



## 1. 道路機能の分類

### 1-1 基本的な考え方

都心交通計画は、快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、都心の魅力向上に資することを目的としています。しかし、都心部という空間の制約の中では、すべての道路について、「快適な歩行環境と円滑な自動車交通」という双方の目的を実現するほどの広幅員の道路を整備することは困難です。

このため、道路間で交通機能の役割分担を行い、それぞれの道路の求められる道路機能を向上させることで、都心道路網全体としての交通機能の向上を図ることが必要です。

本計画では、車両の走行空間としての機能（トラフィック機能）と、沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能（アクセス機能）という2つの機能に着目し、都心の各道路がどちらの機能を重視するべきかを分類します。

**「トラフィック機能」**：車両の走行空間としての機能

**「アクセス機能」**：沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能



トラフィック機能重視道路イメージ図



アクセス機能重視道路イメージ図

## 1 - 2 機能別の空間活用

道路機能別の基本的な道路空間活用方策は以下に示すとおりであり、下表のソフト的な活用方策を基礎として、都心部の各路線や区間において具体的な施策の展開を図ります。

道路機能 交通モード		トラフィック機能重視道路	アクセス機能重視道路	
		歩行者	歩行者は車と分離し、安心して安全な歩行空間を確保する。	沿道施設や緑と一体化して魅力的でゆとりのある、安心安全な歩行環境を提供する。交差点では歩車分離信号 <sup>41</sup> もしくはスクランブル化 <sup>42</sup> の導入を図る。
自動車 関係	自動車	走行	円滑な自動車交通を実現するため、スムーズな走行車線の確保、交差点処理能力の向上、適切な交通管理を図る。	歩行者や自転車の安全性・快適性を重視し、安全走行の徹底を図る。
		駐停車	駐車禁止の徹底を図る。停車についても極力制限する。	駐車禁止の徹底を図り、短時間の停車については場所を限って可能とする。
	バス	バスレーンの運用徹底及びバスベ이의設置など一般車両との共存を図る。	バスレーンの運用徹底、バスベ이의適切な設置、快適な停留施設などバス利用の利便性向上を図る。	
	タクシー	原則としてタクシー乗り場は設置しない。但し、利用者の利便性を考慮した都心内の再配置を図る必要がある。	一般車両との差別化を図り、タクシー専用帯や専用ベいを設置する。	
	荷さばき	原則として、荷さばきを制限する。但し、荷さばきの実態を考慮し、都心内の荷さばきシステムを構築する必要がある。	一般車両との差別化を図り、荷さばき専用帯やベいを設置するとともに、タイムシェアリングの導入などにより、効率的な運用を図る。	
自転車		歩道上に走行レーン、もしくは、歩道上以外に専用レーンの設置を図る。設置できない場合には、歩行者の安全を優先した上で歩道上で共存する。	歩道上に走行レーン、もしくは、歩道上以外に専用レーンの設置を図る。設置できない場合には、車道を走行するか、歩行者の安全を優先した上で歩道上で共存する。	

<sup>41</sup> 歩車分離信号：歩行者と車両の通行を時間的に分離し、歩行者と自動車との事故を防止することを目的とした信号。警察庁では、全国で交通事故の多発している地区約1,000箇所を「あんしん歩行エリア」に指定し、歩車分離信号の設置などを推進することとしている。

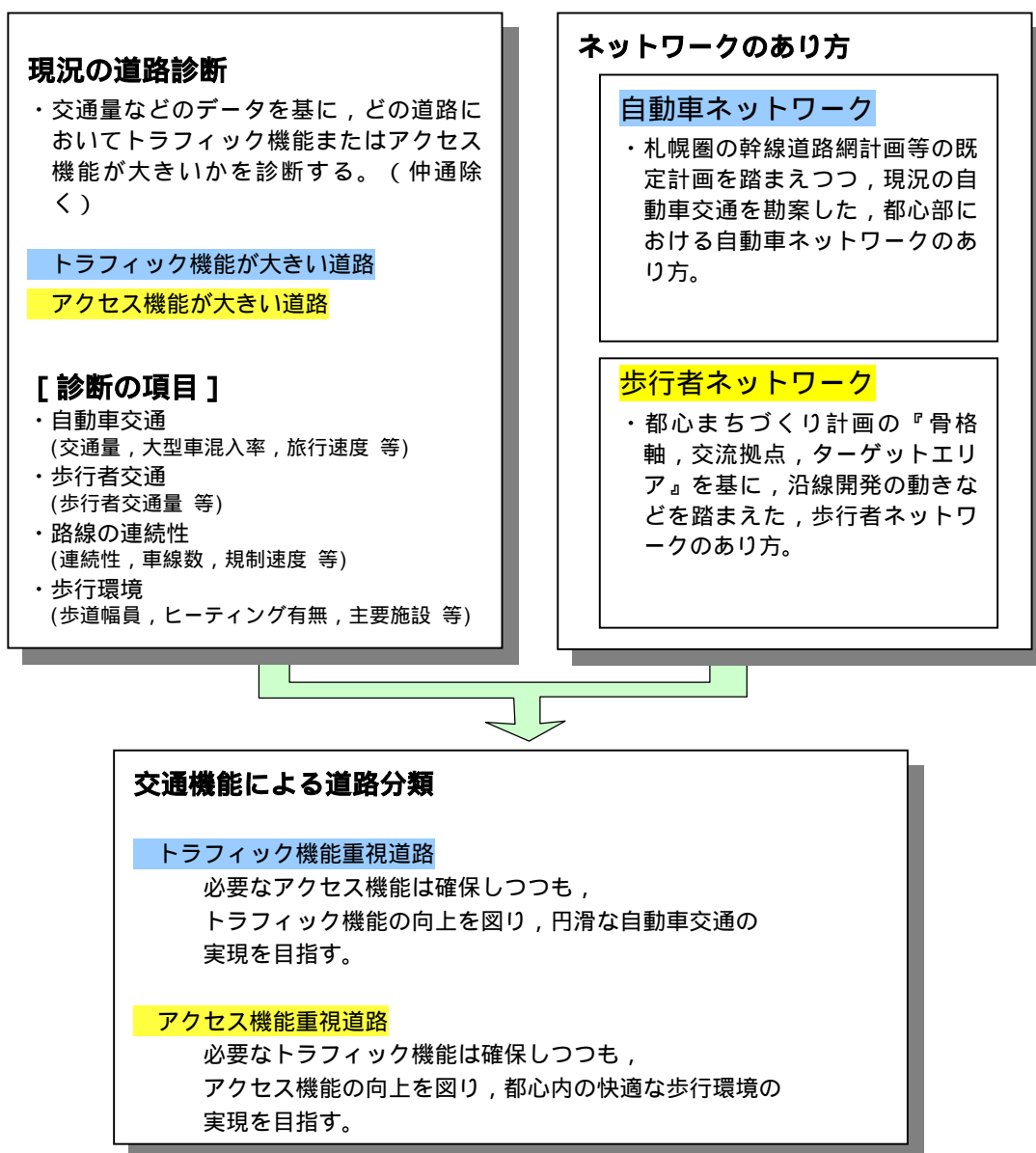
<sup>42</sup> スクランブル化：交差点に歩行者が同時に縦横斜めの全ての方向に車道を横切ることができる信号現示と横断歩道を設けること。今後「あんしん歩行エリア」において、歩行者と自動車との事故防止を目的に設置が進められることとなっている。

## 1 - 3 機能分類

仲通を除く都心部の各道路が、トラフィック機能とアクセス機能、どちらの機能を重視すべきかについては、現況の道路診断とネットワークのあり方を重ね合わせ、その結果を都心部の道路機能分類としました。

現況の道路診断とは、交通量などの定量的データを基に各道路が現況においてトラフィック機能とアクセス機能のどちらを大きく担っているかを把握するものです。

また、ネットワークのあり方とは、個々の道路単体としてではなく、都心道路網全体に着目した自動車と歩行者それぞれの観点から各道路の位置付けを整理することで、道路機能の役割分担を把握するものです。



道路の機能分類フロー

# 都心部道路機能分類図

