

## 1. 意見募集概要

### (1) 意見募集期間

令和元年 9月 10日（火） ～ 令和元年 10月 9日（水）

### (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 16人

○意見提出件数 67件

再開発基本構想案の項目	意見数	割合
1 背景と目的・位置づけ	0	0.0%
2 対象区域	0	0.0%
3 地区をとりまく動向と課題	2	3.0%
4 開発コンセプト	0	0.0%
5 整備方針	57	85.0%
6 土地利用の考え方と施設構成	0	0.0%
7 事業手法	3	4.5%
8 事業効果を高めるための取組	3	4.5%
9 事業スケジュール	2	3.0%
合計	67	100.0%

(注) 構想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方

3 地区をとりまく動向と課題			
意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
1	4	ユニバーサルデザインの拡充やホテルのグレードアップ等のハード面の整備と共に、ソフト面のバリアフリーや札幌市福祉のまちづくり条例により取組を進めている、心のバリアフリーが更に進んだ街になると良いと思う。	バリアフリーの推進については、ご意見のとおり、ハード面だけでなくソフト面の取組も重要ですので、今後の計画の参考にさせていただきます。
2	4	冬季オリンピック・パラリンピックの招致が正式に決定していない中で、まちづくり政策局がフライングして計画を進めるのは許されない。	当地区の再開発は、北海道新幹線札幌開業及び2030年の招致を目指している冬季オリンピック・パラリンピックを見据えて、令和11年（2029年）秋に全体竣工・供用開始することを目指しています。 冬季オリンピック・パラリンピックの招致は決定しておりませんが、新幹線開業時期は決定しているため、その開業までに道都札幌の玄関口にふさわしいまちづくりを進めてまいります。
5 整備方針			
3	8	札幌のシンボルとなるよう、超高層ビルを建築し、魅力のある街にしてほしい。 類似意見1件	駅前にふさわしいシンボル性のあるビルを建築するにあたり、事業性や周辺環境への影響などを考慮しながら、検討を進めます。
4	8	既存建物との調和も必要だが、現在のJRタワーのデザインにとらわれない「あたらしい札幌、リニューアルした札幌」を象徴する美しいデザインを希望する。 また、東1地区への動線も非常に重要であり、北5西1・西2地区との一体的なグランドデザインを描くべきである。	本構想では、街並み形成の整備方針として、シンボル性のある拠点の創出及び既存建物とも調和する景観形成を位置づけています。また、駅前のにぎわいを創成東地区へ波及させるため、創成川通上空（デッキレベル）の利用を検討するなど、創成東地区との連携を図ることとしています。 なお、具体のデザインについては、今後検討を進めます。
5	8	北5西2街区には開放的なバスターミナル、タクシーの乗り入れ等の広場を設置し、札幌駅南口と新幹線駅南口広場との"一体感"を大事にしてほしい。JRタワーや北5西1街区に新しく建設されるビルの存在感を出すような綺麗で開放感のある駅前広場の整備を期待する。 類似意見2件	本構想では、南口駅前広場と連続する駅前の新たな顔となる空間を整備することとしています。また、東西の人の流れを促し、両街区一体のにぎわいを生み出すオープンスペースを整備することとしています。道都の玄関口にふさわしい空間を創出するよう、今後具体の検討を進めていきます。
6	8	オープンスペースや通路は、札幌の厳しい気象条件を考慮し、屋内型の整備を基本としてほしい。	多くの市民や観光客等が集い、交流が生まれるよう、四季を問わず快適に利用でき、ゆとりあるオープンスペースを整備します。
7	9	冬期間に見当たらない緑を確保できるようなスペースの設置を希望する。	オープンスペースの整備にあたり、屋内外ともに一年を通してみどりを感じられる空間の創出を図ります。
8	9	減少してきた札幌駅前界隈の緑化を、多様な対応により、幅広く展開してもらいたい。	

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
9	9	創成東地区への連続性・展開性の確保においては、2階デッキレベルの利用を検討しているが、利便性・安全性等の観点から地下接続が理想的だと思う。創成東地区へのにぎわいの波及だけでなく、札幌駅から苗穂駅までの地下接続も検討して頂きたい。また、2階デッキレベルでの接続とする場合でも、屋内型の通路となることを期待する。 類似意見3件	南口駅前広場からのにぎわいを創成東地区へ波及させるため、北5西2街区から北5東1街区へと段差なく連続・展開することが可能な2階デッキレベルの利用を基本としております。整備手法については今後検討してまいります。 なお、ご意見を踏まえ、P21の記述を修正しました。  【修正前】P21 8-1③ 南口駅前広場から創成東地区への円滑な人の流れを促す歩行者動線を整備します。  【修正後】P21 8-1③ 南口駅前広場から創成東地区への円滑な人の流れを促すため、創成川通上空（デッキレベル）を利用して歩行者動線を確保します。
10	10	地下鉄東豊線に接続する地下通路はどのように整備するか。また、地上への出入口にはエレベーターやエスカレーター等の昇降設備は設置するか。 類似意見3件	誰にでも分かりやすく、昇降設備などを配置するなどしてバリアフリーに配慮した乗換動線を確保します。 本事業に伴い、既存の歩行者動線を見直すこととなりますが、具体については今後検討してまいります。
11	10	10ページの赤線で囲われた範囲が、3ページ・13ページの図に示された対象区域（想定）とは異なるため、「建物想定位置」等の明示が望ましい。	対象区域をすべての図において統一しました。
12	11	バスターミナルにはバスを待つ機能だけでなく、北海道・札幌の情報発信やお土産・特産品の販売等、居心地の良い整備を期待する。	本構想では、バス等の待合空間とにぎわい・交流機能を連携させるとともに、観光案内機能を導入することとしています。具体については今後検討してまいります。
13	11	都心アクセス道路の事業効果は検証中であり、都心アクセス道路との連携を記載することは適切ではなく、削除すべき。	都心アクセス道路が検討されている創成川通は本構想の対象区域に隣接しており、北5西1街区に配置するバスターミナルとの連携が重要であるという考えの下、基本構想に記載しています。
14	11	平成29年2月に策定された先導街区整備基本構想において、バスの運行は札幌駅周辺地区と大通周辺地区の相互タッチを基本とするとあり、都心部の道路交通状況を踏まえ、良い解決策を期待する。	札幌駅バスターミナルの配置やバスの運行ルート等については、都心部の道路交通状況に十分配慮し、バス利用者の利便性の確保に努めながら検討してまいります。
15	11	再整備する札幌駅バスターミナルは、大通バスセンター、中央バス札幌ターミナルの機能も含めて集約することも検討してほしい。	大通地区周辺に発着するバスを札幌駅バスターミナルと相互に経由させることで、バス利用者の利便性の向上を考えております。

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
16	11	バスターミナルの乗り場にドアを設け、季節を問わず快適な環境でバスを待てるようにしてほしい。	バスターミナルの乗り場が季節を問わず快適な環境であることは重要であり、具体の整備については今後検討してまいります。
17	11	バスターミナルのほか、オープンスペース等でも運行情報を提供してほしい。また、バス以外にもJR線、地下鉄、新千歳空港発着の航空機などの運行情報が1つの場所で得られるようにしてほしい。	情報の内容や提供方法は今後の検討になりますが、公共交通利用者の利便性の向上につながるよう検討いたします。
18	11	バスターミナルは、次世代モビリティの動向を見据え、過大な規模とならないよう適切な整備を期待する。	本構想では、再整備するバスターミナルは、駅周辺の路上に分散した停留所を集約するとともに、効率的な運用を行うことを前提として22～25バース程度の規模を基本としています。また、研究が進められてる次世代モビリティの動向等の変化も踏まえて検討してまいります。
19	12	基本構想と連動して、苗穂駅周辺の再開発等で発展する創成東地区と札幌駅の路面電車による接続の可能性を検討することが望ましい。 路面電車の延伸検討は、停留所や軌道等の用地を確保するなど、十分な検討の下で進めてほしい。 類似意見1件	創成川以東は路面電車の延伸検討の対象区域の一つであることから、当該検討状況を十分踏まえることとしています。
20	12	現在、週末を中心に札幌駅周辺では駐車場入場待ちの車が長い列を作っており、付近の道路混雑などの問題を引き起こしている。駐車場を適切な規模で整備し、これらの混雑を解消してほしい。	札幌駅周辺の交通混雑は、解消すべき問題と認識しており、周辺街区も含めた交通解析を行うなどエリア全体での混雑解消を図ります。
21	12	現在の北5西1街区の駐車場・駐輪場と同程以上の駐車台数を確保してほしい。	
22	12	北5西1街区の現況の駐輪場は台数が多く、同等の台数を確保に拘らずシェアサイクル等の更なる導入と併せ、今後の需要予測を算定した上で、適切な台数とすることが望ましい。積雪時は駐輪場利用がなくなるため、冬場の駐輪場がデッドスペースにならない計画となるように工夫する必要がある。 類似意見1件	当地区の駐輪場については、札幌駅周辺エリア全体で必要な将来需要を予測し、適切な台数を整備します。 また、冬期の活用については、整備する場所や今後の設計を踏まえたうえで、検討してまいります。
23	12	縦コア動線は地下鉄南北線及び東豊線の位置にメインの軸を置き、アーバンコアとして認識させるべき。 バリアフリーは、駅前地区全体で、どの主要動線でも完結されているようバランスよく配置すべき。	乗換動線の整備については、2階デッキレベルと地下レベルでの歩行者動線等をつなぐ縦コア動線の形成等により、新幹線駅と地下鉄やJR在来線など多様な交通モード間の円滑性を確保することとしており、ご意見は今後の検討を進めるうえで参考といたします。
24	13	北5西1街区のバスターミナルの出入口は創成川通側に配置するのか。	都市間バスが中心となる北5西1街区のバスターミナル出入口は、創成川通への配置を基本として都心アクセス道路と連携を図ることとしており、車両進入の円滑性の確保に向け、さらに検討を進めてまいります。
25	13	都心アクセス道路から都市間バスターミナルへの入場は、北5条通交差点等で渋滞を起こさないために、車両動線の専用化など工夫する必要がある。	

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
26	13	<p>新幹線改札から地下鉄南北線改札までどれくらいの距離があるのか。</p> <p>現況の市道北4条線の地下にある地下鉄東豊線から南北線への連絡通路は長い上り坂であり、身体障がい者に配慮して動く歩道を設置すべきである。</p>	<p>新幹線改札から地下鉄南北線改札までは約500mの距離があります。</p> <p>歩行者ネットワークの整備では、誰にでも分かりやすく使いやすいユニバーサルデザインの歩行者動線の整備に向けて、各交通機関の乗換利便性の向上を図るとともに、バリアフリーに配慮した動線を形成いたします。</p> <p>また、地下鉄東豊線から南北線へのバリアフリーに配慮した乗換動線を周辺街区の開発動向も踏まえながら確保します。</p>
27	14	<p>ホテルは、身体障がい者に配慮したバリアフリー対応の客室を多数備えるのが、パラリンピック招致の国際水準である。富裕層は自動車での移動が容易であるため、駅から離れたホテルであっても不自由はしない。</p>	<p>本構想における国際水準のホテルは、ハイグレードな仕様を想定しており、バリアフリーへの対応についても十分配慮されたものとなると考えております。</p>
28	14	<p>「エンターテインメント機能」として「美術館」「劇場」「博物館」「ライブ会場」、オープンなステージなど多彩な機能を新しい施設には誘致してほしい。</p>	<p>本構想では、多様な交流を生み出し質の高い時間消費を支えるエンターテインメント機能の導入を検討しております。具体的な機能については、ご指摘の点を踏まえながら、今後検討を進めてまいります。</p>
29	14	<p>北5西1の北海道の玄関口という土地柄を活用し、敢えて都心部の中心に巨大焚き火を炊き、その周りに道外の方にも直感的に道内全土を知ってもらうコーナーを設けてはどうか。また、巨大焚き火の火を分けバーベキューが出来るようにするのも面白いと思う。</p>	<p>北5西1に新幹線改札口が設置されることから、道都札幌の玄関口にふさわしい開放感のある設えを確保するとともに、札幌はもとより北海道やさっぽろ圏の観光情報を提供する観光案内機能を導入します。より多くの観光客に北海道・札幌の魅力を伝えることができるよう、今後具体の検討を進めます。</p>
30	14	<p>当地区は、駅から徒歩圏内の距離で観光客以外にも市民も気軽に行ける場所であり、仕事帰りの客や娯楽の場、デートスポット等として見込まれるので、プラネタリウムやプロジェクションマッピング等の手軽感のある30分程の番組を用意し、観光客の列車の待ち時間等を有効に活用してはどうか。</p>	<p>本構想では、多様な交流を生み出し質の高い時間消費を支えるエンターテインメント機能の導入を検討しております。具体的な機能については、今後検討を進めてまいります。</p>
31	14	<p>駅前の大型開発となることから、都心全体と機能分担し、都心全体に寄与するような用途や機能を導入し、札幌都心の魅力を向上させる再開発事業とすることを位置付ける必要がある。</p> <p style="text-align: right;">類似意見2件</p>	<p>導入機能の集積にあたっては、都心全体の需要の見通しを踏まえるとともに、商業施設の集積のバランスを十分考慮します。北海道・札幌の国際競争力をけん引するような都市機能の集積を図りながら、札幌都心全体の魅力向上を目指してまいります。</p>
32	14	<p>充実する交通アクセスを活かし、交流人口を単に既存の施設に結び付けるだけでなく、イベントを頻繁に行うことで広域からの集客を増加させ、更なる交流人口の創出を目指してはどうか。また、「SIBUYA109」など、若者の文化を象徴する商業施設を誘致してはどうか。</p> <p>建物を建てるだけの再開発が上手くいくとは限らず、ソフトの部分でいかに「にぎわい」を生み出すかが重要である。</p> <p style="text-align: right;">類似意見1件</p>	<p>にぎわいを生み出し、交流人口の創出を図るうえでは、施設の整備に加え、エリアマネジメントが重要となります。</p> <p>再開発の検討と併せて、都心全体の価値向上や魅力向上に資するようなエリアマネジメントのあり方についても検討を進めてまいります。</p>

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
33	15	バスターミナルの完成予想図はいつ公表されるのか。	具体の施設計画を今後検討していきながら、検討の状況等については適宜公表してまいります。
34	15	多数の利用者が想定されることから、待合空間内の施設（椅子やお手洗い等の数・規模等）は快適でゆとりある計画・検討を期待する。	バスターミナルの待合空間は西2丁目線の上空を有効利用し、整備する方針です。西1・西2の両街区を一体的に利用することで、より広い空間を確保することが可能となることから、必要な椅子やお手洗い等を設置して、利用者の快適性と利便性の向上を図ります。
35	15	札幌駅前周辺では一般車両による駐車場待ち列が発生しているため、隔地駐車場や一般車両の進入制限等の積極的な交通施策等の検討を期待する。 また、駅前のその他の再開発も考慮し、駐車場のキャパシティがバランスよく配置されるよう、駅前地区全体で駐車場の効率的な配分を行う必要がある。 類似意見1件	北5西1・西2地区及び周辺の再開発等による新たな交通・駐車需要の想定を適切に行い周辺交通に十分配慮するとともに、附置義務駐車場等は隔地も含めて必要な規模を適切に整備します。また、札幌駅交流拠点における駐車場の整備は、将来需要を見据え適切な規模を確保するとともに、民間再開発との連携を図ってまいります。 都心部への一般車両の進入については、将来的な検討課題として、今後の参考といたします。
36	15	周辺街区も含めて適切に観光情報等の提供がスムーズにリンクされ、わかりやすくなるよう、広域に役割分担を行う必要がある。	観光情報の発信については、周辺地区の開発動向を踏まえながら、来街者のニーズに即した有益な情報の提供を図ります。
37	16	再生可能エネルギー、特に太陽光発電を取り入れ、地域のエネルギーネットワークとの接続を実現してほしい。	当街区は、「都心エネルギーマスタープラン」の地域熱供給の計画対象区域に含まれており、地域のエネルギーネットワークの整備拡大や再生可能エネルギーの利用拡大を図る取組の実施を検討します。
38	16	環境技術の見える化を実施するか。	シティギャラリー、次世代モビリティ等を活用した先進的な環境技術の見える化の実施に向けた手法については、今後具体的に検討してまいります。
39	16	地震や雪害などの災害時に市民税を納めている帰宅困難者は、チカホやオープンスペースに雑魚寝しろ、と言う事か。収容客数の多いビジネスホテルを多数、確保すべきである。	帰宅困難者の受入空間は、災害時の一時的な収容スペースを想定しており、必要な情報を得ることができ、冬季でも安全・安心に過ごせるよう食料や防寒具の備蓄等の対策を適切に行います。また、海外からの来街者にも情報が伝わるよう、案内表示の多言語化などを進めます。
40	16	災害発生時には、帰宅困難者の他、来札幌観光客・ビジネス客、訪日外国人にもわかりやすい情報提供ができる機能の確保が必要である。 類似意見2件	
41	16	北5西1・西2街区の1階にバスターミナルを配置するとあるが、歩行者動線の確保が心配。札幌駅周辺のバスの待機・渋滞の解決を期待する。	本構想では、2街区間の歩行者動線を2階デッキレベルと地下1階に整備することとしています。札幌駅周辺の交通については、再開発等による新たな交通・駐車需要の想定を適切に行い、周辺施設に十分配慮することとしています。

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
7 事業手法			
4 2	1 9	基本構想実現のために、民間事業者を求める役割（経験、ノウハウ、資金力、技術力）を明確化し、早期に民間活力を導入することで効果的な整備を安定して進めることができると考える。	本構想では、新幹線駅前にふさわしい高度利用と市有地の有効活用の観点から、民間活力を最大限導入するため、適切な時期に民間事業者による事業への参画を求めるとしています。具体的には、再開発準備組織の設立後、早期に民間事業者を公募してまいります。
4 3	1 9	収益重視の計画になりがちであるが、本計画の重要意義である「道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボリック空間」となる開発を望む。	本構想においては、「世界につながるさっぽろの新たな顔づくり」を開発コンセプトとして掲げています。再開発の事業性にも留意しながら、道都札幌の玄関口にふさわしい新たなシンボルを創出してまいります。
4 4	2 0	北5西1の市有地を無償で貸し付け、多くの民間企業に機会を与えることで、新しい発想を得られると思うため、無償賃貸による公募を望む。	市の所有地である北5西1街区は、公共の財産として有効かつ適正な利用が求められることから、有償による土地利用を基本とし、将来的なまちづくりを見据えながら具体的な検討を進めます。
8 事業効果を高めるための取組			
4 5	2 1	北5東1地区を含めた検討を行っているか。	新幹線ホーム予定地周辺の街区は重要な役割を担うことが出来る街区と考えております。特に、北5東1街区は札幌駅交流拠点まちづくり計画において「事業化検討街区」と位置付けており、地権者の意向を尊重しつつ、当開発と相互に補完する土地利用がなされるよう、連携を図ります。 なお、ご意見を踏まえ、P19とP21の記述を修正しました。
4 6	2 1	今後の札幌駅北東側の再開発（北8西1、北7東1、北6東2～4）を考慮し、新幹線駅の北側に面する北6東1街区が有効に活用されることを期待する。	<p>【修正前】P19 7-1 ⑥          ……そのため、情勢の変化に応じて内容の見直しや新たな機能の導入等により柔軟に事業を推進します。</p> <p>【修正後】P19 7-1 ⑥          ……そのため、情勢の変化に応じて広域的な視点での内容の見直しや新たな機能の導入等により柔軟に事業を推進します。</p> <p>【修正前】P21 8-1 ③          創成川を挟んで東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出を目指します。</p> <p>【修正後】P21 8-1 ③          創成川を挟んで東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出を目指します。特に、札幌駅交流拠点まちづくり計画において「事業化検討街区」と位置付けている北5東1街区について、本事業と連携した土地利用が図られるよう、地権者の意向を踏まえつつ、事業化に向けた検討、支援を実施します。</p>

〈参考資料〉パブリックコメント

意見番号	該当ページ	意見の概要	札幌市の考え方
47	22	エリアマネジメント体制が、駅前地区から駅前通り、さらに大通地区へと、都心全体に継ぎ目なく広域的に展開されることを望む。	札幌駅周辺のエリアマネジメントのあり方について、既存の駅前通や大通のエリアマネジメント組織と連携も含めて検討を進めます。
9 事業スケジュール			
48	23	スケジュール目標が達成されるよう、詳細な事業スケジュールを公表の上、早期に事業関係者を確定し、安定的に事業推進することが必要である。	本事業においては、全体竣工・供用開始の時期を明確にしていることから、着実な事業スケジュールの設定が非常に重要になります。事業スケジュール等について適宜情報を提供し、民間事業者の知見を得ながら、令和11年（2029年）秋の供用開始を目指してまいります。
49	23	駅前通周辺の建替え事業等、建設工事の動きが、今までにないスケールで、新幹線開業に向けてのゴールに集中・輻輳することが予想されるので、主要再開発街区として、市民の便益を確保するため、駅前エリアでの工程管理を先導されることを望む。	<p>ご意見のとおり、都心部においては北海道新幹線札幌延伸を見据えて建設工事の集中が予想されます。このことによる交通混雑等をできるだけ低減し、市民生活に大きな影響を及ぼすことのないよう、対策を検討していきます。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、P21の記述を修正しました。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【修正前】P21 8-1 ④ バスターミナルの再整備期間中のバス乗降機能の確保方法について、駅周辺交通への影響も考慮しながら検討します。</p> <p>【修正後】P21 8-1 ④ 工事期間中の自動車や歩行者の動線及びバス乗降機能の確保について、周辺街区の開発動向も踏まえて対策を検討します。</p> </div>