

【資料】 パブリックコメント

1 意見募集概要

(1) 意見募集期間

平成 28 年 12 月 16 日（金）～平成 29 年 1 月 16 日（月）

(2) 意見募集方法

持参、郵送、ファックス、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム

(3) 資料配布・閲覧場所

○札幌市役所本庁舎

1 階ロビー／2 階市政刊行物コーナー／5 階都心まちづくり推進室

○各区役所総務企画課

○各まちづくりセンター（本府・中央、東北、鉄西、鉄東）

2 意見の内訳

(1) 意見提出数及び意見提出件数

○意見提出者数 25 人

○意見提出件数 42 件

構想案の項目	意見数	割合
1 札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想の位置づけ	0 件	0.0%
2 札幌駅交流拠点先導街区の役割	0 件	0.0%
3 実現に向けた取組の考え方	35 件	83.3%
4 実現に向けた取組の進め方	1 件	2.4%
構想案全般に関すること	6 件	14.3%
合計	42 件	100.0%

(注) 構想案と直接の関係がないご意見（他事業へのご意見等）については、非公開とし、ご意見に対する本市の考え方は記載していません。

(2) 意見の概要と札幌市の考え

3 実現に向けた取組の考え方			
意見 番号	該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
1	9	冬期間の利用や創成川の現状の断面構成から判断すると、本構想で引用しているような温暖な都市の事例を参考にした実現が困難な親水・緑化空間の形成を目指すのではなく、市民や観光客等が四季を通して楽しめるような札幌ならではの気候・風土・歴史的特性を活かした親水空間や緑化空間の整備を目指すべき。	構想に載せている写真は、緑化空間や親水空間をイメージしやすいように、一例として引用しているものであり、ご指摘にありますとおり、札幌の気候、風土等を活かした空間を整備し、北海道を象徴する街並みの形成を図ることが望ましいと考えております。
2	10、11	シンボル性を強く打ち出すため、また近年のオフィス空室率の低さやホテル稼働率の高さといった経済情勢に対応するため、さらには今後予想される需要増加を見越し、北5西1街区には、デザイン性の高い200m～300mの複合ビルを求める。	頂いたご意見にあるような理由も含め、拠点に求められる高次都市機能の集積による土地の高度利用、拠点性を象徴するランドマークの形成が必要だと考えております。具体的な建物規模やデザイン等につきましては、今後地権者、関係事業者の皆様と協議を重ねながら、検討を進めてまいります。
3	10、11	エスタを建替える際は、ステラプレイスの外観に合わせたオシャレなものとしてほしい。	札幌駅南口開発ビルの低層部デザインの踏襲や、軒線・表情線の連続性を確保することで、調和した街並みの形成を目指してまいります。
4	11、16	北海道・札幌を象徴する空間というならば、名古屋などと同じ駅前ツインタワービルではなく、むしろ高層建築を排し、芝生や樹木を取り込んだ空間とすべき。	この街区では地上部の連続的なオープンスペースの確保と、拠点に求められる高次都市機能の集積に伴う土地の高度利用が必要であり、また緑化については、都心のみどりのネットワークをつなぐ、みどり豊かな空間の形成が必要だと考えております。頂いたご意見も参考にさせていただきながら、今後の検討を進めてまいります。

5	12	<p>取組の目標のイメージ図について、創成東地区の「居住の増加」の記載の意図がわからない。P19の整備・検討イメージにあるように創成川の東西をつなぐ理由は、今後の再開発・機能整備の誘導を意図したものと読み取れるが、「居住の増加」を意図したものではないと思われる。また「複合型市街地形成」はわかりにくいいため、説明が必要。</p>	<p>創成東地区においては、居住人口の増加という現状を踏まえ、都心居住の受け皿となる「職・住・遊近接」の複合型市街地の形成を目指しており、それらとの相互連携を意図したものです。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、上記の意図をよりわかりやすくするため、P12に記述を追加しました。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>【修正前】 複合型市街地形成</p> <p>【修正後】 <u>職・住・遊近接</u>の複合型市街地形成</p> </div>
6	13	<p>札幌駅におけるショッピング機能の低下を防ぐため、また、多種多様な人々が行き交うための仕掛けとして、北5西1街区での大規模な商業施設の整備、もしくは北5東1街区にも商業施設を作り、創成以東へ人を誘導するといった対応が必要。</p>	<p>商業機能については、駅周辺のにぎわいの連続性を生み出すとともに、北海道の魅力を発信するものとして、必要な機能であると考えております。頂いたご意見も参考にさせていただきながら、今後の検討を進めてまいります。</p>
7	13	<p>札幌駅付近の機能集積について、観光、医療、教育、商業、ビジネス、案内、プロモーションとあまりに広範囲に設定されており、どのような機能を持たせたいのかが不明確なので、もっと他地区との役割分担を考慮し、焦点を絞り込むべき。</p>	<p>この項目については、ここに記載してある機能全てを整備するという考えではなく、先導街区に整備することが望ましい機能を列挙したのになります。これをもとに、今後検討を進めていく中で、実際に整備される機能について絞り込まれていくものと考えております。</p>

8	17	<p>方針5の「帰宅困難者」という表現からは、札幌市民が対象という印象を受けるが、災害時に札幌駅に留まるのは観光やビジネスでの滞在者が中心になると考えられるため、この表現は適切ではない。また、方針7に「退避経路や一時滞在施設となる地下歩行ネットワーク」と記載があり、方針5の「避難・滞在スペースの確保」がこれも指すのであれば、方針5に明記すべき。</p> <p>さらに、避難・滞在に利用できるスペースを札幌駅周辺に確保するのであれば、ターゲットや人数を設定する必要がある。</p>	<p>「帰宅困難者」という言葉は、自宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な者を指す用語であり、観光やビジネスでいらした方も含む言葉です。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、よりわかりやすくするため、P7に注釈を追加しました。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>【修正前】 (記載なし)</p> <p>【修正後】 ※帰宅困難者：自宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な者</p> </div> <p>方針5の「避難・滞在スペースの確保」には、地下歩行ネットワークとの連携の他に、新しく整備予定の施設内、屋外空間なども含んでおり、冗長でわかりにくい記載となるのを防ぐため、このような記載としております。</p> <p>また、ターゲット、人数については、平成26年3月に策定されました札幌駅・大通駅周辺地区都市再生安全確保計画で既に設定されております。</p>
9	18、19、20	<p>都心部への交通の一極集中を避けるためには、バスターミナルや駐車場は都心周辺部に再編整備しこれらと地下鉄などとの連絡を強化すべきだと考える。</p>	<p>交通結節機能の強化のため、札幌駅周辺におけるバスターミナルは必要と考えており、駐車場も含め、周辺交通状況を悪化させない施設規模や配置について検討してまいります。</p>
10	19	<p>冬でも快適に過ごすことができ、また、待っている間も楽しく、ベンチや待合のスペースも充分にとったユニバーサルデザインのバスターミナルを求める。</p>	<p>バスターミナル機能の検討において、ゆとりある待合・滞留空間を創出するとともに、街区整備と一体となった利便性の高い空間形成を目指してまいります。</p>

11	19	<p>新幹線施設との連絡方法や乗降客の動線が明らかにされない中で本構想の具体的な展開を図ることは不可能だと考えるが、本構想において新幹線のホームや乗降所をどこに想定しているのか。</p>	<p>ホーム位置については、P19の整備・検討イメージ図に示すとおり、札幌駅交流拠点先導街区内を想定しております。</p> <p>今後の新幹線の施設計画検討と連携し、利便性の高い基盤整備を目指してまいります。</p>
12	19、20	<p>創成川通東地区へのアクセス路については、歩行者動線を地下接続とする方法や、眺望空間を創成東地区の建築物に確保するなど、様々な考え方があると思うが、全体的なプランニングの中で最適解が見出されることを期待する。</p>	<p>創成川をはさむ東西の歩行者動線については、周辺街区のまちづくりと一体となって、具体的な検討を進める予定であり、頂いたご意見を参考に、安全で快適な歩行空間の確保に努めます。</p>
13	20	<p>バスターミナルを札幌駅と大通相互の地区にタッチすることは、利用者にとって大きなメリットとなるが、都心部の交通渋滞の影響を受けるだけでなく、バスが原因で慢性的な渋滞を引き起こすことが懸念される。</p> <p>また、バスターミナルを利用者の利便性を優先して西2丁目に設置すると、バスターミナルの出入りに右折や信号が多くなり、大変な混雑が生じることが懸念される。この混雑に対応するためには、創成川通等とのアクセス路を立体交差にするなど、機能性を優先する整備形態が必要である。</p>	<p>札幌駅バスターミナルの位置は北5西2街区を基本として考えておりますが、バスの運行経路や周辺交通への影響、歩行者動線などを勘案するとともに、都心アクセス強化などの関連する取組と連携し、北5西1街区への機能分担や施設の整備形態についても検討してまいります。</p>

14	20	<p>地下歩行ネットワークについては、場所によって柔軟な整備方法を検討すべき。</p> <p>北8条通の西2丁目線と西3丁目線の間については、現在の北口周辺の地下歩道は利用が少なく、北8条通部は他より深い位置にあることから、ここと接続しても、高い事業効果を得ることは難しい。南1条通以南については、地下駐輪場の工事が開始されているため、地下歩道の新たな整備はハードルが高い。夏と冬で駐輪場の用途を変更するなどの工夫が必要。</p>	<p>頂いたご意見のとおり、地下歩行ネットワークの拡充については、整備箇所によって既設の地下施設の位置関係などの状況が異なるため、沿道ビルの開発による地下通路の連鎖や地上での快適な歩行空間の連続性を確保するなど、様々なことを考えてまいります。</p>
----	----	---	---

4 実現に向けた取組の進め方			
意見 番号	該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
15	21、22	<p>本構想の検討段階で一般市民や学識経験者が参加してきたのか。少なくとも、構想の具体化に向け設立を予定している「まちづくり協議会」には利害関係者や行政関係者だけではなく、一般市民や専門的な知識を有する学識経験者等を参画させることにより、公平で客観性のある計画づくりを目指す必要があると考える。</p>	<p>本構想作成の前段階として、平成24年に有識者を含む委員会にて札幌駅交流拠点再整備構想案が作成されております。その過程で、市民アンケートや市民検討会等を行っており、本構想はその構想案の内容を踏まえ作成したものになります。今後「(仮称)札幌駅交流拠点まちづくり協議会」で検討される「(仮称)札幌駅交流拠点まちづくり計画」につきましても、幅広いご意見を盛り込み、公平で客観性のある計画を目指してまいります。</p>

構想案全般に関すること			
意見 番号	該当 ページ	意見の概要	札幌市の考え方
16	-	路面電車の札幌駅への延伸の有無は、今回の基本構想の根幹に影響する大きな条件になると思われるが、現段階では札幌駅の街区整備にこれを活用することは検討していないのか。平成31年の都市計画決定までに、路面電車の取扱いが決められていなければ、路面電車の札幌駅延伸の実現は極めて難しくなると考えられる。	<p>路面電車の延伸検討については、まちづくりへの効果のほか、自動車交通環境や経営に与える影響も踏まえながら進める必要があり、まずはループ化の効果について検証しているところです。</p> <p>これらの検討状況を見据えながら、街区整備に合わせた交通結節機能の強化を図っていくことを考えております。</p>
17	-	札幌駅の整備の基本は、市民（道民）のくらしの支えであり、それができた後に次の課題に行くのであって、先走った市民不在の構想のように思う。市民を基本にした構想にすべき。	<p>札幌・北海道の国際競争力をけん引する札幌駅交流拠点の機能強化、北海道新幹線の札幌開業を踏まえた交通結節点としての機能強化の必要性から、このような構想を作成しており、本構想をもとに駅周辺の整備が進んでいくことで、市民の皆様のくらしを豊かにしていくものと考えております。今後の検討についても、ご指摘のように市民不在で進んでいくことのないよう注力してまいります。</p>
18	-	今後の札幌の発展及び活性化にむけては、札幌駅前整備だけでなく、大通東1丁目、地下歩道延伸ループ化、創成川東開発整備が一体となって整備及び活性化が進むような計画とすることが望ましく、札幌駅南側からすすきの、中島公園までと創成側東ブロックを、観光客などの人の流れが面的に回り巡るような整備計画となることを望む。	<p>ご指摘のとおり、都心部において進められるそれぞれの整備は、一体性をもって進められることが望ましく、観光客などの人の流れにつきましても、都心全体として考えることが必要です。それが実現できるよう、庁内での連携をしっかりと取りながら進めてまいります。</p>

19	-	<p>南8条西2丁目の公文書館や市民活動プラザは、利用者が特定な形なので、多くの一般市民が訪れるような、効率的な土地利用の計画を望む。</p>	<p>ご指摘のとおり、多くの方々に利用していただける施設の整備を目指してまいります。</p>
20	-	<p>上位計画である第2次札幌市都市計画マスタープランにおいて本構想の位置づけが記載されている箇所と、本構想においてマスタープランとの関連性を記載している箇所はどこか。特に、マスタープランの中で都心部の将来像の実現に向けた取り組みの方向性として挙げられている「MICE 環境の整備」や「グリーンビル化の推進」、「魅力あるライフスタイルの実現」についてどう考えているか。</p>	<p>上位計画での本構想の位置づけについては、マスタープランP3の「他の分野別計画」の一つである「第2次都心まちづくり計画」、さらにその下位にある「エリア別計画」として整理しております。本構想内では、P2、P4で上位計画との関係を示しており、ここにある「各種上位計画」に、マスタープランは含まれております。</p> <p>「MICE 環境の整備」については、P21「4.実現に向けた取組の進め方」に記載のとおり、都心部での整備に向けて別途検討を進めております。「グリーンビル化の推進」については、最先端の環境配慮型建築の整備を目指しております。「魅力あるライフスタイルの実現」については、本構想に掲げている空間が整備されることで、達成されるものであると考えております。</p>
21	-	<p>札幌駅周辺だけに多額の資金をつぎ込み再開発を行うことで、他の地域の整備がおろそかになるのではないか。</p>	<p>札幌駅周辺のまちづくりは、本市の最上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」を実現する中期実施計画「札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン 2015」のリーディングプロジェクトに位置づけられており、他の地域に配慮しつつも、世界都市・道都としての魅力向上のため重点的に取り組んでいかなければならないと考えております。</p>