

令和2年度第1回審議会における委員意見及び都市計画決定権者からの回答 (令和2年度第2回審議会)

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
坪田委員	○ 本事業について、動物や生態系の観点からの意見は特にない。日照障害の観点から、より影響の少ないB案の方が好ましいと考える。	・今後の環境影響評価手続き等を進める中で、ご指摘いただいた日照障害の観点のみならず、具体的な計画案を環境面・事業面・社会面などから総合的に検討して計画を1案に絞り、建物配置・形状等の詳細検討を進めてまいります。	
福原委員	○ 特に意見はない。		
近藤委員	○ 既に更地の場所のため、植物面からの意見は特にない。 ○ 北海道では特に冬の日照時間は貴重であるので、以下の部分が気になった。 配慮書 p5-39～p5-60、要約書 p6 及び p42～p50 (要約書) ・ p44 図の凡例の注釈に、「日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設は表5.1.1-1(1)～(2)、文化財保護法等に基づく文化財は表5.1.1-2」と記載されている。表5.1.1-1(1)～(2)及び表5.1.1-2はいずれも風の影響に特に配慮すべき施設であることから、表5.1.1-1(1)～(2)や及び表5.1.1-2の表題を変更するか、又は、同注釈に「表5.1.1-1(1)～(2)、表5.1.1-2の風の影響と同じ施設である。」というような誤解のない表現にしていきたい。 ・ p45 cの「日影規制の規制対象区域」について、その規則と一覧表のようなものをお示しいただきたい。 ・ p50 下から6-8行目に「札幌駅南口駅前広場の一部に対して計画建築物による日影が生じるが、事業区域内にはかつて西武百貨店が存在し、解体され駐車場として利用されるまで計画建築物基壇部と同規模の高さの建物が建ち並んでいた。」との記載があるが、かつては基壇部と同規模の西武百貨店があった。しかし、新計画では高層部が追加されるので、かつての西武百貨店よりも広い面積で日影が生じるのだろう。そのような表現にする方が正確ではないか。 また、たとえ日影の影響が規制の範囲内であっても、特に冬季のかつての西武百貨店の日影と、新計画での日影が比較できれば、その影響をより理解しやすいと考える。	・今後の手続きとなる「環境影響評価方法書」では、ご指摘いただきました内容を踏まえ、関係部署と調整を図りながら表現方法等を修正検討してまいります。 ・要約書p40(本編p5-32)に、「日照障害の影響に特に配慮すべき施設等」として『「風の影響に特に配慮すべき施設」と同様とした』と記載しておりますが、今後の手続きとなる「環境影響評価方法書」以降では、ご指摘いただきました内容を踏まえ、誤解のないように図中に記載を入れるなど表現方法を検討してまいります。 ・要約書p40～41の表5.2.1-2、図5.2.1-1(本編p5-39～40の表5.2.1-4、図5.2.1-2)に、それぞれ日影規制の対象区域を記載しております。 ・要約書p45～47の表5.2.2-2、図5.2.2-2(1)～(2)(本編p5-53～55の表5.2.2-3、図5.2.2-4(1)～(2))に示しますとおり、高層部の高さ・配置の違いによる札幌駅南口駅前広場に対する日影の影響に大きな違いはなく、札幌駅南口駅前広場に対する日影の影響は、基壇部の高さ・配置で決まってきます。なお、計画建築物の基壇部高さは約50mで計画しており、ご指摘いただいた西武百貨店の最高建物高さ約47.5mと同程度です。	
鈴木委員	○ 本事業の地下部分は、既存の周辺施設(公共交通機関を含む)と何らかの形で連結すると推測されるが、4～5年とされる工事期間中に本事業が地下部へ及ぼす各種の影響については、どの段階で検討対象になるのか。	・地下躯体の設置に伴う影響については、今後の「環境影響評価準備書」の「地盤沈下」の中で検討してまいります。「交通」は環境影響評価条例において環境要素として位置づけられておりませんが、自動車交通や歩行者交通に係る交通への影響は、今後の詳細検討を進める中で別途関係部署と調整を図りながら検討してまいります。	

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
	<p>○ 配慮書本書 p5-28 の表 5.1.3-1 の下段枠内に、(風害の)「影響を低減するための防風対策を検討する(例えば、防風植栽、庇の検討など)」との記載がある。この場合、(a)風害影響はどこまで低減したいという(又は防風対策の検討をする・しないを判断するための)具体的な数値目標はあるか、また、(b)防風植栽や庇を設置する場合、どこにどのように設置する予定であるか。</p>	<p>・数値目標については、事業区域周辺の状況を鑑み、風工学研究所が提唱している風環境評価指標を基準とし、「中高層市街地相当の風環境」よりも悪化しないように検討を進める考えです。「中高層市街地相当の風環境」とは、年間を通じて「年平均風速が2.3m/s以下、日最大平均風速が5.6m/s以下」とされています。</p> <p>防風対策については、今後、具体的な計画検討を進める中で風洞実験により計画建築物による周辺環境への詳細な影響を把握するとともに、防風植栽や庇の位置等を検討してまいります。風洞実験の結果及び防風対策の検討結果については、「環境影響評価準備書」に示してまいります。</p>	
内藤委員	○ 特に意見はない。		
石塚委員	○ 生態系保全の観点からは現状の環境を鑑みて、特段の意見はない。日照阻害についても規制の範囲内であることや、影響のある範囲・環境を考えると、こちらも生態系に関しての意見はない。		
小篠委員	<p>1) 事業内容で不明な点が環境影響評価に影響するポイント</p> <p>○ p2-14 の図 2.2.-3 で建物の周囲に歩道上空地をとることが書かれているが、どのような形状(幅員など)があるのかが不明である。そのために、その形状が例えば、風害に対する効果がどうか、景観に対する効果がどうかということに対するエビデンスを提供できていない。</p> <p>○ 風害について言えば、風害における評価(p5-28、29)で「隣接道路沿い等で特に風速が増加」で「横断歩道等において風の影響に配慮する必要がある」と評価している。その後段で、「配慮すべき施設の風速比の増加の程度は、A案・B案ともに約0.1ポイント以下であり、著しい影響を及ぼすことはない」と評価している。</p> <p>この記述をそのまま受け取ると、現状の風の状況が配慮すべきとして、それに対して計画案は増加が0.1ポイント以下だから影響を与えていないという趣旨に読み取れるが、それではもともとの建築の立ち方で風は強いので仕方がないというようにも読み取れる。</p> <p>基壇部や隅切りが持つ効果を取り上げているが、それも取らない場合とどれくらいの違いがあったのかわからない。歩行上空地の効果については触れられていない。正確な記述が必要と感じる。</p> <p>あるいは、それを方法書以降で検討するのであれば、そのま</p>	<p>・歩道状空地については、歩行者ネットワークの整備等、地域貢献の観点から整備を検討しています。歩道状空地の整備により、敷地境界からの計画建築物による圧迫感の軽減や事業区域周辺の風環境の改善等、環境影響評価においても効果が期待できると考えられますが、歩道状空地の詳細については、関係部署と調整を図りながら詳細検討を進め、今後の環境影響評価手続きの中で示してまいります。</p> <p>・今回の「計画段階環境配慮書」の複数案検討の中では、配慮すべき施設建物への影響は小さいが、隣接の道路沿いや横断歩道では風の影響に配慮すべきことが確認できました。鈴木委員からのご意見に対する回答にお示ししたとおり、今後、風洞実験による方法で計画建築物による周辺風環境や防風対策を検討し、「環境影響評価準備書」に示してまいります。</p> <p>また、「基壇部の設置」や「隅切り」は、高層建築物からの強風を緩和する一般的な手法として、建物形状の検討段階においてそれぞれ有効な防風対策であると考えられることから、建物形状の前提条件として採用しました。「基壇部の設置」は「高層部からの吹降ろし等の強風を基壇部で一度受けることによる地上部への風の影響の緩和」、「隅切り」は「建物隅角部で壁面から剥がれる風の影響の緩和」を期待して設定しましたが、詳細形状については風洞実験を踏まえて今後検討してまいります。</p>	

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
	<p>に方法を含めて明記する必要がある。</p> <p>○ 景観について言えば、事業区域が2つの景観計画重点区域にまたがっており、それらの景観形成基準が若干異なる中で、それに対して例えば、「札幌駅前通北街区地区」では、「札幌駅前通に面してオープンスペースの設置」であるとか、「札幌駅南口地区」では、「駅前広場からの空間の連続性を重視し、・・・ゆとりのある歩行者空間を創出する」との記載がある。これに対してどのような対応をしようとしているのかが、具体的には不明である。(p6-2、6-3の調査、予測及び評価の結果をみても不明である。)</p> <p>2) 駐車場計画</p> <p>○ p2-21では、駐車場の規模を具体的にしていないが、影響想定区域をみると大規模な基盤交通整備が計画されている。今回の計画で生じる当該区域やその周辺への交通負荷の影響は、計画段階での配慮事項に含めなくて良いのか？さらに、当該区域の計画建物の機能によっては、大規模小売店舗立地法や札幌市の駐車場法規などにも触れつつ、駐車場規模の算定とその影響に関する評価をする必要がある。</p> <p>3) 評価項目について</p> <p>○ 1)の指摘にも絡むことであるが、p4-2の表4.1-1で示されている「配慮書における環境影響評価項目の選定」で、景観を「主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観」についての評価を指定している。もちろんこれは必要であるが、景観の問題は、「計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果」にも示されているように、当該事業区域が2つの景観計画重点区域にまたがって指定を受けていることである。この計画について規定されている景観形成基準に対して、計画段階でどのような配慮をするのかを明確に述べるのが配慮書レベルでも重要な項目であると考えられる。しかし、そのような位置付けに関する記述はなく、評価も行われていない。方法書段階でいきなり評価項目に入れるのではなく、配慮書の段階からどのような方針で景観計画の重点区域としての対応を取り、景観形成基準をどのように満たしていくのかについて、2つの重点区域に跨っている当該区域だからこそ</p>	<p>・「計画段階環境配慮書」においては、計画建築物の配置の検討にあたり、p5-82～83に示しました「札幌市景観計画」における景観形成基準に対して、「中高層部の壁面位置の連続性」や「隣り合う建築物等とのスカイラインの連続性」への配慮として周辺既存建築物と連続する高さの基壇部とすること、「駅前広場からの広がり感を演出」として高層部の札幌駅南口駅前広場からの後退距離を確保することを方針としております(p5-90の表5.3.3-1)。今後、景観重点区域の景観形成基準の内容等を踏まえて、詳細の検討を行ってまいります。また、景観法・景観条例に基づく手続きとして、都市計画審議会への付議前に構想段階の景観プレ・アドバイスにおいて、景観アドバイス部会による委員からのご意見をいただくなど、専門家のご意見を伺いながら検討を進めてまいります。</p> <p>・「計画段階環境配慮書」では、p2-23に記載しますとおり、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り、自動車交通量を軽減することを環境保全に配慮する方針としてあげております。なお、「交通」は環境影響評価条例において環境要素として位置づけられておりませんが、ご指摘の駐車場規模を含め、交通計画については今後の詳細検討を進める中で、関係部署と調整を図りながら周辺開発の動向を踏まえつつ検討してまいります。</p> <p>・1)の景観についてのご意見に対する回答にお示ししたとおり、「中高層部の壁面位置の連続性」や「隣り合う建築物等とのスカイラインの連続性」への配慮として周辺既存建築物と連続する高さの基壇部とすること、「駅前広場からの広がり感を演出」として高層部の札幌駅南口駅前広場からの後退距離を確保することを「計画段階環境配慮書」時点では景観の方針としております。今後、景観法・景観条例に基づく手続きとして、構想段階の景観プレ・アドバイスにおいて、景観アドバイス部会による委員からのご意見をいただくなど、専門家のご意見を伺いながら検討を進めてまいります。</p>	

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
	<p>の対応や方針が示されるべきであろう。</p> <p>4) 交通に対する負荷</p> <p>○ 事業内容でもう一つ不明確なのは、既存、新設での地下接続をどのようにするのかの方針が示されていないことである。当該区域は、札幌市営地下鉄で乗降客数がトップであるさっぽろ駅に隣接し、地下空間での接続があると想定される。どのような接続を考えているのかについても、影響想定区域の社会的状況における交通の状況に対して大きく影響を及ぼす可能性がある。このことについての評価も配慮書で行う必要はないのか？</p> <p>5) p3-13における自動車騒音測定地点はどのような理由で選定されているのか？</p>	<p>・ 2) の駐車場についてのご意見に対する回答にお示ししたとおり、「交通」は、環境影響評価条例において環境要素として位置づけられておりませんが、自動車交通や歩行者交通に係る交通への影響は、今後の詳細検討を進める中で別途関係部署と調整を図りながら検討してまいります。検討の進捗に応じて、今後の環境影響評価図書に要旨を記載してまいります。</p> <p>・ 3章は、影響想定地域の範囲を踏まえ、既存資料調査により事業区域周辺の自然的状況及び社会的状況を整理し、「影響想定地域の概況」として記載しております。ご指摘いただいたp3-13の自動車騒音の測定地点は、「騒音規制法」に基づき、札幌市が調査を実施し、公表している結果を取りまとめたものであり、これらの調査結果を既存資料として周辺の騒音の状況把握を行いました。なお、今後の環境影響評価手続きの中で、図7.2-1(p7-6)に記載しますとおり、車両の走行が想定される事業区域近傍の道路沿道において、自動車騒音及び道路交通振動の現地調査を計画しています。</p>	
奈良委員	<p>○ 温室効果ガスについて</p> <p>工法・工期についてはCO2発生量の少ない建材使用や型枠について具体的な項目を挙げているが、建物の設備に関する温室効果ガス発生抑制については、「エネルギー効率の高い設備の採用に努める」と、配慮書段階では具体的な記述はない。LC-CO2(ライフサイクルCO2)では新築時のCO2発生量よりも建物運用時の発生量の方が圧倒的に多く、システムや設備機器の選択がとて重要となる。</p> <p>今後、熱源・空調・換気・給湯・照明・給排水・ごみ処理計画等で、積極的な温室効果ガス発生抑制に取り組むことを期待する。</p> <p>○ 給排水計画で、中水利用についても検討することを期待する。</p> <p>○ 緑化計画では、風害阻止にも役立つ緑を多用し、札幌駅前の景観を緑豊かにすることを期待する。</p>	<p>・ 高効率な熱源システムの採用等により、省エネルギーに努めた計画とする方針であるものの、具体的な内容については今後の検討事項と考えております。今後、詳細検討を進める中で温室効果ガス発生抑制に努めてまいります。なお、p4-2に記載しますとおり、「環境影響評価方法書」段階以降に「事業活動」に伴う影響として、「温室効果ガス」を環境影響評価項目に選定してまいります。</p> <p>・ ご指摘いただいた中水利用も含め、今後の詳細検討を進める中で具体的な給排水計画を検討し、検討の進捗に応じて、今後の環境影響評価図書に要旨を記載してまいります。</p> <p>・ 風害阻止の観点からは、今後、風洞実験を行いながら防風植栽を検討してまいります。また、今後、風環境の観点のみならず、景観やまちづくりからの観点を踏まえながら、総合的に緑化計画を検討してまいります。</p>	
高橋委員	<p>○ p4-2の表4.1-1において、共用後の資材等の搬出入車両の運行に伴い発生する騒音・振動を選定していない理由を教えてください</p>	<p>・ 事業区域は都心部に位置しており、周辺道路では一定の交通が確認される地域です。短期間に大型車両の入出庫が集中する工事用車両</p>	

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
	<p>い。また、共用後の搬出入車両だけではなく、一般車等関係車両に伴う騒音・振動の影響を評価する必要はないのか。</p> <p>○ 計画建築物の影響によるビル風に伴う風切り音の発生について検討評価したものがあれば教えていただきたい。</p>	<p>の走行に伴う影響と異なり、供用後の関係車両の走行は小型車や中型車の発生集中が主であり、関係車両の騒音・振動により著しい影響を及ぼすことはないと考えられることから、環境影響評価項目として選定しませんでした。なお、「札幌市環境影響評価技術指針」において、事業活動による騒音・振動への影響は「大規模建築物に係る基本項目」として選定されておりませんが、改めて本事業の事業特性や地域特性を踏まえた結果、選定しない項目として整理いたしました。</p> <p>・風切り音については、予測評価が難しい項目であり、同様な高層建築物において予測検討した実績は確認されませんでした。</p>	
吉田委員	<p>○ 動物や生態系の観点からの意見について、事業地の特徴から負の影響を及ぼす動物はないと考える。</p> <p>○ ≪本配慮書には記載されておらず、これまでに実施したアセスと異なるため以下は参考意見≫</p> <p>事業影響として、工事中を含んで事業区域にて、ドブネズミやクマネズミなどの増加が懸念される。開発による動物種への負の影響のみならず、都市依存型の外来種の増加などは、今後の都市再開発における視点として留意しておく必要があると考える。</p>		
川崎会長	<p>1) 配慮書について</p> <p>○ 本配慮書では、計画建築物として A 案と B 案の複数案を設定し、評価項目として完成後に周辺に与える影響を低減することが困難と考えられる「風」、「日照」、「景観」の3つを選定し、比較検討が行われている。その結果、A 案と B 案の両方は前記した3項目の全部に関して大きな環境影響を及ぼさないことが明らかとなり、次の方法書で詳細に検討する際に有用な情報を提供していると考えられる。</p> <p>2) 方法書に向けて</p> <p>○ 計画建築物の近隣にある比較的高層の建築物（例えば、約 100 m 以上）の方法書を参考にしてはどうか。特に、高さに関しては、JR タワーと D' グラフオート札幌ステーションタワーが計画建築物に似ているし、距離も近い。</p> <p>○ 地盤及び地下水に関する環境影響評価は、計画建築物周辺において過去に掘削工事などを実施した際のデータが有用となる。なお、地盤情報は水平方向及び鉛直方向に特異性や不連続性などを有する場合は否定できないため、適切な場所、深度、本数のボーリング調査によって確認する必要がある。</p>	<p>・今回の「計画段階環境配慮書」の中で示しました内容を踏まえ、今後の環境影響評価手続き等を進める中で、具体的な計画案を環境面・事業面・社会面などから総合的に計画を検討してまいります。</p> <p>・ご指摘いただきました建物の他、事業区域周辺の環境影響評価手続きの対象となった事例（北8西1地区、さっぽろ創世スクエア）等も参考にし、今後検討を進めてまいります。</p> <p>・事業区域周辺において公表されている過去の調査結果等を既存資料として活用する考えです。また、今後、事業区域内においてもボーリング調査及び地下水位の調査を行い、事業区域内の地盤及び地下水の状況を把握してまいります。調査結果は、「環境影響評価準備書」に示してまいります。</p>	

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
	<p>○ 計画建築物の基礎工事を実施する時に、重金属などの有害物質を含む汚染土壌や汚染水が発生する可能性はないのか？</p> <p>○ 計画建築物が完成した直後に、地下水位が周囲と同じ、あるいは、同じ位置まで回復していることを確認する必要がある。</p>	<p>・住宅地図による確認の結果、過去に土壌汚染を及ぼす用途は確認されず、ご指摘いただいた影響はないと考えております。なお、本事業では、一定規模以上(3,000m²)の形質の変更を行うことから、「土壌汚染対策法」に準拠した届出等を行います。</p> <p>・工事中には地下水位の観測等を行い、事後調査報告書の中での報告を検討してまいります。</p>	
黄委員	<p>1 廃棄物に関連して特に意見はない。</p> <p>2 風害について</p> <p>1) p5-28の表5.1.3-1に、“基壇部(低層部)を周辺建物の高さの同程度以上(50m)とすることで、高層部による吹き降ろし等の風の影響を配慮した”と記載されている。しかし、その効果を明らかに示すためには、基壇部の高さを50m以下、50mよりさらに高く設定したケース等との比較も要る。今後の方法書では上記結果を含む基壇部の高さ設定の効果を示してほしい。</p> <p>2) 同表において、剥離流の影響低減に配慮し、基壇部の北西・北東・南西側の角の形状を隅切りとしている。3か所の隅切り程度(寸法)が異なっているが、寸法の設定値について根拠が示されていない。追加説明が必要である。</p> <p>3) 基壇部の南東側は風害の影響はうけていないようだが、西3丁目線の道路と歩道が狭いため、角の形状を隅切りにしたほうが景観の観点(圧迫感の解消)と安全面で良いのではないかとと思われる。</p> <p>3 その他</p> <p>p2-21の2.2.3の事業計画について、北5条手稲通および札幌駅前通を避けて駐車場の出口を整備し、関係法令を満たす駐車台数を確保する予定であると記載されている。</p> <p>しかし、本事業の規模と建物の用途、それから西3丁目線、北4条通の状況からみると、駐車場の入口や駐車台数の対策だけで、交通の混雑状況が解決されるとは思われない。特に一般国道230号の混雑度は1.72(表3.2.2-6)で、現状でも慢性的な混雑状態であ</p>	<p>・小篠委員からの風害についてのご意見に対する回答にお示ししたとおり、「基壇部の設置」は高層建築物からの強風を緩和する一般的な手法として有効な防風対策であると考えられることから、建物形状の前提条件として採用しました。また、基壇部の高さは、景観への配慮の観点から「札幌市景観計画」の「中高層部の壁面位置の連続性に配慮」や「隣り合う建築物等とのスカイラインの連続性に配慮」を踏まえ、周辺既存建築物の高さと同程度となる高さ約50mとしています。</p> <p>・今回の「計画段階環境配慮書」では、敷地形状にあわせて隅切りの程度を設定しているため、基壇部の各角で隅切りの寸法が異なっています。今後、風環境の観点のみならず、景観やまちづくりからの観点を踏まえながら、隅切り位置・規模等の具体的な対策を検討し、「環境影響評価準備書」に示してまいります。</p> <p>・今後の環境影響評価手続き等を進める中で、ご指摘いただいた景観の観点のみならず、具体的な計画案を環境面・事業面・社会面などから総合的に検討してまいります。</p> <p>・小篠委員からの交通についてのご意見に対する回答にお示ししたとおり、自動車交通等への影響は、今後の詳細検討を進める中で別途関係部署と調整を図りながら検討し、検討の進捗に応じて、今後の環境影響評価図書に要旨を記載してまいります。</p>	

委員名	令和2年度第1回審議会		令和2年度第2回審議会
	各委員意見等	都市計画決定権者回答	委員からのご意見・ご質問等
	り、本事業によってさらに影響をうけると予想される。より根本的な対策を視野に入れて事業計画を行ってほしい。		
秋山委員	○ p4-2の環境影響評価項目の選定について、大気質の部分で供用後の事業活動の項目として、指針の基本項目外の窒素酸化物を（方法書段階において）選定されていますが、粉じん等（SPM）を対象としなかった点について理由（根拠）があれば教えていただきたい。	・供用後の建物による影響としては、熱源施設の稼働による大気質への影響が考えられますが、熱源施設は都市ガスの採用を想定しています。都市ガスの燃焼では、すす等の粉じんの発生はほとんど無いとされているため、粉じんは影響項目として選定せず、窒素酸化物の影響のみの予測としております。	
三上委員	○ 特に意見はない。		
上田委員	○ 「景観」に関する意見は、小篠委員の意見と同じような意見である。 ○ 都心部の開発であるため、視認性などのボリュームの話よりも、意匠的な配慮が求められる場所である。 p5-90の表5.3.3-1において、札幌市景観計画に基づく景観形成基準に照らし、予想結果に基づく検討内容が記載されている。しかし、形態意匠に配慮する内容が1)基壇部の分節化を除く2)～4)において抽象的な表現が並んでいる。それらが具体的にどのような空間として整備されるのかがわかりづらいため定量的な基準とともに記載する必要がある。同様に、「札幌の玄関口にふさわしい風格と賑わいのある顔づくりに努める」といった記述は、具体的な空間との対応関係がわかりづらいため、補足すべきである。	・小篠委員からの景観についてのご意見に対する回答にお示ししたとおり、「計画段階環境配慮書」時点では、周辺既存建築物と連続する高さの基壇部や高層部の札幌駅南口駅前広場からの後退距離を確保することを景観の方針としております。今後、景観法・景観条例に基づく手続きとして、構想段階の景観プレ・アドバイスにおいて、景観アドバイス部会による委員からのご意見をいただくなど、専門家のご意見を伺いながら検討を進めてまいります。また、今後の「環境影響評価準備書」の中で計画を1案に絞り、具体的な形態意匠を計画建築物モニタージュに反映するなど、わかりやすい表現方法を検討してまいります。	