

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

交通調査基本区間設定編

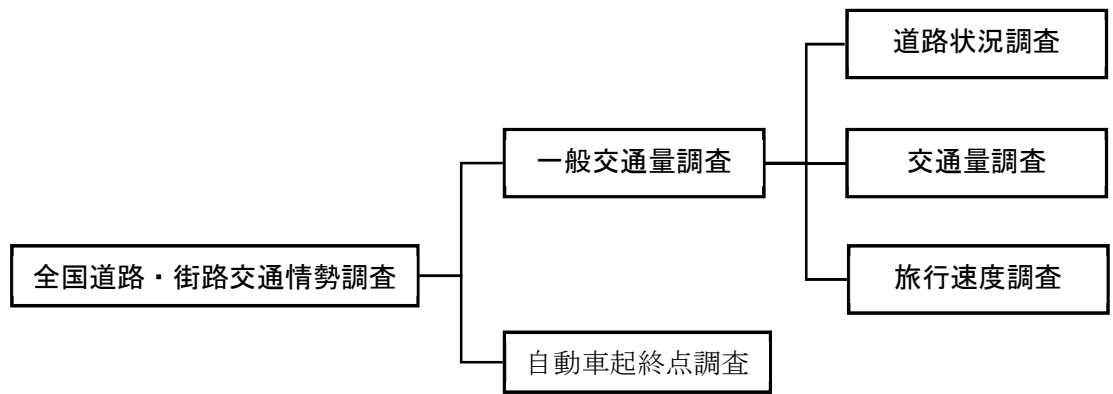
令和7年 4 月

国土交通省

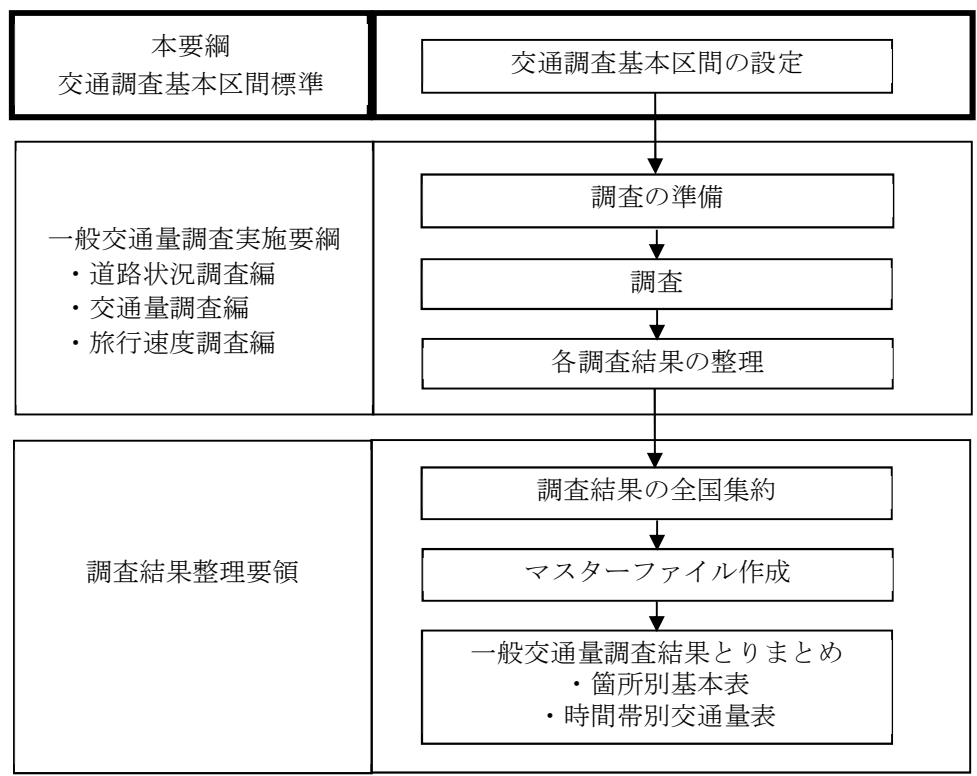
まえがき

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般交通量調査に共通して実施する、交通調査基本区間の設定に適用する。



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



目 次

1. 交通調査基本区間設定の目的	区-1
2. 用語の定義	区-2
3. 交通調査基本区間の設定方針	区-3
4. 交通調査基本区間の設定対象路線	区-5
5. 交通調査基本区間の更新方法	区-8
5. 1 基本方針	区-8
5. 2 更新体制	区-9
6. 設定フローとスケジュール	区-10
7. 交通調査基本区間一覧表	区-11
8. 区間延長の整合確認	区-13
9. 交通調査基本区間変更対応表の作成	区-14
10. 調査結果の提出	区-16

別添資料

別添1. 交通調査基本区間標準 (Ver. 1.1)

別添2. 道路施設現況調査・交通調査基本区間延長対応表の記入について

別添3. 交通調査基本区間両端部の接続状況

1. 交通調査基本区間設定の目的

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

[解説]

これまでの全国道路・街路交通情勢調査では、対象路線を区間に分割し、これを調査単位区間として管理しながら調査を進めることで、調査の漏れや重複を回避し、効率的かつ確実な調査を行うようにしていた。今回の全国道路・街路交通情勢調査において区間の設定を行う第一の目的もこの効率的かつ確実な調査の実施にある。

第一の目的のため、平成 17 年度以前は一般交通量調査の 3 調査（交通量調査、道路状況調査、旅行速度調査）に共通の調査単位区間を設定していたが、本来それぞれ変化点が異なるはずのものを 1 つにするために他の調査項目の影響で適切に調査単位区間が設定されず、例えば調査単位区間内で車線数が混在している区間等が見受けられた。また、過去の結果と結びつけて利用するために調査単位区間を原則変えないこととしており、交通量や道路状況の変化点の変化に十分な対応が出来ていないケースも見受けられた。

そこで平成 22 年度調査以降は、区間の設定方法を、調査の実施と結果の利用の両側面から検討し直し、今後の日々の各種交通調査やその結果の整理の基本となる区間（これを「交通調査基本区間」と呼称する。）を設定したうえで、調査を進めることとした。令和 7 年度調査においても平成 22 年度調査以降と同様に調査を進めることとする。本要綱は、交通調査基本区間の標準仕様及び全国道路・街路交通情勢調査での利用方法を説明するものである。

<参考>令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査の結果とりまとめイメージ

調査結果は、交通調査基本区間に基づいて関連づけて整理する。

国道129号		県政令市コード	交通調査基本区間番号	道路種別	路線番号	区間延長(km)	12H交通量		旅行速度		道路状況		
											車線数	沿道	...
起	点												
県道607号		14000	101290410	一般国道	129	0.7	1,171	...	24.0	...	2	DID	...
国道1号		14000	101290420	一般国道	129	0.9			20.2	...			
県道44号		14000	101290430	一般国道	129	4.9	4,906	...	21.7	...	4	DID	...
県道22号		14000	101290440	一般国道	129	2.0			34.5	...			
平塚厚木市境		14000	101290450	一般国道	129	1.2			31.3	...	4	平地	...
県道601号		14000	101290460	一般国道	129	1.0			23.5	...			
東名厚木IC		14000	101290470	一般国道	129	0.8							
終	点	.	.										

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対象とする全路線をいい、一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の全路線及び指定市の一般市道の一部とする。ただし、自転車専用道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。

(9) 交通調査基本区間*1

全国道路・街路交通情勢調査の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) 調査単位区間

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

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

3. 交通調査基本区間の設定方針

次の観点から各調査の基本となる区間（交通調査基本区間）を設定する。

- (1) 漏れや重複を回避した、効率的かつ確実な調査の実施
- (2) 各調査結果の利用ニーズに合った、調査の実施及び結果の整理
- (3) 代表する区間が異なる調査結果を相互に関連づける仕組みの構築

[解説]

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

作業の最小単位であり調査結果を整理する単位である、調査の基本となる区間は、全国道路・街路交通情勢調査の調査結果の主たる利用の観点から区間を考えると、以下の点を考慮して設定方針を定めることとする。

- (1) 交通量配分モデルにおける配分パラメーターの設定に道路状況調査を用いるには、幹線道路網を構成するリンク毎に結果が整理されていることが望ましい。
- (2) 渋滞等による損失時間の大小を区間単位で比較評価するには、その要因となりやすい幹線道路同士の交差点間を単位として、一連の速度低下区間を的確に捉えることが望ましい。
- (3) 大規模な交通の発集点となる施設の出入口の前後では、交通状況が大きく異なることも多いため、別々の区間として捉えることが望ましい。
- (4) 行政単位毎に面的な評価を行うためには、市区町村毎に調査結果を分割して集計できることが望ましい。
- (5) 交通特性の異なる一般道と自動車専用道路は、分けて分析できることが望ましい。
- (6) 道路管理者単位で作業を行うことが多い点を考慮すると、道路管理者毎に区間を分けて作業を整理できることが望ましい。

以上の点をいずれも満足する区間分割を行った場合、全国道路・街路交通情勢調査のある一つの調査からみれば、必要以上に区間が分割され、調査を非効率なものとする可能性がある。そこで、全国道路・街路交通情勢調査の一般交通量調査の 3 調査それぞれの調査単位区間は、それぞれの調査を実施するのに適切な区間として交通調査基本区間を集約して設定することとする。

3 調査それぞれに調査単位区間を設定すると、区間の起終点の異なる調査結果を相互に関連づけて調査結果を整理する仕組みが必要となる。交通調査基本区間は、その仕組みとしての役割を担うため、客観的に道路上の位置を参照し易く、かつ調査の実施や結果の利用においても最小の作業単位として使い勝手の良い単位で区間となるよう設定する。

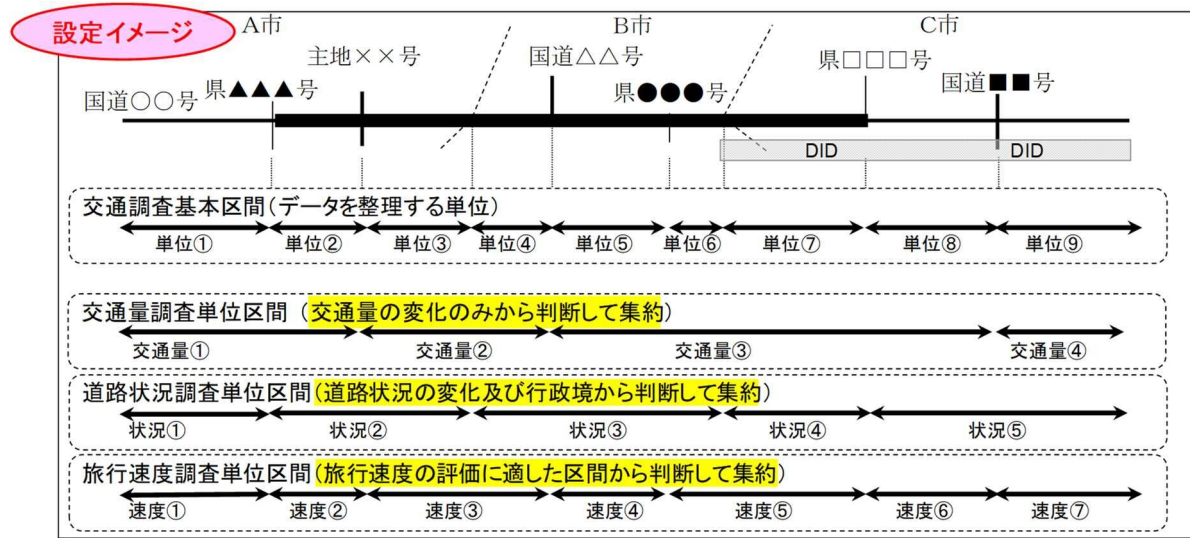
なお、区間の定義の詳細は「別添 1. 交通調査基本区間標準 (Ver. 1.1)」に定める。

<参考> 交通調査基本区間を集約した各調査単位区間の設定

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

を整理する。

- 1) 交通量及び道路状況は、路線毎にそれぞれが同様であると考えられる範囲で区間を集約
- 2) 但し、道路状況は、延長調査の集計ニーズがある単位（市町村等）を越えて集約しない
- 3) 旅行速度は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線の交差点間で区間を集約



4. 交通調査基本区間の設定対象路線

交通調査基本区間は、全国道路・街路交通情勢調査対象路線の全路線、及び全国道路・街路交通情勢調査対象道路同士を接続する一部の市区町村道に対し、漏れ重複なく設定する。

全国道路・街路交通情勢調査区間の設定対象路線（以下「設定対象路線」という。）は、令和7年4月1日現在の道路網に基づき選定する。

但し、令和7年秋季（10月1日又は交通量観測日）までに全国道路・街路交通情勢調査対象道路の新規供用が予定され、秋季の道路網が同年4月1日と異なると考えられる場合は、秋季までの供用見込みを含むものとする。

[解説]

本要綱に基づく設定対象路線は、以下に該当する路線となる。

1) 全国道路・街路交通情勢調査対象路線

- ① 一般都道府県道（指定市の主要市道を含む）以上の道路
- ② 指定市の一般市道の一部（原則4車線以上の道路で、一般都道府県道以上の道路と同等の機能を有する路線として、道路状況調査の対象に選定した路線）

2) 全国道路・街路交通情勢調査対象道路同士を接続する市区町村道

- ③ 自動車専用道路の出入口（IC）と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道^{※1}
- ④ 全国道路・街路交通情勢調査対象路線と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道^{※2}

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

同一路線が専用部と一般部からなる複断面区間については、専用部および一般部の両道路を設定対象路線とする。

設定対象路線は、その延長等を「道路施設現況調査」ほか各種調査と整合させるため、令和7年4月1日現在の幹線道路網に基づき選定する^{※3}。

但し、令和7年度全国道路・街路交通情勢調査の各調査（OD調査、交通量調査、旅行速度調査、道路状況調査）を実施する時期は令和7年の秋季であるため、令和7年秋季までの道路網の変化を見込んで交通調査基本区間を設定し、全国道路・街路交通情勢調査の各調査における調査単位区間設定に支障がないようにすることとする。

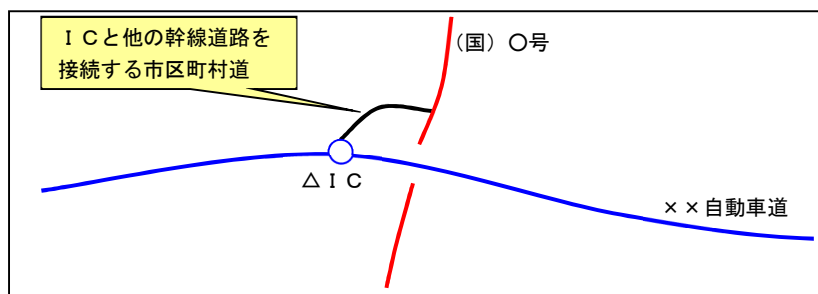
※1 ICと全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道について

本要綱でいうICとは、道路法48条の2に基づき自動車専用道路として指定されている区間と他の全国道路・街路交通情勢調査対象路線とを接続する箇所のことをいう。ICと全国道路・街路交通情勢調査対象路線の接続点は、交通の変化をとらえる上で重要であるが、市区町村道を介して接続してい

ることも多く、これら市区町村道を対象道路に組み入れないと、適切に交通調査基本区間の設定が行われなくなる（主要な接続点を見落とす）おそれがあるため、今回の設定対象路線に組み入れている。

なお、組み入れるのは当該市区町村道の起点から終点までではなく、原則として IC から最寄りの全国道路・街路交通情勢調査対象路線までの 1 区間でよい。

（例 1）IC と全国道路・街路交通情勢調査対象路線を接続する市区町村道

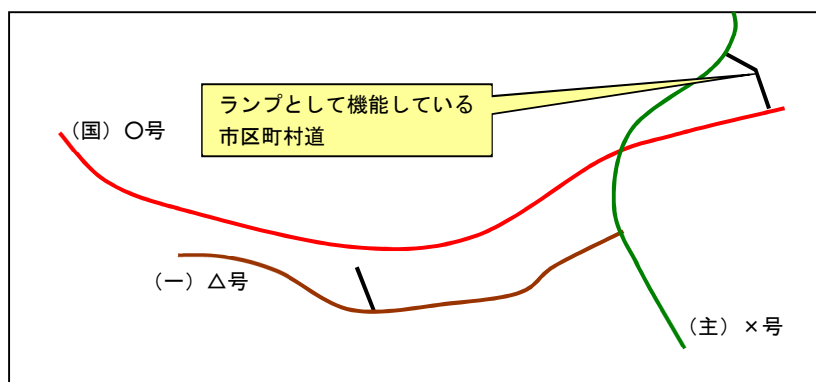


※ 2 全国道路・街路交通情勢調査対象路線同士を接続する市区町村道について

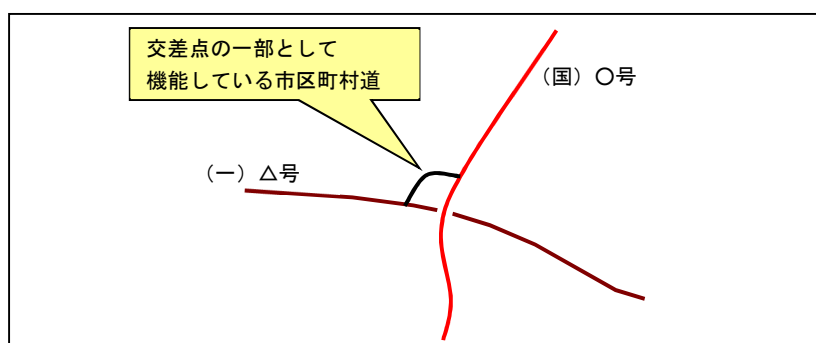
アクセスコントロールがされている道路や、地形上高低差のある道路と他の道路の接続点も、交通の変化を捉える上で重要であるが、IC 接続同様、市区町村道を介して接続していることも多い。したがって、これらも今回の設定対象路線に組み入れている。

また IC 接続同様、組み入れるのは全国道路・街路交通情勢調査対象路線間をつなぐ 1 区間でよい。

（例 2）一般道路同士を接続する市区町村道（その 1）



（例 3）一般道路同士を接続する市区町村道の例（その 2）



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

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

① 道路施設現況調査において、現道と別に当該小区間の実延長を計上している場合は、当該小区間を

現道とは別の旧道として、区間設定の対象とする。

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

5. 交通調査基本区間の更新方法

5. 1 基本方針

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

また、併せて、見込みであった前年度末までの更新事象を確定させる。

[解説]

（１）更新対象路線

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

（２）更新事象

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

- ①供用開始又は市町村道から新たに交通調査基本区間対象路線となる場合において、区間が追加される場合
- ②追加された交通調査基本区間が接続することより、区間が分割される場合
- ③廃道等により、交通調査基本区間対象路線から外れる場合
- ④道路種別、路線番号等の交通調査基本区間の属性情報が変化する場合

（３）更新作業と対象期間

交通調査基本区間の更新作業とその対象期間は以下のとおりとする。

1) 翌年度末までの更新事象の見込みの登録等の作業

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

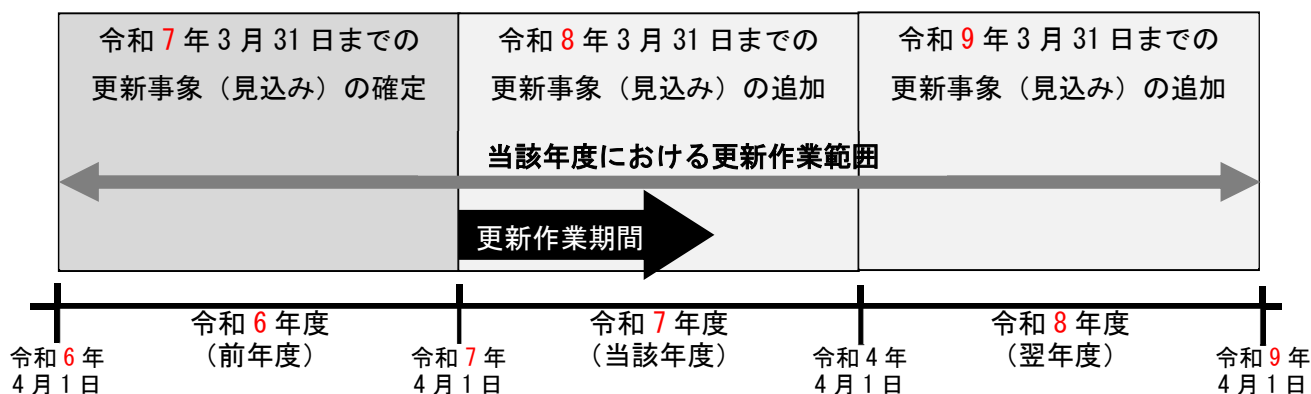
したがって、翌年度末までの近い将来に予想される更新事象を見込みとして登録し、区間番号及び世代管理番号を予め設定しておくことにより、原則として毎年1回全国的に実施される交通調査基本区間の確定作業を待たずして、調査結果の整理や分析が可能となる。

また、必要に応じ、更新事象見込みの内容変更や見込みの削除を行う。

2) 前年度末までに登録した更新事象見込み等の確定作業

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

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



5. 2 更新体制

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

[解説]

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

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

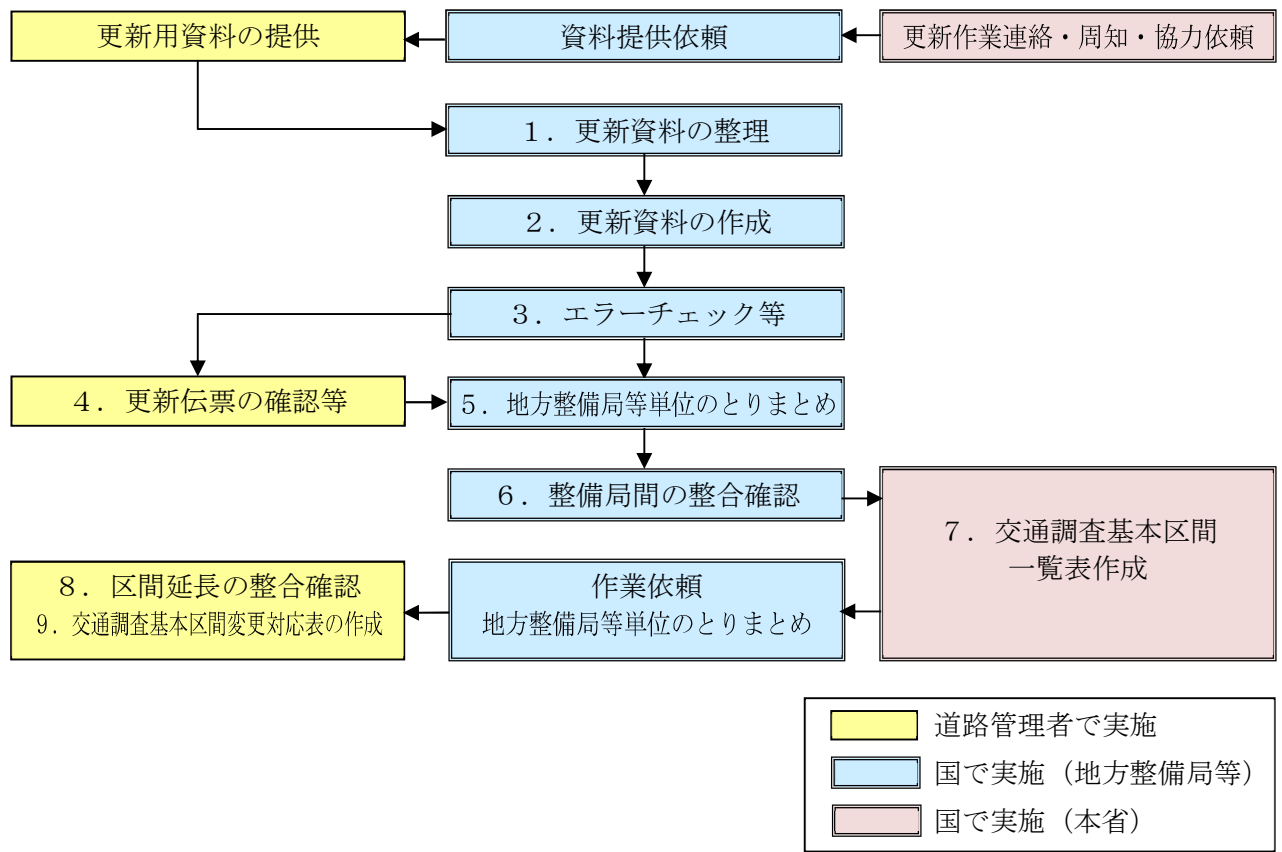
また、全国分の交通調査基本区間データベースの更新は、特定の主体が一元的に行う方が効率的であるため、本省において行う。たとえば、交通調査基本区間の追加や分割が行われた場合、交通調査基本区間更新伝票により明示された区間のデータが更新されるだけでなく、それらの区間が接続する区間の接続属性や世代管理番号も変更になる。これらのデータの更新は、一括して本省が行う。

以下、本省が行う作業を示す。

- ①地方整備局等から提出された交通調査基本区間更新伝票のとりまとめ
- ②交通調査基本区間データベースの更新
- ③基本交差点データの作成

6. 設定フローとスケジュール

交通調査基本区間の設定（更新）は以下のフローによって行い、令和7年度全国道路・街路交通情勢調査のとりまとめに利用する。



交通調査基本区間の設定は、下図に示すスケジュールによって行う。

[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
更新作業連絡・周知・協力依頼	◎					☆													
資料提供依頼	◎				☆														
更新用資料の提供		◎																	
1. 更新資料の整理	◎																		
2. 更新資料の作成	◎																		
3. エラーチェック等	◎																		
4. 更新伝票の確認等	○	◎																	
5. 地方整備局等単位のとりのまとめ	◎																		
6. 整備局間の整合確認	◎																		
7. 交通調査基本区間一覧表作成 (様式 1-1)	◎	○	◎																
8. 区間延長の整合確認(様式 1-2)	○	◎																	
9. 交通調査基本区間変更対応表の作成 (様式 1-3)	○	◎																	

注) ◎担当主体 ○関連主体

7. 交通調査基本区間一覧表

各交通調査基本区間について「別添 1. 交通調査基本区間標準 (Ver. 1.1)」に定める項目および次の追加項目を整理する。結果は、様式 1-1 にとりまとめる。

(1) 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 交通調査基本区間番号

(2) 交通調査基本区間両端部の接続状況

[解説]

設定する個々の区間の定義は、全国道路・街路交通情勢調査を実施する人、結果を利用する人の間で共通認識できる情報として、整理する必要がある。平成 6 年度道路交通センサスまでは区間の起点と終点の地先地番を整理していたが、一つの地番が表す土地が大きく、場所を特定できないこともあるため、各地方建設局（現：地方整備局）単位で、区間の起終点を記入した図（交通量観測地点及び交通量も記入していたので「交通量図」と呼ばれていた）を作成していた。平成 9 年度から平成 17 年度の道路交通センサスでは、交通量図の作成プロセスにデジタル道路地図を用いることとした。平成 22 年度の道路交通センサスでは、各交通調査基本区間の起点及び終点は、接続路線の名称などで十分特定可能となるため、本要綱において整理するのは原則として様式 1-1 の一覧表のみとし、作業負荷の軽減を図っている。令和 7 年度全国道路・街路交通情勢調査では、「3. 交通調査基本区間の設定方針」に従い、平成 22 年度以降と同様に区間設定を実施する。

様式 1-1 には、「3. 交通調査基本区間の設定方針」に定める区間の分割箇所を判別するのに必要な情報として、接続道路（起点側・終点側）、管理区分、自動車専用道路の別、市区町村コードなどの項目を整理する。なお同時に整理することが効率的な、路線の行政上の区分などの属性についても項目に含んでいる。定義の詳細は「別添 1. 交通調査基本区間標準 (Ver.1.1)」に定める。

また交通調査基本区間は、令和 3 年全国道路・街路交通情勢調査の交通調査基本区間と今回の全国道路・街路交通情勢調査における交通量、道路状況、旅行速度の各調査単位区間を関連づける役割も担っている。関連づけに必要な対応表の整理を、これら 3 種類の調査それぞれで行うのは非効率であるため、この要綱において項目を追加し整理する。

本様式（様式 1-1）は、本省において整理を行い、地方整備局等を通じて各道路管理者に送付する。各道路管理者において確認を行い、修正があれば地方整備局等へ提出する。

加えて、交通調査基本区間の交差箇所の形状を把握するため、道路管理者は「交通調査基本区間両端部の接続状況」を調査し、本様式（様式 1-1）に整理する。具体的な記入方法については、「別添 3. 交通調査基本区間両端部の接続状況」を参照のこと。

表 様式 1-1 における整理項目

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

項目 No. 1～30, 32～37, 39 : 交通調査基本区間データベース

項目 No. 31, 38, 40～42 : 交通調査基本区間標準 (Ver. 1.1) の交通調査基本区間データベースに対し、本要綱で追加する項目

8. 区間延長の整合確認

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

[解説]

属性のうち区間延長については、令和 7 年 4 月 1 日現在の路線別、市町村別の集計値が、別途行われる道路施設現況調査の結果と整合している必要がある。そのため、道路施設現況調査の結果が各道路管理者においてまとめ次第、両者の対応を様式 1－2 にとりまとめ、各道路管理者において確認する。

具体的なとりまとめ方法については、「別添 1. 交通調査基本区間標準 (Ver.1.1)」、「別添 2. 道路施設現況調査・交通調査基本区間延長対応表の記入について」を参照のこと。

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

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

表 様式 1－2 における整理項目

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

9. 交通調査基本区間変更対応表の作成

令和7年4月1日から令和7年秋季までに交通調査基本区間の設定対象路線において発生した道路の新規供用や廃止、移管、属性変更、路線方向の逆転の事象について、交通調査基本区間変更対応表（様式1－3）にとりまとめる。

[解説]

令和7年4月1日現在と令和7年秋季で交通調査基本区間情報等が異なる場合に、変更がある交通調査基本区間の一覧表を整理する様式である。

本様式の作成対象は、以下の場合に該当する交通調査基本区間である。

- a) 新規供用又は市町村道からの昇格により、新たに全国道路・街路交通情勢調査対象路線となる場合
- b) 廃道又は市町村道への降格により、全国道路・街路交通情勢調査対象路線から外れる場合
- c) 全国道路・街路交通情勢調査対象路線の道路管理者間で移管（譲渡又は譲受）する場合
- d) 移管はないが、道路種別、路線番号等の交通調査基本区間の属性情報が変化する場合
- e) 道路の移管や主路線・従路線の組み替え等に伴い、当該区間の属する路線の起点・終点が変更となり、その結果、路線の上下線方向が逆転する場合

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

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

具体的なとりまとめ方法については、「別添1. 交通調査基本区間標準（Ver.1.1）」を参照のこと。

表 様式 1－3 における整理項目

No	作成 時点	項目名			備考
1		交通調査基本区間番号			
2		世代管理	十の位		
3		番号	一の位		
4	令和 7年 4月 1日 現在	道路種別			
5		路線番号			
6		路線名			
7		現道旧道区分			
8		管理区分			
9		自動車専用道路の別			
10		起点側	接続区分		
11			接続先交通調査基本区間番号		
12			世代管理番号	十の位	
13		終点側	接続区分		
14			接続先交通調査基本区間番号		
15			世代管理番号	十の位	
16		区間種別			
17		分離区間	分離区分		
18			主路線の交通調査基本区間番号		
19			延長非集計フラグ		
20		区間延長	区間延長 (0. 1km)		
21		一般国道指定区間			
22		一方通行フラグ			
23～44	令和7年秋季現在を入力する。(項目は1～22 と同様)				
45		更新事象コード			
46		路線方向逆転区分			
47		変更年月日			

※様式 1－3 では 4 月 1 日時点、秋季現在ともに接続区分、接続先交通調査基本区間番号、世代管理番号を設定する。

10. 調査結果の提出

交通調査基本区間の調査結果は、各段階で、すみやかに、各地方整備局等から国総研及び各道路管理者に配布し共有する。

また最終結果を、次のとおり電子媒体で提出する。

＜地方整備局等→本省・国総研＞

成果の種類 交通調査基本区間設定結果（様式1ファイル）

地整統合データ

提出期限 令和8年1月（予定）

[解説]

交通調査基本区間設定は、道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査を進める上でベースとなる作業であるため、設定結果は各段階で各道路管理者に配布し共有する。

目 次

第 1 章 交通調査基本区間標準 Ver. 1. 1

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

第 2 章 基本交差点標準 Ver. 1. 1

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

【参照】 国総研資料第 666 号 <https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0666.htm>

別添 2. 道路施設現況調査現況調査・交通調査基本区間延長対応表の記入について

※「交通調査基本区間設定要綱」より抜粋。

I. 道路施設現況調査の集計により整理する項目

(1) 道路種別

道路施設現況調査要綱のコード分類に従い記入する。但し、一級市町村道（コード 6）、二級市町村道（コード 7）、その他市町村道（コード 8）は本様式に記載しない。

(2) 路線コード

道路施設現況調査の路線コードを記入する。交通調査基本区間の設定における路線番号とは異なることがあるので注意する。

(3) 路線名

道路施設現況調査の路線名を記入する。同一市区町村内の同一路線に複数の表現のデータが存在する場合は、代表的なものを一つ記入する。

カタカナ表記等になっている場合は、表記のまま記入する（漢字変換しない）。

(4) 市区町村コード

道路施設現況調査の市区町村コードを記入する。

(5) 市区町村名

道路施設現況調査の市区町村コードに対応する市区町村名を記入する。

(6) 調査機関区分

道路施設現況調査要項の調査機関区分に従い記入する。

(7) 自動車専用区分

道路施設現況調査要項の自動車専用区分に従い記入する。

(8) 道路施設現況調査実延長

道路施設現況調査の道路実延長を、(1)、(2)、(4)、(6)、(7) の組み合わせ毎に集計し、0.1km 単位で記入する。

Ⅱ. 交通調査基本区間の集計により整理する項目

(9) 交通調査基本区間延長

交通調査基本区間の道路種別、道路施設現況調査路線コード、管理区分、市区町村コード、自動車専用道路の別毎に、延長集計フラグが「集計対象区間:0」である交通調査基本区間の区間延長を集計し、0.1km 単位で記入する。

(10) 接続区分等延長：上下線分離

交通調査基本区間の道路種別、道路施設現況調査路線コード、管理区分、市区町村コード、自動車専用道路の別毎に、上下線分離区間における上り線・下り線のうち、延長が短い方（延長集計フラグが「集計非対象区間:1」）の延長を集計し、0.1km 単位で記入する。

(11) 接続区分等延長：複断面

交通調査基本区間の道路種別、道路施設現況調査路線コード、管理区分、市区町村コード、自動車専用道路の別毎に、複断面区間における専用部・一般部のうち一般部（延長集計フラグが「集計非対象区間:1」）の延長を集計し、0.1km 単位で記入する。

(12) 接続区分等延長：上下線分離かつ複断面

交通調査基本区間の道路種別、道路施設現況調査路線コード、管理区分、市区町村コード、自動車専用道路の別毎に、上下線分離かつ複断面区間における上り専用部・下り専用部のうち延長が短い方、並びに上り一般部及び下り一般部（延長集計フラグが「集計非対象区間:1」）の延長を集計し、0.1km 単位で記入する。

(13) 接続区分等延長：未供用

交通調査基本区間の道路種別、道路施設現況調査路線コード、管理区分、市区町村コード、自動車専用道路の別毎に、未供用区間（延長集計フラグが「集計非対象区間:1」）の延長を集計し、0.1km 単位で記入する。

(14) 備考

(8) と (9) の延長が一致しない場合、その理由について調査をし、合理的な理由がある場合は、簡素かつ具体的に記入する。

別添 3. 交通調査基本区間両端部の接続状況

交通調査基本区間両端部の接続状況は、交通調査基本区間が三枝以上の交差点を形成する箇所を対象に起点側・終点側ごとに整理する。





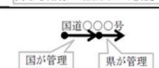

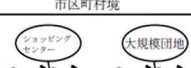


ここでいう、三枝以上の交差点を形成する箇所とは、接続区分が 1 又は 2 の箇所（他の枝路線の交通調査基本区間の「終点側」又は「起点側」と接続する箇所。＜参考＞参照。）をいう。

なお、道路種別が「1：高速自動車国道」、「2：都市高速道路」、道路種別が「3：一般国道」かつ高規格道路区分が「1：高規格幹線道路」の区間は、調査対象外とする。

接続状況は、同じ枝路線内の前（次）の基本区間の接続がある場合、その基本区間との接続状況を下表に基づいて設定する。他の枝路線の基本区間との接続のみの場合は、他の枝路線の基本区間との接続状況を設定する。

接続状況区分		コード番号
平面接続	信号交差点	1
	信号のない交差点	2
	ラウンドアバウト	3
立体接続	オーバークロス	4
	アンダーパス	5

＜参考＞交通調査基本区間の接続区分

他の枝路線	交差点	接続区分	代表例	コード番号
他の枝路線と接続する	三枝以上の交差点を形成する	他の枝路線の交通調査基本区間の「終点側」と接続する箇所		1
		他の枝路線の交通調査基本区間の「起点側」と接続する箇所		2
他の枝路線と接続しない	三枝以上の交差点を形成しない	都道府県境（都道府県が異なると、必ず別の枝路線になる）		3
		異なる2つの枝路線の端点同士だけが接続する箇所		4
		管理区分が異なる箇所、または自動車専用道路に指定されている区間の起点終点		5
		市区町村境		6
		大規模施設等へのアクセス点		7
		枝路線の端点（他の基本区間と接続しない）		8
		旧分割点		9

「接続状況区分」の設定例

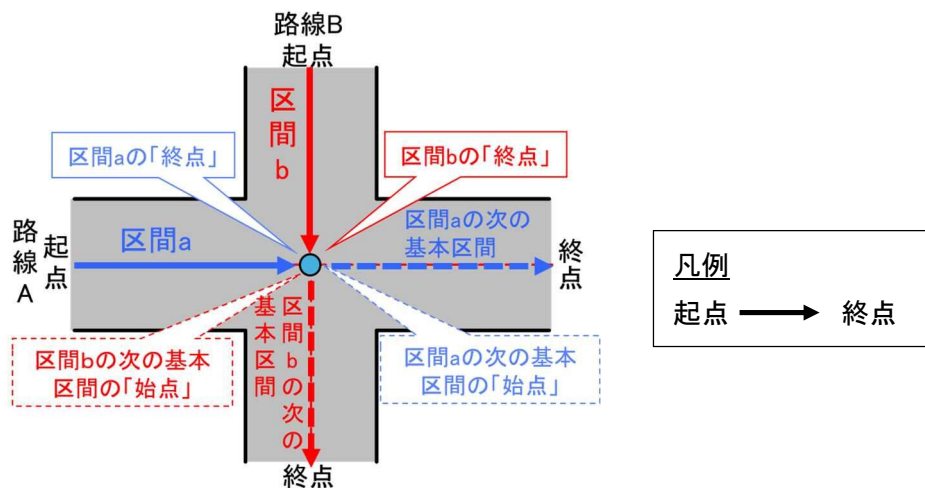
【同じ枝路線の基本区間同士の接続がある場合】

- ・「枝路線内の前の基本区間」又は「枝路線内の次の基本区間」との接続状況とする。

※下図の例)「区間a」と「区間aの次の基本区間」の接続状況、「区間b」と「区間bの次の基本区間」の接続状況

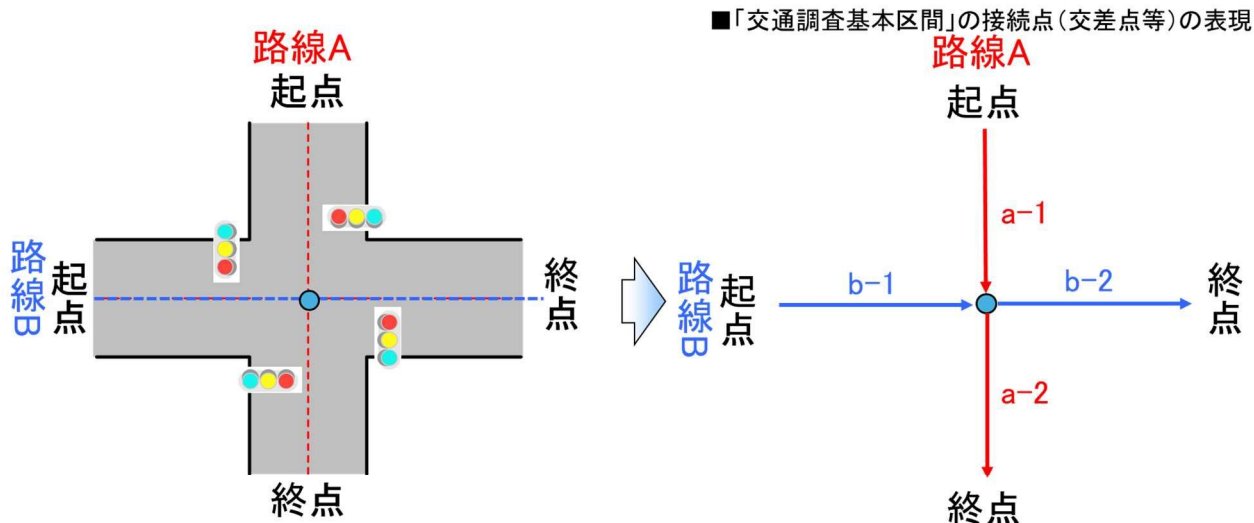
【異なる枝路線の基本区間同士の接続のみの場合】

- ・路線の起終点などの「枝路線の端点」同士が接続する場合は、他の枝路線との接続状況とする。



①一般的な平面交差点の例

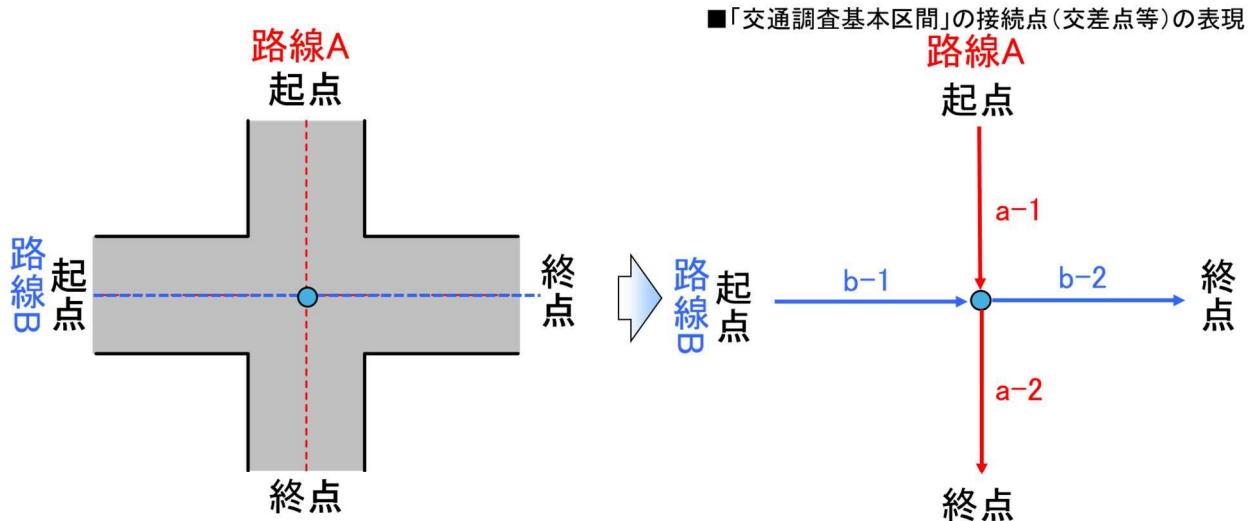
(例1)



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

- 路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
- 基本区間a-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」
- 路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
- 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

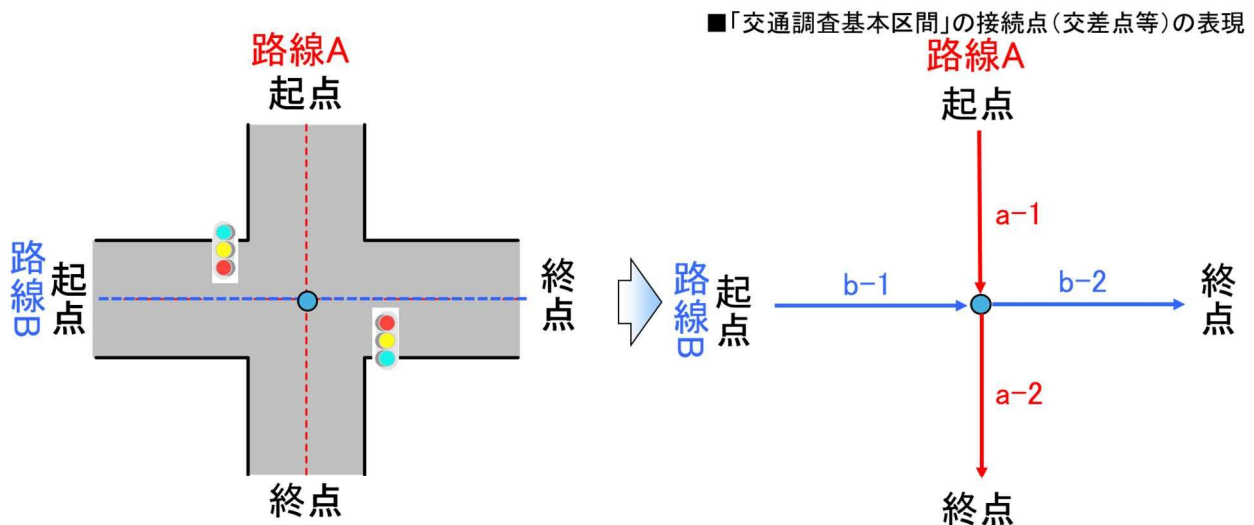
(例 2)



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「2:平面接続—信号のない交差点」
 基本区間a-2 起点 「2:平面接続—信号のない交差点」
 路線B 基本区間b-1 終点 「2:平面接続—信号のない交差点」
 基本区間b-2 起点 「2:平面接続—信号のない交差点」

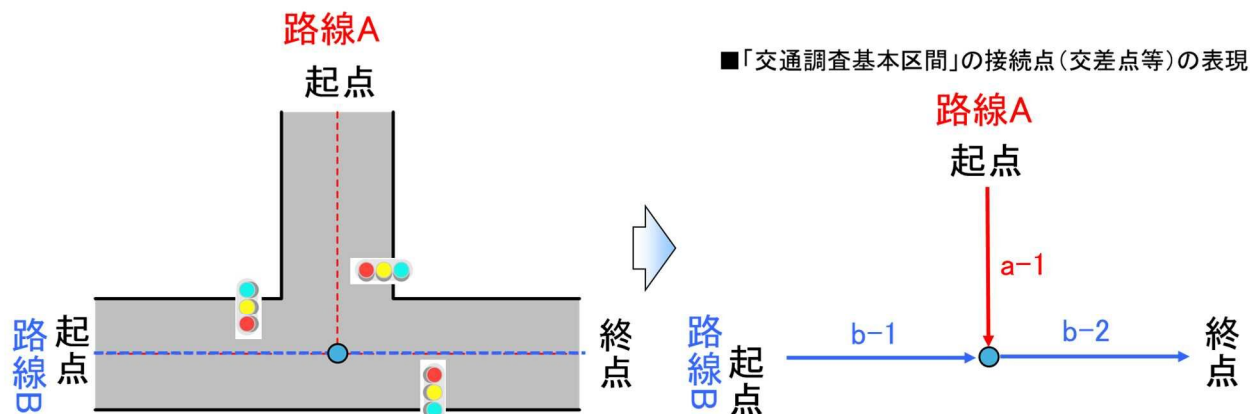
(例 3)



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「2:平面接続—信号のない交差点」
 基本区間a-2 起点 「2:平面接続—信号のない交差点」
 路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

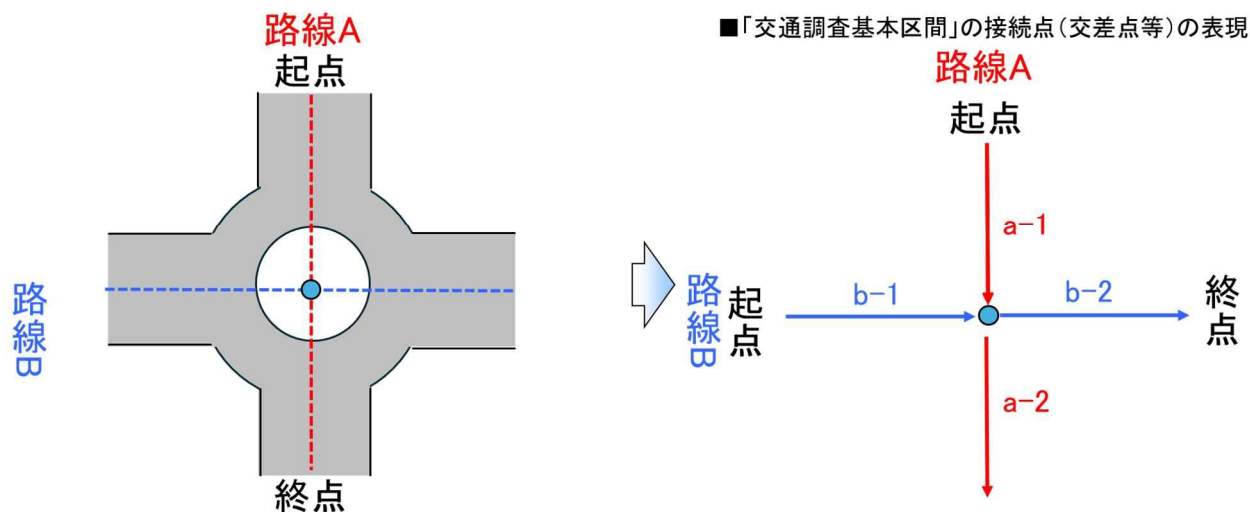
② 3 線交差点の例



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

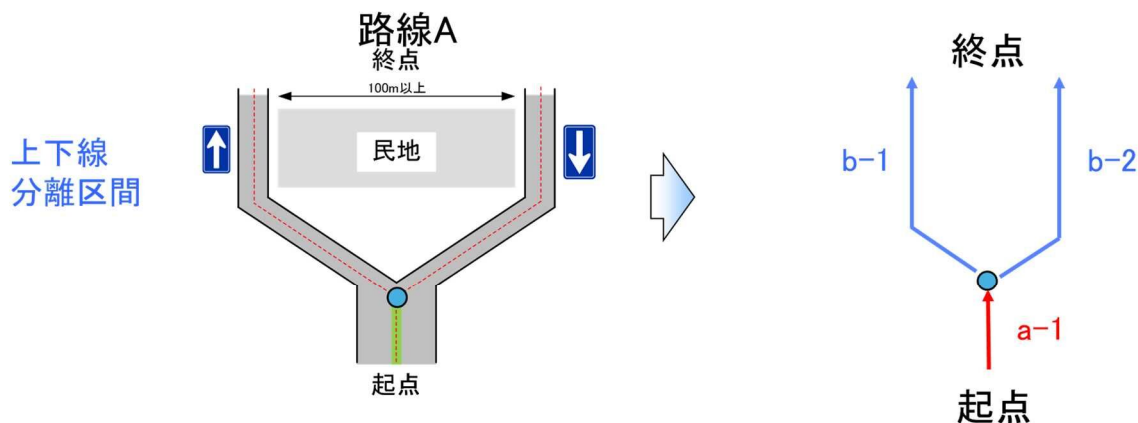
③ ラウンドアバウトの例



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「3:平面接続—ラウンドアバウト」
 基本区間a-2 起点 「3:平面接続—ラウンドアバウト」
 路線B 基本区間b-1 終点 「3:平面接続—ラウンドアバウト」
 基本区間b-2 起点 「3:平面接続—ラウンドアバウト」

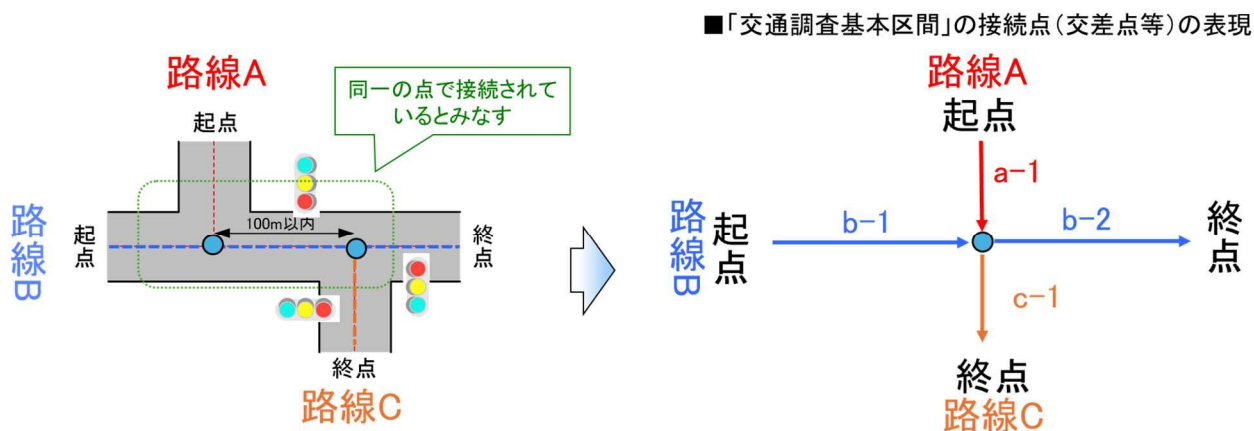
④上下線分離区間の例



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号のない交差点」
 分離区間 基本区間b-1 起点 「1:平面接続—信号のない交差点」
 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号のない交差点」

⑤筋違い交差点（同一交差点とみなした場合）の例

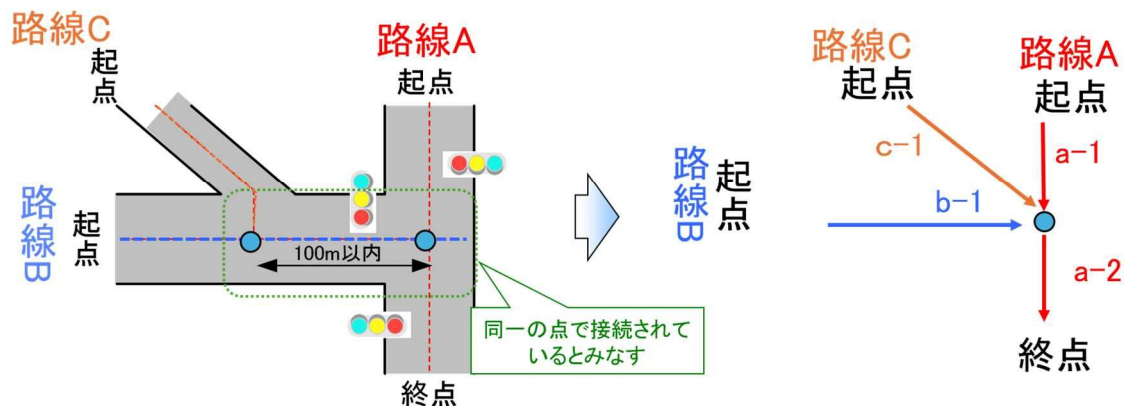


上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「2:平面接続—信号のない交差点」
 ※基本区間の設定上、同一交差点とみなす場合でも、自区間端点における接続状況を設定する。
 路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」
 路線C 基本区間c-1 起点 「1:平面接続—信号交差点」

⑥複数交差点の隣接箇所（同一の交差点とみなした場合）の例

■「交通調査基本区間」の接続点（交差点等）の表現



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」

基本区間a-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」

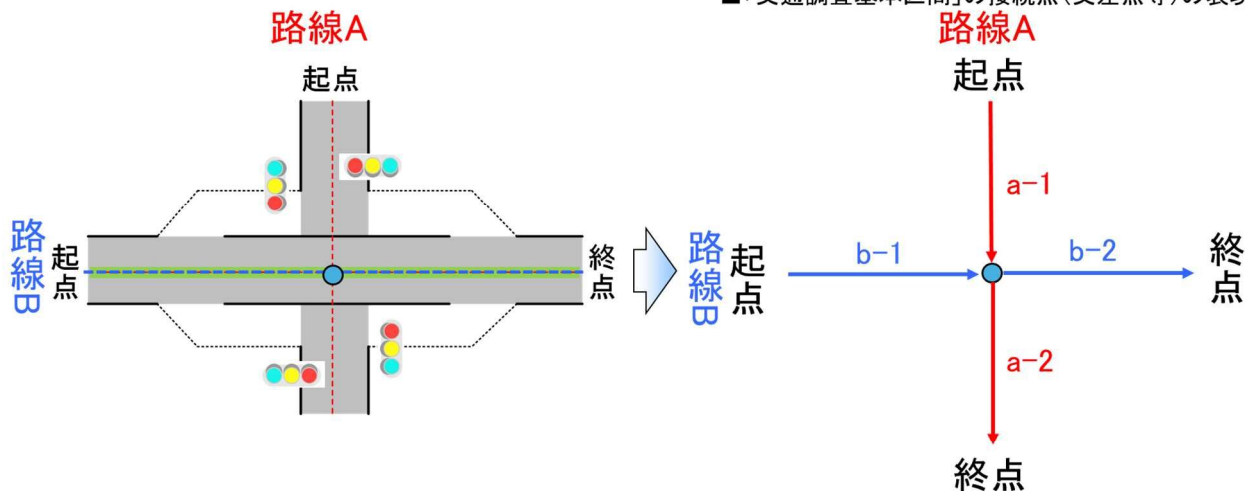
路線C 基本区間c-1 終点 「2:平面接続—信号のない交差点」

※基本区間の設定上、同一交差点とみなす場合でも、自区間端点における接続状況を設定する。

⑦立体交差の例

(例1)

■「交通調査基本区間」の接続点（交差点等）の表現



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

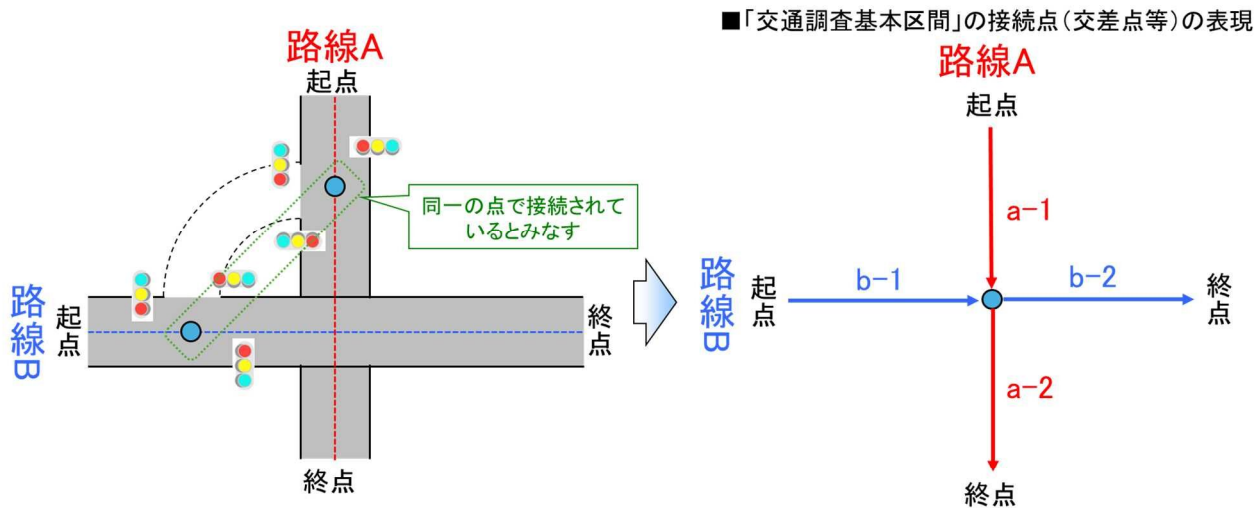
路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」

基本区間a-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

路線B 基本区間b-1 終点 「4:立体接続—オーバース」

基本区間b-2 起点 「4:立体接続—オーバース」

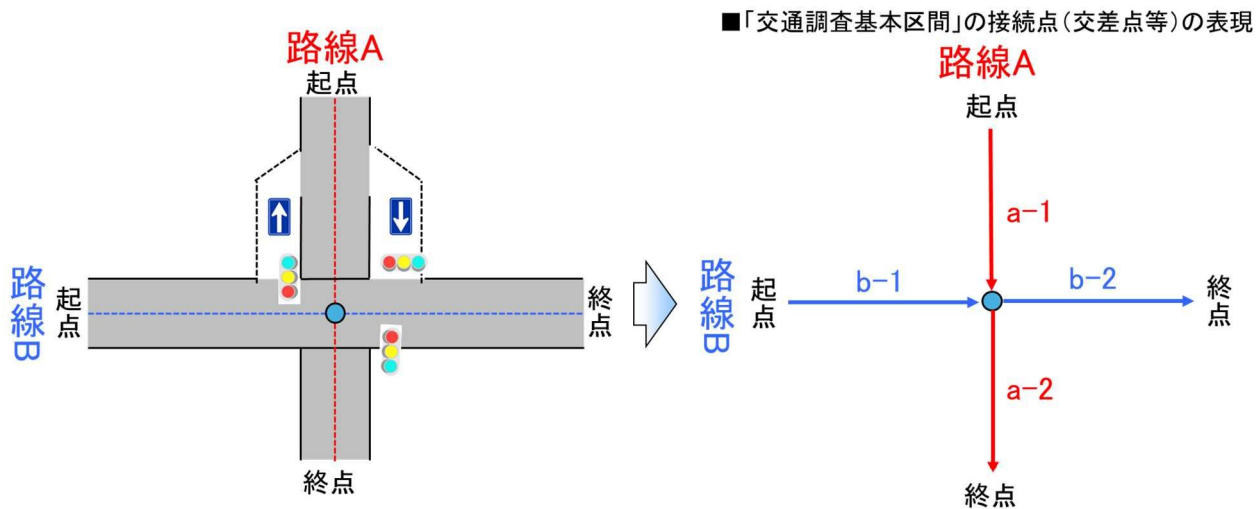
(例 2)



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 基本区間a-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」
 路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

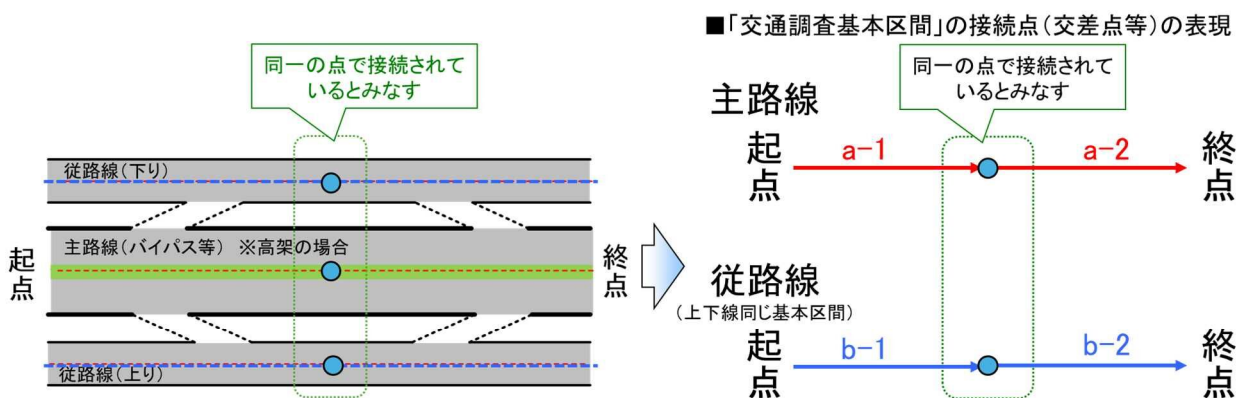
(例 3)



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「5:立体接続—アンダーパス」
 基本区間a-2 起点 「5:立体接続—アンダーパス」
 路線B 基本区間b-1 終点 「1:平面接続—信号交差点」
 基本区間b-2 起点 「1:平面接続—信号交差点」

⑦立体交差 複断面区間出入口の例



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

主路線 基本区間a-1 終点 「4:立体交差－オーバーパス」

基本区間a-2 起点 「4:立体交差－オーバーパス」

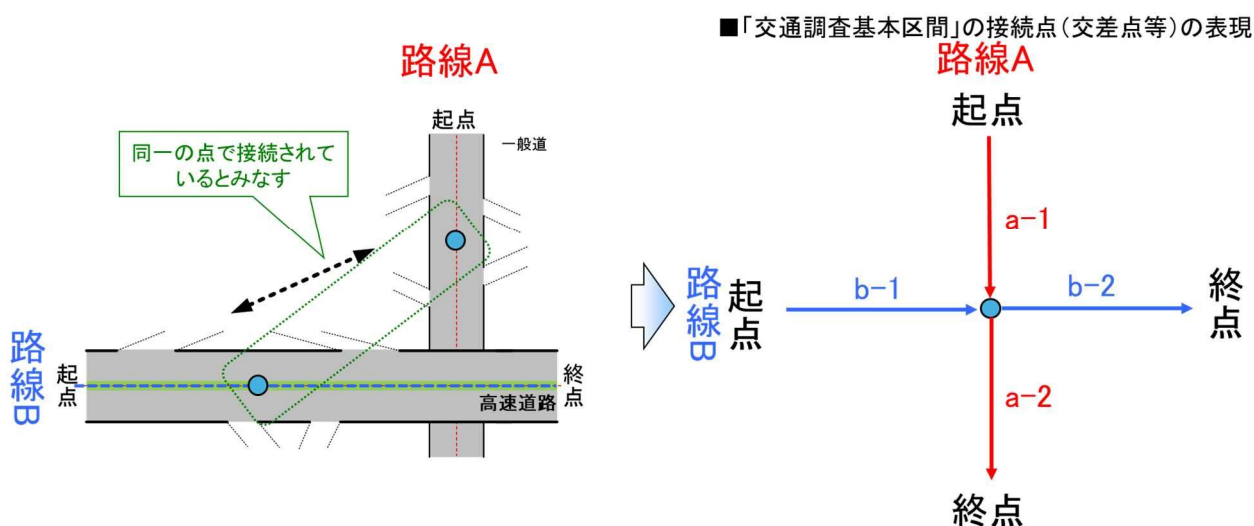
※主道路が主路線が、地下構造や半地下構造の場合は、主路線の接続状況区分は「5:立体交差－アンダーパス」となる

従路線 基本区間b-1 終点 「2:平面接続－信号のない交差点」

基本区間b-2 起点 「2:平面接続－信号のない交差点」

⑧高速道路との接続部の例

(例1)



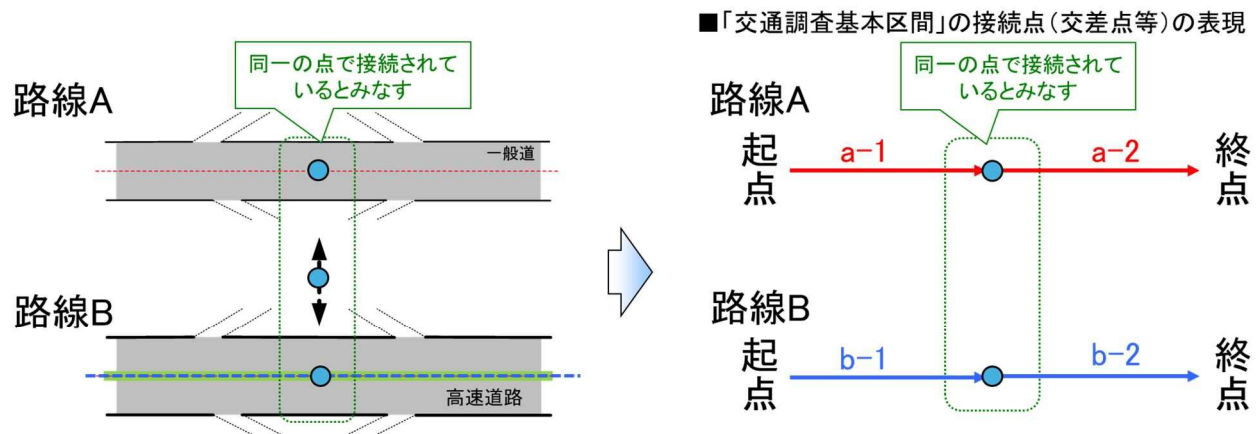
上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「2:平面接続－信号のない交差点」

基本区間a-2 起点 「2:平面接続－信号のない交差点」

路線B 基本区間b-1 終点、b-2 起点:高速道路のため、調査対象外

(例2)



上記の交差点構成する基本区間の起点or終点の『接続状況区分』は、以下のとおりとなる。

路線A 基本区間a-1 終点 「2:平面接続—信号のない交差点」

基本区間a-2 起点 「2:平面接続—信号のない交差点」

路線B 基本区間b-1 終点、b-2 起点:高速道路のため、調査対象外