

札幌市「交通評価システム」 データ・ベース 9991

Index

[環状通:混雑度:Map 0](#)

[車両交通量調査依頼:Map 1](#)

[環状通:混雑度/車線:Ref A](#)

[「自動車移動の所要時間分布の推移\(道央都市圏\)」](#)

[札幌市都心部交通対策 第四回PT調査結果からの推計](#)

*** 断面混雑度:** 第4種1級

一日当たり 断面混雑度 = 実測交通量/交通容量 … 国土交通省
の平均 交通容量 = 設計上の適正交通容量(台数)
断面混雑度/時間当たり = (実測交通量/時間) / (交通容量/時間)

基本交通量 = 12000 台/車線/日
信号機が多い場合 = $12000 \times 0.6 = 7200$ 台/車線/日
日当たりの時間数 = 12 時間/昼間 x 1.3 夜間率
交通容量: 車線/時間 $12000 \times 0.6 / (12 \times 1.3) = 461$ 台/車線/時間

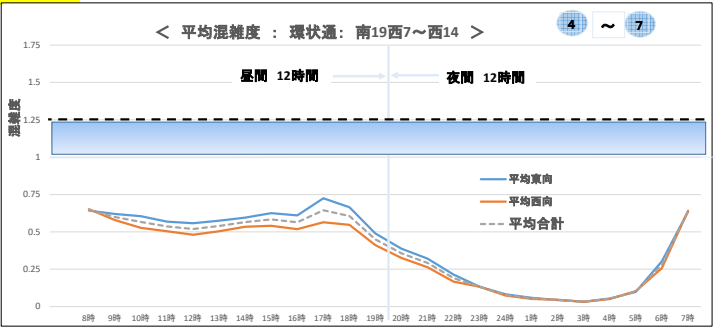
札幌市交通情報分析 データ・ベース 9991

市民交通評価グループ 初版: H28/2016/9/22 H.M
最新: R02/2020/4/10 H.M

src: LPsvr/sapp/GrndSmry/TrafficSys_DB9991.xlsx

web: https://main-omega.ssl-lolipop.jp/sapp/GrndSmry/TrafficSys_DB9991.xlsx

環状道：混雑度



src: LPaever/sapp/GrbdSmmy/Drnd/TrafficData/TrafficSys.DB9991.pdf
 https://main-omega.sst-lolloop.jp/sapp/GrbdSmmy/Drnd/TrafficData/TrafficSys.DB9991.pdf

【混雑度 = 混雑指標】 車線当たりの一定時間内の交通量を評価する。
平均実態交通量 / 道路の設計交通容量

【参考】出典：道路構造令

	混雑率		混雑度	
	昼間 12Hr	夜間 12Hr	1日	1日
平均東向	1.32	0.61	0.20	0.40
平均西向	1.34	0.53	0.18	0.35
平均計	1.33	0.57	0.19	0.38

1車線1日・当たりの交通量 = 12000 台/車線/日
 信号機が多い路線 x 0.6 => 7200 台/車線/日
 1日の交通量 = 昼間12時間交通量 x 1.3 統計平均係数
 ∴ 1日 = 12時間 x 1.3 = 1.56 時間相当

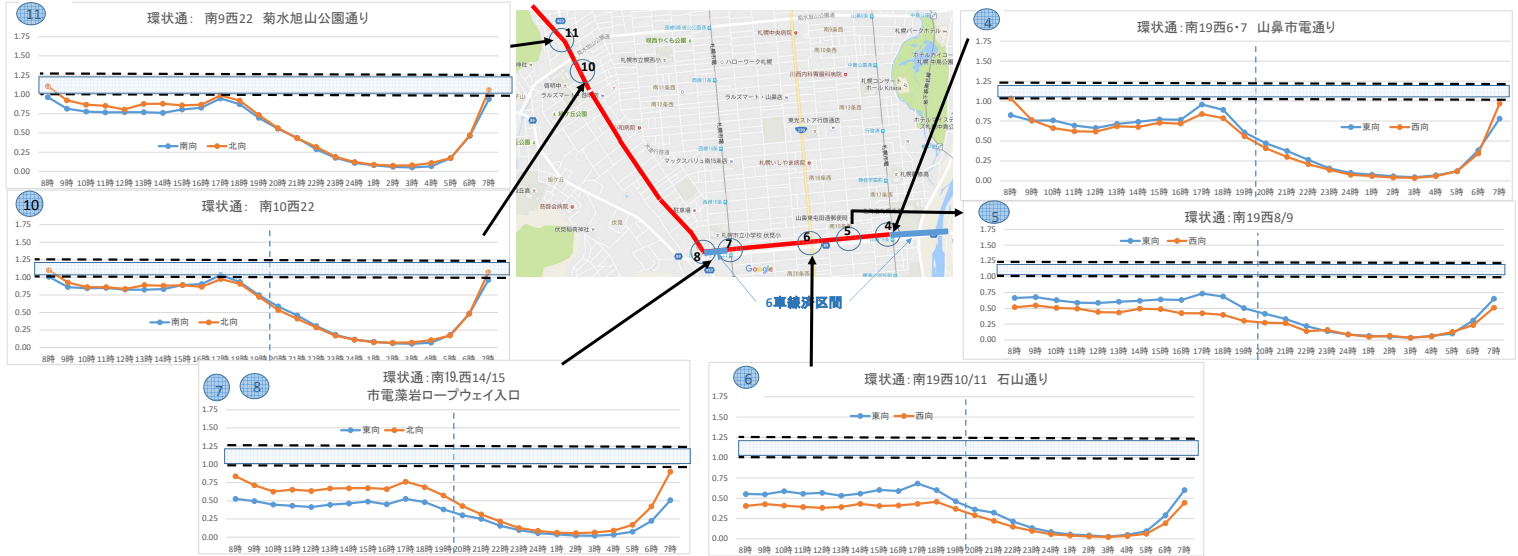


表-1 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間0、Q/C<1.0 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う遅延はほとんどない。
1.0以上 ~1.25未満	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、Q/Cはほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が1~2時間(ピーク時)ある。何時も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上 ~1.75未満	飽和時間は0~1.2、Q/C>1.0の時間が10~15% ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間がほとんどなくなる。Q/C>1.0の時間が50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。

※ Q: 交通量, C: 交通容量
 飽和時間数: 時間毎の交通量/交通容量が1.0を超える時間数

日本道路交通情報センター(公益財団法人JARTIC)

区分	高速道路	都市高速道路	一般道路
洗滞	時速40km以下	時速20km以下	時速10km以下
混雑	—	時速40km以下	時速20km以下

数値の目安
 基準は「1.0」が、計画時の設計通りの交通量で利用されていることを表す。
 混雑度の目安
 1.00以下: 道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
 1.00-1.25: 道路が混雑する可能性がある時間帯が1~2時間あるもの、何時も混雑が連続する可能性は小さい。
 1.25-1.75: ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
 1.75-2.00: 慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
 2.00以上: 慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

算定方法
 $x = (Q12 \times F) / C12$ = 混雑度
 Q12 = 昼間12時間の実交通量
 F = 大型車混入による補正係数
 C12 = 昼間12時間の設計交通容量
 なお、大型車混入による補正係数(F)、すなわち大型車を乗用車に換算した数値は、乗用車換算係数(E)とピーク時の重方向大型車混入率(P)を用いて以下のように求める。
 $F = [1 + P(E-1)] / 100$

<対照5A>: H28/2017/8/23 via eMail
 9 環状道北東部の交通量推計について

区間	交通量(台/日)
No.4~5 西7丁目通~南道230号間(南19条通)	22,800
No.6~7 国道230号~福住・桑園通間(南19条通)	16,400
No.8~10 藻岩山麓通~菊水・旭山公園通間	26,200
No.10~11 菊水・旭山公園通~南1条通間	26,000

混雑度=利用率 at 4車線
 28,800 台/日 容量

区間	混雑度
環状H27	0.46
環状H27	0.58
環状H27	0.68
環状H27	0.80

調査日 20151008
 20151022
 20160707
 20160714

調査条件:

- ★ 場所: 環状通交差点: 計 11ヶ所 .. 1 ~ 11
- ★ 計 18ヶ所 & 白石崖通交差点: 計 7ヶ所 .. 100 ~ 106
- ★ 月日:
- ★ 時間: 24時間: 8時 ~ 7時: 1時間毎
- ★ 交通量単位: 台/時間 (pcu: passing car unit)
- ★ 対象車両種別: 全車種合計(除: 自転車)
- ★ 右左折車両数の区分が不可の場合は「調査」欄のみに合算記載
- ★ 調査日に進入のみ

地図とデータ検索:

1~3	4~6	7~9	10~11	100~102	103~105	106
-----	-----	-----	-------	---------	---------	-----

● 地図内の□枠内をクリックすると「データ」ページが表示される。
 ● 地図内をクリックすると「地図」が表示される。



103東
104東
105東
106東



<4>

<4> 環状通南19条通		7200 台/車線/日		昼夜率=	昼夜率=	台/車線/Hr
西-東		4 車線		24H/12H	24H/12H	462
H27/2015/10/08(木)		24H計 集計 chk		12H計		Hr
東向走行	左折 北向					
車線数	直進 東向	10537				
2	右折 南向	10537		7971	1.32	332
西向走行	左折 南向					
車線数	直進 西向	9780	0.71		0.71	0.698
2	右折 北向	9780	20317	7487	1.31	15458 1.31 312 322.0
H27/2015/10/22(木)		24H計 集計 chk		12H計		Hr
東向走行	左折 北向					
車線数	直進 東向	11540				
2	右折 南向	11540		8910	1.30	371
西向走行	左折 南向					
車線数	直進 西向	10634	0.77		0.77	0.77
2	右折 北向	10634	22174	8127	1.31	17037 1.30 339 355
H28/2016/7/07(木)		24H計 集計 chk		12H計		Hr
東向走行	左折 北向					
車線数	直進 東向	11156				
2	右折 南向	11156		8393	1.33	350
西向走行	左折 南向					
車線数	直進 西向	10893	0.77		0.77	0.75
2	右折 北向	10893	22049	8129	1.34	16522 1.33 339 344
H28/2016/7/14(木)		24H計 集計 chk		12H計		Hr
東向走行	左折 北向					
車線数	直進 東向	11259			1.33	
2	右折 南向	11259		8479		353
西向走行	左折 南向					
車線数	直進 西向	11011	0.77		0.77	0.76
2	右折 北向	11011	22270	8331	1.32	16810 1.32 347 350

	台/車線/Hr	混雑率	台/車線/日	
chk	平均東向	352	0.762	11,123
	平均西向	334	0.724	10,580
	平均	343	0.743	21,703 計

0.698 OK
322.04 OK

0.769 OK
354.9 OK

0.746 OK
344.2 OK

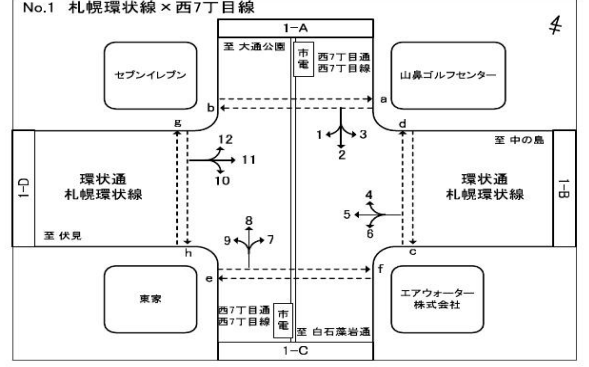
0.759 OK
350.2 OK

交差点 : 南19西6 / 7 山鼻19条市電通り

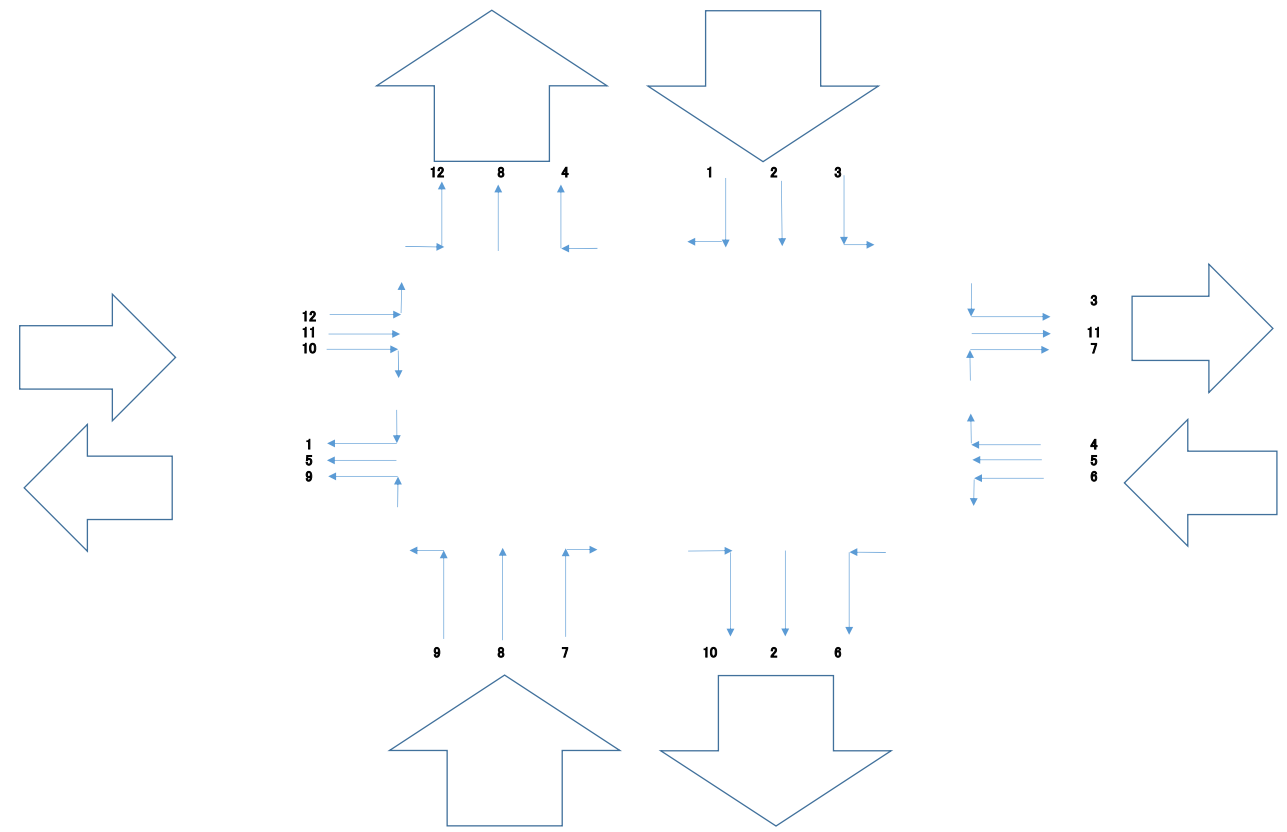
<4.1>		<4.1> 環状通南19条通		7200 台/車線/日	昼夜率=	昼夜率=	台/車線/Hr	chk
		西-東		4 車線	24H/12H	24H/12H	482	
		24Hr計集計 chk		12Hr計		Hr		
H27/2015/10/08(木)	東向走行	左折	北向					
	車線数	10537						
	2							
	右折		南向		7971	1.32		332
	西向走行	左折	南向					
	車線数	9780						
	2							
	右折		西向	0.71			0.71	0.698
	右折		北向	9780	20317	7487	1.31	15458
	2							1.31
	右折		北向					312
	2							322.0
H27/2015/10/22(木)	東向走行	左折	北向					
	車線数	11540						
	2							
	右折		南向		8910	1.30		371
	西向走行	左折	南向					
	車線数	10634						
	2							
	右折		西向	0.77			0.77	0.77
	右折		北向	10634	22174	8127	1.31	17097
	2							1.30
	右折		北向					339
	2							359
H28/2016/7/07(木)	東向走行	左折	北向					
	車線数	11156						
	2							
	右折		南向		8393	1.33		350
	西向走行	左折	南向					
	車線数	10893						
	2							
	右折		西向	0.77			0.77	0.76
	右折		北向	10893	22048	8129	1.34	16522
	2							1.33
	右折		北向					339
	2							344
H28/2016/7/14(木)	東向走行	左折	北向					
	車線数	11259						
	2							
	右折		南向		8479	1.33		353
	西向走行	左折	南向					
	車線数	11011						
	2							
	右折		西向	0.77			0.77	0.76
	右折		北向	11011	22270	8331	1.32	16810
	2							1.32
	右折		北向					347
	2							350

台/車線/Hr	混雑率	台/車線/日
352	0.762	11,123
平均東向	334	0.724
平均西向	343	0.743
平均		21,703

環状通:南西7市電通り交差点 交通量調査原簿(方向図)



交差点 : 南19西6/7 山鼻19条 市電通り



<5>	<5> 環状通南19条通			7200 台/車線/日		昼夜率=		昼夜率=		台/車線/Hr		chk
	西-東			4 車線		24H/12H		24H/12H		462		
交差点 ： 南19西8/9	H27/2015/10/08(木)			24H計 集計 chk		12Hr計				Hr		
	東向走行 車線数 2	左折	北向									
		直進	東向	7425								
	西向走行 車線数 2	右折	南向		7425	5455	1.36				227	
		左折	南向									
	西向走行 車線数 2	直進	西向	6807	0.49			0.49			0.44	0.436 OK
		右折	北向		6807	4208	1.62	9663	1.47	175	201	201.3 OK
	H27/2015/10/22(木)			24H計 集計 chk		12Hr計				Hr		
	東向走行 車線数 2	左折	北向									
		直進	東向	10492								
	西向走行 車線数 2	右折	南向		10492	8095	1.30				337	
		左折	南向									
	西向走行 車線数 2	直進	西向	9151	0.68			0.68			0.69	0.686 OK
		右折	北向		9151	7108	1.29	15203	1.29	296	317	316.7 OK
	H28/2016/7/07(木)			24H計 集計 chk		12Hr計				Hr		
	東向走行 車線数 2	左折	北向									
		直進	東向	9624								
	西向走行 車線数 2	右折	南向		9624	7249	1.33				302	
		左折	南向									
	西向走行 車線数 2	直進	西向	4817	0.50			0.50			0.49	0.493 OK
右折		北向		4817	3669	1.31	10918	1.32	153	227	227.5 OK	
H28/2016/7/14(木)			24H計 集計 chk		12Hr計				Hr			
東向走行 車線数 2	左折	北向										
	直進	東向	9513				1.33					
西向走行 車線数 2	右折	南向		9513	7171					299		
	左折	南向										
西向走行 車線数 2	直進	西向	6823	0.57			0.57			0.56	0.560 OK	
	右折	北向		6823	5227	1.31	12398	1.32	218	258	258.3 OK	
			台/車線/Hr	混雜率	台/車線/日							
平均東向			291	0.631	9,264							
平均西向			211	0.456	6,900							
平均			251	0.544	16,163		計					

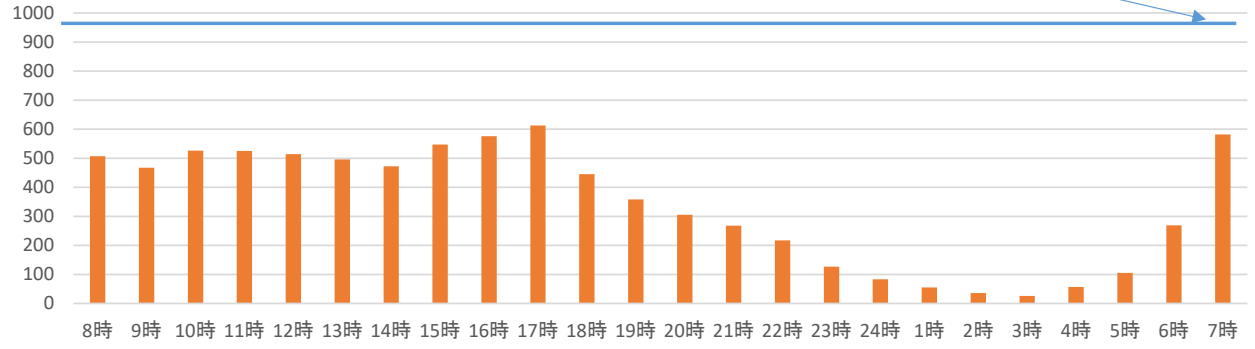
<6>

交差点 : 南19条西10/11 石山通り

<6> 環状通南19条通		7200 台/車線/日		昼夜率=		昼夜率=		台/車線/Hr		chk
西-東		4 車線		24H/12H		24H/12H		462		
H27/2015/10/08(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		12Hr計		Hr		
東向走行	左折 北向									
車線数	直進 東向	7978								
2	右折 南向		7978	6032	1.32			251		
西向走行	左折 南向									
車線数	直進 西向	5419	0.47			0.47			0.46	0.457 OK
2	右折 北向		5419	4082	1.33	10114	1.32	170	211	210.7 OK
H27/2015/10/22(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		12Hr計		Hr		
東向走行	左折 北向									
車線数	直進 東向	8894								
2	右折 南向		8894	6791	1.31			283		
西向走行	左折 南向									
車線数	直進 西向	5781	0.51			0.51			0.50	0.501 OK
2	右折 北向		5781	4318	1.34	11109	1.32	180	231	231.4 OK
H28/2016/7/07(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		12Hr計		Hr		
東向走行	左折 北向									
車線数	直進 東向	8706								
2	右折 南向		8706	6415	1.36			267		
西向走行	左折 南向									
車線数	直進 西向	6566	0.53			0.53			0.51	0.513 OK
2	右折 北向		6566	4948	1.33	11363	1.34	206	237	236.7 OK
H28/2016/7/14(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		12Hr計		Hr		
東向走行	左折 北向									
車線数	直進 東向	8176			1.35					
2	右折 南向		8176	6046				252		
西向走行	左折 南向									
車線数	直進 西向	6571	0.51			0.51			0.49	0.492 OK
2	右折 北向		6571	4860	1.35	10906	1.35	203	227	227.2 OK

	台/車線/Hr	混雑率	台/車線/日
平均東向	263	0.571	8,439
平均西向	190	0.411	6,084
平均	227	0.491	14,523 計

環状通:南19・石山道路 東向き走行台数 H27/2015/7 交通容量 924台/2車線 = 462



<7>

<7> 環状通南19条通		7200 台/車線/日			昼夜率=		昼夜率=		台/車線/Hr	
西-東		4 車線			24H/12H		24H/12H		462	
H27/2015/10/08(木)		24Hr計 集計 chk			12Hr計				Hr	
東向走行車線数	左折 北向									
	直進 東向	9224								
2	右折 南向		9224		3911	2.36			163	
西向走行車線数	左折 南向									
	直進 西向			0.64			0.64			0.35
2	右折 北向		0	9224			3911	2.36		163
H27/2015/10/22(木)		24Hr計 集計 chk			12Hr計				Hr	
東向走行車線数	左折 北向									
	直進 東向	13215								
2	右折 南向		13215		5754	2.30			240	
西向走行車線数	左折 南向									
	直進 西向			0.92			0.92			0.52
2	右折 北向		0	13215			5754	2.30		240
H28/2016/7/07(木)		24Hr計 集計 chk			12Hr計				Hr	
東向走行車線数	左折 北向									
	直進 東向	12728								
2	右折 南向		12728		5486	2.32			229	
西向走行車線数	左折 南向									
	直進 西向			0.88			0.88			0.50
2	右折 北向		0	12728			5486	2.32		229
H28/2016/7/14(木)		24Hr計 集計 chk			12Hr計				Hr	
東向走行車線数	左折 北向									
	直進 東向	12425								
2	右折 南向		12425		5338	2.33			222	
西向走行車線数	左折 南向									
	直進 西向			0.86			0.86			0.48
2	右折 北向		0	12425			5338	2.33		222

chk

0.353 OK
163.0 OK

0.519 OK
239.8 OK

0.495 OK
228.6 OK

0.482 OK
222.4 OK

交差点 : 南19西14/15 藻岩ロープウェイ入口 市電通り

	台/車線/Hr	混雑率	台/車線/日
平均東向	213	0.462	11,898
			0
平均	213	0.462	11,898 計

<8>

<8> 環状通南19条通		7200 台/車線/日		昼夜率=	昼夜率=	台/車線/Hr	
西-東		4 車線		24H/12H	24H/12H	462	
H27/2015/10/08(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		Hr	
南向走行 車線数 2	左折 東向						
	直進 南向	9902					
北向走行 車線数 2	右折 西向		9902	7398	1.34		308
	左折 西向						
南向走行 車線数 2	直進 北向	9328	0.67			0.67	0.64
	右折 東向		9328	19230	1.36	14280	1.35
H27/2015/10/22(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		Hr	
南向走行 車線数 2	左折 東向						
	直進 南向	11554					
北向走行 車線数 2	右折 西向		11554	8690	1.33		362
	左折 西向						
南向走行 車線数 2	直進 北向	10710	0.77			0.77	0.75
	右折 東向		10710	22264	1.35	16627	1.34
H28/2016/7/07(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		Hr	
南向走行 車線数 2	左折 東向						
	直進 南向	10853					
北向走行 車線数 2	右折 西向		10853	8006	1.36		334
	左折 西向						
南向走行 車線数 2	直進 北向	10528	0.74			0.74	0.71
	右折 東向		10528	21381	1.37	15706	1.36
H28/2016/7/14(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		Hr	
南向走行 車線数 2	左折 東向						
	直進 南向	10839					
北向走行 車線数 2	右折 西向		10839	8049	1.35		335
	左折 西向						
南向走行 車線数 2	直進 北向	10382	0.74			0.74	0.71
	右折 東向		10382	21221	1.37	15650	1.36

chk	台/車線/H	混雑率	台/車線/日
			10,787
平均北	314	0.680	10,237
平均	314	0.680	21,024

0.645 OK
297.5 OK

0.751 OK
346.4 OK

0.709 OK
327.2 OK

0.706 OK
326.0 OK

交差点 : 南19西15/16

<10>

<10> 環状通南19条通		7200 台/車線/日		昼夜率=	昼夜率=	台/車線/Hr	
西-東		4 車線		24H/12H	24H/12H	462	
H27/2015/10/08(木)		24Hr計 集計 chk		12Hr計		Hr	
南向走行 車線数 2	左折 東向			9334	1.33	389	
	直進 南向	12400					
北向走行 車線数 2	左折 西向			9660	1.32	403	0.86
	直進 北向	12710	0.87				
			25110		18994		396
H27/2015/10/22(木)							
南向走行 車線数 2	左折 東向			10248	1.32	427	
	直進 南向	13560					
北向走行 車線数 2	左折 西向			10139	1.33	422	0.92
	直進 北向	13488	0.94				
			27048		20387		425
H28/2016/7/07(木)							
南向走行 車線数 2	左折 東向			9584	1.35	399	
	直進 南向	12926					
北向走行 車線数 2	左折 西向			9934	2.34	414	0.88
	直進 北向	23272	1.26				
			36198		19518		407
H28/2016/7/14(木)							
南向走行 車線数 2	左折 東向			9795	1.34	408	
	直進 南向	13121					
北向走行 車線数 2	左折 西向			9823	1.34	409	0.89
	直進 北向	13159	0.91				
			26280		19618		409

chk	均南	均北	平均	台/車線/Hr	混雜率	台/車線/日
				406	0.879	13,002
				412	0.893	15,657
				409	0.886	28,659
						計

0.857 OK
395.7 OK

0.920 OK
424.7 OK

0.881 OK
406.6 OK

0.886 OK
408.7 OK

交差点 : 南10西22

<11>

<11> 環状通南19条通		7200 台/車線/日		昼夜率=		昼夜率=		台/車線/Hr	
西-東		4 車線		24H/12H		24H/12H		462	
H27/2015/10/08(木)		24Hr計 集計		chk		12Hr計		Hr	
南向走行 車線数	左折 東向								
	直進 南向	10574							
2	右折 西向		10574	7632	1.39			318	
北向走行 車線数	左折 西向								
	直進 北向	12636	0.81			0.81			0.77
2	右折 東向		12636	9474	1.33	17106	1.36	395	356
H27/2015/10/22(木)									
南向走行 車線数	左折 東向								
	直進 南向	12937							
2	右折 西向		12937	9777	1.32			407	
北向走行 車線数	左折 西向								
	直進 北向	13427	0.92			0.92			0.89
2	右折 東向		13427	9947	1.35	19724	1.34	414	411
H28/2016/7/07(木)									
南向走行 車線数	左折 東向								
	直進 南向	12476							
2	右折 西向		12476	9250	1.35			385	
北向走行 車線数	左折 西向								
	直進 北向	13547	0.90			0.90			0.87
2	右折 東向		13547	10079	1.34	19329	1.35	420	403
H28/2016/7/14(木)									
南向走行 車線数	左折 東向								
	直進 南向	12618							
2	右折 西向		12618	9409	1.34			392	
北向走行 車線数	左折 西向								
	直進 北向	13364	0.90			0.90			0.87
2	右折 東向		13364	9909	1.35	19318	1.34	413	402

chk

0.772 OK
356.4 OK

0.890 OK
410.9 OK

0.872 OK
402.7 OK

0.872 OK
402.5 OK

	台/車線/Hr	混雑率	台/車線/日	
平均南向	376	0.814	12,151	計
平均北向	411	0.889	13,244	
平均	393	0.852	25,395	

交差点 : 南9西22 菊水旭山公園通り

Table showing vehicle trip time distribution for the second survey, with columns for time intervals (0-10 to 151+), number of trips, and percentages.

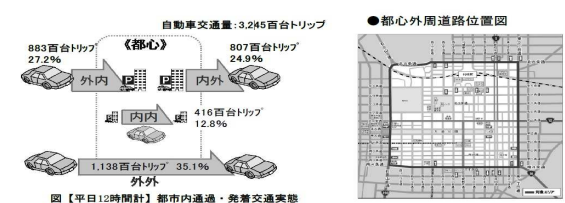
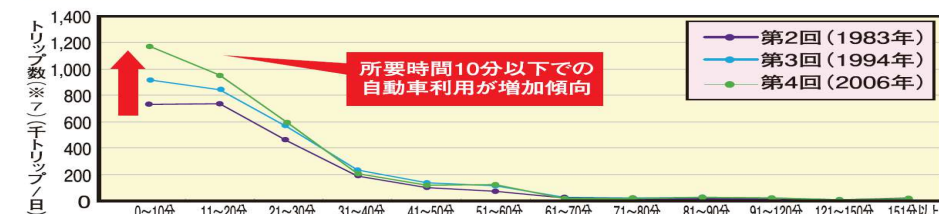


図 2-7 札幌都市圏出入交通の内訳 (平日12時間計) 都市内通過・発着交通実績

自動車移動の所要時間分布の推移(道央都市圏 (※6))



資料：第2~4回道央都市圏パーソントリップ調査 http://www.city.sapporo.jp/library_documents/2.pa.pdf

3-1 計画策定編 (都市交通マスタープラン) H21報告書3-1_02章 (苦痛課題・計画必要性).pdf Page 2-5

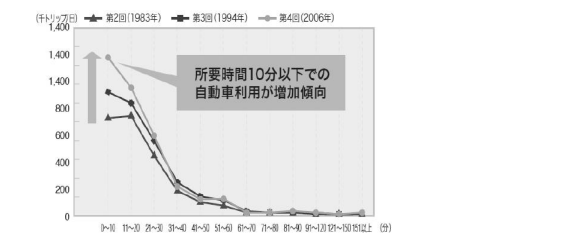
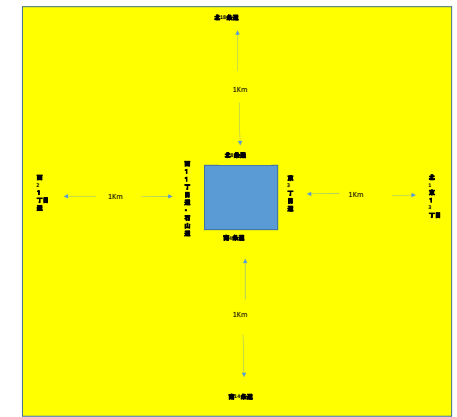


図 2-65 都市圏の所要時間分布パターンの変化(自動車) 資料：第2~4回道央都市圏パーソントリップ調査



2) 旅行速度
・一般国道では、旅行速度の下位区間が平日では札幌市の米里・都心部・東雁来における国道274号・36号・275号であるが、休日では札幌市の南区・都心部における国道230号・36号・12号となっております。
・道道・主要市道では、旅行速度の下位区間が平日とも札幌市の札幌環状線内側の路線が多いが、休日は札幌環状線外側の平岸・西野において速度が低い。

表 3-14 都市圏における混雑時平均旅行速度の下位10区間(一般国道)(資料：H17道路交通センサス)

Table 3-14: Average travel speed in congested conditions for the bottom 10 districts (General National Highways).

旅行速度: km/h 一般国道 計測区間 路線名 車線数 平日 休日

表 3-15 都市圏における混雑時平均旅行速度の下位10区間(道道・主要市道)(資料：H17道路交通センサス)

Table 3-15: Average travel speed in congested conditions for the bottom 10 districts (Prefectural Roads/Municipal Roads).

旅行速度: km/h 道道・主要市道 計測区間 路線名 車線数 平日 休日

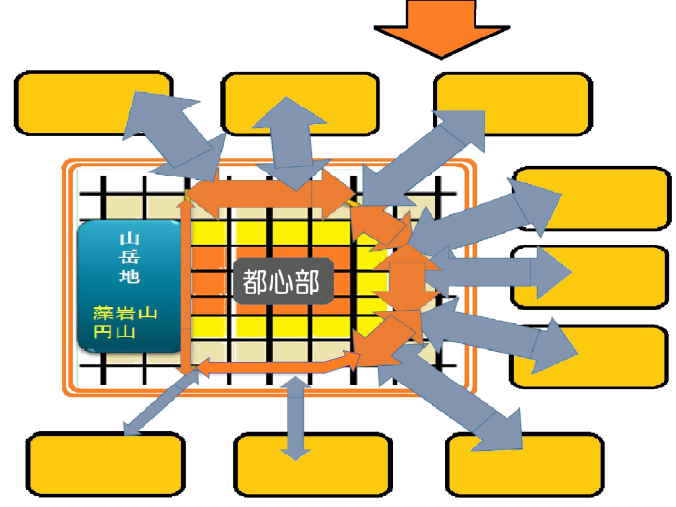
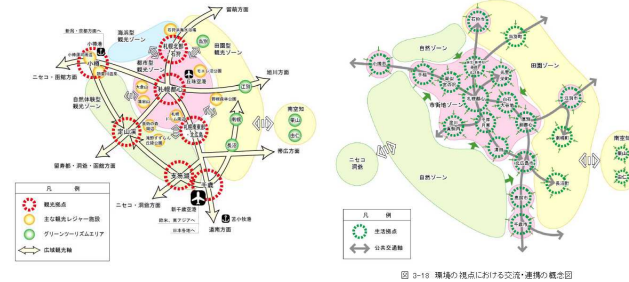
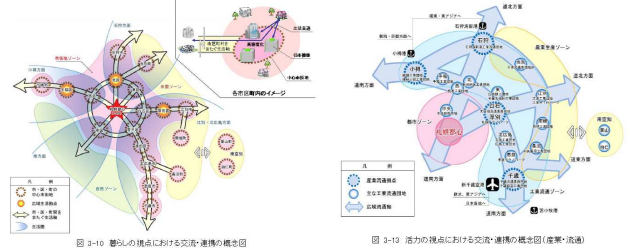
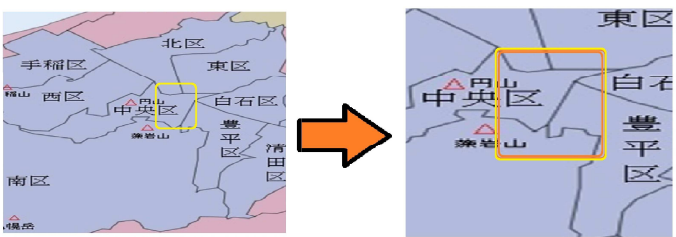
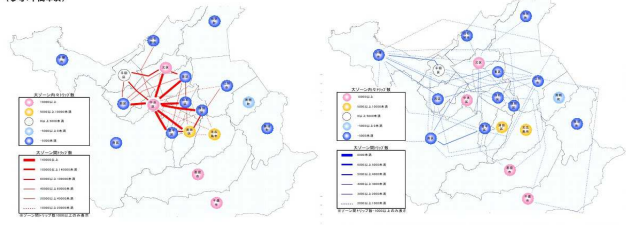
表3-1 圏外交通改善前後での札幌都心部(都心内側)における旅行速度結果比較表

Table 3-1: Comparison of travel speed results before and after inter-city traffic improvement in Sapporo city center.

資料：平成18年度札幌都心モニタリング調査

Table showing detailed travel speed data for various routes in Sapporo city center.

資料：平成18年度札幌都心モニタリング調査 圏外交通改善後、都心部の道路の平均旅行速度が1.8km/h以上と向上



【全目的での市町間交通量】

第4回 パーソントリップ調査
平成18年(2006年)



資料:第4回道央都市圏PT調査
単位:千トリップ/日
(3千トリップ/日以上地域間のみ表示)

札幌市 vs 周辺市 平成18/2006 調査		
小樽市	77	16 %
石狩市	105	22
当別市	20	4
江別市	124	27
南幌市	6	1
北広島市	89	18
恵庭市	31	6
千歳市	31	6

第4回道央都市圏パーソントリップ調査結果(現況分析)
http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/pt/genkyo_bunseki.html

3-3-1 将来像実現に向けたポイント

道央都市圏が目指すべき将来像(計画理念)を実現化するためには、今後機能集積が図られるものを含めて、圏域のさまざまな機能(都市機能、産業流通機能、観光レジャー機能、自然・田園資源等)が連携強化され、圏域全体の総合力で北海道経済を牽引していく必要がある。

そのためには「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点の都市圏将来像を総合化・複合化した将来都市圏像の形成が求められる。

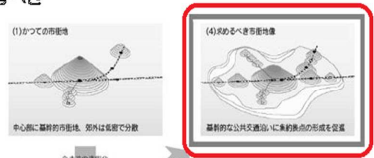
都市圏全体の総合力は、構成市・区・町のそれぞれがもつ地域特性や様々な機能を最大限に生かすと同時に、それぞれが圏域における役割を十分に果たしていくことで最大になると考えられる。そのためには、何よりもまず都市圏を構成する市・区・町の交流・連携の強化が必要となる。

その際、次に示す3つのポイントが重要である。

選択と集中をはかり突破口 /

Point 1 各拠点に中心的機能を集中すべき

- ・市街地の拡大を抑制し、土地利用にメリハリ。
- ・各拠点(都市圏コア、広域生活拠点、生活拠点)の交通機能向上の重点化。
- ・拠点を中心とした「歩いて暮らせるまち」の実現。



- ・「農村部都市圏の発展に向け」～都市交通網と市街地整備の戦略的連携～(国土交通省都市・地域整備局)

各々の連携強化で総合力 /

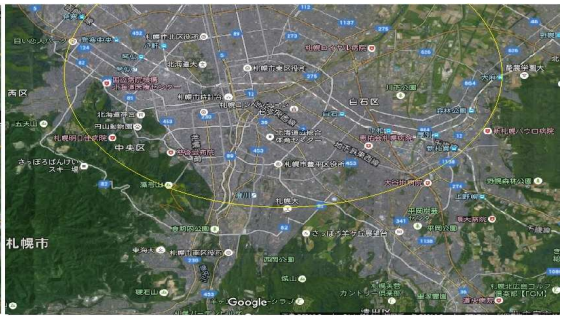
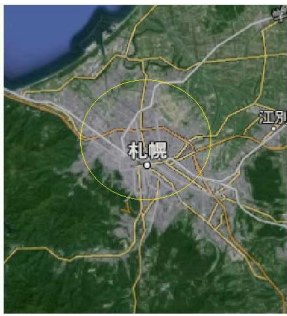
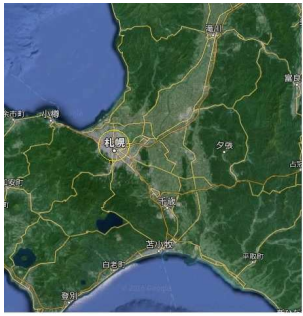
Point 2 3つの連携強化が必要

- ① 拠点相互の連携強化
 - ・拠点間のスムーズな移動を実現し、高次医療など高度な都市サービスを全ての居住者が享受できる環境を整備。
- ② エリア間の連携強化
 - ・1次2次3次産業のエリアを連携することで、地産地消や産業活性化。
 - ・都市と田園の連携で、二地域居住やレジャーなど多様な豊かなライフスタイルを実現。
- ③ 広域連携の強化
 - ・北海道、ひいては日本・世界との繋がりを強化することで、道央都市圏の国際競争力向上と、北海道経済を牽引。

既存ストック、うまく使って効率化 /

Point 3 今ある交通ネットワーク・空間を有効に活用

- ・現在の鉄軌道網(JR・地下鉄)、高速道路網、空港や港湾という社会基盤ストックを最大限活用。
- ・骨格交通体系は、現在の骨格道路網や鉄軌道網を基本としつつ、必要に応じ部分的なネットワーク整備や部分改良で対応。



<https://www.google.co.jp/maps/@43.0396318,141.3639907,18072m/data=!3m1!1e3>

