第3部　人と車が共存する都心道路の実現

S.T.A.R. Plan

都心道路の役割分担を行います

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、それぞれの道路に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。

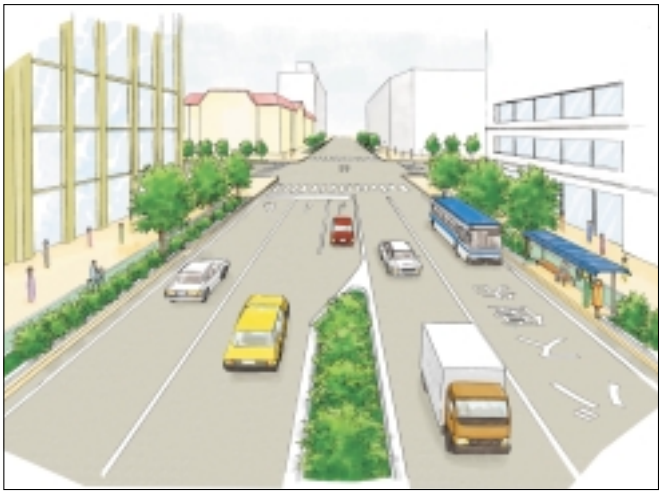
本計画では、車両の走行空間としての機能（トラフィック機能）と、沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能（アクセス機能）という2つの機能に着目し、都心の各道路が、どちらの機能を重視するべきかを分類します。

1. 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を定め、都心部の各路線や区間において具体的な施策展開を図ります。

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

■機能別空間活用表

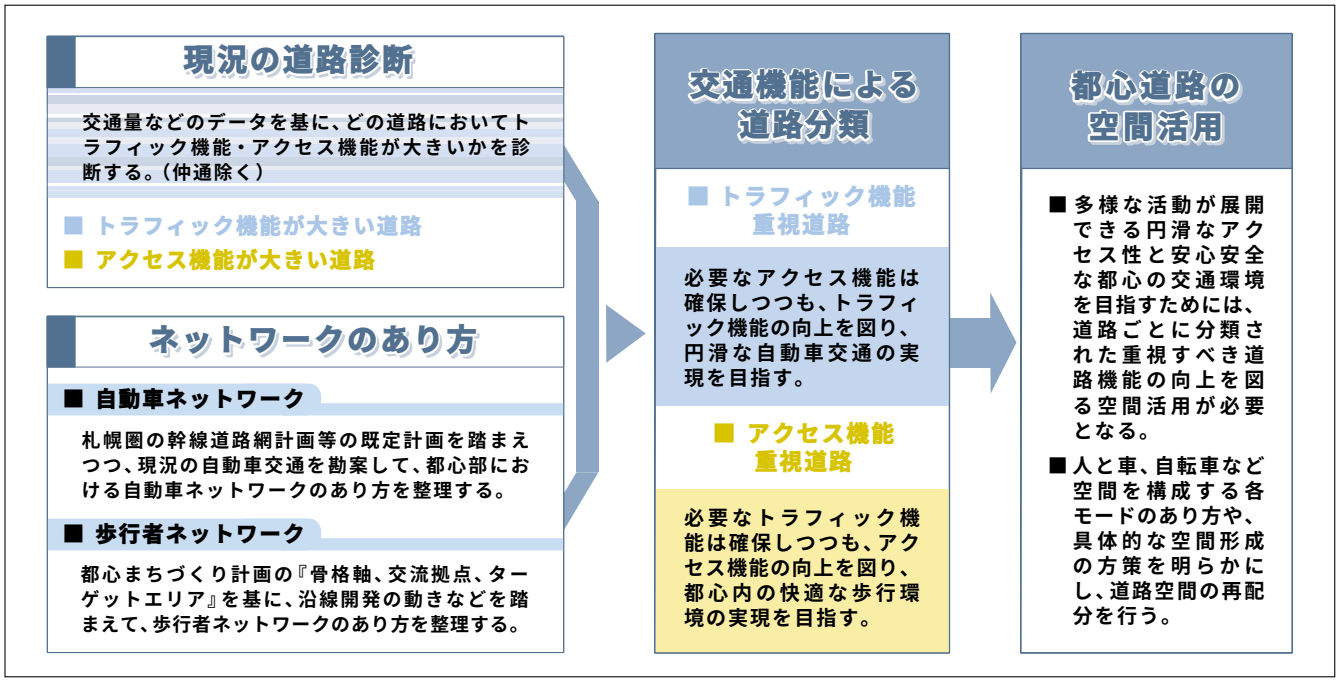
交通モード ＼ 道路機能			トラフィック機能重視道路
歩行者			歩行者は車と分離し、安心で安全な歩行空間を確保する。
自動車関係	自動車	走行	円滑な自動車交通を実現するため、スムーズな走行車線の確保、交差点処理能力の向上、適切な交通管理を図る。
		駐停車	駐車禁止の徹底を図る。停車についても極力制限する。
	バス		バスレーンの運用徹底及びバスベイの設置など一般車両との共存を図る。
	タクシー		原則としてタクシー乗り場は設置しない。但し、利用者の利便性を考慮した都心内の再配置を図る必要がある。
	荷さばき		原則として、荷さばきを制限する。但し、荷さばきの実態を考慮し、都心内の荷さばきシステムを構築する必要がある。
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。
交通モード ＼ 道路機能			アクセス機能重視道路
歩行者			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、関係機関との協力により、歩車分離信号※もしくはスクランブル化※の導入を図る。
自動車関係	自動車	走行	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、バスベイの適切な設置、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		一般車両との差別化を図り、タクシー専用帯や専用ベイを設置する。
	荷さばき		一般車両との差別化を図り、荷さばき専用帯やベイ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、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。

2. 都心道路網の機能分類

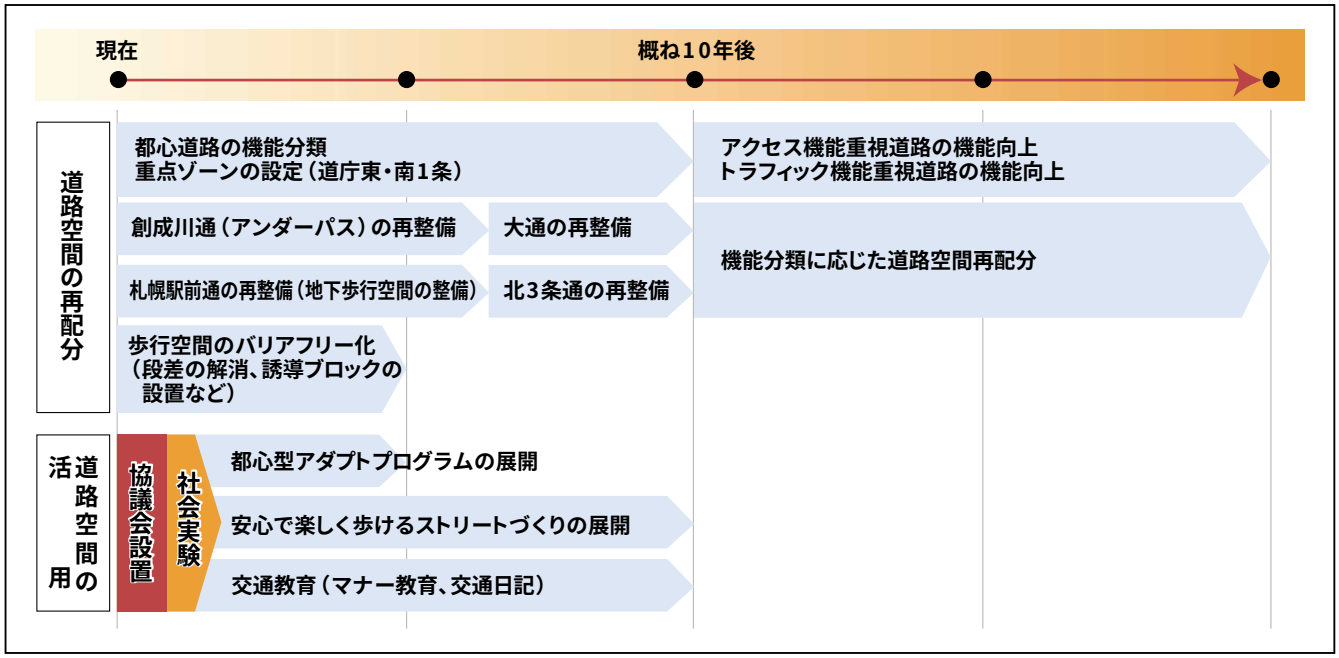
都心部の各道路が、トラフィック機能とアクセス機能、どちらの機能を重視すべきかについて、現況の道路診断とネットワークのあり方を整理した結果を重ね合わせ、都心部の道路機能分類を行いました。

さらに、この道路機能分類を基本とし、それぞれの路線の特徴などを考慮した空間の再配分を進めます。

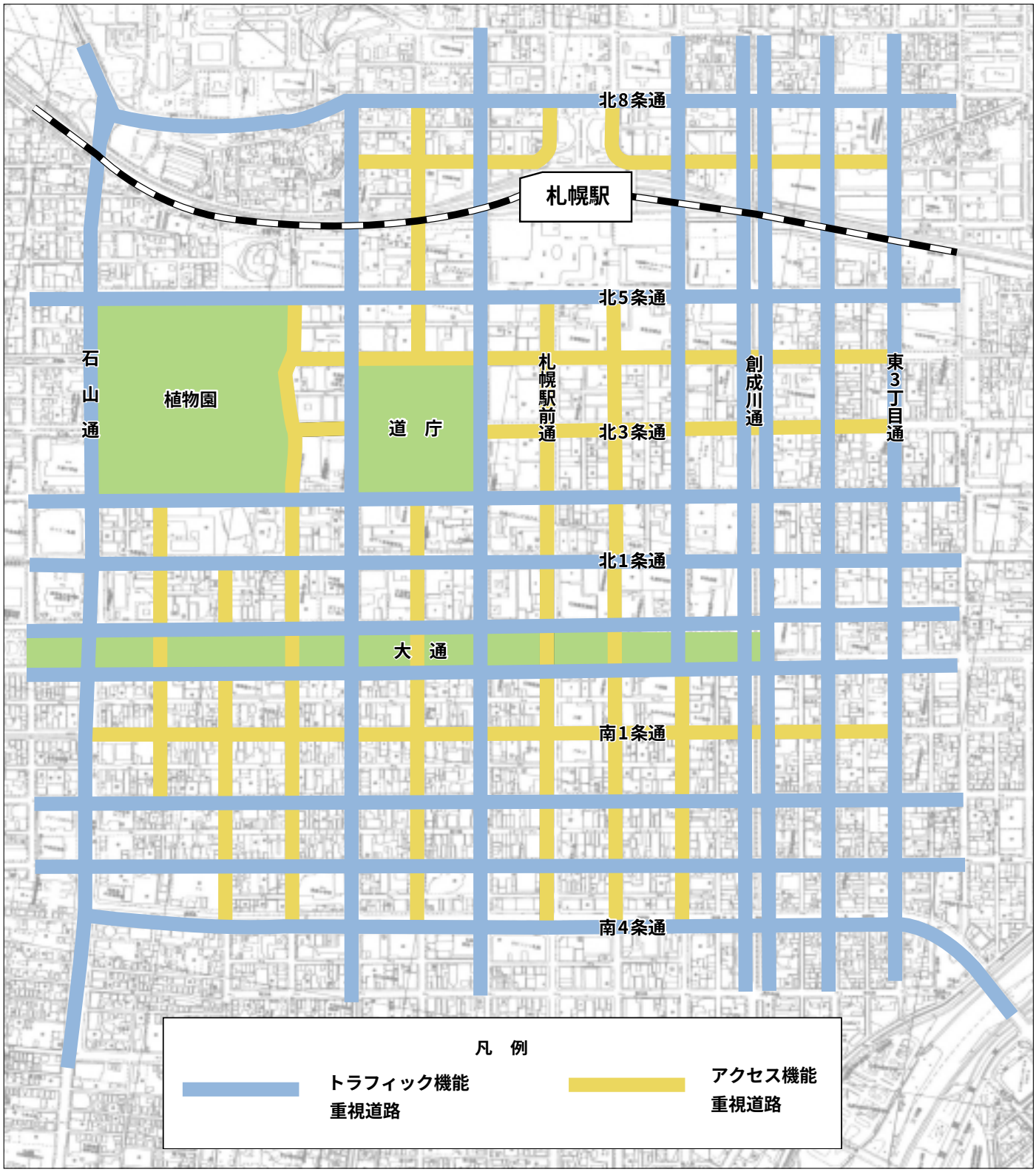
■交通機能の分類フロー



■主要施策とプロセスプラン



■都心部道路機能分類



※ 都心部の道路機能分類の詳細については、36ページ以降の参考資料「札幌都心部における現況道路診断」及び「札幌都心部における道路機能分類」に掲載されています。