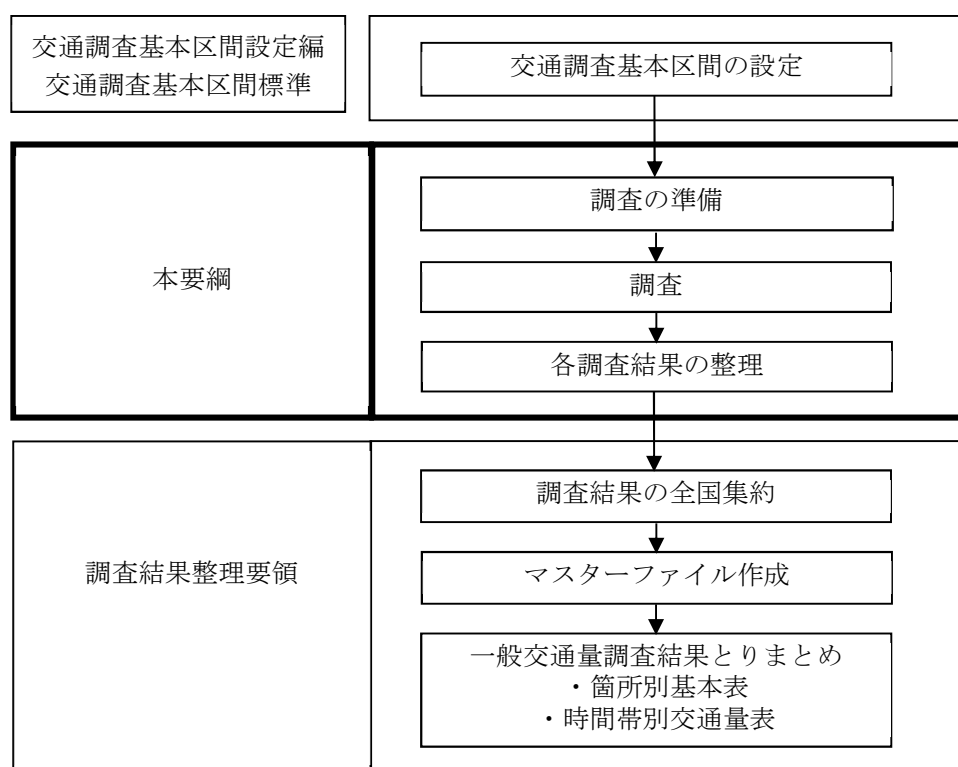
まえがき

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交通量調査に適用する。



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交通量調査の調査方法や調査項目を示し、調査票の様式を定めている。調査結果のとりまとめ作業、マスタファイル作成及び集計とりまとめ作業に関しては、別途配布する「調査結果整理要領」を参照のこと。



2. 安全の確保について

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

調査中に危険な状況が想定される場合は、すぐに調査を中止し、安全の確保を優先するものとする。また、緊急時の連絡体制の確立や自然災害等の発生時の対応も行うこととする。

目 次

1. 調査の目的	交-1
2. 用語の定義	交-2
3. 調査の方針	交-4
4. 調査対象区間	交-5
5. 調査実施機関	交-6
6. 調査フローとスケジュール	交-7
7. 交通量調査単位区間の設定及び対応表の整理	交-9
7. 1 交通量調査単位区間の設定	交-9
7. 2 交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表	交-12
8. 調査対象区間の整理及び観測地点の選定	交-14
9. 観測計画の立案及び観測	交-15
9. 1 観測計画の立案	交-15
9. 2 観測の実施	交-17
10. 調査結果の整理	交-18
11. 調査結果のチェック	交-19
12. 調査結果の提出	交-20

別添資料

別添 1. 交通量調査単位区間番号のつけ方
別添 2. 交通量調査原票調査事項
別添 3. 交通量データ整理表調査事項
別添 4. 観測方法別の運用
別添 5. 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査以降の個別調査結果の活用
別添 6. 交通量調査に関する調査結果のチェック項目一覧
別添 7. 常時観測データにおける交通量補正係数の設定
別添 8. 常時観測データの補正観測の実施方法
別添 9. 画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における補正方法について
別添 10. 交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査データへの車種補正について
別添 11. 各種様式
別添 12. 各種コード表

1. 調査の目的

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

[解説]

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

今回の令和7年度調査では、調査の効率化、合理化を図る目的から、交通量調査結果の利用目的からOD調査と同時期に観測することが必要な箇所を調査対象として選定するとともに、調査を行う箇所についても、道路管理者が設置している交通量常時観測装置や画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）の活用、可搬式トラカンやビデオカメラの利用など、観測の機械化を一層進めることとし、それを可能とする観測車種区分とした。

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

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) 交通量調査単位区間

調査を効率的に行うため、交通量の状況が同様であると考えられる範囲で交通調査基本区間を集約した区間をいう。

(11) 交通量調査対象区間

令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査の交通量調査として、トラフィックカウンター（以下「トラカン」という。）等の機械観測又は人手観測により交通量を調査する区間をいう。

(1 2) 観測地点

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

(1 3) OD 調査（自動車起終点調査）

全国道路・街路交通情勢調査の一般交通量調査の地点別交通量調査では把握できない自動車交通の出発地、目的地、移動目的、1 日の移動状況等を調査するものである。

*1 具体には、別冊の「道路状況調査編」を参照のこと。

*2 具体には、別冊の「交通調査基本区間設定編」を参照のこと。

3. 調査の方針

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

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

[解説]

交通量は地点に関する情報であるので、全国道路・街路交通情勢調査対象路線を区間に分割した上で、区間を代表する地点を定めて、この断面を通過する交通を調査する。

調査は、年間の平均的な交通量を把握するために行われるものであり、年間のうち交通量の変動が少なくかつ年平均日交通量に近い交通量が観測されやすい秋季の平日（火曜日、水曜日又は木曜日（祝日の前後を除く））に、上り下り別、車種別に1時間毎の通過台数を観測する。なお、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査以降の個別調査で交通量を観測している場合は、その結果を活用してもよい。個別調査結果の活用方法については、「別添5. 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査以降の個別調査結果の活用」を参照すること。

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

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

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

詳細は、次項以降を参照のこと。

4. 調査対象区間

調査は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線のうち、OD 調査結果の照査など交通量需要推計に係わる区間を主体に、全国道路・街路交通情勢調査の一環として OD 調査と同時期に交通量を把握すべき区間を対象とする。

[解説]

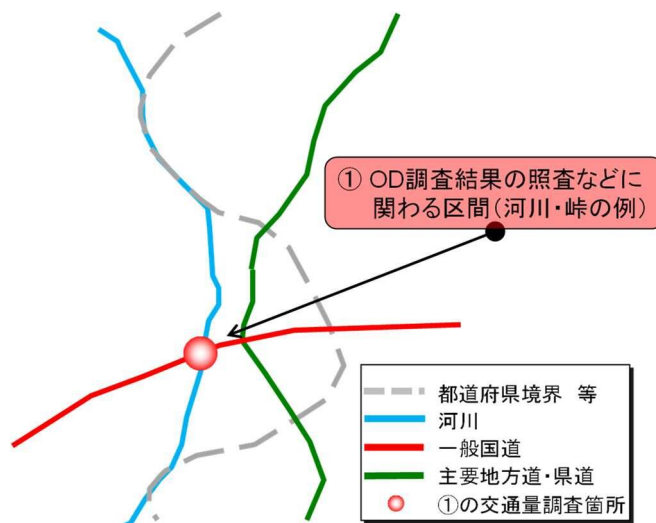
交通量調査は全国道路・街路交通情勢調査対象路線のうち、以下の例のような観点から、全国道路・街路交通情勢調査の一環として交通量の把握が必要と考えられる交通量調査単位区間を選定して行う。

<例>

①OD 調査結果の照査などに関わる区間

○「県境等」を跨ぐ区間

- ・同一路線であり、交通量が同等と見なせる範囲で県境等を数度跨ぐ場合は適宜集約。
- ・必ずしも県境等を跨ぐ区間である必要はなく、下図のように県境等付近の河川や峠、生活圏などを基に、ゾーン間交通を捉えるのに適した箇所（コードンライン）がある場合には、その箇所を考慮して選定。
- ・2 都府県（北海道にあっては2 振興局）間の断面交通量の総和に比し、交通量が極めて少ない区間は除く。



②OD 調査と同時期に交通量を把握すべき区間

○令和3年度全国道路・街路交通情勢調査以降に、開通・拡幅等の変化があった区間、周辺道路ネットワークに変化があった区間

○各種アセスメント等のために実測による交通量調査が必要不可欠な区間

また、道路管理者の交通量常時観測装置が設置されている交通量調査単位区間は、原則として、調査対象区間とする。

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

5. 調査実施機関

OD 調査結果の照査のために行う交通量調査は、原則、国が実施する。その他交通量調査については、各道路管理者が実施する。

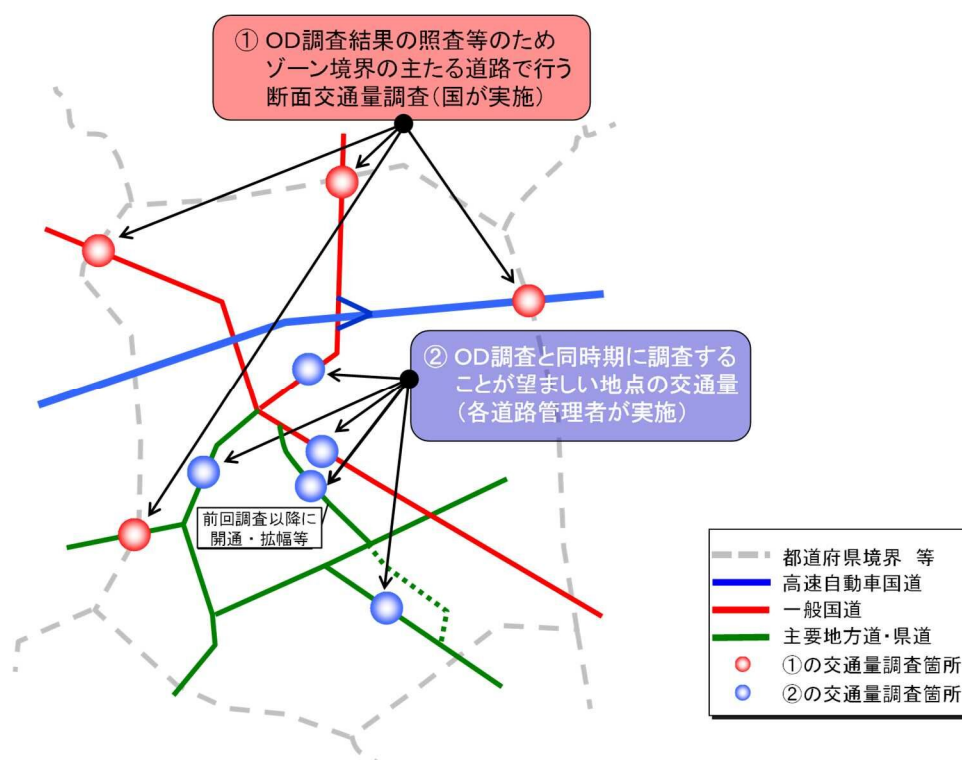
[解説]

令和7年度全国道路・街路交通情勢調査においては、OD 調査は国が行うこととするため、OD 調査結果の照査のために行う交通量調査は、国が実施することとした。

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

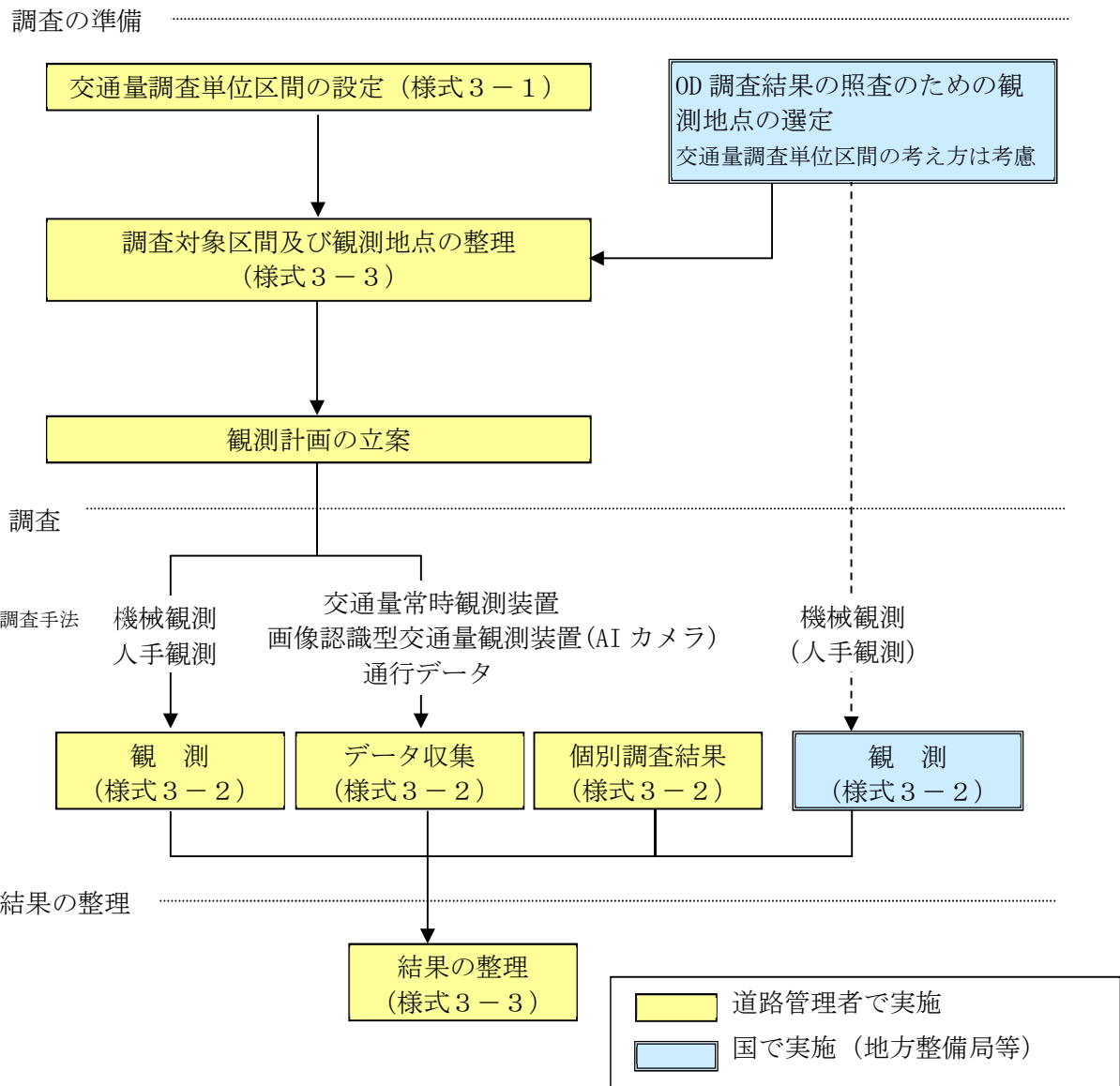
上記以外の地点で OD 調査と同時期に交通量の実態を把握することが望ましい地点については、原則として各道路管理者において調査を実施する。

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



6. 調査フローとスケジュール

調査は、以下のフローによって行う。



交通量調査は、下図に示すスケジュールによって行う。
 [スケジュール]

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

注)◎担当主体 ○関連主体

7. 交通量調査単位区間の設定及び対応表の整理

7. 1 交通量調査単位区間の設定

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

交通量調査単位区間は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線のすべてに対して設定を行う。

[解説]

交通量調査単位区間は、路線に沿って連続する交通調査基本区間のうち交通量が著しく変化しない範囲を複数集約して設定する。区間の集約については、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査における交通量調査単位区間及び令和3年度以降の交通量調査結果を参考にして行う。集約範囲の目安は、1つの集約範囲（交通量調査単位区間）内で、昼間12時間交通量が最大となる区間に対して、交通量に大きな差異がない（交差点や分合流等によって交通量が大きく変化しない）と想定される範囲とする。ただし、交通量の少ない区間でこの目安に抛りがたい場合は、この限りでない。

また、以下の点についても留意して設定する必要がある。

- ① 調査実施機関が不明確になるのを回避するため、原則として管理者を越えての集約は行わない。なお県境等は、状況に応じ、それを越えて集約してもよい。

ex. 県境を跨ぐトンネルを、一方の管理者が管理している場合。

- ② 路線別の集約が合理性を欠く場合は、路線を越えた集約を検討してよい。

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

- ③ 交通調査基本区間に複断面区間が設定されている場合、主断面と複断面は別々の交通量調査単位区間として設定する。

- ④ 交通調査基本区間が上下線で分離している場合、対となる上下線を1つの交通量調査単位区間として設定する。

- ⑤ 令和7年秋季の交通状況を見込んで、交通量調査単位区間を設定すること。

- ⑥ 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、交通量調査単位区間は設定しなくてよい。

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

＜平成 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＞

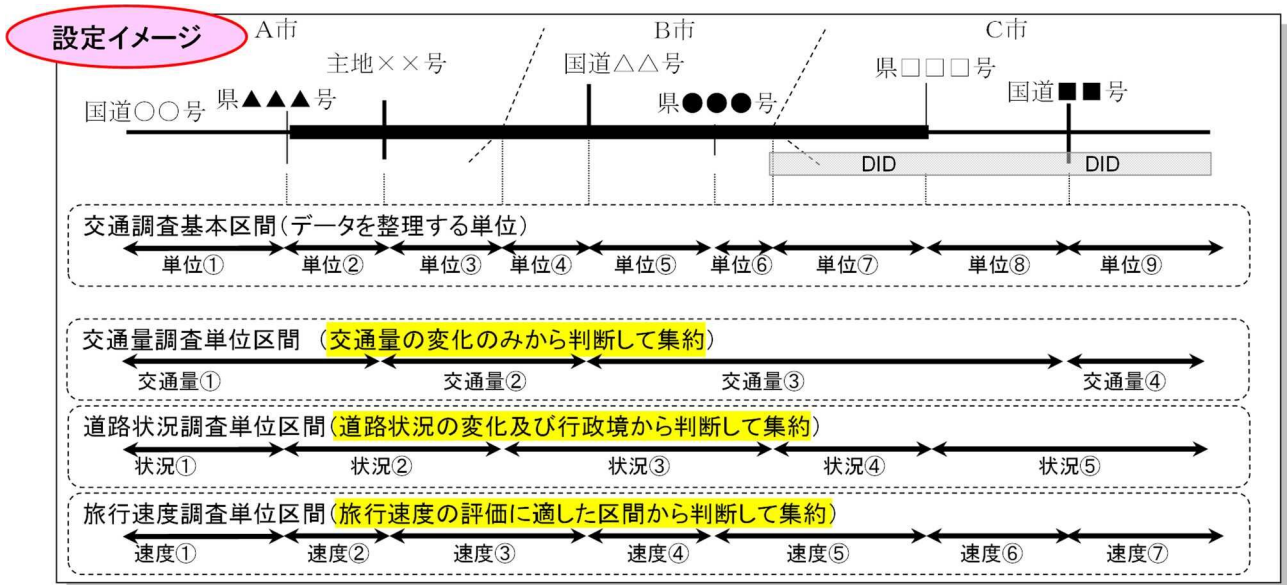
平成 17 年度調査までは、交通量、道路状況、旅行速度の各調査結果を結びつけ利用するために、各調査に共通の調査単位区間を想定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、交通量の変化に対して詳細すぎる調査単位区間が設定されている箇所等が見受けられた。

また過去の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、現在の交通量の変化点を素直に判断し、交通量調査単位区間を設定することが望ましい。

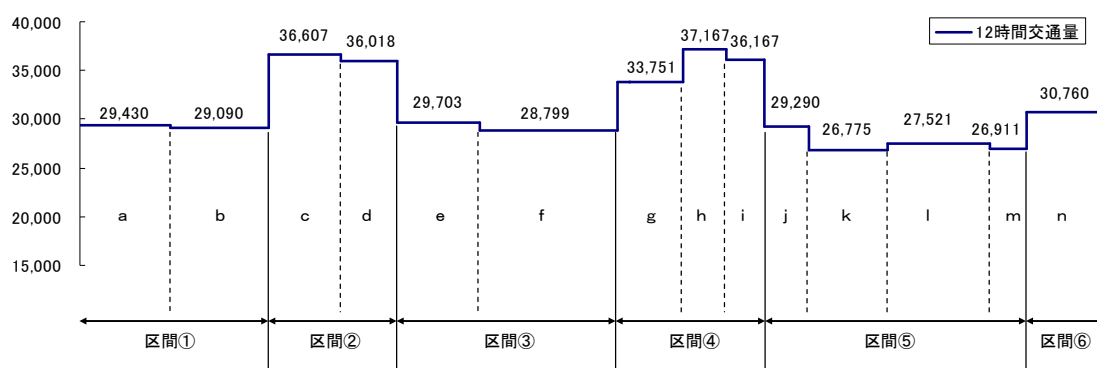
なお、従前よりも交通量の変化点を適切に踏まえている場合は、令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査の調査単位区間をベースに調査単位区間を設定してもよい。



＜交通量調査単位区間の設定の目安について＞

交通量調査単位区間は、調査を効率的に行うため、交通量の状況が同様であると考えられる連続した交通調査基本区間を集約した区間をいう。1つの交通量調査単位区間における昼間12時間交通量が最大となる交通調査基本区間に対して、交通量に大きな差異がない（交差点や分合流等によって交通量が大きく変化しない）と想定される範囲を目安とし、連続する交通量調査単位区間として設定する。令和7年度調査においては、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果や令和3年度以降の交通量調査結果を参考にして、交通量が大きく変化している場合は、必要に応じて令和3年度の交通量調査単位区間を分割すること。

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



7. 2 交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

交通量調査単位区間の位置を明確化するため、交通量調査単位区間と交通調査基本区間との対応表を作成する。

調査事項は次の通りとし、調査結果は各道路管理者において交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表（様式 3-1）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) 交通量調査単位区間番号
- (5) 上下反転フラグ

[解説]

交通量調査単位区間の位置を明確化し、道路状況調査及び旅行速度調査並びに令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査との関連づけを行うため、各道路管理者において、交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表（様式 3-1）を作成する。

各項目の具体的な調査方法は次の通りとする。

(1) 交通調査基本区間番号

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

(2) 世代管理番号（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 1 2. 各種コード表」を参照して記入する。

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

(4) 交通量調査単位区間番号

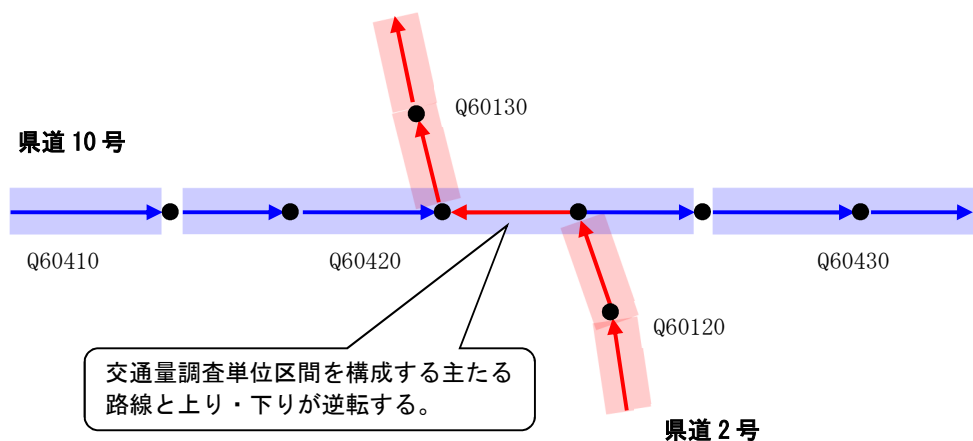
令和 7 年度の交通量調査単位区間番号を記入する。交通量調査単位区間番号のつけ方については、「別添 1. 交通量調査単位区間番号のつけ方」を参照のこと。

なお、令和7年秋季までに全国道路・街路交通情勢調査対象ではなくなると見込まれる区間は空欄として、備考欄に全国道路・街路交通情勢調査対象でなくなる理由と降格、廃道となる日を記入しておく。

(5) 上下反転フラグ

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

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



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

8. 調査対象区間の整理及び観測地点の選定

調査対象区間とする交通量調査単位区間毎に、代表する観測地点を選定する。

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

[解説]

（1）調査対象区間の整理

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

（2）観測地点の選定

調査対象区間となる交通量調査単位区間毎に、区間を代表する1箇所の観測地点（国による観測を行う区間は国が観測を行う地点、交通量常時観測装置や画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）が設置されている場合は、その地点。）を選定する。

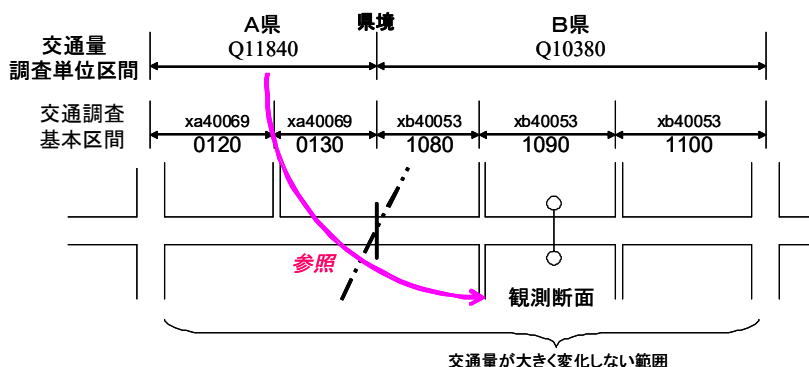
なお、画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）が設置されている区間や上りと下りで観測方法が異なる区間等について、上りと下りで同一箇所の観測地点を選定できない場合は、同一の交通調査基本区間内、同一の交通量調査単位区間内の異なる交通調査基本区間の順に優先して観測地点を選定する。

また、観測地点が存在する交通調査基本区間番号を交通量データ整理表（様式3-3）に整理する。

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

例えば、下図の場合、交通量調査単位区間は県別に定義するが、協議の上、A県 Q11840 の観測地点を、B県の交通調査基本区間 xb400531090 とすることができる。

※xa、xb には 01～47 の都道府県コードが入る。



9. 観測計画の立案及び観測

9. 1 観測計画の立案

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

観測方法は、機械観測を基本として、観測コストを勘案して、適切な方法を選択する。

[解説]

（1）観測日の選定

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

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

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

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

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

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

（2）観測対象の選定

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

国で観測を行う区間は、主に機械観測で行うため、原則2車種区分の自動車交通量観測となる。国で観測を行う区間に対して、自治体等が歩行者自転車交通量等の観測を希望する場合は、道路管理者による観測箇所に切り替える等、地方整備局等と調整する。

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

（３）観測時間帯の選定

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

なお、それぞれの観測時間帯は以下の通りとする。

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

24 時間観測の時間帯は、観測コストを勘案して上記の 2 つの時間帯から選択してよい。

ただし、休日の 24 時間観測を行う場合は、平日早朝の交通状況を避けるため、午前 0 時～翌日午前 0 時で観測することが望ましい。

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

（４）観測方法の選定

交通量観測は機械観測を基本とし、道路管理者が設置している交通量常時観測装置や画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の結果を用いる方法、可搬式トラカン（路面設置型、路側設置型など）を設置して交通量を観測する方法、ビデオ観測する方法、通行データから算出する方法などから、観測対象、観測コスト等を勘案して、適切な方法を選定する。交通量常時観測装置や画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）が設置されている調査対象区間は、常時観測データを優先して活用することとする。ただし、現地の条件が適合しない等やむを得ない事由により機械観測が実施できない場合は、人手観測を行う。

（５）観測方法別の運用

各観測方法における観測日の選定や観測方法毎の車種区分の取り扱いなど運用の詳細は、「別添 4. 観測方法別の運用」を参照のこと。

（６）その他

人手観測による場合や可搬式トラカンやビデオカメラを設置して観測を行う場合は、観測員及び通行人の安全に十分配慮した作業計画とする。

9. 2 観測の実施

観測を実施し、交通量調査原票（様式 3－2）にとりまとめる。

[解説]

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

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

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

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

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

10. 調査結果の整理

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

なお、様式の記載済み事項に変更が生じた場合は修正を行う。

[解説]

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

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

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

- (1) 都道府県指定市コード
- (2) 交通量調査単位区間番号
- (3) 交通量調査実施機関
- (4) 周辺道路網改変等の有無
- (5) 観測地点の交通調査基本区間番号
- (6) 12時間・24時間観測の別
- (7) 交通量観測の別
- (8) 個別調査結果活用の別
- (9) 昼間12時間自動車類交通量
- (10) 夜間12時間自動車類交通量
- (11) 24時間自動車類交通量

11. 調査結果のチェック

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

[解説]

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

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

12. 調査結果の提出

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

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

<道路管理者→地方整備局等>

成果の種類 交通量調査結果（様式3ファイル）

提出期限は地方整備局等と協議して定めるものとする。

地方整備局等は、自局の調査結果を含めて管内分のデータを取りまとめ、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 交通量調査結果（様式3ファイル） 地整統合データ

提出期限 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. 交通量調査単位区間番号のつけ方

(1) 交通量調査単位区間番号のつけ方

- ① 交通量調査単位区間番号は頭文字を“Q”（大文字）とし、続く 5 桁の番号を付す。

また、都（区部及び市郡部ごと）府県、北海道の振興局、指定市ごと、道路種別により下記の番号から始まる番号とする。

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

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

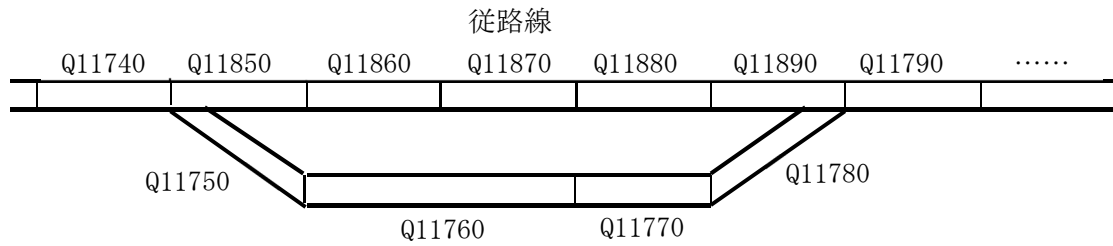
（例：Q11,760 としないこと。Q11760 とする。）

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

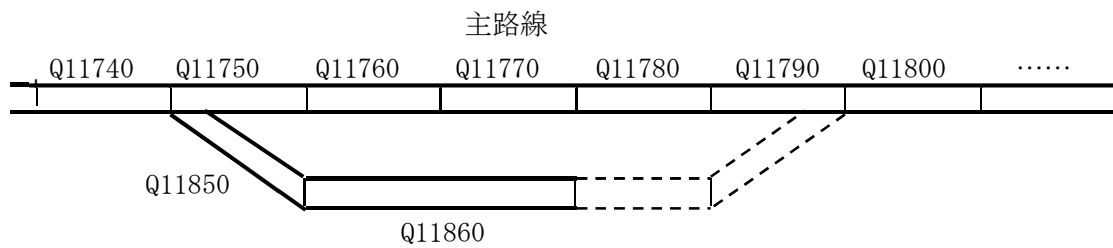
- ② “Q” に続く 5 桁の番号は、路線番号順に各路線の起点側から昇順に付す。
- ③ バイパス等の供用で同一の路線が並行している区間は、原則として主路線については前後の区間と繋がる番号を付し、従路線には主路線の最後の番号に続く番号を付す。なお、主路線に直結していない同一路線の従路線も同様とする。
- ④ 交通量調査単位区間の設定変更が必要となる場合等を考慮し、下 1 桁を 0 とした 10 番ごとの番号を付す。
- ⑤ 交通量調査単位区間の設定後に、やむを得ず調査単位区間の分割等の変更が生じる場合は、起点側の区間は既存の番号を継続し、終点側の区間は既存の番号の下 1 桁を調整して付す。なお、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、公社が交通量調査単位区間の設定を行う前に、地方整備局等が各道路管理者と交通量調査単位区間番号の調整を行うこと。
- ⑦ 県境等を越えて集約した区間の番号体系は、道路管理者の帰属に従う。
- ⑧ 路線を越えて集約した区間の番号体系は、区間を構成する主たる路線の帰属に従う。

[交通量調査単位区間番号の付番方法]

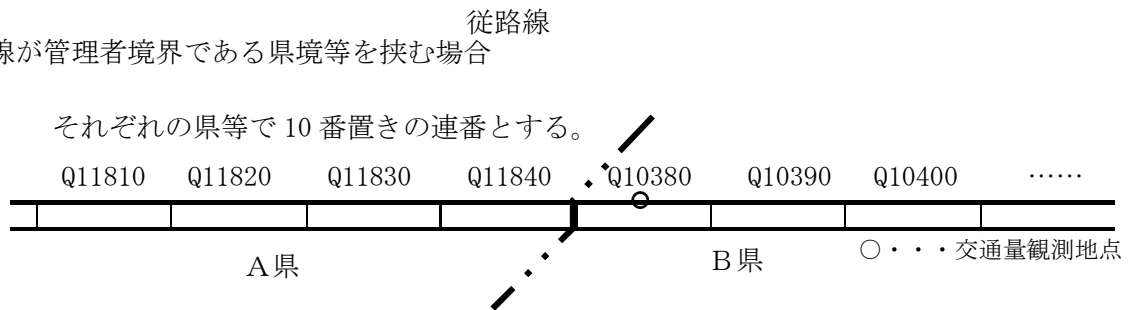
a) バイパスが全通し、主路線がバイパス経由になる場合



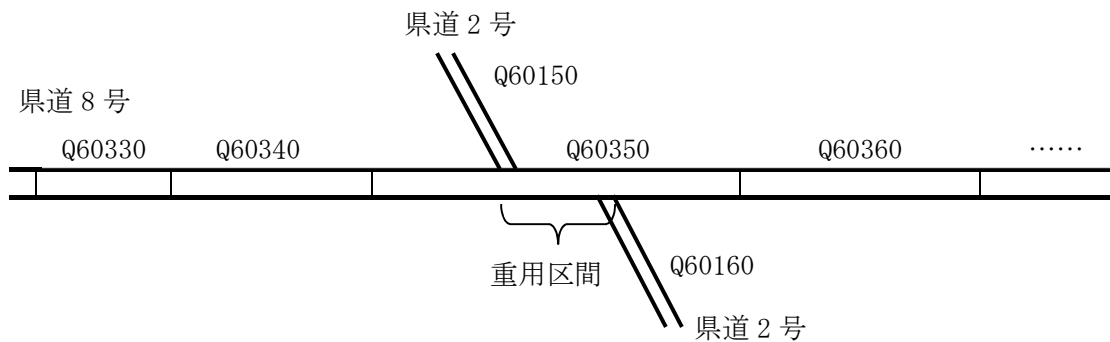
b) バイパス部分供用中で、主路線が現道経由になる場合



c) 路線が管理者境界である県境等を挟む場合



d) 路線を越えた集約を行う場合



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

別添 2. 交通量調査原票調査事項

(1) 交通量調査単位区間の位置等

1) 都道府県指定市コード

観測を行った交通量調査単位区間の都道府県指定市コードを「別添 1 2. 各種コード表」を参照して記入する。

2) 交通量調査単位区間番号

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

3) 道路種別

当該交通量調査単位区間の道路種別について、交通調査基本区間の属性情報をもとに記入する。なお、道路種別のコードは以下のとおりである。

道路種別	コード番号
高速自動車国道	1
都市高速道路	2
一般国道	3
主要地方道（都道府県道）	4
主要地方道（指定市市道）	5
一般都道府県道	6
指定市の一般市道	7

4) 路線番号、路線名

当該交通量調査単位区間の路線番号と路線名を記入する。なお、路線番号については交通調査基本区間の属性情報をもとに記入する。

5) 起点の接続路線名、終点の接続路線名

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

6) 管理区分

当該交通量調査単位区間の道路管理者について、管理区分を次のコード番号で記入する。
なお、国が観測する区間についても、道路管理者に基づき記入する。

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

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

7) 調査実施機関

当該交通量調査単位区間の調査実施機関を次のコード番号で記入する。

調査実施機関	コード番号
国（OD 調査結果の照査に必要な地点の調査）	1
道路管理者	2
その他	3

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

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

(2) 観測の諸条件

1) 観測年月日

観測を開始した時間が属する日を「令和 年 月 日 曜日」で記入する。
なお、交通量常時観測データを用いる場合は、日、曜日は空白とする。

2) 個別調査結果活用 の 別

個別調査結果活用 の 別を次のコード番号で記入する。

個別調査結果活用 の 別	コード番号
活用しない	0
活用する	1

令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査以降、令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査までの期間に行われた個別調査結果を活用する場合に「1」を記入する。

3) 観測地点地名

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

4) 観測地点交通調査基本区間番号、世代管理番号

観測地点を設定した交通調査基本区間番号及び世代管理番号を記入する。

5) 平日・休日の別

交通量観測の平日・休日の別を次のコード番号で記入する。

平日・休日の別	コード番号
平日	1
休日	2

6) 天候

観測日の代表的な天候を次のコード番号で記入する。

なお、機械観測を実施した場合は、コード番号 6 を用いることとする。

天候	コード番号
晴	1
曇	2
雨	3
霧	4
雪	5
その他	6

7) 上り・下りの別

観測の上り、下りの別を次コード番号で記入する。

方向を記入する際は必ず起点と終点の向きを確認する。

方向	コード番号
上り	1
下り	2

8) 12 時間・24 時間観測の別

12 時間観測地点・24 時間観測地点の別を次のコード番号で記入する。

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

12 時間・24 時間の別	コード番号
12 時間観測地点	1
24 時間観測地点	2

9) 交通量観測の別

交通量観測の別を次のコード番号で記入する。ただし、自動車類交通量を観測する方法に限るものとする。

なお、「その他」の場合は、具体的な観測方法を記入すること。

交通量観測の別	コード番号
機械観測 ^{※1} (道路管理者が常設しているトラフィックカウンター)	1
機械観測 (道路管理者が常設している画像認識型交通量観測装置 (AI カメラ))	2
機械観測 (警察が常設しているトラフィックカウンター)	3
機械観測 (道路管理者が仮設した可搬式トラフィックカウンター)	4
機械観測 (ビデオ映像 (自動計測))	5
機械観測 (ビデオ映像 (人手計測))	6
機械観測 (通行データ ^{※2})	7
人手観測	8
その他 ^{※3}	9

※1 高速道路会社設置のトラフィックカウンターを含む

※2 高速道路会社が ETC データや料金所通過の際に手渡される通行券を用いて交通量を把握する方法

※3 1～8 以外の方法

(3) 交通量

1) 時間帯別車種別自動車類交通量

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

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

種 別		単位
自動車類	小型車	台
	大型車	台

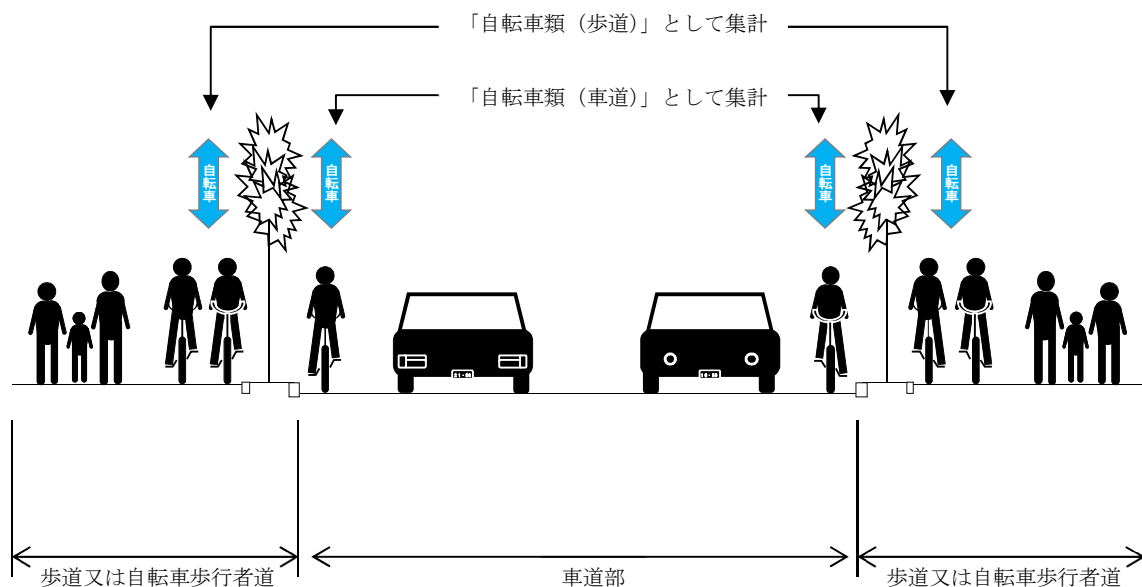
2) 時間帯別歩行者・自転車・動力付き二輪車交通量

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

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

歩道の有無については、交通量観測地点の属する交通調査基本区間の道路状況調査の横断構成との整合性に注意する。

自転車交通量調査については、次に一般的な概念図を示す。



(4) その他

1) 調査実施機関、観測担当機関

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

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

2) 観測請負会社

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

3) 代表観測員氏名

交通量観測にたずさわった観測員の代表者の氏名を記入する。押印は必要ない。

4) 注記

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

＜観測中のトラブル、その他交通の特殊な状況の例＞

- ・実査（人手観測）におけるトラブル（交通事故、通行規制、長時間における路上駐車等）
- ・特定時間に特殊な車両（工事車両）等が集中していた 等

別添 3. 交通量データ整理表調査事項

(1) 都道府県指定市コード

都道府県指定市コードは、「別添 1 2. 各種コード表」を参照して記入する。

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

(2) 交通量調査単位区間番号

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

(3) 調査実施機関

交通量調査を実施する機関について、次のコードで記入する。

調査実施機関	コード番号
国（OD 調査結果の照査に必要な地点の調査）	1
道路管理者	2
その他	3

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

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

(4) 周辺道路網改変等の有無

周辺道路網の改変等の有無について、次のコードで記入する。

周辺道路網の改変等の有無	コード番号
改変等なし	0
改変等あり	1

令和 3 年度以降に、当該区間または周辺道路網の改変や災害等があった影響により、令和 3 年度調査時点から交通状況が変化し、交通量の地域の平均変化率を算出するのに当該データを用いるべきではないと考えられる区間に「1」を記入する。

それ以外の区間には、「0」を記入する。

(5) 観測地点の交通調査基本区間番号、世代管理番号

観測地点を設定した交通調査基本区間番号及び世代管理番号を記入する。

(6) 12 時間・24 時間観測の別

12 時間観測地点・24 時間観測地点の別を次のコード番号で記入する。

12 時間・24 時間の別	コード番号
12 時間観測地点	1
24 時間観測地点	2

(7) 交通量観測の別

交通量観測の別を次のコード番号で記入する。ただし、自動車類交通量を観測する方法に限るものとする。

交通量観測の別	コード番号
機械観測 ^{※1} (道路管理者が常設しているトラフィックカウンター)	1
機械観測 (道路管理者が常設している画像認識型交通量観測装置 (AI カメラ))	2
機械観測 (警察が常設しているトラフィックカウンター)	3
機械観測 (道路管理者が仮設した可搬式トラフィックカウンター)	4
機械観測 (ビデオ映像 (自動計測))	5
機械観測 (ビデオ映像 (人手計測))	6
機械観測 (通行データ ^{※2})	7
人手観測	8
その他 ^{※3}	9

※1 高速道路会社設置のトラフィックカウンターを含む

※2 高速道路会社が ETC データや料金所通過の際に手渡される通行券を用いて交通量を把握する方法

※3 1-8 以外の方法

(8) 個別調査結果活用 of 別

個別調査結果活用 of 別について、次のコードで記入する。

個別調査結果活用 of 別	コード番号
活用しない	0
活用する	1

令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査以降、令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査までの期間に行われた個別調査結果を活用する場合に「1」を記入する。

(9) 昼間 12 時間自動車類交通量

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

(1 0) 夜間 12 時間自動車類交通量

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

(1 1) 24 時間自動車類交通量

24 時間観測の場合は、24 時間自動車類交通量の合計を記入する。

別添 4. 観測方法別の運用

(1) 機械観測

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

令和 7 年度調査においては、機械化を図るため、山地部や平地部以外でも機械観測を進めることとし、車種分類も機械化に合わせて小型車、大型車の 2 車種区分を原則とすることにした。また、4 車種分類の常時観測値についても、その分類精度を考慮して上記の 2 車種区分に統合して全国道路・街路交通情勢調査データとする。

- 1) 道路管理者が常設しているトラカンの観測値を用いる方法
- 2) 道路管理者が常設している画像認識型交通量観測装置 (AI カメラ) の観測値を用いる方法
- 3) 警察が常設しているトラカンの観測値を用いる方法
- 4) 道路管理者が仮設した可搬式トラカンによる観測値を用いる方法
- 5) ビデオ映像 (自動計測) を用いる方法
- 6) ビデオ映像 (人手計測) を用いる方法

1) 道路管理者が常設しているトラフィックカウンターの観測値を用いる方法

4 車種区分の方向別時間帯別車種別交通量データを抽出し、これを小型車、大型車の 2 車種区分に統合して全国道路・街路交通情勢調査データとする。

観測時間帯は、原則、24 時間観測とする。

10 月の平日 (月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日を除く) の交通量常時観測データについて、異常値及び台風等の異常気象日の値を除去し、車種判別不能台数の按分、補正観測に基づく補正、欠測処理等の確定値処理を行い、その平均値を採用する (平均による端数は時間交通量で調整すること)。車種分類区分は、交通量常時観測装置の仕様による。

国が常設している交通量常時観測装置の精度および補正係数については、「別添 7. 常時観測データにおける交通量補正係数の設定」を参照のこと。補正観測の実施方法については、「別添 8. 常時観測データの補正観測の実施方法」を参照のこと。

なお、他道路管理者が常設している交通量常時観測装置の精度および補正係数、補正観測の実施方法については、各道路管理者の運用規則に基づき実施すること。運用規則がない場合は、国の方法を参照してもよい。

2) 道路管理者が常設している画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の観測値を用いる方法

道路管理者が常設している画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の映像を用いて、AI 解析により交通量を計測し、2 車種区分の方向別時間帯別交通量を全国道路・街路交通情勢調査データとする。

観測時間帯は、原則、午前 7 時～午後 7 時の 12 時間観測とする。

観測日は、日の入り時刻が遅く夕方の観測精度が高いと考えられる 9 月の平日（月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日を除く）とし、異常値及び台風等の異常気象日の値を除去し、欠測処理、機器補正等を行い、その平均値を採用する（平均による端数は時間交通量で調整すること）。

国が常設している画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）については、以下の方法に基づき補正等を実施する。

- ・ 時間別交通量補正：朝ピーク時（7 時台・8 時台）または夕ピーク時（17 時台・18 時台）に全車交通量で所定の精度基準（10%以内の差異）が確保されない場合や、欠測が生じた場合には時間交通量の補正を行う。
- ・ 機器補正：映像、観測技術など観測箇所毎の特性に基づく補正を行う。
- ・ 車種別交通量補正：全車交通量から 2 車種交通量の推計を行う。

なお、各補正処理の方法については、「別添 9. 画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における補正方法について」を参照のこと。

また、観測にあたっては、次に留意すること。

- ・ 非混雑時（午前 9 時～午後 4 時）に全車交通量で所定の精度基準（10%以内の差異）を満足しない箇所の観測値は原則利用しないこと。なお、上りまたは下りの一方だけが精度基準を満たす場合は、当該方向の観測値のみ用いることができる。
- ・ 観測期間中は、できる限り CCTV カメラの向きをあらかじめ設定した交通量観測用の位置（観測用プリセット位置）とし、観測用プリセット位置からずれた時間帯の交通量は欠測とすること。
- ・ AI 解析による観測値が利用できない場合に備え、人手等での計測が行えるようできる限り CCTV カメラの映像を保存しておくこと。

なお、他道路管理者が常設している画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の精度および補正係数、補正観測の実施方法については、各道路管理者の運用規則に基づき実施すること。運用規則がない場合は、国の方法を参照してもよい。

3) 警察が常設しているトラフィックカウンターの観測値を用いる方法

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

観測時間帯は、原則、24時間観測とする。観測日及び観測値は原則、「1) 道路管理者が常設しているトラカンの観測値を用いる方法」の基準に準じるものとし、観測日が限られる場合には「4) 道路管理者が仮設した可搬式トラカンによる観測値を用いる方法」の基準に準じるものとする。

但し、活用にあたっては、以下の事項を確認・実施し、補正係数が極端に大きい、または極端に小さいなど精度に問題がある車両感知器の利用は避けるものとする。

- ・観測断面における上り・下りの全ての車線を観測できることを確認する。
- ・補正観測を行い、補正係数を設定する。補正観測および補正係数の算出方法は、直轄国道における交通量常時観測システムの方法に準じて2時間観測とする。但し、既に補正係数が設定されている車両感知器については、これを用いてもよい。
- ・補正観測に基づき補正した結果を採用する。

なお、車両感知器に車種を分類する機能がなく「全車計」の観測値となる場合は、令和3年度又は令和3年度以降の交通量調査結果を基にした当該区間の車種構成比又は隣接地点の車種構成比を用いて2車種交通量の推計を行う。全車交通量から2車種交通量を推計する方法については「別添10. 交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査データへの車種補正について」を参照のこと。

また、警察トラカンのデータを用いる場合については、県警との調整（協定、データ抽出等）は各道路管理者が行うこと。

4) 道路管理者が仮設した可搬式トラフィックカウンターによる観測値を用いる方法

2車種区分が可能なトラカンを用いて小型車、大型車の方向別時間帯別交通量を観測し、これを全国道路・街路交通情勢調査データとする。

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

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

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

また、設置した機器が走行する車両や二輪車あるいは歩行者等の障害とならないよう配慮する必要がある。

2車種で計測できない場合は「別添10. 交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査データへの車種補正について」を参照のこと。

5) ビデオ映像（自動計測）を用いる方法

既設の CCTV や仮設したビデオカメラの映像を用いて、AI 解析により交通量を計測し、2 車種又は 4 車種区分の方向別時間帯別交通量を全国道路・街路交通情勢調査データとする。

観測時間帯は、昼夜率算定の必要性や AI 解析の精度等を踏まえて、12 時間観測または 24 時間観測を選定する。

観測日は「9. 観測計画の立案及び観測」に記載したとおり、9 月～11 月の平日中で任意に選定してよいが、月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日及び台風等の異常気象の場合その他の通常と異なる交通状態が予想される日を避けるようにすること。

映像の取得については、以下の方法により取得する。

- ・既存の映像を活用する方法

例：道路管理用 CCTV 映像

- ・新たに映像を取得する方法

例：市販のビデオカメラなどを設置して映像を取得

WEB カメラなど設置してインターネット回線等を通じて映像を取得

なお、ビデオカメラを仮設する場合においては、設置作業や撤去作業における事故防止に十分注意する必要がある。また、設置した機器が走行する車両や二輪車あるいは歩行者等の障害とならないよう配慮する必要がある。

6) ビデオ映像（人手計測）を用いる方法

既設の CCTV や仮設したビデオカメラの映像を用いて、目視により交通量を計測し、2 車種又は 4 車種区分の方向別時間帯別交通量を全国道路・街路交通情勢調査データとする。

観測時間帯は、昼夜率算定の必要性等を踏まえて、12 時間観測または 24 時間観測を選定する。

観測日は「9. 観測計画の立案及び観測」に記載したとおり、9 月～11 月の平日中で任意に選定してよいが、月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日及び台風等の異常気象の場合その他の通常と異なる交通状態が予想される日を避けるようにすること。

映像の取得については、以下の方法により取得する。

- ・既存の映像を活用する方法

例：道路管理用 CCTV 映像

- ・新たに映像を取得する方法

例：市販のビデオカメラなどを設置して映像を取得

WEB カメラなど設置してインターネット回線等を通じて映像を取得

なお、ビデオカメラを仮設する場合においては、設置作業や撤去作業における事故防止に十分注意する必要がある。また、設置した機器が走行する車両や二輪車あるいは歩行者等の障害とならないよう配慮する必要がある。

交通量の計測は、別添 4-5 「(2) 人手観測」等に準じて行う。

(2) 人手観測

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

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

観測時間帯は、昼夜率算定の必要性等を踏まえて、12時間観測または24時間観測を選定する。

観測日は「9. 観測計画の立案及び観測」に記載したとおり、9月～11月の平日中で任意に選定してよいが、月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日及び台風等の異常気象の場合その他の通常と異なる交通状態が予想される日を避けるようにすること。

1) 自動車類の車種分類の定義

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

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

観測区分	種 別	内 容
小型車	乗用車	ナンバー5（黄と黒のプレート） ナンバー3、8（小型プレート） ナンバー3、5、7
	小型貨物車	ナンバー4（黄と黒のプレート） ナンバー3、6（小型プレート） ナンバー4、6
大型車	バス	ナンバー2
	普通貨物車	ナンバー1 ナンバー8、9、0

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

①小型車

a. 軽乗用車

ナンバープレートの塗色が黄地に黒文字（自家用）又は黒地に黄文字（営業用）であり、かつ分類番号が50～59、500～599及び700～799の自動車とする。

なお、昭和48年10月1日以前に届出した軽乗用車には、白地に緑又は緑地に白の小型ナンバープレートで分類番号が3及び33又は8及び88のものがあるが、これらも軽乗用車として観測する。

b. 乗用車

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

c. 軽貨物車

ナンバープレートの塗色が黄地に黒文字（自家用）又は黒地に黄文字（営業用）であり、かつ分類番号が 40～49、400～499 及び 600～699 の自動車とする。

なお、昭和 48 年 10 月 1 日以前に届出した軽貨物車には、白地に緑又は緑地に白の小型ナンバープレートで分類番号が 3 及び 33 又は 6 及び 66 のものがあるが、これらも軽貨物車として観測する。

d. 小型貨物車

分類番号が 4、6、40～49、60～69、400～499 及び 600～699 の自動車（小型貨物自動車）とする。

②大型車

a. バス

分類番号が 2、20～29 及び 200～299 の自動車とする。

b. 普通貨物車

分類番号が 1、10～19 及び 100～199 の自動車とする。

c. 特種（殊）車

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

分類番号が 8、80～89 及び 800～899 の自動車を特種用途自動車という。特種用途自動車とは、特種の目的に使用され、かつその目的遂行に必要な構造装置をそなえたもので、緊急自動車、タンク車、撒水車、霊柩車、放送宣伝車、クレーン車等がある。

分類番号が 9、90～99 及び 900～999、0、00～09 及び 000～099 の自動車を特殊自動車という。特殊自動車とは、キャタピラを有する自動車、ロード・ローラ、タイヤ・ローラ、スタビライザ等をいう。荷物車、故障車等をけん引していく場合は、けん引車だけを調査の対象とし、被けん引車は数えない。

③自動車類合計

上記①、②の自動車類の合計を記入する。

[参考] 過去の全国道路・街路交通情勢調査の観測区分

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

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

[参考] 自動車区分の相違

・道路運送車両法施行規則第2条

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

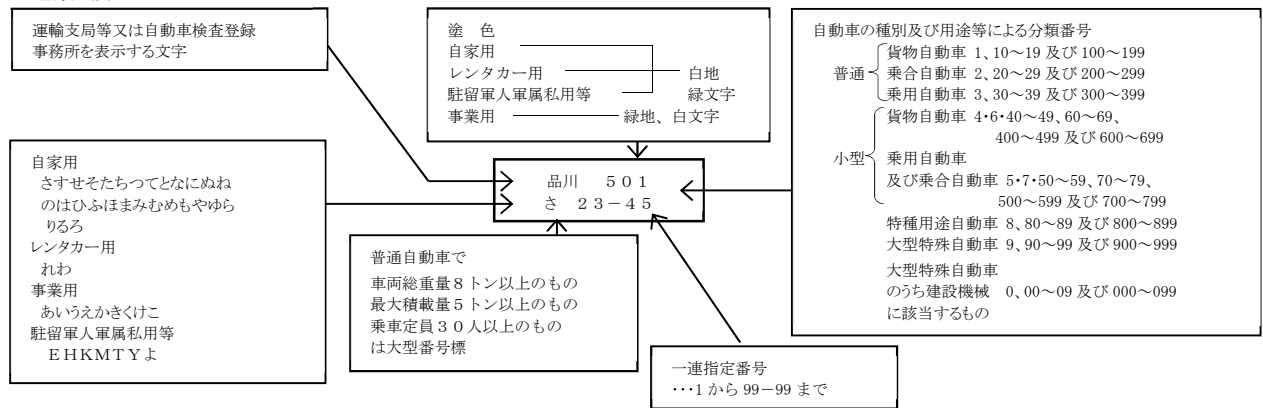
・道路交通法施行規則第 2 条

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

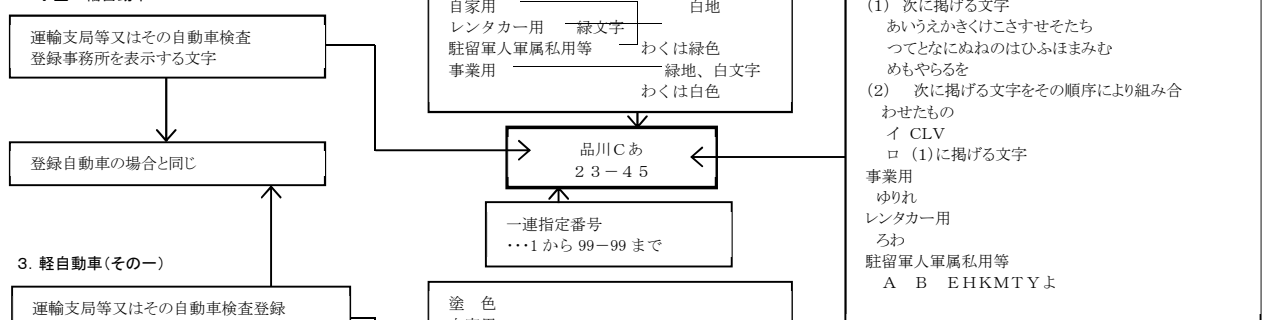
・道路構造令第 4 条第 2 項 (設計車両)

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

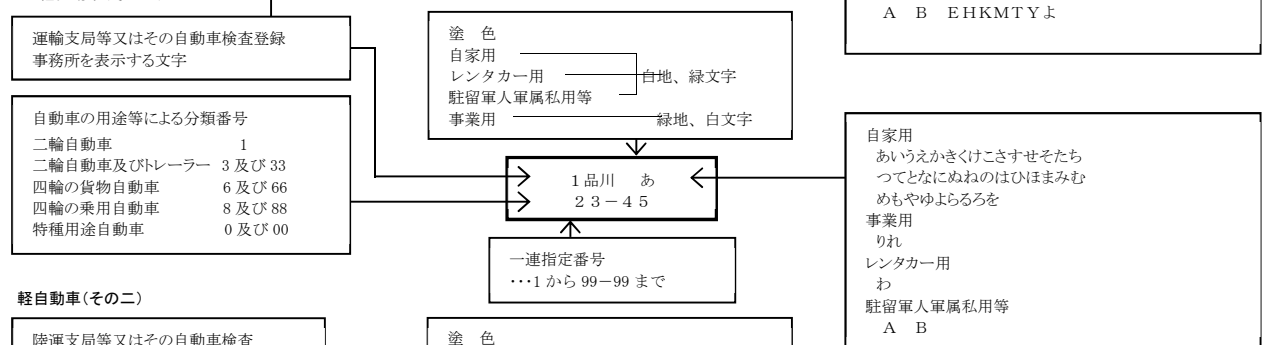
1. 登録自動車



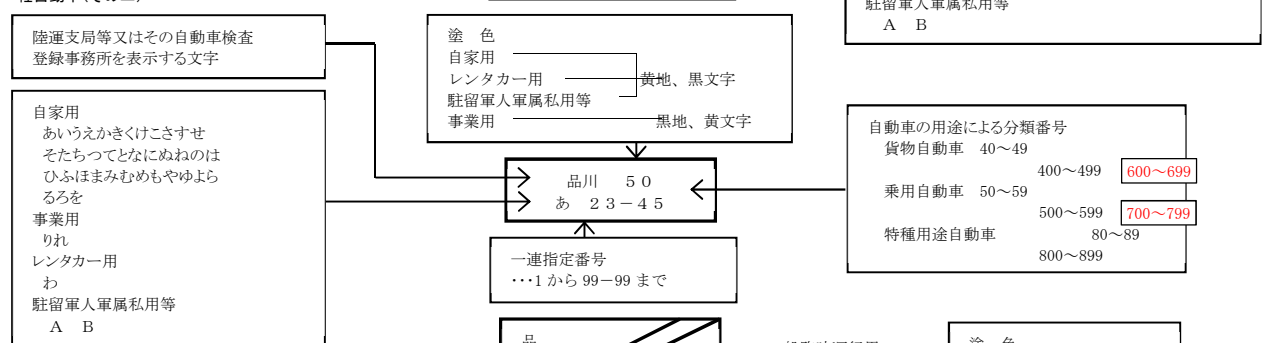
2. 小型二輪自動車



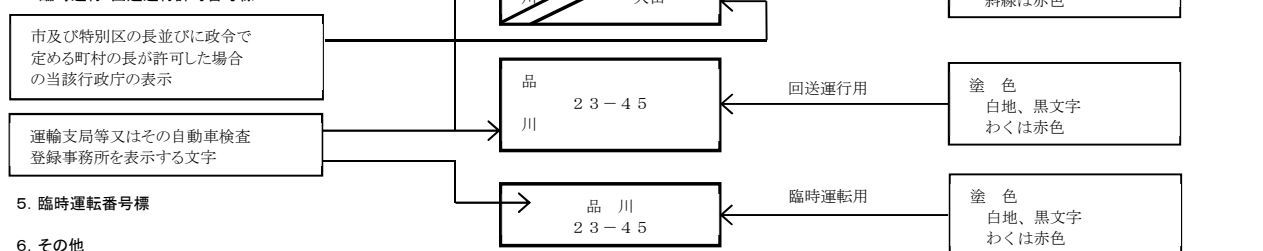
3. 軽自動車(その一)



軽自動車(その二)

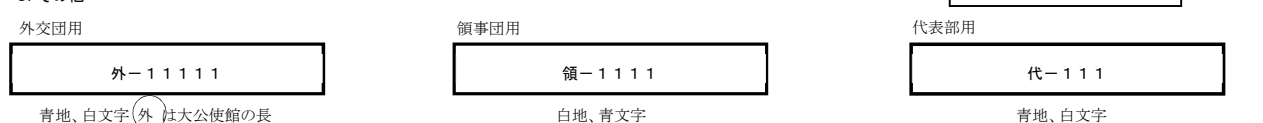


4. 臨時運行・回送運行許可番号標



5. 臨時運転番号標

6. その他



出典：国土交通省「陸運統計要覧」平成16年版

※ 簡所は出典より更新

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

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

①歩行者類

・対象とするもの

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

・対象としないもの

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

②自転車類

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

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

※歩行者類、自転車類は進行方向によらず、起点から終点に向かって道路の左側を通行した場合を下りに、右側を通行した場合に上りとする。

③動力付き二輪車類

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

別添 5. 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査以降の個別調査結果の活用

令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査以降の個別の調査で交通量を観測している場合は、その結果を活用してもよいものとする。

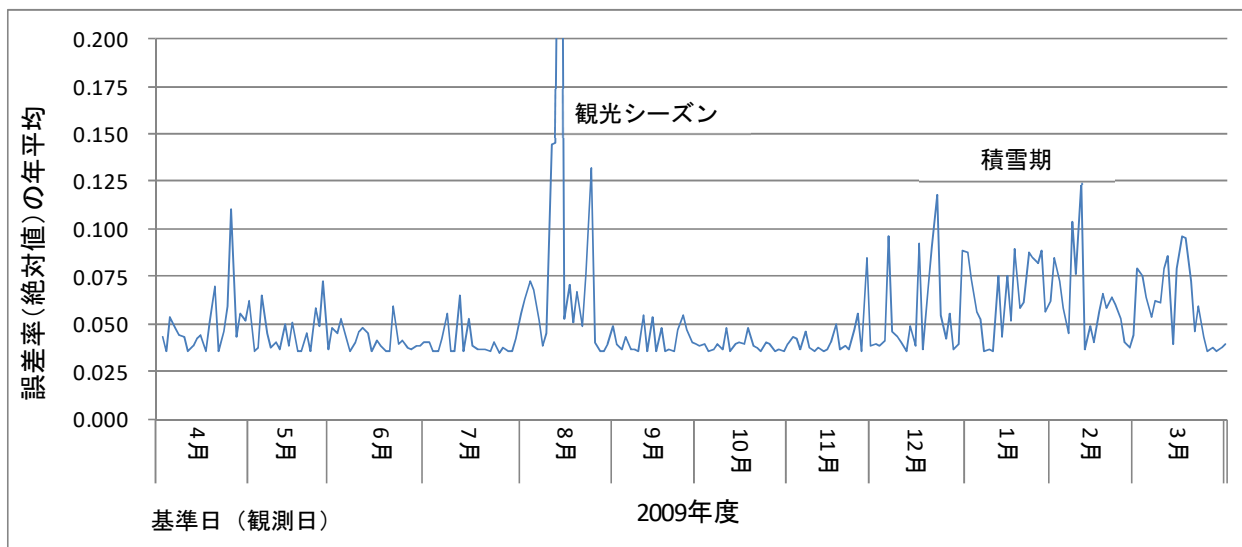
(1) 観測日

観測日は平日（月曜日、金曜日も含む）とし、最も新しい調査結果を活用することとする。但し、交通事故発生日、台風等の異常気象日、積雪日、年末年始やお盆、観光シーズンなど、交通状態が通常と異なる日でないことを確認した上で、利用すること。（下図参照）

また、観測日以降に当該区間または周辺道路網の改変（拡幅や新規道路の供用等）が行われている又は大規模施設等（大型店舗・物流拠点）が立地するなど、令和 7 年秋季と交通状況が異なると考えられる場合は、利用しない。

基準日（観測日）ごとの昼間 12 時間断面交通量の推定誤差

観光シーズンや積雪期など交通状態が通常と異なる日の交通量を用いて、年平均交通量の推定や、常時観測システムにおける推定を行うと、推定誤差が大きくなるため、利用しないこととする。



※常時観測点の交通量を、基準常時観測点（近隣の常時観測点）の交通量及び交通量比を用いて推定し、実際の観測値（真値）と比較したもの。

H21年度の各日（平日 245 日）を観測日と仮定し、この観測日（基準日）の交通量を用いて交通量比を設定し、H22年度の各日（平日 233 日）の交通量を推定。グラフの数値は、観測日（基準日）ごとに、推定値を平均（H22 平日 233 日の平均）した値を示す。

※推定地点：一般国道 46 号 秋田県仙岩

(2) 観測時間帯

観測時間帯は 12 時間観測または 24 時間観測であることとする。なお、それぞれの観測時間帯は以下の通りとする。

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

(3) 観測条件

小型車、大型車の2車種区分の方向別時間交通量の整理が可能な調査とする。

なお、交差点の方向別交通量の調査結果を用いてもよいが、観測断面における上り・下りの全ての車線の交通量がもれなく観測できていることを確認すること。

個別調査結果は調査年月日とともに調査結果をそのまま入力する（補正などは必要ない）。個別調査結果の集計方法等については、調査結果整理要領を参照のこと。

別添 6. 交通量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、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) 交通量調査単位区間設定と交通調査基本区間の対応表（様式 3-1）チェック項目一覧

表 交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
1101	交通調査基本区間番号	○		空白
1102		○		交通調査基本区間番号が重複
1103		○		上下線分離区間で対応する交通調査基本区間番号が存在しない
1111	都道府県指定市コード	○		空白かつ備考欄が空白
1112		○		存在しない都道府県指定市コードが入力
1121	交通量調査単位区間番号	○		空白かつ備考欄が空白
1122		○		頭文字が“Q”以外
1123		○		6桁以外
1124			○	道路種別との不整合
1131	交通量調査単位区間		○	調査単位区間内で複数の道路種別が混在
1132			○	調査単位区間内で複数の路線番号が混在
1133			○	調査単位区間内で複数の管理区分が混在
1134		○		主断面と複断面が同一の調査単位区間番号
1135		○		上下線分離区間で上下区間が異なる調査単位区間番号
1136			○	対象範囲外に調査単位区間番号が入力
1141	上下反転フラグ	○		調査単位区間内の全ての交通調査基本区間に1が入力

※チェック項目 No. 1124 以降は、交通調査基本区間の属性情報を用いてチェック

(2) 交通量調査原票（様式3-2）チェック項目一覧

表 交通量調査原票チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
2101	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
2111	交通量調査単位区間番号	○		存在しない調査単位区間番号が入力
2121	調査実施機関	○		1～3 以外の数値が入力
2131	観測年月日		○	2021 年 12 月 1 日～2025 年 11 月 30 日以外である
2132	年	○		2021～2025 以外である
2133	月	○		1～12 以外である
2134	日	○		1～31 以外である
2135		○		日付以外である
2136			○	平日・休日の別が 1 で観測日が火～木曜日以外
2137			○	平日・休日の別が 2 で観測日が日曜日以外
2139	個別調査結果活用 の 別	○		観測年月日が 2025 年 8 月 31 日以前で 0 が入力
2140			○	観測年月日が 2025 年 9 月 1 日以降で 1 が入力
2141	観測地点交通調査基本区間番号、		○	存在しない交通調査基本区間番号、世代管理番号が入力
2142	世代管理番号		○	調査単位区間と道路種別が異なる
2143			○	調査単位区間と路線番号が異なる
2151	平日・休日の別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
2161	天候	○		1～6 以外の数値が入力
2171	上り・下りの別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
2181	12 時間・24 時間観測の別	○		1 又は 2 以外の数値が入力
2182		○		同一区間で上下の 12 時間・24 時間の別が異なる
2183			○	高速道路で 2 以外の数値が入力
2184			○	機械観測（機械観測（画像認識型交通量観測装置 AI カメラ）及びビデオ観測を除く）で 2 以外の数値が入力
2191	12 時間・24 時間観測の別（開始時刻）	○		0 または 7 以外が入力
2192		○		12 時間・24 時間観測の別が 2 で空白
2193		○		12 時間・24 時間観測の別が 1 で開始時刻が入力
2194		○		管理区分が 4～7 で 0, 7, 10 以外が入力
2201	交通量観測の別	○		1～8 以外の数値が入力
2202	交通量観測の別	○		交通量観測の別が 8 で空白
2203	（「8. その他」の場合の観測方法）	○		交通量観測の別が 8 以外で観測方法が入力
2211	交通量	○		昼間時間帯の自動車類交通量が未入力又は負の値が入力
2212		○		12h 観測で夜間時間帯に交通量が入力
2213		○		24h 観測で夜間時間帯の自動車類交通量が未入力又は負の値が入力
2214			○	昼間 12 時間自動車類交通量合計が 0 である
2215		○		自動車専用道路で歩行者類交通量 > 0 である
2216		○		自動車専用道路で自転車類交通量 > 0 である
2217		○		交通量の総計が 0 である
2218			○	平日と休日の交通量が同じ
2221	交通量 小型車計	○		乗用車と小型貨物車の合計と等しくない
2231	交通量 大型車計	○		バスと普通貨物車の合計と等しくない
2241	前回交通量との比較		○	$0.5 \leq (R07 \text{ 自動車類交通量} / R03 \text{ 自動車類交通量}) \leq 1.5$ の範囲外である (R07 で 1,000 台/12h 以上の地点)

(3) 交通量データ整理表（様式3-3）チェック項目一覧

表 交通量データ整理表チェック項目一覧表

No	項目名	エラー	警告	エラー内容
3101	都道府県指定市コード	○		存在しない都道府県指定市コードが入力
3111	交通量調査単位区間番号	○		様式3-1に存在しない調査単位区間番号
3112		○		重複
3121	調査実施機関	○		1～3以外の数値が入力
3122	周辺道路網改変等の有無	○		0～1以外の数値が入力
3131	観測地点交通調査基本区間番号、 世代管理番号		○	様式1-1に存在しない交通調査基本区間番号、世代管理番号
3132			○	調査単位区間と道路種別が異なる
3133			○	調査単位区間と路線番号が異なる
3134			○	上りと下りで交通調査基本区間番号、世代管理番号が異なる
3141	12時間・24時間観測の別	○		1又は2以外の数値が入力
3142			○	高速道路で2以外の数値が入力
3143			○	機械観測（機械観測（画像認識型交通量観測装置AIカメラ）及びビデオ観測を除く）で2以外の数値が入力
3144			○	上りと下りで異なる数値が入力
3151	交通量観測の別	○		1～8以外の数値が入力
3152			○	上りと下りで異なる数値が入力
3161	個別調査結果活用の別	○		0～1以外の数値が入力
3162			○	上りと下りで異なる数値が入力
3171	昼間12時間自動車類交通量	○		交通量<0である
3181	夜間12時間自動車類交通量	○		24時間観測で交通量<0である
3182		○		12時間観測で交通量>0である
3191	24時間自動車類交通量	○		24時間観測で交通量<0である
3192		○		12時間観測で交通量>0である
3201	自動車類交通量	○		上りの一方通行区間で下りが入力
3202		○		下りの一方通行区間で上りが入力
3203			○	上りと下りの交通量が同じ

別添 7. 常時観測データにおける交通量補正係数の設定

※「交通量調査実施要綱」より抜粋。

1) 常時観測点の精度確認

常時観測機器に異常がないかを判断するため、常時観測点における常時観測機器の交通量観測精度の確認を行う。既設の常時観測機器については、最新の交通量補正係数（以下「補正係数」という。詳細は下記の「2) 交通量補正係数の設定」参照）、点検結果及び過去 1 年間程度のデータ欠測及び特異値の発生状況等から常時観測機器に異常がないかを判断し、必要に応じ、機器の調整、補修又は更新を行う。新設の常時観測機器については、所要の補正係数が得られるように機器の調整を行う。

なお、補正係数は、常時観測機器の交通量観測精度が概ね 95%以上であることを考慮し、0.95～1.05 の範囲内のものが望ましい。

2) 交通量補正係数の設定

補正係数は、次式で算出する。なお、補正係数設定のための補正観測の方法については、「別添 8. 常時観測データの補正観測の実施方法」を参照されたい。

$$\text{補正係数（小数点以下 3 桁）} = \frac{\text{補正観測（人手）による実測値（2 時間程度）}}{\text{車両感知器による計測値（2 時間程度）}}$$

補正係数は基本的に 3 年に 1 回定期的に更新することとするものの、新設の場合においては、初回は 5 年後に更新してもよい。また、機器の点検の結果、常時観測データと人手による台数計測との整合性が前年度と比べ大きく変動している場合は、補正係数の更新を検討する。

別添 8. 常時観測データの補正観測の実施方法

※「交通量調査実施要綱」より抜粋。

1) 観測方法

正確な交通量の把握ができる方法とする。「人手観測」を基本とするものの、交通量が多く人手観測では正確な交通量の把握が困難な場合は、ビデオ撮影等の方法によるものとする。なお、観測は、方向別に全車の交通量とする。

2) 観測実施日

観測の対象となる年のうち平日 1 日を任意に選定すること。ただし、台風等の異常気象の日は交通量常時観測装置の観測にも影響を及ぼす可能性があるため、避けるようにする。

3) 観測時間帯

混雑時間帯（7～9 時，17～19 時）を除く昼間非混雑時間帯（9～17 時）とする。2 時間程度の連続観測を基本とするものの、方向別に 1,000 台程度以上を観測できる（交通量補正係数の有効数字は小数点以下 3 桁であるため）ことが望ましい。なお、交通量常時観測による計測と補正観測の開始・終了の時刻同期は正確に行うこと。

4) その他

補正観測を実施した時間帯の計測値に欠測値又は特異値が含まれる場合は、再度補正観測を実施する。

別添 9. 画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における補正方法について

画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）による観測値については、次の補正を行った上で用いる。

（１）異常値及び異常気象日の値の除去

9 月の平日（月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日を除く）のうち、異常値及び台風等の異常気象日の値を除去し、全国道路・街路交通情勢調査に用いる。

（２）5 分間値の欠測処理による時間交通量の生成

画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における「5 分観測値・集計値 様式」のうち、「カメラプリセット位置」、「気象影響による映像不良」、「照度不足」、「突発事象（交通事故）」、「サーバの稼働」、「カメラの映像受信」、「映像デコード処理」、「デコード映像から映像解析機能への取込加工処理の失敗」、「映像解析機能フリーズ」、「その他エラー」のいずれかに「1.異常」がある 5 分間値は欠測とし、補正を行う。

ただし、処理対象の 1 時間において、方向別 5 分間交通量が正常に観測できた時間の累計が 45 分未満の場合は、当該 1 時間の方向別時間別交通量は欠測とする。

処理対象の 1 時間において、方向別 5 分間交通量が正常に観測できた時間の累計が 45 分以上の場合の時間交通量の算定は次式で行う。

【方向別時間別交通量の算定式】

$$\text{方向別時間別交通量} = \text{正常に観測できた時間（分）の交通量} \times \frac{60 \text{ 分}}{\text{正常に観測できた時間（分）}}$$

ここで、方向別時間別交通量には、「5 分観測値・集計値 様式」における「上り・自動車交通量（集計値）」及び「下り・自動車交通量（集計値）」を用いる。

なお、「5 分観測値・集計値 様式」における「時間帯」が計測開始時刻の場合と計測終了時刻の場合があるので、集計にあたって留意すること。

例）7 時台の時間交通量を集計する場合の例

・「時間帯」が計測開始時刻の場合：0700～0755 の和

・「時間帯」が計測終了時刻の場合：0705～0800 の和

（３）時間別交通量の補正

朝ピーク時（7 時台・8 時台）または夕ピーク時（17 時台・18 時台）に全車交通量で所定の精度基準（10%以内の差異）が確保されない場合や、欠測が生じた場合には時間別交通量の補正を行う。

ただし、処理対象の 1 日において、方向別時間別交通量が正常に観測できた時間の累計が 6 時間未満の場合は、当該 1 日の方向別交通量は欠測とする。

1) 時間別交通量の補正式

処理対象の1時間において、方向別時間別交通量が正常に観測できた時間の累計が6時間以上の場合の方向別昼間12時間交通量及び方向別時間別交通量の算定は次式で行う。

【方向別昼間12時間交通量の算定式】

$$\text{方向別昼間12時間交通量（補正值）} = \frac{\text{正常に観測できた時間交通量の合計}}{\text{正常に観測できた時間の「基準時間係数」の合計}}$$

【欠測時間の方向別時間別交通量の算定式】

$$\begin{aligned} &\text{方向別時間別交通量（欠測時間）} \\ &= \text{方向別昼間12時間交通量（補正值）} \times \text{当該時間の「基準時間係数」} \end{aligned}$$

※正常に観測できた時間の方向別時間別交通量は観測値とする。

2) 基準時間係数の設定方法

方向別昼間12時間交通量及び方向別時間別交通量の算定に用いる「基準時間係数」は、次に示す代替案の中から、各観測地点の特性を踏まえて、観測地点ごとに設定する。

なお、基準時間係数は、基準として用いる各種調査結果における方向別昼間12時間交通量に対する各時間交通量の割合であり、次式により算出するものである。

【基準時間係数の算定式】

$$\text{基準時間係数（方向別・時間帯別）} = \frac{\text{方向別の時間交通量}}{\text{方向別昼間12時間交通量}}$$

i) 基準時間係数の代替案

基準時間係数は次のいずれかの方法により設定する。

①基準常時観測点の活用

- ・「基準常時観測点」とは、当該区間と交通動向の関連性が高い常時観測点（トラフィックカウンター設置箇所）であり、「交通量調査実施要綱」における「様式Q-5 推定区間（観測区間）－基準常時観測点对応表」に取りまとめられる。
- ・この基準常時観測点における観測交通量（様式Q-10 常時観測データ確定値）を用いて、日ごとの基準時間係数を算定することができる。この日ごとの基準時間係数を画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）における日ごとの観測交通量に適用する。

②令和7年度全国道路・街路交通情勢調査の活用（隣接区間等）

- ・令和7年度全国道路・街路交通情勢調査のうち、当該区間に隣接する区間など時間係数が類似すると考えられる区間の交通量調査結果を用いて基準時間係数を算定することができる。
- ・令和7年度調査結果を活用する場合には、基準常時観測点を活用する場合と異なり、画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）における観測日全日に同じ基準時間係数を適用する。

③令和3年度全国道路・街路交通情勢調査等の活用（当該区間）

- ・当該区間における令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果または令和3年度以降に各道路管理者が実施した個別の交通量調査結果を用いて基準時間係数を算定することができる。
- ・令和7年度調査を活用する場合と同様に、画像認識型交通量観測装置（AIカメラ）における観測日全日に同じ基準時間係数を適用する。

ii) 基準時間係数の選択

基準時間係数の選択は、次の手順で行う。

ステップ1：基準常時観測点の確認

- ・基準時間係数に基準常時観測点の交通量を用いることにより、交通動向の変化に反映した補正が可能になるため、基準常時観測点が次の条件を全て満たす場合にはこれを用いる。
 - ・基準常時観測点が位置する交通量調査単位区間が当該区間に隣接するなど、地理的に近接していること。
 - ・基準常時観測点と当該区間の間に、高速道路のインターチェンジや大規模な交差点が存在しないこと。
 - ・基準常時観測点の車線数が当該区間と同一で、日交通量が大きく異なること。特に、基準常時観測点の交通量が少ない場合には、時間係数の変動が不安定な場合が多いので避けること。

ステップ2：隣接区間の令和7年度調査結果と当該区間の令和3年度以降調査結果の比較検討

- ・適切な基準常時観測点が存在しない場合には、隣接区間等の令和7年度調査結果または、当該区間の令和3年度調査・令和3年度以降個別調査結果を用いることとなる。それぞれに利害得失があるため、次の各調査の留意点に鑑み、区間の状況に応じて選択する。

(隣接区間等の令和7年度調査結果を用いる場合の留意点)

- ・隣接区間など時間係数が類似すると考えられる区間が存在する場合には有効である。ただし、隣接した区間同士であっても、次のような場合には時間係数が大きく異なることがあるので留意すること。
- ・隣接区間等と当該区間の間に、高速道路のインターチェンジや大規模な交差点が存在する場合。
- ・隣接区間等と当該区間の日交通量が大きく異なる場合（特に、隣接区間等の交通量が小さい場合）。

(当該区間の令和3年度調査・令和3年度以降個別調査結果を用いる場合の留意点)

- ・当該区間の調査結果を用いるので、調査時点から交通動向に変化がない場合には有効な方法である。
- ・ただし、調査時点以降に、当該区間の道路構造の改変や、周辺道路ネットワークの変化があり、交通量や交通流動が大きく変化している場合には、時間係数も大きく異なることがあるので留意すること。

(4) 機器補正

映像、観測技術など観測箇所毎の特性に基づく補正を次式により行う。なお、補正係数は昼間12時間において方向ごとに同じ値を用いることとする。

【機器補正式】

方向別時間交通量（補正值）＝ 方向別時間交通量（補正前）× 方向別の機器補正係数

方向別の機器補正係数＝
$$\frac{\text{CCTV カメラの目視による非混雑時の計測値}}{\text{画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の非混雑時の計測値}}$$

※目視による計測値とAIによる計測値は、同じ映像を用いて行ったもの。

機器補正係数の算定には、画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の納入時に実施された精度確認結果など、過去の計測値を利用することができる。但し、次の点に留意すること。

なお、適切な計測値が存在しない場合は、調査の事前または期間中に機器補正係数算定のための計測を行うことが望ましい。

- ・教師データの更新など画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）の計測精度に影響を及ぼすと考えられる改修が行われている場合には、改修後の計測値を用いること。
- ・計測時間が極端に短いと、補正係数が安定しないため、避けることが望ましい。特に交通量が少ない箇所では留意すること。なお、補正係数の設定にあたっては「別添 7. 常時観測データにおける交通量補正係数の設定」及び「別添 8. 常時観測データの補正観測の実施方法」が参照できる。

（５）車種別交通量の補正

全車交通量から 2 車種分類（小型車／大型車）の交通量の推計を行う。

1) 車種別交通量の補正式

方向別時間別交通量について、全車交通量から車種別交通量の算定は次式で行う。

【車種別交通量の算定式】

方向別時間別小型車交通量 = 方向別時間別全車交通量 × 小型車補正係数（方向別時間別）

方向別時間別大型車交通量 = 方向別時間別全車交通量 × 大型車補正係数（方向別時間別）

2) 車種別補正係数の設定方法

方向別時間別車種別交通量の算定に用いる小型車補正係数（方向別時間別）及び大型車補正係数（方向別時間別）は、次に示す代替案の中から、各観測地点の特性を踏まえて、観測地点ごとに設定する。

なお、車種別補正係数は、基準として用いる各種調査結果における方向別時間別の全車交通量に対する車種別交通量の割合であり、次式により算出する。

【車種補正係数の算定式】

$$\text{小型車補正係数（方向別時間別）} = \frac{\text{小型車交通量（方向別時間別）}}{\text{全車交通量（方向別時間別）}}$$

$$\text{大型車補正係数（方向別時間別）} = \frac{\text{大型車交通量（方向別時間別）}}{\text{全車交通量（方向別時間別）}}$$

i) 車種補正係数の代替案

車種補正係数は次のいずれかの方法により設定する。

①基準常時観測点の活用

- ・基準常時観測点における観測交通量（様式 Q-10 常時観測データ確定値）を用いて、日ごとの車種補正係数を算定することができる。この日ごとの車種補正係数を画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における日ごとの観測交通量に適用する。

②令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査の活用（隣接区間等）

- ・令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査のうち、当該区間に隣接する区間など車種構成が類似すると思われる区間の交通量調査結果を用いて基準時間係数を算定することができる。
- ・令和 7 年度調査結果を活用する場合には、基準常時観測点を活用する場合と異なり、画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における観測日全日に同じ車種補正係数を適用する。

③令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査等の活用（当該区間）

- ・当該区間における令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査または令和 3 年度以降に各道路管理者が実施した個別の交通量調査を用いて車種補正係数を算定することができる。
- ・令和 7 年度調査を活用する場合と同様に、画像認識型交通量観測装置（AI カメラ）における観測日全日に同じ車種補正係数を適用する。

ii）車種補正係数の選択

車種補正係数は、原則、基準時間係数と同様の調査結果を用いて設定する。

（6）平均交通量の算出

方向別時間別の小型車交通量及び大型車交通量の日別値について、観測期間において平均し、全国道路・街路交通情勢調査データとする。

別添 10. 交通量機械観測データの全国道路・街路交通情勢調査データへの車種補正について

○全車交通量から 2 車種交通量の推計

警察より提供される機械観測データなどで、2 車種分類（大型車／小型車）されていない場合、以下の算定方法で車種補正を行うものとする。

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

この補正係数は以下の方法で時間帯別に求め、外生データとする。

- ① 令和 3 年度又は令和 3 年度以降交通量調査結果を基にした当該区間の車種構成比あるいは令和 7 年度交通量調査単位区間のうち車種構成比が同様と考えられる区間を 1 つ選択し、その方向別（d）時間帯別（t）交通量を車種別（Skdt：小型車、Sodt：大型車）に抽出する。

- ② 小型車の補正係数（Rktd）を計算する。

$$Rkdt = Skdt / (Skdt + Sodt)$$

- ③ 大型車の補正係数（Rodt）を計算する。

$$Rodt = Sodt / (Skdt + Sodt)$$

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

- ④ $Ckdt = SUMdt \times Rkdt$

- ⑤ $Codt = SUMdt \times Rodt$

ここに、

Ckdt：方向別時間帯別小型車交通量

Codt：方向別時間帯別大型車交通量

SUMdt：可搬式トラフィックカウンターによる時間帯別交通量トータル数

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

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

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

別添 1 1. 各種様式

様式 3 - 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

交通量調査単位区間と交通調査基本区間の対応表

道路管理者名

交通調査基本区間番号														都道府県 指定市 コード					交通量調査 単位区間番号						上下 反転 フラグ	備 考		
都 道 府 県	道 路 種 別	路線番号						順番号					世代管 理番号															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13															14
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26				
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										
																		Q										

道路管理者名

交通量データ整理表

道路管理者名	
--------	--

[illegible]

別添 1 2. 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～西栗倉間	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。