

○ (仮称)札幌駅交流拠点北5西1・西2地区第一種市街地再開発事業環境影響評価方法書について【2回目審議(R3.8.20開催)】

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答
大気質 騒音 振動	秋山委員	○ 調査、予測、評価の方法の整理で、大気質、騒音、振動の影響が考えられる範囲が100メートルと書かれている。ボイラーからの排気高さが八十数メートルある中で、影響範囲はもっと遠くなると予想されるが、100メートル以内しか予測しないのではなく、考えられる影響範囲は予測するか。	○ 調査範囲としては近傍100メートルとしてまず設定したが、指摘のように、地域冷暖房施設からの影響については、配慮書でも、最大着地濃度は500メートルくらい離れたところに出ると確認しているので、500メートルの範囲の中に入ると考える。
大気質 温室効果ガス	坪田副会長	○ ボイラーについて、排出ガス量が3倍になっても、周辺地域に熱を利用してもらうということになるが、その周辺地域が熱をどのように利用するのかというのがよく分からない。それよりも、温室効果削減につながるのであれば、排出ガスは減らすほうがよいのではないか。 ○ コンセプトには賛同するが、熱が効率よく周辺地域に利用される担保はあるか。 ○ 今後の検討でどこまで詰められるのかを見たい。温室効果ガスの削減が、今我々に突き付けられている大事な命題であることを忘れてはならない。	○ 周辺地域の熱利用は現在検討中であるが、さらに開発等が行われる可能性も踏まえて、最大排出ガス量として検討したところ。札幌市の都心エネルギー計画では、より低炭素で環境にやさしい都心の市街地ゾーンの実現を目指しており、地域エネルギー供給計画として集合型の供給システムを配置し、それらを周辺の事業者が使うことで、総体としてのエネルギー負荷の低減を目指している。 本開発事業で大規模ボイラーが特定工場として環境影響評価の対象となっているが、まちづくり総体としてはエネルギー負荷の低減につながるものを目指している。 ○ 準備書において、どのくらいの需要があるかなどを検討して示したい。周辺開発の動向もあるので、最大での負荷を念頭に置いて環境影響を示せればと考えている。
	小篠委員	○ エネルギーの供給範囲が見えない。出力と非常に関係する。JRタワーにもコジェネは入っており、これから実施される北4西3にもある程度のエネルギーを供給できるボイラーが入る。札幌市での大規模な再開発では、創成1.1.1区や赤レンガテラスのように、コジェネシステムを入れてエネルギーを作る形で進めてきた。周辺にエネルギーを供給する拠点がいくつもできる中で、今回もさらに大規模な拠点を作ると理解している。どのくらいの出力をどこに供給するために置くのが評価としてもしやすい。 ○ エネルギーネットワークは、エネルギーグリッドのようなものを組んで、デマンドを調整しながらバランスよく、都心のエネルギーを再開発ビルの基地で供給していくものとなるか。	○ エネルギーの供給範囲については、開発される駅の南側を想定して計画を進めているところで、既存のエネルギーセンターともネットワークを組むことも併せて検討を進めている状況。 JRタワーや北4西3地区も他の地域にエネルギーを供給しており、JRタワーとネットワークを組みながら周辺地域への効率的な熱供給を考えている。 ○ そのとおりと考える。
	小篠委員	○ 原単位の単位は、北5西1・西2の総延床面積でよいか。	○ 北5西1・西2の延床面積に原単位を掛けて予測することを考えている。
温室効果ガス	奥本委員	○ 再生エネルギーとして、太陽光発電や風力などを利用する計画はあるか、設置する場所があれば教えてほしい。低炭素社会の実現は、コジェネだけでなく様々な形でのエネルギー利用も必要。	○ 現在はまだ未定。
景観	小篠委員	○ 景観の調査ポイントでは、天空率のように、北4西3のような直後の再開発と合成して考える必要がある。特に南側の調査ポイントからの、北4西3と今回の北5西1・西2の関係を示す必要があり、その際に駅前通と北3条の交差点も調査ポイントに加えたほうがよい。アカブラ(札幌市北3条広場)は観光客も多く集まりイベントも展開されるので、地上部からの見え方として視点場として加えてよい。	○ モンタージュは北4西3の開発についても再現するので、関係性を審議いただきたい。 アカブラは事前の検討で、前面の新たな建物で眺望ができないという判断で省いた経緯がある。

項目	委員名	意見等の内容	都市計画決定権者回答
生態系 人と自然との触れ合いの活動の場	小篠委員	○ 緑化は直接の評価項目に無く、計画で緑化面積を確保するという説明であったが、緑化面積を確保しにくい開発になるので、できればどこで緑化を確保するのか説明した方がよい。人と自然の触れ合いに大きく関係することと、創成川の自然生態系と実際の計画での緑化部分の生態系との関係も無くはないので、既存の都市環境に対する評価と、自分たちの計画でできるものを合成して評価するという考え方もある。	○ 緑化については上位計画で示されており、北5条手稲通沿いと創成川通沿いの計画事業区域側に植栽等の配置による。基壇部の屋上への緑の配置も検討しており、準備書ではその辺りの緑化も併せて示したい。既存の創成川の生態系の状況と本事業で整備する緑化との関係等も、可能な範囲で考察等をしたい。
	近藤会長	○ 人と自然との触れ合いの活動の場について、より具体的なイメージを教えてください。 ○ 赤れんが庁舎の前庭に加えて新たに計画地を緑化すると創成川とつながるが、そこを現在どのように利用されているかを調べるか。	○ 周辺の赤れんが庁舎の前庭や創成川公園は比較的緑が多いので、人と自然との触れ合い活動の場が直接改変されるわけではないが、それらの利用状況、利用に対する本事業の影響、アクセス等の影響の評価をしていきたい。 ○ 前提として利用状況を調べて、そこへのアクセスを本事業で阻害しないか、逆に良い方向へのつながりがあるかなどを予測、評価していきたい。
自転車動線計画	奥本委員	○ 自転車の動線の検討について、現在、札幌駅前に複数のレンタル自転車があり、緑化計画の際の自転車の動線を車と歩行者と共に考えないと、人が自由に歩ける歩道という計画にはならない。	○ 歩道のセットバックなどにより、現在よりも広い空間になる。また、公共駐輪場などを整備していくことを考えている。
隔地駐車場	秋山委員	○ 隔地駐車場は、実際の建物からそれなりに離れたところに設置されると思う。入庫、出庫のルートがダイレクトなルートになっているが、実際の誘導はどうなるか。車で来場者は、建物を目がけ入れる、入れないという情報を知ってから違うルートに行くと考えたら、実際に来た車はかなり複雑なルートをたどる。その辺の誘導の仕方をどう考えるか。案内の表示などの情報を聞きたい。 ○ 車がダイレクトに入るケースはかなり少ない。実際に建物に駐車できる台数と周りに配分される車の比率などをどう考えて、それをどう回すのか、ダイレクトに入るケースだけではなく、周りに行くルートがどうかも考えた上で評価してほしい。また、実際の運用では、車の流れがスムーズになる案内方法を考えてもらいたい。	○ 示した動線について、現時点では全方向からの駐車場への最短経路か交通規制も踏まえた想定ルートを設定した。供用後においては、駐車場の運営で、例えば利用者に西側から来る場合は西側の駐車場を利用してもらう等のアクセスの情報を周知するなどを考えている。詳細は今後の検討になるが、他の都市や地区の事例なども踏まえてほしい。