

重点事業編

4 計画事業

基本目標3 世界に誇れる環境の街さっぽろ <23件>

意見の概要	市の考え方
<p>『モエレ沼の水質改善』 1件 ・モエレ沼（篠路新川）の水質改善を重点に進めてほしい。</p>	<p>モエレ沼（篠路新川）の水環境改善については、河川管理者である国（北海道開発局）が中心となって、有識者や地元住民代表の方々などで構成される「モエレ沼水環境検討会」において、水環境等に関するモエレ沼の将来像の方向性についての検討を行っています。札幌市としても、このような取り組みとの連携を図り、協力していきたいと考えています。</p>
<p>『みどりのボリュームアップ』 1件 ・みどりを増やすなら、もうアスファルト舗装はやめて、むしろアスファルトをはがすべき。少なくとも公園の中はアスファルトをやめて芝生や雑草を生やしてほしい。</p>	<p>公園整備の際には緑化の基準を設けておりますが、引き続き芝生や植栽など基準以上の緑化を目指します。また、園路については、管理用の車両が通行するほか、高齢者、身体の不自由な方などが自由に散策できるよう舗装されていることが必要ですが、アスファルト舗装のほか、透水性舗装や間伐材を利用した木チップ舗装など環境に配慮した舗装を行います。</p>
<p>『中沼地区の街区公園の整備』 1件 ・中沼中央川の南側地区に街区公園を設置してほしい。</p>	<p>新たな街区公園の設置については、土地利用の状況を勘案しながら、環境保全やレクリエーション、防災、景観構成といった視点から、引き続き必要な整備を進めていきます。</p>
<p>『省エネ対策』 1件 ・公共施設はできるだけエアコンに頼らずに窓を開けて風通しを良くする工夫と市民への啓蒙が必要。</p>	<p>札幌市の本庁舎をはじめとする公共施設では、夏は室温の上限を28℃に設定しており、窓の開閉による温度調節の実施や、職員が上着やネクタイを着用しない「エコスタイル」を7月から9月まで実施するといった冷房などに必要なエネルギーの削減に努めています。 このような活動を率先して行い、市内の事業所などにおいても取り組みが広がるよう理解を求めていきます。</p>
<p>『ごみ処理対策』 5件 ・市が指定するごみ袋（有料）のみを回収の対象とすることで、コンビニやスーパーでもらうレジ袋を減らしてごみの減量化につなげてはどうか。</p>	<p>札幌市においても、“ノー・レジ袋”に取り組んでおり、さまざまな啓発機会をとらえて“マイ・バッグ”運動を市民の皆さんに呼びかけています。加えて、政令指定都市共同でポスターを作成し、公共交通機関に掲出するとともに、10年度からは、啓発品としてペットボトル再生品の“マイ・バッグ”を作成してイベントなどで配布しています。 また、計画にあります「さっぽろごみプラン21の改定」において、ごみの収集方法を含めてごみの減量につながるさまざまな方策を検討していきます。 なお、ごみに係る問題解決には、市民・事業者の方々のご協力が欠かせません。計画にあります「ごみ減量アクションプログラム支援事業」において、行政を含めた三者によるごみ減量に向けた取り組みを進めていきます。</p>

意見の概要	市の考え方
<p>『ごみ処理対策』</p> <ul style="list-style-type: none"> ごみの減量に関しては企業や小売店にもっと責任を持ってもらう。そして市民がリユースしやすい環境を整えてもらいたい。びんや缶をデポジットできる自販機のようなものも有効かもしれない。歩道上がごみ置場になっているのも問題。各家庭に大きなポリバケツを配布してそれでごみ出しをするのもいい。 ごみの分別にさらに重点を置き、埋め立て処理の廃止を推進してほしい。 市民にもっとごみ削減について啓蒙してほしい。中沼地区をごみのまちにしないでほしい。 地域循環型社会を実現する政策として、家庭からの生ごみをコンポスト化・堆肥化し、それを農家に供給して有機野菜を家庭に還元する取り組みを実施してほしい。 	<p>ごみ減量に向けた取り組みは、市民・事業者・行政の適切な役割分担の中で実施しなければ結実しません。計画にあります「蛍光管の拠点回収・リサイクル事業」は、協力の一端を事業者の方々に求め、ごみ減量・リサイクル促進を図るため実施します。こうした取り組みを着実に進めていくことにより、事業者が製品の廃棄処理段階まで責任を負う拡大生産者責任の考え方を根付かせていきたいと考えています。</p> <p>また、現在のステーション収集も、場所の選定や管理などを含めて住民の方々の協力のもとで実施しています。収集体制のあり方については、他のごみ減量施策と併せて計画にあります「さっぽろごみプラン 21 の改定」で検討していきます。</p> <p>なお、「蛍光管の拠点回収・リサイクル事業」については、事業者の方々の協力を得ながら進めていくことを明らかにするため、計画書の事業内容の記述を「市民が回収協力店に持ち込み、市が回収協力店から」から「事業者の協力を受けて指定した協力店に市民が持ち込み、その回収協力店から市が」に修正します。</p> <p>現在も、ごみの減量・リサイクルの推進に結びつくさまざまな施策を行っていますが、不燃ごみや焼却灰及びリサイクルした後の残さなど、どうしても埋め立て処分しなければならないものがあります。</p> <p>これらの埋め立て処分に際しては、環境対策に十分に配慮して適正に行うとともに、計画にあります「ごみ埋立地搬入指導強化事業」などによって、事業者の方々へ適切な指導を行うことにより現処分場の延命化を図りながら、市民の皆さんの協力を得て計画的に埋め立て地を確保していきます。</p> <p>また、引き続き埋め立て処分量の減量につながるごみ発生・排出抑制の取り組みを進めていきます。</p> <p>ごみ減量に不可欠な市民の皆さんの理解・協力を得るため、分別方法を周知する冊子の全戸配布など、積極的な普及啓発に取り組んでいます。加えて、16年度は、古紙の拠点回収や生ごみ堆肥の活用などさらなる減量に向けた取り組みを実施します。また、計画にあります「ごみ減量アクションプログラム支援事業」において、市民・事業者・行政で協働した取り組みを行っていきます。</p> <p>家庭から排出される生ごみの減量・資源化は、より多くの市民の皆さんの協力が必要であるため、これまでも生ごみハンドブック作成や堆肥化専任講師派遣などを実施してきており、16年度は公園など市有施設を使った生ごみ堆肥の活用も行います。</p> <p>また、計画にあります「新たな生ごみリサイクルの検討事業」において、環境負荷の少ない生ごみリサイクルを進めるため、処理方法やシステムなどについて具体的な検討を行っていきます。</p>

意見の概要	市の考え方
<p>『循環型社会の構築』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環型社会の構築は、環境、健康、経済、農業、市民自治等多方面に関連する政策事業であり、プロジェクトチームを構成するなど縦割行政の改革が不可欠。 	<p>計画の策定に当たっては、全庁的なプロジェクトを設け、施策や事業について検討してきたところです。</p> <p>今後、施策の実施に当たっても、関係部局間の連携を図ることで、より効果的に推進していきます。</p>
<p>『市電のあり方』 2件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市電を残すなら残す、残さないなら代わりをどうするのかははっきりさせるべき。 ・高齢化社会にとっては路面電車が良いと思う。なんでも民間にまかせればうまくいくものではない。特に交通については「まちづくり」の基本でもあるし、官主導の方がいい。 	<p>路面電車事業については、市民の皆さんの意見なども踏まえ、その機能や事業性等の検討を行い、16年度中に存廃の方向性を定めていく予定です。</p> <p>そのため、「経営形態検討調査」のほか、必要な検討を進めています。</p> <p>「路面電車経営形態検討調査」は、事業を存続させることのできる適切な経営のあり方を検討するものです。公営か民営かではなく、経費の縮減や経営に対する市の関与方法などの要素を含め、どのような経営形態が適切で可能かについての調査検討を行っています。</p>
<p>『公共交通機関の充実など』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイカーを減らすためにも公共交通機関（タクシーも含めて）の充実が必要不可欠。マイカーの維持費より安上がりなのを強調すべき。カーシェアリングも有効かもしれない。 	<p>公共交通機関の利便性の向上を図り、目的地への移動を自家用車から公共交通機関へと転換を促すことにより、主要道路の渋滞緩和や排気ガスの排出量の抑制効果が期待されます。今後とも公共交通機関の利用を促進するため、公共交通機関のさまざまな情報の発信や、ＩＣカードの導入の検討、施設や車両のバリアフリー化等を行い、利便性の向上を図っていきたいと考えています。</p>
<p>『地下鉄駅施設の利用マナーの徹底』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が安全に地下鉄を利用できるよう、駅構内のエスカレータの走歩行を禁止してほしい。 	<p>エスカレータは、高齢者や歩行困難な方にとって便利な設備ですが、転倒時には大きな事故となる可能性もあるため、左右を問わず手すりにつかまってステップに立つように喚起しています。</p>
<p>『歩道のバリアフリー化など』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道のバリアフリー化は重点整備地区だけでなく、早急に全て実施してほしい。歩道は歩行者の安全確保よりも、車の通行をスムーズにするための歩行者無視、車優先の視点で作られたものであり、新たに歩道を作る計画はすぐに中止すべき。 ほとんどの歩道が車の駐車場と化したり、冬場には雪捨て場と化している問題も考えるべき。 	<p>歩道のバリアフリーは、バリアフリー基本構想に定める重点整備地区について、特定事業計画に基づき、新まちづくり計画でも重点的に進めていくものとしています。重点整備地区以外については、12年度から道路の整備に合わせたバリアフリー化を実施しており、引き続き取り組んでいきます。</p> <p>札幌市では、歩行者の安全確保を図ることを優先とし、歩道の設置を行っています。</p> <p>歩道への駐車や雪捨てについては、今後も、交通管理者（北海道警察）と連携した取り組みや、地域住民のマナー向上に向けた取り組みを進めます。</p>

意見の概要	市の考え方
<p>『歩行者と自転車の共存する空間の創出事業』 2件</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車の共存はあり得ない。本来、自転車は車道を通行すべきなのだから、自転車が車道を安全に通行できるようにすべき。 <p>自転車が歩道を通行できるのは、通行可の標識のある部分だけであることを市民に徹底し、通行可のところはひと目でわかるよう歩道を色分けすることなどが必要。</p> <p>雪道での自転車の歩道通行は禁止すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路については、自転車専用と歩行者専用ははっきりと区別し、お互いの安全を確保するべきではないだろうか。道路すべてを自動車に占有権を与えず、例えば小路などを利用した自転車専用道路というものがあってもいいのではないか。 	<p>自転車の走行空間のあり方や利用のルール化など、自転車を安全で快適に利用できる環境の整備については検討を進めているところです。</p> <p>特に歩行者の多い都心部に関しては、さっぽろ都心交通計画の中で、概ね10年間で道路空間の整備が進む都心骨格軸（札幌駅前通、創成川通、大通、北3条通）を中心に、歩行者の安全性を優先した、歩行空間と自転車走行空間の分離を検討することとしています。</p>
<p>『自転車利用のルールやマナー』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車運行管理に関する規定の策定検討を提案する。（利用者の交通マナーの遵守、道路交通法通行区分遵守、違法駐輪禁止、不法乗り捨て防止、販売業者の売り手責任など。） 	<p>自転車と歩行者による交通事故が、全国的に急増しており、札幌市においても、今後事故の増加が危惧されるところです。</p> <p>札幌市では、ルールの周知やマナーの向上のため、交通安全教室の実施や小冊子の配布、広報誌による啓発活動を行い、事故防止に取り組んでいます。</p> <p>また、近年の自転車利用の増加により、駅周辺歩道には違法な駐輪自転車が增加しており、これらが歩行者の通行を妨げ、道路等の公共空間の機能を損なうなどの都市問題となっています。札幌市では、これらの問題に対応するため、条例に基づいて放置禁止区域を定め、自転車の放置を防止する対策を行っており、今後も必要に応じて対処していくこととしています。</p> <p>これに加えて、放置禁止区域以外の公共の場所において長期間放置されている自転車の整理や撤去などを行っており、今後も引き続き取り組みを進めていくこととしています。</p>
<p>『街の景観』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> 活気ある町づくりとともに、長期的視点で美しい街並みづくりに取り組んでほしい。（観光客が大勢来る諸外国の町についての調査研究も必要。） 	<p>札幌市では、9年3月に札幌市都市景観基本計画を策定し、個性豊かで調和のとれた魅力ある街をつくることを目指しています。美しい街並みを実現していくためには、今後とも、市民、企業、行政が一体となって、継続的に取り組んでいく必要があると考えています。</p>

意見の概要	市の考え方
<p>『札幌駅前地下歩行空間整備事業』 2件</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用対効果を考えると不要。例えば道庁の正門前から駅前通の間を広場として屋台か大道芸を見せる観光スポットにする等、地上を歩く方が楽しいようにすべき。 この事業には反対である。都心は地下鉄、歩道のロードヒーティングなど整備が進んでおり、他地区に比べ十分に「安全で快適」ではないか。 <p>また、北国において地下道だけに「安全で快適な空間」を求めるのは、北国の生活や文化の否定にならないか。都心だからといって200億円を超える巨額の予算を投じるのは認められない。</p>	<p>札幌市では、「人と環境を重視した都心」を目指した都心の再生を今後の都市づくりにおける力点の一つと位置づけています。地下歩行空間については、季節や天候の影響を受けることなく、さらにバリアフリー化を図ることにより、高齢者や障がいのある人をはじめ、誰もが安全・快適に移動することができるとともに、札幌駅周辺地区と大通駅周辺地区との接続による都心全体の活性化など大きな効果が期待できます。</p> <p>12年度以降これまで、市民意向調査やワークショップの開催など、多くの方々との議論や議会での審議を経て、整備を進めることとしています。</p> <p>整備に当たっては、札幌の顔である札幌駅前通を都心の「にぎわいの軸」として、沿道ビルと地下歩行空間との接続や、オープンカフェ的な使い方、文化・芸術など市民活動ができる「憩いの空間」を設置するなど地上と地下が一体となった空間づくりを進めます。</p>
<p>『周辺部の基盤整備』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画案は、中心部や人口高密度地域が優先の気配が濃厚で賛成できない。理想の都市は充実した周辺部が存在して発展すると信じている。 	<p>計画においては、都心の再生や地域の中心となる拠点のまちづくりを進める一方で、区や地域の特性を活かした魅力的で活力あふれる市民自治によるまちづくりを進めることとしており、市の周辺部に限ってはいませんが、市民の日常生活を支える地域の視点に立ったまちづくりを推進していきます。</p>
<p>『都心交通計画推進事業』 1件</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心部周辺は、通過目的の一般車両の通行で公共交通の定時運行に支障をきたし、慢性的な渋滞が年中続いている。一般車両通行帯と公共交通通行帯を区分するののも一つの手ではないか。 	<p>16年7月に策定した都心交通計画においては、その基本目標に「適正な自動車需要による円滑な都心交通の創出」「荷さばき効率の改善及び路上駐車対策など走行環境の向上」を挙げ、都心に目的のない通過交通の迂回誘導策を進めることとしています。また、荷さばきや路上駐車に対して、適切なルール化や交通マナーの共有とともに必要な駐車施設等を確保し、交通阻害のない走行環境を創出していくこととしています。</p> <p>そして都心交通計画の施策展開を進める中で、都心部における交通動向を見極めつつ、将来的な可能性としてモール化、あるいは公共交通の導入などを今後とも検討していきます。</p>