

テーマ	部会での主なご意見	素案への反映状況等
第1章 創造戦略【成果指標】	<ul style="list-style-type: none"> ● 細かな PDCA を実施できるようなベンチマークを設置する必要がある（志済委員） ● 成果指標の目的が明確でないと感じる（近久委員） ● 計画策定プロセスだけでなく、計画達成に向けて市民・企業が役割分担の下で参加する、関わり度合いもインデックス、ベンチマークとして想定する必要（小林部会長） ● 満足度という指標も大事だが、誰もが一目でわかる数字としての信ぴょう性のある指標が必要（丸山委員） ● 創エネルギー・省エネルギーに関してエネルギー需給の将来的な設定の可能性について検討すべき（志済委員） ● 満足度の設定については、施策の狙いに沿った内容であることが重要（田村委員） ● 公共サービス全体の中で、どのサービスに着目し、何を目指した指標なのかを明らかにすべき（田村委員） ● 交通とみどりの指標の他、都市の機能についての指標などが考えられる（丸山委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 設定する指標を進捗管理に活用することを明記 ● 詳細な指標は、具体的な事業を盛り込む実施計画で設定し、戦略編での目標を補完 ● 成果指標は「市民意識」だけでなく、成果がどのように社会の中で現れるかが客観的に補足できる「社会成果」の2つを基本として、施策の方向性毎に設定 ● エネルギー基本計画等の検討の中で、エネルギー需給などの考え方も整理する方向で今後検討 ● 公共交通の満足度については、施策の狙いが明確になるよう、アンケートなどの聞き方を工夫する ● 都心周辺部や地下鉄沿線の人口動態や、再生可能エネルギーの発電量といった社会成果指標も設定
第1章 創造戦略 7-③「自然との共生とみどりの豊かな都市づくりの推進」	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自然との共生」と「みどりを都市生活に浸透させること」とは意味が違う。作ったみどりは自然とは言わない。どういうタイトルをつけるか検討すべき（小林部会長） ● 施策の方向性③の想定される主な取組「市街地を取り囲むみどりの保全」について、「自然をもっと生かした都市づくり」または「もっと自然の恩恵を受けられる」「生態系サービスを最大限享受できる都市づくり」というニュアンスとすべき（丸山委員） ● 施策の方向性③について、「美しい景観の創造を図る～」とあるが、美しいという表現については様々な価値観があるので、例えばみどりの基本計画から採って「札幌らしい景観」という方がふさわしい（丸山委員） ● 市街地というのはどこを指すのか不明確。また、「市街地におけるみどりの創出と連携」とあるが、市街地に限定する必要がない（丸山委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施策の方向性のタイトルを「自然との共生とみどり豊かな都市づくりの推進」に変更（P64） ● 「施策の方向性」において、「自然の恩恵を享受できる」と明記（P64） ● 「施策の方向性」において、「美しい景観」という表現を、「札幌らしい豊かな都市環境と景観」と変更（P64） ● 「施策の方向性」において、自然環境の保全、みどりの創出と連携を図る範囲を市街地に限定しない表現に変更（P64）
第1章 創造戦略 8-①「次世代エネルギーシステムの普及促進」	<ul style="list-style-type: none"> ● 「次世代エネルギーシステム」は年々成長していく分野であることから、内容を見直しながらか進めていくことが必要。固定的な記載でスタートすべきではないため、表現を工夫すべき。（小林部会長） ● エネルギー創出については、市街地の外に限定する必要はなく、むしろもっと街なかで工夫を盛り込むという発想が必要（丸山委員） ● 民家の屋根にパネルを広げていくという考えは時代遅れ。市が土地を用意するなどして、自宅に屋根がない市民も太陽光発電に投資して FIP（固定買い取り制度）の恩恵を受けられる仕組みづくりをイメージして記載すべき（近久委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「10年後の目指すべき姿」に「また、次世代エネルギーに関する新たな技術を積極的に取り入れ、普及につなげていきます」と明記（P67） ● 主な取組「次世代エネルギーシステム導入促進策の強化」において、市街地内での再生可能エネルギーの普及促進を記載（P68） ● 主な取組「次世代エネルギーシステム導入促進策の強化」において、「遊休地などへの太陽光発電設置を推進する事業者と土地所有者等のマッチングを推進」（P68）や、「再生可能エネルギー導入促進のための広域的取組」において、「市民・事業者の出資によるファンドの設立支援」を記載（P69）
第1章 創造戦略 8-②「自立分散型エネルギーネットワークの展開」	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心には老朽化した建物が多く立地している。一つ一つの建物の環境性能を上げていく、全体の底上げをしていくことを位置付けるべき（小林部会長） ● ヨーロッパ型の熱供給導管の仕組みは日本には適さない。札幌では CGS（コージェネレーションシステム）を普及させるべき。また、地中採熱型のヒートポンプも視野に入れるべき（近久委員） ● 都心の熱供給についても、導管に関する法制度やガス事業者と電気事業者間の調整を全体で行うことは難しいが、都心の特定エリアで行うのであれば可能である。特定エリアでの戦略的チャレンジを区別して記載すべき（小林部会長） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な取組「都心のエネルギーマネジメント」において、「建築物の低炭素化などを促進」を明記（P70） ● 創造戦略 8-②「自立分散型エネルギーネットワークの展開」においては、既存の熱供給体制を生かしつつ、コージェネレーションシステムを導入することを基本としていくことを想定しており、今後の具体的な取組を構築する中で、ご意見を参考に検討（P70） ● 主な取組「エネルギー政策に関わる将来的な構想・基本計画の策定」や「エネルギー施策に関する将来像の検討」の中で、戦略的な取組について検討していく。（P68、70）
第1章 創造戦略 8-③「市民・企業による環境負荷低減の取組の推進」	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共施設の先導的な取組と環境推進の拠点として小中学校が有効であり、これらにおけるエネルギー教育が重要（志済委員） ● 省エネ行動については、市民へのインセンティブの付与が重要（志済委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な取組「公共施設への先導的システム導入や環境教育の推進」において、学校での環境教育の推進を明記（P72） ● 主な取組「省エネルギーの促進」において、節電キャンペーンなど、市民にインセンティブを与える省エネルギー普及促進事業を推進することを明記（P72）
第1章 創造戦略 8-④「循環型社会の構築」	<ul style="list-style-type: none"> ● ごみからのエネルギー回収は、生ごみとそれ以外を分離しないと発電量が非常に損をするのでシステムを検討すべき（近久委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な取組「ごみ焼却エネルギーの効率的な回収・利用の推進」の中で、効率的なエネルギー回収システムの導入を明記（P75）

テーマ	部会での主なご意見	素案への反映状況等
<p>第2章 第2節「都市空間の創造に当たっての基本的な考え方」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通とまちづくりがセットである視点が必要。土地利用も含めてまちづくりと裏表で「交通まちづくり」に積極的にチャレンジすべき。第2章の都市空間でも「交通まちづくり」の考え方はうまく使うべき。（小林部会長） ● 公共交通は受益者負担の観点だけではなく、まちづくりとして利便性の高い公共交通の実現が必要（近久委員） ● 都心のまちづくりの目標として「賑わいを高める」というような記載は必要ない。札幌市は国際戦略の中で自立している、受発信できる都市であるべきだということが重視されるべきである。（小林部会長） ● 「自動車を排して公共交通によってまちづくりを進めるのだ」というメッセージ性を残すべき（田村委員） ● ①来訪者・観光客をターゲットとした観光面からのネットワーク、②コミュニティ・市民の生活という観点から「歩いて暮らせる」に代表される市民の移動手段としてのネットワーク、③国内外に北海道の魅力あるサービスを届けるという観点から都市の経済を支える物流のネットワークという、3つのセグメント別に最適化を検討すべき（志済委員） ● 今回の計画では札幌市は広域圏の中核である意図を持っていることから、北広島・恵庭を視野に入れた交通体系をきちんと考えるべき。ゲートウェイとして札幌が南にどのような姿勢を持っているか示すべき。その場合、清田の地下鉄延伸は厳しいが、BRTの可能性はある。清田は南に対するゲートウェイである。地下鉄、公共的交通ネットワークなども含めて、南の位置づけについては改めて吟味して欲しい。（小林部会長） ● 図中に矢印が多すぎるので表現を工夫すべき（志済委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市空間創造の基本目標として、「公共交通を基軸としたまちづくりを推進する」と明記（P84） ● 地下鉄駅周辺での重点的な再開発の展開や、民間ビルの駅接続の促進など、民間の活力も生かしながら、公共交通を基軸としたまちづくりを推進することを記載（P98ほか） ● 「2 都市空間創造の方向性」において、都心の部分のタイトルを「活力があふれ世界を引きつける都心」に変更（P87） ※第3節「都市空間戦略」のタイトルも同様に変更（P93） ● 「2 都市空間創造の方向性」の（4）ア「過度な自動車利用を控えた生活を支える、公共交通を中心とした交通ネットワークを更に活用していくため、交通結節点の整備や、地下鉄の利便性の向上等による利用促進を図る」を明記（P88） ● 「2 都市空間創造の方向性」の（4）ア「交通ネットワーク」において、「都市間連携」、「空港・港湾へのアクセス」など交通の多様な機能について記載し、「市民生活や経済・観光などを支える円滑な交通ネットワークの構築」を明記（P88） ● 「2 都市空間創造の方向性」の（3）ア「地域交流拠点」において、地下鉄始発駅について、後背圏の住民の生活を支える機能集積を誘導する旨記載（P87） ● 清田については、地域交流拠点と位置づけ、第3節「都市空間戦略」の「4 持続可能な都市を支えるネットワーク」の「バス等の利便性向上」において、「公共交通サービスの利便性向上」を明記（P101） ● 図面を修正（P90）
<p>第2章 第3節 「1 魅力ある市街地」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面電車の整備に際してはシミュレーションの上で投資効果を測定し、最適な基盤整備を行うべき（志済委員） ● 最近新しい公共、コミュニティバスについては、公共「的」な交通としての記載が多い。昔流の交通ネットワークのハードの作り方を肯定しているように見えるため、表現を工夫すべき（田村委員） ● 今後、空き地・空き家が増えていくという問題についてどう対処していくか盛り込むべき（近久委員） ● 信託方式で土地・建物を管理することなど、企業との連携も含めたチャレンジをするのか、検討すべき（小林部会長） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な取組「路面電車沿線の魅力向上」において、延伸の検討を進める中で頂いたご意見も十分参考に検討（P101） ● 主な取組「地域の足の確保」において、「地域が主体となったコミュニティを支える交通の仕組みなどの検討」を明記（P92） ● 主な取組「空き家などの活用」において、民間資金の活用も含め、「適切に管理・活用する新たな手法を総合的に検討していきます」と明記（P92）
<p>第2章 第3節 「2 活力があふれ世界を引きつける都心」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心のまちづくりの中で駐車場附置義務の数値算定の考え方が、本当に今のままでよいのか、検討が必要ではないか。（小林部会長） ● 大通まちづくり会社、札幌駅前通まちづくり会社は、まだ地域主体のまちづくりには至っていない。問題が山積しているはずであり、そこは真摯に受け止め、記載すべき（小林部会長） ● 都心のマネジメントにはいくつかのセクターが横連携・支援がとれる体制づくりが必要。（小林部会長） ● 基本的に駐輪場が整備されていれば自転車放置禁止区域の拡大を行わずとも自ずと整然としたまちになるようなまちづくりが望ましい。敢えて禁止区域の拡大に触れる必要はない（近久委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な取組「回遊性を高める多様なネットワークの強化・拡大」において、「過度な駐車場整備を誘発しないための既存施設の有効活用などの駐車場設置の在り方などを検討」を明記（P95） ● 主な取組「重層的なマネジメントの推進」の中で、「まちづくり会社や地域のまちづくり組織等との連携強化への支援」を追記し、強化を図ることを明記（P94） ● 自転車利用環境の改善には総合的な取組の推進が必要であるため、主な取組「自転車利用環境を改善する総合的な取組の推進」において、「駐輪場の整備・拡大」を図ったうえで即時撤去も可能となる「放置禁止区域の拡大」を併記（P95）

テーマ	部会での主なご意見	素案への反映状況等
第2章 第3節 「4 持続可能な都市を支えるネットワーク」	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通の面から言うと、豊平川が大きな障害になっているが、豊平川が邪魔なのではなく、豊平川のあるまちだからこうしたい、というメッセージが作れるとよい（田村委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な取組「骨格道路網などの強化」において、物流機能を強化する骨格道路網などの整備推進（国道337号（仮）札幌大橋、道道札幌北広島環状線（仮）札幌江別大橋、宮の森・北24条通（仮）北24条大橋など）についても明記（P102）
第2章 第3節 「5 都市基盤の維持・保全と防災力の強化」	<ul style="list-style-type: none"> ● 発災の際に1週間、3週間、1月と市民・広域の住民の生活を支えていく機能を有していること、危機管理性能を高めていることが持続可能性の中にも含まれ始めている。安全への投資、生活を支えるインフラの維持、メンテナンスが必要（小林部会長） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「災害に強い強靱な都市の構築」において、都心や地域交流拠点において、再開発などにより災害時の帰宅困難者対策などを促進することや、都市基盤の防災機能の強化や上下水道の多重化の推進などを明記（P106）
交通マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ● 最新のセンサー技術の導入によりモニタリングを行って交通マネジメントを行うべき（志済委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の具体的な取組を構築する中で、ご意見を参考に検討
丘珠空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 丘珠空港の役割、位置づけを意識し、新しい役割を付与できるかという点も含めて検討すべき（志済委員） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港の利用促進に関しては、第1章創造戦略5-③「広域連携ネットワークの強化と投資環境の充実」の中で、利用促進を図る旨記載、今後、具体的な取り組みを構築する中で、ご意見を参考に検討