

# 「真駒内駅前地区まちづくり計画（案）」に対する ご意見の概要と札幌市の考え方

## 1 概要

「真駒内駅前地区まちづくり計画（案）」について、パブリックコメント手続により、市民の皆様からご意見を募集しました。

お寄せいただいたご意見の概要と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見は趣旨を損なわない程度に要約していますのでご了承ください。また、まちづくり計画（案）が対象としていない内容のご意見は公表しておりません。

### (1) 実施概要

意見募集期間	令和5年(2023)年8月1日～8月30日（30日間）
資料（計画案概要版）の配布場所	札幌市役所本庁舎（2階市政刊行物コーナー、5階まちづくり政策局都市計画部地域計画課）、各区役所、南区まちづくりセンター、まこまる、地下鉄真駒内駅、札幌市公式ホームページ ※なお、計画案本書版は、札幌市公式ホームページ及び地下鉄真駒内駅以外の上記の資料配布場所に掲載用資料として配架し、公表しました。

### (2) 意見募集結果

#### ■提出方法別内訳

提出方法	郵送・持参	FAX	電子メール	HP	合計
提出者数	16人	5人	17人	17人	55人
意見件数					274件

#### ■年代別内訳

年代	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	不明	合計
人数	1人	0人	3人	5人	14人	12人	10人	4人	6人	55人

#### ■居住地別内訳

居住地	南区	市内他区	道内他市町村	道外	不明	合計
人数	46人	6人	0人	0人	3人	55人

市政等資料番号  
01-B03-23-2167

## ■意見の内訳

項目	件数	割合
第1章 計画の目的・位置付け	23件	8%
第2章 真駒内地域の現状・課題	6件	2%
第3章 まちづくりの方向性	31件	11%
第4章 土地利用計画	161件	59%
第5章 まちづくりを支える取組	25件	9%
第6章 スマートコミュニティの形成に向けて	13件	5%
第7章 今後の流れ	11件	4%
その他	4件	2%
合計	274件	100%

## 2 ご意見に基づく変更点

1	該当箇所	第1章 1-2 位置付け (p3、概要版 p1)
	修正	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>修正前</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>修正後</p> </div> </div>
	意見の概要 (意見番号 3)	真駒内駅前地区まちづくり指針は平成 25 年 2 月に策定された札幌市まちづくり戦略ビジョンに基づき平成 25 年に策定されたものであり、その後策定された第 2 次札幌市都市計画マスタープランや札幌市立地適正化計画、札幌市総合交通計画等の上位計画で位置づけられたものではないので誤解を受けないように表現方法を工夫するべき。
市の考え方	頂いたご意見を踏まえ、計画の位置付けを示す図を修正いたします。	

2	該当箇所	第2章 2-10 まとめ (p28)
	修正前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南区は、芸術、文化、観光、自然、教育・研究機関など札幌を代表する豊富な地域資源を有しています。</li> <li>・真駒内地域は、札幌冬季オリンピックの開催、地下鉄南北線の開通を契機に、計画的な住宅地としての開発が進み、豊かな自然とみどりに囲まれた良好な住環境を形成している地域です。また、地域熱供給が整備されており、かねてより環境にやさしいエネルギーの活用が進められています。</li> <li>・駅前地区は、公共交通により南区内外の各地と結ばれており、南区の玄関口としての交通結節機能を担っています。</li> <li>・一方、高齢化や人口減少の進行、公共施設等の老朽化が進行している状況であり、さらに、生活利便機能や交通結節機能の面において多くの課題を抱えています。</li> <li>・駅前地区のまちづくりを進めるに当たっては、豊かなみどりや豊富な観光資源といった南区及び駅前地区の特徴的な地域資源やポテンシャルを生かしながら、駅前にふさわしい土地利用や交通機能の再編を行うことにより拠点機能を向上させ、まちの価値を高める取組が求められています。</li> </ul>

2	修正後	<p><u>現状</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南区は、～（上記に同じ）</li> <li>・真駒内地域は、～（上記に同じ）</li> <li>・駅前地区は、～（上記に同じ）</li> </ul> <p><u>課題</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・真駒内地域、南区において、人口減少・少子高齢化が進行しており、将来的にも大きな人口減少が予測されています。</li> <li>・他の地下鉄始発駅と比べて、生活利便施設等（商業、医療・福祉等）が非常に少ない。</li> <li>・公共施設が多く集積しているが、築40年以上経過し、更新時期を迎えています。</li> <li>・バス待ち環境や乱横断の発生等の乗り継ぎ環境に係る課題を抱えています。</li> <li>・真駒内や南区における豊富な地域資源の活用。</li> </ul> <p><u>まとめ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前地区のまちづくりを進めるに当たっては、～（上記に同じ）</li> </ul>
	意見の概要 (意見番号 18)	現状や特徴については記載されているが、課題の提示がない。
	意見の概要 (意見番号 19)	2-3のタイトルを「土地利用・建物の立地状況」ではなく「土地・建物利用の課題」とし、「住居系」や「商業系」がどのように変化してきたのか明確にした上で今後の課題を示すべき。
	意見の概要 (意見番号 20)	2-4のタイトルを「交通の現況」ではなく「交通の現況と課題」とし、最新のデータを活用し、真駒内駅やその周辺の交通環境（地下鉄・バス利用者の動向、自動車・自転車・歩行者の通行状況等）について分析し、課題の具体化を図る必要がある。
	意見の概要 (意見番号 21)	地域資源をどのように評価し扱うべきなのか、課題としてどのように取り上げるべきなのか整理すべき。
市の考え方	第2章では、真駒内地域の現状や課題として考えられることについて、本計画策定に向けた検討時点で整理可能なデータやグラフ等を用いて項目別に整理しています。項目によっては現状と課題を明確に区分して示すことが難しいものもあり、章の最後に「2-10 まとめ」として総括したものを掲載しています。頂いたご意見を踏まえ、「2-10 まとめ」の内容を現状と課題がより分かりやすい表現となるよう修正いたします。	

3	該当箇所	第3章 3-1 まちづくりの基本方針（p30）
	修正前	（記載なし）
	修正後	※14【スマートコミュニティの定義】真駒内駅前地区におけるスマートコミュニティは、エネルギーを消費するだけでなく、つくり、蓄え、賢く（スマートに）使う取組を通して、より快適で環境にやさしい地域社会を構築するもの
	意見の概要 (意見番号 45)	スマートコミュニティという言葉が分かりにくい。
	市の考え方	当地区のスマートコミュニティについては、「第6章スマートコミュニティの形成に向けて」に記載のとおり、「エネルギーを消費するだけでなく、つくり、蓄え、賢く（スマートに）使う取組を通して、より快適で環境にやさしい地域社会を構築するもの」と定義しています。頂いたご意見を踏まえ、第3章「3-1 まちづくりの基本方針」の注釈にて、スマートコミュニティの定義を記載します。

4	該当箇所	第3章 3-2 再編コンセプト（p32、概要版 p3）
	修正前	自然、スポーツ、文化、芸術など、南区・真駒内らしさのある機能の導入や～
	修正後	<u>南区・真駒内らしい自然、スポーツ、文化、芸術などに関わりのある機能の導入や～</u>
	意見の概要 (意見番号 41)	「南区・真駒内らしさのある機能」とあるが、自然、スポーツ、文化、芸術は機能ではない。
市の考え方	自然、スポーツ、文化、芸術が機能であるとの意図ではなく、南区・真駒内らしい自然、スポーツ、文化、芸術と関わりのある機能の導入を目指すこととして記載しています。頂	

	いたご意見を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう修正いたします。
--	-----------------------------------

5	該当箇所	第3章 3-2 再編コンセプト (p33、概要版 p4)
	修正前	駅前地区と既存の商業機能が連携し、にぎわいのある駅前通りの形成を目指します。
	修正後	駅前地区と既存の商業機能が連携し、 <u>駅前通りに人の流れを誘導することで、駅前のメインストリートとして、にぎわいの軸の形成を目指します。</u>
	意見の概要 (意見番号 47)	にぎわいの軸は、どうすればにぎわいが生まれるのか。
	意見の概要 (意見番号 48)	この計画では駅前ばかりが賑やかになり、区役所の移転などにより人の流れが大きく変わることで、駅前通りの賑やかさが失われるのではないか。
	意見の概要 (意見番号 49)	既存の商業施設とどのような連携を図るのか。
	市の考え方	駅前通りは人々が行き交う真駒内駅前のメインストリートを形成しており、地域のにぎわいの軸としてにぎわいの核となる交流広場と連携し、駅前地区で創出されたにぎわいを真駒内広域に波及させる重要な役割を担っています。このため、第4章「4-3 街並み・ネットワークの形成」及び第5章「5-1 みどり・景観形成」に示すとおり、緑豊かでゆとりある歩行者空間の形成、A 街区に整備される建物については既存の商業施設などと連携し、店舗の顔を駅前通り側に向ける、オープンカフェを設けるなどといった取組を推進することにより、にぎわい創出につなげていきたいと考えています。頂いたご意見を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう修正いたします。

6	該当箇所	第4章 4-1 土地利用の考え方 (概要版 p5)
	修正前	再編コンセプトの実現に向けて「導入する機能・役割」、「街並み・ネットワークの形成」の観点から、各街区の配置を以下のように設定。
	修正後	<u>再編コンセプトに関するこれまでの地域議論等をもとに、それぞれのコンセプト実現のための条件を整理し、「導入する機能・配置」「街並み・ネットワークの形成」の観点から土地利用の考え方を設定しました。(※再編コンセプト毎の土地利用の考え方は本計画の第4章「4-1 土地利用の考え方」参照)</u>
	意見の概要 (意見番号 52)	各街区の位置付けや役割・機能分担、関連性、繋がり、連携方法等を明らかにした上で、土地利用の考え方や配置方針を具体的に記述すべき。
	市の考え方	土地利用計画については、「4-1 土地利用の考え方」において再編コンセプト実現のための条件を整理し、「導入する機能・配置」や「街並み・ネットワークの形成」の観点から土地利用の考え方を設定し、それに基づき各街区の機能・役割等を整理し、土地利用計画図としてまとめています。頂いたご意見を踏まえ、概要版でも、このような検討の流れが把握できるよう、記載内容を修正いたします。

7	該当箇所	第4章 4-3 街並み・ネットワークの形成 (p52)
	修正前	～店舗の顔を駅前通りに向ける、オープンカフェを設けるなど～
	修正後	～店舗の顔を駅前通りに向ける、 <u>ゆとりある歩行者空間を確保する</u> 、オープンカフェを設けるなど～
	意見の概要 (意見番号 174)	駅前通りにゆとりのある歩行空間を確保するため、歩道沿いの空を整備すべきではないか。
	市の考え方	駅前のメインストリートであり、にぎわいの軸を形成する駅前通りにおいて、ゆとりある歩行空間の確保という視点は重要であると考えており、頂いたご意見を踏まえ、記載内容を修正いたします。

8	該当箇所	第4章 4-3 街並み・ネットワークの形成 (p53)
	修正前	真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、その沿線に商店街や公園が配置さ

		れ、また、地域内の緑道とも接続されていることから、造成当初より地域の骨格的な歩行者ネットワークとして重要な役割を担っています。地域のにぎわい再生のためには、これらの歩行者ネットワーク機能を高めることが重要であり、駅前地区は広幅員道路の南北の交点となっていることから、緑豊かな広幅員道路のバリアフリー化工事を行い地域の回遊性を高めるなど、駅前地区から人の流れが誘導されるような取組を推進していきます。
	修正後	真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、その沿線に商店街や公園が配置され、 <u>地域内の緑道とも接続されています。</u> また、駅前地区の南側と北側にそれぞれ接続しており、 <u>真駒内地域の骨格的な歩行者ネットワークとして重要な役割を担っています。</u> <u>この歩行者ネットワーク機能を高め、駅前地区からの人の流れを誘導することにより、地域のにぎわいの再生につなげるため、道路のバリアフリー化など、歩行者の回遊性向上に向けた取組を推進していきます。</u>
	意見の概要 (意見番号 177)	緑豊かな広幅員道路について、「地域のにぎわいの再生のためには、これらの歩行者のネットワーク機能を高めることが重要」とあるが、どのように解決するのか。
	市の考え方	真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、当地区の南側と北側にそれぞれ接続し、真駒内地域の骨格的な歩行者ネットワークとしての役割を担っており、駅前地区からの人の流れを誘導することにより、地域のにぎわいの再生につなげていきたいと考えています。今後道路のバリアフリー工事を行うなど、歩行者の回遊性向上につながるような取組を検討していきます。頂いたご意見を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう修正いたします。

9	該当箇所	第4章 4-4 土地利用計画図 (p54, 55、概要版 p9, 10)
	修正前	既存道路とのネットワーク強化
	修正後	既存道路との <u>歩行者</u> ネットワーク強化
	意見の概要 (意見番号 187)	土地利用計画図に「既存道路とのネットワーク強化」と記載されているが、車の往来が増えると多少の便利さと引きかえに静かな環境が失われてしまうので、車の往来を規制してほしい。
	市の考え方	第4章「4-3 街並み・ネットワークの形成」に示すとおり、真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、地域の骨格的な歩行者ネットワークとして重要な役割を担っており、地域のにぎわい再生のためには、歩行者のネットワーク機能を高めることが重要と考えています。土地利用計画図に記載している「既存道路とのネットワーク強化」については、自動車交通の誘導を意図したものではないため、頂いたご意見を踏まえ、記載内容を修正いたします。

10	該当箇所	資料編 3 真駒内駅前地区まちづくり地域協議会 (p77)
	修正前	(記載なし)
	修正後	(2)開催経過の表に各回の出席人数を記載
	意見の概要 (意見番号 13)	地域協議会の各回の出席者を公表するべき。
	市の考え方	地域協議会については、開催の都度会議記録を作成し、各回の名簿と出席人数も記載し、札幌市ホームページにて公表しています。各回の名簿については、本計画の資料編に掲載しており、頂いたご意見を踏まえ、出席人数についても追記いたします。

### 3 ご意見の概要と札幌市の考え方

※掲載上、ご意見の内容は要約し、また、類似するご意見については集約しています。

No.	該当箇所	ご意見の概要	市の考え方
<b>第1章 計画の目的・位置付け</b>			
1	計画全体	計画案に賛成であり、実現を望む。 【類似意見 2 件】	真駒内地域はもとより南区全体の魅力向上を目指し、本計画を踏まえた事業の実施に向けて取り組んでまいります。
2	1-2	基本方針の前提となる関連上位計画における当地区の位置づけや役割を具体的に記述すべき。	当地区に関連する計画として、札幌市のまちづくりの最上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」をはじめ、「第2次札幌市都市計画マスタープラン」や「真駒内駅前地区まちづくり指針」などが挙げられ、第1章「1-2 位置づけ」「1-3 札幌市が目指すまちづくり」において、各計画における当地区の位置づけや役割等を記載しています。
3	1-2	真駒内駅前地区まちづくり指針は平成 25 年 2 月に策定された札幌市まちづくり戦略ビジョンに基づき平成 25 年に策定されたものであり、その後策定された第2次札幌市都市計画マスタープランや札幌市立地適正化計画、札幌市総合交通計画等の上位計画で位置づけられたものではないので誤解を受けないように表現方法を工夫すべき。	頂いたご意見を踏まえ、計画の位置付けを示す図を修正いたします。
4	1-3	リーディングプロジェクトの一つであることは理解できるが、他にはない真駒内オリジナルも重要。	本計画では、第3章「3-1 まちづくりの基本方針」に示すとおり、まちづくりの基本方針の一つに「地域独自の魅力を生かした特徴あるまちの拠点」を掲げ、豊かなみどりを感じる街並みの形成、駅前にふさわしい公共空間の充実、スマートコミュニティの形成を目指していくこととしています。
5	1-3	真駒内が南区の拠点となりうるのか。地下鉄沿線の澄川、平岸などの住民が真駒内まで足を延ばすとは考えにくく、また、石山・藤野方面からは現在のバス便数・料金のままでは真駒内に行きづらい。	「札幌市まちづくり戦略ビジョン」では、主要な交通結節点周辺や区役所周辺などで、商業・サービス機能や行政機能など多様な都市機能が集積し、人々の交流が生まれ生活圏域の拠点となるエリアを「地域交流拠点」とし、南区においては真駒内、澄川の2箇所が位置づけられています。このうち、真駒内については「真駒内地域はもとより南区全体の魅力の向上に資する拠点の形成に向けて、土地利用の再編による利便性の向上やにぎわいの創出、交通結節点としての機能向上などを行う」こととしており、様々な都市機能を利用できるまちを目指し取り組んでまいります。
6	1-4	駅前地区に限らず、その周辺も含めたまちづくりを検討すべき。 【類似意見 2 件】	当地区においては、拠点機能の向上に向けて事業を推進していく必要があることから、本計画では駅前の市有施設等が集積した区域を土地利用再編の対象としています。なお、対象区域周辺で、将来的に土地利用転換等がなされる場合は、より効果的なまちづくりが進められるよう、本計画を踏まえた連携や土地利用計画等について検討していきます。
7	1-4	真駒内駅前の北側にある集合住宅の今後の建て替え等の可能性を考慮し、当該エリアを対象区域に含めるべきではないか。	
8	1-5	計画期間を 15 年程度と想定しているが、インフレなどによる事業費増加リスクを考えると、7、8 年で実施できるような規模にすべき。 【類似意見 1 件】	本計画の対象区域内には、真駒内中学校や南区役所・区民センター、南保健センターが立地しており、それらの行政施設を移転させながら段階的に施設整備を進めていく必要があることから、現時点では、地区全体で計画策定から概ね 15 年程度の計画期間を想定しているものです。今後、本計画を踏まえた導入する機能・施設規模や事業手法などの検討を進め、事業の実施に向けて取り組んでまいります。
9	1-5	「計画期間」を計画策定から概ね 15 年程度を想定としているが、この計画がスタートしてから 10 年以上（地域住民との話し合いを始めてからは 13 年）経過しており、なぜ社会・経済状況が大きく変わるような長期的な計画・事業期間となったのか、また、地下鉄駅前の公共用地を長期間放置してきたのか明確にすべき。	当地区においては、平成 25 年の「真駒内駅前地区まちづくり指針」策定以降、第1章「1-6 これまでの取組」「1-7 計画策定の検討体制」に示すとおり、まちづくりの機運を高める取組を行うとともに、本計画の策定に向けて様々な意見聴取方法を組み合わせ、幅広く多面的な視点から検討を進めてきました。また、新型コロナウイルス感染症による社会活動の制限等の影響もある中で意見聴取方法の時期も調整しながら進めてきていることもあり、必要な期間を要しているものです。 今後の事業期間については、対象区域内の行政施設を移転

			させながら段階的に施設整備を進めていく必要があることから、地区全体で計画策定から概ね15年程度の計画期間を想定しているものであり、本計画を踏まえ、駅前地区の土地利用再編に向けて取り組んでまいります。
10	1-7	この計画は地域住民、学校関係者、保護者等の意見を聞き、民主的に進められている。慎重且つ迅速に先延ばしせずに実現実行されることを望む。	本計画の策定に向けては、第1章「1-7 計画策定の検討体制」に示すとおり、有識者や事業者の専門的視点から検討を行う「検討委員会」、連合町内会やまちづくり活動団体、学生等で構成し地域住民の視点から検討を行う「地域協議会」を設置し議論を進めるとともに、南区民を対象としたアンケート調査やオープンハウスを実施するなど、様々な手法によりご意見を伺いながら、幅広く多面的な視点から検討を進めてきました。 計画策定以降も、地域をはじめとした多様な主体が協働しながらまちづくり活動を行う仕組みづくりを検討していきます。
11	1-7	地域協議会への参加者が限られていたため、南区住民の参加機会が少なかった。	
12	1-7	検討委員会と地域協議会の役割分担や関係性について明記すべき。	
13	1-7	地域協議会の各回の出席者を公表すべき。	地域協議会については、開催の都度会議記録を作成し、各回の名簿と出席人数も記載し、札幌市ホームページにて公表しています。各回の名簿については、本計画の資料編に掲載しており、頂いたご意見を踏まえ、出席人数についても追記いたします。
14	1-7	地域協議会の人選方法とその理由、設置要綱等を明記すべき。 <b>【類似意見1件】</b>	地域協議会のメンバーについては、南区役所や連合町内会、市議会議員等の地域関係者に相談するとともに、ちあふる・みなみ利用者や学校のPTA役員、大学の学生はそれぞれの組織から推薦いただくことにより、設置要綱は定めず、札幌市にて人選を行いました。
15	1-7	検討委員会や地域協議会での検討内容が伝わってこない。地域住民にどのように伝えてきたのか。 <b>【類似意見1件】</b>	検討状況については、南区全域を対象にニュースレターを通して都度お知らせしているほか、オープンハウスの開催や札幌市ホームページへの掲載も行っています。
16	1-7	アンケート調査やオープンハウス、サウンディング調査、ヒアリング調査の主な結果を記載し、その結果を計画内容にどのように反映したのか明記すべき。	アンケート調査やオープンハウス等の結果及び計画への反映方法については、本計画の資料編に掲載しています。
<b>第2章 真駒内地域の現状・課題</b>			
17	2-3	事業所数・従業者数では、真駒内駅800m圏内のうち澄川エリアを除いているのはなぜか。	第2章「2-3 土地利用・建物の立地状況」に示す「地下鉄始発駅周辺(800m圏内)に含まれる施設床面積」及び「事業所数・従業者数」のグラフは、地下鉄始発駅を中心とした800m圏内(徒歩圏)の現況を表しています。真駒内駅を中心とした800mには南区澄川の一部も包括しますが、駅との間に桜山があり澄川エリアのある東側から駅に直接アクセスできないということを考慮し、澄川エリアを除いて整理されたデータとなっています。
18	2-10	現状や特徴については記載されているが、課題の提示がない。	第2章では、真駒内地域の現状や課題として考えられることについて、本計画策定に向けた検討時点で整理可能なデータやグラフ等を用いて項目別に整理しています。項目によっては現状と課題を明確に区分して示すことが難しいものもあり、章の最後に「2-10 まとめ」として総括したものを掲載しています。
19	2-3	2-3のタイトルを「土地利用・建物の立地状況」ではなく「土地・建物利用の課題」とし、「住居系」や「商業系」がどのように変化してきたのか明確にした上で今後の課題を示すべき。	
20	2-4	2-4のタイトルを「交通の現況」ではなく「交通の現況と課題」とし、最新のデータを活用し、真駒内駅やその周辺の交通環境(地下鉄・バス利用者の動向、自動車・自転車・歩行者の通行状況等)について分析し、課題の具体化を図る必要がある。	頂いたご意見を踏まえ、「2-10 まとめ」の内容を現状と課題がより分かりやすい表現となるよう修正いたします。
21	2-8	地域資源をどのように評価し扱うべきなのか、課題としてどのように取り上げるべきなのか整理すべき。	
22	2-8	地域資源の対象となるものは市民からも募るべきであった。	南区や真駒内地域は、第2章「2-8 地域資源」に示すものをはじめとした札幌を代表する特色ある資源を有していると考えており、当地区のまちづくりに当たっては、こうした地域資源を生かしながら、まちの価値を高める取組について

			検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
<b>第3章 まちづくりの方向性</b>			
<b>〈まちづくりの基本方針〉</b>			
23	3-1	基本方針は地域住民に親しみやすく南区の魅力を発信できるようなキャッチフレーズが必要。	まちづくりの基本方針は、検討委員会や地域協議会、南区民を対象としたアンケート調査等によりご意見を伺いながら、真駒内地域はもとより南区全体の拠点として、真駒内駅前地区が担うべき役割を整理して設定した内容となっています。
24	3-1	駅前開発による街の活性化に期待する。 【類似意見 2件】	当地区においては、真駒内地域はもとより南区全体の拠点としての機能の向上を図り、まちづくりの基本方針に掲げる「あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち」「歩いて暮らせるまち」「地域独自の魅力を生かした特徴あるまち」を目指し取り組んでまいります。
25	3-1	真駒内が活性化することは賛成だが、現在のような規制を維持しつつ、南区の中心として、他の地域（藤野や簾舞など）のハブ駅としての再開発を望む。	
26	3-1	賑やかさはなく少々不便でも、閑静な環境を維持してほしい。	本計画では、まちづくりの基本方針の一つに「地域独自の魅力を生かした特徴あるまちの拠点」を掲げ、第5章「5-1 みどり・景観形成」に示すとおり、貴重な地域資源である豊かな自然を生かし、真駒内地域らしい魅力ある都市空間の形成を目指すこととしており、良好な住環境としての魅力を創出していくことが重要であると考えています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
27	3-1	必要以上の開発はせず、今ある真駒内の特徴や魅力を活かすべき。	
28	3-1	商業地区が今より多少増えることには賛同するが、他の地下鉄駅前のように、ただ混雑し、朝から晩まで人が行き来するようになって欲しくない。 真駒内らしい豊かな自然、落ち着いた住環境、オリンピックの歴史を残しつつ、多世代が暮らしやすい文教地区としての発展を望む。	
29	3-1	真駒内地域は住居専用地域として安全安心に暮らせる町、文教地区として子育てに最適な町、自然と静寂に包まれた暮らしが保証されている町であることを一番の魅力とし、前面に押し出した再開発を行うべき。	
30	3-1	商業施設でにぎわいを創出するのではなく、子育て関連施設を充実し、若い世代の居住を促進すべき。	若い世代の居住を促進することは重要であると考えており、再編コンセプトの一つに「都市機能の集積による生活利便の向上」を掲げ、子育て世代を中心に多様な世代に向けた住環境としての魅力創出を目指すこととしています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
31	3-1	計画中の学校統廃合を再考し、図書館、劇場を設置するなど、文化・教育のまちづくりに重点を移すべき。	本計画では、再編コンセプトの一つに「真駒内独自の魅力の活用・向上」を掲げ、自然、スポーツ、文化・芸術など、南区・真駒内らしさのある機能の導入や地域資源の活用を図り、地区の魅力向上を目指すこととしています。また、「第4章土地利用計画」に示すとおり、B1 街区では行政・公共サービス機能の集積・複合化、B2・C 街区では真駒内独自の魅力を活用・向上させる機能の導入を目指すこととしています。
32	3-1	持続可能なまちとは。	経済や社会など人間活動が将来にわたって持続できるようなまちをイメージしています。
33	3-1	歩いて暮らせるまちとするために、冬場の対応を検討すべき。	歩行者ネットワークの形成において、積雪寒冷地である地域特性を踏まえることは重要であると考えており、天候に左右されない街区間連絡動線の整備や地域熱供給等を活用した歩行・滞留空間のロードヒーティングの導入を検討していきます。
34	3-1	なぜ民間活力の導入が必要なのか。	当地区においては、真駒内地域はもとより南区全体の拠点として、地域住民からの要望も多い商業系をはじめとした多様な機能の導入を図るとともに、民間企業の専門的な技術・知見、ノウハウを生かしたまちづくりを進めるため、民間活力の導入が必要と考えています。
35	3-1	SDGs が本書版だけに記載されているのはどのような意図なのか。	札幌市は、平成 30 年に SDGs（持続可能な開発目標）の達成に向けた優れた取組を提案する「SDGs 未来都市」に選定されており、各種計画の策定や取組の実施に当たっては SDGs 推進の視点をより反映させていくこととしています。当地区のまちづくりにおいても SDGs 推進の視点を明確化



			するため、まちづくりの基本方針と SDGs のゴール（目標）との関連性について、本計画（本書版のみ）に記載しているものです。
36	3-1	人口減少への対策が示されていない。リモートワークの推進や AI の導入等により、現状とは違う労働環境が生まれる可能性があり、まちづくりと結びつける方法を模索すべき。	当地区においては、真駒内地域はもとより南区全体の拠点としての機能の向上を図り、基本方針に掲げる「あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち」「歩いて暮らせるまち」「地域独自の魅力を生かした特徴あるまち」を目指し取り組んでまいります。導入する機能等については、社会情勢に応じた市民のライフスタイルや働き方、先端技術等も踏まえ検討していくことが重要と考えています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
37	3-1	未来の住民のライフパターンを想定し、箱もの・建築物より利用施設・住民サービス等を中心テーマに置き、デジタル・リアル両面を考慮することが必要。	
38	3-1	異文化交流や女性の経済的自立支援、新たな仕事の創出など、若者・子育て世代の定住と外国籍住民の移住受け入れに向けた施策の検討が必要。	
<b>〈再編コンセプト〉</b>			
39	3-2	「都市機能の集積による生活利便の向上」について、上位計画にも位置付けられ、住民からの要望も多い「医療・福祉機能」を駅前での主要な機能として明記すべき。	生活利便機能としては医療・福祉機能も想定しており、「第4章土地利用計画」において、想定される多様な機能の一つとしてお示ししています。
40	3-2	基本方針や再編コンセプトは良いが、どう具体化していくかが重要。「真駒内独自の魅力の活用・向上」では、真駒内における歴史や歴史的建造物等を取り上げてもらいたい。	真駒内における歴史や真駒内地域を含む南区の歴史・文化資源については、第2章「2-1 真駒内地域の歴史」、 「2-8 地域資源」に記載しており、再編コンセプトの「真駒内独自の魅力の活用・向上」ではこれらの地域資源の活用を図り、地区の魅力向上を目指すこととしています。
41	3-2	「南区・真駒内らしさのある機能」とあるが、自然、スポーツ、文化、芸術は機能ではない。	自然、スポーツ、文化、芸術が機能であるとの意図ではなく、南区・真駒内らしい自然、スポーツ、文化、芸術と関わりのある機能の導入を目指すこととして記載しています。頂いたご意見を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう修正いたします。
42	3-2	「駅前にふさわしい公共空間の充実」に賛成。	当地区においては、真駒内地域はもとより南区全体の拠点として、駅前にふさわしい公共空間を充実させることが重要と考えており、滞留・交流の拠点や南区各地域の魅力発信の場となることを目指してまいります。
43	3-2	「交通結節機能の再編」について、南区の玄関口としての交通利便性を向上する上で「広域交通機能の導入や真駒内地区の円滑な交通アクセス機能の充実」を加えるべき。	本計画では、市有施設等が集積する区域の土地利用再編を通して、駅前の交通施設の再編を行い、南区の玄関口として年間を通じて利便性の高い交通結節機能の実現を目指すこととしており、交通手段の乗り継ぎのしやすさや待合環境の向上など、今後様々な観点から検討してまいります。
44	3-2	真駒内駅前地区の開発効果を真駒内地域・南区全体に効果的に波及させると同時に、駅前地区の開発ポテンシャルを高めるための具体的な手段として、交通機能の充実（特に道路機能とバスの再編・充実）を明記すべき。	
45	3-2	スマートコミュニティという言葉が分かりにくい。	当地区のスマートコミュニティについては、「第6章スマートコミュニティの形成に向けて」に記載のとおり、「エネルギーを消費するだけでなく、つくり、蓄え、賢く（スマートに）使う取組を通して、より快適で環境にやさしい地域社会を構築するもの」と定義しています。頂いたご意見を踏まえ、第3章「3-1 まちづくりの基本方針」の注釈にて、スマートコミュニティの定義を記載します。
46	3-2	「にぎわいの軸の形成」について、既存の駅前通りだけではなく、駅前地区とA・B・C街区、真駒内通（国道453号）と直結する「新たなにぎわいの軸」の形成を位置づけるべき。これにより平岸通の迂回による駅前通りの交通負荷の低減、回遊型のにぎわいの軸づくりを図ることができる。	本計画では、真駒内駅からつながる円滑で安全で快適な歩行者ネットワークの構築を目指し、交通結節機能・生活利便機能の導入が想定されるA街区及び行政・公共サービス機能の導入が想定されるB1街区において、半公共的な通路空間となる街区間連絡動線の確保を計画しており、今後より効果的なまちづくりが進められるよう検討を進めてまいります。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
47	3-2	にぎわいの軸は、どうすればにぎわいが生まれるのか。	駅前通りは人々が行き交う真駒内駅前のメインストリートを形成しており、地域のにぎわいの軸としてにぎわいの核となる交流広場と連携し、駅前地区で創出されたにぎわい
48	3-2	この計画では駅前ばかりが賑やかになり、区役	

		所の移転などにより人の流れが大きく変わることで、駅前通りの賑やかさが失われるのではないか。	を真駒内広域に波及させる重要な役割を担っています。このため、第4章「4-3 街並み・ネットワークの形成」及び第5章「5-1 みどり・景観形成」に示すとおり、緑豊かでゆとりある歩行者空間の形成、A 街区に整備される建物については既存の商業施設などと連携し、店舗の顔を駅前通り側に向ける、オープンカフェを設けるなどといった取組を推進することにより、にぎわい創出につなげていきたいと考えています。 頂いたご意見を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう修正いたします。
49	3-2	既存の商業施設とどのような連携を図るのか。	
50	3-2	「みどりを感ずる街並みの形成」は、駅前通りだけではなく、対象区域の南側も同様ではないか。	みどりを感ずる街並みの形成については、駅前通りだけではなく対象区域全体で取り組むことが重要であると考えており、第5章「5-1 みどり・景観形成」にて考え方を整理しています。
51	3-2	「真駒内地域全体・南区全体に効果を波及」とあるが、どのように波及させていくのか。	今回の駅前の土地利用再編により、真駒内地域はもとより南区全体の魅力の向上に資する拠点の形成に向けて、利便性の向上やにぎわいの創出、交通結節点としての機能向上に向けた取組を進めることによって、第5章「5-3 周辺地域への波及・展開」に示すとおり、真駒内駅と南区の地域資源を往来する人やモノ・情報の交流を活発化することによる南区全体の交流人口の増加、南区各地から公共交通を利用し真駒内駅を訪れることで様々な都市機能を利用できるまちの形成、広く真駒内地域に民間投資を誘引し老朽建築物の更新など連鎖的な土地利用転換に繋げていくことを目指します。

#### 第4章 土地利用計画

##### 〈土地利用の考え方〉

52	4-1	各街区の位置付けや役割・機能分担、関連性、繋がり、連携方法等を明らかにした上で、土地利用の考え方や配置方針を具体的に記述すべき。また周辺地区や隣接施設の在り方・再編方向の考え方を整理すべき。	土地利用計画については、「4-1 土地利用の考え方」において再編コンセプト実現のための条件を整理し、「導入する機能・配置」や「街並み・ネットワークの形成」の観点から土地利用の考え方を設定し、それに基づき各街区の機能・役割等を整理し、土地利用計画図としてまとめています。
53	4-1	民間施設の建て替え誘導も視野に入れて検討すべきではないか。	頂いたご意見を踏まえ、概要版でも、このような検討の流れが把握できるよう、記載内容を修正いたします。 また、第5章「5-3 周辺地域への波及・展開」に示すとおり、先導的に駅前地区の取組に着手し、地域の顔となる駅前地区のまちづくりを進めることにより、真駒内地域の住宅地の魅力を高めるとともに真駒内地域各地との歩行者の回遊性を向上させ、広く地域に民間投資を誘引し、老朽建築物の更新など連鎖的な土地利用転換に繋げることを目指しています。 北海道や都市再生機構が所有する団地等において大規模な土地利用転換がなされる場合には、本計画も踏まえ関係機関と連携し、地域の特性を十分に考慮した真駒内地域の継続したまちの再生について検討していきます。
54	4-1	真駒内地域の自然環境、住環境等の良さに満足しているが、駅前が活性化していないことに不満がある。その原因は真駒内駅が終着・始発駅としての形態・機能を有しておらず人々が滞留できないためと考えられるが、計画案では、交流広場・交通広場の設置が検討されており評価できる。	当地区においては、「真駒内駅前地区まちづくり指針（平成25年策定）」の基本方針に掲げる「通過型から人が集まる滞留・交流型の駅前地区」を目指し、南区の玄関口としてふさわしい空間を形成するため、交流広場・交通広場の設置に向けて検討していきます。
55	4-1	今回の開発により多様な施設が生まれれば、通過型から滞留・交流型の駅前になる。A 街区だけではなく B・C 街区の役割も重要であり、ABC 街区同時に計画を進めるべきではないか。	滞留・交流型の駅前地区の実現に向けては、ABC 街区全体で多様な機能の導入を目指していくことが重要であると考えています。B2・C 街区は区役所等の行政施設を移転・解体した後の着手となるなど、街区ごとに段階的に整備を進めていくことを想定していますが、各街区の検討に当たっては、連携して進めていけるよう調整していきます。
56	4-1	駅前の再構築に合わせて、地下鉄真駒内駅の建て替えを行わないのか。将来的な駅の建て替えの際、今回の駅前再編と整合が図られるのか。	真駒内駅は令和3年度に耐震改修工事を完了しており、駅前地区のまちづくりに合わせた駅の建て替えは予定していません。将来的に駅を改修・建て替えする場合には、乗継利便性など、今後進めるまちづくりとも整合を図れるよう検

			討いたします。
57	4-1	バリアフリーな環境整備に向けて、真駒内駅前や交流広場の高低差をどのように解決するのか。	本計画の対象区域では、真駒内駅から国道 453 号に向けて勾配があり、交流広場や道路等の整備に当たり、高齢者、障がいのある方など誰もが安全に安心して快適に移動できるバリアフリー環境の実現を目指し検討していきます。
<b>&lt;各街区の機能・役割(全般)&gt;</b>			
58	4-2	自動車を持たない層に配慮し、真駒内駅周辺で買物、区役所の各種手続き、郵便物の発送等を完結できるように整備してほしい。	当地区においては、真駒内地域はもとより南区全体の拠点としての機能の向上を図り、基本方針に掲げる「あらゆる世代が豊かに暮らせる持続可能なまち」「歩いて暮らせるまち」「地域独自の魅力を生かした特徴あるまち」を目指し取り組んでまいります。導入する機能については、検討委員会や地域協議会、南区民を対象としたアンケート調査やオープンハウス等でご意見を伺いながら検討を行い、第4章「4-4 土地利用計画図」にて示しているところですが、今後、当地区における土地利用の需要等も把握しながら検討を進めていきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
59	4-2	運動施設、図書館、ちえりあのような施設をバリアフリーに配慮して整備するなど、多くの市民が訪れたいくなるような施設作りをすれば、自然に人が集まる町になっていく。	
60	4-2	A 街区、B 1 街区は商業系施設でまとめてほしい。	
61	4-2	買い物や飲食ができる商業施設の導入に期待。 【類似意見 1 件】	
62	4-2	地域コミュニティとしての役割を果たしてきた南町や上町に点在した飲食店が相次いで廃業しており、駅前地区に導入されることを期待したい。	
63	4-2	年をとっても安心して住むことができるよう、総合病院を建ててほしい。	
64	4-2	季節を問わず利用できる運動施設（ランニング、ウォーキングコース）の導入を検討してほしい。	
65	4-2	freeWiFi やコワーキングスペースがあると良い。	
66	4-2	季節を問わずゆったり過ごせるスペースがあればよい。	
67	4-2	リモートワークはもっと進歩すると思われ、ワークスペースの導入を進めるべき。	
68	4-2	ネイチャーセンターの設置により、自然の中に入る前に知るべきことの告知、危険・野生動物への対処方法や毒性を有するものの知識提供、農業・森林河川の探索などを通じて、次世代の人材育成の場を作ってほしい。	
69	4-2	駅前にレンタサイクルの置場を設置してほしい。	
70	4-2	市民が交流できる公共空間として、駅前に図書館を整備してほしい。	
71		澄川図書館の立地では、南区民の大半にとってアクセスが悪いため、澄川から真駒内（A 街区又は B 街区）に図書館を移転できないか。	
72	4-2	駅前開発においてマンションは不要。 【類似意見 2 件】	
73	4-2	子育て世代にとっては、居酒屋やパチンコ屋は不要。	
74	4-2	駅前に基幹避難所が必要である。区民センターなどがその機能を担うのか。	指定避難所（基幹）は「札幌市避難場所基本計画」に基づき、歩行距離 2 km の範囲で指定しています。当地区は、歩行距離 2 km 圏内に真駒内桜山小学校、真駒内曙中学校などを指定避難所（基幹）として指定していることから、新たに指定避難所（基幹）の指定は想定していません。区民センターについては、現在全区区民センターが指定避難所（基幹）を補完する指定避難所（地域）に指定していることから、新施設の指定について検討していきます。
<b>&lt;A 街区の機能・役割&gt;</b>			
75	4-2	A 1・A 2 街区及び交通・交流広場の一体的な整備を図り、都市機能のワンストップサービスを受けられるような核施設づくりを官民一体	真駒内駅に面した A 街区は、まちのにぎわいや交流を創出する上で極めて重要な役割を担っており、民間活力も導入しながら、南区民の豊かな生活を支える都市機能を集積す

		で行うことが必要。		
76	4-2	駅前という公共性の高い場所なので、多くの人 が利用する商業施設や医療施設等に導入機能 を限定し、住居系機能は他の街区や周辺の団地 等で検討すべき。 【類似意見 2 件】	ることを目指しています。導入する機能については、検討委 員会や地域協議会、南区民を対象としたアンケート調査や オープンハウス等でご意見を伺いながら検討を行い、第 4 章「4-4 土地利用計画図」にて示しているところですが、今 後、当地区における土地利用の需要等も把握しながら検討 を進めていきます。頂いたご意見は今後の参考とさせてい たいただきます。	
77	4-2	買い物や飲食ができる商業施設の導入に期待。 【類似意見 6 件】		
78	4-2	商業施設は駅に近い位置に集約するべき。		
79	4-2	若い世代に支持される持続的に発展していけ る街にするため、駅前に人が滞留できる商業施 設を設置し、土地の高度利用を図ってほしい。		
80	4-2	オフィスの誘致に期待。		
81	4-2	託児所の導入に期待。		
82	4-2	勉強や打合せができるスペースをつくってほ しい。 【類似意見 1 件】		
83	4-2	室内で子供が遊べる空間を作ってほしい。		
84	4-2	インバウンド向けに情報発信する場がほしい。		
85	4-2	札幌南郵便局が複合開発ゾーンに移転しない のであれば、駅近くにポストではなく小さな郵 便局を設置してほしい。		
86	4-2	A1 街区に商業系機能を導入することにより、 現存する商店街等が寂れ、将来的に買い物難民 を増やすことにならないか。各商店街・店舗と 競合しないような商業施設の誘致等について 考慮することも必要ではないか。		真駒内駅に面した A 街区は、まちのにぎわいや交流を創出 する上で極めて重要な役割を担っており、にぎわいの核と なる商業系の機能の導入を目指しています。一方で、真駒内 地域においては、駅前だけではなく既存の商業地区・施設と 連携し、地域の生活利便性を確保していくことが重要であ り、今後、近隣の商業施設との連携ということも視野に検討 していきます。
87	4-2	住居系機能を導入する場合は低所得者の若者 世代が入居可能な設定にすべき。		若い世代の居住を促進することは重要であると考えてお り、第 3 章「3-2 再編コンセプト」において「都市機能の集 積による生活利便の向上」を掲げ、子育て世代を中心に多様 な世代に向けた住環境としての魅力創出を目指すこととし ています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
<b>〈B1 街区の機能・役割〉</b>				
88	4-2	区役所や区民センターのほかに、温水プール、 体育館、図書館や美術館のような市民利用施設 をまとめてほしい。		B1 街区は真駒内駅からも比較的近接しており、区役所をは じめとする行政・公共サービス機能を集積・複合化し、来庁 者の利便性向上や多世代が交流できる地域コミュニティ機 能を強化することを目指しています。導入する機能につい ては、検討委員会や地域協議会、南区民を対象としたアンケ ート調査やオープンハウス等でご意見を伺いながら検討を 行い、第 4 章「4-4 土地利用計画図」にて示しているところ ですが、今後、当地区における土地利用の需要等も把握しな がら検討を進めていきます。頂いたご意見は今後の参考と させていただきます。
89	4-2	公共施設用地として活用するばかりでなく、住 民のオアシスとなる緑地や駐車場としての活 用が望ましい。また、真駒内に不足している若 年世帯や高齢世帯の住宅需要に対応するため 居住機能の導入を図るべき。		
90	4-2	「その他の施設についても」とあるが、その他 の施設とは。		
<b>〈B2・C 街区の機能・役割〉</b>				
91	4-2	施設内容によっては、B1 街区と一体的な土地 利用を図るべき区域であり、公的な体育・健康 増進施設や図書・芸術・文化活動施設を中心に、 民間の医療・商業・各種サービス機能及び居住 機能等の複合的な土地利用を図るべき。	B2・C 街区は区役所や区民センター、保健センターが立地 しており、これらの行政施設を B1 街区に整備する行政・公 共施設へ移転した後の活用を想定しています。エドウィン・ ダン記念館や真駒内用水に近接し、真駒内独自の魅力を活 用・向上させる機能の導入を目指すにはふさわしい街区で あり、想定される機能については、検討委員会や地域協議 会、南区民を対象としたアンケート調査やオープンハウス 等でご意見を伺いながら検討を行い、第 4 章「4-4 土地利用 計画図」にて示しているところですが、事業着手の段階で土 地需要や地域ニーズ、公有施設の更新動向等を踏まえ、あら	
92	4-2	道外からの居住希望者がお試しで短期間の宿 泊ができたり、スポーツ観戦に来たサポーター や部活動で真駒内へ来た高校生等が宿泊でき るような施設の導入を期待。		

			ためて検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
93	4-2	区役所、区民センター、保健センターなどをまとめて配置すると良い。	区役所や区民センター、保健センター等の行政施設については、機能を停止することなく移転する必要があることから、まとまった規模を有し、真駒内駅からも比較的近接しているB1街区に集積・複合化することを計画しています。現在よりも真駒内駅に近い位置に行政機能・公共機能の集積・複合化を行うことにより、来庁者の利便性向上を図るとともに、多世代が交流できる地域コミュニティ機能の強化を目指していきます。
94	4-2	隣接する施設等との一体的な土地利用が望まれることから、これら既存施設の整備・誘導の方向性について明記すべき。	当地区においては、拠点機能の向上に向けて事業を推進していく必要があることから、本計画では市有施設等が集積した区域を土地利用再編の対象としています。なお、対象区域周辺で、将来的に土地利用転換等がなされる場合は、より効果的なまちづくりが進められるよう、本計画を踏まえた連携や土地利用計画等について検討していきます。
95	4-2	B2とC街区間の道路を廃止し、敷地を一体化してはどうか。	道路を廃止し大街区化することで土地利用の自由度は高まりますが、B2とC街区間の道路には民間の建築物が面していることから、当該道路の廃道は難しいと考えます。
<b>&lt;交流広場&gt;</b>			
96	4-2	歩行者動線や利用方法などを考慮し、十分な広さを確保してほしい。 【類似意見2件】	駅前交流広場は人々が滞留・交流し、にぎわいの核となる空間であり、地域から多様な活用を望む声も多く寄せられており、イベントの開催や観光案内などの情報発信など、様々な活動の展開を想定しています。持続的ににぎわい・交流が創出され、居心地が良く、冬季も含め通年で活用できる空間の実現を目指し、今後具体的な活用や整備・維持管理の方法など交流広場のあり方について検討していきます。また、A街区に導入される民間施設との一体的な活用ということも想定しており、まちづくりに参画する民間事業者との連携も視野に検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
97	4-2	人が集える空間形成は街のにぎわいを作るためには必要。外周にカフェなどの一息つける場があれば、イベントがなくてもにぎわいが作れるのではない。	
98	4-2	寒冷地対応や冬期間の活用を考慮した施設整備が必要。	
99	4-2	大規模な屋内空間として整備し、市民の集まる空間づくりを考えてみてはどうか。屋上に太陽電池を設置できるようにして、発電事業者に貸し出す仕組みにできないか。	
100	4-2	真駒内の特色を生かした機能の導入を図るとともに、それに合わせたネーミングの検討を行う必要がある。 【類似意見1件】	
101	4-2	交流広場で行われる活動は非日常的なイベント対応のみでよく、景観形成は活動が進むことと合わせて検討してもよい。	
102	4-2	駅前地区全体に人が流れ、賑やかさが溢れ出てくるアイデアが必要。	
103	4-2	街角ピアノを設置してほしい。	
104	4-2	広場はB,C街区にも必要ではないか。	A街区以外における広場空間の整備については、各街区に導入する機能の検討と合わせて必要性を検討していきます。
<b>&lt;交通広場・交通施設等&gt;</b>			
105	4-2	交通網の再編や交通広場の整備については、専門家や関係機関、地域住民との十分な調整が必要。	当地区の道路や交通広場の計画に当たっては、専門家や関係機関、関係事業者、地域住民のご意見も伺いながら検討を進めてきており、今後も引き続き協議・調整の上進めていきます。
106	4-2	真駒内駅前には南区の玄関口のため、バス・タクシー乗り場、送迎車・送迎バスの停車場所、自転車置き場など、交通関係の整備を優先してほしい。また、冬季の道路環境や除排雪なども考慮してほしい。	真駒内駅前においては、南区の玄関口として年間を通じて利便性の高い交通結節機能の実現に向けて取り組んでいくことが重要であると考えており、今回の土地利用再編の機会を捉え、交通結節機能の効果的な再編を行い、交通広場、送迎バス・一般送迎車両スペース、自転車駐輪場の整備などにより乗継利便の向上を図っていきます。冬季の道路環境については、堆雪なども考慮したゆとりある道路幅の確保や地域熱供給等を活用した歩行・滞留空間のロードヒーティングの導入を検討していきます。
107	4-2	一般車用の送迎スペースをつくってほしい。 【類似意見1件】	
108	4-2	送迎バスの乗降スペースを整備してほしい。	

109	4-2	「交通広場」の名称の意味が分からない。	本計画では、地下鉄とバス・タクシーの乗継利便性の向上等を目指す広場空間を交通広場と称しています。
110	4-2	交通広場は今回のまちづくりの課題の一つであり、快適な空間となることを期待している。	真駒内駅前においては、南区の玄関口として年間を通じて利便性の高い交通結節機能の実現に向けて取り組んでいくことが重要であると考えており、今回の土地利用再編の機会を捉え、民間事業者や交通事業者と連携し、地下鉄とバス・タクシーの乗継利便性を向上する交通広場や駅及び民間施設と接続された屋内型のバス待合スペースの整備を目指していきます。なお、大型の構造物を必要とするバス専用のターミナル型のように用途が限定される形式ではなく、将来の輸送手段の変化も見据え様々な交通用途に対応できる広場型の整備を想定しています。
111	4-2	天気や気候に左右されないバス待合所を整備してほしい。	
112	4-2	福住駅のようなバスターミナルがよい。	
113	4-2	可変性の高い広場型の整備とは。	
114	4-2	高齢者や通勤・通学者の乗換及び冬期間の利用を考えた場合、交通広場内にバスの乗換を考慮したバス乗り場と降り場の一体的な整備を図ると共に、十分な送迎・待機スペース、タクシー乗降所、自転車置き場、待合スペース等の一体的な整備が必要であり、将来の各種交通手段別乗降客数を適切に設定し、十分な交通広場用地を確保すべき。	
115	4-2	これだけの機能を集約して納めることができるのか。	当地区の交通広場や各種交通施設の計画に当たっては、専門家や関係機関、関係事業者、地域住民のご意見も伺いながら検討を行い、第4章「4-2 各街区の機能・役割」「4-4 土地利用計画図」にて配置の考え方や想定する配置を示しています。今後、利用者の利便性やバス・タクシー等の効率的な運用を目指し、事業者等の関係者と引き続き連携・協議しながら検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
116	4-2	地下鉄からバスへの乗り継ぎを考慮し、バス乗り場は駅に近い方がよい。バス降り場とタクシー乗降場はA街区側に配置した方がよい。 【類似意見1件】	
117	4-2	バス降り場は下車専門の場所なので、方面別に配置する必要はない。	
118	4-2	タクシー乗降場を真駒内駅側に整備してほしい。	
119	4-2	バスの行き先や方面を分かりやすくするため、バス乗り場の配置や系統番号の表示を統一するよう、バス事業者と協議してほしい。	交通広場の整備に当たっては、バス乗車場の配置等についてバス事業者等の関係者と連携・協議しながら検討していきます。
120	4-2	現在のタクシー乗り場横のバス降車場付近に送迎車専用ロータリーを整備してはどうか。高齢者の利用を想定し、十分なスペースでの乗降、バス・タクシー動線との分離を検討してほしい。 交流広場の駅出入り口付近に簡易駐車場（送迎用30分まで無料）を設置できれば、送迎ドライバーが車を離れて改札口付近まで出迎えに行くことができ、車椅子および歩行が困難な方の送迎がスムーズになる。	真駒内駅前においては、一般送迎車両の路上での駐停車が多いことが課題となっており、今回の土地利用再編の機会を捉え、第4章「4-4 土地利用計画図」に示すとおり、既存バス乗降スペースの転用や民間事業者との連携などにより、駅の北側と南側にそれぞれ一般送迎車両スペースを確保することを目指しています。 駅直近に身障者用乗降場やタクシー乗降場の整備も想定しており、高齢者や障がいのある方に配慮したバリアフリー環境の整備に向けて、利用マナーの啓発や優しさと思いやりの視点に立った高齢者・障がいのある方の目や感覚に基づくバリアフリーチェック制度の活用など今後検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
121	4-2	身障者用乗降場について、障がいのある方が優先して利用できる方法や車いすの出し入れのスペースを考慮する等の利用しやすい整備方法を検討してほしい。計画段階から障がいのある方の意見を聞きながら検討すべき。 【類似意見1件】	駅前土地利用再編において、新たに開発される商業施設などの駐車場については、関係法令に基づき過不足のない適切な容量と入庫待ち車列が周辺道路交通に影響を及ぼさない施設レイアウトとなるよう事業者と連携・協議しながら検討していきます。
122	4-2	商業施設等において、十分な駐車場を整備してほしい。 【類似意見2件】	
123	4-2	交差点・道路線形の改良を検討する際には、車両・歩行者分離式の信号制御を検討してほしい。	
124	4-2	乱横断が多く危険であるため、バス停留所の南側（桜山の西側）に歩道を整備してほしい。	現在、駅から南側の桜山の散策路入口までを結ぶ歩道がない状況ですが、今回の土地利用再編に合わせて歩道を整備

			し、桜山や真駒内駅の南側からの歩行者のアクセシビリティ・安全性向上を図っていきます。
125	4-2	平岸通の乱横断については、バス乗り場の南端に信号機付き横断歩道を設置するなど先行して対応すべき。	信号機付き横断歩道を先行して設置することについては、短い区間に信号を設置することで自動車交通に影響があることなどを考慮し、慎重な検討が必要と考えています。今回の土地利用再編を機会に、駅前の交通環境の改善を目指し検討していきます。
126	4-2	南区では、交通結節点を真駒内のみではなく、例えば川沿地区にも機能を分散することで、藤野方面や川沿・南沢・中の沢方面からのアクセスがしやすくなり、バス等の運行距離短縮に繋がる。	本計画では、真駒内駅前の土地利用再編により、地域交流拠点としての機能の向上を図り、南区の各地域から公共交通を利用して真駒内駅を訪れることで様々な都市機能が利用できるまちを目指していくこととしています。第5章「5-3 周辺地域への波及・展開」にも示すとおり、公共交通の拠点である駅前地区への目的性を高めることにより、公共交通の利用が促され、ひいては公共交通網の確保にも繋がるものと考えています。なお、バスに関しては、昨今の全国的なバス運転手不足等の課題もある中、交通事業者等とも協議を行いながら、適切な運行を目指していきたくと考えています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
127	4-2	バスなどの公共交通に頼ることを想定しているが、バス路線の維持は可能なのか。	
128	4-2	開発により激増する交通量や駐車場需要に対応するため、計画地区内に「東西方向を結ぶ新たな基幹道路」を設置する必要がある。また、この基幹道路は国道 453 号との円滑な連絡を図れるような工夫が必要である。	本計画の検討に当たっては、平岸通の迂回化や新たな開発を考慮した交通解析を実施しており、渋滞の可能性は低いことを確認しています。自動車交通の円滑性・安全性確保に向けては、送迎スペースの確保、交差点・道路線形の改良、信号機の設置・移設等により、交通の安全性を確保した上で、スムーズに通行できるよう検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
129	4-2	川沿方面から真駒内駅に向かうには、五輪通と藻南公園を通る川沿石山連絡線の2本の接続しなくて時間が掛かり不便なため、駅前と国道230号を最短で結ぶ新たな道路を整備できないか。	新たな道路の整備については、工事や維持管理に多額の費用が掛かることから、将来的な交通需要を踏まえながら慎重な検討が必要と考えています。
130	4-2	自衛隊前駅と真駒内駅の間に新駅を整備し、川沿方面と西岡方面のバス路線を新駅に接続させる。また、将来、南区川沿-定山溪間に国道230号新道が建設（白川・砥山経由）される際には地下鉄南北線の藤野方面への延伸を検討すべき。	新たな地下鉄施設の整備については、工事や維持管理に多額の費用が掛かることから慎重に検討しなければならず、今ある公共交通の利便性向上を図るとともに適切に維持管理していくことが重要であると考えています。
131	4-2	将来の南区の公共交通の変化を見据えた整備（MaaSを含む）が必要。	将来の交通施策を見据えた視点は重要であると考えており、第4章「4-2 各街区の機能・役割」p46にも示すとおり、交通広場はバス専用のターミナル型ではなく将来の輸送手段の変化に柔軟に対応できる可変性の高い広場型の整備を計画するなど、時代に追随したシームレスな移動環境の実現を目指し、検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
132	4-2	今後、小型で小回りの効くオンデマンドバスがAI導入と共に増加することが予想されることから、先を見通した構造を考えるべき。	
133	4-2	オンデマンドバスなどが導入となった場合、平岸通への停車が想定され、相当の幅員が必要になるのではないかと。	
134	4-2	電気自動車の普及に伴う充電・水素ステーション等の配置など、未来の変化・視点を踏まえた対応が必要。	
135	4-2	AI オンデマンドバスは、藤野循環バス「ふじの〜」の様なコミュニティバス向けの車両を使うべき。	
136	4-2	真駒内地区の平岸通、真駒内通は大型トラックの通行が多く、低速な小型モビリティの走行は危険である。 自動運転バス・タクシーは、積雪時に安全走行できない。また、真駒内地区は、桜山や真駒内公園等から落葉が舞いやすく、落葉を「障害物」と認識して事故になりやすい。	今後社会情勢に応じて様々な交通施策が想定される中、安全性に関する視点は重要であると考えます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
137	4-2	周辺道路の交通量について、平岸通のデータだけが平成16年からとなっているのはなぜか。	交通量のデータについては、札幌市でこれまでに実施した交通量調査の結果を参照しており、場所によって調査の年次が異なることから、このような記載となっています。

〈真駒内駅と駅前街区の連続化〉			
138	4-2	駅前通りの人優先での再編など、考えられる点を網羅した良い計画案だと思う。	真駒内駅と駅前街区の土地利用のあり方については、検討委員会や地域協議会、南区民を対象としたアンケート調査やオープンハウス等で様々なご意見を伺いながら、第4章「4-2 各街区の機能・役割」p47～49に示すとおり、「景観・みどり」「地域活動」「都市機能の集積」「交通結節」などの多面的な観点から、駅前地区に求められることや自動車交通への影響なども考慮しながら検討を進めてきました。
139	4-2	平岸通の駅前の丁字路を澄川方面から石山方面に通過する車は少なく、通過しても次の丁字路で右折する車が多いため、駅と駅前街区を連続化しても大きな支障はない。	こうした検討を踏まえ、基本的な方向性として、誰もが安全・快適に移動し、にぎわいや交流が生まれ、南区の拠点としての利便性を享受できる「人・公共交通主体」のまちづくりを実現するため、駅前に歩行者空間を確保し、平岸通を迂回化することにより、駅前の施設を地上レベルでつなぎ、切れ目ない人の動線を構築することと整理をしました。
140	4-2	交通広場、交流広場の整備は行わず、平岸通を現状のまま維持すべき。	これにより、「各交通施設間の円滑な乗継」「地域利便に供する都市機能集積の実現」「平岸通の道路横断や乱横断発生等の交通課題の解消」「真駒内各地域への回遊性創出」「品格やにぎわいが感じられる駅前空間の形成」「交流広場の活用の可能性の拡大」といった効果が期待され、今後検討を行っていきます。
141	4-2	バス利用者や施設側の利便性に偏り過ぎていると思われ、平岸通の迂回化に反対。	真駒内駅と駅前街区の連続化に当たっては、一般車送迎スペースの設置や交差点・道路線形の改良、信号機の設置・移設、十分な道路幅の確保など、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組の実施を検討し、交通の安全性を確保した上で、自動車もスムーズに通行できるよう取り組んでまいります。
142	4-2	平岸通の交通量が減っているのは南区の人口減少の影響と考えられるが、今後、南区の人口増加を目指していくのに、平岸通を迂回化してよいのか。	今後、頂いたご意見も踏まえ、北海道警察や消防局、教育委員会等の関係者と協議・調整を図り、自動車交通の円滑性・安全性確保のほか、通学路をはじめとした歩行者の安全対策など、必要な検討を行ってまいります。
143	4-2	消防車や救急車が平岸方面から南町方面に進む場合に時間が掛かることから、平岸通の迂回化に反対。	真駒内駅と駅前街区の連続化に当たっては、上記 No143 のご意見に対する市の考え方に記載のとおり、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組や歩行者の安全対策など必要な検討を進めていくほか、夜間においても快適で安全に移動できる歩行者動線を確保するなど、まちづくりの取組を通じて安全性向上に取り組んでまいります。
144	4-2	迂回路は救急車や消防車の通行を考慮した拡幅を行ってほしい。	また、歩行者ネットワークの形成において、積雪寒冷地である地域特性を踏まえることは重要であると考えており、天候に左右されない街区間連絡動線の整備や地域熱供給等を活用した歩行・滞留空間のロードヒーティングの導入を検討していきます。
145	4-2	平岸通を迂回化すると交通渋滞の原因になる。札幌市の歴史に残る道路は変更しない方がよい。	真駒内駅と駅前街区の連続化に当たっては、上記 No143 のご意見に対する市の考え方に記載のとおり、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組や歩行者の安全対策など必要な検討を進めていきます。
146	4-2	平岸通を迂回化し真駒内駅前の車の流れを遮断することは、将来大きな失敗例となる。	また、本計画では、第4章「4-3 街並み・ネットワークの形成」に示すとおり、駅や広場、各街区間の移動の円滑性や、駅前地区周辺との回遊性向上を目指しており、A 街区と B 街区においては、真駒内駅からつながる円滑で安全で快適な歩行者ネットワークの構築に向けて検討していきます。
147	4-2	平岸通の迂回化により、小・中学校に通学する子どもが、同じ車線のそばを通ることとなり、交通事故が増えると思う。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
148	4-2	繁華街においては、駅前の連続化は有効な手段と考えられるが、郊外では道路の迂回による事故や渋滞の発生、袋小路化した夜間の犯罪の危険のほか、冬場の広場、歩道除雪の費用負担やツルツル路面での転倒増加が懸念されることから、平岸通の迂回化に反対。	真駒内駅と駅前街区の連続化に当たっては、上記 No143 のご意見に対する市の考え方に記載のとおり、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組や歩行者の安全対策など必要な検討を進めていきます。
149	4-2	平岸通の迂回化により、A 街区と B 街区の間の通路は通学路や買い物をする経路であることから、車両の大きな流れを呼び込むべきではない。また、街区間連絡動線が遮断されるため、将来的には歩行者専用通路とし、通学経路、買い物経路及び街区間動線利用者の安心・安全の確保に努めるべき。	また、平岸通の迂回に伴う真駒内中学校東側道路の廃道については、第4章「4-2 各街区の機能・役割」p49に示すと
150	4-2	迂回路を拡幅しても、直進するより時間が掛かるため、交通渋滞を引き起こし、緊急車両の通行の妨げになる。また、平岸通の迂回と真駒内中学校の東側道路が廃道されることについて、現状との比較がなくわかりづらい。五輪の歴史がある駅前の時計塔を道路整備に合わせて移	



		設すべきではないことから、平岸通の迂回化に反対。	おり、現状と計画の道路網を比較しお示ししています。駅前時計塔は地域のシンボルとして親しまれており、道路整備に当たっては、そういった地域の資源に配慮しながら検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
151	4-2	平岸通の迂回化により、住宅街への車の通行が多くなると、騒音や事故の危険性がある。	真駒内駅と駅前街区の連続化に当たっては、上記 No143 のご意見に対する市の考え方に記載のとおり、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けた取組や歩行者の安全対策など必要な検討を進めていくほか、住環境にも配慮し検討していきます。
152	4-2	2階空中歩廊の接続はなぜ不可能なのか。	真駒内駅2階の空中歩廊の整備については、第4章「4-2 各街区の機能・役割」p48に示すとおり、2階ホームから駅前の街区につながる空中歩廊を設置した場合、2番線から引込線が利用できなくなってしまい、地下鉄の通常の運行が困難となり旅客営業に著しい影響が発生することから困難であると考えています。
153	4-2	駅舎の建て替えも視野に、真駒内駅3階からのアクセスを検討してはどうか。	真駒内駅3階の空中歩廊の整備については、第4章「4-2 各街区の機能・役割」p48に示すとおり、利用者の上下移動が多くなってしまい利便性が低下することや、現駅舎の構造では新たな構造体を支持できず建て替えが必要となることから困難であると考えています。なお、真駒内駅は令和3年度に耐震改修工事を完了しており、駅前地区のまちづくりに合わせた建て替えは予定していません。
154	4-2	真駒内駅の南側出入り口付近に2階建ての空中歩廊を整備し、エスカレーターで上ることで、直線道路を封鎖せず、雨、雪の心配もなく渡ることができないか。	駅を出てから平岸通を横断する2階空中歩廊の整備については、利用者の上下移動が多くなってしまい利便性が低下し効果が期待できないことから困難であると考えています。
155	4-2	地上接続が良いということがわかったが、駅の建て替えを考慮し、平岸通のアンダーパス化を検討できないか。	平岸通を立体交差道路（アンダーパス・オーバーパス）として整備する場合、本線から分岐する右左折用の道路を駅の南側と北側にそれぞれ新設する必要があるため、沿道の建物への影響（解体、移転等）が大きく、また、現状では平岸通を通行する車両の半数近くが駅前の交差点から西側に向かっているため、立体交差道路と地上部の合流部では交通が輻輳するほか、費用に見合った効果も期待できないことから、整備は困難であると考えています。
156	4-2	平岸通のオーバーブリッジ化を検討できないか。	
157	4-2	真駒内駅を地下化して接続する方法もあったのではないかと。対象区域の中心に駅が移設できれば、利便性が向上したのではないかと。	新たな地下鉄施設の整備については、工事や維持管理に多額の費用が掛かることから慎重に検討しなければならない、今ある公共交通の利便性向上を図るとともに適切に維持管理していくことが重要であると考えています。
158	4-2	現在の南区役所周辺まで地下鉄を延伸し、駅、区役所、バスターミナルの一体化を図り、そこを中心軸とした市街地開発を展開してはどうか。	今回の土地利用再編に当たっては、現在の駅前に歩行者空間を確保し、平岸通を迂回化することで駅前の施設を地上レベルでつなぎ、切れ目ない人の動線を構築することにより、「各交通施設間の円滑な乗継」「地域利便に供する都市機能集積の実現」「平岸通の道路横断や乱横断発生等の交通課題の解消」「真駒内各地域への回遊性創出」「品格やにぎわいが感じられる駅前空間の形成」「交流広場の活用の可能性の拡大」といった効果が期待されると考えています。
159	4-2	平岸通を現状のまま存置し、道路上空をA街区利用者の駐車場として活用できないか。	駅前の土地利用再編において、新たに開発される商業施設などの駐車場については、関係法令に基づき過不足のない適切な容量と入庫待ち車列が周辺道路交通に影響を及ぼさない施設レイアウトとなるよう事業者と連携・協議しながら検討していきます。
160	4-2	平岸街道を迂回させ駅前の横断歩道は無くなったが、A街区とB街区との間には依然横断歩道が発生し、現状と変わらないのではないかと。	当地区において最も人通りの多い真駒内駅とA街区の間に歩行者空間を確保し、駅、交流・交通広場、民間施設を一体的につなぐことにより、地下鉄とバス・タクシーの乗継や各施設間の移動の円滑化、交流広場や駅前通りにおけるにぎわいの創出など様々な効果が期待できると考えています。また、A街区とB街区との間には、安心・安全な歩行者ネットワークの形成に向け、街区間連絡動線の整備といった取組について検討していきます。
161	4-2	真駒内駅とA街区の施設が、天候に左右されない囲いのあるもので結ばれると良い。	本計画では、駅や広場、各街区間の移動の円滑性や、駅前地区周辺との回遊性向上を図るため、安心・安全な歩行者ネッ

			トワークを形成する取組を推進していくこととしています。街区間の移動の円滑性確保に向けては、天候に左右されない歩行者空間の整備が重要であると考えており、第4章「4-3 街並み・ネットワーク形成」歩行者動線の図に示すとおり、A 街区及び B1 街区内においては、街区内に半公共的な通路空間を設け、駅からつながる円滑で安全で快適な歩行者ネットワークの構築を目指していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
162	4-2	平岸通の迂回化により、迂回部の交差点付近のピーク時の交通量が増加すると考えられることから、バスを含めた道路上の駐停車をなくす対策が求められる。 <b>【類似意見 1 件】</b>	真駒内駅前においては、一般送迎車両等の路上での駐停車が多いことが課題となっており、今回の土地利用再編の機会を捉え、第4章「4-4 土地利用計画図」に示すとおり、既存バス乗降スペースの転用や民間事業者との連携などにより、駅の北側と南側にそれぞれ一般送迎車両スペースを確保することや、新たに設置する交通広場内にバス待機場を整備することを計画しています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
163	4-2	南北の道路交通の利便性を確保するため、代替となる南北横断道路の整備が望ましい。石山西岡線の平岸通との接続の改良や、中央分離帯のある南北の道路の接続など、A 街区の整備前に対策を進めて欲しい。	本計画の検討に当たっては、平岸通の迂回化や新たな開発を考慮した交通解析を実施しており、渋滞の可能性は低いことを確認しています。自動車交通の円滑性・安全性確保に向けては、第4章「4-4 土地利用計画図」に示すとおり、送迎スペースの確保、交差点・道路線形の改良、信号機の設置・移設等により、交通の安全性を確保した上で、自動車もスムーズに通行できるよう検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
<b>〈街並み・ネットワークの形成〉</b>			
164	4-3	各街区間は段差が無くシームレスな移動ができるよう検討してほしい。	本計画では、駅や広場、各街区間の移動の円滑性や、駅前地区周辺との回遊性向上を図るため、安心・安全な歩行者ネットワークを形成する取組を推進していくこととしています。街区間の移動の円滑性確保に向けては、天候に左右されない歩行者空間の整備が重要であると考えており、第4章「4-3 街並み・ネットワーク形成」歩行者動線の図に示すとおり、A 街区及び B1 街区内においては、街区内に半公共的な通路空間を設け、駅からつながる円滑で安全で快適な歩行者ネットワークの構築を目指していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
165	4-3	真駒内駅と各街区間の移動では、雨風をしのご、車いすでも容易に通行可能か。	
166	4-3	駅と駐車場の移動について、雨風をしのご、車いすでも容易に通行できるようにしてほしい。	
167	4-3	就学児童をもつ世帯・世代の住みたい地域になる努力とともに、超高齢社会の中で、杖・車いす利用者も十分に考慮した屋内空間のあり方が必要になる。	
168	4-3	連絡通路は広くておしゃれにしたい。	
169	4-3	「B1 街区内に半公共的な通路空間」とあるが、どのようなものを想定しているのか。	天候に左右されず、誰もが自由に利用できる歩行者空間を想定しています。
170	4-3	駅前通り沿いのオープンカフェや、季節や天候に左右されない街区間連絡動線を整備してほしい。	駅前通りのにぎわい創出や安心・安全な歩行者ネットワークの形成に向けて、オープンカフェの設置や街区間連絡動線の整備といった取組について検討していきます。
171	4-3	「にぎわいの軸」は現状と何が変わるのか。	駅前通りは、街路樹が四季折々の表情を見せ、人々が行き交う真駒内駅前のメインストリートであり、「にぎわいの軸」として交流広場と連携し、駅前地区で創出されたにぎわいを真駒内広域に波及させる役割を担っています。今回の土地利用再編において、沿道の建物には駅前通りと調和した緑化に配慮することや、店舗の顔を駅前通り側に向ける、ゆとりある歩行者空間を確保する、オープンカフェを設けるなどといった取組などにより、にぎわいやみどりが感じられる歩行者空間を形成し、駅からの人の流れを誘導していきたいと考えています。
172	4-3	「駅前通りは、地域の『にぎわいの軸』として交流広場と連携し、駅前地区で創出されたにぎわいを真駒内広域に波及させる重要な役割を担います。」とあるが、どのように波及させていくのか。	
173	4-3	住民の利便性だけでなく、他地域から真駒内に人を呼べるような駅周辺のまちづくりとイベントのあり方を念頭に入れ、駅前通りの「にぎわいの軸、みどりと調和した景観」を実現してほしい。札幌市の天候を考慮すると、1年の1/4以上を雪や寒気で覆われるので、みどりへの過度な意識は持たないほうがよい。	
174	4-3	駅前通りにゆとりのある歩行空間を確保するため、歩道沿いの空を整備すべきではないか。	駅前のメインストリートであり、にぎわいの軸を形成する駅前通りにおいて、ゆとりある歩行空間の確保という視点は重要であると考えており、頂いたご意見を踏まえ、記載内容を修正いたします。
175	4-3	「駅前通り」はA 街区、既存商業施設、集合住宅の再整備に合わせて、まちづくり協定や緑化	駅前通りは街路樹が四季折々の表情を見せ、人々が行き交う真駒内駅前のメインストリートであり、第5章「5-1 みど

		協定により沿道の緑化空間を十分に確保する。駅前通りや計画地域内を東西方向に結ぶ基幹道路は、十分な歩道、自転車道、緑地帯、散水・維持管理施設等を整備すべき。駅前のバス停留所や自転車置き場、タクシー乗り場の交通広場への集約に合わせて、跡地を活用した真駒内駅前のシンボルとなるような緑化空間の形成を図るべき。	り・景観形成」にも示すとおり、緑豊かでゆとりある歩行者空間を確保していくことを目指しており、沿道の建物には駅前通りと調和した緑化に配慮するといった取組など今後検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
176	4-3	にぎわいの軸と街区間連絡動線は競合するのではないか。	当地区を移動する歩行者がそれぞれの目的に沿った移動経路を選択することが可能となり、歩行者の利便性や回遊性の向上に資するものと考えています。
177	4-3	緑豊かな広幅員道路について、「地域のにぎわいの再生のためには、これらの歩行者のネットワーク機能を高めることが重要」とあるが、どのように解決するのか。	真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、当地区の南側と北側にそれぞれ接続し、真駒内地域の骨格的な歩行者ネットワークとしての役割を担っており、駅前地区からの人の流れを誘導することにより、地域のにぎわいの再生につなげていきたいと考えています。今後道路のバリアフリー工事を行うなど、歩行者の回遊性向上につながるような取組を検討していきます。頂いたご意見を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう修正いたします。
178	4-3	既存の南北方向を連絡する緑豊かな広幅員の道路の一体化をB2街区や既存のマンションの再整備に合わせて行うなど、歩行者ネットワークの確保を図る必要がある。	歩行者ネットワークの構築により、利便性や回遊性を向上させることは重要であると考えています。本計画では、市有施設等が集積した区域を土地利用再編の対象としていますが、対象区域周辺で、将来的に土地利用転換等がなされる場合は、より効果的なまちづくりが進められるよう、本計画を踏まえた連携や土地利用計画等について検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
179	4-3	交通広場や商業・各種公共施設等の整備により、激増すると考えられる五輪団地方面から平岸通を横断して地下鉄駅にアクセスする歩行者や、五輪団地方面から駅前通を横断してA街区や交通広場等にアクセスする歩行者の安全性を確保する対策を十分検討する必要がある。	駅前の土地利用再編に当たっては、駅周辺の歩行者の動線を考慮した安全な歩行環境を確保していくことが重要であり、第4章「4-4 土地利用計画図」に示す、交差点・道路線形の改良、信号機の設置・移設、十分な道路幅の確保などの検討を行う際には、歩行者の安全性が確保できるよう検討していきます。
180	4-3	新たに桜山散策路に直結できる地下鉄改札口（出入口）を設けて欲しい。 【類似意見2件】	現在、駅から桜山の散策路入口までを結ぶ歩道がない状況ですが、今回の土地利用再編に合わせて歩道を整備し、桜山や真駒内駅の南側からの歩行者のアクセス性・安全性向上を図っていきたくと考えています。なお、桜山散策路に直結できる新たな地下鉄改札口の設置については、駅施設の大規模改修や真駒内保健保安林である桜山の立木の伐採等を伴うことから、慎重な検討が必要と考えています。
181	4-3	桜山へのアクセス性向上に留まらず、桜山自身の活用も検討してほしい。	今回の土地利用再編に合わせて、駅から桜山の散策路入口までを結ぶ歩道を整備しアクセス性向上を図ることにより、地域のシンボルでもある桜山の魅力発信に寄与することが期待されます。また、今後のエリアマネジメントの取組等の検討に当たり、頂いたご意見は参考とさせていただきます。
182	4-3	駅前通りと真駒内川のサイクリング道路との連携を図り、真駒内公園とのアクセスを向上してほしい。	自転車の通行空間を確保するなど、利用環境の充実を図ることは重要であると考えています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
183	4-3	自転車利用環境について、電動自転車や1人乗り自動車など小型の移動手段が増加する事が想定されるが、どのように考えているか。	自転車の利用環境については、自転車の利用動向や電動自転車・小型の移動手段の普及状況を踏まえながら考えていく必要があり、自転車の通行位置を明示する矢羽根型路面表示や駐輪場の整備など、駅前地区における安全な自転車の利用環境の確保に向けて検討していきます。
<b>〈土地利用計画図〉</b>			
184	4-4	土地利用計画については、土地の半分が地下鉄の敷地と山で、四半分が団地という地勢的環境に加え、空中回廊や地下道が困難という諸事情からやむを得ないのかなと思っている。B1街区（行政機能など）やにぎわいの軸の設定、みどりと調和した景観形成は理にかなっておりよい。	本計画の策定に向けては、有識者や事業者の専門的視点から検討を行う「検討委員会」、連合町内会やまちづくり活動団体、学生等で構成し地域住民の視点から検討を行う「地域協議会」を設置し議論を進めるとともに、南区民を対象としたアンケート調査やオープンハウスを実施するなど、様々な手法によりご意見を伺いながら、幅広く多面的な視点から検討を進めてきました。今後、本計画を踏まえた事業の実

185	4-4	駅前交通についての議論は深めてきたように思われるが、その他のエリアについても開発イメージを提示し議論を深めるべき。	施に向けて具体的な検討を進めていく予定であり、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
186	4-4	イメージパースは真駒内らしさを表現していない。	イメージパースは現時点におけるイメージであり、実際の整備内容を表したものではありません。今後、真駒内らしい魅力ある都市空間の形成を目指し検討していきます。
187	4-4	土地利用計画図に「既存道路とのネットワーク強化」と記載されているが、車の往来が増えると多少の便利さと引きかえに静かな環境が失われてしまうので、車の往来を規制してほしい。 <b>【類似意見 1 件】</b>	第 4 章「4-3 街並み・ネットワークの形成」に示すとおり、真駒内地域を南北に縦断する緑豊かな広幅員道路は、地域の骨格的な歩行者ネットワークとして重要な役割を担っており、地域のにぎわい再生のためには、歩行者のネットワーク機能を高めることが重要と考えています。土地利用計画図に記載している「既存道路とのネットワーク強化」については、自動車交通の誘導を意図したものではありませんため、頂いたご意見を踏まえ、記載内容を修正いたします。
188	4-4	平岸通の道路線形が、真駒内駅前だけ大きな曲線形状で表されているのはなぜか。	本計画では、真駒内駅と駅前街区を連続化し、駅前で平岸通を迂回化することを計画しており、これにより真駒内駅前の道路は交差点ではなくなるため、自動車交通の円滑性・安全性確保に向けて、スムーズに走行できる道路形状となるよう検討しているものです。
<b>第5章 まちづくりを支える取組</b>			
<b>〈みどり・景観形成〉</b>			
189	5-1	真駒内らしい豊かなみどりや景観に配慮して、駅前地区の整備を進めてほしい。 <b>【類似意見 3 件】</b>	真駒内地域はみどりや河川、公園などの豊かな自然に囲まれ、都市機能と自然との調和が特徴的な地域であり、駅前地区の土地利用再編においても、これらの貴重な地域資源である豊かな自然を生かし、真駒内地域らしい魅力ある都市空間の形成を目指していきます。
190	5-1	真駒内駅前には緑の連続性を積極的に導入すべきであり、南北の緑豊かな広幅員道路をつなぐことや、真駒内公園との連続性を強調すべき。	緑の連続性という視点では、第 5 章「5-1 みどり・景観形成」p59 のイメージ図に示すとおり、真駒内駅の後背の桜山と真駒内川の緑をつなぐ景観形成や南北に縦断する緑豊かな広幅員道路を生かすような取組などを想定しています。なお、当地区の周辺で土地利用転換がなされる場合には、本計画を踏まえた連携や土地利用計画等についても検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
191	5-1	屋外駐車場は景観を損ねる。	駅前の土地利用再編に当たり、新たに建てられる建築物には、駐車場出入口の配置に配慮するなど、真駒内地域らしい魅力ある都市空間の形成を目指していきます。
192	5-1	利便性が高い駅周辺地域は高度地区内の建築物の高さの制限を緩和して人口密度を高めるべき。15～20 階建て程度のマンションなら、景観との調和もとれる。	当地区においては、品格ある街並みを形成するため、駅前地区に立地する建築物は、周辺の自然環境と調和するよう、落ち着いた色彩や素材等の選定を行い、地域特性に応じた魅力的な景観形成を目指していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
193	5-1	近景における真駒内の顔作りのため、木造を検討すべき。	
194	5-1	市内の研究機関や企業と協働し、南区の木である白樺を活かした空間&インテリアデザインを検討してみようか。	南区の魅力ある地域資源を生かす取組は重要であると考えています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
195	5-1	景観まちづくり指針策定に向けた検討メンバーは公募すべき。	景観まちづくりの推進に当たっては、段階に応じた取組を検討していきます。
<b>〈地域主体のまちづくり〉</b>			
196	5-2	エリアマネジメントの推進は重要であり、大々的に PR すべき。	地域主体によるエリアマネジメントの推進に向けて、効果的な周知方法を検討していきます。
197	5-2	エリアマネジメントの検討は事業の着手と並行して取り組まれるべきであり、地域住民・行政・開発業者・大学関係者等の様々な主体が参加する体制づくりが必要。 <b>【類似意見 2 件】</b>	まちづくりの効果を持続的に発揮するためには、地域が主体となってまちづくりを推進していくことが重要であり、地域、教育・研究機関や学生、企業、行政等の多様な主体が協働しながら、持続的に活動するための仕組みづくりが必要であると考えています。計画策定以降も引き続き、まちづくり活動の運営体制の構築や交流広場の効果的な活用方法などについて検討していくほか、当面の取組として「まこまる」を活用したまちづくりの機運醸成の取組を行っていき

			たいと考えています。
198	5-2	エリアマネジメントは外部の運営だけではなく建築内部の運営にも関わるべき。	エリアマネジメントの展開に向けて、当まちづくりに参画する民間事業者と協働していくことが重要であると考えており、交流広場の運営をはじめ、収益を確保できる事業を想定しながら、持続的で安定した運営体制等について検討していきます。
<b>〈周辺地域への波及・展開〉</b>			
199	5-3	地域資源の活用とあるが、どのようなことか。	南区広域への波及・展開として想定しているものであり、南区の魅力ある地域資源を最大限活用するため、多くの人々が利用する真駒内駅前において、ICT 技術や交流広場を活用した情報発信等を行うほか、交通結節機能を強化することにより、真駒内駅と各地域資源を往来する人やモノ・情報の交流を活発化し、南区全体の交流人口の増加を目指すこととしています。
200	5-3	地域資源を有効に活用する上で、真駒内駅前地区と周辺地域の交通ネットワーク強化と交通利便性の確保は重要であり、計画地区内の基幹道路と国道 453 号の連結やバスネットワークの再編が重要である。	地域資源を活用する上で交通利便性の確保は重要な視点であると考えており、当地区においては南区のゲートウェイとして交通結節機能の強化を図っていくこととしています。計画地区内の基幹道路と国道 453 号の連結について、新たな道路の整備は今後の社会情勢や交通需要、事業の採算性なども踏まえた慎重な検討が必要であると考えています。また、全市的なバスネットワークの再編などについては、現在札幌市公共交通協議会で協議を進めているところです。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
201	5-3	本計画への幅広い地域の活動家の参加を具体化させるための「アクションプランづくり」を進め、その中で具体的な地域資源の活用方を検討すべき。	地域が主体となってまちづくりを推進していくことが重要であると考えており、第 5 章「5-2 地域主体のまちづくり」に示すとおり、地域、教育・研究機関や学生、企業、行政等の多様な主体が協働しながら、持続的に活動するための仕組みづくりについて検討していきます。また、そのような取組の中で、地域資源の活用方策について検討していきます。
202	5-3	南区のゲートウェイ機能と称しているが、今後の IT、AI の進歩の可能性を考慮していない。	本計画では、南区の魅力ある地域資源を最大限活用するため、多くの人々が利用する真駒内駅前において、ICT 技術を活用した情報発信や交通結節機能の強化により、南区のゲートウェイとしての機能強化を目指すこととしており、今後の社会情勢や先進技術の動向も踏まえ、真駒内駅前地区に適した機能の導入を検討していきます。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
203	5-3	急増するインバウンド需要に対応するため、オーバーツーリズム対策、駅前インフォメーションの設置、外国出身者の常駐態勢の検討が必要。	本計画では、地域の顔となる駅前地区のまちづくりを進めることにより、生活利便機能の充実やにぎわいの創出を図り、真駒内地域の住宅地の魅力を高めるとともに、駅からの人の流れを真駒内各地へ誘導することにより、広く民間投資を誘引し、老朽建築物の更新など、連鎖的な土地利用転換に繋げることを目指すこととしています。頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
204	5-3	真駒内を魅力的なまちにしていくためには連鎖的な土地利用転換が重要。	第 1 章「1-3 札幌市が目指すまちづくり」に示すとおり、真駒内駅前地区は、真駒内地域はもとより南区全体の拠点としての機能の向上を図っていくこととしています。先導的に駅前地区の取組に着手し、地域の顔となる駅前地区のまちづくりを進めることにより、広く地域に民間投資を誘引し、老朽建築物の更新など連鎖的な土地利用転換に繋げることを目指すこととしています。
205	5-3	真駒内地域内で、若い世代が戸建てに住み、高齢化すると集合住宅に住み替えるサイクルを促進するべき。	各関係機関と連携したまちづくりを進めることは重要であると考えています。第 5 章「5-3 周辺地域への波及・展開」に示すとおり、真駒内地域には、北海道や都市再生機構が所有する大規模団地が多く立地し、中長期的には老朽化への対応が必要となることが予想され、大規模な土地利用転換となる場合も考えられることから、本計画も踏まえ、今後も関係機関と連携し、地域の特性を十分に考慮した真駒内地域の継続したまちの再生について検討していきます。
206	5-3	真駒内および周辺の土地・住宅の売買が停滞している。また、道営住宅の跡地の方向性が不透明であり、今後の真駒内が北海道・札幌市・南区の中でどうなるかとしているのか分からず不安。	
207	5-3	真駒内地区全体の再生を目指すには、独立行政法人都市再生機構との連携による一体的なまちづくりを進めることが重要であり、計画にも明記すべき。	
208	5-3	独立行政法人都市再生機構の団地は建て替えによる高層化や現代に求められる機能を持った住宅への更新に期待したい。北海道所管の集合住宅は駅に近い場所は売却して民間による開発を誘導してほしい。	
<b>第 6 章 スマートコミュニティの形成に向けて</b>			
209	6-1	地球温暖化対策の一環を担う開発として、可能	昨今、まちづくりにおいては、脱炭素や災害対応力の強化な

		な限り具体的な対策を検討し、環境都市札幌を先導する緑豊かな快適都市の構築を目指すべき。 【類似意見 1 件】	どを主眼として、地域の特性や資源を上手に生かしつつ、先進的な環境・エネルギー技術や ICT 技術などを複合的に導入したスマートコミュニティの形成が進められています。駅前地区の再編に当たっては、脱炭素化に向けた「環境性の向上」、災害対応力の強化による「安全・安心の確保」、賑わい創出のための「歩行者滞留・交流空間の機能向上」を基本方針とし、スマートコミュニティの形成に向けて先駆的に取り組んでまいります。
210	6-1	スマートコミュニティの形成に期待している。	脱炭素化に向けた視点は重要であると考えており、第 6 章「6-2 導入・拡充を目指す技術・設備とその進め方」にて概要を整理しており、今後検討していきます。
211	6-1	2050 年までのカーボンニュートラルに向けて、エネルギー導入の多様化を図る必要はないか。	札幌市では、市内から排出される温室効果ガスを 2050 年までに実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を目指しており、駅前地区の再編に向けては、こうした視点を最大限取り入れ、今後検討していくこととしています。
212	6-1	ゼロカーボンシティの視点について議論されていない。	災害対応力の強化による安全・安心の確保に向けたスマートコミュニティの先駆的な取組として、災害に強い分散型電源の導入などを目指し、今後検討していきます。また、避難施設については、「札幌市避難場所基本計画」に基づき、指定避難所（基幹）を歩行距離 2 km の範囲で指定しています。当地域は、歩行距離 2 km 圏内に真駒内桜山小学校、真駒内曙中学校などを指定避難所（基幹）として指定していることから、新たに指定避難所（基幹）の指定は想定していません。区民センターについては、現在全區区民センターが指定避難所（基幹）を補完する指定避難所（地域）に指定していることから、新施設の指定について検討していきます。
213	6-1	災害対応力の強化について議論されていない。中学校の体育館のような避難施設が必要ではないか。	駅前地区の土地利用再編に合わせて、新潟岡清掃工場の排熱を利用した地域熱供給の拡充や先進的な環境技術・ICT 技術、分散型電源の導入により、災害時にも電気や熱が利用できる環境の構築を目指しており、これにより災害時における公共サービス機能や生活利便機能の維持・向上が見込まれ、エリア全体の強靱化につながるものと考えています。
214	6-1	施策の方向性と強靱化が繋がっていない。	再生可能エネルギーの導入に向けては、様々な手法が想定されることから、対象区域における環境技術等の導入について、土地利用再編とあわせて今後検討していきます。
215	6-2	再生エネルギーの利用に当たり蓄電設備の設置も必要になるため、各街区の地下空間を利用できるように整備できないか。	駅前地区において新設・更新予定の市有施設や民間施設などを主な対象として、再生可能エネルギーの導入を検討していくこととしており、バイオマス発電の導入可能性についても合わせて検討していきます。
216	6-2	地域熱供給のスケールアップと CO2 削減を目指した技術の導入に賛同。例えば、森林が多い南区の特性を活かし、未利用木材を使ったバイオマス発電の導入が考えられる。	既存の地域熱供給ネットワークの接続エリアや箇所の拡大に当たっては、排熱量規模、温室効果ガス削減効果、事業採算性などを勘案しながら検討していきます。
217	6-2	地域熱供給は A 街区に限らず C 街区まで拡張すべき。	多くの人が行き交う駅前の交流広場などを対象に、エネルギー効率が高く、環境負荷の少ないロードヒーティングの導入を検討していきます。
218	6-2	真駒内駅から C 街区まで、地域熱供給の活用によるロードヒーティングの整備を実現してほしい。	既存の地域熱供給ネットワークの接続エリアや箇所の拡大に当たっては、排熱量規模、温室効果ガス削減効果、事業採算性などを勘案しながら検討していきます。なお、当地区は札幌市の上位計画において、集合型の居住機能の集積を目指す「集合型居住誘導区域」に位置付けられていることも踏まえ、土地利用再編の取組を進めていきます。
219	6-2	地域熱供給は使用料金が高く柔軟性に欠けることから、地区全体の需要増を図る上で、地域内の居住世帯増加を図るべき。	スマートコミュニティの形成に向けた先駆的な取組として、どのような技術・設備を導入していくか、ご指摘いただいた視点も踏まえ今後検討していきます。
220	6-2	電動バスは、電磁波で心臓ペースメーカーが誤作動しやすくなる、冬期間の暖房ヒーターの消費電力が大きい、維持費も高くバス代の値上げに繋がる、車両寿命が短く不経済、出火時に火の回りが早く危険である。 水素ステーションは半径 400 メートルの安全地帯が必要とされるが、駅前地区に広い敷地を確保するのは困難である。	
<b>第 7 章 今後の流れ</b>			
221	7	出来る限り早期の事業完了を望む。	本計画の対象区域内には、真駒内中学校や南区役所・区民セ

		<b>【類似意見 1 件】</b>	
222	7	南区の急速な高齢化や人口減に対して早急な対策が必要であり、既存施設の活用など、すぐに出来る事から行ってほしい。	ンター、南保健センターが立地しており、それらの行政施設を移転させながら段階的に施設整備を進めていく必要があることから、現時点では、地区全体で計画策定から概ね 15 年程度の計画期間を想定しています。今後、本計画を踏まえた事業の実施に向けて、導入する機能・施設規模や事業手法などの検討を進め、まちづくりの効果を出来る限り早期に発現できるよう取り組んでまいります。
223	7	計画期間の 15 年先も見据え、具体案のタイムラインを随時広報し、真駒内地域への居住・投資意欲を早い段階からうまく呼び起こして欲しい。	本計画の策定に向けては、土地利用再編の検討状況等を地域の方々に広くお知らせするまちづくり通信の発行や、市場ニーズを把握するため民間事業者を対象にしたサウンディング型市場調査を実施するなど、当地区の取組状況について広く周知を図ってきました。計画策定以降も引き続き、事業の進捗やまちづくりの取組について、札幌市公式ホームページや真駒内まちづくり通信等を通じて、周知・広報に取り組んでまいります。
224	7	計画策定後も自治基本条例に沿った「情報共有」と「市民参加」を推進すべき。	まちづくりの効果を持続的に発揮するためには、地域が主体となってまちづくりを推進していくことが重要であり、地域、教育・研究機関や学生、企業、行政等の多様な主体が協働しながら、持続的に活動するための仕組みづくりが必要であると考えています。このため、計画策定以降も引き続き、まちづくり活動の運営体制の構築やまちづくりの取組状況等の周知・広報に取り組んでまいります。
225	7	A 街区で「開発事業者の募集・決定」とあるが、どのようなやり方で進めるのか。公募の条件を市民に公開すべき。	A 街区の開発事業者の選定については、公募により事業者による企画の提案を求め、その中から優れた企画を提案した事業者を選定する「公募型プロポーサル」を想定しています。本計画の策定に当たっては、今回のパブリックコメントも含め、様々な手法により地域のご意見を伺いながら検討を進めてきており、今後、本計画を踏まえた事業の実施に向けて、募集条件や評価基準、公開方法など具体的な募集方法について検討していきます。
226	7	B1 街区はどのような事業手法を検討するのか。	札幌市では、効果的・効率的な公共施設等の整備に向けて、民間の資金や創意工夫等を活用する PPP/PFI 手法の検討・導入を目的とした「札幌市 PPP/PFI 活用方針」を策定しており、この方針に基づき、PPP/PFI 導入検討など、効果的な事業手法を検討することを想定しています。
227	7	B2・C 街区で事業手法の検討は行わないのか。	B2・C 街区については事業化までには時間を要することから、今後の土地需要や地域ニーズ等を踏まえ、導入する機能と合わせて効果的な事業手法について検討していきます。
228	7	まこまる（旧真駒内緑小学校）の解体を早め、先行して区役所を建て替えないのか。	現時点で、まこまるの解体時期は決まっていません。今後、まこまるを含む既存施設の解体時期や南区役所の建て替え時期について検討していきます。
229	7	「まこまる」は、いつまで利用が可能なのか。	
230	7	本計画案の推進に向けて、取り組むべき課題は多大かつ緊急を要する事から、南区役所内に「プロジェクトチーム」等を設置するなど、当業務への集中的・重点的な組織編成が必要。	本計画の策定に向けては、有識者や事業者の専門的視点から検討を行う「検討委員会」、連合町内会やまちづくり活動団体、学生等で構成し地域住民の視点から検討を行う「地域協議会」を設置し議論を進めるとともに、南区民を対象としたアンケート調査やオープンハウスを実施するなど、様々な手法によりご意見を伺いながら、幅広く多面的な視点から検討を進めてきました。また、札幌市役所内においても、まちづくりに関係する部局が連携して検討を進めてきたところであり、計画策定以降も、事業を円滑に進めていくための体制や多様な主体が協働しながらまちづくり活動を行う仕組みづくりなどについて検討していきます。
<b>その他の意見</b>			
231	その他	パブリックコメントの募集時に本書版も配布すべきであった。	計画案の本書版はページ数が膨大であることから、資料の配布スペースや印刷費用を鑑み、札幌市役所本庁舎、各区役所、南区のまちづくりセンター等にて閲覧用として配架するほか、札幌市公式ホームページにて公開することとさせていただきます。頂いたご意見は、今後のパブリックコメント手続実施の際の参考とさせていただきます。
232	その他	真駒内駅前地区まちづくりの予算規模を知りたい。	当地区の予算規模について現時点で確定しているものではなく、今後事業化に向けて、導入する機能・施設規模、事業手

			法などの検討を行いながら算出していく予定です。
233	その他	<p>駅前の開発計画は、真駒内中学校と真駒内桜山小学校との一体整備が前提となっていることに問題がある。</p> <p>多くの子どもを詰め込むことになり、望ましい教育環境とは思えない。</p> <p>子どもたちの集団を大人が十分に見守れるよう小さい規模で維持することが教育のトレンドであり、学校の校舎数を減らすべきではない。</p> <p>学校の整備方法から改めて問い直し、議論を地域住民や子どもたちと共に積み重ね直すよう求める。</p>	<p>札幌市教育委員会では、札幌市における小中一貫した教育の更なる推進を目指して、真駒内桜山小学校と真駒内中学校を令和9年度から義務教育学校（小中一貫校）に改編することを予定しています。義務教育学校は、小学校段階と中学校段階の9年間をひとまとまりとして捉えることにより、従前の同世代の集団での学ぶ機会に加え、より多様な児童生徒や教職員と関わる機会が増えることから、集団性、社会性の育成にも繋がると考えています。これまでも説明会を5回実施するなど、保護者や地域の方の意見を伺いながら進めてきておりますが、引き続き、保護者や地域の代表者から構成される検討委員会を設置し、検討委員会でのご意見・ご助言に耳を傾けながら、より良い学校づくりに向けて検討を進めていきます。</p>
234	その他	<p>真駒内地域の魅力が向上し若年層世代が集まることで、児童数が増加する場合はどうするのか。</p>	<p>当地区のまちづくりの取組を通じて、今後定住人口が増える可能性はありますが、現時点において、学校規模に大きな影響を与えるまでの児童生徒数の増加は見込まれておらず、一定程度の児童生徒数の増加には対応できると考えています。</p>

#### 4 担当

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所5階北側  
 札幌市まちづくり政策局 都市計画部 地域計画課 調整担当  
 TEL：011-211-2545