

**【第9回】都市計画マスタープラン等見直し検討部会
「第3次札幌市都市計画マスタープラン(案)」に対する意見の概要と
札幌市の考え方について**

1 意見募集の実施概要

(1) 意見募集の概要

札幌市では、目指すべき都市像の実現に向けた取組の方向性を全市的視点から整理し、都市づくりの一体性・総合性を確保するため、新たな都市づくりの指針となる第3次札幌市都市計画マスタープラン(案)を取りまとめ、より良い計画にするため、市民のみなさんのご意見を募集しました。お寄せいただいたご意見と、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範囲で取りまとめ、要約して示しておりますことをご了承ください。

(2) 意見募集期間

令和7年(2025年)11月10日(月)～令和7年(2025年)12月9日(火)

(3) 意見募集方法

市公式ホームページのご意見入力フォーム、郵送、FAX、電子メール、持参

(4) 資料の配布・閲覧場所

- 市役所本庁舎5階 まちづくり政策局 都市計画部 都市計画課
- 市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- 各区役所 総務企画課(広聴係)
- 各区まちづくりセンター
- 市公式ホームページに掲載

2 パブリックコメントにおける意見の内訳等

(1) 意見提出者数・意見数

意見提出者数	16人
意見数	35件

(2) 意見提出者の年代の内訳

19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80歳以上	未回答	合計
0人	0人	0人	6人	2人	6人	1人	0人	1人	16人

(3) 意見提出者の提出方法の内訳

意見フォーム	郵送	FAX	電子メール	持参	合計
10人	3人	1人	1人	1人	16人

(4) 意見内容の内訳

意見内容	件数
「第1章 計画の基本事項」に関するご意見	1件
「第2章 都市づくりのこれまでとこれから」に関するご意見	0件
「第3章 都市づくりの理念、目標」に関するご意見	0件
「第4章 都市づくりの重点」に関するご意見	4件
「第5章 部門別の取組の方向性」に関するご意見	18件
「第6章 取組を支える仕組み」に関するご意見	0件
第3次札幌市都市計画マスタープラン(案)全体に関するご意見	2件
その他のご意見	10件

3 意見に基づく変更点

市民の皆様からいただいたご意見をもとに、パブリックコメント時に公表した計画(案)を次のとおり変更いたしました。

変更点(1)「第5章 部門別の取組の方向性」等に関する変更

意見の概要	変更点
<p>地下鉄駅とJR駅を差別化する意義があるか不明。</p> <p>公共交通や交通結節点、バリアフリー・接続に関する取組みについて、「地下鉄などの」ではなく「地下鉄やJRなどの」と明記すべき。明記できないならその理由を明らかにすべき。</p>	<p>交通結節点には地下鉄駅のほかJR駅の周辺も含まれ、都市機能の集積と交通環境の整備を合わせて誘導することで、駅周辺の回遊性向上とにぎわい創出につながることが期待できます。</p> <p>ご意見を踏まえ、より分かりやすくするため以下のページの記述を修正しました。</p>
<p>乗継施設の配置状況に関して、駅前広場のバスターミナル・バスベイにJR駅はあまり取り上げられておらず、地下鉄駅に比べて著しく不公平である。これは「地域交流拠点」の整備・選定上の不備である。</p>	<p>「4-2豊かな生活環境を支える地域交流拠点」主要なテーマ(P50)</p> <p>【変更前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄始発駅などは、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。 <p>【変更後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄始発駅やJR駅などは、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。 <p>【変更前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な歩行環境の充実を図るため、拠点周辺の道路や地下鉄駅などのバリアフリー化を進めるとともに、拠点の特性に応じて民間開発等の機会を捉え、地下鉄駅との接続や空中歩廊などの整備を促進します。 <p>【変更後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な歩行環境の充実を図るため、拠点周辺の道路や地下鉄駅、JR駅などのバリアフリー化を進めるとともに、拠点の特性に応じて民間開発等の機会を捉え、駅との地下接続や空中歩廊などの整備を促進します。 <p>「5-1土地利用」(2)基本方針に基づく取組の方向性 3)拠点 地域交流拠点(P71)</p> <p>【変更前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の特性に応じて、再開発などを活用した建築物の地下鉄駅との接続や空中歩廊による駅への接続を

意見の概要	変更点
	<p>促進することで、季節や天候に左右されない安全・快適に移動できる空間を形成し、にぎわい・交流が生まれる場の創出に寄与します。</p> <p>【変更後】 <u>・地域の特性に応じて、再開発などの機会を捉え、地下接続や空中歩廊での接続など、地下鉄駅やJR駅と建築物との接続を促進することで、季節や天候に左右されない安全・快適に移動できる空間を形成し、にぎわい・交流が生まれる場の創出を図ります。</u></p> <p>【変更前】 <u>・地下鉄始発駅などの地域交流拠点ごとの特性に応じて、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。</u></p> <p>【変更後】 <u>・地下鉄始発駅やJR駅などの地域交流拠点ごとの特性に応じて、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。</u></p> <p>「5-2交通」(1)基本方針<これまでの取組>(P79)</p> <p>【変更前】 令和2年(2020年)に改定した「総合交通計画」に基づき、公共交通ネットワークについては、<u>地域交流拠点や地下鉄駅周辺などにおける公共交通の利便性向上を図るため、地下鉄のバリアフリー化などの乗継機能の向上などを進めてきました。</u>また、道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、骨格道路網の機能強化を進めるとともに、歩行空間の充実、自転車利用環境の整備などにより安全で快適な道路空間の形成に努めてきました。</p> <p>【変更後】 令和2年(2020年)に改定した「札幌市総合交通計画」に基づき、<u>地域交流拠点や地下鉄駅、JR駅の周辺などにおける公共交通の利便性向上を図るため、バリアフリー化などの乗継機能の向上などを進めてきたほか、道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、骨格道路網の機能強化を進めるとともに、安全・安心な歩行空間の確保や自転車利用環境の整備などにより安全で快適な道路空間の形成に努めてきました。</u></p>

意見の概要	変更点
	<p>「5-2交通」(2)基本方針に基づく取組の方向性1)公共交通ネットワーク(P82)</p> <p>【変更前】</p> <p>・都心や地域交流拠点の地下鉄及びJR駅では、駅周辺における建築物更新や民間開発と連携した駅前広場の整備やバスターミナルの計画的な維持保全・改修等の取組により、交通結節機能の向上を図ります。</p> <p>【変更後】</p> <p>・地下鉄駅及びJR駅では、駅周辺における建築物更新や民間開発とも連携し、駅前広場の整備やバスターミナルの計画的な維持保全・改修等を<u>進め</u>、交通結節機能の向上を図ります。</p>

4 意見の概要及び当該意見に対する札幌市の考え方

パブリックコメントに寄せられたご意見の概要と札幌市の考え方は以下のとおりです。なお、お寄せいただいたご意見は、その趣旨を損なわない範囲で取りまとめ、要約して「意見の概要」欄に示しておりますことをご了承ください。

(1)「第1章 計画の基本事項」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
1	<p>まちづくり戦略ビジョン、都市計画マスタープラン、立地適正化計画の位置づけは、都市計画法というより、それを受けた都市計画運用指針上の位置づけと記載すべき。</p>	<p>各計画の位置づけにつきましては、以下のとおり都市計画法及び都市再生特別措置法に規定されており、「1-2位置づけ」(P3)に記載しています。</p> <p>都市計画マスタープラン：都市計画法第18条の2により、「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン」に即す。</p> <p>立地適正化計画：都市再生特別措置法第81条第17項により、「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン」に即す。同法第82条により、都市計画マスタープランの一部とみなす。</p>

(2) 「第4章 都市づくりの重点」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
2	<p>テレビ塔の横に世界から見に来るような素晴らしい美術館を主体とした子供たちや市民が楽しめる建物を建築してほしい。最近できた白石区役所のデザインはがっかりした。札幌の他の公共の建物は同じような傾向がある。世界レベルの建物を作って、郊外からでも人の集まる場所にしてほしい。</p>	<p>「4-1札幌・北海道の魅力と活力を先導・発信する都心」主要なテーマ(P48)において、「市民や来訪者が、成熟社会における豊かな都市文化を享受できる環境の充実を図り、札幌らしい象徴的な拠点形成を進めます」と記載しており、都心部における文化芸術機能等の充実による、魅力の向上は重要な視点と認識しています。いただいたご意見は今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。</p>
3	<p>地域交流拠点では、楽しむことを主目的としたイベント開催が目立っているが、様々な年代の方々のお互いの連携や学びに結びつくのか疑問。イベントの後に行動変容がみられたかが効果の判断に思う。これからの地域交流拠点は、行政、地域事業者、大学等教育機関が地域住民を巻き込み、地域の交通、地域の住居地域の環境、地域の産業等の課題に取り組めるような体制を整える必要があると思う。</p>	<p>ご意見のとおり、地域交流拠点において、まちづくりを進める体制づくりは非常に重要と認識しています。</p> <p>そのため、地域交流拠点では町内会や商店街、地域の任意団体などによるエリアマネジメントの取組など、地域課題の解決に向けた継続的な取組を促進していきます。</p>
4	<p>手稲・篠路・苗穂駅以外のJR駅に位置づけが無い。あいの里教育大駅や白石駅などが地域交流拠点として誘導対象となっていない。そもそも札幌市独自の「地域交流拠点」という概念に疑義がある。</p> <p>あいの里教育大駅が取り上げられずに、篠路駅ばかりが取り上げられる点について、篠路駅周辺地区まちづくり推進事業や篠路駅東口土地区画整理事業があるのであろうが、あいの里でやるべきことが多い中、市として何もやろうとしないのは本末転倒で、納得できない。</p>	<p>地域交流拠点は、主要な交通結節点周辺や区役所周辺などの生活圏域の拠点となるエリアを位置づけています。</p> <p>地域交流拠点に位置づけていないJR駅についても、市民生活を支える役割を担っていることから、基盤整備状況等に応じて、生活利便機能等の立地に対応するなど、地域の特徴を踏まえた取組を進めていきます。</p>

	意見の概要	札幌市の考え方
5	札幌市独自の「地域交流拠点」について、圏域から見た場合の選定の妥当性を議論すべき。地域交流拠点の麻生・新琴似や新さっぽろは、札幌市の計画では、市内の交通結節点としての役割しか想定されていないが、近隣市町村や新千歳空港等の自治体を跨ぐ交通を取り上げ、どのように補完されるか明確にすべき。	地域交流拠点は、主要な交通結節点周辺や区役所周辺などの生活圏域の拠点であるとともに、札幌市内だけではなく、周辺都市も含めた後背圏の広がりに応じて地域の豊かな生活を支える中心的役割を担う重要な拠点として位置づけております。 また、札幌市総合交通計画において、新さっぽろ、麻生・新琴似は、圏域交通結節点として、周辺自治体との玄関口として位置づけています。

(3) 「第5章 部門別の取組の方向性」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
6	空き家の円滑な流通と処分について税制上の改正を求める。宅地が不足している一方で高齢者の住みかえによる中古住宅が増加しており、また、親の土地を相続しても、更地にして売ろうとすると、固定資産税が上がるため、補助等により、すみやかな土地利用の移行を促進すべき。	空き家の流通の促進は重要と考えており、本計画においても、「5-1土地利用」(2)基本方針に基づく取組の方向性 2)住宅市街地(P68)において、総合的な空き家等対策の推進について示しています。 なお、補助等については、既に空家譲渡所得特別控除や札幌市危険空家除却補助制度といった支援制度が活用されている状況であることから、国等の動向を踏まえ検討を進める必要があると考えています。
7	新幹線駅の改修に伴う周辺の土地利用計画について、具体的な地図を都市計画に入れて頂きたい。	都市計画マスタープランにおいては、都市づくりの総合性・一体性を確保するため、全市的視点から取組の方向性を示しており、JR札幌駅周辺地区の具体の計画については、「札幌駅交流拠点まちづくり計画」においてまとめています。
8	第5回道央都市圏パーソントリップ調査で得られた分析結果を反映させなくて良いのか。	第5回道央都市圏パーソントリップ調査は、令和7年度に調査を実施し、令和8年度以降、調査結果の分析等を行い、道央都市圏における将来の望ましい交通体系のあり方を検討する予定です。本計画においては、調査結果を反映させることはできませんが、「5-2交通」(1)基本方針(P79)において、住民の移動実態を踏まえた施策展開の重要性について示しており、今後、調査結果等を踏まえて関連計画である札幌市総合交通計画を改定し、それに基づき交通施策を進めていきます。

	意見の概要	札幌市の考え方
9	<p>地下鉄駅とJR駅を差別化する意義があるか不明。</p> <p>公共交通や交通結節点、バリアフリー・接続に関する取組みについて、「地下鉄などの」ではなく「地下鉄やJRなどの」と明記すべき。明記できないならその理由を明らかにすべき。</p>	<p>交通結節点には地下鉄駅のほかJR駅の周辺も含まれ、都市機能の集積と交通環境の整備を合わせて誘導することで、駅周辺の回遊性向上とにぎわい創出につながることを期待できます。</p> <p>ご意見を踏まえ、より分かりやすくするため以下のページの記述を修正しました。</p> <p>「4-2豊かな生活環境を支える地域交流拠点」主要なテーマ(P50)</p> <p>【変更前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄始発駅などは、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。 <p>【変更後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下鉄始発駅やJR駅などは、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。
10	<p>乗継施設の配置状況に関して、駅前広場のバスターミナル・バスベイにJR駅はあまり取り上げられておらず、地下鉄駅に比べて著しく不公平である。これは「地域交流拠点」の整備・選定上の不備である。</p>	<p>【変更前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な歩行環境の充実を図るため、拠点周辺の道路や地下鉄駅などのバリアフリー化を進めるとともに、拠点の特性に応じて民間開発等の機会を捉え、地下鉄駅との接続や空中歩廊などの整備を促進します。 <p>【変更後】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全で快適な歩行環境の充実を図るため、拠点周辺の道路や地下鉄駅、JR駅などのバリアフリー化を進めるとともに、拠点の特性に応じて民間開発等の機会を捉え、<u>駅との地下接続</u>や空中歩廊などの整備を促進します。 <p>「5-1土地利用」(2)基本方針に基づく取組の方向性</p> <p>3)拠点 地域交流拠点(P71)</p> <p>【変更前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の特性に応じて、再開発などを活用した建築物の地下鉄駅との接続や空中歩廊による駅への接続を促進することで、季節や天候に左右されない安全・快適に移動できる空間を形成し、にぎわい・交流が生まれる場の創出に寄与します。

	意見の概要	札幌市の考え方
		<p>【変更後】 ・地域の特性に応じて、<u>再開発などの機会を捉え、地下接続や空中歩廊での接続など、地下鉄駅やJR駅と建築物との接続を促進することで</u>、季節や天候に左右されない安全・快適に移動できる空間を形成し、にぎわい・交流が生まれる場の創出を図ります。</p> <p>【変更前】 ・地下鉄始発駅などの地域交流拠点ごとの特性に応じて、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。</p> <p>【変更後】 ・地下鉄始発駅やJR駅などの地域交流拠点ごとの特性に応じて、近隣の魅力資源や隣接都市、空港などとの連携を意識した多様な機能の誘導を図ります。</p> <p>「5-2交通」(1)基本方針<これまでの取組>(P79)</p> <p>【変更前】 令和2年(2020年)に改定した「総合交通計画」に基づき、公共交通ネットワークについては、地域交流拠点や地下鉄駅周辺などにおける公共交通の利便性向上を図るため、<u>地下鉄のバリアフリー化などの乗継機能の向上などを進めてきました</u>。また、道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、骨格道路網の機能強化を進めるとともに、歩行空間の充実、自転車利用環境の整備などにより安全で快適な道路空間の形成に努めてきました。</p> <p>【変更後】 令和2年(2020年)に改定した「札幌市総合交通計画」に基づき、地域交流拠点や地下鉄駅、JR駅の周辺などにおける公共交通の利便性向上を図るため、<u>バリアフリー化などの乗継機能の向上などを進めてきたほか、道央都市圏の道路ネットワークの基軸として、骨格道路網の機能強化を進めるとともに、安全・安心な歩行空間の確保や自転車利用環境の整備などにより安全で快適な道路空間の形成に努めてきました</u>。</p>

	意見の概要	札幌市の考え方
		<p>「5-2交通」(2)基本方針に基づく取組の方向性1) 公共交通ネットワーク(P82)</p> <p>【変更前】 ・都心や地域交流拠点の地下鉄及びJR駅では、駅周辺における建築物更新や民間開発と連携した駅前広場の整備やバスターミナルの計画的な維持保全・改修等の取組により、交通結節機能の向上を図ります。</p> <p>【変更後】 ・地下鉄駅及びJR駅では、駅周辺における建築物更新や民間開発とも連携し、駅前広場の整備やバスターミナルの計画的な維持保全・改修等を<u>進め</u>、交通結節機能の向上を図ります。</p>
11	手稲区に地下鉄を延伸する計画について、JR北海道との話し合いを進展させてほしい。	平成30年度に実施した公共交通の需要推計では、地下鉄等の軌道系交通機関の導入が必要となるほどの需要がある区間は発生しないという結果であったことから、手稲区への地下鉄延伸について、現状、JR北海道との協議を進める段階にはないと考えています。いただいたご意見は、今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。
12	清田区は地下鉄が延伸した宮の沢方面よりも人口減少が顕著に見える。北広島や千歳、江別に比較的近く、ハイテクヒルや企業もあり、今後ラピダスに関連する企業にとっても立地的なメリットが多いはずだが、魅力的な雰囲気がない。地下鉄に代わる交通や地下鉄延伸等によってバスの運転手不足へ対応したり、清田区と市街部間で通勤や移動が増える仕組みを作してほしい。	札幌市では、後背圏も含めた生活圏域の拠点となるエリアとして、地域交流拠点を位置づけており、清田区では清田区役所周辺を位置づけております。そのため、清田区役所周辺において、地域の生活を支える日常的な生活利便機能や多様な都市機能の集積を図るとともに、札幌市で福住・清田間を「公共交通機能向上方面」と位置付け、都心へのアクセス性向上や定時性確保など、公共交通としての機能を向上させるために検討しているところです。
13	バス、地下鉄、市電の運賃を据え置いたままで運営する方策を取ってほしい。	公共交通を将来にわたって持続可能なものとするためには、物価高への対応や担い手の待遇改善を図る必要があり、バス路線の維持にあたり必要となる経費を補助するなど、各交通事業者を支援しているところです。 各交通事業者においても、業務や運行の効率化を推進するとともに、適正な運賃の在り方についても継続的に検討することが重要と考えております。

	意見の概要	札幌市の考え方
14	交通のための除雪は札幌市が責任をもってやるべき。	除雪については、「5-2交通」(2)基本方針に基づく取組の方向性1)公共交通ネットワーク(P82)において、公共交通の円滑化を図るための除排雪に関する取組の方向性について記載しています。 また、市民生活や経済活動を支える冬期の道路環境の確保は重要と考えており、バス路線の除排雪作業や幹線道路の交差点排雪の強化といった取組を進めています。
15	北海道新幹線の新駅が大東案になって、またバスターミナルの建設が遅れて、散らされたバス停がそのままになっていて、納得できない。臨時のプレハブバスターミナルを事業地の空地に設置すべき。	北5西1西2地区市街地再開発事業の円滑な推進を図るとともに、仮設バス乗降場については、引き続き事業者である再開発組合と連携し、待合環境改善などに努めていきます。
16	丘珠空港の便数を増やし、国内の移動を千歳に頼らないことも大切。	丘珠空港周辺については、高次機能交流拠点に位置付け、北海道各地のビジネス・防災・医療を支える道内空港ネットワークの拠点として、また、道外とも路線を結ぶ都市型空港として、丘珠空港及び空港周辺エリアの更なる活用を図ることとしています。
17	毎年秋に住宅地における木の枝の伐採をしているが、枯れ葉の量が多く大変な時間と掃除が必要となっている。市の木なのに市民がやるのはおかしい。暴風になった場合、いつ木が倒れるか心配。札幌市は、従来から緑の街づくりを進めているが、住宅街での「公園」は必要だが、歩道の木は不要で、冬でも除雪で木が邪魔になる。一部整理が必要。	街路樹は、景観向上や環境保全等の多様な役割を担い、都市のみどりの形成に必要な資源であると考えております。 安全安心な歩行空間とするため、樹木診断による危険が認められる樹木の撤去や、幅の狭い歩道の街路樹の撤去等の配置の適正化を進めています。今後も引き続き地域との話し合い等を通じ、取組を進めていきます。

	意見の概要	札幌市の考え方
18	札幌市が大通公園をどのような目的のためにリニューアルしたいのかわからない。単にベンチが古いだけの問題なのか、それとも他のイベントのためにリニューアルさせたいのかが明確でない。	大通公園は、施設の老朽化などの課題を抱えているほか、公園内ではイベント数の増加や利用ニーズが多様化している状況です。また、都心部の活発な建替更新の機会にまちの魅力を高めるみどりの空間の創出が求められていることから、令和7年3月に「大通公園のあり方」を策定しました。 今後は、この方針に基づき、日常利用とイベントの両立を図るとともに、時代やニーズの変化に合わせた施設の更新を行うほか、周辺のまちづくりと連携し、公園・道路・沿道との一体性を目指すなど、次世代にふさわしい象徴空間の実現に向けた検討を進めていきます。
19	公園の安全な利用のため、クマ対策について盛り込むべき。	令和6年3月に策定した「生物多様性さっぽろビジョン」において、すみ分けを基本的な考えとした野生鳥獣とのあつれき対策について示しており、昨今の状況を受け、今後、ヒグマ対策に特化した「さっぽろヒグマ基本計画」の見直しも含め検討していく予定です。いただいたご意見は今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。
20	全国各地で老朽化の下水道配管の事故が発生しており、改修工事を優先的にすぐやるべき。	下水道管の重要度に応じて定めた年数に基づいて調査を実施し、劣化状態に応じて優先順位を定め、修繕、改築などを引き続き計画的に進めていきます。
21	下水道料金について、高齢者や障がい者が支払うことは負担が大きい。約23%も上げると本当に生活ができなくなるのでやめてほしい。	札幌市の下水道事業の経営は、近年の物価高騰や下水道施設の老朽化などにより厳しさを増しており、将来に向けて健全な財政基盤や安全安心な下水道事業を継続するため、下水道使用料の改定を行ったところです。今後も事業内容や財政収支の検証を継続的に行い、使用料改定の必要性等の検討を進めていきます。
22	燃料電池車両(FCV)は、車内に水素タンクを幾つも、収納する為に、居住性が悪く、乗車定員が少なめで、また、低床車両に向かない。車両価格もガソリン車の数倍もするために、乗車券代の高騰を引き起こす。運用コストの試算も示して検討を進めるべき。	燃料電池自動車(FCV)の普及は、脱炭素化や再生可能エネルギーの導入促進などにおいて重要と考えています。 水素エネルギーの活用は、技術開発・実証段階のものも多くあることから、今後の技術開発等や水素価格の動向を踏まえながら検証を進めていきます。いただいたご意見は今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。

	意見の概要	札幌市の考え方
23	イギリスでは、太陽光発電パネルからの火災が、2日に1件の割合で発生している。強風による、太陽光発電パネルの飛散と落下で、大惨事を引き起こす。大粒の雹(ひょう)の直撃で、太陽光発電パネルの破損が全国的に報道されている。太陽光発電パネルの洗浄剤が、地下水の汚染を引き起こす。太陽光発電パネルからの光害で、熊が平地に下りてくる。	脱炭素化に向けては、エネルギー消費を減らし、エネルギーの有効利用を図ることに加え、必要なエネルギーについては、再生可能エネルギーへ転換を図っていくことが重要と考えており、太陽光発電や小水力発電などの再生可能エネルギーの導入については、引き続き促進することとしております。いただいたご意見は今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。

(4) 第3次札幌市都市計画マスタープラン(案)全体に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
24	この年間の積雪量で人口が100万人を超えている珍しい街の札幌に期待したい。日ハムやオリンピック誘致も失敗し、市民が望む政策になっていない。インバウンドもホテル、飲食業などの関連の企業にのみメリットとなっている。現在20～30代の若い人たちが子育てのための住宅を市内に持てず、江別や当別まで足を延ばしている状況であり、人口減少になるのは当たり前。病院も市内に集中しているのにどのような対策をとるのか。	市内の居住に関して、昨今の土地・建物価格の上昇に伴う課題についても認識しており、土地利用計画制度の運用をはじめ、住宅施策等とも連携しながら様々な施策展開の検討を進めていきます。 また、今後は人口減少等に適応した持続可能な都市づくりを進めることが必要と考えており、都心・地域交流拠点における都市機能の強化や住宅地における多様なライフスタイルへの対応、地域コミュニティの維持等に向けて地域特性に応じたきめ細かな取組を推進していきます。
25	市民は学校卒業後も結婚後も両親と一緒に家族で暮らして拡大家族を目指すべき。	本計画では、都市づくりの基本目標の一つとして、「札幌らしい地域の特色を生かした居住環境の形成により子育て・暮らし・仕事など誰もが快適で多様なライフスタイルを実現できる「ひと」中心の都市」を掲げており、多様な世帯が暮らしやすい都市づくりを進めていきます。

(5) 其他のご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
26	除雪、町内会、道路管理などがうまくいっていない。オリンピック招致、日ハム問題などにしっかりとした謝罪と説明がない。各地のドームのある街には大企業の本社機能が点在している。札幌にもそんな風景が来ること(税収を上げる、街のイメージアップ)を願っている。	札幌市では本社機能等の企業誘致に取り組んでおり、都心の再開発に伴うオフィスの大量供給等を企業誘致の機会と捉え、また、札幌が持つ強みを最大限に生かしながら、今後も企業の立地や設備投資を促進していきます。 其他のご意見についても、今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。
27	札幌の地下歩行空間は、冬の北海道をより暗くするグレーのトーンで統一されイベントをやっても楽しそうに見えないのが非常に残念。グレーの外観の家も多くなってきたが、多くなりすぎると、いたずらや犯罪への影響があるのではないかと感じてしまう。	札幌駅周辺と大通を結ぶ「札幌駅前通地下歩行空間」では、歩行者の視点を考慮するとともに、多様な活用の背景となるため、シンプルで暖かみを持った落ち着いた空間デザインとしています。 引き続き、沿道ビルとの接続による賑わいの創出や、吹き抜けなどによる地上・地下の連続性の確保等を進め、安全安心で憩いとにぎわいのある空間形成に向け取組を推進していきます。
28	「札幌市交流拠点まちづくり推進事業」について、「交流拠点」という名称では当該計画を十分に表しているとは言い難く、「交流施設」では何のことが分からない。市民に誤解を与える表現であるので、「新幹線駅(大東案)接続交通結節点拠点ビル」や「新幹線駅隣接拠点施設」のような、具体的にイメージできるような名称に変更すべき。	「札幌駅交流拠点」については、平成28年(2016年)に策定した第2次都心まちづくり計画で、広域的な交通ネットワークが結節する札幌の玄関口にふさわしい広域交流を先導する拠点として位置づけています。いただいたご意見は今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。
29 ～ 31	近隣市の海浜に海水浴場を開 設し、炊事場・バーベキューハウ ス・海上アスレチックを設置して欲 しい。<類似意見 2件>	北海道や近隣市町村との連携を図りながら、圏域における魅力や活力の創出に向けた取組を進めたいと考えています。いただいたご意見は、今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。
32	市民プールは設備が老朽化により古く、近年は工事費など物価が値上げされて、温水プールの整備・修繕は多額の費用が掛かる。市民プールを民営化させ、中小企業で運営させてほしい。	温水プールなどの公共施設については、計画的な維持、保全、更新等を進めるとともに、効率的な運営を図るなど、総合的に検討を進めていきます。

	意見の概要	札幌市の考え方
33	札幌駅の北口を、札幌線11番線乗り場から直接出られるよう設置すべき。	いただいたご意見については、今後の取組に当たっての参考とさせていただきます。
34	近年は外国人による凶悪事件が相次いで、そろそろ日本を守るために外国人たちを退去させ、日本の国体・伝統文化を守るために「外国人留学生補助金」「外国人生活保護」「外国人技能実習制度」「外国人育成就労制度」を廃止してスパイ防止法の制定を目指して移民政策を阻止させたいので何とかしてほしい。	
35	泊原発は絶対稼働してはいけない。いったん事故が起これば手をつけられない状態となる。事故が起これば放射能は、札幌市へ流れてきて土地が汚染され、地価が暴落し、札幌市は人が住めない地域となる。札幌市のみならず北海道全域が居住不可能の地域となる。これが都市計画、最も必須なこと。札幌市役所としては原発稼働をさせない行動を行うべき。	