

第2章 第一種事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

2.1.1 事業の目的及び必要性

札幌駅は道内最大の交通結節点であり、道内外から札幌を訪れる多くの人にとっての玄関口となっている。

事業の実施区域周辺は、平成14年に札幌駅・大通駅周辺地域が、都市の再生の拠点として都市開発事業等を通じて重点的に市街地の整備を推進すべき地域である「都市再生緊急整備地域」に指定され、平成24年には、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として「特定都市再生緊急整備地域」に指定されている。

また、平成28年に策定した「第2次都心まちづくり計画」では、札幌駅周辺のエリアを『札幌駅交流拠点』と定め、北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる『起点』を形成することとし、道都札幌の玄関口に相応しい空間形成と高次都市機能の強化を図ることとしている。

更に、北海道新幹線札幌駅の位置が決定したことを受け、平成30年には、札幌駅交流拠点の新たなまちづくりの指針として「札幌駅交流拠点まちづくり計画」を策定した。その中で、事業の実施区域は『事業化検討街区』として、地権者等による事業化検討の機運が高まっている街区として位置づけており、本事業においても令和元年5月に市街地再開発事業の施行を目指した準備組合が設立された。

このような上位計画を策定する中、本事業の実施区域は、札幌駅正面に位置し札幌の顔となる場所でありながら、西武百貨店札幌店(旧五番館)が閉館後、街区の大部分が低・未利用な状態となっているほか、地区内の建物の老朽化も進んでおり、札幌駅前にふさわしい高度利用と機能の更新及び防災性の向上が課題となっている。

本事業は、上位計画等の内容を踏まえ、札幌駅前にふさわしい高度利用と機能の更新等により、課題の解決を図るものである。

2.1.2 主な上位計画における位置づけ

本事業の実施区域周辺は、都市再生特別措置法における「特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)」に位置づけられているなど、次に示す上位計画等により整備方針が示されている。

(1) 「特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)」(平成25年7月拡大 内閣府)

特定都市再生緊急整備地域は、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として内閣府により指定されるものであり、事業の実施区域周辺においては、図2.1-1に示すとおり指定されている。

本事業の実施区域における整備の目標として、『優れたまちづくりを通じて世界都市となることを目指す札幌市の都心において、都市機能の集積・高度化、都市空間・エネルギー等のネットワーク形成、エリアマネジメントの展開を推進し、災害にも強く、国際的な活動の拠点にふさわしい市街地を形成』及び『これらの優れたまちづくりの展開をパッケージとして国内外に情報発信』が示されている。

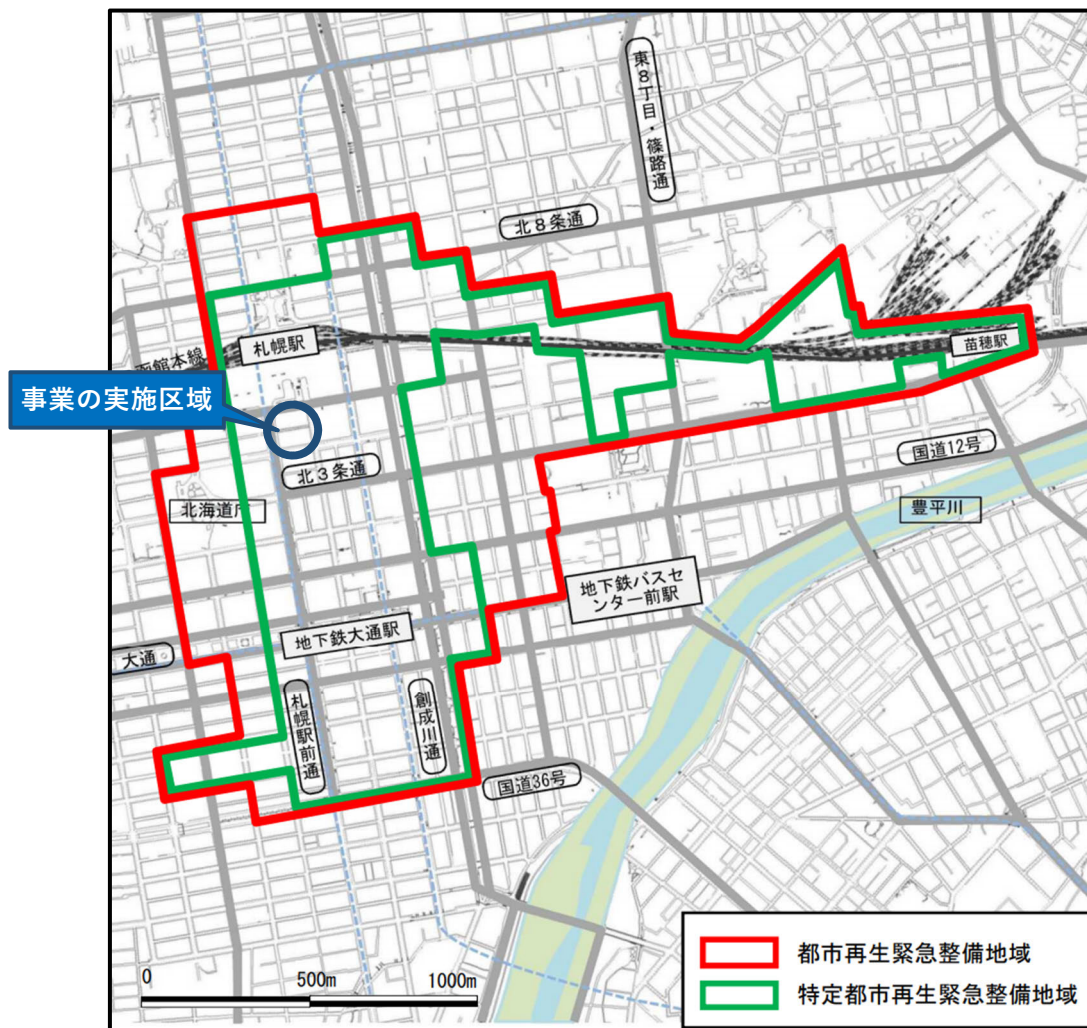


図2.1-1 特定都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)の指定状況

注)下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正
出典:「都市再生緊急整備地域(札幌都心地域)」(内閣府)

(2) 「第2次都心まちづくり計画」(平成28年5月 札幌市)

札幌市は、「第2次都心まちづくり計画」において、次の時代の都心まちづくりを支える骨格構造として『4骨格軸・1展開軸・2交流拠点』を位置づけるとともに、骨格軸・交流拠点の形成を展開するため、面的な広がりでもちづくりを展開すべき地区として『ターゲット・エリア』を定めている。

骨格軸及び交流拠点の指定状況は図2.1-2(1)に、ターゲット・エリアの指定状況は図2.1-2(2)に示すとおりである。

『骨格軸』は、都心で展開される多様な都市活動や個々の開発の展開を有機的に結びつけ、様々な取組を促進するための基軸として位置づけており、事業の実施区域に隣接する札幌駅前通を『にぎわいの軸』に定めている。

『交流拠点』は、新たな活動や交流を生み出し都心全体のまちづくりを先導する点として位置づけており、事業の実施区域一帯を『札幌駅交流拠点』に定めている。

『ターゲット・エリア』は、骨格軸及び交流拠点の形成を戦略的に展開するため、面的な広がりでもちづくりを展開すべき地区として位置づけており、事業の実施区域一帯を『都心強化先導エリア』に定めている。

事業の実施区域周辺における課題と整備方針は、表2.1-1に示すとおりである。

表2.1-1 事業の実施区域周辺の課題と整備方針

項目	名称	課題と整備方針
骨格軸	にぎわいの軸 (札幌駅前通)	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)の整備と、地上部の歩行空間の拡充による歩行者の増加 沿道建物の老朽化に伴う建替え動向の顕在化 <p>【展開指針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心のにぎわい・活力を象徴する沿道の機能・空間の再編と、都心強化と連動する軸双方向の起点からの高質化 周辺のエリア特性を活かし、都心のにぎわいと活力を象徴する機能・空間を誘導 歩行者・公共交通を基軸とした回遊の中心軸にふさわしい機能の強化
交流拠点	札幌駅 交流拠点	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道新幹線札幌開業を2030年度末に予定 札幌駅の近傍でありながら低未利用地が残されている 駅周辺施設や地下施設などの老朽化 <p>【展開指針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成 道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化
ターゲット・エリア	都心強化 先導エリア	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌駅前通地下歩行空間の整備、エネルギーネットワークの展開、都市再生事業を通じた高水準オフィスの整備など、人と環境に配慮したまちづくりの展開 都心まちづくりを象徴する札幌駅交流拠点、大通交流拠点、創世交流拠点の3つの交流拠点におけるまちづくりの進展 駅前通を中心とした既存オフィスビルの更新・共同化等の推進 <p>【展開方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心まちづくりの目標を先導的に具現化する都市空間・都市機能の誘導・形成 国内外からの企業誘致・投資意欲を喚起する災害時でもエネルギー供給できる体制の確立と高水準のオフィス環境の形成 市民、来街者、誰もが安全快適かつ文化的に過ごせる成熟都市札幌を象徴する都市空間と都市機能の形成

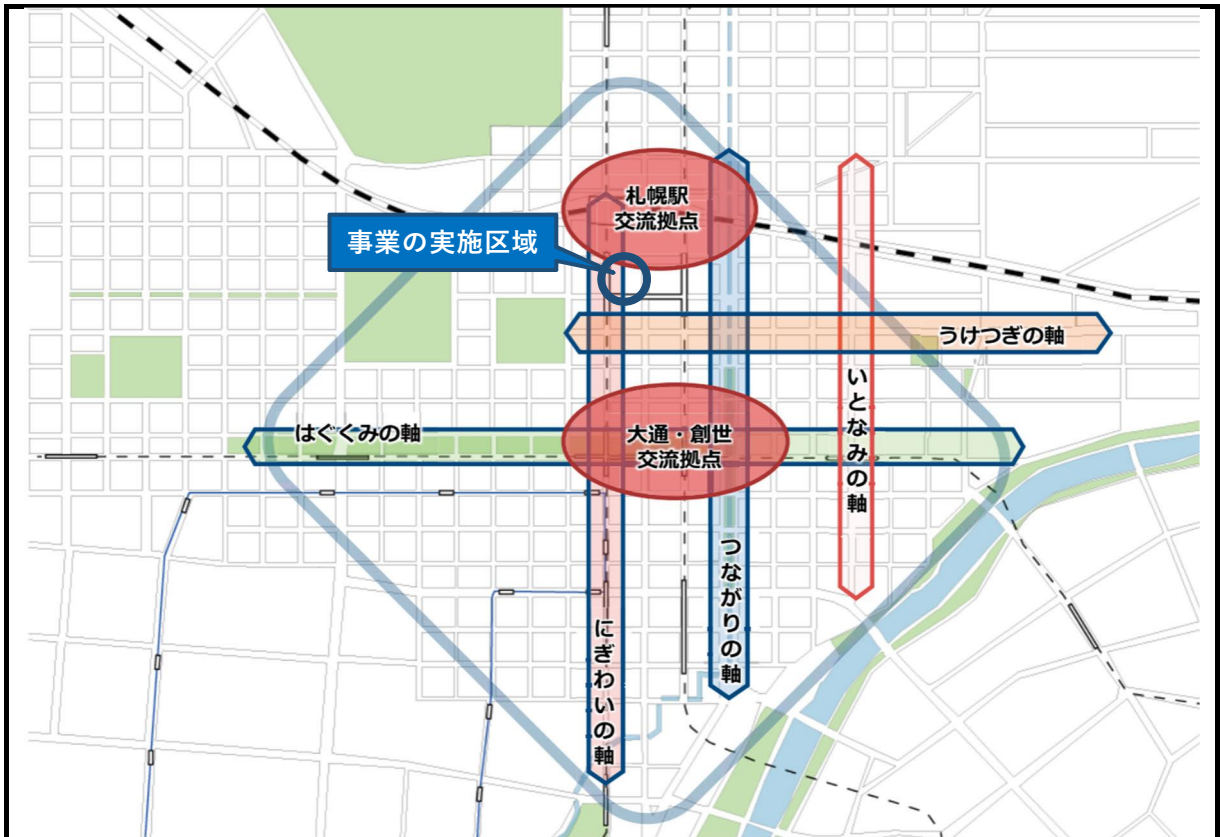


図2.1-2(1) 都市の骨格軸及び交流拠点

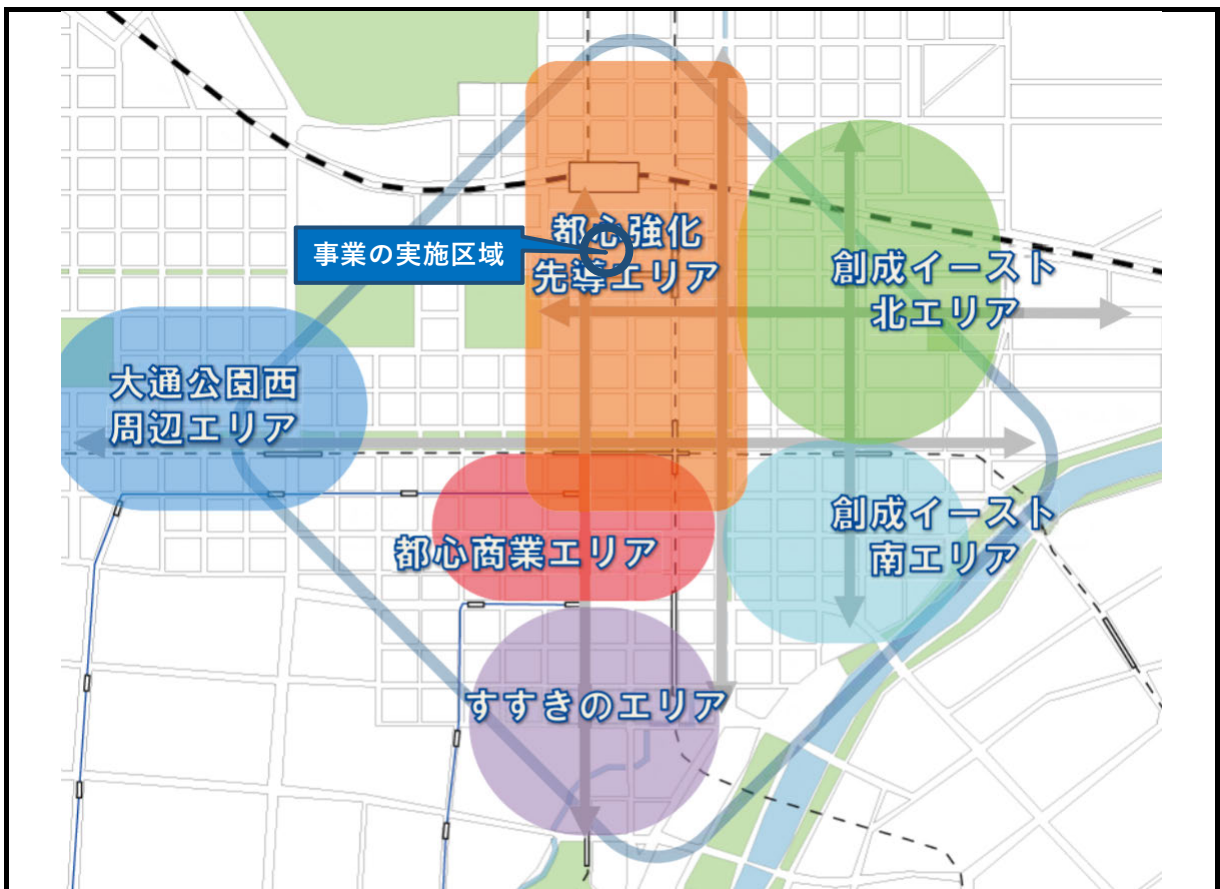


図2.1-2(2) ターゲット・エリア

注)下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正
 出典:「第2次都心まちづくり計画」(平成28年 札幌市)

(3) 「札幌駅交流拠点まちづくり計画」(平成30年9月 札幌市)

「第2次都心まちづくり計画」の札幌駅交流拠点において、再開発の動きが活発化している一方、低未利用の街区もあることから、さらなる土地の高度利用を図るとともに、官民協働でまちづくりを進めるため、札幌市は新たな指針を示している。札幌駅交流拠点まちづくり計画における目標と基本方針は、表2.1-2に示すとおりである。

図2.1-3に示すとおり、基本方針3に示す機能集積において、事業の実施区域は『高次都市機能集積ゾーン』に位置づけられており、広域交通結節点として、観光・交流機能やビジネス機能等の核となる高次機能の集積等が求められている区域である。

表2.1-2 札幌駅交流拠点まちづくり計画の概要

項目	概要
目標	<ul style="list-style-type: none"> ●北海道・札幌の国際競争力をけん引し、その活力を展開させる「起点」の形成 第2次都心まちづくり計画における札幌駅交流拠点の位置づけを踏まえ、道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化を図る ●北海道新幹線札幌開業を見据えた再整備の確実な推進 北海道新幹線札幌開業(2030年度予定)の効果を高めるため、道内外からの来訪者の増加も見据えながら、札幌駅交流拠点の再整備を確実に推進する
基本方針	方針1 街並み形成 ：北海道・札幌の玄関口にふさわしい、魅力的で一体感のある空間の形成 取組の方向 <ul style="list-style-type: none"> ・道都の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔作りを進める ・歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する ・北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する
	方針2 基盤整備 ：多様な交流を支える、利便性の高い一大交通結節点の形成 取組の方向 <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線駅施設とまちをつなぐ交通基盤整備等を進める ・各方面と札幌駅とのアクセス性を向上させる ・利便性の高い交通結節機能の充実を図る ・人とにぎわいの形成に配慮した交通環境を実現する
	方針3 機能集積 ：多様な交流を促進し経済を活性化する都市機能の集積 取組の方向 <ul style="list-style-type: none"> ・街区ごとの特性を踏まえた都市機能の集積 ・新たな交流・活力を生み出す都市機能の集積を図る ・多様なワークスタイル・ライフスタイルに対応した都市機能の集積を図る
	方針4 環境配慮・防災 ：低炭素で強靱なまちづくりの推進 取組の方向 <ul style="list-style-type: none"> ・低炭素で持続性が高く、みどり豊かなまちづくりを実現する ・強靱で安全な都市環境を形成する

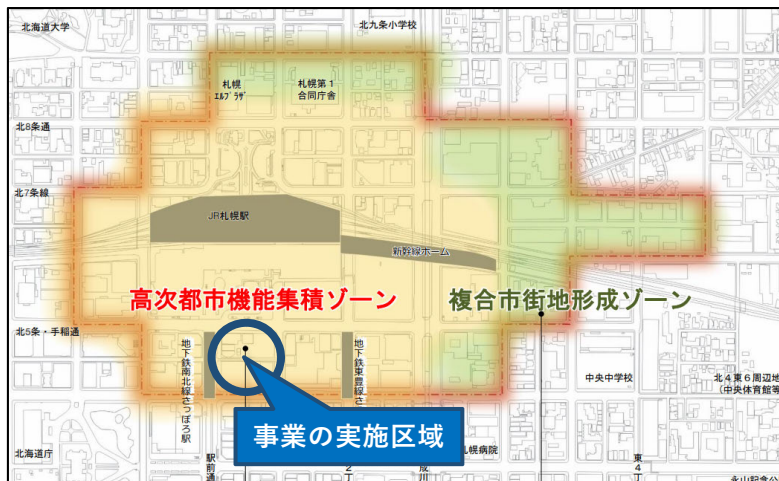


図2.1-3 高次都市機能集積ゾーンの指定状況

注) 下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正
 出典：「札幌駅交流拠点まちづくり計画」(平成30年 札幌市)

(4) 「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」(平成30年3月 札幌市)

札幌市は、新たなまちづくりと環境エネルギー施策を一体的に展開するため、既成市街地でランダムに発生する建替更新に対応できるように、長期的な視点でまちの将来像を描き、その実現に向けた指針を示している。

「第2次都心まちづくり計画」に示すまちづくりの方向性を踏まえ、面的な取組を展開するエリアを定めている。図2.1-4に示すとおり、事業の実施区域は『都心強化先導エリア』に位置づけられており、業務機能が集積し、北海道・札幌の経済活動と行政機能を支えるエリアとして、先進的な取組を積極的に進めるエリアである。

都心強化先導エリアでは、『低炭素』、『強靱』及び『快適・健康』の観点から、表2.1-3に示す目標と取組の方向性を示している。

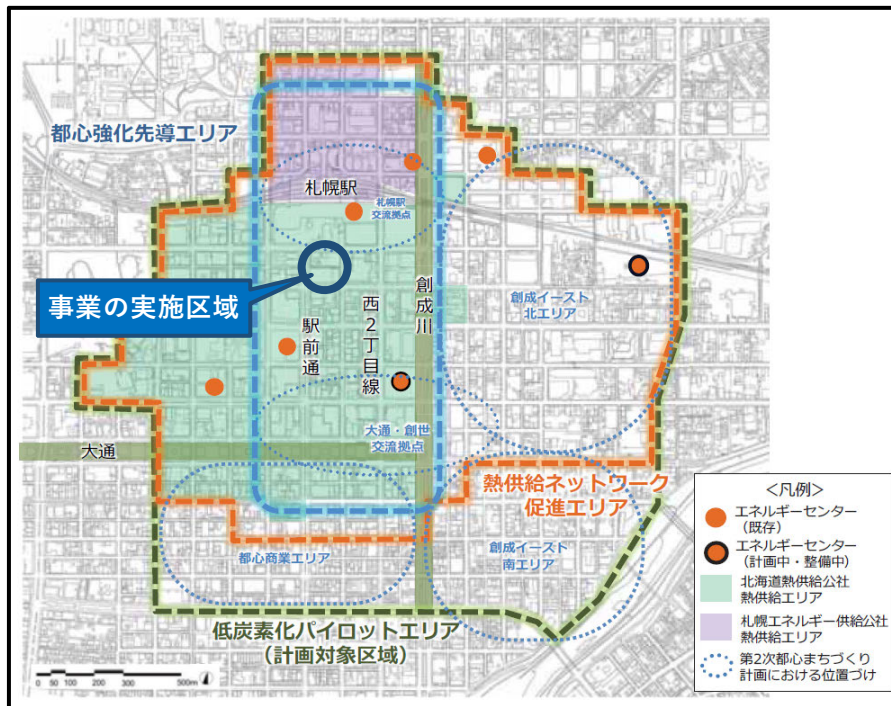


図2.1-4 エリア区分の指定状況

注) 下記出典資料をもとに事業の実施区域を加筆修正

出典:「都心エネルギーマスタープラン2018-2050」(平成30年 札幌市)

表2.1-3 都心エネルギーマスタープラン2018-2050における目標と取組の方向性

項目	目標と取組の方向性	
低炭素	目標	2050年までに建物から排出されるCO ₂ を2012年比で80%削減
	取組方向	<ul style="list-style-type: none"> 建物建替時等の省エネビルへの誘導 コージェネを核としたスマートなエネルギーの面的利用の拡大 地域新電力による再生可能エネルギー電力の利用拡大
強靱	目標	2050年までに都心強化先導エリアの分散電源比率を30%以上に
	取組方向	<ul style="list-style-type: none"> 分散電源比率を増やし非常時の自立機能を強化 非常時の避難・一時滞り場所に対する電力・熱・水の供給継続 エリアマネジメントによる建物と公共空間等が連携した防災対策の推進
快適・健康	目標	都心の回遊性をさらに向上させるとともに、心地よく健康的に過ごせる場所を2倍に
	取組方向	<ul style="list-style-type: none"> 健康増進に向けた歩きやすいまちづくりへの支援 札幌らしい季節感を感じる屋外空間の充実に向けた対策 四季を通じて快適に過ごせる屋内空間の創出への貢献

2.2 事業内容

2.2.1 事業の名称及び種類

- ・事業の名称：(仮称)札幌駅南口北4西3地区第一種市街地再開発事業
- ・事業の種類：建築物の新築の事業
(札幌市環境影響評価条例第2条第2項第9号に掲げる事業)

2.2.2 事業の実施区域の位置・規模

(1) 事業の実施区域の位置

事業の実施区域の概要は表2.2-1に、位置は図2.2-1(1)～(2)に、現況は図2.2-1(3)に示すとおりである。

事業の実施区域は、札幌駅南口駅前の札幌市中央区北4条西3丁目に位置し、北側にはターミナル駅であるJR札幌駅、西側には札幌市営地下鉄南北線さっぽろ駅、東側には東豊線さっぽろ駅がある。

実施区域は、北4条通、北5条手稲通、西3丁目線、札幌駅前通の幹線道路に囲まれており、区域内には業務施設等として利用している既存建築物があるが、区域の半分以上は東西を走行する北4条中通線、平面駐車場及び未利用地(既存建築物解体跡地)で占められている。

表2.2-1 事業の実施区域の位置・規模の概要

項 目		概 要
事業の実施区域の位置		札幌市中央区北4条西3丁目 (図2.2-1(1)～(2) 参照)
区域の規模	施行区域 ^{※1}	約1.7ha
	事業区域 ^{※2}	約1.1ha

※1：市街地再開発事業施行区域を示す。

※2：計画建築物の建築敷地面積を示す。

(2) 事業の規模

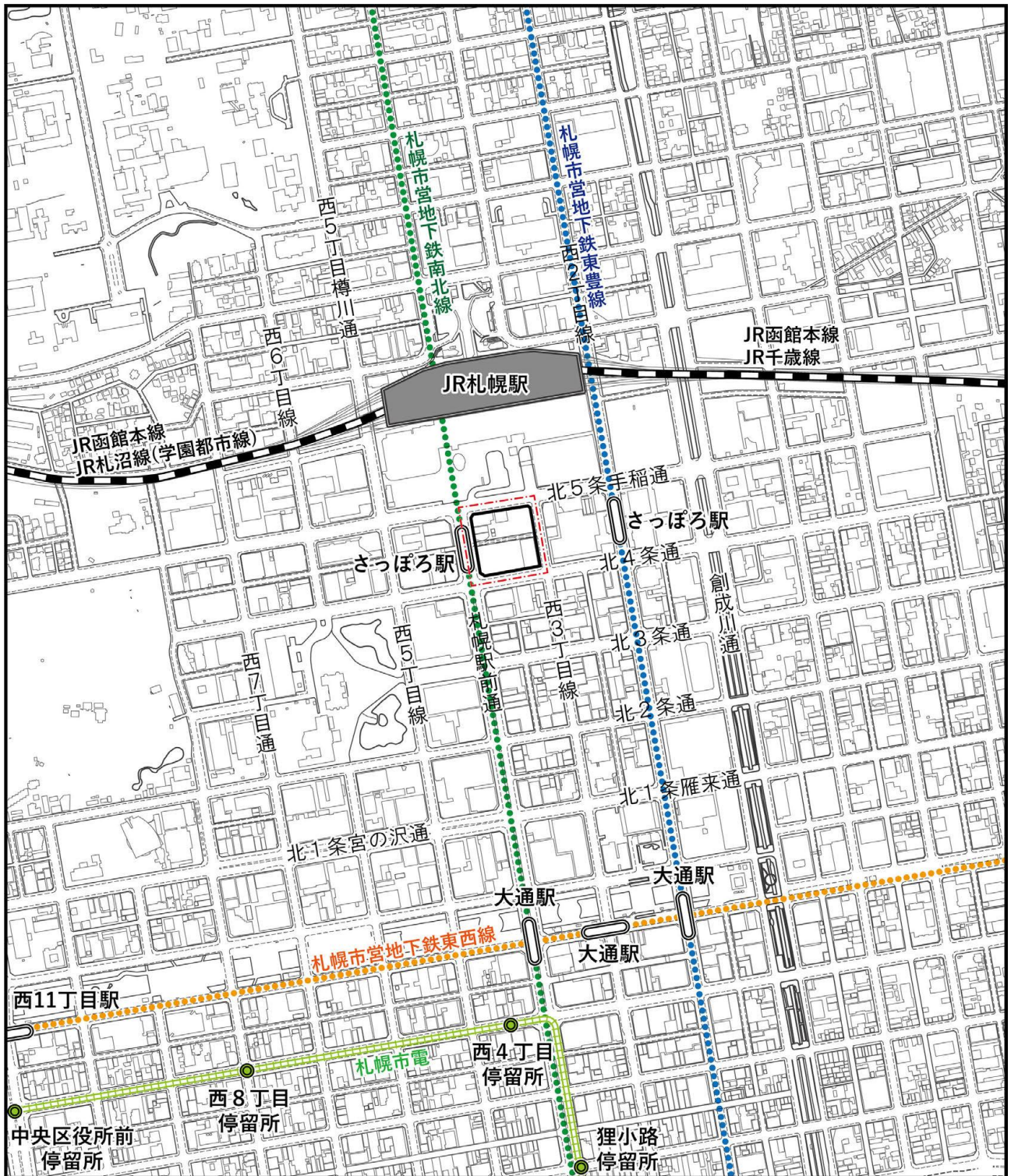
事業の実施区域は「2.1 事業の目的」で示したとおり、「札幌駅交流拠点まちづくり計画」において『高次都市機能集積ゾーン』に定められており、敷地の高度利用が求められる地域であり、市街地再開発事業による整備が計画されている。

本事業では主に、都心への来訪を促す商業機能を整備するとともに、宿泊機能、高機能オフィスの整備を目指している。本事業により新設する建築物の規模は、表2.2-2に示すとおりである。

表2.2-2 事業の規模

項 目	必要な規模
延床面積	約230,000m ²
最高高さ	約240m

注) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。













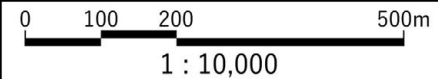
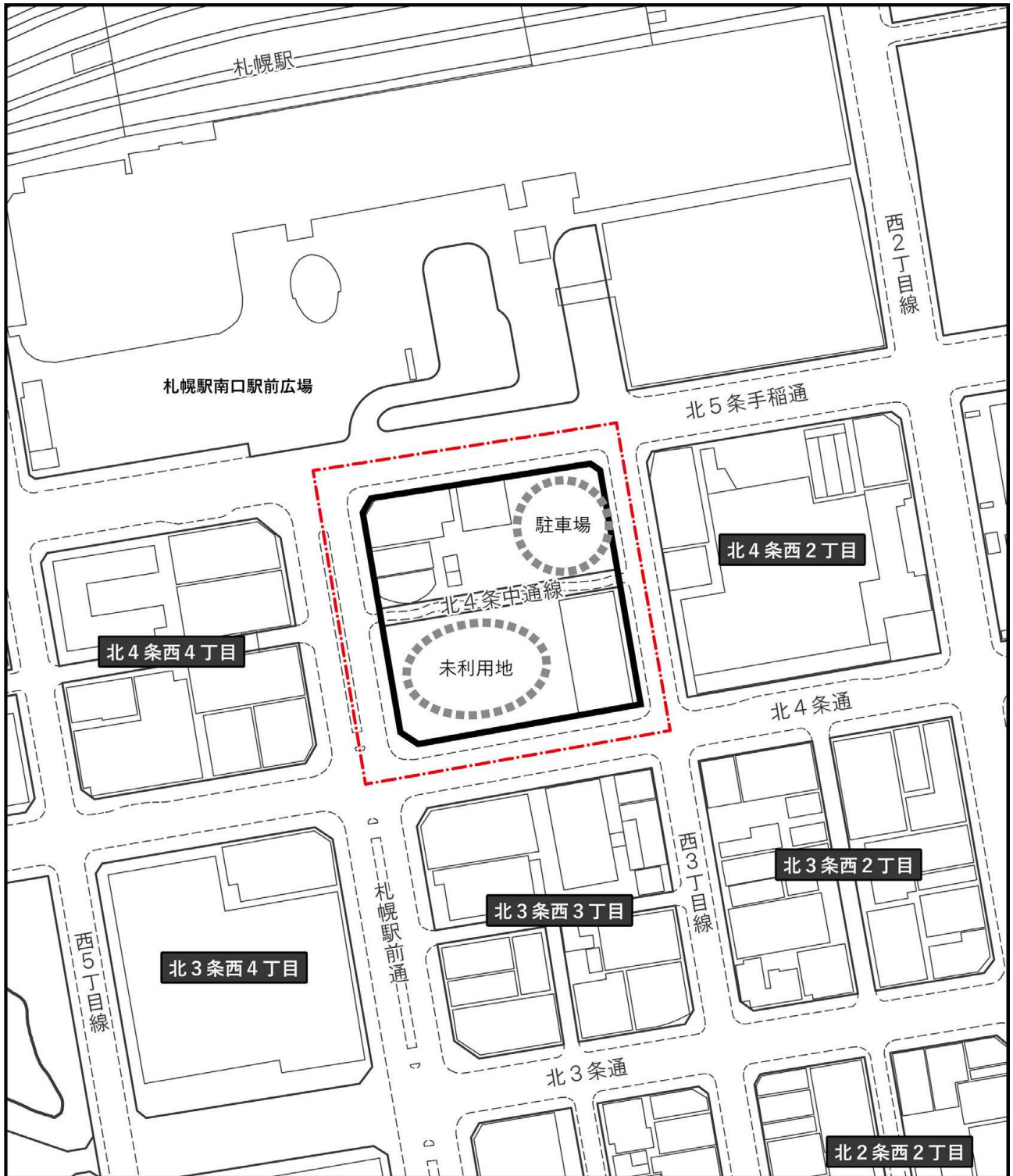
凡例	 : 事業区域(予定)	 : JR函館本線/JR千歳線/JR札幌線(学園都市線)
	 : 施行区域(予定)	 : 札幌市営地下鉄南北線
	 : 駅(JR)	 : 札幌市営地下鉄東豊線
	 : 駅(札幌市営地下鉄)	 : 札幌市営地下鉄東西線
	 : 停留所(札幌市電)	 : 札幌市電

図2.2-1(1) 事業の実施区域位置図(広域)

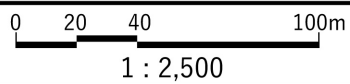










- : 事業区域(予定)
 : 施行区域(予定)

凡例

図2.2-1(2) 事業の実施区域位置図(詳細)





凡例	 : 事業区域(予定)
	 : 施行区域(予定)
	 : 撮影地点
	 : 撮影方向
図2.2-1(3) 事業の実施区域の現況	
 1 : 2,500	
	

2.2.3 事業計画の概要

(1) 複数案の設定と施設配置計画及び建築計画

A. 複数案検討の前提条件

事業計画の複数案検討にあたって整理した前提条件は、以下に示すとおりである。

○事業の実施区域に係る上位計画である「札幌駅交流拠点まちづくり計画」(平成30年9月 札幌市)が掲げる目標である「道都札幌の玄関口にふさわしい空間形成と高次都市機能・交通結節機能の強化」に資する計画とする。

○以下に示す理由により、ゼロオプション(事業を実施しない案)は検討しないものとする。

- ・事業の実施区域内の既存建築物は、老朽化等により建替えが求められる。
- ・札幌都心が更なる都市機能集約・高度化を図っていく上で、狭小敷地の利用や街区の分断等の問題により、建物単体での建替えでは限界があり、街区単位での建替えが求められる。

○本事業は決められた区域で実施する市街地再開発事業であることから、位置等に関する複数案は設定できないため、構造・配置等による複数案の検討とする。

○表2.2-2に示した規模を確保する計画とする。

○周辺への圧迫感の軽減や周辺建物との調和等を図るため、計画建築物は基壇部(低層部)を設け、高層部は事業区域境界からの離隔距離を確保する計画とする。

B. 計画建築物の構造・配置等に関する複数案の設定

「A. 複数案検討の前提条件」に示したとおり、ゼロオプション及び位置等に関する複数案の設定はできないことから、計画建築物の構造・配置等に関する複数案の検討を行った。なお、周辺への圧迫感の軽減等の配慮として基壇部(低層部)を設ける計画を前提とすることから、基壇部と高層部別に検討することとした。

a. 基壇部(低層部)の配置について

事業の実施区域周辺は、「2.1 事業の目的」に示したとおり、土地の高度利用として、観光・交流機能等の都市機能の集積を図るゾーンとして位置づけている。特に事業の実施区域は、ターミナル駅であるJR札幌駅正面に位置していることから、駅とまちをつなぐ利便性の高い一大交通結節機能の充実とともに、札幌の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔づくりが求められる。

これらを踏まえ、隣接する札幌駅南口駅前広場と一体的なにぎわいを感じられる空間形成に配慮する計画とし、基壇部の配置は以下の内容を考慮して検討を行った。

基壇部配置にあたり配慮した内容

- ① 周辺の既存建築物と連続する高さの基壇部の確保(図2.2-2(1),(2)参照)
- ② 駅前広場に面する事業区域北側の基壇部による一体的なにぎわいの創出(図2.2-2(3)参照)

基壇部の配置・形状の検討結果は、表2.2-3に示すとおりである。基壇部の複数案検討の結果、建物配置・形状及び高さの設定余地が小さいことから、複数案は設定せず図2.2-3に示す1案とする。

表2.2-3 基壇部の配置・形状の検討結果

検討内容	検討結果
用途	・利便性が高く集客力のある商業用途の計画とすることにより、札幌駅南口駅前広場のにぎわいと連続性を確保(図2.2-2(3)参照) ・屋上広場を整備することにより、屋内外のにぎわいの連続性を確保
建物形状	・札幌の積雪寒冷地という特性を踏まえ、魅力的な屋内空間の重点的な整備を図る ・商業用途として、時代のニーズの変化に対応できる大規模なフロア形状を確保
建物高さ	・高さ約50mとすることにより、周辺既存建築物と連続した基壇部とし、周辺との調和を確保(図2.2-2(1),(2)参照)
動線計画	・歩道状空地の整備により、歩行者ネットワーク及びオープンスペースを確保

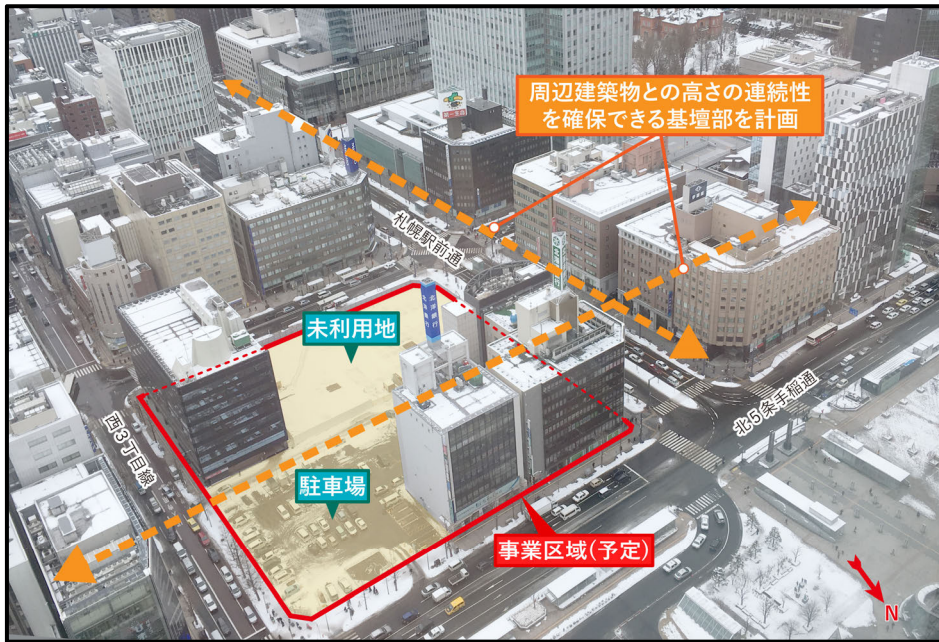


図2.2-2(1) 基壇部の配慮内容(周辺建築物との高さの連続性の確保)

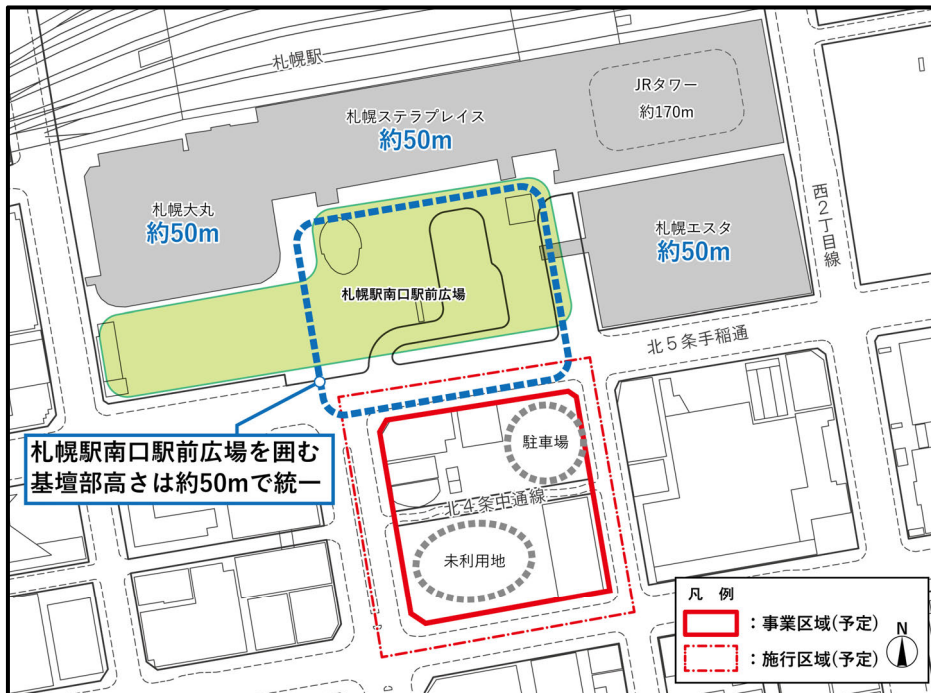
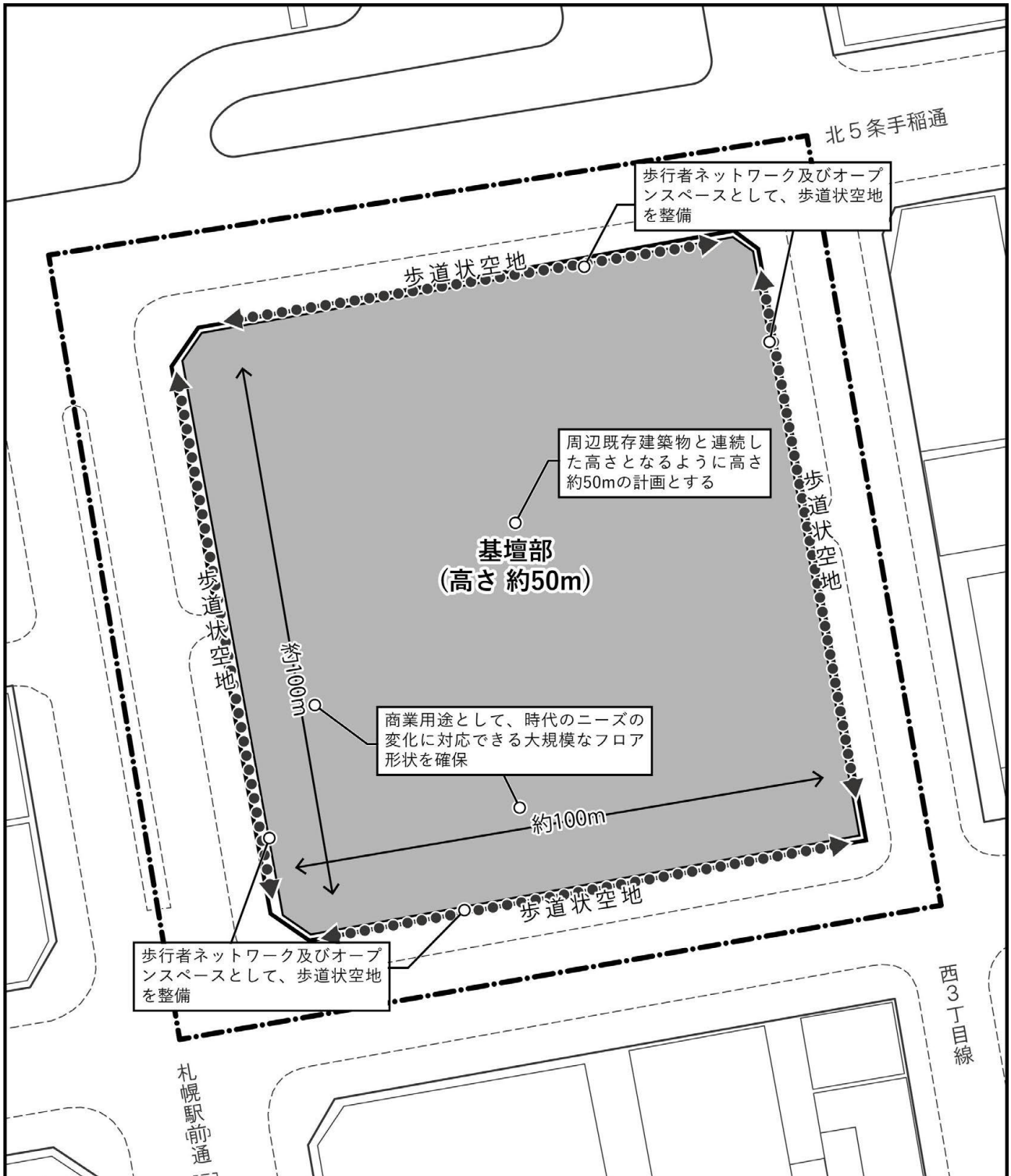






図2.2-2(2) 基壇部の配慮内容(札幌駅南口駅前広場に面する高さの一体性)



図2.2-2(3) 基壇部の配慮内容(一体的なにぎわい形成のイメージ)



凡例	 : 事業区域(予定)
	 : 施行区域(予定)
	 : 計画建築物(基壇部)
<p>注) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。</p>	
<p>図2.2-3 基壇部(低層部)配置案</p>	<p>0 10 20 50m 1 : 1,000</p> 

b.高層部の配置及び複数案の設定について

高層部については必要な延床面積を確保しつつ、配置及び高さの異なる複数案の検討を行った。高層部の導入機能は、札幌駅前における高度利用にふさわしい機能として、業務及び宿泊の用途とした。

検討の結果、配慮書段階において比較検討する複数案は、以下に示す2案(A案：1棟案(最高高さ約240m)、B案：2棟案(最高高さ約190m))に設定した。A案及びB案の配置計画は図2.2-4(1)～(2)に、断面計画は図2.2-5(1)～(2)に、計画内容の概要一覧は表2.2-4に示すとおりである。

(ア) A案(図2.2-4(1)、図2.2-5(1) 参照)

A案は、配置計画(図2.2-4(1))及び断面計画(図2.2-5(1))に示すとおり、高層部を1棟とする計画である。

【高層部配置】

高層部の配置は、にぎわいの中心となる札幌駅南口駅前広場及び主要道路である札幌駅前通からの圧迫感の低減を考慮し、事業区域北側及び西側への離隔距離を極力確保する。高層部は基壇部南側に配置し、屋上広場は北側に整備する計画である。

【高層部高さ】

高層部の高さは、表2.2-2に示した延床面積を確保できる規模として高さ約240mとし、業務及び宿泊機能を導入する計画である。

(イ) B案(図2.2-4(2)、図2.2-5(2) 参照)

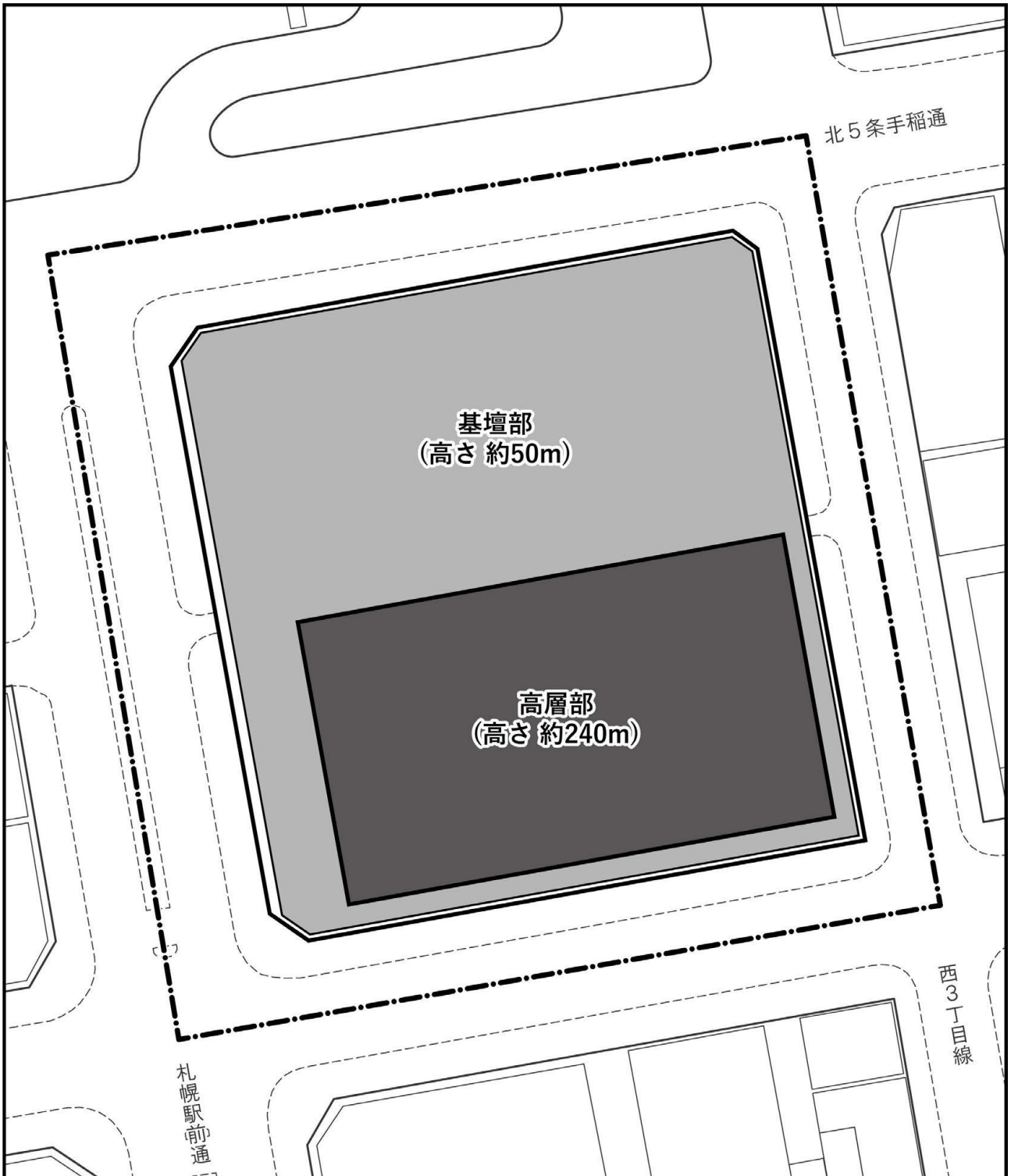
B案は、配置計画(図2.2-4(2))及び断面計画(図2.2-5(2))に示すとおり、用途別の高層部を2棟(業務棟・宿泊棟)とする計画である。

【高層部配置】

高層部の配置は、A案と同様に札幌駅南口駅前広場及び札幌駅前通からの離隔距離を極力確保するとともに、業務棟・宿泊棟間の見合いの回避を図る計画とする。2棟が極力正対しない配置計画として、基壇部南側に業務棟、東側に宿泊棟を配置し、屋上広場は北西側に整備する計画である。

【高層部高さ】

高層部の高さは、表2.2-2に示した延床面積を確保できる規模として、業務棟は高さ約190m、宿泊棟は高さ約160mとする計画である。

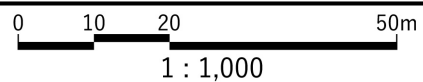


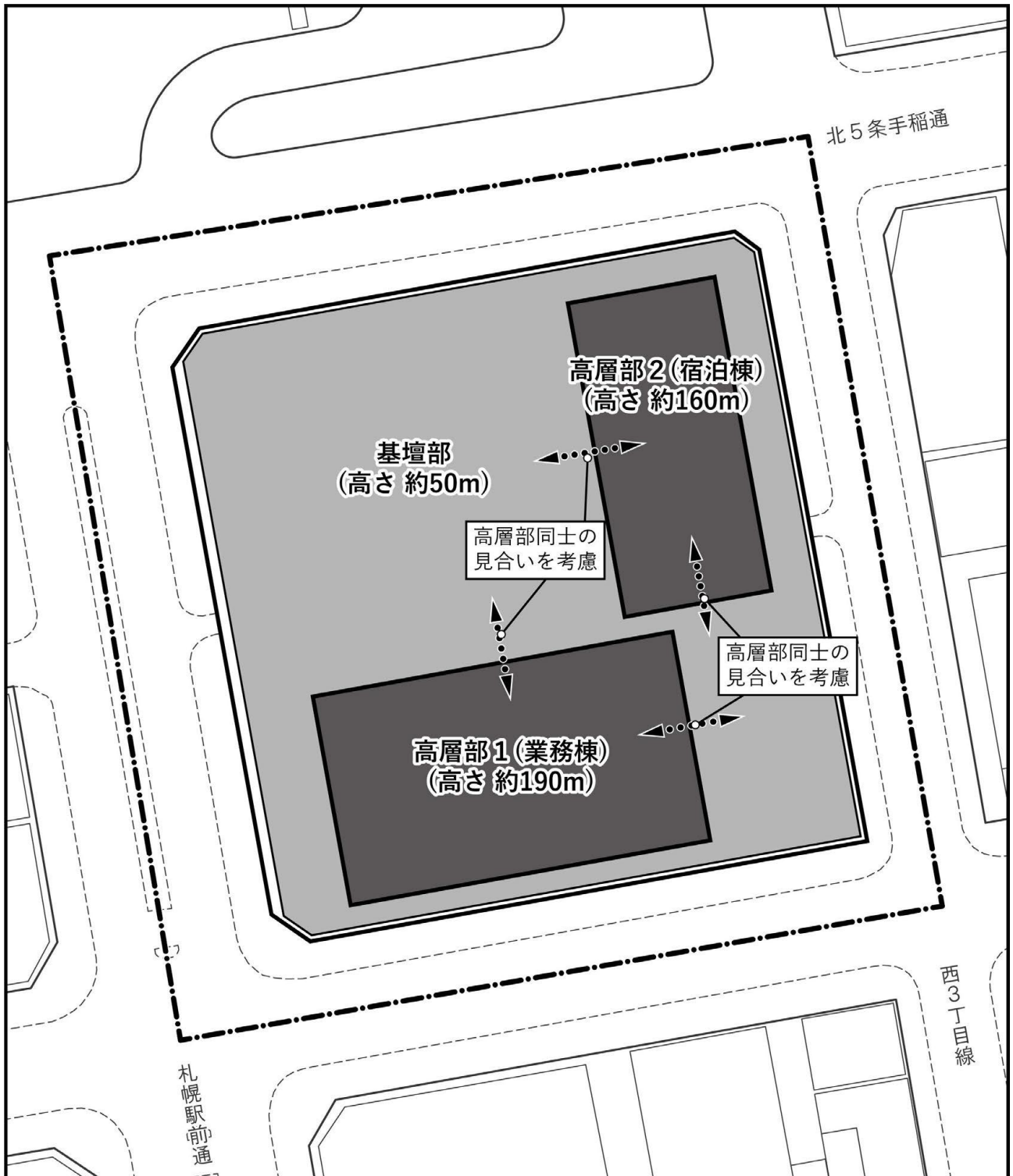
凡例

-  : 事業区域(予定)
-  : 施行区域(予定)
-  : 計画建築物(高層部)
-  : 計画建築物(基壇部)

注) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

図2.2-4(1) 計画建築物 配置計画(A案: 1棟案)



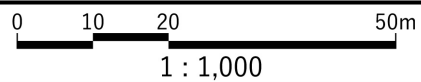


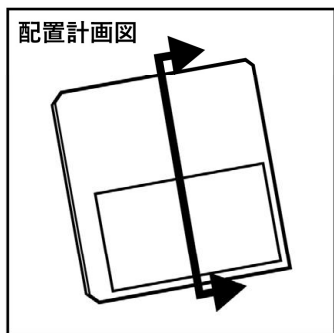
凡例

-  : 事業区域(予定)
-  : 施行区域(予定)
-  : 計画建築物(高層部)
-  : 計画建築物(基壇部)

注) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

図2.2-4(2) 計画建築物 配置計画(B案：2棟案)





▼約240m

高層部

▼約50m

基壇部

北側

(JR札幌駅方面)

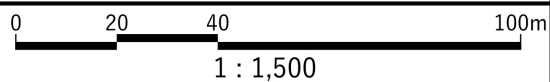
南側

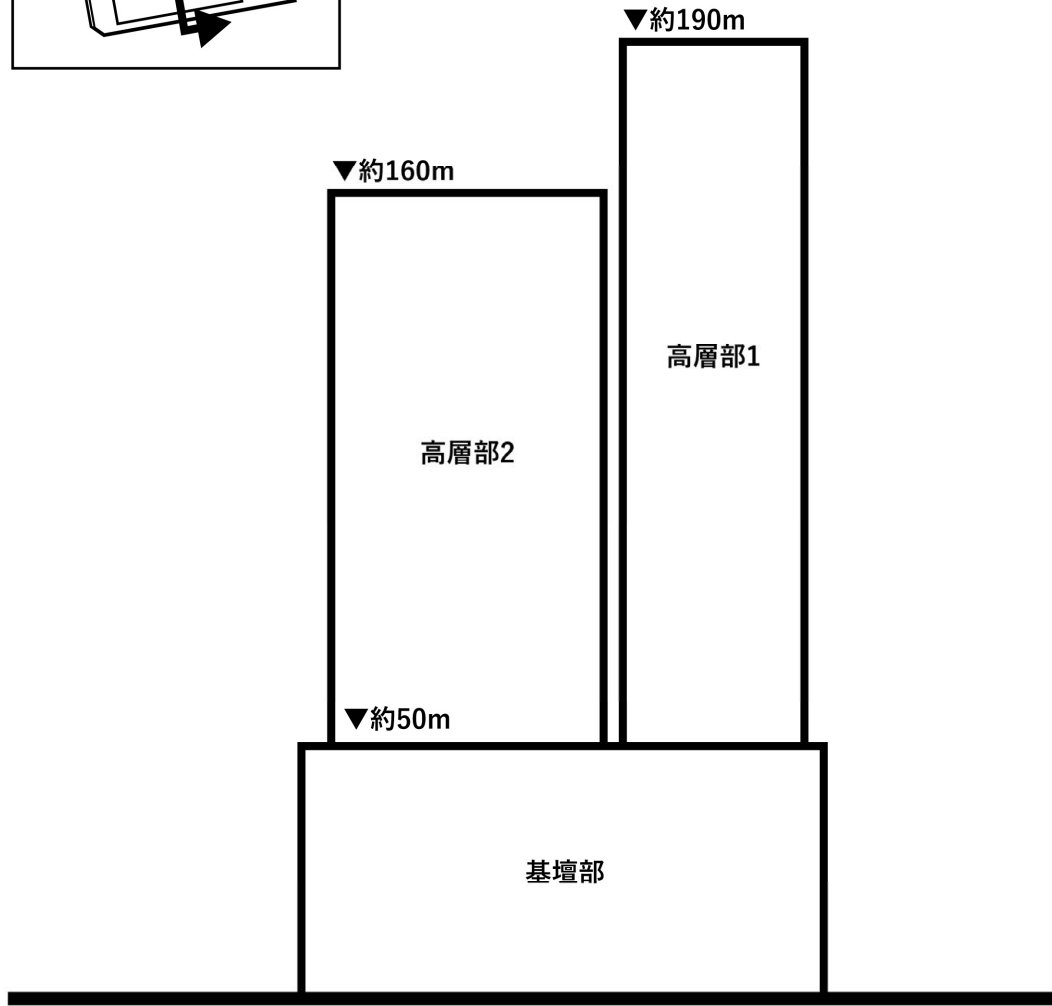
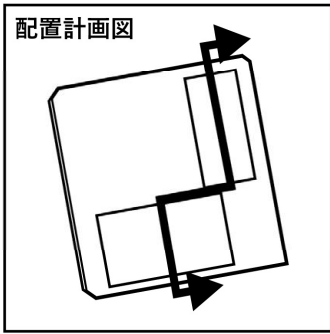
(大通公園方面)

凡例

注) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

図2.2-5(1) 計画建築物 断面計画(A案：1棟案)





北側

南側

(JR札幌駅方面)

(大通公園方面)

凡例

注) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

図2.2-5(2) 計画建築物 断面計画(B案：2棟案)

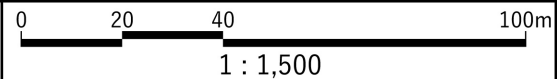
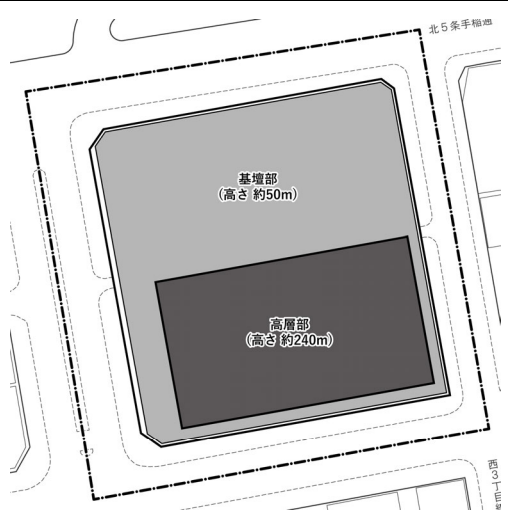
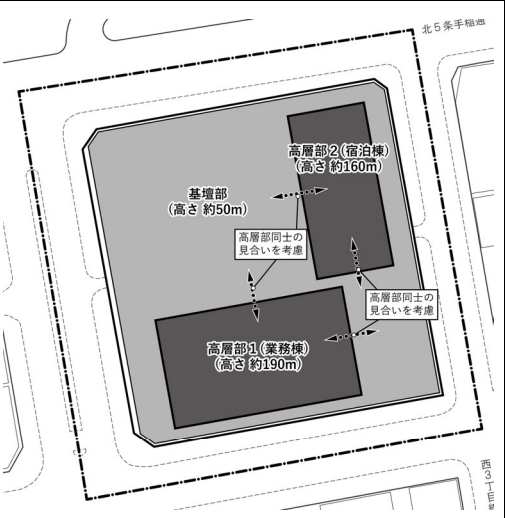
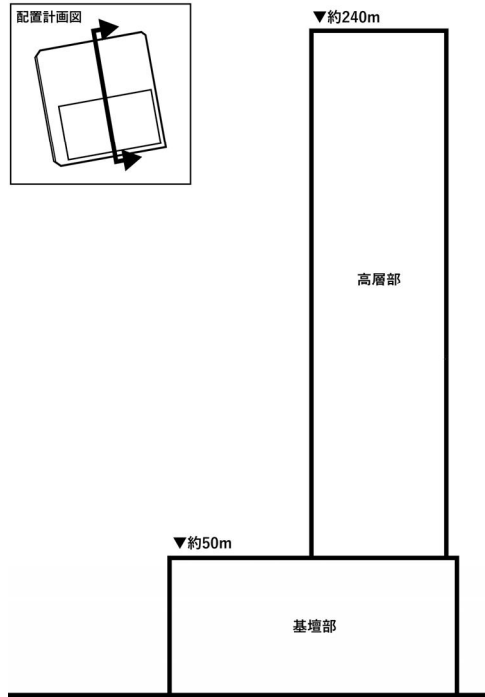
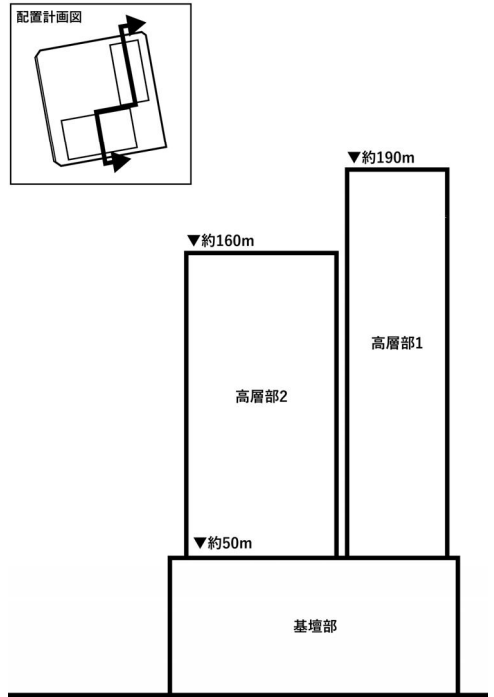


表2.2-4 計画案の内容の比較

項目		A案	B案
事業の位置		札幌市中央区北4条西3丁目	
事業区域の規模		約1.1ha	
事業の規模		延床面積 約230,000m ²	
主要用途		業務、商業、宿泊、駐車場等	
高層部配置		棟数：高層部1棟 位置：事業区域南側	棟数：高層部2棟 位置：事業区域南側及び東側
高さ	基壇部	高さ 約50m	
	高層部	最高高さ 約240m	最高高さ 約190m
配置計画			
断面計画 (南北断面)			
屋上広場		事業区域北側	事業区域北西側

注1) 太字ゴシックの表記は、A案とB案で異なる内容の部分を表す。

注2) 配慮書時点における計画であり、今後の設計及び関係機関等との協議等により、変更となる可能性がある。

(2) 駐車場計画

駐車場計画は、計画建築物内に設けた駐車場を利用する計画であり、北5条手稲通及び札幌駅前通を避けて出入口を整備し、「札幌市駐車場附置義務条例」及び「大規模小売店舗立地法(大店立地法)」等の関係法令を満足する台数を確保する計画である。

なお、駐車場の利用にあたり、関係車両は、事業区域に隣接する北5条手稲通、北4条通、札幌駅前通、西3丁目線を通行する計画である。

(3) 歩行者動線計画

歩行者動線計画は、計画建築物外周部に既存歩道と一体となる歩道状空地を設け、ゆとりある歩行者空間を整備する計画である。

また、バリアフリー動線や街区間をつなぐ地下歩行者ネットワークにも配慮する計画である。

(4) 熱源計画

熱源計画は、高効率システムの採用等により省エネルギーに努める計画である。

なお、「札幌都心エネルギーマスタープラン」の考え方にに基づき、地域熱供給プラント(DHC)が設置され、既存のエネルギーネットワークと接続される予定である。

(5) 給排水計画

事業区域内で使用する上水は、札幌市水道局より供給を受ける計画である。

事業区域からの排水は、汚水、雨水ともに公共下水道に放流する計画である。

(6) 廃棄物処理計画

計画建築物内から発生する廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律(廃掃法)」及び「札幌市廃棄物の減量及び処理に関する条例」等の関係法令を踏まえ、適正に処理を行う計画である。

(7) 緑化計画

緑化計画は、「札幌市緑の保全と創出に関する条例」(平成13年3月 札幌市)に準拠した面積を確保する計画である。

2.2.4 その他事業に関する事項

(1) 工事計画

本事業では、事業区域内の既存建築物を解体し、計画建築物を新築する計画であり、工事期間は全体で約4～5年程度を予定している。

本事業における工種は、既存建築物の解体工事、新築工事(掘削工事・地下躯体工事・地上躯体工事、仕上工事、外構工事等)を想定している。

工事では、最新の排出ガス対策型建設機械、低騒音型建設機械の採用に努めるとともに、低騒音・低振動工法の採用に努める。また、建設機械の稼働台数、工事用車両の走行台数が一時期に集中しないように、適切な工事計画の検討に努める。

なお、工事の詳細は今後検討を進めていくが、本事業は既存建築物の建替を行うものであり、A案、B案の工事内容は大きく異なることはないと考えられる。

(2) 工事用車両走行ルート

工事用車両は、事業区域周辺の道路網の状況を踏まえ、事業区域に隣接する北5条手稲通、北4条通、札幌駅前通、西3丁目線を利用し、1箇所を経路に集中しないよう、分散させて搬出入する計画である。

2.2.5 事業の内容の具体化の過程における環境保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

札幌市環境影響評価条例第4条第1項に規定する環境配慮指針に基づき、環境保全の配慮に係る検討を行った。

配慮書段階における事業の内容の具体化の過程(時点)・状況は、事業計画を策定している段階にある。

配慮書段階における環境保全に配慮する方針は、以下に示すとおりである。

(1) 立地

区分	環境要素	環境保全に配慮する方針
生活環境	大気質	・地下鉄駅等の公共交通機関との歩行者ネットワークを検討することにより、自動車以外の公共交通機関利用も選択肢とし、建物利用者の利用交通手段の分散を図ることで、自動車交通走行に伴う大気汚染物質の排出量の低減に努める。
	騒音・振動	・地下鉄駅等の公共交通機関との歩行者ネットワークを検討することにより、自動車以外の公共交通機関利用も選択肢とし、建物利用者の利用交通手段の分散を図ることで、自動車交通走行に伴う騒音・振動の影響の低減に努める。
人と自然との触れ合い環境	景観	・良好な中心市街地の景観形成に努める。

(2) 事業内容

区分	環境要素	環境保全に配慮する方針
生活環境	大気質	・低負荷型の熱源設備の採用に努める。
	騒音・振動	・低騒音型の設備機器の採用に努める。 ・設備機器の設置場所を検討し、できる限り影響を低減するよう努める。(例えば、計画建築物内機械室や屋上へ設置することにより、地上部へ影響を及ぼさないよう努める。)
	風害 ・日照障害 ・電波障害	・計画建築物の形状の工夫等を検討し、できる限り影響を低減するよう努める。(例えば、基壇部(低層部)を設けることにより、地上付近への吹降ろしの風の影響低減に努める。板状の形状を避け、長時間の日影となる地域が少なくなるよう努める等。) ・計画建築物に起因して新たなテレビ電波障害が生じることが明らかとなった場合には、適切な障害対策を検討・実施し、影響を解消するよう努める。(例えば、アンテナ調整による対策等。)
人と自然との触れ合い環境	景観	・計画建築物の形状、色彩等が周辺の街並みと調和するよう努める。
地球環境	廃棄物等	・発生した廃棄物は、計画建築物内にて分別収集・回収を行い、許可を受けた廃棄物処理業者により排出し、適正に処理・処分するよう努める。
	温室効果ガス	・エネルギー効率の高い空調・換気設備、給湯設備、照明設備の採用に努める。

(3) 工法・工期

区 分	環境要素	環境保全に配慮する方針
生活環境	大気質	<ul style="list-style-type: none"> 最新の排出ガス対策型建設機械の採用に努める。 工事区域周囲には仮囲いを設置し、必要に応じて散水を行い粉じんの飛散防止に努める。 建設機械の稼働台数、工事用車両の走行台数が一時期に集中しないように、適切な工事計画の検討に努める。
	騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> 低騒音型建設機械の採用に努める。 低騒音・低振動工法の採用に努める。 工事区域周囲には仮囲いを設置し、必要に応じて防音シート等を設け、騒音の影響低減に努める。 建設機械の稼働台数、工事用車両の走行台数が一時期に集中しないように、適切な工事計画の検討に努める。
	水 質	<ul style="list-style-type: none"> 地下工事等に伴い発生する工事排水は、工事区域内に設置する仮沈砂槽等の処理施設にて、排水先の排水基準以下に適正に処理した後、排水するよう努める。
	地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> 地下工事に際しては、掘削部分の地盤が崩壊しないよう、掘削部分の周囲に剛性の高い山留壁を構築するよう努める。
人と自然との触れ合い環境	景 観	<ul style="list-style-type: none"> 仮囲い等の工事中の工作物については、形状、色彩等に配慮するよう努める。
	人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> 人と自然との触れ合いの活動の場(赤れんが庁舎前庭等)へのアクセスルートの分断が生じないように、適切に配慮するよう努める。(例えば、歩道の確保、工事用車両出入口への交通誘導員の配置等。)
地球環境	廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> 建設廃棄物は分別収集を徹底して、種類に応じて排出し、再資源化の促進及び不要材の減容化に努める。 建設発生土は可能な限り有効利用を図り、処分地へ運搬する量の減量化に努める。
	温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> 製造過程におけるCO₂発生量の少ない建材の使用に努める。 コンクリート型枠材は、非木材系型枠を用いるよう努める。 木材系型枠の使用に際しては、使用量の削減、再利用に努める。