

4-2-4 交通結節点

(1) これまでの乗継施設等の整備

札幌市の交通体系は、地下鉄や JR を基軸とし、後背圏からバスを接続させることを基本としており、道路・公共交通ネットワークが十分に機能するためには、各交通機関が相互に連携し、スムーズに乗り継げることが不可欠となっています。

これまで、駅を中心とする交通結節点には、徒歩、自転車、バスや自家用車などの自動車など多くの交通が集中することから、複数の交通手段の乗継が円滑に行えるよう駅前広場やバスターミナルなどの整備を進めてきました。



駅前広場(JR 手稲駅北口)

JR 駅

JR 駅は、地下鉄駅に比べ性格の異なる多様なニーズ（都市内輸送と都市間輸送、日常交通と観光交通など）への対応が重要であることから、バスによる乗継を基本としながら、バス以外の徒歩、自転車、タクシー、自家用車等の多様な末端交通手段に対応できるよう駅前広場などの整備を進めてきました。

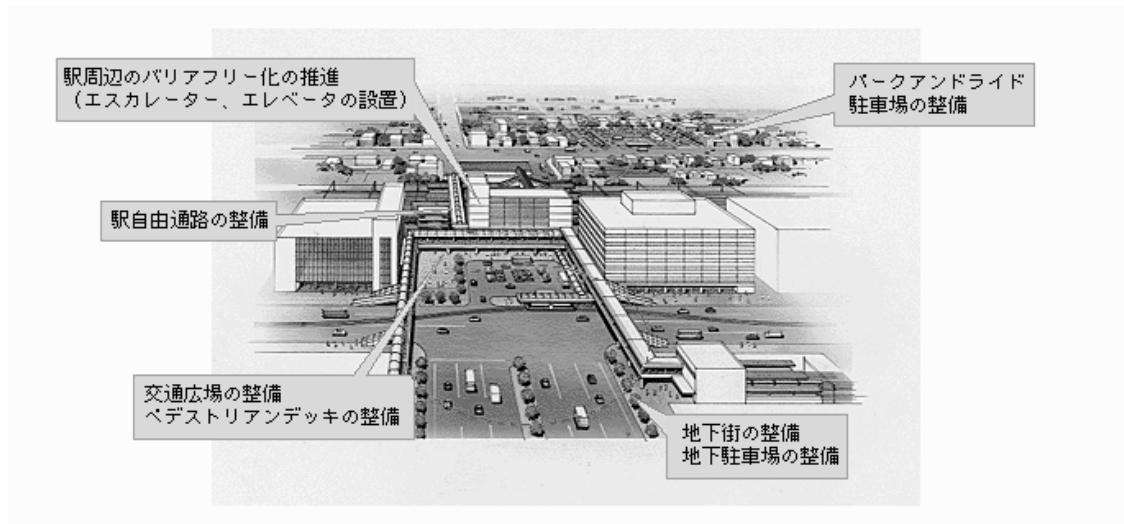
地下鉄駅

地下鉄駅においては、地下鉄整備に合わせて端末駅や主要な中間駅にバス路線を再編することとあわせて、駅周辺交通の整序化、快適なバス待ち環境の提供、運行の効率化などが図られるよう、バスターミナルなどの整備を進めてきました。

(2) 今後の乗継施設等の整備

今後は、既存施設のバリアフリー化や、老朽化等に伴う効率的かつ計画的な維持・改修を行い、機能維持を図る必要があります。

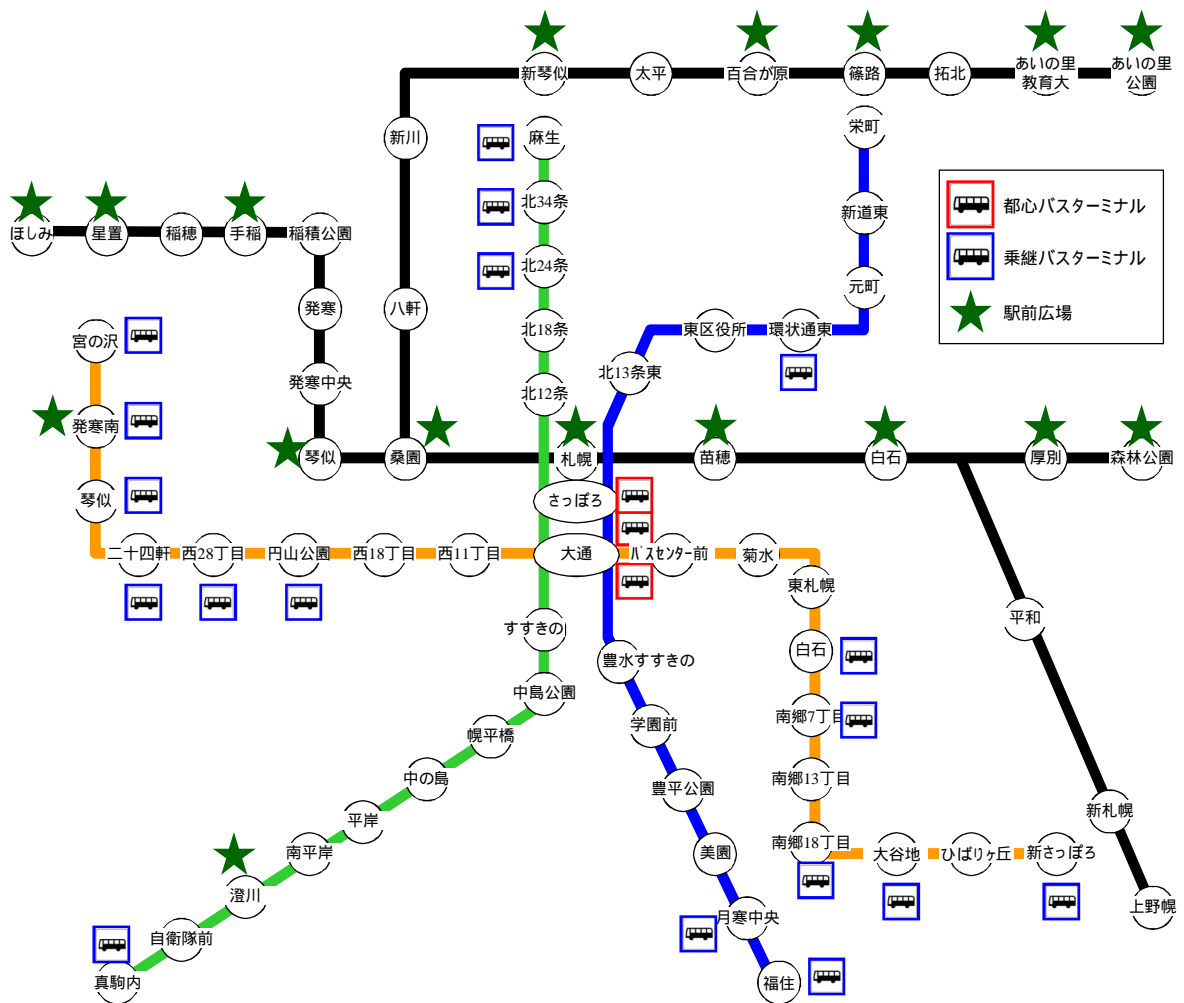
また、新たに乗継施設等の整備検討を行う場合には、駅の規模（利用人員、末端交通手段の分担状況など）、駅周辺の交通状況（周辺道路の交通量、道路網形態など）などの必要性とともに、施設整備の実現性（用地確保など）を踏まえて検討する必要があります。



ペDESTリアンデッキ：高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用の通路

資料：国土交通白書

図 4-14 交通結節点整備イメージ



駅前広場は都市計画決定済みの箇所

図 4-15 駅併設のバスターミナルおよび駅前広場の整備状況

(3) 交通機関の連携

公共交通の利便性向上にあたっては、乗継施設の整備などのハード施策のほか、乗り継ぎに伴う様々な負担を軽減するための取組みなど、ソフト施策による連携強化も重要です。

地下鉄とバスとの連携については、乗継割引制度や磁気カードの共通化を進めてきたところであり、乗り継ぎがスムーズになるような運行ダイヤの設定や「えきバス・ナビ」による運行情報の提供を行ってきました。

今後、ICカードの導入による利便性の向上やバリアフリー化された移動経路の確保とあわせて、適切な案内表示や国際化に対応した外国語標記などにより、利用者の視点に立ち、「わかりやすさ」「使いやすさ」を重視し、連携強化を進めることが重要です。



図 4-16 えきバス・ナビ（ホームページ）



図 4-17 案内表示の事例