

## 2 . 道路空間の再配分

### 2 - 1 基本的な考え方

「快適な歩行環境と円滑な自動車交通」を共に実現するためには、公共交通の充実や適正な自動車利用による都心交通の円滑化を進めることが求められます。

そのためには、都心部における格子状の道路網構造の特徴を生かした道路機能の分類を進め、人と車、自転車等各モードのあり方や具体的な空間活用の方向性を明らかにして、道路空間の再配分を進める必要があります。

### 2 - 2 空間再配分の方向性

#### ( 1 ) 基本的な考え方

都心部における道路空間の再配分は、道路機能分類に従ってそれぞれの路線の特徴などを考慮する必要があります。

特に、沿道アクセスのための荷さばきやタクシーベイなどの機能を他の路線と機能分担させるなど、全体のバランスに配慮しながら段階的に進めることが重要です。

さらに、交通バリアフリー基本構想<sup>43</sup>では、歩道空間のバリアフリー施策として、段差の解消や視覚障がい者誘導用ブロックを設置することとしており、これら計画との整合性にも配慮します。

#### ( 2 ) 都心骨格軸

札幌の都心を特徴付けているのは、格子状の整然とした街路構成であり、中でも、メインストリートとしての札幌駅前通、まちづくりの基軸である大通と創成川通、道庁赤レンガから東に延び歴史的建物が点在する北3条通は、際立った特長を持つ通りといえます。これらは同時に、現在の道都札幌の経済活動を支える幹線道路としての役割も大きく担っています。

このため、特に都心のまちづくり計画の骨格軸であるこれら4軸については、都心の活性化に寄与する交通施策を推進するという観点から、都心部のみならず、その周辺開発等の将来性を踏まえた空間構成が求められます。

---

<sup>43</sup> 交通バリアフリー基本構想：交通バリアフリー法に基づき、一日当たりの乗降人員が5千人以上の駅等を中心に重点整備地区を選定し、駅や周辺の道路、駅前広場、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、その整備方針や実施する事業などを内容とした基本構想。

## 2 - 3 骨格軸の空間構成

### ( 1 ) 札幌駅前通

#### 現状と課題

##### 交通面での課題

札幌駅前通は、日常的な都市活動においても、国際的な観光都市としても、本市のメインストリートであり、多様化するニーズに対応するとともに、四季を通じて安心安全な交通環境を創出することが求められています。

しかし、現状では路上駐車対策や荷さばき施策が不十分なため、安全な車両走行が妨げられており、また、歩道上の自転車通行の増加により、歩行環境が低下しています。

このため、都心全体のポテンシャルを高め、来街者の回遊性を向上させるなどの取り組みが必要です。

- ・ 四季を通じた安心安全な交通環境
- ・ 路上駐車対策や荷さばきのための施策展開
- ・ 増えつつける自転車需要への施策展開
- ・ メインストリートとしての回遊性の向上

##### 空間面での課題

札幌駅前通は、札幌を象徴する通りとしての空間形成が求められます。そのためには、歩行者空間の充実や緑化空間の確保など、通りのイメージアップを図る魅力づくりが必要です。

また、地下歩行空間と接続する出入口等の配置や沿道建物との連携などにより、賑わいの軸にふさわしい空間の創出が重要となります。

- ・ 歩行者空間と緑地空間との調和
- ・ 地下歩行空間の地上施設（出入口等）との整合
- ・ 沿道建物との一体化

#### 基本計画

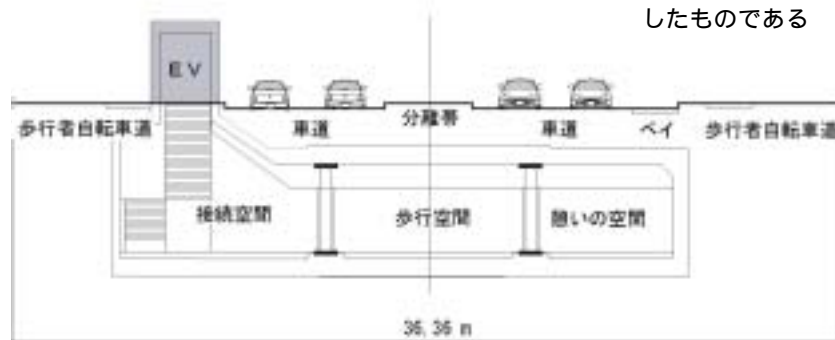
札幌駅前通の交通計画における空間構成については、今後の施策展開を前提に、必要なアクセス機能を確保しつつ、緑化空間や地下歩行空間の地上施設の配置などを想定した歩車道区分が必要です。

また、メインストリートに求められる魅力付けと共に、現状における自動車交通量を勘案しつつ、歩行者空間の確保を優先した幅員構成とします。

- ・ 歩行空間は、地上地下を重層的に位置付ける
- ・ 車両空間は、4車線（片側2車線）とし、停車スペース（タクシーベイ、荷さばきベイなど）を設置する
- ・ 歩行者と自転車利用を分離する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する

参考図

この図は、札幌駅から大通間の交通面の幅員構成を示したものである



札幌駅から大通間における地下歩行空間の整備に併せて地上部における歩行空間を現況よりも拡充することになり、車両空間は現況より減少しますが、都心内の交通需要や道路網を勘案すると、深刻な影響はないと判断されます。しかしながら、円滑な車両交通の環境を保つためには、タクシーや荷さばきなど路上駐車の実用化が必要であり、特に、冬期間における走行空間の確保が重要です。

また、自転車利用に対する対策（走行空間、駐輪施設）については、都心全体の交通対策の中で位置付けなければなりません。メインストリートである札幌駅前通は歩行者を優先する必要性が高く歩行者と自転車利用の分離を図ります。

さらに、緑地空間については、道路付帯施設や円滑な交通と共存できる空間配置について、十分な検討を行いません。

## 将来の可能性

札幌駅前通は、メインストリートとして、都心の魅力向上とともに、回遊性を高めるための空間活用が将来的にも必要です。

今後、都心交通計画の施策展開が進められる中で、都心部における交通動向を見極めつつ、更なる空間の再配分が可能となった段階では、人と環境を重視した都心を代表する空間構成が求められます。その場合、都心の魅力を広げる公共交通の導入なども、将来的な可能性として検討します。

## ( 2 ) 創成川通

### 現状と課題

#### 交通面での課題

創成川通は、道央圏の骨格幹線道路として機能しており、当面は、相当量の自動車需要に対する道路ネットワークとしての円滑化が重要な課題である一方、都心部における交通渋滞など交通環境の改善を中心的に担うことが期待されています。

その上で、都心部における貴重な水辺空間と緑地空間を有しており、魅力的な歩行環境と円滑な車両交通が共に求められています。

また、創成川以東の今後の展開に向け、来街者の回遊性を向上させる連絡路としての機能も併せ持つことが必要です。

- ・ 適切な自動車需要に対応した機能確保
- ・ 貴重な水辺空間と緑地空間との共存
- ・ 東西交通の中継機能と回遊性の向上

#### 空間面での課題

創成川通は、アンダーパスの連続化により生み出される親水緑地空間と、相当量の自動車需要を円滑にさばくための地上部の車両空間との整合性が最も重要です。

特に、大通や狸小路などとの交差点については、多様化するニーズに対応した連続性、回遊性と地上部における道路機能の向上との共存の図り方などが課題です。

- ・ 水と緑に親しめる空間形成
- ・ 主要な交差点のあり方

### 基本計画

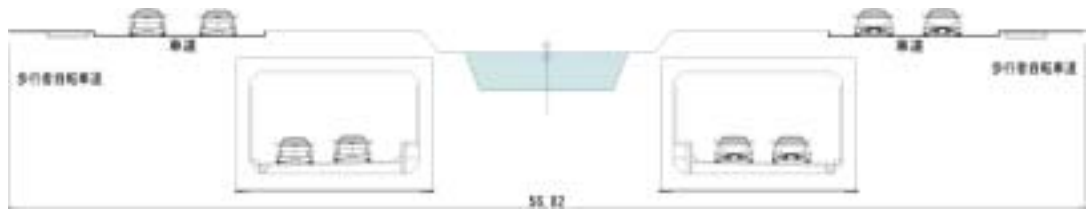
創成川通の交通計画における空間構成については、今後の施策展開を前提にしつつも、当面は相当量の自動車交通需要への対応を考慮しなければなりません。特に、路線の性格から通過交通と共にアクセス交通も多いことを勘案し、地上地下の分離を図るアンダーパスの連続化を前提とした上で、地上部においても適切な交通機能を確保する断面構成が必要です。

また、都心部における交通環境の改善や創成川以東との連携を図る観点から、アンダーパス化される北3条通から南5条通間における東西道路の円滑化を図ります。

- ・ 歩行空間は，親水緑地空間との回遊性を確保する
- ・ 車両空間は，地上部，地下部共に4車線（片側2車線）とする
- ・ 東西方向の交通円滑化のため，道路機能の強化を図る
- ・ 歩行者と自転車利用を分離する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する

この図は交通面の幅員構成を示したものである

参考図



計画では，親水緑地空間と沿道施設を相当な交通量のある車両空間が分断することになります。このため，親水緑地空間の魅力付けと共に交差点における円滑な歩行環境など，歩行空間の回遊性を保つための課題整理が重要です。

また，トラフィック機能を確実に発揮するためには，特に，路上停車，駐車ルール化が必要であり，特に，冬期間における空間確保は重要な課題です。

## 将来の可能性

創成川通は，当面，トラフィック機能を重視する幹線道路としての機能強化が求められています。将来的には親水緑地空間を活用した都心部のやすらぎ軸としての展開が期待されています。

今後，都心交通計画の施策展開が進められる中で，都心部における交通動向を見極めつつ，並行する道路などとの役割分担も勘案しながら，都心全体の空間再配分が可能となった段階では，人と環境を重視した都心を代表する空間構成が求められています。

その場合，更なる空間構成の向上や親水緑地空間の拡充，大通公園との連続化なども，将来的な可能性として検討します。

### (3) 大通

#### 現状と課題

##### 交通面での課題

大通は、札幌のシンボルである公園空間を持ちながらも、都心部における重要な幹線道路として位置付けられています。しかし、観光バスを含めた路上駐車対策などが不十分であり、円滑な車両交通が妨げられています。また、自転車への対策も遅れており、公園内を含めた歩行環境の低下も著しくなっています。

- ・ 観光バスを含めた路上駐車対策
- ・ 自転車利用への施策展開

##### 空間面での課題

大通は、札幌市のシンボル空間である大通公園が、沿道建物などと一体となりオープンスペースの広がりを感じることができるイメージアップを図ることが重要です。

#### 基本計画

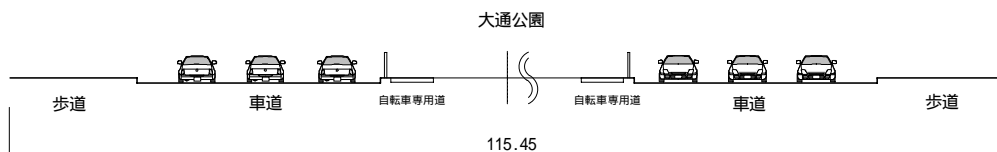
大通の交通計画における空間構成については、当面は、現状の車両交通の需要に対応した断面構成が必要です。また、安心安全な歩行環境を確保する観点から、特に、公園側に自転車の走行空間を配置し、多様な交通の円滑化を図ります。

また、円滑な車両交通の環境を保つためには、タクシーや荷さばき、観光バスなど路上駐車へのルール化が必要であり、特に、冬期間における空間確保が重要です。

- ・ 歩行空間は、公園空間と連携を図る
- ・ 車両空間は、6車線（片側3車線）とする
- ・ 公園側に自転車走行空間を確保する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する

この図は交通面の幅員構成を示したものである

参考図



## 将来の可能性

大通は、札幌のシンボル空間として沿道建物と連動した広がりのあるオープンスペースを形成することが期待されています。また、公園自体としても、できるだけ東西方向に連続化することで新たな魅力付けが可能となります。

今後、都心交通計画の施策展開が進められる中で、都心部における交通動向を見極めつつ、並行する道路などとの役割分担も勘案しながら、都心全体の空間再配分が可能となった段階では、歩道空間の拡充や公園の連続化など、人と環境を重視した都心のシンボル空間としての構成を検討します。

## (4) 北3条通

### 現状と課題

#### 交通面での課題

北3条通は、歴史的な道路であり、幅員も広く景観面においても札幌を代表する通りとして市民からも親しまれていますが、現在は交通量も比較的少なく、その機能が十分に発揮されていないのが現状です。しかし、今後、平和大橋の開通に伴い交通需要が変化する可能性もあることから、その動向の見極めとともに、創成川以東を含めた都心の回遊性向上の仕掛けづくりも重要です。

- ・ 道路空間の有効活用
- ・ 今後の交通需要の見極め

#### 空間面での課題

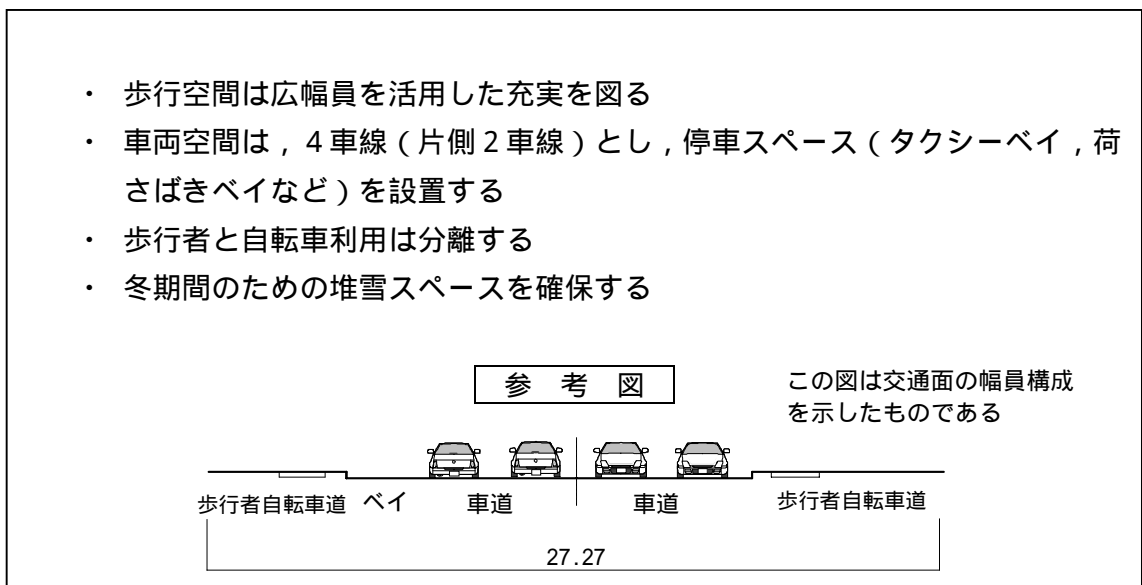
北3条通は、開拓の歴史を演出するような空間形成や緑豊かなオープンスペース、札幌駅前通の地下歩行空間との連携が期待されており、このためには沿道建物などと一体化した魅力づくりが必要です。

- ・ 緑豊かなオープンスペース
- ・ 地下歩行空間や沿道建物との連携

### 基本計画

北3条通の交通計画における空間構成については、今後の施策展開を前提にしつつも、平和大橋の開通による交通動向を見極める必要があることから、現在の交通機能を保ちながら、広い幅員を活用した歩行者空間の充実を図ります。また、路上駐車の実態や空間確保を合わせて展開します。

- ・ 歩行空間は広幅員を活用した充実を図る
- ・ 車両空間は、4車線（片側2車線）とし、停車スペース（タクシーベイ、荷さばきベイなど）を設置する
- ・ 歩行者と自転車利用は分離する
- ・ 冬期間のための堆雪スペースを確保する





計画では、歩行空間を現況よりも拡充し、車両空間を縮小します。このため、円滑な車両交通の環境を保つためには、タクシーや荷さばきなど路上駐車の実行化が必要であり、特に、冬期間における空間確保が重要です。

## 将来の可能性

北3条通は、道庁赤レンガとイチョウ並木に代表される景観に優れた、歴史あるシンボルストリートとしての魅力向上と共に、都心部と創成川以東を接続する交通軸でもあり、その回遊性を高めるための空間活用が必要です。

今後、都心交通計画の施策展開が進められる中で、都心部における交通動向を見極めつつ、並行する道路などとの役割分担も勘案しながら、都心全体の空間再配分が可能となった段階で、人と環境を重視した都心のシンボル空間として、歩行空間のさらなる拡充やモール化あるいは公共交通の導入などといった空間構成を、将来的な可能性として検討します。