

【第9回】都市計画マスタープラン等見直し検討部会 「札幌市都市再開発方針(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、都市における健全な土地利用、都市機能の更新及び価値の向上を目指して、計画的な再開発を促進するため、再開発の長期的かつ総合的なマスタープランである札幌市都市再開発方針(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4階 まちづくり政策局 都市計画部 事業推進課
- 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	10人
意見数	25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	合計
0人	0人	1人	0人	4人	4人	1人	0人	10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
5人	1人	1人	3人	0人	10人

(4) 意見内容の内訳

意見内容	件数
「第1章 はじめに」に関するご意見	2件
「第2章 再開発を取り巻く状況」に関するご意見	4件
「第3章 再開発の基本目標」に関するご意見	4件
「第4章 1号市街地、整備促進地区及び2号地区の指定と支援の考え方」に関するご意見	3件
「第5章 地区ごとの整備方針」に関するご意見	5件
「第6章 これからの再開発の進め方」に関するご意見	2件
都市再開発方針(案)全体・その他のご意見	5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方針(案)を次のとおり変更いたしました。

変更点(1)「第1章 はじめに」に関する変更

意見の概要	変更点
<p>計画期間中に土地利用形態の変更(例:工場から住宅)が見込まれる場合、立地適正化計画の集合型居住誘導区域外に位置する場合でも、期間中の地区指定の見直しにより、1号市街地の指定を受けられるのか。</p>	<p>本方針では、人口減少等に適応する持続可能な都市づくりを推進するため、立地適正化計画で定める区域との整合を重視して地区指定を行うことが重要と考えております。</p> <p>計画期間中における、個別の土地利用動向を踏まえた地区指定の見直しについては、上位計画・関連計画との整合が図られることを前提に、当該再開発に期待されるまちづくりの効果や札幌市の政策上の位置づけなど様々な要素を勘案し、必要に応じて行います。</p> <p>ご意見を踏まえ、45ページ「表4-1 地区指定の一覧」に以下の記述を追記しました。</p> <p>【変更前】 (記載なし)</p> <p>【変更後】 <u>注3)今後の社会経済情勢の変化等に対応するため、上位計画の見直しや土地利用の動向などを踏まえ、必要に応じて地区指定の見直しを行います。</u></p>

変更点(2)「第3章 再開発の基本目標」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。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、交通結節点においては、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。 ご意見を踏まえ、より分かりやすくするため以下の記述を変更しました。</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>重点的に誘導すべき公共貢献<交通環境の整備>(35ページ) 【変更前】 ・特に、地下鉄駅周辺をはじめとする交通結節点においては、建築物の建て替え更新の機会を捉えて、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。 【変更後】 ・特に、地下鉄駅周辺やJR駅周辺をはじめとする交通結節点においては、建築物の建て替え更新の機会を捉えて、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>2号地区「地域交流拠点」の指定(43ページ) 【変更前】 <2号地区(地域交流拠点)の指定の考え方> ・用途地域・高度地区の指定状況、地下鉄駅等からの近接性、まちづくり計画策定エリアなどを勘案して地区ごとに画定 【変更後】 <2号地区(地域交流拠点)の指定の考え方> ・用途地域・高度地区の指定状況、地下鉄駅とJR駅からの近接性、まちづくり計画策定エリアなどを勘案して地区ごとに画定</p> <p>2号地区「地域交流拠点地区」の整備方針(55ページ) 【変更前】 ・地下鉄駅等につながるバリアフリー動線の強化による駅周辺の利便性と歩行環境の向上や、公共交通の利用環境向上に資する空間の整備などを通じて、交通結節機能の強化を図る。 (次項に続く)</p>

意見の概要	変更点
	<p>【変更後】</p> <p>・地下鉄駅やJR駅につながるバリアフリー動線の強化による駅周辺の利便性と歩行環境の向上や、公共交通の利用環境向上に資する空間の整備などを通じて、交通結節機能の強化を図る。</p>

変更点(3)「第4章 1号市街地、整備促進地区及び2号地区の指定と支援の考え方」に関する変更

意見の概要	変更点
<p>「整備促進地区」の支援の考え方として「札幌市のまちづくりに貢献すると認められる場合には、地域特性に応じて緩和型土地利用計画制度等を運用」とある一方で、整備促進地区と容積率の緩和を行う「拠点開発誘導区域」の範囲が一致していない理由は何か。</p> <p>また、今後、拠点開発誘導区域を整備促進地区の区域に合わせて変更する予定か。</p> <p>※拠点開発誘導区域： 容積率の緩和について定めた「地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針」を適用して良好な民間開発を誘導する区域のこと。</p>	<p>再開発の基本目標の実現に向けては、多種多様な手法を効果的に活用して再開発を促進していくことが重要です。</p> <p>このため、「地区ごとの支援の考え方」では、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業に対する支援のほか、柔らかな区画整理や緩和型土地利用計画制度等の運用などの取組も位置づけ、地区ごとの再開発促進の優先度に応じて、関係部局の連携のもと再開発に関する取組を推進することを目指しています。</p> <p>一方、各取組の具体的な活用要件や対象地域・範囲等については、本方針との連携に留意しながらも、各取組の趣旨に沿って個別具体的に定める必要があります。</p> <p>このため、緩和型土地利用計画制度等の運用について定めた「拠点開発誘導区域」と整備促進地区の範囲については必ずしも一致しているものではなく、緩和型土地利用計画制度等については、本方針との連携に留意しながら、引き続き、地域特性に応じた良好な都市開発の誘導に努めてまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、この趣旨を正確に伝えられるよう、46ページに以下の記述を追記しました。</p> <p>【変更前】 (記載なし)</p> <p>【変更後】 <u>注3) <支援の考え方>に示す各取組の具体的な活用要件や対象地域・範囲等については、本方針との連携に留意しながら、各取組の趣旨に沿って個別具体的に定めます。市街地再開発事業等の補助金の交付に関する取組は、特に本方針との整合を図って運用します。</u></p> <p>緩和型土地利用計画制度等の運用については、本方針のほか、第3次札幌市都市計画マスタープランや第2次札幌市立地適正化計画をはじめとする上位計画や関連計画の内容を踏まえて、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き、効果的な活用を進めてまいります。</p>

変更点(4)「第5章 地区ごとの整備方針」に関する変更

意見の概要	変更点
<p>札幌市は将来的に丘珠空港の機能を強化し、利用者を100万人程度に引き上げる計画を進めているが、空港へのアクセスについて不満の声が多く見受けられる。</p> <p>季節や天候などによる乗換の負担を減らして丘珠空港へのアクセス性を改善するため、地下鉄栄町駅に直結するバスターミナルを整備して欲しい。</p>	<p>本方針では、重点的に誘導すべき公共貢献の1つとして「交通環境の整備」を位置づけるとともに、栄町をはじめとする2号地区「地域交流拠点地区」の整備方針においては、交通結節機能の強化に関する取組を掲げております。</p> <p>現在、札幌市として地下鉄栄町駅にバスターミナルを整備する計画はございませんが、本方針では、地域交流拠点地区において、建築物と地下鉄駅との接続、公共交通の利用環境向上に資する待合空間の整備など、地域特性を考慮しながら、再開発を通じて交通環境の整備を誘導してまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、55ページの2号地区「地域交流拠点」の整備方針の記述を以下のとおり変更しました。</p> <p>【変更前】 (都市施設及び地区施設の整備の方針) 地下鉄駅のバリアフリー化に資するエレベーターなどの整備を促進する。</p> <p>【変更後】 (都市施設及び地区施設の整備の方針) <u>地域特性に応じて、地下鉄駅のバリアフリー化に資するエレベーターや公共交通の利用環境向上に資する待合空間などの整備を促進する。</u></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 はじめに」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
1	計画期間中に土地利用形態の変更(工場から住宅)が見込まれる場合、立地適正化計画の集合型居住誘導区域外に位置する場合でも、期間中の地区指定の見直しにより、1号市街地の指定を受けられるのか。	<p>本方針では、人口減少等に適応する持続可能な都市づくりを推進するため、立地適正化計画で定める区域との整合を重視して地区指定を行うことが重要と考えております。</p> <p>計画期間中における、個別の土地利用動向を踏まえた地区指定の見直しについては、上位計画・関連計画との整合が図られることを前提に、当該再開発に期待されるまちづくりの効果や札幌市の政策上の位置づけなど様々な要素を勘案し、必要に応じて行います。</p> <p>ご意見を踏まえ、45ページ「表4-1 地区指定の一覧」に以下の記述を追記しました。</p> <p>【変更前】 (記載なし)</p> <p>【変更後】 <u>注3)今後の社会経済情勢の変化等に対応するため、上位計画の見直しや土地利用の動向などを踏まえ、必要に応じて地区指定の見直しを行います。</u></p>
2	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>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2章 再開発を取り巻く状況の変化」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
3	前方針の基本目標③「生活の基盤となる持続可能なまちづくりの推進」について、最近、コスト削減やテナント面積確保のために通路や駐車場スペースが狭くなっており、使いづらい建物が多い。狭い通路は火災や災害の際に危険であるため、計画段階から広く使いやすくなるようにしてほしい。	ご意見のとおり、利用者の円滑な移動経路の確保は、施設の利便性と安全性を高める上で重要な視点と捉えております。 再開発に際しては、関係法令を遵守するとともに、事業採算性とのバランスも考慮しながら、バリアフリー化の推進やユニバーサルデザインの導入、防災性の向上に資する空間・機能の整備を図ってまいります。
4	都市のリニューアル時期の到来について、歴史的な建築物などは、老朽化していても耐震補強等する方が観光資源も残りSDGsの観点からもよい。古いからとにかく解体するのはいかなものか。	札幌市では、札幌市文化財保存活用地域計画に基づき、歴史的建造物をはじめとする文化財の保存活用に関する取組を進めております。 本方針では、こうした取組とも効果的に連携し、歴史的・文化的なまちの景観資源などを生かした空間づくりを進めることで魅力ある景観形成に寄与するなど、再開発を通じて良好な都市環境の形成を図ってまいります。
5	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地区第一種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まいります。
6	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。	いただいたご意見は、関係部署と共有し、今後の取組にあたっての参考とさせていただきます。

(3) 「第3章 再開発の基本目標」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
「3-2 再開発の基本目標」に関するご意見		
7	基本目標①「世界を引き付け魅力と活力みなぎる都心の創造」や②「魅力的で個性にあふれ生活を豊かにする地域交流拠点の形成」を実現するため、各目標の＜主な取組の方向性＞として、「文化財など歴史的な資産の保存活用」を位置づけてほしい。	札幌市では、札幌市文化財保存活用地域計画に基づき、歴史的建造物をはじめとした文化財の保存活用に関する取組を進めております。 本方針では、こうした取組とも効果的に連携し、歴史的・文化的なまちの資源などを生かした空間づくりを進めることで魅力ある景観形成に寄与するなど、再開発を通じて良好な都市環境の形成を図ってまいります。 また、30ページでは、これからの再開発に求められる公共貢献として「⑨ 居心地が良く歩きたくなる空間の形成」を掲げ、32ページでは、⑨の考えられる取組の例として、「歴史的建造物や観光名所などの地域資源と調和し、魅力を引き出す空間の整備」を位置づけております。引き続き、再開発の機

	会を捉えて公共貢献を戦略的に誘導し、官民連携でまちづくりを進めてまいります。
--	--

	意見の概要	札幌市の考え方
	「3-3 公共貢献の戦略的な誘導」に関するご意見	
8	地下鉄駅とJR駅を差別化する意義があるか不明。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。	交通結節点には地下鉄駅のほかJR駅の周辺も含まれ、交通結節点においては、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。 ご意見を踏まえ、より分かりやすくするため以下の記述を変更しました。
9	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>重点的に誘導すべき公共貢献<交通環境の整備> (35ページ)</p> <p>【変更前】 ・特に、地下鉄駅周辺をはじめとする交通結節点においては、建築物の建て替え更新の機会を捉えて、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>【変更後】 ・特に、地下鉄駅周辺やJR駅周辺をはじめとする交通結節点においては、建築物の建て替え更新の機会を捉えて、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>2号地区「地域交流拠点」の指定(43ページ)</p> <p>【変更前】 <2号地区(地域交流拠点)の指定の考え方> ・用途地域・高度地区の指定状況、地下鉄駅等からの近接性、まちづくり計画策定エリアなどを勘案して地区ごとに画定</p> <p>【変更後】 <2号地区(地域交流拠点)の指定の考え方> ・用途地域・高度地区の指定状況、地下鉄駅とJR駅からの近接性、まちづくり計画策定エリアなどを勘案して地区ごとに画定</p> <p style="text-align: right;">(次項に続く)</p>

	意見の概要	札幌市の考え方
		<p>2号地区「地域交流拠点地区」の整備方針(55ページ)</p> <p>【変更前】 ・地下鉄駅等につながるバリアフリー動線の強化による駅周辺の利便性と歩行環境の向上や、公共交通の利用環境向上に資する空間の整備などを通じて、交通結節機能の強化を図る。</p> <p>【変更後】 ・地下鉄駅やJR駅につながるバリアフリー動線の強化による駅周辺の利便性と歩行環境の向上や、公共交通の利用環境向上に資する空間の整備などを通じて、交通結節機能の強化を図る。</p>
10	<p>災害時の帰宅困難者対策について、高齢者と障がい者への配慮として、応急仮設住宅の入居期限を今よりも長く認めることと、グループホームを避難所や仮設住宅として使用することも考えるべき。</p> <p>また、災害時の都心のまちづくりでは、国からの支援のほかに、あらかじめ予備的な住宅を建て、すぐに住めるように対策すべき。</p>	<p>地震などの大規模災害により住宅に困窮することとなった世帯の居住の安定を確保するため、引き続き、災害時の緊急的な住宅供給を行う体制や仕組みづくりを進めてまいります。ご意見は、今後の取組にあたっての参考とさせていただきます。</p> <p>本方針では、建築物の不燃化・耐震化のほか、災害時の帰宅困難者対策に資する一時滞在施設の整備など、再開発を通じて災害に強いまちづくりに資する取組を誘導してまいります。</p>

(4)「第4章 1号市街地、整備促進地区及び2号地区の指定と支援の考え方」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
11	<p>容積率の緩和を行う「地域交流拠点等開発誘導事業」の対象地域にはJR線の発寒中央駅、桑園駅、苗穂駅、厚別駅、白石駅が含まれている。これらの駅については、地下鉄駅周辺地区と同様に整備促進地区に含めるべき。</p> <p>また、JR白石駅は見直し前の都市再開発方針では1号市街地に位置づけられ、その後、容積率の緩和を行う「拠点開発誘導区域」に指定されたことも踏まえ、整備促進地区に指定すべき。</p>	<p>本方針においては、建設費の高騰など再開発を取り巻く厳しい状況を踏まえ、官民の限られた経営資源の「選択と集中」の観点を一層重視し、立地適正化計画の都市機能誘導区域である「都心」、「都心周辺」及び「地域交流拠点」に加え、地下鉄駅とのバリアフリー接続をはじめとする利便性の向上が特に期待される「地下鉄駅周辺地区」を整備促進地区に位置づけ、重点的に再開発を促進してまいります。</p> <p>JR駅周辺については、前方針下における苗穂駅周辺の取組のほか、現在進めている札幌駅周辺や篠路駅周辺の取組など、様々な都市づくりの取組と連動しながら再開発の誘導を図っているところです。ご意見のあったJR駅周辺の地区指定については本方針案のとおりとしたうえで、引き続き、都市づくりの動向等を踏まえて、官民連携のもと再開発の誘導を図ってまいります。</p>
12	<p>手稲・篠路・苗穂駅以外のJR駅に位置づけがない。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おります。</p> <p>地域交流拠点到位置づけていない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まいります。</p>

	意見の概要	札幌市の考え方
13	<p>「整備促進地区」の支援の考え方として「札幌市のまちづくりに貢献すると認められる場合には、地域特性に応じて緩和型土地利用計画制度等を運用」とある一方で、整備促進地区と容積率の緩和を行う「拠点開発誘導区域」の範囲が一致していない理由は何か。</p> <p>また、今後、拠点開発誘導区域を整備促進地区の区域に合わせて変更する予定か。</p> <p>※拠点開発誘導区域： 容積率の緩和について定めた「地域交流拠点等における緩和型土地利用計画制度等の運用方針」を適用して良好な民間開発を誘導する区域のこと。</p>	<p>再開発の基本目標の実現に向けては、多種多様な手法を効果的に活用して再開発を促進していくことが重要です。</p> <p>このため、「地区ごとの支援の考え方」では、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業に対する支援のほか、柔らかい区画整理や緩和型土地利用計画制度等の運用などの取組も位置づけ、地区ごとの再開発促進の優先度に応じて、関係部局が連携して再開発に関する取組を推進することを目指しています。</p> <p>一方、各取組の具体的な活用要件や対象地域・範囲等については、本方針との連携に留意しながらも、各取組の趣旨に沿って個別具体的に定める必要があります。</p> <p>このため、緩和型土地利用計画制度等の運用について定めた「拠点開発誘導区域」と整備促進地区の範囲については必ずしも一致しているものではなく、緩和型土地利用計画制度等については、本方針との連携に留意しながら、引き続き、地域特性に応じた良好な都市開発の誘導に努めてまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、この趣旨を正確に伝えられるよう、46ページに以下の記述を追加しました。</p> <p>【変更前】 (記載なし)</p> <p>【変更後】 <u>注3) <支援の考え方>に示す各取組の具体的な活用要件や対象地域・範囲等については、本方針との連携に留意しながら、各取組の趣旨に沿って個別具体的に定めます。市街地再開発事業等の補助金の交付に関する取組は、特に本方針との整合を図って運用します。</u></p> <p>緩和型土地利用計画制度等の運用については、本方針のほか、第3次札幌市都市計画マスタープランや第2次札幌市立地適正化計画をはじめとする上位計画や関連計画の内容を踏まえて、必要に応じて見直しを行いながら、引き続き、効果的な活用を進めてまいります。</p>

(5)「第5章 地区ごとの整備方針」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
	2号地区「都心地区」に関するご意見	
14	<p>2号地区「都心地区」の整備方針について、オーバーツーリズムや物価高等で宿泊費がとて高騰しており、ハイグレードホテルではなく、日本人も気軽に泊まれるホテルの方が必要だと思ふ。</p>	<p>世界の旅行者に選ばれる観光都市を目指すためには、多様なニーズに対応した受入環境の整備が重要であり、国際水準の宿泊機能を備えたハイグレードホテルの整備は必要と考えております。また、ご意見のとおり、国内観光客のニーズに対応した受入環境を整備することも重要な視点と捉えております。</p> <p>2号地区「都心地区」においては、北海道観光の玄関口にふさわしい受入環境を整備できるよう、再開発を通じて高次で多様な都市機能の集積に取り組んでまいります。</p>
15	<p>2号地区「都心地区」の整備方針のうち、「札幌らしさが際立つ魅力的な景観の形成やみどりの創出、歴史・観光資源をはじめとする地域資源を生かした空間づくりにより、居心地が良く歩きたくなる都市空間の形成を図る」に賛同するが、実現の具体的方策が重要と考える。</p> <p>方策の一例として、新MICE施設が検討されている中島公園隣接の札幌パークホテルについて、既存の建物や庭園の歴史的・景観的・環境的価値を評価して、保存活用を積極的に検討するよう今後の下位計画等に位置づけてほしい。</p>	<p>新MICE施設と新ホテルについては、一体的な利用に向けた連携を前提としつつ、それぞれ単独で整備する方向のため、新ホテルの具体的内容は民間事業者が判断するものです。</p> <p>なお、中島公園駅周辺は、中島公園や鴨々川、文化施設など地域に培われた特徴的な地域資源の魅力から生まれる回遊・にぎわいにより、国内外から多くの人々が集い、交流する魅力的なエリアです。本方針では、こうした地域資源の魅力向上やMICEの開催を支える都市機能の集積を促進するなど、計画的な再開発の誘導を図ってまいります。</p>

	意見の概要	札幌市の考え方
	2号地区「地域交流拠点地区」に関するご意見	
16	<p>札幌市は将来的に丘珠空港の機能を強化し、利用者を100万人程度に引き上げる計画を進めているが、空港へのアクセスについて不満の声が多く見受けられる。</p> <p>季節や天候などによる乗換の負担を減らして丘珠空港へのアクセス性を改善するため、地下鉄栄町駅に直結するバスターミナルを整備して欲しい。</p>	<p>本方針では、重点的に誘導すべき公共貢献の1つとして「交通環境の整備」を位置づけるとともに、栄町をはじめとする2号地区「地域交流拠点地区」の整備方針においては、交通結節機能の強化に関する取組を掲げております。</p> <p>現在、札幌市として地下鉄栄町駅にバスターミナルを整備する計画はございませんが、本方針では、地域交流拠点地区において、建築物と地下鉄駅との接続、公共交通の利用環境向上に資する待合空間の整備など、地域特性を考慮しながら、再開発を通じて交通環境の整備を誘導してまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、55ページの2号地区「地域交流拠点」の整備方針の記述を以下のとおり変更しました。</p> <p>【変更前】 (都市施設及び地区施設の整備の方針) 地下鉄駅のバリアフリー化に資するエレベーターなどの整備を促進する。</p> <p>【変更後】 (都市施設及び地区施設の整備の方針) 地域特性に応じて、地下鉄駅のバリアフリー化に資するエレベーターや公共交通の利用環境向上に資する待合空間などの整備を促進する。</p>
	整備促進地区「地下鉄駅周辺地区」に関するご意見	
17	<p>地下鉄駅周辺地区の再開発について方針(案)の内容に概ね賛成である。</p> <p>高齢者のほか、一時的に歩行困難な方や子ども連れの方にも配慮し、ロードヒーティングの設置をはじめとする駅周辺の歩行環境の向上、駅コンコースの移動経路としての有効活用、すべての地下鉄出入口へのエレベーターとエスカレーターを設置を進めてほしい。</p>	<p>本方針では、地下鉄駅周辺の利便性や歩行環境の向上を重要な視点と捉え、地下鉄駅周辺を重点的に再開発の誘導を図るべき地区である「整備促進地区」に位置づけております。</p> <p>地下鉄駅と近接する敷地で建て替え更新が行われる場合には、更新機会を的確に捉えて計画的な再開発を促進し、生活利便機能の集積と合わせて、建築物と地下鉄駅との接続や駅のバリアフリー化に資するエレベーター等の整備を誘導するなど、周辺の利便性や歩行環境の向上を図ってまいります。</p>
18	<p>将来的に郊外の人口を地下鉄駅周辺に集約するのであれば、利便施設や商業施設などを地下鉄駅と直結できる場所に設置すべき。</p>	

(6)「第6章 これからの再開発の進め方」に関するご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
19	高圧送電線の鉄塔を地下埋設する必要がある。また、変電所の周囲には十分な間隔の緩衝地帯を設けるべき。欧米からは乱開発都市のように見られている。	本方針は、計画的に再開発を進める必要のある市街地の範囲や、その市街地における再開発の目標と目標実現のための整備方針等を示す、再開発の長期的かつ総合的なマスタープランです。 鉄塔の地下埋設や変電所の緩衝地帯について定めるものではございませんが、様々な分野のまちづくりの取組とも効果的に連携することにより、再開発を通じて良好な都市環境の形成を図ってまいります。
20	周辺の借家や一戸建てから移住する人のみを購入者とし、札幌市民が生活するための住宅となるよう、投機目的のマンションには厳しく指導監督すべき。	国土交通省では、実需に基づかない投機的なマンション取引に対する課題感を持っており、短期売買等に関する実態調査を行い、その結果を踏まえて必要な対策を検討していくとしております。また、(一社)不動産協会においても、投機的な短期転売を抑制するため、登録・購入個数の制限や引渡しまでの売却活動禁止など、同協会の会員各社が順次対策を講じていくとしております。 札幌市としましては、引き続き、国や各種団体の取組の動向を注視してまいります。

(7)都市再開発方針(案)全体・その他のご意見

	意見の概要	札幌市の考え方
21	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。	第3次札幌市都市計画マスタープランでは、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。
22	第3次札幌市都市計画マスタープランに関するご意見(同計画第2章「都市づくりのこれまでとこれから」や、テレビ塔横の美術館等の建築、地下歩行空間等について)	第3次札幌市都市計画マスタープランに対するご意見であるため、同計画のパブリックコメントにおいて札幌市の考え方を公表いたします。
23	地下鉄駅構内は外より暑くなる場合もあり危険であるため、車両だけでなく駅構内にも冷房設備が必要である。	ご意見は今後の取組の参考とさせていただき、引き続き、快適なサービスの提供に努めてまいります。

	意見の概要	札幌市の考え方
24	<p>「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言えず分からない。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。</p>	<p>「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。</p> <p>ご意見については、今後の取組にあたっての参考とさせていただきます。</p>
25	<p>北大の移転以上の再開発はない。</p>	<p>本方針は、計画的に再開発を進める必要のある市街地の範囲や、その市街地における再開発の目標と目標実現のための整備方針等を示す、再開発の長期的かつ総合的なマスタープランであり、個別の施設移転について定めるものではありません。</p>