補完調査の概要　スクリーンライン調査

実測調査で得られた交通量の換算(補正)方針

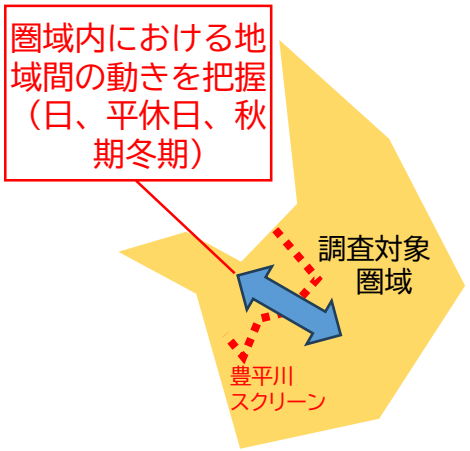
○ 昼間12時間値の24時間換算に用いる**昼夜率は、道路交通センサスや警察トラカンにより得られる数値**を採用。
○ 休日への換算は、**実測調査地点近傍の警察トラカンにより得られる平休比**を用いて推定。
○ 冬期交通量への換算は、**スクリーンライン調査地点(23断面)の秋期・冬期比**を算出し推定。

【交通量の換算】

①昼夜率(日交通量/昼間12時間交通量)
　24時間交通量＝昼間12時間交通量×昼夜率

②平休比(休日交通量/平日交通量)
　休日交通量＝平日交通量×平休比

③秋期・冬期比(冬期交通量/秋期交通量)
　冬期交通量＝秋期交通量×秋期・冬期比



【その他警察トラカンの活用】

警察トラカンは通年の実測値であることから、平休比や秋期・冬期比を算出し、下表の推定に活用。

なお、警察トラカンでは小型・大型を含め、車種分類が困難。したがって、車種分類は、センサス値や実測値より推定することが必要。

▼交通量の換算

交通量の把握方法	秋期（10月を想定）		冬期（２月を想定）	
	平日	休日	平日	休日（参考値）
道路交通センサス	**【実測値、推定値】** 24時間値、昼間12時間値は昼夜率で換算	**【推定値】** 平休比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定
警察トラカン	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値
実測	**【実測値を換算】** 昼間12時間値 ↓ 昼夜率で24時間換算	**【推定値】** 平休比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定

補完調査の概要　コードンライン調査

コードンライン調査の概要

○ 圏域外居住者の動きを把握するために実施。
○ コードンラインは**調査対象圏域境**を設定。（コードンラインで調査対象圏域に出入りする自動車交通量を把握（39断面））

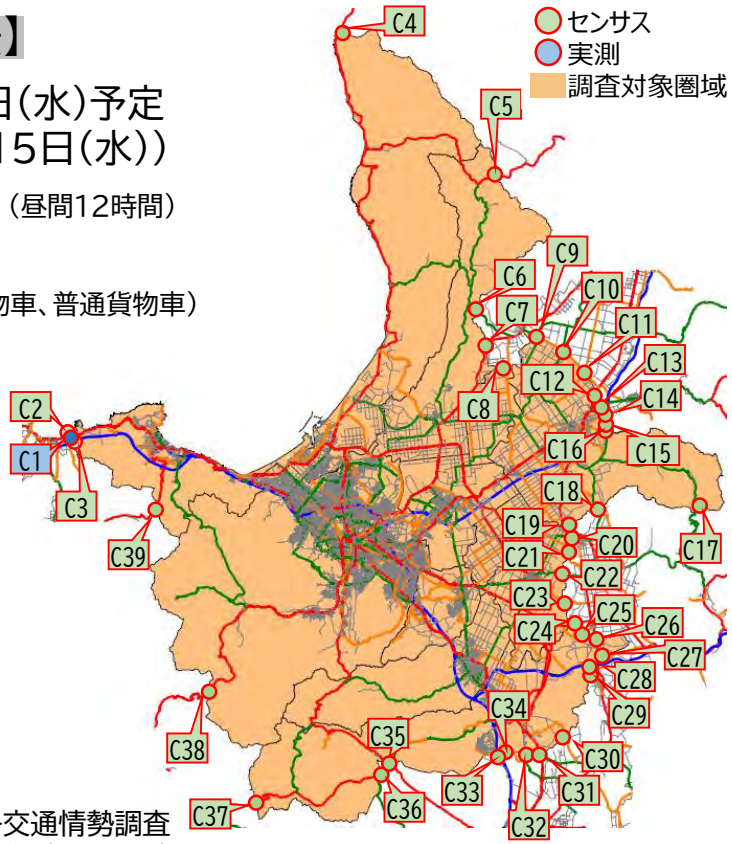
実施の考え方

1.PT調査と同時期に実施される**令和7年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）**を**積極的に活用（特に常時観測地点）**。
2.この調査結果を活用できない地点は**実測調査を実施**。

【実測調査地点の調査方法】

- 調査日　：令和7年10月1日（水）予定
  （予備日：10月8日（水）、15日（水））
- 調査時間：7:00～19:00（昼間12時間）
- 車種分類：自動車類※

（※乗用車、バス、小型貨物車、普通貨物車）



▲コードンライン調査地点

注意：本資料は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の情報より作成しているため、令和7年度の同調査の内容によっては、一部変更となる場合がある。

▼コードンライン調査地点

地点名 No.	路線名	市町村名	R7 把握方法	調査方法
C1	フルーツ街道	小樽市（余市町境）	実測	実測
C2	国道５号	小樽市（余市町境）	センサス	24時間常時観測
C3	後志自動車道	小樽市（余市町境）	センサス	24時間常時観測
C4	国道231号	石狩市（増毛町境）	センサス	12時間観測
C5	国道451号	石狩市（新十津川町境）	センサス	推定値
C6	道道月形厚田線	当別町（月形町境）	センサス	推定値
C7	国道275号	当別町（月形町境）	センサス	24時間常時観測
C8	道道月形幌向線	新篠津村（月形町境）	センサス	12時間観測
C9	道道岩見沢月形線	岩見沢市（美唄市境）	センサス	推定値
C10	道道江別奈井江線	岩見沢市（美唄市境）	センサス	推定値
C11	道道幌延稔町	岩見沢市（美唄市境）	センサス	推定値
C12	国道12号	岩見沢市（三笠市境）	センサス	24時間常時観測
C13	道道岩見沢三笠線	岩見沢市（三笠市境）	センサス	推定値
C14	道道岩見沢桂沢線	岩見沢市（三笠市境）	センサス	推定値
C15	道央自動車道	岩見沢市（三笠市境）	センサス	24時間常時観測
C16	道道三笠栗山線	岩見沢市（三笠市境）	センサス	推定値
C17	道道夕張岩見沢線	岩見沢市（夕張市境）	センサス	24時間常時観測
C18	道道三笠栗山線	岩見沢市（栗山町境）	センサス	12時間観測
C19	国道234号	岩見沢市（栗山町境）	センサス	24時間常時観測
C20	道道恵庭栗山線	長沼町（栗山町境）	センサス	12時間観測
C21	道道北長沼由仁線	長沼町（由仁町境）	センサス	推定値
C22	道道札幌夕張線	長沼町（由仁町境）	センサス	推定値
C23	道道夕張長沼線	長沼町（由仁町境）	センサス	12時間観測
C24	国道274号	千歳市（由仁町境）	センサス	12時間観測
C25	道道幌内三川停車場線	千歳市（由仁町境）	センサス	推定値
C26	国道234号	千歳市（由仁町境）	センサス	24時間常時観測
C27	国道234号	千歳市（安平町境）	センサス	24時間常時観測
C28	道東自動車道	千歳市（安平町境）	センサス	24時間常時観測
C29	道道舞鶴追分線	千歳市（安平町境）	センサス	12時間観測
C30	道道早来千歳線	千歳市（安平町境）	センサス	24時間常時観測
C31	国道36号	千歳市（苫小牧市境）	センサス	24時間常時観測
C32	道道新千歳空港線	千歳市（苫小牧市境）	センサス	推定値
C33	道央自動車道	千歳市（苫小牧市境）	センサス	24時間常時観測
C34	道道泉沢新千歳空港線	千歳市（苫小牧市境）	センサス	推定値
C35	国道453号	千歳市（苫小牧市境）	センサス	24時間常時観測
C36	国道276号	千歳市（苫小牧市境）	センサス	24時間常時観測
C37	国道276号	千歳市（伊達市境）	センサス	24時間常時観測
C38	国道230号	札幌市（喜茂別町境）	センサス	24時間常時観測
C39	国道393号	小樽市（赤井川村境）	センサス	24時間常時観測

補完調査の概要　コードンライン調査

実測調査で得られた交通量の換算(補正)方針

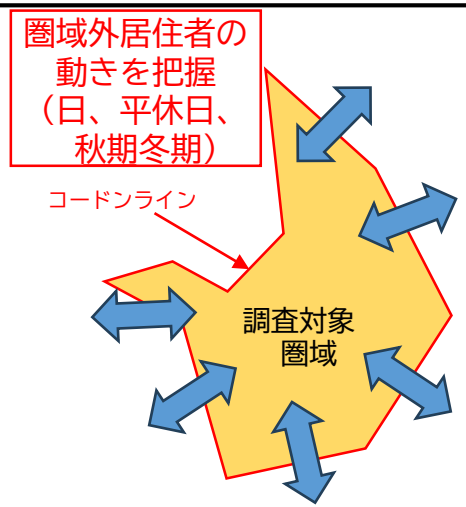
○ 昼間12時間値の24時間換算に用いる**昼夜率は、常時観測結果により得られる数値**を採用。
○ 休日への換算は、**実測調査地点近傍の常時観測結果により得られる平休比**を用いて推定。
○ 冬期交通量への換算は、**常時観測結果から得られる秋期・冬期比**を算出し推定。

【交通量の換算】

①昼夜率(日交通量/昼間12時間交通量)
　24時間交通量＝昼間12時間交通量×昼夜率

②平休比(休日交通量/平日交通量)
　休日交通量＝平日交通量×平休比

③秋期・冬期比(冬期交通量/秋期交通量)
　冬期交通量＝秋期交通量×秋期・冬期比



【その他交通量常時観測結果の活用】

道路交通センサスの実測値のうち、交通量常時観測結果は通年の実測値であることから、平休比や秋期・冬期比を算出し、下表の推定に活用。

なお、交通量常時観測結果は、警察トラカンとは異なり、小型・大型の車種分類が可能。

▼交通量の換算

交通量の把握方法	秋期（10月を想定）		冬期（２月を想定）	
	平日	休日	平日	休日（参考値）
道路交通センサスの内、12時間観測値または推定値	**【実測値、推定値】** 昼間12時間値は昼夜率で換算	**【推定値】** 平休比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定
道路交通センサスの内、24時間観測値（常時観測）	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値
実測	**【実測値を換算】** 昼間12時間値 ↓ 昼夜率で24時間換算	**【推定値】** 平休比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定

補完調査の概要　その他面的な交通量分析

面的な交通量分析の概要

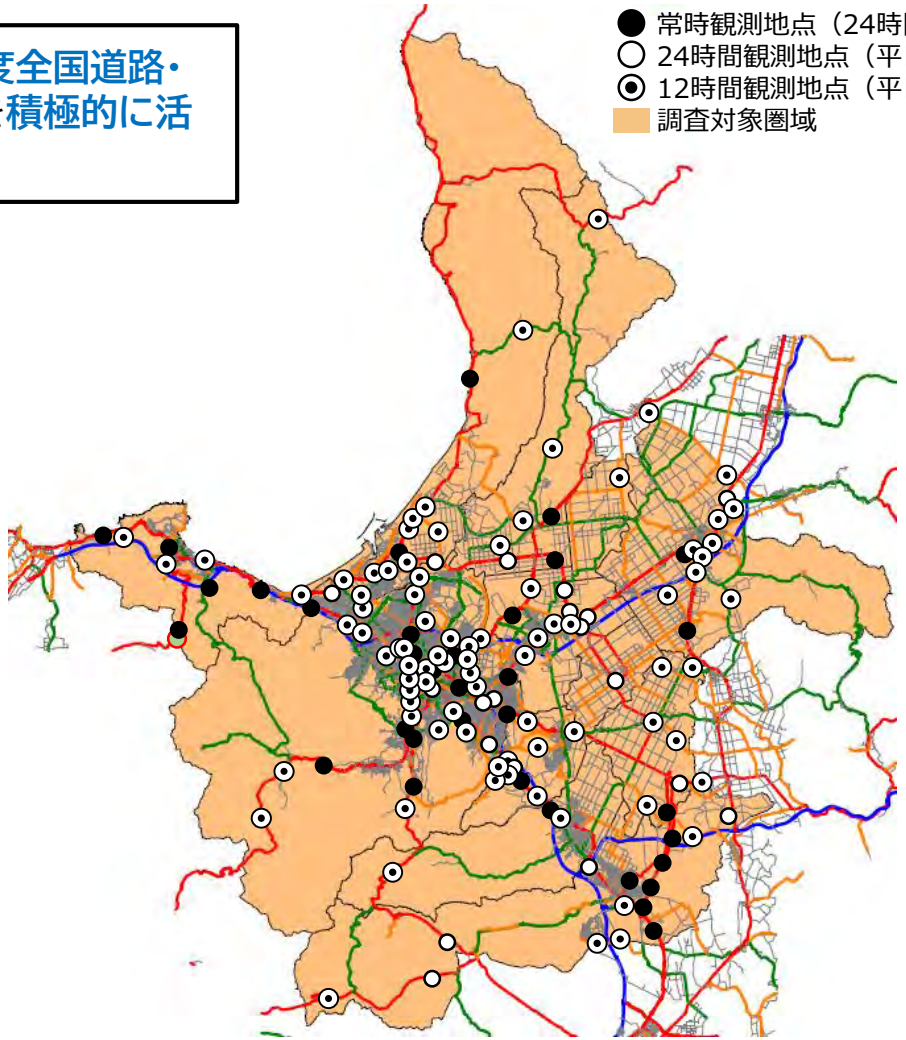
○ 自動車交通量推計モデル(配分交通量推計)の路線毎の現況再現性のチェックのために実施。
○ 前述のスクリーンライン・コードンラインの地点の他、**面的に交通量分析箇所を設定**。
（都市圏内の幹線道路における自動車交通量を把握(135断面(予定))）

実施の考え方

1.PT調査と同時期に実施される**令和7年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)**を**積極的に活用(特に常時観測地点)**。

【データ収集地点の調査方法】

- 調査日 ：スクリーンライン・コードンラインの調査日と同様(10月1日予定)
- 調査時間:
  7:00～19:00 (昼間12時間)または
  7:00～翌7:00 (24時間)
- 車種分類:自動車類※ (※大型車、小型車)



▲面的な交通量分析地点

注意:本資料は令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の情報より作成しているため、令和7年度の同調査の内容によっては、一部変更となる場合がある。

補完調査の概要　その他面的な交通量分析

実測調査で得られた交通量の換算(補正)方針

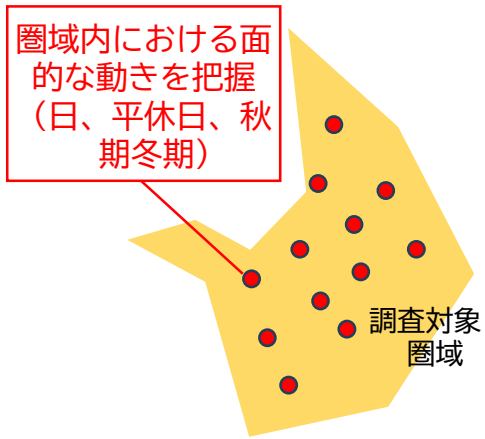
○ 昼間12時間値の24時間換算に用いる**昼夜率は、常時観測結果または警察トラカンにより得られる数値**を採用。
○ 休日への換算は、**実測調査地点近傍の常時観測結果または警察トラカンにより得られる平休比**を用いて推定。
○ 冬期交通量への換算は、**常時観測結果または警察トラカンから得られる秋期・冬期比**を算出し推定。

【交通量の換算】

①昼夜率(日交通量/昼間12時間交通量)
　24時間交通量＝昼間12時間交通量×昼夜率

②平休比(休日交通量/平日交通量)
　休日交通量＝平日交通量×平休比

③秋期冬期比(冬期交通量/秋期交通量)
　冬期交通量＝秋期交通量×秋期・冬期比



【その他警察トラカンの活用】

自動車交通需要推計値の補正

道路交通センサス(常時観測)に加え、警察トラカンは通年の実測値であることから、秋期休日や冬期平日の交通需要推計に際して、自動車の配分交通量の推計値と警察トラカンの実測値を比較して補正を実施。

▼交通量の換算

交通量の把握方法	秋期（10月を想定）		冬期（２月を想定）	
	平日	休日	平日	休日（参考値）
道路交通センサスの内、12時間観測値または推定値	**【実測値、推定値】** 昼間12時間値は昼夜率で換算	**【推定値】** 平休比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定	**【推定値】** 秋期・冬期比で推定
道路交通センサスの内、24時間観測値（常時観測）または警察トラカン	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値	**【実測値】** 24時間観測値

信頼性向上・回収率向上に寄与する広報計画

他都市圏を参考としたインセンティブの検討

第5回PT調査におけるインセンティブの付与

○ 回収率向上策として、回答者へのインセンティブの付与（動機づけ）を行う。
○ 方法としては、回答者全員に品物を進呈するか、抽選により当選した回答者のみに品物を進呈することが考えられるが、**期待感により回答意欲が高まることが見込めることから、抽選とする**。

金額	対象人数	品物
○ 他都市圏のPT調査や公共団体の調査の謝礼としては、500円～3,000円程度が多い ○ PT調査は回答に時間がかかり、少額では動機づけの効果が小さいことから、一般的な範囲内で金額が大きい**3,000円とする**	○ 回収率を約2割と仮定すると、回答者は約5万世帯（約9万人）と想定される ○ 当選確率や社会通念上認められるインセンティブに係る予算の規模感等を考慮して**500人とする**	○ 動機づけの効果を高めるためには、多くの人にとって利便性が高いものであることが必要 ○ 認知度が高く、全国の主要店舗で使え、郵送、電子の両方の形式で提供できることから以下のとおりとする 紙回答　：**QUOカード** WEB回答：**QUOカードかQUOカードPayを選択** QUO　QUOPay

調査対象者への周知

- 8月末頃開設予定のホームページ（HP）に、「抽選で500人に3,000円分のQUOカードまたはQUOカードPayを進呈」と記載
- 9月から順次発送されるあいさつ状には、「抽選で商品券（QUOカード等）を進呈します（当選人数や金額などの詳細はホームページでご確認ください）」と記載

※WEB回答の優位性について
集計にかかるコストや手間を削減する観点からWEB回答の優位性を示して誘導することは重要であるが、紙回答とWEB回答で金額や当選率を変えると、紙回答者が回答を辞退することなどが懸念されるため、**WEB回答の優位性は「入力のしやすさ」や「QUOカードPayも選べること」から示す**

他都市圏を参考とした広報の検討

第5回PT調査で実施する広報等

○ PT調査の広報は、**調査の存在や意義を圏域内の住民に広く周知する**ことにより、回収率向上を目指すもの。
○ ポスターや動画を作成するとともに、街頭PRやSNSなど、**様々な媒体を活用した広報を企画**。
○ 各自治体と連携して広報誌掲載等を行うほか、キャラクターの活用や広告配信等の工夫により効果を高めることが必要。

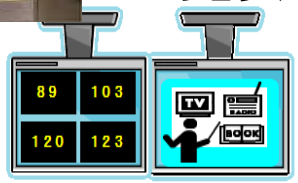
ポスター掲出・動画放映

ポスターおよび動画
（作成中）

・調査の存在を広く周知するためのポスターを作成し、公共施設等へ掲出
・ポスターのデザインをもとにした15秒程度の動画を作成し都心の大型ビジョンや各区役所において放映

▲HILOSHI
ビジョン

区役所窓口
ビジョン▼



首長からの呼びかけ

・定例記者会見などにおいて、首長から調査の協力を呼びかける
・札幌市では９月上旬を予定

街頭ＰＲ

・札幌駅前通地下歩行空間のイベントスペースで調査のPRを予定(9/16,23,26)
・キャラクターを活用し、親しみやすさを出すことで**通行人に足を止めてもらう工夫**を行う

▼サッポロスマイル
PR大使

北海道建設部建設産業応援▲
キャラクター

広報誌

・各自治体広報誌での調査協力依頼
・９月号や10月号での掲載に向けて調整中

ＳＮＳ

・**若年層を主なターゲットとした周知を図る**ため、協議会のInstagramアカウントを作成し、ポスター画像やサイネージ放映動画の広告配信を検討
・X、LINEなどの各自治体アカウントにおいても「PT調査のお知らせ」、「協議会HP」等を適宜発信

ラジオ

・ラジオ番組において調査概要等を発信
・**中高年層への認知効果が高い**

※ポスター掲出、ＨＰやＳＮＳでの情報発信等にご協力お願いいたします。

WEB調査システム

WEB調査システムの検討

システム構築における検討の視点（システム構築会社との調整結果を踏まえ整理）

○ ゼロから新たなシステムを構築するのではなく、**国や他都市圏のシステムをベースにして効率的・経済的に構築**作業を行う。
○ これまでの**協議会等でいただいた意見や国が推奨する機能を踏まえる**とともに、**システム構築後の運用やトラブル発生時の対応などを考慮**し、**システム構築会社の意見を尊重しながら仕様を整理**する。

WEB調査システム（本体）の検討

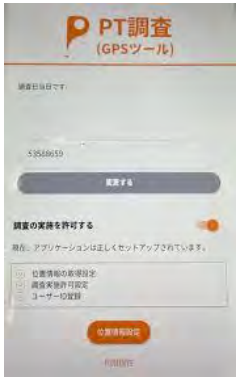
- 国のシステムと道（帯広）のシステムどちらをベースにした場合でも、**道央都市圏向けにカスタマイズ**が必要。
- 運用や構築の容易性など、**地域の事情を踏まえた総合的な観点**で選択することが重要。

▲ 参考とするWEB調査システム画面
（左：帯広圏における構築済システム、右：国土交通省が提供する標準的なシステム）

位置情報取得アプリの検討

- 個人票への**トリップ入力を補助**することが目的。（本アプリ単独での回答は不可）
- 個人端末への**アプリインストールが必要**。
- 構築した**WEB調査システムに合わせたアプリのカスタマイズ**が必要。

出典：国土交通省都市局資料



想定される課題・留意事項

- 調査対象者にアプリをダウンロードしていただく手間が生じる
- 位置情報を正しく取得できるか、正しく調査票に反映できるか等、十分な検証が行えるかが不確実。（全国PT調査においても試行段階であり、先行事例が少ない）

道央都市圏におけるWEB調査システム構築の基本的な考え方

○コードの可読性・保守性・可変性などの観点から、**道央都市圏における他調査の経験を活かす**こととし、**帯広圏PT調査で構築したシステムをベース**にWEB調査システムを構築する。

○ただし、**世の中の最新の知見を取り込むことが重要**であることに留意し、**国土交通省が提供するシステムにおいて推奨されている機能は道央都市圏のシステムに極力反映させる**こととする。

WEB調査システムの方向性

WEB調査システムの構築

○ これまでの協議会等で**各委員からいただいた意見を可能な限り反映**させ、**多くの方が答えやすいシステムを目指す**。

ＩＤ・パスワード入力後の複数による同時ログインの対応

・世帯主だけではなく、世帯構成員が並行で個人票の入力ができるように設計。QRコード読み込み後、世帯ごとに発行したID・パスワード入力でログインし、**複数人での同時ログインが可能**。なお、同じ構成員の入力が複数発生した際はアラートを表示し、**同じ個人番号で複数入力などの誤りを回避**。

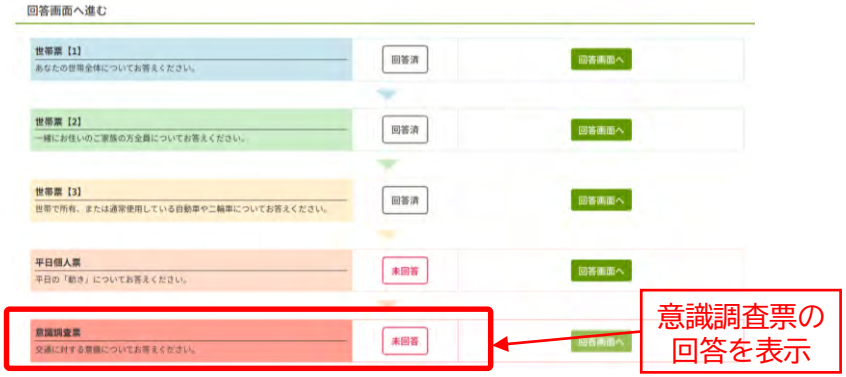
■ＷＥＢ回答画面（トップページ）

・調査対象世帯に付与した**ID（13桁 整理番号）とパスワード（6桁 英数字組合せ）を入力**してログイン。

WEB調査システムの方向性

日曜調査対象世帯と意識調査対象世帯

- 入力されたIDとパスワードより、日曜調査対象世帯と意識調査対象世帯を判別。
- 日曜調査対象世帯は世帯票、平日個人票、日曜個人票を表示。
- 意識調査対象世帯は世帯票、平日個人票、意識調査票を表示。
- 下記画面は意識調査対象世帯の場合の画面。

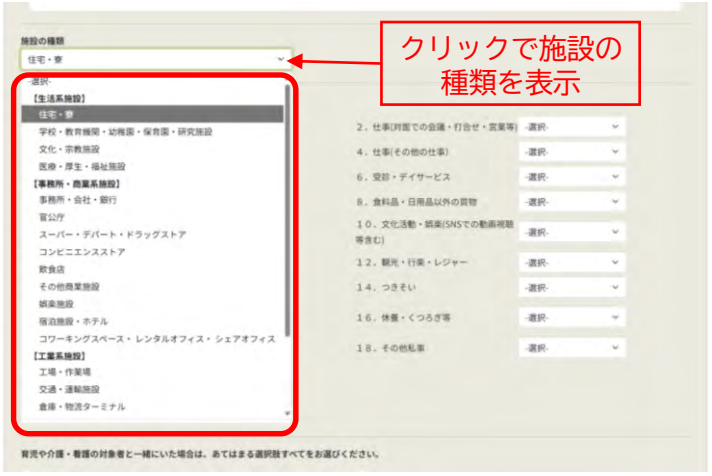


デジタルマップの活用

- 入力されたIDとパスワードより、調査対象世帯が居住する市区町村を判別し、居住する市区町村の役所・役場位置を予め表示。

表からの回答の選択

- 表内の項目を選択する際は、クリックすると表が表示され、表示された中から選択可能。
- 設問等、最小限の表示を行いつつ、世帯票を見たい時などの補足が必要な位置に「？」ボタンを配置し、押すとヘルプ情報が表示。



WEB調査システムの方向性

帰宅の記入漏れ

- 個人票（場所）で「この日の移動は終わり」を選択し、かつ「現住所と同じ（自宅）」を選択していない場合、**アラートを表示**。
- 「最後に行った場所が自宅ではありませんが、よろしいですか？（行った場所には、「自宅への帰宅」も含まれます）」を表示。

入力不足、ミス時

- 入力不足、入力ミス時には**エラーメッセージを表示**。
  （下記はパスワードが入力不足の場合）
- **該当部分を着色**（薄い赤）。

その他の工夫

- **画面遷移ごとに保存**が可能。

他都市圏ヒアリング結果

・他都市圏では、デジタルマップの採用や、ヘルプ機能の充実、記入漏れを目立たせることやアラートにより、効率的な入力、考えさせない入力が可能となるように対応