

II. 調査表各事項の解説

1. 調査事項

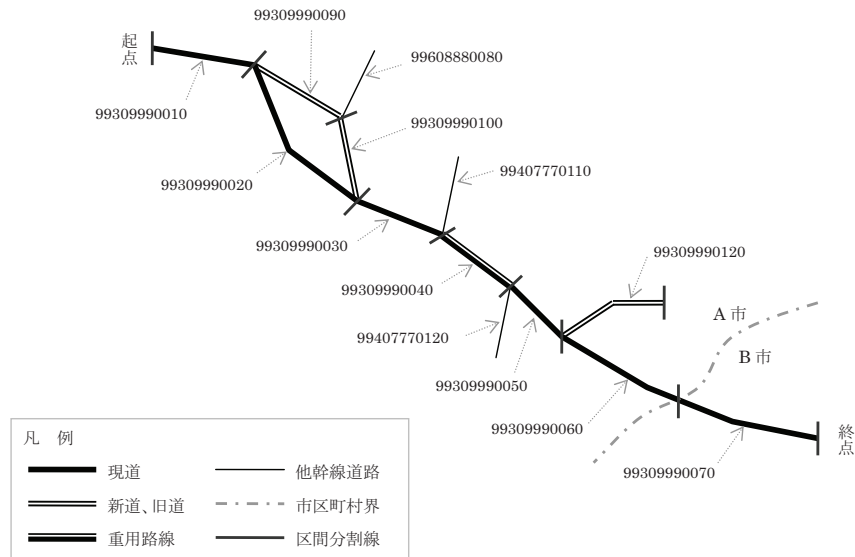
(1) 交通調査基本区間番号

交通調査基本区間番号は「都道府県（2桁）」（兵庫県は「28」）＋「道路種別（1桁）」＋「路線番号（4桁）」＋「順番号（4桁）」からなる11桁の番号で、路線の起点から終点に向けて昇順となるように番号を付した。

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

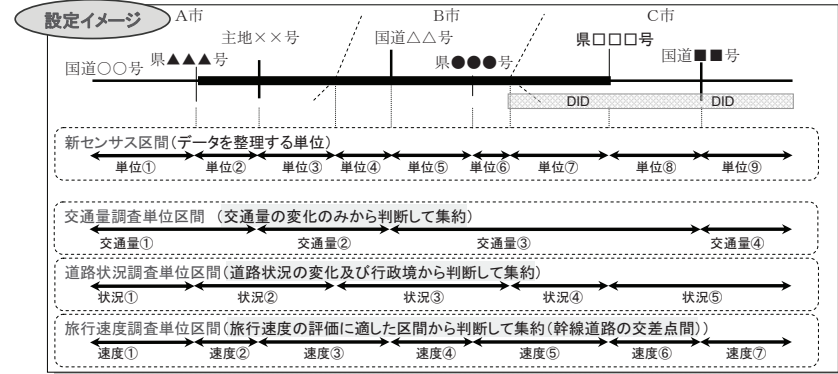
- ① 他の枝路線と接続する箇所（幹線道路同士の交差点、IC等）
- ② 大規模施設のアクセス点
- ③ 道路管理者が異なる箇所
- ④ 自動車専用道路に指定されている区間の起点終点
- ⑤ 市区町村界交差する箇所

枝路線とは、路線を都道府県別、新道旧道等のルート別に区分したものをいう。



道路状況調査、交通量調査、旅行速度調査のそれぞれの調査単位区間は、それぞれの調査を実施するのに適切な区間を、新センサス区間を集約して設定した。

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



(2) 道路種別

当該交通調査基本区間の道路種別を次の区分で分類した。

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

(3) 路線

① 路線番号

高速自動車国道は、高速道路会社が管理する路線は「2. 各種コード表（1）」の高速自動車国道路線番号表に示す路線番号、新直轄区間は「2. 各種コード表（2）」の道路施設現況調査新直轄区間路線コードに示すコードに3000を加えた番号。

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

一般国道は、国道番号とする。

都道府県道は、標識等で表示されている路線番号。

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

② 路線名

政令、告示等による正式な路線名。

(4) 起点側・終点側

① 接続区分

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

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

② 接続路線等

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

①の接続区分が「都道府県境」(コード番号:3)の箇所には、隣接都府県側の同一路線の路線名を記載。

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

③ 備考

高速自動車国道及び都市高速道路、一般国道の自動車専用道路において、IC名、JCT名を記載。

また、①の分割区分が「大規模施設等へのアクセス点」(コード番号:7)の箇所には、大規模施設名を記載。

(5) 現道旧道区分

「道路施設現況調査要項」に準じ、次の区分で分類した。

現道旧道区分	コード番号
現道	1
旧道	2
新道	3

(6) 管理区分

当該調査単位区間の道路管理者の別を次の区分で分類した。

権限代行区間は実際の道路の管理者名とした。

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

(7) 自動車専用道路の別

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

自動車専用道路の別	コード番号
下記以外	0
自動車専用道路の区間	1

(8) 高規格道路の別

高規格道路の別を次の区分で分類した。

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

(9) 一般国道指定区間

一般国道の指定区間を次の区分で分類した。

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

(10) 一方通行フラグ

恒常的な一方通行規制について次の区分で分類した。

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

(11) 交通量調査単位区間番号

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

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

なお、調査実施機関が道路管理者と異なる区間については下線表示とした。

(12) 観測地点交通調査基本区間番号

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

(13) 交通量観測地点地名

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

(14) 交通量観測・非観測の別

交通量観測を行った区間、交通量推定を行った区間の別を次の区分で分類した。

交通量観測・非観測の別		コード番号
交通量観測区間		1
交通量非観測区間	交通量推定区間	2
	交通量推定不能区間	空白

なお、交通量推定を行った区間（コード番号：2）については、交通量、ピーク比率、大型車混入率、混雑度を斜体表示とした。

(15) 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区分で分類した。

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

(16) 昼間12時間交通量（台 or 人/12h）

午前7時から午後7時までに交通量観測地点を通過した自動車類、歩行者類、自転車類、動力付き二輪車類の交通量。自転車類を通行位置別（歩道・車道別）に観測した場合、歩道走行の交通量とは歩道又は自転車歩行車道を通行した台数。なお、非観測の車種は空欄とした。

交通量を観測していない区間の自動車類交通量については、当該交通調査基本区間等で構成する交通量調査単位区間に対応する主たる平成17年度調査単位区間の平成17年度交通量と平成17年度及び平成22年度ともに交通量を観測した区間の交通量データを用いて推定した昼間12時間交通量を記載。なお、推定区間においては斜体表示とした。

(17) 24時間交通量（台 or 人/24h）

午前7時から翌日午前7時または午前0時から翌日午前0時までに交通量観測地点を通過した自動車類、歩行者類、自転車類、動力付き二輪車類の交通量。自転車類を通行位置別（歩道・車道別）に観測した場合、歩道走行の交通量とは歩道又は自転車歩行車道を通行した台数。なお、非観測の車種は空欄とした。

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

交通量を観測していない区間の自動車類交通量については、推定した昼間12時間交通量と昼夜率及び夜間12時間大型車混入率を用いて推定した24時間交通量を記載し、斜体表示とした。

(18) 昼夜率

昼間 12 時間自動車類交通量に対する 24 時間自動車類交通量の割合。

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

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

(19) 昼間 12 時間ピーク比率 (%)

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

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

(20) 大型車混入率 (%)

自動車類交通量に対する大型車交通量の割合。

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

なお、交通量を観測していない区間では、斜体表示とした。

(21) 混雑度

交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

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

なお、交通量を観測していない区間では、斜体表示とした。

交通容量については、「3. 交通容量の算定方法」を参照のこと。

(22) 平成 17 年度調査単位区間番号

当該交通調査基本区間に対応する平成 17 年度の調査単位区間番号。

(23) 平成 17 年度自動車類交通量

当該交通調査基本区間等で構成する交通量調査単位区間に対応する主たる平成 17 年度調査単位区間の 12 時間自動車類交通量と 24 時間自動車類交通量。

(24) 道路状況調査単位区間番号

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

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

(25) 区間種別

当該交通調査基本区間を次の区分で分類した。

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

3 は該当区間なし

(26) 分離区間

① 分離区分

(25) の区間種別に応じ、次の区分で分類した。

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

※主路線
3 は該当区間なし

② 交通調査基本区間番号

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

(27) 区間延長 (km)

当該交通調査基本区間の延長（道路中心線上の延長）。

(28) 改良済み区間延長率 (%)

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

規格改良済み区間とは、道路構造令の規格に適合するものをいう。

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

(29) 幅員構成 (m)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表断面における道路横断面の各構成要素の幅員。

① 道路部幅員

車道、中央帯、路肩、植樹帯及び歩道等を合計した幅員。

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

② 車道部幅員

車線、停車帯、路肩及び中央帯の幅員を合計した幅員。

③ 車道幅員

車道（もっぱら車両の通行の用に供されることを目的とする道路の部分であり、車線、停車帯等によって構成される）の合計であり、中央帯及び路肩の幅員は含まない。

④ 中央帯幅員

道路構造令第 2 条第 10 号に定める中央帯の幅員。

⑤ 歩道幅員

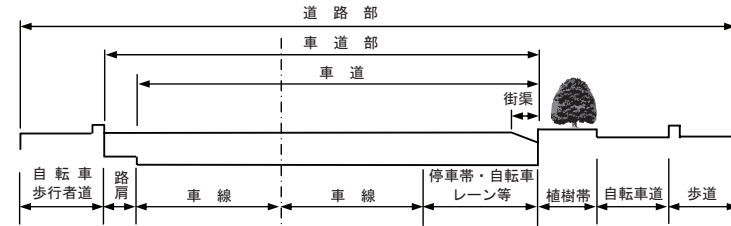
道路構造令第 2 条第 1 号に定める歩道及び同第 2 条第 3 号に定める自転車歩行者道の幅員。

⑥ 自転車道幅員

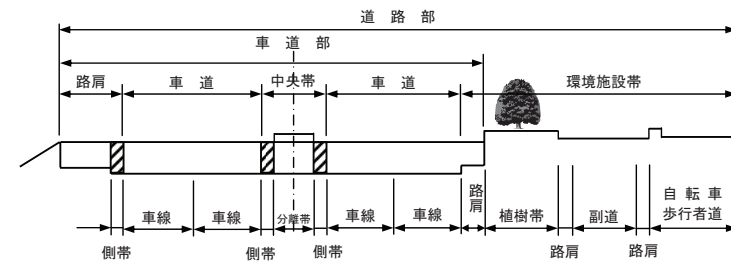
道路構造令第 2 条第 2 号に定める自転車道の幅員。

⑦ 停車帯等幅員

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



(a) 2 車線の場合の例



(b) 4 車線の場合の例

(30) 車線数

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

車線数は、上下線合計（一方通行区間の場合を除く）とした。

また、道路構造令第 2 条第 7 号の登坂車線、同第 2 条第 6 号にいう付加追越車線、同第 2 条第 8 号の屈折車線、同第 2 条第 9 号の変速車線及び同第 2 条第 14 号の停車帯、及びゆずり車線は車線数には含めていない。

いわゆる「1 車線道路」は道路構造令第 5 条 1 項ただし書きによって、車線により構成されない車道を持つ道路であるが、ここでは車線数=1とした。「1 車線道路」は車道幅員が 5.5m 未満の場合とした。

(31) 交通安全施設等

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

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

① 歩道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第 2 条第 1 号に定める歩道（道路構造令第 2 条第 3 号に定める自転車歩行者道を含む）が道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

② 自転車歩行者道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第3号に定める自転車歩行者道が道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

③ 自転車道設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第2号に定める自転車道が道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

④ 自転車レーン設置延長率 (%)

道路状況調査単位区間において、道路交通法第20条第2号に定める自転車レーンが道路の片側または両側に設置されている区間の延長の割合。

⑤ 両側歩道設置延長率 (%)

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

⑥ 両側自転車歩行者道設置延長率 (%)

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

⑦ 両側自転車道設置延長率 (%)

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

⑧ 両側自転車レーン設置延長率 (%)

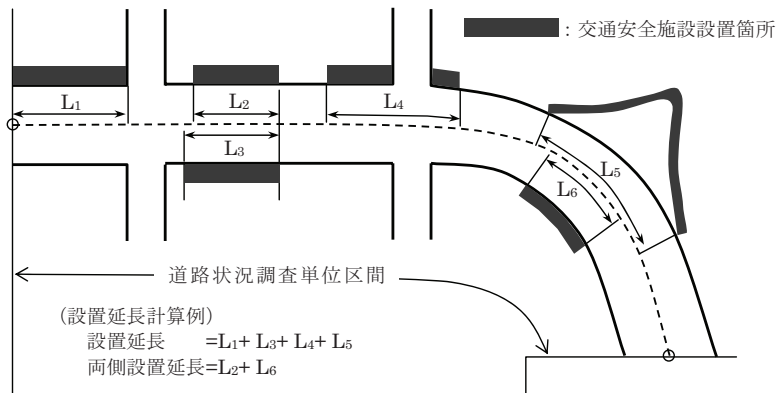
道路状況調査単位区間において、自転車レーンが道路の両側に設置されている区間の延長の割合。

⑨ 歩道代表幅員 (m)

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

⑩ 自転車道代表幅員 (m)

道路状況調査単位区間に設置されている自転車道の代表幅員。



(32) バス路線

① バス路線延長率 (%)

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間におけるバスの運行区間の延長の割合。バス路線とは、道路運送法第4条の許可を受けた一般旅客自動車運送事業の路線のことをいう。

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

② バス優先・専用レーンの有無

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

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

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

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

(33) 交差点密度 (箇所/km)

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

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

信号交差点には、信号機(押ボタン式を含む)のある横断歩道、交差道路が道路法上の道路でない場合も数えている。また、立体交差点の箇所は本線上に信号機がないかぎり数えていない。

信号のない交差点には、交差道路が道路法上の道路でない場合も数えている(沿道家屋等からの取付道路のような「交差点」と考えられないものは除く)。また、立体交差となっている箇所は除いた。

(34) 代表信号交差点

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

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

① 青時間比 (%)

代表交差点における信号サイクル長に対する青時間の割合。

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

② 右折専用車線の有無等

代表交差点における右折専用車線の有無等を次の区分で分類した。

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

右折専用車線等の有無等	コード番号
右折専用車線あり	1
右折専用車線なし	2
右折禁止	3
調査路線が右折	4

(35) 鉄道との平面交差箇所の有無

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

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

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

(36) 指定最高速度 (km/h)

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

なお、最高速度が指定されていない道路については、道路交通法施行令で定められた最高速度とした。

(37) 付加車線及び登坂車線設置箇所の有無

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

付加車線及び登坂車線設置箇所の有無	コード番号
設置あり	1
設置なし	2

(38) 代表沿道状況

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間の代表沿道状況を次の区分で分類した。代表沿道状況は、道路状況調査単位区間内で概ね最も延長が長い沿道状況区分とした。

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

「人口集中地区（DID）」とは、「市区町村の区域内で人口密度の高い（約 4,000 人/km² 以上）調査区がたがいに隣接して、その人口が 5,000 人以上の地域」をいう。人口集中地区は、平成 17 年国勢調査において設定された区域として、「平成 17 年国勢調査報告別巻我が国の人口集中地区（総務省統計局）」に収録されている。

「商業地域」とは、都市計画で沿道の用途が商業地域又は近隣商業地域に指定されている状況をいう。他の用途又は用途指定がない場合には該当しない。

「その他市街部」とは、人口集中地区に含まれないが調査路線の道路の両側に人家が連担していて、車両の運転手から見て市街部を形成しているところをいう。

「平地部」とは、人家が連担していない地域で、一般的に平野、低地、盆地など道路の縦断のこう配がゆるやかな地域をいう。

「山地部」とは、山地、丘陵及び山麓等をいい、一般に道路の横断勾配や線形がよくない場合が多い。

(39) 中央分離帯

① 種類

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における中央分離帯の種類を次の区分で分類した。

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

② 設置状況

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

中央分離帯の設置状況区分	コード番号
区間全体に設置	1
一部区間に設置（区間の概ね3分の2以上）	2
あまり設置されていない	3

(40) 軌道の有無

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

軌道の有無		コード番号
軌道あり	軌道敷内通行可	1
	軌道敷内通行不可	2
軌道なし		3

(41) 自転車通行可能区分

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における自転車通行可能な歩道又は自転車道の有無について次の区分で分類した。

自転車通行可能とは、道路交通法第63条の4第1項第1号の道路標識により普通自転車が通行可能な歩道をいう。

自転車通行可能区分	コード番号
全区間通行可	1
一部通行可 又は 通行可能な歩道なし	2

(42) 異常気象時等通行規制区分

当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における異常気象時等通行規制および冬期通行規制について次の区分で分類した。

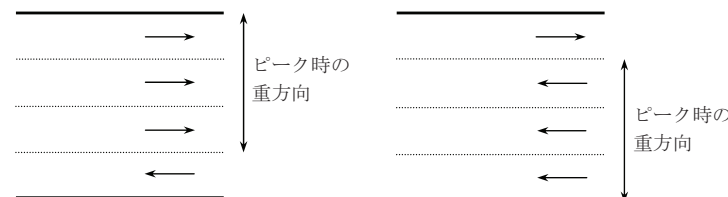
異常気象時等通行規制	コード番号
異常気象時等通行規制なし（冬期通行規制なし）	1
雨量規制あり（冬期通行規制なし）	2
雪規制あり（冬期通行規制なし）	3
その他規制あり（冬期通行規制なし）	4
異常気象時等通行規制なし（冬期通行不可）	5
雨量規制あり（冬期通行不可）	6
雪規制あり（冬期通行不可）	7
その他規制あり（冬期通行不可）	8

(43) リバーシブルレーン運用の有無

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

リバーシブルレーンの運用	コード番号
運用あり	1
運用なし	2

(例) 全体が4車線でピーク時重方向を3車線として運用する場合

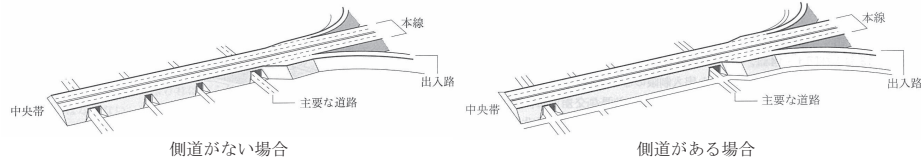


(44) アクセスコントロール

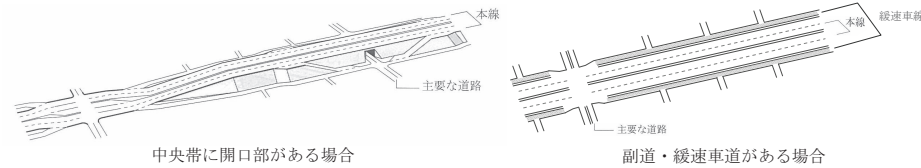
当該交通調査基本区間等で構成する道路状況調査単位区間における出入制限について次の区分で分類した。

アクセスコントロール区分	コード番号
完全出入制限	1
部分出入制限	2
地形要因等により出入路なし	3
出入自由	4

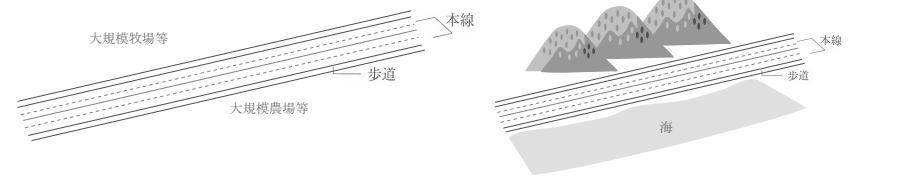
①完全出入制限



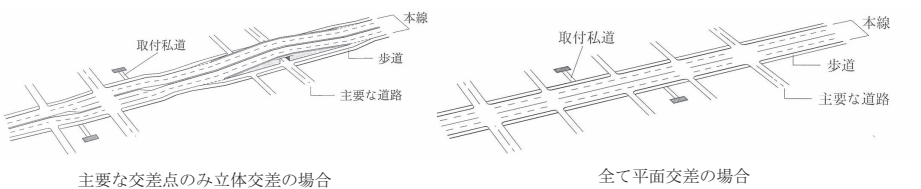
②部分出入制限



③地形要因等により出入路なし



④出入自由



(45) 旅行速度調査単位区間番号

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

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

(46) 旅行速度計測・非計測の別

旅行速度の計測を行った区間(一般車プローブデータによる取得を含む)と計測を行っていない区間の別を次の区分で分類した。

旅行速度計測・非計測の別		コード番号
旅行速度計測区間		1
旅行速度非計測区間	H17センサス値	2
	旅行速度なし	空白

(47) 平均旅行速度(km/h)

当該交通調査基本区間等で構成する旅行速度調査単位区間の混雑時・昼間非混雑時別、上り・下り別の走行所要時間(信号や渋滞等による停止時間を含む)と旅行速度調査単位区間延長から算出した速度。

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

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

上記により同一区間で旅行速度データを補完した区分については、斜体表示とした。

また、いずれの区分においても旅行速度を取得していない区間では、当該交通調査基本区間等で構成する旅行速度調査単位区間に対応する主たる平成17年度の混雑時旅行速度とし、斜体表示とした。

(48) 昼間 12 時間平均旅行速度 (km/h)

交通調査基本区間を通過する自動車類の昼間 12 時間の平均速度。

$$\text{昼間12時間平均旅行速度} = \frac{\text{昼間12時間走行台キロ}}{\text{昼間12時間走行台時}}$$

昼間 12 時間走行台キロは 7 時から 19 時までの時間帯別交通量に区間延長を乗じたものの総和である。

昼間 12 時間走行台時は 7 時から 19 時までの時間帯別交通量に時間帯別所要時間（区間延長/混雑時旅行速度または区間延長/昼間非混雑時旅行速度）を乗じたものの総和である。なお、時間帯別所要時間の算出においては、7、8、17、18 時台は混雑時旅行速度、9～16 時台は昼間非混雑時旅行速度を用いた。

(49) 平成 17 年度混雑時旅行速度 (km/h)

当該交通調査基本区間で構成する旅行速度調査単位区間に対応する主たる平成 17 年度調査単位区間の混雑時旅行速度を表示した。

2. 各種コード表

(1) 高速自動車国道路線番号表

路線番号	路線名	路線番号	路線名
1011	名神高速道路	1210	舞鶴若狭自動車道
1020	山陽自動車道	1241	播磨自動車道
1201	中国自動車道		

(2) 道路施設現況調査 新直轄区間路線コード表

路線名	道路名	区間	コード
中国横断自動車道（姫路鳥取線）	鳥取自動車道	佐用JCT～大原間	2201

3. 交通容量の算定方法

(1) 交通容量の種類

交通容量の種類をその用途により次のように区分する。

① 基準交通容量

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

② 可能交通容量

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

③ 設計交通容量

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

④ 日交通容量

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

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

(2) 基準交通容量の設定

基準交通容量を以下のように設定する。

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

1方向1車線の基準交通容量は2,500台/時/2車線とする。

なお、1方向道路とは区間全部が1方向であること。

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

(3) 可能交通容量の算定

可能交通容量 C の算定は次のとおりとする。

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

ここに、 C ：可能交通容量(台/時)

CB' ：車道幅員及び側方余裕による補正後の可能時間交通容量(台/時)

γI ：沿道条件による補正率

γN ：動力付き二輪車類及び自転車類による補正率

1) CB' ：車道幅員及び側方余裕による補正後の可能交通容量

2車線以上の道路の CB' は次の基本式から算定する。

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

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

ここに、 CB ：基準交通容量(台/時)

γL ：車線幅員による補正率

γC ：側方余裕による補正率

N ：車線数

各々の補正率は、次式により計算する。

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

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

ただし、 γL 、 γC とも1.00を超えるものは1.00とする。

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

① 車線幅員及び側方余裕幅の設定

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

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

ただし、

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

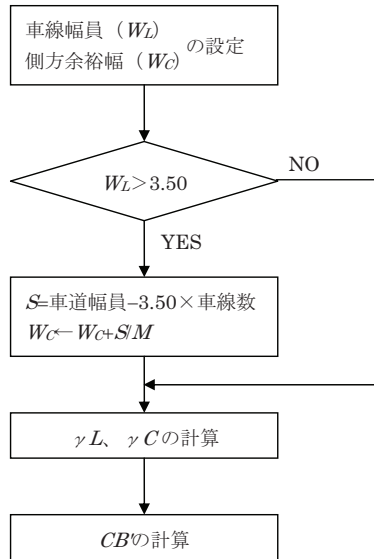
$$M = \begin{cases} 2 & (2 \text{ 車線道路}) \\ 4 & (多車線道路) \end{cases}$$

車道部幅員、車道幅員、中央帯幅員は代表断面における幅員を用いる。

② 車線幅員の余裕を側方余裕幅の増分へ還元

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

以上をまとめると次のようになる。



2) γI : 沿道条件による補正率

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

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

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

バス専用レーンの有無は、道路状況調査単位区間の代表断面において判断する。

なお、バス専用レーンがない区間の沿道条件の判定は、以下のとおりとする。

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

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

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

3) γN : 動力付き二輪車類及び自転車類による補正率

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

(i) 二輪車類交通量を観測している区間

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

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

ここに、 T_p : ピーク時自動車類交通量 (上り下り合計)

N_a : ピーク時動力付き二輪車類交通量 (上り下り合計)

N_b : ピーク時自転車類交通量 (上り下り合計)

α : 動力付き二輪車類による影響係数

β : 自転車による影響係数

沿道条件	α	β
都市部	0.50	0.33
地方部	0.75	0.50

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

《次頁に続く》

(ii) 二輪車類交通量を観測していない区間

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

(ピーク時自動車類交通量が 1,000 台以上の区間)

二輪車類による補正率は次式より計算する。

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

ここに、 T_p : ピーク時自動車類交通量 (上り下り合計)

α : 二輪車類による影響係数

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

(ピーク時自動車類交通量が 1,000 台未満の区間)

二輪車類による補正率は、道路区分、沿道区分別に次の値を用いる。

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

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

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

平成 22 年度一般交通量調査では、二輪車類交通量の観測が必須でなくなったことから、二輪車類交通量を観測していない区間に適用する二輪車類による補正率の設定方法を追加した。二輪車類による影響係数及びピーク時自動車類交通量が 1,000 台未満の区間の補正率は、平成 17 年度一般交通量調査結果より道路区分、沿道区分別の平均値を求めたものである。

なお、都市部、地方部の判定は、以下のとおりとする。
 代表沿道状況区分が「DID」または「その他市街部」の区間は、「都市部」とする。
 代表沿道状況区分が「平地部」または「山地部」の区間は、「地方部」とする。

4) 車線数の補正

4 車線道路で車線幅員が 2.5m 以下の道路は、車線数を 2 とする。

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

5) リバーシブルレーンの可能交通容量

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

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

6) 1 車線道路の可能交通容量

1 車線道路の可能交通容量は、方向別に次のとおりとする。

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

(ii) 2 方向 1 車線道路
 車道幅員別に次の値とする。

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

W : 車道幅員

1 車線道路の可能交通容量は、それぞれ次のように考えた。

(1 方向 1 車線道路)

車道幅員、車道幅員より 1) に従い、 CB' を算定する。
 なお、基準交通容量は、2,500 台/時/2 車線。
 側方余裕幅の計算は、 M を 2 とする。

(2 方向 1 車線道路)

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

(4) 設計交通容量の算定

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

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

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

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

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

1) S : サービス水準による補正率

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

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

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

ここでは、計画水準2の低減率を用いる。

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

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

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

なお、都市部、地方部の判定は、以下のとおりとする。

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

代表沿道状況区分が「平地部」または「山地部」の区間は、「地方部」とする。

2) γJ : 信号交差点による補正率

信号交差点による補正率は、2車線道路、4車線以上の道路別に行う。

(i) 2車線道路

信号交差点による補正率は、信号交差点密度 D' より次式を用い求める。

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

ここに、

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

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

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

《 次頁に続く 》

(ii) 4車線以上、または1方向2車線の道路

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

(4車線、1方向2車線)

(a) 右折専用車線なし

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

(b) 右折専用車線あり

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

(c) 右折禁止

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

ここに、

αL : 左折率が交通量全体の10%のときの左折車混入による補正率

αR : 右折率が交通量全体の10%のときの右折車混入による補正率

G : 青時間比 (%)

である。

(6車線以上)

(a) 右折専用車線なし

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

(b) 右折専用車線あり

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

(c) 右折禁止

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

ここに、

βL : 左折率が交通量全体の10%のときの左折車混入による補正率

βR : 右折率が交通量全体の10%のときの右折車混入による補正率

である。

《次頁に続く》

αL 、 αR 、 βL 、 βR は沿道状況別に次の値を用いる。

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

ただし、調査路線が右折の場合は、右折専用車線ありの場合の計算式を用いる。

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

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

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

なお、沿道状況は、代表沿道状況区分により判定する。

(仮定)

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

② 信号サイクル長 100 秒

有効青時間、歩行者用青時間差 5 秒

信号現示が変わるときにさばける右折車の台数 2 台/サイクル

右折専用現示なし

③ 方向別交通量

左折 10% (10%)

直進 80% (90%)

右折 10%

() は右折禁止の場合

④ 沿道状況別低減率

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

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

表 右左折車混入による補正率

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

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

右折専用車線がある場合は下図のように考える。

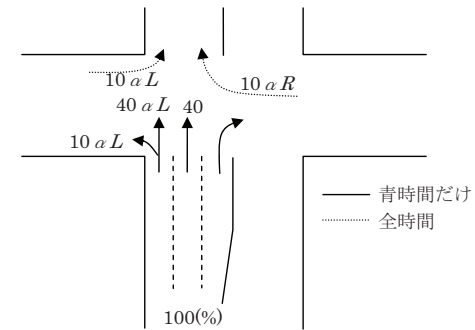


図 右左折専用車線がある場合の考え方

よって、補正率は、

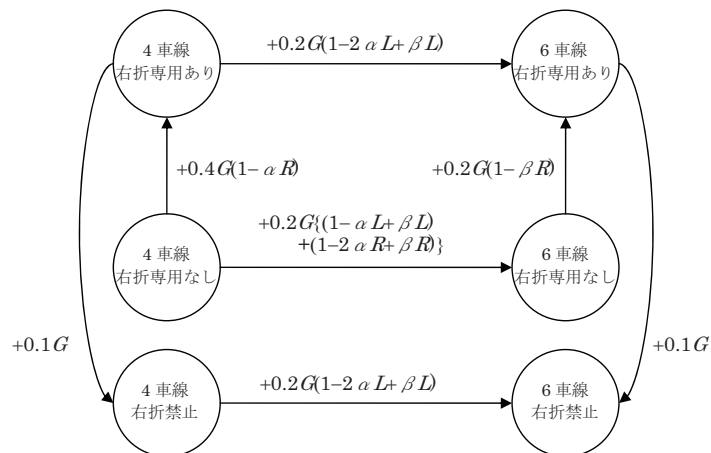
$$\gamma = \left\{ (40\alpha L + 40) \times \frac{G}{100} + (10\alpha L + 10\alpha R) \right\} / 100$$

で与える。

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

表 4 車線及び 6 車線の信号交差点による補正率

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



(5) 日交通量の算定

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

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

$$C_{24} = C_{12} \times \text{昼夜率}$$

ここに、

C_{12} : 12時間交通容量 (乗用車換算) (台/12時間)

C_{24} : 日交通容量 (乗用車換算) (台/日)

CD : 設計交通容量 (台/時)

K' : 年平均12時間交通量に対する30番目時間交通量の割合 (%)

D : ピーク時重方向率 (乗用車換算) (%)

である。

日交通容量は、12時間交通容量に昼夜率を乗じて算定する。

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

1) K 値

K 値の算定は次の通りとする。

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

ここに、

K' : 年平均12時間交通量に対する30番目時間交通量の割合 (%)

T_p : ピーク時間交通量 (上り下り合計) (台/時)

a, b : ピーク時間交通量から30番目時間交通量を算出する係数

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

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

である。なお、 K 値が20以上となるものは、20とする。

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

なお、沿道状況の判定は、以下のとおりとする。

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

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

2) D値

D値の算定は次のとおりとする。

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

ここに、

D: ピーク時重方向率 (乗用車換算) (%)

P_u : ピーク時上り乗用車換算台数 (台/時)

P_d : ピーク時下り乗用車換算台数 (台/時)

である。

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

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

ピーク時上り (下り) 交通量を乗用車換算するには以下の計算による。

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

P_{ud} : ピーク時上り (下り) 乗用車換算交通量

Q_{ud} : ピーク時上り (下り) 交通量

L_{ud} : ピーク時上り (下り) 大型車類

E: 大型車の乗用車換算係数

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

なお、沿道状況の判定は、以下のとおりとする。

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

代表沿道状況区分が「平地部」の区間は、「平地部」とする。

代表沿道状況区分が「山地部」の区間は、「山地部」とする。

(6) 混雑度の算定

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

実交通量を乗用車換算する拡大率は次式より計算する。

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

ここに、

F: 拡大率

E: 大型車の乗用車換算係数 (※前頁参照)

P_t : ピーク時重方向大型車混入率

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

実交通量の乗用車換算台数は次式により計算する。

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

ここに、

A_{12} : 実交通量の乗用車換算台数 (台/12 時間)

T_{12} : 12 時間自動車類合計 (台/12 時間)

F: 拡大率

混雑度の算定式は次のようにする。

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

ここに、

A_{12} : 実交通量の乗用車換算台数 (台/12 時間)

C_{12} : 12 時間交通容量 (台/12 時間)

12 時間交通容量 C_{12} は乗用車換算された値であり、12 時間実交通容量 R_{12} は、

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

(7) 特殊状況下における交通容量

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

表 修正係数一覧

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

[2方向1車線道路(修正コード1)の係数算定について]

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

① 車道幅員による可能交通容量

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

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

ここに、 WR は車道幅員である。

② 車道幅員による可能交通容量

①の式で WR を車道幅員として計算する。

③ 車道幅員による可能交通容量

修正係数 δ は、以下のように計算する。

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