

参考資料. 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30年8月8日（水）～平成30年9月6日（木）

(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 10人
- 意見提出件数 46件

| まちづくり計画案の項目 | 意見数 | 割合 |
|--------------------------|-----|--------|
| 1 札幌駅交流拠点まちづくり計画の目的と位置づけ | 0件 | 0.0% |
| 2 札幌駅交流拠点まちづくり計画の目標と基本方針 | 0件 | 0.0% |
| 3 現状・課題と取組の方向 | 33件 | 71.7% |
| 4 計画の推進 | 6件 | 13.0% |
| 計画案全般に関すること | 7件 | 15.2% |
| 合計 | 46件 | 100.0% |

（注）計画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 現状・課題と取組の方向 | | | |
|---------------|-------|---|---|
| 意見番号 | 該当ページ | 意見の概要 | 札幌市の考え方 |
| 1 | 9 | P9の図では西2丁目線の北4条以南に地下ネットワークがイメージとして記載されているが、他の部分ではそのような記載はない。整合を図るべきではないか。 | P9の図を修正し、整合を図ります。 |
| 2 | 10 | 既存のAPIA結節空間以外でも、縦動線と一体となった広場空間が整備されることを期待する。 | ご意見のとおり、縦動線と一体となった空間の充実が必要であると考えております。 なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。 |
| 3 | 10 | オープンスペース形成の際は、駅前広場から創成東地区への歩行者を中心とした賑わいが形成されることを期待する。 | ご意見のとおり、南口駅前広場と創成東地区の間の人の流れを促すオープンスペースの形成が必要であると考えております。 なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。 |
| 4 | 11 | 北5西1街区において、辻空間については、「バリアフリー」「観光客・来街者にやさしい空間づくり」等を記載してはどうか。 | 本計画では、北5西1街区を含め、誰にでもわかりやすく、バリアフリーに配慮した空間を形成することを位置づけております。 |
| 5 | 13 | 駅を含めた回遊性、駅を中心とした回遊性といったイメージ図があった方が分かりやすいと思う。 | 駅を中心とした回遊性のイメージについては、P9の図で表現しております。 |
| 6 | 14 | 札幌駅周辺と大通駅周辺の回遊性向上のため、西2丁目線で地下通路を繋げてほしい。 類似意見1件 | ご提案の内容は本計画の対象区域外であるため、位置づけておりません。なお、現時点で具体的な整備計画はありませんが、今後の参考意見とさせていただきます。 |
| 7 | 14 | 西2丁目線においてもチカホのようにぎわいを形成する空間が整備され、既存の地下歩行者空間と一体となったネットワークを形成できることを期待する。 | |
| 8 | 14 | 新幹線コンコースと地下鉄東豊線コンコースがエスカレーターで繋がると乗り換えがスムーズになる。 | 本計画では、基盤整備の取組の方向として、新幹線駅と各交通施設が相互に繋がる乗換動線を整備するとともに、バリアフリーに配慮した動線の形成を位置づけております。 |
| 9 | 14 | 新幹線駅施設と地下が直接接続し、既存の地下歩行者ネットワークと接続するとより利便性が高まるのではないか。 | なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。 |

| | | | |
|----|-------|--|--|
| 10 | 14 | <p>高齢者等への配慮として、地下鉄東豊線から南北線への連絡通路に動く歩道を設置すべきである。</p> <p>類似意見2件</p> | <p>既存通路への動く歩道の設置は、構造上の課題等から困難ではありますが、今後本計画を踏まえ、周辺の再開発等との連携を図りながら、交流拠点全体で地下歩行ネットワークの充実を図るなど、様々な手法で高齢者等に配慮した歩行者動線の確保について検討してまいります。</p> |
| 11 | 17 | <p>新千歳空港からの乗客は、大谷地インター経由の空港連絡バスを利用して中心部のホテルへ向かうことなどから、創成川通の機能強化は必要ない。</p> <p>類似意見1件</p> | <p>創成川通の機能強化は、札幌駅交流拠点と連携し各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させるとともに、北海道新幹線札幌開業の効果を全道に波及させることを目標としています。</p> |
| 12 | 17、18 | <p>新幹線駅施設の整備と併せ、都心アクセス強化・バスターミナル再整備・観光団体バス乗降場・タクシーや一般車乗降場等が一体的に再整備され、近距離・長距離移動に応じた交通モードの乗換などが円滑になるなど、利便性の高い交通結節点として整備されることを期待する。</p> | <p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、バスターミナル、観光・団体バス乗降場、タクシー・一般車乗降場などを適切に配置し、利便性の高い交通結節点を形成することを位置づけております。</p> <p>なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。</p> |
| 13 | 18 | <p>旅行カートを引いた観光客や車椅子の団体客に対応したエレベーター数を用意すべきである。</p> | <p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、公共施設間の乗換利便性や回遊性の向上、バリアフリーに配慮した動線形成を位置づけております。</p> <p>エレベーターの基数やサイズについては箇所ごとの需要に応じたものとなるよう検討いたします。</p> |
| 14 | 18 | <p>札幌駅周辺の路上に分散するバス乗降場をバスターミナルに集約し、待合スペースの確保等により、分かりやすく利用しやすいバスターミナルを作してほしい。</p> | <p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、バスターミナルの再整備にあたり、交通結節機能の強化のため、都市間バスを集約するとともに、路線バスも可能な限り集約することを位置づけております。</p> <p>また、バス利用環境の向上のため、快適な待合スペースの確保や、バリアフリーに配慮した歩行者動線の確保を位置づけております。</p> |
| 15 | 18 | <p>創成川通の機能強化と北5西1・北5西2街区でのバスターミナル再編を一体的に行うことで利便性が向上することを期待する。</p> | <p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、創成川通の機能強化については、札幌駅交流拠点と連携し各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させることを位置づけております。</p> <p>なお、バスターミナル再編との関係は、今後検討してまいります。</p> |
| 16 | 19 | <p>誘導サインの外国語対応は英語表記だけで十分である。</p> | <p>札幌には様々な国や地域から観光客が訪れており、特に中国・韓国をはじめとしたアジア圏からの割合が多いことから、ニーズに応じた誘導サインの多言語化が進められるべきものと考えます。</p> |

| | | | |
|----|----|--|---|
| 17 | 19 | <p>JR 札幌駅と地下鉄東豊線間の動線が分かりにくいいため、通路を拡幅するなど目立たせてほしい。</p> <p>類似意見1件</p> | <p>本計画では、基盤整備の取組の方向として、公共交通施設間の乗換利便性や回遊性の向上等に配慮した歩行者動線の形成、誘導サインの適切な配置を位置づけております。</p> <p>なお、具体の整備内容は、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。</p> |
| 18 | 22 | <p>一部の富裕層向けではなく、よりニーズが高いクラスのホテルの整備を進めるべきである。</p> | <p>現在、札幌には国際水準のホテルが不足していることから、本計画に位置付けております。</p> <p>またこれに限らず、札幌には様々な国・地域から観光客が訪れていることを踏まえ、宿泊機能の多様性の向上を図ってまいります。</p> |
| 19 | 23 | <p>北海道・札幌の食については、民間の店舗で様々な体験できるので、公共主導の食文化体験施設は不要ではないか。</p> | <p>食は北海道・札幌の魅力の1つであることから、「食文化体験施設」をイメージ例として記載しております。</p> <p>ただし、これはあくまでも例示であり、施設の必要性含め、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。</p> |
| 20 | 23 | <p>高機能オフィスに誘致する対象は、既に特定しているのか。</p> | <p>本計画において、特定の企業等を誘致対象として限定しているものではありません。なお、高機能オフィスについては、企業の本社機能やバックアップオフィス等の立地を誘導することを目的に整備を推進してまいります。</p> |
| 21 | 23 | <p>高機能オフィスは、エネルギー消費が大きく、省エネの政策と大きく矛盾するのではないか。</p> | <p>高機能オフィスとは、高い耐震性や自立電源等による業務継続性の確保や、省エネ対策等による環境負荷低減にも配慮したオフィスのことであり、省エネ施策と矛盾するものではないと考えます。</p> |
| 22 | 23 | <p>インフォメーションや荷物の預かり所だけでなく、観光の目的となるような施設があわせて整備されると良いのではないか。</p> | <p>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> |
| 23 | 24 | <p>複合市街地形成ゾーンにおいて、居住機能の適切な立地を図るとありますが、都心部に市営住宅を建てるのではなく、郊外市営住宅を建替えるべき。</p> | <p>現在、札幌駅周辺に市営住宅を新たに整備する予定はありません。</p> <p>なお、既存の市営住宅については、建替・改修・維持管理を計画的かつ効率的に進めてまいります。</p> |

| | | | |
|----|----|---|---|
| 24 | 25 | <p>「地下歩行空間は一時滞在施設としての機能も有している」とある。この事を、観光客をはじめとした来街者にも周知する機能があると良いのではないか。</p> | <p>ご意見のとおり、一時滞在施設の来街者への周知は非常に重要であるため、そのための考え方の一つとして、計画書 P27 に下記を追加いたします。「災害発生時に、一時滞在施設への誘導等を迅速に行えるよう、施設に関する周知や関係者間で情報共有ができる体制の構築を図ります。」</p> |
| 25 | 26 | <p>ICT機器は、外部からのハッキング等の危険があり導入すべきでない。</p> <p style="text-align: right;">類似意見1件</p> | <p>ICTは、エリアでのエネルギーマネジメントを実現する上で、有効な技術であると考えております。ICTを導入する際は、その必要性について十分検討するとともに、危険性、脆弱性についても考慮してまいります。</p> |
| 26 | 27 | <p>浸水対策について、具体的なものが記載されていないが、どのように考えているか。</p> | <p>本計画では、環境配慮・防災の取組の方向として、浸水対策について位置づけております。</p> <p>なお、具体的な浸水対策の内容については、個々の開発の中で検討されるべきものと考えます。</p> |
| 27 | 27 | <p>札幌市も「ICTを活用した官民連携の健康まちづくり推進プロジェクト」という実証実験が行われるとのことで、今後更にスマートシティの実現に向けた取組が進められることを期待する。</p> | <p>本計画では、スマートシティを目指してICT等の先進的な情報通信技術を活用していくことを位置づけております。</p> |

| 4 計画の推進 | | | |
|---------|-------|--|--|
| 意見番号 | 該当ページ | 意見の概要 | 札幌市の考え方 |
| 28 | 28 | 新幹線関連施設が大東案へ決まり、新しい札幌駅の駅前が創出されるものと考え。先導プロジェクト街区を中心に新しい「駅前顔作り」が今後行われていくことを期待する。 | 先導プロジェクト街区を中心に、今後、新しい駅前の顔作りを進めてまいります。 |
| 29 | 28 | 北5西1・西2街区や北4西3街区など、駅交流拠点内に大規模街区の開発プロジェクトが進捗・検討されているが、それぞれ高容積化し、類似する用途が導入される可能性もあることから、完成時期と、規模・用途が適正にバランスするような誘導が必要と考える。特に北5西1・西2街区については、高容積の考え方だけにとらわれない札幌駅前に相応しい豊かな空間づくりを期待する。 | ご意見の主旨も踏まえながら、今後駅周辺で具体化する開発の相互の関係性にも留意し、適切に誘導、調整を進めてまいります。 |
| 30 | 29 | 新幹線関連施設、都心アクセス強化、バスターミナルなど、各基盤整備が同時期に整備されることで最大限効果が発揮できるよう、検討が進捗することを期待する。 | 本計画の目標として、北海道新幹線札幌開業を見据え、バスターミナル等の基盤整備を含む札幌駅交流拠点の再整備の推進を位置づけております。 |
| 31 | 30 | ビルの屋上に太陽光発電パネルを設けると、強風や突風で落下する危険があるので、設置は低層階に限定すべき。 | 太陽光パネルは、省エネビル化を推進するにあたり、有効な設備の一つであると考えております。 なお、その設置の必要性や設置する場合の安全確保については、個々の開発の中で検討されるべきものと考えます。 |
| 32 | 31 | 立体道路制度やその他の都市計画制度等の活用について、駅交流拠点における開発プロジェクトや基盤整備とあわせた積極的な活用を期待する。 | 本計画では、各種事業手法を適切に活用しながら、個々の開発や基盤整備を進めていくことを位置づけております。 なお、具体の整備手法については、個々の開発計画を具体化する中で検討してまいります。 |
| 33 | 32 | 駅交流拠点においては、札幌の玄関口にふさわしい魅力的な空間形成、利便性の高い交通結節点の形成が求められていることから、補助事業の活用や、鉄道駅近接の立地であることを鑑みた駐車場の緩和等が積極的に実行されることを期待する。 | 本計画では、各種事業手法の適切な活用の一つとして、補助事業の活用も位置づけております。 また、附置義務条例については、現在緩和に向けた見直しを検討中です。 |

| 計画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 |
| 34 | — | 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成するとあるが、自転車レーンの設置位置について記載がない。 | 都心部における自転車通行空間の具体的な整備内容については、個別計画の「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」に取りまとめており、本計画では自転車通行空間の具体的な整備内容については記載していません。 |
| 35 | — | 北海道新幹線の札幌駅について、創成川の西側に駅舎・改札口ができ、東側にグランクラス専用改札口の設置を検討していると報道等で聞いている。これらの改札はどのようにつながるのか。 | 新幹線ホーム位置の決定段階でJR北海道が提示している案では、創成川の東側への改札口の設置は予定されていません。 |
| 36 | — | 喫煙者の意識改革や、受動喫煙による健康被害に配慮したまちづくりを進めてほしい。 類似意見4件 | 平成30年7月に、改正健康増進法が成立しました。その趣旨の一つに「望まない受動喫煙をなくす」ということがありますことから、法の趣旨に基づき、今後も受動喫煙防止に関する市民や関係団体、事業者等の意識の向上を図り、市民、行政、事業者が一体となった取組を進めてまいります。 |