

IV. 整備計画

IV-1 整備内容の分類

地区の課題を踏まえ、まちづくりの目標を達成するうえで求められる整備を大別すると、以下の3つに分類される。

- 篠路駅東側における面的整備
- 踏切の除却等（鉄道施設整備）
- 篠路駅周辺における道路整備

【整備内容と地区の課題解消の相関関係】

		整備内容		
		篠路駅東側における面的整備	踏切の除却等（鉄道施設整備）	篠路駅周辺における道路整備
地区の課題	1) 鉄道による東西市街地の分断	○	○	○
	2) 横新道の慢性的な渋滞		○	○
	3) 歩行者ネットワークの未整備	○	○	○
	4) 駅施設のバリアフリー未実施		○	
	5) 篠路駅の交通結節点としての機能不足	○		○
	6) 駅東側市街地のぜい弱な社会基盤施設	○		

IV-2 整備手法の選定

IV-1 で分類した整備内容のうち、「篠路駅東側における面的整備」と「踏切の除却等（鉄道施設整備）」における整備手法選定の考え方について整理する。

1) 篠路駅東側における面的整備

- ・市街地における面的整備手法を大別すると、「開発行為」「市街地再開発事業」「土地区画整理事業」があるが、下表のとおり、当地区においては「土地区画整理事業」が最も有効な整備手法と判断される。

区分	開発行為	市街地再開発事業	土地区画整理事業
目的	主に建築物の建築や特定工作物の建設を行う。	市街地内の細分化された敷地の統合、共同建築物の建築、公共施設の整備等を行う。	道路等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用増進を図る。
施行者	デベロッパーなど	組合、個人、公共団体	組合、個人、公共団体
仕組み	一帯の土地の分割・統合や造成工事を行うことにより土地の区画形質を変更する。	権利変換方式により個々の資産（土地・建物）を新たに作る建築物の床に変換する。	換地方式による土地の操作を行い、土地の整形化や施行地区内での再配置を行う。
公共施設用地の確保	開発者は自ら施行し、しゅん功後に管理者へ帰属する。	敷地を共同化し、高度利用することにより、公共施設用地を生み出す。	権利に応じて少しずつ土地を提供してもらうこと（減歩）により、公共施設用地を生み出す。
評価	開発区域の大部分が更地や空地の場合に有効な手法であるため、既存建築物が多く土地所有者も多い当地区には不適。	地区内権利者の大部分が敷地の統合や共同建築物を望まない限り、地区の課題を解消する手法にはなじまない。 ただし、街区単位を対象とする場合は有効。	地区内の狭小道路の解消や駅前広場の整備など、一体的に実施することができる。 また、土地の整形や空地の集約に対して換地手法は有効。
	×	△	○

2) 踏切の除却等（鉄道施設整備）

- 代表的な踏切の除去手法としては、「単独立体交差（オーバーパス又はアンダーパス）」と「鉄道高架」があるが、下表のとおり、当地区においては「鉄道高架」が有効な整備手法と判断される。

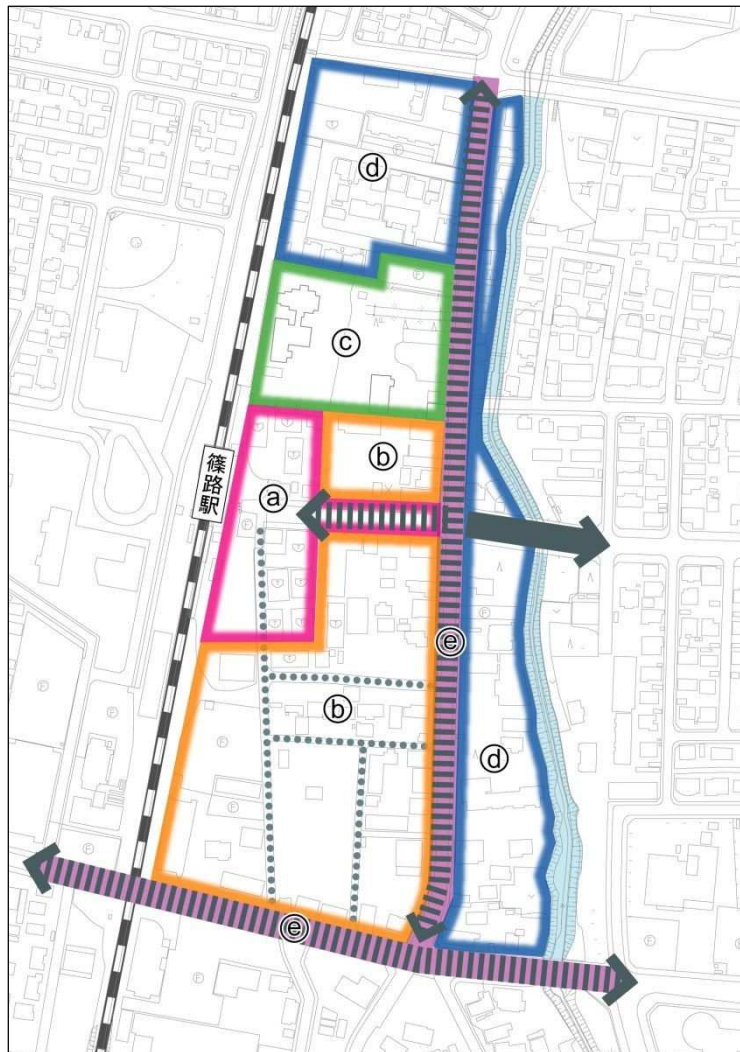
区 分		単独立体交差	鉄道高架
道路機能	道路幅員	鉄道交差部では本線道路のほかに側道が必要となるため、道路幅員が大きくなる。	鉄道交差部においても本線道路幅員のみで整備が可能。
	周辺道路との交差	付け替え道路の新設、接続部周辺の嵩上げ・嵩下げが必要となる。	主要道路、交差点を改造せずに接続できる。
	道路勾配	バリアフリー化のために、歩行者の通行に配慮した施設（階段・スロープ・エレベーター等）が必要となる	歩行者の上下移動がないため、通常の道路整備のみでバリアフリー化が可能。
まちづくりへの効果	土地の有効利用	鉄道交差部付近では、本線道路から沿道施設に直接アクセスできない	本線道路から沿道施設に直接アクセスすることが可能。
	分断解消	整備箇所以外の踏切はそのまま残る。	高架区間内の踏切が同時に除却できるほか、あらたな交差道路を設けることが可能となる。
	沿道商店街	更なる拡幅による立退き等によって商店街が消滅する可能性がある。	沿道の商店街をほぼそのまま存続できる。
事業費	一般的に鉄道高架より経済的になる。	多額の事業費を要する。	
評価		×	○






IV-3 主要事業計画

各事業において、対象範囲や位置付けなどの基本的考え方について、整理する。

1) 土地区画整理事業

① 検討区域の設定



-  (a) 駅前広場周辺は、広場整備並びに残地処理・土地の再配置を視野に入れた整備が必要なことから、「面的整備」の想定区域とする。
-  (b) 地区内の私道や狭小道路の解消、土地の整形や空地の集約が必要なことから、「面的整備」の想定区域とする。
-  (c) 篠路神社や篠路出張所周辺は、空閑地を効果的に使うことを視野に入れた検討が必要なことから、「面的整備」の想定区域とする。
-  (d) 面的に整備が完了し適正な土地利用が図られているため、整備区域から除外する。
-  (e) 狭小歩道の解消、円滑な車両交通に向けた整備改善を主体にするため、「線的整備」の想定区域とする。



土地区画整理事業の検討区域は(a)、(b)、(c)を含む区域と設定

② 当地区における基本的考え方

- ・ 都市計画施設である「篠路駅東通」、「篠路駅東口駅前広場」を骨格道路として配置する。
- ・ 篠路駅東口駅前広場については、鉄道高架化した場合の駅舎位置との整合や、西口駅前広場へのアクセス性を考慮した配置とする。また、施設規模についても、駅利用者数などの利用環境の変化や高架下の活用などを考慮して定める必要がある。
- ・ 区画道路については、建物移転による地権者への影響を少なくするため、現道を重視した配置を基本とする。
- ・ 狭小な市道や私道の改善、行止まり道路の解消と、袋状の土地や道路に接道していない宅地について改善を図る。

③ まちづくり上の効果

○総合的な面的整備の実現

- ・ 公共施設の整備改善と宅地の整備を同時に行うことができることから、面としての広がりをもった良好な市街地が形成され、まち全体の価値が上がる。
- ・ 利用度の低い残地が生じない。
- ・ 各権利者に対し、受益の度合いに応じた減歩等により、公平に負担を求めることが出来る。また、各権利者は公平に開発利益を受け、有効な土地利用が行われる。
- ・ 町名、地番の整理が行われ、相互の境界が明確になることで、将来に向けて財産管理が容易になる。

○既存のコミュニティを維持

- ・ 用地買収方式と異なり、地権者が施行後も地区内に残れるとともに、土地利用の改善が図られるので、コミュニティがより良い形で維持できる。

○多様な事業目的に対応

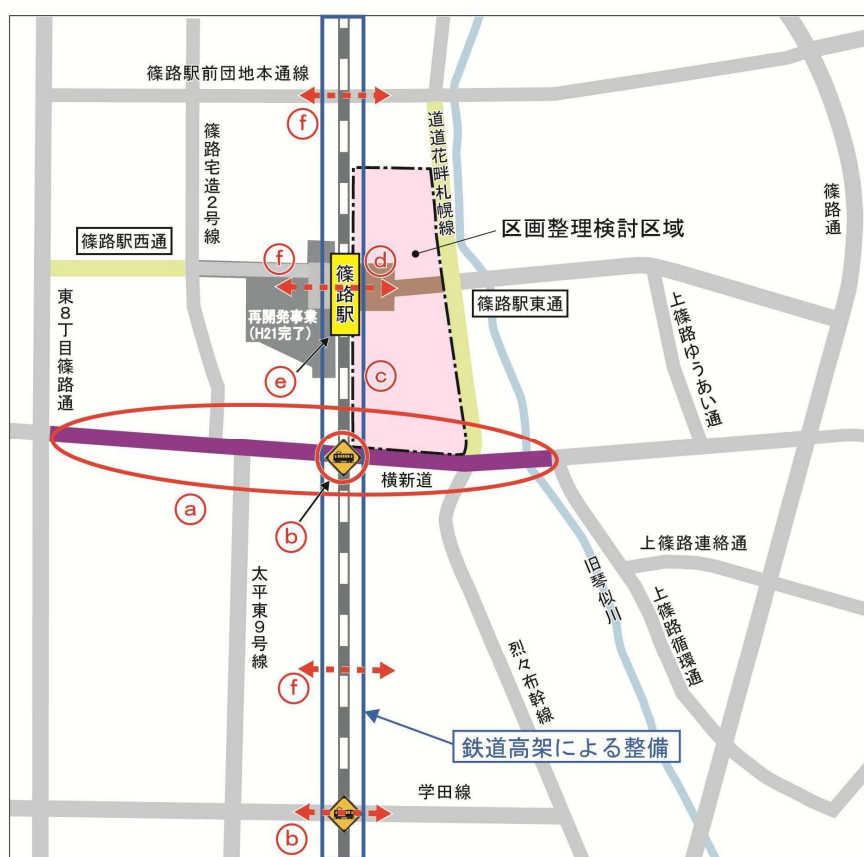
- ・ 市街地再開発事業との一体的施行や、地区計画等の規制誘導手法等、様々な事業、制度について、地権者の意向に基づき、事業と同時に進めることが可能であり、創意工夫により事業効果を高めることができる。

2) 鉄道高架事業

① 高架の検討区間

- ・ 鉄道高架の主目的は交通渋滞の原因となっている踏切を除却することであるが、多額の事業費を要する事業であることから、十分な事業効果が得られて、かつ既存の単独立体交差施設に影響を及ぼさない範囲を高架区間とする。
- ・ 具体的な検討区間としては、学田踏切と横新道及び篠路駅の北側にある地下歩道、この3つを含む区間を高架の検討区間とする。

② まちづくり上の効果



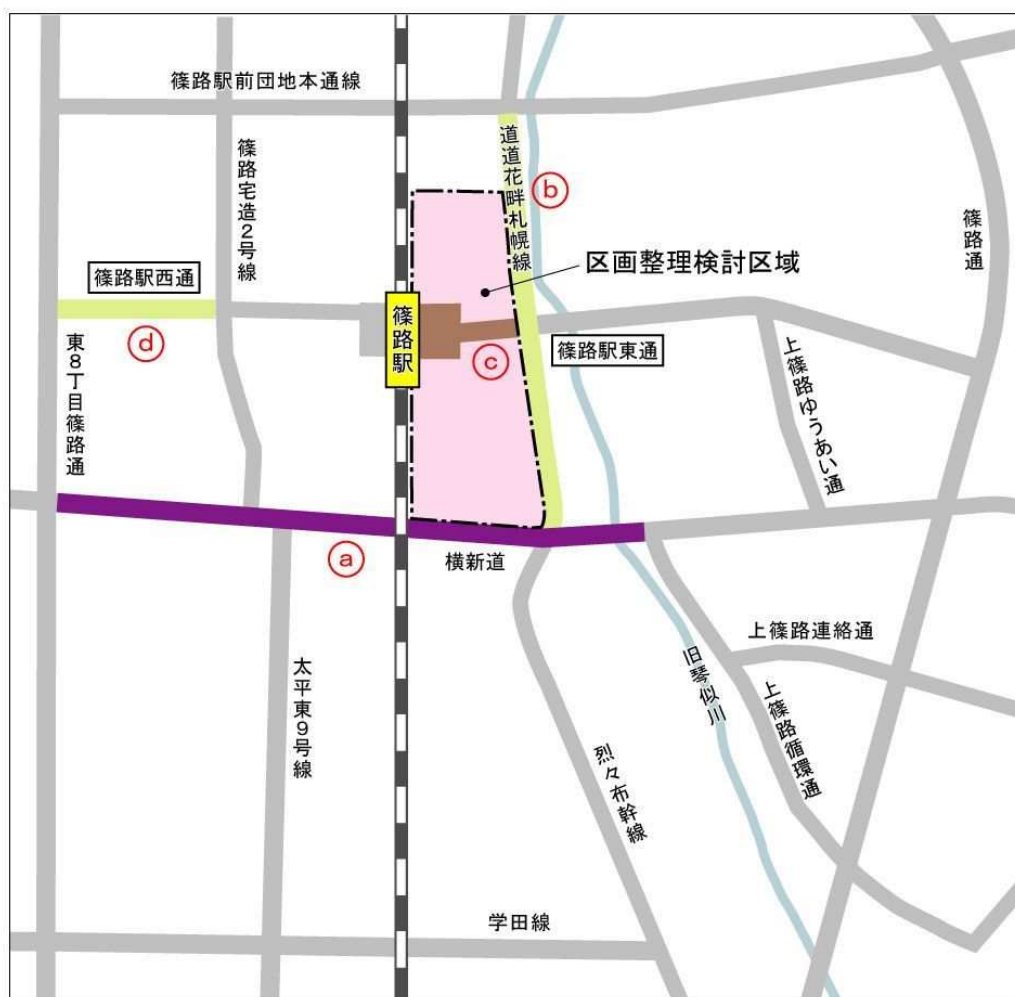
- ① (a) 横新道を平面で整備することにより、沿線の商店街をほぼそのまま存続できる。
- ② (b) 踏切を除却することにより、交通円滑化や安全性の向上が図られる。
- ③ (c) 高架化により発生する鉄道残地について、区画整理事業などと一体で面的整備することにより、まちづくり上有効な活用が期待できる。
- ④ (d) 高架下を利用した駐輪場整備や駅前広場から駅舎へ直接出入りが可能となるなど、交通結節点としての機能強化を期待できる。
- ⑤ (e) 篠路駅のバリアフリー整備を高架化により一体で実施することができる。
- ⑥ (f) 新たな鉄道横断経路を設けることが可能となり、東西市街地の連携強化に寄与する

3) 道路整備事業

① 整備対象路線

前述の課題、目標を踏まえ、当地区のまちづくりにおいて整備が必要な路線を以下のとおり選定する。

- (a) 横新道（東8丁目・篠路通～上篠路循環通）
- (b) 道道花畔札幌線（篠路駅前団地本通線～横新道）
- (c) 篠路駅東通（花畔札幌線～篠路駅）
- (d) 篠路駅西通（東8丁目・篠路通～篠路宅造2号線）



② 路線別整備計画

○ 横新道

・位置付け

北区北部における幹線道路としての役割のほか、屯田・石狩方面、あいの里・当別方面、雁来・江別方面とを連絡する位置にあることから、道央都市圏としても北部地域の広域的な交通を担う重要度の高い道路である。

・路線概要

名称：3・4・71 横新道（昭和40年都市計画決定）

計画幅員：20～27m（車線数：4）

起点：新琴似通 終点：上篠路循環通

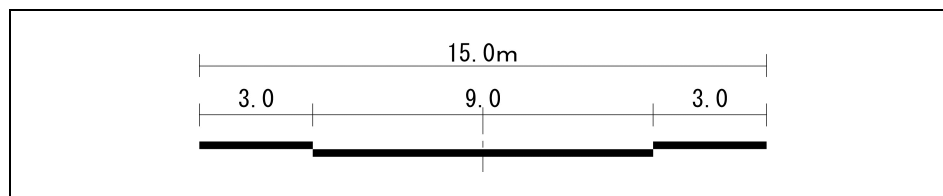
総延長：約2,650m

整備状況：平成23年に国道231号から東8丁目篠路通間の整備を完了
東8丁目篠路通から上篠路循環通間の約750mが未整備

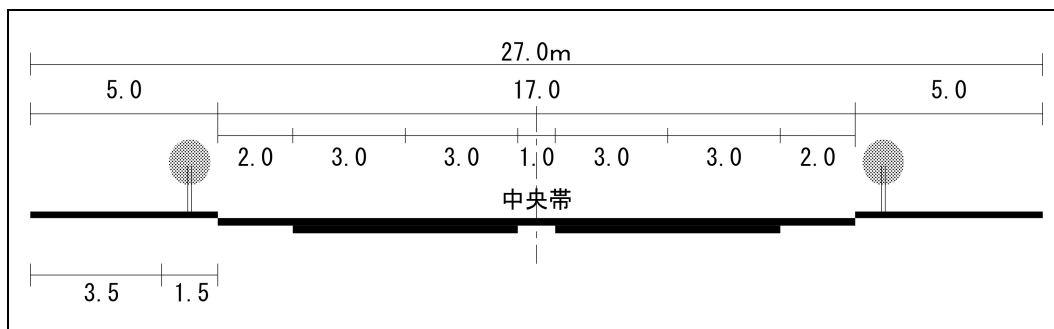
・整備概要

対象区間：東8丁目篠路通～上篠路循環通 L=750m

【現況断面】



【計画断面（都市計画決定）】



○ 道道花畔札幌線

• 位置付け

道道石狩手稲線から国道 5 号に至る幹線道路であり、沿線には篠路駅、つど一む及び丘珠空港等が立地するなど、地域間交通やレクリエーション施設等へのアクセス交通の役割を担っている。

• 路線概要

起 点：石狩市花川北 7 条 1 丁目（道道石狩手稲線）

終 点：札幌市東区北 8 条東 1 丁目（一般国道 5 号）

総 延 長：約 21km（内、札幌市内約 18km）（車線数：2～4）

地区周辺の整備状況：

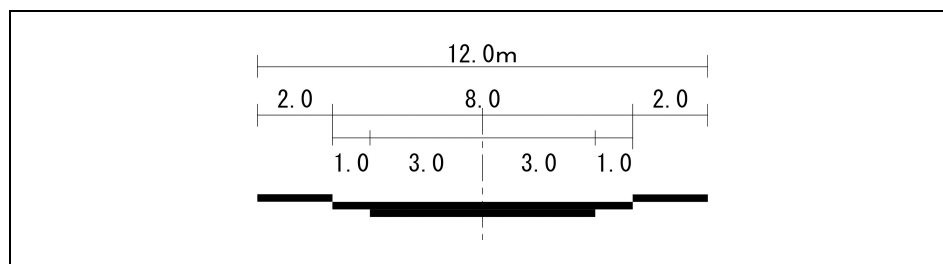
篠路駅前団地本通線北側は幅員 16m で整備済み

横新道南側に接続する烈々布幹線は幅員 18m で整備済み

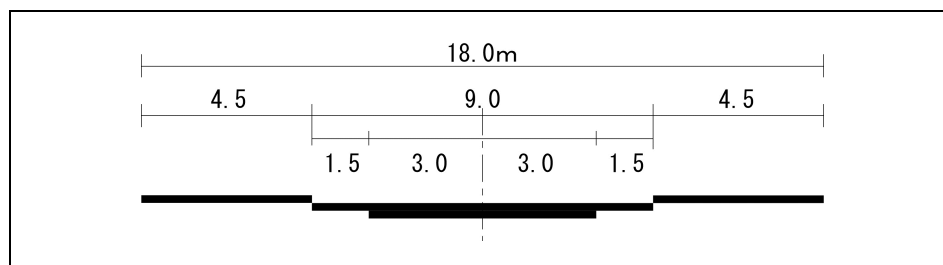
• 整備概要

対象区間：篠路駅前団地本通線～横新道 L=530m

【現況断面】



【計画断面】



○ 篠路駅東通

・ 位置付け

良質な住宅地の供給と、篠路駅周辺市街地の育成を図るため、札幌市が造成した「篠路地区住宅団地」と篠路駅を結び、駅へのスムーズな交通を確保するとともに他地域との連携を強化する役割を担っている。

・ 路線概要

名 称：3・4・197 篠路駅東通（平成7年都市計画決定）

計画幅員：20m（車線数：2）

起 点：篠路駅前 終 点：篠路通

総延長：約650m

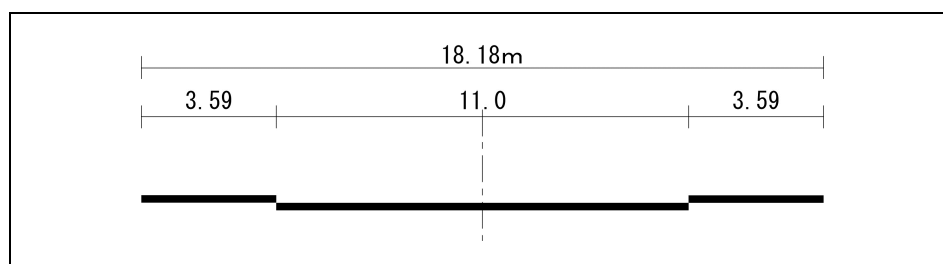
整備状況：花畔札幌線以東は整備済み

篠路駅前から花畔札幌線間の約70mが未整備

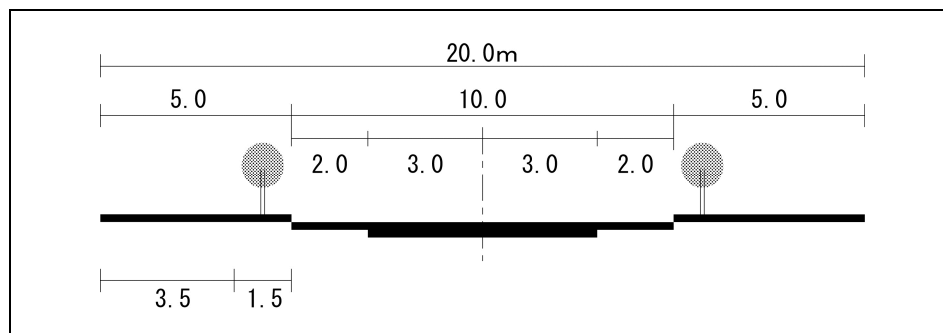
・ 整備概要

対象区間：篠路駅前～花畔札幌線 L=70m

【現況断面】



【計画断面（都市計画決定）】



○ 篠路駅西通

・位置付け

主要幹線道路である東 8 丁目・篠路通と篠路駅を結び、駅へのスムーズな交通を確保するとともに他地域との連携を強化する役割を担っている。

・路線概要

名 称：3・4・147 篠路駅西通（平成 10 年都市計画決定）

計画幅員：21m（車線数：2）

起 点：篠路駅前 終 点：東 8 丁目・篠路通

総 延 長：約 360m

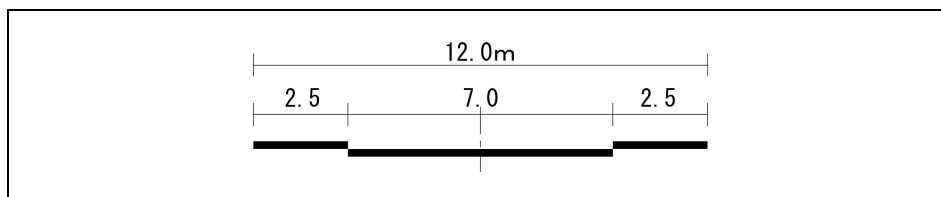
整備状況：篠路駅前から篠路宅造 2 号線間は整備済み

篠路宅造 2 号線から東 8 丁目・篠路通間が未整備

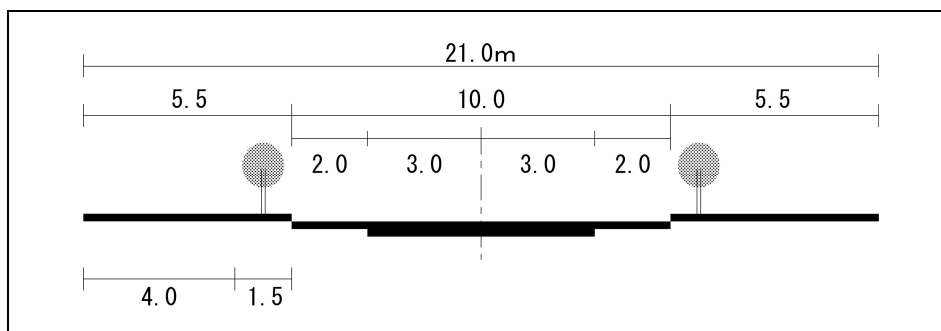
・整備概要

対象区間：篠路宅造 2 号線～東 8 丁目・篠路通 L=200m

【現況断面】



【計画断面（都市計画決定）】



IV-4 整備概要

IV-3を踏まえ、今後、当地区において実現を目指していく事業の概要、スケジュールについて整理する。

1) 主要事業の概要

○土地区画整理事業

検討区域：約5ha

公共施設整備：都市計画施設（東口駅前広場、篠路駅東通）、区画道路、公園

○鉄道高架事業

検討区間：学田線～篠路駅前団地本通線（延長 約2km）

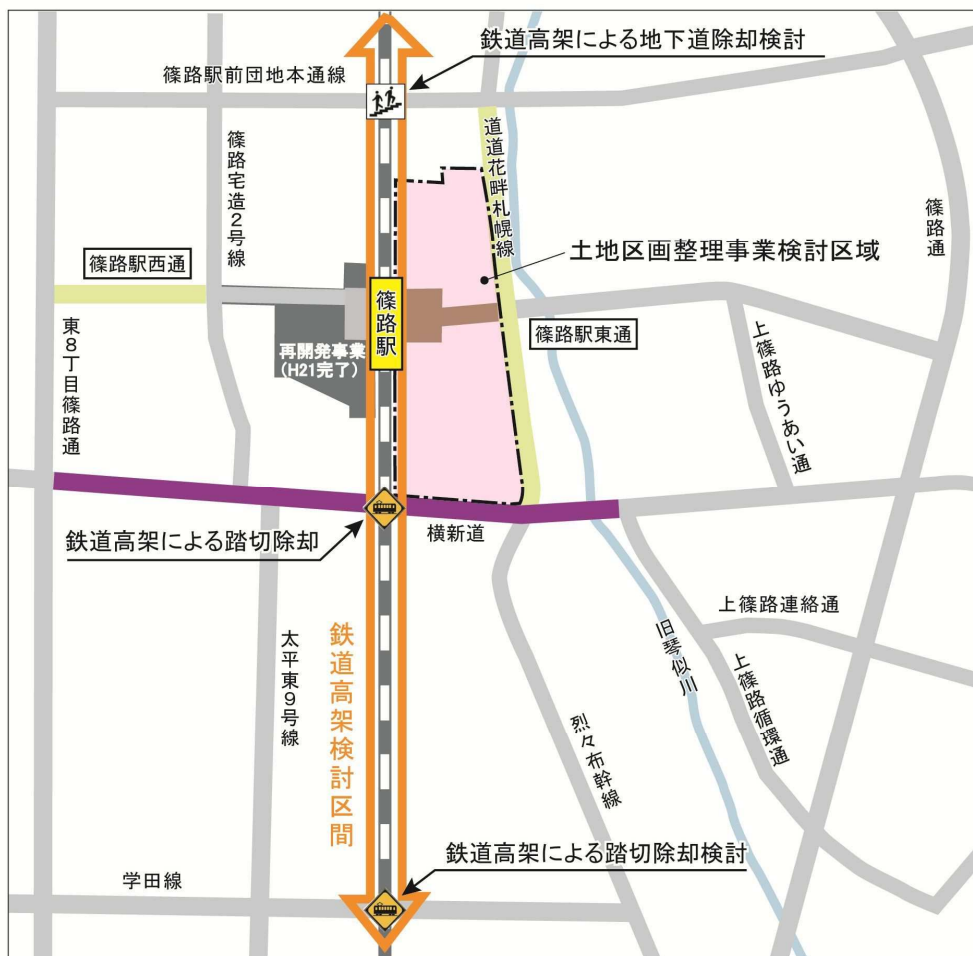
○道路整備事業

横新道（拡幅）：延長 約750m

花畔札幌線（拡幅）：延長 約530m

篠路駅西通（新設）：延長 約200m

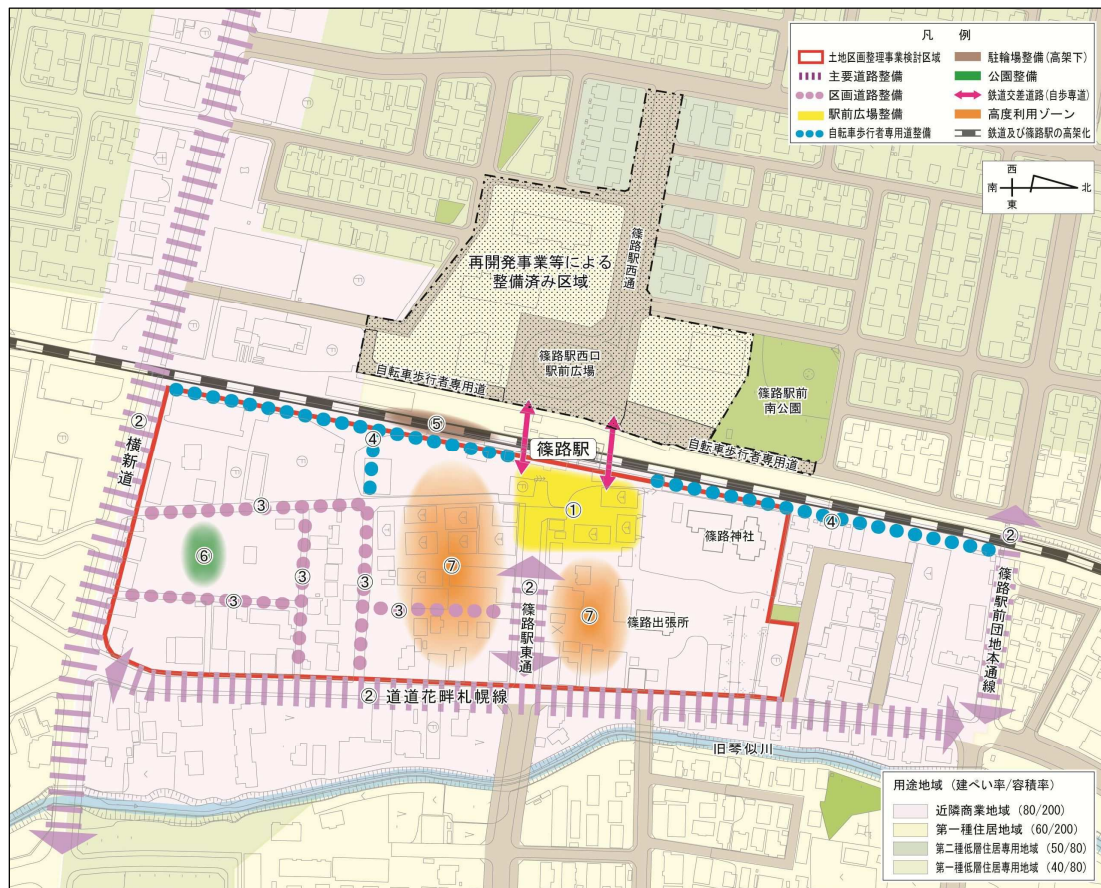
2) 整備概要図



3) 想定スケジュール

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32~H36	H37~
区画整理		基本調査	区画整理設計 ・現況測量	基本計画・ 概略換地設計	事業計画策定	都市計画決定及び事業認可の手続き・協議	都市計画決定・事業認可	事業実施 (支障物件移設 ・工事など)		工事完了
	鉄道高架	地質調査・ 測量	連続立体交差 事業調査	鉄道施設の基本 ・概略設計				事業実施 (用地買収・工事など)		供用開始
周辺道路整備	横新道 ほか	事業調整・関係機関 協議・設計など				事業認可	事業実施 (用地買収・工事など)		供用開始	
	花畔 札幌線	用地 確定 測量	用地買収				道路工事	供用開始		

4) 駅周辺整備計画イメージ (案)



① 篠路東口駅前広場

- ・ 駅を中心とした公共交通（JR・バス等）の結節点として機能強化を図るため、円滑な車両軌跡に留意するとともに、歩行者動線との交錯を極力避けるレイアウト・規模設定を行う。
- ・ 位置については、鉄道の高架化に併せ、西口駅前広場への歩行者動線、駅舎の位置、土地区画整理事業などを考慮し、従来の都市計画決定を見直し、北側へ変更する。

② 主要道路整備

・ 篠路駅東通

篠路駅への円滑な交通を確保し、他地域との連携を強化するため、未整備となっている篠路駅前から花畔札幌線の区間を整備する。

「新・札幌市バリアフリー基本構想」における主要な生活関連経路に位置付けられていることに留意し、都市計画決定されている幅員20mに拡幅整備を行う。

- ・ 横新道
北区北部における幹線道路としての役割を担っており、鉄道の高架化に併せ、4車線の平面道路として拡幅整備する。
- ・ 道道花畔札幌線
現況の道路幅が狭いことから、円滑な交通と安全な歩行空間の確保を目的として、幅員 18m に拡幅整備する。
- ・ 篠路駅前団地本通線
線路横断部分は地下歩道となっているが、鉄道高架事業に併せ、車両が通行可能となるよう計画する。

③ 区画道路

- ・ 狭小な市道や私道を解消し、緊急車両の通行や除雪作業が円滑に行えるよう区画道路を整備する。
- ・ 現在の道路利用を考慮し、現道を重視した配置とし、幅員は 8.0m を標準として計画する。

④ 自転車歩行者専用道路

- ・ 自転車や歩行者の駅へのアクセス性向上、及び駐輪場への動線確保のため、鉄道高架沿いに自転車歩行者専用道路を配置する。
- ・ 自転車や歩行者の鉄道東西間の円滑な移動のために、駅舎の南北に自転車歩行者専用道路を配置する。

⑤ 駐輪場

- ・ 高架下空間を活用し、利用実態を踏まえた自転車台数が収容できる規模の駐輪場を配置する。

⑥ 公園

- ・ 周辺にある公園の誘致距離などを勘案し、公園を配置する。

⑦ 高度利用ゾーン

- ・ 土地区画整理事業により道路や土地の整備をすることで、駅前という立地条件を活かし、民間の開発等により都市機能の集積を期待するエリアとする。