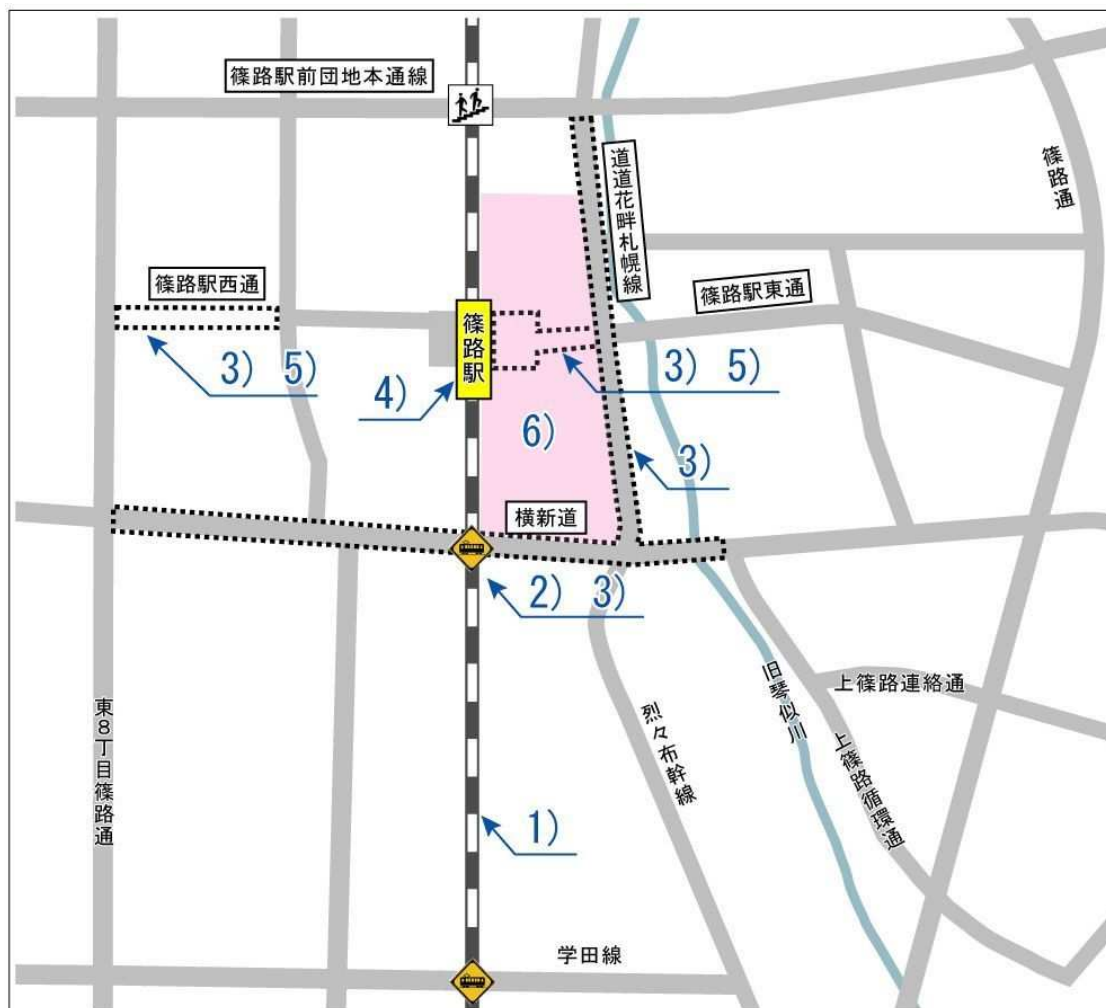


II. 地区の課題



1) 鉄道による東西市街地の分断

- ・ 鉄道により東西方向の経路が限定され、人の交流や交通ネットワークを阻害する要因となっている。
- ・ 地区内に性格の異なる新旧各種の市街地*がモザイク状に隣接しており、不調和な街並みとなっている。
- ・ 鉄道の東西で人口分布や土地価格に差が生じるなど、地区の均衡ある発展や土地利用の活性化が阻害されている。

* 「花畔札幌線沿線の最初の集落」「昭和 40～50 年に形成された鉄道西側の市街地」「東 8 丁目篠路通沿線の商業・業務系市街地」「グリンピアしのろを中心とした新市街地」など

2) 横新道の慢性的な渋滞

- 横新道は、屯田・石狩方面、あいの里・当別方面、雁来・江別方面を連絡し、道央都市圏北部の広域的な交通を担う都市計画道路であるが、一部の区間が未整備となっているため、交通容量が不足するなど十分な道路機能が確保されていない。
- 当地区内の札幌篠路線踏切においては、図1に示すとおり慢性的に交通混雑が生じているほか、踏切事故の発生が懸念されるなど、交通安全上の問題がある。
- また、当踏切は、札幌市の都市計画道路上に唯一残された踏切であるとともに、図2に示すとおり市内の全踏切の中で最も混雑度の高い踏切となっており、横新道の整備の支障となるばかりでなく、札幌市全体の円滑な交通ネットワークの構築を阻害する要因ともなっている。

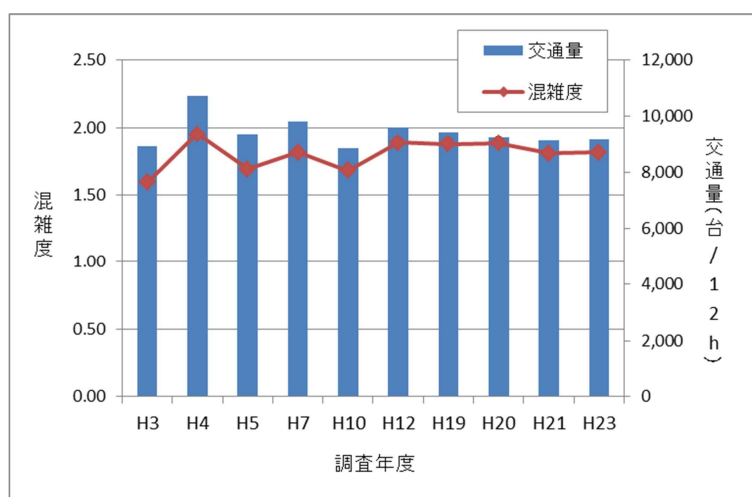


図1 横新道の交通量と混雑度の推移 (12時間交通量)

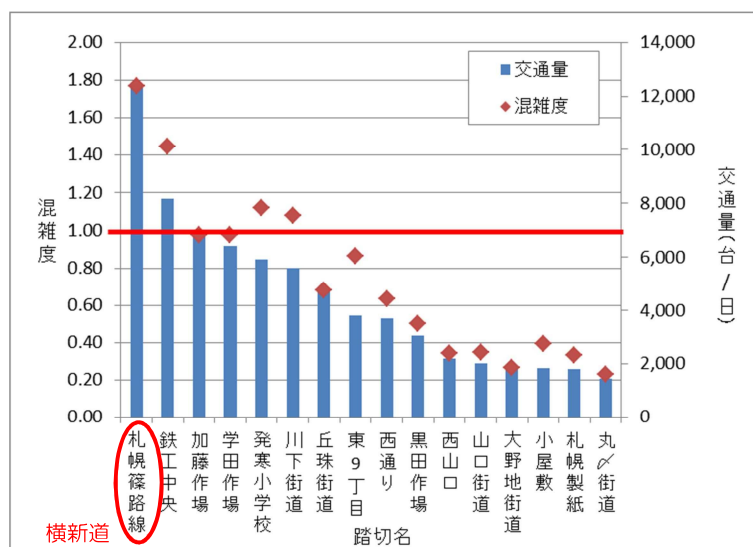


図2 全踏切との比較 (H20調査)

3) 歩行者ネットワークの未整備

- ・ 篠路駅周辺は「新・札幌市バリアフリー基本構想（H21.3）」において重点整備地区として位置付けられているが、前述の横新道のほか、篠路駅東通や花畔札幌線などが未整備であり、歩行者ネットワークの形成が図られていない状況にある。

4) 駅施設のバリアフリー未実施

- ・ 篠路駅の1日当たりの乗降客数が5,386人(H24)となっており、国が定めた駅施設のバリアフリー化の整備基準である3,000人を大きく上回っているが、バリアフリー化が未実施となっている。

5) 篠路駅の交通結節点としての機能不足

- ・ 周辺の主要幹線道路から、篠路駅にアクセスする連絡道路や、東口駅前広場が未整備となっており、円滑な公共交通ネットワークが構築されていない。

6) 駅東側市街地のぜい弱な社会基盤施設

- ・ 篠路駅東側の市街地では、図3に示すとおり駅前広場や道路などの社会基盤施設がぜい弱であり、駅前という立地条件にもかかわらず有効な土地活用が図られていない状況にある。

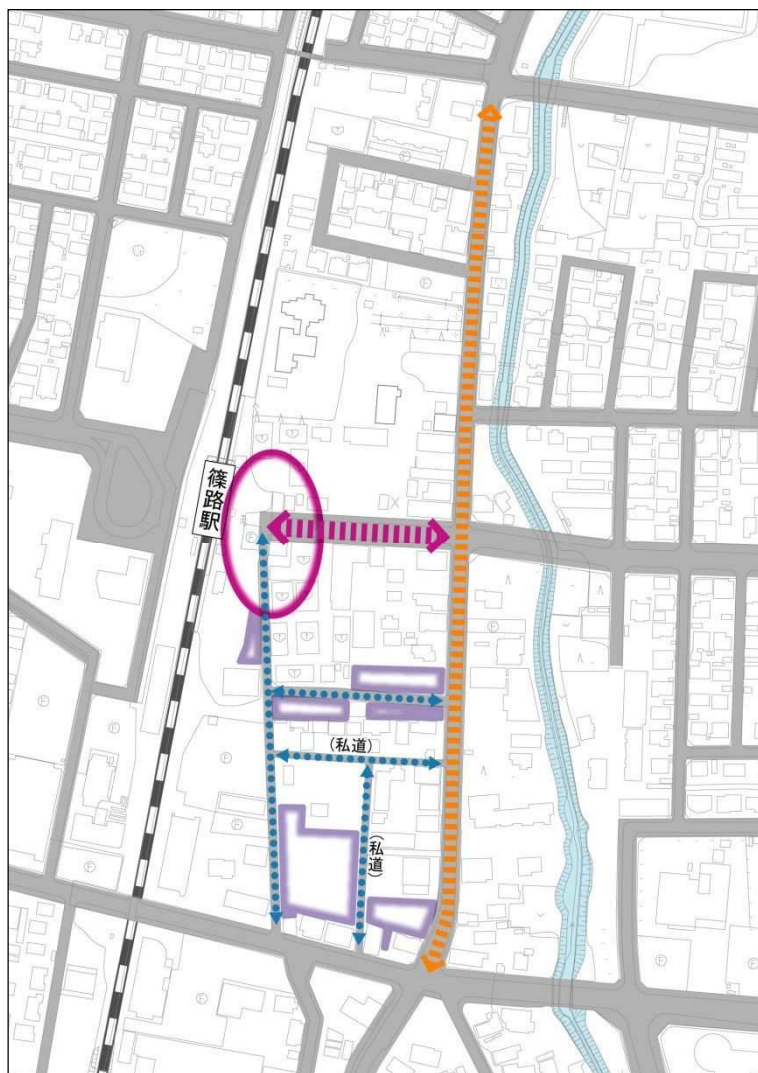


図3

- ◀---▶ 狭小歩道のため、篠路出張所へのアクセスが悪い
- ◌ 駅前広場が未整備
- ◀---▶ 都市計画道路が未整備
- ◀---▶ 生活道路がぜい弱（狭小幅員、私道が混在）
- ◌ 空地