

## 参考資料 2 : 緑を感じる都心の街並み形成計画（素案）に対する 意見募集の結果について

### (1) 意見募集の実施概要

#### 募集期間

平成17年2月16日から平成17年3月17日までの30日間

#### 資料配布場所

企画調整局都心まちづくり推進室、市政刊行物コーナー、各区役所市民部総務企画課広聴係（10カ所）、各まちづくりセンター（87カ所）

#### 実施主体

緑を感じる都心の街並み形成計画策定委員会

### (2) 募集結果の概要

31名から87項目の意見が提出された。これらを次の6区分に分類し、それぞれ考え方を整理しました。

- ① 意見を受けて素案を修正するもの（◎）・・・・・・・・・・・・・・・・・・7項目
- ② 素案に記載している、又は同趣旨の内容としていることから修正の必要がないもの（○）  
・・・・・・・・・・・・・・・・・・11項目
- ③ 素案に盛り込むことにはそぐわないが、事業の具体化の段階で  
提案の趣旨に即して検討すべきもの（△）・・・・・・・・・・20項目
- ④ 意見の趣旨を重要なものと受け止め、他の施策によって、  
又は将来においての実現を目指すべきもの（◆）・・・・・・・・9項目
- ⑤ 意見を受けての素案修正や実現化が困難なもの（×）・・・・・・・・・・27項目
- ⑥ 本計画の対象外の施策等についての意見（－）・・・・・・・・・・13項目

#### 意見の提出手段

合計31人（内訳：郵送8人、FAX8人、Eメール8人、持参7人）

意見の計画（素案）の該当場所

計画（素案）の該当場所	意見数	◎	○	△	◆	×	-
○ 計画全体について	8	2	3	0	1	2	0
○ 計画内容について（小計）	66	5	8	20	7	25	1
1 計画の位置付け及び対象範囲	1	0	0	0	1	0	0
2 計画の基本目標	1	0	0	0	1	0	0
3 ストリート文化創造の基本的な考え方	2	2	0	0	0	0	0
4 ストリート文化を展開するネットワーク	1	0	0	1	0	0	0
5 札幌駅前通及び創成川通におけるストリート文化創造の方針							
(1) 札幌駅前通	19	1	2	2	2	12	0
(2) 創成川通	34	2	6	14	3	8	1
6 札幌駅前通及び創成川通における主要な樹種の選定							
(1) 札幌駅前通	4	0	0	0	0	4	0
(2) 創成川通	4	0	0	3	0	1	0
7 ストリート文化創造のための重要な取り組み	0	0	0	0	0	0	0
○ 計画対象外	13	0	0	0	1	0	12
合 計	87	7	11	20	9	27	13

### (3) 個別意見への対応表

- ◎：意見を受けて素案を修正するもの
- ：素案に記載している、又は同趣旨の内容としていることから修正の必要がないもの
- △：素案に盛り込むことにはそぐわないが、事業の具体化の段階で提案の趣旨に即して検討すべきもの
- ◆：意見の趣旨を重要なものと受け止め、他の施策によって、又は将来においての実現を目指すべきもの
- ×：意見を受けての素案修正や実現化が困難なもの
- －：本計画の対象外の施策等についての意見

番号	分類	意見の概要	対応	意見に対する考え方及び修正内容
● 計画全体				
1	計画全体	<p>計画対象範囲は、都市再生総合整備事業での特定地域（札幌駅・大通駅周辺）と企画書に定義されているが、素案では本地域内の駅前通・創成川の範囲のみに限定されている。この結論に至った理由の明記が必要。</p> <p>「第4次長期総合計画」や「緑の基本計画」などの上位計画では、「みどりの拠点をつくる」、「みどりをネットワークさせる」と謳っていることをふまえた場合、これら上位計画に対する位置付けを明確化する必要がある。</p> <p>創成川通と中島公園、駅前通と中島公園、大通と創成川・駅前通といったネットワーク、さらに大通の豊平川までの延長のあり方と問題点が、どのように素案の効果を増大させるかについて記載が必要。</p>	◎	<p>計画対象範囲は、駅前通・創成川通の範囲のみに限定はしていません。ただし、「駅前通及び創成川通におけるストリート文化創造の方針」(P19～)については、予定している各事業の整備区間において記載しています。</p> <p>上位関連計画との関係を明示するため、P2(2)3段落目及び7段落目に、次のとおり加筆します。</p> <p><u>「また、緑の基本計画においては、都心部を緑化重点地区とし、民間施設や公共施設において公開空地等を積極的に確保することなどを通して、緑のネットワークの形成を図ることとしています。」</u></p> <p>～中略～</p> <p>本計画は、<u>これらの上位・関連計画の具体化を図るため、新しい時代の～</u></p> <p>オープンスペースのネットワーク化の意義、効果については、本計画の上位計画となる第4次札幌市長期総合計画第5章の第3節「オープンスペースのネットワークの形成」に記載されており、本計画もその考え方を踏襲しています。</p>
2		<p>他都市のコピーではなく、北国の特質を活かした設計をしてほしい。</p>	◎	<p>必要な視点であり、その方針を明確にするため、P6に次のとおり加筆します。</p> <p><u>「オ 風土的都市デザインの実現</u> <u>公共空間の整備や各ストリーートの街並みづくりにおいて、伝統的デザイン要素の導入や地元素材の活用、新しく独創的なデザインの創出などを通して、北海道・札幌の風土に立脚した都市デザインの実現を目指します。」</u></p>

3	<p>上位計画である都心まちづくり計画では、「風土性をそなえた美しい市街地をつくること及びその都市自体が文化的な個性を備えるようにまちづくりをすることによって、21世紀では成熟した世界市民が交流・生活する世界都市を目指す段階に入るという目標」をたてているが、駅前通と創成川の今回の素案はどのような位置付けにあるのか。そこを明確に記載すべき。</p> <p>また、文化的な個性づくりの全体計画のなかの位置づけについても記載してほしい。さらに、これらに関して市民の学ぶべきものは何か、どのような啓発が必要かを考えることも必要。街はハードだけで完成するものではなく、活用する市民による文化的な個性づくりや世界市民が交流・生活して世界都市をつくる。</p>	○	<p>意見2に対する修正内容のとおり、今後、設計段階において、風土的都市デザインの実現を目指していきます。</p> <p>また、文化的な個性づくりについては、今後、本計画の基本目標である「個性豊かなストリート文化づくり」を展開する中で、実現されていくものと考えています。</p>
4	<p>地震に強い構造にするとともに、非常時に地上に逃げられる道や方法を検討すべき。</p>	○	<p>神戸での震災以降、構造物においては耐震設計が大幅に見直されており、当計画でもこれを用いています。</p> <p>また、避難経路に関しては、非常に多くの利用者が予想される地下施設であることを考慮し、本来道路施設では必要としない「新・建築防災計画指針（地下街に準じた非難動線の確保）」を適用し、必要な出入口を確保しています。</p> <p>今後は、安全な誘導を可能とするためのサイン計画を検討する予定です。</p>
5	<p>計画に、財政赤字体質回避の背景が感じられない。しかも、ソフト中心ではなく、昔のハード中心の計画のように感じられる。また、長期的な構想と短期的な構想を明確にすることが必要であり、短期的にはポケットパーク構想、プランターの活用等、ポイント的な計画を活かすのが良い。また、市民との協力事例、PFI的な実現戦略を具体的に提示するべきである。</p>	○	<p>本計画で示した方針に基づき、今後、沿道建築更新に際してのオープンスペースの確保や、まちづくり活動としてのプランターの活用等、具体的な検討を進めていきます。</p>
6	<p>一般市民が意見を提案しやすくするためにも、反対の意見を持っていた委員の意見を計画に記載すべきである。</p> <p>また、計画策定後、見直しが必要になった時に、公に反対意見の尊重の必要性や、委員会の進め方・あり方に対するレベルの向上を示すことが可能となる。</p>	◆	<p>計画書にこれまでの委員会の議論の蓄積から「反対意見」を明確化して記載することは困難ですが、反対意見も含んだ議事録の全文を記録し、公開しています。</p>

7		まちづくりにおいて重要なのは、そこに生活している人、仕事に関わっている人、地権者等が、関心を持って参加することである。補助金が付くから事業を行うという考え方はやめるべきである。今からでも遅くはないので、有識者ではなく、地域の全関係者と一緒に計画づくりを進めてほしい。	×	計画策定の各段階で、市民 1000 人ワークショップ、創成川通市民懇談会、札幌駅前通・創成川通のまちづくり広場等、様々な場で市民議論を行い、その意見の反映を図っています。 P51「(イ) 管理、活用母体づくり」に記載のとおり、今後は、沿道関係者などとともに、管理、活用のガイドラインをつくっていきたくと考えています。
8		計画を白紙に戻し、駅前通の位置付けを札幌駅南口から中島公園とし、沿道の関係者を中心した委員会をつくって検討して欲しい。 都心まちづくり計画の序文で「市民の参画、協働、協創」等を謳っているにもかかわらず、市民参加、協働の趣旨が生きていない。	×	
● 計画の位置付け及び対象範囲 (P 1~3) について				
9	対象範囲	都心の位置付けが狭い。この範囲については、昨年の風害の補修計画に留めるべきである。この計画の範囲としては、中島公園、円山公園、旭山公園や、新しく展開しているコンベンションエリア等を含めた一回り大きな範囲で考えた方がよい。この新しい範囲へ植樹を行い、将来、大きなグリーンベルトとなるような手法を選択すべきである。 計画全体に、そのデザインが、悪い意味で北海道的である。それを強みと考えているようだが、美学のないグリーン・デザインは、笑われるだけである。新しい北海道庭園美学の創造を期待している。	◆	札幌市全体の緑のネットワークについては、第4次長期総合計画及び緑の基本計画の中で描いています。本計画は、この緑の基本計画との整合を図りつつ、都心まちづくり計画を具体化するにあたり、その基本的な考え方を明らかにするものであることから、対象範囲を都心部としています。 デザインについては、今回は基本的なことを決め、詳細は今後設計を進める中で決定していきますが、いただいた意見も参考にしながら行っていきます。
● 計画の基本目標 (P 4~6) について				
10		ストリート文化の創造が屋外のみできているような印象を受ける表現である。文化的活動の場をどのようにしつらえるのかを計画に記載してほしい。今の大通は、ストリート文化には不適な構造である。市役所の前庭を改修し、大通に対して緑を感じる都心の街並みを形成するように改修することが必要である。また、市役所を市民活動の場として改修することや、市民会館や資料館、教育文化会館、市民ギャラリーなども大通との関係で街並みと市民活動の融合が検討課題。大通に関しての幅広い検討が、駅前通と創成川通の検討には欠かせない要因である。市民が文化を担うという観点からの記載がほしい。	◆	ストリート文化の創造については、P4.イに記載のとおり道路、公園、河川等の公共施設、建築敷地内オープンスペース(広場、アトリウム等)に加え、沿道の街並みや人々の活動を誘発する魅力的な沿道施設(店舗、飲食店等)も含めた空間全体について考える必要があると認識しています。 具体的な展開については、P60「イ 大通、北三条通の質の向上」に記載のとおり、今後、検討していきます。

● ストリート文化創造の基本的な考え方（P7～13）について			
11	緑のネットワーク(P12)	各公園、緑地等を街路樹でつないで、緑豊かな札幌の魅力を出す。	◎ 必要な視点であり、P12ア(イ)を下記のとおり修正します。 「～確保し、緑のネットワークを形成していく。」
12	地元との協働(P12)	街路の緑を増やすために、町内会等の地元の人々に、もっと協力してもらおう。	◎ 行政だけではなく、市民との協働による緑の確保は非常に重要であり、この点を強調するため下記のとおり修正します。 P12ア(イ) 「 <u>行政と沿道関係者が協働して、既存の資源を拡張、～</u> 」
● ストリート文化を展開するネットワーク（P14～18）について			
13	南一条通(P14)	南1条通りの街並みを段階的に西へと延長し、路面の賑わいストリートにする。	△ 都心内の各地区のまちづくりについては、その地区の取り組みの熟度に応じて、必要な検討を進めていきたいと考えています。
● 札幌駅前通及び創成川通におけるストリート文化創造の方針			
・ 札幌駅前通（P19～38）について			
14	自転車通行可能スペース(P20)	自転車道をもっと使いやすいように工夫してほしい。	◎ 今後、運用管理のあり方について検討を進めていきたいと考えているため、P38(イ)一つ目の○を下記のとおり修正します。 「～自由度の高い活用、 <u>可動式緑化施設の設置、自転車通行可能スペースの安全な運用管理、地上の適正な交通管理など、公共空間の活用管理のため～。</u> 」
15		駐輪スペースは積極的に設けて欲しい。無秩序な駐輪は景観上、安全上問題。店舗歩道やユーティリティ空間の一部に明確な駐輪スペースが必要。	△ 札幌駅周辺で必要な駐輪スペースは、現在、別途路外駐輪場の整備を検討しており、限られた空間においてできるだけ魅力を創出するため、駅前通には路上の駐輪施設は設けないこととしています。 安全面に関しては、今後、違法な駐輪車両の取り扱いや、そのためのルールづくり、自転車の走行ルールの周知方法等について、関係機関、沿道関係者ととも検討を進めます。
16		専用スペースを設けることは単なる通行空間と思わせてしまい、自転車は今まで以上にスピードを出し、歩行者との共有空間になりえなくなる。逆に歩行者のペースに合わせた形で曲線化するほうが、限界性が出る。	◆ 今回考えているのは、自転車走行の専用スペースではなく、現状では輻輳している歩行者と自転車をゆるやかに分離するため、自転車走行の可能なスペースを位置を限定して設けるというものです。 ただし、より安全な歩道空間とするため、自転車走行ルールの徹底のための活動を展開する必要があると考えています。

17		地下出入口と歩道の間、ユーティリティ空間と歩道の間には自転車スペースがあるのは危険。車道側にする。	×	車道側に自転車スペースを設置した場合、荷捌き車両との交錯の危険性が高くなることや、地下出入口が建物側に移動することにより、歩行者の空間が狭くなるなどの問題点があり、現在のような位置関係にしています。
18	沿道まちづくりの誘導方向(P23)	札幌駅から大通周辺のビルは、敷地いっぱい建てられているので、かなりの密集度を感じる。建て替え時に、歩道からの20m程度のセットバックを義務付け、一方容積率を2000%程度に緩和し、高さ200m以上の建築も可能にすることで、経済活動を阻害することなく、オープンスペースが確保できるし、コンパクトシティの実現にも近づく。	○	沿道建物の用途、ボリューム、配置、形態、デザインについては、都市構造の秩序維持や経済活動とのバランスに配慮しつつ、楽しく歩け快適にたたずめるメインストリートにふさわしい環境と景観の創出を図る方向で、今後検討していきたいと考えています。
19	整備イメージ(P32)	水平板状の天井は望ましくない。スリット形式で照明もその中に取り付け、圧迫感のない空間づくりにする。壁も含め、曲線を多様する。	△	地下空間の圧迫感を極力少なくするための工夫を設計段階で具体的に検討する予定です。
20	スルーホール(P33)	地下通路の多くに採光があった方がよい。少なくとも20m位に1ヶ所、換気・排煙を兼ねたもの。又地下出入口を交差点にこだわらず、中間2ヶ所でもよい。	×	地上の並木の連続性、効率的・経済的な換気機能と地上と地下の空間的連続性のバランスから、スルーホールは一街区に3ヶ所配置しています。また、非常に多くの利用者が予想される地下施設であり、「新・建築防災計画指針（地下街に準じた非難動線の確保）」により検討した結果、避難経路として、一街区に4カ所の出入口が必要です。
21		スルーホール（採光）は3ヶ所となっているが、もっと増やすべき。	×	
22		スルーホールは、アピアの例を見ても、計画図のような採光効果は感じられず、地下から地上を見上げたり、地上から地下の賑わいを眺めるといった場面は見当たらない。そればかりか、天窗の上部が地下の大きな面積を占有し、地上空間の自由な活用の妨げになるので、断固反対。	×	地上と地下の一体性の確保は、多くの市民が求めており、そのための主要な装置としてスルーホールと出入口を位置付けています。さらにスルーホールは、換気設備としても機能するものであり、必要な施設です。 具体的なデザイン等については、地下から地上の空や樹木が見え、天候が感じられるなど、地上と地下をつなぐ効果が最大限発揮されるよう、今後の設計において詳細な検討を行います。
23	地上地下出入口(P31)	上下移動を誘導する最強の手段であるエスカレーターを設置する。また、十数か所の出入口を4カ所にまとめて、存在感のある建築物をデザインする。	×	エスカレーターは避難経路としての利用は危険なため、階段とは別に設置する必要があり、エスカレーターを設置すると地上空間を大幅に削減することになるため、設置することはできません。また出入口についても、非常に多くの利用者が予想される地下施設であり、「新・建築防災計画指針（地下街に準じた非難動線の確保）」による検討の結果、この計画の配置数が最低限必要なため、減らすことはできません。出入口のデザインについては、本計画におけるコンセプトを具体化するように設計の中で検討していきたいと考えています。
24		1街区で4ヶ所は都市デザイン的にもマイナス。ビルからの出入口を推進すべきで、半分以上で充分。	×	非常に多くの利用者が予想される地下施設であり、「新・建築防災計画指針（地下街に準じた非難動線の確保）」により検討した結果、避難経路として、一街区に4カ所の出入口が必要です。

25	ユーティリティ空間の活用 (P35)	椅子等を置いても車道交通等が多く、落ち着いて休憩できない。また、素案のままでは自転車通行可能スペースに自転車が駐輪されて、走行ができなくなる。よって、ユーティリティ空間に駐輪スペースを設置することを提案する。また、交差点での自転車の走行により歩行者が危険である。	◆	地上部の歩道空間は、固定物の設置を最低限にし、空間活用に関わる規制緩和、ルールの確立、沿道機能の更新、交通量の変化等に応じて臨機応変に活用することができるような設計を行います。 札幌駅周辺で必要な駐輪スペースは、現在、別途路外駐輪場の整備を検討しており、限られた空間においてできるだけ魅力を創出するため、駅前通には路上の駐輪施設は設けないこととしており、今後、違法な駐輪車両の取り扱いや、そのためのルールづくり、自転車の走行ルールの周知方法等について、関係機関、沿道関係者とともに検討を進めます。
26		可動式、椅子やテーブルでの飲食、休憩は、地下空間においては、貧弱な都市景観となるので、国際都市を目指す札幌としてはふさわしくない。	×	地下空間においても多様なアクティビティの展開が可能となることが、札幌都心部の魅力を高めるうえで効果的であると考えています。 指摘のような貧弱な景観とならぬよう、実施に向けては十分なデザイン検討を行います。
27	整備、活用、管理に係る今後の取り組み (P38)	創成川通に比べ札幌駅前通の整備、活用、管理に対する取り組みが遅れているが、沿道関係者から協力が得られるのか。	○	現在も、駅前通沿道まちづくり検討委員会等において、沿道関係者等との協議を進めており、今後も、協力が得られるよう努力していきたいと考えています。
28	その他	市電の存続が決まったことを受けて、地上構造物の再構成を図る必要がある。軌道敷が入る可能性を考慮すると、地下通路との間に土被りを厚くして、高い並木を植えることは難しい。	×	現計画でも、空間的・強度的に軌道敷を納めることは可能であり、構造的に市電の導入を妨げるものではありません。
29		駅前通地下歩行空間は、各種のお祭りに利用できる広さが必要である。また、防災（特に水害）について考慮すべきである。	×	事業費や公共施設として必要な幅員の考え方、完成後の活用等、様々な観点で検討を行い、現在の幅員としました。ただし、民間負担による沿道建物からの接続により広がる部分もあり、これと一体で様々な活用ができるような仕組みを検討しています。 また、防災性の確保は最重要課題として設計を進めています。
30		道庁と三条歴史道の交差点に、シンボルとしてシースルーの展望台を設置してほしい。	×	この場所は、まちづくりの観点での重要性が非常に高いと考えていますが、制度上、及び公共投資の優先度上、当面の計画課題とはなり得ないと考えています。
31		中央分離帯を廃止して、パレードの可能な道路に。道路と歩道の間、夏は自転車道路、冬は堆雪帯となる緩衝帯を設置する。また、樹木は、新時代性のあるトチノキとする。	×	市民に定着した駅前通の景観維持、整備後の景観軸としての連続性確保、豊かな緑の確保等の観点から、中央分離帯を残し、3列並木の再生を基本としています。 また、歩道の樹木については、様々な詩にも詠われ、街のイメージを醸し出す素材として、これまでどおりニセアカシアを選定しました。

32		地下施設をつくるよりも、高架化して防雪屋根をかけた屋上を活用した方が費用がかからず、しかも、歩行者は空を見上げることができ、雪、雨、車の影響を受けない、北国に相応しい空間となる。	×	札幌駅周辺と大通・すすきの周辺の地下施設を連結する地下歩行空間により、四季を通じて天候に左右されず、誰もが安全安心に移動できる交通環境が創出されることや、都心の回遊性が高まることによる活性化が期待できることから、多くの方々が地下歩行空間を必要とされていると認識しています。 また、地下だけでなく、地上地下のそれぞれの特性を活かしながら多様性のある歩行空間を確保することにより、魅力的で活力のある都心が創出されるものと考えています。
<b>・ 創成川通（P39～51）について</b>				
33	空間デザイン(P44)	多くの人々が憩える場所にするため、単なるベンチではなく、座れるオブジェ、水辺への幅広階段など、川を眺めながら休める場所をたくさんつくる。	◎	今後、設計段階で具体的に検討すべき内容と考え、P45 ⑤その他(例)に以下の項目を加筆します。 「・憩いの場づくり：オブジェ、水辺への階段等の人が座って憩える場所」
34		緑の大切さはわかるが、樹木が多く、目線の高さで視界を遮るので、東西の分断につながる。	○	P44, P47 のとおり、東西の視界の抜けを確保した植栽配置を行うこととしています。
35		イメージ画を見る限り大通公園のミニ版で人が集まる要素がない。今後の課題かもしれないが、魚を放すとか釣堀をつくるなどのアイデアを集めなくては、人は楽しめないし、集まらない。	△	今後の設計段階で検討していきます。
36		車椅子、視覚障害者にも配慮した計画にすべきである。散策路に自転車を通さないのであれば、駐輪スペースを設置する。	△	
37		水の曲がりや深さなど、魚が棲めるような工夫を行い、自然観察の出来る場所としてほしい。	△	
38		緑地の車道側にミニ水槽（1×10m）を置く。 また、緑地にはベンチを置く。	△	
39		各ブロックに一カ所づつ、札幌出身の人がつくったモニュメントを設置する。	△	
40		デザインに関しては、従来のイメージ（木、石）や他都市で想像できるものではなく、未来志向の都市を目指すサッポロ空間を印象づけるデザインとする。	×	創成川は、札幌都心部では数少ない、札幌の都市としての歴史を残す空間、要素であり、市民生活の場としての歴史的な姿を後世に残していくことが重要と考えております。
41	大通との交差部(P46)	テレビ塔の横の広場は、高さ1～2m、幅50mの流れ滝にする。	×	大通との交差部デザインについては、今後検討していきますが、河川の勾配を変えて1～2mの落差を設けることは、技術的に困難です。

42	狸小路・二条市場との交差部(P46)	北大通の東伸が実現すると、交通量も増え、北大通での観光・送迎バスの乗降が渋滞の原因になりかねない。緑地の一部を削って、大型バスの乗降場にする。乗降者が、創成川を散策したり、二条市場、狸小路を回遊することなどで東西の活性にもつながる。	△	狸小路・二条市場との交差部デザインについては、今後検討していきませんが、創成川通は、基本的に都心を流れる川としての特徴を活かした整備を行います。観光バスの対策については、別途検討が必要と考えています。
43		狸小路広場に水のカーテンを設置し、ステージの背景等として使う。	△	
44		狸小路と二条市場の交差部は、広場の幅を南側に倍に広げ、強化透明床にして川の流が見えるようにする。	△	
45		狸小路、2条市場、新2条市場の3団体が1年間かけて考えた案を一部ではなく、全面的に取り入れてほしい。また、大型バス乗降場についても回答がほしい。	△	
46	整備イメージ(P50)	文章としては人が集まり、憩い、散策しながら文化・歴史を感じ取れるのだが、イメージ画は作者の個性がすぎていてリンクしにくい。	×	今後、設計段階での具体的検討に進むこととなりますが、計画書のコンセプトを極力再現できるよう努めたいと考えています。
47	河川全般	川に魚を放流し、見て楽しめるのが良いのではないか。	○	P44 最下段に記載の通り、南北の一貫した軸性を阻害しない範囲で、水の表情の変化、休憩・子供の遊び・イベントなどの多様な活動を受け止められる空間の確保、緑の多様性、動物の生息等による街区の特徴づけを行うことを考えています。
48		札幌発展の原点である創成川を、昔のように澄んだ川にする。子供の頃に見たロマンを何かの形で実現して欲しい。	○	P43 a 札幌の歴史を「つなぐ」に記載のとおり、創成川は、灌漑用水、物資輸送（水運）のために整備された後、明治以降は、生活用水、イベント空間等として利用され続けました。産業を支える役割からスタートし、その後は市民の生活の場として利用されてきました。（現在はあまり利用されていませんが） また、札幌都心部では札幌の都市としての歴史を残す数少ない空間、要素であり、これからの創成川通を考えていく場合、市民生活の場としての歴史的な姿を後世に残していくことが重要であると考えています。
49		河川は、東西の自由な行き来を妨げるし、ゴミのポイ捨ての処理の問題もでてくるのでいけない。また、大きな樹木は東西の景観を損なう。樹木よりも、芝生や花壇、池などをつくったほうが人が集まる。	×	明治の開拓期当初から札幌の発展を支えてきた創成川の歴史的価値を重んじ、都心には少ない水と緑を生かした空間を創出することにより、新しいアクティビティを生む個性的な空間にしていくことが必要であると考えています。
50		川を埋めて、地上部に札幌の物産館を設置することなどにより、札幌で道産物の特徴を市民及び観光客にアピールでき、利便性も良くなる。また、大通との連続で雪像もできる。大きな樹木や川はいらない。	×	

51		川を残すと、そこがゴミ捨て場になるので、全面に蓋をして広場にして、色々な活用ができるようにする。また、樹木はなくし、植栽のみにして、東西の見通しを良くする。地面はウッドデッキのような物にして、雨水、雪解け水が流れるようにするとともに、夏は川から冷風が隙間を通して感じられるようにする。	×	
52	その他	集う・交流するという観点からのデザインが必要である。近代的な都市型文化の地域となった駅前通に対して、大通の南側の商業地区は、触れあい・スロー・あたたかさなどがキーワードになるのではないか。また、創成川通の親水空間もそれと対応して、大通より南側は、イベント広場も含めて同じようなコンセプトになるのではないか。創成川沿いに、世界の友も市民同士もふれあえるような空間をつくることはできる。どのようなコンセプトがこの地区の特徴になるのかを記載してほしい。	◎	P43(イ) c (b)に下記を加筆します。「特に、大通以南においては、古くからの商店街や周辺住民との関わりを深め、計画・管理の両面からの工夫により、まちと一体となった活用の実現を図ります。」
53		テレビ塔―北1条・南1条―南2条は、水に親しめる、階段状スロープを設置。 遊具は出来るだけ設置しない。(子供広場のイメージはダメ)	○	水に親しめるしつらえを施すこととしており (P44) 、設計段階で具体化していきます。
54		今回の工事で、柳やライラックの木がなくなり、川が一時的に埋め立てられるのが非常に残念。アンダーパスの建設によって、貴重な自然が失われるのは確かである。人工的なものでかためても緑を感じるところはできないので、自然に近い緑をもってきて都会のオアシスようになってほしい。	○	P41「イ 整備の基本方針」に記載のとおり、都市の質を高める貴重な水辺を活用できる緑豊かな自然度の高い空間としていくとともに、単に歩くだけの空間ではなく、景色を眺め、水に触れることができる、新たな価値を持つ貴重な空間として復元したいと考えています。
55		広場は管理面の考慮が重要。	○	P51 に記載のとおり、親水空間の魅力をさらに高め、また、その魅力を活かした活動展開を図るため、公共空間の活用・管理と沿道建築物の誘導を通して創成川通のストリート文化づくりを継続的に進めるための管理、活用に関するガイドラインをつくとともに、これを運用するための組織(管理・活用の母体)を、沿道関係者、行政、まちづくり組織などを中心に確立することに取り組みます。
56		河道を渡る人道橋は、各ブロック2ヵ所は最低設置。(少ないと回遊効果が減少し利用効果が下がる)	△	ご意見を踏まえ、今後設計の中で検討します。
57		北大通の東進は二車線確保。	△	創成川通と大通との交差点に関しては、まちづくりの観点から非常に重要と位置づけており、平成 17 年度、市民議論を行い、整備内容の検討を行う予定です。
58		北大通の東進がどうなるのか提示されていない。	△	

59	ゆっくりと滞在して楽しんでもらうためトイレの数を増やす。	△	現在は、既存トイレの復元として、中央1カ所での設置を計画していますが、今後、緑地の広さの確保との関係、周辺の利用可能なトイレの状況等から、適切な数と配置を設計段階で検討します。
60	緑地帯の樹木をライトアップする	△	設計段階の照明計画の中で検討します。
61	創成川通は、自動車交通の動脈となっており、ここに人々がくつろげる空間を創出するためには、地上部の交通量が激減させなくてはならないが、それは難しいのではないかと。自動車交通により、東西が分断されないような工夫が必要である。	◆	都心交通計画に基づき、「公共交通を軸とした交通システムの充実」や「適正な自動車等の利用による交通の円滑化」を目指した施策展開を図ることとしており、これを通して交通量の適正な配分を目指しています。一方、東西市街地の一体性を重視し、今後、実施に向けて、交差点での歩行者動線について検討していきたいと考えています。
62	地下施設の設置に伴う空間を有効利用して貯雪施設をつくり、雪冷熱を利用した冷房をつくってほしい。	◆	冷房用の冷水供給は、当面天然ガスコージェネレーションプラントを駅前通を幹線としてネットワークするかたちでの構築を進めており、将来において雪氷エネルギーを活用することを目指しています。創成川での貯雪施設整備は、物理的、経済的制約から困難です。
63	創成川通の地上車線は、主要幹線道路として機能を残したままであり、54頁(イ)-b-(c)に述べられている車からの負担軽減がはたして実現するか疑問に思う。水辺に近づき散策するためには、地上構成を考え直した方が良いのではないかと。	◆	当面の自動車交通量からは地上2車線が必要であるが、都心交通計画に基づき、「公共交通を軸とした交通システムの充実」や「適正な自動車等の利用による交通の円滑化」を目指した施策展開を図ることとしており、これを通して交通量の減少を目指しています。その実現の段階で、地上の空間構成の再配分を検討します。
64	流水を利用した小型水力発電設置、地下施設からの給排気を利用した小型風力発電、採光によるソーラー発電等を設置し、地球環境に対する関心を啓蒙する。	×	地球温暖化対策のために新エネルギーや未利用エネルギーの活用を促進することは札幌市の重点施策の一つですが、提案の設備を創成川に設置することは、効果が見込めないことから想定していません。
65	創成川の親水空間を分断しないようにするため、東西の道をアンダーパスかオーバブリッジにしてほしい。各ブロックが、車の排気ガス、騒音等で囲まれた状況では人々は憩えない。	×	効果、事業費等の面から、実現は困難です。
66	双視性ではなく、ひきこもりの人などが参加可能な、人に見られず他の人の活動が見れる場所をつくる。認知症の人を、その広場では他人、大勢で協力して見守ることで、その関係者の負担を軽減する。	-	

● 札幌駅前通及び創成川通における樹種選定				
・ 札幌駅前通（P52～54）について				
67	ニセアカシア (P53)	ニセアカシアよりもハクウンボクの方が良い。5月下旬に白い花が咲き、可憐で清々しい。また、中央が高く、両側がやや低い樹形は、景観上も安定感がある。	×	外来種ではありますが、札幌の歌に詠まれるほどゆかりがある樹種であり、市民にも親しまれている樹種であることから、ニセアカシアを選定しました。また、強風による倒木を防止するための支柱の設置等については、設計段階で検討します。
68		ニセアカシアは、120年前に導入を誤った樹種で、原始林に侵入するなど、札幌の植生を脅かしている。また、浅根性で風に弱いことに加え、枝張り、幹などの粗雑な表情も札幌のイメージにふさわしくない。	×	
69	オオバボダイジュ (P53)	駅前通は札幌の玄関口であるので、育成条件に関わらず、オオバボダイジュではなく、札幌の郷土樹種としてのイメージが強いエルクム（ハルニレ）が相応しい。	×	オオバボダイジュは、P53に記載しているとおおり、ハルニレに比べ樹木そのものの強度が高く、強風による枝折れも少ないこと、根系が浅根性でありあまり広がらず、限られた植栽基盤に適応しやすいこと、ハルニレは、大通以南での生育状況から判断すると、整備後に1.5mという植栽基盤の厚さでは、十分な生育が望めないと考えられること、などの理由から、選定しています。ハルニレは、本来、適潤性であることから、創成川沿いの緑地空間を都心における新たな生育の場として確保します。
70	その他	歩道部の樹種のなかに、若干のモミジ等を加え、季節の変化による色彩の多様化を添える。	×	限られた空間の中での多様な活用や、通りとしての統一した景観を形成するため、ニセアカシアで統一したいと考えています。季節の変化による色彩の多様化という点では、可動式のフラワーポット等による実現を検討します。
・ 創成川通（P55～59）における樹種選定				
71	カツラについて (P56)	市内街路樹のカツラは、乾燥による落葉等が見られ、生育状況が良くない。北方系の外来種（ルブルムカエデ、ノルウェーカエデ）も検討の価値がある。	×	通りとしての軸性を重視し、統一した景観を形成するため、既に植栽計画が実施されている、国道部と協調したカツラとしました。
72	その他	選定されている樹種以外に、四季を強く感じさせる、桜、梅、ツツジ、モミジなどを若干配置する。	△	主要な樹種としては考えていませんが、P43の基本デザインにある「四季の移り変わり」を効果的に演出する樹種のひとつとして、設計段階で検討します。
73		桜を植えてほしい。	△	

74	<p>計画の前に、昨年の台風による樹木の被害状況についての学術的な解明と検証が進められるべきである。その理由は、① このような災害が再び起こりうるという考え方に立ち、その検証を行い、それに対しての意見を求めるべき。② 今回は倒れなかったが、樹齢的に限界が来ている樹木がないかの判断が必要。③ 倒木による危険防止のため、適切な樹種があるのかの事例研究が必要。④ 樹木のレイアウトによる倒木防止策が果たして可能かの解明紹介が必要。⑤ 同一樹種による弊害が存在しなかったのかの検証が必要。以上のような安全面からの視点を、先に持つべきであり、基本目標には、都市の安全という視点が位置づけられるべきである。</p>	△	<p>強風による倒木を起りづらくするための支柱の設置等については、設計段階で検討を行います。</p>
● 本計画の対象外			
75	<p>樹木を伐採撤去して、新しく樹木を植える本計画は、緑を本当に大事にしているとはいえない。</p>	◆	<p>伐採するのは胴枯れ病になって移植が困難な創成川通のシダレヤナギであり、その他の樹木についてはほとんどが移植が可能です。工事終了後に、再移植することについても検討しましたが、専門家による調査の結果、難しいとの結論に至っており、ご理解いただきたいと思えます。</p>
76	<p>市民と行政が一体となって考えることが大事である。4つの軸を中心とする本計画のエリアは良いが、それ以外の地域がどうなるのか不安。</p>	-	
77	<p>路面電車を活用するため、循環路線化、LRTの導入、中心部の自家用車の締め出しなどを検討する。</p>	-	
78	<p>ストリート文化の実態がよくわからず、計画自体が具体性に欠ける。また、電車の存続が決まったのに、計画に何も表現されてないのもおかしい。もっと都心とは何か、まちづくりをどうしていくのか、交通はどうなるのかを示すべきである。また、社会実験として色々やっているが、無駄である。交通量の規制を考えるべき。</p>	-	
79	<p>ある程度の料金を税金で補充しながら、すべての交通機関で使えるドイツのスマートカードのような共通チケットをつくる。</p>	-	
80	<p>市内の電信柱をなくし、電線等を地下に埋める。</p>	-	
81	<p>観光客のためにも、時計台を大通に移して、周囲から見えるようにする。</p>	-	

82	車を通過させながら工事を行うのは、非効率的であり、事故が増えるのではないか。	-	
83	工事にかかる費用の明細がない。見積りは業者に任せているのか。	-	
84	除雪に大金をつぎ込むのではなく、融雪や雪蒸発散等の低廉な費用による雪処理を研究すべきであり、その研究の間は、お金のかかる地下施設をつくるのではなく、地上の防雪屋根の高層道路、大きな道路や広場の空間利用等を検討すべきである。	-	
85	路面電車を単線で、札幌駅前通や創成川通にも通してはどうか。	-	
86	札幌は、いろいろな面で行政の対応が遅れている。	-	
87	完成が待ち望まれる。工事中には観光客や市民に「完成すると素晴らしくなります」というような情報発信ができればと思う。	-	