

一般交通量調査の概要

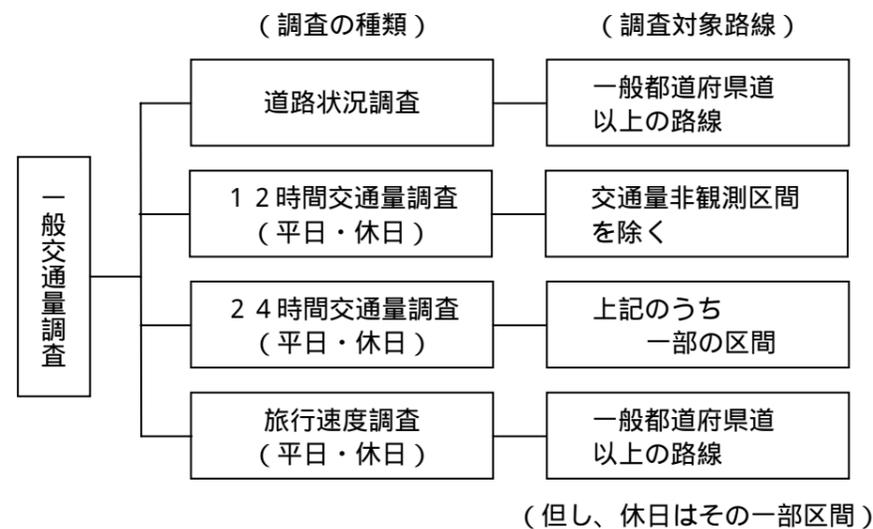
1. 調査の目的

本調査は、全国道路交通情勢調査の一環として、全国の道路の交通量及び道路現況を調査し、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したものである。

2. 調査方針

本調査は、道路状況調査、平日・休日の12時間交通量調査、平日・休日の24時間交通量調査及び平日・休日の旅行速度調査から構成される。

本調査の体系を以下に示す。



3. 調査対象路線

道路状況調査及び平日交通量調査については高速自動車国道、都市高速道路を含む一般県道（指定市の主要市道を含む）以上の路線は原則として全路線及び指定市の一般市道の一部を調査対象とした。ただし、県道となっている自転車専用道路（大規模自転車道等）、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路は調査対象としていない。自動車交通不能区間については道路状況調査の一部を行った。また、指定市の一般市道は原則として4車線以上の道路で、一般都道府県道以上の道路と同等の機能を有する路線のうち一部を調査対象とし、一般都道府県道と同一内容で調査を実施した。

休日交通量調査については、高速自動車国道、都市高速道路、直轄国道は全て実施したが、その他の道路では休日交通が卓越しているなど休日交通把握の必要性の高い区間を選定して実施した。

平日旅行速度調査については、高速自動車国道、都市高速道路を含む一般県道（指定市の主要市道

を含む）以上の全路線を調査対象とし、休日旅行速度調査については、休日交通量調査実施区間のみを調査した。

調査対象路線数及び調査対象延長（県管理道路のみ）

	一般国道	主要地方道	一般県道	計
路線数	17	93	373	483
路線延長 (km)	882.4	1568.0	2339.0	4789.4

4. 調査方法

A 道路状況調査

平成17年4月1日における道路の状況を各調査事項に関して調査したものである。調査は、道路基本台帳、道路管理データベース等の利用や実測により、調査区間ごとの延長及び幅員等を調査した。

B 交通量調査

平日調査は年間の平均的な交通量を把握するため、年間のうち交通量の変動の少ない秋季に観測を行い、その観測地点の交通量とした。平日調査の観測日は9月～11月の中で、月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日、5・10日及び豪雨等の異常天候の場合、その他通常と異なる交通状態が予想される日を除いた任意の日を選定した。

また、休日調査は、休日の平均的な交通量を把握するため、年間のうち一般的に休日平均交通量が得られる秋季に観測を行い、その観測地点の交通量とした。観測日は連休及び豪雨等の異常天候の場合、その他通常と異なる交通状態が予想される日を除いた9月～11月の休日（日曜日）を選定した。

調査方法は人手観測あるいは機械観測とした。機械観測は、道路管理者や交通管理者が常時設置している交通量機械計測地点の結果を用いる場合と、簡易型トラフィックカウンターを設置して交通量を観測する場合である。

県管理道路における観測日時（交通量調査）

調査区分		観測日	観測時間帯
平日	12時間交通量調査	10月18日（火）	午前7時～午後7時
	24 "		午前7時～午前7時
休日	12時間交通量調査	10月23日（日）	午前7時～午後7時
	24 "		午前3時～午前3時

C 旅行速度調査

秋季(9月～11月)の平日及び休日の任意の日において、平日は朝又は夕方のラッシュ時間帯(7:00～9:00、17:00～19:00)のより混雑する方向に、休日はピーク時間帯(1日の中で最も混雑する時間帯)の混雑方向に、旅行速度を1回観測することとした。ただし、代表沿道状況が人口集中地区となる調査単位区間(DID区間)については平日、休日とも3回計測するものとした。

1) 平日の旅行速度調査の調査日は、月曜日、金曜日、土曜日、日曜日、祝祭日及びその前後の日、5・10日及び豪雨等の異常天候の場合、その他通常と異なる交通状態が予想される日を除いた任意の日を選定した。

休日の旅行速度調査の調査日は、連休及び豪雨等の異常天候の場合、その他通常と異なる交通状態が予想される日を除いた9月～11月の休日(日曜日)を選定した。

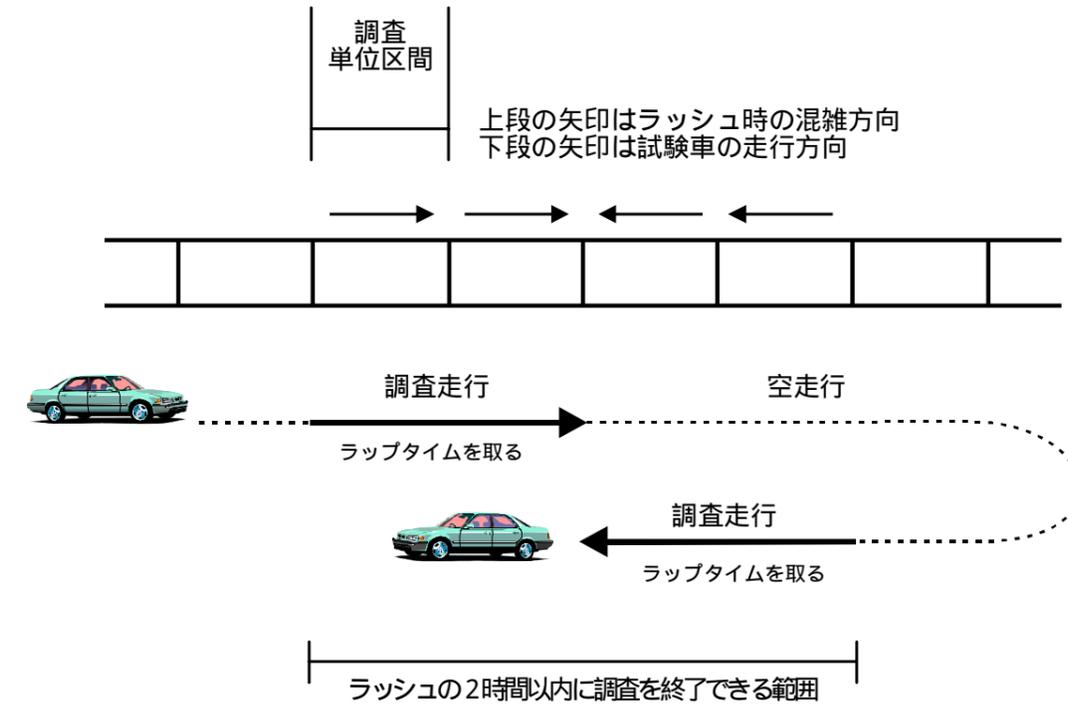
県管理道路における観測日時(旅行速度調査)

	平日	休日
調査日時	10月19日(水) 10月26日(水) 10月27日(木) のいずれか	10月30日(日) 11月6日(日) のいずれか

- 調査時間帯は、調査単位区間ごとに上下方向別の、平日は朝夕のラッシュ時間帯の中で最も混雑している時間帯とし、休日は1日の中で最も混雑しているピーク時間帯とした。調査方向は、最も混雑している時間帯の中で、より混雑している上りまたは下りの1方向とした。
- 最も混雑している時間帯とは、渋滞等が発生している区間については渋滞長が最も長くなる時間帯であり、渋滞等がない区間は時間交通量が最も大きくなる時間帯である。
- 平日における朝又は夕方のラッシュ時間帯とは、より混雑している時間帯(7:00～9:00、17:00～19:00までをいう)であり、この時間帯は生活者にとって混雑に対して不満をもっている時間帯(生活実感に近いもの)である。また休日におけるピーク時間帯とは、1日の中で最も混雑している時間帯である。
- 調査回数は、調査単位区間ごとに、ラッシュ時間帯またはピーク時間帯の混雑方向に1回行えばよいこととした。ただし、代表沿道状況(区間内での沿道状況別延長のうちもっとも長い沿道状況)が人口集中地区(DID)の区間については平日及び休日とも3回観測するものとした。
- 走行方法は「流れに沿った」走行とした。具体的には、走行車両のうち、平均的な速度で走行している車両に追従して走行した。ただし、信号停止や踏切の一旦停止は必ず実施し、安全を確認して走行した。停止により、前車との間隔が開いても、無理に追いつこうとせず、前車の走行スタイルと同様な走り方で安全走行を行うものとした。また、大型貨物車、バス等が低速度で走行

している場合は適宜追越ししてよいものとした。4車線以上の道路でも同様であり、常に走行車線を通行する必要はない。

[旅行速度調査イメージ]



調査表各事項の解説

1) 路線

路線番号：調査実施機関が定めた番号。

路線名：政令、告示等による正式な路線名（平成18年4月1日時点）。なお、調査時点（平成17年10月時点）から路線名が変更された路線については、旧名称を括弧書きで付した。

2) 観測地点名

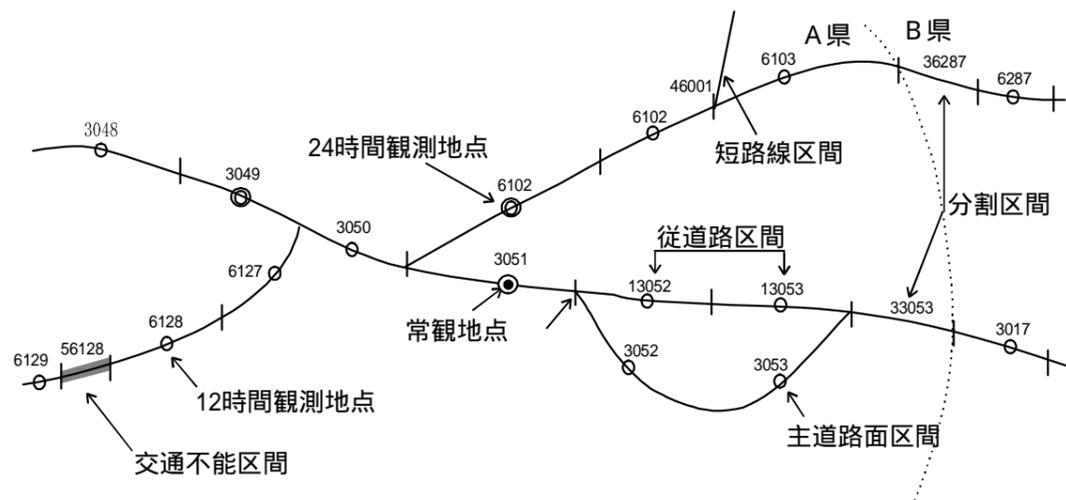
交通量を観測した地点名（平成18年4月1日時点）

高速自動車国道の場合は IC～IC間とした。非観測区間の場合は空白とし、中間中止区間及び観測統合区間については、（ ）書きで平成11年度の地点名を記入した。

3) 調査単位区間番号

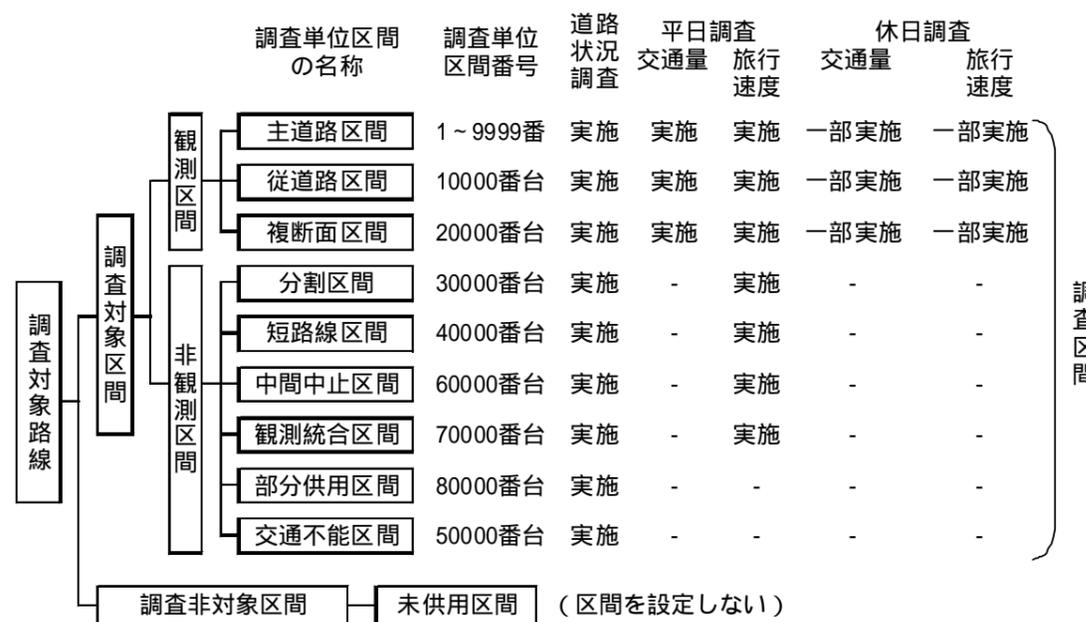
調査単位区間：調査対象路線を交通量及び道路条件の著しい変化のない区間に分割した、調査の対象となる最小の区間

調査単位区間番号：県（指定市）別、道路種別ごとに調査単位区間に付した、4けた又は5けたの一連番号。調査単位区間番号は5けたの番号を除き、同一路線について連続するように設定した。



調査区間は、下図のように分類した。

[調査区間の分類]



道路状況調査では全ての区間を対象として行った。

交通量調査は交通量観測区間のみを対象として行った。

旅行速度調査は、「部分供用区間」「交通不能区間」を除く一般都道府県道以上の区間を対象として行った。

なお休日調査を実施する場合は、平日調査で設定した観測地点を休日交通量観測地点として設定し、各地点における観測時間（12時間又は24時間）は平日と同一とする。調査単位区間番号も平日の観測区間番号と同一とした。

主道路区間（0001～9999の番号）

最も一般的な区間であり、都（区及び市郡部ごと）道府県、支庁、指定市ごとに道路種別により、下記の番号で始まる一連番号を付した。

なお、番号は路線番号順および起点側から付した。

- ・高速自動車国道 0001 ～
- ・都市高速道路 0501 ～
- ・一般国道 1001 ～
- ・主要地方道（指定市の主要市道を含む）..... 4001 ～
- ・一般都道府県道 6001 ～

指定市の一般市道の番号は、一般都道府県道を付した後のあき番号より一連の番号を付した。

(例)一般都道府県道 6001, 6002 ,6143
 指定市の一般道 7001, 7002 ...

従道路区間(10000番台の番号)

バイパス等の供用で同一の路線が平行している区間。

複断面区間(20000番台の番号)

同一路線が高架部と平面部からなる複断面道路となっている区間のうち平面部の区間。

分割区間(30000番台の番号)

交通量及び道路条件には著しい変化はないが、都(区部及び市郡部)道府県、支庁、指定市境界にまたがっているために分割した区間。

短路線区間(40000番台の番号)

停車場線等のように延長が極めて短く、全体の走行台キロに占める割合から考えて交通量観測の必要性が低いと考えられる区間。

交通不能区間(50000番台の番号)

幅員、曲線半径、勾配、路面、建築限界、設計荷重その他の道路の状況により、最大積載量4トンの貨物自動車が行き通らない区間。

中間中止区間(60000番台の番号)

地方道(主要地方道及び一般都道府県道)で平成11年度調査時の平日昼間12時間交通量が4,000台未満の区間は、調査区間としては存続させるが概ねその半分の区間を中間中止区間として交通量観測を中止する。今回、中間中止区間とした区間は次回観測する。

観測統合区間(70000番台の番号)

一般道路(一般国道、主要地方道及び一般都道府県道)において、平成11年度の交通量がほとんど同一である(県指定市、路線、管理区分、道路構造、車線数が同一で平日12時間自動車類交通量の比が原則として10%未満)と考えられる隣接する2調査単位区間では一方の区間で交通量調査を行い、他方の区間では交通量調査を行わないものとする。このうち非観測区間を観測統合区間とする。

部分供用区間(70000番台の番号)

部分供用等で交通量が非常に少なく、交通量観測を実施する必要がない区間。

調査単位区間数(県管理道路のみ)

道路種別	観測区間		非観測区間					計
	主道路区間	従道路区間	分割区間	短路線区間	交通不能区間	中間中止区間	観測統合区間	
	1~9999番	10000番台	30000番台	40000番台	50000番台	60000番台	70000番台	
一般国道	132	34	4	3	1	0	2	176
主要地方道	202	7	10	18	8	40	3	288
一般県道	228	2	12	217	73	116	2	650
計	562	43	26	238	82	156	7	1114

4)管理区分【総括表ではと注記】

当該調査単位区間の道路管理者の別を下表の区分により分類した。

道路管理者	コード番号
国土交通大臣	1
都道府県	2
指定市	3
西日本高速道路	4
阪神高速道路	6
本州四国連絡高速道路	7
地方道路公社	8
有料道路の管理者としての都道府県	9

5)区間延長(km)

当該調査単位区間の道路延長。

6)改良済み延長及び幅員5.5m以上改良済み延長(km)

道路構造令の規格に適合するように改築された道路延長及びこのうち車道幅員が5.5m以上の道路延長。

7)車線数

車線数 : 往復合計の調査時の車線数。

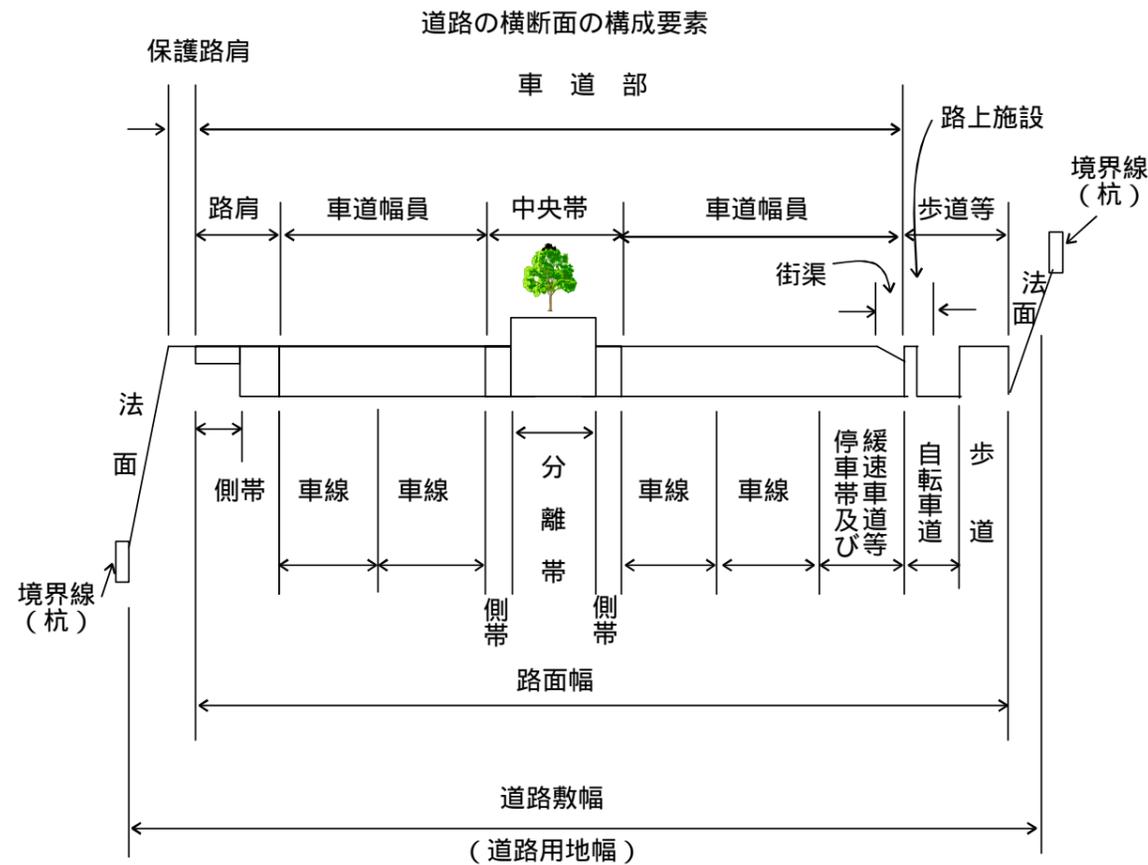
車線数が調査単位区間内で変化している場合は代表断面の車線数(往復合計)を記す。また、登坂車線、変速車線、屈折車線、停車帯は車線数に含めない。

いわゆる「1車線道路」は道路構造令第5条第1項ただし書きによって、車線により構成されない車道を持つ道路であるが、ここでは車線数=1とみなす。「1車線道路」は車道

幅員が5.5m未満の場合とした。

8) 幅員

- 車道部幅員 (m) : 車線、停車帯、路肩及び中央帯の幅員を合計した幅員。
- 最小車道部幅員 (m) : 調査区間内において車道部が最も小さな値となる幅員。(最小単位は0.25mとする。)
- 車道幅員 (m) : 路肩及び中央帯の幅員を含まない車道の幅員の合計。なお、区画線等がないために車道幅員が明確でない場合は原則として路端から路肩に相当する幅として $0.5m \times 2 = 1.0m$ を車道部幅員から差し引いたものを車道幅員とする。



9) 緑化済道路延長

調査単位区間のうち、緑化済道路延長を0.1km単位で調査した。
 緑化済道路延長は、道路の上り側、下り側の少なくともどちらかが、あるいは中央分離帯、交通島が緑化されている区間の延長であり、交差点を含む車道中心線上の延長で計測した。
 なお、道路緑化とは「道路緑化技術基準、昭和63年6月22日付け都街発第21号、道環発第8

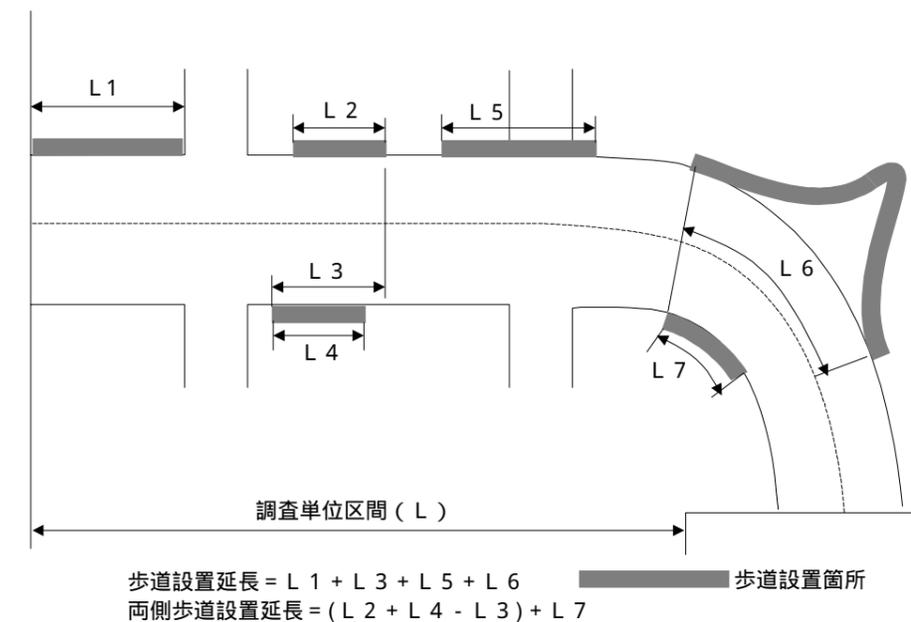
号都市局長、道路局長通達」にいう道路緑化をいい、植樹帯、環境施設帯及び街路樹(並木)等をいう。ただし、プランターボックス等のように容易に移動が行えるようなものは道路緑化から除く。また、街路樹(並木)等のように、間隔があいているものでもその区間は緑化されているものとし、緑化延長に含める。

10) バス路線延長

路線バスが走行している延長(km)
 ここでいうバスとはいわゆる「路線バス」(道路運送法第3条第2項第1号にいう、一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車)をいう。バス路線延長は、道路延長に対応する延長(すなわち道路中心線上の延長)とし、一方向だけの場合もその延長に含めた。

11) 歩道

歩道設置延長(km): 歩道が両側又は片側に設置されている区間の延長。
 うち道路緑化済歩道延長(km): 歩道が設置されている区間で、歩道に道路緑化がされている区間の延長。
 うち自転車通行可能延長(km): 歩道設置区間延長のうち自転車通行可能な延長。自転車通行可能とは道路交通法第63条の4第1項の道路標識により、普通自転車が歩道を通行できること又は道路法第48条の7第2項に規定する自転車歩行者専用道路であることをいう。
 うち自転車通行帯延長(km): 自転車通行可能な歩道設置区間延長のうち、歩行者から区画線等で分離された自転車通行帯を持つ延長。
 代表幅員(m): 代表断面の歩道の幅員。



12) 両側歩道

設置延長 (km): 道路の両側に歩道が設置されている区間の延長。

代表幅員 (m): 代表断面の歩道の幅員。(片側の幅員であり、両側の幅員の合計ではない)

13) 中央帯

調査単位区間のうち、中央帯の設置されている延長及び代表幅員をそれぞれ0.1km単位及び0.1m単位で調査した。

中央帯設置延長 (km): 中央帯が設置されている車道中心線の延長。

中央帯幅員 (m) : 中央帯の代表幅員。

14) 交差

鉄道との平面交差箇所数: 遮断機の有無にかかわらず踏切の数。

交差点数: 信号交差点 (信号機のある交差点) 及び信号なし交差点 (信号機のない交差点数) の数。交差道路の幅員別 (W ≥ 5.5m 及び W < 5.5m) に調査。

a) 信号機がある交差点の数。

信号交差点には、信号機 (押ボタン式を含む。) のある横断歩道を含むものとし、交差道路が道路法上の道路でない場合も数えた。信号交差点が調査単位区間の境界となっている場合は、その信号交差点は、起点側の調査単位区間に含めて数えた。

b) 信号機のない交差点の数

信号機のない交差点の数。交差道路が道路法上の道路でない場合も数えた。T字路、Y字路等は交差点の形状にかかわらずすべて1箇所と数えた。交差点が調査単位区間の境界となっている場合は、その交差点は起点側の調査単位区間に含めて数えた。

15) 沿道状況別延長

DID 延長 (km): 人口集中地区 (平成 12 年国勢調査において設定された区域) の延長。

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 人以上となる地域」をいう。

その他市街部延長 (km): 道路の両側に人家が連担し、市街部を形成している地域の延長。

平地部延長 (km): 人家が連担しておらず、道路の勾配が緩やかな地域の延長。

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、道路の縦断勾配がゆるやかな地域をいう。

山地部延長 (km): 山地、丘陵及び山麓地域の延長。

山地部とは、山地、丘陵及び山麓をいい、一般に道路の縦断勾配や線形がよくない場合が多い。

16) 都市計画延長

都市計画区域内延長 (km): 都市計画区域内の延長。

「都市計画区域」とは、都市計画法第 5 条第 1 項又は第 2 項により定められた都市計画区域をいう。

市街化区域内延長 (km) : 市街化区域に定められている地域内の延長。

「市街化区域」とは、都市計画法第 7 条第 1 項により定められた市街化区域をいう。

都市計画決定延長 (km) : 都市計画決定済みの道路延長。

都市計画決定延長とは、都市計画法第 11 条により規定された都市計画決定済みの道路延長をいう。

17) 用途地域別延長

住居系延長 (km): 第一種・第二種住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域及び準住居地域の延長。

商業系延長 (km): 近隣商業地域及び商業地域内の延長。

工業系延長 (km): 準工業地域、工業地域及び工業専用地域内の延長。

用途地域でない都市計画区域延長 (km): 用途地域となっていない都市計画区域内の延長。「用途地域」とは、都市計画法第 8 条第 1 項第 1 号に規定する用途地域をいう。

18) 規制区間延長

一方通行規制延長 (km): 恒常的な一方通行規制が行われている区間の延長。

異常気象時等通行規制延長 (km): 異常気象時等通行規制区間及び特殊通行規制区間内の延長。

なお、異常気象時等における通行規制区間は以下の通達によってあらかじめ定められた区間とした。

異常気象時における道路通行規制について (昭和 44 年 4 月 1 日付建設省政発第 16 号道路局長通達)

通行規制区間及び道路通行規制基準の報告について (昭和 49 年 4 月 25 日付建設省政発第 11 号建設省道路局路政課道路交通管理室長通達)

19) 交通量観測区分 【総括表では と注記】

12 時間及び 24 時間交通量を 20) 車種区分に基づき、掲載する。総括表には 12 時間交通量を上段、24 時間交通量を下段に表示している。

ただし、下記については推定値を記載し、総括表の「観測区分」欄に「 」印を付している。

(1) 非観測区間

分割区間(30000番台の番号)

観測を実施した隣接する調査区間(他府県、指定市)の交通量を推定交通量とする。

短路線区間(40000番台の番号)

県内の短路線区間を道路種別別かつ交通容量または幅員を考慮した交通量の階層別にくつかのグループに分類し、そのグループ内で比較的重要で交通量も安定していると思われる1路線について、代表交通量観測区間として交通量観測地点を設定し、交通量観測を行う。グループ内のその他の路線は代表交通量観測区間の交通量をその区間の交通量とする。

中間中止区間(60000番台の番号)

実際に交通量調査を行った区間の交通量伸び率を用いて、交通量を推計。

H17 中間中止区間の交通量(12h) = H11 中間中止区間の交通量(12h) × 伸び率(H17/H11)

なお、この推計交通量に昼夜率を乗じ、H17 中間中止区間の交通量(24h)とする。

兵庫県(神戸市除く) 中間中止区間 伸び率(H17/H11)

	平日	休日
主要地方道	0.97	0.96
一般県道	1.02	1.03

観測統合区間(50000番台の番号)

観測を実施した隣接する調査区間の交通量を推定交通量とする。

(2) 休日交通量

休日交通量調査が全数調査である直轄国道区間における交通量伸び率を用いて、交通量を推定。

H17 休日交通量(12h, 24h) = H11 休日交通量(12h, 24h) × 直轄国道の伸び率
(県管理道路における伸び率は0.99を使用)

(3) 12時間観測地点における24時間交通量

12時間観測地点における24時間交通量は平均昼夜率を用いて推定。

なお、平均昼夜率は24時間観測を実施した地点の昼夜率をもとに、一般国道以上の道路については個別に道路状況等をもとに設定し、県道については道路種別、沿道状況別に集計して算定したものをを用いる。

交通量(24h) = 交通量(12h) × 平均昼夜率

兵庫県(神戸市除く) 平均昼夜率

	DID	その他市街部	平地部	山地部
一般国道(県管理)	個別に設定			
主要地方道	平日 1.36 休日 1.34	平日 1.25 休日 1.25	平日 1.26 休日 1.15	平日 1.20 休日 1.15
一般県道	平日 1.34 休日 1.30	平日 1.22 休日 1.17	平日 1.24 休日 1.17	平日 1.21 休日 1.25

20) 車種区分

交通量の車種分類は次表の区分により分類した。

種別	内容	単位	
歩行者類	隊列、葬列を除く	人	
自転車類	車いす、小児用の車を除く	台	
動力付二輪車類	自動二輪車、原動機付自転車	"	
乗用車類	軽乗用車	ナンバー 5(黄と黒のプレート)、3、8(小型プレート)	"
	乗用車	ナンバー 3、5、7	"
バス	バス	ナンバー 2	"
貨物車類	軽貨物車	ナンバー 4(黄と黒のプレート)、3、6(小型プレート)	"
	小型貨物車	ナンバー 4、6	"
	貨客車	ナンバー 4、6のうちのライトバン、バン等	"
	普通貨物車	ナンバー 1	"
	特種(殊)車	ナンバー 8、9、0(黄と黒のプレート)	"

注) ナンバープレートの塗色に特記ないものは白地に青文字または青地に白文字である。

(1) 歩行者類

・対象

歩いている人、走っている人、身体障害者用の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、動力付二輪車又は二輪もしくは三輪車の自転車(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。

・対象外

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、ペダル又はハンドルクランクを使い、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んだ。

(3) 動力付二輪車類

道路交通法施行規則第2条に規定する「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んだ。

(4) 乗用車

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、かつ登録自動車の分類番号が50~59の自動車とした。

(注)昭和48年10月1日以前に届出した軽乗用車には、白地に青又は青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のものがあり、これらも軽乗用車とした。

b) 乗用車

登録自動車の分類番号が次のいずれかに該当するものとした。

() 3、30 から 39 まで及び 300 から 399 まで(普通乗用自動車)

() 5、7、50 から 59 まで、70 から 79 まで、500 から 599 まで及び 700 から 799 まで(小型乗用自動車)

(5) バス

登録自動車の分類番号が2、20から29まで及び200から299までのものとした。

(6) 小型貨物車

a) 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、分類番号が40~49の自動車とした。

(注)昭和48年10月1日以前に届出した軽貨物車には、白地に青又は青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のものがあり、これらも軽貨物車とした。

b) 小型貨物車

登録自動車の分類番号が次のいずれかに該当するものとした。

4、6、40 から 49 まで、60 から 69 まで、400 から 499 まで及び 600 から 699 まで。

(7) 普通貨物車

a) 普通貨物車

分類番号が1、10から19まで及び100から199までの自動車とした。

b) 特種(殊)車

次のいずれかに該当する自動車とする。

分類番号が8、80~89まで及び800から899まで、9、90から99まで及び900から999まで、0、00から09まで及び000から099までの自動車。

(注)分類番号が8、80から89まで及び800から899までの自動車を特種用途自動車という。

分類番号が9、90から99まで及び900から999まで、0、00から09まで及び000から099までの自動車を特殊自動車という。

特種用途自動車とは、特種の目的に使用され、かつその目的達成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。

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ものとした。

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ときは、それぞれの形態、使用目的に応じて車種を想定し、上記の自動車類のなかに含めて観測した。

21) 大型車混入率(12h)

大型車混入率とは、自動車類交通量に対する大型車(バス、普通貨物車(普通貨物車、特種(殊)車))交通量の割合を百分率で表すものとした。

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

22) 混雑度

混雑度は調査単位区間の交通容量に対する交通量の比である。

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

23) 昼夜率

24時間観測地点の自動車類24時間交通量の自動車類昼間12時間交通量に対する割合。

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

24) ピーク時間交通量 (台/h)

上り下り合計の交通量が最も多い時間帯の上下別自動車類交通量。

小型車類：乗用車 (軽乗車、乗用車)、小型貨物車 (軽貨物車、小型貨物車、貨客車) の合計。

大型車類：バス、普通貨物車 (普通貨物車、特種 (殊) 車) の合計。

25) 休日平日交通量比 (12h)

当該区間の休日 12 時間交通量を平日 12 時間交通量で除したもの。

26) 混雑時旅行速度 (km/h)

調査区間の延長を信号や渋滞等による停止時間を含めた調査区間の所要時間で除したもの。なお、休日調査を実施していない場合には休日旅行速度は推計値として平日旅行速度を記入した。

27) 指定最高速度 (km/h)

道路標識等により表示されている指定最高速度。

最高速度が指定されていない道路については、道路交通法施行令で定められた最高速度を記入した。また、指定最高速度が車種別に異なる場合については、普通乗用車の値を用いた。