

「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン(案)」

に対するご意見の概要と札幌市の考え方について

令和8年(2026年)3月

札幌市

1. 実施概要

「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン(案)」について、札幌市パブリックコメント手続に関する要綱に基づき、市民の皆様からご意見を募集したところ、合計32件の貴重なご意見をいただきました。

以下、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、お寄せいただいたご意見は、その趣旨を損なわない程度にとりまとめ、要約して示しておりますことをご了承ください。

(1)意見募集期間

令和8年(2026年)1月9日(金)～令和8年(2026年)2月9日(月)

(2)意見提出方法

市役所への郵送・持参、FAX、電子メール、札幌市公式ホームページ

(3)資料の配布・閲覧場所

- ・ 札幌市役所本庁舎5階 まちづくり政策局政策企画部政策推進担当課
- ・ 札幌市役所本庁舎2階 市政刊行物コーナー
- ・ 各区役所総務企画課広聴係
- ・ 各まちづくりセンター

(4)意見募集の周知方法

- ・ 札幌市公式ホームページ、広報さっぽろ

2. パブリックコメントの内訳

(1)意見提出者数・件数

意見提出者数： 14人

意見数： 32件

(2)意見提出者の年代の内訳

年代	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	不明	合計
提出者数	0人	1人	4人	4人	1人	4人	0人	0人	14人
意見数	0件	1件	6件	12件	1件	12件	0件	0件	32件

(3)意見提出者の提出方法の内訳

提出方法	郵送	持参	FAX	電子メール	ホームページ	合計
提出者数	0人	0人	0人	0人	14人	14人
構成比	0%	0%	0%	0%	100%	100%

(4)意見内容の内訳

主な意見内容	件数	構成比
「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン(案)」全体に対する意見	6件	18.8%
第1章 策定の背景	6件	18.8%
第2章 目指すまちの姿	3件	9.4%
第3章 具体的な取組・手法	15件	46.9%
第4章 推進体制・支援策の方向性	2件	6.3%
合計	32件	100.0%

※ 構成比の算出は四捨五入しているため、合計値とその内訳の累計値とは一致しない場合があります

3. パブリックコメント(意見)の概要とそれに対する札幌市の考え方

「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン(案)」全体に関すること

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
1	—	「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン」という名称について、一般市民へのわかりやすさの観点から日本語表記、もしくはカタカナ表記にするべきではないか。	本ビジョンは、札幌独自の都市空間コンセプト「Well-Moving City」を新たに設定し、車中心から人中心の都市へと転換することを重視しています。ご指摘のとおり一般市民へのわかりやすさにも配慮するため、副題(いつでもどこでも誰もが心地よく、心も一緒に動くまち)を併記し、さらに市民周知用のパンフレット等において表現の工夫をしております。
2	—	ビジョンに掲載されている現状値や目標値(歩行者数、滞在時間など)、成功事例の前提条件、冬季の除雪費増加や転倒事故リスク、車線減少による交通への影響、官民共創における民間撤退時の市の負担などが明確に示されていない。今後の推進プログラムでは、効果だけでなくマイナス面も含めた具体的な指標を示し、結果に応じた見直しや中止の仕組みを整えるべき。	次年度に策定を予定している推進プログラムにおいて、指標の検討及び事業の推進フローの明確化を進めてまいります。
3	—	本ビジョンの都心部に限らず、地域交流拠点や住宅市街地を含めた市域全体を対象に、官民連携で段階的に施策を進める考え方に共感する。歩行空間の整備だけでなく歩くことを「始められる」「続けられる」ための健康支援や生活支援と一体的に位置づけることが重要であり、行政だけでなく、専門性を有する民間事業者と連携して一体的な設計・実装を担うことが望ましい。	歩行空間の整備だけでなく、健康支援・生活支援の観点からも一体的に施策を推進できるよう市内の連携体制を深め、さらに次年度に組成を検討している「(仮称)Well-Moving Network」などを通じて民間事業者の皆様との協働を推進してまいります。
4	—	都市空間コンセプトと重点方針がわかりやすく、札幌がWell-Movingなまちになっていくことに期待している。今後は目指すまちの姿や具体的な取組が市民1人ひとりに浸透するような効果的な広報が必要だと思う。	現在作成中である市民周知用パンフレットや「(仮称)パブリックスペース活用ガイドライン」などを用いながら、効果的な広報に取り組んでまいります。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
5	—	札幌市と近い気候や都市構造の他都市の成功事例を参考にすべき。また生産年齢人口の減少等を加味した実現可能性の高いアイデアも必要。	これまでも「世界冬の都市市長会議」などを通じて気候の近い都市との対話を行ってまいりましたが、引き続き他都市の先進事例を参考にまいります。また実現可能性の高いアイデアについて、行政内だけでなく官民で連携しながら検討してまいります。
6	—	既存のイベントについても知らない人が多いため、広告媒体の検討と周知方法を改善すべき。	最適な広報周知方法について、今後検討してまいります。

「第1章 策定の背景」に関すること

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
7	P9	公共交通機関の維持が課題であるならば、札幌市としてバス路線の再編や減便に対する市のスタンスを明確に示すべき。	バス運転手不足が深刻な状況となっていることから、バス事業者は利用状況や周辺の他の公共交通の状況等を総合的に判断した上で、やむを得ず路線の減便・廃止を実施しているものと認識しています。 このような状況に対応するため、本市では「札幌市地域公共交通計画」に基づき赤字路線に対する補助や運転手確保に向けた支援を行い、バスネットワークの確保に努めています。 一方で、やむを得ず路線が廃止され交通空白地が生じる場合には、市が主体となってジャンボタクシー等の代替交通手段の導入を検討し、市民の移動手段を確保することとしています。
8	P13	「人中心のまちづくり」「歩かざるまち」という考え方に共感しており、この取り組みが都心部だけでなく、郊外や生活圏にも広がることで、札幌市全体の暮らしやすさが向上することを望む。	投資の集まりやすい都心部だけでなく、地域交流拠点や住宅市街地においてもそれぞれの特性に合った「歩かざるまち」を目指す取り組みを推進してまいります。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
9	P9	「自動車移動の依存度がやや高い」とあるが、表現が不適切ではないか。	政令指定都市など、近年の他都市の自動車分担率と比較した表現であり、札幌市は「公共交通を軸とした交通体系の実現」を目指していることから、引き続き公共交通の利用促進を図っていきたいと考えています。
10	P9	「超高齢化社会の到来」という表現は、すでに超高齢化社会に到達してから20年以上経過している現状では不適切ではないか。	「超高齢化社会の進展」という表現にあらためます。
11	P9	冬季の歩行者・自転車の移動困難に言及するのであれば、車道ではなく歩道の写真にするべきではないか。	夏季と冬季の変化(車線数の減少)が分かりやすい写真を使用しています。
12	P9	MaaS導入による自家用車依存度低下の事例は強引ではないか。	取組事例では、MaaS導入だけでなく、公共交通ネットワーク強化やダイヤの最適化、乗り換えのスムーズ化といった利便性向上策も含めたフィンランドの事例を紹介しているものです。

「第2章 目指すまちの姿」に関すること

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
13	P27	水素車両は居住性が低く、乗車定員が少なく、低床化にも向かないため、導入に反対。運用コストの試算値が示されていない提案は無責任であり、バス料金の値上げにつながる。車両価格が高く採算性の悪い水素バスを導入するよりも、既存の中型バスを増便すべき。	水素車両の普及は、地球温暖化対策、再生可能エネルギーの導入促進、災害時における電力供給源の確保、地域経済の活性化など、多岐にわたる側面で重要な意義をもつと認識しております。個別の課題やその対応については、実証実験や新技術の積極的な活用を通じて、コスト面も含めた総合的な検証と検討を継続的に進めていきます。
14	P18	「Well-Moving」という独自の造語を、外国人の誤解を防ぐため、英字ではなくカタカナ表記にしてはどうか。	国外におけるウォークブル先進都市との連携も見据え英字表記としています。誤解を招かないよう副題やイラストも併記するなど、表現方法を工夫してまいります。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
15	P27	都心部の目指す姿は理想的だが、現状の都心部は用事がなければ訪れて滞在したいと思えない。公共空間における居心地の良さを作っていくことが大切であり、パーソナルスペースを考慮した、よりミクロな視点の取り組みを期待したい。	ご指摘のとおり、都心部のパブリックスペースにおいて居心地の良さをつくっていくことは重要だと考えており、滞留や交流などの多様な活動ができる、来街者のニーズに応じた居場所となる空間を創出してまいります。

「第3章 具体的な取組・手法」に関すること

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
16	P44	自転車通行空間の確保について、現状の矢羽根型路面表示だけでなく、山形市のようにゴム製のポールなどで車道と明確に区別すべき。	札幌市は積雪寒冷地であり、冬期間における除雪作業の支障となることから、車道と路肩の間に連続してポールを設置することは難しいと考えておりますが、路上駐車抑制や荷さばき駐車車両の対策、さらには車道幅員構成や車線数の見直しによる道路空間の再配分の可能性を検討することにより、自転車が通行しやすい道路空間の確保に取り組んでまいります。
17	P41	冬季において「外出したくてもできない人」が存在する現実を踏まえ、例えば「健康拠点と連動した看護師同行デマンド交通」など、安心して外出できる仕組みを同時に整えていくことが不可欠だと思う。	「外出したくてもできない」には様々な要因があると思われませんが、特に健康上・身体的理由により困難を抱えている方への支援策として、いただいたご意見も踏まえて、今後も検討を進めてまいります。
18	P41	屋外において「歩く」ことに限定せず、地下歩行空間や公共施設・商業施設等を目的としたウェルネスツアーを実施し、屋内で安全に歩く・動くことを促す施策を官民協働で取り組むべき。	必ずしも「屋外で歩く」ことに限定せず、地下・屋内空間を活用した施策も含めて推進を図ってまいります。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
19	P43	ビジョンには賛成だが、積雪寒冷地である札幌では夏季偏重の施策では不十分であり、全天候型インフラの強化が必要。海外の豪雪地帯を参考に、再開発ビル等を活用した「地下・屋内導線の充実」を進めるべき。	ご指摘のとおり、天候に左右されず歩くことができる空間の整備は重要だと考えており、第3章:具体的な取組・手法として「四季を通じて快適に移動できる、地上・地下の重層的なネットワーク」を掲げ、地上・地下をつなぐ動線(エレベーターやエスカレーター)の確保に加え、建物間をつなぐ地下通路の整備など、官民が連携した快適な歩行空間の創出を推進してまいります。
20	P44	横断歩道橋は高齢者や障がいをもつ方にとって過酷であるため、エレベーターを設置するよりも安価で簡単な廃止を検討すべき。	階段の昇降は高齢者や障がいのある方にとって大きな負担となるため、バリアフリーの観点から利用実態が少ないものなどを撤去候補の横断歩道橋として選定し、継続的な見直しを行っています。これまでに、地域の合意を得て計19橋の撤去を完了しました。今後も地域の皆様と協議しながら、誰もが安全で安心な道路環境の整備に努めてまいります。
21	P44	長い横断歩道(10m以上)には、高齢者などが青信号で渡り切れるよう時間延長ボタンを設置してほしい。また押しボタン信号が青になるまでの時間を短縮し、特に横断者が少ない信号では自動車信号と非同期に迅速に青になるようにしてほしい。	押しボタン式信号の設置や時間延長ボタンの追加などについては、交通量や事故危険性等を考慮し、札幌市(道路管理者)と北海道警察(交通管理者)で協議して判断しております。今後も引き続き安全な交差点環境づくりに向けて北海道警察と協議を継続していきます。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
22	P44	<p>都心部における自転車通行について、歩道通行の全面的な禁止や、主要道全てに自転車専用道を整備すべき。また、サイクリングロードよりも自転車専用道に予算を使うべき。</p>	<p>自転車専用の通行空間整備については、除排雪等の冬期間における維持管理など、様々な課題があることから、札幌市では、時間や整備費を比較的かけずに整備効果を早期に発現しやすい車道混在(矢羽根型路面表示の設置)を基本的な整備形態としております。</p> <p>また、整備に当たっては、車道の幅員構成や車線数の見直しによる道路空間の再配分の可能性を検討することにより、歩行者・自転車が通行しやすい道路空間の確保に取り組んでおり、いただいたご意見は、今後の施策の検討の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、歩道通行の規制については、交通管理者である警察の所管になることから、いただいたご意見を本市より情報提供させていただきます。</p>
23	P44	<p>道路交通騒音低減など都心部の環境改善につなげるため、都心全体の制限速度を40km/hにしてほしい。</p>	<p>札幌市では公共交通を軸とした交通体系の実現を目指し、特に都心部においては都心への不必要な自動車流入の抑制に取り組んでおり、人を中心とした安全で快適な交通環境の形成につながるものと考えています。</p> <p>なお、規制速度については交通管理者である警察の所管になりますが、引き続き、警察など関係者と連携して都心部のまちづくりに取り組んでまいります。</p>
24	P45	<p>歩道の除雪を平日・休日問わずに同等に実施してほしい。</p>	<p>歩道除雪は平日・休日問わず作業基準に達した場合等において実施しております。なお、対象となる路線は歩行者が多く幅員の広い歩道となり、重機が作業できない狭い歩道などは除雪ができません。路面状況は刻一刻と変化するため、限られた除排雪体制や作業時間の中では、常に快適な通行環境の確保は難しいですが、特に状況の悪い箇所などに対しては個別にご相談ください。</p>

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
25	P44	特に大きな交差点において、歩行者が遠回りしなくても良い方法を検討してほしい。	現状、歩車分離式の信号を活用した交差点などがありますが、歩行者にとって優しい交差点づくりについて引き続き検討してまいります。
26	P46	札幌市電について、特に外国人観光客による大型トランクの持ち込みが著しく、市民の日常利用に支障をきたしていることから「外国人観光客向けの特別料金やトランク持ち込み料金の設定」と「市民や道民の割引制度の導入による市民の日常利用促進」を導入してほしい。	<p>本市の路面電車事業は、上下分離を導入しており、料金設定を含む路面電車の運送事業は、一般財団法人札幌市交通事業振興公社(以下「公社」という。)が担っております。</p> <p>公社においては、ご提案いただいた各種料金の設定について、適用対象かどうかの確認方法や定時運行への影響等の課題から、現時点では、導入は困難と認識している一方、外国人観光客等の大型荷物持ち込みに対しては、公社において、地下鉄各駅におけるコインロッカーのキャッシュレス決済対応を進める等の利用促進を図っているところです。</p> <p>今後も公社等と連携し、路面電車を皆さまに安全・快適にご利用いただけるよう、様々な角度から引き続き検討を進めていきます。</p>
27	P44	市内の多くの歩道が雪解け後に著しく凹凸になり、高齢者が車いす利用者などにとって危険な状況が生じているため、「Well-Moving」の実現に向けて雪解け後の歩道舗装の修繕を優先的に実施してほしい。	安全・安心な歩行空間を確保していく取組は重要であると認識しております。積雪寒冷地である札幌市は、凍結融解の影響により、春先は市内全域で車道を中心に損傷が目立つ状況にあります。そのため、歩道舗装の修繕を優先的に進めていくことは難しい状況ですが、損傷状況や交通量により優先順位を付け、効率的かつ効果的な補修作業を行いながら、安全・安心な歩道空間を確保できるように努めてまいります。
28	P45	ロードヒーティングが断続的に設置されている現状では、かえって転倒リスクを高めていることから、連続的な整備を行うなど、部分的な融雪によるリスクを回避すべき。	歩道ロードヒーティングの多くは、隣接する個人・企業・ビルオーナー等の民間によって個別に設置されているため、市が主体となった連続的な整備や配置の決定などは現状難しい状況です。いただいたご意見につきましては、今後解決の方向性について模索してまいりたいと思います。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
29	P49	大通公園について、駅前通と石山通を除き連結させ、外周にジョギングコースと自転車専用レーンを設置してほしい。	大通公園周辺の空間形成につきましては、大通公園だけではなく、周辺道路や街区を含めた一体感のある空間を目指し、道路再編等の物理的整備に限らず、持続的な利活用策など、様々な方向性で検討を進めてまいります。
30	P40	住宅市街地の公園内にバスケットゴールやコートをもっと増やしてほしい。	住宅街におけるバスケットゴールやコートの設置につきましては、ドリブルやシュートに伴う音が近隣の生活環境に影響を及ぼしやすく、過去には苦情等によりやむを得ず施設を撤去した経緯がございます。そのため、現在は住宅との距離を十分に確保できる郊外や、大規模な公園への設置を中心としているのが現状です。今後につきましても、公園再整備などの機会に、地域の皆様のご意見を十分にお聞きしながら、設置の可否について慎重に検討してまいります。

「第4章 推進体制・支援策の方向性」に関すること

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
31	P60	民有地の公共的空間を活用したキッチンカーやオープンカフェ等の収益事業は、その収益の一部をエリアマネジメント(除雪等の維持管理費)に還元する仕組みを構築するなど、ウォークアブルな空間作りを「経済合理性(稼ぐ力)」に基づいた官民連携の「投資」と位置づけるべき。	ご指摘のとおり、民有地の活用により収益を上げ、それを地域へ還元するというエリアマネジメントの観点は非常に重要であると考えます。本市の一部エリアでは、オープンスペースの貸出収益を維持管理費や地域まちづくりに充当する仕組みを構築しており、今後もこうした取組みを活かしたウォークアブルな空間形成を推進してまいります。

No.	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
32	P63	取り組み自体は非常に良いと感じたが、地域側の実行ハードル(コストや地域住民の理解)が高いと感じている。より取り組みやすくなる事例の共有や支援制度があるよい。	パブリックスペースの活用促進のため、「(仮称)パブリックスペース活用ガイドライン」を作成し、公共的空間の活用事例や活用方法、活用手順をわかりやすく周知してまいります。さらに次年度に組成を検討している「(仮称)Well-Moving Network」などを通じて地域プレイヤーの皆様と対話を重ね、より効果的な支援制度のあり方についても検討してまいります。

「Well-Moving City SAPPORO 2045 ビジョン(案)」

に対するご意見の概要と札幌市の考え方について

発行:令和8年(2026年)3月

編集・発行:札幌市まちづくり政策局政策企画部政策推進担当課

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目

電話:011-211-2139 FAX:011-218-5109

URL:<https://www.city.sapporo.jp/kikaku/shomu/walkable/top.html>

市政等資料番号

01-B01-25-2839